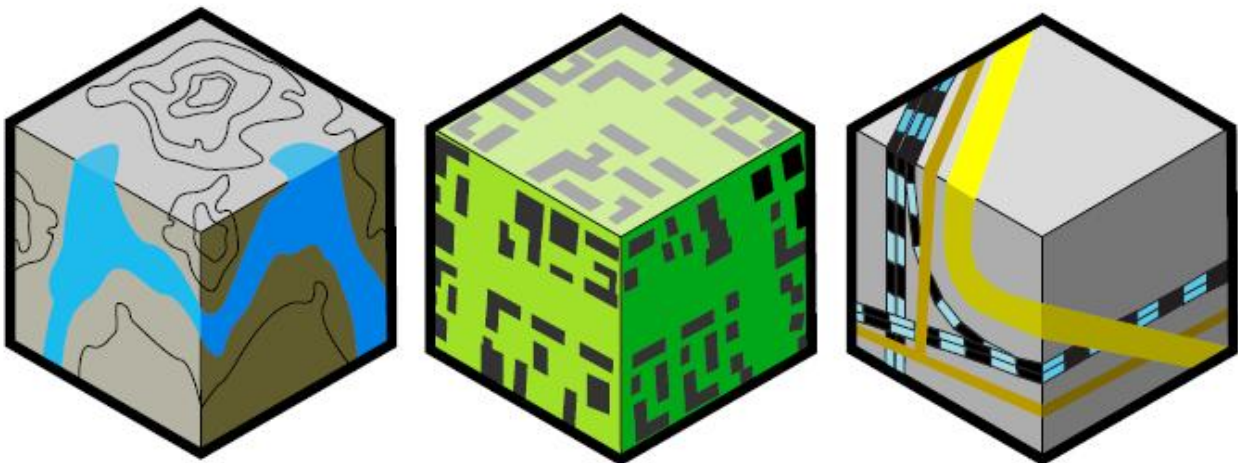




|| HELSINGIN SEUDUN  
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

# HELSINGIN SEUDUN MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA 2050



LUONNOS  
Tarkistettu 23.9.2014



**HELSINGIN SEUDUN  
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA**

MAL neuvottelukunta 23.9.2014

Helsingin seudun kuntajohtajakokous 2.10.2014

Helsingin seudun yhteistyökokous 14.10.2014



## Esipuhe

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050-luonnos (MASU 2050) perustuu kuntien ja valtion yhteisesti sopimaan maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimukseen 2012–2015.

MASU 2050 ja Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2015-luonnoksen (HLJ 2015) maankäyttöä koskevaa osa on rakennettu tiiviissä yhteistyössä seudun kuntien, Uudenmaan liiton ja HSL:n kanssa. Työssä on hyödynnetty sekä edellä mainittujen tahojen, että HSY:n tietoaaineistoja.

Yhtäaikaisesti seudulla on käynnissä useita yleiskaavaprosesseja, Uudenmaan neljännen vaihemaakuntakaavan laadinta sekä nyt käsillä olevat yhteiset maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelutyöt. Töiden laadinnassa on otettu merkittäviä harppauksia näiden eri suunnittelutasojen ja instrumenttien yhteen sovittamisessa ja keskinäisessä vuoropuhelussa.

MASU 2050 pyrkii määrittämään seudullisen maankäytön tahtotilan ja tuottamaan tarpeellista taustatietoa paitsi HLJ 2015 -luonnoksen ja Helsingin seudun asuntostrategian 2025 valmisteluun, myös maakuntakaavan laadintaan. Maakuntakaavan ja kuntien yleiskaavatöiden kautta voidaan seudulla yhteisesti merkittäviksi koettuja maankäytön linjauksia tuoda juridiseen kaavaprosessiin.

Tässä raportissa esitellään MASU 2050. Lyhemmän aikavälin 2016–2025 toteutus suunnitelma esitetään osana Helsingin seudun asuntostrategia 2025-luonnosta. Liikennettä ja siihen kohdistuvia investointeja koskevat asiat on esitetty osana HLJ 2015-luonnosta.

Rikhard Manninen  
yleiskaavapäällikkö, Helsinki  
Maankäyttöryhmän puheenjohtaja

Merja Vikman-Kanerva  
maankäyttöjohtaja, Kerava  
Maankäyttöryhmän varapuheenjohtaja



## Sisällys

Esipuhe.....	2
Suunnitteluprosessi .....	4
Suunnitelman taustalla olevat päätökset, oletukset ja periaatteet.....	5
MAL-visio.....	5
Yhteiset MAL-tavoitteet.....	5
Väestö- ja työpaikkaprojektiot.....	6
Periaatteena nykyisen rakenteen täydentäminen ja kehittäminen .....	6
Kriteerit ja mittarit.....	7
Maankäyttösuunnitelman keskeiset kriteerit .....	7
Erityisen hyvät alueet .....	8
Suunnittelua tarkentavat kriteerit .....	9
MASU 2050 maankäyttövyöhykkeet .....	9
Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016–2050 .....	11
Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025–2050 ..	11
Mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen.....	12
Kuntien muut kehittämisalueet 2016–2050.....	12
Seudulliset teollisuus, varasto ja logistiikkakeskittymät .....	12
Vyöhykkeiden ulkopuoliset alueet.....	12
Toteuttamispolku .....	13
Toteuttaminen 2016–2025 .....	13
Toteuttaminen 2025–2040 .....	13
Toteuttaminen 2040–2050 .....	13
Seudun omat keskusalueet.....	14
Keskustat nyt ja tulevaisuudessa .....	15
Liitteet .....	19



## Suunnitteluprosessi

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmaa 2050 on valmistellut siihen kuntien yleiskaavoittajista koottu maankäyttöryhmä. Ryhmä raportoi työstään MASU koordinaatioryhmälle, joka edelleen raportoi ja valmistelee suunnitelmakokonaisuutta MAL neuvottelukunnalle.

