

Yleiskaavan toteuttamisen seuranta 2025

Juha Niemelä



Kannen kuva | Jussi Hellsten / Helsinki Partners

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN | 978-952-386-633-1

ISSN | 2489-4257

Sisältö

Johdanto	4
Tiivistelmä	5
Osayleiskaavojen tilanne	6-9
Asemakaavojen ja yleiskaavan tehokkuusvertailu	10
Asemakaavoitetun kerrosalan sijoittuminen KARVI-vyöhykkeille	11
Asemakaavoitetun kerrosalan sijoittuminen YK2016:n aluevarauksille	12
Liikennehankkeiden eteneminen 2021-2025	13
Viherverkoston suunnittelu	14
Yhteenveto	15



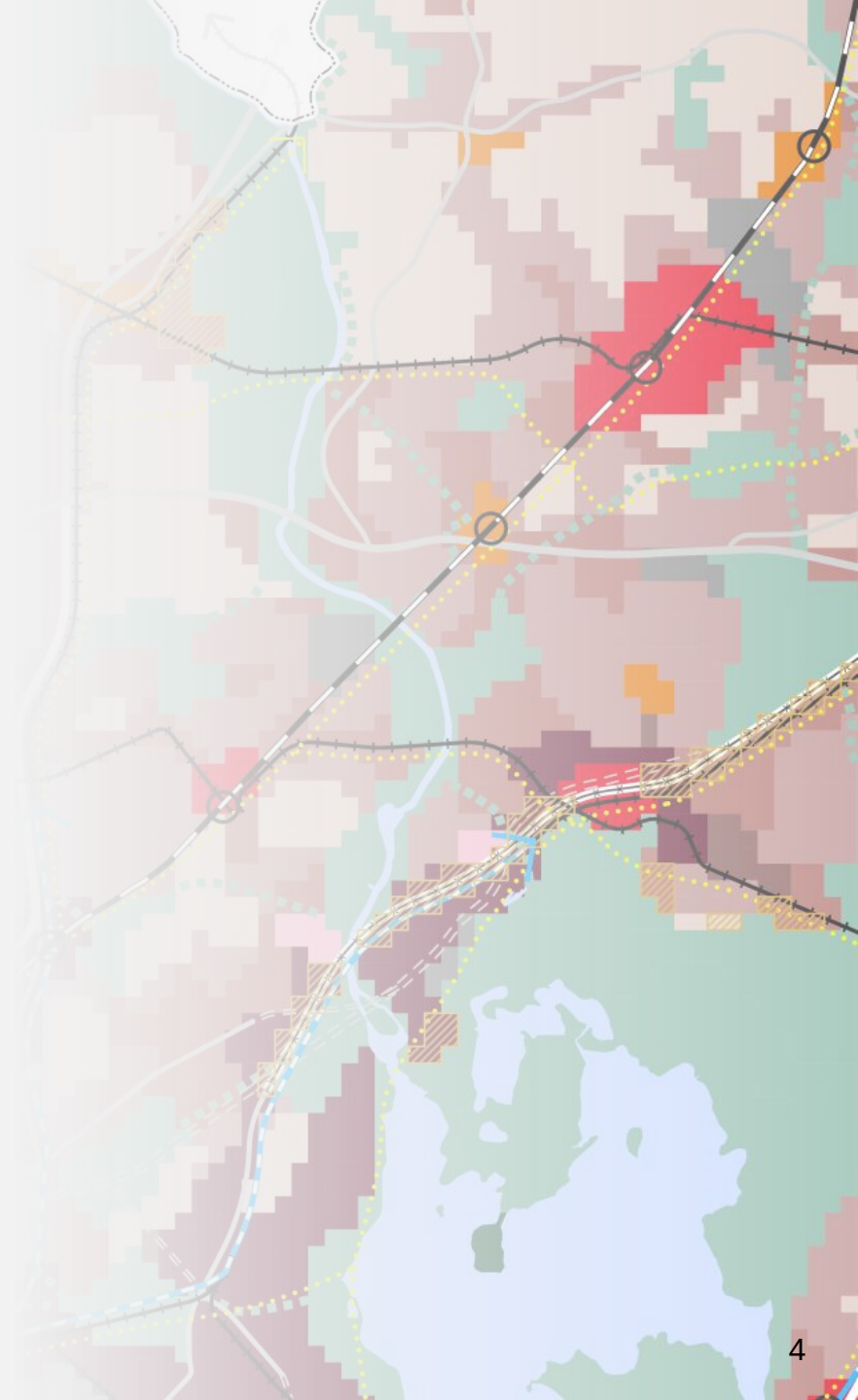
Johdanto

Yleiskaava on pitkän aikavälin maankäytön suunnitelma, jolla ohjataan kaupungin yhdyskuntarakenteen kehitystä. Yleiskaavan toteuttamisohjelma aikatauluttaa suunnittelua ja luo kehikon, missä järjestyksessä yleiskaavaa tarkempi suunnittelu etenee. Tässä yleiskaavan toteuttamisen seurannassa luodaan katsaus siihen, miten yleiskaava ja sen tavoitteet ovat toteutuneet.

Helsingin yleiskaavan 2016 keskeinen tavoite on Helsingin kasvun mahdollistaminen kestäväällä tavalla. Yleiskaavan lähtökohdissa ja tavoitteissa arvioitiin, että Helsinki kasvaa vuoteen 2050 mennessä noin 260 000 asukkaalla nopean kasvun skenaariossa ja yleiskaavan tulee mahdollistaa tämä. Yleiskaavalla tavoitellaan mm. raideliikenteen verkostokaupungin kehittämistä, kaupunkirakenteen tiivistämistä, kantakaupungin laajentamista, viher- ja virkistysverkoston turvaamista sekä monipuolisia työpaikka-alueita. Yleiskaavan keskeinen ohjausväline on mitoitus ja tiiviimmin rakennettavaksi on osoitettu raideliikenteen asemat, keskeiset pysäkit ja solmukohdat.

Yleiskaavan toteuttamisen seurannassa arvioidaan, miten yleiskaava 2016 tavoitteineen sekä valmisteilla olevat osayleiskaavat ovat edenneet, millaisilla tehokkuuksilla asemakaavoitus on toteutunut yleiskaavan 2016 eri alueilla, ja miten liikennehankkeiden sekä viherverkoston suunnittelu on edennyt. Tässä katsauksessa tarkastellaan pääasiassa vuosien 2021–2025 aikana tapahtunutta kehitystä.

Toteuttamisohjelman pääraportissa on avattu tarkemmin Helsingin yleiskaavallisen kokonaisuuden ajantasaisuutta sekä yleiskaavan toteuttamisohjelman painopisteitä tavoitteineen. Lisäksi erillisissä toteuttamisohjelman taustaselvityksissä on kuvattu tarkemmin väestökehitystä ja yritysalueiden kehitystä sekä energiamurroksen tuomia paineita maankäytölle.



