



GENERALPLAN FÖR HELSINGFORS

Utkast till generalplan

Stadsplan

Utkast till generalplan för Helsingfors

Helsingfors planerar 2015:1



Helsingfors stad
Stadsplaneringskontoret

Innehållet i utkastet till generalplan i ett nötskal

I Helsingfors förbereds en ny generalplan. Målet är att generalplanen ska behandlas av Helsingfors stadsfullmäktige under år 2016. Utkastet till generalplanen färdigställdes i slutet av 2014 och i broschyren berättar vi om det centrala innehållet. Generalplanen förbereder Helsingfors för en betydande folkökning. För dimensioneringen i generalplanen bedöms det att det år 2050 finns ca 860 000 invånare och 560 000 arbetsplatser i Helsingfors.

Centrala teman i generalplanen:

1. Tätare stadskärna

Generalplanen möjliggör en tätare stadskärna och investeringar i centrum. Nya affärslokaler kan byggas på innergårdar under gatunivå.

2. Stadskärnan sträcker sig till Böle, Vallgård och Fiskehamnen

Axeln Böle–Vallgård–Fiskehamnen i riktning längs Industrigatan är i framtiden en betydande koncentration för näringslivet så som stadskärnan.

3. Tätare innerstad

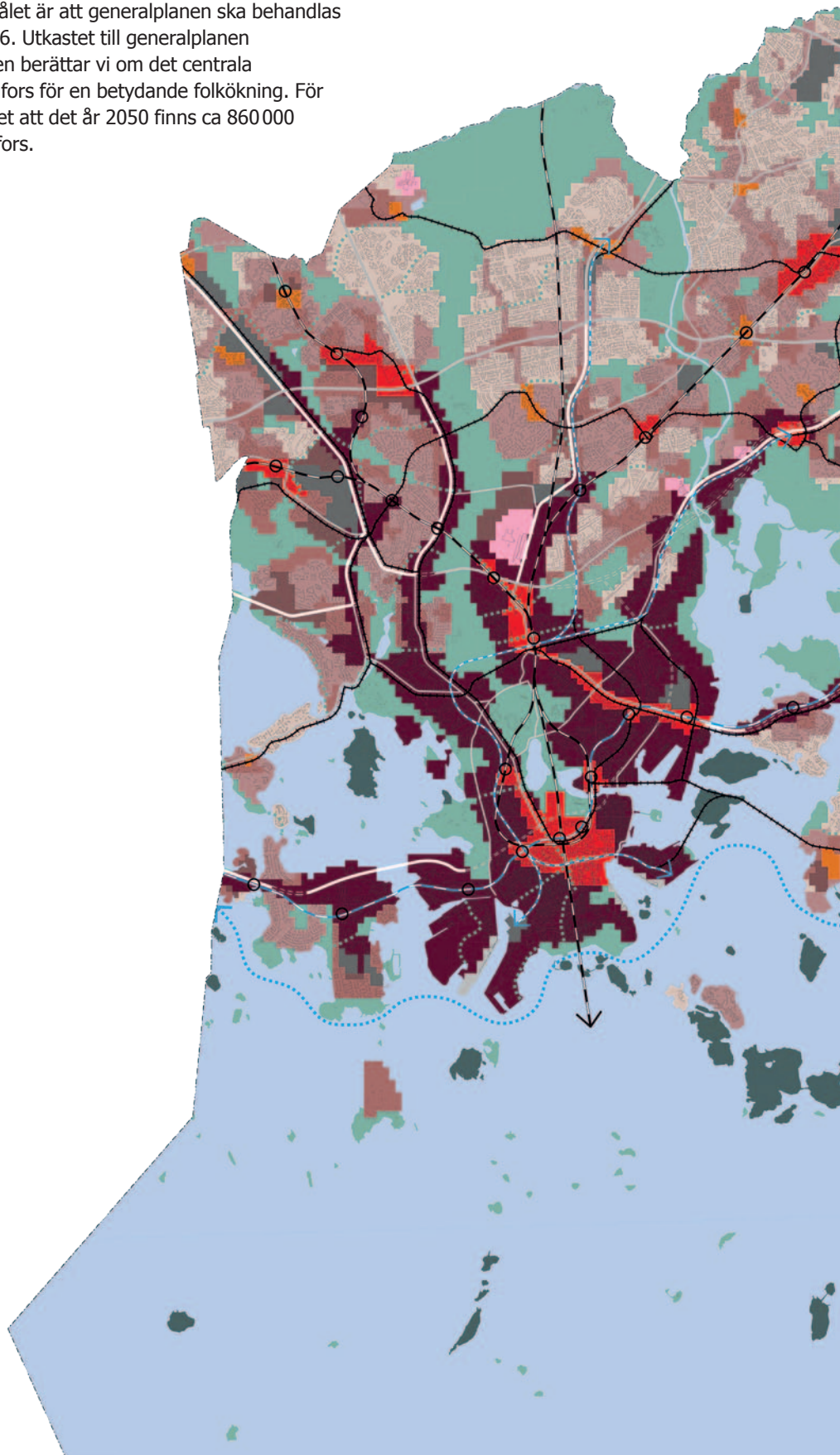
I Helsingfors innerstad finns det enligt utkastet till generalplan byggnadspotential för cirka 45 000 nya invånare. Ett exempel på tätare strandområden i innerstaden är Hagnäskajen.