Maankäytön työryhmään ovat kuuluneet:

Espoo Marianne Kaunio, yleiskaavapäällikkö \* Vuokko Rouhiainen, apulaisyleiskaavapäällikkö  
Helsinki Rikhard Manninen, yleiskaavapäällikkö / työryhmän puheenjohtaja \* Heikki Salmikivi,  
yleiskaavasuunnittelija \* Jussi Mäkinen, yleiskaavasuunnittelija  
Hyvinkää Anne Jarva, kaavoituspäällikkö  
Järvenpää Ilkka Holmila, kaupunginarkkitehti  
Kauniainen Marko Lassila, maankäyttöpäällikkö  
Kerava Merja Vikman-Kanerva, maankäyttöjohtaja / työryhmän varapuheenjohtaja  
Kirkkonummi Tero Luomajärvi, kunnanarkkitehti  
Mäntsälä Lauri Poursu, kaavoitusjohtaja  
Nurmijärvi Anita Pihala, yleiskaavapäällikkö  
Pornainen Ulla-Maija Upola, aluearkkitehti  
Sipoo Kaisa Yli-Jama, yleiskaavapäällikkö  
Tuusula Kaija Hapuoja, yleiskaavasuunnittelija  
Vantaa Mari Siivola, yleiskaavapäällikkö \* Sakari Jäppinen, yleiskaavasuunnittelija  
Vihti Suvi Lehtoranta, kaavoitusarkkitehti \* Miia Perätalo, kaavasuunnittelija  
Uudenmaan liitto Sirkku Huisko, kehittämispäällikkö / työryhmän sihteeri \* Elise Lohman,  
suunnittelija/ työryhmän tekninen sihteeri \* Jouni Suominen, suunnittelija

Lisäksi ryhmä on tehnyt tiivistä yhteistyötä sekä seudun asuntostrategiaa valmistelevan ryhmän, että HLJ 2015 työn valmistelijoiden kanssa.

2012		2013		2014		2015
MAL aiesopimus 2012–2015 6/2012	MAL neuvottelukunnan seminaari MASU 2050 aloituksen valmistelu 8/2012	MAL neuvottelukunnan ja HLJ toimikunnan työseminaari 3/2013	HSYK, KUUMA johtokunta ja HSL hallitus luottamusmiesseminaari 8/2013	MASU 2050, Asumisen strategia 2025 ja HLJ 2015 yleisötilaisuus 4/2014	Seudun luottamusmiesten yhteinen seminaari	Päätökset MASU 2050, Asumisen strategia 2025 ja HLJ 2015 suunnitelmista keväät/2015
	HSYK 11.12.2012 MASU 2050 työn käynnistäminen		HSYK 26.11.2013 Vision, tavoitteiden ja väestö/työpaikka projektion hyväksyminen	HSYK 13.5.2014 Kriteerien hyväksyminen ja päätös asumisen strategian 2025 valmistelusta	MASU 2050 Asumisen strategia 2025 ja HLJ 2015 lausunnoille 10/2014	MAL-(aie)sopimus 2016–2019, neuvottelut

## Suunnitelman taustalla olevat päätökset, oletukset ja periaatteet

MASU 2050 ja HLJ 2015 töiden lähtökohdaksi on muodostettu MAL-neuvottelukunnan ja HLJ-toimikunnan yhteistyönä yhteiset MAL-visio ja -tavoitteet. Helsingin seudun MAL -visio ja tavoitteet ohjaavat sekä maankäyttösuunnitelmaa että asuntostrategiaa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Visio ja tavoitteet hyväksyttiin Helsingin seudun yhteistyökokouksessa 26.11.2013.

### MAL-visio

- Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena. Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas.
- Tiiviin ydinalueen ympärillä on omailmeisten keskusten verkosto ja luonnonläheinen ympäristö.
- Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja.
- Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuvat liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

### Yhteiset MAL-tavoitteet

- ✓ Parannamme seudun yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.
- ✓ Turvaamme seudun elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja toimintaedellytykset.
- ✓ Monipuolinen seutu houkuttelee lisää investointeja.
- ✓ Toteutamme seudun kestävillä kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi. Liikkumisen tarve vähenee ja liikennejärjestelmän ekotehokkuus kasvaa.
- ✓ Huolehdimme uusien ja olemassa olevien asuinalueiden sosiaalisesta kestävydestä.
- ✓ Vastaamme erilaisten väestöryhmien asumistarpeisiin tarjoamalla edellytykset kohtuuhintaiselle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- ✓ Huolehdimme asuinalueiden viihtyisyydestä ja luonnonläheisyydestä seudun vetovoimatekijänä.
- ✓ Varmistamme asuntotuotannon edellyttämät kaavalliset, liikenteelliset ja yhdyskuntatekniset valmiudet.

### Väestö- ja työpaikkaprojektiot

HLJ 2015 ja MASU 2050 töiden pohjaksi on valmisteltu myös väestö- ja työpaikkaprojektio. Väestö- ja työpaikkaprojektio hyväksyttiin Helsingin seudun yhteistyökokouksessa 26.11.2013.

