Yleiskaavan toteuttamisohjelma

Helsinki

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:12

Helsingin kaupunki /
kaupunkiympäristön toimiala

Kuvailulehti

Tekijä(t)	Maankäytön yleissuunnittelu / Yleiskaavoitus
Nimeke	Yleiskaavan toteuttamisohjelma
Sarjan nimeke	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja
Sarjanumero	2017:12
Julkaisuaika	Marraskuu 2017
Sivuja	32
Liitteitä	Julkaisuun kuuluu erillinen liite / LIITE 1: Aluekokonaisuudet ja tarkastelunäkökulmat; 2017:13
ISBN	978-952-331-361-3 (verkkoversio) 978-952-331-360-6 (painettu)
ISSN	2489-4230 (verkkoversio) 2489-4222 (painettu)
Kieli, koko teos	Suomi
Kieli, yhteenveto	-

Tiivistelmä:

Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelma on kaupunkivaltuustossa 26.10.2016 hyväksytyn yleiskaavan eli kaupunkikaavan jatkosuunnittelua ajoittava ohjelma. Yleiskaavan toteuttamisohjelman pohjana on yleiskaavan lisäksi Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021, Maailman toimivin kaupunki. Yleiskaava osoittaa alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen pitkän aikavälin tavoitetilan ja muodostaa osaltaan perustan toimivan kaupungin kehittämiselle kaupunkistrategian mukaisesti. Yleiskaavan toteuttamisohjelma on laadittu helpottamaan asemakaavoituksen luotettavaa ja ennakoivaa suunnittelun ohjelmointia. Ohjelmassa aikataulutetaan asemakaavoitusta ja liikenteen suunnittelua siten, että kaupungin asemakaavoitukselle asetetut määrälliset tavoitteet ja liikenteen kehittämiselle asetetut tavoitteet voidaan tulevaisuudessa toteuttaa.

Avainsanat	Helsingin yleiskaava, yleiskaavan toteuttaminen, yleiskaavan jatkosuunnittelu, alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen pitkän aikavälin tavoitetila

Julkaisija | Helsingin kaupunki / kaupunkiympäristön toimiala
Tekijät | Maankäytön yleissuunnittelu / Yleiskaavoitus
Taitto | Sari Yli-Tolppa

Sisältö

1. Toteuttamisohjelma ohjaa kaupungin rakentumisen suunnittelua 9
1.1 Jo valmisteilla olevat hankkeet 9
1.2 Vuorovaikutus jatkosuunnittelussa 10

2. Toteuttamisohjelmassa kuvataan kaupungin kasvun suunnat 12
2.1 Ensimmäisen vaiheen suunnittelu 14
Kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittely 2016 toteuttamisohjelman luonnoksesta 15
Liikennehankkeet 16
Valtion ja seudun liikennehankkeet 17
2.2 Toisen vaiheen suunnittelu 18
Liikennehankkeet 19
2.3 Kolmannessa vaiheessa suunniteltavat alueet 20
Kohdealueet 21
Liikennehankkeet 21
2.4 Yleiskaavan toteuttamisohjelma vastaa strategian tavoitteisiin 22
Työpaikat ovat edellytys Helsingin kasvulle 22
Täydennysrakentamisen merkitys kasvaa 22
Kielteinen eriarvoistumiskehys torjutaan 24
Modernia ilmastovastuuta toteutetaan kaikilla alueilla 24
Virkistys- ja viheralueiden riittävyys turvataan 25
Helsinki avautuu merelle 26

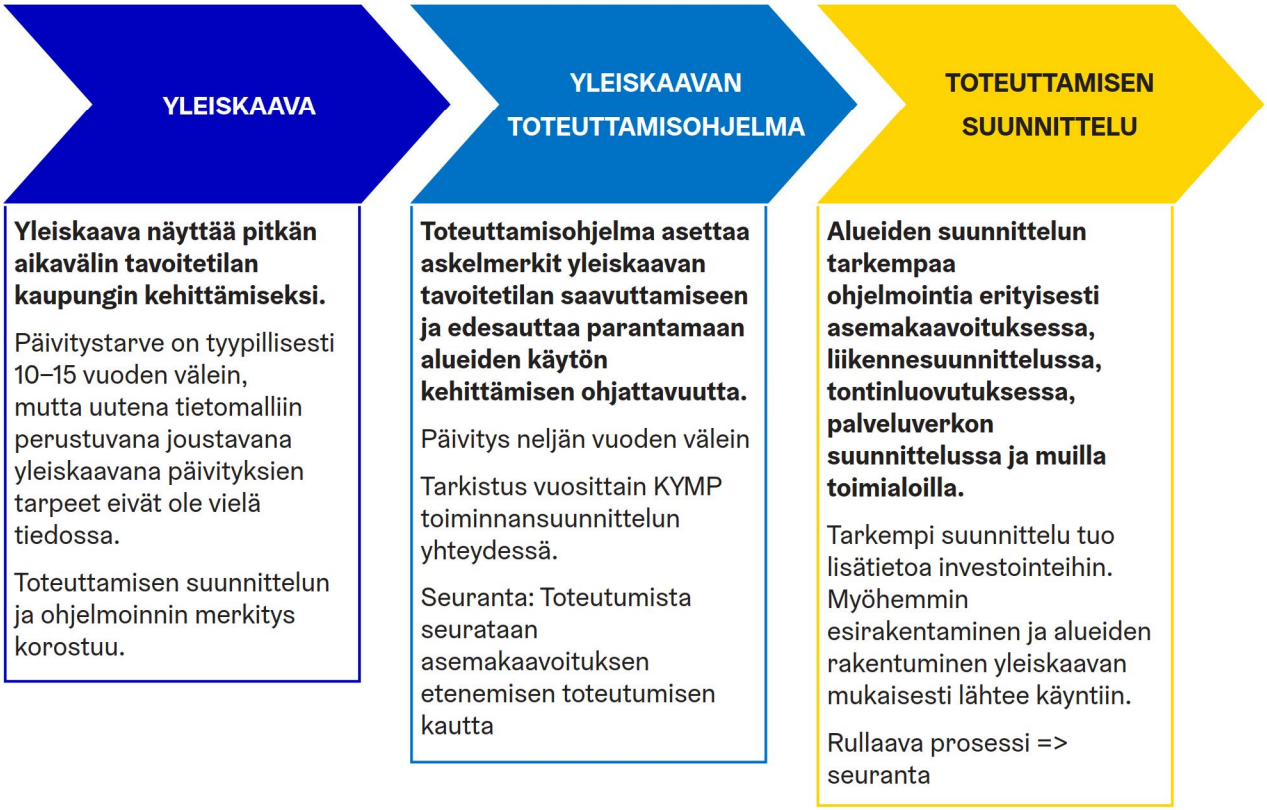
3. Toteuttamisohjelma rytmittyy kaupungin suunnitteluun 27
3.1 Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021 28
3.2 Investoinnit ja talous 28
3.3 Asuntotuotannon tavoitteet 28
3.4 Helsingin yleiskaavat 29
Yleiskaava 29
Östersundomin yleiskaava 29
Maanalainen yleiskaava 29
3.5 Seudun ja maakunnan suunnittelu 29

LIITE Yleiskaavakartta / Kaupunkikaava 31

Johdanto

Tämä dokumentti on kaupunkikaavan, 26.10.2016 Helsingin kaupunkivaltuustossa hyväksytyn strategisen ja joustavan yleiskaavan toteuttamisohjelma. Yleiskaava antaa alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen pitkän aikavälin tavoitetilan ja alustan toimivan kaupungin kehittämiseen. Toteuttamisohjelma asettaa askelmerkit yleiskaavan tavoitetilan saavuttamiseen ja edesauttaa parantamaan alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen ohjattavuutta. Toteuttamisohjelman pohjana on Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021 Maailman toimivin kaupunki. Ohjelma toteuttaa strategian tavoitteita sekä suoraan että välillisesti. Yleiskaavan toteutuminen alkaa 2020-luvulla, mistä alkaen sen vaikutus kaavoituksessa ja rakentamisessa voimistuu.

Kuva: Kaaviokuva prosessista yleiskaavasta toteuttamisohjelmaan ja toteuttamisen suunnitteluun.



Yleiskaavan toteuttamisohjelma aikatauluttaa asemakaavoitusta ja liikenteen suunnittelua siten, että kaupungin asemakaavoitukselle ja asuntotuotannolle sekä liikenteen kehittämiselle asetetut tavoitteet sekä vuosittain että pitkällä aikavälillä on mahdollista järjestelmällisesti toteuttaa.

- Yleiskaavan toteuttamisohjelma päivitetään valtuustokausittain, ja neljän vuoden välein uusiutuessaan se lunastaa lupauksen Helsingin yleiskaavan joustavuudesta.
- Yleiskaavan toteuttamisohjelman rakentamismahdollisuudet sijoittuvat pääasiallisesti 10-vuotisen investointiohjelmakauden jälkeiselle ajalle. Siten toteuttamisohjelma ei suoraan toimi 10-vuotisen investointiohjelman lähtötietona, mutta tuo pitemmän aikavälin investointitarpeita näkyviksi.
- Yleiskaavan toteuttamisohjelma on laadittu helpottamaan asemakaavoituksen pitkäjänteistä ja luotettavaa suunnittelun ohjelmointia. Toteuttamisohjelma kertoo, mitä alueita on tulossa asemakaavoitukseen myös ensimmäisen 15 vuoden tarkastelujaksonjälkeen. Toteuttamisohjelma toimii linkkinä yleiskaavan ja asemakaavan välillä ja varmistaa, että asemakaavoituksella on mahdollisuus toteuttaa yleiskaavan tavoitteita.
- Yleiskaavan toteuttamisohjelma tuottaa tietoa myös infran ja palvelujen suunnittelun tueksi. Yleiskaavan toteuttamisohjelma osoittaa ne rakentamisen potentiaalit, joihin kaupungin tulisi jatkossa suunnittelussaan panostaa.
- Toteuttamisohjelman tietopohjan taustana on suunnittelu- ja selvitystöitä, joita taustoittaa Toteuttamisohjelman Liite 1: Aluekokonaisuudet ja tarkastelunäkökulmat. Jotta alueiden suunnitteluvaiheistus on voitu laatia, on yleiskaavavarauksien taloudellisia ja muita toteuttamisedellytyksiä tutkittu. Tällä on mahdollistettu kaupungin tavoitteiden kannalta kokonaistaloudellisten kohteiden suunnittelun priorisointia.
- Toteuttamisohjelma perustuu laajaan tietomateriaaliin. Yleiskaava näyttäytyy juridisesti karttana ja määräyksinä, mutta todellisuudessa kartan taustalla on mittava tietomalli. Kattava paikkatietodata mahdollistaa yleiskaavan tietoaineistojen hyödyntämisen kaupungin eri toimijoiden tarpeisiin.

Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa on tehty tiedonvaihtoa ja yhteistyötä Kaupunkiympäristön toimialan lisäksi kaupungin muiden toimialojen ja kaupunginkanslian kanssa toteuttamisohjelmalaadinnan eri vaiheissa sekä muun muassa eri aiheita käsittelevissä työryhmissä. Näitä ovat olleet viherverkosto- ja palveluverkkoyhteistyöryhmät. Lisäksi taloudellisia näkökulmia ja arvioita on käsitelty kokouksissa kaupunginkanslian kanssa.

Toteuttamisohjelma on laadittu Kaupunkiympäristön toimialan yleiskaavoitusyksikössä. Työtä on ohjannut Kaupunkiympäristön toimialan Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelun edustajista koostunut ohjausryhmä.

Tätä toteuttamisohjelmaa täydentää ja taustoittaa liitedokumentti

Aluekokonaisuudet ja tarkastelunäkökulmat

1. Toteuttamisohjelma ohjaa kaupungin rakentumisen suunnittelua

Yleiskaavan toteuttamisohjelma ajoittaa kaupunkirakenteen suunnittelua; asemakaavoituksen ja liikennesuunnittelun lisäksi myös muut suunnittelua laativat toimialat hyötyvät toteuttamisohjelmassa ajoitetusta rakentumisen tulevaisuushorisontista. Yleiskaavan toteuttamisohjelma ajoittaa ja ohjelmoi yleiskaavan suurten aluekokonaisuuksien suunnittelujärjestystä ja jatkosuunnittelun ajoitusta kytköksissä kaupungin strategiaan ja investointiohjelmaan sekä maankäytön ja liikenteen seututason suunnitteluun. Toteuttamisohjelma ja yleiskaava palvelevat kaupungin kokonaissuunnittelua saumattomana kokonaisuutena.

Seuranta, tarkistus, joustavuus ja päivitys

Ohjelma on joustava työkalu, jota päivitetään säännöllisesti valtuustokausittain kaupunkistrategian päivityksen yhteydessä. Tämän lisäksi ohjelmaa tarkistetaan Maankäyttö- ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuuden vuosittaisen toiminnansuunnittelun yhteydessä ja tarvittaessa myös laajemmassa yhteiskäsittelyssä. Toteuttamisohjelmaan kuuluu seuranta; mikäli toimintaympäristössä tapahtuu merkittäviä muutoksia, toteuttamisohjelma on helposti päivitettävissä. Päivitykseen vaikuttavat myös valtion ja seudun muiden kuntien suunnittelu ja näkemykset.

1.1 Jo valmisteilla olevat hankkeet

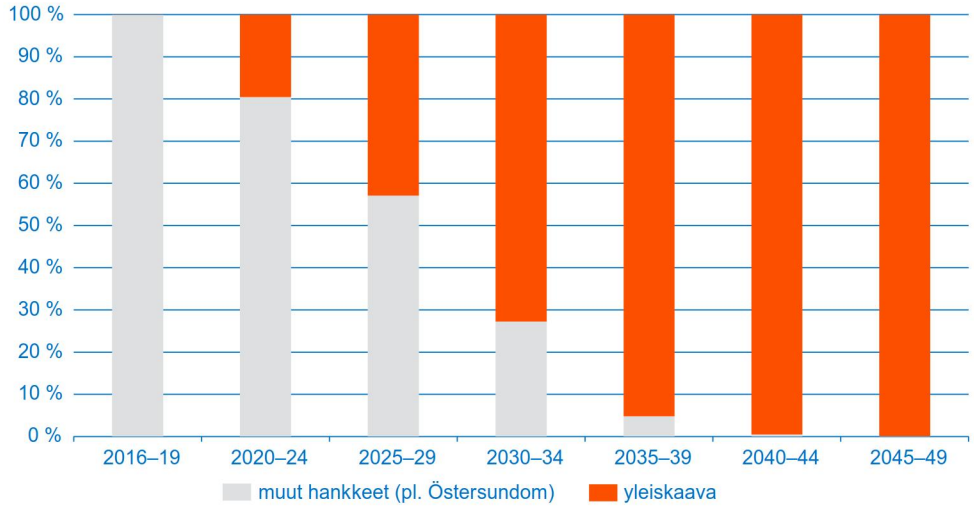
Kaavoitus on verrattain hidas prosessi. Viime vuosina Helsingin asuntokaavoituksesta yli puolet on sijoittunut vuoden 2002 yleiskaavan osoittamille projektialueille. Valmistuttuaan alueet ovat kymmenien tuhansien helsinkiläisten kotikaupunginosia.