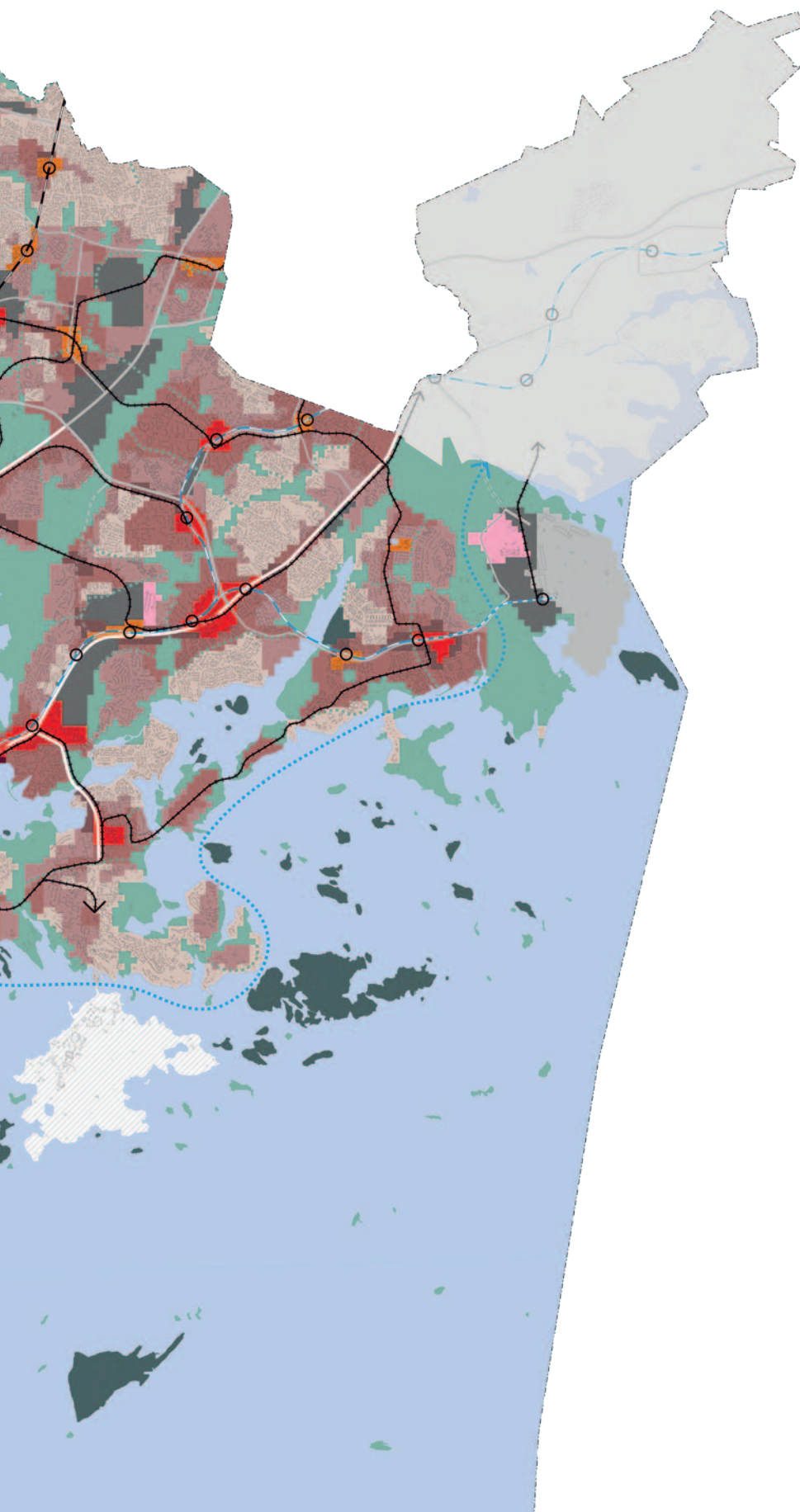
4. Tvärgående spårförbindelser

Trafiknätet i utkastet till generalplan utgår från ett snabbspårvägsnät. De radiella spårvägslinjerna bildar ett nät med hjälp av tvärgående linjer. Ett exempel på detta är Spårjokern.

5. Stadsboulevarder

I utkastet till generalplan föreslås att motorvägsaktiga trafikleder byggs om till gatuliknande stadsboulevarder med innerstadsmässigt byggande längs boulevarderna.





6. Nätverk av grönområden

Rekreations- och grönområden har kopplats samman till ett nätverk. Stommen utgörs av gröna fingrar som förenas av tvärgående gröna förbindelser.

7. Förorternas centrum

Avsikten är att skapa livliga centrum i förortsområdena. Viktiga förortscentra är Malm, Östra centrum, Hertonäs och Gamlas.

8. Marin stad

I generalplanen vill man stärka Helsingfors marina sida. Nya möjligheter erbjuds av att Skanslandet och Kungsholmen, Torra Mjölö och Mjölö håller på att frigöras för civilt bruk.

9. Ny stadsdel på Malms flygfältsområde

Ett av de viktigaste framtida bostadsområdena är området på Malms flygfält, där man kan bygga en stadsdel för upp till 25 000 invånare.

10. Kontorsområden

Helsingfors erbjuder i framtiden utrymme även för företagsverksamhet. Betydande kontorsområden är till exempel Hertonäs och Sockenbacka.

Tätare stadskärna

Helsingfors centrum är Finlands viktigaste kommersiella koncentration. Den är en historiskt mångsidig och skiktad miljö med utmärkt tillgänglighet. Helsingfors vill med den nya generalplanen säkerställa stadskärnans starka position även i framtiden, eftersom centrum är ett produktivt spetsområde i Finland och dess livskraft är nationalekonomiskt viktig.

Ur stadsproduktivitetsperspektiv är agglomerations- eller hopningsfördelen viktig. Stor yrkesmässig differentiering och specialisering mellan tillräckligt närliggande företag och anställda möjliggör en hög produktivitet.

