Helsingin kaupunki
**Kaupunkisuunnitteluvirasto**

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2008:4

# Sipoosta ja Vantaalta Helsinkiin liitettävän alueen suunnittelun lähtökohtia

# Sipoosta ja Vantaalta Helsinkiin liitettävän alueen suunnittelun lähtökohtia

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2008

Teksti: Seppo Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy
Kuvat: Simo Karisalo

Graafinen suunnittelu ja taitto: Sanna Kumpulainen
Julkaisusarjan graafinen suunnittelu: Timo Kaasinen

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 009/2008

Paino: Edita Prima Oy 2008

ISSN 1458-9664
ISBN 978-952-223-311-0 (nid.)
ISBN 978-952-223-312-7 (PDF)

# Sisältö


Yhteenveto johtopäätöksistä ..... 5

Tausta ja tavoite ..... 6

Liitettävän alueen suunnittelun strategisia lähtökohtia ..... 7

- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ..... 7
- Maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullinen yhteensovittaminen ..... 8
- Kaupunkirakenteen kehittäminen ..... 10
- Elinkeinotoiminnan kehittäminen ..... 12
- Johtopäätös: strategisia tavoitteita liitettävän alueen suunnittelulle ..... 12

Liitettävä alue asumisen ja asuntomarkkinoiden näkökulmasta ..... 13

- Asuntomarkkinoiden lähtökohdat ja näkymät ..... 13
- Johtopäätökset liitettävän alueen suunnittelun näkökulmasta: ..... 15
- Asuntokysyntä liitettävällä alueella ..... 15
- Liitettävän alueen suhde muihin Helsingin seudun rakentamisalueisiin ..... 18
- Vertailualue: Kirkkonummen Sundsberg ..... 19
- Ehdotus liitettävän alueen asuntoalueiden suunnittelun periaatteiksi ..... 20

Liitettävä alue yritystoiminnan ja toimitilamarkkinoiden näkökulmasta ..... 22

- Seudullinen yritystoiminta ..... 22
- Paikallinen yritystoiminta ..... 23

Ehdotus liitettävän alueen suunnittelun periaatteiksi ..... 24

- Taulukko 1: Ehdotus liitettävän alueen asuinalueiden suunnittelun pohjaksi ..... 25
- Taulukko 2: Vertailuja: asukkaita/km2 valituilla alueilla v. 2007 (liitettävä alue arvio 2035, ml. v. 2008 alueella olevan ja pysyvän asuntokannan väestö) ..... 25

Lähteet ..... 26

# Yhteenveto johtopäätöksistä

Selvityksen lähtökohtana on, että merkittävänä rakentamisalueena ja kasvusuuntana liitettävä alue on suunniteltava niiden periaatteiden mukaisesti, joihin asumista, elinkeinotoimintaa ja yhdyskuntarakennetta koskevissa strategioissa on sitouduttu Helsingissä ja Helsingin seudulla. Tähän perustavana suunnittelun lähtökohtana on metrolinjan rakentaminen liitettävälle alueelle. Toisena lähtökohtana on aluetalouden, asumisen ja asuntomarkkinoiden sekä elinkeinotoiminnan ja toimitilamarkkinoiden kehitysnäkymät Helsingin seudulla.

Tässä selvityksessä arvioidaan liitettävän alueen suunnittelua nimenomaan edellä mainituista lähtökohdista. Tämän lisäksi alueen suunnittelussa on lukuisia muitakin näkökulmia, jotka suunnittelun kuluessa on otettava huomioon, mutta joita tässä selvityksessä ei ole käsitelty.

Näistä lähtökohdista päädytään siihen, että **asumisen** osalta alue tulisi toteuttaa seuraavilla periaatteilla:

- **Merkittävä asuntojen määrä**
  - väestöpohja riittävän suureksi metron rakentaminen taloudellisen kannattavuuden näkökulmasta
  - väestöpohja riittävän suureksi hyvän paikallisen palvelutason (julkiset ja kaupalliset) toteuttamiseksi
  - mahdollistaa Helsingin asuntotuotannon määrän nostamisen
- **Asuntotarjonnan monipuolistaminen**
  - toteutetaan asuntotuotantoa, josta on paljon kysyntää mutta vähän tarjontaa Helsingissä
  - tärkeäksi kohderyhmäksi perheet, joilla on suuri todennäköisyys muuttaa Helsingistä muualle seudulle tai seudun ulkopuolelle
  - kohderyhmiksi myös vieraskieliset, ikääntyvät ja lapsettomat
- **Korkea status ja monipuolinen väestörakenne**
  - vetovoimainen alue myös hyvätuloisille ja korkeasti koulutetuille
  - samalla heterogeeninen väestöpohja
- **Monimuotoinen asuntojen tarjonta**
  - metro ja hyvät paikalliset palvelut mahdollistavat asuinalueiden ja asuntotuotannon monimuotoisuuden–mahdollisuus on hyödynnettävä
  - painopisteenä tiivis kaupunkimainen pientaloasuminen
  - lisäksi kerrostalorakentamista metroasemien tuntumaan
  - lisäksi omakotirakentamista alueen reunoille
  - asuntojen rahoitus- ja hallintasuhdejakauma seudun yhteisvastuullisen asuntopolitiikan ja Helsingin kaupungin tavoitteiden mukaiseksi
  - mahdollistetaan kotitalouksien elämänkaarta myötäilevät asumismuotojen muutokset saman alueen sisällä, mikä vahvistaa alueen yhteisöllisyyttä.

