

Helsinki

Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:17

Yleiskaavan toteuttamisohjelma 2022



Helsinki

Yleiskaavan toteuttamisohjelma 2022

Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:17

Julkaisija | Helsingin kaupunki / kaupunkiympäristön toimiala
Tekijät | Maankäytön yleissuunnittelu / yleiskaavoitus
Kannen kuva | Helsingin kaupungin aineistopankki / Suomen Ilmakuva Oy

ISBN | 978-952-386-034-6 (verkkoversio)
ISSN | 2489-4257 (verkkoversio)

1. YLEISKAAVAN TOTEUTTAMISOHJELMA 2022 JA KAUPUNGIN KASVUN SUUNNAT5

Yleiskaavan toteuttamishjelman lähtökohdat5

Merkittäviä maankäytön suunnitteluun vaikuttavia päätöksiä.....6

Yleiskaavan toteuttamishjelma rytmittää kaupungin suunnittelua8

Asuntotuotannon tavoitteet.....9

Helsingin hiilineutraaliustavoite 203010

Investoinnit ja talous10

YK:n kestävän kehityksen tavoitteet.....11

Yleiskaavaa toteuttava suunnittelu.....11

2. ENSIMMÄISEN VAIHEEN SUUNNITTELU (2018– N. 2035) 12

Ensimmäisen vaiheen suunnittelun alueiden kuvaukset..... 14

Ensimmäisessä vaiheessa osayleiskaavoitettavat aluekokonaisuudet 15

Ensimmäisen vaiheen liikennehankkeet..... 16

Viherrakenne ja virkistysverkosto..... 17

3. TOISEN VAIHEEN SUUNNITTELU, KESKIPITKÄ AIKAVÄLI (2030– N. 2040) 18

4. KOLMANNEN VAIHEEN SUUNNITTELU, PITKÄ AIKAVÄLI, (N. 2040–).....22

5. LIITTEET25

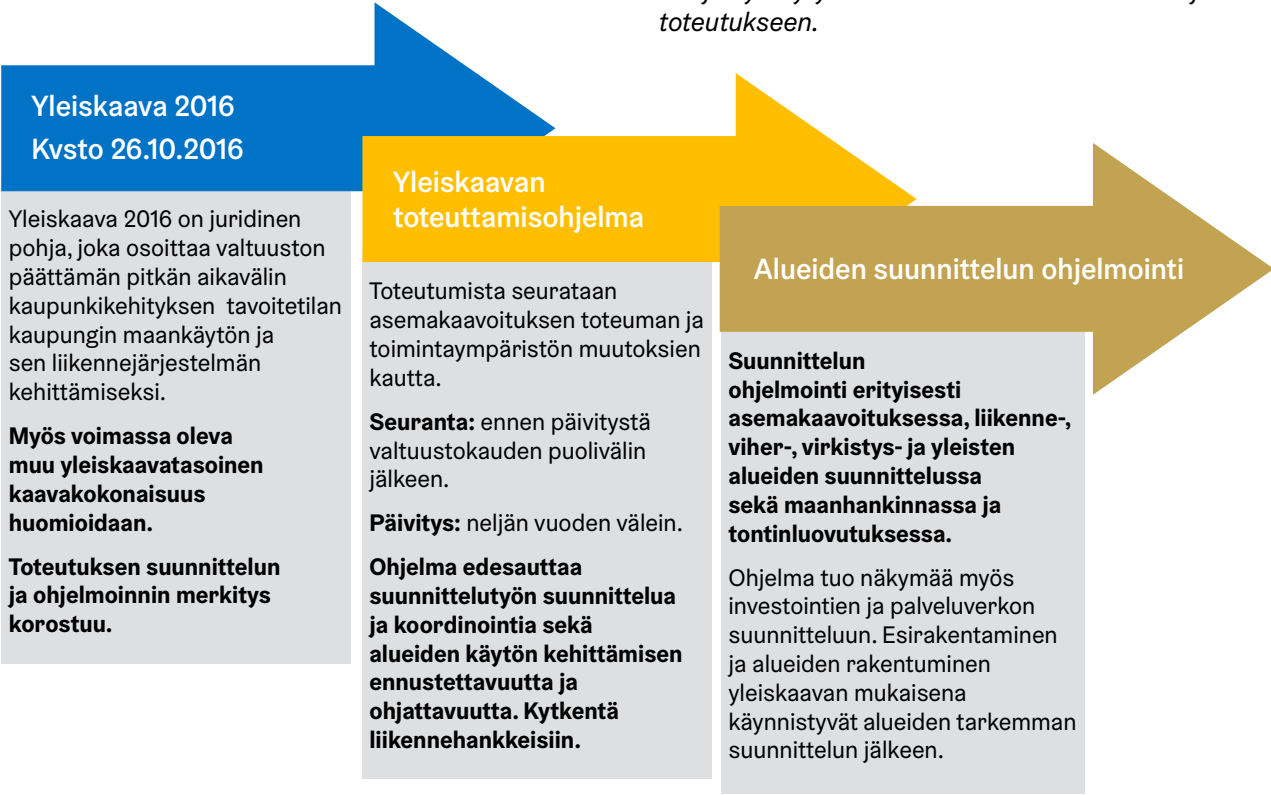
1. Yleiskaavan toteuttamishjelma 2022 ja kaupungin kasvun suunnat

Yleiskaavan toteuttamishjelmassa aikataulutetaan alueiden käytön ja kaupunkirakenteen suunnittelua peilaten sitä kaupungin eri tavoitteisiin ja toimintaympäristön muutoksiin. Ohjelman avulla toteutetaan Kasvun paikka -kaupunkistrategiaa ja yleiskaavan 2016 tavoitetta Helsingistä joukkoliikenteen verkostokaupunkina. Ohjelma on voimassa valtuustokauden 2021–2025 ajan.

Yleiskaavan toteuttamishjelman lähtökohdat

Toteuttamishjelman päivityksen lähtökohtana ovat Yleiskaavan toteuttamishjelma 2017, Helsingin kaupungin yleiskaavallinen kokonaisuus sekä Kasvun paikka -kaupunkistrategia. Päivitykseen ovat vaikuttaneet ohjelman voimassaolajakson ensimmäisen nelivuotiskauden (2017–2020) aikana tehdyt päätökset ja muut merkittävät toimintaympäristön muutokset. Myös valtion ja seudun muiden kuntien suunnittelu ja näkemykset on otettu huomioon. Toteuttamishjelman päivityksessä on huomioitu myös Helsingin hiilineutraalisuustavoite, joka tuli voimaan vuonna 2018 ja jonka tavoitevuosi päivitettiin vuoteen 2030 Kasvun paikka -kaupunkistrategiassa. Tavoite on kaupunkirakenteen kehittämisen kannalta merkittävä ja kunnianhimoinen.

Kuva 1. Yleiskaavan toteuttamishjelman lähtökohdat ja kytkeytyminen aluetason suunnitteluun ja toteutukseen.



Tällä yleiskaavan toteuttamisohjelmalla päivitetään edellisen toteuttamisohjelman sisältöjä ja ohjelmoidaan kaupunkirakenteen kehitystä sekä suurten aluekokonaisuuksien ja liikennejärjestelmähankkeiden suunnittelujärjestystä ja ajoitusta. Yleiskaavan toteuttamisohjelma kytkeytyy kaupungin strategiaan sekä maankäytön ja liikenteen seututasoiseen suunnitteluun. Lisäksi ohjelma antaa pitkän aikavälin näkymiä investointitarpeisiin. Asemakaavoituksen ja liikennesuunnittelun lisäksi myös muu suunnittelu ja muut toimialat hyötyvät toteuttamisohjelmassa esitetystä suunnittelun ajoituksesta; tämä palvelee kaupungin kehittämisen kokonaisuutta.

Vuoden 2017 toteuttamisohjelman painotukset ovat edelleen pääosin ajantasaisia. Päivitysanalyysejä perusteella jatkosuunnittelun vaiheistuksiin on kuitenkin tehty tarkennuksia ja täydennyksiä. Analytiikka perustuu yleiskaavan toteutumisen seurantaan sekä tehtyihin tarkasteluihin ja arviointeihin.

Merkittäviä maankäytön suunnitteluun vaikuttavia päätöksiä

Korkeimman hallinto-oikeuden (KHO, 2018) päätöksellä yleiskaavasta kumottiin osia. Merkittävimmät KHO:n päätöksellä kumotut aluevaraukset ovat Turunväylän, Länsiväylän, Hämeenlinnanväylän ja Lahdenväylän bulevardit sekä Pasilan tavara-aseman alue ja Vartiosaari. Kumotuilla alueilla on voimassa yleiskaava 2002.

Uusimaa-kaava 2050 on hyväksytty maakuntavaltuustossa syksyllä 2020 ja se on tullut hallinto-oikeuden päätöksellä pääosin voimaan. Uusi maakuntakaava on aiempaa strategisempi ja antaa Helsingille entistä paremmat mahdollisuudet kehittää maankäyttöä alueellaan.

Östersundomin alueelle on KHO:n päätöksellä (10.5.2021) tullut voimaan maakuntakaava, Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteinen yleiskaava kumoutui samalla kokonaisuudessaan. Östersundomiin laaditaan lainvoimaiseen maakuntakaavaan perustuva osayleiskaava vv. 2022-2025.

Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 kuulutettiin voimaan 19.8.2021. Helsingin maanalainen yleiskaava koskee pääsääntöisesti kaikkia merkittäviä Helsingin alueen maanalaisia, kallioon sijoittuvia ja suunniteltuja tiloja sekä niiden tilavarauksia.

