

Kaupunkiympäristön aineistoja
2025:11

Yleiskaavan toteuttamis- ohjelma 2025



Yleiskaavan toteuttamisohjelma 2025

Kaupunkiympäristön aineistoja
2025:11

Sisällys

1.	Yleiskaavan toteuttamisohjelma 2025 ja kaupungin kestävä kasvu . . .	5	3.	Yleiskaavan toteuttamisohjelman painopisteet	18
	Yleiskaavan toteuttamisohjelman lähtökohdat	6		Vahvistetaan viherrakenteen monihyötyisyyttä kaupunkirakentamisessa	18
	Helsingin yleiskaavallisen kokonaisuuden ajantasaisuus	12		Lisätään kantakaupungin ja ydinkeskustan vetovoimaa	24
				Ehkäistään alueellista eriytymistä . .	26
				Uudistetaan Helsinkiä joukko- liikenteen verkostokaupunkina	28
2.	Pitkäjänteinen suunnittelu ja rohkea kasvu luovat edellytykset vahvalle kaupunkitaloudelle	14	4.	Suunnittelun vaiheistaminen vuosille 2025–2039	31
	Miksi kaupungin kasvu on hyvä asia .	14		Suunnittelu 2025–29	34
	Kaupunkirakennetta tiivistetään ja monipuolistetaan	14		Suunnittelu 2030–34	45
	Kasvua tuetaan kaavoituksella	15		Suunnittelu 2035–39	45
	Kasvu ja kehitys edellyttää investointeja	16	5.	Vuoden 2040 jälkeinen kehitys . . .	50



1. Yleiskaavan toteuttamisohjelma 2025 ja kaupungin kestävä kasvu

Yleiskaavan toteuttamisohjelmalla määritetään yleiskaavan toteuttamisen periaatteet ja aikataulutetaan Helsingin yleiskaavallisen kokonaisuuden yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Keskeistä on varmistaa, että kaupungin kasvu toteutuu kokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaisesti. Tämä pitää sisällään taloudelliset, ekologiset, sosiaaliset ja kulttuuriset sekä kaupunkirakenteelliset näkökulmat.

Yleiskaavan toteuttamisohjelman lähtökohdaksi on yleiskaava 2016 sekä muu yleiskaavallinen kokonaisuus. Yleiskaavallinen kokonaisuus koostuu voimassa olevista yleiskaavoista, osayleiskaavoista sekä maanalaisesta yleiskaavasta. Yksityiskohtaisemmalla suunnittelulla tarkoitetaan muun muassa suunnitteluperiaatteita, kaavarunkoja, asemakaavoja, liikennesuunnitelmia, viher- ja virkistysaluesuunnitelmia sekä suurempien hankekokonaisuuksien selvityksiä ja suunnitelmia. Aikataulutettamalla yksityiskohtaisempaa suunnittelua määritetään samalla hankkeiden toteutumisen järjestystä.

Toteuttamisohjelma laaditaan valtuustokausittain ja se noudattaa kaupunkistrategian linjauksia. Helsinki, josta voimme olla ylpeitä -kaupunkistrategiassa määritetään, että Helsingin kaupunkikehitys perustuu kaupungin ja sen asuinalueiden tasapainoiseen kehitykseen, urbaanin kaupunkirakenteen ja arvokkaan luonnon harkittuun yhteensovittamiseen sekä ensisijaisesti joukkoliikenteeseen nojautuvaan liikennejärjestelmään. Kaupunkistrategian mukaisesti Helsinki tarvitsee lisää elämää, elinvoimaa ja kasvua – uusia yrityksiä, osajia ja investointeja. Tähän yleiskaavan toteuttamisohjelma luo edellytykset.

Nyt laadittu toteuttamisohjelma on järjestyksessään kolmas. Toteuttamisohjelma laaditaan päivittämällä edellisen valtuustokauden ohjelma. Päivityksen yhteydessä arvioidaan yleiskaavallisen kokonaisuuden ajantasaisuutta ja tarkastellaan toimintaympäristössä tapahtuneita merkityksellisiä muutoksia sekä niiden vaikutusta suunnitteluun ja sen aikataulutukseen. Tämän lisäksi toteuttamisohjelma määrittää yleiskaavoituksessa ratkaistujen ja mahdollistettujen maankäyttöperiaatteiden toteuttamisen tavan ja ajoituksen. Toteuttamisohjelmassa määritetään myös tulevat yleiskaavalliset suunnittelutarpeet, kuten osayleiskaavojen laatimisen tarve. Toteuttamisohjelma ei määritä suunnitteluratkaisuja eikä miltään osin korvaa hyväksyttyjä yleiskaavoja.

Yleiskaavan toteuttamisohjelma palvelee koko kaupungin kehittämistä ja pidemmän aikavälin näkemystä suunnittelun ajoituksesta. Aikaisemmista toteuttamisohjelmista poiketen tässä toteuttamisohjelman päivityksessä keskitytään tarkemmin tulevan 15 vuoden suunnittelun aikatauluun jakamalla tämä tarkastelu viiden vuoden jaksoihin. Näin pyritään saamaan aikaan aiempaa selkeämpi ja kokonaisvaltaisempi kuva suunnittelun ajallisista painopisteistä ja mahdollistamaan toteuttamisohjelman aiempaa vahvempi kytkös kaupungin investointiohjelmaan.

Tämän toteuttamisohjelman kokonaisuus muodostuu muun muassa kehittämisvyöhykkeistä ja maankäytön suunnittelun tarkemmista painopisteistä, vireillä olevista ja käynnistyvistä osayleiskaavoista, raidehankkeiden aikataulusta, kehitettävistä vihersormista ja viherlinjoista

sekä ekologisten verkostojen kokonaisuudesta. Kaupunkia suunnitellaan myös merkittävimpien kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella. Esimerkiksi pientaloalueiden kehittämistä tehdään laajasti eri puolilla kaupunkia. Etsimme strategian mukaisesti yleiskaavan puitteissa aktiivisesti paikkoja pientalotyyppiseen rakentamiseen ja priorisoimme niitä tontinluovutuksessa. Haemme uudenlaisia ratkaisuja kaupunkimaiseen pientaloasumiseen.

Toteuttamisohjelman päivityksen laatiminen on ollut prosessina vuorovaikutuspainotteinen ja iteratiivinen. Päivitykseen on osallistunut laaja joukko asiantuntijoita, päätöksentekijöitä ja kaupungin ylintä virkajohtoa. Työn aikana järjestettiin lukuisia työpajoja kymmenien eri tahojen kanssa. Vuorovaikutus ei ole keskittynyt pelkästään Kaupunkiympäristön toimialaan vaan laajemmin koko kaupungin organisaation. Prosessi itsessään on tärkeä yhteissuunnittelun väline ja lopputulos on priorisoitu kiteytys kaikesta yhteistyöstä.

Yleiskaavan toteuttamisohjelman lähtökohdat

Helsingin yleiskaavan 2016 keskeisiä tavoitteita ovat mm. kaupunkirakenteen tiivistäminen, kantakaupungin laajentaminen, raideliikenteen verkostokaupungin kehittäminen, viher- ja virkistysverkoston turvaaminen sekä kaupungin nopean kasvun mahdollistaminen. Yleiskaavan 2016 visio vuodelta 2013 on edelleen ajankohtainen.

Tulevaisuudessa Helsinki on nopeasti kasvava urbaani raideliikenteen verkostokaupunki, jolla on laajentuva pääkeskus ja muita kehittyviä keskustoja. Lähijuna ja metro tarjoavat nopeat säteittävät yhteydet pääkeskuksen ja muun seudun välillä. Raitiotiet täydentävät liikennejärjestelmän korkealaatuisiksi verkostoksi. Kaupunki tiivistyy erityisesti poikittaisten runko-yhteyksien varrella, laajentuissa keskustoissa sekä nykyisillä moottoritiemäisillä alueilla.

Ennen kaikkea Helsinki on ihmisen mittakaavainen kaupunki. Kaupunkitila suunnitellaan jalankulkijan – ei henkilöautoliikenteen – ehdoilla. Tulevaisuudessa menestyvät parhaiten hauskat kaupungit, joissa eläminen on mukavaa, arki sujuvaa ja mahdollisuuksien kirjo jatkuvasti laajentuva.

–Yleiskaavan 2016 visio

Kaupunkisuunnittelun prosessit ovat melko hitaita, mutta Yleiskaavan 2016 mukainen kaupunkirakenne viheryhteyksineen ja raideinvestointineen on suunnittelussa jo melko pitkällä ja osin jo siirtynyt toteutukseen. Yleiskaavan 2016 periaatteet ja ratkaisut ovat kokonaisuutena edelleen hyvin ajantasaisia, eikä kokonaisyleiskaavan uusimisen tarvetta ole nähtävissä tulevalle valtuustokaudella.

Ensimmäinen Yleiskaavan 2016 hyväksymisen jälkeen laadittu toteuttamisohjelma (2017–2021) oli vaikutuksiltaan erittäin merkittävä, sillä siinä määritettiin missä järjestyksessä yleiskaavan laajaa kokonaisuutta lähdettiin suunnittelemaan. Toisessa toteuttamisohjelmassa (2021–2025) tarkennettiin priorisointia, esitettiin neljän uuden osayleiskaavan laadinnan käynnistämistä, tuotiin muun muassa kaupunki-uudistus-alueet mukaan priorisoituihin alueisiin sekä nostettiin Pasilan tason poikittainen raitiotieyhteys ensimmäisen korin suunnitteluhankkeeksi. Yleiskaavan kolmas

toteuttamisohjelma päivittää jälleen yleiskaavallisen kokonaisuuden toteutuksen ja aikataulun ajan tasalle.

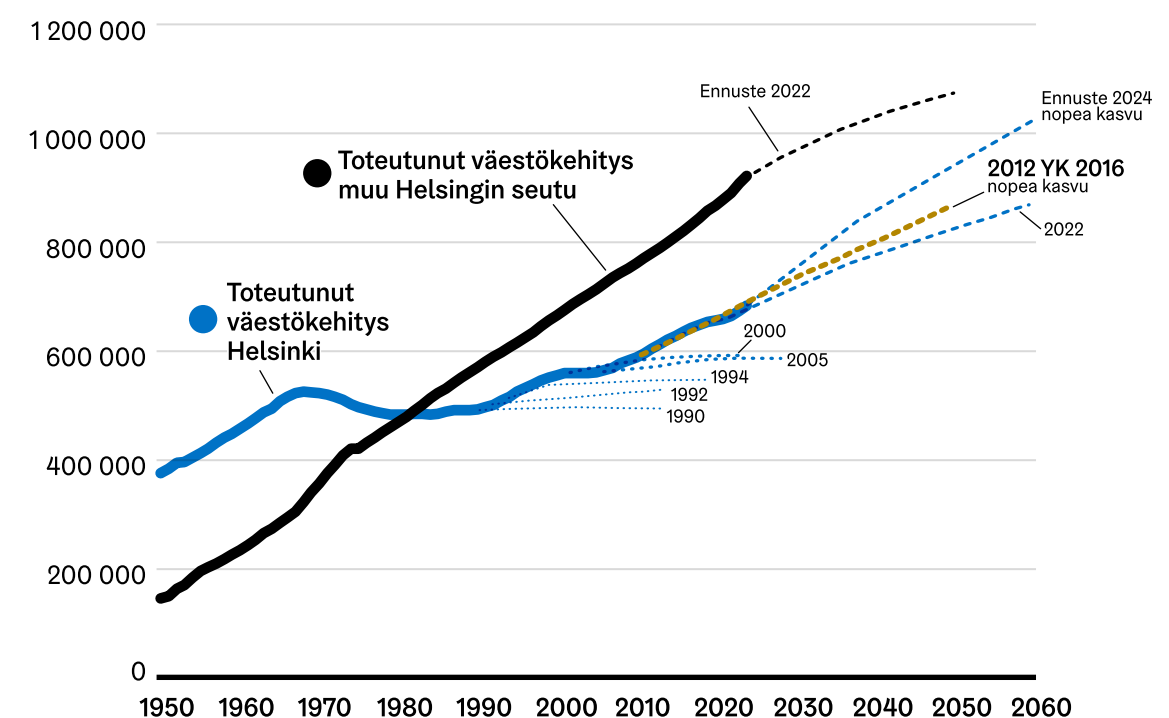
Toteuttamisohjelman päivityksen yhtenä keskeisenä lähtökohtana on, että Helsinki on sitoutunut toimeenpanemaan kunnianhimoisia ilmastotavoitteita. Toteuttamisohjelma tukee Helsingin ilmastotavoitteiden saavuttamista ohjaamalla kaupungin kestävä kasvua ja tukemalla yhdyskuntarakenteen tiivistymistä ja kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä. Kaupunkistrategian linjauksen mukaisesti kaupunki tulee toimimaan edelläkävijänä esimerkiksi hiiltä sitovan betonin käytössä sekä muiden vähäpäästöisten tai kiertotaloutta tukevien rakennusratkaisujen vauhdittamisessa. Myös hiilijalanjälkivaatimuksen tasoa kaavoituksessa kiristetään strategian mukaisesti. Kiristys tehdään kuluvan strategiakauden aikana toteutettavan tarkastelun pohjalta.

Kaupunkisuunnittelussa on entistä vahvemmin huomioitava kiertotalous ja etenkin siihen liittyvät tilatarpeet sekä purettavien rakennusosien välivarastointi

ja maamassojen monipuolinen tilapäinen ja lopullinen hyödyntäminen. Suunnittelun osana tulee tunnistaa alueita, jossa käsittelyä voidaan tehdä. Kuljetusmatkojen minimointi on perusteltua ilmasto- ja taloussyistä.

Helsinki on Suomen talouden ja kilpailukykyyn kannalta tärkein alue ja kaupunkisuunnittelussa kiinnitetään voimakkaasti huomioita elinkeinoelämän kehitykseen. Helsingin tulee olla Suomen paras sijaintipaikka yrityksille myös jatkossa ja kilpailla tasaväkisesti kansainvälisten verrokkikaupunkien kanssa yrityksistä, investoinneista ja osaavasta työvoimasta. Maankäytön suunnittelulla varmistetaan, että Helsinki tarjoaa myös tulevaisuudessa mahdollisuuksia elinkeinoelämän eri sektoreilla toimiville yrityksille huomioiden rajallisen maan tehokkaan hyödyntämisen. Tärkeimpiä keinoja tälle on riittävän ja monipuolisen toimitilatonttitarjonnan varmistaminen, väestönkasvun edellytysten varmistaminen ja kaupungin houkuttelevuuden vahvistaminen. Mitä houkuttelevampi ja monipuolisempi Helsinki on, sitä useampi valitsee

Kuva 1. Helsingin kaupungin ja muun Helsingin seudun väestönkehitys 1950–2024 ja eri vuosien väestöennusteita. Lähde: Kaupunkitieto / Helsingin kaupunki ja Tilastokeskus.



Helsingin asuinpaikakseen ja yrityksensä sijaintipaikaksi. Tällä varmistetaan myös elinkeinoelämän kasvun ja kilpailukyvyn edellytykset. Asuinpaikkana houkutteleva kaupunki on erityisen tärkeä asia kilpailussa kansainvälisistä huippuosaajista ja toimijoista. Tähän Helsingissä vastataan kehittämällä kaupunkia monipuolisena, tiiviinä joukkoliikenteeseen tukeutuvana metropolialueen sydämenä. Ennen ihmiset muuttivat yritysten perässä, nykyisin elinkeinotoiminta keskittyy alueille, joissa osaava työvoima haluaa elää.

Kuluva vuosikymmen on ollut monella tavalla poikkeuksellinen. Vuonna 2020 käynnistyi maailmanlaajuinen koronapandemia, jolla oli laajoja vaikutuksia asuntojen kysyntään, työn tekemiseen ja liikkumiseen. Edellinen toteuttamisohjelma laadittiin koronapandemian keskellä ja hyväksyttiin kaupunginhallituksessa alkuvuonna 2022, kun asuntorakentamisen määrä oli huipussaan. Venäjän hyökkäys-sodalla Ukrainaan on ollut laajoja vaikutuksia myös Suomessa ja Helsingissä. Inflaatio kiihtyi merkittävästi, joka korkojen nousun

myötä heikensi rakentamisen suhdannetta nopeasti. Erityisesti markkinaehtoinen asuntotuotanto on hidastunut Helsingin seudulla. Vaikka korot ovat sittemmin olleet laskusuunnassa, ei asuntomarkkina ole vielä elpynyt 2010-luvun tasolle.

Koronapandemian aikana kaupungin väestönkasvu hidastui merkittävästi, mutta vuosina 2023 ja 2024 Helsingin väkiluku on kasvanut jälleen nopeasti, molempina vuosina yli 10 000 asukkaalla. Korkeasuhdanteessa käynnistetyn runsaan asuntotuotannon myötä ei tarjonnan niukkuus ole ollut esteenä kaupungin kasvulle, mutta lähivuosina on riskinä, että rakentamisen matala taso synnyttää asuntopulaa, mikäli asuntorakentaminen ei lähde vahvemmin käyntiin. Toteuttamisohjelman keskeisenä lähtökohtana on Yleiskaavan 2016 mukaisesti varmistaa edellytykset Helsingin väestöennusteen nopean kasvuskenaarion mukaiselle kasvulle. Tähän liittyy asunto- ja työpaikkakerroksalan kaavoituksen ohella myös kaupungin monipuolinen ja tasapainoinen kehittäminen esimerkiksi liikenne-, viher- ja virkistysalueiden verkostojen osalta.



Kuvaaja: Susanna Sinervuo

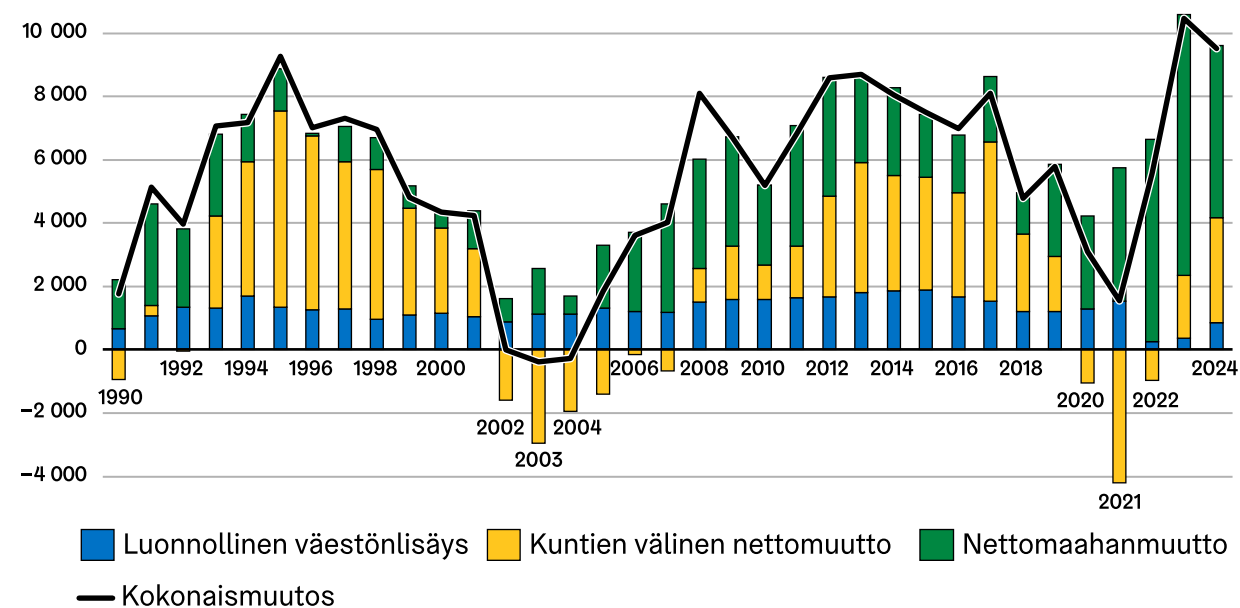
Helsingin väkiluku oli vuodenvaihteessa 2024–2025 noin 685 000 henkeä. Se on erittäin lähellä arviota, joka laadittiin 13 vuotta aiemmin yleiskaavan 2016 valmistelua varten tehdyssä Helsingin seudun ja Helsingin väestöprojektityössä. Voidaankin todeta, että Helsingin kaupunki on pystynyt vastaamaan asuntojen kysyntään hyvin. Tämä tulee varmistaa myös jatkossa.

