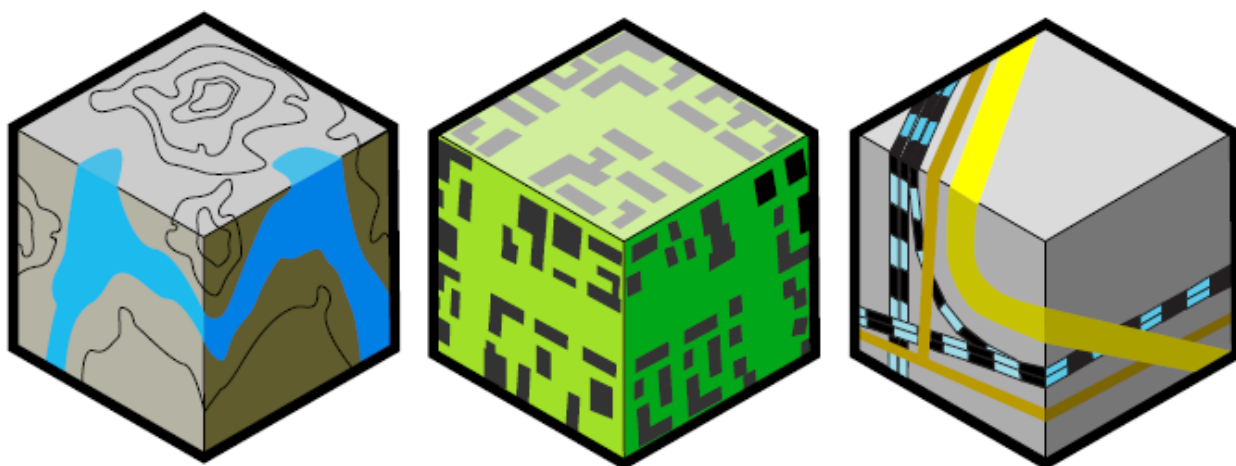


HELSINGIN SEUDUN MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA MASU 2050



MAL-NK 26.2.2015
HESE-KJ 12.3.2015
HSYK 24.3.2015

MAL neuvottelukunta 26.2.2015

Helsingin seudun kuntajohtajakokous 12.3.2015

Helsingin seudun yhteistyökokous 24.3.2015

Esipuhe

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

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

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

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

Tässä raportissa esitellään MASU 2050. Lyhemmän aikavälin 2016–2025 toteutussuunnitelma esitetään osana Helsingin seudun asuntopolitiikkaa 2025. Liikennettä ja siihen kohdistuvia investointeja koskevat asiat on esitetty osana HLJ 2015 suunnitelmaa.

Rikhard Manninen
yleiskaavapäällikkö, Helsinki
Koordinaatioryhmän puheenjohtaja

Merja Vikman-Kanerva
maankäyttöjohtaja, Kerava (30.9.2014 saakka)
johtaja, Uudenmaan liitto (1.10.2014 alkaen)
Koordinaatioryhmän varapuheenjohtaja

Sisällys

Esipuhe	2
MASU 2050 suunnitelman tausta ja tavoitteet.....	4
MASU 2050 suunnitelman laatijat	5
MAL-visio ja -tavoitteet	6
Kriteerit, mittarit ja niiden tulkinta	7
Keskeiset kriteerit	8
Täydentävät kriteerit	9
Tarkentavat kriteerit	10
Väestö- ja työpaikkaprojektiot	11
MASU 2050 maankäyttövyöhykkeet – tavoitteena rakenteen täydentäminen ja kehittäminen...	12
Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016–2050.....	13
Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025–2050.....	13
Mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen	13
Kuntien muut kehittämisalueet 2016–2050.....	14
Seudulliset teollisuus, varasto ja logistiikkakeskittymät	14
Vyöhykkeiden ulkopuoliset alueet	14
Toteuttamispolku	15
Toteuttaminen 2016–2025	15
Toteuttaminen 2025–2040	15
Toteuttaminen 2040–2050	15
Maankäyttösuunnitelman vaikutusten arviointi	16
MASU 2050 juridinen asema	16
Suunnittelu yhteistyön jatkaminen	16
Seudun omailmeiset keskukset	17
Liitteet.....	18

MASU 2050 suunnitelman tausta ja tavoitteet

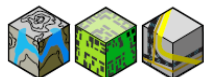
Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksessa 2012-2015 (20.6.2012) sovittiin, että Helsingin seudulle laaditaan yhteinen maankäyttösuunnitelma, jossa sovitaan yhteen alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikennejärjestelmän kehittämisperiaatteet ja ratkaisut. Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK) hyväksyi 11.12.2012 maankäyttösuunnitelman työohjelman. Myöhemmin (13.5.2014) HSYK teki päätöksen Helsingin seudun asuntopoliittisen strategian 2025 valmistelusta, joka erityisesti määrittelee lyhyen aikavälin toimenpiteet ja tavoitteet. Suunnitelmakokonaisuuden tavoitteiksi määriteltiin:

- Laatia rakennemalli, joka vastaa maankäytön ja liikenteen ratkaisujen yhteensovittamiseen kestävästi ja rakennetta eheyttävästi
- Suunnitelma, joka voidaan yhteisesti hyväksyä ja jonka pohjalta investoinnit voidaan Helsingin seudulla suunnata järkevästi
- Työn yhteydessä määritellään maankäyttö- ja rakennuslain 46 a) §:n mukaisen pääkaupunkiseudun yhteisen yleiskaavan tarve ja aikataulu, sekä seudun muiden kuntien alueille laadittavien yhteisten yleiskaavojen tarve ja aikataulutus
- Suunnitelmassa määritellään Helsingin seudun asuntopoliittiset tavoitteet
- Aiesopimuksessa määriteltyjä asumisen kohdealueita analysoidaan rakentamispotentiaalin, toteuttamisvalmiuden sekä asumisen monipuolisuuden näkökulmasta
- Keskeistä on toteutettavien alueiden priorisointi ja ajoitus sekä kytkökset liikennejärjestelmään.
- Tavoitevuodet ovat 2025, 2040 ja 2050+