Yritystoiminnan ja työpaikkojen osalta selvityksessä päädytään siihen, että seudullisen yritystoiminnan näkökulmasta liitettävän alueen tulisi ensi sijassa tukea Kaakkois- ja Itä-Helsingin yritystoimintaalueiden sekä Vuosaari–Kehä III–Lentoasema -akselin kehitystä. Kehä III:n sekä Porvoon väylän ja Uuden Porvoontien liittymien alueet soveltuisivat hyvin seudulliseksi työpaikkakeskittymäksi, jonka toteutuminen vahvistaisi myös liitettävän alueen asuinalueiden vetovoimaa. Liitettävälle alueelle tulisi rakentaa hyvät paikalliset kaupalliset ja julkiset palvelut sekä tarjota myös toimitiloja alueen asukkaiden omaa yritystoimintaa varten (mm. pientoimistoja, työhuoneita, verstaita). Tämän rinnalla liitettävä alue tukeutuu Itäkeskuksen alueen erikoistuneisiin palveluihin. Hyvät ja monipuoliset paikalliset palvelut ovat välttämätön edellytys alueen asuntotarjonnan monimuotoisuudelle.

# 1 Tausta ja tavoite

Helsinkiin liitetään vuoden 2009 alusta lukien Sipoon kunnan lounaisosasta ja Vantaalta Västerkullasta maapinta-alaltaan noin 27 km$^2$:n suuruinen alue. Tässä selvityksessä kyseisestä Helsinkiin liitettävästä aluekokonaisuudesta käytetään nimitystä "liitettävä alue". Liitettävällä alueella asuu yhteensä noin 2050 asukasta. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi 15.1.2008 valitukset valtioneuvoston 28.6.2007 tekemästä päätöksestä koskien kuntajaon muuttamista Sipoon kunnan, Vantaan kaupungin ja Helsingin kaupungin välillä. Tämän myötä myös liitettävän alueen maankäytön suunnittelu on käynnistynyt.

Selvityksen tavoitteena on arvioida liitettävän alueen suunnittelun lähtökohtia asuntomarkkinoiden, asuntopolitiikan, työmarkkinoiden ja aluerakenteen näkökulmasta. Selvityksessä esitetään yleispiirteinen ehdotus liitettävän alueen suunnittelun periaatteiksi maankäytön suunnittelussa. Ehdotus ei ole suunnitelma, siinä ei oteta kantaa maankäytön tarkkaan alueelliseen sijoittumiseen eikä ajoitukseen.

Selvityksessä on kaksi erilaista lähtökohtaa. Ensiksi, siinä tukeudutaan valtakunnallisiin sekä Helsingin seutua, pääkaupunkiseutua ja Helsinkiä koskeviin strategisiin ohjelmiin ja suunnitelmiin. Perustana on, että merkittävänä rakentamisalueena ja kasvusuuntana liitettävä alue on suunniteltava niiden periaatteiden mukaisesti, joihin asumista, elinkeinotoimintaa ja yhdyskuntarakennetta koskevissa strategioissa on sitouduttu Helsingissä ja Helsingin seudulla. Tähän perustavana suunnittelun lähtökohtana on metrolinjan rakentaminen alueelle. Metrolinja tullee kulkemaan Mellunmäestä, Vuosaaresta tai Puotilasta lähtien itään päin Uuden Porvoontien tuntumassa. Metron rakentaminen asettaa yhdyskuntataloudellisia vaatimuksia maankäytön sijoittumiselle, rakentamisen volyymille sekä väestöpohjalle.

Toisena lähtökohtana on aluetalouden, asumisen ja asuntomarkkinoiden sekä elinkeinotoiminnan ja toimitilamarkkinoiden kehitysnäkymät Helsingin seudulla. Tästä näkökulmasta selvitys perustuu pääkaupunkiseudun asuntomarkkinoista v. 2007 laadittuun arviointiin (Seppo Laakso, 2007, Tonttitarjonta ja asuntomarkkinat pääkaupunkiseudulla) sekä ajankohtaisiin tutkimuksiin Helsingin seudun aluetaloudesta ja asuntomarkkinoista.

Selvityksen on luonteeltaan riippumattoman ulkopuolisen asiantuntijan näkemys asumisen ja yritystoiminnan mahdollisuuksista ja rajoituksista liitettävällä alueella alueella, ottaen huomioon yhtäältä suunnittelulliset, yhdyskuntataloudelliset ja kaupunkirakenteelliset lähtökohdat ja tavoitteet sekä toisaalta aluetalouden, asumisen sekä elinkeinotoiminnan tilanne ja tulevaisuuden näkymät.

Selvityksen tekijä on yksin vastuussa kaikista selvityksessä esitettävistä näkemyksistä, johtopäätöksistä ja suosituksista.