Tiivistelmä

Yleiskaavan 2016 kumotuille alueille on valmisteltu kolmea osayleiskaavaa, joista Vartiosaaren kaava eteni odotetusti nopealla aikataululla ja kaupunginhallitus hyväksyi kaavan 13.11.2024. Viikinrannan-Lahdenväylän kaava hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa toukokuussa 2025. Länsiväylän osayleiskaava päätettiin elokuussa 2025 laittaa toistaiseksi tauolle odottamaan mm. Satamatunnelin ja Koivusaaren tilanteiden ratkeamista, ja suunnata resursseja tuleviin osayleiskaavoihin. Kumottujen alueiden osayleiskaavojen lisäksi on valmisteilla Östersundomin kaava, joka on edennyt aikataulussa, ja kaavaehdotus on menossa lautakuntakäsittelyyn keväällä 2026.

Vuosina 2021–2024 asemakaavoitetut tonttitehokkuudet ovat pysyneet pitkälti yleiskaavan asettamissa haarukoissa, ja tehokkuuksien keskiarvo on ollut noin 1,5.

Asemakaavoituksen arvioinnin (Karvi) tilastoista käy ilmi, että vuosina 2021–2024 asuinkerrosalasta suurin osa (36%) on sijoittunut pikaratikkavyöhykkeelle ja suunnilleen yhtä suuret osat kantakaupunkiin ja asemanseuduille (22% ja 23%). Muualle Helsinkiin on sijoittunut noin viidennes jakson asuinkerrosalasta. Myös vuoteen 2028 asti ohjelmoidusta asuinkerrosalasta suurin osa (40%) sijoittuu pikaratikkavyöhykkeelle, eli asemakaavoituksen painopiste on siirtynyt kantakaupungin lisäksi vahvasti pikaratikkavyöhykkeelle, ja yleiskaavan 2016 tavoite raideliikenteen verkostokaupungista alkaa konkretisoitua.

Kun tarkastellaan kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymien asemakaavojen sijoittumista yleiskaavan 2016 aluevarauksille vuosina 2017–2023, kerrosalasta lähes puolet (45%) eli noin kolme miljoonaa kerrosneliometriä on sijoittunut kantakaupunkialueelle C2. Jaksolla 2021–2024 osuus on ollut tasan puolet. Tämä on linjassa yleiskaavan 2016 tiivistyvän ja laajentuvan kantakaupungin tavoitteiden kanssa.

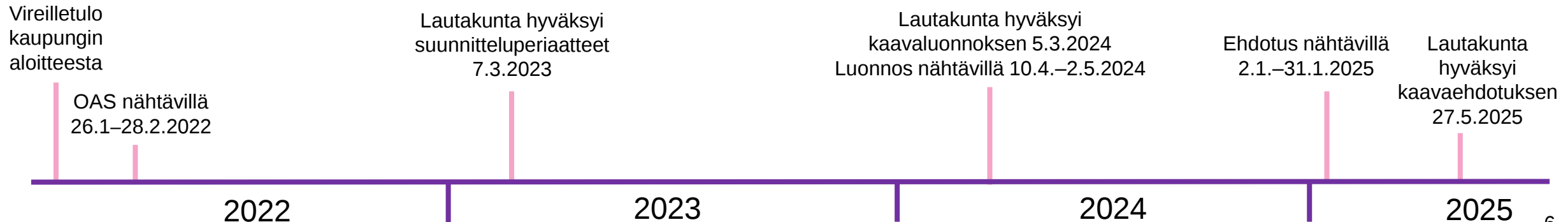
Raidehankkeet ovat edenneet vahvasti viimeisen neljän vuoden aikana. Raidejokeri aloitti liikennöinnin 2023, Länsi-Helsingin pikaraitiotien hankesuunnitelma hyväksyttiin 2024 ja Viikin-Malmin sekä Länsisataman pikaratikoiden yleissuunnitelmat 2025. Kruunusiltojen ensimmäinen osuus eli Merihaansilta avautuu käyttöön kesäkuussa 2025, ja pikaratikkaliikenne on alkamassa 2027. Pyöräilyn baanaverkosta tällä hetkellä suunniteltavina ovat mm. Munkkiniemen, Kuusisaaren ja Arabian baanat. Autoliikenteen osalta merkittävimmän hankkeen eli Satamatunnelin asemakaava hyväksyttiin lautakunnassa keväällä 2025. Sörnäistentunnelin ensimmäinen osa on valmis. Useita eritasoliittymiä on suunnitteluvaiheessa.

Yleiskaavan 2016 viherverkoston rungon muodostavat vihersormet, joihin liittyviä hankkeita ovat olleet mm. Jakomäen lammen ja uimapaikan kehittäminen, Keskuspuiston uusittu opastus ja Palettilammen uimapaikka sekä Pakilanmetsän uusi luonnonsuojelualue. Merkittävä luonnonsuojelua edistävä hanke on uusi luonnonsuojelualueohjelma 2025–2040, jossa Helsinkiin ehdotetaan 98:ää uutta luonnonsuojelulla rauhoitettavaa aluetta.

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava

Kaavan periaatteet:

- Osayleiskaavalla eheytetään yleiskaavallinen kokonaisuus Korkeimman hallinto-oikeuden yleiskaavasta 2016 kumoamalta osalta
- Viikinrantaa kehitetään kantakaupungin jatkeena, joka yhdistää Arabianrannan Viikkiin
- Lahdenväylä säilyy valtakunnallisena pääväylänä, jonka ympäristövaikutuksia vähennetään
- Viereisten Natura-alueiden luontoarvot turvataan
- Alueelle sijoittuu tärkeitä teknisen huollon laitoksia ja verkostoja, joiden toimintaedellytykset ja tulevaisuuden kehittämismahdollisuudet turvataan
- Osayleiskaava mahdollistaa asuntorakentamista noin 7 000 uudelle asukkaalle
- Lahdenväylän nopeuden alentaminen 80 km/h tasolle vähentää melua ja päästöjä
- Viikin–Malmin pikaraitiotie toimii joukkoliikenteen pääväylänä

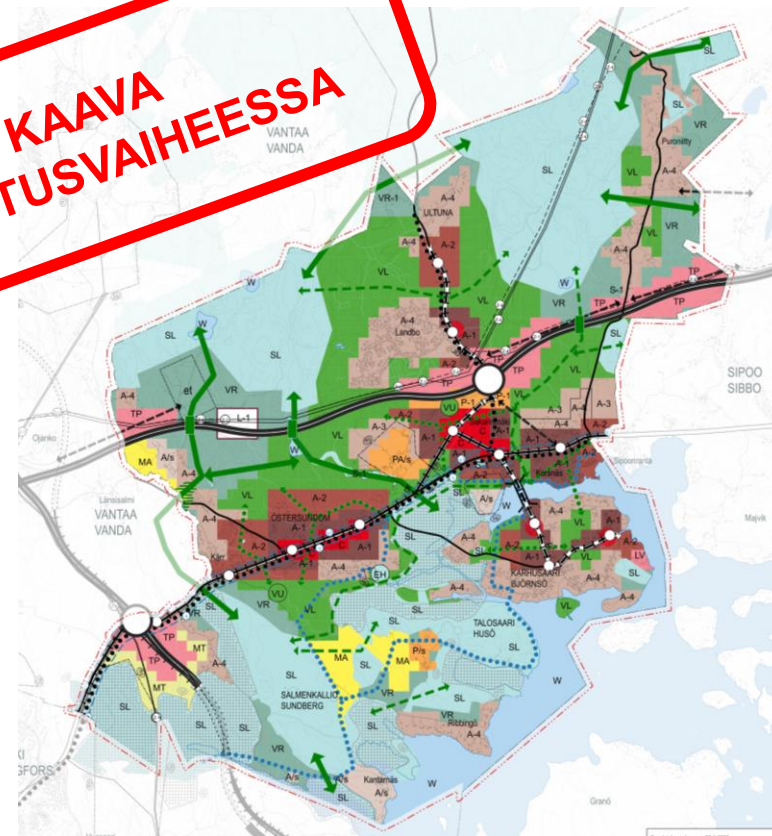


Östersundomin osayleiskaava

Kaavan periaatteet:

- Alueen joukkoliikennejärjestelmä perustuu pikaraitiotieyhteyteen. Uusi rakentaminen sijoittuu pääasiassa raideliikenteen varrelle ja olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön tukeutuen
- Luontoarvoiltaan tärkeimmät alueet ja kohteet säilyvät ja osayleiskaavassa osoitetaan kattava lunnonsoojelualueiden verkosto
- Alueelle suunnitellaan myös kattava virkistysverkosto. Suunnittelussa turvataan keskeisin ekologinen verkosto ja sen kytkeytyneisyys sekä seudulliset viheryhteydet
- Osayleiskaava mahdollistaa alueella noin 35 000–45 000 asukasta
- Ennen raideyhteyden toteutumista edistetään vakiintuneiden pientaloalueiden täydennysrakentamista, viher- ja virkistysverkoston kehittämistä sekä työpaikka-alueiden toteutumista, jotka eivät ole riippuvaisia raideliikenteestä

**KAAVA
EHDOTUSVAIHEESSA**



Karttakysely alueen
kehittämisenäkemyksistä
1.12.2021–9.1.2022

OAS nähtävillä
1.2.–28.2.2022

Verkkokysely
skenaarioista
7.11.–6.12.2022

Suunnitteluperiaate-
luonnos nähtävillä
4.9.–29.9.2023

Suunnitteluperiaatteet
lautakunnassa
28.11.–19.12.2023

Kaavaluonnos
nähtävillä
30.9.–31.10.2024

Kaavaluonnos
lautakunnassa
28.1.–18.3.2025

Kaavaehdotus
lautakuntaan
maaliskuussa 2026

2022

2023

2024

2025

2026

Länsiväylän ympäristön osayleiskaava

Kaavan periaatteet:

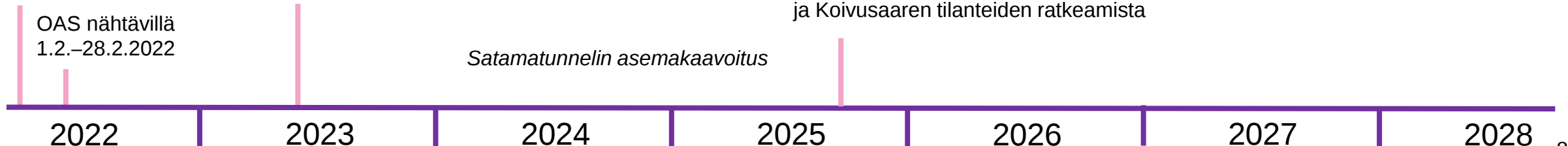
- Osayleiskaavalla suunnitellaan tiivistä ja monipuolista, kantakaupunkimaista rakennetta, tavoitteena vähintään 10 000–15 000 uutta asukasta
- Valmistelu perustuu ensi sijassa Länsiväylän katumaiseen vaihtoehtoon, jossa huomioidaan satamaliikenteen sujuvuus
- Hyvien sijoittumismahdollisuuksien luominen elinkeinoelämälle ja työpaikoille
- Laadukkaan ja viihtyisän kaupunkitilan edellytysten luominen
- Riittävien ja laadukkaiden virkistys- ja viheralueiden mahdollistaminen
- Rantaraitin ja baanan osoittaminen
- Merellisen alueen vetovoimaisuuden lisääminen ja hyödyntäminen
- Luonnonrantojen sekä veden laadun ja virtausten huomioiminen meritäyttöjen yhteydessä



Vireilletulo
kaupungin
aloitteesta

Lautakunta hyväksyi
suunnitteluperiaatteet
9.5.2023

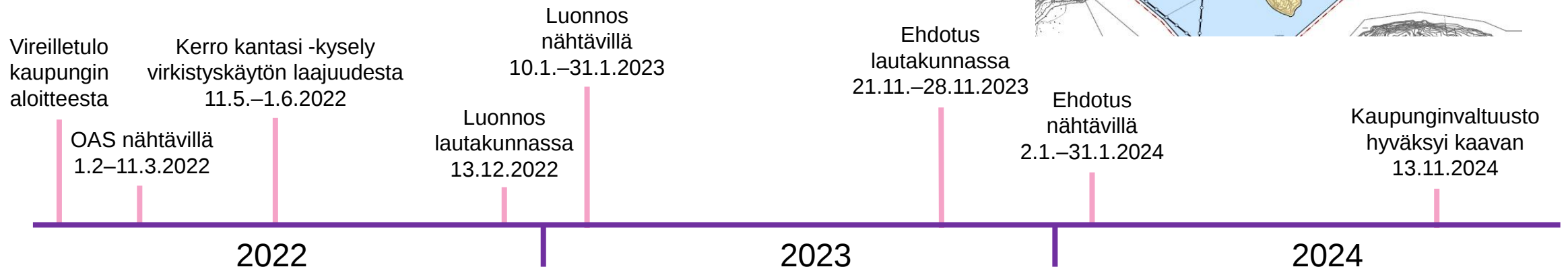
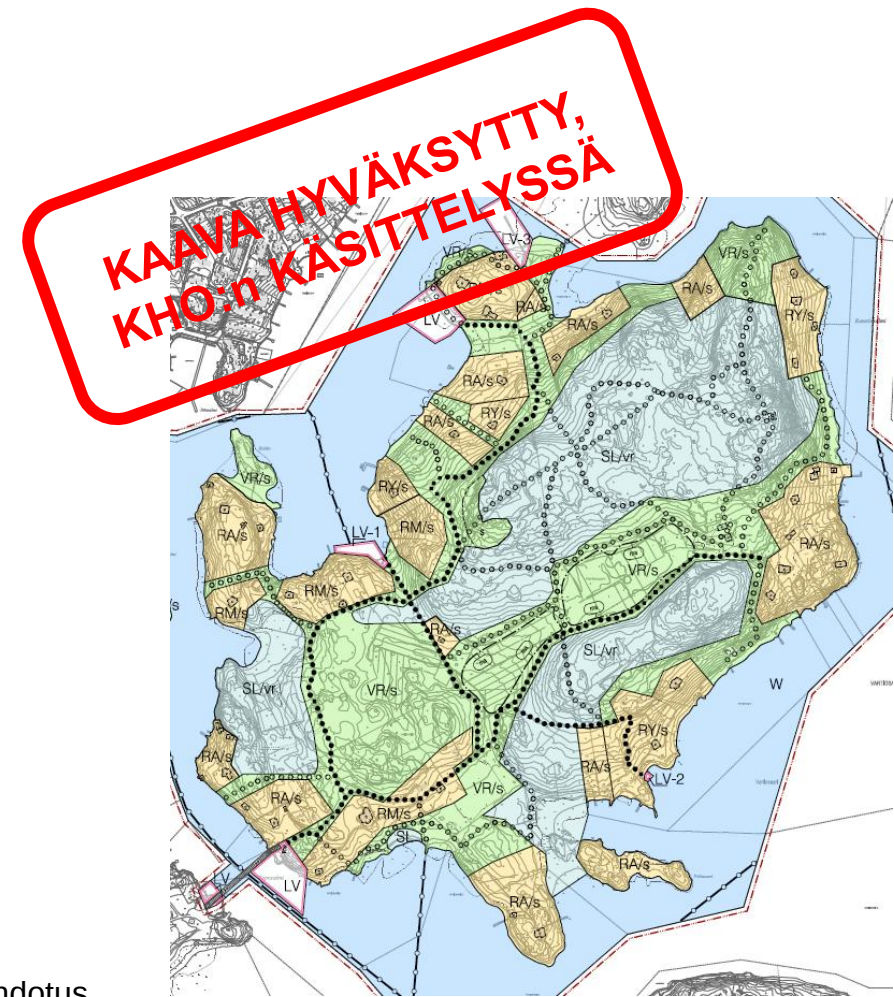
Osayleiskaava päätettiin elokuussa 2025 laittaa
toistaiseksi tauolle odottamaan mm. Satamatunnelin
ja Koivusaaren tilanteiden ratkeamista