Lähipuosisien (2025 asti) osalta tavoitteena on ollut konkreettinen suunnitelma, jonka pohjalta voidaan neuvotella seuraavassa aiesopimuksessa 2016 -2019 sovittavat yhteiset toimenpiteet ja resurssit tavoitteiden toteuttamiseksi. Tämä toteutetaan osana asuntopoliittista strategiaa 2025 ja HLJ 2015 suunnitelmaa.

Pidemmän aikavälin (2040, ja 2050+) suunnitelmassa tavoitteena on ollut hahmotella tulevaa maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistä mm. siten, että voidaan turvata seudun yhdyskuntarakenteen kestävä kehitys mukainen tulevaisuus. Tämä toteutetaan osana MASU 2050 ja HLJ 2015 suunnitelmia.

Pohjaoletuksena suunnitelmakokonaisuudessa käytetään nykyistä kuntarakennetta, koska mahdollisia muutoksia kuntarakenteeseen tai seudulliseen hallintoon ei tässä vaiheessa ole tiedossa. Suunnitelmat lähtevät myös oletuksesta, että uusia ratasuuntia ei pystyttäne seudulla toteuttamaan ainakaan ennen vuotta 2040. Suunnitelmat huomioivat kuitenkin kuntien ja valtion välisen, kesällä 2014 neuvotellun sopimuksen, joka korostaa Länsimetron jatkeen ja Pisara-radan toteutumisen aikaistamista.



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

Kuva 1 Suunnitteluprosessi

MASU 2050 suunnitelman laatijat

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

Maankäytön työryhmään ovat kuuluneet:

Espoo Marianne Kaunio, yleiskaavapäällikkö * Vuokko Rouhiainen, apulaisyleiskaavapäällikkö
Helsinki Rikhard Manninen, yleiskaavapäällikkö / ryhmän puheenjohtaja * Heikki Salmikivi, yleiskaavasuunnittelija * Jussi Mäkinen, yleiskaavasuunnittelija
Hyvinkää Anne Jarva, kaavoituspäällikkö
Järvenpää Ilkka Holmila, kaupunginarkkitehti
Kauniainen Marko Lassila, maankäyttöpäällikkö
Kerava Merja Vikman-Kanerva, maankäyttöjohtaja / ryhmän varapuheenjohtaja (9/2014 saakka) * Jukka Laitila, maankäyttöjohtaja (1/2015 alkaen)
Kirkkonummi Tero Luomajärvi, kunnanarkkitehti
Mäntsälä Lauri Pouru, kaavoitusjohtaja
Nurmijärvi Anita Pihala, yleiskaavapäällikkö
Pornainen Ulla-Maija Upola, aluearkkitehti (12/2014 saakka) * Jukka Pietilä, tekninen johtaja (1/2015 alkaen)
Sipoo Kaisa Yli-Jama, yleiskaavapäällikkö
Tuusula Kaija Hapuoja, yleiskaavasuunnittelija * Henna Lindström, yleiskaavasuunnittelija
Vantaa Mari Siivola, yleiskaavapäällikkö * Sakari Jäppinen, yleiskaavasuunnittelija
Vihti Suvi Lehtoranta, kaavoitusarkkitehti * Miia Perätalo, kaavasuunnittelija
Uudenmaan liitto Sirkku Huisko, kehittämispäällikkö / ryhmän sihteeri ja esittelijä * Elise Lohman, suunnittelija / ryhmän tekninen sihteeri ja valmistelija (10/2014 saakka) * Jouni Suominen, suunnittelija / ryhmän tekninen sihteeri ja valmistelija (10/2014 alkaen)

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

MAL-visio ja -tavoitteet

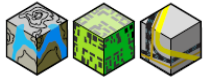
Suunnitelmakokonaisuuden lähtökohdaksi on muodostettu MAL-neuvottelukunnan ja HLJ-toimikunnan yhteistyönä yhteiset MAL-visio ja -tavoitteet. Helsingin seudun MAL -visio ja tavoitteet ohjaavat sekä maankäyttösuunnitelmaa että asuntostrategiaa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Visio ja tavoitteet hyväksyttiin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

MAL-visio

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

Yhteiset MAL-tavoitteet

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



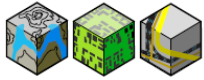
Kriteerit, mittarit ja niiden tulkinta

Helsingin seudun yhteistyökokous hyväksyi nykyrakenteen täydentämistä ja kehittämistä palvelevat, visiosta ja tavoitteista johdetut suunnittelun kriteerit kokouksessaan 13.5.2014. Päätöksen mukaisesti kriteerejä käytetään ohjeellisesti seudullisesti merkittävien suunnittelu- ja toteuttamisalueiden tunnistamiseen sekä kuntien esittämien suunnittelu- ja toteuttamisalueiden arviointiin.