Asuntopolitiikkaan liittyen on tapahtunut merkittäviä muutoksia. Valtio on päättänyt lopettaa valtion tuen myöntämisen uusille asumisoikeusasuntohankkeille, mikä on käytännössä lopettanut Helsingissä erityisesti tasapainoisen kaupunkikehityksen näkökulmasta keskeisen asumisoikeusasuntotuotannon. Lisäksi valtion tukemaa asuntotuotantoa ollaan kohdistamassa entistä voimakkaammin heikoimmassa asemassa oleville asukkaille. Valtion asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus Ara on lakkautettu ja osaksi ympäristöministeriötä on perustettu 1.3.2025 alkaen valtion tukeman asuntorakentamisen keskus. On tärkeää varmistaa, että Helsingin kestävä ja tasapainoinen kasvu on mahdollista toteuttaa myös tilanteessa, jossa käytettävissä olevia asuntopoliittisia keinoja on jatkossa vähemmän.

Kaupunkisuunnittelu pohjaa joukkoliikenteen verkostokaupungin toteuttamiseen. Verkostokaupungissa kaikilla kulkumuodoilla on tärkeä rooli osana kokonaisuutta. Liikenteen sähköistyminen ja automatisaatio niin maalla, merellä kuin ilmassa tuo mukanaan uusia suunnittelukysymyksiä, jotka tulevat vaikuttamaan siihen, miten kaupunkia suunnitellaan. Miehitettävien ilma-alusten (droonien) kehitys on nopeaa ja niiden käyttö tulee yleistymään kaupungeissa etenkin eri logistiikkaoperaattorien toimesta. Kaupungin omassa palvelutuotannossa on myös tunnistettu monipuolisesti erilaisia käyttötarpeita ilma-alusten suhteen. Helsingin on huomioitava tämä, jatkettava korkealaatuista suunnittelua aiheen parissa ja valmistauduttava droonien regulaatioon osallistumiseen. Ihmisten kuljettamiseen suunniteltujen miehitettyjen sähköisten ilma-alusten kehitys tuo uusia mahdollisuuksia liikkumiseen ja Helsinki huomioi tämän kehityksen myös maankäytön suunnittelussa tarkoituksenmukaisella tavalla.

Kuva 2. Helsingin luonnollinen väestönlisäys, kuntien välinen nettomuutto, nettomaahanmuutto ja kokonaismuutos 1990–2024

Lähde: Tilastokeskus, 2025.



Kuva 3.
Helsingin yleiskaava 2016 (alla)

Yleiskaavan 2016 tavoitteena on mahdollistaa kantakaupungin laajentaminen, rakentaa Helsingstä raideliikenteen verkostokaupunki sekä turvata maankäytölliset edellytykset siten, että Helsinki voi kasvaa 860 000 asukkaan Kaupungiksi 2050.

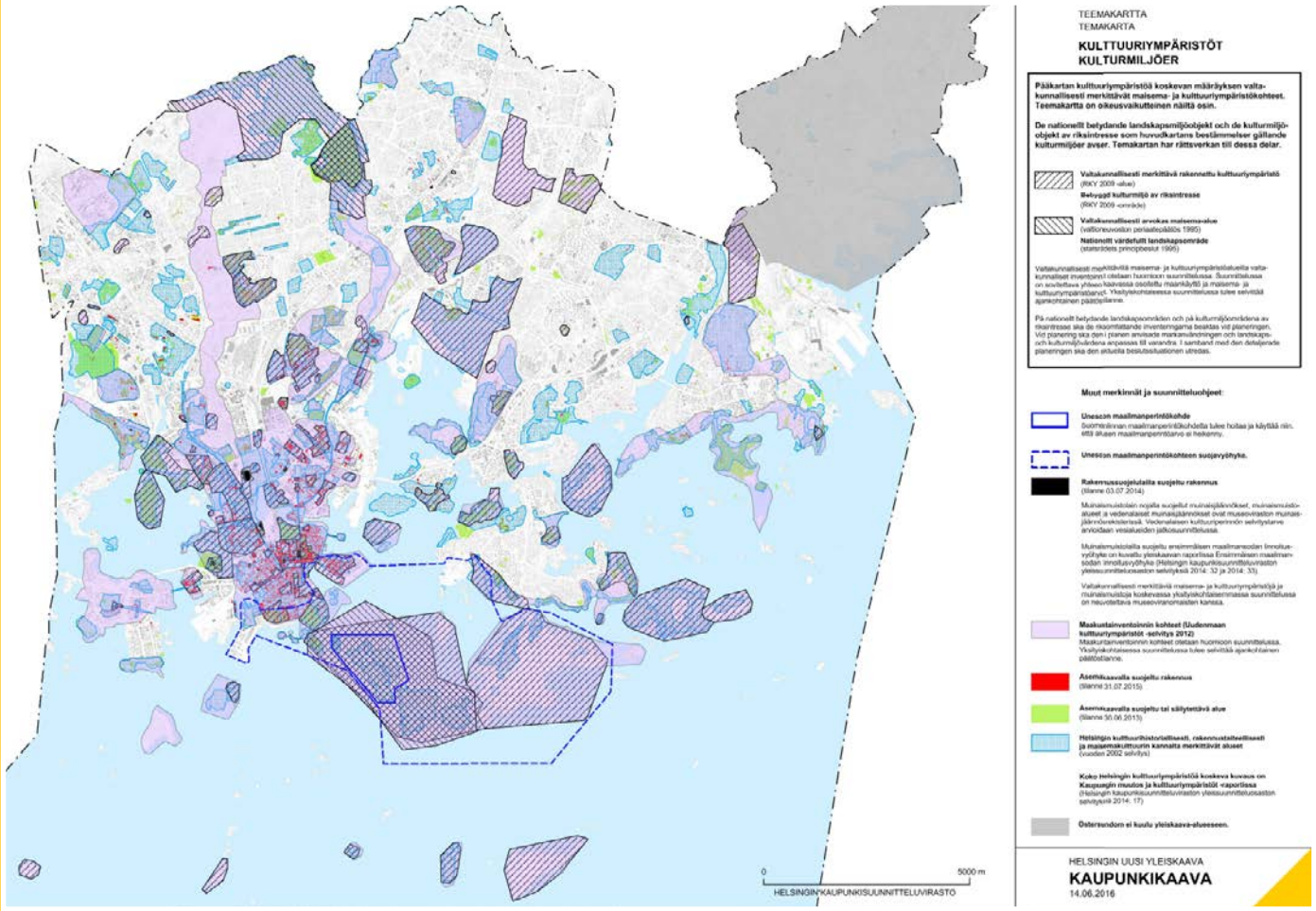
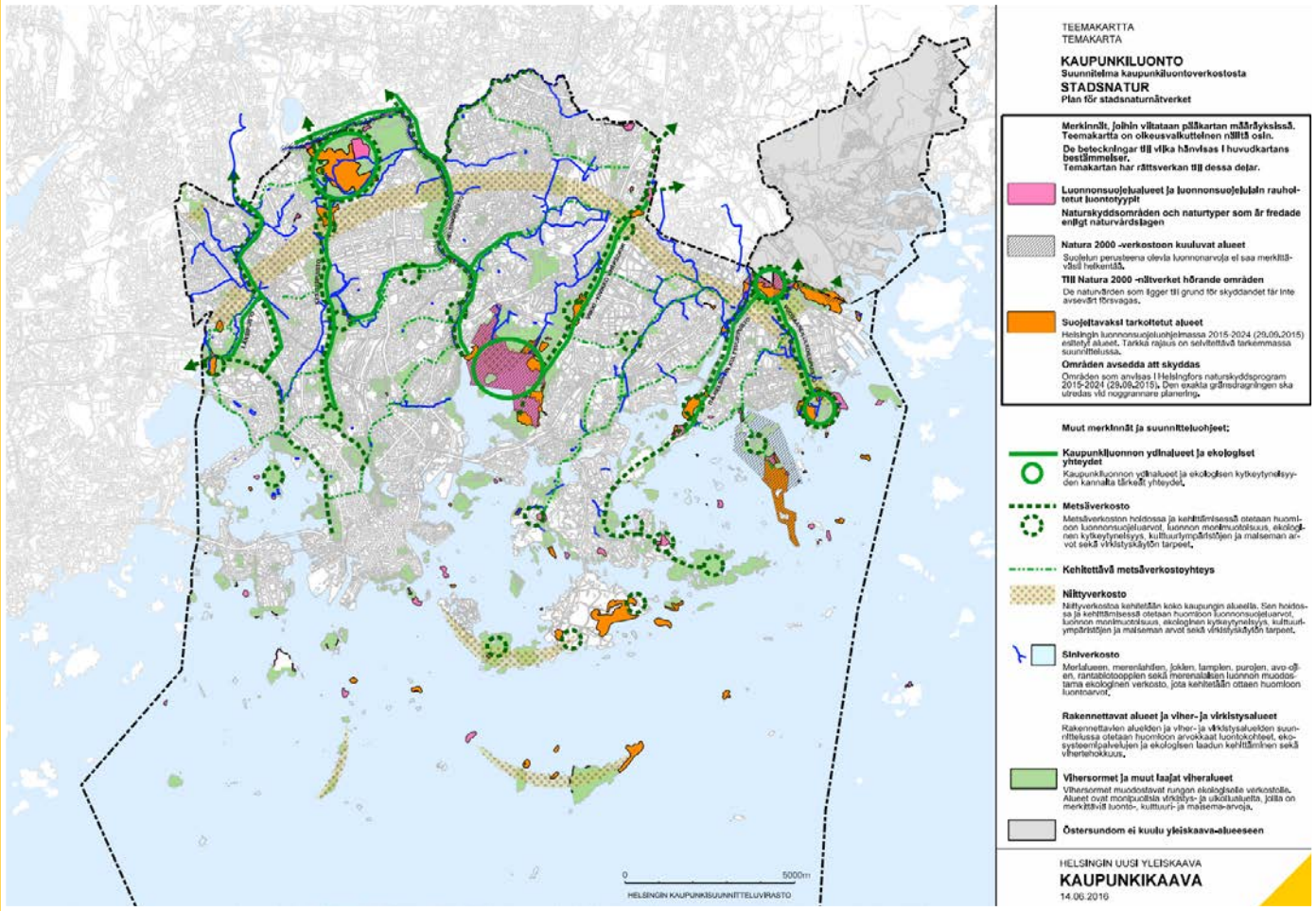
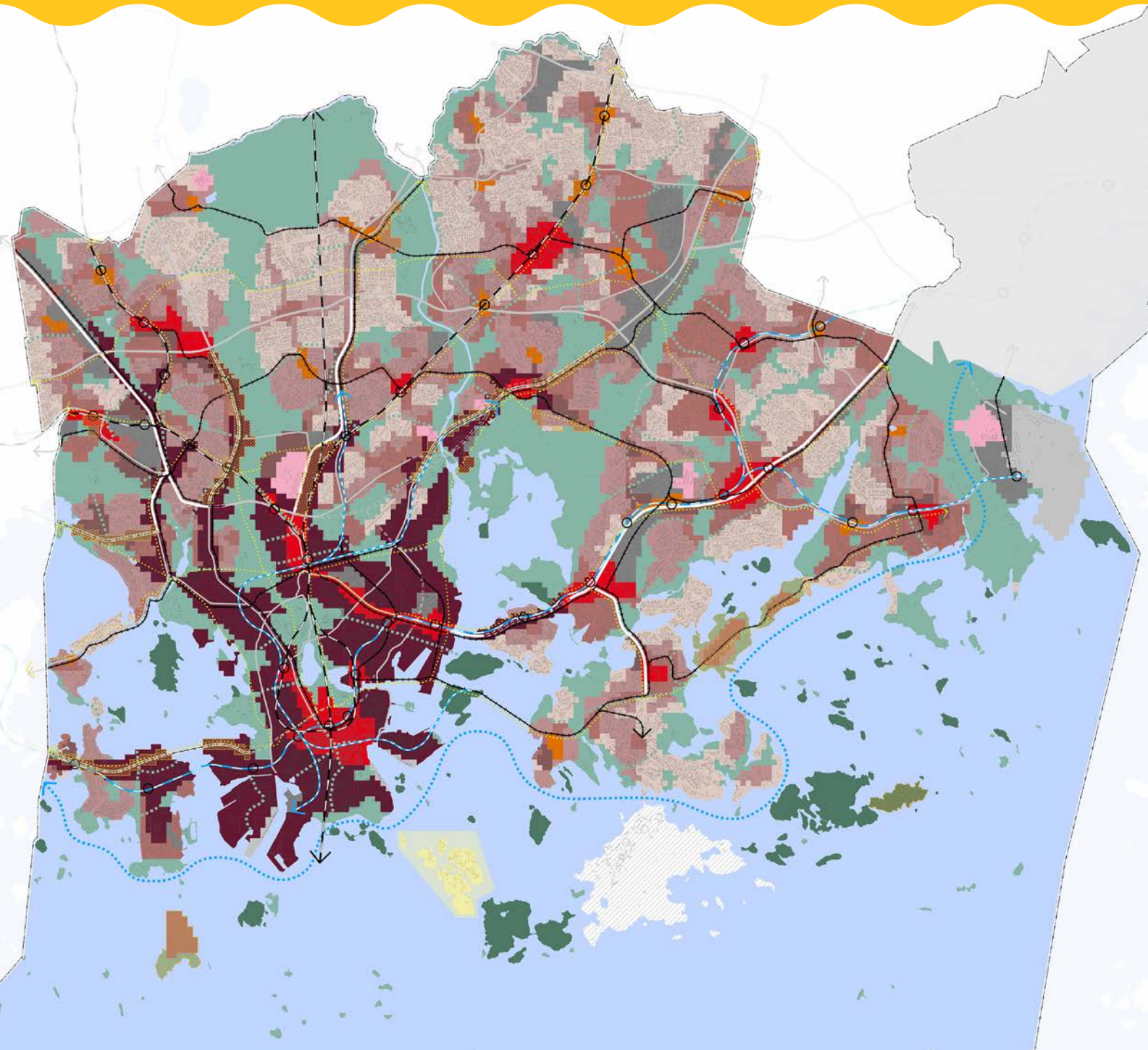
Helsinkiä kehitetään viherverkostokaupunkina, jossa virkistysalueiden saavutettavuus on hyvä. Yleiskaavan toteuttamishojelman tärkein tietoperusta on kuvassa oleva yleiskaava 2016 ja sen tietovaranto.

Kuva 4.
Kaupunkiluonto
Suunnitelma kaupunkiluonto-
verkostosta (oikea ylä)

Helsingin Yleiskaavan 2016 Kaupunkiluonto-teemakartassa esitetyt Natura 2000-verkoston kuuluvat alueet ja luonnonsuojelulain nojalla suojellut luonnonsuojelualueet sekä Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015–2024 suojeltavat alueet on otettava oikeusvaikutteisena huomioon.

Kuva 5.
Kulttuuriympäristöt (oikea ala)

Kulttuuriympäristö-teemakartalta valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon.



Helsingin yleiskaavallisen kokonaisuuden ajantasaisuus

Helsingin yleiskaavan 2016 kantavat teemat ovat raideliikenteeseen tukeutuvan verkostokaupungin rakentaminen, viher- ja virkistysalueiden verkoston vahvistaminen sekä kantakaupungin laajentaminen nykyistä rakennetta eheyttämällä. Nämä strategiset painopisteet muodostavat edelleen kaupunkikehityksen tavoitteellisen suunnan Helsingille.

Yleiskaavan roolina on luoda joustava ja tulevaisuuteen suuntautuva kehikko, joka mahdollistaa monimuotoisen kaupunkikehityksen muuttuvissa olosuhteissa pitäen samalla kiinni pitkän aikavälin linjauksista. Tältä pohjalta arvioituna Helsingin yleiskaava on edelleen ajankohdainen ja toimiva väline kaupungin kehittämisessä, eikä kokonaan uuden yleiskaavan laatiminen ole perusteltua eikä tarpeellista kuluvalle valtuustokaudella.

Korkein hallinto-oikeus (KHO) kumosi 8.11.2018 päätöksellään joitakin alueita Yleiskaavasta 2016. Uuden maakunta-kaavan tultua voimaan edellisessä yleiskaavan toteuttamisohjelmassa ohjelmoitiin neljän osayleiskaavan valmistelun käynnistäminen. Vartiosaaren osayleiskaava, jolla saari on osoitettu pääasiassa virkistyskäyttöön, on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 13.11.2024. Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavan tarkistettu ehdotus hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 27.05.2025. Länsiväylän ympäristön osayleiskaavan valmistelu on edennyt ennakoitua hitaammin ja sen suunnittelun jatkamista arvioidaan myöhemmin.

Östersundomin aluetta koskenut Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteinen yleiskaava kumoutui KHO:ssa vuonna 2021. Helsingin

alueen osalta päätettiin aloittaa osayleiskaavan valmistelu samanaikaisesti Lahdenväylän, Länsiväylän ja Vartiosaaren osayleiskaavojen kanssa edellisen toteuttamisohjelman mukaisesti. Östersundomin osayleiskaavan luonnos hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 18.03.2025 ja suunnittelu jatkuu kohti kaavaehdotusta.

Ennen Yleiskaavaa 2016 laadittujen vielä lainvoimaisten osayleiskaavojen, Yleiskaavan 2016 sekä nyt valmisteilla olevien osayleiskaavojen mahdollistama rakentaminen kattaa kaupungin kasvun tarpeet lähivuosisikymmenten aikana. Tehtyjen selvitysten, edellisellä valtuustokaudella hyväksytyjen valtuustoaloitteiden, kaupunkistrategian ja MAL-sopimuksen pohjalta on kuitenkin tunnistettu alueita, joiden osalta on perusteltua käynnistää osayleiskaavoitus seuraavien 15 vuoden aikana.

Kaupunkistrategiassa on päätetty käynnistää Pitäjänmäen yritysalueen sekä Herttoniemen ja Roihupellon yritysalueiden muodostaman aluekokonaisuuden osayleiskaavat. Alueita kehitetään tavalla, jossa yhdistyy kaupallisen, teollisen ja kulttuuritoiminnan tarpeet sekä mahdollisuus asuntorakentamiseen.

Lisäksi valmistaudutaan strategian mukaisesti Ilmalan ratapiha-alueen vapautumiseen rakentamiskäyttöön. Alueen kehittäminen vaati osayleiskaavaa, jonka valmistelu käynnistetään heti kun se on tarpeen – tarvittaessa jo kuluvan valtuustokauden aikana.

Varaudumme kaupunkistrategian mukaisesti myös pienydinvoimatuotannon mahdolliseen sijoittumiseen Helsingissä, jos sääntelyn muutokset sen mahdollistavat. Tämä tarkoittaisi yleis- ja asema-kaavoitusta pienydinvoiman maankäyttötarpeiden ratkaisemiseksi.

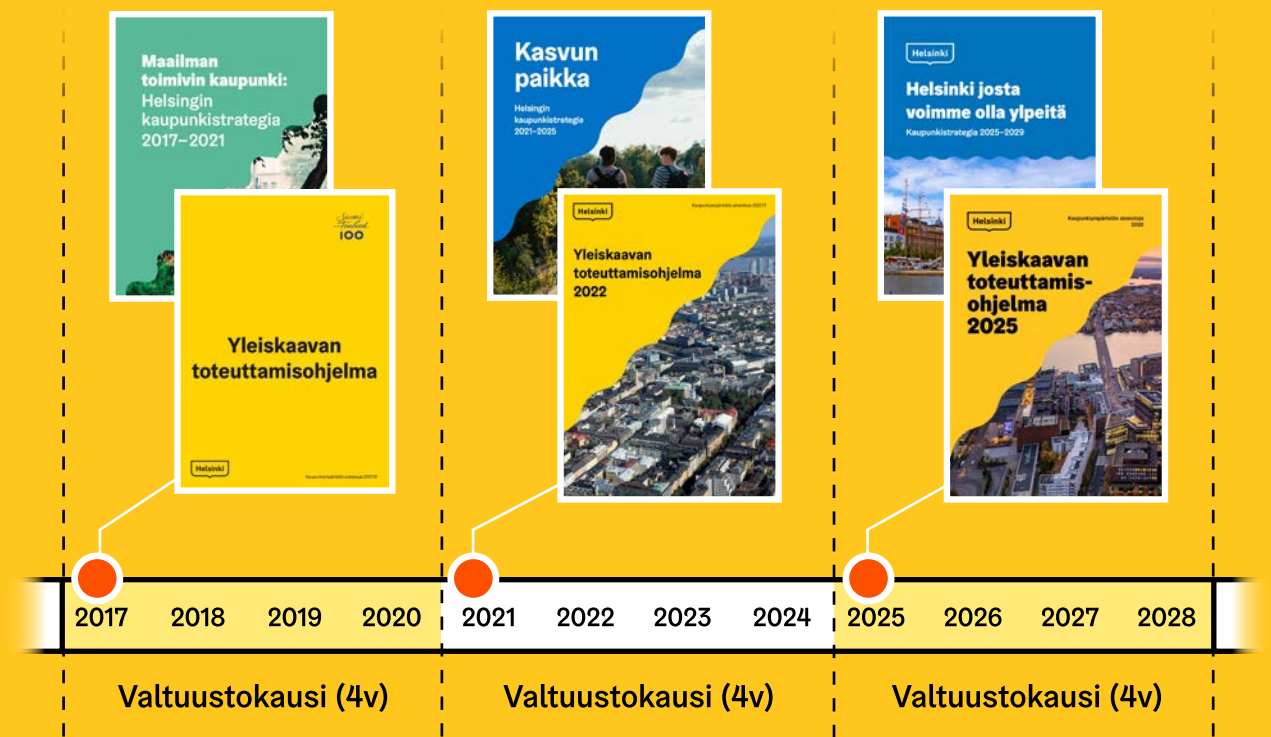
Turunväylän alun osayleiskaavoitus on alustavasti aikataulutettu aloitettavaksi 2035–2039 aikana.

