



Helsinki

1.6.2021

# Malmin keskustan suunnitteluperiaatteet

Seloste, suunnitteluperiaatekartan pienennökset ja liitteet









# Suunnitteluperiaatteet

### Monipuolisten toimintojen eloisa keskus

Malmin keskustaa kehitetään alueensa tärkeimpänä kaupankäynnin ja julkisten palvelujen keskittymänä, joka toimii myös merkittävänä raideliikenteen keskuksena. Malmin keskusta on vahva työpaikkakeskittymä, jossa on erityisesti koulutuksen ja hyvinvoinnin palveluita. Keskustan palvelut vastaavat kasvavan asukasmäärän tarpeisiin. Suunnitteluperiaatteilla tuetaan kaupunki-uudistuksen tavoitteita.

Kaupunkimainen Sydän-Malmi sitoo aseman ympäristön monipuoliseksi ja urbaaniksi kokonaisuudeksi. Keskustan ydin on jalankulkuvaltainen joukkoliikenteen solmukohta. Sydän-Malmin kaupallinen keskittymä yhdistyy vaivattomasti julkisiin palveluihin ja asemakeskukseen.

Kehittämisessä suositaan ratkaisuja, jotka mahdollistavat ja kuvastavat alueiden ja tilojen monipuolista ja vuorottaista käyttöä. Uudisrakentamisen yhteydessä on esitettävä rakennusten käyttötarkoituksen muuntojoustavuus. Asemakaavoituksessa edistetään etätyömahdollisuuksien kehittämistä. Laaja-alaista rakennustyypin toistoa sekä usean tontin käsittävää yhden julkisivu-materiaalin ja –väriytyksen käyttöä tulee välttää.

#### Ilmastoviisaus

Kaupungin omistaman rakennuskannan energiatehokkuutta parannetaan peruskorjausten yhteydessä. Yksityisissä täydennysrakennushankkeissa kannustetaan olemassa olevan rakennuskannan energiaremontteihin. Uudisrakentamishankkeissa ja erityisesti julkisissa rakennuksissa ja pysäköintilaitoksissa tulee tuottaa paikallista uusiutuvaa energiaa.

Laajemmista rakennushankkeista tulee esittää hiilijalanjälkitarkastelu sekä arvio rakentamisen ilmastovaikutuksista. Korkean rakentamisen ja suurten pysäköintilaitosten mahdollisia haitallisia pienilmastovaikutuksia mm. tuulisuuden ja varjostavuuden osalta tulee lieventää. Alueellista viherkerroinmenetelmää kehitetään suunnitteluvälineenä, jonka avulla lisätään alueen ekosysteemipalveluita. Kaikissa asemakaavahankkeissa käytetään Helsingin viherkerroinmenetelmää riittävän tonttikohtaisen viherrakenteen varmistamiseksi.

Täydennysrakentamisessa tulee tutkia mahdollisuudet säästää mahdollisimman paljon olemassa olevaa maaperää ja kasvillisuutta. Maanvaraisia istutuksia tulee suosia. Kansirakenteissa tulee olla riittävä istutusvara puuistutuksille ja niiden suunnittelussa tulee minimoida kasvillisuuden uusimissykli. Suunnittelussa varataan tilaa hulevesien viivyttämiselle ja puhdistamiselle ja suositetaan hulevesien käsittelyn luonnonmukaisia ratkaisuja.

Uudisrakentamisessa tulee esittää tiedot materiaalien sateen ja paahteen kestävyydestä, uudelleen käytettävyydestä ja kierrätysmahdollisuuksista. Puurakentamisen mahdollisuudet tulee tutkia rakennushankkeiden yhteydessä. Kaupungin omassa uudisrakentamisessa suositaan puurakentamista. Kylmissä talusrakennuksissa ja katoksissa tulee kaupungin viherkattolinjauksen mukaisesti ensisijaisesti olla viherkatto.

Keskustaa voidaan tehostaa purkamalla. Täydennysrakentamisessa tulee tutkia myös säilyttäviä vaihtoehtoja etenkin, jos nykyisten rakennusten betonirungot voivat olla hyödynnettävissä. Suojelemattomien rakennusten merkitys kaupunkikuvan historialliselle kerrostuneisuudelle selvitetään täydennysrakentamishankkeen yhteydessä. Purkavan uusrakentamisen mahdollisuus tutkitaan asemakaavatyössä aina erikseen. Mikäli rakennuksia puretaan, on tutkittava purkumateriaalien kierrätysmahdollisuudet. Keskustan ja lentokentän alueiden välillä hyödynnetään rakennusmateriaalien uudelleenkäyttöä ja edistetään kiertotaloutta.

#### Liikkuminen

Keskustan ja entisen lentokentän alueita yhdistäville keskeisille kulkuyhteyksille tulee luoda toteuttamisedellytykset mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Kirkonkyläntien sillan uusimiselle tulee luoda edellytykset ennen pikaraitiotien ja pääradan mahdollisten lisäraiteiden rakentamista.

Raitiovaunuille varataan katualueelta oma ajoura kaikkialla missä se on mahdollista. Linja-autoliikenne käyttää muita kokoojakatuja paitsi Vilppulantietä, jolla raitioliikenteen sujuvuuden vuoksi linja-autoliikenne ei ole toivottavaa.

Malmin asemasta 200 metrin säteellä voidaan tapauskohtaisen harkinnan perusteella kaavoittaa kortteleita, joille ei tarvitse osoittaa autoille tarkoitettua pysäköintitilaa. Tällöin kiinteistöllä tulee olla vähimmäisvaatimuksia paremmat pyörien säilytys- ja huoltotilat sekä turvalliset autoliikenteen huolto- ja saatto-liikennejärjestelyt.

Autoliikenteen pysäköinnissä pyritään keskitettyihin rakenteellisiin ratkaisuihin ja autojen pysäköinti järjestetään ensisijaisesti pysäköintilaitoksiin. Pysäköintilaitosten suunnittelussa tulee tutkia muuntojoustavuuden, monikäyttöisyyden ja vaiheittain rakentamisen mahdollisuudet. Kaupungin omistamia tontteja voidaan hyödyntää tapauskohtaisesti alueellisten keskitettyjen pysäköintiratkaisujen luomisessa. Pysäköinti keskustan yleisillä pysäköintialueilla ja katujen varsilla varataan lyhytaikaiselle asiointi- ja vieraspysäköinnille. Kadunvarsipysäköintipaikkojen sijoittamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, etteivät ne haittaa joukkoliikenteen sujuvuutta. Autojen liityntäpysäköinti tulee sijoittaa Malmin kauppätien varrelle.

#### Julkiset ulkotilat, puistot, aukiot

Kaupunkikuvallisia kohokohtia ovat Ylä- ja Ala-Malmin torit, Ala-Malmin puisto, Ormusmäki ja keskustaan johtavat kokoojakadut. Longinojanlaakson puisto yhdistää keskustan entisen lentokentän alueeseen. Julkiset tilat ovat mahdollisimman vihreitä. Nykyisille liikenne- ja pysäköintikäytössä oleville alueille tutkitaan innovatiivisia käyttötarkoituksen muutoksia, jotta keskustaa voidaan kehittää vetovoimaisemmaksi myös luomalla monipuolisia puisto- ja aukiotiloja.

Julkisten ulkotilojen suunnittelussa osoitetaan paikkoja väliaikaiskäytölle mm. ulkomyyntin ja ravintola-autojen tarpeisiin. Liike- ja asukastoimintojen sallitaan laajentua katutilaan, ja tätä tukevia tilapäisiä kokeiluja mahdollistetaan. Julkisten ulkotilojen uusimisen yhteydessä osoitetaan riittävä määrä teknisiä liittymiä sähkö-, vesi- ja viemäriverkkoon.

Julkisissa ulkotiloissa tulee varautua sään ääri-ilmiöiltä suojautumiseen. Puitoihin, aukioille ja katutilaan lisätään luonnonmukaisia hulevesien hallintarakenteita, mahdollistetaan varjoisia oleskelutiloja ja muin keinoin varaudutaan sään ääri-ilmiöihin.

Monimuotoisuutta tulee vaalia etenkin laajemmilla puistoalueilla, ja niiden hoidon ja ylläpidon tavoitteena tulee olla kerroksellisen ja monimuotoisen kasvillisuuden lisääminen. Kasvillisuuden valinnassa kiinnitetään erityistä huomiota pölyttäjien suosimiseen.

Ala-Malmin torin ja puiston käyttöä kehitetään kulttuurin näyttämöinä. Ylä-Malmin toria kehitetään osana keskustan vihertilojen sarjaa. Sydän-Malmin julkisten torien ja puistojen muodostamia tilasarjoja tulee vaalia.