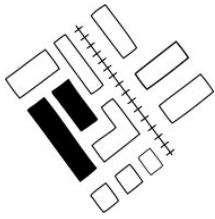
Kriteerien tulkitsemiseen ja seurantaan määritellyt mittarit toimivat suunnittelun apuna. Kriteerien avulla seudulta on yhteismitallisesti tunnistettu niin sanottuja hyviä alueita, jotka on merkitty kartalle käyttäen erilaisia vyöhykemarkintöjä. Kaikilla vyöhykkeillä toteutetaan **keskeisiä kriteerejä**. Erityisesti ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeillä toteutetaan lisäksi **täydentäviä kriteerejä**. Suunnittelua **tarkentavia kriteerejä** pyritään toteuttamaan kaikilla vyöhykkeillä mahdollisuuksien mukaan.

Kriteerien yhteyteen on määritelty kriteerin tulkintaa ja seurantaan palvelevia mittareita. Mittareiden avulla kriteerit on siirretty kartalle, välttämällä kuitenkin mekaanista tulkintaa. Seudulle syntyvää maankäyttöä voidaan mittareiden avulla myös seurata ja seurantatietoa on mahdollista käyttää seuraavilla suunnittelukierroksilla hyödyksi. Seurannan kautta myös itse kriteerejä ja mittareita voidaan edelleen kehittää ja tarkentaa. Suunnitelmassa esitetyt mittarit luovat pohjan seurannan kehittämiselle.

Kriteerien suhdetta visioon ja tavoitteisiin on avattu tarkemmin liitteessä 1.



Keskeiset kriteerit

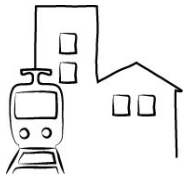


**"Tiivistyvä
kaupunkirakenne"**

**Maankäyttö täydentää ensisijaisesti olemassa
olevaa kaupunkirakennetta.**

Maankäytön tiivistämisellä tarkoitetaan esimerkiksi olemassa olevien asemanseutujen ja kaupunkirakenteen tiivistämistä lisäämällä uutta rakentamista vanhan rakenteen lomaan. Seudun yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja tehokkaan maankäytön tukemiseksi asuntorakentamista tulee määrätietoisesti ohjata jo olemassa olevan kaupunkirakenteen sisään ja välittömään läheisyyteen.

Seuranta: Maankäytön / asuntotuotannon
kohdentuminen seudun
ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille.
Seudullinen tavoite vähintään 80 %.



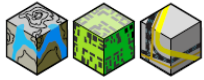
**"Kestävät
kulkumuodot"**

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

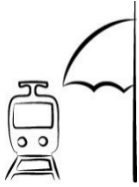
Kestäviä kulkumuotoja ovat ensisijaisesti raideliikenne, pyöräily ja jalankulku, mutta myös linja-autoliikenne tunnustetaan osana työpaikka- ja asuinalueita täydentävää joukkoliikennejärjestelmää. Linja-autoliikenne tunnustetaan lisäksi ainoana mahdollisena joukkoliikennemuotona seudun joillain osin.

Seuranta: Asuntotuotannon
kohdentuminen SAVU-vyöhykkeille (PKS I-
III, Kehä III:n ulkopuolella I-V)

Asumisen sijoittaminen liikenteellisiin solmukohtiin ja niiden läheisyyteen tukee saavutettavuuden parantumista.



Täydentävät kriteerit



”Toimiva
yhdyskuntarakenne”

Seuranta: Asunto- ja palvelutuotannon
sijoittuminen enintään 1,5 km etäisyydelle:

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

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

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



”Työpaikkojen
saavutettavuus”

Seuranta: Uusien työpaikkaintensiivisten alueiden
sijoittuminen SAVU-vyöhykkeille (PKS I-III, Kehä
III:n ulkopuolella I-V) ja alueille, jotka tukevat
keskustojen kehittämistä.

**Seudullisesti merkittävät ja
työpaikkaintensiiviset alueet suunnitellaan
seudullisesti hyvin kestäväillä kulkumuodoilla
saavutettaviksi**

*Kodin ja työpaikkojen välisen liikkumisen on oltava
kestävää.*

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

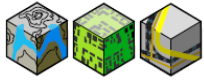


”Elävät
keskukset”

Seuranta: Maankäytön sijoittuminen
suhteessa UZ jalankulkuvyöhykkeisiin ja
alakeskuksiin.

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

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



Tarkentavat kriteerit



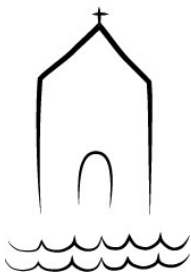
**"Toimiva
viherrakenne"**

Seuranta: Suunnittelijoiden tekemä arviointi maankäytön vaikutuksista keskeisten luontoalueiden yhtenäisyyteen, kytkeytyneisyyteen ja monimuotoisuuteen suhteessa maakuntakaavaan, kuntien suunnitelmiin ja selvityksiin.

Maankäyttö suunnitellaan siten, että se ei heikennä seudullisesti keskeisiä luontoarvoja

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

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

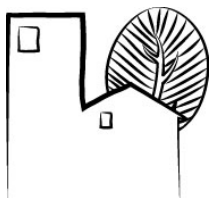


**"Omailmeiset
ympäristöt"**

Seuranta: Suunnittelijoiden tekemä arviointi maankäytön vaikutuksista alueiden omailmeisyyteen sisältäen virkistysmahdollisuuksien arvioinnin.

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

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



**"Sosiaalinen
kestävyys"**

Seuranta: Suunnittelijoiden tekemä arviointi, joka kytkeytyy asuntostrategian toteuttamiseen.

Maankäytön avulla tuetaan kaupunkirakenteen kehittymistä sosiaalisesti kestävämmäksi.