En förstärkning av stadskärnan har redan länge varit målet för Helsingfors stadsplanering. Under årens lopp har stadskärnan vuxit inåt. Nya affärslokaler har byggts på innergårdar och under gatuplanet. På detta sätt har man kunnat expandera det existerande affärscentrumet och kunnat hålla centrumet kommersiellt attraktivt. Denna utveckling och investeringar i stadskärnan vill man möjliggöra även i framtiden.

I utkastet till generalplan utvecklas centrumet som ett funktionellt blandat område med boende, handel och offentliga tjänster, affärslokaler, förvaltning, parker, rekreations- och motionstjänster samt stadskultur. Byggnadernas gatuplan och lokaler som öppnas mot gatorna ska primärt användas för affärs- eller andra kontorslokaler. Området utvecklas på hållbara transportformers villkor, särskilt gång och cykling.



Stadskärnan sträcker sig till Böle, Vallgård och Fiskehamnen

Vid sidan av den gamla stadskärnan håller det på att bildas ett ytterligare affärscentrum i den östra stamstaden. Utvecklingen av detta stöds i utkastet till generalplan. Axeln Böle–Vallgård–Fiskehamnen längs Industrigatan kan i framtiden vara en betydande koncentration för näringslivet och kommersiella tjänster precis som stadskärnan.

Industrigatan har skissats upp som en huvudgata för den östra stamstaden, förbindande de nya centrumen i Böle och Fiskehamnen. En ny spårtrafikförbindelse har anvisats längs Industrigatan. Längs axeln ligger företagsområdena kring bl.a. Vallgård och Partitorget med flertalet huvudkontor, Sörnäs metrostation, det förnyade området kring Maskinverkstaden samt Söderviks evenemangsområde, vilka kantas av effektivt utbygga, bostadsdominerade stadsdelar.