MAL 2019 -suunnitelma on Helsingin seudun 14 kunnan yhteinen suunnitelma seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi. MAL 2019 -suunnitelmaan ennen vuotta 2030 toteutettaviin hankkeisiin sisällytettiin Yleiskaavan 2016 hyväksymisen jälkeen

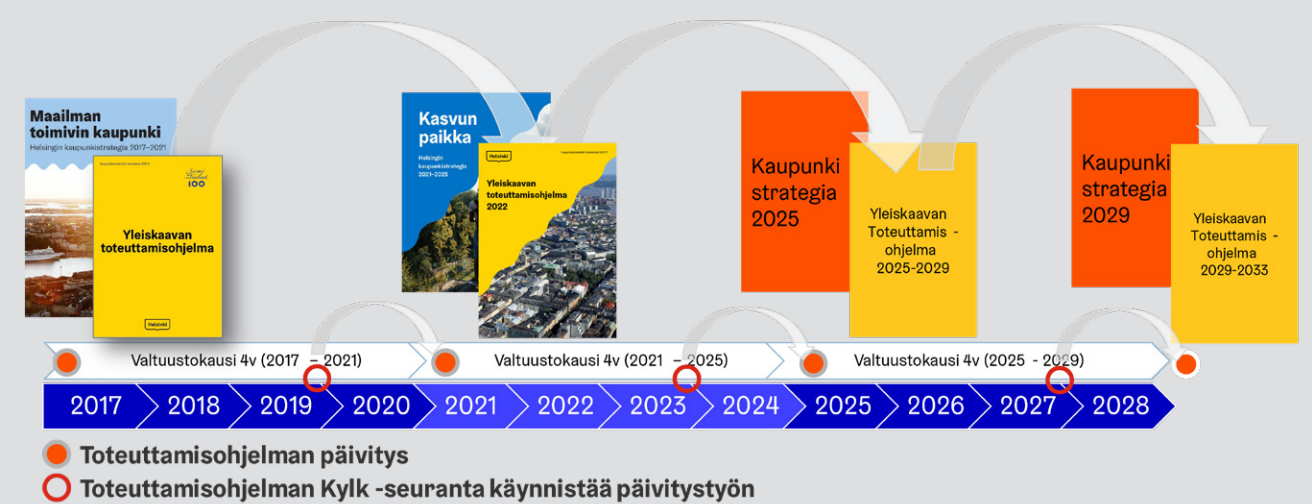
toteuttamisohjelmassa kaupunkistrategian mukaisesti priorisoidut kolme pikaraitiotietä: Läntisen ja Mäkelänkadun bulevardikaupunkien pikaraitiotiet ja Viikin-Malmin pikaraitiotie.

Toteuttamisohjelman päivitys huomioi Helsingin yleiskaavallisen kokonaisuuden. Ohjelmaa on täydennetty Östersundomin alueella sekä osayleiskaavoituksen ajoittamisella. Lisäksi on huomioitu kesäkuussa 2021 hyväksytty Helsingin maanalainen yleiskaava 2021.

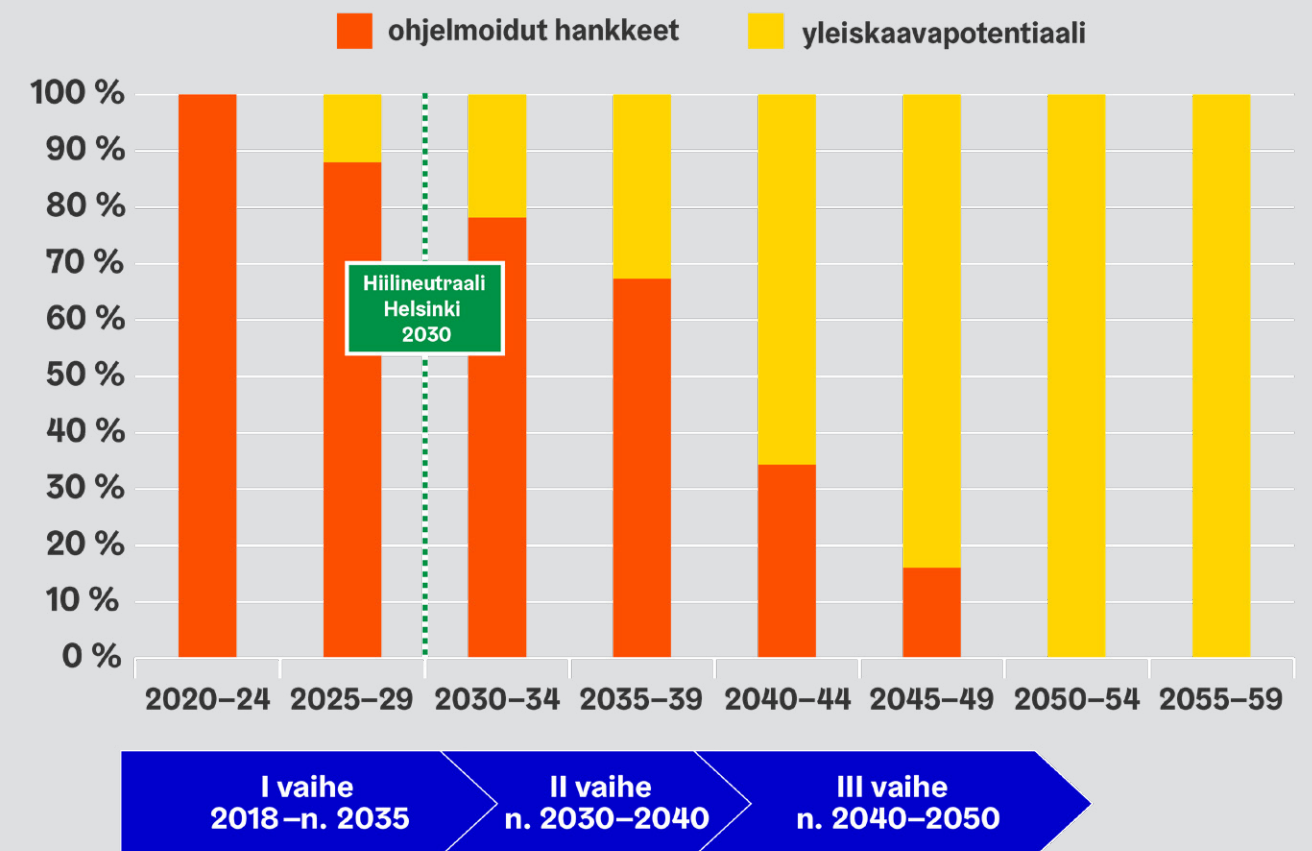
Toteuttamisohjelman päivitys on Kasvun paikka -kaupunkistrategian mukainen ja tukee siinä määriteltyjä valtuustokauden tavoitteita. Toteuttamisohjelma tukee kestävän kasvun tavoitetta, joka perustuu pitkäjänteiseen kaavoitukseen ja kaupunkisuunnitteluun. Vartiosaaren osoittaminen virkistyskäyttöön on huomioitu päivityksessä.

Viher- ja virkistysverkoston poikittaisten yhteyksien sekä baanaverkoston suunnittelutarpeita on korostettu, jotta niiden suunnittelukoordinaatiosta saataisiin synergiaetuja ja jotta ne tulisivat huomioiduiksi jatkosuunnittelussa ja investointien suunnittelussa.

Vuoden 2018 KHO:n päätös yleiskaavasta 2016 kumotuista alueista on huomioitu suhteessa asemakaavoitukselle varmistettavaan kerrosalatuotantopotentiaaliin. Tulevat tärkeimmät osayleiskaavoitusta edellyttävät alueet on ohjelmoitu suunniteltaviksi eri vaiheissa. Työssä on esitetty kaikki KHO:n kumotut alueet, mutta kaikkien niiden toteutukseen tai sen ajoitukseen ei ole otettu kantaa. Mahdollisten osayleiskaavojen jälkeen alueet siirtyvät tarkempaan suunnitteluun.



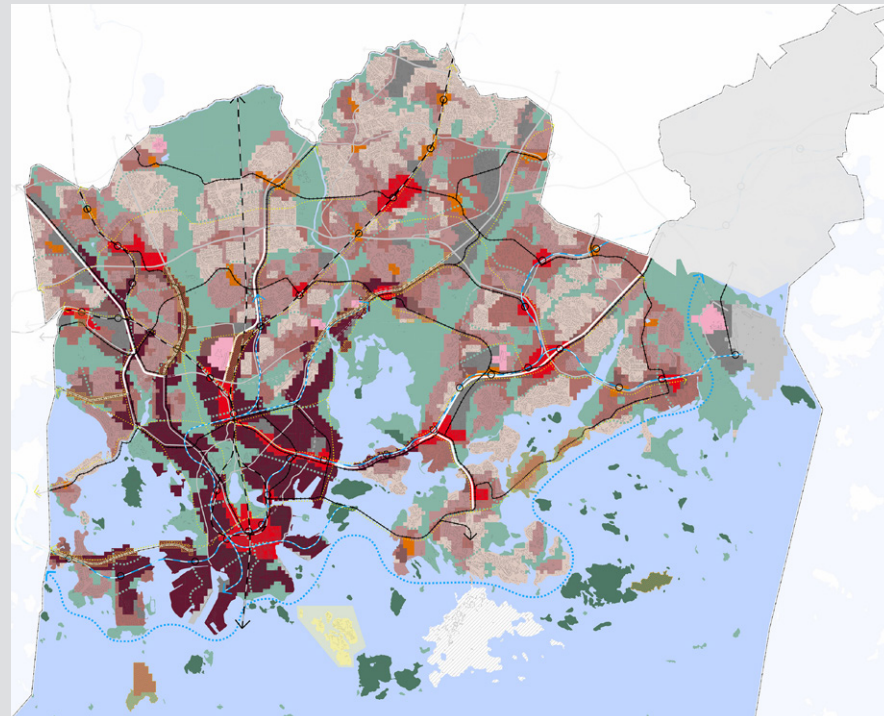
Kuva 2. Yleiskaavan toteuttamisohjelman nelivuotinen päivityssykli. Ohjelmapäivityksen aloittaa ohjelman seuranta valtuustokauden puolivälin jälkeen. Ennen Hiilineutraali Helsinki 2030 -tavoitevuotta toteuttamisohjelma päivitetään vielä kahdesti.



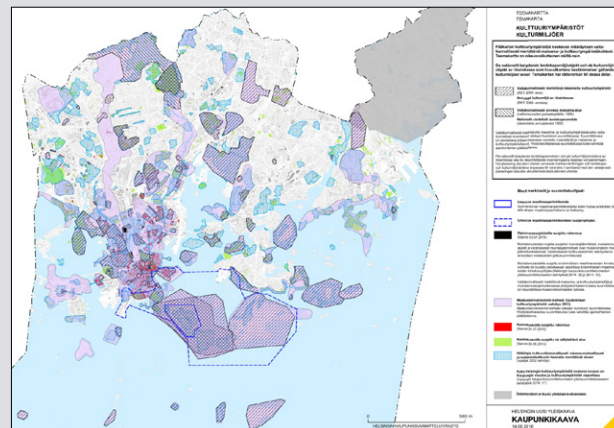
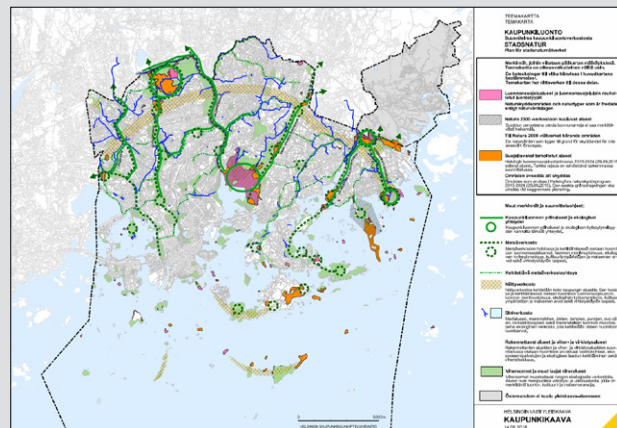
Kuva 3. Jatkosuunnittelu ja toteutus on ohjelmassa jaksotettu kolmeen vaiheeseen. Kaavion punaiset pylväät kuvaavat, miten suuri osa seuraavan 15 vuoden asuntorakentamisesta tulee asemakaavoituksessa jo ohjelmoiduista hankkeista. Tämä sisältää voimassa ja valmisteilla olevat sekä pidemmälle aikavälille ohjelmoidut asemakaavat. Vielä ohjelmoimattoman yleiskaavapotentiaalin merkitys (siniset pylväät) kasvaa sitä suuremaksi mitä pidemmälle edetään.