# 2 Liitettävän alueen suunnittelun strategisia lähtökohtia

Useissa seudullisissa ja Helsingin kaupungin strategisissa suunnitelmissa esitetään Helsingin seudun kehittämistä koskevia tavoitteita ja painotuksia, jotka koskevat välittömästi tai välillisesti liitettävän alueen kehittämistä. Alue on laajuudeltaan ja rakentamispotentiaaliltaan merkittävä alue paitsi Helsingin myös koko seudun näkökulmasta. Vielä suurempi merkitys liitettävällä alueella on siltä kannalta, että se toimii Helsingin seudun strategisesti tärkeän itä-länsi-akselin uutena päänavaajana itäiseen kasvusuuntaan. Tästä syystä on tärkeää, että alueen suunnittelu sitoutuu kaupunkirakennetta, asumista ja elinkeinotoimintaa koskeviin hyväksyttyihin tavoitteisiin.

## Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston vuonna 2000 päättämien, 1.6.2001 voimaan tulleiden valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on tukea ja edistää maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden saavuttamista maakuntakaavoituksessa, yleiskaavoituksessa ja asemakaavoituksessa. Ympäristöministeriössä on vireillä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistaminen, ja ministeriö on esittänyt sitä koskevan ehdotuksen 26.3.2008. Ympäristöministeriön mukaan tarkistukset on tarkoitus tuoda valtioneuvoston päätettäväksi kevään 2008 aikana. Tarkistukset koskevat mm. eheytyvää yhdyskuntarakennetta ja elinympäristön laatua sekä Helsingin seudun erityiskysymyksiä. Alueidenkäyttötavoitteet koskevat monilta osin myös liitettävän alueen suunnittelua. Seuraavassa on liitettävän alueen kannalta keskeisimmät tavoitteet tarkistetun ehdotuksen mukaisina.

## Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

### Yleistavoitteet (liitettävän alueen kannalta keskeiset)

Alueidenkäytöllä edistetään yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä eheytetään kaupunkiseutuja ja taajamia.

Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.

Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.

Kaupunkiseutujen työssäkäyntialueilla varmistetaan alueidenkäytölliset edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle sekä hyvälle elinympäristölle.

Kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Keskuksia ja erityisesti niiden keskustaalueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.

## Helsingin seudun erityiskysymykset

### Yleistavoitteet

Helsingin seutua kehitetään kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena luomalla edellytykset riittävälle ja monipuoliselle asunto- ja työpaikkarakentamiselle, toimivalle liikennejärjestelmälle sekä hyvälle elinympäristölle.

Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Seudun keskuksia vahvistetaan asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina.

### Erityistavoitteet

Riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys.

Alueidenkäytön suunnittelussa rakentaminen tulee sijoittaa ensisijaisesti joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia. Alueidenkäytössä tulee ehkäistä olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista.

Uusien asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueiden käyttöönotto ja jo olevien alueiden huomattava täydennysrakentaminen tulee ajoittaa siten, että mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan.

Helsingin seudulle tulee laatia liikennejärjestelmäsuunnitelma. Liikennejärjestelmää tulee kehittää siten, että se hillitsee ilmastonmuutosta sekä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja riittävän asuntotuotannon järjestämistä.

Alueidenkäytössä on turvattava edellytykset metroverkoston laajentumiselle länteen ja itään. Alueidenkäytön suunnittelussa tulee varautua raideliikenteen laajentamiseen yhdyskuntarakentamisen ja asuntotuotannon niin edellyttäessä. Alueidenkäytössä on turvattava Helsinki-Vantaan lentoaseman kytkeminen osaksi raideliikenneverkostoa. Raideliikenneverkostoa laajennettaessa on otettava huomioon ympäröivä alueidenkäyttö ja lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet sekä maiseman erityispiirteet.

Alueidenkäytön suunnittelussa on turvattava väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat, riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet sekä niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuus.

## Maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullinen yhteensovittaminen

Hallitusohjelman asuntopoliittisten tavoitteiden toteuttamiseksi ympäristöministeriön nimeämä työryhmä laati ehdotuksen **valtioneuvoston asuntopoliittiseksi toimenpideohjelmaksi (**Ympäristöministeriö, 2007). Siinä on esitetty toimenpide-ehdotukset viidestä asuntopoliittisesta teemasta, joista laajin käsittelee asuntorakentamisen lisäämistä kasvukeskuksissa ja erityisesti Helsingin seudulla sekä kohtuuhintaista vuokra-asumisen turvaamista. Ehdotus sisältää tästä teemasta 21 toimenpide-ehdotusta, jotka koskevat kaavoituksen tehostamista, kuntien tonttipolitiikkaa, vuokra-asuntotuotannon edellytysten ja rahoitusjärjestelmien parantamista ja asuntomarkkinoiden toimivuuden kehittämistä.