Ylä-Malmin puistoissa ja aukioilla tulee selvittää tarkemman suunnittelun yhteydessä liikuntapaikkojen sijoittamismahdollisuudet. Koulujen läheisten

puistojen perusparannusten yhteydessä mahdollistetaan ulko-opetuksen järjestämistä edesauttamaan lasten luontokontakteja ja hyvinvointia. Sydän-Malmin julkisissa ulkotiloissa lisätään lasten leikkiin soveltuvia suunnitteluratkaisuja. Kaikki keskustan puistot ja aukiot ovat esteettämiä maasto-olosuhteet huomioiden.

Julkista taidetta ja katutaidetta pyritään lisäämään alueelle. Taide tukee kokemusta merkityksellisestä kaupunkitilasta ja sen avulla mm. nostetaan tilan arvoa, lisätään turvallisuutta, vähennetään ilkivaltaa ja selkeytetään kulkureittejä. Alueen valaistuksessa huomioidaan julkisen ulkotilan laatu, viihtyisyys ja turvallisuus.

#### Julkiset rakennukset ja palvelut

Yleisten alueiden tontteja ei pääsääntöisesti osoiteta muuhun käyttötarkoitukseen. Kulttuuri- ja liikuntapalvelut keskittyvät Malmitaloon ja Ala-Malmin liikuntapuistoon.

Kaupungin kasvatuksen ja koulutuksen sekä kulttuurin ja vapaa-ajan toiminoissa pyritään tilojen yhteiskäyttöön. Julkisia palveluja pyritään sijoittamaan lähelle kaupallisten palvelujen keskittymiä. Julkiset tilat mahdollistavat monipuolisesti osallistavaa ja yhteisöllistä toimintaa, matalan kynnyksen tapahtumia ja asukkaiden omaa sisällöntuotantoa.

Asematoimintojen hoidossa ja kehittämisessä parannetaan yhteisiä toimintamalleja yhteistyössä eri toimijoiden kesken.

#### Kulttuuriperintö

Alueen arkeologinen kulttuuriperintö otetaan suunnittelussa huomioon. Alueen suunnitelmat sekä maankäyttöhankkeet tulee sovittelalla kiinteiden muinaisjäännösten ympäristöön siten, että kohteet säilyvät. Historian läsnäolo kaupunkirakenteessa tulee esiin muun muassa Kirkonkyläntien historiallisena katulinjauksena. Muinaismuistoalueiden ottamista aktiivisempaan rooliin kaupunkielämässä tutkitaan.

Keskustan suojeltuja arvorakennuksia tuodaan esiin esimerkiksi valaistuksella ja rakennusten edustan pintamateriaaleilla. Kehittämisessä kannustetaan erityisesti tutkimaan yli 40-vuotiaiden rakennusten arvo, ja säilyttämään tärkeät rakennukset ja/tai rakennelmat.

#### Asuminen

Keskustassa tulee olla riittävästi hissillisiä asuintaloja ja myös Sydän-Malmilla kohtuuhintaista asumista. Korttelipihojen tulee olla vihreitä.

#### Kehittämisprosessit

Laajojen täydennysrakentamishankkeiden yhteydessä kehitetään myös Malmin kaupunkiuudistusalueen nykyisiä asukkaita palvelevia olemassa olevia yleisiä alueita ja julkisia palveluita.

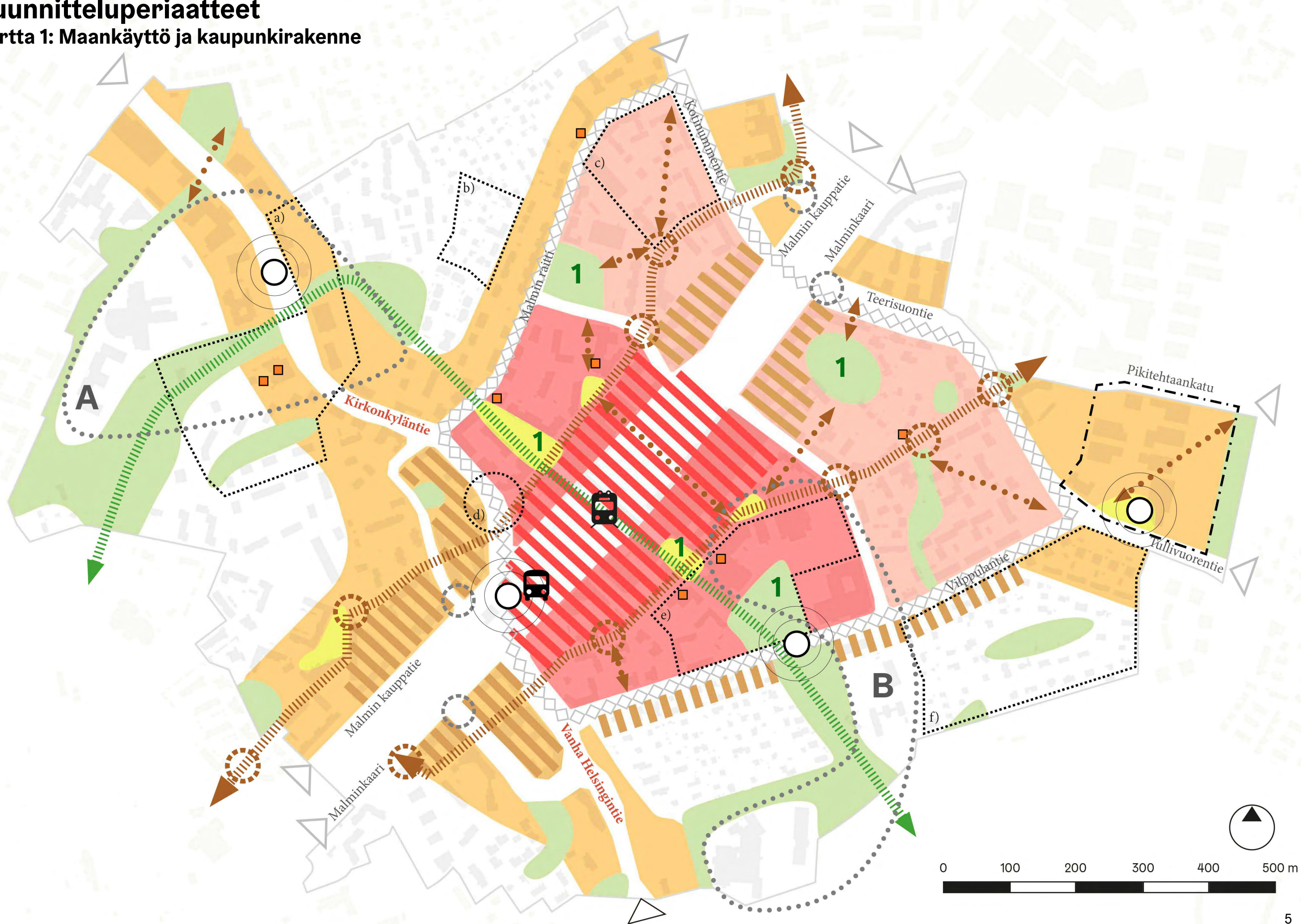
Asemakaavamuutoksia laaditaan lähtökohtaisesti yksittäisiä tontteja laajempina kokonaisuuksina. Useammasta tontista koostuvat ryhmähankkeet ovat toivottavia. Asemakaavoja laaditaan vaiheittain ja vastataan välttämättömään kaupungin palveluverkon kehittämistarpeeseen. Kaupunkiuudistusta tehdään yhteistyössä kiinteistöjen omistajien kanssa vaihteittaisuus mahdollistaen.

Keskustan alueella tuetaan myös nopeita ja tilapäisiä kehittämISRatkaisuja asemakaavoituksen rinnalla.



# Suunnitteluperiaatteet

## Kartta 1: Maankäyttö ja kaupunkirakenne









# Karttamerkintöjen selitteet

## Maankäyttö ja kaupunkirakenne



### Sydän-Malmi

Tiiviisti rakennettu ydinkeskusta, jolla tulee erityisesti panostaa käyttötarkoitusten monipuolisuuteen, arkkitehtuurin ja rakentamisen laatuun sekä kaupunkivihreään.

Korttelirakenteessa suositaan umpikorttelimaisuutta. Kortteleissa on aukkoja, joista pihojen vehreys näkyy julkiseen kaupunkitilaan. Korkein rakentaminen sijoittuu kaupunkikuvallisesti merkittäviin kohtiin. Uuden rakentamisen tulee huomioida ympäristön mittakaava. Saman korttelin eri rakennukset saavat olla keskenään vaihtelun karkuisia. Sydän-Malmia rajaavien katujen yhtenäistä ilmettä tulee tukea esimerkiksi valaistuksella, kasvillisuudella ja ulkotilan kalusteilla.