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

Väestö- ja työpaikkaprojektiot

Suunnitelmakokonaisuuden pohjaksi on valmisteltu myös väestö- ja työpaikkaprojektio. Väestö- ja työpaikkaprojektio hyväksyttiin Helsingin seudun yhteistyökokouksessa 26.11.2013.

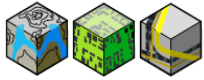
Väestön arvioidaan kasvavan siten, että vuonna 2050 seudulla on 2 miljoonaa asukasta. Tämä tarkoittaa varautumista keskimäärin 1 % vuotuisen väestön kasvuun. Asuntoina se tarkoittaa noin 12 500 asunnon vuosituotantoa koko seudulla.

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

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

Maankäyttösuunnitelman ja liikennejärjestelmäsuunnitelman tarpeiden arvioimiseksi on lisäksi tehty arvio väestö- ja työpaikkaprojektion alueellisesta sijoittumisesta. Arvio perustuu oletukseen, että merkittävin kasvu vuoteen 2050 tulee sijoittumaan seudun ytimeen ja raideyhteyksien varrelle. Uuden rakentamisen alueellinen sijoittuminen pohjautuu lyhyellä aikavälillä asuntostrategiaan 2025. Pitkällä aikavälillä asumisen sijoittumista on arvioitu suhteessa maankäyttösuunnitelman vyöhykkeisiin ja liikennejärjestelmälle asetettuihin tavoitteisiin.

Väestö- ja työpaikkaprojektioita on kuvattu tarkemmin HLJ 2015 selvityksessä ”Maankäyttöprojektien laadinta Helsingin seudun HLJ 2015- ja MASU -projektien lähtötiedoiksi, HLJ 2015”. Selvitykseen voi tutustua osoitteessa www.hsl.fi/hlj.



MASU 2050 maankäyttövyöhykkeet – tavoitteena rakenteen täydentäminen ja kehittäminen

MASU 2050 luo yleispiirteisen käsityksen maankäytön sijoittumisesta koko seudun näkökulmasta.

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

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

MASU 2050 on luonteeltaan strateginen osoittaen seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Kyseessä on Helsingin seudun kuntien yhteinen tahtotila. Suunnitelmassa osoitetut vyöhykkeet on arvioitu nykyisen tiedon pohjalta, joten rajauksia on tarpeen tarkistaa määrävälein.

Tavoitteena on, että seudun ensisijaisia vyöhykkeitä kehitetään toimintaympäristön muutoksiin sopeutuvasti, joustavasti ja jatkuvasti etenevällä MASU-HLJ prosessilla, jonka tulisi kattaa:

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

Vyöhykkeet pitävät sisällään viheralueet ja muut vapaa-alueet sekä toimisto- ja palvelutyöpaikat.

Maankäyttösunnitelman vyöhykekartta on tämän selostuksen liitteenä 2.

Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016–2050



- Nykyrakenteen tiivistämistä ja täydentämistä
- Kriteerien mukaisesti erityisen hyvä alue
- Vyöhykkeelle on perusteltua sijoittaa maankäyttöä koko suunnittelukaudella
- Tavoitteena on, että vähintään 80 % seudun asuntorakentamisesta ohjataan näille alueille
- Kehittämisyöhykkeille osoitetaan ensisijaisesti:
 - kohtuuhintainen asuntotuotanto
 - seudullisia investointeja erityisesti sujuvan ja vastuullisen liikkumisen tukemiseksi liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti
 - muita valtion tukimuotoja asuntostrategian mukaisesti

Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025–2050



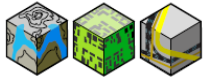
- Muuttuvat seudun ensisijaisesti kehitettäviksi vyöhykkeiksi joukkoliikennejärjestelmän täydentyessä siten, kun HLJ 2015 suunnitelmassa on määriteltä
- Vyöhykettä voidaan kehittää kuten vyöhykkeiden ulkopuolisia alueita ennen vyöhykkeen toteuttamisedellytysten täyttymistä. Kehittämisellä ei tule vaikeuttaa myöhempää muutosta ensisijaisesti kehitettäväksi vyöhykkeeksi.

Mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen



- Isoihin liikenneinvestointeihin kytkeytyvät alueet, joiden laajamittainen kehittäminen on kytköksissä hankkeiden mahdolliseen toteuttamiseen
- Vyöhykkeiden tulee toteuttaa seudullisten kriteerin mukaisia suunnittelun keskeisiä lähtökohtia
- Alueiden toteuttaminen edellyttää riittävää mitoitusta liikennehankkeiden pohjaksi
- Kartalla esitetyillä väreillä on erotettu eri raidehankkeisiin liittyvät alueet
- Vyöhykettä voidaan kehittää kuten vyöhykkeiden ulkopuolisia alueita ennen vyöhykkeen toteuttamisedellytysten täyttymistä. Kehittämisellä ei tule vaikeuttaa myöhempää muutosta mahdolliseksi ensisijaisesti kehitettäväksi vyöhykkeeksi

Eri raidehankkeisiin liittyvät alueet on korostettu kartassa eri väreillä (liite 2)



Kuntien muut kehittämisalueet 2016–2020



- Seudullisten vyöhykkeiden ulkopuolelle jäävät alueet, joiden kehittäminen on kuntien nykyisten suunnitelmien mukaisia
- Kriteerien mukaisesti hyvä alue
- Tavoitteena on, että mahdollisimman suuri osa siitä asuntotuotannosta, jota ei ohjata ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle, ohjattaisiin näille alueille (enintään 20 % seudun asuntotuotannosta).
- Alueen kehittäminen ei saa aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita eikä haitata myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä

Yhdistelmämerkinnät



- Seudun ensisijaisten vyöhykkeiden täydentymisalueilla ja mahdollisilla laajentumisalueilla olevia kuntien muita kehittämisalueita voidaan kehittää, kuten edellä on kuvattu.
- Kehittämisellä ei tule vaikeuttaa myöhempää muutosta ensisijaisesti kehitettäväksi vyöhykkeeksi

Seudulliset teollisuus, varasto ja logistiikkakeskittymät



- Työpaikka-alueina on suunnitelmassa esitetty erityisesti ne alueet, jotka varaavat alueita muulta maankäytöltä. Näitä keskittymiä tarkistetaan tarpeen mukaan.
- Maankäyttösunnitelmassa ei määritellä tarkemmin seudullisten työpaikka-alueiden toteutumista.