Maanalainen yleiskaava päivitettiin vuonna 2021. Maanalaista yleiskaavaa päivitetään tarvittaessa.

Yleiskaavan ajantasaisuuden arvioinnin osana on tunnistettu tarve uudistaa Yleiskaavan 2016 tulkintaohjeet. Toimintaympäristö on muuttunut Yleiskaavan 2016 hyväksynnän jälkeen. Tulkintaohjeiden uudistus käynnistetään toteuttamisohjelman hyväksymisen jälkeen.

Kuva 6. Yleiskaavan toteuttamisohjelman päivityssykli

Yleiskaavan toteuttamisohjelma päivitetään aina valtuustokausittain. Valmistelu aloitetaan hyvissä ajoin ennen uutta strategiakautta mutta itse ohjelma laaditaan vasta kaupunkistrategian pohjalta.



● Yleiskaavan toteuttamisohjelman päivitys

2. Pitkjänteinen suunnittelu ja rohkea kasvu luovat edellytykset vahvalle kaupunkitaloudelle

Miksi kaupungin kasvu on hyvä asia

Yleiskaavassa 2016 on sitouduttu mahdollistamaan Helsingin kasvu 860 000 asukkaan kaupungiksi vuoteen 2050 mennessä. Yleiskaavan toteuttamissuunnitelman avulla varmistetaan, että Helsingin kasvu on myös kestävää eri näkökulmista. Toteuttamissuunnitelman tavoitteena on varmistaa riittävät investoinnit kaupunkirakenteen kehittämiseksi niin, että kasvua voidaan tukea. Investointien aikataulutus on tässä keskeistä.

Yleiskaavan 2016 mukainen Helsingin kasvu ja tiivistäminen on perusteltua useasta syystä. Suuret kaupungit hyötyvät kasautumiseduista. Kun yritykset, työntekijät ja palvelut ovat lähellä toisiaan, niiden tuottavuus kasvaa. Tuottavuuden kasvu johtuu ideoiden ja tiedon nopeasta leviämisestä sekä siitä, että suuremmassa kaupungissa on mahdollista erikoistua ja keskittyä siihen, minkä kukin osaa parhaiten. Suuri määrä työpaikkoja ja työntekijöitä johtaa siihen, että työntekijän on helpompi löytää itselleen sopiva työpaikka ja työnantajan taas sopiva työntekijä. Hyvä saavutettavuus ja runsas palveluvalikoima kohentavat asukkaiden elämänlaatua ja vahvistavat Helsingin kansainvälistä vetovoimaa. Helsingin korkeampi tuottavuus ja hyvät palvelut houkuttelevat ihmisiä muuttamaan Helsinkiin.

Tiiviissä kaupungissa infrastruktuurin ja palveluiden kustannukset jakautuvat suuremmalle joukolle, jolloin ne ovat asukasta kohti pienemmät. Kun asukkaat asuvat lähempänä toisiaan, esimerkiksi joukkoliikenteen, teiden ja kunnallisteknisten verkkojen rakentamisen ja

ylläpidon kulut voidaan jakaa useammalle käyttäjälle. Tämä vähentää kustannuksia sekä veronmaksajille että kaupungille ja tukee samalla kestäviä liikkumisratkaisuja. Kasvun ohjaaminen pääsääntöisesti jo rakennettuun ympäristöön vähentää luontokatoa ja edistää ilmastotavoitteiden saavuttamista. Tiiviissä kaupungissa myös palvelut ovat helposti saavutettavissa ja edellytykset monipuoliselle ja laadukkaalle palvelutarjonnalle ovat hyvät.

Asuntorakentaminen hillitsee asumiskustannusten nousua. Kun asuntoja on riittävästi, asumisen hinta ei ole esteenä muuttaa Helsinkiin ja helsinkiläiset voivat valita asua laadukkaammin. On keskeistä, miten kasvu toteutetaan. Kantakaupungin tiivistäminen ja laajentaminen sekä täydennysrakentaminen olemassa olevassa kaupunkirakenteessa ja nykyisten joukkoliikenneyhteyksien varrelle on usein kannattavinta.

Kaupunkirakennetta tiivistetään ja monipuolistetaan

Helsingissä on vajausta erityisesti tiiveimmästä ja monipuolisimmasta kaupunkiympäristöstä. Kaupungistuminen perustuu korkeampaan tuottavuuteen ja työmarkkinoiden sekä palvelutarjonnan parempaan toimintaan tiiviissä ympäristöissä. Viime vuosina tavaroiden, palveluiden ja ajatus-

ten liikuttamisen paikkariippuvaisuus on laskenut verkkokaupan ja etätö-

mahdollisuuksien parantuessa, mutta siitä huolimatta kaupunkiympäristön houkuttelevuus on lisääntynyt. Helsingin kasvu on viime vuosina ollut nopeinta sitten 1960-luvun.

Vaikka Helsinki on Suomen tiheimmin asuttu kaupunki, on se edelleen varsin väljä, jos sitä verrataan vastaaviin eurooppalaisiin kaupunkeihin, esimerkiksi Tukholmaan ja Kööpenhaminaan. Kuva 7 näyttää, että Helsingissä noin 50 000 ihmistä asuu neliökilometrin kokoisissa ruuduissa, joissa asuu yli 10 000 asukasta. Tukholmassa vähintään näin tiheästi asuu noin 300 000 asukasta ja Kööpenhaminassa jopa yli 500 000 asukasta. Pohjoismaisissa verrokeissa on siis huomattavasti enemmän mahdollisuuksia tiiviiseen kaupunkiasumiseen kuin Helsingissä. Samassa kuvassa on myös kuvattu Helsingin ennustettu väestötiheys vuonna 2060, jos yleiskaavassa osoitettu maankäyttö toteutuu asiantuntijoiden arvion mukaisesti. Yleiskaavan mukainen maankäyttö kasvattaa tiiviiden ja palveluiltaan monipuolisten asuinalueiden määrää, mutta ei johda Helsingistä puuttuvien asukasmäärältään kaikkein tiiveimpien alueiden syntymiseen.

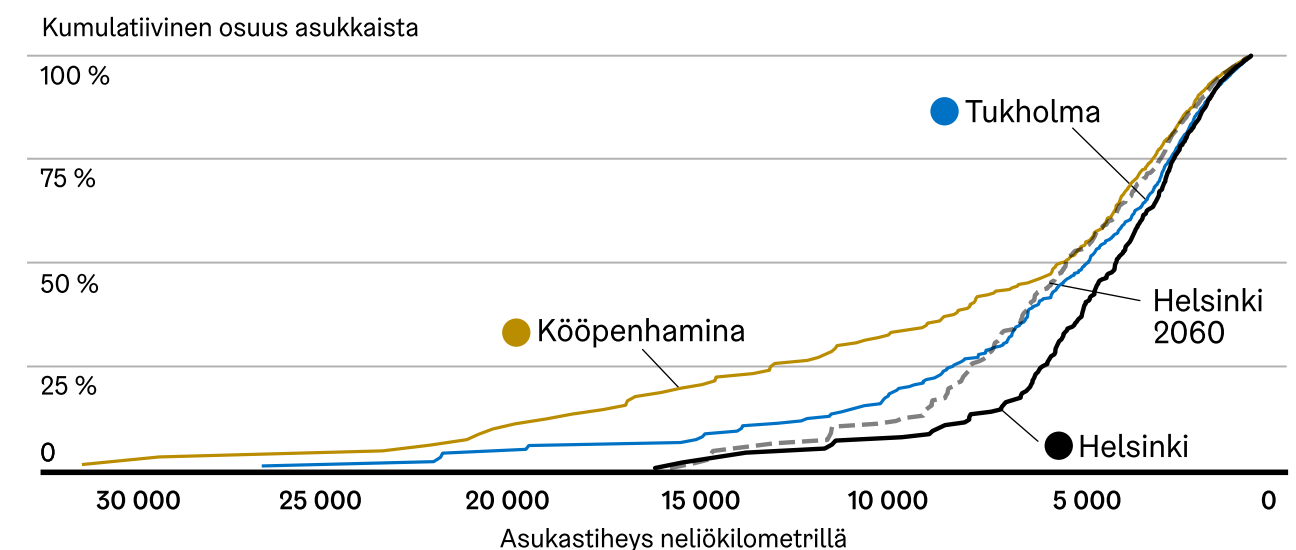
Helsingissä kaupunkimaiset asuinalueet ovat yleisesti kalleimpia. Korkeat hinnat kertovat siitä, että monet helsinkiläiset haluaisivat asua näillä alueilla, mutta asuntoja ei riitä kaikille halukkaille. Väljemmin rakennetut alueet kauempana keskustasta ovat huomattavasti edullisempia.

Kasvua tuetaan kaavoituksella

Helsingin voimassa oleva Yleiskaava 2016 tukee kaupungin kasvua ja ohjaa kasvun kaupungin sisään. Kantakaupungin laajentumisalueet, kuten Jätkäsaari, Kalasatama ja Hernesaari, sekä nykyisen kantakaupungin täydennysrakentaminen ja tiivistäminen ovat avainasemassa tiiviin ja palvelurakenteeltaan monipuolisen kaupunkiympäristön synnyttämisessä. Yleiskaava 2016 mahdollistaa kantakaupungissa myös huomattavasti nykyistä tiiviimmän maankäytön. Riittävästi toteutettuna tiivistäminen voi synnyttää hyvin tiheää kaupunkia, josta Helsingissä on pula. Tarkemmassa suunnittelussa on kuitenkin huomioitava paljon erilaisia ristiriitaisia arvoja, joten olemassa olevan rakenteen täydentäminen ei ole aina helppoa.

Kuva 7. Helsingin, Tukholman ja Kööpenhaminan väestötiheydet

Lähde: laskelma Eurostatin väestöruuduista.



Kantakaupungin tiivistäminen on taloudellisesti hyvin kannattavaa, koska tällöin pystytään tukeutumaan suuremmalta osin nykyiseen infrastruktuuriin ja sijainnit ovat arvostettuja. Tiivistäminen säästää samalla myös luontoalueita, koska tiivistyvä kaupunki hyödyntää olemassa olevaa rakennettua ympäristöä eikä laajenna kaupunkia luontoalueille. Tiiviimpi kaupunki mahdollistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen, jossa jokapäiväiset palvelut voi saavuttaa jalkaisin. Yleiskaavassa 2016 osoitettu sisääntuloväylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi tiivistää osaltaan kaupunkirakennetta, lieventää liikenteestä aiheutuvia haittoja ja mahdollistaa kantakaupungin laajentamisen.

Joissakin tapauksissa saavutettavuuden parantaminen voi korvata osittain kaupunkirakenteen tiiviyden puutetta. Kun liikkuminen on sujuvaa, myös väljemmillä alueilla asuvat pääsevät keskusta-alueen monipuolisten palveluiden pariin ja suurempi asiakkaiden määrä lisää erikoistumista. Erityisesti raideliikenne on tässä tehokkainta, koska

suurikapasiteettinen joukkoliikenne hyötyy korkeasta asukastiheydestä.

Kun tiivis kaupunkirakenne laajenee, aikaisemmin reuna-alueilla sijainneet tuotanto- ja varastotoiminnot saattavat jäädä sen sisälle. Nämä toiminnot hyötyvät keskeisestä sijainnista huomattavasti keskustatoimintoja vähemmän. Tilaa vievä toiminta onkin siirtynyt ja siirtyy edelleen kauemmaksi kantakaupungista. Ilmiö on globaali ja Helsingissä sen vaikutukset kohdistuvat koko seudulle. Esimerkiksi Pitäjänmäessä, Herttoniemessä ja Roihupellossa on merkittäviä mahdollisuuksia muuttaa teollisia tai varastokäytössä olevia alueita entistä intensiivisempään ja monipuolisempaan yritystoimintaan tai asumiseen. Edellä mainittuja alueita kehitetään niin, että niissä yhdistyy kaupallisen, teollisen ja kulttuuritoiminnan tarpeet sekä mahdollisuus asuntorakentamiseen. Suunnittelussa huomioidaan alueilla toimivien merkittävimpien yritysten toimintaedellytykset ja niiden kehittämisen tarpeet.

Kasvu ja kehitys edellyttää investointeja

Kaupungin tekemät investoinnit ovat yleensä välttämätön edellytys kasvulle. Esirakentaminen luo konkreettisesti uusia mahdollisuuksia rakentaa lisää kaupunkia. Palvelurakentamista tarvitaan, jotta uusille asukkaille voidaan tarjota julkiset palvelut. Joukkoliikenteen, katujen sekä puistojen rakentaminen parantaa saavutettavuutta ja tekee kaupungista houkuttelevampaa asukkaille. Myös olemassa olevasta kaupungista on pidettävä huolta investoimalla sen ylläpitoon ja korjaamiseen.

Erityyppisten investointien taloudellisuus näyttäytyy eri tavoin. Monet investoinnit mahdollistavat uutta rakentamista, jonka arvo ylittää investointien kustannukset,

etenkin kantakaupungissa. Nämä investoinnit lisäävät kaupungin maaomaisuuden arvoa ja siten kasvattavat kaupungin taloudellisia mahdollisuuksia pitkällä aikavälillä. Kantakaupungissa olennaisin kannattavuuteen vaikuttava tekijä on tulevan rakentamisen määrä. Mitä arvokkaampaa rakentamista mahdollistetaan, sitä kannattavampaa esirakentaminen on kaupungille. Kannattavuuden arvioinnissa on lisäksi huomioitava pitkän aikavälin kasvusta ja kehityksestä saatavat välilliset hyödyt.

Investoinnit vetovoimaisimpien alueiden ulkopuolella eivät tyypillisesti kasvata kaupungin maaomaisuuden arvoa yhtä



Kuvaaja: Jussi Hellsten

paljon kuin esirakentamisen investoinnit kantakaupungissa. Tällaisten investointien taloudellisuutta täytyykin arvioida myös sillä perusteella, miten ne vaikuttavat alueiden eriytymiskehitykseen. Korjausinvestoinnit taas ovat usein välttämättömiä, jolloin niiden taloudellisuuteen eniten vaikuttava tekijä on investoinnin ajoitus. Ajoituksen valinnassa on punnittava korjaamisen aiheuttamaa haittaa, korjaamisella vältettäviä riskejä ja vaikutuksia ylläpitokuluihin sekä korjauskustannusten ajoittumista.

Helsinki on pystynyt tarjoamaan houkuttelevia sijainteja uusille asukkaille ja yrityksille, ja kaupungin taloudellinen tilanne on ollut vahva. Tämä on johtunut investoinneista kaupungin kasvuun, mutta myös kestävästä taloudenpidosta. Tuottavat investoinnit ovat mahdollistaneet kaupungin panostuksia myös asukkaiden parempaan elämään, jotka eivät tuo suoria tuloja kaupungille. Viime

vuosina investointeja on pystytty tekemään melko kattavasti tulorahoituksella, mutta investointien kasvupaine tulee kasvattamaan kaupungin velanottoa. Koska Helsinki toteuttaa tasapainoista taloudenpitoa, on tulorahoituksen kannalta positiivisia investointeja syytä pitää investointiohjelmassa riittävästi. Ne vahvistavat kaupungin taloutta ja niiden tarpeeton lykkääminen heikentää helsinkiläisten hyvinvointia.

Kaupungin investoinnit ovat usein riippuvaisia toisistaan, mikä vaikuttaa niiden ajoittamiseen. Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa on painotettu asuntoinvestointeja alueille, joihin on toteutettu ja suunniteltu mittavia infrastruktuuri-investointeja. Infrainvestoinnit kasvattavat maan arvoa, joka mahdollistaa korkeammat tuotot asuntoinvestoinneille ja lisää alueiden houkuttelevuutta sekä asukkaiden että hankkeisiin ryhtyvien näkökulmasta.

3. Yleiskaavan toteuttamisohjelman painopisteet

Yleiskaavan toteuttamisohjelma varmistaa kaupungin kestävän kasvun Yleiskaavan 2016 tavoitteiden mukaisesti. Helsingistä rakennetaan joukkoliikenteen verkosto-kaupunkia, jossa arki on sujuvaa ja luonto lähellä. Kestävä kasvu on sopusoinnussa ekologisten reunaehtojen kanssa ja se luo sosiaalisesti, taloudellisesti ja kulttuurisesti kestävää hyvinvointia. Alla on esitetty toteuttamisohjelman keskeiset painopisteet, jotka on käyty tarkemmin läpi kohdittain.

Vahvistetaan viherrakenteen monihyötyisyyttä kaupunkirakentamisessa

Laajojen yhtenäisten viheralueiden yhdistämä kaupunkirakenne on Helsingin tärkeä ja säilytettävä erityispiirre. Yleiskaavalla 2016 on turvattu Helsingin vehreyden säilyminen myös tulevaisuudessa. Yleiskaavan toteuttamisohjelman tavoitteena on yhteensovittaa kasvavan kaupungin vaatimat tilantarpeet ja Helsingin monimuotoinen luonto sekä virkistysarvojen vaaliminen, ja näin mahdollistaa luonnonsuojelulliset tavoitteet sekä hyvään kaupunkielämään kuuluvien virkistyspalvelujen toteutuminen ja mahdollisuus nauttia luonnosta. Ilmastomuutoksen vaikutusten tullessa yhä konkreettisemmiksi, maankäytön muuttuessa ja väkiluvun kasvaessa on entistä tärkeämpää tunnistaa viher- ja virkistysalueiden tarjoamat monipuoliset hyödyt ja vahvistaa niitä suunnitelmallisesti. Viher- ja luonto-alueiden määrän ja laadun mittaaminen muodostaa arvokasta tietopohjaa niiden kehittämiselle. Tiivistyvässä kaupungissa viheralueiden käyttöpaine kasvaa ja edellyttää entistä tarkempaa viheralueiden suunnittelua.

1. **Vahvistetaan viherrakenteen monihyötyisyyttä kaupunkirakentamisessa**
2. **Vahvistetaan kantakaupungin ja ydinkeskustan vetovoimaa**
3. **Ehkäistään alueellista eriytymistä**
4. **Vahvistetaan Helsinkiä joukkoliikenteen verkostokaupunkina**

Keskeinen keino ohjata kasvua kestävästi ja säästää viheralueita rakentamiselta on tiivistää nykyistä kaupunkirakennetta, jolloin laadukkaan viherrakenteen sekä olemassa olevien ekologisten verkostojen merkitys korostuu entisestään. Kaupungin kasvaessa myös joillekin viheralueille joudutaan rakentamaan, mutta vaikutukset pyritään pitämään mahdollisimman vähäisinä. Koska rakentamisen tarve on Helsingissä myös jatkossa suuri, on tärkeää huomioida kaupunkiluonnon merkitystä myös ohjaamalla rakentamista alueille, joilla luontoarvoja on erityisen vähän. Muutoksessa olevat nykyiset työpaikka- tai liikennealueet ovat tässä mielessä erityisen potentiaalisia. Näille alueille voidaan laadukkaalla suunnittelulla luoda kokonaan uusia viheralueita, mitä esimerkiksi Jätkäsaareissa ja Kalasatamassa on tehty.

Luontoarvojen merkitys on suunnittelussa erittäin suuri, ja Helsinki kantaa vastuunsa luonnon suojelemisessa. Viher- ja virkistysalueita suunnitellaan kokonaisuutena, jonka saumattomana osana ovat nykyisten ja uusien luonnonsuojelualueiden palvelut. Samanaikaisesti yleiskaavan toteuttamisohjelman kanssa on valmisteltu Helsingin uusi luonnonsuojelualueohjelma 2025–38, jossa on esitetty miten noin 10 % Helsingin pinta-alasta saatetaan tiukan suojelun piiriin. Luonnonsuojelualueita yhdistävien ekologisten verkostojen toimivuutta parannetaan kokonaisu suunnitelman mukaisesti investoinnilla, kuten vihersilloilla. Myös luontopalveluja parannetaan toimialan yhteistyönä.

Viheralueiden ja kaupunkitilan suunnittelua tehdään eri puolilla kaupunkia maankäytön suunnittelun, keskustan elinvoiman tukemisen, kaupunkiuudistuksen ja suurten liikennehankkeiden tahdissa. Yhä kiinteämpänä osana suunnittelua on kiertotalous, ja mahdollisuuksien mukaan kaivuumassojen uusiokäyttö ja muiden kiertotalousmateriaalien hyödyntäminen.