Päätyviä katuja tulee muuttaa mahdollisuuksien mukaan hidas- tai pihakaduiksi. Katuja voi muuttaa jatkuviksi, jos niillä liikutaan kävelyn ja pyöräliikenteen ehdoilla. Kävelyn reittiverkostoa tiivistetään uusia reittejä muodostamalla. Autojen pysäköinti tulee järjestää rakenteellisesti. Kortteleissa, joissa on sekä asuntoja että liiketilaa tai toimistoja pysäköinti voi perustua vuorottaiskäyttöön, mikäli pysäköinnin ajallinen kysyntä eroaa toisistaan (esim. asunnot ja työpaikat).

Liike-, toimisto-, palvelu- tai muun toimitilakerrosalan kokonaismäärän tulee lisääntyä. Yksittäisellä tontilla toimitilan määrää voidaan vähentää, mikäli erillistarkastelulla osoitetaan, että laajemmalla keskusta-alueella kokonaismäärä säilyy. Suojeltujen rakennusten ja ympäristöjen kaupunkikuvallinen merkitys korostuu entisestään.

### Kävelykeskusta

Kävelyvaltaisena kehitettävä ydinkeskustan osa. Ydinkeskustan keskeisimmällä rautatieasemaan tukeutuvalla alueella tulee olla monipuolisesti palveluita, työpaikkoja sekä asumista. Aukioiden, kävelyraittien ja kokoojakatujen varsilla tulee rakennusten katutasossa olla pääosin liiketilaa. Alueelle sijoitetaan perhe-, terveys- ja hyvinvointikeskus. Maantasokerroksen kaupallisten tilojen tulee avautua julkiseen katutilaan sisäänkäynnin ja isoin ikkunapinnoin.

Rakennusten kerrosluku vaihtelee. Merkittävä osa rakennuksista on kuusi–kahdeksankerroksisia. Rakentamisessa tulee toteuttaa urbaaniin tilaan soveltuvia vehreitä ratkaisuja kuten köynnösrakenteita, viherkattoja ja kattopihoja. Puihastuksille tulee osoittaa paikkoja julkisessa ulkotilassa ja tonteilla. Julkisen liikenteen vaihtoyhteyksien tulee olla esteettömiä. Kävelijälle tulee olla levähdyspaikkoja vähintään 250 m välein, asemakeskuksessa noin 50 m välein.

### Sydänkorttelit

Kävelykeskustan ulkopuolisia Sydän-Malmin kortteleita tulee kehittää kävelykeskustaa tukevana osa-alueena, joka mahdollistaa asumisen lisäksi palvelujen laajentumisen. Aukioiden, kävelyraittien ja kokoojakatujen varsilla rakennusten katutasossa tulee olla pääosin käytöltään monipuolista muuntojoustavaa tilaa, jota voidaan käyttää toimitilana tai asukkaiden yhteistilana. Maantasokerroksen kaupallisten tilojen tulee avautua julkiseen katutilaan sisäänkäynnin ja isoin ikkunapinnoin. Rakennusten pääasiallinen kerrosluku vaihtelee viidestä kuuteen.

### Keskustakorttelit

Ydinkeskustaa reunustava vyöhyke, jolle saa sijoittaa monipuolisia keskustaan sopivia toimintoja, kuten esimerkiksi lähipalveluja. Asuinrakentaminen on kerrostalovaltaista.

Aukioiden, kävelyraittien ja kokoojakatujen varsilla tulee rakennusten katutasossa olla pääosin käytöltään monipuolista muuntojoustavaa tilaa, jota voidaan käyttää liiketilana tai esimerkiksi asukkaiden yhteistilana tai etätyötiloina. Maantasokerroksen kaupallisten tilojen tulee avautua julkiseen katutilaan sisäänkäynnin ja isoin ikkunapinnoin.

Rakennusten pääasiallinen kerrosluku vaihtelee viidestä kuuteen kunkin osa-alueen ominaispiirteet huomioiden. Korkein rakentaminen sijoittuu kaupunkikuvallisesti merkittäviin kohtiin. Rakentamisen tulee rajata katutiloja kokoojakatujen varsilla. Korttelirakenteessa on aukkoja, joista pihojen vehreys näkyy julkiseen kaupunkitilaan. Suojeltujen rakennusten ja ympäristöjen kaupunkikuvallinen merkitys korostuu entisestään.

### Asemakeskuksen liitosvyöhyke

Vyöhyke, jolla tulee vähentää liikenneväylien estevaikutusta. Liitosvyöhykettä tulee kehittää kävelykeskustan osana ja asemakeskuskorttelien laajentumisvyöhykkeenä. Radan ylittävälle tasolle saa sijoittaa kaupallisia ja julkisia palveluita, työpaikkoja sekä asumista. Pääradan liikennekäytävän kohdalla kävelyvaltainen alue sijoittuu radan ylittävälle tasolle.

Toimitilatontin kaavamuutos asunnoiksi vaatii erityiset perustelut hakemusvaiheessa. Muutettaessa toimitiloille kaavoitetun korttelialueen asemakaavaa, tulee 25 % kokonaiskerrosalasta käyttää käyttötarkoitukseltaan muunneltavissa olevaksi työ-, toimi- tai asukastilaksi. Ensimmäiset kerrokset tulee pääsääntöisesti olla liike- ja palvelutilaa.

Alueen suunnittelussa tulee ottaa erityisesti huomioon kävelyn ja joukkoliikenteen tarpeet ja liikennealueen käyttö. Julkisen liikenteen keskeisten vaihtoyhteyksien tulee olla esteettömiä ja ympäri vuorokauden käytettävissä. Vaihtoyhteyksissä tulee huomioida kulku- ja odotustilojen viihtyisyys ja säältä suojautuminen. Radan poikki tulee tutkia uusia kävelyn ja pyöräilyn kulkuyhteyksiä, joista ainakin yhden tulee olla läpikuljettavissa ympärivuorokautisesti. Pyöräpysäköinnille selvitetään keskitetyn pysäköinnin sijainti. Pääradan mahdollisille lisäraiteille varattava tila osoitetaan ensisijaisesti radan länsipuolelle.

Rakentaminen on Malmin keskustan tehokkainta ja korkeinta. Pääasialliset kerrosluvut vaihtelevat välillä 6–16 siten, että korkein rakentaminen sijoittuu harkitusti kaupunkikuvallisesti merkittäviin kohtiin. Korttelitehokkuudet ja kerrosluvut tulee sovittaa kaupunkikuvaan. Rakentamisessa tulee toteuttaa urbaaniin tilaan soveltuvia vehreitä ratkaisuja.

### Ydinkeskustan jatkovyöhyke

Keskustan osa-alue, jota voidaan kehittää toiminnoiltaan monipuolisena ydinkeskustan jatkeena. Toimitilatontin kaavamuutos asun-

noiksi vaatii erityiset perustelut hakemusvaiheessa. Muutettaessa toimitiloille kaavoitetun korttelialueen asemakaavaa, tulee 25 % kokonaiskerrosalasta sekä pääosa katutason kerrosalasta käyttää käyttötarkoitukseltaan muunneltavissa olevaksi työ-, toimi- tai asukastilaksi.

Pääradan varressa melun-, tärinän ja runkomelun torjuntaan on kiinnitettävä erityinen huomio.

Vilppulantien varteen sijoitettava osa-alue on sallittua kehittää riittävän monen tontin muodostamana kokonaisuutena maankäytöltään tehokkaammaksi. Kehittämisessä tulee huomioida alueen ominaispiirteet ja uuden rakentamisen liittyminen olemassa olevaan pientaloympäristöön.

### Muut alueet

Muutoshankkeet arvioidaan tapauskohtaisesti. Täydennysrakentaminen tulee tehdä kunkin osa-alueen ominaispiirteet huomioiden. Pientaloympäristöjä kehitetään maltillisesti tehokkuuteen 0,4 asti tontteja täydennysrakentamalla ja lohkomalla. Suojeltujen rakennusten ja ympäristöjen kaupunkikuvallinen merkitys korostuu entisestään.

### Aukio

Rajaukseltaan ohjeellinen keskustan julkinen aukio. Aukiolla tulee mahdollistaa joustava yhteisöllinen ja kaupallinen käyttö ja siellä tulee olla riittävät liitännät kunnallistekniikkaan. Täydennysrakentamassa aukion äärellä tulee huomioida aukion riittävä valoisuus.

### Puisto

Rajaukseltaan ohjeellinen virkistyskäyttöön varattu viheralue, jota ei saa muuttaa muuhun käyttötarkoitukseen. Puistoja kehitetään sekä toiminnallisen monikäyttöisyyden että luonnon monimuotoisuuden näkökohdista huomioon ottaen puiston alkuperäiset arvokkaat ominaispiirteet.