Väestön arvioidaan kasvavan siten, että vuonna 2050 seudulla on 2 miljoonaa asukasta. Tämä tarkoittaa varautumista keskimäärin 1 % vuotuisen väestön kasvuun. Asuntoina se tarkoittaa noin 12 500 asunnon vuosituotantoa koko seudulla.

Jotta asuntotuotanto voi sijoittua markkinoiden mukaisesti, tulee kunnittaisen asemakaavavarannon olla asuntojen vuosituotantoa suurempi. Tavoitteena voidaan pitää, että kunnilla on jatkuva viiden vuoden laskennallinen asemakaavavaranto, joka perustuu 1 % kasvuun.

Seudun työpaikkojen arvioidaan kasvavan siten, että vuonna 2050 seudulla on 1,05 miljoonaa työpaikkaa. Palvelut ja toimistot hakeutuvat keskustoihin ja taajamiin. Teollisuus, logistiikka ja varastot tarvitsevat niille erikseen varattuja alueita.

### Periaatteena nykyisen rakenteen täydentäminen ja kehittäminen

Suunnitelma luo yleispiirteisen käsityksen maankäytön sijoittumisesta koko seudun näkökulmasta. Pohjaoletuksena käytetään kuitenkin nykyistä kuntarakennetta, koska mahdollisia muutoksia kuntarakenteeseen tai seudulliseen hallintoon ei tässä vaiheessa ole tiedossa.

Läpileikkaavana valintana on nykyisen rakenteen täydentäminen ja kehittäminen. Painopisteinä nähdään erityisesti:

- Poikittaisten (joukko)liikenneyhteyksien kehittäminen tukemaan seudun maankäytön tiivistämistä
- Päärataan, oikorataan ja rantarataan liittyvien alueiden kehittäminen tukemaan seudun maankäytön tiivistämistä
- Linja-autoliikenteeseen tukeutuvien keskusten kehittäminen
- Metroverkon täydentäminen länteen ja itään
- Uusien asemansuutujen kehittäminen

MASU 2050 lähtee oletuksesta, että uusia ratasuuntia ei pystyttäne seudulla toteuttamaan ainakaan ennen vuotta 2040. Suunnitelma vastaa kuntien ja valtion välistä sopimusta, joka korostaa Länsimetron jatkeen ja Pisara-radan toteutumisen aikaistamista. Nykyrakenne tarjoaa kuitenkin mahdollisuudet tarvittavan kasvun osoittamiseen.

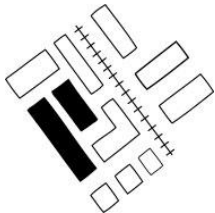


## Kriteerit ja mittarit

Visiosta ja tavoitteista johdettuja suunnittelun kriteerejä käytetään ohjeellisesti seudullisesti merkittävien suunnittelu- ja toteuttamisalueiden tunnistamiseen sekä kuntien esittämien suunnittelu- ja toteuttamisalueiden arviointiin. Helsingin seudun yhteistyökokous hyväksyi suunnittelun kriteerit 13.5.2014.

Kriteerien tulkinnessa olennaisinta on maankäytön muutosalueiden suhde yhdyskuntarakenteeseen. Kriteereiden arvioimisessa ja suunnitelman seurannan pohjana on käytetty soveltuvia mittareita ja työkaluja järkevästi. Kriteereiden mekaanista tulkintaa on vältetty.

## Maankäyttösuunnitelman keskeiset kriteerit

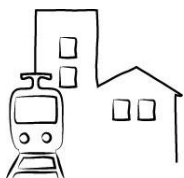


”Tiivistävä kaupunkirakenne”

Maankäyttö täydentää ensisijaisesti olemassa olevaa kaupunkirakennetta.

*Maankäytön tiivistämisellä tarkoitetaan esimerkiksi olemassa olevien asemanseutujen ja kaupunkirakenteen tiivistämistä. Seudun yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja tehokkaan maankäytön tukemiseksi asuntorakentamista tulee määrätietoisesti ohjata jo olemassa olevan kaupunkirakenteen sisään ja välittömään läheisyyteen.*

Seuranta: Seudun ydinalue, asemanseudut (nykyiset ja potentiaaliset), keskustat.



”Kestävät kulkumuodot”

Asuminen sijoitetaan seudulla siten, että se tukee palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuuden parantumista erityisesti kestävillä kulkumuodoilla

*Kestäviä kulkumuotoja ovat ensisijaisesti raiteliikenne, pyöräily ja jalankulku, mutta myös linja-autoliikenne tunnustetaan osana työpaikka- ja asuinalueita täydentävää joukkoliikennejärjestelmää. Linja-autoliikenne tunnustetaan lisäksi ainoana mahdollisena joukkoliikennemuotona seudun joillain osin.*

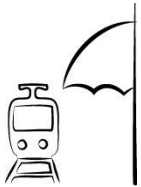
Seuranta: SAVU-analyysi (PKS I-III, Kehä III:n ulkopuolella I-V)

*Asumisen sijoittaminen liikenteellisiin solmukohtiin ja niiden läheisyyteen tukee saavutettavuuden parantumista.*





## Erityisen hyvät alueet



”Toimiva  
yhdyskuntarakenne”

Edellytykset joukkoliikenteen ja palvelujen kehittymiselle paranevat. Solmukohtien joukkoliikenne, palvelu- ja asuntotuotantotaso kasvavat tarkoituksenmukaisesti

*Solmukohtien kehittäminen toiminnoiltaan monipuolisiksi keskittymiksi tukee niin joukkoliikennettä kuin palveluverkkoa.*

Seuranta: Alueet, jotka sijoittuvat vähintään 1,5 km etäisyydelle:

- matkakeskuksista
- vaihtoterminaaleista
- tärkeimmistä vaihtopaikoista
- tärkeimmistä raide- ja linja-autoasemista (myös tulevat)



”Työpaikkojen  
saavutettavuus”

Seudullisesti merkittävät ja työpaikkaintensiiviset alueet suunnitellaan seudullisesti hyvin kestävillä kulkumuodoilla saavutettaviksi

*Kodin ja työpaikkojen välisen liikkumisen on oltava kestävää.*

*Työpaikka-alueet pyritään ohjaamaan hyvien, kestävien liikenneyhteyksien varteen.*

Seuranta: SAVU-analyysi (PKS I-III, Kehä III:n ulkopuolella I-V) ja alueet, jotka tukevat keskustojen kehittymistä.



