

Kaupunki- kaava

Helsingin
yleiskaava

Näin luet kaupunkikaavaa

Kaupunkikaava antaa mitoitusohjeet tarkemmalle suunnittelulle eli asema-kaavoitukselle. Siinä esitetään maankäytön ohjauksen kannalta vain keskeiset asiat.

Kaupunkikaava ei näytä maankäytön tilavarausia tarkkarajaisina. Kaupunkikaavan kartta koostuu hehtaarin eli 100×100 metrin ruuduista. Kullakin ruudulla on pääkäyttötarkoitusta kuvaava merkintä.

Vierekkäisten ruutujen maankäyttö voidaan suunnitella myös ottamalla molempien ruutujen pääkäyttötarkoitus huomioon. Tarkemmat rajaukset ratkaistaan asemakaavoituksella. Asuntovaltaiset alueet on merkitty ruskean eri sävyillä. Näillä alueilla on asumisen lisäksi myös puistoja, työpaikkoja, palveluja, virkistysalueita ja katuja.

Asuntovaltaisten alueiden tehokkuus

Kaupunkikaavassa asuntovaltaiset alueet on merkitty neljällä eri sävyisellä ruskealla. Mitä tummempi ruskea, sitä enemmän alueelle on mahdollista rakentaa. Rakentamisen määrä ilmaistaan korttelitehokkuutena, joka tarkoittaa korttelin rakennusten kerrosalan ja korttelin pinta-alan suhdetta.



Asuntovaltainen alue

A1. Korttelitehokkuus yli 1,8. Tähän tehokkuuteen verrattavia nykyisiä tiiviitä kaupunginosia ovat esimerkiksi Kallio, Ruoholahti ja Töölö.



Asuntovaltainen alue

A2. Korttelitehokkuus yli 1,0-2,0. Tähän tehokkuuteen verrattavia nykyisiä kaupunginosia ovat esimerkiksi Arabianranta, Katajanokka ja Herttoniemenranta.



Asuntovaltainen alue

A3. Korttelitehokkuus 0,4-1,2. Tähän verrattavia ovat esimerkiksi monet 1950-1970-luvulla rakennetut kerrostaloalueet, esimerkiksi Lauttasaari, Ruskeasuo ja Haaga.



Asuntovaltainen alue

A4. Korttelitehokkuus alle 0,4. Tähän tehokkuuteen verrattavia nykyisiä kaupunginosia ovat esimerkiksi Pakilan, Oulunkylän ja Tuomarinkylän pientaloalueet.

Sisällyys

Kannessa on esitetty kaupunkikaavan maankäytön suhteellinen osuuus pääkäyttötarkoituksien mukaan. Eniten on ruskeita asuntovaltaisia alueita, joita on lähes puolet kaavan maa-alasta. Virkistys- ja viheralueita on yli neljännes. Värien selitekset löytyvät kaavakartasta.

- 5 Helsinki kasvaa kestävästi**
- 6 Kaupunkikaava pähkinänkuoreessa**
- 10 Tiivistyvä urbaani Helsinki**
 - 11 Ydinkeskusta laajenee
 - 12 Uusia kaupunginosia bulevardien varrelle
 - 15 Esikaupunkien keskustat
 - 16 Raideliikenteen verkostokaupunki
 - 17 Malmin lentokentästä uusi kaupunginosa
- 18 Elämää kasvavassa Helsingissä**
 - 19 Kaupunkikaava lisää asuntotarjontaa
 - 20 Merellinen Helsinki
 - 21 Viheralueiden verkosto
 - 22 Monipuolisten toimitilojen kaupunki
 - 22 Yritysaluetta Helsingissä
 - 23 Urbaani kulttuurikaupunki
- 26 Kaupunkikehityksen teemoja Helsingissä**
 - 27 Globaali Helsinki
 - 28 Kasautumisetuja tiivistyvässä kaupungissa
 - 29 Kohti hiilineutraalia Helsinkiä
- 30 Suunnitteluprosessi ja päätöksenteko**
 - 31 Vuorovaikuttainen kaavoitusprosessi
 - 33 Päätös kaupunkikaavasta Helsingin kaupunginvaltuustossa
- 34 Lisää tietoa Helsingin suunnittelusta**
 - 34 Julkaisun tiedot

Muraali Hämeentiellä
Arabianrannassa.



Helsinki kasvaa kestävästi

Helsingin uusi yleiskaava on kaupunkikaava. Se viitoittaa kaupungin kasvua. Yleiskaava mahdollistaa sen, että Helsingissä on vuonna 2050 noin 860 000 asukasta ja 560 000 työpaikkaa. Helsingistä tulee nykyistä tiiviimmin rakennettu kaupunki, jonka useita keskuksia yhdistää raideliikenne. Kantakaupunki laajenee kaupunkibulevardeiksi muutettujen moottoritiemäisten väylien varille.

Uudesta rakentamisesta karkeasti ottaen kolmannes on sijoitettu kaupunkibulevardien varille laajenevaan kantakaupunkiin, kolmannes täydennysrakentamisenä erityisesti raideliikenteen solmukohtiin ja kolmannes uusille rakentamisalueille, kuten toimintansa lopettaneelle Malmin lentokentälle.

Kestävä liikkumismuodot kuuluvat tulevai suuden Helsinkiin. Tavoitteena on varmistaa hyvä joukkoliikennesavutettavuus kaikkialle. Kävely ja pyöräily priorisoidaan kulkumuodoista ennen kaikkia muita. Kaupunkirakenteen tulee olla sellainen, että arjen palvelut saadaan läheltä. Tiivillä kaupunkirakenteella ja kestä villä liikkumismuodoilla on tärkeä rooli, kun

Helsinki tavoittelee merkittäviä vähennyksiä hiilidioksidipäästöihin. Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki vuoteen 2050 mennessä.

Hyvään kaupunkielämään kuuluvat riittävä virkistysalueet ja mahdollisuus nauttia luon-nosta. Helsinki on tulevaisuudessaakin vihreä kaupunki, jonka vahvuksia ovat laajat yhtenäiset viheralueet, kaupunkimetsät ja arvokkaat kulttuuriympäristöt. Kaupunkilaiset tarvitsevat puistoja, aukioita ja toreja kohtaamisen ja kaupunkitapahtumien paikkana. Meri on vahva elementti helsinkiläisessä maisemassa ja merenrantaa Helsingillä on paljon. Siitä voi jokainen meistä nauttia myös tulevaisuudessa.

Urbaania asumista, kaupunkiympäristön monipuolisista mahdollisuuksista ja runsaita palveluja arvostetaan. Kaupunkikaavalla Helsinki haluaa tarjota hyvää asumisympäristöä heille, joiden unelmana on kantakaupunkimiljöö. Samalla kaupunkikaava takaa sen, että tulevai suuden Helsingissä on myös vehreitä luonnonläheisiä asuinypäristöjä heille, jotka sitä arvostavat. Tulevaisuuden kasvava, tiivistyvä Helsinki on viihtyisä ja vireä kaupunki!

