



# HELSINGIN YLEISKAAVA

Yleiskaavan luonnos

## Kaupunkikaava

### Helsingin yleiskaavan luonnos

Helsinki suunnittelee 2015:1



**Helsingin kaupunki**  
Kaupunkisuunnitteluvirasto

# Yleiskaavaluonnoksen sisältö pähkinänkuoressa

Helsingissä valmistellaan uutta yleiskaavaa. Tavoitteena on saada yleiskaavaehdotus Helsingin valtuuston käsiteltäväksi vuoden 2016 aikana. Yleiskaavan luonnos valmistui vuoden 2014 lopulla ja tässä esitteessä kerrotaan yleiskaavan luonnoksen keskeisestä sisällöstä. Yleiskaavalla Helsinki varautuu merkittävään väestönkasvuun. Yleiskaavan mitoituksen pohjana on arvio, jonka mukaan Helsingissä on vuonna 2050 noin 860 000 asukasta ja 560 000 työpaikkaa.

## Yleiskaavan keskeisiä teemoja:

### 1. Tiivistyvä ydinkeskusta

Yleiskaava antaa mahdollisuuden ydinkeskustan tiivistämiselle ja investoinneille keskustaan. Uusia liiketiloja voidaan toteuttaa sisäpihoilla katutasen alapuolelle.

### 2. Ydinkeskusta jatkuu Pasilaan, Vallilaan ja Kalasatamaan

Teollisuuskadun suuntainen Pasila – Vallila – Kalasatama -akseli on tulevaisuudessa ydinkeskustan kaltainen merkittävä liikeliikemän keskittymä.

### 3. Tiivistyvä kantakaupunki

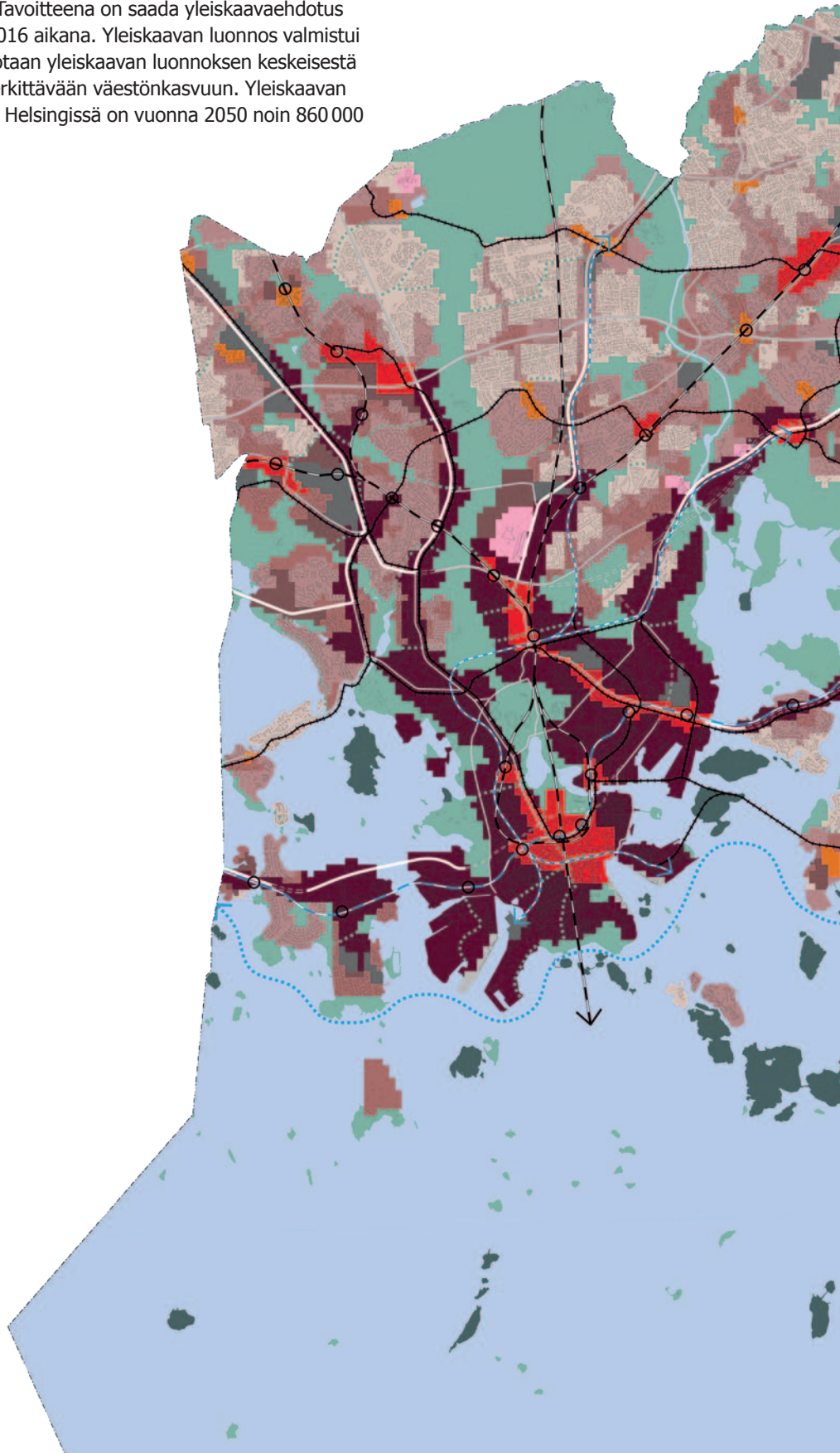
Helsingin kantakaupungissa on yleiskaavan luonnoksen mukaan rakentamispotentiaalia noin 45 000 uudelle asukkaalle. Esimerkki kantakaupungin tiivistyvästä ranta-alueista on Hakanimenranta.