Vartiosaaren osayleiskaava

Kaavan periaatteet:

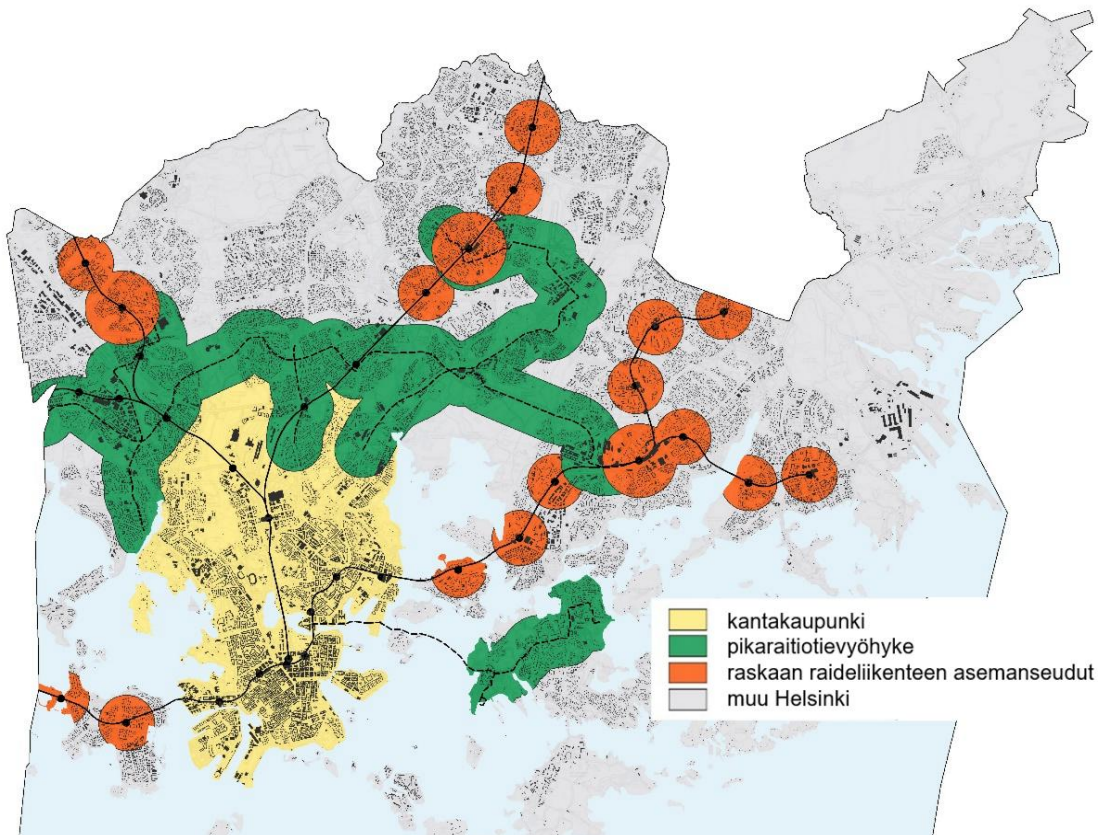
- Yleispiirteinen aluevarausyleiskaava, joka ei ohjaa suoraan rakentamista
- Vartiosaaresta aktiivinen virkistysalue osana Itä-Helsingin kulttuuripuistoa
- Virkistys-, loma- ja luontomatkailupalvelut ensisijaisesti olemassa olevaa rakennuskantaa hyödyntäen, kestävästi ja ympäristöystävällisesti sekä merellisen strategian mukaisesti
- Olevien rakennusten käyttö monipuoliseen yksityiseen, yhteisölliseen, sosiaaliseen ja merellisten elinkeinojen toimintaan
- Huvila-alueet suojellaan ja edistetään rakennusperinnön suojelua ja alueelle tyypillisen puutarhakulttuurin ennallistamista
- Alueen virkistyspalvelut saavutettavissa kestävillä liikkumismuodoilla
- Vartiosaaren metsän ja muiden luontoarvojen säilyminen turvataan



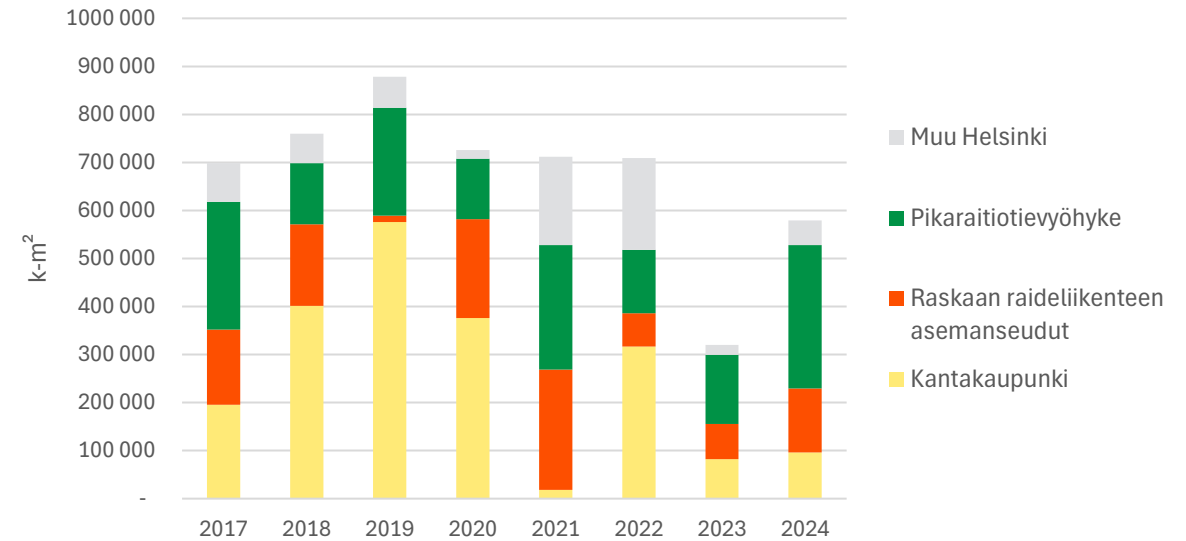
Asemakaavoitetun kerrosalan sijoittuminen raideliikennevyöhykkeille