Keskeisimpiä lähivuosien viher- ja virkistysverkoston suunnittelukohteita ovat Helsingin:

- vihersormet ja -linjat
- saariston ja rantojen virkistyskokonaisuudet
- ilmastomuutokseen sopeutumisen ja monimuotoisuuden toimenpiteet katu- ja viheralueilla
- monipuolisten virkistyspalvelujen kehittäminen
- luonnon monimuotoisuuden, viher- ja virkistysalueiden monihyötyisyyden ja latvuspeitteisyyden lisääminen kaikkialla kaupungissa

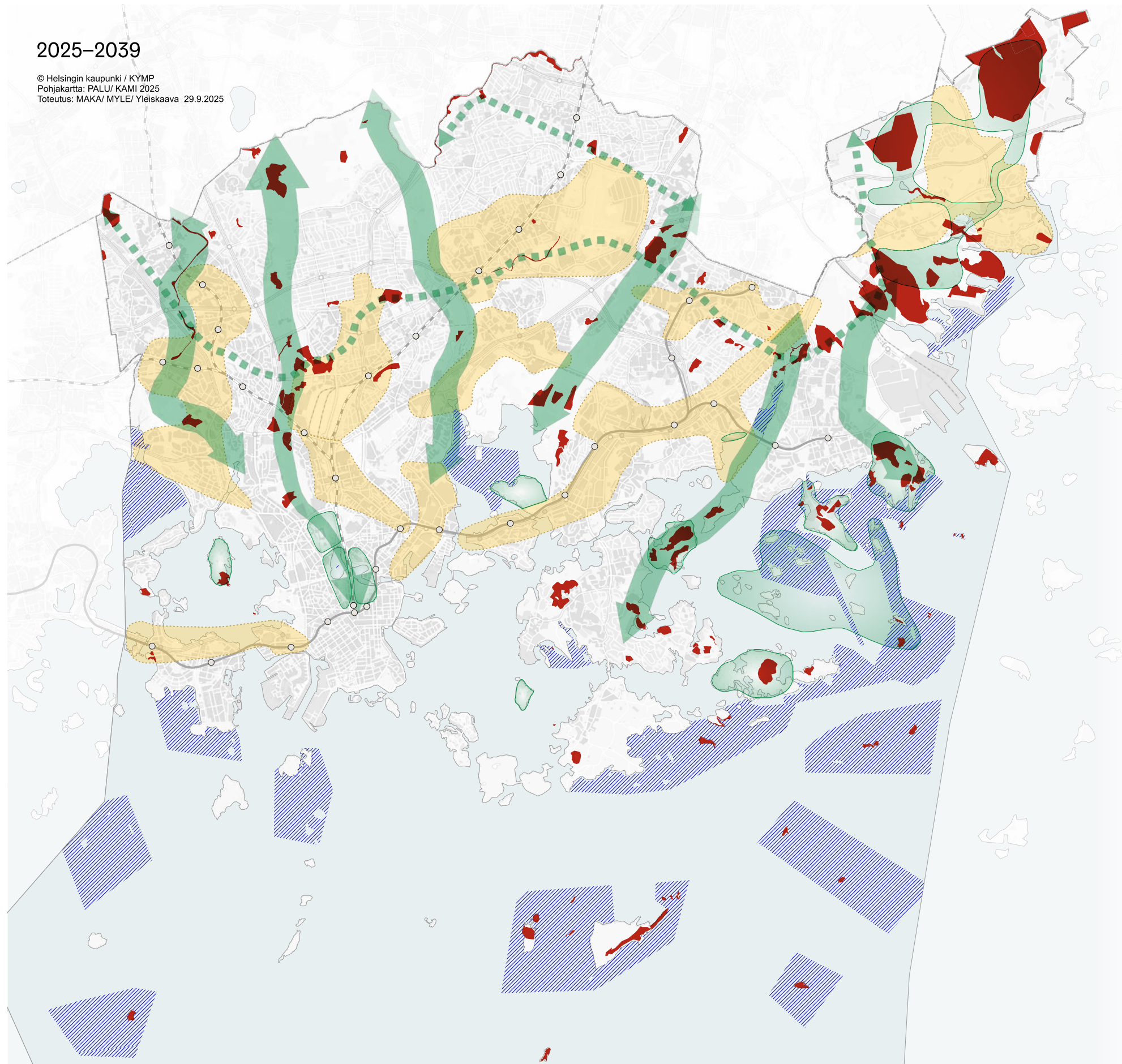
Viherrakenne mahdollistaa luonnon-suojelun, virkistuksen ja terveyshyötyjen lisäksi ilmastohaavoittuvuuden vähentämistä viivyttämällä hulevesiä, viilentämällä lämpötiloja ja sitomalla hiiltä. Sopeutumista tuetaan lisäämällä kasvilisuuspeitteisiä alueita ja muun muassa laatimalla alueellisia tai valuma-alueen laajuisia hulevesien hallintasuunnitelmia.



Kuvaaja: Raisa Ranta

2025–2039

© Helsingin kaupunki / KYMP
Pohjakartta: PALU/ KAMI 2025
Toteutus: MAKAV/ MYLE/ Yleiskaava 29.9.2025



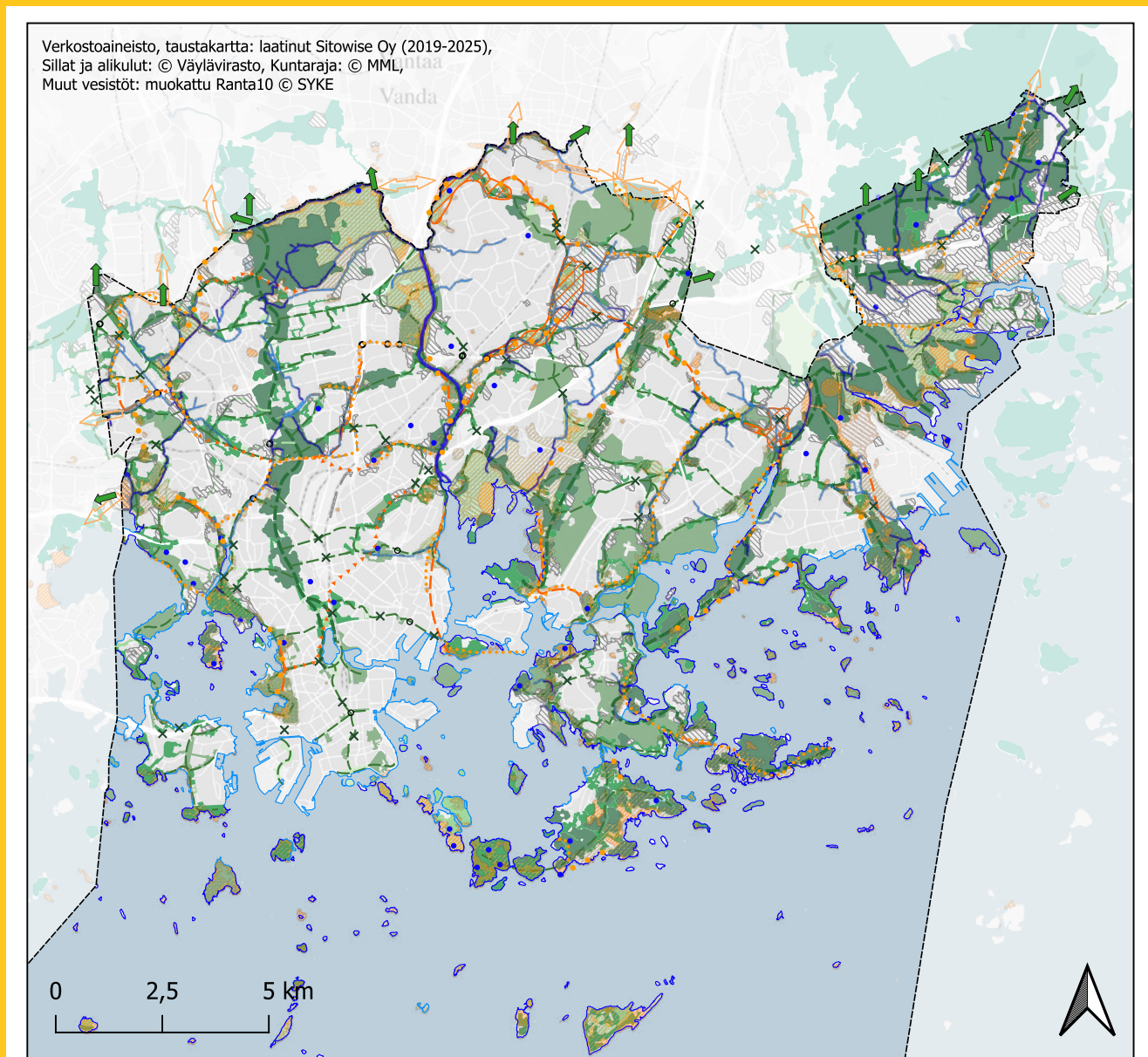
- | | | | | | |
|---|---|---|--------------------------------------|---|------------------------|
|  | Virkistys- ja viheralue-
suunnittelun kehittämisalue |  | Luonnonsuojeluohjelman
maa-alueet |  | Kehitettävä vihersormi |
|  | Kehittämisvyöhyke |  | Luonnonsuojeluohjelman merialueet |  | Kehitettävä viherlinja |

Vihersormet ja poikittaiset viherlinjat muodostavat Helsingin viherrakenteen rungon, jossa ekologiset ja virkistysarvot kohtaavat. Viherrakenteen laajojen kokonaisuuksien kehittämistä jatketaan ja Keskuspuiston alueelle haetaan kansallisen kaupunkipuiston statusta. Vihersormien kokonaisvaltaisen suunnittelun yhteydessä kehitetään laajojen viheraluekokonaisuuksien suunnittelutapoja. Viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelman (Vistra II) päivitystarpeet arvioidaan toteuttamishajautuskaudella.

Poikittaisten viherlinjojen reittejä ja viheralueita kehitetään laatimalla niille kokonaissuunnitelmia ja tunnistamalla tarkempaa toteutussuunnittelua edellyttävien investointihankkeiden kohteet. Östersundomin ja muiden osayleiskaava-alueiden virkistysverkkoa suunnitellaan. Ekologisia verkostoja vahvistetaan ja virtavesien ja vesiluonnon arvojen säilyttämiseen panostetaan.

Vihreän määrää – kasvillisuusalueita, puita, latvuspeitteisyyttä – lisätään tavoitteellisesti rakennetuilla alueilla. Rakennetun ympäristön viherryttämisen toimenpiteet määritellään ja vihreää infrastruktuuria, kuten katukasvillisuutta, lisätään. Laadimme toimenpideohjelman rakennetun ympäristön viherryttämiseksi uusilla alueilla sekä suositukset riittävälle latvuspeittävyydelle ja riittävän vettä imevän pinta-alan määrän aikaansaamiseksi kaikilla Helsingin alueilla. Viheralueiden saavutettavuudesta huolehditaan. Tavoitteena on, että jokaisella kaupunkilaisella on jatkossakin enintään 300 metriä lähimmälle viheralueelle.

Kuva 8. Luonnonsuojelualueohjelman kohteet suhteessa viheralueiden ja kaupunkisuunnittelun painopisteisiin



Ekologisten verkostojen kokonaisuuden tuleva tila

Metsä- ja puustoinen verkosto (2025)

- Ydinmetsät
- Metsät ja metsiköt
- Puustoiset puistot ja puustoiset tukialueet
- Puurivit ja -ryhmät puistomaisessa ympäristössä
- Niukkapuustoiset tukialueet
- Metsiä naapurikunnissa
- Runkoyhteys, kehitettävä tai säilyvä
- Alueellinen yhteys, kehitettävä tai säilyvä
- Katkeava
- Yhteys naapurikaupunkiin tai -kuntaan
- Katkokset

Niittyverkosto (2025)

- Niittyverkoston tai verkoston ulkopuolinen arvokohde
- Muu niitty
- Niittyverkoston tukialue
- Kehitettävä niittykeskittymä
- Niittykeskittymiä yhdistävä, ensisijainen yhteys
- Niittykeskittymiä yhdistävä toissijainen yhteys tai yksittäisten arvokohteiden yhteys
- Naapurikaupungin alueelle sijoittuva Helsingin niittyverkoston kannalta tärkeä yhteys
- Yhteys naapurikaupungin verkostoon
- Mahdollisesti tutkittava yhteys
- Merkittävä kehittämistarve yhteydessä

Siniverkosto (2023)

- Luonnontilainen, sen kaltainen tai luonnonympäristön uoma/ranta
- Voimakkaasti muokattu tai muokatun ympäristön uoma/ranta
- Lammet

Muut aineistot

- Maankäytön muutosalue
- Helsingin kuntaraja
- Sillat ja alikulut verkostojen yhteyksillä

Puistojen suunnittelussa parannetaan niiden monimuotoisuutta massa- ja kiertotalousperiaatteet huomioiden. EU:n ennallistamisasetuksen pohjalta valmistetavan kansallisen ennallistamissuunnitelman vaatimuksiin varaudutaan, ja samalla pyritään tunnistamaan ennallistamis-potentiaalia tarjoavia ympäristöjä, jollaisista kaupungin siniverkoston pienvesi-ekosysteemit ovat hyvä esimerkki.

Katujen ja kaupunkitilojen viihtyisyyteen sekä katuvihreään panostetaan kaikkialla kaupungissa. Painopisteenä ovat keskustan lisäksi esikaupunkien keskukset ja teollisuusalueet. Toreja ja aukioita kehitetään ympäristöjensä omaleimaisiksi elävöittäjiksi keskustassa ja esikaupungeissa. Korkealaatuinen ulkovalaistus parantaa viihtyvyyttä ja turvallisuutta.

Viher- ja virkistysalueiden palvelut kehittyvät. Kaupunkiin rakennetaan kattava korkealaatuisten ja iloa tuottavien teemaleikkipaikkojen verkosto. Luontopalveluita, liikunta- ja ulkoilureittejä sekä lähiliikuntapaikkoja rakennetaan resurssitehokkaasti niin kaupunkilaisille

kuin matkailijoillekin. Kaupunginosapuistoja kehitetään ja kunnostetaan alueiden ja aikakausien ominaispiirteitä kunnioittaen, erityisesti painottaen kaupunkiuudistusalueita.

Merellisen virkistyskokonaisuuden kehittäminen jatkuu saaristossa, parantamalla rantareittien jatkuvuutta ja rakentamalla kantakaupungin rannoille oleskelu- ja uintipaikkoja sekä merellisen palveluverkon suunnittelulla. Merellinen strategia ja sen toimenpideohjelma ohjaavat tarkempaa merellisen Helsingin suunnittelua ja se on ollut toteuttamisohjelmassa esitettyjen ratkaisujen lähtökohtana.

Keskustan elinvoimaa kehitetään moniarvoisesti. Tärkeiden puistokatujen ja aukoiden kunnostuksilla parannetaan keskustan houkuttelevuutta. Kulttuuriympäristöjen arvoista huolehditaan samalla kun ympäristöön tuodaan uutta vihreää infrastruktuuria ja virkistyspalveluja.



Kuva 9. Helsingin metsä- ja puustoinen verkosto, niitty- ja siniverkosto

Lisätään kantakaupungin ja ydinkeskustan vetovoimaa

Helsingin kantakaupunki on koko Suomen käyntikortti maailmalle. Se on tuottavim-pien yritysten sijaintipaikka ja houkut-televin asuinpaikka. Kantakaupungin asukas- ja työpaikkamäärän kasvu on viime vuosikymmeninä keskittynyt alueen reunalle rakentuville projektialueille kuten Kalasatamaan, Jätkäsaareen ja Pasilaan ja myös lähivuosien kasvu painottuu näille keskustan laajentumisalueille. Yleiskaavan toteuttamisohjelman tavoitteena on lisätä kantakaupungin elinvoimaa kasvattamalla kantakaupungin asukas- ja työpaikka-määrää nykyisestä. Tämä tarkoittaa olemassa olevan rakenteen tiivistämistä, täydennysrakentamisen lisäämistä sekä konversioiden ja uudistavan täydentämisen mahdollistamista. Koska on selvää, että myös jatkossa suurin osa Helsingin keskusta-alueen päivittäisistä kävijöistä asuu ja työskentelee muualla, tarvitaan vetovoiman parantamiseksi myös lisää syitä tulla keskustaan.

Yleiskaavan toteuttamisohjelman tavoit-teena on mahdollistaa noin 10 000 asukkaan ja 10 000 työpaikan lisäys Helsingin kantakaupungin alueelle. Lisäksi tarvitaan vähintään kymmenen uutta vetovoimatekijää, jotka houkuttelevat ihmisiä Helsingin seudulta, koko Suomesta ja ulkomailta. Kantakaupungissa on lainvoimaisissa kaavoissa mahdollisuuksia rakentaa asuntoja tuhansille kaupunkilaisille ja koko laajentuvan kantakaupungin alue on Helsingin kasvun painopisteenä vielä pitkään. Keskustassa on eri vaiheessa vireillä ja alustavassa suunnittelussa hankkeita tuhansille asukkaille, joiden avulla voidaan vastata keskustaan kohdistuvaan merkittävään asuntokysyntään. Lisäksi konversioilla, tonttikohtaisella lisäraken-tamisella ja purkavalla saneerauksella voidaan lisätä keskustan asukasmääriä.

Työpaikkamäärän osalta keskeisin tekijä on nykyisen kannan tiivistyminen, kun uudistettavat toimitot toteutetaan entistä tilatehokkaammin. Merkittäviä työpaikka-kerrosalaa tuovia hankkeita on esimer-kiksi Elielinaukiolla, Makasiinirannassa, Hietalahdenrannassa sekä Marian kasvuyrityskampuksella. Kuitenkin kun ydinkeskustan työpaikkamäärää halutaan merkittävästi nykyisestä kasvattaa, tarvitaan näiden lisäksi myös uutta kerros-alaa. Konversioiden kautta työpaikka-kerrosalaa siirtyy jatkuvasti asumiseen.

Helsingin kantakaupungin ja keskustan saavutettavuuden parantaminen on tärkeää. Kaupunkiseudun kasvavalle väestölle on tarjottava nopeat ja tilatehokkaat yhteydet keskustaan. Tämä tarkoittaa investointeja erityisesti kävelyn, pyöräilyn ja joukkolii-kenteen yhteyksiin sekä ydinkeskustan pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantamiseen. Henkilöauto on myös jatkossa olennainen osa kaupungissa liikkumista. Ydinkeskustan osalta liikenne-järjestelyitä kehitetään ydinkeskustan liiken-nejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti.

Keskusta-alueen merkittävimpiä toimin-nallisesti kehitettäviä kokonaisuuksia ovat Eteläsataman alue ja Töölönlahden ympäristön alue, jotka tarjoavat paljon mahdollisuuksia erityisesti virkistyskäytön kehittämiseen. Mäntymäen kentästä kehi-tetään monipuolinen ja viihtyisä kaupunkitila, joka houkuttelee käyttäjiä ympärivuotisesti ja myös merkittävien tapahtumien ulkopuo-lella. Myös pienimuotoisemmalla katu-vihreän lisäämisellä ja kävely-ympäristön laadun parantamisella tuetaan kanta-kaupungin ja ydinkeskustan vetovoimaa.

Kantakaupungin ja koko Suomen kahden merkittävimmän joukkoliikenteen solmukohdan eli päärautatieaseman ja Pasilan aseman välinen vyöhyke kaipaa kehittämistä. Yhteysväliä on kehitettävä ja radan aiheuttamaa estevaikutusta

pienennettävä. Alueella on mahdollisesti myös kaupunkikehityspotentiaalia, jota tullaan jatkosuunnittelussa tarkastelemaan tarkemmin. Helsinginkadun kohdalle sijoit-tuvan lähiliikennettä palvelevan rautatie-aseman rakentamista selvitetään.