Valtion ja Helsingin seudun 14 kunnan välisessä **aiesopimuksessa** (14.12.2007) sovittiin osapuolten välisestä yhteistyöstä sekä toimenpiteistä, joilla Helsingin seudulla voidaan rakentaa vuosittain 12 000–13 000 asuntoa, joista vähintään 20 % kohtuuhintaisena valtion tukemana vuokra-asuntotuotantona. Sovitut toimenpiteet koskevat

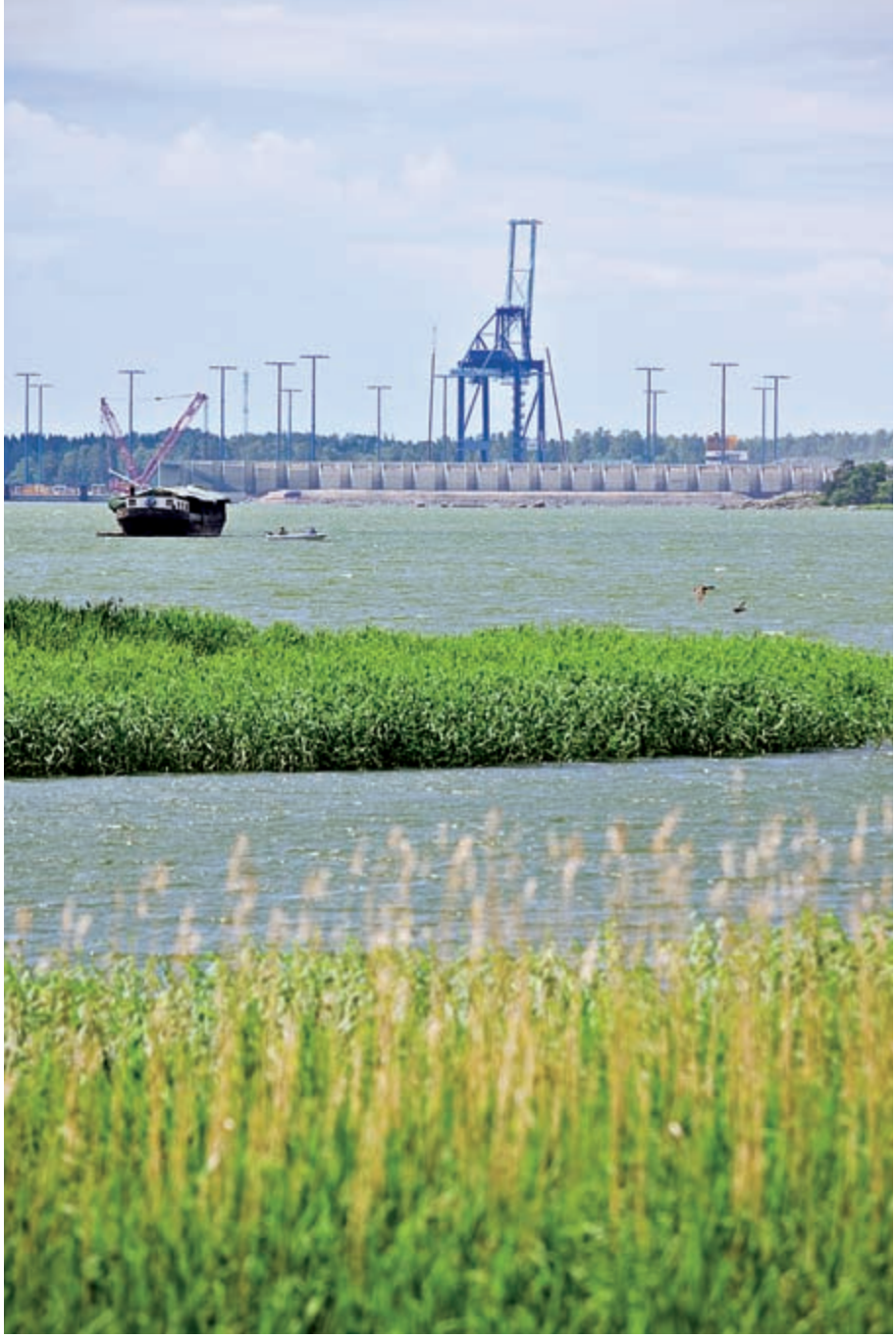
- tonttitarjontaa
- kysyntää vastaavat asuntotuotannon ja -tarjonnan edistämistä
- tavoitteena olevan asuntotuotannon edellytyksenä olevien liikennehankkeiden oikea-aikainen toteuttaminen
- toimenpiteiden ja niiden vaikutusten seuranta.

Kunta- ja palvelurakenneuudistushanketta varten laaditun **kaupunkiseutusuunnitelman MAL-osiossa** (Helsingin seudun yhteistyökokous 5.6.2007) nostetaan Helsingin seudun keskeisiksi kehittämisalueiksi maankäytön ja asumisen osalta:

- pääkaupunkiseudun, Helsingin seudun ja laajemman metropolialueen yhteistyön kehittäminen ja uudenlaisten toimintamallien soveltaminen maankäytön, asumisen ja liikenteen kysymyksissä
- tarve yhdyskuntarakenteen tiivistämiselle ja eheyttämiselle sekä hajarakentamisen ohjaamiselle
- ilmastonmuutoksen torjuminen liikennejärjestelmän tehostamisen sekä energiantuotannon ja -käytön kehittämisen avulla
- liikenteen sujuvuuden lisääminen ja joukkoliikenteen käyttäjäosuuden kasvattaminen, erityisesti joukkoliikenteen palvelutasoa nostamalla ja raideliikennettä kehittämällä
- tarve asumisen hintatason kohtuullistamiseen sekä uusiin ratkaisumalleihin yhteiskunnan tukeman asuntotuotannon järjestämisessä, asunnottomuuden vähentämisessä ja erityisryhmien asuntokysymyksissä.

**Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen toteutusohjelmassa 2017** (MAL-neuvottelukunta 18.1.2008) Helsingin seudun kunnat sitoutuvat seudullisiin yhteisvastuullisen asuntopolitiikan tavoitteisiin, joilla turvataan seudulla eri elämäntilanteisiin ja varallisuustasoihin sopiva monimuotoinen ja korkeatasoinen asuntotuotanto:

1. Monipuolisen asuntotarjonnan lisäämien yhdyskuntarakennetta eheyttävällä tavalla



2. Erilaisten väestöryhmien huomioon ottaminen asuntotuotannossa, rahoitus- ja hallintamuodon mukaisista tavoitteista päätettäessä ja rahoitusmallien sekä asumisen tukijärjestelmien kehittämisessä
3. Olemassa olevan asuntokannan ja asuinympäristöjen ylläpito ja kehittäminen.

Toteutusohjelma sisältää myös asuntotuotannon määrälliset tavoitteet. Sen mukaisesti tavoitteena on 12 000–13 000 asunnon rakentaminen vuosittain Helsingin seudulle vuosina 2008–2017. Helsingin osuus kokonaistavoitteesta on 5 000 asuntoa vuodessa. Ohjelmassa sovitaan myös, että valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon osuus tuotannosta on vähintään 20 %. Ensisijaisesti kuntien vastuulla on osoittaa riittävä tonttitarjonta tähän tarkoitukseen.

Kaupunkiseutusuunnitelman MAL-osiossa sekä MAL-2017 toteutusohjelmassa esitetään 13 Helsingin seudun ns. kärkihanketta ja kehittämisvyöhykettä, joiden kehittämisellä on saavutettavissa suurimmat asunto- ja työpaikkarakentamisen volyymit seudulla siten, että myös joukkoliikenteen järjestäminen on mahdollista, taloudellisesti kannattavaa sekä yhdyskuntarakenteellisesti ja ympäristön kannalta edullista. Näistä kaksi hanketta liittyy oleellisesti liitettävän alueen kehittämiseen:

– Vuosaaren sataman maankäytöllisten ja liikenteellisten vaikutusten hyödyntäminen seudulla (kaupallisteollinen vyöhyke Vuosaaren satama–Helsinki-Vantaan lentoasema–Kehä III sekä tähän liittyvät hankkeet)
– Kaupunkirakenteen jatkaminen Sipooseen, Itämetron jatkeen kehittämisvyöhyke ja Kerava–Nikkilä -radan hyödyntäminen.

**Helsingin kaupungin maankäytön ja asumisen toteuttamisohjelmassa** vuosille 2008–2017 (Laadukkaan asumisen Helsinki, Helsinki TASKE 2007) täsmennetään MAL-2017 toteuttamisohjelmaa sekä aiesopimusta Helsingin kaupungin kaavoituksen ja asuntotuotannon osalta sekä asetetaan Helsingin omia tavoitteita ja osoitetaan näiden edellyttämät toimenpiteet. Helsinki asettaa tavoitteeksi, että aiesopimuksen mukaisesti vuosittaisesta uustuotannosta 20 % toteutetaan valtion tukemana vuokra-asuntotuotantona ja tämän lisäksi 20 % aiesopimuksen mukaisena välimallin vuokra-asuntotuotantona. Hallinta- ja rahoitusmuotojakauma määritellään kullekin toteutettavalle alueelle erikseen. Pääperiaatteena on, että 20 % tuotannosta on Hitas-omistusasuntoja, osaomistusasuntoja ja asumisoikeusasuntoja sekä 40 % sääntelemättömiä vapaarahoitteisia omistus- ja vuokra-asuntoja.

Helsingin toteuttamisohjelmassa asetetaan myös tavoitteeksi keskimäärin 75 huoneistoneliön keskipinta-ala uustuotannossa, kuitenkin niin, että asuntojen kokojakauma vastaa mahdollisimman hyvin kysyntää. Tätä tavoitetta ei sovelleta vuokra-asuntotuotannossa. Kerrostaloasumista kehitetään siten, että se tar-

joaa erilaisia yksilöllisiä asumisratkaisuja. Myös kaupunkimaisessa pientaloasumisessa kehitetään uutta, Helsinkiin kulttuurisesti ja kaupunkikuvallisesti sopivaa pientalomallistoa. Tontinluovutusta kehitetään. Asuinalueiden omaleimaisuutta vaalitaan. Uudet asuinalueet, myös pientaloalueet, suunnitellaan siten, että joukkoliikenteen hyvä palvelutaso varmistetaan.

## Kaupunkirakenteen kehittäminen

Helsingin **maankäytön kehityskuva** "Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki" (Kaupunkisuunnitteluvirasto 2008) tarkastelee kaupungin tulevaisuutta ja kehittämistarpeita. Se on ennen kaikkea maankäytön yleispiirteistä kehittämistä ohjaava strateginen suunnitelma. Vaikka kehityskuva on laadittu Helsingin kaupungille ja kaupungin toimesta, sen lähtökohta on seudullinen. Kehityskuvan seudullinen näkökulma on itse asiassa paljon laaja-alaisempi kuin MAL-2017:ssa, joka on monessa suhteessa luonteeltaan seudullinen kompromissi, jonka lähtökohtana ovat kuntakohtaiset etunäkökulmat ja tavoitteet. Kehityskuvassa on neljä strategista pääteemaa: (1) Kohti metropolin suunnittelua, (2) Menestyvät elinkeinot, (3) Houkutteleva asunto kaupungissa sekä (4) Muuttuva kaupunkiympäristö. Teemoista esitetään kaikkiaan 76 strategista teesiä Helsingin seudun elinkeinojen, asumisen ja yhdyskuntarakenteen kehittämisestä.