Vyöhykkeiden ulkopuoliset alueet

- Alueiden paikallinen kehittäminen ei saa aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita eikä haitata myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä
- Alueet sisältävät seudullisesti merkittäviä viher- ja virkistysalueita, jotka on suunnittelussa otettava huomioon maakuntakaavan mukaisesti

Toteuttamispolku

Maankäyttövyöhykkeiden asuntorakentamisen toteuttamista ja niihin kytkeytyvää rahoitusta on tarkasteltu kymmenen vuoden aikatahtimella asuntostrategiassa 2025. HLJ 2015 sen sijaan määrittelee maankäyttövyöhykkeisiin ja asuntorakentamisen toteuttamiseen kytkeytyvät seudulliset liikenneinvestoinnit ja niiden rahoituksen vuoteen 2040. Maankäyttösuunnitelmassa on lisäksi osoitettu pitkän aikavälin potentiaaliset laajentumisvyöhykkeet vuoden 2040 jälkeen. Laajentumisvyöhykkeiden toteutumisedellytyksiä tarkastellaan tulevilla suunnittelukierroksilla, jolloin vyöhykkeiden keskinäinen ajoitus tarkentuu.

Toteuttaminen 2016–2025

MASU 2050 lyhyen aikavälin asuntorakentamisen toteuttaminen on ohjelmoitu Helsingin seudun asuntostrategian 2025 osana. Painopiste on olemassa olevan rakenteen tiivistämisessä ja täydentämisessä jo olemassa olevaa infrastruktuuria hyödyntäen. Olemassa olevaksi liikenneinfrastruktuuriksi katsotaan nyt rakenteilla olevat Kehärata ja Länsimetron ensimmäinen vaihe.

Tällä ajanjaksolla tehtävät liikennejärjestelmän liikenneinvestoinnit on ohjelmoitu osana HLJ 2015 suunnitelmaa.

Vuoteen 2025 mennessä toteutettavat liikennehankkeet on kuvattu maankäyttövyöhykekartalla. Maankäytön toteuttaminen tapahtuu pääsääntöisesti ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeillä.

Toteuttaminen 2025–2040

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

Vuosien 2025–2040 välillä toteutettavaksi suunnitellut liikennejärjestelmän hankkeet on kuvattu maankäyttövyöhykekartalla. Maankäytön toteuttaminen tapahtuu pääsääntöisesti sekä ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeillä, että niiden täydentymisalueilla.

Toteuttaminen 2040–2050

Vuoden 2040 jälkeen toteuttamista ei ole ohjelmoitu. MASU 2050 suunnitelmassa osoitetaan kuitenkin potentiaaliset uusiin raideinvestointeihin sidotut kasvuvyöhykkeet, jotka on erotettu väreihin, mutta merkintä ei ota kantaa vyöhykkeiden toteutuksen ajoitukseen.

Vuoden 2040 jälkeen toteuttavia liikennehankkeita ei ole esitetty erikseen kartalla, mutta mahdolliset maankäytön laajentumisalueet on esitetty.

Maankäyttösuunnitelman vaikutusten arviointi

Maankäyttösuunnitelman vaikutusten arviointi on laadittu osana HLJ 2015 suunnitelman vaikutusten arviointia. Arvioinnin kautta syntyneet suositukset on pyritty huomioimaan maankäyttösuunnitelmatyössä. Vaikutustenarviointiin voi tutustua raportin ”HLJ 2015:n vaikutusten arviointiselostus SOVA” kautta osoitteessa www.hsl.fi/hlj.

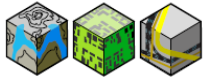
MASU 2050 juridinen asema

Maankäyttösuunnitelma ei ole juridinen kaava, vaan perustuu vapaaehtoisuuteen ja kuntien ja valtion väliseen aiesopimukseen. Maankäyttösuunnitelman kautta käyty vuoropuhelu seudun kuntien ja seudullisten suunnitteluorganisaatioiden välillä tuottaa arvokasta jatkosuunnittelutietoa kuntien ja maakunnan juridisiin kaavaprosesseihin. Näiden prosessien yhteydessä voidaan tarkastella maankäyttösuunnitelmasta esiin nousevia tarpeita ja varmistua siitä, että suunnittelu perustuu riittävään vuorovaikutukseen ja selvityksiin. Maankäyttösuunnitelman karttaa ja muuta aineistoa voidaan hyödyntää kaavaselostusten osana osoittamaan seudullista tahtotilaa.

Suunnitteluyhteistyön jatkaminen

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman laatiminen yhdessä seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa on osoittanut, että suunnitteluyhteistyötä edelleen kehittämällä voidaan saavuttaa luonteva ketju aiesopimuksiin perustuvan suunnittelun ja juridisten kaavaprosessien välille.