Suuri osa asuin- ja toimitilarakentamisesta sijoittuu projektialueille myös tulevaisuudessa. Valtaosa projektialueista on jo asemakaavoitettu, mutta ne tarjoavat silti edelleen merkittävää potentiaalia tulevien vuosien asemakaavoitukselle. Valmiista asemakaavasta kestää vielä vuosia ennen kuin uusissa asunnoissa on asukkaat, joten tasaisen ja luotettavan kaavatuotannon varmistaminen on tärkeää pyrittäessä saavuttamaan asuntorakentamiselle asetetut korkeat tavoitteet.

Nykyisille projektialueille tullaan lähivuosina kaavoittamaan vielä yli kaksi miljoonaa kerrosneliömetriä asumista. Tämän kaavatuotannon lisäksi kaupungissa on meneillään lukematon määrä muita kaavoitushankkeita. Tällä hetkellä ohjelmoiduissa asemakaavoitushankkeissa on projektialueiden ulkopuolella yli 2,5 miljoonaa kerrosneliömetriä asuinkerrosalaa. Tämä koostuu sekä pienemmistä täydennysrakentamiskaavoista että laajempien aluekokonaisuuksien uudistushankkeista, kuten Vuosaaren tai Herttoniemen keskustojen kaavakokonaisuuksista.

Kaupunginvaltuuston 30.11.2016 hyväksymään vuoden 2017 talousarvioon sisältyvään 10-vuotiseen investointiohjelmaan on sisällytetty jo useita liikennejärjestelmän kehittämishankkeita: pikaraitioverkon rakentaminen aloitetaan Jokeri 1:stä sekä Kruunusiltojen raitiotiestä, raitiotieverkkoa kehitetään kantakaupungissa ja uusilla runkobussilinjoilla parannetaan joukkoliikenteen palvelutasoa. Raitiotieverkko laajenee kehittyvälle Kalasataman alueelle ja Sörnäisten tunnelin suunnittelu etenee; polkupyöräilyn Baanaverkko rakentuu suunnitelmien mukaisesti. Autoliikenteen sujuvuus varmistetaan rakentamalla Kuninkaantammen, Malmin ja Kehä I–Itäväylän eritasoliittymät. Näistä monet liittyvät nykyisiin vuoden 2002 yleiskaavaan perustuviin projektialueisiin. Osa yleiskaavasta riippumattomista jo alkaneista ja alkavista projektialueista ja liikennehankkeista jatkuu ja aiheuttaa investointitarpeita myös 10-vuotiskauden jälkeen.

Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa ei oteta kantaa käynnissä oleviin hankkeisiin.



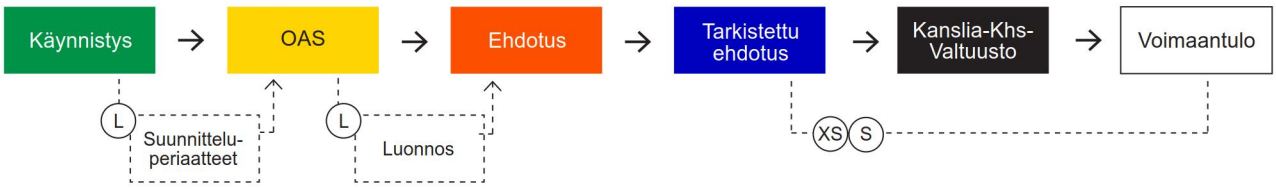
Kuva: Uusi yleiskaava alkaa tuottaa asemakaavan kautta uutta kerrosalaa vasta 2020-luvulla. Varsin suuri osa tulevaisuuden asuntotuotannosta on jo ohjelmoitu, eikä suoranaisesti riipu uudesta yleiskaavasta. Tämä varanto on pitkälti käytetty 2020-luvun loppuun mennessä.

1.2 Vuorovaikutus jatkosuunnittelussa

Kaupunkikaavan eli yleiskaavan valmistelussa vuosina 2012–2016 on käyty tavallista laajempaa vuorovaikutusta kaupunkilaisten kanssa.

Yleiskaavan vahvistumisen jälkeen toteutukseen vuorollaan etenevät alueet noudattavat asemakaavoituksen avointa ja osallistavaa vuorovaikutusmenettelyä. Toimivassa kaupungissa kaupunkia rakennetaan yhdessä. Valmisteluun etenevistä asemakaavoista laaditaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmat (OAS), joissa esitetään tarkempaa tietoa niin suunnitelmasta kuin valmistelun etenemisestä sekä osallistumisesta suunnittelun eri vaiheissa.

Laajemmista aluekokonaisuuksista voidaan ennen asemakaavaprosessia laatia kaavarunko, joka valmistellaan myös vuorovaikutteisesti. Kaavarunko on yleiskaavaa yksityiskohtaisempi ja asemakaavaa yleispiirteisempi ohjeellinen maankäyttösuunnitelma, jolla ei ole oikeusvaikutuksia. Kaavarunko toimii suunnitteluohjeena tarkemmalle asemakaavoitukselle.



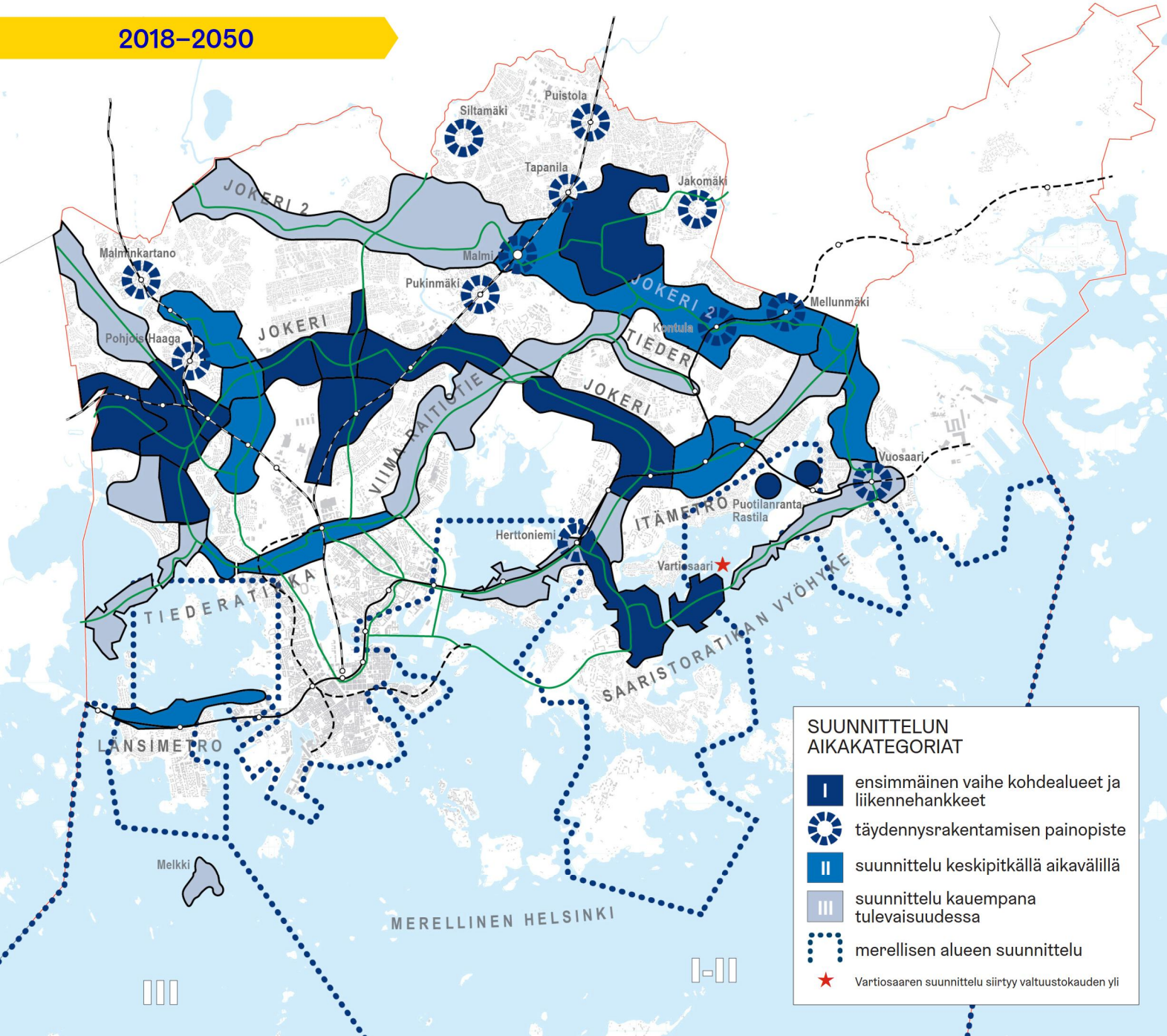
Kaavio: Asemakaavaprosessi

Suunnittelun aikataulutus

2. Toteuttamisohjelmassa kuvataan kaupungin kasvun suunnat

Yleiskaavan toteuttamisohjelma on aikataulutettu siten, että kaupungin strategian kaavoitusta ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet on mahdollista toteuttaa. Kaupungin tasapainoisen kehityksen varmistamiseksi yleiskaavan toteuttamisohjelmassa on pyritty huolehtimaan myös siitä, että asuntorakentamista ja toimitiloja asemakaavoitetaan eri puolilla kaupunkia. Määrällisten tavoitteiden ja kaupungin tasapainoisen kehittämisen lisäksi myös kaupunkiympäristön laatu, viihtyisyys ja toimivuus on otettu huomioon.

Kuva: Toteuttamisen aikataulutus on jaettu kolmeen aikakategoriaan: lähitulevaisuus (vaihe I), keskipitkä aikajakso (vaihe II) ja kaukaisempi tulevaisuus (vaihe III). Kartan jaottelu havainnollistaa tarkemman suunnittelun käynnistämisen painopisteet ja ajankohdan. Kategorisesta luokittelusta huolimatta on huomattava, että useat alueet limittyvät toisiinsa.



Toteuttamisen aikataulutus on jaettu kolmeen aikakategoriaan. Näitä ovat: lähitulevaisuus (vaihe I), joka vastaa noin 15 ensimmäisen vuoden tarpeisiin ja käsittää vuosijaksot 2018–2035, keskipitkä aikajakso (vaihe II) vuosille 2030–2040 ja kaukaisempi tulevaisuus (vaihe III) vuodesta 2040 eteenpäin. Jaottelu havainnollistaa tarkemman suunnittelun käynnistämisen ajankohdan ja perustuu nykyiseen näkemykseen aikataulutuksesta. Alueiden käyttöönottoon vaikuttavat kuitenkin monet asiat, joten toteuttamisohjelmaa päivitettäessä myös alueiden aikataulutukseen tulee muutoksia.

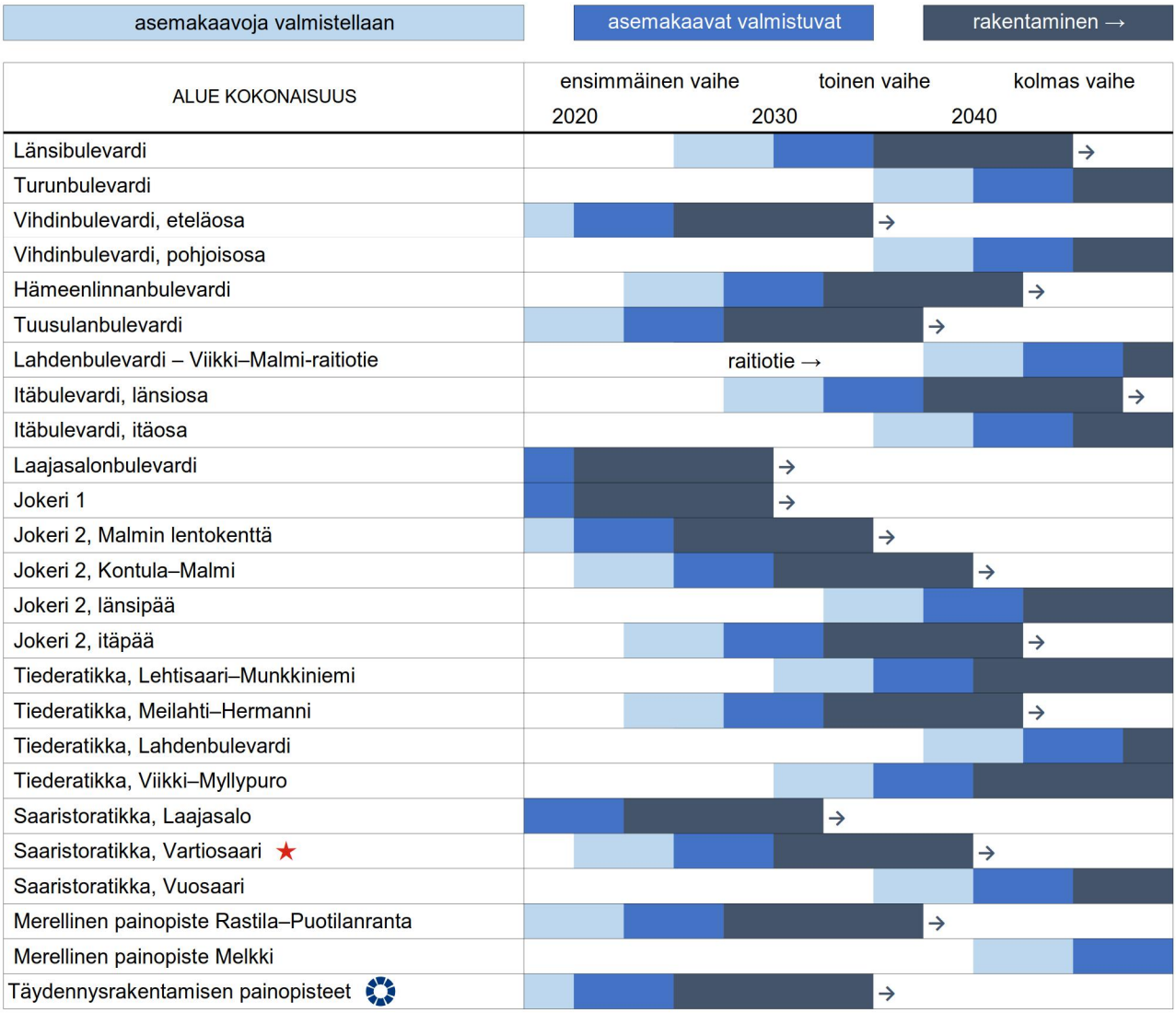
- Toteuttamisohjelman aluekokonaisuuksien laajuudesta ja yleispiirteisyydestä johtuen investointien tarkan kustannusarvion laatiminen rajallisilla lähtötiedoilla ei ole ollut mahdollista.