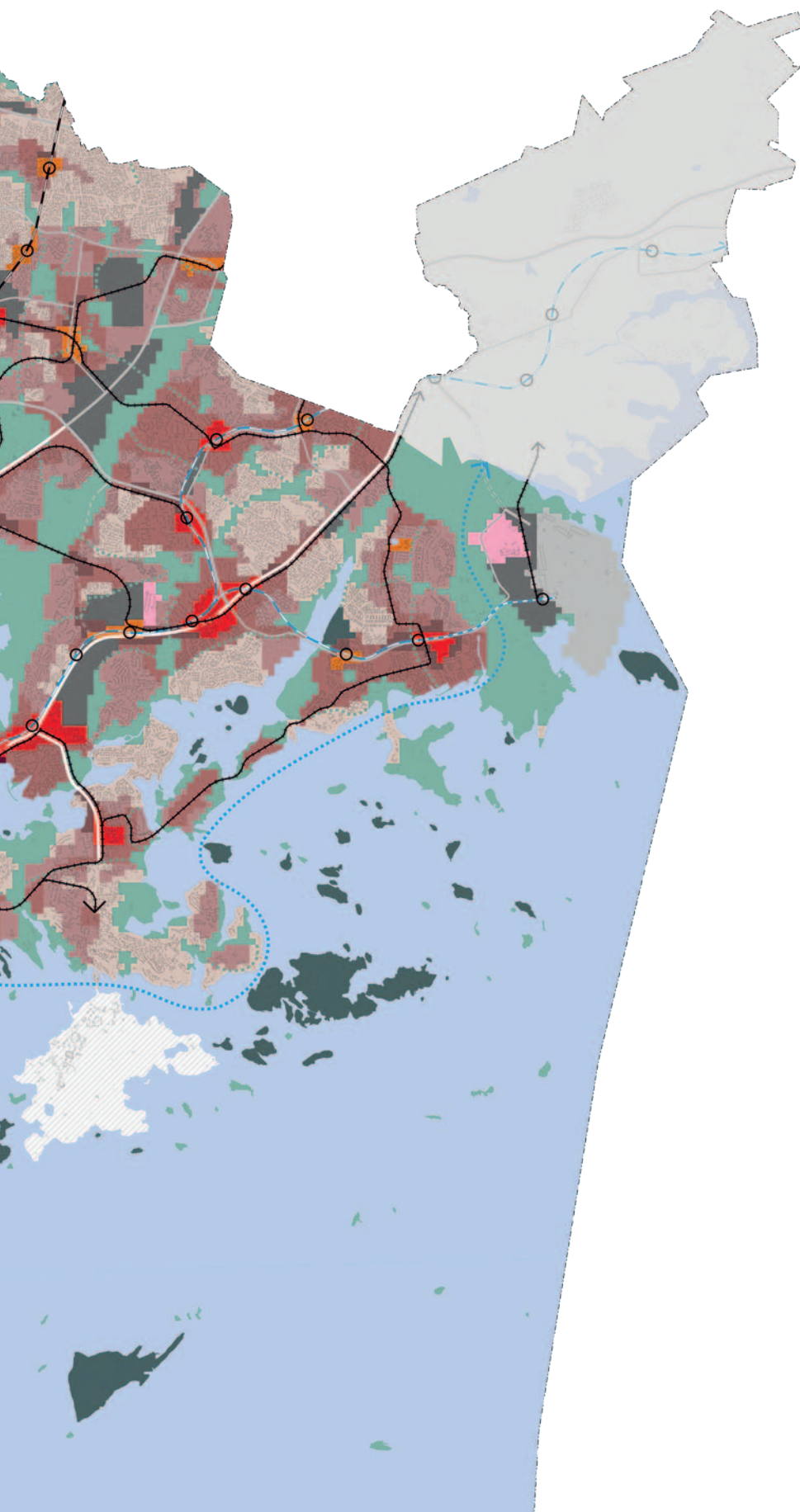
### 4. Poikittaiset raideyhteydet

Yleiskaavaluonnoksen liikenneverkko perustuu pikaraitiotieverkkoon. Säteittäiset linjat yhdistyvät verkoksi poikittaisten linjojen avulla. Esimerkkinä tästä on Raide-Jokeri.