Seudun kunnat jatkavat yhteistyötä ja kaupunkirakenteen yhteistä tarkastelua omien yleiskaavatyönsä kautta. Kunnat, HSL ja Uudenmaan liitto tekevät myös jatkuvaa yhteistyötä toimivan seudullisen kokonaisuuden varmistamiseksi.



Seudun omailmeiset keskukset

Omailmeisten keskusten tarkastelu tällä maankäyttösuunnitelmakierroksella on kokeellinen. Luokitus pyrkii hahmottamaan millaisista keskuksista seutu näyttäisi nyt ja tulevaisuudessa koostuvan.

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

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

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

Omailmeisten keskusten tarkastelu on liitteenä 3.

Liitteet

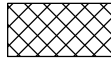
Kriteerit ja mittarit (liite 1)

MASU 2050 maankäyttövyöhykkeet -kartta (liite 2)

Omailmeiset keskukset ja SAVU 2040 tarkastelu (liite 3)

VISIO	MAL-TAVOITTEET	TEEMAT	KRITEERI	MITTARI	MAANKÄYTTÖ- MUOTO (asuminen /työpaikat)
Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena. 	Parannamme seudun yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. 		Keskeiset kriteerit 1 <i>Maankäyttö täydentää ensisijaisesti olemassa olevaa kaupunkirakennetta.</i>	Maankäytön / asuntotuotannon kohdentuminen seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Seudullinen tavoite vähintään 80 %.	AS, TP
Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas. Tiiviin ydinalueen ympärillä on omailmeisten keskusten verkosto ja luonnonläheinen ympäristö. 	Turvaamme seudun elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja toimintaedellytykset. Monipuolinen ja toimiva seutu houkuttelee lisää investointeja. 		2 <i>Asuminen sijoitetaan seudulla siten, että se tukee palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuuden parantumista erityisesti kestäväillä kulkumuodoilla.</i>	Asuntotuotannon kohdentuminen SAVU-vyöhykkeille (PKS I-III, Kehä III:n ulkopuolella I-V)	AS
Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. 	Huolehdimme asuinalueiden viihtyisyydestä ja luonnonläheisyydestä seudun vetovoimatekijänä. 		Täydentävät kriteerit 3 <i>Edellytykset joukkoliikenteen ja palvelujen kehittymiselle solmukohdissa paranevat. Solmukohtien joukkoliikenne, palvelu- ja asuntotuotantotasot kasvavat tarkoituksenmukaisesti.</i>	Asunto- ja palvelutuotannon sijoittuminen enintään 1,5 km etäisyydelle: • matkakeskuksista • vaihtoterminaaleista • tärkeimmistä vaihtopaikoista • tärkeimmistä raide- ja linja-autoasemista (myös tulevat)	AS, TP
Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. 	Toteutamme seudun kestäväillä kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi. Liikkumisen tarve vähenee ja liikennejärjestelmän energiatehokkuus kasvaa. 		4 <i>Seudullisesti merkittävät ja työpaikkaintensiiviset alueet suunnitellaan seudullisesti hyvin kestäväillä kulkumuodoilla saavutettaviksi.</i>	Uusien työpaikkaintensiivisten alueiden sijoittuminen SAVU-vyöhykkeille (PKS I-III, Kehä III:n ulkopuolella I-V) ja alueille, jotka tukevat keskustojen kehittymistä.	TP
	Huolehdimme uusien ja olemassa olevien asuinalueiden sosiaalisesta kestävydestä. Vastaamme erilaisten väestöryhmien asumistarpeisiin tarjoamalla edellytykset edulliselle ja monimuotoiselle asuntotuotannolle. 		5 <i>Maankäytön sijoittamisella tuetaan keskuksien kehittymistä. Liikkumisympäristö suunnitellaan jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmasta miellyttäväksi.</i>	Maankäytön sijoittuminen suhteessa UZ jalankulkuvyöhykkeisiin ja alakeskuksiin.	AS, TP
Kriteerejä käytetään ohjeellisesti seudullisesti merkittävien suunnittelu- ja toteuttamisalueiden tunnistamiseen sekä kuntien esittämien suunnittelu- ja toteuttamisalueiden arviointiin: Sovelletaan sekä pitkän aikavälin maankäyttö- ja liikennesuunnitelman laadinnassa (2050) että Asuntostrategian 2025 seurannassa. Olennaisinta on maankäytön muutosalueiden suhde yhdyskuntarakenteeseen. Kriteerien arvioimiseen käytetään soveltuvia mittareita ja työkaluja järkevästi. Vältetään kriteerien mekaanista tulkintaa. Asuntostrategiassa 2025 arvioidaan seudullisten kriteerien lisäksi alueiden toteuttamisedellytykset.			Tarkentavat kriteerit 6 <i>Maankäyttö suunnitellaan siten, että se ei heikennä seudullisesti keskeisiä luontoarvoja.</i>	Suunnittelijoiden tekemä arviointi maankäytön vaikutuksista keskeisten luontoalueiden yhtenäisyyteen, kytkeytyneisyyteen ja monimuotoisuuteen suhteessa maakuntakaavaan, kuntien suunnitelmiin ja selvityksiin.	AS, TP
			7 <i>Seudun eri osien omailmeisyys, ympäristön luomat edellytykset, paikan henki ja historia huomioidaan osana muuttuvaa kaupunkirakennetta.</i>	Suunnittelijoiden tekemä arviointi maankäytön vaikutuksista alueiden omailmeisyyteen sisältäen virkistysmahdollisuuksien arvioinnin.	AS
			8 <i>Maankäytön avulla tuetaan kaupunkirakenteen kehittymistä sosiaalisesti kestävämmäksi.</i>	Suunnittelijoiden tekemä arviointi, joka kytkeytyy asuntostrategian toteuttamiseen.	AS