Oheiseen kaavioon on yleistetty yleiskaavan toteuttamisohjelman liitteessä 1 tarkemmin esiteltyjen laajojen aluekokonaisuuksien suunnitteluaikataulu kokonaisuutena.

Ensimmäisessä vaiheessa suunniteltavat alueet on lisäksi aikataulutettu tarkemmin. Niissä aikataulu on jaoteltu asemakaavoitukseen tähtäävään suunnitteluun, asemakaavoitukseen ja alueen rakentumisen käynnistymiseen.

Kaavio: Uusien merkittävien aluekokonaisuuksien suunnittelun ja toteutumisen aikataulu pääpiirteissään. Toteuttamisohjelman päivittämisen yhteydessä eri alueiden suunnittelun aikataulutus tarkentuu aina kaupungin päivittyvän strategian mukaiseksi.

KOKO KAUPUNGIN SUUNNITTELUN AJOITUS

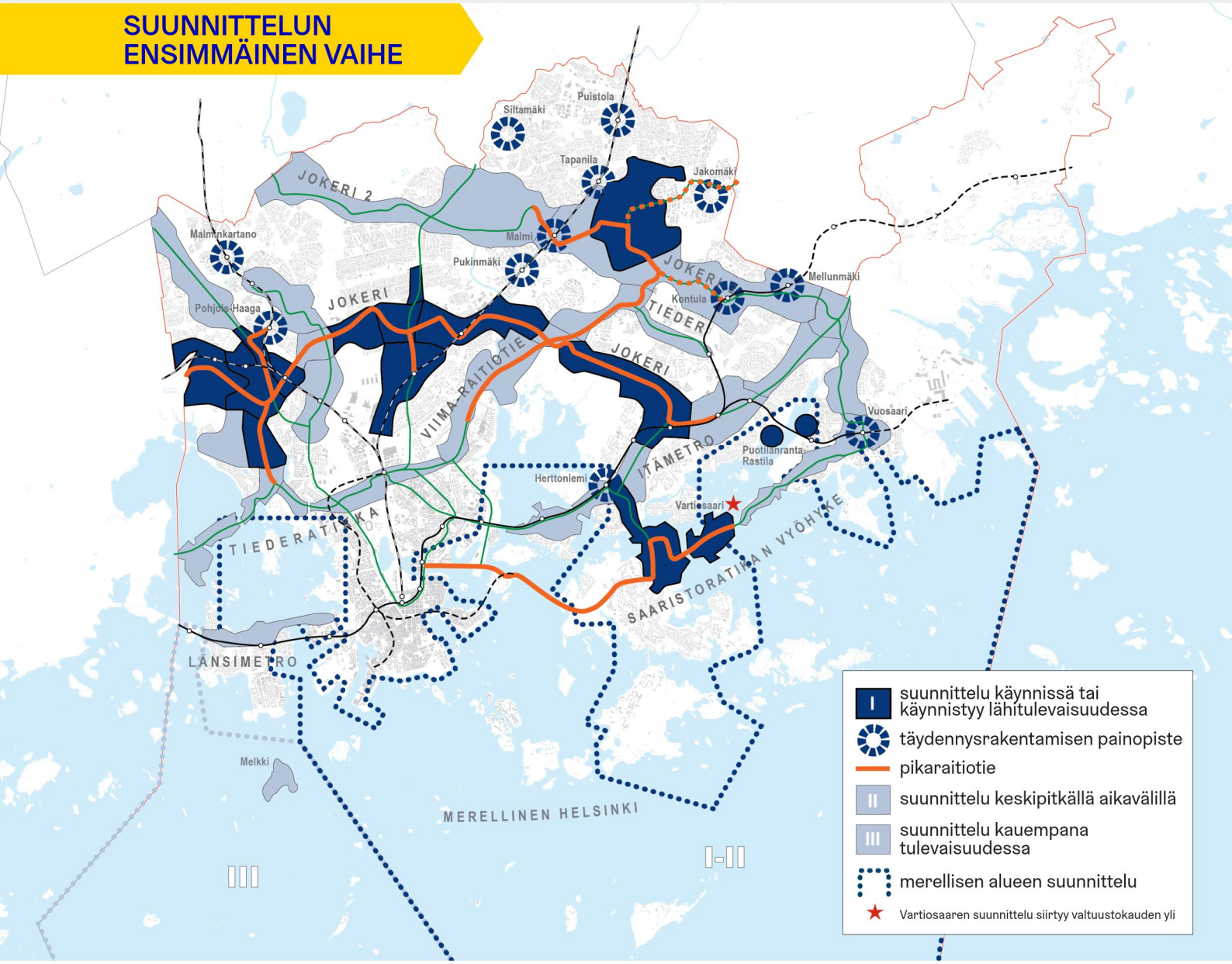


Täydennysrakentamisen painopistealueet: täydennysrakentamisen osalta jatkossa priorisoidaan pääasiassa saavutettavuudeltaan ja joukkoliikenteen palvelutasoltaan erinomaisia alueita, kuten raskaan raideliikenteen asemanseutuja ja uusien raideliikennehankkeiden myötä muodostuvia uusia joukkoliikenteen solmukohtia. Perusteena voivat olla myös korjaustarpeet, lähiöuudistus kuin sosioekonomiset syyt. Osa painopistealueista sisältyy bulevardi- ja raitiotievyöhykkeisiin.

★ *Vartiosaaren suunnittelu siirtyy valtuustokauden yli.*

2.1 Ensimmäisen vaiheen suunnittelu

Ensimmäiseen vaiheeseen on sisällytetty alueet, joilla yleiskaavaa toteuttava tarkempi suunnittelu käynnistyy vuosina 2018–2030.



KUVA: Kartassa esitetään yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäisessä vaiheessa suunniteltavat aluekokonaisuudet sekä näihin kytkeytyvät uudet raideyhteydet. Täydennysrakentamisen osuus toteutuksesta on 40 %, painottuen asemanseuduille sekä karttaan merkityille täydennysrakentamisen painopistealueille ja kantakaupunkiin. Viherverkoston suunnittelu kytketään rakentamishankkeisiin ja merellisen alueen virkistysverkoston saarten ja vesiliikenteen kehittäminen toteutetaan vaiheittain olevia valmiuksia hyödyntäen.

Ensimmäisessä vaiheessa toteutettavat laajat aluekokonaisuudet kytkeytyvät kauttaaltaan raideverkkoon. Esitetyt alueet perustuvat toteuttamisen lähtökohtien ja edellytysten arviointiin, jota on avattu tarkemmin liitteessä 1, Aluekokonaisuudet ja kriteerit. Alueet vastaavat strategiassa asetettuihin rakentamistavoitteisiin ja tarjoavat mahdollisuuksia monipuoliseen asuntotuotantoon.

Toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen alueet mahdollistavat kaupungin tasapainoisen kehittämisen. Jo päätetyt pikaraitiotieinvestoinnit – Jokeri 1 ja Kruunusillat – hyödynnetään ja tiivistetään näihin liittyvillä vyöhykkeillä maankäyttöä kauttaaltaan. Pikaraitiotieverkkoa laajennetaan kaupungin strategian mukaisesti kantakaupungista ulospäin. Ensimmäisinä pikaraitiotiehen tukeutuvina kaupunkibulevardeina lähdetään suunnittelemaan Vihdintien ja Tuusulanväylän eteläosia. Viikin–Malmin pikaraitiotie kytkee Malmin käynnistettävän lentokenttäalueen Latokartanon ja Koskelan kautta kantakaupunkiin. Malmin asemanseudulla on suuri merkitys koko koilliselle alueelle, ja Malmin keskustan täydennysrakentaminen onkin nostettu ensimmäiseen vaiheeseen. Myös muuta maankäyttöä radanvarressa on tarpeen tiivistää jo ensimmäisessä vaiheessa. Puotilanrannan ja Rastilan merellinen aluekokonaisuus rakentuu hienoon ympäristöön vastaten merellisen asumisen kysyntään.

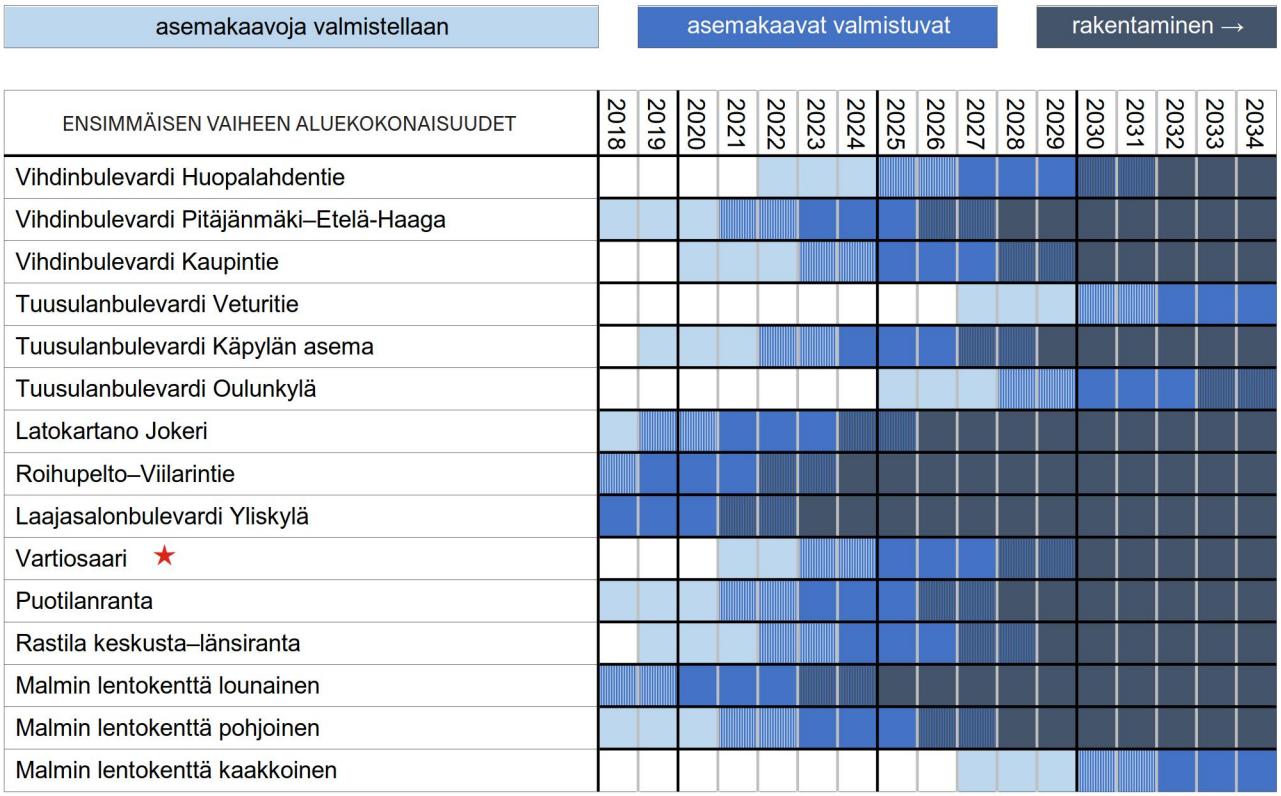
Nyt käynnissä olevat edellisen yleiskaavan mahdollistamat hankkeet, täydennysrakentaminen sekä ensimmäisessä vaiheessa kehitettävät aluekokonaisuudet vastaavat noin 15 vuoden asuntokaavoitustavoitteita.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittely 2016 toteuttamisohjelman luonnoksesta

Lähitulevaisuudessa eli ensimmäisessä vaiheessa toteutettavaksi ehdotetut aluekokonaisuudet perustuvat kaupunkisuunnittelulautakunnan 13.12.2016 tekemään vastaehdotukseen:

”KSV tuottaa kaupunginvaltuuston strategianeuvottelujen käyttöön ehdotuksia lähiaikoina toteutettavista rakennuskohteista yhteensä noin kolmen miljoonan asuinkerrosneliömetrin verran. Näihin tulee liittää arvio alueiden toteuttamisen vaatimista investoinneista. Yksittäiset ehdotettavat alueet voivat olla korkeintaan 500 000 kerrosneliömetrin suuruisia.”

Kaavio: Ensimmäisessä vaiheessa toteutettavien alueiden alustava aikataulutus on tehty vuositasolla. Aikataulu tarkentuu jatkosuunnittelussa. Esitetty aikataulu mahdollistaa strategian asuntotuotantotavoitteen saavuttamisen vuosittain.



Täydennysrakentamisen painopistealueiden suunnittelua käynnistetään yleiskaavan toteuttamisen ensimmäisessä vaiheessa. Aikataulu tarkentuu jatkosuunnittelussa.

★ *Vartiosaaren suunnittelu siirtyy valtuustokauden yli.*

Strategianeuvottelujen käyttöön toimitetut aluekokonaisuudet muodostavat pohjan ensimmäisessä vaiheessa suunniteltaville alueille. Strategianeuvottelujen käyttöön toimitettiin yhteensä 15 aluekokonaisuutta: Vihdinbulevardin eteläosa (kolme aluetta), Laajasalon bulevardin Yliskylän osa, Tuusulanbulevardin eteläosa (kolme aluetta), Malmin lentokenttä (kolme aluetta), Jokeri 1:een kytkeytyvät alueet Latokartanossa ja Roihupellossa, ★ Vartiosaari sekä Puotilanrannan ja Rastilan muodostama merellinen kokonaisuus. Vihdinbulevardi ja Tuusulanbulevardi kytkeytyvät rakennettaviin pikaraitioteihin. Viikin–Malmin pikaraitiotie kulkee Lahdenväylän käytävässä ja tarjoaa suoran keskustayhteyden Viikkiin, Latokartanoon ja Malmin lentokentän alueelle rakentuvaan kaupunginosaan.