### 5. Kaupunkibulevardit

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään moottoritiemäisten liikenneväylien muuttamista katumaisiksi kaupunkibulevardeiksi ja kantakaupunkimaista rakentamista bulevardien varsille.





### 6. Viheralueiden verkosto

Virkistys- ja viheralueet on nivottu yhteen verkostoksi. Rungon muodostavat vihersormet ja niitä yhdistävät poikittaiset viheryhteydet.

### 7. Esikaupunkien keskustat

Tavoitteena on saada esikaupunkialueille vilkkaita keskustoja. Tärkeitä esikaupunkikeskustoja ovat Malmi, Itäkeskus, Herttoniemi ja Kannelmäki.

### 8. Merellinen kaupunki

Yleiskaavassa halutaan vahvistaa Helsingin merellisyyttä. Uusia mahdollisuuksia tarjoaa se, että Vallisaari, Kuninkaansaari, Kuivasaari ja Isosaari ovat vapautumassa siviilikäyttöön.

### 9. Malmin lentokenttäalueesta uusi kaupunginosa

Yksi merkittävimmistä tulevaisuuden asuntorakentamisalueista on Malmin lentokentän alue. Alueelle voidaan rakentaa jopa noin 25 000 asukkaan kaupunginosa.

### 10. Toimitila-alueet

Helsingissä on myös tulevaisuudessa tilaa yritystoiminnalle. Merkittäviä toimitila-alueita ovat esimerkiksi Herttoniemi ja Pitäjänmäki.

# Tiivistyvä ydinkeskusta

Helsingin keskusta on Suomen merkittävin kaupallinen keskittymä. Se on historiallisesti monipuolista ja kerroksellista ympäristöä ja saavutettavuudeltaan erinomainen. Helsinki haluaa uudella yleiskaavalla varmistaa ydinkeskustan vahvan aseman myös tulevaisuudessa, sillä keskusta on tuottavuudeltaan Suomen huippualue ja sen elinvoimalla on myös iso kansantaloudellinen merkitys.

Kaupunkituottavuuden näkökulmasta tärkeä ilmiö on ns. agglomeraatio- eli kasautumisetu. Riittävän lähellä toisiaan sijaitsevien yritysten ja työntekijöiden pitkälle viety ammatillinen työnjako ja erikoistuminen mahdollistavat korkean tuottavuuden.

Ydinkeskustan vahvistaminen on ollut Helsingin kaupunkisuunnittelun tavoite jo pitkään. Ydinkeskusta onkin jo vuosien ajan kasvanut sisäänpäin. Uusia liiketiloja on rakennettu sisäpihoille ja katutason alapuolelle. Näin on olemassa olevaa liikekeskustaa voitu laajentaa ja keskusta on voitu pitää kaupallisesti vetovoimaisena. Tällaiselle kehitykselle ja investoinneille ydinkeskustaan halutaan antaa mahdollisuus myös tulevaisuudessa.

Yleiskaavaluonnoksessa keskustaa kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen erityisesti kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla.



# Ydinkeskusta jatkuu Pasilaan, Vallilaan ja Kalasatamaan

Vanhan ydinkeskustan lisäksi Helsinkiin on muodostumassa toinen vahva liikekeskusta itäiseen kantakaupunkiin. Sen kehittämistä tuetaan yleiskaavan luonnoksessa. Teollisuuskatua myötäilevä Pasila – Vallila – Kalasatama -akseli voi olla tulevaisuudessa ydinkeskustan kaltainen merkittävä liike-elämän ja kapallisten palvelujen keskittymä.

Teollisuuskadusta on hahmoteltu itäisen kantakaupungin pääkatua, joka yhdistää Pasilan ja Kalasataman uudet keskukset. Teollisuuskadulle on osoitettu uusi raideliikenteen yhteys. Akselin varrella sijaitsevat mm. Vallilan ja Tukkutorin ympäristön yritysalueet lukuisine pääkonttoreineen, Sörnäisten metroasema, uudistuva Konepajan alue sekä Suvilahden tapahtuma-alue, joita ympäröivät tehokkaasti rakennetut asuntovaltaiset kaupunginosat.

Itäisen kantakaupungin merkittävimmät täydennysrakentamishankkeet sijaitsevat Kalasatamassa, Pasilassa, Teollisuuskadun varrella ja Hakaniemessä. Pasilasta tehokkaasti rakennettu korttelikaupunki laajenee pohjoiseen ja edelleen Käpylän suuntaan.