Asemakaavoituksen arviointimenetelmällä (Karvi) seurataan vuosittain, kuinka lautakunnan hyväksymien asemakaavojen kerrosala sijoittuu raitio- ja raideliikenteen näkökulmasta. Vuosina 2017–2024 asuinkerrosalasta suurin osa (38%) on sijoittunut kantakaupunkiin. Pikaratikkavyöhykkeelle on sijoittunut 29%, asemanseuduille 20% ja muualle Helsinkiin 13% asuinkerrosalasta.

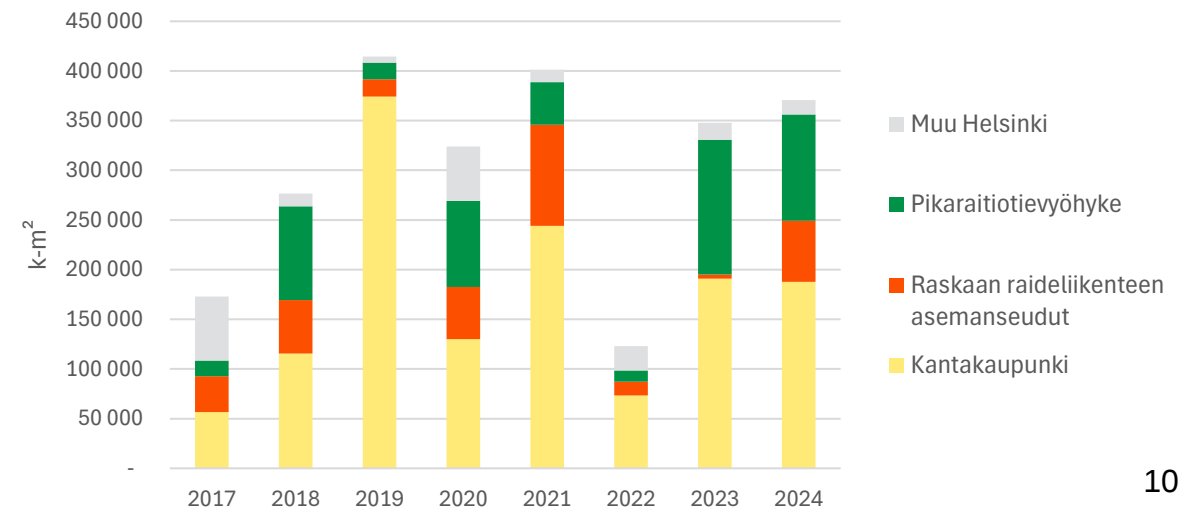
Toimitilasta ja muusta kerrosalasta yli puolet (56%) on vuosina 2017–2024 sijoittunut kantakaupunkiin, noin 21% pikaratikkavyöhykkeelle, 14% asemanseuduille ja yhdeksän prosenttia muualle Helsinkiin.



Asuinkerrosala Karvi-vyöhykkeillä 2017-2024



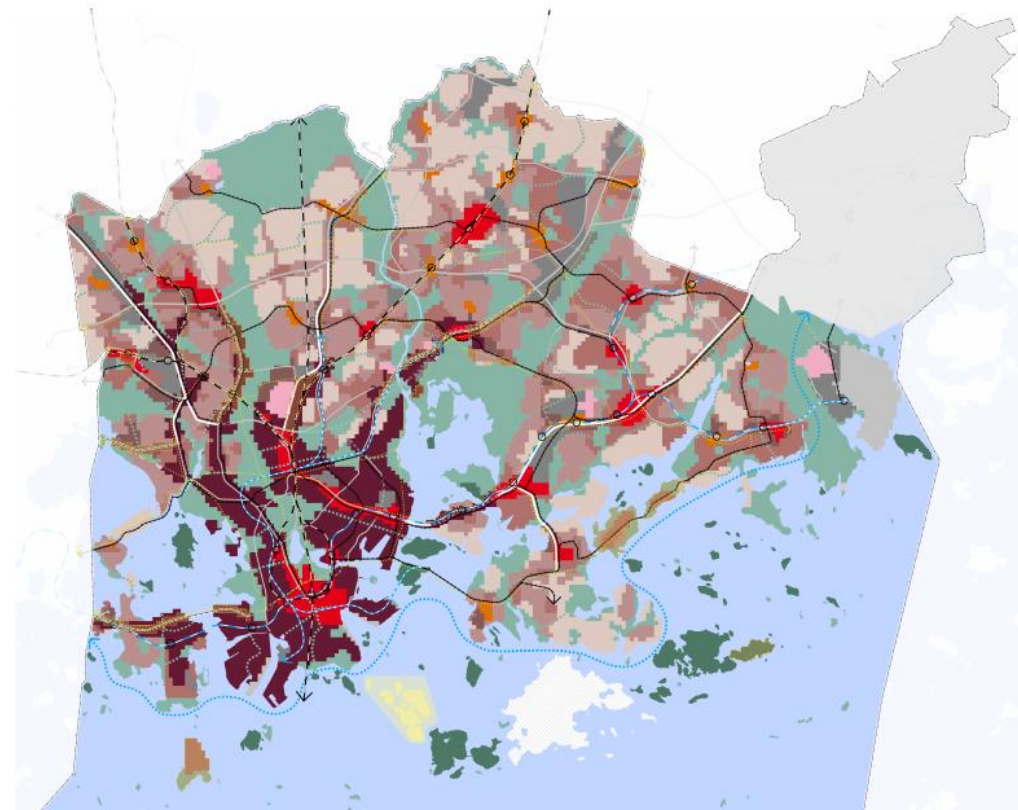
Toimitila- ja muu kerrosala Karvi-vyöhykkeillä 2017-2024