Yleiskaavan toteuttamisohjelma rytmittää kaupungin suunnittelua

Yleiskaava määrittelee kaupungin yhdyskuntarakenteen kehittämisen suuntaviivat ja osoittaa, mihin kaupunkia tulevaisuudessa voidaan rakentaa ja millä tavalla jo rakennettua ympäristöä voidaan uudistaa.



Kuva 4. Helsingin Yleiskaava 2016. Yleiskaavan 2016 tavoitteena on mahdollistaa kantakaupungin laajentaminen, rakentaa Helsingistä raide liikenteen verkostokaupunki sekä turvata maankäytölliset edellytykset siten, että Helsinki voi kasvaa 860 000 asukkaan kaupungiksi 2050. Helsinkiä kehitetään viherverkostokaupunkina, jossa virkistysalueiden saavutettavuus on hyvä. Yleiskaavan toteuttamisohjelman tärkein tietoperusta on kuvassa oleva yleiskaava 2016 ja sen tietovaranto.



Kuvat 5 ja 6. Helsingin Yleiskaavan 2016 Kaupunkiluonto-teemakartassa esitetyt Natura 2000-verkostoon kuuluvat alueet ja luonnonsuojelulain nojalla suojellut luonnonsuojelualueet sekä Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015–2024 suojeltavat alueet on otettava oikeusvaikutteisena huomioon. Kulttuuriympäristö-teemakartalta valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon.

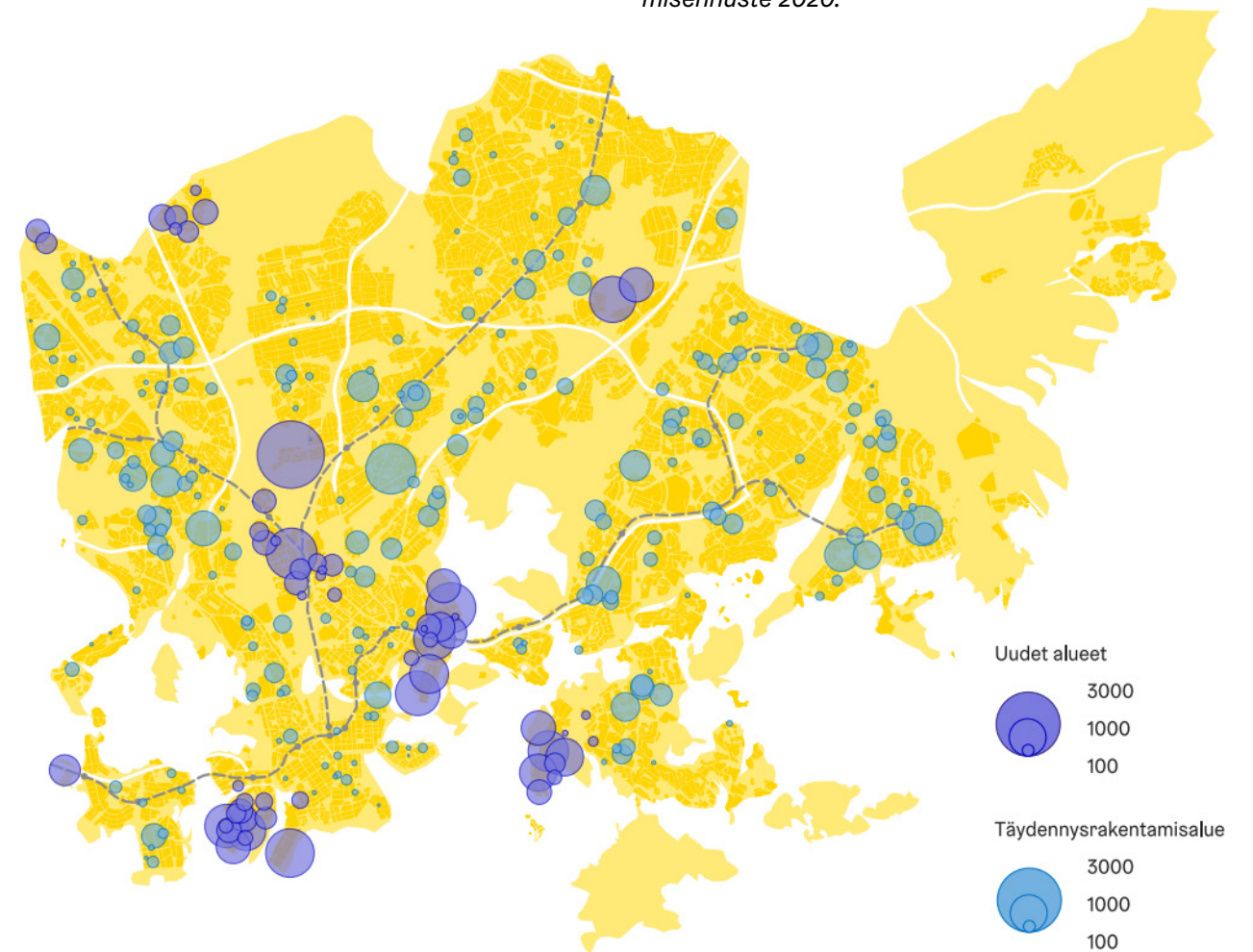
Asuntotuotannon tavoitteet

Kaupunginvaltuuston 11.11.2020 hyväksymässä Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelmassa (AM-ohjelmassa) määritellään tavoitteet maapolitiikalle, kaavoitukselle, tontinluovutukselle, asuntotuotannon määrälle ja monimuotoisuudelle, hallinta- ja rahoitusmuodoille, talotyyppien kehittämiselle ja erityisryhmien asumisen järjestämiselle. Kaavoituksen näkökulmasta tärkeänä AM-ohjelman painopisteenä on kaupungin tasapainoinen kehittäminen ja uudistaminen siten, että sekä uudet että vanhat kaupunginosat ovat elinvoimaisia ja houkuttelevia asuinympäristöjä. Asuntotuotannon edellytyksistä huolehditaan edellyttämällä 700 000 kerrosneliömetrin asemakaavoittamista vuosittain ja riittävän tonttimäärän luovuttamista. Asuntorakentamisesta 50 % on edellytetty toteutettavaksi täydennysrakentamisena. Lisäksi asemakaavavaranannon tulee AM-ohjelman mukaan mahdollistaa vähintään viiden vuoden asuntotuotanto.

Asuntotuotannon asemakaavoitettu kerrosalatuotanto riittää Helsingissä AM-ohjelman asuntotuotannon tavoitteiden saavuttamiseen 2030-luvulle saakka. On kuitenkin varmistettava, että asemakaavoitukselle ja asuntotuotannolle on tarjolla riittävästi kohteita, jotta vuosittaiset kaavoitustavoitteet voidaan saavuttaa. Kun suunnittelun painopiste siirtyy yleiskaavan 2002 mahdollistamilta projektialueilta pienempiin ja hajaisempiin täydennysrakentamisen kohteisiin, asemakaavoituksen vaikeusaste ja kerrosalaennusteen epävarmuudet kasvavat.

Yleiskaavan toteuttamisohjelmaan tuotetun tiedon avulla voidaan ajoittaa asuntotuotannon edellyttämää asemakaavoitusta siten, että AM-ohjelman asuntotuotantotavoitteet saavutetaan myös tulevaisuudessa.

Kuva 7. Karttaan on kuvattu ympyräkaavioina Helsingissä vuosina 2020–2030 valmistuvat asunnot: uudet aluerakentamisprojektit ja täydennysrakentaminen. Lähde: Helsingin kaupunginkanslia, rakentamissuunnitelma 2020.



Helsingin hiilineutraaliustavoite 2030

Helsingin hiilineutraaliustavoitetta on kaupunkistrategiassa aikaistettu viidellä vuodella vuoteen 2030 ja se toteutetaan samanaikaisesti toteuttamisohjelman ensimmäinen vaiheen kanssa. Tavoitteen saavuttamiseksi laadittu toimenpideohjelma päivitetään alkuvuonna 2022 ja siinä keskitytään merkittävimpiin ilmastopäästölähteisiin, kuten energijärjestelmään ja liikenteeseen. Yleiskaavan toteuttamisohjelman näkökulmasta on olennaista, että niin energijärjestelmän kuin liikenteenkin ilmastopäästöjen täytyy seuraavan kahdeksan vuoden aikana kokonaisuutena laskea hyvin nopeasti, jotta asetettuun hiilineutraaliustavoitteeseen päästään. Tämä siksi, että kaupunki kasvaa koko ajan, mikä lisää päästöjen vähentämisen nopeuttamisen tarvetta.

Hiilineutraaliustavoitteiden toteuttamisohjelman päivityksessä tullaan tarkentamaan myös kaupunkisuunnittelussa huomioitavia päästövähennystoimia, mikä tulee todennäköisesti edellyttämään merkittävää ilmastonäkökulmien priorisointia suunnitteluratkaisuissa. Uuden kaupunkirakenteen hiilineutraalius (pidemmän aikavälin suunnittelussa hiilinegatiivisuus) on jatkossa keskeinen suunnittelun lähtökohta.

Kuva 8. Punaisella on merkitty kaupunkistrategialinjausten vaikutus hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisen aikatauluun ja kokonaisvaikutusten kulmakertoihin. Lähde: HNH-2035 ohjelmaa kuvaava aikataulu.