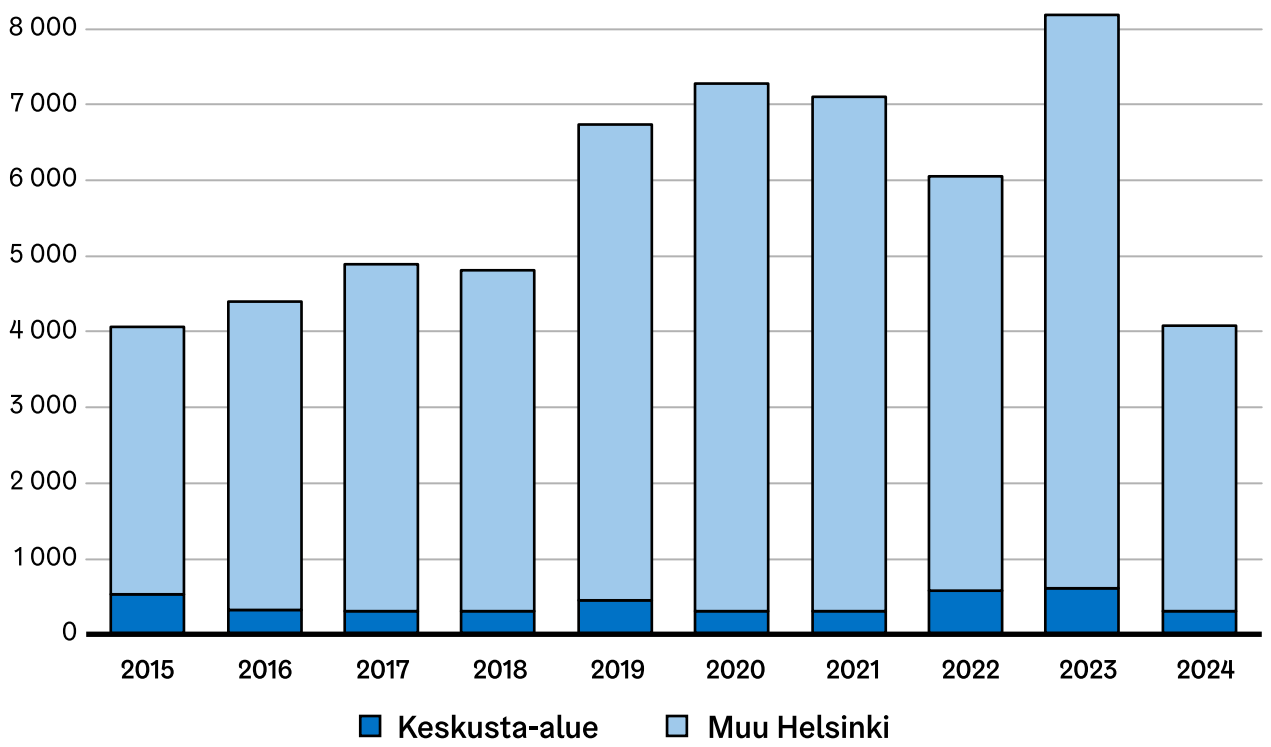
Tapahtumallisuuden kehittäminen on keskustan ja kantakaupunkialueen vetovoimaisuuden kannalta välttämätöntä. Käpylän urheilupuiston ja Messukeskuksen muodostamasta kokonaisuudesta suunni-tellaan ympärivuotinen maailmanluokan urheilu- ja tapahtuma-alue. Aluetta kehitetään nykyistä vilkkaampana urheilu-puistona, joka on suunniteltu myös suur- ja massatapahtumien järjestämisen näkökulmasta. Tapahtumallisuuden olosuhteita kehitetään myös kanta-kaupungin toreilla ja aukioilla.

Matkailijamäärien ennakoitaan kasvavan nopeasti ja on tärkeää varmistaa riittävän hotellihuonekapasiteetin toteuttamisen edellytykset laajasti eri puolilla kanta-kaupunkia. Helsingin keskustan roolia Suomen merkittävimpänä matkailukoh-teena vahvistetaan parantamalla merellistä saavutettavuutta sekä tapahtumallisuuden olosuhteita.

Helsingin edustan vesialueista kehitetään matkailun ja merellisen virkistystyksen alue, joka on sekä kaupunkilaisten että matkailijoiden näkökulmasta merkittävä vetovoimakohde. Kruunuvuorenselän alueesta rakentuu kantakaupungin virkis-tyspalvelujen laajennus, jossa luodaan edellytyksiä palvelujen syntymiselle ja saavuttamiselle.

Kuva 10. Helsingin ja keskusta-alueen valmistuneet asunnot 2015–2024

Lähde: Kaupunkitieto / Helsingin kaupunki



Ehkäistään alueellista eriytymistä

Segregaatio, eli alueiden eriytyminen, on globaali haaste, joka koskee myös Helsinkiä. Segregaatio on viimeisten 30 vuoden aikana voimistunut Helsingissä hitaasti, mutta jatkuvasti. Väestöryhmien väliset hyvinvointierot näkyvät Helsingissä erityisen selvästi lapsiperheissä. Segregaatiossa ei ole kyse ainoastaan yhden alueen kehityskulusta tai yhden alueen ongelmista. Segregaatiokehitys koskettaa koko kaupunkia ja kaikkia väestöryhmiä. Huono-osaisuuden kasautuminen tietyille asuinalueille vaikuttaa kielteisesti niin kyseisten kaupunginosien kuin myös koko kaupungin vetovoimaan.

Alueellisen eriytymisen eri muotoja ovat demografinen, sosiaalinen ja etninen alueellinen eriytyminen. Demografista eriytymistä syntyy iältään ja elämänvaiheitaan erilaisten ihmisten sijoittuessa toisistaan erillisille asuinalueille. Sosiaalisella eriytymisellä tarkoitetaan tulo- ja koulutustasoltaan tai ammattiasemaltaan erilaisten kotitalouksien sijoittumista omille asuinalueilleen. Etninen eriytyminen tarkoittaa etniseltä taustaltaan toisistaan poikkeavien ryhmien asumista erillisillä asuinalueilla. Nämä alueellisen eriytymisen eri ulottuvuudet kytkeytyvät usein tiiviisti toisiinsa.

Helsingin asuntopolitiikan keskeisenä tavoitteena on toteuttaa tasapainoista kaupunkirakennetta ja ehkäistä asuinalueiden segregaatiota koko kaupungissa.

Helsinki jatkaa kaupunkiuudistusta Malmilla, Malminkartano-Kannelmäessä, Mellunkylässä ja Meri-Rastilassa. Kaupunkiuudistus on AM-ohjelmakaudella 2020–2023 käynnistynyt toimintamalli, jonka tavoitteena on kaupunkikehittämisen keinoin edistää kaupunkiuudistusalueiden elinvoimaa ja viihtyisyyttä. Kaupunkistrategian mukaisesti tunnistetaan myös muut alueet, joiden sosio-ekonominen tilanne vastaa kaupunkiuudistusalueita ja suunnataan näille

erityistoimia. Strategiassa todetaan myös erikseen, että Itäkeskuksen aluetta kehitetään kunnianhimoisesti.

Kaupunkiuudistuksessa on kyse pitkään- teisestä aluekehittämisestä ja myönteisen erityiskohtelun osoittamisesta nimetyille alueille. Osa kaupunkiuudistuksen vaikutuksista näkyy alueilla nopeasti esimerkiksi palveluiden parantumisena, mutta suurimmat vaikutukset heijastuvat alueille vasta useampien vuosien kuluttua. Tämän takia kaupunkiuudistuksen pitkän aikavälin tavoitevuodeksi on asetettu vuosi 2035.

Kaupunkikehittämisen näkökulmasta keskeisenä tavoitteena kaupunkiuudistus- alueilla on asuntotuotannon kautta tasapainottaa alueiden hallintamuotojakautumaa ja tätä kautta vahvistaa niiden elinvoimaa ja lisätä asumisvaihtoehtoja. Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön ohjelman (AM-ohjelma) mukaan kaupunkiuudistus- alueiden asuntokantaa tulisi vuoteen 2035 mennessä lisätä 25 prosentilla. Omistusasuntotuotannon edellytysten parantamiseksi kaupunkiuudistusalueilla voidaan vapaarahoitteiseen omistus- asuntotuotantoon varattu tontti luovuttaa myös myymällä. Erityisesti vetovoimaisen perheasumisen tarjoaminen eri muodoissaan on tärkeää. Kerrostaloasumisen rinnalle tulee lisätä myös pienimuotoisempia asumisratkaisuja, kuten pienimittakaavaisempaa asuinrakentamista ja kaupunkipientaloja. Purkava saneeraus on mahdollista tarpeen mukaan, minkä lisäksi käyttötarkoituksen muutoksia ja olemassa olevan rakennuskannan hyödyntämistä tuetaan.

Jokaisella kaupunkiuudistusalueella määritetään vuosien 2025–2029 aikana alueet, joilla toteutetaan pienimittakaavaisempaa omistusasuntopainotteista rakentamista ja käynnistetään näiden toteutus.

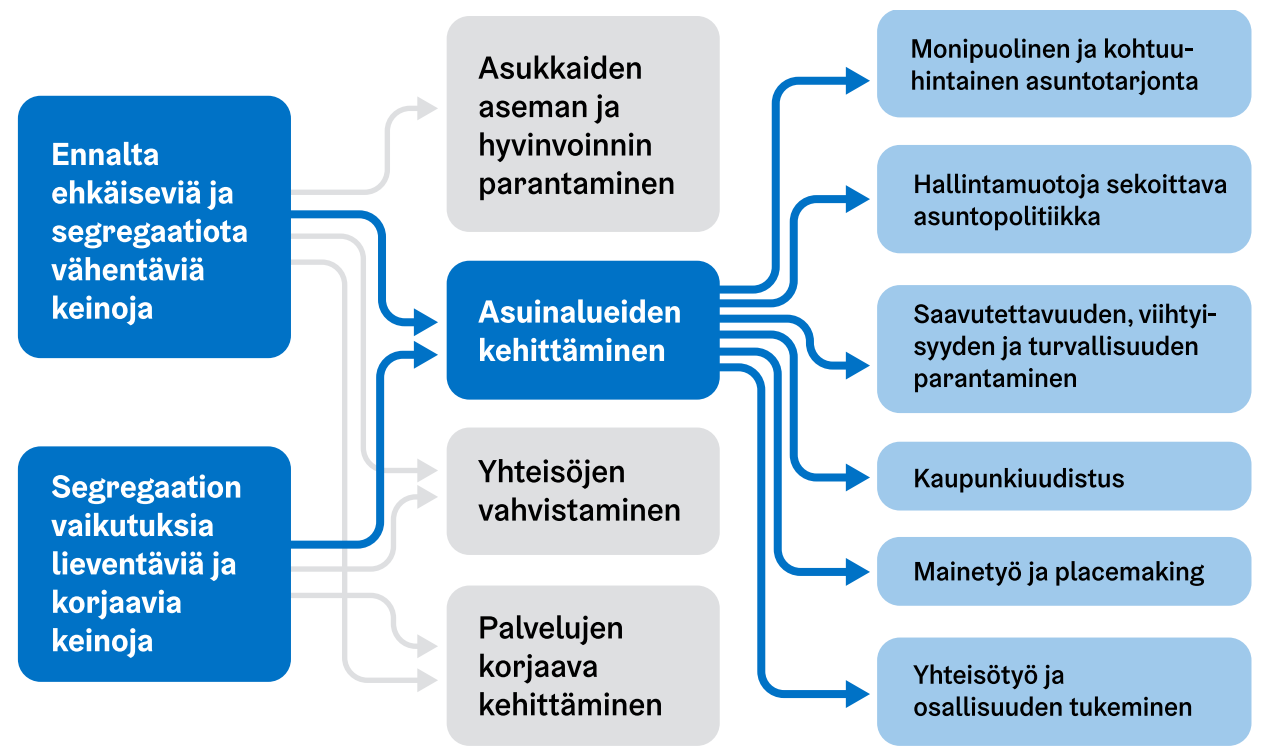
Kaupunki uudistaa ja kehittää palveluverkkoa kaupunkiuudistusalueilla määrätietoisesti. Jokaisella alueella on käynnissä uudis- ja/tai peruskorjaushankkeita. Katu- ja puistoinvestointien määrää kasvatetaan sekä jatketaan myös tilapäisten kaupunkitilaa parantavien hankkeiden toteutusta systemaattisesti. Alueiden kävely-ympäristön laatuun, torien ja aukoiden elinvoimaisuuteen ja rakennetun ympäristön vihreään infrastruktuuriin panostetaan. Poikittaisten viherlinjojen reittejä ja viheralueita kehitetään. Kaupunginosapuistoja kehitetään ja kunnostetaan alueiden ja aikakausien ominaispiirteitä kunnioittaen, erityisesti painottaen kaupunkiuudistusalueita.

Yksi segregaation ehkäisyn keinoista on houkuttelevat uudet raideliikenneinvestoinnit. Tällaisia hankkeita Helsingissä ovat muun muassa Malmilla Viikin–Malmin raitiotien rakentaminen, joka käynnistetään seuraavan viiden vuoden aikana. Länsi-Helsingin raitiotiet, jotka Kannelmäessä toteutuessa vauhdittaa

alueen kehitystä ja kytkee kauppakeskus Kaaren tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän piiriin. Mellunmäestä muodostuu entistä vahvempi joukkoliikenteen solmukohta Vantaan ratikan toteutuksen myötä. Myös joukkoliikenteen asemien kunnosta huolehtiminen ja kehittäminen on tärkeä osa toimivaa ja houkuttelevaa kaupunkia etenkin esikaupunkialueilla. Siksi kaupunki panostaa yhdessä valtion kanssa rautatie- ja metroasemien peruskorjauksiin tulevina vuosina.

On myös tärkeää, että Helsingin kaupunki tunnistaa ja osoittaa ripeästi jokaiselle kaupunkiuudistusalueelle suunnitellavat tärkeimmät vetovoimahankkeet, jotka täydentävät palveluverkkoon jo suunnitelluja panostuksia.

Kuva 11. Asuinalueiden kehittäminen segregaation vastaisena toimenpiteenä

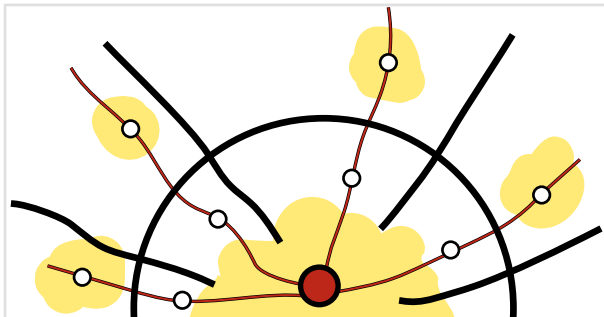


Uudistetaan Helsinkiä joukkoliikenteen verkostokaupunkina

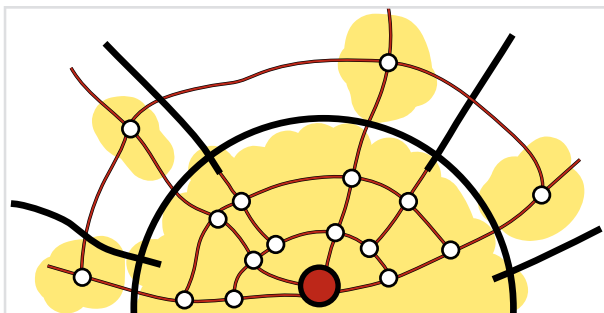
Helsingin kaupunkistrategiassa todetaan, että toimivan arjen ytimessä on sujuva liikkuminen ja, että Helsingissä pääsee kulkemaan kätevästi jalan ja eri kulkumuodoilla. Eri elämäntilanteissa erilaisilla kulkutavoilla on oma paikkansa ihmisten arjessa. Kaupunkia ja sen liikennejärjestelmää suunniteltaessa yhteensovitetään helsinkiläisten erilaisia liikkumistarpeita.

Helsingin kaupungilla ja seudulla on pitkät joukkoliikenteen kehittämisen perinteet. Yleiskaavassa 2016 joukkoliikenneverkoston kehityksen suunnaksi päätettiin olemassa olevan joukkoliikenneverkoston täydentäminen uusilla säteittäisillä ja poikittaisilla raitiotieyhteyksillä.

Lähtötila



Tavoite



Kuva 12. Joukkoliikenteen ja maankäytön kehittämistavoitteet

Yleiskaavan 2016 maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisen peruseräpäätösten mukaisesti kantakaupunki laajenee joukkoliikennejärjestelmän kehittyessä verkostomaiseksi. Muut keskustat tiivistyvät ja laajenevat.

Raitioverkoston kehittäminen on oleellinen osa joukkoliikenteen verkostokaupungin vahvistamista niin joukkoliikenteen palvelutason, houkuttelevuuden kuin maantieteellisen kattavuuden näkökulmasta. Myös autoliikenteen sujuvuus vaatii toimivaa joukkoliikennettä, jotta katuverkko ei ruuhkaudu liikaa.

Joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittäminen on oleellista kaupunkirakenteen tiivistämisessä, ilmastokestävään liikennejärjestelmään siirtymisessä sekä kaupungin monikeskuisuuden vahvistamisessa. Kattava joukkoliikenneverkosto yhdistettynä riittävän tiiviiseen kaupunkirakenteeseen tarjoaa yhä isommalle osalle kaupunkilaisista mahdollisuuden autottomaan elämäntapaan.

Joukkoliikenteen verkostokaupunkia kehitettäessä raitioteiden rakentaminen on erittäin keskeisessä roolissa. Raitioiteitä kannattaa rakentaa sinne, missä matkustajakysyntää on paljon. Painotus on suuntiin, jossa voidaan samanaikaisesti toteuttaa uutta kaupunkirakennetta suoraan raiteiden varaan, ja missä bussiliikenteen kapasiteetti ei yksinkertaisesti riitä. Raitioiteitä ei kuitenkaan voida toteuttaa kaikkialle ja nopeasti. Siksi on tärkeää panostaa myös laadukkaaseen bussiliikenteen toimintaedellytyksiin koko kaupungissa, erityisesti siellä missä kysyntä on suurta. Bussirunkolinjat toimivat usein esivaiheena myöhemmin toteutettavalle raideyhteydelle ja niiden korkea palvelutaso luo pohjaa myös tulevan raitiotien kysynnälle.

Pyöräliikenteen ja jalankulun olosuhteet ovat myös oleellinen osa toimivaa joukkoliikennekaupunkia. Pyöräliikenne toimii useasti omana kulkumuotonaan tasapainottaen joukkoliikenteen kysyntää, mutta myös useassa tilanteessa liityntämuotona joukkoliikenteelle. Pyörällä tehty liityntä-

matkat kasvattavat joukkoliikenteen verkkoa kustannustehokkaasti, josta kaupunkipyöräpalvelu on oiva esimerkki. Pyöräliikenteen kehittämisen painopiste on baanaverkon kehittämisessä, joka on useassa paikassa järkevää tehdä yhdessä raitioverkon rakentamisen kanssa.

Jokaiseen joukkoliikennematkaan kuuluu joltakin osaltaan kävely ja siksi panostukset käveltyvyyteen laajasti koko kaupungissa ja etenkin joukkoliikenteen solmukohtissa on erityisen tärkeää. Houkuttelevalla ja sujuvalla kävely-ympäristöllä kannustetaan ihmisiä liikkumaan terveellisemmin ja luodaan kaupunkien elinvoimalle tärkeitä kohtaamisia.

Joukkoliikenteen solmukohtien kehittäminen on yksi tärkeä osakokonaisuus joukkoliikenteen verkostokaupunkia kehitettäessä. Näiden osalta on Helsingin seudun vuosien 2024–2035 MAL-sopimuksessa sovittu rahoituksesta metro- ja juna-asemien parannuksille. Toteuttamisohjelman kohdassa 4.

Suunnittelun vaiheistaminen vuosille 2025–2039 on osoitettu joukkoliikenteen tärkeimpien solmukohtien parantamisen suunnittelun aikataulutusta seuraavalle 15 vuodelle. Tavoitteena on varmistaa, että eri linjojen ja kulkumuotojen väliset vaihtoyhteydet ovat sujuvat ja vaivattomat.

Helsingin kantakaupungin alle on suunniteltu tilavarausta useille eri joukkoliikenneyhteyksille. Näiden osalta ei kuitenkaan ole selkeää kuvaa siitä, millainen kokonaisuus on tarkoituksenmukaisin palvelemaan tulevaisuuden liikkumistarpeita.

Jo rakennetut uudet raitiotielinjat 13 ja 15 ovat osoittautuneet käyttäjämääriltään menestyksiksi. Seuraava suurempi uudistus toteutuu Kruunusiltojen muodostaman Laajasalon raitiotieyhteyden myötä, jonka liikennöinti on tarkoitus aloittaa vuonna 2027. Myöhemmin Laajasalosta tuleva raitiolinja on tarkoitus jatkaa Hakaniemestä Jätkäsaaren Länsiterminaaliin asti.



Kuvaaja: Marja Väänänen

Seuraavat uudet käynnistyvät hankkeet ovat Kannelmäestä keskustaan suuntautuva Länsiratikat sekä Viikin–Malmin raitiotien ensimmäinen vaihe. Kaupunkistrategiassa on sitouduttu edistämään Viikin–Malmin raitiotien rakentamista suunnitellussa aikataulussa. Keskeisenä lähtökohtana on valtion riittävän investointitason varmistaminen. Viikin–Malmin raitiotien toisen vaiheen, jolla viitataan linjauksen jatkoon Jakomäkeen, suunnittelun on alustavasti ajateltu ajoittuvan 2030-luvulle, mutta tarkempi aikataulu riippuu alueen muun kehityksen aikataulusta.