### Nivelkorttelit

Pikaraitiotiepysäkkiin tukeutuva Malmin keskustaa ja entistä lentokentän aluetta yhdistävä alue, jossa sekoittuvat työpaikat, lähipalvelut ja asuminen. Alueen käyttö teolliseen tuotantoon ja varastointiin vähenee vaiheittain asumisen ja palveluiden lisääntyessä.

### Ominaispiirteiltään tärkeä alue

Alueen kehittämisessä on huomioitava kokonaisuuden kaupunkikuvalliset ja rakennushistorialliset arvot. Kirjaintunnuksilla merkityt alueet on nimetty liitteessä 2.

### Palveluvyöhyke

Alue, joita kehitetään ensisijaisesti monipuolisena julkisten palvelujen keskittymänä. Alueen rajausta on ohjeellinen. Palveluiden painotus osa-alueilla:

- Sosiaali- ja terveysalan sekä kasvatuksen ja koulutuksen palvelut, mahdollistetaan bussilinjojen pääte pysäkkien sijoittuminen
- Kulttuurin ja vapaa-ajan palvelut sekä kasvatuksen ja koulutuksen palvelut.

## Historiallinen katulinjaus

Kirkonkyläntien ja Vanhan Helsingintien muodostama historiallinen katulinjaus tulee säilyttää. Katulinjauksen varrella korkein rakentaminen sijoittuu näkymien päätteeksi kadun käännekohtiin.

Kirkonkyläntietä kehitetään ajallisesti kerrostuneena kauppakatuna, jonka varrella on monipuolista kivijalkaliiketilaa, julkisia palveluita ja asumista. Katua rytmittävät katutilaa rajaavat rakennukset sekä puistojen ja pihojen vehreys. Vehreyttä tuodaan mahdollisuuksien mukaan mahdollisimman paljon myös katutilaan. Vanhan Helsingintien varren kartanoiden roolia osana historiallisen kadun identiteettiä tuetaan.



## Viherlinkki

Laajoja viheralueita yhdistävä erityisen tärkeä virkistysyhteys. Reitin varren julkisia ulkotiloja tulee kehittää osana toisiinsa kytkeytyvien vihertilojen sarjaa, jolla on paikallista ekologista merkitystä. Reitin varren aukioilla, kaduilla ja rataympäristössä vehreys tulee toteuttaa urbaaniin keskustarakentamiseen soveltuen.



## Tärkeä rakennus

Keskustan historiallisen kerrostuneisuuden näkökulmasta erityisen tärkeä rakennus, jota ei ole suojeltu asemakaavalla. Suojelemisen edellytykset tulee tutkia asemakaavoituksen yhteydessä (ks. liite 2).



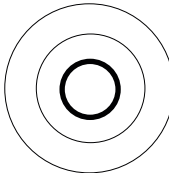
## Ykköskohde

Yleisten alueiden uudistamisessa priorisoitava julkinen ulkotila, jonka viihtyisyyteen ja kunnossapitoon tulee kiinnittää erityistä huomiota. Toteutukseen ja kunnossapitoon tulee varata riittävät resurssit alueen kokonaiskehittämisen reunaehdot huomioiden.



## Rautatieasema

Pääradan aseman likimääräinen sijainti.



## Pikaraitiotiepysäkin ympäristö

Pysäkkien sijainnit ovat ohjeellisia. Kaupunkirakenteessa korostuva kohta, jonka lähiympäristön maankäytössä tulee varmistaa monipuolinen palvelutarjonta ja riittävän tehokas asuinrakentaminen.



## Bussiliikenteen terminaali

Terminaalin likimääräinen sijainti.



## Kävelyakseli ja solmukohta

Keskeinen kävelyn runkoyhteys, jonka kaupunkikuvalliseen ilmeeseen ja toteutuksen laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota. Reitin yhtenäistä ilmettä tulee tukea toteutus suunnittelun yhteydessä esimerkiksi valaistuksella, kasvillisuudella ja ulkotilan kalusteilla.

Reitillä osoitettavan pyöräilyn tulee olla järjestetty kävelyn ehdoilla. Kulku reitin varteen sijoittuviin liiketiloihin tulee järjestää niin, ettei siitä aiheudu haittaa kävelijöiden turvallisuudelle.

Solmukohtien roolia keskustaan johdattavan reittiverkoston sekä

aukio- ja puistoverkoston osina tulee kehittää. Keskustaan saapumisen kannalta merkittävässä kohdissa johdattavuutta tulee kehittää esimerkiksi opastejärjestelyillä, valaistuksella, istutuksilla ja kadunkalusteilla.



## Kävelyn yhteystarve

Kävelyverkostoa täydentävä julkinen kulkuyhteys, jonka toteuttamismahdollisuudet tulee tutkia asemakaavoituksen yhteydessä.



## Katuverkoston portti

Katuverkoston risteyskohta, jolla on erityinen merkitys Malmin keskustaan saapumisen näkökulmasta. Rakennuksilla ja toiminnoilla voidaan korostaa keskustaan saapumista.



## Keskeinen saapumissuunta

Malmin keskustaan johtava kokoojakatu, jota kehitetään rakenteellisena osana keskustan toiminnallista kokonaisuutta. Kadun kaupunkikuvallista ilmettä kehitetään sen ominaispiirteet huomioiden esimerkiksi uutta rakentamista ja uusia toimintoja sijoittamalla, sekä kiinnittämällä erityishuomiota vihermaiseman hoitoon ja kehittämiseen.

## Liikkuminen

-  Kävelykeskusta
-  Jalankulun ja pyöräilyn ehdoilla kehitettävät katu- ja korttelialueet. Alueen kadut muutetaan mahdollisuuksien mukaan hidaskaduiksi tai pihakaduiksi.
-  Kehäkokoojakatu, joka yhdistää Malmin keskustaan tulevat alueelliset ja paikalliset kokoojakadut ja palvelee maankäyttöä.
-  Alkuvaiheen kehäkokoojakatu, jota voidaan myöhemmin tarvittaessa muuttaa myös korttelialueeksi.
-  Alueellinen kokoojakatu.
-  Paikallinen kokoojakatu.
-  Bussi- ja huoltoliikennettä sekä pysäköintiä palveleva katu. Malmin kauppatie katkaistaan henkilöautoliikenteeltä niin, ettei läpiajo ole mahdollista Kauppakaarten ja Viljatien välillä.
-  Tonttikatu.
-  Pyöräkatu.
-  Pikaraitiotie ja pysäkki.
-  Baana, keskustan polkupyöräilyn pääreitti. Baanan toteuttamisedellytykset tulee varmistaa asemakaavoituksen sekä reittiä koskevan liikenne- ja katusuunnittelun yhteydessä.
-  Katualueen rajan tarkistustarve.
-  Joukkoliikenteen keskeinen vaihtoalue.
-  Rautatieasema, sijainti likimääräinen.
-  Bussiterminaali, sijainti likimääräinen.
-  Keskustan liike- ja toimitilojen ja/tai asumisen pysäköintiä palvelevan pysäköintilaitoksen ohjeellinen sijainti, jonka toteuttamismahdollisuudet tulee tutkia asemakaavoituksen yhteydessä. Alaindeksillä 1 merkittyyn laitokseen tavoitellaan paikallisiin tarpeisiin merkittävää liityntäpysäköinnin määrää.