Investoinnit ja talous

Kaupungin talousarvion ja taloussuunnitelman liitteenä on 10-vuotinen investointiohjelma, johon on sovitettu yhteen kaupungin erilaiset investointitarpeet. Investointiohjelmassa on esitetty mm. esirakentamiseen, katuihin ja liikenneväyliin, talonrakentamiseen sekä HKL:n investointeihin alustavasti ohjelmoidut määrärahat. Investointien kokonaistaso on määritetty kaupungin tasapainoisen talouskehityksen pohjalta. Samalla on huomioitu myös hankkeiden pitkälle aikavälille ulottuvat käyttötalousvaikutukset. Ohjelma-aikajakson jälkeiset investoinnit ovat ohjelmassa alustavia.

Yleiskaavan toteuttamisohjelman tuottaman tiedon avulla on mahdollista rytmittää asemakaavoitusta siten, että etusijalla on kaupungin tavoitteiden ja kaupunkitalouden kannalta edullisimpien alueiden suunnittelu. Yleiskaavan toteuttamisohjelman mukaiset uudet rakentamismahdollisuudet sijoittuvat pääasiallisesti nykyisen 10-vuotisen investointiohjelmakauden jälkeiselle ajalle. Siten toteuttamisohjelma ei suoraan toimi investointiohjelman lähtötietona, mutta se tuo näkyväksi pidemmän aikavälin yhdyskuntarakentamisen taloudellisia reunaehtoja ja vaikutuksia.

YK:n kestävän kehityksen tavoitteet

Helsinki sitoutui toisena kaupunkina maailmassa ja ensimmäisenä kaupunkina Euroopassa YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden (Sustainable development goals, SDG) paikallisen toimeenpanon raportointiin. Ensimmäinen raportti julkaistiin kesäkuussa 2019. Toukokuussa 2021 julkaistussa Agendasta teoiksi 2021-raportissa arvioitiin aiempaa laajemmin, kuinka ekologinen, sosiaalinen ja taloudellinen kestävyys toteutuvat Helsingissä.

Yleiskaavan toteuttamisohjelma vastaa osaltaan Helsingin asettamiin pitkän aikavälin kestävän kehityksen tavoitteisiin. Toteuttamisohjelma liittyy erityisesti osatavoitteeseen ”Kestävät kaupungit ja yhteisöt” (Sustainable Cities and Communities). Yleiskaavan toteuttamisohjelman kautta ohjataan jatkossa välillisesti suurinta osaa niistä osatavoitteista, jotka liittyvät kaupungin maankäyttöön ja kaupunkisuunnitteluun, kuten ilmastokriisin ratkaiseminen (Climate Action) sekä kestävän infrastruktuurin kehittäminen (Industry, Innovation and Infrastructure).

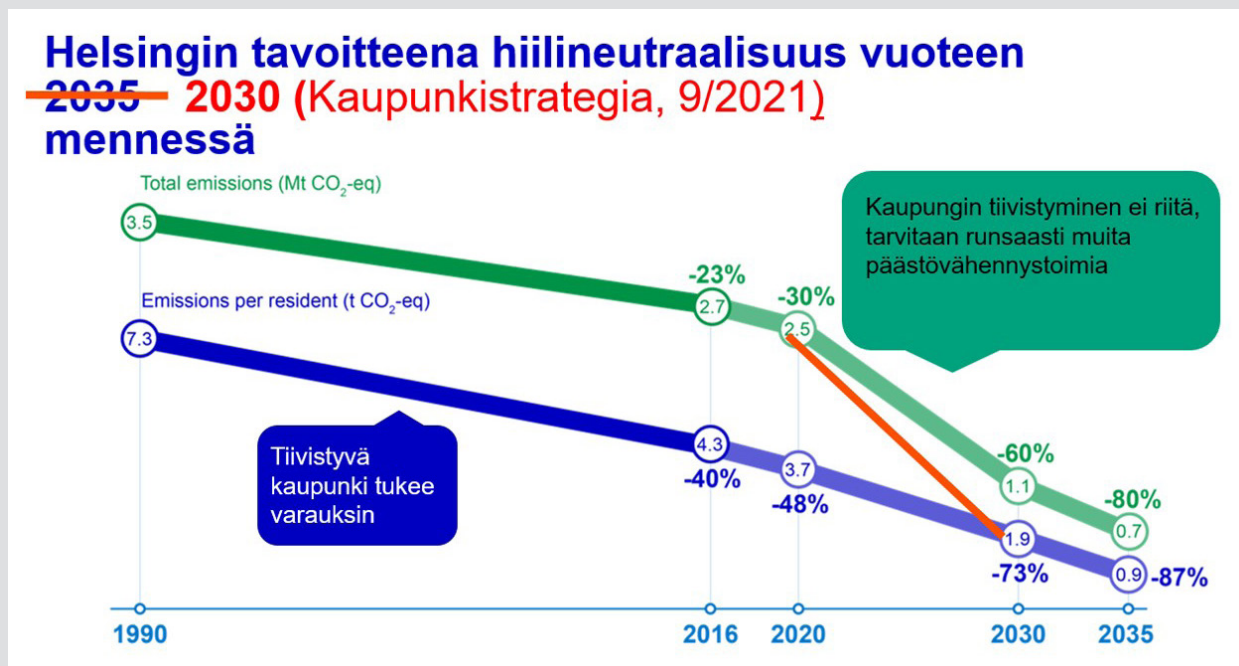
Toteuttamisohjelman tietosisältö on laadittu osittain monikriteerianalyysillä, jossa on otettu huomioon useita YK:n kestävyystavoitteiden mukaisia kriteereitä. Tämä kriteeristö sisältää ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyuden tekijöitä. Nämä tekijät ovat vaikuttaneet toteuttamisohjelmassa esitettyyn kaupunkirakenteen kehityksen ajoitukseen.

Yleiskaavaa toteuttava suunnittelu

Yleiskaavatasoisten suunnitelmien voimaantulon jälkeen alueet siirtyvät asemakaavoitukseen ja muuhun yksityiskohtaisemman liikenteen, infran, puistojen jne. suunnitteluun. Käytännössä suunnittelua tehdään eri tasoilla osittain samanaikaisesti.

Ennen asemakaavoitusta laajemmista aluekokonaisuuksista voidaan laatia kaavarunko tai suunnitteluperiaatteet, jotka valmistellaan vuorovaikutteisesti. Kaavarunko on yleiskaavaa yksityiskohtaisempi ja asemakaavaa yleispiirteisempi ohjeellinen maankäyttösuunnitelma, jolla ei ole oikeusvaikutuksia, mutta joka toimii suunnitteluohjeena tarkemmalle asemakaavoitukselle.

Kuva 9. Yleiskaavan toteuttamisohjelma vaikuttaa SDG-tavoitteiston toteuttamiseen suoraan ja välillisesti.



Yleiskaavan toteuttamisohjelma ja SDG:n mukainen vaikuttaminen

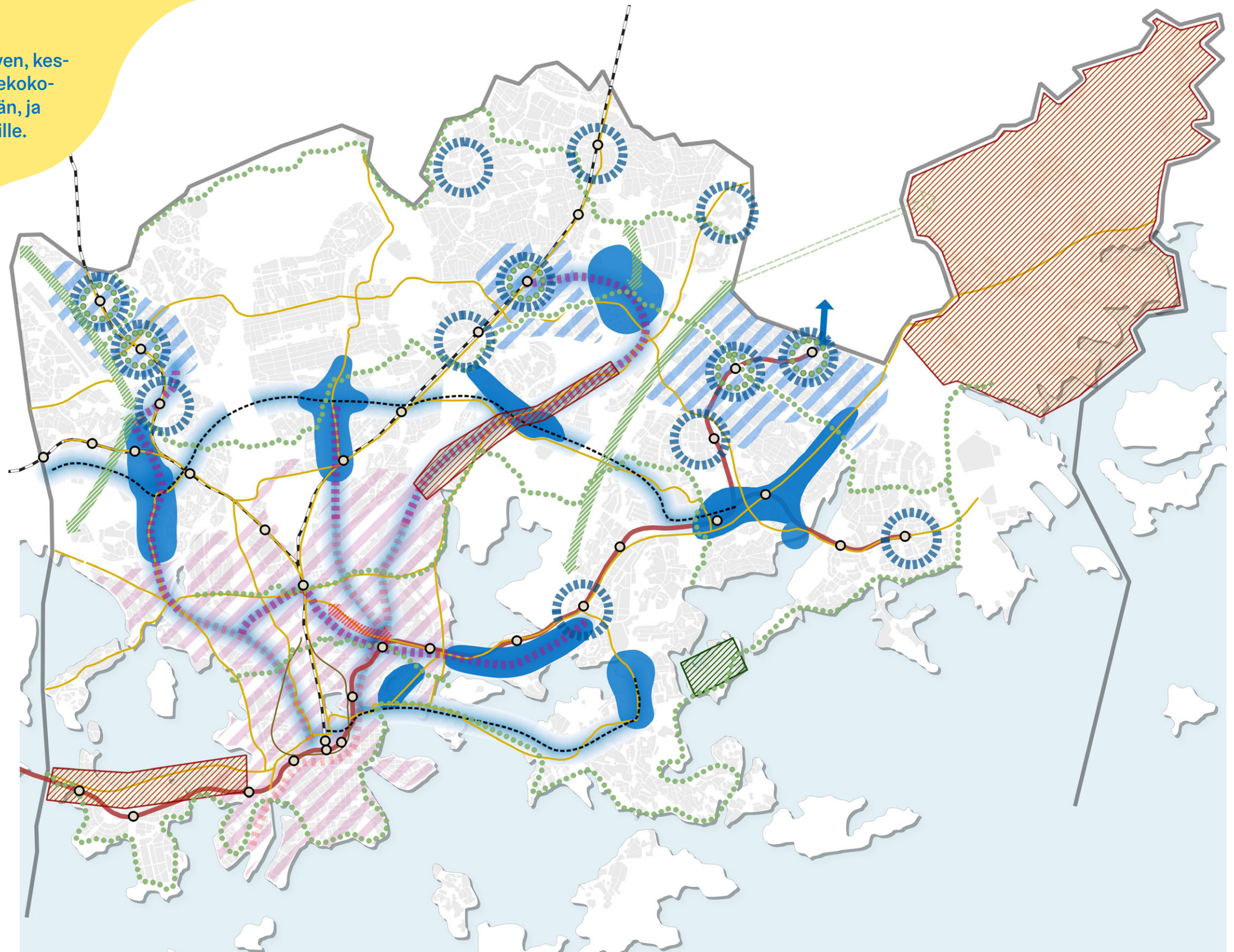


2. Ensimmäisen vaiheen suunnittelu (2018– n. 2035)

Yleiskaavan toteuttamishjelma on jaksotettu lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin vaiheisiin. Laajojen aluekokonaisuuksien suunnittelu kestää usein varsin pitkään, ja siksi myös toteutus voi jakautua eri vuosikymmenille. Vaiheistus havainnollistaa tarkemman jatkosuunnittelun käynnistämisen ajankohdan toimintaympäristömuutokset huomioiden.