De mest betydande projekten för kompletterande byggande i östra stamstaden ligger i Fiskehamnen, Böle, längs Industrigatan och i Hagnäs. Den effektivt utbyggda kvartersstaden sträcker sig från Böle norrut och vidare mot Kottby.



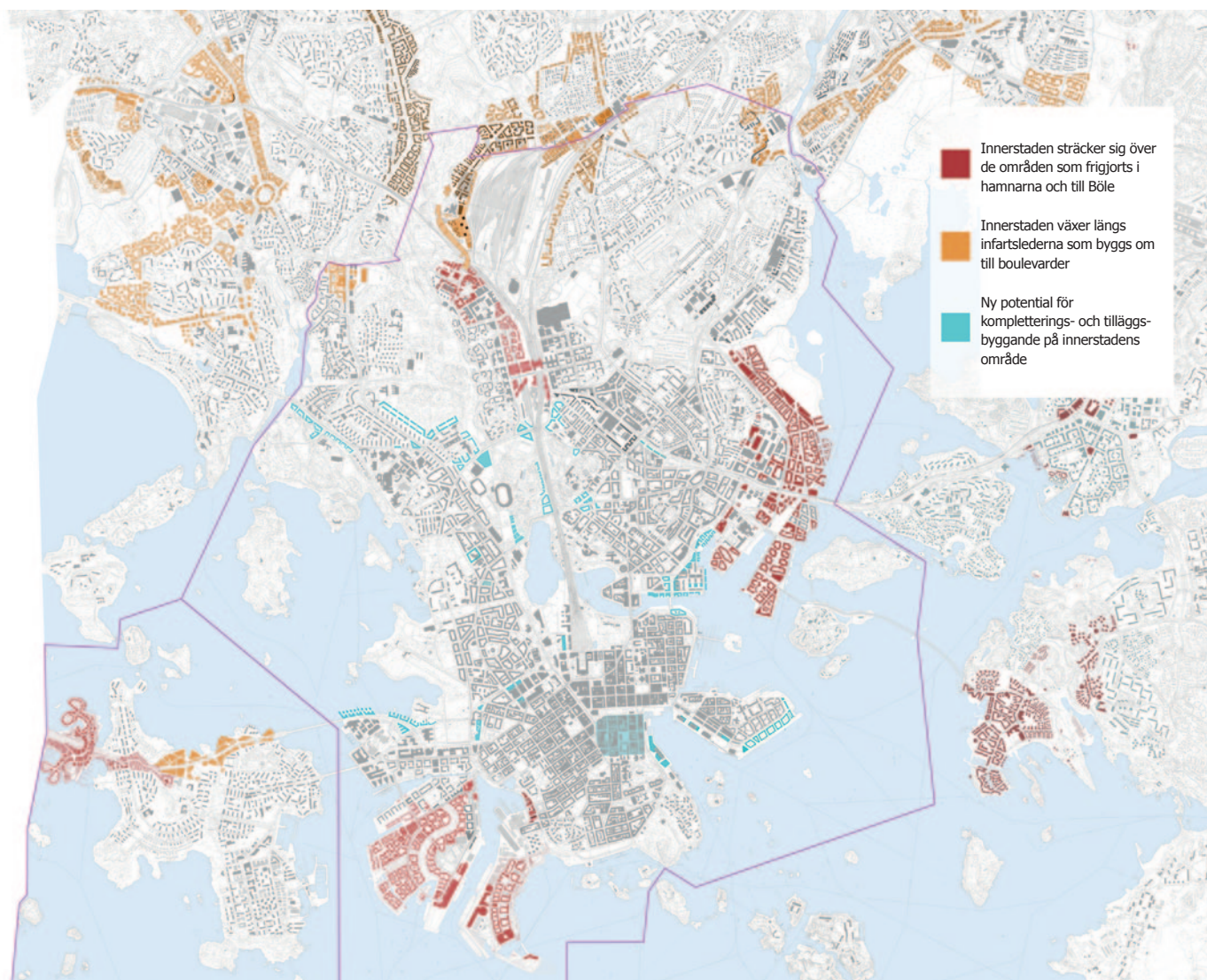
Tätare innerstad

I Helsingfors innerstad finns det enligt utkastet till generalplan byggnadspotential för cirka 45 000 nya invånare och 65 000 arbetsplatser. Detta omfattar områdena i Västra hamnen, Fiskehamnen och Böle som redan uppförs.