”Elävät  
keskukset”

Maankäytön sijoittamisella tuetaan keskuksien kehittymistä. Liikkumisympäristö suunnitellaan jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmasta miellyttäväksi.

*Keskuksien tukeminen ja niiden kehittäminen keskustoiksi tukee omailmeisyyden ja elävyyden syntymistä. Keskuksissa korostuu alueen kokeminen ja arjen sujuvuus kävellen ja pyöräillen.*

Seuranta: UZ jalankulkuvyöhykkeet ja alakeskukset.



## Suunnittelua tarkentavat kriteerit



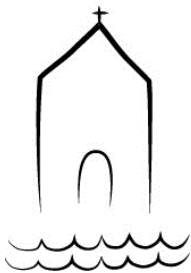
”Toimiva  
viherrakenne”

Seuranta: Arvioidaan maankäytön vaikutuksia keskeisten luontoalueiden yhtenäisyyteen, kytkeytyneisyyteen ja monimuotoisuuteen.

Maankäyttö suunnitellaan siten, että se ei heikennä seudullisesti keskeisiä luontoarvoja

*Viheralueiden huomioiminen tukee luontoarvojen säilyttämisen lisäksi alueen viihtyisyyden, monipuolisuuden ja omailmeisyyden toteutumista. Näin viheralueiden riittävyys vahvistaa seudun sosiaalista kestävyyttä.*

*Viheralueisiin liittyvä käyttö- ja hyödyntämispotentiaali on tulevaisuudessa tiivistävässä yhdyskunnassa nykyistä suurempi.*

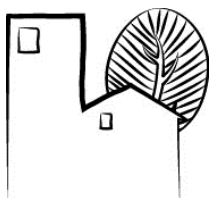


”Omailmeiset  
ympäristöt”

Seuranta: Laadullinen suunnittelijoiden tekemä arvio, joka sisältää virkistymämahdollisuuksien arvioinnin.

Seudun eri osien omailmeisyys, ympäristön luomat edellytykset, paikan henki ja historia huomioidaan osana muuttuvaa kaupunkirakennetta.

*Seudun erilaisten alueiden potentiaali huomataan voimavarana, eikä rakentamisella uhata olemassa olevia arvoja.*



”Sosiaalinen  
kestävyys”

Maankäytön avulla tuetaan kaupunkirakenteen kehittymistä sosiaalisesti kestävämmäksi.

*Sosiaalisen kestävyyden toteutuminen nojaa alueen eriarvoistumisen estämiseen, sekä monipuolisen ja monimuotoisen ympäristön toteuttamiseen.*






Seuranta: Laadullinen suunnittelijoiden tekemä arvio, joka kytkeytyy asumisen strategiaan.