Kehityskuva lähtee Helsingin seudun keskeisestä roolista Suomen taloudessa ja korostaa Helsingin seudun merkitystä koko Suomen menestyksen kannalta. Tähän perustuvia teesejä ovat mm.

- Helsingin seudun kehittäminen eurooppalaisena kaupunkina suhteessa muihin kaupunkeihin maailmanlaajuisesti
- Pietari–Helsinki–Tallinna -akselin kehittämisen tärkeys
- kansallisesti merkittävien liikennehankkeiden rooli seudun kehittämisessä
- Helsingin rakentaminen valtakunnallisena pääkeskuksena
- yhdyskunnan toimivuuden merkitys kehitystä ohjaavana tavoitteena.

Kehityskuvassa asetetaan Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen kehittämiselle vahvoja tavoitteita, joiden perusteluna painottuvat yhdyskunnan toimivuus, kestävä kehitys ja ilmastonmuutoksen torjunta, mm.:

- eheä yhdyskuntarakenne, joka edis-

tää energiataloudellisuutta ja päästöjen vähentämistä
- yhdyskuntarakenteen hajaantumisen estäminen rakentamista keskittämällä
- yhdyskuntien tiivistäminen uusien rakentaminen valikoiden edullisimmille paikoille
- kaupunkiympäristön väljyys, luontosuhde ja rakennetun ympäristön arvojen vaaliminen
- poikittaisten ja kehämäisten liikenneyhteyksien kehittäminen tukeutuen säteittäiseen rakenteeseen, ns. sormimalliin
- rannikon suuntaisen itä-länsi-käytävän vahvistaminen Helsingin seudulla.

Menestyvän elinkeinotoiminnan edellytyksien kehittämisestä nostetaan esiin mm.:
- väestön ja työpaikkojen kasvu menestyksen ja elinvoiman takaajana sekä koko seudulla että pääkeskuksessa Helsingissä
- riittävä asuntojen tarjonta, jotta asuntojen puute ei estä seudun kehitystä
- asuntojen ja toimitilojen rakentaminen lomittain
- Vuosaaren sataman ja siihen liittyvän rautatien sekä Kehä III:n rooli seudun logistisinä käytävinä
- Helsingin itä-osasta Espooseen ulottuvan metron rooli liikkuvuuden parantajana sekä itä-länsi-akselin ja Itä-Helsingin työpaikka-alueiden vahvistajana

Houkuttelevan kaupunkiasumisen näkökulmasta painotetaan:
- kaupunkiasumisen monimuotoisuuden edistämistä
- itä–länsi -käytävän vahvistamista myös asumisessa
- asuntokysynnän kasvua ja siitä seuraavaa asuntorakentamisen tarvetta varallisuuden kasvun, kotitalouksien pienenemisen ja väestönkasvun seurauksena
- kerrostaloasumisen monipuolistamista
- urbaanin pientaloasumisen kehittämistä
- paikallisuuden huomioimista alueiden suunnittelussa
- asuinalueiden ja asuntojen suunnittelua erityyppisten kotitalouksien tarpeisiin
- ympäristöön panostamista
- seudullisten ekologisten käytävien merkitystä, mm. Sipoonkorpi.

**Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa** (12.11.2007) Sipoosta Helsinkiin liitettävällä alueella suunnilleen puolet alueesta on merkitty taajamatoimintojen alueeksi: Porvoon väylän ja Uuden Porvoontien välisestä alueesta valtaosa, Porvoon väylän pohjoispuolella Landbo ja sen länsi- ja itäpuolinen alue, Uuden Porvoontien eteläpuolella Karhusaari, Korsnäsin alue, sekä alueita nykyisen Vantaan rajan itäpuolella. Itäsalmessa moottoritien liittymän viereen on varattu alue keskustatoiminnoille. Välittömästi Porvoon väylän pohjoispuolella on varaus Helsingistä itään suuntautuvalle rautatielle. Merenranta-alueet ovat Karhusaarta ja Korsnäsin aluetta lukuun ottamatta luonnonsuojelualueita tai maa- ja metsätalousvaltaisia alueita, ulottuen Itäsalmessa osin Uuden Porvoontien pohjoispuolelle. Porvoon väylän pohjoispuoliset Sipoonkorpeen liittyvät alueet on Landbon ympäristöä lukuun ottamatta merkitty maa- ja metsätalousvaltaisiksi alueiksi.