Mikko Aho
toimialajohtaja
kaupunkiympäristön
toimiala
Helsingin kaupunki



Kaupunkikaava pähkinänkuoreessa

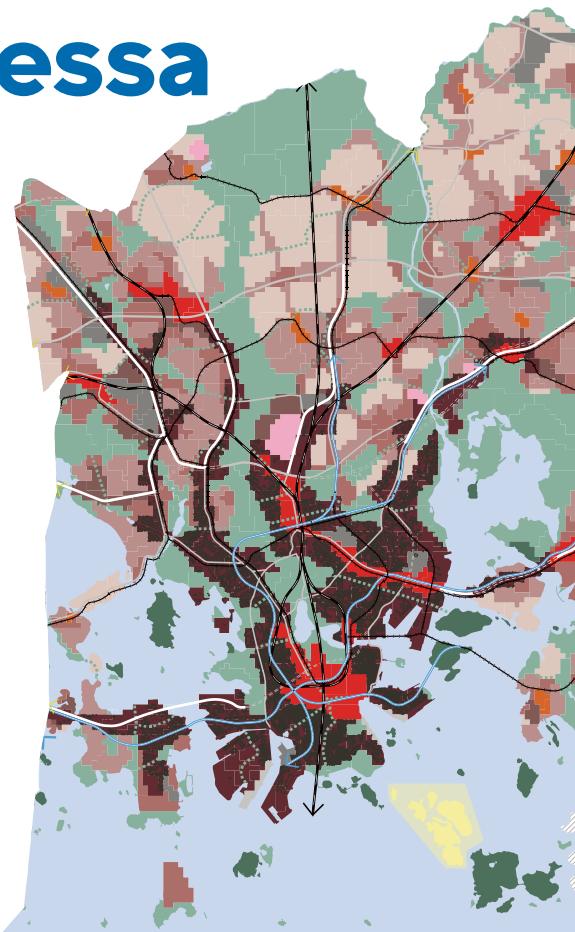
Uusi yleiskaava eli kaupunkikaava on pitkän aikavälin strateginen maankäytön suunnitelma. Kaupunkikaava osoittaa Helsingille kasvupolun noin 860 000 asukkaan kaupungiksi vuoteen 2050 mennessä.

Kaupunkikaavan keskeisiä teemoja ovat

Tiivistyvä kaupunkirakenne. Kolmannes yleiskaavan asuntorakentamisesta on lisära- kentamista olemassa olevissa kaupunginosissa. Näin voidaan hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria. Se on kestävä ja taloudelli- sesti järkevä kaupunkirakentamista.

Laajeneva kantakaupunki. Helsingin kan- takaupunki on tulevaisuudessakin Suomen ja metropolialueen liike-elämän, kaupan, palvelujen, matkailun ja kulttuurin houkutte- leva keskusta. Helsinkiin on muodostumassa perinteisen ydinkeskustan ohelle toinen vahva liikekeskusta itäiseen kantakaupunkiin.

Raideverkosto. Yleiskaavaluonnoksen lii- kenneverkko perustuu pikaraitiotieverkkoon.

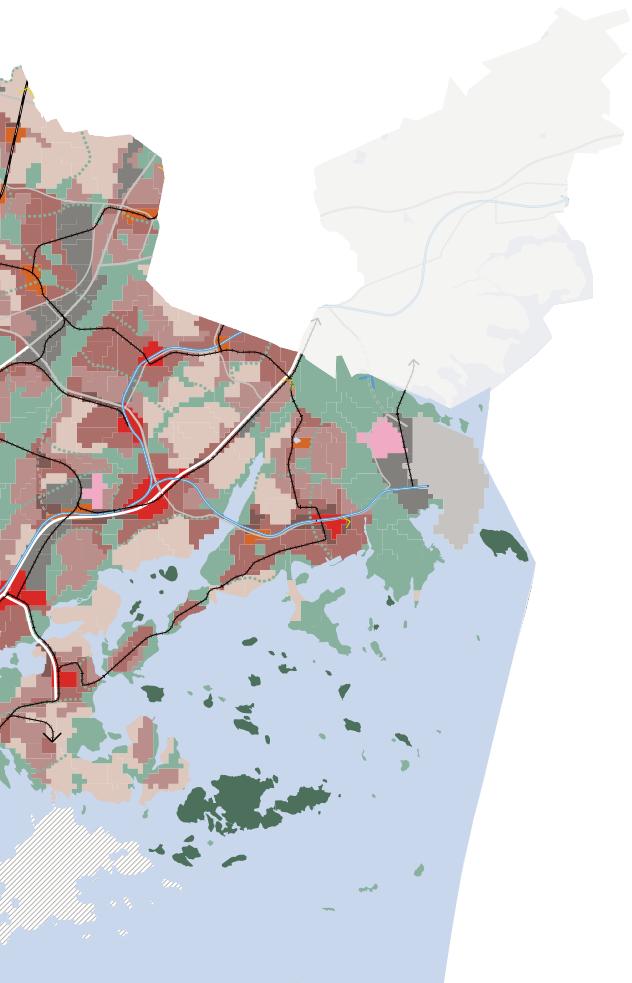


Säteittäiset linjat yhdistyvät verkoksi poiki- taisten linjojen avulla.

Kaupunkibulevardit. Yleiskaavaluonnoksessa esitetään moottoritiemäisten liikenneväylien muuttamista katumaisiksi kaupunkibulevar- deiksi ja kantakaupunkimaista rakentamista bulevardien varsille.

Viheralueverkosto. Virkistys- ja viher-alueet on nivottu yhteen verkostoksi. Rungon muodostavat vihersormet ja niitä yhdistävät poikittaiset viheryhteydet.

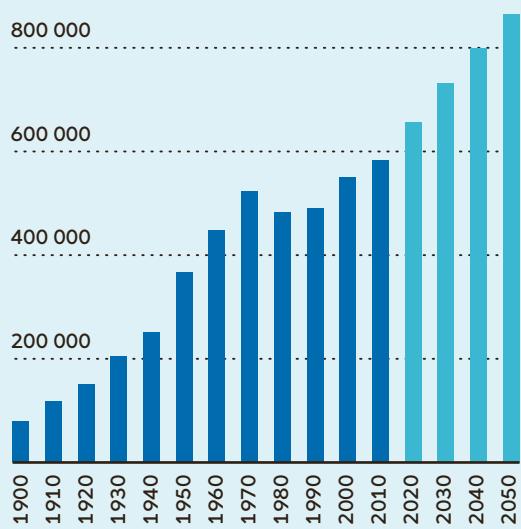
Esikaupunkikeskustat. Tavoitteena on saada esikaupunkialueille vilkkaita keskustoja. Tärkeitä esikaupunkikeskustoja ovat Malmi, Itäkeskus, Herttoniemi ja Kannelmäki.



Helsinki on jaettu kaupunkikaavassa hehtaan suuruisiin ruutuihin, joiden maankäytön pääkäyttötarkoitus esitetään kaavassa.

Helsingin väestönkehitys 1900-2010 ja ennuste* vuoteen 2050

* Nopea vaihtoehto



Merellisyys. Kaupunkikaava avaa uusia mahdollisuuksia Helsingin merellisen luonteen vahvistamiseen. Helsingin rantaviivaa myötäilee yhtenäinen rantareitti. Saaristossa uusia mahdollisuuksia tarjoavat sotilaskäytössä olleiden Vallisaaren, Kuninkaansaaren, Kuivasaaren ja Isosaaren vapautuminen siviili-käyttöön.

Uudet kaupunginosat. Suurin kokonaan uusi asuntorakentamiskohde on Malmin lentokentän alue. Sinne voidaan rakentaa jopa noin 25 000 asukkaan kaupunginosa.

Toimitila-alueet. Merkittäviä toimitila-alueita ovat esimerkiksi Herttoniemi ja Pitäjänmäki. Myös sekoittuneiden toimintojen keskusta-alueilla on potentiaalia yritystoiminnalle.

Kaupunki-kehityksen alusta

Kaupunkikaava on kokonaisvaltainen strateginen suunnitelma. Se ohjaavasti kaupunkirakenteen tiivistämiseen ja poikittaisten raideyhteyksien kehittämiseen. Se takaa myös sen, että Helsingissä on tulevaisuudessakin laajat yhtenäiset viheralueet.

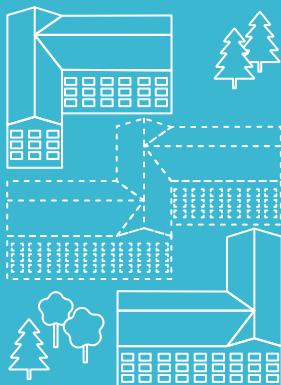
Kaupunkikaava on suunnitelma, jota mahdollisimman moni toimija voi hyödyntää suunnittelun ja keskustelun alustana. Mahdollisia käyttäjiä ovat kaupungin lisäksi muut julkisen sektorin toimijat, kaupunkisuunnittelun asiantuntijat, kaupalliset toimijat sekä aktiiviset kaupunkilaiset.

Kesänviettoa Aurinkolahden
uimarannalla Vuosaaressa.