## MASU 2050 maankäyttövyöhykkeet

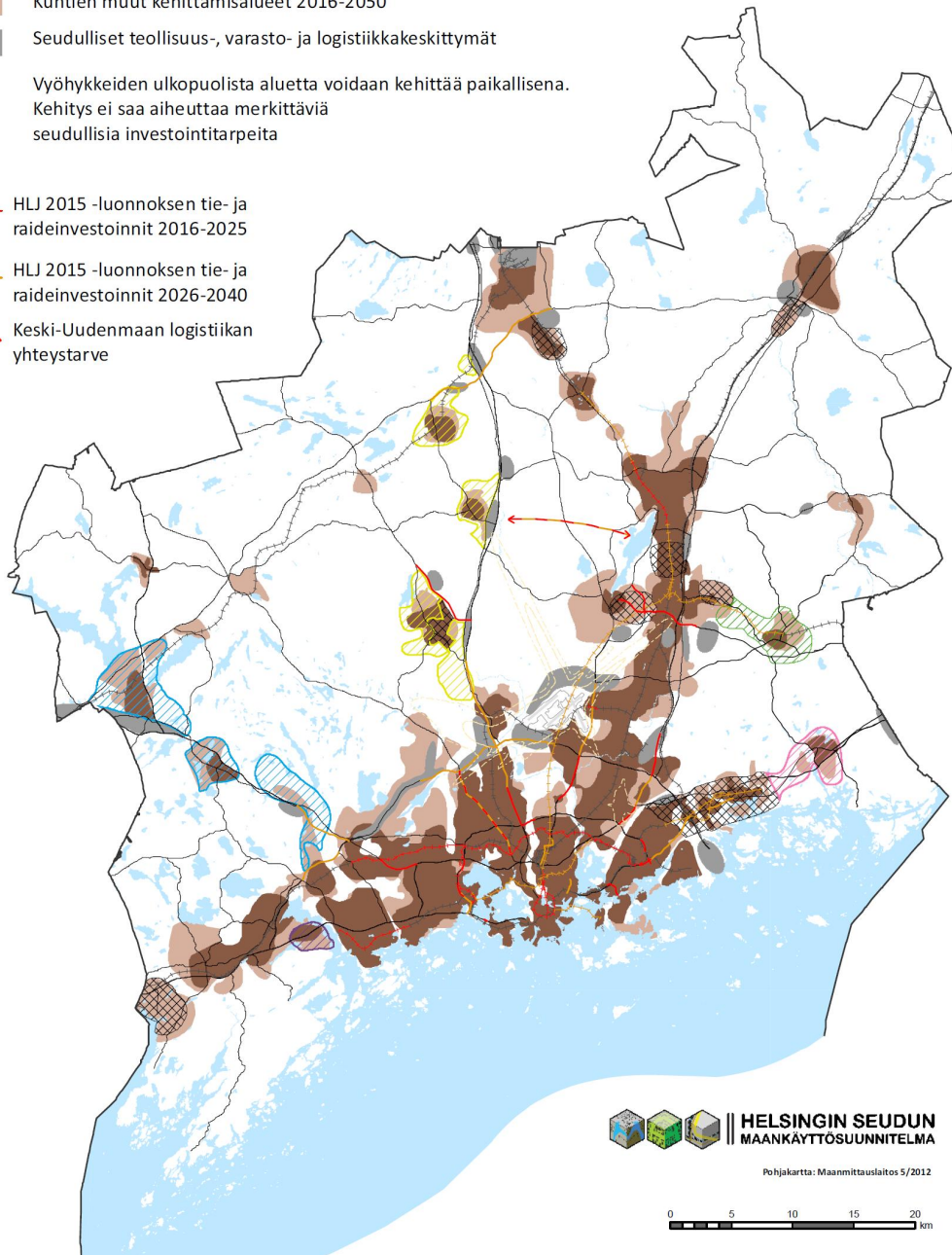
Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050 on luonteeltaan rakennesuunnitelma, joka osoittaa seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Kartan vyöhykkeet on arvioitu nykyisen tiedon pohjalta. Rajauksia on tarpeen tarkistaa määrävlein.

Vyöhykkeet pitävät sisällään paikalliset viheralueet ja muut vapaa-alueet sekä toimisto- ja palvelutyöpaikat. Kartta on tämän selostuksen liitteenä.

-  Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016-2050
-  Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025-2050
-  Mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen  
(eri raidehankkeisiin liittyvät alueet on korostettu eri väreillä)
-  Kuntien muut kehittämisalueet 2016-2050
-  Seudulliset teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymät

Vyöhykkeiden ulkopuolista aluetta voidaan kehittää paikallisena.  
Kehitys ei saa aiheuttaa merkittäviä  
seudullisia investointitarpeita

-  HLJ 2015 -luonnoksen tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025
-  HLJ 2015 -luonnoksen tie- ja raideinvestoinnit 2026-2040
-  Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve



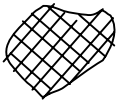


### Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016–2050



- Nykyrakenteen tiivistämistä ja täydentämistä
- On kriteerien mukaisesti erityisen hyvä alue
- Vyöhykkeelle on perusteltua sijoittaa maankäyttöä koko suunnittelukaudella
- Tavoitteena, että vähintään 70 % seudun alueelle sijoittuvasta asuntotuotannosta ohjataan näille alueille. Prosenttiluku vastaa nykyisen asuntokannan sijoittumista vyöhykkeille.
- Kehittämisyvyöhykkeille osoitetaan ensisijaisesti:
  - kohtuuhintainen asuntotuotanto
  - seudullisia investointeja erityisesti sujuvan ja vastuullisen liikkumisen tukemiseksi
  - muita valtion tukimuotoja (infra-avustukset, tuettu asuminen)

### Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025–2050



- Erityisen hyviä alueita uudelle rakenteelle sekä rakenteen täydentämiselle ja tiivistämiselle joukkoliikennejärjestelmän täydentyessä
- Osa kohteista on sidottu HLJ 2015 mukaisiin, ajanjaksolle 2025–2040 ajoitettuihin liikennehankkeisiin.
- Alueiden sisällä voidaan kehittää vuosien 2016–2050 ensisijaisesti kehitettäviä vyöhykkeitä ja kuntien muita kehittämisalueita kuten näiden vyöhykkeiden kehittämistä on kuvattu.

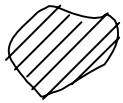
Tavoitteena on, että seudun ensisijaisia vyöhykkeitä kehitetään toimintaympäristön muutoksiin sopeutuvasti, joustavasti ja jatkuvasti etenevällä prosessilla.

Prosessin tulisi kattaa:

- seudulliset merkittävät pitkän tähtäimen tavoitteet
- vaikuttavuusarvioinnin joka perustuu yhteiskuntataloudellisiin kriteereihin
- strategisesti tärkeät kehittämisen kohteet ja niiden priorisoinnin (mm. projektialueet ja liikennehankkeet).
- toteuttamispolun
- rahoituksen pitkäjänteisen järjestämisen



### Mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen



- Isoihin liikenneinvestointeihin kytkeytyvät alueet, joiden laajamittainen kehittäminen on kytköksissä hankkeiden mahdolliseen toteuttamiseen
- Vyöhykkeiden tulee toteuttaa seudullisten kriteerin mukaisia suunnittelun keskeisiä lähtökohtia
- Alueiden toteuttaminen edellyttää riittävää mitoitusta liikennehankkeiden pohjaksi
- Kartalla esitetyillä väreillä on erotettu eri raidehankkeisiin liittyvät alueet
- Alueiden sisällä voidaan kehittää vuosien 2016–2050 ensisijaisesti kehitettäviä vyöhykkeitä ja kuntien muita kehittämisalueita kuten näiden vyöhykkeiden kehittämistä on kuvattu.
- Eri raidehankkeisiin liittyvät alueet on korostettu kartassa eri väreillä:

- Espoo-Salo oikorata (ESA-rata)
- Itämetro
- Kerava-Nikkilä henkilöliikenne (KeNi-rata)
- Klaukkalan rata
- Länsimetron jatkaminen Kirkkonummelle

### Kuntien muut kehittämisalueet 2016–2050



- Seudullisten vyöhykkeiden ulkopuolelle jäävät alueet, joiden kehittäminen on kuntien nykyisten suunnitelmien (asemakaavat, yleiskaavat, kehittämissuunnitelmat) mukaisia ja toteuttavat kriteerien mukaisia suunnittelun keskeisiä lähtökohtia
- Tavoitteena, että mahdollisimman suuri osa siitä asuntotuotannosta, jota ei ohjata seudullisille vyöhykkeille, ohjattaisiin näille alueille (korkeintaan 30%).
- Alueen kehittäminen tapahtuu ilman seudullista rahoitusta, eikä se saa muuten aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita
- Alueen kehittäminen ei saa haitata myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä

### Seudulliset teollisuus, varasto ja logistiikkakeskittymät



- Sijainti ja ajoitus ovat merkityksellisiä erityisesti liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta
- Maankäyttösuunnitelmassa ei määritellä tarkemmin muiden seudullisten työpaikka-alueiden toteutumista.

### Vyöhykkeiden ulkopuoliset alueet

- Vyöhykkeiden ulkopuolista, valkoista, aluetta voidaan kehittää paikallisena, mutta se tapahtuu ilman seudullista rahoitusta, eikä saa muutenkaan aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita
- Alueen kehittäminen ei saa haitata myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä

## Toteuttamispolku

### Toteuttaminen 2016–2025

MASU 2050 lyhyen aikavälin toteuttaminen on ohjelmoitu Helsingin seudun asunstrategian 2025 osana. Painopiste on olemassa olevan rakenteen tiivistämiseen ja täydentämiseen jo olemassa olevaa infrastruktuuria hyödyntäen. Olemassa olevaksi infrastruktuuriksi katsotaan nyt rakenteilla olevat Kehärata ja Länsimetron ensimmäinen vaihe.

Tällä ajanjaksolla tehtävät liikennejärjestelmän investoinnit on ohjelmoitu osana HLJ 2015 suunnitelmaa. Investointitarpeet on arvioitu yhdessä asunstrategian 2025 laatimisen kanssa.

Vuoteen 2025 mennessä toteutettavat hankkeet on kuvattu maankäyttövyöhykekartalla punaisella.

### Toteuttaminen 2025–2040

Vuoden 2025 jälkeen uusien alueiden toteuttaminen sidotaan uusiin investointeihin, jotka ohjelmoidaan osana HLJ 2015 suunnitelmaa. Olemassa olevan rakenteen tiivistämistä ja täydentämistä jatketaan edelleen. Tarkempi toteuttamisen ohjelmointi tehdään asunstrategian 2025 päivittämisen yhteydessä.

Vuosien 2025–2040 välillä toteutettavaksi suunnitellut liikennejärjestelmän hankkeet on kuvattu maankäyttövyöhykekartalla oranssilla.

### Toteuttaminen 2040–2050

Vuoden 2040 jälkeen toteuttamista ei ole ohjelmoitu. MASU 2050 suunnitelmassa osoitetaan potentiaaliset uusiin raideinvestointeihin sidotut kasvuvyöhykkeet, jotka on erotettu värein.

Vuoden 2040 jälkeen toteuttavia hankkeita ei ole esitetty erikseen kartalla.

## Seudun omailmeiset keskukset

Yhteisten kriteereiden ja tavoitteiden toteuttamisen lisäksi Helsingin seudun vetovoiman kannalta on tärkeää, että eri alueiden erilaiset identiteetit säilyvät ja kehittyvät. Alueet voivat olla keskenään hyvinkin erilaisia – omailmeisiä – ilman, että ne luokituvat keskenään eriarvoisiksi.

Alueen identiteetti kulminoituu usein sen keskukseen. Keskukset sijoittuvat alueen liikenteellisiin solmukohtiin, ja saavutettavuuden luoman vetovoimaisuuden vuoksi houkuttelevat myös palveluja. Toisaalta keskuksen muodostumisen taustalla saattavat olla historialliset seikat, mikä korostaa omalla tavallaan keskuksen luonnetta ja identiteettiä. Lisäksi seudulla on merkittäviä joukkoliikenteen solmukohtia joilla ei ole keskusmaista luonnetta.

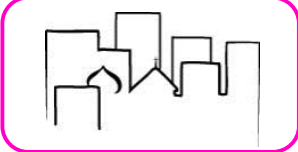
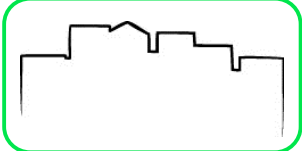
Omailmeisten keskusten kehittymisen tarkasteleminen on tärkeää etenkin kävelyn ja pyöräilyn kannalta, jotka ovat keskeisiä teemoja HLJ 2015 suunnitelmassa. Kävely- ja pyöräilykulttuurin osalta olennaisia tekijöitä ovat toimivan infran ja elämyksellisyyden lisäksi esimerkiksi keskuksen palvelurakenne ja alueen tiiveys. Ympäristön on oltava omavarainen ja viihtyisä, sekä arjen sujuva, monella tasolla myös ilman autoa.