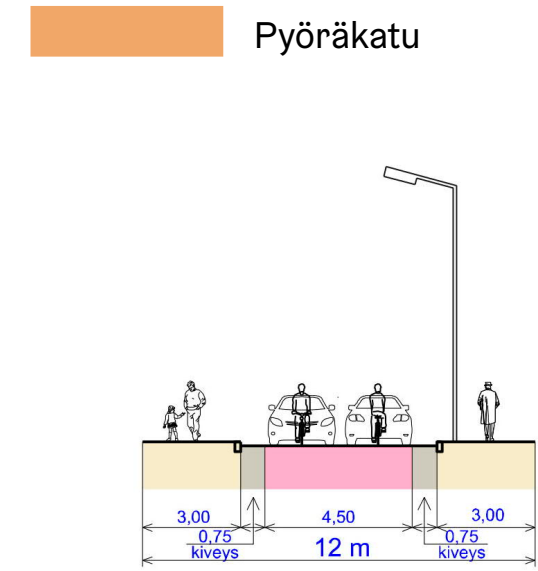
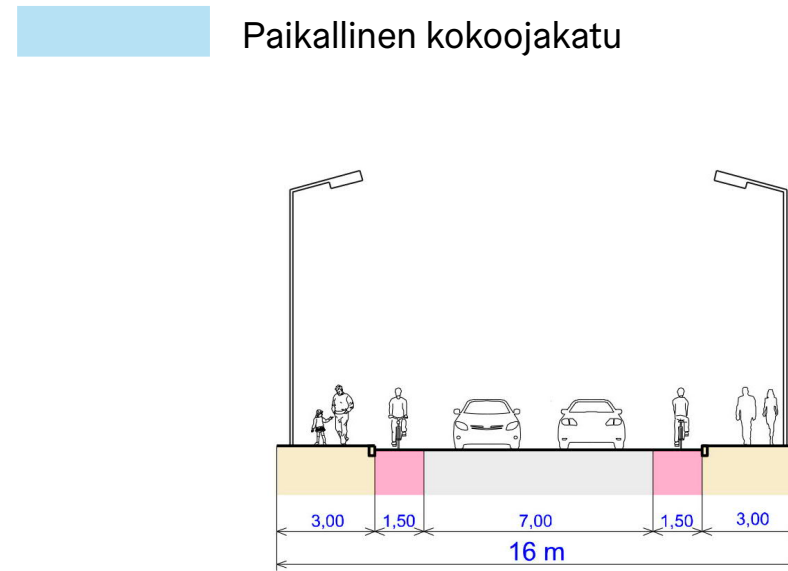
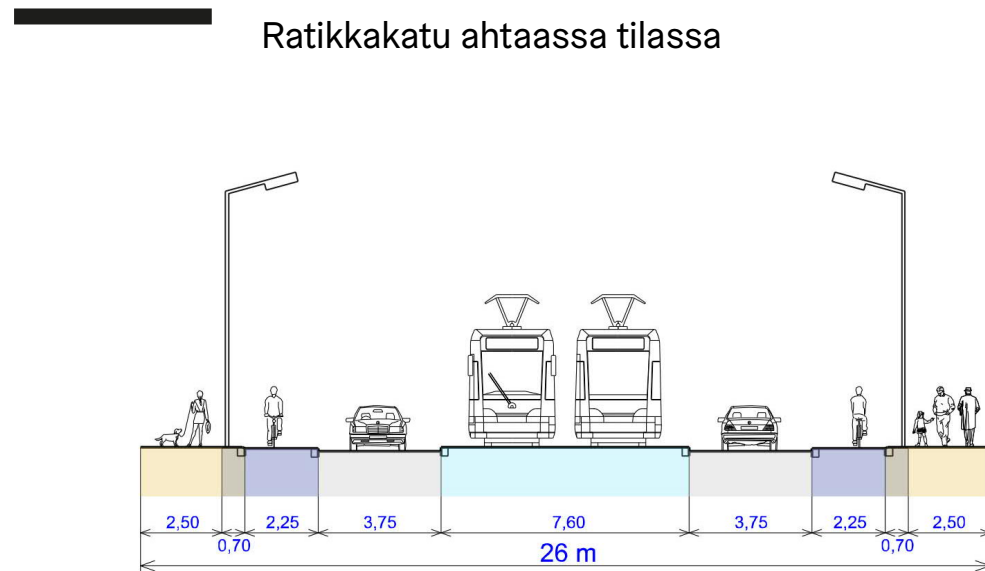
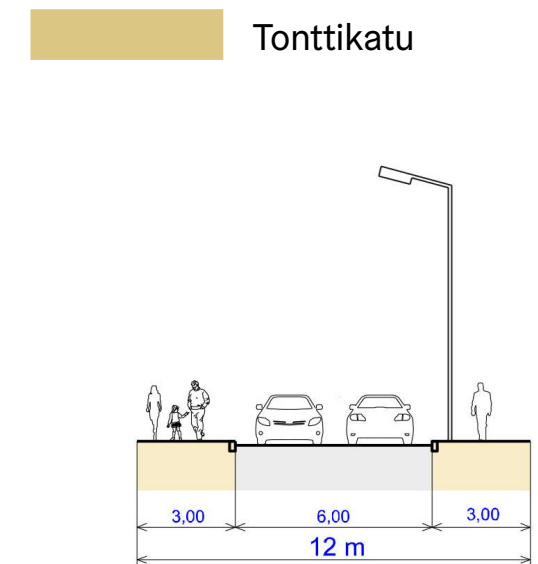
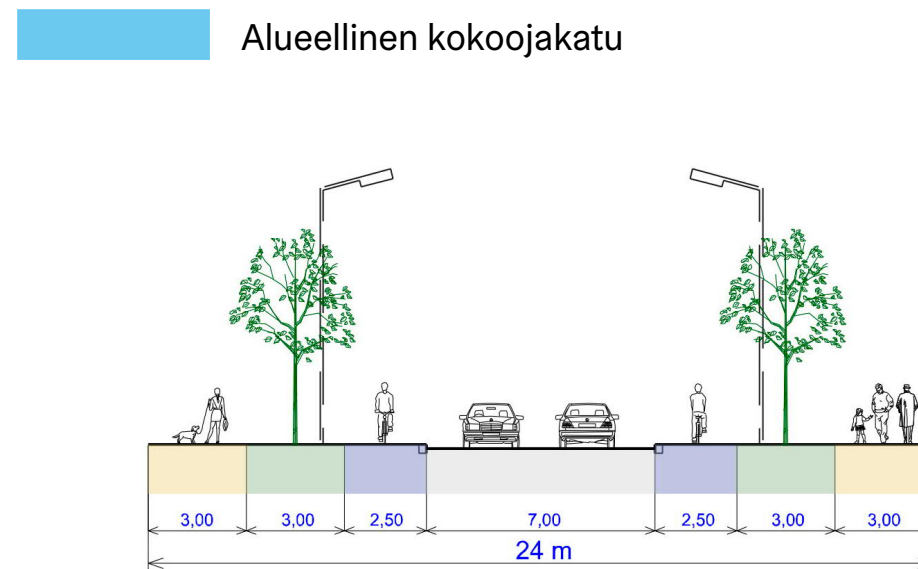
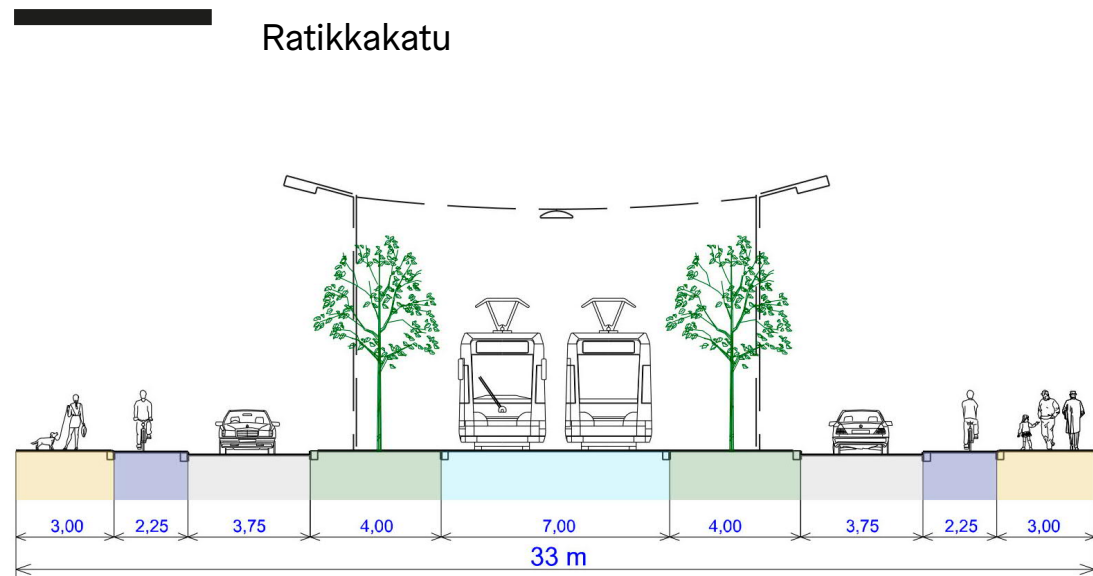