Ensimmäisessä vaiheessa kaavoituksen piiriin otettavien alueiden potentiaali on noin neljä ja puoli miljoonaa kerrosneliömetriä. Pidemmällä aikavälillä potentiaalia on enemmän, mutta monin paikoin tämä tarkoittaisi alueiden erittäin merkittävää tiivistymistä. Esitettyjen laajojen projektinomaisesti toteutettavien kohteiden lisäksi jo ensimmäisessä vaiheessa tullaan suunnittelemaan merkittävä määrä täydennysrakentamista, AM-ohjelman mukaisesti 40 prosenttia asemakaavoitettavasta asuntorakentamisesta.

Ensimmäisen vaiheen toteutusalueiden raitiotieinvestointien kustannukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Toteuttamisohjelman Aluekokonaisuudet ja tarkastelunäkökulmat -liitteessä esitetyt suuntaa-antavat kustannukset eivät perustu tarkkoihin suunnitelmiin, vaan yleispiirteisiin arvioihin. Erityisratkaisut kuten sillat, tunnelit ja muut taitorakenteet sekä radan perustamisolosuhteet vaikuttavat investointikustannuksiin merkittävästi. Raitiotietä voidaan kuitenkin riittävään rakentamispotentiaaliin tukeutuessaan pitää taloudellisena joukkoliikenteen järjestämistapana, eikä raideinvestointi laajassa suunnittelualueessa muodosta merkittävää osaa investointikustannuksista.

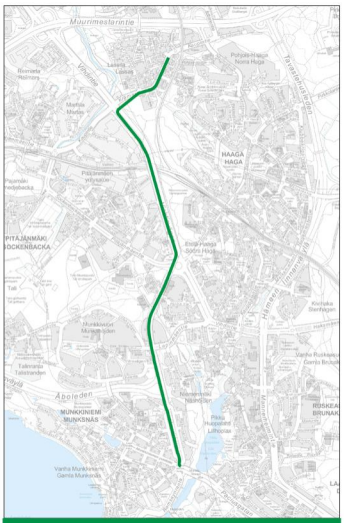
Liikennehankkeet

Ensimmäisessä vaiheessa edistetään ensisijaisesti niitä liikennehankkeita, jotka liittyvät suurien maankäyttöratkaisujen aluekokonaisuuksiin, ja jotka edistävät raideliikenteen verkostokaupungin toteutumista.

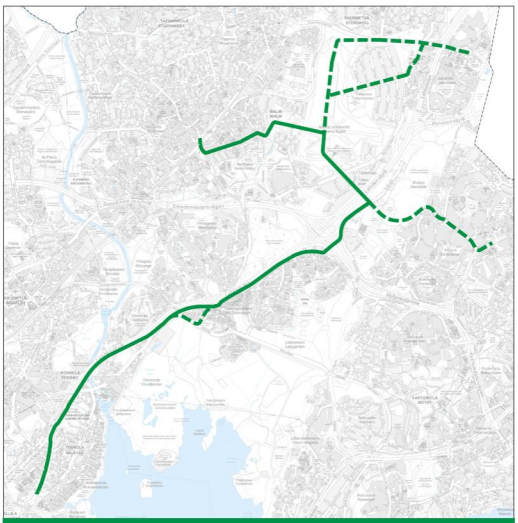
Vihdin- ja Tuusulanbulevardien aluekokonaisuuksien suunnittelun yhteydessä suunnitellaan myös bulevardien pikaraitiotiet, autoliikenteen uudet järjestelyt sekä pyöräliikenteen ja jalankulun laadukkaat ratkaisut. Bulevardien aluekokonaisuuksien yhteydessä huolehditaan myös alueen sisäisistä liikkumistarpeista ja liikenteellisestä kytkeytymisestä muuhun ympäristöön.

Viikin–Malmin pikaraitiotie, Jokeri 2:n ensimmäinen osa Malmilta Kontulaan ja Malmin lentokenttäaluetta palveleva Malmin eritasoliittymä Lahdenväylälle kuuluvat ensimmäisen vaiheen hankkeisiin. ★ Vartiosaaren raitiotie liittyy Vartiosaaren rakentamiseen ja suunnitellaan tarkemmin ensimmäisessä vaiheessa. Ensimmäisen vaiheen raitiotiet liittyvät nykyiseen raitioverkkoon, jolloin kantakaupungin raitioteiden varikoita ja huoltotoimintoja voidaan hyödyntää myös ensimmäisen vaiheen pikaraitioteiden operoinnissa.

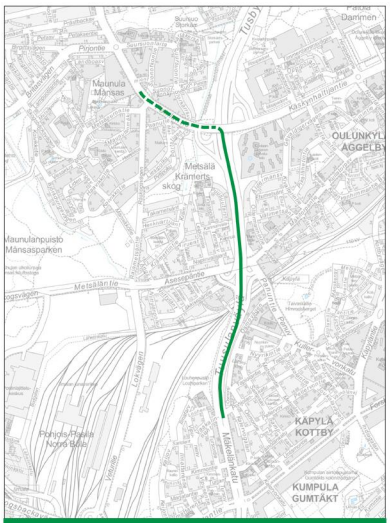
Kuva: Ensimmäisessä vaiheessa toteutettavaksi suunnitellut pikaraitiotiet vasemmalta oikealle: Vihdinbulevardin raitiotie, Viima eli Viikin–Malmin raitiotie ja oikealla Tuusulanbulevardin raitiotie.



Vihdinbulevardin raitiotie



Vilma eli Viikin-Malmin raitiotie



Tuusulanbulevardin raitiotie

Raideverkon laajentuessa varikkotoimintojen lisäämistä olemassa olevien varikoiden yhteyteen voidaan tutkia. Raitioverkon laajentaminen ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisääminen edellyttää kantakaupungin raitioverkon kehittämistä ja nopeuttamista heti ensimmäisessä vaiheessa. Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan runkobussiyhteyksiä kehittämällä. Pyöräliikenteen baanaverkon suunnittelu etenee. Helsingin keskustan elinvoimaisuutta kehitetään kävelykeskustaa laajentamalla ja samalla selvitetään edellytykset keskustan maanalaiselle kokoojakadulle.

Toteuttamisohjelmassa esitetyt Vihdin- ja Tuusulanbulevardi sekä Malmin lentokenttäalue ja Viikin–Malmin pikaraitiotieyhteyden käytävä ovat kokonaisuutena suunniteltavia kohteita, jotka on lähtökohdat huomioon ottaen jaettu viitteellisesti osiin; niiden vaiheittainen toteutettavuus esimerkiksi liikennejärjestelyjen osalta täsmentyy jatkosuunnittelun yhteydessä. Täten yhden osuuden toteuttaminen saattaa edellyttää liikennejärjestelyjen jatkamista toisille alueille.

Raitioliikenteen kannattavuus varmistetaan uuden radanvarren maankäytön lisäksi riittävästä matkustajakysynnästä huolehtimalla. Tähän vaikuttavat sujuvat vaihtoyhteydet ja saavutettavuus, raideliikenteen nopeus, luotettavuus, mukavuus sekä yhdistettävyys muuhun joukkoliikenneverkkoon. Kannattavuutta edistetään pitkäjänteisesti käytännön tasolla myös sijoittamalla palvelut paikkoihin, joissa ne ovat hyvin raideliikenteellä saavutettavissa.

Kaupunkibulevardien priorisoinnissa on otettu huomioon se, että valtion liikenneviranomaiset eivät valittaneet Vihdintien ja Tuusulanväylän kaupunkibulevardien yleiskaavaratkaisusta. Näiden suunnittelu ensimmäisessä vaiheessa mahdollistaa kokemuksien keräämisen muiden kaupunkibulevardien jatkosuunnittelua varten. Jokeri 1 liikennehanke on jo nyt etenemässä toteutukseen, eikä sitä ole nostettu suunniteltavien liikennehankkeiden taulukkoon.

Valtion ja seudun liikennehankkeet

Kaupungilla varaudutaan erikseen sovittavalla tavalla valtion ja seudullisten hankkeiden edistämiseen. Kansallisten ja kansainvälisten yhteyksien kehittämiseksi varaudutaan Pisara-rataan ja Lentorataan sekä Tallinnan rautatietunneliin (FinEst Link). Kaupungin katuverkkoa varaudutaan kehittämään pitkällä aikavälillä uusilla autoliikennettä sujuvoittavilla tunneliyhteyksillä Hakamäentien itäpäässä sekä Itäväylän ja Kehä I:n välisellä tunnelilla. Näihin hankkeisiin ei liity merkittävää asuntotuotantoa, mutta ne ovat varauksina tarpeen liikennejärjestelmän sujuvuuden varmistamiseksi. Tunnelit mahdollistaisivat myös maanpäällisen liikenneverkon rauhoittamisen ja siten kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteiden kehittämisen.

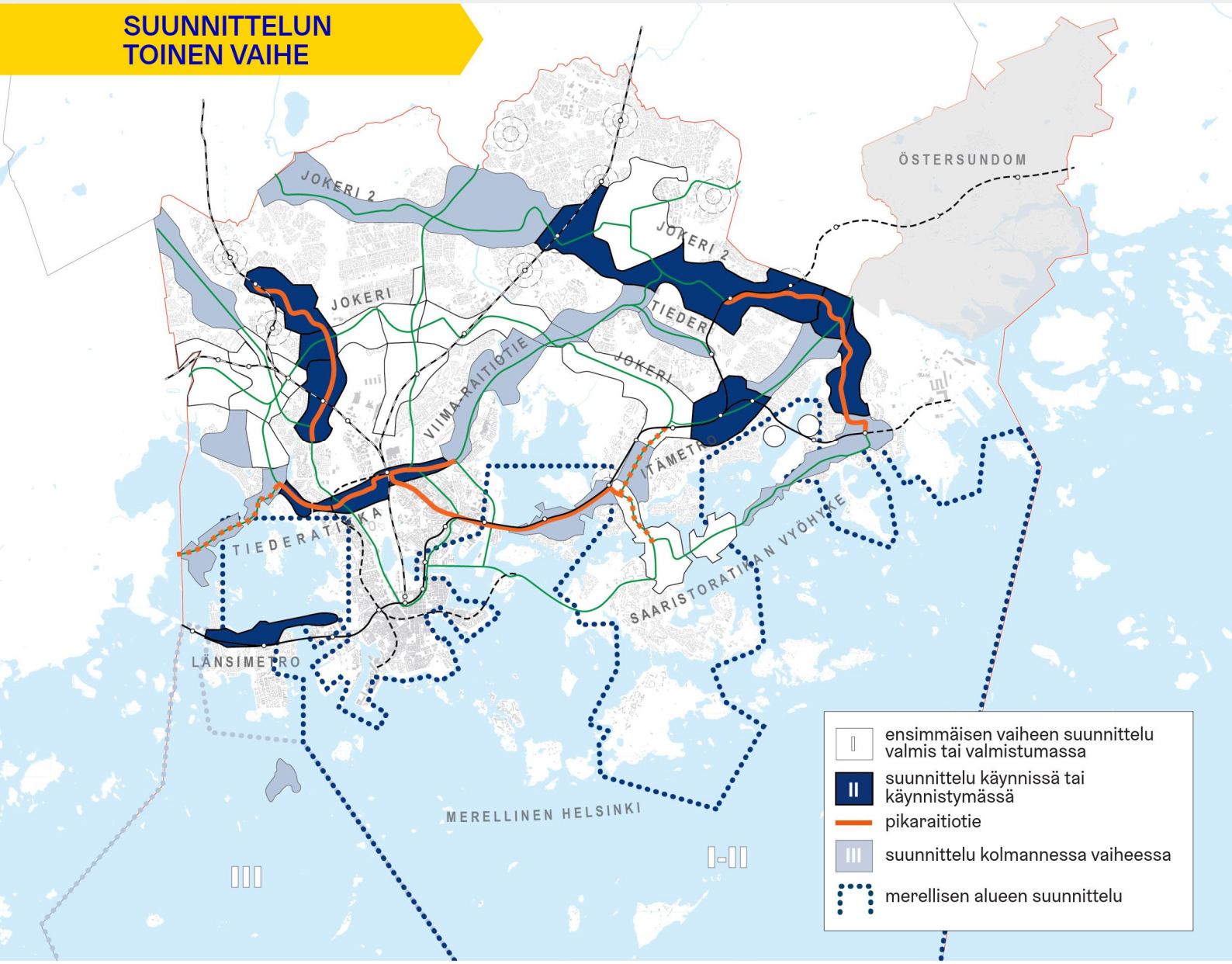
SUUNNITELTAVIEN LIIKENNEHANKKEIDEN TAULUKKO

Liikennehankkeiden tarkemman suunnittelun ajoittuminen. Lisäksi kaupungilla varaudutaan erikseen sovittavalla tavalla valtion ja seudullisten hankkeiden kuten Pisara-radan, Lentoradan, Tallinnan tunnelin, Hakamäentien itäisen tunnelin sekä Itäväylä-Kehä I -tunnelin edistämiseen.

I-vaihe	II-vaihe	III-vaihe
• Vartiosaaren ratikka • Viikin-Malmin ratikka • Vihdintien bulevardi 1. vaihe • Tuusulanväylän bulevardi 1. vaihe • Jokeri 2: Malmi-Kontula • Östersundomin metro • Keskustan maanalainen kokoojakatu • Runkobussilinjaston kehittäminen • Baanaverkon kehittäminen • Kantakaupungin raitioverkon kehittäminen	• Hämeenlinnanväylän bulevardi • Länsiväylän bulevardi • Jokeri 2: Kontula-Vuosaari • Tiederatikka • Jokeri 0 • Laajasalontien ratikka • Hakamäentien läntinen tunneli • Runkobussilinjaston kehittäminen • Baanaverkon kehittäminen	• Vihdintien bulevardin 2. vaihe • Tuusulanväylän bulevardin 2. vaihe • Itäväylän bulevardi • Lahdenväylän bulevardi • Turunväylän bulevardi • Jokeri 2: Malmi-Myyrmäki • Saaristoratikka: Vartiosaari-Vuosaari • Vuosaaren sataman raideliikenteen runkoyhteys • Töölön maanalainen raideliikenteen runkoyhteys

2.2 Toisen vaiheen suunnittelu

Toiseen vaiheeseen on luokiteltu ne alueet, joilla yleiskaavaa toteuttava maankäytön tarkempi suunnittelu ajoittuu toteuttamisen keskipitkälle aikavälille, eli noin vuosille 2030–2040.



Kuva: Kartalle on havainnollistettu tarkemman suunnittelun käynnistämisen painopisteitä yleiskaavan keskipitkällä aikavälillä. Kategorisesta luokittelusta huolimatta on huomattava, että useat alueet limittyvät toisiinsa. Täydennysrakentamisen osuus toteutuksesta on 40 %, painottuen asemanseuduille ja toisen vaiheen painopistealueille sekä kantakaupunkiin.