Ensimmäisessä vaiheessa, seuraavien noin 15 vuoden aikana, suunniteltavat aluekokonaisuudet kytkeytyvät seudun tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään ja erityisesti raideliikenteeseen.

- yleiskaavaa tarkentavan suunnittelun painopisteet
- ▨ kaupunkiudistusalueet
- ⊙ täydennysrakentamisen painopisteet
- ▨ osayleiskaavoituksen painopisteet
- ↔ raitiotie
- ▨ Teollisuuskadun akseli
- ▨ pikaraitiotie
- ▨ pikaraitiolinja kantakaupungin raitioteillä
- ▨ virkistysverkoston kehittämisen painopisteet
- ▨ merellinen virkistysverkosto ja saaret
- Raide-Jokeri ja Kruunusillat
- baanaverkko
- Pisararata
- metrorata
- rautatie
- ▨ kantakaupunki ja sen laajentaminen
- ▨ kehitettävä raidevyöhyke



Kuva 10. Ensimmäisen vaiheen suunnittelun painopistealueet.

Ensimmäisen vaiheen kokonaisuuksista Raidejokerin varren, Läntisen bulevardikaupungin (entinen Vihdintien bulevardi), Mäkelänkadun bulevardikaupungin (entinen Tuusulan bulevardi), Malmin entisen lentokentän alueen sekä Laajasalon bulevardikaupungin suunnittelu on jo käynnissä. Lisäksi suunnittelun ensimmäiseen vaiheeseen on nostettu itäisen kanta-kaupungin Sörnäisten ja Hanasaaren alue, Jokeri 0 -raitiotie ja siihen kytkeytyvä Itäväylän vyöhyke, Viikin ja Pihlajiston kehittäminen sekä Itäkeskus–Puotilanranta–Itäbulevardi -kokonaisuus. Edellä mainittujen aluekokonaisuuksien asuntorakentamisen potentiaali on kokonaisuudessaan lähes kuusi miljoonaa kerrosneliömetriä.

Kantakaupungilla, kaupunkiuudistusalueilla ja täydennysrakentamisen painopistealueilla on lisäksi merkittävä rooli tulevaisuuden asuntotuotantotavoitteen saavuttamisessa.

Lisäksi on käynnistetty Länsiväylän ympäristön, Viikinrannan-Lahdenväylän, Östersundomin ja Vartiosaaren osayleiskaavoitus. Vartiosaari osoitetaan virkistysalueeksi kaupunkistrategian mukaisesti. Osayleiskaava-alueiden tarkempi jatkosuunnittelu voi edetä osayleiskaavojen saatua lainvoiman. Östersundomin osalta asemakaavoituksen painopiste on kauempana tulevaisuudessa, johtuen maakuntakaavamääräyksistä, jotka edellyttävät alueelle sitovaa raideliikenteen toteuttamispäätöstä ennen toteuttamista.

Useiden ensimmäisen vaiheen alueiden toteutus käynnistyy jo lähivuosina ja suurin osa rakentamisesta ajoittuu 2030-luvulle. Suurten aluekokonaisuuksien rakentuminen voi jakautua useiden vuosikymmenten ajalle. Kaikkien ensimmäisen vaiheen aluekokonaisuuksien suunnittelussa on jo otettava huomioon Helsingin hiilineutraaliustavoite ja sen aikaistettu toteutuminen vuoteen 2030 mennessä.

Ensimmäisen vaiheen suunnittelun alueiden kuvaukset

Ensimmäisen vaiheen keskeisiä yleiskaavaa tarkentavia suunnittelukokonaisuuksia ovat:

Kantakaupunki: Koko kantakaupunkia kehitetään tiivistyvä ja kasvavana valtakunnan keskuksena. Alueen asukas- ja työpaikkamäärä kasvaa nopeasti. Erityisiä kehittämisen painopisteitä ovat Teollisuuskadun kehittyvä akseli ja sen Jokeri 0 -pikaraitiotiehen perustuva liikenneratkaistu. Merkittävää maankäytön potentiaalia vapautuu itäisestä kantakaupungista, kun Hanasaaren voimalaitoksen toiminta lopetetaan vuonna 2024.

Läntinen bulevardikaupunki: Läntinen bulevardikaupunki kytkeytyy kokonaisuudessaan Länsi-Helsingin raitioteiden uuteen osuuteen, jonka yleissuunnitelmaluonnoksen mukaisen hankekokonaisuuden toteuttamiseen sekä alueen muihin kestävästä liikkumista edistäviin hankkeisiin valtio on osoittanut 105 miljoonaa euroa Helsingin seudun MAL 2020-31 -sopimuksessa. Alueen kaavarunko on hyväksytty ja asemakaavoitus etenemässä.

Mäkelänkadun bulevardikaupunki: Mäkelänkadun bulevardikaupungin asemakaavoitusta ohjaavan kaavarungon suunnittelu on vireillä. Alueesta suunnitellaan monipuolinen asumisen ja työpaikkojen alue, jonka hyvät yhteydet niin kantakaupunkiin, Helsinki-Vantaan lentoasemalle kuin koko seudulle tarjoavat houkuttelevia sijaintipaikkoja yrityksille ja asuinympäristöä kaupunkilaisille. Alueen toteuttaminen täydentää ympäröivää kaupunkirakennetta ja parantaa alueiden palvelujen saavutettavuutta sekä liikenneyhteyksiä. Kaavarunkovaiheen jälkeen valmistellaan alueen toteuttamista mahdollistavia asemakaavoja ja muita suunnitelmia sekä pikaraitiotien suunnitelmat. Säteittäinen pikaraitiotieverkosto laajentuu alueella Raide-Jokerin tasolle asti.

Malmin entisen lentokentän alue ja Viikin-Malmin pikaraitiotie: Malmin entisen lentokentän alueesta suunnitellaan monipuolinen kaupunginosa n. 25 000 asukkaalle. Lentotoiminta alueella on päättynyt, asemakaavoitus on alkanut ja ensimmäiset asemakaavat on jo hyväksytty. Viikin-Malmin pikaraitiotie tarjoaa alueelta suoran ja nopean yhteyden itäiseen kantakaupunkiin, ja sen varressa maankäyttö kehittyä ja uudistuu monin paikoin. Kantakaupungin päässä merkittävimmät muutokset tapahtuvat Kustaa Vaasan tien ja Hämeentien risteyksen, Kumpulan kampuksen sekä Koskelan hybridivarikon alueella. Viikinrantaan ja Lahdenväylän ympäristöön laaditaan osayleiskaava ja Viikin keskusta-alueita kehitetään yleiskaavan mukaisesti tiiviinä kaupunkikeskustana pikaraitioteiden solmupisteessä.

Raide-Jokerin vyöhyke: Raide-Jokerin vyöhykkeen maankäytön tiivistämisen suunnittelu jatkuu. Keskeisiä suunnittelun painopisteitä ovat erityisesti Viikin ja Pihlajiston alueet. Keski-Viikin kaavarunkotyö käynnistyy. Lisäksi Raide-Jokeriin kytkeytyvät useat ensimmäisen vaiheen kehittämisen painopistealueet, kuten Läntinen bulevardikaupunki, Oulunkylä ja Itäkeskus.

Kruunusillat-raiotie ja Laajasalon keskustan kehittäminen: Laajasalontien muutos kaupunkibulevardiksi on meneillään ja Kruunusillat-raiotien rakentaminen käynnistynyt. Laajasalon keskusta tiivistyy merkittävästi täydentyen Yliskylänlahden kokonaisuudella.

Jokeri 0 ja siihen kytkeytyvä Itäväylän vyöhyke: Jokeri 0 on pikaraitiotie välillä Meilahti–Pasila–Kalasatama–Herttoniemi. Liikennemallinnusten perusteella 2030-luvulla tarvitaan tehokkaampi joukkoliikenneratkaistu palvelemaan Pasilan ja Kalasataman sekä niiden väliin rakentuvan Teollisuuskadun akselin kasvavaa liikkumiskysyntää. Jokeri 0 parantaa merkittävästi itä-länsi-suuntaisia yhteyksiä Pasilan kautta ja tukee Pasilan liikennesolmun toimivuutta. Jokeri 0 kulkee Kalasataman itäpuolella Itäväylän liikennekäytävässä, jonka maankäytön kokonaiskehitystä on perusteltua tarkastella kokonaisuutena.

Kaupunkiuudistusalueet: Täydennysrakentamisen painopistealueista on AM-ohjelmassa priorisoitu kaupunkiuudistusalueiksi kolme kokonaisuutta: Malmin-kartano–Kannelmäki, Malmi ja Mellunkylä. Alueiden jatkosuunnittelua on edistetty erilaisilla visio- ja suunnitteluperiaatetoilla. Myös asemakaavoitus alueilla on vireillä. Kaupunkiuudistusalueilla varmistetaan edellytykset rakentaa nykytilanteeseen verrattuna noin kolmannes lisää asuntoja vuoteen 2035 mennessä niin, että alueiden asuntokannan hallinta- ja rahoitusmuotojakautuma kehittyä kohti kaupungin hallinta- ja rahoitusmuototavoitetta. Kaupunkiuudistusalueilla käytettäviä toimia hyödynnetään tarpeen mukaan myös muissa kaupunginosissa, joissa on segregatioon liittyviä haasteita. Yleiskaavan poikittaisten virkistys- ja viheryhteyksien kehittämisessä priorisoidaan kaupunkiuudistusalueita ja niille kohdistetaan riittävät suunnitteluresurssit ja investoinnit. Kaupungin vuokratonttien täydennysrakentamiseen panostetaan maapoliittisten linjausten mukaisin määräaikaisten kannusteiden sekä uudella entistä kannustavammalla ja yksinkertaisemmalla menettelyllä.

Täydennysrakentamisen painopistealueet: Kantakaupungin ja kaupunkiuudistusalueiden lisäksi merkittävimpinä muina täydennysrakentamisen painopistealueina on edellisen toteuttamisohjelman tapaan tunnistettu Pohjois-Haaga, Pukinmäki, Jakomäki, Silta- tamäki, Puistola, Herttoniemi, Myllypuro ja Vuosaari. Maapoliittisten linjausten mukaisen menettelyn avulla pyritään edistämään vuokratonttien täydennysrakentamista myös muilla painopistealueilla.