Exempel på strandområden som kan kompletteras i innerstaden genom den nya generalplanen är Skatuddens sydöstra strand samt Hagnäskajen. På Skatudden kan man göra de nuvarande väg- och parkeringsarrangemangen tätare och bygga bostäder för strax över 2000 invånare på det strandområde som friställs.

Hagnäs kommer å sin sida att utgöra en viktig nod för kollektivtrafiken när Centrumslingan och Degerö kollektivtrafikförbindelse står färdiga. Dessutom medför renoveringen av Hagnäs bro möjligheter till tilläggsbyggande och utveckling av stränderna. En mer detaljerad planering av området pågår.

De mest potentiella områdena för kompletteringsbyggande inom kvarteren är affärs- och servicecentrumen särskilt längs axeln Böle–Vallgård–Fiskehamnen och i bl.a. Gardesstaden.



Tvärgående spårförbindelser

En tät stadsstruktur kräver ett effektivt trafiksystem. När stadens invånarantal växer ökar samtidigt antalet enskilda resor. Helsingfors vill arbeta för att hållbara fortskaffningsformer, dvs. gång, cykling och kollektivtrafik, ska bli ett genuint konkurrenskraftigt alternativ till personbilen. Trafiknätet i utkastet till generalplan utgår från ett snabbspårvägsnät. Man förbereder sig även på en utbyggnad av metro- och järnvägsnätet.

Snabbspårvägarna sträcker sig radiellt från Helsingfors centrum, i huvudsak längs boulevardgångarna åtminstone till Ring I. En del av linjerna sträcker sig ända till stadsgränsen. De radiella spårvägslinjerna bildar ett nät med hjälp av tvärgående linjer. Joker 1 och Joker 2 flyttas över på spår och förbättrar avsevärt de radiella förbindelserna. Den nya skärgårdsspårvägen, som planerats att gå via Degerö till Vårdö och därifrån via Ramsöudden mot Havrastböle, skulle öppna upp det marina Helsingfors bättre för kollektivtrafiken.

Vallgårdsdalens kollektivtrafikgata är en cirka en kilometer lång tvärgående gatuförbindelse som förbinder Backasgatan och Tavastvägen och som anvisas endast för kollektivtrafik. Kollektivtrafikgatan gör det möjligt att effektivare arrangera de nuvarande kollektivtrafiklinjerna och skapa helt nya förbindelser. Förbindelsen utnyttjas av den så kallade vetenskapsspårvägen som förbinder Mejlans och Otnäs i Esbo via Böle med Gumtåkt och eventuellt med Kvarnbäcken.





Stadsboulevarder

I utkastet till generalplan föreslås att motorvägsaktiga trafikleder byggs om till gatuliknande stadsboulevarder. Detta vore en stor förändring av stadsstrukturen, eftersom den möjliggör ombyggnad av omgivningen kring lederna till en urban stadsmiljö. I de nuvarande bygginstruktionerna definieras områden längs livligt trafikerade leder som buller- och luftföroreningsområden. Det är utmanande att placera boende i dessa områden och det förutsätter omsorgsfull byggnadsplanering för att man ska uppnå en hälsosam boendemiljö.

Stadsboulevarderna är både en urban markanvändningslösning och en betydande trafiklösning. Infartslederna till Helsingfors innanför Ring I skulle stegvis ändras till stadsboulevarder under en längre tid. De nuvarande motorvägsaktiga trafiklederna skulle ändra karaktär. Användningsändamålet skulle gå från att vara rutter för snabb biltrafik till trafikgångar som betjänar olika trafikformer. Stadsboulevarderna skulle betjäna såväl bilister, kollektivtrafik, fotgängare som cyklister. I dag är till exempel Mannerheimvägen och Backasgatan typiska gator som skissats upp som stadsboulevarder i utkastet till generalplan.

Fartbegränsningarna på stadsboulevarderna skulle vara lägre än på dagens infartsleder. Vissa planskilda anslutningar skulle byggas om till plananslutningar. För en smidig fordonstrafik är det emellertid viktigt att man i vissa hårt trafikerade anslutningar kan utnyttja stadsaktiga och täta planskilda anslutningar. Likaså måste man för vissa korsande snabbspårvägslinjer och högklassiga cykelgångar kunna erbjuda en smidig korsning med stadsboulevarderna, vid behov planskilt.