Kohdealueet

Bulevardikaupunginosista toiseen vaiheeseen sisältyvät Hämeenlinnanbulevardi pikaraitioteineen sekä Länsibulevardi, joka kytkeytyy Koivusaaren ja Lauttasaaren olemassa olevaan rakenteeseen.

Itä-Helsingissä suunnitteluun nousevat keskeisimmät kehittämisalueet kytkeytyvät puolestaan Jokeri 2 -pikaraitiotiehen ja Itäkeskuksen ympäristöön sekä Östersundomin alueeseen. Östersundomin alueen rakentamisen käynnistyminen tulee korostamaan Itäkeskuksen merkitystä Itä-Helsingin keskustana. Koska Östersundomin alueen tarkempi aikataulutus vaatii hyväksytyn yleiskaavan, päästään sen tarkemmat vaikutukset huomioimaan vasta toteuttamisohjelman seuraavaan päivitykseen.

Liikennehankkeet

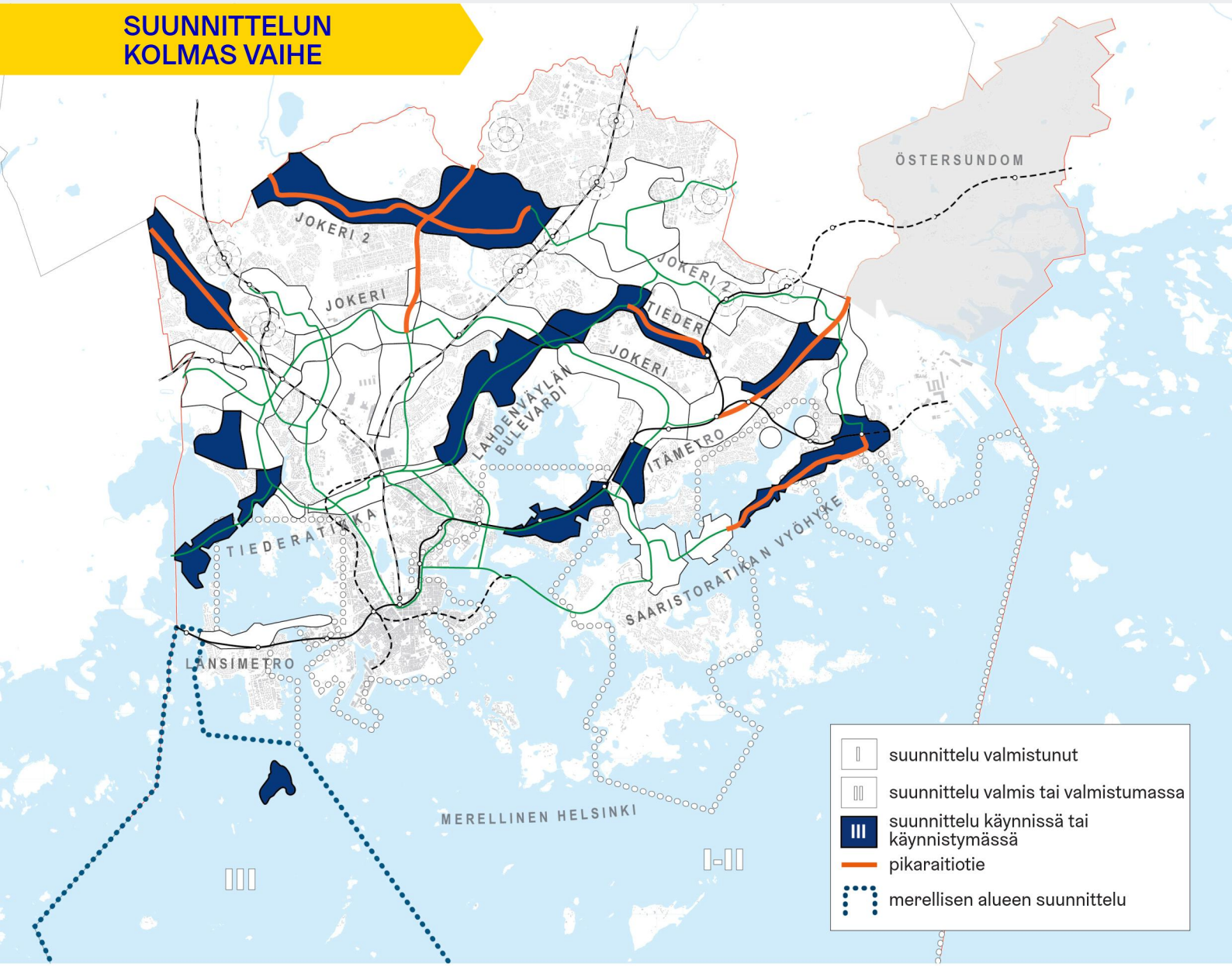
Yleiskaavan tavoitteena on raideliikenteen verkostokaupunki. Jotta verkostomaisuuden tavoite saavutetaan, priorisoidaan suunnitteluun niitä kohteita ja etenkin poikittaisia yhteyksiä, joita kehittämällä verkoston täydentyminen ehyeksi kokonaisuudeksi jatkuu määrätietoisesti.

Keskipitkällä aikavälillä kaupungin eri osia ja säteittäisiä raideyhteyksiä yhdistävien Tiederatikan ja Jokeri 0:n tarkempi suunnittelu alkaa. Jokeri 2 -pikaraitiotie suunnitellaan jatkettavaksi Vuosaareen ja Laajasalontien ratikka suunnitellaan yhdistämään Laajasalon ja sen raitiotien Herttoniemeen sekä Jokeri 0:aan. Hämeenlinnanväylän bulevardikaupunginosan yhteydessä suunnitellaan bulevardin pikaraitiotie. Hämeenlinnanbulevardin ja Länsiväylän bulevardin joukkoliikenteen, autoliikenteen, pyöräliikenteen ja jalankulun järjestelyt suunnitellaan bulevardin maankäyttöön sopiviksi.

Suuriin aluekokonaisuuksiin ja asuntotuotantoon liittyvien liikennehankkeiden lisäksi keskipitkällä aikavälillä voidaan tarpeen mukaan edistää muita, muun muassa autoliikennettä sujuvoittavia hankkeita. Hakamäentien läntisen tunnelin tarkempi suunnittelu käynnistyy ja Östersundomin metro on raskaan raideliikenteen kärkihankkeita. Lisäksi runkobussilinjastoa ja kantakaupungin raitioverkkoa kehitetään ja baanaverkkoa rakennetaan.

2.3 Kolmannessa vaiheessa suunniteltavat alueet

Kolmannessa vaiheessa ovat alueet, joilla yleiskaavaa toteuttava tarkempi maankäytön suunnittelu ajoittuu kaukaisempaan tulevaisuuteen noin vuoden 2040 jälkeen.



Kuva: Kartalle on havainnollistettu arvio kolmannen vaiheen tarkemman suunnittelun käynnistämisen painopisteistä kauempana tulevaisuudessa. Koska toteutumisaikajänteen loppukausi on vaikeasti ennustettavissa, on tähän vaiheeseen esitetty sellaiset alueet, joiden aikatauluttaminen edellyttää joko tietoa aiemmin toteutuneista vaiheista tai tarkempaa yleissuunnittelua ajoituksen tekemiseksi. Kategorisesta luokittelusta huolimatta on myös huomattava, että alueet linkittyvät aiemmissa vaiheissa tehtyihin ratkaisuihin. Paikoin alueet limittyvät myös toisiinsa. Muun muassa Östersundomin alueen rakentaminen on tässä vaiheessa käynnissä. Täydennysrakentamisen osuudet toteutuksesta ovat tämän suunnittelun vaiheessa myös mitä todennäköisemmin muuttuneet.

Kohdealueet

Kolmannessa vaiheessa tarkempaan suunnitteluun tulevat Vihdinbulevardin jatke, Turunbulevardi, Lahdenbulevardi sekä Itäbulevardi ja sen jatke. Eheän raideverkoston täydentävät viimeiset pikaraitioteiden jatkeet ovat suunnittelussa eri puolilla kaupunkia: Vihdin- ja Tuusulanbulevardeilla sekä Itäbulevardin jatkeella. Lisäksi suunnitteluun nostetaan Jokeri 2:n jatke Malmilta länteen sekä Saaristoratikan itäinen pää Vuosaareen. Viikin-Malmin -raitiotien toteuttamiseen liittyen on Lahdenväylään rajautuvien kaupunginosien ja alueiden maankäytössä tarpeen tiivistää jo ennen varsinaisen bulevardin toteutumista.

Kolmanteen vaiheeseen määriteltyjen alueiden aikataulutus sisältää vaikean ennustettavuuden vuoksi epävarmuutta. Tässä vaiheessa on myös tärkeää varmistaa, että Helsingillä on riittävät aluevaraukset pidemmän aikavälin maankäytön tarpeisiin. Erityisesti Östersundomin vaikutus toteutukseen on tässä vaiheessa jo vahvasti tiedossa ja tarkentunut yleiskaavan toteuttamisohjelman päivityksiin.

Liikennehankkeet

Yleiskaavan raideliikenteen verkostokaupungin kannalta toteutuksen viimeiseen vaiheeseen lukeutuvat kohteet, joilla raideverkko täydentyy eheäksi verkostoksi.

Viimeisetkin bulevardit raitioteineen suunnitellaan ja Vihdintien sekä Tuusulanväylän pikaraitioteitä jatketaan Vantaalle saakka. Poikittaiset yhteydet viimeistelevät raideverkon verkostoksi: Saaristoratikka ja Jokeri 2 -pikaraitiotie rakennetaan valmiiksi. Vuosaaren satamaan suuntautuva raideliikenteen runkoyhteys toteutetaan, kun sille on riittävä matkustajakysyntä. Töölön maanalaista raideliikenteen runkoyhteyttä selvitetään kantakaupungin raideverkon nopeuden ja kapasiteetin varmistamiseksi.

2.4 Yleiskaavan toteuttamisohjelma vastaa strategian tavoitteisiin

Työpaikat ovat edellytys Helsingin kasvulle

Kaupunkistrategian tavoitteena on, että yksityisen sektorin työpaikkamäärä kasvaa pitkällä aikavälillä vähintään yhtä nopeasti kuin asukasluku. Yleiskaavan tavoitteena on, että Helsingin työpaikkaomavaraisuus kaupungin kasvaessa säilyisi ja tähän varaudutaan riittävällä määrällä toimitilakaavoja. Toimistotilan käytön tehostumisen myötä tilatarpeen ei nähdä merkittävästi kokonaisuutena kasvavan, mutta uuden tilan kysynnän johdosta toimistorakentamista tarvitaan erityisesti hyvin saavutettaville alueille. Toimitiloja tulee kaavoittaa erityisesti keskeisillä työpaikka-alueilla sekä sekoittuneilla keskustatoimintojen alueilla. Lisäksi kaavoituksessa on huomioitava erilaisten yritysten tarpeet ja tarjottava näihin vastaavia sijoittumismahdollisuuksia. Tämä vahvistaa elinkeinorakenteen monipuolisuutta.

Pasilan ja Kalasataman rakentuminen tarjoaa hyvin mahdollisuuksia lähivuosien toimitilakysynnän tarpeeseen. Lisäksi keskeisillä työpaikka-alueilla Pitäjänmäessä, Herttoniemessä ja Vallilassa on potentiaalia ja mahdollisuuksia toimitilakaavoille. Kantakaupunki säilyttää roolinsa seudun suurimpana työpaikkakeskittymänä tulevaisuudessakin. Elinkeinopolitiikan näkökulmasta yhä kasvava määrä toimitilojen muutoksia asumiseen voi heikentää alueen dynaamisuutta yritys- ja palvelukeskittymänä. Mahdollisuuksia lisätä toimitilaa tällä seudun tuottavimmalla ja yritysten näkökulmasta houkuttelevimmalla alueella ei juurikaan ole, joten riittävä määrä nykyisiä toimitiloja tulee säilyttää tulevaisuuden tarpeisiin.

Kantakaupungin alueella Pasila–Vallila–Kalasatama-akseli on yleiskaavan keskeisiä elinkeinoalueita. Sen kehittämiseen tulee panostaa voimakkaasti. Teollisuuskadun kehittäminen toimitilapainotteisena ja mahdollinen raideyhteys luovat alueesta houkuttelevan kokonaisuuden yhdistämällä alueen keskittymät ja parantamalla niiden saavutettavuutta.

Kaupunkibulevardialueilla ensimmäisessä vaiheessa toteutettavan Vihdinbulevardin maankäytön ja siihen liittyvän pikaraitiotien toteuttaminen tukee Pitäjänmäen työpaikka-alueen ja koko Länsi-Helsingin houkuttelevuutta yritysten sijaintipaikkana. Tuusulanväylän bulevardikaupunginosan eteläisen osan rakentaminen voi tukea Käpylän asemanseudun kehittymistä toimitilakeskittymänä. Tuusulanväylän kaupunkibulevardin rakentaminen yhdistää myös keskustan ja Helsinki-Vantaan lentokentän sekä luo mahdollisuuksia ”Lentokenttäbulevardin” kehittämiseen.

Länsiväylän bulevardin sekoittuneet alueet mahdollistavat toimitilarakentamisen houkuttelevassa sijaintipaikassa ja ne voivat korvata osin Vattuniemen vähenevää toimitilakantaa. Koivusaari voi osaltaan muodostaa vetovoimaisen ja korkeatasoisen toimitilakeskittymän Keilaniemen ja Ruoholahden välissä. Itä-Helsingin käytävä voi kehittyä pitkällä aikavälillä merkittävänä smart and clean -keskittymänä. Itäväylän varressa bulevardisointi ja Herttoniemen työpaikka-alueen raideyhteys parantavat alueen saavutettavuutta ja mahdollistavat työpaikka-alueen kehittymisen.

Toteuttamisohjelman toimitilapotentiaaleja on käsitelty tarkemmin Liitteen I luvussa 2.10 Elinkeinojen edellytykset ja kansainvälinen kilpailukyky. Liiketilapotentiaaleja, erityisesti bulevardikaupunginosien uusia keskeisiä kohteita, on käsitelty Liitteen I luvussa 2.8 Kaupalliset palvelut ja liiketilarakentaminen. Alueiden kaupunkitaloudellista potentiaalia on tarkasteltu Liitteen I luvussa 2.2.

Täydennysrakentamisen merkitys kasvaa

Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelman eli AM-ohjelman mukaan asemakaavoitettavasta asuntorakentamisesta on 40 % täydennysrakentamista, joten se muodostaa erittäin merkittävän osan tulevaisuuden kerrosalatuotannosta. Jatkossa täydennysrakentamisalueet tulee ohjelmoida asemakaavoituksessa nykyistä järjestelmällisemmin.