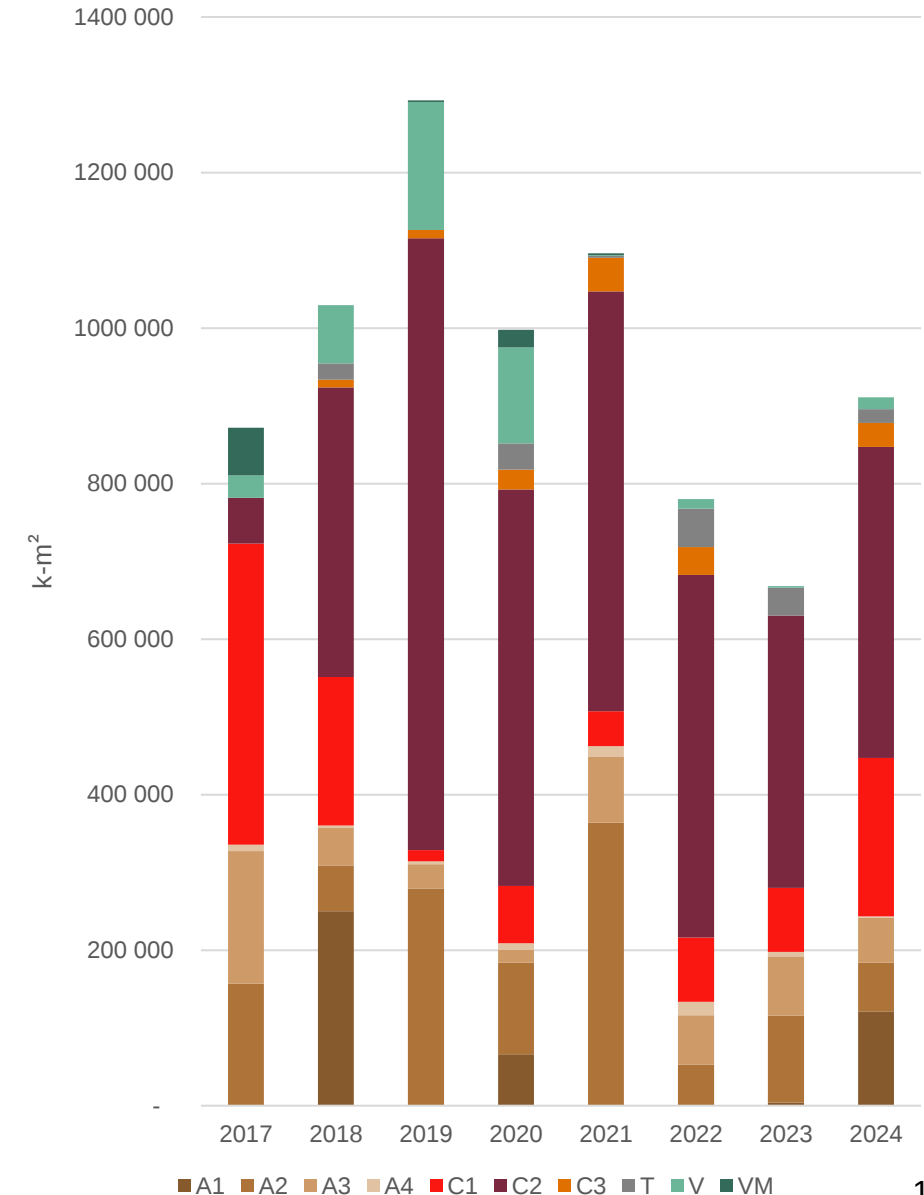
Asemakaavoitetun kerrosalan sijoittuminen yleiskaavan 2016 aluevarauksille

Oheisissa kuvaajassa ja taulukossa on esitetty kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymien asemakaavojen kerrosalan sijoittuminen yleiskaavan 2016 aluevarauksille jaksolla 2017–2024. Lähes puolet (45%) eli noin 3,5 miljoonaa kerrosneliometriä tuon jakson kerrosalasta on sijoittunut C2- eli kantakaupunkialueelle. Kuvaajassa eivät ole mukana EP-, ET-, LS-, UN- ja W-alueet, joille on sijoittunut hyvin vähän tai ei ollenkaan kerrosalaa. Myös KHO:n kumoamilla alueilla koko jakson kerrosala on hyvin pieni (1460 k-m²).

Huom: kerrosalan jakauma eri alueille on suuntaa-antava, sillä kaavojen kerrosala on kohdistettu kaava-alueen keskipisteen perusteella yleiskaavan alueille (eli kerrosalan jakautumista kaava-alueen sisällä ei ole huomioitu).



- A1:** Asuntovaltainen alue A1
- A2:** Asuntovaltainen alue A2
- A3:** Asuntovaltainen alue A3
- A4:** Asuntovaltainen alue A4
- C1:** Liike- ja palvelukeskusta
- C2:** Kantakaupunki
- C3:** Lähikeskusta
- T:** Toimitila-alue
- V:** Virkistys- ja viheralue
- VM:** Merellisen virkistys- ja matkailun alue



Asemakaavojen ja yleiskaavan 2016 tehokkuusvertailu

Vertailussa on summattu vuosina 2017–2024 hyväksytyjen asemakaavaehdotusten kaavayksiköiden rakennusoikeus yleiskaavan aluevarauksille ja jaettu summa kaavayksiköiden pinta-alalla, jolloin on saatu keskimääräinen tonttitehokkuus aluevarauksittain. Tonttitehokkuutta on verrattu yleiskaavamääräyksien korttelitehokkuuksiin. Tontti- ja korttelitehokkuudet ovat vertailukelpoisia.

Pääsääntöisesti asemakaavojen tehokkuudet ovat olleet yleiskaavan mitoituksen mukaisia.

alue- varaus	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	keskimäärin	yleiskaavan korttelitehokkuus- mitoitus*
A1	1,76	2,21	-	1,37	2,01	-	1,30	2,22	1,81	yli 1,8
A2	1,18	0,94	1,34	1,27	1,39	1,48	1,94	0,85	1,30	1,0-2,0
A3	1,13	0,55	0,88	0,73	1,16	0,78	1,07	0,71	0,88	0,4-1,2
A4	0,10	0,45	0,35	0,33	0,77	0,40	0,54	0,26	0,40	alle 0,40
C1	2,75	3,12	3,76	3,32	1,95	2,70	2,75	3,10	2,93	ei mitoitusta
C2	1,76	1,45	2,73	2,85	1,48	2,54	1,56	2,61	2,12	yli 1,8
C3	1,45	2,19	2,76	1,61	0,96	1,56	-	1,18	1,67	ei mitoitusta
keski- määrin	1,45	1,56	1,97	1,64	1,39	1,58	1,53	1,56		

Kaavayksiköiden rakentamistehokkuudet aluevarauksittain ja vuosittain 2017–2024

* Kaavamääräysten mukaan korttelitehokkuuksien tulee olla pääasiassa mainituissa haarukoissa ja mitoituksesta voi perustellusta syystä poiketa

Liikennehankkeiden eteneminen valtuustokaudella 2021–2025

Joukkoliikenne

Raidejokeri aloitti liikennöinnin vuonna 2023.

Länsisataman pikaraitiotien yleissuunnitelma hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa helmikuussa 2025. Seuraava vaihe on hankesuunnitelman laatiminen. Hanke liittyy rakenteilla olevaan **Kruunusillat-raitiotiehen**.

Vihdintien bulevardiin liittyvä **Länsi-Helsingin pikaraitiotien** hankesuunnitelma hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa vuonna 2024. Toteutussuunnittelu on käynnissä allianssin toimesta.