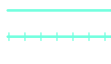
Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050: Maankäyttövyöhykkeet

-  Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016-2050
-  Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025-2050

Raidehankkeiden toteuttamiseen liittyvät mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen:

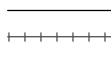
-  Espoo-Salo -oikorata (ESA)
-  Itämetro
-  Klaukkala
-  Länsimetron jatkaminen Kirkkonummelle

-  Kuntien muut kehittämisalueet 2016-2050
-  Seudulliset teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymät

 HLJ 2015 tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025

 HLJ 2015 tie- ja raideinvestoinnit 2026-2040

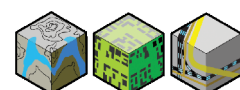
Katkoviivalla on osoitettu HLJ 2015 tie-investoinnit, jotka on vaiheistettu kausille 2016-2025 ja 2026-2040

 Olemassa oleva liikenneverkko

 Uudenmaan maakuntakaavan lentomelu-alue. Melutaso LDEN 55 dBA, 60 dBA. (*)

(*) Helsinki-Vantaan lentoaseman uuden ympäristöluvan myötä verkohäyrät tulevat päivittymään. Maankäyttösuunnitelman valmistumisen aikaan tarkistettuja, myös yölentotoiminnan mahdolliset rajoitukset huomioivia verkohäyriä ei kuitenkaan ole vielä saatavilla.

Vyöhykkeiden ulkopuolisten alueiden paikallinen kehittäminen ei saa aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita eikä haitata myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä.



**HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA**

Lähde: Helsingin seudun kunnat

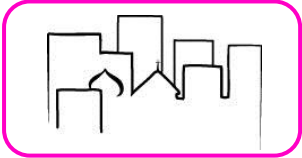
Koonnut: UML 2015

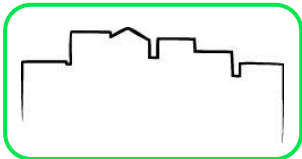
Pohjakartta: Maanmittauslaitos 5/2012

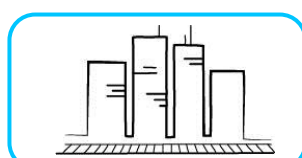
0 5 10 15 20 km

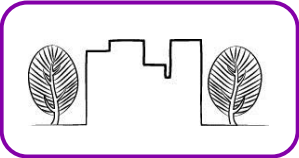
OMAILMEISET KESKUKSET -nyt ja tulevaisuudessa

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

Keskustyyppi	Nyt	Tulevaisuudessa
"Metropolikeskus"  <i>Metropolikeskus hahmottuu monipuolisena ja sekoittuneena kokonaisuutena: se koostuu erilaisista alueista ja sisältää monipuolisesti palveluita, kulttuuria, historiaa, taidetta ja urheilua. Kaupungissa on helppo oleilla, kävellä ja pyöräillä. Metropolikeskus vertautuu kansainväliseen ympäristöön.</i>	Helsingin keskusta	Helsingin keskusta/ Pasila

"Monipuolinen kaupunkikeskus"  <i>Monipuolinen kaupunkikeskus hahmottuu yksikeskuksisena selkeänä kokonaisuutena, jossa kaikki maankäyttömuodot ovat hyvin edustettuina. Palvelut ja -toiminnot ovat monipuolisia, mutta pienimuotoisempia kuin metropolikeskuksessa. Kaupunkikeskuksella on selkeä imago ja mielikuva usein historiastaan johtuen.</i>	Espoon keskus Espoonlahti Hyvinkää Järvenpää Kalajärvi Kauniainen Kerava Kirkkonummi Leppävaara Matinkylä Tapiola Tikkurila	Espoon keskus Espoonlahti Hyrylä Hyvinkää Järvenpää Kauniainen Kerava Kirkkonummi Klaukkala Leppävaara Matinkylä Mäntsälä Nummela Söderkulla Tapiola Tikkurila Östersundom/ Sakarimäki
---	--	---

"Metropolin palvelukeskus"  <i>Metropolin palvelukeskus on metropolialueen sisäinen keskittymä, jonka luonnetta leimaa runsaiden palveluiden ja liikennesolmun muodostama dynaamisuus. Työpaikkoja ja palveluita sisältävää ydintä reunustaa tiivis asutokeskittymä.</i>	Itäkeskus Klaukkala Myyrmäki Nummela Pasila	Ainola (Kyrölä) Aviapolis Finnoo Hista Itäkeskus Kera Kivenlahti Kivistö Koivukylä Majvik Masala Myyrmäki Otaniemi/Keilaniemi Palopuro Pitäjänmäki-Haaga Ristikytö Savio Suurpelto Tammisto/Pakkala/
--	--	---

"Pikkukaupunki"  <i>Pikkukaupunki ilmentää paikallista kulttuuria, sillä sen rakentumisella on tai on ollut selkeä merkitys kunnan/kaupungin sisäisen rakenteen kannalta. Historialle on jäänyt tilaa, ja sen aistii ympäristöstä. Pikkukaupunki on kehittynyt paikallisen kysynnän ehdoilla.</i>	Herttoniemi Hyrylä Jokela Kauklahti Kellokoski Korso Lauttasaari Malmi Mäntsälä Nikkilä Nurmijärvi Pitäjänmäki-Haaga Pornainen Rajamäki Vihti Vuosaari	Herttoniemi Jokela Kauklahti Kellokoski Korso Lauttasaari Malmi Nikkilä Nurmijärvi Pornainen Rajamäki Vihti Vuosaari
"Lähikeskus"  <i>Lähikeskus on kaupungin laajentuma tai itsenäinen palvelu- ja asutusalue, joka on syntynyt asuntotuotantotarpeista. Lähikeskuksen luonne voi olla ilmeikäs ja palvelutarjonta paikallistarpeisiin nähden kattavaa. Lähikeskusta ympäröivät usein toimivat ja laajat viher- ja virkistysyhteydet.</i>	Finnoo Hakunila Kannelmäki Kera Kivenlahti Kivistö Koivukylä Kontula Käpylä Laajasalo Martinlaakso Otaniemi/ Keilaniemi Pakkala Veikkola Viikki	Hakunila Kalajärvi Kalasatama Kannelmäki Koivukylä Kontula Käpylä Laajasalo Martinlaakso Noppo Talma Veikkola Viikki