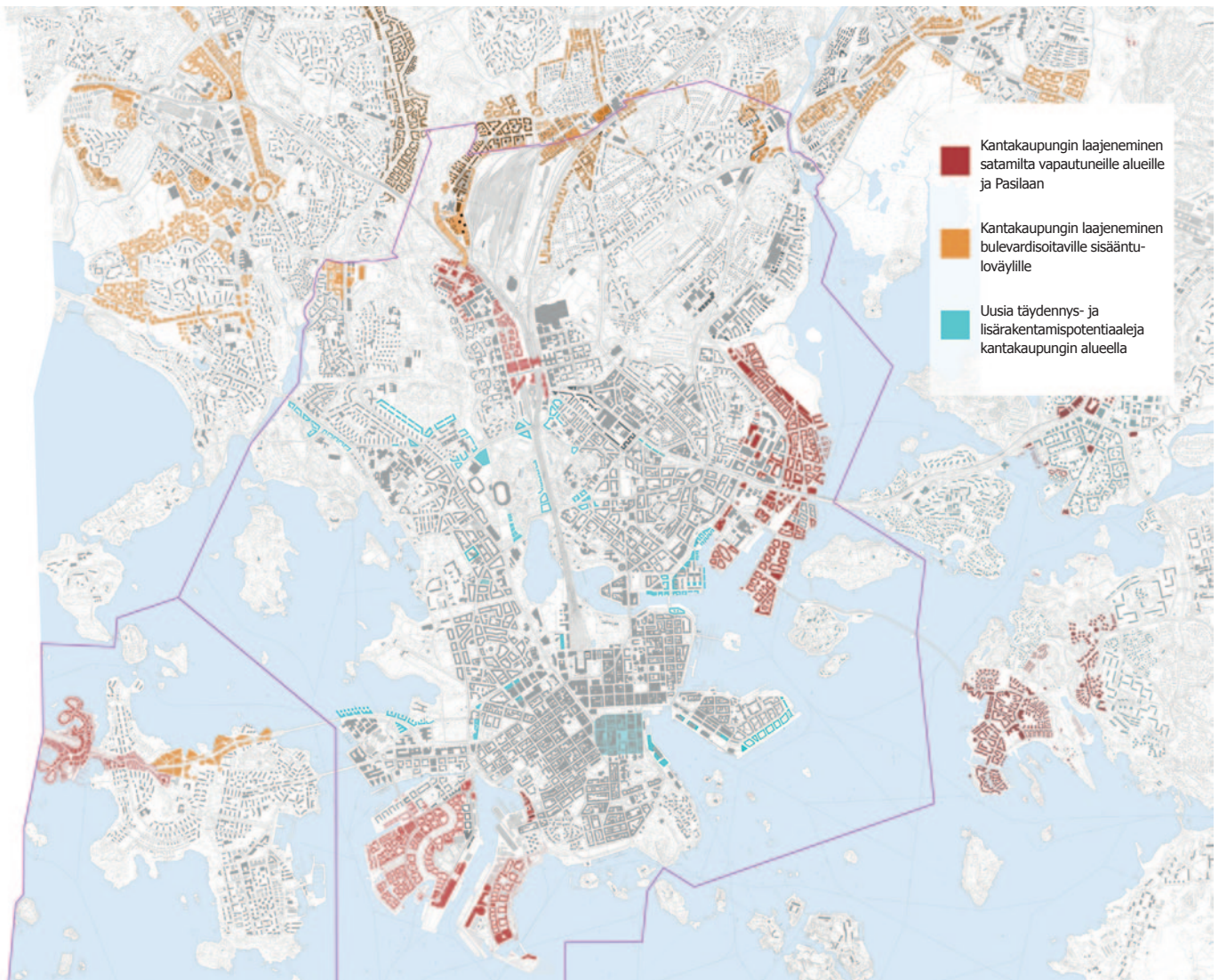
# Tiivistyvä kantakaupunki

Helsingin kantakaupungissa on yleiskaavan luonnoksen mukaan rakentamispotentiaalia noin 45 000 uudelle asukkaalle ja 65 000 työpaikalle. Tämä pitää sisällään jo rakenteilla olevat Länsisataman, Kalasataman ja Pasilan alueet.

Esimerkkejä kantakaupungin ranta-alueista, joiden täydentämisen yleiskaavaluonnos mahdollistaa ovat Katajanokan kaakkoisranta sekä Hakaniemenranta. Katajanokalla voitaisiin tiivistää sataman nykyisiä ajo- ja pysäköintijärjestelyjä ja näin vapautuvalle ranta-alueelle voitaisiin sijoittaa asuinrakentamista hieman yli 2000 asukkaalle.

Hakaniemi puolestaan tulee olemaan tärkeä joukkoliikenteen solmukohta, kun Pesararata ja Laajasalon joukkoliikennedyteys valmistuvat. Lisäksi Hakaniemensillan uusiminen tarjoaa mahdollisuuksia lisärakentamiselle ja rantojen kehittämiseksi. Alueen tarkempi suunnittelu on käynnissä.

Kortteleiden sisällä tapahtuvan täydennysrakentamisen potentiaalisimpia alueita ovat liike- ja palvelukeskustat erityisesti Pasila–Vallila–Kalasatama -akselin varrella ja mm. Kaartinkaupungissa.