Mäkelankadun bulevardikaupungin kaavarunko hyväksyttiin toukokuussa 2024. Alueella on käynnissä Mäkelankadun jatkeen asemakaavoitus, jossa muutetaan Tuusulanväylän liikennealue katualueeksi. Pohjois-Pasilan pikaraitiotien toteutusvaihtoehtoja on tutkittu Mäkelänskadun bulevardikaupungin yhteydessä.

Viikin-Malmin pikaraitiotien yleissuunnitelma hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa huhtikuussa 2025. Seuraavaksi laaditaan hankesuunnitelma ja sen vaikutusten arviointi raitiotieyhteyden ensimmäiselle vaiheelle Kumpulasta Viikin ja Malminkentän kautta Malmin sairaalalle ja sen yhteydessä toteutettaville hankkeille.

Kävely ja pyöräliikenne

Pyöräilyn baanaverkkoa kehitetään, ja tällä hetkellä suunnittelussa ovat muun muassa Munkkiniemen, Kuusisaaren ja Arabian baanat. Pyörävylien priorisointi- ja toteuttamisohjelma on valmistunut vuonna 2021. **Helsingin kävelyn edistämishjelma** on valmistunut vuonna 2022. Käveltävien katujen suunnitteluohje valmistui vuonna 2024. Ydinkeskustassa on käynnissä Kluuvien ja Kaartin kaupungin alueellisen liikenne- ja kaupunkitilasuunnitelman laatiminen.

Autoliikenne

Satamatunnelin asemakaavaluonnos hyväksyttiin keväällä 2025 kaupunkiympäristölautakunnassa. Asemakaava on tarkoitus hyväksyä kaupunginvaltuustossa vuoden 2026 aikana.

Sörnäistentunneli hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa vuonna 2021. Ensimmäinen osa on esirakennettu ja toinen on suunnittelussa osana Junatien alueen suunnittelua.

Väylävirasto on laatinut rakennussuunnitelman **Myllypuron eritasoliittymästä**. Hankkeen toteuttamisesta ei ole päätöstä. **Kustaa Vaasantien ja Hämeentien liittymän** suunnittelu alkaa arviolta 2026. **Vt4 ja Ilmasillan eritasoliittymän** toteutussuunnittelu etenee ja osa siihen liittyvistä katuhankeista on jo käynnissä, osa katusuunnittelu- tai kadun rakennussuunnitteluvaiheessa. Valtio on sitoutunut hankkeen toteuttamiseen MAL-sopimuksessa. **Kuninkaantammen eritasoliittymää** (sisältyy hankkeeseen Vt3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I – Kaivoksela) valtio ei ole sisällyttänyt väyläverkon investointiohjelmaan 2025-2032 eikä mahdollisen toteutuksen ajankohdasta ole tietoa. Tiesuunnitelma on valmis.

Muut keskeiset liikenneasiat kaudella 2021–2024

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmistunut vuonna 2024. Suunnitelmassa määritettyjen toimenpiteiden jatkosuunnittelu on käynnissä.

Viherverkoston suunnittelu

Yleiskaava 2016 vahvistaa kaupunkitasolla **viher- ja virkistysalueiden verkoston jatkuvuutta, saavutettavuutta ja ekologista toimivuutta**. Keskeisenä lähtökohtana on ollut seudullisten vihersormien ja niitä yhdistävien poikittaisten viherlinjojen säilyttäminen ja kehittäminen osana tiivistyvää kaupunkirakennetta.

Viheralueiden ja koko verkoston suunnittelu on tukeutunut yleiskaavan aineistoihin sekä Viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelmaan (VISTRA). Vihersormien jatkuvuutta ja toimivuutta on edistetty yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti esimerkiksi toteuttamalla Keskuspuiston opastusjärjestelmä. Poikittaisten viherlinjojen kehittäminen on edennyt ennen kaikkea linjoille sijoittuvien yksittäisten puistojen suunnitteluhankkeiden kautta.

Kaupunkirakenteen tiivistyessä viher- ja virkistysalueiden määrällinen ja laadullinen riittävyys on korostunut suunnitteluteemana. Samalla viheralueiden käyttö on lisääntynyt, mikä on lisännyt palveluiden kysyntää ja virkistysalueiden kulumista. Tämä on huomioitu resurssien kohdentamisessa uusiin puisto- ja viheralueinvestointeihin, puistojen peruskorjauksiin sekä verkoston kehittämiseen. Maankäyttö- ja toteutussuunnittelussa on painotettu erityisesti kaupunkiluonnon saavutettavuutta ja virkistysalueiden riittävyttä vastaamaan kasvavan väestön tarpeita. Osana suunnittelun tietopohjaa on kehitetty viheralueiden saavutettavuuden ja käyttöpaineen arviointitapoja.

Luontoarvojen ja kaupungin kasvun yhteensovittaminen on ollut Helsingissä keskeinen tavoite, jota on tuettu ajantasaisella luontotiedolla, laatimalla siniverkoston selvitys, käynnistämällä ekologisten verkostojen kokonaistarkastelu, viherverkoston kehittämisellä erityisesti täydennysrakentamisen suunnittelun yhteydessä sekä valmistelemalla metsien luonnonhoidon periaatteet. Tärkeänä osana viheralueiden kokonaisuuden kehittämistä on myös uuden luonnonsuojelualueohjelman (2025-2038) valmistelun yhteydessä tehty luonnonsuojelutoimien, maankäytön ja virkistysolosuhteiden yhteensovittamistyö.

Rakennettujen alueiden vihreyden lisäämistä on tuettu katuvihreäverkoston laatimisella, alueellisen viherkertoimen kehittämishankkeella ja tonttikohtaisen viherkertoimen ottamisella laajaan käyttöön.

Kävely- ja vapaa-ajan olosuhteita on parannettu kaupunkitasoisilla suunnitteluohjeilla ja periaatteilla, jotka tukevat viheralueiden saavutettavuutta ja arjen käyttöä osana laadukasta elinympäristöä.

Merellisen virkistysverkoston kehittämistä on jatkettu yleiskaavan ja merellisen strategian mukaisesti muun muassa Vartiosaaren suunnittelun yhteydessä ja laatimalla saarten käytön luokittelu. Helsingin 130 kilometrin pituista rantareittiä on kehitetty parantamalla reittiosuuksia ranta-alueiden suunnittelun osana.