Mäkelänkadun bulevardikaupungin raitiotien, joka nähdään mahdollisena pidemmän aikavälin hankkeena, yleissuunnittelu käynnistetään vuoden 2026 aikana, ja sen toteutussuunnittelu on alustavasti aikataulutettu 2030-luvulle. Monet Pohjois-Pasilan raitiotien ratkaisuihin kytkeytyvät Mäkelänkadun raitiotien ratkaisuihin ja siksi niiden suunnittelu on alustavasti aikataulutettu tehtävän samanaikaisesti. Pohjois-Pasilan raitiotien toteutusta ei ole vielä aikataulutettu tarkemmin.

Meilahden, Pasilan ja Herttoniemen välille kaavaillun Jokeri 0 -raitiotien suunnittelu on ajoitettu aloitettavaksi vasta edellä mainittujen hankkeiden jälkeen, mikäli sen toteuttaminen arvioidaan tarkoituksenmukaiseksi. Vuosaaren ja Myyrmäen yhdistävä Jokeri 2 -raitiotie on mahdollinen pidemmän aikavälin hanke. Sen suunnittelu on alustavasti arvioitu tarkoituksenmukaiseksi tehdä useassa osassa: ensimmäinen osa Malmin ja Mellunkylän välillä ja seuraava osa Mellunkylän ja Vuosaaren välillä. Molemmilla reiteillä on tarpeellista

parantaa bussiliikenteen toimivuutta ennen raitiotiehankkeita. Runkolinja 560 tarjoaa arvioiden mukaan riittävän joukkoliikennekapasiteetin Malmin ja Myyrmäen välille pitkälle tulevaisuuteen.

Östersundomin raitiotien suunnittelun on alustavasti arvioitu ajoittuvan vuoden 2035 ympärille. Koko alueen laajamittaisempi asemakaavoitus tehdään samoihin aikoihin, koska Östersundomin maankäytön laajamittainen kehittäminen on maakunta-kaavassa sidottu uuden raideliikenneyhteyden sitovaan toteuttamispäätökseen.

Kaupungin kasvaessa ja tiivistyessä on liikenteen melusta ja ilmanlaadun epäpuhtauksista aiheutuviin haasteisiin kiinnitettävä enemmän huomiota suunnittelussa. EU:n ilmanlaatonormit kiristyvät vuoteen 2030 mennessä, mikä tuo haasteita erityisesti katupölyn hallintaan. On erittäin tärkeää, että kaupunki toimii laajassa yhteistyössä valtion ja seudullisten toimijoiden kanssa liikenteen haittojen vähentämiseksi. Lisäksi suunnittelussa on tärkeää huomioida toimintojen tarkoituksenmukainen sijoittelu sekä varmistaa kaupunkitilan laatu, viihtyisyys ja välttää liian kapeita katukuiluja. Keskeistä on suojella liikenteen haitoille erityisen herkkiä väestöryhmiä, kuten lapsia ja ikääntyneitä, muun muassa varmistamalla heille tarkoitettujen palveluiden asianmukainen sijainti ja suojaaminen.

4. Suunnittelun vaiheistaminen vuosille 2025–2039

Yleiskaavan toteuttamisohjelma keskittyy aikaisemmasta poiketen tarkemmin tulevan 15 vuoden suunnittelutarpeiden tunnistamiseen. Ajanjakso on jaoteltu viiden vuoden jaksoihin (2025–2029, 2030–2034 ja 2035–2039). Tällä pyritään aikaansaamaan entistä selkeämpi ja kokonaisvaltaisempi kuva suunnittelun ajallisista painopisteistä. Tässä luvussa on käyty läpi Helsingin suunnittelun aikataulutusta. Tavoitteena on varmistaa, että kaupunkia suunnitellaan tarkoituksenmukaisesti kaupunkistrategian tavoitteiden ja toteuttamisohjelman painopisteiden mukaisesti.

Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa ei esitetä sellaisia aluerakentamiskokonaisuuksia tai liikennejärjestelmäinvestointeja,

jotka on jo suunniteltu tai ovat merkittävän pitkällä suunnittelussa. Tämä perustuu siihen, että yleiskaavan toteuttamisohjelma on suunnittelua aikatauluttava asiakirja.

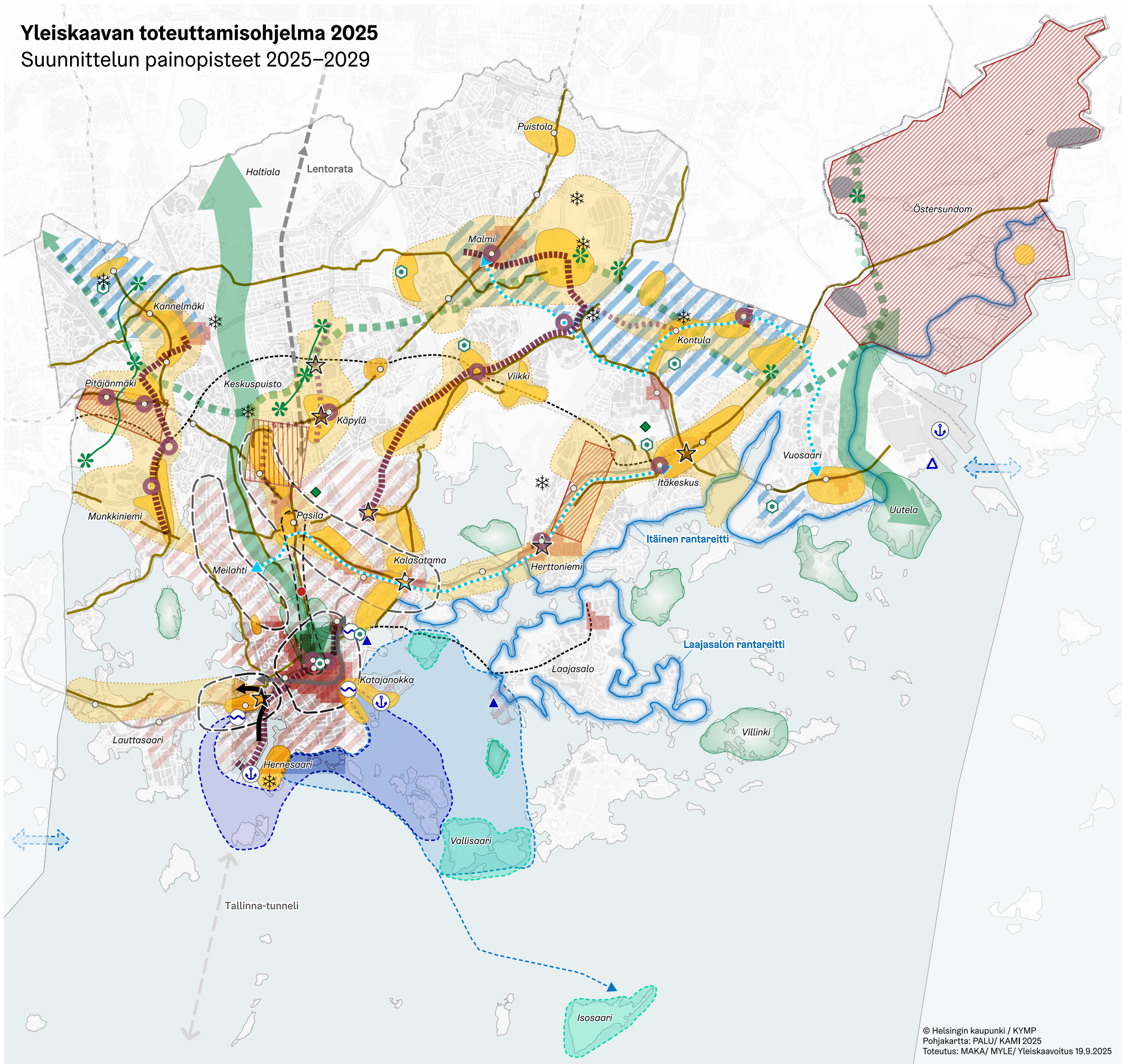
Useisiin teemoihin liittyvä suunnittelu, kuten ilmastonmuutokseen sopeutuminen, energiamurros ja kiertotalous, on tärkeässä roolissa kaikilla viisivuotisjaksoilla. Teemojen tarkempaa maantieteellistä sijoittumista ei pystytä esittämään, vaan ne ovat osana suurinta osaa kartalla esitettyä suunnittelua. Kaupunki-ilmailuun liittyen aktiivista suunnittelua jatketaan ja eritasoisia tilavarauksia tehdään tarkemman suunnittelun pohjalta.

Energiamurroksen vaikutus maankäytönsuunnitteluun

Energiamurros on käynnissä oleva kehityskulku, jossa energijärjestelmässä pyritään eroon fossiilisista polttoaineista. Energiamurrokseen liittyy paikallisesti merkittäviä, mutta tyypillisesti irrallaan kaupunkirakenteesta olevia teemoja kuten vedyntuotanto, tuulivoima, ydinvoima, suuret konesalit sekä laajat aurinkoenergiահankkeet.

Yleiseen kaupunkiympäristön kehittämiseen integroitavia teemoja ovat alueellinen maalämpö, alueellinen energiasaneeraus sekä rakennettuun ympäristöön yhdistettävä aurinkoenergia. Energiamurroksen mahdollistavat verkostot on huomioitava kehitystarpeiden kannalta osana maankäytön suunnittelua.

Yleiskaavan toteuttamishjelma 2025
Suunnittelun painopisteet 2025–2029



Kaupunkirakenteen kehittäminen

- Kehittämisyöhyke
- Yleiskaavaa tarkentavan suunnittelun painopisteet
- Uudet työpaikka-alueet
- Osayleiskaava
- Valmius käynnistää osayleiskaava
- Kaupunkiudistusalue
- Kasvava kantakaupunki
- Helsingin vahvistuvat liike- ja palvelukeskustat
- Toimitilakehittämisen painopistealueet
- Päärautatieaseman ja Pasilan vyöhykkeen kehittäminen

Liikennejärjestelmän kehittäminen

- Raitiotie: esi- ja yleissuunnittelu
- Raitiotie: toteutussuunnittelu
- Raitiotie, olemassa oleva/valmistuva
- Joukkoliikenteen solmukohdat
- Kehitettävä risteysalue
- Baana: toteutussuunnittelu
- Kehitettävä runkobussiyhteys
- Satamatunneli
- Keskustan huoltotunnelin kehityssuunnitelma
- Lentorata
- Helsinginkadun rautatieasema
- Muut asemat

Viher- ja virkistysuunnittelun painopisteet

- Virkistys- ja viheraluesuunnittelun kehittämisalue
- Teemaleikkikohde
- Kehitettävä urheilu- ja tapahtumapuisto
- Ekologisen verkoston kehittämishankkeet
- Kehitettävä vihersormi
- Kehitettävä viherlinja
- Lumilogistiikan tarvealue

Merellisen Helsingin kehittäminen

- Kehitettävä satama-alue
- Vesiliikenteen kehitettävät solmukohdat
- Merellisen huollon kriittiset tukikohdat
- Merellisen liike- ja virkistystoiminnan kehitettävät kohteet
- Saariston kehitettävät tähtikohteet
- Päästöttömän vesireittiliikenteen kehitysalueet
- Merellisen virkistys-, matkailun ja vesiliikenteen kehittämisalueet

© Helsingin kaupunki / KYMP
Pohjakartta: PALU/ KAMI 2025
Toteutus: MAK/ MYLE/ Yleiskaavoitus 19.9.2025

Suunnittelu 2025–29

Ensimmäisellä viisivuotisjaksolla, vuosien 2025–2029 aikana, käynnistetään osayleiskaavoitus Pitäjänmäen sekä Herttoniemen-Roihupellon alueilla. Aluerajaukset määritetään suunnittelun edetessä. Ilmalan alueen osayleiskaavoittamiseen varaudutaan. Östersundomin osayleiskaavan valmistelu jatkuu. Östersundomin työpaikka-alueiden kaavoittaminen ei edellytä sitovaa raideliikennepäätöstä ja niitä tullaan asemakaavoittamaan ennen alueen muuta laaja-alaista asemakaavoitusta. Länsiväylän ympäristön osayleiskaavaa ei edistetä toistaiseksi – odotetaan muun muassa Satamatunnelin ja Koivusaaren tilanteiden

ratkeamista. Raitioteistä toteutussuunnittelussa ovat Länsi-Helsingin raitiotie, Viikin–Malmin raitiotien ensimmäinen vaihe, Länsisataman raitiotie sekä Vantaan ratikan Helsingin osuus. Tällä viisivuotisjaksolla on tarkoitus suunnitella myös Keskuspuiston vihersormen kokonaisuutta, jonka suunnittelussa korostuu virkistyskäytön ja reitistön sovittaminen uusien luonnonsuojelualueiden perustamiseen sekä Helsingin kansallisen kaupunkipuiston perustamisen valmistelu. Lisäksi suunnittelua tehdään idässä Uutelan Mustavuoren kautta Östersundomiin yhdistävällä vihersormella, joka kytkeytyy uusiin laajoihin luonnonsuojelualueisiin.

Kehittämisyöhyke

Kehittämisyöhyke-merkinnällä on osoitettu Helsingin suunnittelun näkökulmasta keskeisimmät laajat aluekokonaisuudet, joihin keskittyy suurin osa suunnitteluresursseista. Yleiskaavaa tarkentavan suunnittelun painopisteet tarkentavat kehittämisyöhykkeiden sisäistä suunnittelujärjestystä. Kehittämisen mittakaava ulottuu maankäytön suunnittelusta ulkotilojen laatua parantavien toimien toteutussuunnitteluun.

Itäväylän kehittämisyöhyke ulottuu Kulosaaresta aina Mellunmäkeen saakka. Alueen suunnittelun yhteydessä arvioidaan liikenteen tarkoituksenmukaiset tilavaraukset ja maankäytön kehittämispotentiaali alueella.

Itä-Helsingin kehittämisyöhykkeellä on osoitettu Kontulasta Bredbackaan ulottuva alue. Mellunmäestä muodostuu Vantaan ratikan myötä joukkoliikenteen merkittävä solmukohta.

Malmin alueen kehittämisyöhyke on yksi Helsingin merkittävimmistä kaupunkisuunnittelun ja -rakentamisen fokusalueista. Vyöhyke kattaa Malminkentän alueen, Malmin keskustan ja ulottuu lännessä aina Pukinmäenrantaan asti. Keskeisenä kaupunkikehityksen ajurina on uuden Viikin–Malmin raitiotien toteuttaminen.

Viikin alueen kehittämisyöhyke muodostuu Viikin–Malmin raitiotien ja Raide-Jokerin risteämiskohdan ympäristöön. Keski-Viikin, Pihlajiston ja Viikinrannan alueet täydentävät vyöhykkeen nykyisen kaupunkikudelman yhtenäiseksi kokonaisuudeksi.

Länsi-Helsingin kehittämisyöhyke tukeutuu erityisesti Länsi-Helsingin raitiotiehen ja Raide-Jokeriin.

Keski-Helsingin kehittämisyöhyke osoittaa Helsingin kantakaupungin pohjoisen laajenemisalueen, joka kattaa niin Ilmalan ja Postipuiston alueet kuin Mäkelänsataman kaupunkibulevardinkin. Alueen joukkoliikenteen rungon muodostavat Postipuiston ja Mäkelänsataman raitiotiet.

Pasilasta Alppilaan ja Teollisuuskadun akselille ulottuva kehittämisyöhyke on Helsingin työpaikkarakentamisen merkittävä keskittymä, joka tarjoaa paljon kaupunkikehittämisen potentiaalia.

Itäisen kantakaupungin kehittämisalue osoittaa itäisen kantakaupunkialueen ja rakentuvan Kalasataman väliin muodostuneen vyöhykkeen, jolla on sijainnut energiahuollon, teollisuuden, varastoinnin ja liikenteen laajoja alueita ja muun muassa Helsingin vankila. Aluetta suunnitellaan tiiviinä ja toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkina. Hanasaaren kokonaisuutta kehitetään kansainvälisen idea- ja toteutuskilpailun kautta.

Lisäksi osayleiskaavojen alueelle muodostuvat omat kehittämisyöhykkeet niiden hyväksymisen jälkeen. Ensimmäisessä vaiheessa Östersundomia kehitetään modernin luonnonläheisen pientaloasumisen mallikaupunkina.

Yleiskaavaa tarkentavan suunnittelun painopisteet

Merkinnällä on osoitettu yleiskaavaa tarkentavan suunnittelun painopisteet. Suunnittelu voi olla kaavarunkojen, suunnitteluperiaatteiden tai varsinaisten asemakaavojen laatimista. Tarkentavan maankäytön suunnittelun kanssa samanaikaisesti laaditaan tarvittavat liikenteelliset ja luontopalvelujen sekä virkistys- ja kiertotalouden suunnitelmat.



Uudet työpaikka-alueet

Uudella työpaikka-aluemerkinnällä on osoitettu Östersundomin alueella sijaitsevat uudet mahdollisuudet erilaiselle työpaikkarakentamiselle, jota on mahdollisuus suunnitella jo ennen alueen laajempaa asemakaavoittamista.

Osayleiskaava

Helsingin yleiskaavallista kokonaisuutta pidetään ajan tasalla laatimalla tarvittavat osayleiskaavat. Edelliseltä strategiakaudelta jatkuu Östersundomin osayleiskaavan valmistelu. Länsiväylän ympäristön osayleiskaavaa ei edistetä toistaiseksi – odotetaan muun muassa Satamatunnelin ja Koivusaaren tilanteiden ratkeamista.

Ensimmäisellä viisivuotiskaudella 2025–2029 käynnistetään Pitäjänmäen alueen, sekä Herttoniemen ja Roihupellon työpaikka-alueen kokonaisuuden osayleiskaavat. Pitäjänmällä tutkitaan työpaikka-alueen ja sitä ympäröivien alueiden kokonaisuutta ja tunnistetaan mahdollisuuksia sekoittuneemman kaupunkirakenteen toteuttamiseen varmistuen alueen keskeisten ankkuritoimijoiden toimintaedellytykset. Herttoniemen ja Roihupellon työpaikka-alueiden kokonaisuuden osayleiskaavan tavoitteena on kehittää alueista toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneempia ja tutkia tarvittavia liikennejärjestelyjä ja niiden tarkoituksenmukaisia tilavarauksia. Alueen keskeisimpien toimijoiden toimintaedellytykset turvataan.

Toisella viisivuotiskaudella 2030–2034 jatketaan Herttoniemen ja Roihupellon yritysalueiden osayleiskaavaa.

Kolmannella viisivuotiskaudella 2035–2039 on alustavasti aikataulutettu tehtäväksi Turunväylän ympäristön osayleiskaava Munkkiniemen ja Munkkivuoren alueella.

Valmius käynnistää osayleiskaava

Ensimmäisellä viisivuotiskaudella 2025–2029 valmistaudutaan strategian mukaisesti Ilmalan alueen vapautumiseen rakentamiskäyttöön. Valtion maaomaisuudesta suurin osa Helsingissä sijaitsee Ilmalan ratapiha-alueella. Tavoitteena on kehittää valtion ja Helsingin kaupungin yhteistyössä alueen maankäyttöä pitkäjänteisesti molemminpuoliset hyödyt tunnistaen. Vaikka muutokset tapahtuvat alueella pitkän ajan kuluessa, on alueen osayleiskaavoitus tarkoituksenmukaista käynnistää hyvissä ajoin – mahdollisesti jo kuluvaan valtuustokauden aikana.

Kaupunkiuudistusalue

Helsingissä on neljä kaupunkiuudistusaluetta: Malminkartano–Kannelmäki, Malmi, Mellunkylä ja Meri-Rastila. Alueiden suunnittelua on edistetty erilaisilla visio- ja suunnitteluperiaatetoilla ja myös asemakaavoitus alueilla on käynnissä. Kaupunkiuudistusalueilla varmistetaan edellytykset rakentaa nykytilanteeseen verrattuna noin neljännes lisää asuntoja vuoteen 2035 mennessä niin, että alueiden asuntokannan hallinta- ja rahoitusmuotojakauma kehittyy kohti kaupungin hallinta- ja rahoitusmuototavoitetta. Kaupunkiuudistusalueilla käytettäviä toimia hyödynnetään tarpeen mukaan myös muissa kaupunginosissa, joissa on segregaatioon liittyviä haasteita.

Kasvava kantakaupunki

Koko kantakaupunkia kehitetään tiivistyvänä ja kasvavana valtakunnan keskuksena. Suunnittelulla varmistetaan mahdollisuudet alueen asukas- ja työpaikkamäärän ripeään kasvuun. Lisäksi ydinkeskustan ja kantakaupungin vetovoimaa kehitetään suunnitelmalla ja toteuttamalla alueelle kokonaan uusia vetovoimatekijöitä.