**Sipoon** kunnan tekeillä olevaa yleiskaavan 2025 (kunnanhallituksen 26.2.2008 hyväksymä kaavaehdotus) laadinnan pohjaksi kunnanhallitus on hyväksynyt seuraavat suunnitteluperiaatteet:
- Yhdyskuntarakennetta kehitetään raideliikenteeseen perustuen voimakkaasti sekä Keski- että Lounais-Sipoossa.
- Rakennemallin liikenne- ja maankäyttöratkaisujen mukainen väestökapasiteetti on 60 000 uutta asukasta. Kunta varautuu enintään 40 000 uuteen asukkaaseen koko Sipoossa vuoteen 2025 mennessä.
- Lounais-Sipoon ja Nikkilä–Talma vyöhykkeen aikataulutus ja toteuttaminen sovitetaan Helsingin seudulla tarvittavaan liikennejärjestelmien ja maankäytön kokonaistarkasteluun sekä kunnan maanomistukseen.
- Lounais-Sipoossa alueet liittyvät kiinteästi Helsingin ja Vantaan alue- ja yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen joukko- /raideliikenteeseen.
- Työpaikka-alueet osoitetaan Bastukärriin, Lounais-Sipooseen Vuosaaren sataman vaikutuspiiriin, Sipoonlahden työpaikka-alueelle sekä Kilpilahti– Savijärvi kehittämisvyöhykkeellä sijaitseville Mömossenin alueelle ja Boxin itäpuoliselle alueelle sekä Pohjois-Paippisiin.

Lounais-Sipoon osalta yleiskaavaehdotukseen on kirjattu seuraavat periaatteet:
- Itäsalmen laajentuva yhdyskuntarakenne tukeutuu raideliikenteeseen.
- Itäsalmessa on oma palvelukeskuksensa.
- Alueen lounaisosassa on uusi työpaikka-alue Vuosaaren sataman vaikutuspiirissä.
- Sipoonkorven laajan yhtenäisen metsäalueen luontoarvot ja ekologiset yhteystarpeet huomioidaan.
- Talosaari osoitetaan selvitysalueeksi.

Toteutuessaan Sipoon yleiskaavatyön linjaukset merkitsevät, että Sipoo varautuu tulevaisuudessa oman alueensa osalta Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen jatkumiseen Helsinkiin liitettävästä alueesta edelleen itään raideliikenteeseen tukeutuen.
Etelä-Suomen maakuntaliittojen[1] sekä

1 Hämeen, Itä-Uudenmaan, Kymenlaakson, Päijät-Hämeen ja Uudenmaan liitot.

useiden valtion viranomaisten yhdessä tekemässä Metropolialueen kestävä aluerakenne -projektissa (METKA) tavoitteena on Helsingin metropolialueen kestävän kehityksen mukaisen tavoitteellisen aluerakenteen määrittely. METKA-projektissa on työstetty syksyn 2007 aikana neljää erilaista aluerakennetta, jotka ovat:

- Ratapainotteinen "Topparoikka"
- Liikenneväyliin keskittyvä "Vahvat verkot"
- Hajautuva "Vanhaan malliin"
- Monikeskuksinen "Ykkösketju".

Näistä vaihtoehdoista erityisesti "Topparoikassa" ja "Vahvassa verkossa" painottuu selkeästi Helsingin seudun metropolialueen yhdyskuntarakenteen laajeneminen Helsingistä itään suuntautuvaan kasvukäytävään raideliikenteeseen tukeutuen.

## Elinkeinotoiminnan kehittäminen

**Pääkaupunkiseudun elinkeinostrategiassa** (Pääkaupunkiseudun elinkeinopolitiikkatyöryhmä 2005) kootaan yhteen seudun kaupunkien yhteiset periaatteet, toiminta-alueet ja menettelytavat elinkeinotoiminnan kehittämiseksi. Strategian keskeiset teemat ovat:

- uusien yritysten syntymisen ja kasvun edistäminen sekä nykyisten yritysten toimintaedellytysten parantaminen ja liiketoimintaympäristön vahvistaminen
- kilpailukykyisten klustereiden ja klusteriyhteistyön tukeminen
- kansainvälistymisen edistäminen ja kansainvälisiin investointeihin ja yrityksiin panostaminen.

**Helsingin kaupungin elinkeinostrategia 2007** "Yritysmyönteiseksi kumppaniksi" (Helsinki TASKE julkaisuja 2/2007) asettaa tavoitteeksi:

- kehittää Helsingistä maailmanluokan liiketoiminta- ja innovaatiokeskus
- lisätä kaupunkiympäristön vetovoimaisuutta ja taata liikenteen toimivuus
- edistää palveluelinkeinojen kasvua
- turvata työvoiman saatavuus
- saada aikaan yritysmyönteinen palveluasenne kaupungin hallintoon.

Elinkeinostrategia korostaa mm.

- Helsingin kansainvälisen kilpailukyvyn parantamista
- uusia toimitilarakentamismahdollisuuksia
- työpaikkojen kasvua Helsingissä
- liikennejärjestelmän toimivuutta sekä
- monipuolisia asumismahdollisuuksia ja riittävää asuntojen tarjontaa työmarkkinoiden toimivuuden edellytyksenä.

Strategian mukaan Helsinki panostaa seuraavien toimitilarakentamisen painopistealueiden toteutukseen mm. kehittämällä uudenlaisia suunnittelu- ja toteutusmalleja sekä markkinoimalla alueita yhdessä alueen toimijoiden kanssa:

- Keski-Pasila
- "Meri-Helsinki": Jätkäsaari–Hernesaari–Kalasatama
- Meilahti
- Kumpula–Arabianranta–Viikki
- Herttoniemi–Roihupelto
- Itäkeskus–Puotila–Myllypuron keskus
- Vuosaaren satama yritysalueineen.