Tiivistyttyvä urbaani Helsinki



Tulevaisuden Helsinki on nykyistä tiiviimpi kaupunki. Helsingin keskustaan johtavien raideliikenteen linjojen lisäksi toteutetaan poikittaisia raideliikenneyhteyksiä. Asemista tulee tärkeitä liikenteellisiä solmukohtia ja niiden lähistöllä kaupunkirakennet

tiivistyy. Kaupunkikaava antaa mahdollisuuden muuttaa moottoritiemäisiä sisääntuloväyliä kaupunkibulevardeiksi ja rakentaa niiden varrelle urbaania ympäristöä. Isoin kokonaan uusi aluerakentamisen kohde on Malmin lentokenttä, jonka voidaan rakentaa asuntoja 25 000 kaupunkilaiselle.



Helsingin keskustan pohjoispuolelle Kesk-Pasilaan on suunnitellulla näyttävä tornialue.

Ydinkeskusta laajenee

Kaupunkikaava antaa mahdollisuuden toteuttaa Helsinkin uuden vahvan liikekeskustan itäiseen kantakaupunkiin.

Teollisuuskatua myötäilevä Pasila-Vallila-Kalasatama-akseli on tulevaisuudessa ydinkeskustan kaltainen merkittävä liike-elämän keskittymä. Teollisuuskadusta tulee itäisen kantakaupungin pääkatu, joka yhdistää Pasilan ja Kalasataman uudet keskukset. Akselin varrella sijaitsevat mm. Vallilan ja Tukkutorin ympäristön yrityalueet lukuisine pääkonttorineen, Sörnäisten metroasema, Konepajan alue sekä Suvilahden tapahtuma-alue, joita ympäröivät tehokkaasti rakennetut asuntovaltaiset kaupunginosat. Pasilasta tehokkaasti

rakennettu korttelikaupunki laajenee pohjoiseen ja edelleen Käpylän suuntaan.

Kaupunkikaava mahdollistaa täydennysrakentamisen myös monille kantakaupungin ranta-alueille. Tällaisia ovat Katajanokan kaakkoisranta sekä Hakaniemenranta. Katajanokalla voidaan tiivistää sataman nykyisiä ajo- ja pysäköintijärjestelyjä ja nайн vapautuvalle ranta-alueelle sijoittaa asuinrakentamista hieman yli 2000 asukkaalle. Hakaniemi puolestaan tulee olevaan tärkeään joukkoliikenteen solmukohta, kun Laajasalon raitiotieliinja valmistuu ja mahdollisesti myöhemmin tulevaisuudessa myös Pisararata. Alueen kehittäminen saa vauhtia, kun Hakaniemensilta joudutaan uudistamaan. Tämä tarjoaa mahdollisuukset lisärakentamiselle ja rantojen kehittämiselle. Keskustassa kaupunki tiivistyy myös kortteleiden sisällä tapahtuvalla täydennysrakentamisella.

Uusia kaupunginosia bulevardien varrelle

Yksi kaupunkikaavan isoista maankäyttö-ratkaisuista on mahdollisuus muuttaa moottoritiemäiset liikenneväylät katumaisiksi kaupunkibulevardeiksi Kehä I:n sisäpuolella.

Kaupunkibulevardeissa on ensisijaisesti kyse kantakaupungin laajentamisesta. Arvokkaita viheralueita voidaan säästää hyödyntämällä moottoritiealueiden suojaavyyhkeitä rakentamiselle. Kaupunkibulevardit muodostavat uusia urbaaneja kaupunginosia, joihin tavoitellaan sekoittunutta kaupunkirakennetta eli asuntoja, työpaikkoja ja palveluja toistensa lomassa.

Bulevardisointi edellyttää investointeja joukkoliikenteeseen sekä keinoja lisätä kävelyn ja pyöräilyn suosiota. Niiden tulee olla aitoja vaihtoehtoja kaupungissa liikkumiselle. Tilaa jää myös heille, joiden on käytettävä omaa autoa. Tavoitteena on toimiva, kestäviin liikkumismuotoihin painottuva, turvallinen liikenneyrjestelmä, ei henkilöautojen häätäminen Helsingistä.

Bulevardisointi muuttaa nykyisten moottoritiemäisten väylien luonnetta. Ne muuttuvat nopeaa autoliikennettä välittävästä väylästä eri liikennemuotoja palveleviksi kaduiksi. Kaupunkibulevardit palvelevat niin autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä kuin pyöräilijöitäkin. Kaupunkibulevardien tyypisiä pääkatuja on Helsingissä jo nyt, esimerkkinä Mannerheimintie tai Mäkelänkatu.

Nopeusrajoitukset ovat kaupunkibulevardeilla nykyisiä sisääntuloväylää alhaisemmat. Eritasoliittymä muutettaisiin tasoliittymiksi. Moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuden kannalta on kuitenkin tärkeää, että joiden-

kin liikennemääristään suurimpien liittymien kohdalla voidaan hyödyntää myös eritasojärjestelyjä. Myös pikaraitiotielinjoille sekä pyöräilybaanoille pitää tarjota sujuva risteäminen kaupunkibulevardien kanssa.

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 liikenneratkaisultaan varsin katumaisia. Sisääntuloväylien lisäksi Laajasalontie on yleiskaavassa kaupunkibulevardi.

Korttelitutkielma kapunkibulevardin varrelle.

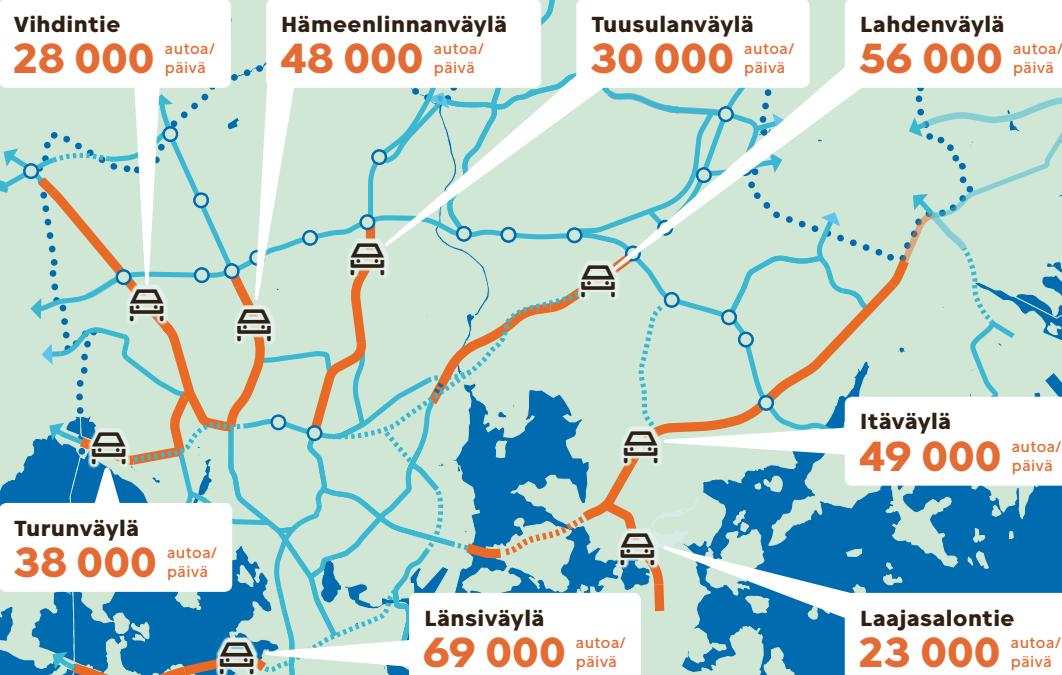


Havainnekuva Pikku
Huopalahden poh-
joisosasta. Näkymä
Mannerheimintien
varresta.



Moottoritiemäiset sisään- tuloväylät Helsingissä

Autoliikenteen määrä vuonna 2014



Kehittyviä esikaupunkien keskustoja Helsingissä

Oulunkylän
asemanseutua ja
Käskynhaltijantien
vartta tiivistetään.
Raide-Jokerin myötä
Oulunkylän asema-
sta tulee raideliiken-
teen solmukohta.