Helsingin vahvistuvat liike- ja palvelukeskustat

Liike- ja palvelukeskustoja kehitetään palvelu-, liike- ja toimitilapainotteisina alueina, joissa toiminnallisesti sekoittuvat niin kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen, kaupunkikulttuurin sekä virkistys- ja liikuntapalvelujen alueet. Alueiden tiivistämistä jatketaan kävelypainotteisina kaupunkielämän keskittyminä.

Toimitilakehittämisen painopistealueet

Toimitilakehittämisen painopistealueilla panostetaan sekä modernin toimistotilan että monipuolisten liiketilojen kehittämisen mahdollisuuksiin. Alueet ovat jo nykyisellään Helsingin merkittävimmät työpaikkakeskittymät ja kaavoituksen keinoin pyritään edistämään yritysten sijoittumismahdollisuuksia näille alueille esimerkiksi pääkonttoritasoisten tonttien kaavoittamisella. Alueet toimivat elinkeinoelämän moottoreina ja tarvitsevat myös menestyäkseen kasvavan asukaspohjan.

Monipaikkaisen työn yleistymisen myötä toimistojen ja niitä ympäröivän kaupunkitilan laatu on korostunut. Tästä syystä suunnittelussa panostetaan erityisesti alueiden viihtyisyyteen ja toimivuuteen.

Päärautatieaseman ja Pasilan yhteysvälin kehittäminen

Päärautatieaseman ja Pasilan aseman välistä yhteyttä suunnitellaan paremmaksi ja radan aiheuttamaa estevaikutusta pienennetään. Alue omaa paljon kaupunkikehityspotentiaalia ja tätä potentiaalia tullaan suunnittelussa tarkastelemaan tarkemmin. Alueen yhteyksien ja palvelujen parantaminen voi tukea myös Keskuspuiston ja Töölönlahden virkistyskokonaisuuksien kehittymistä ja mahdollistaa uuden keskeisen virkistyskokonaisuuden muodostumisen. Erityisesti mahdolliset uudet poikittaiset yhteydet voisivat omalta osaltaan tukea myös Helsingin kansallisen kaupunkipuiston perustamista.



Kuvaaja: Mikael kuitunen

..... Tulevat raitiotiet (Esi- ja yleissuunnittelu ja toteutussuunnittelu)

Vuosien 2025–2029 aikana toteutussuunnittelussa ovat Länsi-Helsingin raitiotie, Viikin–Malmin raitiotien ensimmäinen vaihe, Länsisataman raitiotie sekä Vantaan ratikan Helsingin osuus. Mahdollisia muita pidemmän aikavälin hankkeita ovat Mäkelänkadun raitiotie ja Pohjois-Pasilan raitiotie, joiden esi- ja yleissuunnittelu on alustavasti aikataulutettu samalle jaksolle.

Jaksolle 2030–2034 on alustavasti aikataulutettu mahdollisina pidemmän aikavälin hankkeina Mäkelänkadun ja Pohjois-Pasilan raitiotien toteutussuunnittelu. Jaksolle on myös alustavasti aikataulutettu mahdollisina pidemmän aikavälin hankkeina yleissuunnittelun kautta toteutussuunnitteluun eteneväksi Viikin–Malmin raitiotien toinen vaihe, mikäli alueen muu kehitys on edennyt, Jokeri 0 sekä Jokeri 2:n raitiotien osuus välillä Mellunkylä–Malmi. Esi- ja yleissuunnitteluun on alustavasti aikataulutettu Östersundomin raitiotie.

Jaksolle 2035–2039 on alustavasti aikataulutettu mahdollisina pidemmän aikavälin hankkeina Jokeri 0:n toteutussuunnittelu jatkaminen. Toteutussuunnittelu on myös alustavasti aikataulutettu aloitettavaksi Östersundomin raitiotien osalta. Esi- ja yleissuunnitteluun on alustavasti aikataulutettu Jokeri 2:n raitiotien osuus välillä Vuosaari–Mellunkylä.

----- Raitiotie: olemassa oleva/valmistuva

Yleiskaavan 2016 mukaiset olemassa olevat sekä valmistuvat raitiotiet.

○ Joukkoliikenteen solmukohdat

Joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittäminen tarkoittaa, että suuri osa joukkoliikenteen matkoista on jatkossakin vaihdollisia. Vaihdollisten matkojen ja siten koko liikennejärjestelmän sujuvuuden parantamiseksi on suurimpien joukkoliikenteen solmukohtien vaihtomukavuutta parannettava erilaisin toimin. MAL-sopimuksessa 2024–2035 on sovittu kehittämisrahasta usealle joukkoliikenteen solmukohdalle.

Vuosien 2025–2029 aikana suunniteltavat kehitettävät solmukohdat ovat: Päärautatieasema, Malmin asema, Käpylän asema, Pitäjänmäen asema, Herttoniemen metroasema, Itäkeskuksen metroasema, Helsingin yliopiston metroasema, Mellunmäen metroasema, solmupisteet Länsiratikoiden varrella, Hämeentulli ja Viikinsolmu.

Vuosien 2030–2034 aikana suunniteltavat kehitettävät solmukohdat ovat: Pasila, Kalasataman metroasema, Tuusulanväylä–Käskynhaltijantie, Ilmalan asema, Kannelmäen asema, Puotilan metroasema ja Töölön tulli.

Vuosien 2035–2039 aikana suunniteltavat kehitettävät solmukohdat ovat: Siilitien metroasema, Vuosaaren metroasema, Fallpakka ja Kontulan metroasema, sekä Myllypuron metroasema.

☆ Kehitettävä risteysalue

Kehittyvällä risteysalueella tarkoitetaan risteystä, johon kohdistuu suunnittelutarvetta alueeseen liittyvän muun suunnittelun takia. Kyseessä on yleissuunnittelutasoinen merkintä. Vuosien 2025–2029 aikana suunnittelu kohdistuu Mäkelänkadun bulevardikaupungin alueelle, Hämeentulliin, Junatien alueeseen, Herttoniemeen

sekä Itäkeskukseen. Vuosina 2030–2034 suunnittelu kohdistuu Porkkalankatuun, Mäkelänkadun bulevardin seuraavaan osaan sekä Roihupellon alueelle.

— Baana: toteutussuunnittelu

Baanat toimivat pyöräliikenteen nopeina runkoyhteyksinä ja muodostavat kattavan verkoston koko Helsingin alueelle. Osa baanaverkosta on jo toteutettu tai suunniteltu ja loput baanoista suunnitellaan pääsääntöisesti seuraavan viiden vuoden aikana. Muutaman baanayhteyden suunnittelu ajoittuu vuosille 2030–2034, niiden liittyessä vahvasti silloin tehtävään muuhun alueiden suunnitteluun.

....➔ Kehitettävä runkobussiyhteys

Tulevaisuuden raitiotieyhteyksiä operoidaan useassa paikassa runkobussiyhteyksin ennen varsinaisen raitiotien rakentamista. Osa runkobussiyhteyksien reiteistä ovat sellaisia, joiden varrella tulee kehittää busseille paremmat toimintaedellytykset, esimerkiksi bussikaistoja ja liikennevaloetuksia hyödyntämällä. Kehitettäväksi yhteyksiksi on tunnistettu vuosina 2025–2029 Meilahti–Itäkeskus ja Malmi–Vuosaari sekä vuosina 2030–2034 Itäkeskus–Mellunmäki. Itäkeskus–Mellunmäki palvelee erityisesti Itäväylän itäosan kehittyvää maankäyttöä.

➔ Satamatunneli

Tallinnan liikenteen keskittäminen Länsisatamaan johtaa Jätkäsaarella liikennemäärän kasvuun. Länsisataman ja Länsiväylän välille suunnitellaan tunneli, joka mahdollistaa Länsisataman toimintojen laajentamisen ja satamaliikenteen sujuvan järjestämisen. Satamatunnelin

tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja vähentää sen haittavaikutuksia Länsisataman ympäristössä.

➔ Keskustan huoltotunnelin kehityssuunnitelma

Keskustan alla kulkevaa maanalaista huoltotunnelia halutaan kehittää. Nykyisin Kampin ja Kaisaniemen välillä sijaitsevaa huoltotunnelikokonaisuutta suunnitellaan jatkettavaksi Aleksanterinkadulta Hakaniementorille. Lisäksi tutkitaan olemassa olevaan huoltotunneliyhteyteen liittyviä maanalaisia huolto-, logistiikka- ja pysäköintiratkaisuja sekä sen maalämmön ja lämmöntalteenoton hyödyntämistä. Tavoitteena on kehittää erityisesti alueen asiointi-, jakelu- ja huoltoliikennettä. Suunnitelman tarkoituksena on lisätä ydinkeskustan elinvoimaisuutta sekä parantaa ydinkeskustan saavutettavuutta.

·--➔ Lentorata

Lentorata on suunnitteilla oleva 30 kilometrin pituinen ratayhteys Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Lentorata luo suorat kaukojunayhteydet lentoasemalle ja mahdollistaa nykyistä nopeammat junayhteydet lentoasemalle. Lisäksi se tuo tarvittavaa lisäraidekapasiteettia ruuhkaiselle Pasila–Kerava välille.

·--➔ Tallinna-tunneli

Tallinna-tunnelin tarkoituksena on yhdistää Helsinki ja Tallinna rautatietunnelin avulla, minkä myötä Suomen raideverkko yhdistyisi koko manner-Eurooppaan. Tunneli sujuvoitaisi matkustaja- ja tavaraliikennettä Suomen ja muun Euroopan välillä.

● Helsinginkadun rautatie-aseman suunnittelu

Kaupunkistrategian mukainen Helsinginkadun rautatieaseman selvittäminen ja suunnittelu. Asemalla parannettaisiin ympäristön joukkoliikennesaavutettavuutta ja hyödynnettäisiin nykyistä paremmin Pasilan ja keskustan välistä kaupunkitilan potentiaalia.

■ Virkistys- ja viheraluesuunnittelun kehittämisalue

Virkistys- ja viheraluesuunnittelussa painotetaan lähivirkistysalueiden kehittämistä, eriikäisten kaupunkilaisten palveluja, kaupunkiuudistusalueita, puistojen kunnostuksia, ekologisten yhteyksien parantamista ja rakennetun ympäristön luonnon monimuotoisuuden lisäämistä.

Vuosien 2025–2029 aikana suunnitellaan yleiskaavaa toteuttavan suunnittelun painopistealueiden lisäksi muun muassa Töölönlahden ja sen ympäristön alueita sekä merellisiä saarten ja rantojen virkistyskohteita kuten Vartiosaarta.

Vuosien 2030–2034 aikana korostuu yleiskaavaa toteuttavan suunnittelun painopistealueiden virkistys- ja viheralueiden suunnittelun lisäksi Östersundomin virkistys sekä erityisesti Itäisen Helsingin merellisten virkistysalueiden suunnittelu.

Vuosien 2035–2039 aikana suunnittelu kohdistuu yleiskaavaa toteuttavan suunnittelun painopistealueisiin.

🏠 Teemaleikkikohteet

Helsingin kattavaa leikkipalveluverkostoa on tarkoitus täydentää kehittämällä nykyisiä puistoja sekä rakentamalla eri puolille kaupunkia kattava uusien teemaleikkipuistojen ja teemaleikkipaikkojen verkosto.

Teemaleikkikohteiden valinnassa huomioidaan hyvät liikkumisyhteydet tai esimerkiksi sijainti kaupunkiuudistusalueella, aluekeskuksessa tai kaupunginosapuitossa. Puiston teemassa huomioidaan sitä ympäröivä alue ja sen suunnittelussa osallistetaan alueen lapsia ja nuoria.

◆ Kehitettävä urheilu- ja tapahtumapuisto

Kaupunki kehittää yhteistyössä alan toimijoiden kanssa nykyisistä Käpylän ja Myllypuron liikuntapuistoista ympärivuotiset maailmanluokan urheilu- ja tapahtuma-alueet. Alueita kehitetään liikuntapuistoina, jotka on suunniteltu myös suur- ja massatapahtumien järjestämisen näkökulmasta.

✿ Ekologisen verkoston kehittämishankkeet

Ekologisten verkostojen kokonaistarkastelussa ja toimenpideohjelmassa tunnistetut tärkeimmät kehittämishankkeet. Hankkeilla parannetaan kaupungin ekologisten verkostojen toimivuutta ja luonnon monimuotoisuutta.

➡ Kehitettävä vihersormi

Yleiskaavassa 2016 on linjattu Helsingin vihersormet, jotka muodostavat kaupungin viherrakenteen rungon. Vihersormet toimivat tärkeinä virkistysalueina ja ovat ekologiselta merkitykseltään suuria. Vihersormet sisältävät monia erilaisia osia virkistysalueista luonnonsuojelualueisiin. Niiden toimivuuden varmistamiseksi myös tulevaisuudessa tarvitaan monipuolisesti tarkempaa suunnittelua.

Vuosien 2025–2029 aikana on tarkoitus suunnitella Keskuspuiston vihersormen kokonaisuutta, jonka suunnittelussa korostuu virkistyskäytön ja reitistön

sovittaminen samanaikaisesti tapahtuvaan uusien luonnonsuojelualueiden perustamiseen, luontopalveluiden parantamiseen sekä Helsingin kansallisen kaupunkipuiston perustamisen valmisteluun. Lisäksi suunnittelua tehdään idässä Uutelasta Mustavuoren kautta Östersundomiin ulottuvalla vihersormella, joka kytkeytyy uusiin laajoihin luonnonsuojelualueisiin.

Vuosien 2030–2034 aikana vihersormista kattavan suunnittelun kohteena on läntinen vihersormi, jossa virkistysolosuhteiden parantaminen liittyy raideliikenneyhteyden varrelle rakentuvaan kehittämisvyöhykkeeseen ja kaupunkiuudistusalueeseen. Samoin suunnitellaan Vantaanjoen varren Helsingipuistoa, jota voidaan kehittää helposti saavutettavana luontopalvelukohteiden ja virkistyspalveluiden ketjuna sekä Vartiokylänlahdelta lounaaseen jatkuvaa Itä-Helsingin kulttuuripuistoa, jonka rantojen saavutettavuutta ja kulkuyhteyksiä parannetaan sekä puistojen laatutasoa nostetaan.

Vuosien 2035–2039 aikana tehdään kokonaissuunnittelua Viikki-Kivikon vihersormella, jossa voidaan parantaa alueiden ja ekologisten yhteyksien kytkeytyneisyyttä ja erityisesti poikittaisia yhteyksiä.

➡ Kehitettävä viherlinja

Viherlinjat muodostavat säteittäisten laajojen vihersormien kanssa Helsingin viheralueverkoston rungon, jota merenrantareitti ja muu Sinikämmen täydentävät. Viherlinjat palvelevat asukkaita tarjoamalla asuin ympäristön lähistöllä monipuolisten, mielenkiintoisten ja terveyttä ylläpitävien puistojen, luonnonalueiden ja kävelyreittien ketjun, joka toimii yhteytenä myös laajempaan vihersormeen. Viherlinjat yhdistävät kaupunginosia, mikä vähentää eri alueiden välisiä eroja virkistyspalveluiden saavutettavuudessa. Viherlinjat koostuvat erilaisista osuuksista, jotka edellyttävät keskenään erilaisia kehittämistoimenpiteitä. Tulevina vuosina on tärkeää tunnistaa viherlinjojen



Kuvaaja: Paavo Jantunen

varren kohteiden ja yhteyksien toivotut ominaispiirteet ja kehittää niitä erityisesti kaupunkiuudistusta tukien.

Vuosien 2025–2029 aikana suunnitellaan Huipulta huipulle -reittiä eli Malminkartanosta Vuosaaren huipulle kulkevaa yhteyttä kokonaisuutena ja reitin varrelle osuvia kaupunginosapuistoja tai muita puisto- ja katukohteita.

Vuosien 2030–2034 aikana suunnittelu keskittyy vihersormiin ja viherlinjojen varsien yksittäisiin kohteisiin.

Vuosien 2035–2039 aikana suunnitellaan ulointa viherlinjaa, joka kulkee ”Kulttuurimaisemasta kaupungin katolle” eli Kuninkaantammesta Jakomäkeen.

 Itäinen rantareitti ja Laajasalon rantareitti

Itäinen rantareitti ja Laajasalon rantareitti ovat osa Helsingin ainutlaatuista 130 kilometriä pitkää julkista rantareittiä. Rantareittiä kehitetään vaihteittain siten, että se muodostaa jatkuvan ja toimivan palveluiden sekä kävely- ja pyöräilyreittien verkoston. Rantareitin tunnettuutta ja käytettävyyttä kehitetään kokonaisvaltaisesti korjaamalla katkoskohtia ja lisäämällä opastusta. Rantareitin kehittäminen luo asukkaille uusia virkistysmahdollisuuksia merellisillä alueilla ja tukee Helsingin tavoitetta, jonka mukaan pääkaupunki-seudun ranta-alueet ovat kaikkien saavutettavissa vuoteen 2030 mennessä. Lähietäisyydellä sijaitsevat virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet vahvistavat alueiden elinvoimaisuutta ja imagoa sekä nostavat kiinnostavuutta asuinpaikkana myös tulevaisuudessa.

 Lumilogistiikan tarvealue

Lumilogistiikan tarvealue -merkintä osoittaa alueita, jotka on tunnistettu mahdollisiksi lumenvastaanotto-, lumenkasaus- tai muiksi lumenkäsittelypaikoiksi. Alueita voidaan hyödyntää myös muihin varastointitarpeisiin etenkin lumettomina aikoina.

 Kehitettävä satama-alue

Helsingin Satama ja kaupunki ovat sopineet 2030-luvulle asti ulottuvasta kehittämisohjelmasta, jonka myötä toteutetaan uudistuksia eri sataman-osissa Länsisatamassa, Katajanokalla, Eteläsatamassa ja Vuosaaressa. Ohjelma keskittää Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenteen Länsisatamaan ja Tukholman liikenteen Katajanokalle. Säännöllinen laivaliikenne Eteläsatamassa päättyy ja sinne jää jäljelle vain kansainvälistä risteilyliikennettä. Eteläsataman Makasiiniranta muutetaan osaksi käveltvää keskustaa sekä Helsingin rantoja kiertävää rantareittiä. Lisäksi alueelle suunnitellaan uusi arkkitehtuuri- ja designmuseum. Vuosaaressa satamatoiminta laajenee ja satamaa tullaan kehittämään erityisesti tavaraliikenteen tarpeisiin. Alueelle tehdään meritäyttöä kasvavan tavara- ja automatkustajaliikenteen tarpeisiin.

 Vesiliikenteen kehitettävät solmukohdat

Vesiliikenteen solmukohtia kehitetään vuosina 2025–2029 Ruoholahdessa, Kauppatorilla ja Merihaassa. Länsiväylän alueen osayleiskaavan mahdollisesti edetessä myös Lauttasaaresta muodostuu yksi vesiliikenteen kehitettävä solmukohta, joka avaa merkittävän vesiliikenteen reitin Ruoholahden, Munkkiniemen sekä Töölön suuntaan.

 Merellisen huollon kriittiset tukikohdat

Merellisen huollon, ylläpidon ja varautumisen tukikohtia suunnitellaan turvaamaan saariston vastuullinen kehittäminen, ylläpito ja huoltovarmuus. Tukikohdilla varmistetaan lisäksi riittävät meriluonnon hoito- ja suojelutoimet, sekä yritystoimintaa tukevat puitteet. Kriittisiä tukikohtia on tunnistettu Kruununhaan pohjoisrannasta sekä Kruunuvuorenrannasta.

 Merellisen liike- ja virkistystoiminnan kehitettävät kohteet

Helsingissä kehitetään merellisen liike- ja virkistystoiminnan kohteita, jotka on tunnistettu merkittäviksi ja potentiaalisiksi merellisen palvelutarjonnan ja toimintaympäristön kehityskohteiksi.

Kehitettäviä merellisen liike- ja virkistystoiminnan kohteita sijaitsee Lauttasaareissa ja Vuosaareissa, sekä myöhemmin Koivusaareissa, Hernesaareissa sekä Isosaareissa.

Hernesaaren eteläisimmästä alueesta suunnitellaan monipuolista merellisen palvelutarjonnan ja asumisen kaupunki- aluetta. Lauttasaareissa kehittäminen painottuu saaren itärantaan, missä selvitetään muun muassa veneilytoiminnan ympäristön kehittämistä ja osaksi kaupunkiympäristöön sekä palveluihin liittämistä. Koivusaareen suunnitellaan merkittävää merellistä kaupunginosaa. Vuosaareissa tutkitaan venepaikkojen lisäämistä, merellisen liiketoiminnan mahdollistamista, talvisäilytysmahdollisuuksia sekä muuta merellistä toimintaa. Isosaaresta suunnitellaan merkittävää matkailu- ja virkistyskäytön saarikohdetta.