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050: Omailmeiset keskukset

NYT TULEVAISUUDESSA

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

SAVU 2040 (ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla)

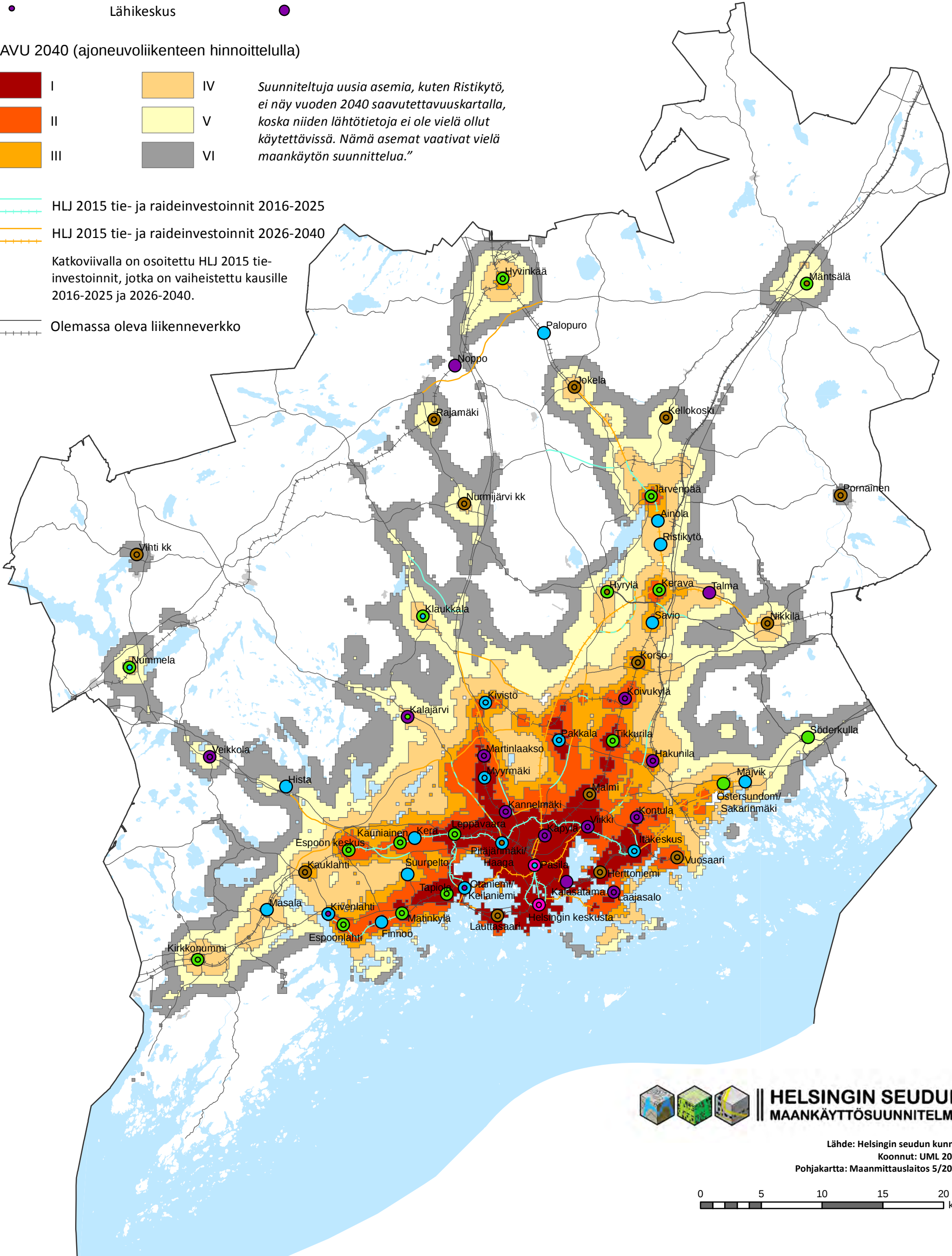
- | | | |
|-------|------|---|
| ■ I | ■ IV | <i>Suunniteltuja uusia asemia, kuten Ristikytö, ei näy vuoden 2040 saavutettavuuskartalla, koska niiden lähtötietoja ei ole vielä ollut käytettävissä. Nämä asemat vaativat vielä maankäytön suunnittelua."</i> |
| ■ II | ■ V | |
| ■ III | ■ VI | |

HLJ 2015 tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025

HLJ 2015 tie- ja raideinvestoinnit 2026-2040

Katkoviivalla on osoitettu HLJ 2015 tie-investoinnit, jotka on vaiheistettu kausille 2016-2025 ja 2026-2040.

Olemassa oleva liikenneverkko



**HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA**

Lähde: Helsingin seudun kunnat
Koonnut: UML 2015
Pohjakartta: Maanmittauslaitos 5/2012

0 5 10 15 20 km