Gatunätet i närheten av stadsboulevarderna kompletteras så att det blir mer förbindande och komplett. Samtidigt sörjer man för att genomfartstrafiken i det lägre gatunätet inte växer märkbart när kapaciteten längs infartslederna minskar. Smidigheten i trafiken förbättras genom att effektivt styra in den efterfrågan som överskrider fordonstrafikens förmedlingsförmåga till kollektivtrafik, gång och cykling.

Enligt utkastet till generalplan kan man i framtiden konvertera alla infartsleder till Helsingfors till stadsboulevarder innanför Ring I. Stadsboulevarderna längs Vichtisvägen och Österleden sträcker sig ända till stadsgränsen, eftersom trafiklösningarna här redan är gatuliknande mellan Ring I och stadsgränsen. Vid sidan av infartslederna är Degerövägen en stadsboulevard enligt generalplanen.

Möjligheten att utveckla en stadsboulevard längs Lahtisleden mellan anslutningen i Vik och Ring I är mindre än för de andra stadsboulevarderna, på grund av markanvändningen och närheten till Malms begravningsplats. Längs Västerleden och Österleden kan lösningarna för stadsboulevarderna omfatta täckta avsnitt. Längderna på de täckta avsnitten och tunnarna bestäms i den detaljerade planeringen.



Nätverk av grönområden

I utkastet till generalplan har rekreations- och grönområden kopplats samman till ett nätverk. Stommen utgörs av gröna fingrar som sträcker sig ut i omnejden samt andra större grönområden och tvärgående gröna förbindelser. Områdena är sinsemellan olika. De omfattar en mängd värdefulla landskap och kulturhistoriskt viktiga helheter, stora funktionella rekreationsområden, såsom idrottsparker och stadsdelsparker samt skyddsområden, som Naturaområden.

I utkastet ingår även tvärgående gröna förbindelser mellan de större grön- och rekreationsområdena. Det är viktigt att grönområdena kan kopplas samman på ett naturligt sätt i planeringen. Förbindelsen kan vara en byggd omgivning eller en parkliknande och naturlig omgivning. Vid behov byggs gröna broar eller underfarter.

På generalplanens temakartor visas grön- och rekreationsnätverket samt stadsnaturnätverket och de mål som gäller för dessa. På temakartan över rekreationsnätverk visas målen för stora, enhetliga rekreationsområden, stadsdelsparker, tvärgående gröna förbindelser, flodbankar, grönområden i centrum, strandstråk och inre vikar för att utveckla rekreationshelheten.

På temakartan över stadsnatur visas naturskyddsområden, delarna i Naturanätverket och områden som ingår i Helsingfors nuvarande naturskyddsprogram, skogigt nätverk och ängsnätverk samt ekologiska förbindelser och kärnområden i stadsnaturen. Samtidigt med generalplanen utarbetas ett nytt naturskyddsprogram för Helsingfors. I detta ingår ett planerat skogigt nätverk.



Förorternas centrum

Målet med utkastet till generalplan är att utveckla livliga centrum i Helsingfors förortsområden. Detta förutsätter att förortscentrumerna blir tillräckligt stora även invånarmässigt. Detta möjliggör specialhandel, mångsidiga tjänster och en större mängd arbetsplatser än i dag. Omgivningen i dessa centrum skulle vara en blandad stad med affärslokaler längs gatorna. Viktiga förortscentra är Malm, Östra centrum, Hertonäs och Gamlas.

Östra centrum har ständigt vuxit och det har en stark position redan i dag. I Östra centrum anvisas en betydande mängd nybyggnadspotential i utkastet. Enligt en referensplan för området finns det i Östra centrum potential för kompletterande bostads- och kontorsbyggande i storleksordningen nio miljoner våningskvadratmeter.

Malm är centrum för nordöstra Helsingfors och en betydande nod i spårtrafikens nätverksstad. Malms centrum har i framtiden möjligheter att växa till en betydelsefull koncentration för arbete och uträttande av ärenden, eftersom spårtrafikförbindelsernas betydelse ökar och området blir bättre tillgängligt i och med Joker 2. Ett ökat befolkningsunderlag i området fås genom att bygga på Malms flygfält.

Gamlas centrum är ett betydande centrum för det västra området. I generalplanen stärks stationstrakten i Gamlas och i utkastet har det i stor utsträckning angetts som affärs- och tjänstecentrum, där man strävar efter att binda samman mer omfattande dagligvaruaffärstjänster med det gamla stationscentrumet och oberoende av centrum.