Malmin keskustasta
kehitetään Koillis-Helsingin keskuksia. Uudistamisessa
tavoitteita ovat
viihytsän kaupunki-
tilan rakentaminen,
parempien kulku-
reittiä luominen sekä
asukkaiden, palveluiden ja työ-
paikkojen saaminen
aivan ytimeen lähe-
lle asemää.



Kannelmäen
asemanseutua
tiivistetään entisestään ja kytetään se toiminnallisesti paremmin kaupakeskus Kaareen.

Pitäjänmäen
asemanseutua
tiivistetään ja tuodaan uutta
asuntorakentamista
joukkoliikenteen solmukohtaan.

Herttoniemen keskusta metroaseman
kupeessa kehityy monipuoliseksi
asumisen, palvelujen ja työpaikkojen
keskittymäksi. Herttoniemen yritys-
alue säilyy pääosin
työpaikkakäytössä.

Laajasalon uusi liikekeskus rakennetaan nykyisen viereen. Tulevaisuudessa Laajasalontie muutetaan kaupunkibulevardiksi, jonka varrelle tulee merkittävä määrä täydennysrakentamista.



Esikaupunkien keskustat

Viikin keskustaan Raide-Jokerin varrelle on tulossa rakentamista. Tavoitteena on yhdistää ympäröivät kaupunginosat toisiinsa nykyistä paremmin.

Kontulan keskusta kehitetään kaupallisten palvelujen, toimistojen ja asumisen keskittymänä.

Myllypuron kehittäminen on jo hyvässä vauhdissa ja jatkuu edelleen. Metropolian ammattikorkeakoulun kampus valmistuu metroaseman naapuriin. Tulevaisuudessa Metropolialle ulottuva Tiederatikka kytkee Myllypuron osaksi korkeakoulujen verkkoa.

Vuosaaren keskusta tiivistyy ja kehitty toiminnoltaan monipuoliseksi. Vuosaaren keskusta ja satama voidaan yhdistää raideyhteydellä toisiinsa.

Itäkeskuksessa on täydennysrakentamispotentiaalia jopa noin miljoona kerrosneliömetriä.

Kaupunkikaava tarjoaa Helsingille mahdollisuuden kehittää vilkkaita ja elinvoimaisia keskustoja myös esikaupunkialueille.

Esikaupunkikeskukset kehittyvät vain jos, ne ovat väestöpohjaltaan riittävän suuria. Riittävän iso asukasmäärä riittävän tiiviissä ympäristössä luod edellytykset monipuolisille palveluille. Ympäristöltään keskustat ovat tulevaisuudessa sekoittunutta kaupunkia kadunvarsiliiketoineen. Tärkeitä esikaupunkikeskustoja ovat Malmi, Itäkeskus, Herttoniemi ja Kannelmäki.

Itäkeskus on laajentunut jatkuvasti ja sen asema on vahva jo nykyisin. Itäkeskuksen osoitetaan kaupunkikaavassa 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 asointikeskittymäksi, koska raideliikenneyhteyksien merkitys kasvaa ja alueen saavutettavuus paranee Jokeri 2:n myötä. Alueen väestöpohja kasvattaa Malmin lentokenttäalueen rakentuminen.

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

Herttoniemen keskusta 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 kanta-kaupunkia kohden.

Esikaupunkikeskustojen uudistamisessa merkittävää on viihytyskaupunkililan lisääminen, parempien kultureittien luominen, uusien asukkaiden ja palveluiden sekä työpaikkojen saaminen aivan asemien lähistölle.



Raideliikenteen verkostokaupunki

Tiivis kaupunkirakenne vaatii toimiakseen tehokkaan liikennejärjestelmän.

Kaupungin väkiluvun kasvaessa kasvaa myös yksittäisten matkojen määrä. Helsinki haluaa edistää sitä, että kestävästi liikkumismuodoista eli kävelystä, pyöräilystä ja joukkoliikenteestä tulee aidosti kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Kaupunkikaavan 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 Mäkelänskadun ja Hämeentien välinen vain joukkoliikenteen käyttöön osoitettava uusi katuyhteys. Joukkoliikennekatu mahdollistaa nykyisten joukkoliikennelinjojen tehokkaamman järjestämisen ja kokonaan uusien yhteyksien luominen. Yhteyttä hyödyntää niin kutsuttu tiederaitiojuna, joka yhdistää Meilahden ja Espoon Otaniemen Pasilan kautta edelleen Kumpulaan ja mahdollisesti Myllypuroon.



Raide-Jokeri ja metro ovat Helsingin tulevaisuuden raideliikenteen keskeisiä elementtejä.





Malmin lentokentästä uusi kaupunginosa

Malmin lentokenttä on kaupunkikaavan suurin uusi rakentamisalue.

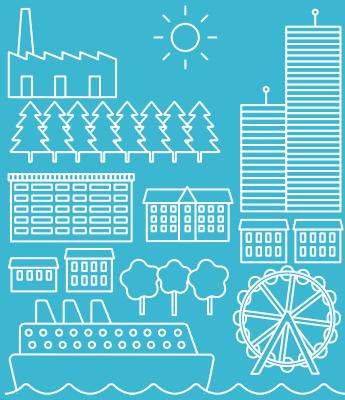
Alueelle voidaan rakentaa koteja 25 000 helsinkiläiselle. Kerrosalatavoite on 1,2 miljoonaa kerrosneliömetriä, josta 100 000 kerrosneliömetriä on toimitilarakentamista sekä palveluita. Tämän uuden alueen rakentuminen vaikuttaa merkittävästi myös Malmin nykyiseen rakenteeseen ja koko koilliseen Helsinkiin. Tavoitteena on saada aikaan uusi kaupunginosa, jolla on oma vahva lähikeskusta.

Malmin lentokentän aluetta palvelemaan on suunnitellulla raitiotielinjoja. Tulevaisuudessa alueella risteäävät poikittainen Raide-Jokeri

2 sekä kantakaupungista Viikin kautta lentokentän alueen läpi pohjoiseen kulkeva linja. Lahdenväylälle ja Lahdenväylän yli Kivikkoon on suunniteltu Tattarisillan uusi liittymä, joka kytkee alueen nykyistä paremmin myös itäisen Helsingin katuverkkoon.

Alueesta suunnitellaan korkeatasoinen sekä väestörakenteeltaan ja asumisvaihtoehtoiltaan monipuolinen. Suunnitelmissa varaudutaan noin 2 000 työpaikan sijoittumiseen alueelle. Malmin suunnittelussa huomioidaan alueen vahvuustekijöitä, kuten muistumia kiitoradoista, avoimia tiloja ja pitkiä näkymiä. Alueen viherverkosto on tarkoitus yhdistää Kivikon ulkoilupuistoon erillisellä Lahdenväylän ylittävällä sillalla. Alueelle suunnitellaan sujuvasti jatkuva ja kiertävä ulkoilureitti.

Elämää kasvavassa Helsingissä



Kaupunkikaavaa tarvitaan, jotta Helsinki pystyy tulevin vuosina vastaamaan asuntojen kysyntään. Asuntojen hinnat ovat nousseet vauhdilla, koska tarjontaa ei ole ollut riittävästi. Samalla

asumisväljyyden kasvu on pysähtynyt. Helsingissä asutaan muuta Suomea kalliimmin ja ahtaammin. Kaupunkikaavalla halutaan varmistaa myös se, että kasvava ja tiivistyvä Helsinki on viihtyisä, merellinen ja luonnonläheinen kaupunki, jossa yritystoiminnalle on hyvät edellytykset ja tarjolla on kukoistavaa kaupunkikulttuuria.

Kaupunkikaava lisää asuntotarjontaa



Helsingin kasvu ja asuntojen kova kysyntä on nostanut merkittävästi asumisen hintaa. Kaupunkikaava tarjoaa mahdollisuuden lisätä asuntotarjontaa.