# Poikittaiset raideyhteydet

Tiivis kaupunkirakenne vaatii tehokkaan liikennejärjestelmän. Kaupungin väkiluvun kasvaessa kasvaa myös yksittäisten matkojen määrä. Helsinki haluaa toimia siten, että kestävästä liikkumismuodosta eli kävelystä, pyöräilystä ja joukkoliikenteestä tulee aidosti kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Yleiskaavaluonnoksen liikenneverkko perustuu pikaraitiotieverkkoon. Myös metro- ja rautatieverkon laajenemiseen varaudutaan.

Pikaraitiotiet ulottuvat säteittäin Helsingin keskustasta pääasiassa bulevardikäytäviä pitkin vähintään Kehä I:n tasalle. Osa linjoista jatkuu aina kaupungin rajalle saakka. Säteittäiset linjat yhdistyvät verkoksi poikittaisten linjojen avulla. Jokeri 1 ja Jokeri 2 siirtyvät raiteille ja parantavat poikittaisia yhteyksiä merkittävästi. Uusi saaristoratikka, joka kulkisi Laajasalon kautta Vartiosaareen ja sieltä Ramsinniemen kautta kohti Meri-Rastilaa, avaisi merellisen Helsingin paremmin joukkoliikenteellä saavutettavaksi.

Vallilanlaakson joukkoliikennekatu on Mäkelänkadun ja Hämeentien välinen, vain joukkoliikenteen käyttöön osoitettava uusi, noin kilometrin pituinen poikittainen katuyhteys. Joukkoliikennekatu mahdollistaa nykyisten joukkoliikennelinjojen tehokkaamman järjestämisen ja kokonaan uusien yhteyksien luomisen. Yhteyttä hyödyntää niin kutsuttu tiederaitiolinja, joka yhdistää Meilahden ja Espoon Otaniemen Pasilan kautta edelleen Kumpulaan ja mahdollisesti Myllypuroon.







# Kaupunkibulevardit

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään moottoritiemäisten liikenneväylien muuttamista katumaisiksi kaupunkibulevardeiksi. Tämä olisi iso kaupunkirakenteellinen muutos, sillä se antaisi mahdollisuuden muokata väylien ympäristöä urbaaniksi kaupunkimiljöökseksi. Vilkasliikenteisten väylien varret on nykyisessä rakentamisen ohjauksessa määritelty liikenteen melu- ja ilmansaastealueiksi. Asumisen sijoittaminen näille alueille on kaupunkisuunnittelussa haastavaa ja edellyttää huolellista rakennussuunnittelua terveellisen asuinympäristön aikaansaamiseksi.

Kaupunkibulevardit ovat sekä urbaani maankäyttöratkaisu että merkittävä liikenneratkaisu. Helsingin sisääntuloväylät Kehä I:n sisäpuolella muutettaisiin vaiheittain pitkän ajan kuluessa kaupunkibulevardeiksi. Nykyiset moottoritiemäiset liikenneväylät muuttaisivat luonnettaan. Niiden käyttötarkoitukset muuttuisi nopeaa autoliikennettä välittävästä väylästä eri liikennemuotoja palveleviksi liikennekäytäviksi. Kaupunkibulevardi palvelisi niin autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä kuin pyöräilijöitäkin. Yleiskaavaluonnoksessa hahmoteltujen kaupunkibulevardien tyyppisiä katuja Helsingissä ovat nykyisin vaikkapa Mannerheimintie tai Mäkelänkatu.

Nopeusrajoitukset olisivat kaupunkibulevardeilla nykyisiä sisääntuloväyliä alhaisemmat. Osa eritasoliittymistä muutettaisiin tasoliittymiksi. Risteäville pikaraitiotielinjoille sekä pyöräilyn laatuikäytävälle pitää tarjota sujuva risteäminen kaupunkibulevardien kanssa tarvittaessa eri tasossa.

Kaupunkibulevardien lähistöllä olevaa katuverkkoa täydennetään yhdistävämmäksi ja kattavammaksi. Samalla huolehditaan siitä, että läpiajoliikenne alemmalla katuverkollla ei kasva merkittävästi sisääntuloväylien kapasiteetin vähentyessä. Liikenteen sujuvuutta parantaa ajoneuvoliikenteen välityskyvyn ylittävän kysynnän tehokas ohjaaminen joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

Yleiskaavan luonnoksen mukaan kaupunkibulevardeiksi voidaan tulevaisuudessa muuttaa kaikki Helsingin sisääntuloväylät Kehä I:n sisäpuolella. Vihdintien ja Itäväylän kaupunkibulevardit jatkuvat aina kaupungin rajalle saakka, sillä ne ovat jo nykyisiltä liikenneratkaisuiltaan varsin katumaisia Kehä I:n ja kaupungin rajan välillä. Sisääntuloväylien lisäksi Laajasalontie on yleiskaavassa kaupunkibulevardi.