Täydennysrakentamisen mittaristona toimivien kerrosalatavoitteiden saavuttaminen edellyttää asemakaavoituksen lisäksi matalan kynnyksen rohkeaa, määrätietoista ja pitkäjänteistä työtä sekä laaja-alaista kumppanuutta niin asukkaiden kuin yritysten, isännöitsijöiden, taloyhtiöiden, rakennuttajien, maanomistajien sekä muiden toimijoiden kanssa. Yhteisen päämäärän tulee olla kaikille selkeä.

Mittakaavaltaan suurimpia positiivisia vaikutuksia on odotettavissa hyvien yhteyksien asemanseuduilla, joiden toimijakenttään kuuluvat edellisten lisäksi valtion liikenneratkaisuja määrittävät ja operoivat tahot kuten VR ja Liikennevirasto, useat kaupalliset toimijat, pysäköintiyhtiöitä sekä muita osallisia. Merkittäviä kiinteistö- ja maaomaisuuksia keskeisillä paikoilla hallinnoivat usein myös kaupungin organisaatiota lähellä olevat toimijat. Siksi Helsingin kaupungin omasta omaisuudesta aloitettava uudistus toimii esimerkkinä alueen muille suurille vuokrayhtiöille sekä yksityisille toimijoille.

Tarpeiden eriaikaisuuksiin vastaaminen

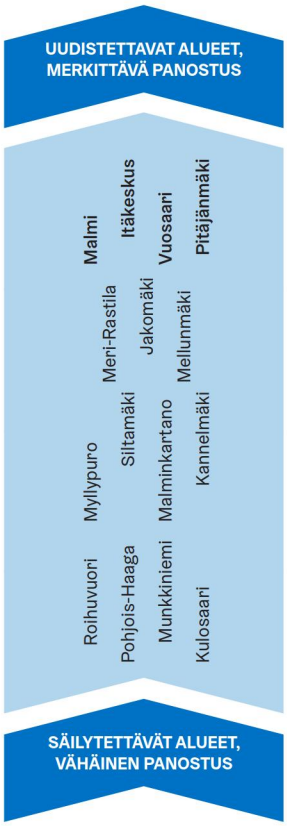
Täydennysrakentamisen perustana ovat niin korjaustarpeet, lähiöuudistus kuin sosioekonomiset tarpeet ja hyvien sijaintien tehokkaampi hyödyntäminen. Täydennysrakentamisen strategisen suunnittelun tulee sisältää myös ketterä reagointikyky vastata hankkeille ominaiseen eriaikaisuuteen. Toimintahalukkuutta ja valmiuksia täydentävään rakentamiseen nousee tarkasti ohjelmoidun asemakaavoituksen ulkopuolelta, usein odottamatta ja yllättäen. Eriaikaisuutta syntyy niin poliittisista linjauksista kuin esimerkiksi bottom-up -tyyppisestä asiakas-, eli asukas- tai asunto-osakeyhtiölähtöisestä tarpeeseen perustuvasta oma-aloitteisuudesta, johon tulee jatkossa kyetä vastaamaan selkeästi ja aiempia käytäntöjä nopeammin.

Kaupunkitasoisen täydennysrakentamiskokonaisuuden viestinnän ja vuorovaikutuksen sekä asiakkuuksien tavoitteellinen suunnittelu ja kokonaishallinta ovat tavoitteiden saavuttamisessa merkittäviä. Motivoinnin ja luottamuksen rakentamisen lisäksi erityisenä viestinnällisenä haasteena on kyky ja nopeus vastata kehittämiseen ryhtyville täydennysrakentamiseen liittyvään juridiikkaan, tontinluovutusehtoihin, maksuihin sekä verovaikutuksiin liittyviin kysymyksiin. Parhaimmillaan kaupungilla on tarjota myös kannustimia. Täydennysrakentamisen fasilitointi tulee siksi toteuttaa jatkossa ”montusta piippuun” -tyyppisenä helposti lähestyttävänä asiantuntijapalveluna, jonka huolella toteutettu palvelumuotoilu keino- ja kannustinvalikoimineen tukee päämäärää ja häivyttää asiakkaalle, eli täydennysrakentamiseen ryhtyvälle, taustalla toimivan, usein monimutkaisena koetun, mutta välttämättömän asiantuntijaorganisaation.

Tavoitellun päämäärän kirkastaminen sekä siihen pääsyn nopeuttaminen edellyttää yhdenmukaisen linjauksen, kattavan täydennysrakentamisen strategisen näkemyksen. Tämän olennaisena osana on täydennysrakentamiselle tyypillisten instrumenttien ja toteutusketjujen selkeyttäminen, mutta myös erilaisten esteiden ja jarruttavien tai sellaisiksi koettujen tekijöiden analysointi, niiden mahdollinen liudentaminen tai poistaminen. Strateginen näkemys ohjaa kaupungin eri toimialojen palveluja sovittamaan yhteen aikataulullisesti ja sisällöllisesti omat toimensa yhteisiin tavoitteisiin. Hyvä ennakkovalmistelu edistää tavoitteiden toteutumista. Hankealueiden kaavaprosessiin kuuluvat täydennysrakennettavien alueiden tyypittely aluekokonaisuuksittain sekä alueelliset suunnitteluperiaatteet ja kehittämissuunnitelmat.

Taulukko. Lähiömuutoksen tyypittelyä suhteessa täydennysrakentamiseen. Kaupungin panostukset ja resurssit kohdistuvat ensisijaisesti alueille, joilla toteutetaan merkittäviä muutoksia. Esimerkkialueet täsmentyvät jatkosuunnittelussa.

Lähiömuutoksen eri kategoriat	Täydennysrakentamisen tavoitteet	Täydennysrakentamisen luonne
Muutos verkostokaupungin keskustaksi	Monipuolinen keskusta omalla identiteetillä	Täydennysrakentaminen on urbaania. Keskustaan voi tulla korkeaa rakentamista. Palvelutarjontaa ja julkisia tiloja voidaan kehittää. Kaupungin toimet yleisillä alueilla merkittäviä
Uudistuva lähiö	Uusi imago, hallintamuotojen tasapaino, massiivinen täydennysrakentaminen	Täydennysrakentamisella luodaan uusi imago. Matalaa vuokratalokantaa ja peruskorjausikään tulevia kiinteistöjä puretaan ja korvataan tehokkaammilla. Hallintamuotojen monipuolisuus tarkistetaan
Lähiöstä 2030-luvun esikaupungiksi	Itsenäisen imagon ja kulttuurin vahvistaminen, nykyisen hengen säilyttäminen ja reipas täydennysrakentaminen, lähiökeskustan uudistaminen	Täydennysrakentamisella luodaan uusi kerros, samalla säilytetään vanhaa. Suurimmat muutokset lähikeskustassa tai kauppakeskuksen alueella. Rakennuskantaa voidaan uudistaa purkamalla
Säilytettävä puutarhalähiö tai esikaupunki	Nykyisen rakentamisen hengen mukainen, säilyttävä korjaus- ja täydennysrakentaminen	Täydennysrakentaminen on pääosin sopeuttavaa ja vähäistä, esimerkkinä lisärakentaminen katoille ja korjausrakentaminen



Tehottomat peruskorjaukset suurennuslasin alle

Parhaita tuloksia käytännön tasolla saadaan kytkemällä kohdealueilla pitkän tähtäimen korjaussuunnitelmat täydennysrakentamiseen ja mahdollisesti vanhan purkamiseen ja uuden rakentamiseen. Erityisen tärkeää tämän huomioiminen on hyvien yhteyksien varsilla, kuten joukkoliikenteen solmukohdissa ja asemanseuduilla. Täydennysrakentamisen osalta jatkossa priorisoidaan saavutettavuudeltaan ja joukkoliikenteen palvelutasoltaan erinomaisia alueita, kuten raskaan raideliikenteen asemanseutuja sekä uusien raideliikennehankkeiden myötä muodostuvia uusia joukkoliikenteen solmukohtia. Yleiskaavan mahdollistaman rakentamistehokkuuden nostamisen lopputuloksena saadaan enemmän asuntoja, monipuolistetaan asuntojen omistusjakaumaa ja edistetään aiempaa laadukkaamman ympäristön syntyä, verrattuna siihen, että vanha maankäytön tehokkuuden ja energiatalouden kannalta heikko rakennuskanta peruskorjataan lähes uudisrakentamisen kustannuksilla.

Kielteinen eriarvoistumiskehys torjutaan

Kaupunkien asukkaiden todellisuuden eriytyminen on maailmalla yksi suurimmista kaupunkien haasteista. Kaupunginosien eriytyminen tulotason ja hyvinvoinnin osalta otetaan Helsingissä vakavasti. Sosiaalisen tasapainon kannalta katsottuna on jo uuden yleiskaavan toteuttamisen suunnittelun ensimmäisessä vaiheessa tärkeää kehittää nykyistä esikaupunkivyöhykettä painottaen alueita, joilla kielteistä polarisoitumiskehitystä on havaittavissa. Sekä Itä-Helsingin metrovyöhykkeen että junaratojen varsilla ja asemanseuduilla on alueita, joissa tiivistäminen, omistusasuntokannan kasvattaminen sekä julkisen ympäristön parantaminen tuovat toivottua imagon nostoa.

Strategian ja AM-ohjelman tavoitteiden toteutumista tulee edistää myös niillä alueilla, joilla on suhteellisesti muita alueita enemmän omistusasuntoja, ja joiden sosiaalinen tasapaino kestää lukumääräisesti aiempaa enemmän myös tuettua asuntotuotantoa. Tällaisia ovat esikaupunkivyöhykkeen pientaloalueet sekä lähellä rantoja ja kantakaupunkia olevat kerrostaloalueet. Pientaloalueilla keinoina ovat tonttitehokkuuden nostaminen ja uusien asuntotyyppien kokeilut, sekä pientaloalueiden reunoille sijoittuvien asemanseutujen tiivistäminen.

Uusien, laajojen projektialueiden nopea kaavoitus on sosiaalisesta näkökulmasta kannattavaa, koska näille alueille saadaan kerralla kokonaan uutta rakennetta: lisää asuntoja ja korkealaatuista ympäristöä sekä hyvät joukkoliikenneyhteydet muine asumista tukevine palveluineen. Välilliset vaikutukset ulottuvat projektialueita laajemmalle alueelle.

Malmin lentokentän rakentaminen uudeksi hyvin saavutettavaksi ja viihtyisäksi asuinalueeksi tuo koko koilliseen Helsinkiin toivottua uudistusta. Lentokentän alueen uusi kaupunginosa mahdollistaa monipuolisen asuntotarjonnan lisäksi hyvät palvelut ja liikenneyhteydet, kuten raitiotieyhteyden Latokartanon ja Viikin kautta kantakaupunkiin. Lentoaseman välittömässä läheisyydessä olevien alueiden kaupunkirakenne eheytyy Jakomäen, Alppikylän ja Malmin keskustan sekä Tapanilan välillä. Tasapainoinen kehitys mahdollistuu, kun uudistetaan myös Malmin kaupunginosakeskustaa samanaikaisesti uuden alueen rakentamisen kanssa.

Puotilanrannan ja Rastilan leirintäalueen kaavoitus merelliseksi ja houkuttelevaksi asuinalueeksi tuo Itä-Helsinkiin toivottua imagon nostoa sekä asuntokannan monipuolistumista ja luo jatkumoa tiiviille kaupunkirakenteelle Itäkeskuksesta Vuosaaren keskustaan.

Modernia ilmastovastuuta toteutetaan kaikilla alueilla

Jokainen toteuttamisohjelman alue pienemmistä kokonaisuuksista kokonaisiin kaupunginosiin on mahdollista määrittää toteutettavaksi uusimmalla ympäristöystävällisellä ja älykkäällä tekniikalla. Alueellinen resurssitehokkuus ja energiaomavaraisuus tulee selvittää jo toteuttamisohjelman ensimmäisessä vaiheessa suunniteltavilla alueilla, jotta strategiassa aikaistettu tavoite olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2035 voi toteutua.

Kunnianhimoisina toiminta-alustoina ilmastonmuutoksen torjumisessa ovat erityisesti uudet aluekokonaisuudet, jotka profiloituvat uusiutuvaan paikalliseen energiantuotantoon ja energiatehokkuuteen. Näitä ovat myös ensimmäisen vaiheen hankkeet Vihdintien ja Tuusulanväylän bulevardisointi, Viima-raitiotiekäytävän varret Malmin lentokentän ja Viikin alueineen sekä liikenteen ja liikennejärjestelmän ratkaisut. Nämä kaikki ovat toteutusalustoja energiatehokkuuden, kiertotalouden ja digitalisaation innovaatioille. Paikallisesti ilmastovastuullinen energiatehokkuusohjaus koskee myös täydennysrakentamisen suunnittelua. Energiaratkaisujen rinnalla hyödynnetään määrätietoisesti myös muuta ilmastonmuutoksen torjunnan keinovalikoimaa aina lähipalveluista hulevesiratkaisuihin sekä luonnonhoitoon.

Virkistys- ja viheralueiden riittävyys turvataan

Toteuttamisohjelman kohteiden suunnittelussa varaudutaan uusiin puistoivestointeihin, viherverkoston kehittämiseen ja puistojen ylläpidon parantamiseen. Lisääntyvä puistojen käyttäjämäärä edellyttää puistoalueiden laadun parantamista. Rakentamis- ja viherhankkeet kytketään yhteen. Suunnittelualueet tulee rajata siten, että tarpeelliset laajemmat viherverkoston parantamishankkeet mahdollistuvat kaavoitushankkeen yhteydessä. Kaavoitushankkeisiin liitetään viherverkostotarkastelut, jotta virkistyspalvelut ja ekologiset verkostot voidaan toteuttaa. Kaupunkistrategian mukaisesti kaupunkiympäristöä sekä liikunta- ja kulttuuritarjontaa kehitetään tasapuolisesti eri kaupunginosissa siten, että ympäristö kannustaa liikkumiseen ja terveelliseen elämäntapaan. Virkistys- ja vapaa-ajan palveluiden kehittämisen lähtökohtana on kasvavan asukasmäärän virkistyspalvelutason säilyttäminen ja kehittäminen tiivistyvässä kaupunkirakenteessa.