Seuraavassa taulukossa seudun omailmeiset keskukset on luokiteltu yhteisten keskustyyppien mukaisesti nyt ja tulevaisuudessa. Keskuksia on luokiteltu luonteen kautta, ei väestömäärän tai muun määrällisen mittarin mukaan. Seudun eri osissa sijaitsevilla keskuksilla voi olla paikallisessa rakenteessa samankaltaisia rooleja, vaikka ne ovat kooltaan tai seudulliselta merkitykseltään erilaisia. Jaottelu on suurpiirteinen, mutta kertoo keskuksen hengestä ja luonteesta yleisesti. Esitetyt tulevaisuuskuvat vastaavat kuntien näkemyksiä ja kehityskuvia. Taulukon tarkoituksena on tuoda esiin erityisesti keskuksen mahdollinen muutos, joko sen roolissa tai paikan hengessä.



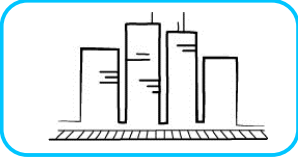



## Keskustat nyt ja tulevaisuudessa

Keskustyyppi	Nyt	Tulevaisuudessa
<p>"Metropolikeskus"</p>  <p><i>Metropolikeskus hahmottuu monipuolisena ja sekoittuneena kokonaisuutena: se koostuu erilaisista alueista ja sisältää monipuolisesti palveluita, kulttuuria, historiaa, taidetta ja urheilua. Kaupungissa on helppo oleilla, kävellä ja pyöräillä.</i></p> <p><i>Metropolikeskus vertautuu kansainväliseen ympäristöön.</i></p>	<p>Helsingin keskusta</p>	<p>Helsingin keskusta/ Pasila</p>
<p>"Monipuolinen kaupunkikeskus"</p>  <p><i>Monipuolinen kaupunkikeskus hahmottuu yksikeskuksisena selkeänä kokonaisuutena, jossa kaikki maankäyttömuodot ovat hyvin edustettuina. Palvelut ja -toiminnot ovat monipuolisia, mutta pienimuotoisempia kuin metropolikeskuksessa.</i></p> <p><i>Kaupunkikeskuksella on selkeä imago ja mielikuva usein historiastaan johtuen.</i></p>	<p>Espoon keskus Espoonlahti Hyvinkää Järvenpää Kalajärvi Kauniainen Kerava Kirkkonummi Leppävaara Matinkylä Tapiola Tikkurila</p>	<p>Espoon keskus Espoonlahti Hyrylä Hyvinkää Järvenpää Kauniainen Kerava Kirkkonummi Klaukkala Leppävaara Matinkylä Mäntsälä Nummela Söderkulla Tapiola Tikkurila Östersundom/ Sakarimäki</p>

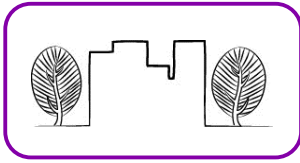




<p>"Metropolin palvelukeskus"</p>  <p><i>Metropolin palvelukeskus on metropolialueen sisäinen keskittymä, jonka luonnetta leimaa runsaiden palveluiden ja liikennesolmun muodostama dynaamisuus.</i></p> <p><i>Työpaikkoja ja palveluita sisältävää ydintä reunustaa tiivis asuntokeskittymä.</i></p>	<p>Itäkeskus Klaukkala Myyrmäki Nummela Pasila</p>	<p>Ainola (Kyrölä) Aviapolis Finnoo Hista Itäkeskus Kera Kivenlahti Kivistö Koivukylä Majvik Masala Myyrmäki Otaniemi/Keilaniemi Palopuro Pitäjänmäki-Haaga Ristikytö Savio Suurpelto Tammisto/Pakkala/</p>
<p>"Pikkukaupunki"</p>  <p><i>Pikkukaupunki ilmentää paikallista kulttuuria, sillä sen rakentumisella on tai on ollut selkeä merkitys kunnan/ kaupungin sisäisen rakenteen kannalta. Historialle on jäänyt tilaa, ja sen aistii ympäristöstä.</i></p> <p><i>Pikkukaupunki on kehittynyt paikallisen kysynnän ehdoilla.</i></p>	<p>Herttoniemi Hyrylä Jokela Kauklahti Kellokoski Korso Lauttasaari Malmi Mäntsälä Nikkilä Nurmijärvi Pitäjänmäki-Haaga Pornainen Rajamäki Vihti Vuosaari</p>	<p>Herttoniemi Jokela Kauklahti Kellokoski Korso Lauttasaari Malmi Nikkilä Nurmijärvi Pornainen Rajamäki Vihti Vuosaari</p>



"Lähikeskus"



*Lähikeskus on kaupungin laajentuma tai itsenäinen palvelu- ja asutusalue, joka on syntynyt asuntotuotantotarpeista.*

*Lähikeskuksen luonne voi olla ilmeikäs ja palvelutarjonta paikallistarpeisiin nähden kattavaa. Lähikeskusta ympäröivät usein toimivat ja laajat viher- ja virkistysyhteydet.*

Finnoo  
Hakunila  
Kannelmäki  
Kera  
Kivenlahti  
Kivistö  
Koivukylä  
Kontula  
Käpylä  
Laajasalo  
Martinlaakso  
Otaniemi/  
Keilaniemi  
Pakkala  
Veikkola  
Viikki