Kehittämismahdollisuudet Lahdenväylän kaupunkibulevardilla Viikin liittymän ja Kehä I:n välillä ovat muita kaupunkibulevardeja vähäisemmät olemassa olevan maankäytön ja Malmin hautausmaan läheisyyden takia. Länsiväylällä ja Itäväylällä kaupunkibulevardien suunnitteluratkaisut voivat sisältää katettuja osuuksia. Bulevardien katettujen osuuksien sekä tunnelien pituudet määritellään tarkemmassa suunnittelussa.



# Viheralueiden verkosto

Yleiskaavaluonnoksessa virkistys- ja viheralueet on nivottu yhteen verkostoksi. Rungon muodostavat seudulle jatkuvat vihersormet ja muut laajemmat viheralueet sekä poikittaiset viheryhteydet. Alueet ovat keskenään erilaisia. Niihin kuuluu paljon maisemallisesti arvokkaita ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kokonaisuuksia, suuria toiminnallisia virkistysalueita, kuten liikuntapuistot ja kaupunginosapuistot sekä suojelualueita, kuten Natura-alueita.

Luonnoksessa on myös poikittaisia viheryhteyksiä laajimpien viher- ja virkistysalueiden välillä. On tärkeää, että alueiden suunnittelussa viheralueet voidaan liittää luontevasti toisiinsa. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaiseen ja luonnonmukaiseen. Tarvittaessa rakennetaan vihersiltoja tai -alikulkuja.

Yleiskaavan teemakartoissa on osoitettu viher- ja virkistysverkosto sekä kaupunkiluontoverkosto ja esitetty niitä koskeva tavoitteisto. Virkistysverkosto -teemakartalla esitetään tavoitteet laajojen yhtenäisten virkistysalueiden, kaupunginosapuistojen poikittaisten viheryhteyksien, jokivarsien, keskustan viheralueiden, rantaraitin ja sisälahtien virkistyskokonaisuuden kehittämiseksi.

Kaupunkiluonto -teemakartalla on osoitettu luonnonsuojelualueet, Naturaverkoston osat ja Helsingin nykyisen luonnonsuojeluohjelmaan sisällytetyt alueet, metsäinen verkosto ja niittyverkosto sekä ekologiset yhteydet ja kaupunkiluonnon ydinalueet. Samanaikaisesti yleiskaavan kanssa laaditaan uusi Helsingin luonnonsuojeluohjelma, jonka osana suunnitellaan kaupunkia kattava metsäinen verkosto.



# Esikaupunkien keskustat

Yleiskaavaluonnoksen tavoitteena on, että Helsingin esikaupunkialueille kehittyisi vilkkaita keskustoja. Se edellyttää sitä, että esikaupunkikeskusta kehittyvät myös väestöpohjaltaan riittävän suuriksi. Tämä antaisi mahdollisuuden erikoiskauppaan, monipuolisiin palveluihin ja nykyistä isompaan työpaikkamäärään. Ympäristöltään keskustat olisivat sekoittunutta kaupunkia kadunvarsiliiketoiloinen. Tärkeitä esikaupunkikeskustoja ovat Malmi, Itäkeskus, Herttoniemi ja Kannelmäki.

Itäkeskus on laajentunut jatkuvasti ja sen asema on vahva jo nykyisin. Itäkeskukseen osoitetaan yleiskaavan luonnoksessa huomattavasti uutta rakentamispotentiaalia. Alueelle laaditun viitesuunnitelman mukaan sekä asunto-, että toimitilarakentamisen täydennysrakentamispotentiaali Itäkeskuksessa olisi suuruusluokaltaan yhteensä noin miljoona kerrosneliötä.

Malmi on koillisen Helsingin keskusta ja merkittävä solmukohta raideliikenteen verkostokaupungissa. Malmin keskustalla on tulevaisuudessa kasvun mahdollisuuksia nykyistä merkittävämmäksi työpaikka- ja asiointikeskittymäksi, koska raideliikenneyhteyksien merkitys kasvaa ja alueen saavutettavuus paranee Jokeri 2:n myötä. Alueen väestöpohjaa kasvattaisi Malmin lentokenttäalueen rakentuminen.

Kannelmäen keskusta on merkittävä läntisen alueen keskusta. Yleiskaavassa vahvistetaan Kannelmäen asemanseutua ja luonnoksessa se on merkitty laajalta alueelta liike- ja palvelukeskustaksi, jolla myös nykyiset laajemmat, keskustasta erillään olevat päivittäistavarakaupan palvelut pyritään nivomaan kiinni vanhaan asemakeskustaan.

Herttoniemen keskustaan on jo laadittu suunnitelmat merkittävälle liikerakentamiselle ja siihen liittyvälle asuntorakentamiselle. Se muodostaa kaakkoisten esikaupunkien keskustan. Vaikutusalueella on nykyisin noin 100 000 asukasta. Itäväylää ja metrorataa kattamalla on mahdollista jatkaa Herttoniemen keskustaa kantakaupunkia kohden.