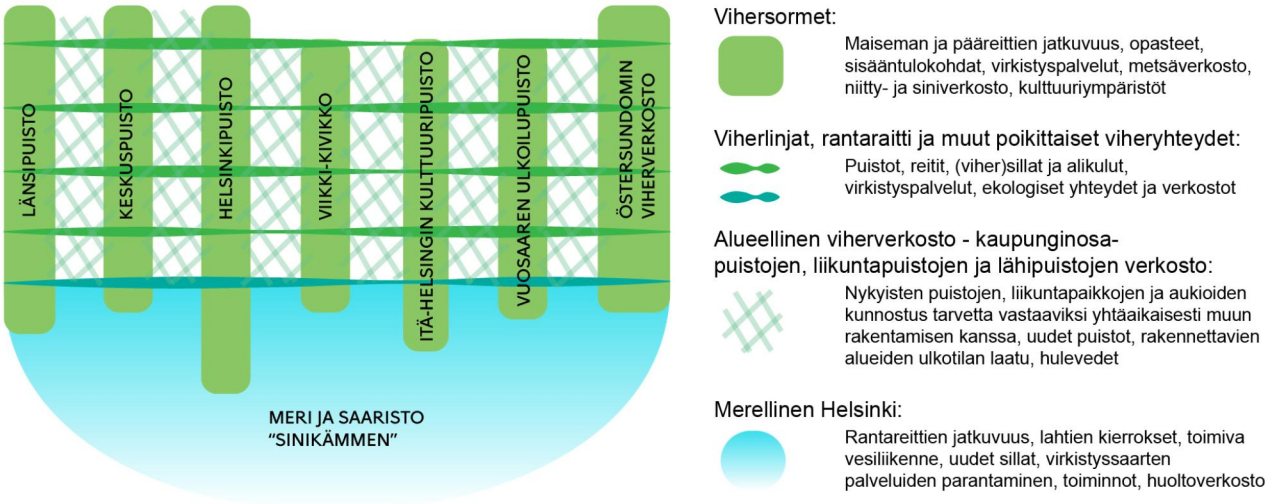
Asemakaavoissa sovitetaan yhteen viher- ja kaupunkirakenne ja turvataan viheralueiden riittävyys, viihtyisyys, jatkuvuus ja saavutettavuus. Virkistysverkostoon liittyvät investoinnit ja toteutus kytketään kiinteästi muun kaupunkirakenteen toteuttamiseen. Toteutuksen tavoitteena on rakentamisen, puistojen ja muiden julkisten ulkotilojen sekä virkistysyhteyksien toteuttamisen samanaikaisuus ja hyvä laatu. Myös liikunta- ja vapaa-ajan palveluiden toteuttaminen kytketään mukaan suunnitteluun.

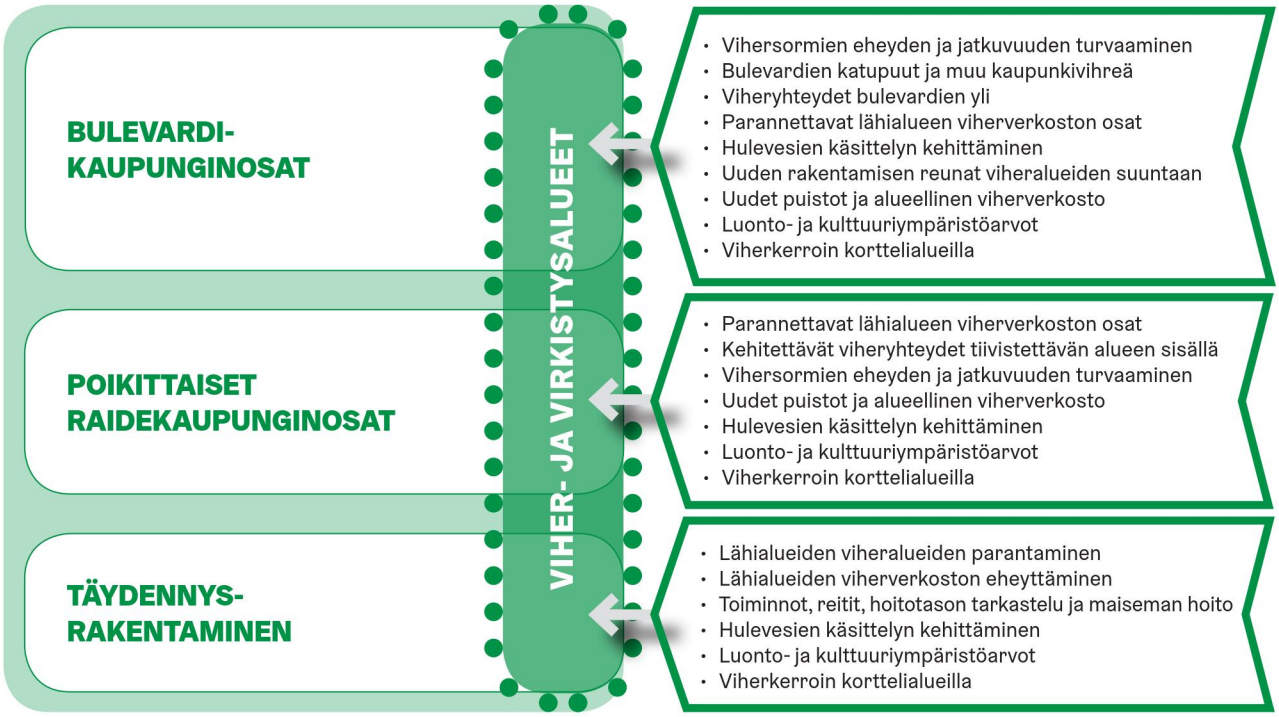
Toteuttamisohjelman pohjaksi tehdyn Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelman (VISTRA II) mukaan tyypillisimpiä rakentamisalueisiin liittyviä viheralueiden kehittämiskohteita ovat uusien puistojen rakentaminen ja vanhojen kunnostaminen, laajojen viheralueiden ja reitistöjen kehittäminen, raitiotie- ja bulevardikaupunginosien virkistysyhteyksien jatkuvuuden turvaaminen tarvittaessa vihersilloin ja alituksin, katupuu- ja muut istutukset, hulevesijärjestelyt sekä arvokohteiden ylläpito ja mahdollisesti luontoarvojen ennallistamistoimet.

Viherverkoston jatkuvuuden ja saavutettavuuden kannalta on tärkeää kehittää vihersormien laajoja virkistyskokonaisuuksia, poikittaisia viheryhteyksiä, metsä-, niitty- ja siniverkostoa, rantareittiä, paikallisia virkistysalueita sekä merellisen ympäristön palveluita ja kulttuuriympäristöjä. Nämä viher- ja virkistysverkoston kehittämistoimenpiteet ovat pohjana myös Kansallinen kaupunkipuisto -hankkeen perustamisselvitykselle, joka on tarkoitus tuoda kaupunginvaltuuston käsittelyyn kuluvan valtuustokauden aikana.

Metsäverkostoa kehitetään osana virkistysverkostoa. Metsäverkosto koostuu suojeltavista metsäalueista, virkistysmetsistä, katupuu- ja muista istutuksista sekä puistoista. Olemassa olevaan metsäverkostoon liittyvässä kaavoituksessa ja hoidossa otetaan huomioon suojeluarvot, luonnon monimuotoisuus, ekologinen kytkeytyneisyys, kulttuuriympäristön ja maiseman arvot sekä virkistyskäytön tarpeet. Katkonaisten metsäverkostoyhteyksien ekologista laatua

Kuva: Viher- ja virkistysverkoston kehittämisen painopisteet.





Kuva: Uusien rakentamisalueiden viherverkoston kehittämistarpeita.

kehitetään rakennetuissa viherympäristöissä. Yhteyksiä parannetaan esimerkiksi jalankulku- ja polkupyöräyhteyksien istutuksilla, puistoketjuilla, katupuu- ja muilla istutuksilla tai pihojen kasvillisuudella. Tarvittaessa rakennetaan vihersiltoja ja alituksia tai tehdään tarvittavia muita viherverkostoa eheyttäviä toimenpiteitä.

Kaupunkiluonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemipalvelujen kehittäminen sekä tonttien vihertehokkuus ovat toimenpiteitä, joilla saavutetaan jatkossa muun muassa terveyshyötyjä. Kaupungin uudessa hulevesiohjelmassa tavoitteena on hulevesien hallinta vesien syntypaikalla viivyttämällä ja imeyttämällä ja pyrkimällä hyödyntämään hulevesiä osana viherrakennetta. Viherkerroinmenetelmää käyttämällä voidaan asettaa tavoitteita tiiviin kaupunkirakenteen korttelialueiden viherrakentamiselle.

Helsinki avautuu merelle

Merellisten alueiden toimintaa ja maankäyttöä suunnitellaan kaupunkistrategian mukaisesti hallittuna kokonaisuutena. Kehittäminen aloitetaan niistä Helsingin edustan saariston ja itäisen saariston kohteista, joissa on parhaat valmiudet yleiskaavan tavoitteiden mukaiseen toteuttamiseen.

Merellisten alueiden kehittämisen tavoitteena on entistä helpompi pääsy rannoille ja saarille, virkistyskäyttömahdollisuuksien ja vesiliikenneyhteyksien parantaminen sekä saariston huollon ja teknisen infrastruktuurin toimivuus. Tavoitteena on myös mahdollistaa rannoilla monipuolisesti erilaisia palveluita ja toimintaa, kuten matkailua ja kulttuuria. Suunnitelman keskeistä sisältöä ovat erilaisten verkostojen tunnistaminen ja suunnitteleminen. Rantojen ja saariston suunnittelu toteutetaan Itämeren ja saariston herkän luonnon ehdoilla sekä tiiviissä vuoropuhelussa merellisten toimijoiden kanssa. Saarten avaaminen suunnitellaan vaiheittain olemassa olevia valmiuksia hyödyntäen.

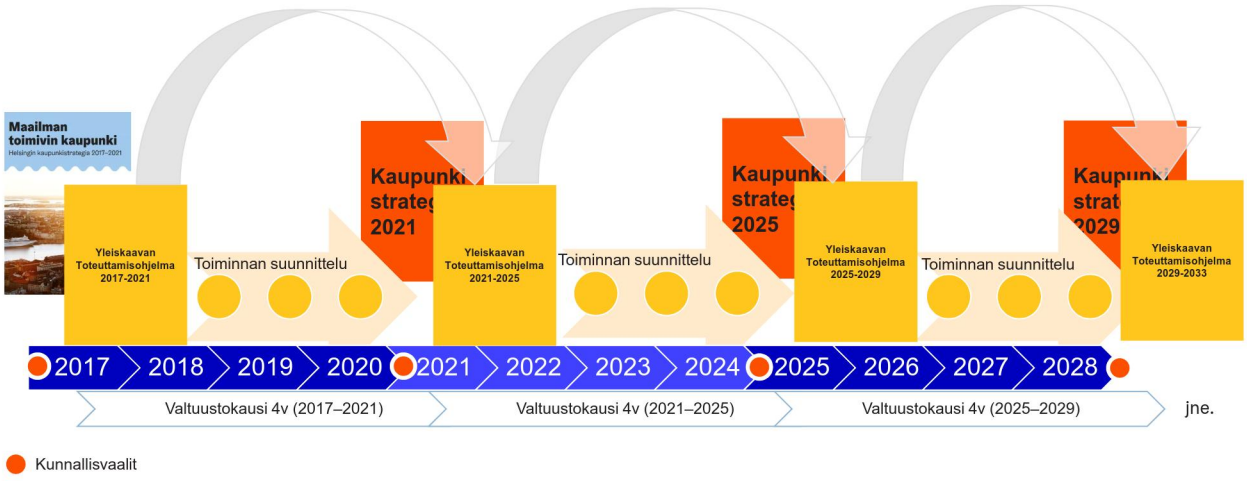
3. Toteuttamisohjelma rytmittyy kaupungin suunnitteluun

Yleiskaavan toteuttamisohjelma vahvistaa kaupungin kasvun edellytyksiä. Toteuttamisohjelma tukee Helsingin kaupunkistrategian, talouden, asuntotuotantotavoitteiden, elinkeinoelämän ja palveluverkon kehittämisen sekä kestäviin liikkumismuotoihin siirtymisen tavoitteita, ja on omalta osaltaan varmistamassa päätettyjen ohjelmien toteutumisen edellytyksiä. Yleiskaavan toteuttamisohjelma asemoituu kaupungin muuhun suunnittelujärjestelmään strategisen tason ohjelmien ja tarkemman maankäytön suunnittelun välimaastoon.

Yleiskaavan toteuttamisohjelman päivittäminen rytmittyy aikataulullisesti valtuustokausien ja Helsingin kaupunkistrategian aikatauluun ja päivitetään 4-vuotiskausittain. Toteuttamisohjelmaa päivitetään kaupunkistrategian laatimisen yhteydessä mahdollistamaan kaupungin pitemmän aikavälin kehitys. Toteuttamisohjelma antaa suuntaviivoja siitä, mihin kaupunkia tulevaisuudessa voisi rakentaa varmistaen ko. alueiden kaavallisten edellytysten edistämisen asemakaavoituksessa. Näistä mahdollisuuksista tarkentuu valtuustokausittain laadittavan kaupunkistrategian ja AM-ohjelman perusteella asuntotuotanto-, elinkeino- ym. strategisten tavoitteiden ja taloudellisten mahdollisuuksien mukaisesti kulloinkin tarkoituksenmukaisimmat alueet varsinaiseen rakentamiseen. Siten toteuttamisohjelma eroaa kaupungin muun toiminnan ja talouden sekä asuntotuotannon ohjelmoinnin suunnittelujärjestelmästä aikaperspektiivinsä vuoksi.

Yleiskaavan toteutumisen seuranta järjestetään vuosittain toimialan toiminnansuunnittelun yhteydessä seuraamalla asemakaavoituksen etenemistä. Toteuttamisohjelman sisältöön vaikuttavat keskeisesti Helsingin kaupunkistrategia, AM-ohjelma, kaupungin investointiohjelma sekä seudulliset MAL-sopimuskausitavoitteet.

Kuva: Yleiskaavan toteuttamisohjelma päivitetään neljän vuoden välein rytmittyen kaupungin keskeisiin ohjelmiin ja toimintoihin.



3.1 Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021

Kaupungin tulevaisuuden suuntaviivoja määrittävä vuosien 2017–2021 strategia, Maailman toimivin kaupunki, linjaa toimialojen, liikelaitosten ja konserniyhteisöjen toimintaa. Siinä esitetään kaupungin keskeiset tavoitteet ja kehittämiskohteet sekä tärkeimmät toimenpiteet valtuustokaudelle. Yleiskaavan toteuttamisohjelmaluonnos on antanut uuden strategian valmisteluun tietoa maankäytön pitkän aikavälin suunnittelun näkökulmasta. Yleiskaavan toteuttamisohjelmaehdotus on myös tarkistettu vastaamaan uuden strategian tavoitteita. Strategia hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 27.9.2017.