**Liitteet**



# Liite 1: Katutypologioiden tyyppipoikkileikkaukset

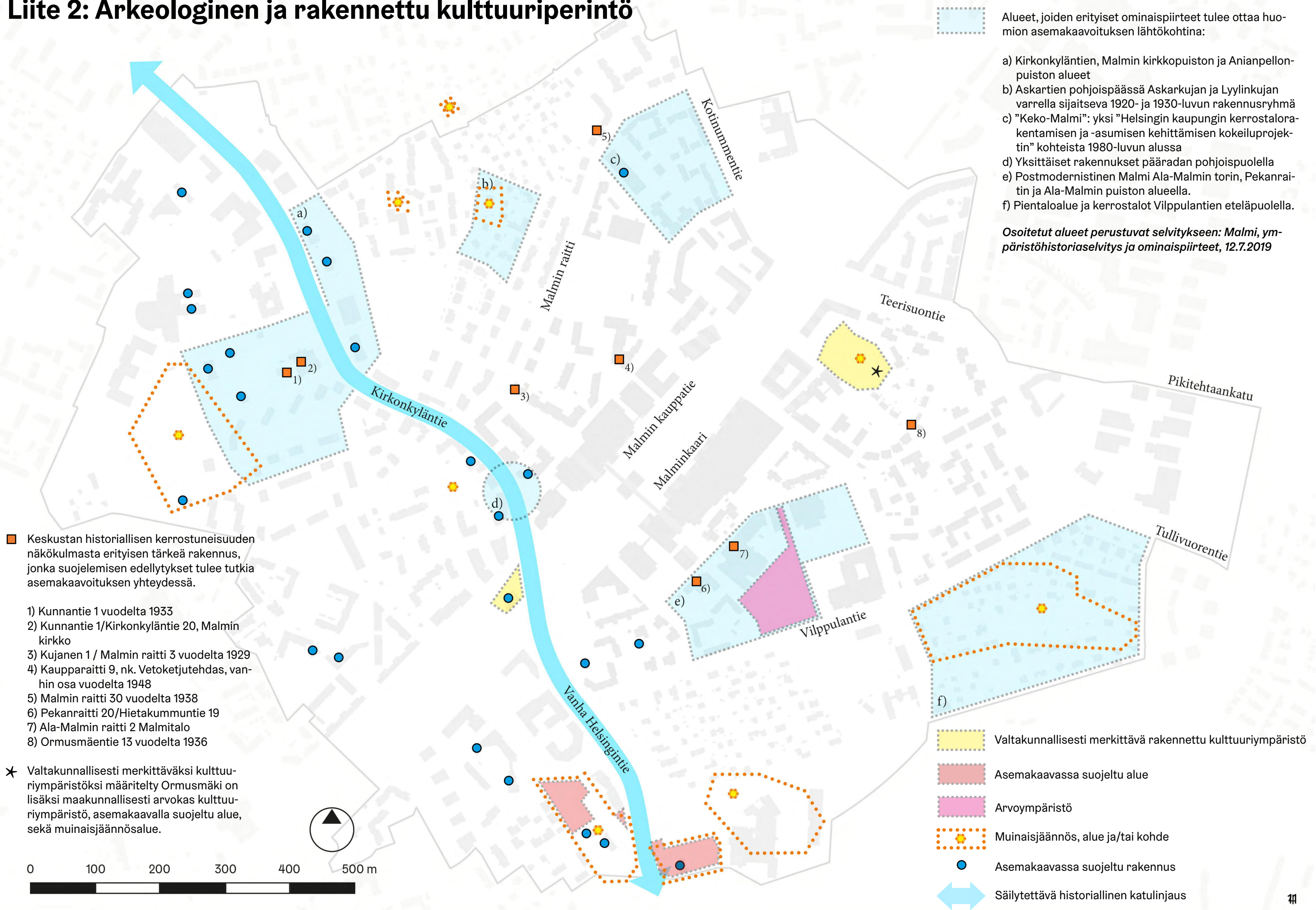
Ks. Suunnitteluperiaatteiden kartta 2: Liikkuminen



Tyyppipoikkileikkaukset ovat periaatteellisia, ja niitä sovelletaan kaupunki uudistuksen katusuunnittelussa kulloisenkin tilanteen mukaan. Esimerkiksi kadunvarsipysäköintiä ja viherrakenteita sijoitetaan katujen varsille maankäytön ja käytettävissä olevan katutilan mukaan. Tonttikaduilla pyöräliikenne sijoittuu ajoradalle.



## Liite 2: Arkeologinen ja rakennettu kulttuuriperintö

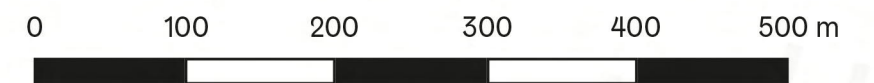




# Liite 3: Hankkeet

Malmin keskustan kehittämisen kannalta merkittävimmät suuret asemakaavamuutoskokonaisuudet sekä niihin liittyvät toteutushankkeet ja niiden keskinäiset riippuvuudet. Hankkeita priorisoidaan keskustan kehittämisen vaiheistamisessa. Kartalle merkityt sijainnit ovat alustavia.

- 
**Kehittyvät julkiset palvelut**  
 a<sup>1</sup>: Malmin sairaalan laajennus  
 a<sup>2</sup>: Perhekeskus ja terveys- ja hyvinvointikeskus  
 a<sup>3</sup>: Koulukeskus  
 (a): siirtyvät toiminnot
- 
**Pikitehtaankorttelit**  
 b<sup>1</sup>: Täydennysrakentaminen ja pikaraitiotien linjauksen avaus
- 
**Asemakeskus ja uudet yhteydet**  
 c<sup>1</sup>: Asemakeskuksen korttelit  
 c<sup>2</sup>: ylikulkusillan uudistus  
 c<sup>3</sup>: uusi radan ylittävä yhteys  
 c<sup>4</sup>: yhteys Taimipuistoon  
 c<sup>5</sup>: Taimipuiston uudistus ja alueen täydennysrakentaminen
- 
**Pikaraitiotien käytävä**  
 d<sup>1</sup>: pikaraitiotien teknisluonteiset kaavat  
 d<sup>2</sup>: Kirkonkyläntien sillan uudistaminen
- 
**Keskustan täydennysrakentaminen**  
 e<sup>1</sup>: keskustan ydinalueiden täydennysrakentamishankkeet





## Liite 4: Muu ohjeistus

Malmin keskustan suunnitteluperiaatteet pohjautuvat Malmin keskustavisiioon ja Helsingin yleiskaavaan 2016. Malmin keskustan suunnittelua ohjataan kehittämisperiaatteiden lisäksi usealla muulla Helsingin kaupungin strategisella linjauksella, ohjeistuksella ja suunnitelmalla. Ohessa eräitä keskeisiä **poimintoja tämänhetkisistä suunnittelua ohjaavista päätöksistä**.

Strategioita, ohjeistuksia ja suunnitelmia päivitetään tarvittaessa, ja uusimmat linjaukset tulee tarkistaa ennen suunnitteluun ryhtymistä.

## Helsingin kaupunkistrategia 2017 - 2021

**Kuntastrategiassa valtuusto päättää kunnan toiminnan ja talouden pitkän aikavälin tavoitteista. Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi 27.9.2017 Maailman toimivin kaupunki – Helsingin kaupunkistrategian vuosille 2017-2021. Strategia ohjaa ja linjaa kaupungin toimintaa ja taloussuunnittelua valtuustokauden ajan. Keskushallinnon, toimialojen ja tytäryhteisöjen tulee toteuttaa kaupunkistrategian linjauksia toiminnassaan.**

Kaupunginosat ovat eläviä, viihtyisiä ja omaleimaisia ja asukkaat tuntevat kaupunginosan omakseen. Tiivis ja toiminnallisesti sekoittunut kaupunkirakenne luo pohjan urbaanille elämälle. Asuntotarjonta on monipuolista, asuinalueille rakennetaan kaikkia hallintamuotoja. Tavoitteena on, että alueiden välinen eriytyminen vähenee ja kaupunginosien väliset hyvinvointierot kaventuvat.

Kiinnostava kaupunkitila luo edellytykset kohtaamisille ja hyvinvoinnille. Arkkitehtuuri on mielenkiintoista, moninaista ja korkeatasoista, ja rakentamisen korkea laatu luo kaupungille vahvan identiteetin ja imagon.

Tavoitteena 60 % päästövähennys vuodelle 2030 ja hiilineutraalisuus vuonna 2035. Viher- ja sinialueiden ekologinen laatu, saavutettavuus ja terveysvaikutukset turvataan. Kaupungin puistojen monimuotoisuutta lisätään.

## Asumisen ja maankäytön ohjelma (AM-ohjelma)

**Helsingissä asumisen pitkäjänteistä suunnittelua ohjaa valtuustokausittain laadittava asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma (AM-ohjelma). AM-ohjelma linjaa kuinka paljon ja millaista asumista Helsingissä rakennetaan tulevina vuosina.**

Malmi on AM-ohjelmassa 2020 kaupunkiuudistusalue, jolla yhtenä tavoitteena on rakentaa kolmannes lisää asuntoja vuoteen 2035 mennessä. Asuntokannan hallinta- ja rahoitusmuotojakauman tulee kehittyä kohti kaupungin yleistä hallinta- ja rahoitusmuototavoitetta, joka on vuodesta 2023 alkaen: 30 % pitkäaikaisesti säänneltyjä ARA-vuokra-asuntoja, 20 % välimuodon asuntoja, 50 % prosenttia sääntelemättömiä omistus- ja vuokra-asuntoja. Alueellisesta jakaumasta päätettäessä huomioidaan alueellinen tasapaino ja yksipuolisia asuinalueita vältetään.