Itäkeskus, Puotilanranta ja Itäväylän itäosan bulevardikaupunki: Itäkeskuksen aluetta kehitetään vuonna 2020 päättyneen kansainvälisen suunnittelukilpailun pohjalta. Alue tiivistyy merkittävästi ja sen luonne muuttuu nykyistä monipuolisemmaksi. Itäkeskuksen kehitykseen kytkeytyä sen vieressä sijaitseva Puotilanrannan alue, josta suunnitellaan merellistä kaupunginosaa. Puotilanrannan alue oli priorisoitu ensimmäiseen vaiheeseen jo edellisessä toteuttamisohjelmassa 2017. Itäväylän itäisintä osaa Vartioharjussa suunnitellaan kehitettäväksi kaupunkibulevardina. Sen suunnitteluratkaisut kytkeytyvät Östersundomin alueen jatkosuunnittelussa tehtäviin ratkaisuihin.

Ensimmäisessä vaiheessa osayleiskaavoitettavat aluekokonaisuudet

Toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen aikana Helsingissä on tarpeen tehdä joiltain osin myös yleiskaavallista suunnittelua. Alla on nostettu esiin monikriteerianalyysin perusteella priorisoidut ja osayleiskaavallisesti tarkasteltavat kokonaisuudet. Näiden alueiden asemakaavoitus ohjelmoidaan tarkemmin osayleiskaavoituksen edetessä ja ne toteutuvat pääosin edellä esitettyjen aluekokonaisuuksien jälkeen.

Länsiväylän ympäristön osayleiskaava: Kaupunginvaltuusto teki 3.2.2021 periaatepäätöksen satamatoimintojen uudelleenjärjestelystä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa. Eteläsataman maankäytön suunnittelua jatketaan niin kutsutun keskittämiskenaarion pohjalta siten, että matkustaja-autolauttaliikenteeseen liittyvä rekkaliikenne on mahdollista lopettaa Eteläsatamassa. Edellytyksenä on, että koko matkustaja-autolauttaliikenne loppuu Eteläsataman puolella. Tukholman matkustaja-autolauttaliikenne keskitetään Katajanokalle ja Tallinnan liikenne Länsisatamaan. Eteläsataman (ml. Katajanokan), Länsisataman, Jätkäsaaren, Ruoholahden ja Salmisaaren maankäytön kehittämistä jatketaan tähän periaatteen perustuen satamien toimintaedellytysten sekä järjestelyn tuottamien kokonaishyötyjen turvaamiseksi.

Länsisatamasta Länsiväylälle suunnitellaan satamatunneli, joka mahdollistaa Länsisataman toimintojen laajentamisen ja satamaliikenteen sujuvan järjestämisen. Tunnelin suunnittelun yhteydessä on tarpeen suunnitella uutena avauksena koko Länsiväylän vyöhyke kokonaisuutena ja saattaa se myös kaavallisesti ajan tasalle. Osayleiskaavalla selkeytetään yleiskaavallista kokonaisuutta Länsiväylän käytävässä Salmisaaren ja Koivusaaren välisellä alueella. Voimaan tullut Uusimaa-kaava 2050 antaa aikaisempaa paremmat kaavalliset lähtökohdat yleiskaavan muutokselle. Vyöhykkeen on tunnistettu olevan houkutteleva niin sijoittajien, rakentajien kuin asukkaiden ja yritysten näkökulmasta. Kokonaisuudella on lisäksi huomattava kerrosalapotentiaali.

Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaava: Viikin–Malmin pikaraitiotieinvestointi mahdollistaa raidevyöhykkeen maankäytön merkittävän tiivistämisen ja kantakaupungin laajentamisen. Viikinrannan alueella suunnitellaan pikaraitiotiehen tukeutuvaa rakentamista, tutkitaan työpaikka-alueen kehittämistä tiiviiksi sekoittuneeksi kantakaupungiksi ja mahdollistetaan energiahuollon ja kunnallistekniikan investointeja.

Östersundomin osayleiskaava: Östersundomin alueelle laaditaan osayleiskaava perustuen lainvoimaiseen Östersundomin maakuntakaavaan ja huomioiden korkeimman hallinto-oikeuden yhteisestä yleiskaavasta antaman kumoamispäätöksen sisältö. Tällä hetkellä Östersundomissa ei ole voimassa olevaa yleiskaavaa.

Vartiosaaren osayleiskaava: Kasvun paikka -kaupunkistrategian mukaisesti Vartiosaari osoitetaan virkistyskäyttöön. Vartiosaaren laaditaan virkistyskäytön mahdollistava osayleiskaava.

Ensimmäisen vaiheen liikennehankkeet

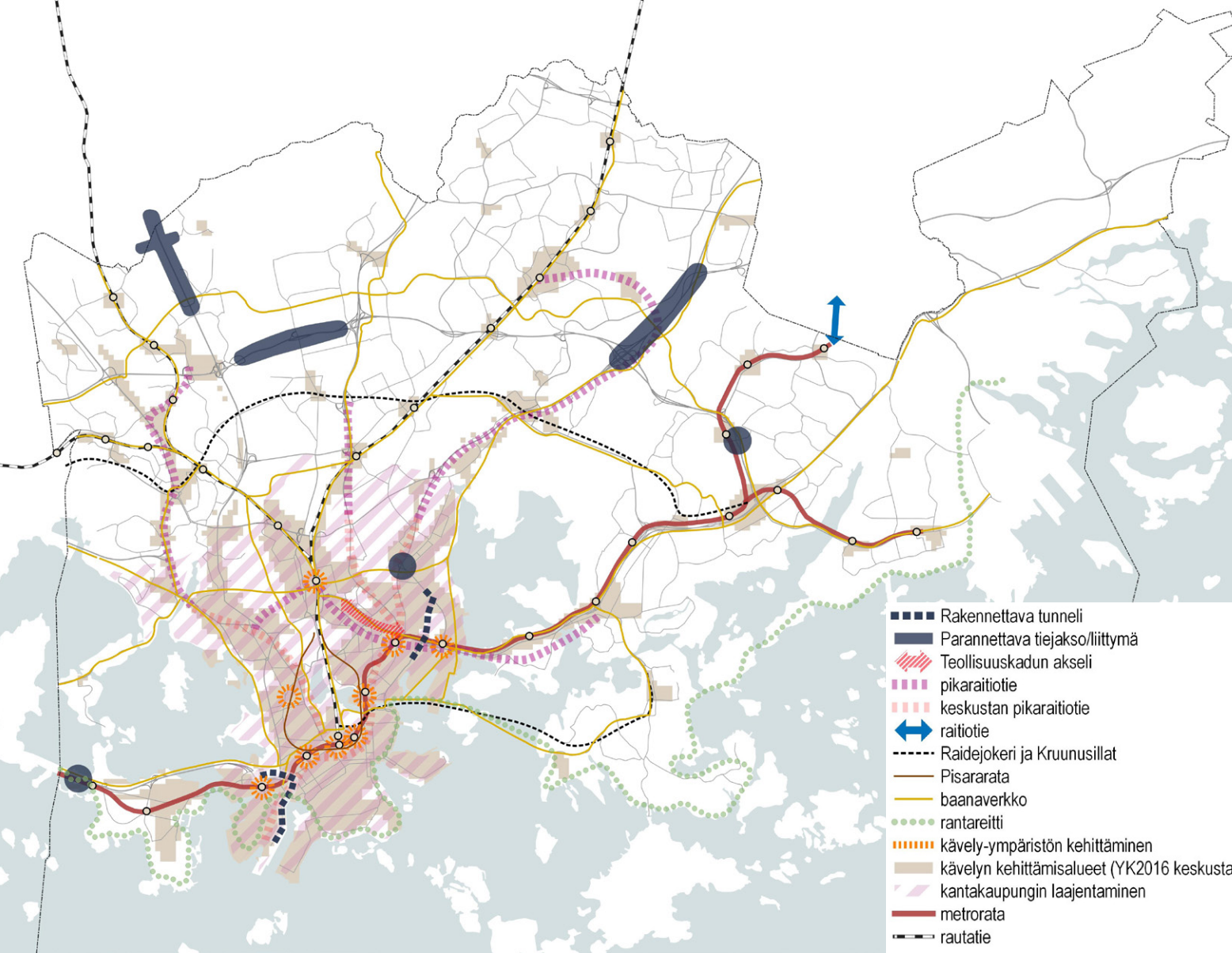
Ensimmäisessä vaiheessa suunnitellaan ensisijaisesti suurten aluekokonaisuuksien maankäyttöratkaisuihin sekä raideliikenteen verkostokaupungin toteuttamiseen liittyviä liikennehankkeita. Lisäksi toteutetaan pyöräilyn baanaverkkoa ja kehitetään kävelyliikenteen edellytyksiä erityisesti keskusta-alueilla. Toimivuuden ja maankäytön näkökulmasta tärkeimpiä eritasoliittymä-, tunneli- ja väylähankkeita edistetään.

Helsingin raitiotieverkosto tulee kuluvan vuosikymmenen aikana laajentumaan merkittävästi. Raide-Jokeri ja Kruunusilltojen kokonaisuus raitioteineen ovat jo rakentumassa. Lisäksi yleiskaavan edellisen toteuttamisohjelman pohjalta priorisoidut Länsi-Helsingin pikaraitiotie, Viikin-Malmin pikaraitiotie sekä Mäkeläkadun raitiotien jatke täydentävät kokonaisuutta 2030-luvulla. Selvitysten (mm. Raveli 3) perusteella ensimmäisen vaiheen suunnitteluun on otettu mukaan Meilahden ja Herttoniemen välillä kulkeva pikaraitiotie Jokeri O. Pisararata on MAL 2019 -suunnitelmassa esitetty ennen vuotta 2030 toteutettavana hankkeena. Parhaillaan on käynnissä valtion johdolla kuntien ja HSL:n kanssa laadittava selvitys Pasilan ja Helsingin päärautatieaseman välisen kapasiteetin nostamisesta. Selvityksen tavoitteena on Pisara+-työn pohjalta määrittää kokonaishyödyn kannalta paras ratkaisu kapasiteettiongelmiin. Pisararadan toteuttamiselle on luotu yleis- ja asemakaavalliset edellytykset. Ratasuunnitelma on hyväksytty 2017 ja sen voimassaoloa on jatkettu tuoreella Väylävirasto päätöksellä.

Aluekokonaisuuksien suunnittelun yhteydessä suunnitellaan jalankulun, pyöräliikenteen ja viher- / virkistysverkoston laadukkaat ratkaisut, pikaraitiotiet ja muu joukkoliikenne sekä autoliikenteen järjestelyt. Bulevardikaupunkien alueilla huolehditaan myös alueiden sisäisistä liikkumistarpeista ja yhteyksistä muuhun ympäristöön suosien kestäviä liikkumismuotoja.

Taulukko 1. Ensimmäisen vaiheen liikennehankkeet.