För Hertonäs centrum har man redan utarbetat planer för betydande affärsbyggande och tillhörande bostadsbyggande. Hertonäs utgör centrum för de sydöstra förorterna. På det berörda området bor i dag cirka 100 000 invånare. Genom att täcka in Österleden och metrobanan kan man expandera Hertonäs centrum mot innerstaden.

Vid reformen av förortscentrumerna är det viktigt att man ökar antalet trivsamma stadsrum, skapar bättre gånggrutter, får nya invånare och tjänster samt arbetsplatser helt in i kärnan, intill stationen. Generalplanslösningen stöder denna utveckling.



Marin stad

I utkastet till generalplanen och temakartan Det marina Helsingfors granskas den marina markanvändningen ur ett perspektiv av rekreation, boende, närings- och hamnfunktioner, trafik samt service och säkerhet. På temakartan har man angett t.ex. de stränder och öar som anvisats för rekreation. Där finns även ett strandstråk, som förbättrar fotgängares och cyklisters åtkomst till stränderna avsevärt. Flytande bostäder, bostadsbåtar samt en fast plats för öboende året om representerar nya marina boendelösningar.

Nya möjligheter att använda skärgården utanför Helsingfors fås genom att öar som använts av försvarsmakten håller på att frigöras för civil användning. Användningsändamålet kommer att definieras om. Sådana öar är Skanslandet och Kungsholmen, Torra Mjölö och Mjölö.

Målet är att öppna de öar som försvarsmakten använt för rekreation. Skanslandet och Kungsholmen ligger endast på några kilometers avstånd från Helsingfors centrum och de nya områden som håller på att byggas i Busholmen, Fiskehamnen och Kronbergsstranden.

Utgångspunkten för utvecklingen av Skanslandet och Kungsholmen, Torra Mjölö samt Mjölö är en respekt för öarnas kultur- och krigshistoria samt naturvärden. Den befintliga infrastrukturen på Mjölö, dvs. vägar, hamnar, el, vatten och avloppsreningsverk gör det även möjligt att placera andra funktioner, såsom en oljebekämpningscentral, på ön.

Läget vid havet öppnar nya möjligheter för Helsingfors att utveckla när-, vildmarks- och fisketurism samt öka den marina infrastrukturen och tillgängligheten till skärgården. Allt som allt är ett centralt mål för generalplanen att utveckla det marina Helsingfors mångsidigt.



Ny stadsdel på Malms flygfältsområde

Ett av de viktigaste bostadsområdena i utkastet till generalplan är området på Malms flygfält, där man kan bygga en stadsdel för upp till 25 000 invånare. Byggandet av detta nya område påverkar i stor utsträckning även Malms nuvarande struktur och hela det nordöstra Helsingfors. Målet för planeringen är en ny stadsdel som har ett eget, starkt närcentrum. Byggandet av flygfältsområdet möjliggörs av att staten håller på att avveckla flygfältet.

I planeringen av flygfältsområdet beaktas områdets koppling till de omgivande stadsdelarna. Kvarterstrukturen kommer att vara mångsidig. Det gamla flygfältet ses i den nya stadsstrukturen och stadsbilden bl.a. som gröna axlar. Fältsområdet skiljer sig från den befintliga strukturen som ett karakteristiskt område med både höghus, småhöghus samt stadsvillor.

Området på Malms flygfält kunde bli till en småstad som gör utbudet av bostäder mångsidigare i nordöstra Helsingfors. Grönområdena och fältets kulturhistoriskt värdefulla, skyddade byggnader är en viktig del av det nya områdets identitet. Det är också viktigt att säkra fungerande spårtrafikförbindelser till flygfältsområdet.



Kontorsområden

I Helsingfors finns det en mängd företag som har en sådan produktion eller logistik att de inte kan placeras i närheten av bostadsområden. På dessa områden kan man placera näringsverksamhet som inte kan ingå i en blandad stadsstruktur t.ex. på trafikmässiga grunder eller p.g.a. att företagens produktionsprocesser skulle orsaka stora olägenheter för boendet. Även om en blandad stadsstruktur är idealet, kommer områden för arbetsplatser att behövas i framtiden.