Esikaupunkikeskustojen uudistamisessa merkittävää on viihtyisän kaupunkitilan lisääminen, parempien kulkureittien luominen, uusien asukkaiden ja palveluiden sekä työpaikkojen saaminen aivan ytimeen, lähelle asemaa. Yleiskaavaratkaisu tukee tätä kehitystä.



# Merellinen kaupunki

Yleiskaavan luonnoksessa ja sen Merellinen Helsinki -teemakartassa tarkastellaan merellistä maankäyttöä virkistyskäytön, asumisen, elinkeino- ja satamatoimintojen, liikenteen sekä huollon ja turvallisuuden näkökulmasta. Teemakarttaan on merkitty esimerkiksi virkistyskäyttöön osoitetut rannat ja saaret. Siihen on merkitty myös rantareitti, joka parantaa rantojen saavutettavuutta kävelijöille ja pyöräilijöille merkittäväällä tavalla. Uusia merellisiä asumisratkaisuja edustavat ympärivuotiset kelluvat asumisen ratkaisut kuten kelluvat asunnot, asuntolaivat, sekä pysyvä ympärivuotinen saariasumisen paikka.

Uusia mahdollisuuksia Helsingin edustan saariston käytölle tarjoaa se, että puolustushallinnon käytössä olleita saaria on vapautumassa siviilikäyttöön. Niiden käyttötarkoitus tulee uudelleenmääriteltäväksi. Näitä saaria ovat Vallisaari, Kuninkaansaari, Kuivasaari ja Isosaari.

Tavoitteena on avata puolustusvoimien käytössä olleet saaret virkistyskäytölle. Vallisaari ja Kuninkaansaari sijaitsevat vain muutaman kilometrin etäisyydellä Helsingin keskustasta sekä rakenteilla olevista uusista Jätkäsaaren, Kalasataman ja Kruununvuorenrannan alueista.

Vallisaaren ja Kuninkaansaaren, Kuivasaaren sekä Isosaaren kehittämisen lähtökohdanna on myös saarten kulttuuri- ja sotahistorian ja luontoarvojen kunnioittaminen. Isosaarella olemassa oleva infrastruktuuri eli tiet, satamat, sähkö, vesi ja jätevedenpuhdistamo mahdollistavat myös muiden toimintojen kuten öljyntorjuntakeskuksen sijoittamisen saareen.

Sijainti meren rannalla avaa Helsingille lukuisia kehittämismahdollisuuksia turismista lähi-, erä- ja kalastusmatkailuun, sekä merellisen infrastruktuurin ja saariston saavutettavuuden lisäämiseen. Kaiken kaikkiaan yleiskaavan eräänä keskeisenä tavoitteena on merellisen Helsingin monipuolinen kehittäminen.



# Malmin lentokenttäalueesta uusi kaupunginosa

Yksi merkittävimmistä yleiskaavaluonnoksen asuntorakentamisalueista on Malmin lentokentän alue. Alueelle voidaan rakentaa jopa noin 25 000 asukkaan kaupunginosa. Tämän uuden alueen rakentuminen vaikuttaa merkittävästi myös Malmin nykyiseen rakenteeseen ja koko koilliseen Helsinkiin. Suunnittelun tavoitteena on uusi kaupunginosa, jolla on oma vahva lähikeskusta. Lentokenttäalueen rakentamisen mahdollistaa se, että valtio on luopumassa lentokentästä.

Lentokenttäalueen suunnittelussa huomioidaan alueen kytkeytyminen ympäröiviin kaupunginosiin. Korttelirakenne tulee olemaan monipuolista. Vanha lentokenttä näkyy uudessa kaupunkirakenteessa ja kaupunkikuvassa mm. vehreinä akseleina. Kentän alue erottuu olemassa olevasta rakenteesta omaleimaisena alueena. Sinne tulisi sekä kerros- että pienkerrostaloja sekä kaupunkipientaloja.

Malmin lentokentän alueesta voisi rakentua pikkukaupunki, joka monipuolistaisi koillisen Helsingin asuntotarjontaa. Viheralueet ja kentän kulttuurihistoriallisesti tärkeät suojellut rakennukset ovat tärkeä osa uuden alueen identiteettiä. Tärkeää on myös varmistaa toimivat raideliikenneyhteydet lentokenttäalueelle.



# Toimitila-alueet

Helsingissä on paljon yrityksiä, joiden tuotannon luonne tai logistiikka ei mahdollista sijoittumista asuinalueiden yhteyteen. Näille alueille voi sijoittua elinkeinotoimintaa, joka ei voi sijaita sekoittuneessa kaupunkirakenteessa esimerkiksi liikenteellisistä syistä tai sen vuoksi, että yritysten tuotannolliset prosessit aiheuttaisivat asumiselle suurta häiriötä. Vaikka sekoittunut kaupunkirakenne on ideaali, myös työpaikka-alueiksi varattuja alueita tarvitaan edelleen.