Kuvaaja: Boy Hulden

Saariston kehitettävät tähtikohteet

Saariston kehitettävät tähtikohteet ovat erityisen vetovoimaisia merellisiä kokonaisuuksia, jotka ovat usein historiallisesti ja luontoarvoiltaan arvokkaita alueita. Saariston kehitettävien tähtikohteiden majoituskapasiteettia sekä palveluita kasvatetaan ja kohteisiin haetaan aktiivisesti merkittäviä investointeja. Tavoitteena on, että tähtikohteisiin olisi mahdollista päästä sekä omalla että julkisella reittiveneyhteydellä.

Vuosina 2025–2029 kehitettäviä tähtikohteita ovat Isosaari, Vallisaari, Korkeasaari ja Vasikkasaari. Vuosina 2030–2034 kehitettäviä tähtikohteita ovat lisäksi Vartiosaari sekä Villinki, ja vuosina 2035–2039 uutena kohteena Melkki.

Päästöttömän vesireittiliikenteen kehitysalueet

Merellisen kehityksen sekä Helsingin päästövähennystavoitteiden yhtenä painopisteenä on päästöttömän vesireittiliikenteen siirtymän käynnistäminen ja myöhemmin sen laajentaminen tärkeimmille reiteille.

Merellisen virkistys-, matkailun ja vesiliikenteen kehittämisalue

Merellisten alueiden kehittämistä ohjataan Helsingin merellisen strategian toimenpideohjelman mukaisesti, painottaen toiminnassa ekologista sekä sosiaalista vastuullisuutta. Itämeren ja rantojen vaaliminen sekä päästöjen vähentäminen ovat mukana kaikessa toiminnassa. Toimenpiteisiin kuuluu muun muassa saarten ja rantojen virkistyskäytön parantamista, vesiliikenteen kehittämistä ja merellisen infrastruktuurin vahvistamista. Esimerkiksi lähisaariston avaamista yleiseen käyttöön jatketaan.

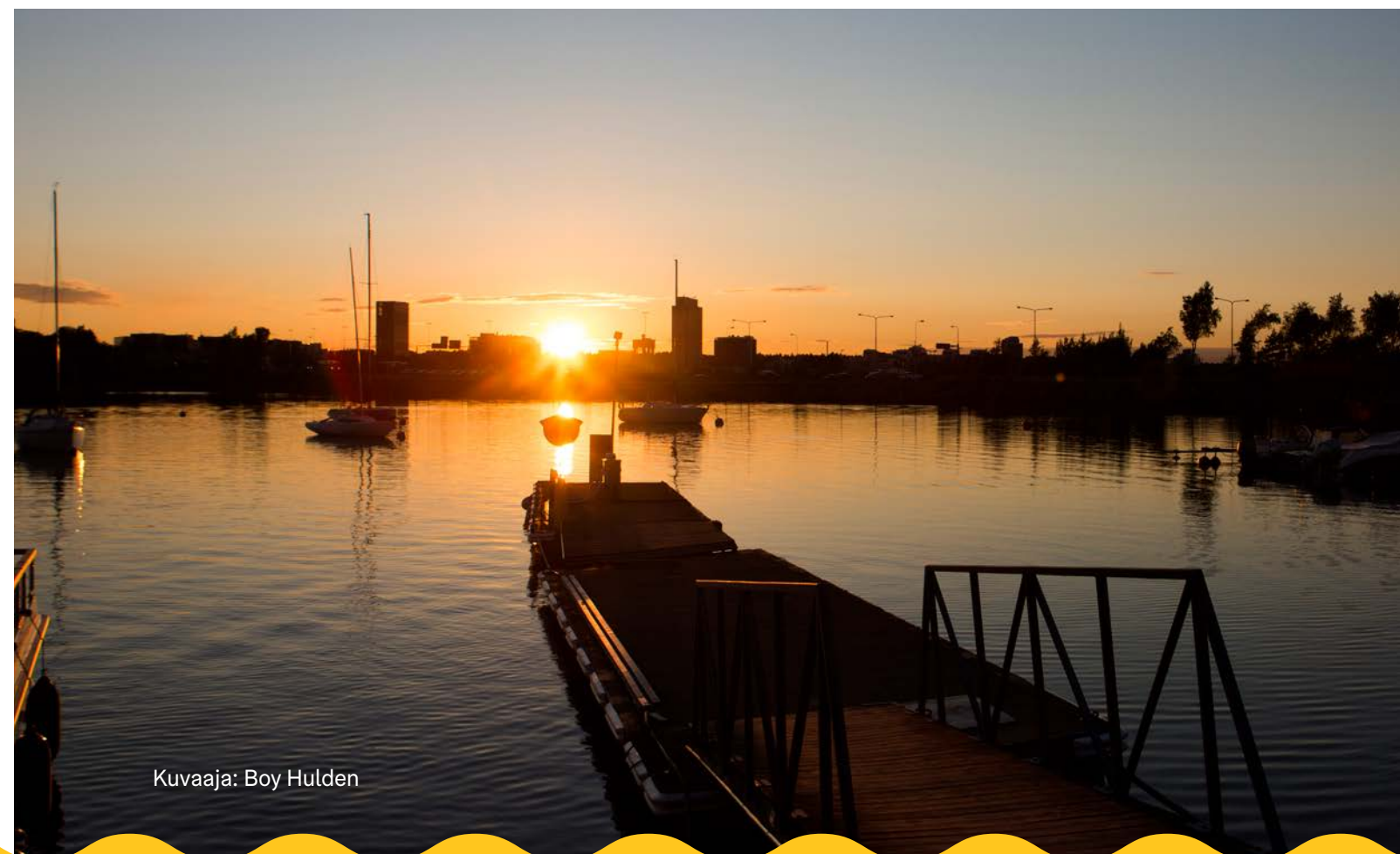
Merkintään sisältyy vesiliikenneverkoston painopistealueita, Kaivopuiston edustan saaret, Kruunuvuorenselän ympäröivät ranta- ja saarialueet sekä Helsingin itäisen saariston alue Villingin ja Vuosaaren välillä.

Suunnittelu 2030–34

Toisella viisivuotisjaksolla, vuosien 2030–2034 aikana, eri alueiden tarkempi suunnittelu ja toteutus jatkuvat. Osayleiskaavoitus jatkuu Herttoniemen ja Roihupellon työpaikka-alueilla sekä tarvittaessa Ilmalassa. Lisäksi osayleiskaavoitusta jatketaan todennäköisesti Länsiväylän ympäristössä. Östersundomiin muodostuu yleiskaavaa tarkentavan suunnittelun sekä virkistys- ja viheraluesuunnittelun painopisteitä. Vihersormista kokonaissuunnittelun kohteena ovat läntinen vihersormi, joka liittyy Läntisen bulevardikaupungin kehittämisvyöhykkeeseen ja Malminkartano–Kannelmäki kaupunkiuudistusalueeseen, Vantaanjoen varren Helsingipuisto sekä Vartiokylänlahdelta lounaaseen jatkuva Itä-Helsingin kulttuuripuisto.

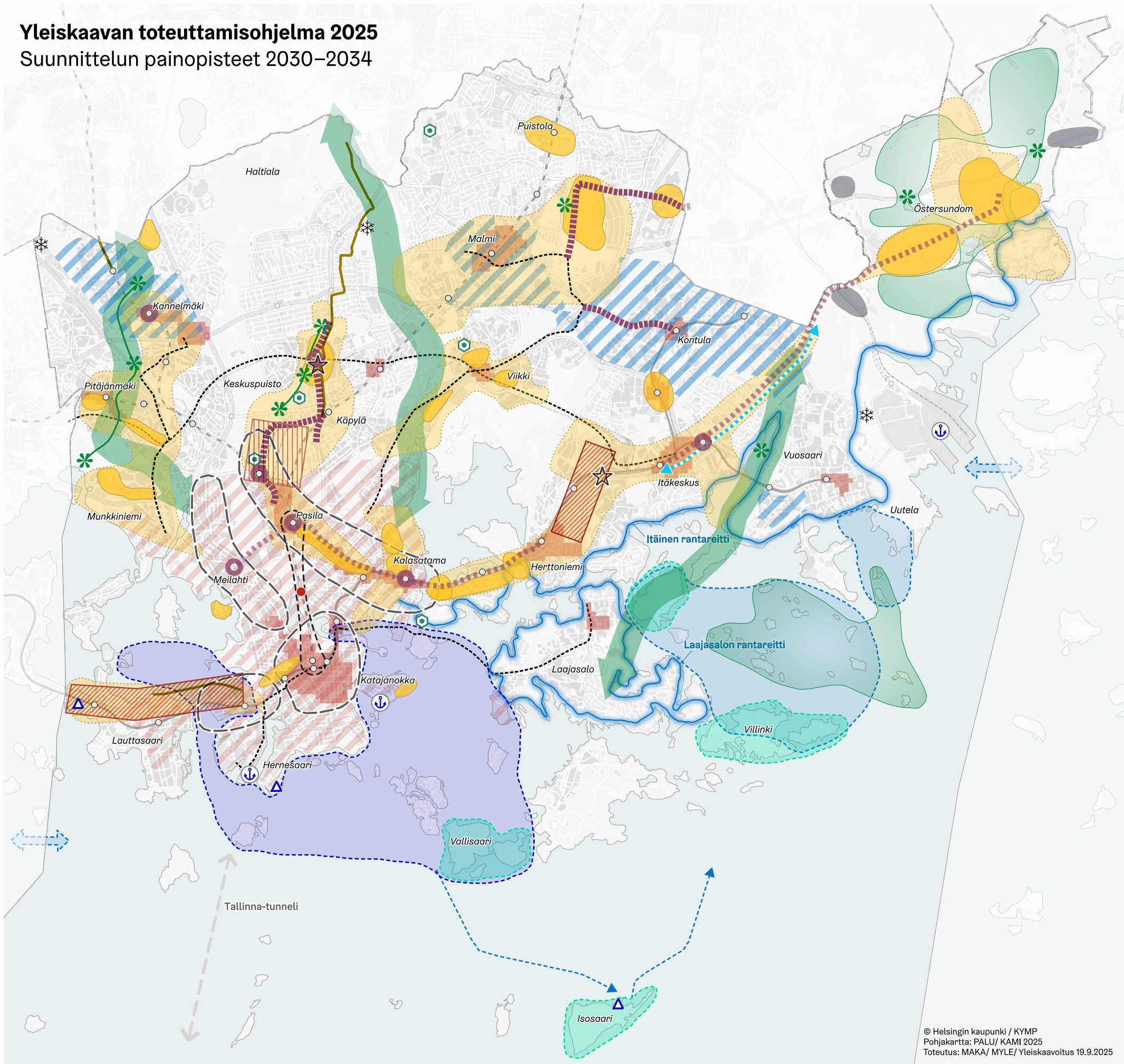
Suunnittelu 2035–39

Kolmannella viisivuotiskaudella, vuosien 2035–2039 aikana, käynnistetään todennäköisesti Turunväylän ympäristön osayleiskaava. Tällä viisivuotisjaksolla tarkemman kokonaissuunnittelun kohteena on Viikki–Kivikon vihersormi sekä Siltamäen ja Jakomäen välillä Malminkentän pohjoispuolelta kulkeva uloin viherlinja.



Kuvaaja: Boy Hulden

Yleiskaavan toteuttamishjelma 2025
Suunnittelun painopisteet 2030–2034



- Kaupunkirakenteen kehittäminen**
- Kehittämisyöhyke
 - Yleiskaavaa tarkentavan suunnittelun painopisteet
 - Uudet työpaikka-alueet
 - Osayleiskaava
 - Valmius käynnistää osayleiskaava
 - Kaupunkiudistusalue
 - Kasvava kantakaupunki
 - Helsingin vahvistuvat liike- ja palvelukeskustat
 - Toimitilakehittämisen painopistealueet
 - Päärautatieaseman ja Pasilan vyöhykkeen kehittäminen

- Liikennejärjestelmän kehittäminen**
- Raitiotie: esi- ja yleissuunnittelu
 - Raitiotie: toteutussuunnittelu
 - Raitiotie, olemassa oleva/rakenteilla
 - Joukkoliikenteen solmukohdat
 - Kehitettävä risteysalue
 - Baana: toteutussuunnittelu
 - Kehitettävä runkobussiyhteys
 - Satamatunneli
 - Helsinginkadun rautatieasema
 - Muut asemat

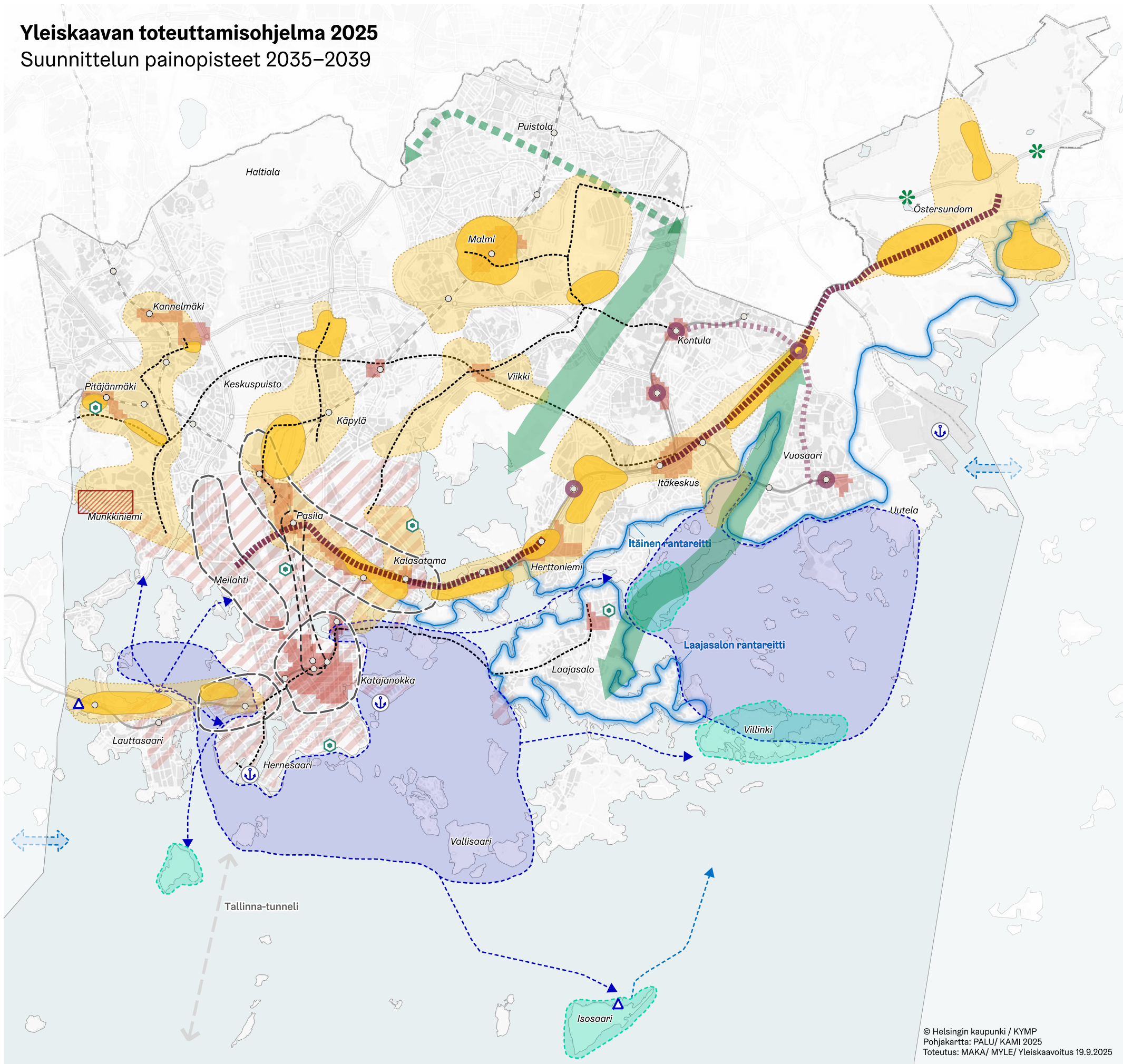
- Viher- ja virkistysuunnittelun painopisteet**
- Virkistys- ja viheralueuunnittelun kehittämisalue
 - Teemaleikkikohde
 - Kehitettävä urheilu- ja tapahtumapuisto
 - Ekologisen verkoston kehittämishankkeet
 - Kehitettävä vihersormi
 - Lumilogistiikan tarvealue

- Merellisen Helsingin kehittäminen**
- Kehitettävä satama-alue
 - Merellisen liike- ja virkistystoiminnan kehittettävät kohteet
 - Saariston kehittettävät tähtikohteet
 - Päästöttömän vesireittiliikenteen kehitysalueet
 - Merellisen virkistysen, matkailun ja vesiliikenteen kehittämisalueet

© Helsingin kaupunki / KYMP
Pohjakartta: PALU/ KAMI 2025
Toteutus: MAKU/ MYLE/ Yleiskaavoitus 19.9.2025

Yleiskaavan toteuttamisohjelma 2025

Suunnittelun painopisteet 2035–2039



Kaupunkirakenteen kehittäminen

- Kehittämisyöhyke
- Yleiskaavaa tarkentavan suunnittelun painopisteet
- Osayleiskaava
- Kasvava kantakaupunki
- Helsingin vahvistuvat liike- ja palvelukeskustat
- Toimitilakehittämisen painopistealueet
- Päärautatieaseman ja Pasilan vyöhykkeen kehittäminen

Liikennejärjestelmän kehittäminen

- Raitiotie: esi- ja yleissuunnittelu
- Raitiotie: toteutussuunnittelu
- Raitiotie, olemassa oleva/rakenteilla
- Joukkoliikenteen solmukohdat
- Muut asemat

Viher- ja virkistysuunnittelun painopisteet

- Teemaleikkikohde
- Ekologisen verkoston kehittämishankkeet
- Kehitettävä vihersormi
- Kehitettävä viherlinja

Merellisen Helsingin kehittäminen

- Kehitettävä satama-alue
- Merellisen liike- ja virkistystoiminnan kehitettävät kohteet
- Saariston kehitettävät tähtikohteet
- Päästöttömän vesireittiliikenteen kehitysalueet
- Merellisen virkistys-, matkailun ja vesiliikenteen kehittämisalueet

© Helsingin kaupunki / KYMP
Pohjakartta: PALU/ KAMI 2025
Toteutus: MAK/ MYLE/ Yleiskaavoitus 19.9.2025

5. Vuoden 2040 jälkeinen kehitys

Aiemmissa luvuissa on esitetty Helsingin suunnittelun ohjelmoitu kokonaisuus vuoteen 2040 asti. Maankäytön suunnittelun strategista tilannekuvaa ylläpidetään jatkuvasti ja yleiskaavan toteuttamisohjelma päivitetään aina valtuusto-kausittain. Tässä yhteydessä suunnittelun aikataulutukseen ja alueiden keskeiseen prioriteettijärjestykseen otetaan kantaa.

Jo kaavoitettujen alueiden ja tässä toteuttamisohjelmassa tunnistettujen suunnittelukokonaisuuksien pohjalta on muodostettavissa selkeä kuva vuoden 2040 kaupunkirakenteesta Helsingissä. Monien ohjelmaan sisällytettyjen alueiden toteuttaminen jatkuu pitkälle 2040- ja 2050-luvuille. Kaupunki kehittyy voimakkaasti ja on todennäköistä, että osa yleiskaavaa tarkentavan suunnittelun painopisteistä tai niiden sisäisistä hankkeista siirtyy eri syistä eteenpäin tai jää kokonaan toteuttamatta. Tästä syystä tavoitelähtöisen suunnittelun ohella tulle olla jatkuva valmius myös reaktiivisempaan maankäytön ja liikenteen yhteissuunnitteluun.

Helsinkiä suunnitellaan myös vuoden 2040 jälkeen, mutta tässä toteuttamisohjelmassa ei ole otettu kantaa yli viiden toista vuoden jälkeiseen suunnittelun priorisointiin. Yleiskaavassa 2016 on hyödyntämättömiä aluevarauksia ja se mahdollistaa merkittävää täydennysrakentamista eri alueilla pitkälle tulevaisuuteen. Tulevissa yleiskaavan toteuttamisohjelman päivityksissä osoitetaan kaupungin kehityksen kannalta tarkoituksenmukainen suunnittelujärjestys ja arvioidaan yleiskaavallisen kokonaisuuden ajantasaisuus. Pitkän aikavälin suunnittelukysymyksiä ovat esimerkiksi Östersundomin alueen toteuttaminen, Ilmalan ratapiha-alueen kokonaisuus, kantakaupungin maanalaisen joukkoliikenteen ja siihen liittyvän maankäytön suunnittelu sekä Helsingin ja Tallinnan välisen rautatietunnelin edistäminen.

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

Helsinki