Hakunila  
Kalajärvi  
Kalasatama  
Kannelmäki  
Koivukylä  
Kontula  
Käpylä  
Laajasalo  
Martinlaakso  
Noppo  
Talma  
Veikkola  
Viikki



# HELSINGIN SEUDUN MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

NYT

TULEVAISUUDESSA

- Metropolikeskus
- Monipuolinen kaupunkikeskus
- Metropolin palvelukeskus
- Pikkukaupunki
- Lähikeskus

- 
- 
- 
- 
- 

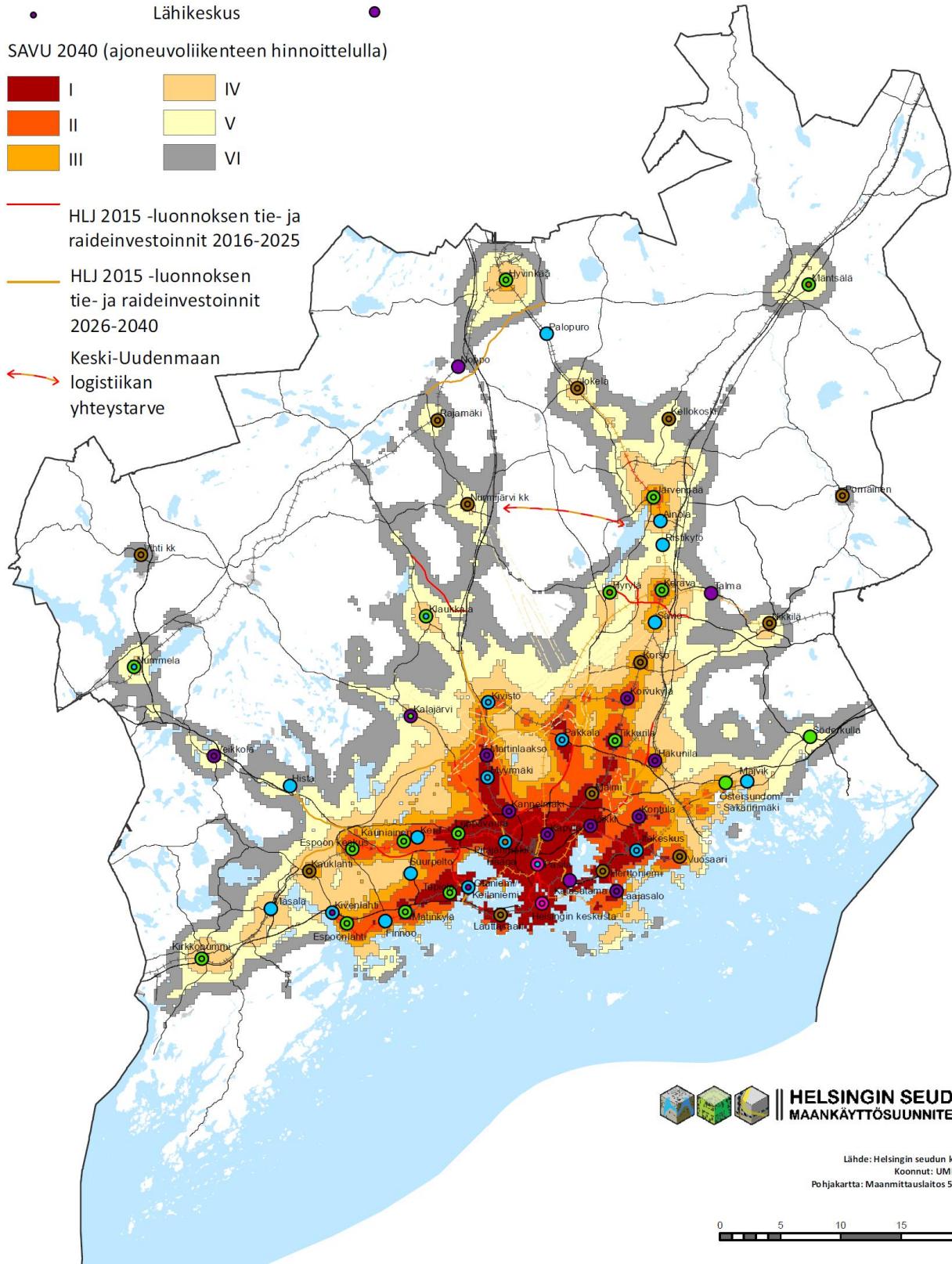
SAVU 2040 (ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla)

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI

— HLJ 2015 -luonnoksen tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025

— HLJ 2015 -luonnoksen tie- ja raideinvestoinnit 2026-2040

↔ Keski-Uudenmaan logistiikan yhteistarve



# HELSINGIN SEUDUN MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

Lähde: Helsingin seudun kunnat  
Koonnut: UML 2014  
Pohjakartta: Maanmittauslaitos 5/2012






0 5 10 15 20 km

## Liitteet

MASU 2050 maankäyttövyöhykkeet -kartta (liite 1)



# Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050: Maankäyttövyöhykkeet

-  Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016-2050
-  Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025-2050
-  Mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen  
(eri raidehankkeisiin liittyvät alueet on korostettu eri väreillä)
-  Kuntien muut kehittämisalueet 2016-2050
-  Seudulliset teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymät

Vyöhykkeiden ulkopuolista aluetta voidaan kehittää paikallisena. Kehitys ei saa aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita

-  HLJ 2015 -luonnoksen tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025
-  HLJ 2015 -luonnoksen tie- ja raideinvestoinnit 2026-2040
-  Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve