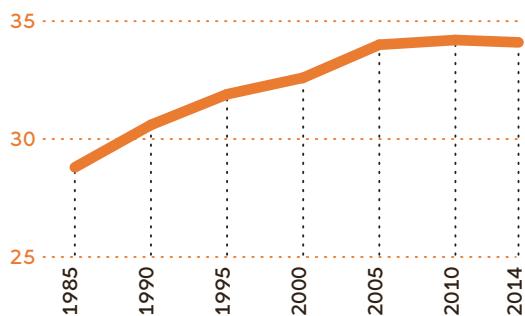
Hintakehitys kertoo, että asuntotarjonta urbaanissa ympäristössä on ollut riittämätöntä. Kaupunkikaava tuo tähän muutoksen. Jatkossa Helsingissä on aikaisempaa paremmat mahdollisuudet rakentaa asuntoja tiiviiseen kantakau-punkimaiseen ympäristöön.

Helsingin asumisväljyys kasvoi nopeasti 1960-luvulta 1980-luvun loppupuolelle asti tulotason nousun ja suhteellisen suuren asuntotuotannon ansiosta. Sen jälkeen ja erityisesti 1990-luvun jälkipuolelta alkaen Helsingin väljyyskehitys hidastui merkittävästi. Asumisväljyys on Helsingissä viime vuosina jopa käännyttänyt hienoiseen laskuun.

Yleiskaavassa esitettyllä täydennysrakentamisella pyritään myös estämään asuinalueiden segregointuminen. Kaupunginosat voivat kehittää

Asumisväljyys Helsingissä 1985–2014

m²/henkilö



tyä itsenäisesti toimivina pikkukaupunkeina kaupungin sisällä. Investoinneilla voidaan pitää huolta kaupunginosien elinvoimasta ja parantaa myös niiden形象a.

Kaupunki on jo pitkään harjoittanut asunto-politiikkaa, jonka keskeinen periaate on sosiaalinen kestävyys. Se tarkoittaa sitä, että erilaisilla asukkailta ja asukasryhmillä on mahdollisuus löytää tarpeensa ja maksukykynsä mukainen asunto. Helsinkiä kehitetään siten, että uusista alueista rakentuu persoonallisia ja asukasra-kenteeltaan monipuolisia kaupunginosia.

Merellinen Helsinki

Helsingissä meri on läsnä. Kaupungin merellisyys on yksi sen suurista vahvuksista.

Kaupunkikaavassa meri on merkittävässä roolissa. Kaupunkikaavan teemakarttaan* on merkity esimerkiksi virkistyskäytöön osoitetut rannat ja saaret. Siihen on merkity myös rantareitti, joka parantaa rantojen saavutettavuutta kävelijölle ja pyöräilijölle merkittävällä tavalla. Helsingissä lähes kaikkialla pääsee rantaan. Ne ovat pääsääntöisesti julkisessa käytössä.

Helsingin saaristo tarjoaa myös uusia mahdollisuuksia. Puolustushallinnon käytössä olleita saaria on jo vapautunut ja vapautumassa tulevaisuudessa lisää siviilikäyttöön. Näitä saaria ovat Vallisaari, Kuninkaansaari, Kuivasaari ja

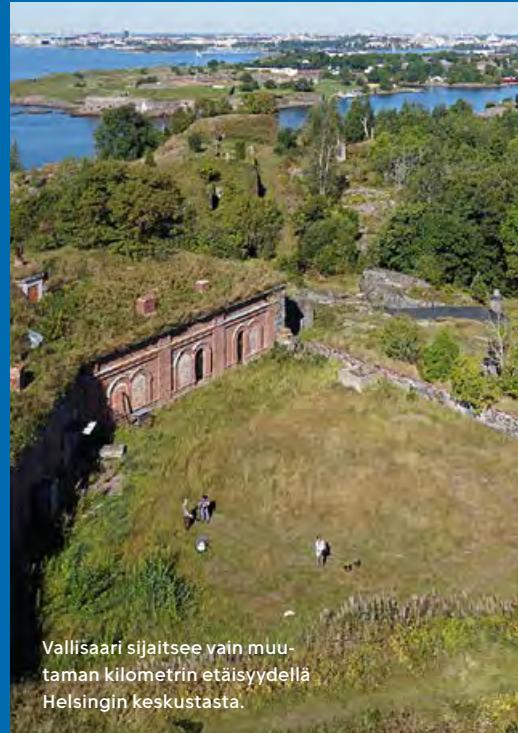
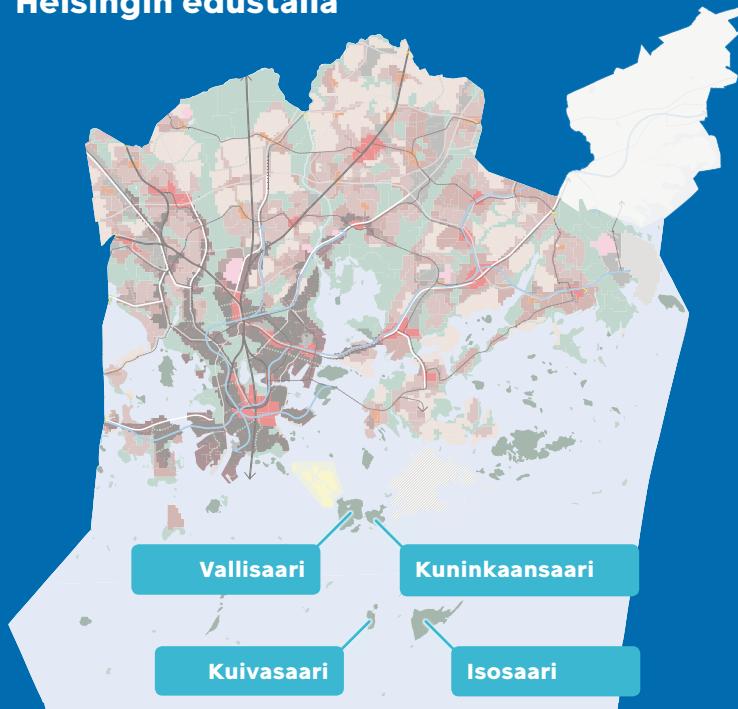
Isosaari. Tavoitteena on avata puolustusvoimien käytössä olleet saaret virkistyskäytölle. Vallisaari ja Kuninkaansaari sijaitsevat vain muutaman kilometrin etäisyydellä Helsingin keskustasta sekä rakenteilla olevista uusista Jätkäsaaren, Kalasataman ja Kruununvuoren rannan alueista.

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

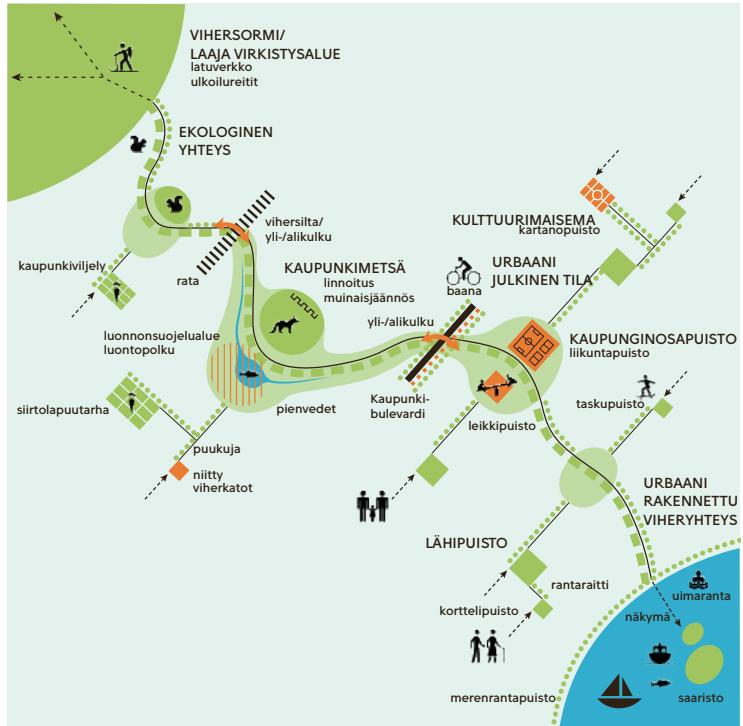
Sijainti meren rannalla avaa Helsingille lukuisia kehittämismahdollisuuksia turismista lähi-, erä- ja kalastusmatkailuun, sekä merellisen infrastruktuurin ja saariston saavutettavuuden lisäämiseen.



Saaria virkistyskäytöön Helsingin edustalla



Vallisaari sijaitsee vain muutaman kilometrin etäisyydellä Helsingin keskustasta.



Viheralueiden verkosto

Kaupunkikaavassa virkistys- ja viheralueet on nivottu yhteen verkostoksi. Sen rungon muodostavat seudulle jatkuvat vihersormet ja muut laajemmat viheralueet sekä poikittaiset viheryhteydet.

Kaupunkikaavassa poikittaiset viheryhteydet yhdistävät sääteittäiset laajat viher- ja virkistysalueet eli vihersormet toisiinsa. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaiseen ja luonnonmukaiseen. Tarvittaessa rakennetaan vihersiltoja tai -alikulkuja.

Teemakartoissa* on osoitettu viher- ja virkistysverkosto sekä kaupunkiliontoverkosto ja esitetty niitä koskeva tavoitteisto. Virkistysverkosto-teemakartalla esitetään tavoitteet laajojen yhtenäisten virkistysalueiden, kaupunginosapuistojen poikittaisten viheryhteyksien, jokivarsien, keskustan viheralueiden, rantaraitin ja sisälahien virkistyskokonaisuuden kehittämiseksi.

Kaupunkilionto-teemakartalla on osoitettu luonnonsuoalueet, Natura-verkoston osat ja Helsingin nykyisen luonnonsuojeluohjelmaan sisällytetyt alueet, metsäinen verkosto ja niittyverkosto sekä ekologiset yhteydet ja kaupunkiliannon ydinalueet.

*Teemakartat löytyvät kaupunkikaavan verkkosivulta www.yleiskaava.fi

Monipuolisten toimitilojen kaupunki

Sekoittunut kaupunkirakenne on useille yrityksille hyvä toimintaympäristö, myös yritysalueiksi varattuja alueita tarvitaan.

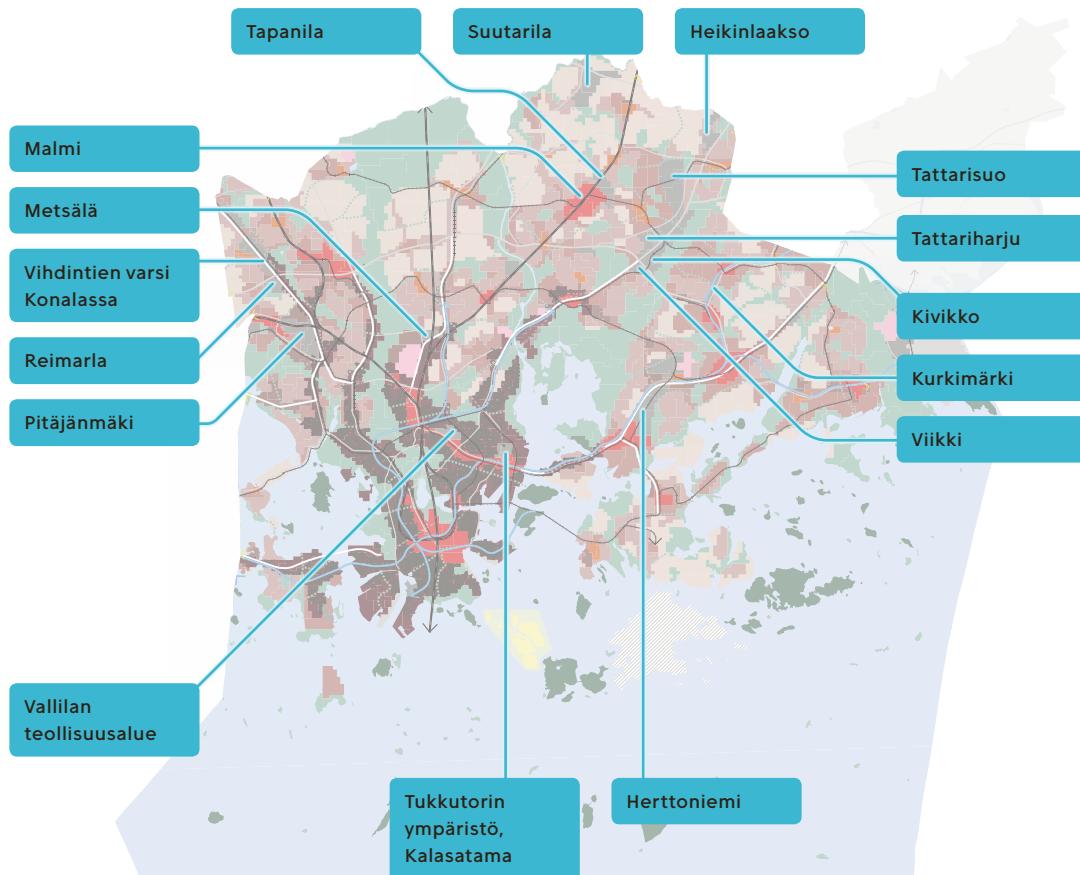
Yritysalueille voi sijoittua elinkeinotoimintaa, joka ei voi sijaita sekoittuneessa kaupunkirakenteessa esimerkiksi liikenteellisistä syistä tai sen vuoksi, että yritysten tuotannolliset pro-

sessit aiheuttavat asumiselle häiriötä tai koska yritykset hyötyvät toistensa läheisyydestä.

Toimitila-alueiden on oltava riittävän suuria ja niiden pitää tarjota yrityksille mahdollisuudet myös kasvaa. Helsingissä on käytännössä erityisesti kaksi merkittävän mittaluokan työpaikka-alueita kantakaupungin ulkopuolella, jotka ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Merkittävimmät toimitilakeskittymät ovat Pitäjänmäki ja Herttoniemi-Roihupelto.

Herttoniemien ja Pitäjänmäen lisäksi toimitiloille on varattu alueita eri puolilta kaupunkia.

Yritysalueita Helsingissä





Urbaani kulttuuri- kaupunki

Vuonna 2050 Helsinki on rohkeasti urbaani kaupunki. Tulevaisuuden menestyvät kaupungit ovat kaupunkeja, joissa asukkaat viihtyvät ja jonne halutaan muuttaa.

Helsinki on kiinnostava kaupunkikulttuurin näyttämö. Helsingissä järjestetään runsaasti erilaisia kaupunginosatapahtumia, täältä ovat saaneet alkunsa ravintolapäivä ja siivouspäivä sekä monta muuta kaupunkilaisten yhteisöllisydestä kumpuavaa pientä ja suurta tapahtumaa tai ilmiötä.

Urbaanimpi Helsinki on enemmän kivistä ja kakauppoja, pyöräkaistoja, raitiovaunuja



kolinaa, torikahveja, kansainvälyyyttä, kaupunkiuottavuutta, rantasaunoja, kaupunginosafestivaaleja. Nykyistä suurempi asukas- ja työpaikkatihesys mahdollistavat lähipalveluiden hyvän saavutettavuuden. Asumisen, työssäkäynnin ja palveluiden lomittuminen tiiviimmin toisiinsa myös kantakaupungin ulkopuolella mahdollistaa elävän kaupunkiympäristön muodostumisen.





Kaupunki- kehityksen teemoja Helsingissä



Tulevaisuden Helsinki on kaupunki, joka menestyy kansainvälisessä kaupunkien välisessä kilpailussa, tarjoaa hyvät yhteydet maailmalle ja on

houkutteleva sijaintipaikka yrityksille.