* *Lisätietoa: Kaupunkistrategiasta 2017–2021*

3.2 Investoinnit ja talous

Kaupungin talousarvioon ja taloussuunnitelmaan sisältyy liitteenä myös 10-vuotinen investointiohjelma, jossa esitetyt taloussuunnitelmakauden jälkeiset investoinnit ovat alustavia.

Yleiskaavan toteuttamisohjelman rakentamismahdollisuudet sijoittuvat pääasiallisesti 10-vuotisen ohjelmakauden jälkeiselle ajalle. Siten toteuttamisohjelma ei suoraan toimi 10-vuotisen investointiohjelman lähtötietona, mutta tuo pitemmän aikavälin investointitarpeita näkyviksi.

Investointiohjelmassa on esitetty mm. esirakentamiseen, katuihin ja liikenneväyliin, talonrakentamiseen sekä HKL-liikelaitoksen investointeihin alustavasti ohjelmoidut määrärahat. Investointien kokonaistaso on määritetty kaupungin tasapainoisen talouskehityksen pohjalta. 10-vuotisessa investointiohjelmassa on sovitettu yhteen kaupungin erilaisten tavoitteiden perusteella muodostuneet investointitarpeet. Investointiohjelman avulla rytmitetään mm. suurien aluerakentamiskohteiden sekä liikenne- ja talonrakennushankkeiden vaatimat investointitarpeet seuraaville kymmenelle vuodelle. Samalla huomioidaan myös hankkeiden pitkälle aikavälille ulottuvat käyttötalousvaikutukset.

Toteuttamisohjelman tuottaman tiedon avulla on mahdollista yhteistyössä rytmittää 10-vuotiskauden jälkeisen rakennustuotannon edellyttämää asemakaavoitusta siten, että kaupungin tavoitteiden kannalta edullisimpien alueiden suunnittelu voidaan priorisoida.

3.3 Asuntotuotannon tavoitteet

Toteuttamisohjelman tuottaman tiedon avulla on mahdollista yhteistyössä rytmittää 10-vuotiskauden jälkeisen rakennustuotannon edellyttämää asemakaavoitusta siten, että kaupunkistrategian asuntotuotantotavoitteet on mahdollista saavuttaa myös tulevaisuudessa. Helsinkiin rakentuvien uusien aluekokonaisuuksien ohella tehostetaan täydennysrakentamista. AM-ohjelman keskeisimmät tavoitteet kaavoituksen ja maankäytön kannalta ovat asuntotuotanto-, asemakaavoitus- ja täydennysrakentamistavoitteet sekä täydennysrakentamisalueen asemakaavoituksen nykyistä järjestelmällisempi ohjelmointi. Yleiskaavan toteuttamisohjelma edesauttaa sekä asuntotuotannon että suunnittelun ohjelmoinnin tavoitteiden toteutumista.

Kaupunginvaltuuston 22.6.2016 hyväksymässä Helsingin kaupunginkanslian laatimassa Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelmassa eli AM-ohjelmassa määritellään tavoitteet mm. maapolitiikalle, kaavoitukselle, tontinluovutukselle, asuntotuotannon määrälle ja monimuotoisuudelle, asuntotuotannon hallinta- ja rahoitusmuodon mukaiselle rakentamiselle sekä erityisryhmien asumisen järjestämiselle.

Tavoitteet ovat täsmentyneet 27.9.2017 valtuustopäätöksellä hyväksytyn Kaupunkistrategian myötä siten, että tavoitteeksi on asetettu rakentaa vuosittain 6 000 asuntoa valtuustokauden alussa (2017–2018) ja 7 000 asuntoa valtuustokauden jälkipuoliskolla (2019–2021). Asuntotuotannon edellytyksistä huolehditaan kaavoittamalla vuosittain 600 000–700 000 kerrosneliömetriä asuinkerrosalaa ja luovuttamalla riittävä määrä tontteja. Asuntorakentamisesta 40 % toteutetaan täydennysrakentamisena. Lisäksi asemakaavavarannon tulee mahdollistaa vähintään viiden vuoden asuntotuotanto.

* *Lisätietoa: AM-ohjelma*

* *Lisätietoa-linkit ovat aktiivisia verkkojulkaisuja*

3.4 Helsingin yleiskaavat

Yleiskaava

Yleiskaava, Helsingin kaupunkikaava, on pitkän aikavälin maankäyttöä ohjaava kaava ja tämän toteuttamisohjelman perusta. Kaavadokumentti on strateginen. Se näyttää selkeästi ja vahvasti kaupungin kehittämisen painopisteet. Helsinki on vuonna 2050 raideliikenteen verkostokaupunki, jolla on vahva, nykyistä laajempi pääkeskus. Kaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 26.10.2016. Yleiskaava ei ole vielä lainvoimainen.

* *Lisätietoa: Tarkistettu yleiskaavan selostus*

* *Lisätietoa: Tarkistetun yleiskaavaehdotuksen kaavakartta*

Östersundomin yleiskaava

Östersundomissa Helsinki, Vantaa ja Sipoo valmistelevat kuntien yhteistä yleiskaavaa. Strategisena kehittämishankkeena se avaa pääkaupunkiseudulle tulevaisuuden kasvusuunnan itään, ja sitoo seudun asuntorakentamista tiiviiksi kokonaisuudeksi vaihtoehtona rakenteen ei-toivotulle hajaantumiselle. Koska Östersundomissa ei ole hyväksyttyä yleiskaavaa, sitä ei tässä vaiheessa käsitellä toteuttamisohjelman osana. Olemassa olevaan suunnitteluaineistoon perustunut Östersundomin väestöarvio on huomioitu Helsingin uuden yleiskaavan väestö- ja työpaikka-arvioita laskettaessa koko Helsingin osalta vuoteen 2050. Östersundomin toteuttamisen ohjelmointi edellyttää Östersundomin yleiskaavan hyväksymistä ja jatkuu kuntien yhteisvalmistelussa.

* *Lisätietoa: Östersundomin yhteisen yleiskaavan suunnittelusta*

Maanalainen yleiskaava

Helsingin maanalaista yleiskaavaa muutetaan. Voimassa olevan vuonna 2011 lainvoiman saaneen maanalaisen yleiskaavan uusiminen on tarpeen, sillä osa siinä esitetyistä varauksista on jo vanhentunut. Lisäksi on tullut uusia maanalaisia tilavarauksia. Uudessa kaavassa varaudutaan tuleviin maanalaisen toimintojen tarpeisiin ja kallioperän suunnitelmalliseen hyödyntämiseen merkittävimmät maanalaiset tilavaraukset sisältäen.

Maanalainen yleiskaava turvaa tilavaraukset yhteiskunnalle elintärkeille uusille hankkeille jo rakennetut tilat huomioiden. Suunnittelualueena on Helsingin kaupungin hallinnollinen alue; kaavamuutoksessa on mukana myös nykyisestä kaavasta puuttuva Östersundomin alue.

Uudessa maanalaisessa yleiskaavassa varaudutaan mm. Helsingin uuden yleiskaavan, Kaupunkikaavan, ja valmisteilla olevan Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan tuomiin tiivistyvän kaupunkirakenteen, kaupallisten toimintojen, liikkumismuotojen kehittymisen ja energiatarpeiden edellyttämiin maanalaisiin tilatarpeiden muutoksiin. Lähtökohtana kaavan valmistelussa on mm. maanalaisten tilojen turvallisuuden varmistaminen rakentamisen ja käytön aikana sekä yhteistyö maanalaisten tilojen ja tilavarausten haltijoiden sekä eri viranomaistahojen kanssa.

Nykyisin Helsingissä on yli 400 maanalaista tilaa. Maanalaisten tilojen varaussuunnitelmaa ylläpidetään kaupunkiympäristön maankäytön yleissuunnittelun teknistaloudellisessa suunnitteluyksikössä.

* *Lisätietoa: Maanalaisen yleiskaavan suunnitteluperiaatteet*

* *Lisätietoa: Maanalaisen yleiskaavan 2011 materiaali*

3.5 Seudun ja maakunnan suunnittelu

Kaupunki pyrkii yleisen ymmärryksen lisäämiseen maan ainoan metropolin erityisestä luonteesta. Yleiskaavan toteuttamisohjelman kautta muodostetaan osaltaan myös Helsingin kantaa seudun MAL-suunnitteluun ja maakuntakaavoitukseen toimivana ja pitkäjänteisenä vuorovaikutteisena yhteistyönä.

Helsingin seudun kuntien sekä valtion välisessä MAL-sopimuksessa vuosille 2016–2019 on sovittu sekä asuntotuotannon että asemakaavoitettavan asuntokerrosalan kuntakohtaisista tavoitemääristä. Osapuolten yhteisenä tavoitteena koko sopimuskaudeksi on 60 000 asunnon rakentaminen Helsingin seudulla siten, että asuntotuotanto on yhteensä 13 500 asuntoa vuonna 2016 ja kasvaa vuosittain 1000 asunnolla ollen vuonna 2019 yhteensä 16 500 asun-

* *Lisätietoa-linkit ovat aktiivisia verkkojulkaisuja*

toa. Helsinki on sitoutunut toteuttamaan 24 000 asuntoa sopimuskaudella. Sopimuksessa todettiin myös, että seudulla jatketaan maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelua edellisten sopimusten pohjalta.

Seudulla käynnissä olevan MAL 2019 -suunnittelukierroksen tavoitteena on päivittää, syventää sekä konkretisoida olemassa olevia MAL-suunnitelmia. Edellisellä kierroksella seudulla laadittiin erilliset seudulliset liikennejärjestelmäsuunnitelma, maankäyttösuunnitelma sekä asuntotuotanto-ohjelma. Parhaillaan laadittavaan yhteiseen MAL-suunnitelmaan yhteensovitetaan seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kannalta keskeiset linjaukset ja toimenpiteet.

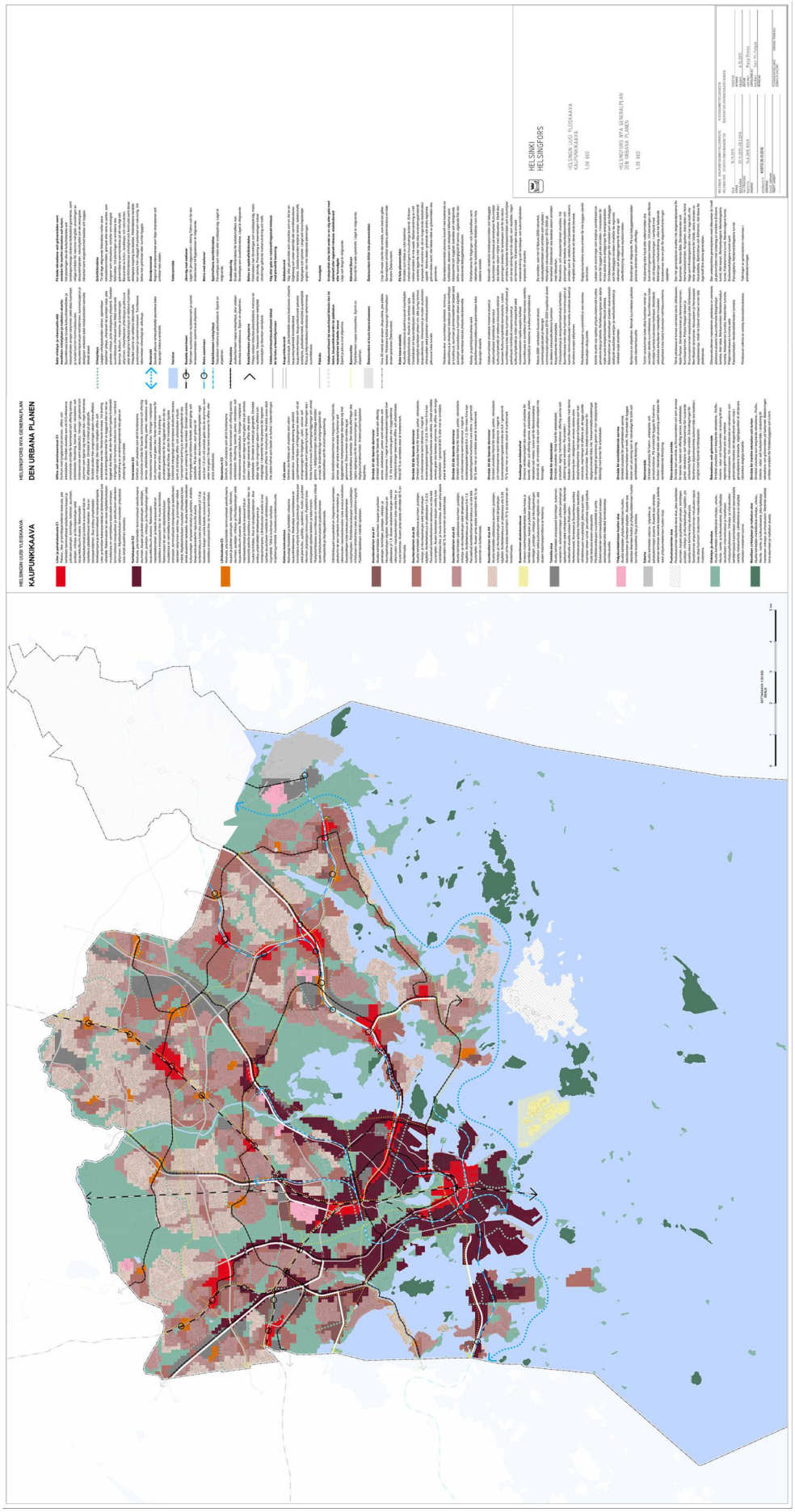
Valmisteilla on myös kokonaismaakuntakaava, Uusimaa-kaava 2050. Kaksiportainen Uusimaa-kaava tulee kattamaan koko Uudenmaan maakunnan alueen ja sen aikatähtäin on vuodessa 2050. Kaava kokoaa yhteen kaikki maankäytön keskeiset teemat. Joustava kaksiportainen kaava tulee olemaan entistä strategisempi ja joustavampi, mutta samalla myös fokusoidumpi. Rakennekaavassa tunnistetaan valtakunnallisten intressien ja seudun kehittymisen kannalta välttämättömät tekijät ja ratkaistaan vain ne. Seutujen vaihekaavat puolestaan vastaavat Uudenmaan osa-alueiden erilaisiin tarpeisiin.

* *Lisätietoa: MAL-työstä*

* *Lisätietoa: Maakuntakaavasta*

* *Lisätietoa-linkit ovat aktiivisia verkkojulkaisuja*

LIITE Yleiskaavakartta / Kaupunkikaava



Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.

www.hel.fi/kaupunkiymparisto