Vuokrakerrostaloissa sijaitsevien asuntojen osuus alueen asuntokannasta tulee olla pääsääntöisesti korkeintaan 50 prosenttia. Lapsiperheille sopivia asuntoja rakennetaan riittävästi. Varmistetaan erilaisissa elämäntilanteissa olevien asutokuntien mahdollisuudet alueellisten asumispolkujen toteuttamiseen. Edistetään ikäihmisille kohdennettujen asumisvaihtoehtojen toteuttamista kaikkiin hallinta- ja rahoitusmuotoihin.

Kun rakentamisen hiilijalanjäljen laskenta tulee lakisääteiseksi vuonna 2025, ovat Helsingin kattoarvot kansallista lakia kunnianhimoisemmat. Puurakentamisen osuutta kaikesta rakentamisesta kasvatetaan vuosittain.

## Hiilineutraali Helsinki 2035 – toimenpideohjelma

**Kaupunginhallituksen 10.12.2018 hyväksymä Hiilineutraali Helsinki 2035 – toimenpideohjelma kertoo, miten kaupunkistrategian hiilineutraalisuus- ja päästövähennystavoitteet käytännössä saavutetaan.**

Kaavoituksella ohjataan pyöräily- ja jalankulkupainotteisten kortteleiden ja alueiden syntyyn. Edistetään miellyttävän ja turvallisen kävely-ympäristön toteutumista. Kehitetään pyöräilyyn liittyviä palveluja. Pyöräliikenteen baanaverkko valmistuu 2030. Talvihoidon korkean tason pyörätieverkkoa laajennetaan. Toteutetaan pyöräilyn edistämisen ja polkupyörien pysäköinnin kehittämisohjelmaa.

Yhdyskuntarakennetta täydentämällä edistetään joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen käyttöä. Parannetaan joukkoliikenteen palvelutasoa sekä raide-liikenneverkon kattavuutta. Liikenteen solmukohtien palvelutarjontaa ja vaihtojen sujuvuutta parannetaan. Raitioliikenteen kehittämisohjelmaa toteutetaan. 2021 jälkeen pysäköintimaksujen korotusta jatketaan CO2-päästöjen vähentämiseksi.

Pysäköintimaksut porrastetaan päästöjen ja yhteiskäytön edistämisen näkökulmasta entistä voimakkaammin. Pysäköintimaksuvyöhykkeitä laajennetaan. Uudistetaan pysäköintinormia paremmin tukemaan kestävästä liikkumisesta. Mahdollistetaan sähköisen henkilöautojen julkisen latausinfraan rakentaminen markkinaehtoisesti.

Kaupunki uusii katuvalaistuksen LED-valoihin suunnitelmansa mukaan ja hyödyntää älykästä valaistuksen ohjausta. Asemakaavoituksella edistetään uusiutuvan energian käyttöä sekä uusiutuvan energian tuotantoa tarkoituksenmukaisella tavalla. Kaavamuutosten pohjaksi laaditaan alueellisia suunnitteluperiaatteita, joissa tarkastellaan tonttien lisärakentamista nykyisten rakennusten energiataloudellisten korjausten tukemiseksi. Kaupunki edistää puurakentamista asemakaavoituksella ja lisää puurakentamista omissa hankkeissa.

Edistetään kaupunkiviljelyä kartoittamalla joukkoistamisen avulla viljelyyn sopivia paikkoja. Kaupunkiluonnon sekä yleisten viheralueiden suunnittelussa huomioidaan toimenpiteiden vaikutukset hiilivarastoihin. Kaavoituksen ja viheraluesuunnittelun yhteyteen laaditaan käytäntöjä kompensoida rakentamisen myötä menetettyjä hiilivarastoja. Yleiskaavan metsäverkostoa toteutetaan lisäämällä myös kaupunki-rakenteeseen aurinkoenergiapotentiaalia varjostamatonta puustoa. Tonteilla olevien lähiruokaa tarjoavien hedelmä- ja koristepuiden, hyötykasvien ja pensaiden määrää lisätään. Uusien tonttien kaavoituksessa ja toteutuksessa hyödynnetään Helsingin viherkerroinmenetelmää riittävän tonttikohtaisen viherrakenteen varmistamiseksi.

## Helsingin hulevesiohjelma

**Kaupunginhallituksen 21.5.2018 hyväksymällä hulevesiohjelmalla edistetään hulevesien kokonaishallintaa. Ohjelman keskeiset tavoitteet: 1) huleveden hyödyntäminen, 2) kuivatuksen varmistaminen ilmastomuutos huomioiden, 3) hulevesivirtaamien ja huleveden laadun hallinta, 4) huleveden vähentäminen sekaviemärijärjestelmässä, 5) sisäisen yhteistyön ja toimintatapamallien kehittäminen ja osaamisen ja resurssien turvaaminen.**

Hulevedet suunnitellaan, käsitellään ja johdetaan prioriteettijärjestyksen mukaan siten, että ensisijaisesti hulevedet käsitellään ja hyödynnetään syntypaikallaan.



## Helsingin maapoliittiset linjaukset 1 & 2

**Kaupunginhallitus on hyväksynyt tontinluovutusta sekä maanhankintaan ja asemakaavoitukseen liittyviä maapoliittisia linjauksia 1.4.2019 ja 26.4.2021**

### **Tontinluovutusta koskevat linjaukset perusteluineen 29.1.2019**

Tontinluovutuksessa noudatetaan yhdenvertaisuutta ja avoimuutta. Tonttien varaukset valitaan avoimella hakumenettelyllä tai kilpailulla. Kaupunki voi varata tontteja ja alueita suoravarausten kehittämishankkeita varten tontin vuokralaiselle ja/tai tämän yhteistyökumppanille täydennysrakentamisen edistämiseksi. Hankkeissa, joiden toteutuskelpoisuuteen liittyy tavanomaista enemmän avoimia kysymyksiä, voidaan käyttää kehittämisvarausta. Tontinvarauksesta päätetään tällöin erikseen. Yleisten rakennusten tontit sekä erityisryhmien asuintontit varataan ensisijaisesti kaupungin omiin tarpeisiin. Tonttien pääasiallinen luovutustapa on vuokraus. Yritystonttien maanvuokrasopimuksia uudistettaessa vuokranmäärittely perustuu markkina-arvoon. Asuntotonttien maanvuokrasopimuksia uudistettaessa vuokranmäärittelyssä siirrytään vaihteittain lähemmäs markkina-arvoja. Asuntotonttien maanvuokrasopimusten indeksitarkistusehtoja kehitetään siten, että maanvuokra seuraa paremmin tonttien todellista hintakehitystä.