Keskeistä on yritysalueiden sijainti kaupunkirakenteessa. Yritykset hyötyvät toistensa läheisyydestä, joten toimitila-alueiden on oltava riittävän suuria ja niiden pitää tarjota yrityksille mahdollisuudet myös kasvaa. Helsingissä on käytännössä erityisesti kaksi merkittävää mittaluokan työpaikka-aluetta kantakaupungin ulkopuolella, jotka ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Merkittävimmät toimitilakeskittymät ovat Pitäjänmäki ja Herttoniemi – Roihupelto.

Herttoniemen ja Pitäjänmäen lisäksi toimitiloille on varattu alueita Tattarisuolla, Tattariharjulla, Konalassa Vihdintien varrella, Vallilassa, Tukkutorin ympäristössä, Reimarlassa, Suutarilassa, Malmilla, Tapanilassa, Heikinlaaksossa, Viikissä, Kivikossa ja Kurkimäessä. Merkittävä alue on myös Metsälässä. Sen merkitys kasvaa, mikäli Tuusulanväylän kaupunkibulevardin yhteydessä toteutetaan Tuusulanväylän käänö Käpylästä.



# Näin luet yleiskaavan luonnosta

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole tarkkoja aluerajauksia. Yleiskaava on suunnittelun suunnitelma, joka mahdollistaa asioita. Se antaa mitoitusohjeet tarkemmalle suunnittelulle eli osayleiskaavoitukselle ja asemakaavoitukselle. Yleiskaavaluonnoksessa esitetään maankäytön ohjauksen kannalta vain keskeiset asiat.

Yleiskaavan luonnoskartta koostuu ruuduista, jotka vastaavat hehtaarin eli 100 x 100 metrin aluetta. Kullakin ruudulla on pääkäyttötarkoitusta kuvaava merkintä. Asuntovaltaiset alueet on merkitty ruskealla. Näillä alueilla on asumisen lisäksi myös puistoja, työpaikkoja, palveluja, virkistysalueita ja katuja.

Vierekkäisten ruutujen maankäyttö voidaan suunnitella myös ottamalla molempien vierekkäisten ruutujen pääkäyttötarkoitus huomioon. Tarkemmat rajaukset ratkaistaan asemakaavoituksella. Kantakaupunki-merkintä pitää sisällään merkittäviä virkistysalueita ja hallinnon alueita, kuten Lapinlahden sairaala-alueen, Kesärannan tai Mäntyniemen. Näitä alueita ei ole tarkoitus muuttaa.

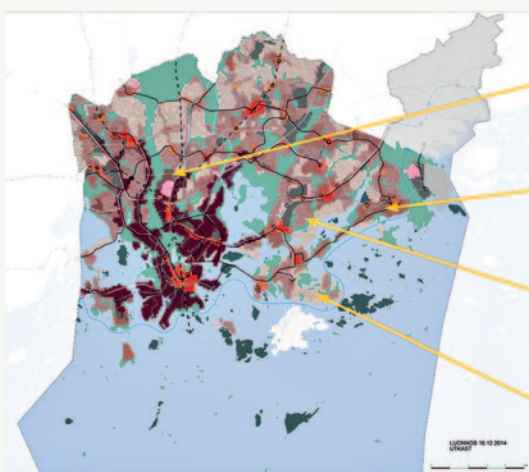
Suojelualueet, kuten luonnonsuojelualueet ja Natura-alueet, sisältyvät viher- ja virkistysalumerkintään. Niiden yksityiskohtaiset rajaukset, samoin kuin muinaismuistolain nojalla suojellut alueet, tulee ottaa asemakaavoituksessa huomioon, vaikka niitä ei ole yleiskaavaluonnokseen rajattu.



## Esimerkinä asuntovaltaisten alueiden tehokkuus

Asuntovaltaiset alueet on merkitty neljällä erivärisellä ruskealla: mitä tummempi ruskea, sitä enemmän alueella on rakentamista.

Rakentamisen määrä ilmaistaan korttelitehokkuutena, joka tarkoittaa korttelin rakennusten kerrosalan ja korttelin pinta-alan suhdetta.



### KORTTELITEHOKKUUS YLI 1,8

Nykyisiä tiiviitä asuinalueita ovat mm. Kallio, Ruoholahti ja Töölö.



### KORTTELITEHOKKUUS YLI 1,0

Esimerkinä Katajanokka, Vallila, Arabianranta ja Herttoniemi.



### KORTTELITEHOKKUUS YLI 0,4

Tehokkuus toteutuu tällä hetkellä monilla 50-, 60- ja 70-luvun kerrostalovaltaisilla asuinalueilla kuten Lauttasaari, Ruskeasuon ja Haaga ja radanvarren kaupunginosakeskukset.



### KORTTELITEHOKKUUS ALLE 0,4

Alueita ovat esimerkiksi Pakila, Oulunkylä, Mellunmäen ja Tuomarinkylän pientaloalueet.



**yleiskaava.fi**

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2015

ISSN 0787-9075