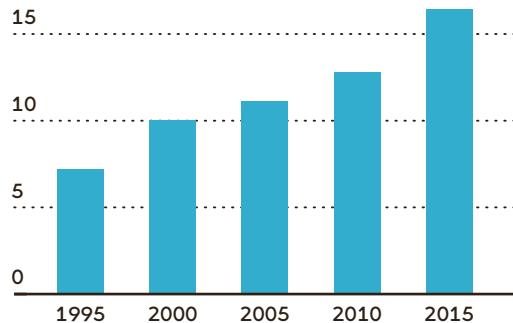
Tiivistyvä kaupunki tarjoaa yrityksille kasaantumisetuja ja toimivat työmarkkinat. Helsinki pitää myös huolta siitä, että se toimii kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki vuoteen 2050 mennessä.

Suoria reittilentokohteita Helsinki-Vantaalta vuonna 2015



Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamääärän kehitys 1995–2015

miljoonaa matkustajaa



Globaali Helsinki

Helsingin kaupunkiseutu on koko Suomen kehityksen moottori. Kansainväliset yhteydet ovat välittämättömät koko seudun elinvoimalle.

Ilman toimivia yhteyksiä Helsinki ei kytke palvelemaan globaalilla markkinoilla toimivia yrityksiä, houkuttelemaan kansainvälistä työvoimaa tai opiskelijoita tai olemaan kiinnostava matkailukaupunki.

Kaupunkikaava pitää osaltaan huolta siitä, että kansainvälisille yhteyksille ja niiden kehittämiselle on hyvät edellytykset Helsingissä. Meriliikenteen osalta Tallinnan ja Helsingin välinen liikenne kasvaa nopeasti sekä matkustajien, tavaraliikenteen että henkilöautoliikenteen osalta seuraavina vuosikymmeninä. Kaupunkikaavassa varmistetaan, että satamalla on jatkossakin hyvät toimintaedellytykset.

Lentoliikenteellä on Euroopan pohjoisreunalla sijaitsevalle Suomelle suuri merkitys. Helsingistä on kehittynyt vahva Euroopan ja



Aasin välisen lentoliikenteen solmukohta. Yksikään toinen Pohjoisen Euroopan kaupunki ei kytke tarjoamaan yhtä laajaa valikoimaa suuria lentoyhteyksiä Aasian metropoleihin kuin Helsinki. Kaupunkikaava mahdollistaa Helsingin ydinkeskustan ja kansainvälisen lentokentän välisen yhteyden kehittämisen ja toimitilojen tarjonnan. Helsinki-Vantaan lentokentällä on käynnissä merkittävä investointihjelma, mikä mahdollistaa matkustajamäään kasvattamisen.

Helsingin ydinkeskusta on metropolialueen kansainvälinen näyteikkuna. Matkailijat ovat tärkeä kohderyhmä ja Helsinki haluaa profiloitua kiinnostavana matkailukaupunkina. Risteilyalukset tuovat merkittäviä matkailijavirtoja suoraan kaupungin ytimeen.

Kasautumisetuja tiivistyvässä kaupungissa

Helsingin keskusta on Suomen merkittävin kaupallinen keskittymä. Se on historiallisesti kerroksellista ympäristöä ja saavutettavuudeltaan erinomainen. Kaupunkikaava varmistaa ydinkeskustan vahvan aseman myös tulevaisuudessa.

Ydinkeskusta on tuottavuudeltaan Suomen huippualue ja sen elinvoimalla on iso kansantaloudellinen merkitys. Kaupunkituottavuuden näkökulmasta tärkeä ilmiö on ns. agglomeraatio- eli kasautumisetu.

Työmarkkinoiden toiminnalle on paremmat edellytykset, kun tarjolla on enemmän työvoimaa, riittävästi osaavia ja ammattitaitoisia ihmisiä ja mahdollisuus erikoistua. Kehitys tarjoaa mahdollisuuksia myös työntekijöille. Yritysten määrän kasvaessa syntyy aiempaa monipuolisemmat mahdollisuudet löytää paremmin omiin tarpeisiin, koulutukseen ja kokemuksen sopiva työpaikka. Yritysten määrän kasvaessa niiden välinen työnjako lisääntyy ja kilpailu johtaa myös kustannusten kurissa pysymiseen, laatuksen nousuun sekä tuottavuuden kasvuun.

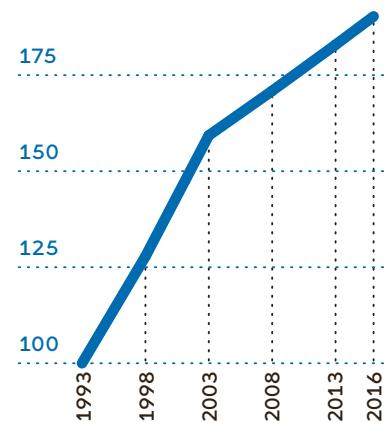
Yleiskaava varmistaa maankäytölliset edellytykset kasautumisedulle. Tiiviin ydinkeskustan vahvistaminen on ollut kaupunkisuunnittelun tavoite jo pitkään. Ydinkeskusta onkin jo vuosien ajan kasvanut sisäänpäin. Uusia liiketiloja on rakennettu sisäpihoille ja katutason alapuolelle. Nämä on olemassa olevaa liikekeskustaa voitu laajentaa. Tällaiselle kehitykselle ja investointeille ydinkeskustaan annetaan mahdollisuus myös tulevaisuudessa.

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



Toimistotilojen vuokrien kehitys Helsingin ydin- keskustassa

vuokraindeksi, 1993 = 100



Lähde: Helsingin seudun suunnat/
Kilinteistötalouden instituutti



Kohti hiililineutraalia Helsinkiä

Helsinki on sitoutunut merkittäväään ilmasto-päästöjen vähentämiseen.

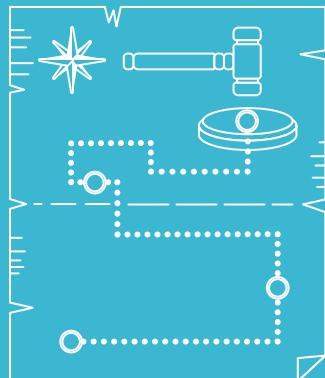
Vuoteen 2020 mennessä Helsinki tavoittelee 30 prosentin ilmastopäästövähennystä ja vuoteen 2050 mennessä kaupungin tavoitteena on olla hiililineulaali kaupunki. Kaupunkikaava on yksi keskeinen väline tämän tavoitteen saavuttamiseen.

Maankäytön suunnittelulla on suora yhteys liikenteen päästöihin. Ne ovat sitä suuremmat mitä hajaantuneempi yhdyskuntarakenne on. Kaupunkikaava ohjaa entistä tiiviimpään kaupunkirakenteeseen ja ohjaan väestönkas-

vua joukkoliikenteen vaikutusalueelle. Tämä vähentää liikenteen ilmastopäästöjä vaihtoehtoisin kasvuskenaarioihin verrattuna huomattavasti. Vaihtoehto olisi se, että seudun väestönkasvu hajautuisi maantieteellisesti yhä laajemmalle alueelle, mikä lisäisi liikkumisen tarvetta ja etenkin henkilöautoliikennettä.

Liikenteen ohella Helsingissä merkittäviä kasvihuonekaasupäästöjä aiheutuu energian tuotannosta ja energiankulutuksesta. Energiajärjestelmään liittyvien päästövähennyskeinojen suhteen yleiskaava toimii vähäpäästöisiä ratkaisuja ja kehityspolkuja mahdollistavasti. Päästövähennystavoitteiden saavuttaminen vaatii tulevaisuudessa monialaista strategista suunnittelua, johon kaupunkikaava tuo maankäytön suunnittelun näkökulman.

Suunnitteluprosessi ja päätöksen-teko



Kaupunkikaavan valmistelu on ollut yli neljän vuoden mittainen avoin ja vuorovaikuttelinen prosessi. Kaupunkilaisilta on kerätty suuri määrä kokemuksellista tietoa. Tämä on tärkeää, koska kaupunkikaava vaikuttaa hyvin pitkäjänteisesti kaupungin

kehitykseen. Oman haasteensa prosessiin on tuonut se, että kaupunkikaava on uuden tyyppinen strategisen yleiskaava. Se ei määrittele tarkoin karttarajauksin maankäytön tilavarauksia. Helsinki on jaettu kaupunkikaavassa hehtaan suuruisiin ruutuihin, joiden maankäytön pääkäyttötarkoitus esitetään kaavassa.