Yhteenveto

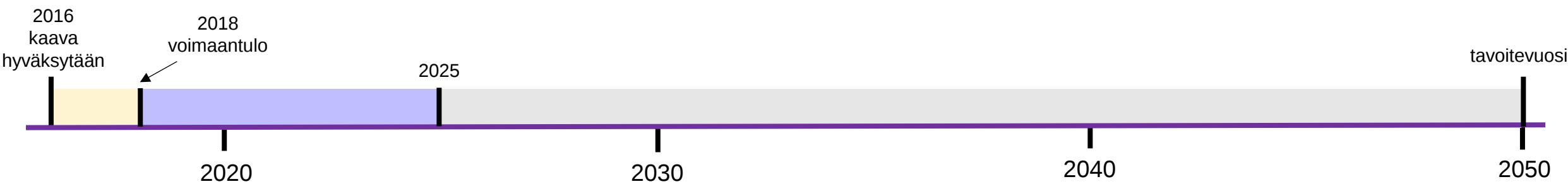
Yleiskaava 2016 on ollut voimassa seitsemän vuotta. Se on lyhyt aika verrattuna yleiskaavan tavoitevuoteen 2050 (kts. aikajana alla). Helsinki on kuitenkin kehittynyt viimeisten vuosien aikana monien yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti. Joukkoliikenteen verkostokaupunkia on rakennettu määrätietoisesti: Raidejokeri aloitti liikennöinnin 2023, ja useita ratikka- ja pikaratikkalinjoja on rakenteilla tai suunnitteilla. Runkobussilinjat ovat selkeyttäneet seudullista joukkoliikenneverkostoa.

Asunto- ja työpaikkarakentaminen on tukeutunut voimakkaasti joukkoliikennejärjestelmään. Kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymien asemakaavojen asuinkerrosalasta on viimeisten neljän vuoden aikana sijoittunut suurin osa pikaratikkavyöhykkeelle ja suunnilleen yhtä suuret osat kantakaupunkiin ja asemanseuduille. Myös vuoteen 2028 asti ohjelmoidusta asuinkerrosalasta suurin osa (40%) sijoittuu pikaratikkavyöhykkeelle, eli asemakaavoituksen painopiste on siirtynyt nykyisen kantakaupungin lisäksi vahvasti laajentuvan kantakaupungin pikaratikkavyöhykkeelle, mikä on linjassa yleiskaavan tavoitteiden kanssa. Tähän kehitykseen on tietenkin vaikuttanut ratkaisevasti yleiskaavaa toteuttava liikennesuunnittelu ja asemakaavoitus.

Uusi ohjauskeino yleiskaavassa 2016 oli tavoiteltavien korttelitehokkuuksien osoittaminen asemakaavoituksen lähtökohdaksi. Tehdyn arvioinnin perusteella voidaan todeta, että toteutuneet asemakaavat ovat olleet yleiskaavan mitoituksen mukaisia. Kehityskohteena on kuitenkin tunnistettu yleiskaavan tulkintaohjeet. Strateginen ruutumuodossa esitetty kaava oli ja on yhä epätavallinen, ja esitystapa antaa asemakaavoitukselle paljon liikkumavaraa, mikä tarkoituksena onkin. Kuitenkin yhtenäisen tulkintatavan varmistamiseksi yleiskaavan tulkintaohjeen päivittäminen ja parempi viestintä on tarpeellista.

Yhtenä yleiskaavan 2016 keskeisenä tavoitteena on myös Helsingin kehittäminen viherverkostokaupunkina. Vihersormia on kehitetty ja kaupunginosapuistot tarjoavat monipuolisia viher- ja virkistysmahdollisuuksia kaikkialla kaupungissa. Määrätietoista luonnonsuojelua on viety yleiskaavan mukaisesti eteenpäin ja tuore luonnonsuojelualueohjelma mahdollistaa kaupungin pinta-alasta kymmenen prosentin osoittamisen tiukan suojelun piiriin. Yleiskaavassa esitettyjen viherlinjojen suunnitteluun tullaan lähivuosina kiinnittämään erityistä huomiota.

Kaupungin sosiaalisesti tasapainoisen kehityksen osalta Helsingissä ei ole täysin onnistuttu, vaikka oikeansuuntaisia toimenpiteitä on tehty. Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa osoitetuista täydennysrakentamisen painopistealueista on priorisoitu neljä kaupunkiuudistusaluetta, joita kehitetään kaikkien toimialojen yhteistyönä ja joille kohdennetaan runsaasti investointeja. Segregaation estämisestä on hankaloittanut viime vuosina myös valtion toimenpiteet, kun asumisoikeusasuntotuotannon edellytyksiä on heikennetty merkittävästi samanaikaisesti, kun kaupunki on päättänyt luopua HITAS-tuotannosta. Asumisoikeustuotannolla on ollut keskeinen rooli erityisesti kaupunkiuudistuksen toteuttamisessa.



Kuvailulehti

Tekijä(t)	Juha Niemelä
Nimeke	Yleiskaavan toteuttamisen seuranta 2025
Sarjan nimeke	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2025:19
Julkaisuaika	2025
Sivuja	15
ISBN	978-952-386-633-1 (verkkoversio)
ISSN	2489-4257 (verkkoversio)
Kieli, koko teos	Suomi
Tiivistelmä: Raportissa arvioidaan, miten -Helsingin yleiskaavan 2016 tavoitteet ovat edenneet kaupunkirakenteen kehityksen, asemakaavoituksen, liikennejärjestelmän ja viherverkoston näkökulmista Yleiskaavan kumotuille alueille on valmisteltu kolme osayleiskaavaa, joista Vartiosaaren kaava on hyväksytty ja Viikinrannan–Lahdenväylän kaava on hyväksymisvaiheessa. Länsiväylän ympäristön osayleiskaava on toistaiseksi tauolla odottamassa mm. Satamatunnelin ja Koivusaaren tilanteiden ratkeamista. Lisäksi Östersundomin osayleiskaava on edennyt aikataulussa ja kaavaehdotus on tulossa lautakuntaan keväällä 2026. Asemakaavoitus on toteutunut yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti: kerrosalasta suurin osa on sijoittunut pikaratikkavyöhykkeelle, kantakaupunkiin ja asemanseuduille, mikä tukee raideliikenteen verkostokaupungin kehittämistä. Tehokkuusvertailun perusteella asemakaavat ovat olleet yleiskaavan mitoituksen mukaisia. Liikennehankkeissa on edistytty merkittävästi. Raidejokeri aloitti liikennöinnin vuonna 2023, ja useita pikaraitiotielinjoja on suunnitteilla tai rakenteilla. Satamatunnelin asemakaava on hyväksytty lautakunnassa ja Sörnäistentunnelin ensimmäinen osa on valmis. Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita on kehitetty suunnitteluohjeilla ja baanaverkoston laajentamisella. Viherverkoston osalta vihersormia ja viherlinjoja on kehitetty yleiskaavan mukaisesti, ja uusi luonnonsuojelualueohjelma mahdollistaa kymmenen prosentin suojelun kaupungin pinta-alasta. Yleiskaavan tavoitteiden toteutuminen on edennyt monelta osin odotetusti. Asemakaavoitus on tukenut kantakaupungin laajentumista ja tiivistymistä, ja joukkoliikenteen verkostokaupunki on rakentunut tavoitteiden mukaisesti. Kehityskohteeksi on tunnistettu yleiskaavan tulkintaohje, ja yhtenäisen tulkintatavan varmistamiseksi sen päivittäminen ja parempi viestintä on tarpeellista. Segregaatio on viime vuosina voimistunut, mihin on vaikuttanut mm. asumisoikeustuotannon edellytysten heikentyminen.	
Avainsanat:	Yleiskaava 2016, asemakaavoitus, raideliikenne, pikaraitiotiet, viherverkosto, osayleiskaavat, liikennejärjestelmä

Helsinki

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