**Maanhankintaan ja asemakaavoitukseen liittyvät maapoliittiset periaatteet ja niiden soveltamisohje (kaupunginhallitus 26.4.2021)** Operatiivista maanhankintaa tarvitaan, kun maanomistusrajat poikkeavat asemakaavan rajoista. Mahdollistaakseen uusien tonttien ja yleisten alueiden toteuttamisen, kaupunki hankkii tällöin tonttiansa puuttuvia osia, yleisten rakennusten tontteja ja yleisiä alueita. Kaupunki hankkii maata lähtökohtaisesti vapaaehtoisin kaupoin tai vaihdoin, mutta voi tarvittaessa käyttää kaikkia lainsäädännön kunnille tarjoamia maanhankintakeinoja. Kaupunki hankkii rakennusmaata niillä sijaitsevine rakennuksineen markkina-arvolla. Kuluvan vuosikymmenen strategisen maanhankinnan painopistealueet ovat muun muassa kaupunki uudistusalueiden sellaiset keskeisen sijainnin kiinteistöt, joissa kaupungin maanhankinta mahdollistaa ja/tai tukee merkittäviä rakenteellisia (keskusta)muutoksia. Kaupunki neuvottelee maanomistajan kanssa maankäyttö sopimuksen aina, kun asemakaava tai sen muutos koskee yksityismaata ja se tuo merkittävän hyödyn maanomistajalle. Asemakaavan muutosta laadittaessa kaupunki perii maanomistajalta 35 % siitä kaavamutoksen maanomistajalle tuomasta arvonnoususta, joka ylittää 700 000 €. Pääosin asumiseen kaavoitettujen tonttien kaavamutoksissa korvaus lasketaan kuitenkin arvonnoususta, joka ylittää 1 milj. €. Kaupunki määrittää kaavoitusprosessin aikana asemakaava-alueen asuntotuotannon tavoiteltavan hallintamuotojakauman lähialueen nykyisen jakauman ja voimassa olevan AM-ohjelman tavoitejakauman periaatteiden pohjalta. Maankäyttö sopimusmenettelyssä kaupunki tarkentaa tavoitteensa ja velvoittaa maanomistajan toteuttamaan sen mukaista asuntotuotantoa. Kaupunki edistää olevien rakennusten rungon ja julkisivurakenteiden hyödyntämisen taloudellisia edellytyksiä kohdan 2.3 linjauksella, jossa vanhojen rakennusten rajoitteet alentavat uuden käyttötarkoituksen mukaisen rakennusoikeuden arvoa ja sopimuskorvausta. Maanomistaja sitoutuu maankäyttö sopimuksessa noudattamaan kaupungin tontinluovutusehtojen mukaisia ilmastotavoitteisiin liittyviä ehtoja. Kaupunki kannustaa asuntotonttiansa vuokralaisia täydennysrakentamiseen heille suunnatuin taloudellisin kannustein. Kaupunki muuttaa prosessia maankäyttö sopimusmenettelyn kaltaiseksi lisäten vuokralaisen taloudellisia kannusteita ja toteuttamisen sitovuutta. Kaupunki kokeilee asuinkerrostalojen täydennysrakentamisen lisäämistä määräaikaiseen kannustekokeiluun valituilla alueilla. Kannusteet koskevat tonttien omistajia ja niitä kaupungin vuokralaisia, jotka yhdessä Kaupunki ympäristön tontti-yksikön kanssa hakevat asuinkerrostalojen täydennysrakentamiseen tähtäviä asemakaavamuutoksia 31.12.2025 mennessä. Hakijoiden on 31.12.2029 mennessä allekirjoitettava asemakaavan voimaantuloon ja uuden rakennusoikeuden määrään ja käyttö tarkoitukseen sidotut kannusteisiin oikeuttavat toteuttamissopimukset. Maankäyttö sopimusten kannusteet alentavat maanomistajien maankäyttökorvauksia. Ostaessaan kaupungin vuokraamien kerrostalotonttien uuden rakennusoikeuden vuokraoikeutta kaupunki maksaa normaalia korkeamman kauppahinnan. Kaupunki myöntää maankäyttö korvauksille 25 %:n alennuksen. Kaupunki ei peri maankäyttökorvausta asuntotonttien katu- ja kellaritason liike-, tai palvelutiloista.

## Malmin ja Pukinmäen yleisten alueiden suunnitelma

**Yleisten alueiden suunnitelmat, edelliseltä nimeltään aluesuunnitelmat, ovat kaupunki ympäristön strategisen suunnittelun työväline. Yleisillä alueilla tarkoitetaan kaupunki ympäristön toimialan hallinnoimia katu-, aukio-, tori- ja viheralueita. Yleisten alueiden suunnitelmat laaditaan noin kymmeneksi vuodeksi kerrallaan. Malmin ja Pukinmäen yleisten alueiden suunnitelma 2021–2030 valmistuu vuoden 2021 aikana.**

Suunnitelmassa priorisoituja kohteita: Malmin kirkkopuiston, Ylä-Malmin torin, Kaupparaitin ja Ala-Malmin puiston peruskorjaukset sekä Anianpellonpuiston, Jermupuiston ja Tyynelänpuiston korjaukset sekä Ormusmäen kehittäminen

## Kaupunkitilaohje

**Kaupunkitilaohje on julkisen tilan hankintojen, suunnittelun, rakentamisen ja ylläpidon käsikirja suunnittelijoille, viranomaisille ja päättäjille. Ohje auttaa hyvän kaupunki ympäristön suunnittelua, rakentamista ja ylläpitoa jakamalla tietoa hyviksi todetuista ratkaisuista.**

Kaupunkitilaohjeen aluetypittelyssä Malmin keskustan suunnittelu periaatealue on liike- ja palvelukeskustaa sekä asuntovaltaista aluetta.

## Helsingin viherkattolinjaukset

**Kaupunginhallitus päätti 19.12.2016 hyväksyä virastoille ja liikelaitoksille ohjeellisina noudatettaviksi Helsingin kaupungin viherkattolinjauksen ”Stadin katot elävät” strategiset linjaukset ja toimenpiteet.**

I: Kaupunki edistää viherkattojen rakentamista asemakaavoituksen, tontinluovutuksen ja koerakentamisen avulla.

II: Uudisrakennuksissa, joiden kattokulma on alle 20 astetta, tulee kaavoituksessa ja suunnittelussa viherkaton olla ensisijaisesti tutkittava vaihtoehto. Kylmissä talousrakennuksissa ja katoksissa tulee ensisijaisesti olla viherkatto.

III: Rakennettavien viherkattojen kasvualustojen syvyyden tulee vastata toiminnallisia vaatimuksia. Viherkatoilla on pyrittävä syvyyden vaihtelevuuteen, kasvillisuuden monipuolisuuteen sekä kotimaista alkuperää olevan lajiston ja kasvualustojen suosimiseen.

IV: Helsinki edistää ja etsii ympäristövastuullisia ratkaisuja, mm. resurssitehokkaiden materiaalien käyttöä viherkaton rakenteissa.

V: Kaupunki lisää viherkatto-osaamista hankkeiden seurannalla ja arvioinnilla, henkilöstön koulutuksella ja erilaisilla koerakentamis- ja tutustumiskohteilla. Kaupunki jakaa tietoa viherkattorakentamisen hyödyistä, toimivista rakenneratkaisuista, kustannuksista ja hyvistä käytännöistä.

## Pysäköintipaikkojen laskentaohjeet

**Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 15.12.2015 ”Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet” ja 28.2.2017 ”Työpaikka-alueiden autojen ja pyörien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet” käytettäväksi kaavoituksessa pysäköintipaikka-tarvetta ja rakentamisvelvoitetta määritettäessä.**

### **Asuinkerrostalot:**

-pyöräpysäköintipaikkoja vähintään 1 pp/ 30 k-m<sup>2</sup>  
-etäisyys linnuntietä lähimmälle metro- tai juna-asemalle alle 300 m -> Autopaikkoja vähintään 1 ap/ 140 k-m<sup>2</sup>  
-etäisyys linnuntietä lähimmälle metro- tai juna-asemalle 300 - 600 m tai pikaraitiotien pysäkillä alle 600 m -> vähintään 1 ap /130 k-m<sup>2</sup>  
-etäisyys linnuntietä lähimmälle metro- tai juna-asemalle 600 - 900 metriä-> vähintään 1 ap /110 k-m<sup>2</sup>  
-etäisyys linnuntietä lähimmälle runkolinjan 560 pysäkillä alle 600 metriä -> vähintään 1 ap / 120 k-m<sup>2</sup>  
-muilla alueilla autopaikkoja vähintään 1 ap/100 k-m<sup>2</sup>

### **Pientalotontit, joilla enintään kaksi asuntoa:**

-autopaikkoja vähintään 1 ap / asunto ja lisäksi 1 ap/asunto auton tilapäistä säilyttämistä varten

### **Pientalotontit, joilla on enemmän kuin kaksi asuntoa:**

-pyöräpysäköintipaikkoja vähintään 1 pp / 30 k-m<sup>2</sup>  
-autopaikkoja vähintään suurempi luvuista 1 ap / 100 k-m<sup>2</sup> tai 1 ap / asunto. Kaupungin oman tuotannon rivitaloissa ja yhtiömuotoisissa pientaloissa voidaan aina noudattaa k-m<sup>2</sup> -kohtaista määräästä.

### **Townhouse-pientalot:**

-etäisyys linnuntietä lähimmälle metro- tai juna-asemalle alle 300 metriä -> Autopaikkoja vähintään 1 ap / asunto  
-muilla alueilla autopaikkoja vähintään 1 ap /asunto ja lisäksi 1 ap / asunto auton tilapäistä säilyttämistä varten  
Autopaikkojen kokonaismäärää voidaan vähentää laskentaohjeessa määritellyillä kannustimilla (mm. laadukas pyöräpysäköinti, tuettu vuokra-asuntotuotanto, yhteiskäyttöautot, pysäköintipaikkojen keskittäminen ja nimeämättömyys).

### **Esimerkkejä laskentaohjeista työpaikka-alueille:**

- toimistot, kaupan suuryksiköt, erikoistavarakauppa alle 300 m kaupunkikeskuksesta -> enintään 1 ap / 60 k-m<sup>2</sup>  
- toimistot 300 - 600 m kaupunkikeskuksesta -> vähintään 1 ap / 120 k-m<sup>2</sup>  
- kaupan tilat 300 – 600 m kaupunkikeskuksesta -> vähintään 1 ap / 100 k-m<sup>2</sup>