Vuorovaikuttainen kaavoitusprosessi

Kaupunkikaava on valmisteltu avoimesti ja vuorovaikutteisesti. Prosesсин kuluessa on järjestetty suuri määrä erilaisia tilaisuuksia, prosesсia ja yleiskaavan aineistoja on julkaistu laajasti verkkosivuilla, kaupunkilaisille on järjestetty verkkokokous, käyty keskustelua blogissa, nuorille on järjestetty rääätöityjä tapahtumia,

suunnittelijat ovat osallistuneet aktiivisesti eri yhdysten tapahtumiin ja aihepiiristä on ollut aktiivista keskustelua erilaisilla sosiaalisen median areenoilla. Kaavaprosessin kuluessa on käytetty hyvin laajaa kirjoja erilaisia vuorovaikutteliaisia menetelmiä ja kaupunkilaiset ovat päässeet mukaan hyvin monin tavoin.



Karttakysely. Yleiskaavan valmistelun pohjaksi haluttiin kerätä mahdollisimman monen kaupunkilaisen näkemyksiä. Tätä tarkoitusta varten järjestettiin vuoden 2013 lopulla Helsinki 2050- karttakysely helppokäyttöisellä verkkosovelluksella. Karttaan oli mahdollista merkitä esimerkiksi hyviä rakentamispaijkoja, tärkeitä viheralueita tai uusia liikenneratkaisuja. Kyselyyn vastasi noin 4 700 henkilöä ja karttamerkintöjä tehtiin kaikkiaan yli 33 000. Kyselyn aineisto on analysoitu huolellisesti ja kaikki aineisto on julkaistu myös avoimena datana. Se tarjoaa kansainvälistä ainutlaatuisen kattavan tietopankin kaupunkilaisista kerättyä dataa kaupungin kehittämisestä.

Visioseminaarit. Vuonna 2013 yleiskaavaan valmisteltiin visiota. Yleiskaavan teemoja ja taustalla vaikuttavia monimutkaisiakin ilmiöitä avattiin kaupunkilaisille järjestämällä teemaseminaarien sarja. Laiturilla järjestettiin kymmenen tilaisuutta, joihin osallistui yhteensä 1000 kaupunkilaista. Seminaarien teemoina olivat esimerkiksi kaupungin kasvu, asuminen, liikenne, virkistys- ja kaupunkikulttuuri, elinkeinot ja kilpailukyky, ilmastonmuutos sekä palvelut.





2014
kevät

Hetki suunnittelijana. Kevällä 2014 järjestettiin sarja Hetki suunnittelijana -työpajoja. Niissä suunniteltiin kaupunkilaisten kanssa, millainen Helsinki on vuonna 2050. Tavoitteena oli saada helsinkiläisiltä hyviä ideoita mukaan suunnitteluun. Työpajoihin saatiin 250 osallistujaa ja he laativat 27 suunnitelmaa, joihin oli mahdollista tutustua työpajojen jälkeen yleiskaavan verkkoisivulla sekä Laiturilla. Pajojen tulokset julkaistiin myös yleiskaavan blogissa, missä niihin on tutustunut lähemmäs kaksituhatta kaupunkilaista.



2014
tammihuhtikuu

Kaupunkisuunnittelun Safarit. Kaupunkisuunnittelun Safareilla tammikuussa 2014 haluttiin selvittää, mitä mieltä nuoret ovat Helsingin tulevaisuudesta ja yleiskaavoittajien visioista. Mukana oli 167 oppilasta seitsemästä lukiosista. Neljässä viikonlopputyöpajassa mietittiin tulevaisuuden Helsingiä ja etsittiin ratkaisuja kaupunkisuunnittelun ongelmiin. Työpajoiissa jalkauduttiin ideoimaan Siilitien, Pakilan, Malmin ja Mäkelänkadun tulevaisuutta. Viikonlopputyöpajoihin osallistui yhteensä 33 nuorta.



2015
tammikuu

Hetki kriitikkona. Laiturilla järjestettiin neljä Hetki kriitikkona -tapahtumaa tammikuussa 2015. Niissä esiteltiin yleiskaavaluonnon keskeistä sisältöä. Osallistujilla oli mahdollisuutta keskustella yleiskaavotajien kanssa juuri itseään kiinnostavista asioista karttojen äärellä, sillä kussakin tilaisuudessa oli noin kymmenen kartta-pistettä, jossa oli suunnittelijoita paikalla. Neljään tilaisuuteen osallistui yhteensä noin 350 kaupunkilaista. Käsitellyt asiat liittyivät pitkälti yleiskaavaluonnon mahdollistaan alueellisiin maankäytön muutoksiin.



Päätös kaupunki- kaavasta Helsingin kaupungin- valtuustossa

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Helsingilä uuden yleiskaavan pitkän keskustelun ja useiden äänestysten jälkeen kokoussessaan 29. lokakuuta 2016. Ehdotukset yleiskaavan palauttamisesta uuteen valmisteluun änesettiin nurin selvin luvuin. Ehdotus Keskuspuiston rajaamiseksi pois uudesta yleiskaavasta kaatui äänin 55–30 ja muut vastaehdotukset vielä selvemmin. Keskustelussa käytettiin lähes 150 puheenvuoroa ja se kesti yhteensä yli kuusi tuntia. Eniten keskustelua aiheuttivat Keskuspuiston ja Malmin lentokentän kohtalo sekä moottoritiemäisten sisääntuloväylien bulevardisointti.

Lisää tietoa Helsingin suunnittelusta

Kaikki käynnissä olevat suunnitteluhankkeet löydät Helsingin karttapalvelusta osoitteesta [karta.hel.fi](#). Voit myös tilata sähköpostiisi ilmoitukseen nähtäville tulevista kaavoista ja liikennesuunnitelmista osoitteesta [www.hel.fi/suunnitelmahti](#).

Seuraa Helsingin suunnittelua sosiaalisessa mediassa

-  /helsinkisuunnittelee
-  /ksvhelsinki
-  /helsinkisuunnittelee

Yleiskaavaan liittyviä verkkosivuja

[www.yleiskaava.fi](#) *yleiskaavan sivusto*
[yleiskaava.maptionnaire.com/fi/](#) *yleiskaavan karttakyselyn tulokset*

Julkaisun tiedot

Julkaisu kertoo tiiviisti Helsingin uudesta yleiskaavasta, kaupunkikaavasta. Yleiskaava hyväksyttiin Helsingin kaupunginvallustossa 26.10.2016.

Esitteen teksti

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Julkaisusarjan ilme
Kokoro & Moi

Julkaisun graafinen toteutus
Lagom

Helsinki suunnittelee 2017:1
ISSN 0787-9075

Paino
Fram, Vaasa

Kuvat

S. 2 KSV; s. 4 Pertti Nisionen; s. 5 KSV; s. 8–9 Simo Karisalo; s. 11 3D Ren-
der; s. 10, 18, 26, 30 Jari Miranda; s. 12–13 Serum Arkitehdit; s. 14 Simo
Karisalo, Kimmo Brandt; s. 16 WSP Finland, Jyrki Heinonen; s. 17 KSV;
s. 19 Roni Rekomaa; s. 20 Roni Rekomaa, Tuomo Häyrinen; s. 23 Roni
Rekomaa, Simo Karisalo; s. 24–25 Roni Rekomaa; s. 27 Kimmo Brandt;
s. 28 Roni Rekomaa; s. 29 Jussi Hellsten; s. 31 KSV; s. 32 KSV, Anu Hämälä-
nen; s. 33 Pertti Nisionen.

Liite

Yleiskaavakartta



Helsingin kaupunki Kaupunkisuunnitteluvirasto

Käyntiosoite
Kansakoulukatu 3
00100 Helsinki
Postiosoitte
PL 2100
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihde
09 310 1673
www.hel.fi/ksv

Helsingin yleiskaava

Kaupunkikaava