Ensimmäisen vaiheen suunnitteluun nostettavat liikennehankkeet	
Kävely	- käveltävyyden parantaminen keskustoissa - maalalaisen kävelyn edistäminen
Pyöräliikenne	Baanaverkon toteuttaminen
Joukkoliikenne	- Raide-Jokeri - Kruunusillat-raitiotie - Länsi-Helsingin pikaraitiotie - Mäkeläkadun pikaraitiotie - Viikin–Malmin pikaraitiotie - Jokeri O <i>Pisararata</i>
Autoliikenne	- Satamatunneli ja Koivusaaren eritasoliittymä - Sörnäistentunneli - Myllypurontien eritasoliittymä - Kuninkaantammen eritasoliittymä - Kustaa Vaasantien ja Hämeentien liittymä - Ilmasilta ja <i>Lahdenväylän parantaminen</i> <i>Kehä I:n parantaminen välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä</i>
<i>valtion hankkeet on kursivoitu</i>	



Kuva 11. Karttakuvassa on esitetty ensimmäisen vaiheen liikennehankkeet.

Viherrakenne ja virkistysverkosto

Kaupungin tiivistyessä virkistysalueita, virkistyspalveluita sekä ekologisia verkostoja ja luonnonsuojelualueita kehitetään tasapainoisesti asumisen ja liikenteen kanssa. Yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen kartalla (kuva 10) on kuvattu viherverkoston kehittämistarpeita yleiskaavan virkistys- ja viherverkoston, Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämisen periaatteiden ja suunnitelman (Vistra I ja II), LUMO-ohjelman sekä merellisen strategian tavoitteiden mukaisesti.

Kaupunginosien omaleimaisuutta vaalitaan kehittämällä kaupunkirakennetta kestävästi huomioiden alueiden ominaispiirteet.

Ensimmäisen vaiheen suunnittelussa varmistetaan, että yleiskaavan vihersormien palvelut kehittyvät ja että yleiskaavan tavoitteena olevat poikittaiset viheralueiden ketjut eli viherlinjat voidaan toteuttaa. Kar-

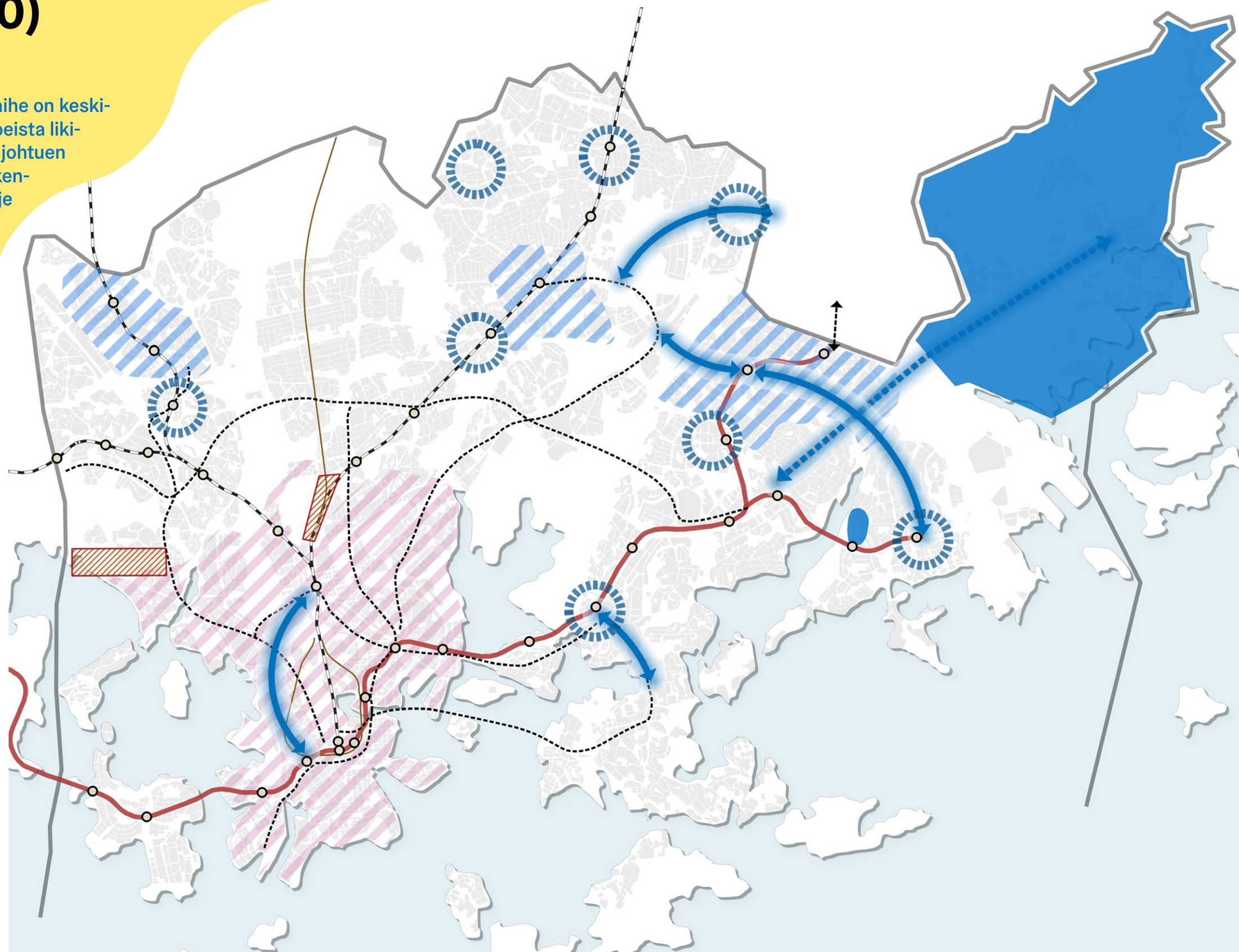
talle on merkitty Läntinen vihersormi ja Viikki–Kivikko–Sipoonkorpi-vihersormi, poikittaiset viherlinjat, rantaraitti ja kaupunkiuudistusalueiden viher- ja virkistysverkoston parantaminen. Ekologisia verkostoja (metsä-, niitty- ja siniverkostot) kehitetään osana virkistysverkostoa. Viheralueet tukevat myös sään ääri-ilmiöihin sopeutumista. Monimuotoisesta ja helposti saavutettavasta lähiluonnosta huolehditaan ja puustoa säilytetään mahdollisimman paljon. Merellisen virkistyskokonaisuuden kehittäminen jatkuu merellisen strategian toimenpiteiden mukaisesti. Samalla vaalitaan Itämerä ja rantoja.

Jatkossa tutkitaan myös kansallisen kaupunkipuiston perustamista kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti, mikä tarkoittaa kaupungin laajuisen ns. Nyky + -kehittämismallin mukaisia toimenpiteitä täydennettynä ydinalueita koskevalla kaupunkipuistorajauksella ja siihen liittyvällä hoito- ja käyttösuunnitelmalla.

3. Toisen vaiheen suunnittelu, keskipitkä aikaväli (2030– n. 2040)

Yleiskaavan toteuttamishjelman toinen vaihe on keskipitkän aikavälin näkemys suunnittelun tarpeista likimäärin vuosille 2030–2040. Aikajänteestä johtuen tilannekuva sisältää epävarmuuksia ja tarkentuu lähempänä ajankohtaa, eikä se poissulje uusia avauksia. Ensimmäisen vaiheen alueiden tarkempi suunnittelu ja toteutus jatkuvat. Myös kantakaupungin, täydennysrakentamisen painopisteiden sekä kaupunkiuudistusalueiden täydennysrakentamisen suunnittelu jatkuu.

- yleiskaavaa tarkentavan suunnittelun painopisteet
- ▨ osayleiskaavoituksen painopisteet
- ▨ kaupunkiuudistusalueet
- ⊙ täydennysrakentamisen painopisteet
- ↔ raitiotie
- + raideyhteys
- pikaraitiotie
- Pissararata
- Lentorata
- metrorata
- rautatie
- ▨ kantakaupunki ja sen laajentaminen
- ▨ kehitettävä raideliikennevyöhyke



Kuva 12. Yleiskaavoitusta tarkentavan jatkosuunnittelun aluekokonaisuudet (keskipitkä aikaväli).

2030-luvulta alkaen osayleiskaavoitettavana alueena esitetään Turunväylän kehityskäytävän alue ja Veturi-tien ja pääradan välinen alue. Östersundomin alueen tarkempi suunnittelu käynnistyy osayleiskaavan osoittamille alueille. Leirintäalueen tai -alueiden sijaintikysymykset ratkaistaan Östersundomin ja Ras-tilan suunnittelussa.

Joukkoliikennejärjestelmän kannalta keskeisimpiä suunnittelukysymyksiä ovat läntisen kantakaupungin maanalainen raideyhteys (ns. Töölön metron varaus) ja sen tarkoituksenmukainen toteutustapa, Raide-Jokeri 2 Malmin ja Vuosaaren välillä sekä Viikin–Malmin pikaraitiotien jatkeet.

Moniin ensimmäisen vaiheen alueisiin liittyy epävarmuuksia, joilla voi olla vaikutuksia toisen vaiheen suunnitteluun. Mikäli kaupunki kasvaa arvioitua nopeammin tai kaavojen etenemisessä on poliittisia tai juridisia esteitä, voi toisessa vaiheessa esitettyjen alueiden suunnittelu muuttua ajankohtaiseksi arvioitua aiemmin. Vastaavasti jos ensimmäiseen vaiheeseen priorisoitujen alueiden suunnittelu ja toteutus sujuvat tavoitellusti ja alueiden tehokkuus on korkea, tarvitaan uusia avauksia vasta myöhemmin.

Taulukko 2. Toisen vaiheen eli keskipitkän aikavälin suunniteltavat liikennehankkeet.

Keskipitkän aikavälin suunniteltavat liikennehankkeet	
Kävelyliikenne	• Käveltävyiden parantaminen keskustoissa
Pyöräliikenne	• Tarkentuvat myöhemmin
Joukkoliikenne	• Töölön maanalainen joukkoliikenteen raideyhteys • Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke Vantaan ratikkaan • Jokeri 2 -pikaraitiotie välillä Malmi–Vuosaari • pikaraitiotieyhteys Laajasalosta Herttoniemeeseen • Östersundomin pikaraitiotie tai muu joukkoliikennetarkaisu • <i>Lentorata</i>
Autoliikenne	• Korppaantunneli • Kontulan eritasoliittymä
valtion hankkeet kursivoitu	

Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki.