Det viktiga är hur företagsområdena placeras i stadsstrukturen. Företagen gynnas av närheten till varandra, vilket betyder att kontorsområdena måste vara tillräckligt stora och erbjuda företagen tillväxtmöjligheter. I Helsingfors finns det i praktiken två betydande arbetsplatsområden utanför innerstaden, och de är lätt tillgängliga med kollektivtrafiken. De viktigaste kontorskoncentrationerna är Sockenbacka och Hertonäs–Kasåker.

Förutom Hertonäs och Sockenbacka har man reserverat områden för kontor i Tattarmossen, Tattaråsen, Kånala längs Vihtisvägen, Vallgård, området kring Partitorget, Reimars, Skomakarböle, Malm, Dickursby, Henriksdal, Vik, Stensböle och Tranbacka. Ett betydande område finns även i Krämertsskog. Dess betydelse växer om man i samband med Tusbyledens stadsboulevard vänder Tusbyleden i Kottby.



Så här läser du utkastet till generalplan

I utkastet till generalplan finns inga exakta områdesavgränsningar. Generalplanen är en plan för planering som möjliggör saker och ting. Den ger dimensioneringsanvisningar för noggrannare planering, dvs. Delgeneralplanering och detaljplanering. I utkastet till generalplan presenteras endast det som är väsentligt för markanvändningen.

Kartskissen i generalplanen består av rutor som motsvarar områden på en hektar, dvs. 100 x 100 meter. Varje ruta har en markering som beskriver huvudanvändningen. Bostadsdominerade områden är markerade med brunt. På dessa områden finns förutom boende också parker, arbetsplatser, tjänster, rekreation och gator.

Markanvändningen på intilliggande rutor kan planeras även utifrån huvudanvändningen för de båda bredvidliggande rutorna. Noggrannare avgränsningar bestäms i detaljplaneringen. Innerstadsmarkeringen omfattar betydande rekreatiomsområden, såsom Lappvikens sjukhusområde, Villa Bjälbo eller Talludden. Dessa områden ska inte förändras.

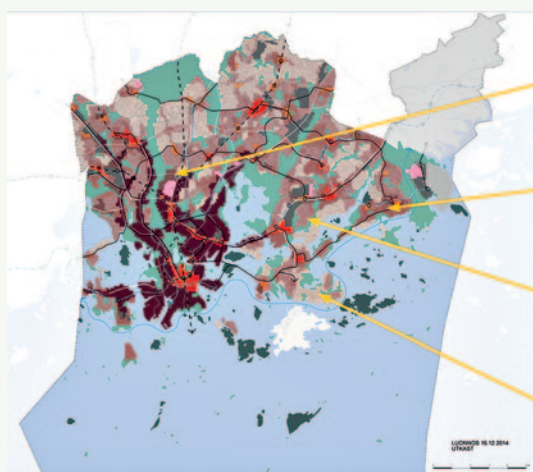
Skyddsområden, såsom naturskyddsområden och Naturaområden, ingår i markeringen för grön- och rekreatiomsområden. Detaljerade avgränsningar av dessa, liksom av områden som skyddats enligt lagen om fornminnen, ska beaktas i detaljplaneringen, även om de inte har avgränsats i utkastet till generalplan.



Effektiviteten för bostadsdominerade områden som exempel

Bostadsdominerade områden har markerats med fyra nyanser av brunt: ju mörkare brun, desto mer byggnader finns det i området.

Byggandet anges som en kvarterseffektivitet, som anger förhållandet mellan våningsytan i byggnaderna i kvarteret och kvarterets yta.



KVARTERSEFFEKTIVITET ÖVER 1,8

Nuvarande täta bostadsområden är bl.a. Berghäll, Gräsviken och Tölö.



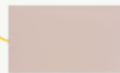
KVARTERSEFFEKTIVITET ÖVER 1,0

Som exempel Skatudden, Vallgård, Arabiastranden och Herttonäs.



KVARTERSEFFEKTIVITET ÖVER 0,4

Denna effektivitet uppfylls i dag på många våningshusdominerade bostadsområden som byggts på 50-, 60- och 70-talen, t.ex. Drumsö, Brunakärr samt Haga och stadsdelscentrumen längs järnvägsbanan.



KVARTERSEFFEKTIVITET UNDER 0,4

Sådana områden är t.ex. småhusområdena i Baggböle, Äggelby, Mellungsbacka och Domarby.



yleiskaava.fi

© Helsingfors stadsplaneringskontoret 2015

ISSN 0787-9075