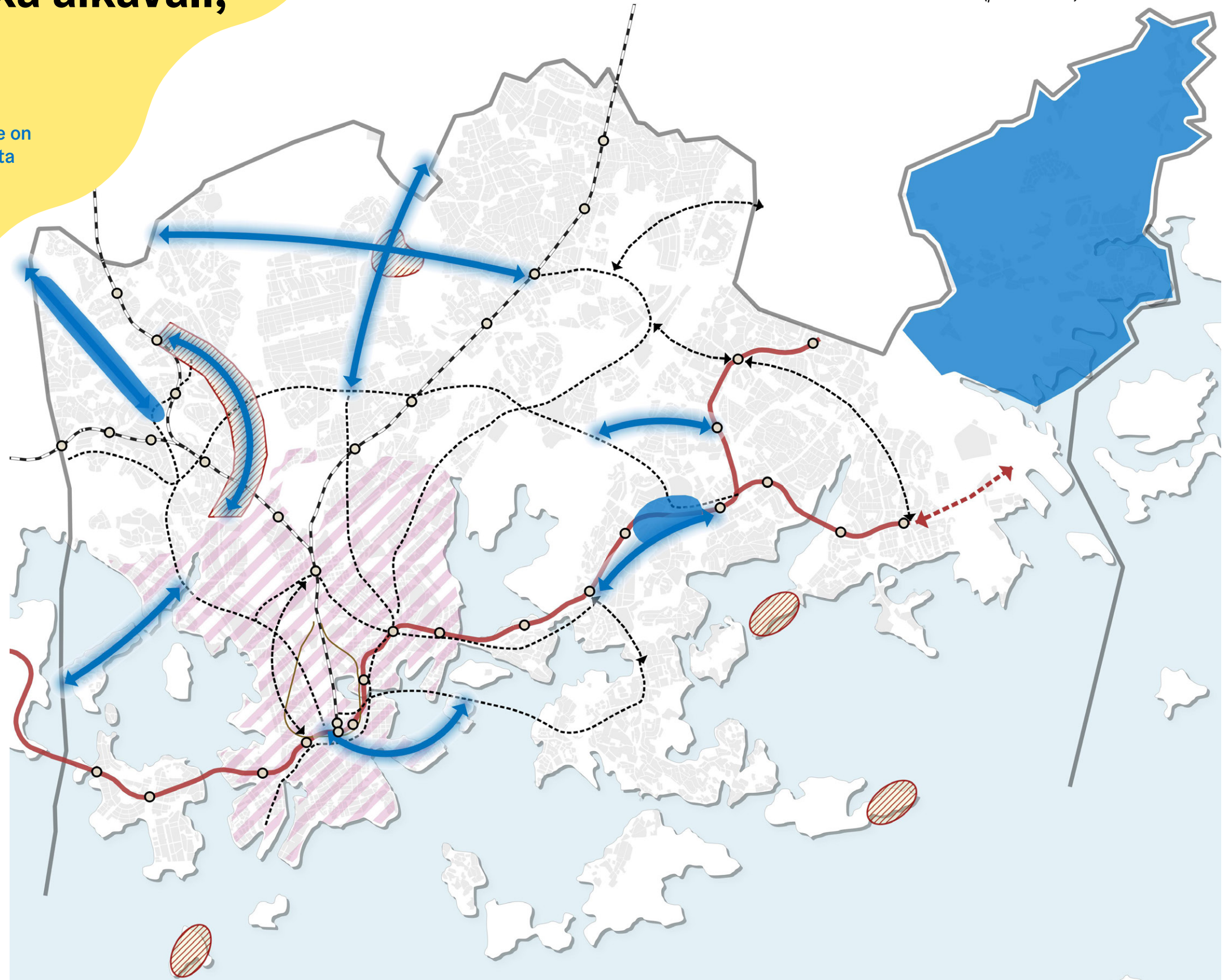


4. Kolmannen vaiheen suunnittelu, pitkä aikaväli, (n. 2040–)

Yleiskaavan toteuttamishjelman kolmas vaihe on pitkän aikavälin näkemys suunnittelun tarpeista likimäärin vuodesta 2040 eteenpäin. Aikajännteestä johtuen tilannekuva sisältää huomattavia epävarmuuksia ja tarkentuu lähempänä ajankohtaa, eikä se poissulje uusia avauksia.

Kuva 13. Yleiskaavoitusta tarkentavan jatkosuunnittelun aluekokonaisuudet (pitkä aikaväli).

- yleiskaavaa tarkentavan suunnittelun painopisteet
- ▨ osayleiskaavoituksen painopisteet
- ↔ raitiotie
- pikaraitiotie
- Pisararata
- ↔ raideyhteystarve
- metrorata
- rautatie
- ▨ kantakaupunki ja sen laajentaminen
- ▨ kehitettävä raideliikennevyöhyke



Pitkällä aikavälillä n. 2040-luvulta alkaen keskeisiä yleiskaavaratkaisua tarkentavia suunnittelukohteita ovat Vihdintien bulevardikaupungin jatke raideyhteyksineen sekä mahdolliseen uuteen Roihupellon metroasemaan kytkeytyvät alueet Itäväylän ja Roihupellon sekä Herttoniemen työpaikka-alueiden vieressä. Östersundomin osayleiskaavaa tarkentava suunnittelu jatkuu. Pitkällä aikavälillä osayleiskaavoitettavia alueita ovat Hämeenlinnanväylän pikaraitiotien vyöhyke sekä Raide-Jokeri 2:n ja Mäkelänkadun raideyhteyden jatkeen solmukohdassa sijaitseva Tuomarinkartanon alue. Lisäksi kartalla on esitetty KHO:n yleiskaavasta 2016 poistamat alueet Melkin ja Itä-Villingin saarella sekä Ramsinniemiessä.

Raideyhteyksistä viimeisenä toteutettaviksi on esitetty tällä hetkellä muita heikoimmin kuormittuvat yhteydet. Samoin suurin osa yleiskaavan 2016 tunnelivarauksista on osoitettu pitkän aikavälin hankkeina.

Taulukko 3. Kolmannen vaiheen eli pitkän aikavälin suunniteltavat liikennehankkeet.

Pitkällä aikavälillä suunniteltavat liikennehankkeet	
Kävelyliikenne	Tarkentuvat myöhemmin
Pyöräliikenne	Tarkentuvat myöhemmin
Joukkoliikenne	- Tiederatikan länsipää, - Jokeri 2 -pikaraitiotien läntinen osuus - Mäkelänkadun bulevardin pikaraitiotien jatke - Läntisen bulevardikaupungin pikaraitiotien jatke - Vuosaaren metro - Jokeri 0:n jatke Herttoniemi–Itäkeskus - kantakaupungin maanalainen raideratkaisu Töölö–Katajanokka - Hämeenlinnanväylän pikaratikka.
Autoliikenne	- Keskustatunneli, - Herttoniemen tunneli - Kehä I – Itäväylä -tunneli - muut tarvittavat autoliikenteen hankkeet
valtion hankkeet: ei tiedossa	

5. Liitteet

Liite 1:
Tietopohja ja toimintaympäristöanalyysi
([Linkki julkaisuun](#))



Liite 2:
Raideliikenteen verkostaselvitys, Raveli 3
([Linkki julkaisuun](#))



Liite 3:
Jokeri 0 -pikaraitiotie – kooste suunnittelun lähtökohdista ja vyöhykkeen maankäytöstä
([Linkki julkaisuun](#))



Liite 4:
Yleiskaavan 2016 kaavatalouslaskentapäivitys
([Linkki julkaisuun](#))



Liite 5:
Autoliikenteen hankkeet yleiskaavan toteuttamishjelmassa
([Linkki julkaisuun](#))



Kuvailulehti

Tekijä(t)	Maankäytön yleissuunnittelu / yleiskaavoitus
Nimeke	Yleiskaavan toteuttamisohjelma 2022
Sarjan nimeke	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2021:17
Julkaisuaika	2021
Sivuja	25
Liitteitä	viisi (5) kpl: Liite 1: Tietopohja ja toimintaympäristöanalyysi Liite 2: Raideliikenteen verkost selvitys, Raveli 3 Liite 3: Jokeri 0 -pikaraitiotie – kooste suunnittelun lähtökohdista ja vyöhykkeen maankäytöstä Liite 4: Yleiskaavan 2016 kaavatalouslaskentapäivitys Liite 5: Autoliikenteen hankkeet yleiskaavan toteuttamisohjelmassa
ISBN	978-952-386-034-6 (verkkoversio)
ISSN	2489-4257 (verkkoversio)
Kieli, koko teos	Suomi
Päätökset:	Päivitetään Kylk 25.1.2022 mukaisesti; KH hyväksynyt dd.mm.2022
Tiivistelmä:	
	Yleiskaavan toteuttamisohjelma on sekä yleiskaavan 2016 että koko Helsingin yleiskaavakokonaisuuden huomioiva, tähän liittyvän jatkosuunnittelun toteutusohjelma. Ohjelma on Kasvun paikka -kaupunkistrategian 2021-2025 mukainen. Ohjelman pohjana on kaupunginvaltuustossa 26.10.2016 hyväksytty yleiskaava 2016, sekä muut voimassaolevat Helsingin yleiskaavat, yleiskaava 2002:n osia, maanalainen yleiskaava 2021 sekä osayleiskaavat. Lisäksi Östersundomin alue sisältyy ohjelmaan. Yleiskaavan toteuttamisohjelma on pohja luotettavan ja ennakoitavan asemakaavoituksen, liikennesuunnittelun sekä viher-, virkistys- ja yleisten alueiden suunnittelun ohjelmoinnille. Ohjelma suuntaa asemakaavoitusta ja liikenteen suunnittelua siten, että niille asetetut tavoitteet voidaan tulevaisuudessa saavuttaa. Ohjelman tietopohja, analyysit ja menetelmät on kuvattu Tietopohja ja toimintaympäristöanalyysi –liitteessä. Ohjelma on hyväksytty Kaupunkiympäristölautakunnassa pp.kk.2022 ja Kaupunginhallituksessa dd.mm.2022.
Avainsanat	Helsingin yleiskaavakokonaisuus, Helsingin yleiskaava 2016, Helsingin maanalainen yleiskaava 2021, Helsingin yleiskaava 2002, Helsingin osayleiskaavat, Helsingin osayleiskaavoitus, yleiskaavan toteuttaminen, yleiskaavan toteutuminen, yleiskaavaa tarkempi jatkosuunnittelu, alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen pitkän aikavälin tavoitetilä, suunnittelun ohjelmointi, strateginen kaupunkisuunnittelu, strateginen maankäyttö, raideliikenteen verkostokaupunki, pitkän aikavälin liikenteen ja maankäytön suunnittelu



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