Näistä aluekokonaisuuksista kolme viimeistä liittyvät kiinteästi kaupunkirakenteen itäiseen kasvusuuntaan ja sen kautta liitettävään alueeseen.

## Johtopäätös: strategisia tavoitteita liitettävän alueen suunnittelulle

Edellä esitetyistä ohjelmista, suunnitelmista ja sopimuksista voidaan johtaa seuraavia strategisia tavoitteita liitettävän alueen suunnittelulle:

- alueen suunnittelun on tukeuduttava metrolinjaan, jonka on voitava tulevaisuudessa jatkua liitettävältä alueelta edelleen itään
- liitettävän alueen on liityttävä nykyisen Itä-Helsingin ja Itä-Vantaan kaupunkirakenteeseen
- alue on suunniteltava niin, että kaupunkirakenne voi tulevaisuudessa jatkua yhtenäisesti liitettävältä alueelta edelleen itään
- alueelle on rakennettava merkittävä määrä asuntoja
- asuntorakentamisen on oltava korkealaatuista, monimuotoista ja alueen erityispiirteisiin tukeutuvaa
- alue on suunniteltava seudun yhteisvastuullisen asuntopolitiikan tavoitteita noudattaen
- alueen on tuettava Itä-Helsingin yritysalueiden sekä Vuosaari–Kehä III–Lentokenttä-käytävän kehittämistä.

# 3 Liitettävä alue asumisen ja asuntomarkkinoiden näkökulmasta

## Asuntomarkkinoiden lähtökohdat ja näkymät

**Tonttitarjonta ja asuntomarkkinat pääkaupunkiseudulla (Laakso 2007) päädytään seuraaviin johtopäätöksiin Helsingin seudun aluetalouden ja asuntomarkkinoiden tilasta ja näkymistä sekä maankäyttöpolitiikan peruslinjoista:**

Helsingin seutu on kansainvälisesti kilpailukykyinen alue, jolla taloudellisten rakenteiden puolesta olisi edellytyksiä vahvempaankin kasvuun ja korkeampaan työllisyyteen. Seudun kasvuedellytysten ja hyvinvoinnin turvaaminen edellyttää jatkuvaa muuttovoittoa, jotta yritysten ja julkisen sektorin edellyttämä työvoiman saanti voidaan turvata. Pääkaupunkiseudulla asutaan valtakunnallisesti ja kansainvälisesti verrattuna ahtaasti ja kalliisti. Asuntomarkkinat toimivat seudun työmarkkinoiden ja talouskehityksen pullonkaulana. Asumisen korkea hinta muihin alueisiin verrattuna rajoittaa tulomuuttoa seudulle muualta Suomesta ja ulkomailta.

Rakennuskelpoista maata ja jopa kaavoitettua tonttimaata on pääkaupunkiseudulla kohtuullisen hyvin saatavilla. Siitä huolimatta tonttitarjontaan liittyvät rajoitukset sekä kaavoituksen monimutkaisuus ja riippuvuus mm. suurista liikenneratkaisuista ovat rajoittaneet asuntotuotantoa, erityisesti Helsingissä. Tämä on osaltaan johtanut siihen, että asuntotuotannon painopiste on Helsingin seudulla siirtynyt ulospäin ja kehyskuntien osuus seudulla toteutuneesta rakentamisesta on kasvanut.

Asuntotuotannon edellytykset paranevat lähivuosina oleellisesti, kun monien suurten rakentamisalueiden suunnitelmat pääkaupunkiseudulla valmistuvat ja alueet tulevat rakentamisen piiriin. Jos kaavoitus ja monien alueiden edellytyksenä olevat liikennehankkeet toteutuvat suunniteltujen aikataulujen mukaisesti,

Holmenkollenin metroaseman ympäristöä Oslossa.
Kuva: Juha Nieminen

on todennäköistä, että tonttimaan saatavuus asuntotuotannon pullonkaulana tulee lievenemään huomattavasti.

Pääkaupunkiseudun kaupunkien on perusteltua pyrkiä tonttitarjonnan avulla systemaattisesti lisäämään pääkaupunkiseudun asuntotuotannon volyymiä. Asuntotuotannon volyymin kasvulla voidaan vanhassa asuntokannassa toteutuvien ketjuvaikutusten avulla vaikuttaa asuntomarkkinoiden toimivuuteen sekä jopa asuntojen ja tonttimaan hintatasoon. Tämä luo edellytyksiä muuttoliikkeelle ja työvoiman tarjonnan kasvulle. Uuden rakentamisalueet voivat osaltaan eheyttää Helsingin seudun hajautuvaa yhdyskuntarakennetta sekä palauttaa seudun kasvun painopistettä takaisin keskusalueen suuntaan. Uudet alueet tarjoavat myös mahdollisuuden kaupunkikuvallisesti sekä joukkoliikenteellisesti korkeatasoisten uusien asuinalueiden toteuttamiseen.

Uudet rakentamisalueet tulisi rakentaa kokonaisuutena monipuolisesti ja korkeatasoisesti. Alueiden toteutumisedellytykset turvataan parhaiten, kun alueet suunnitellaan siten, että ne tarjoavat kokonaisuutena monipuolisen tarjontakirjon erityyppisille asiakassegmenteille, ottaen huomioon seudun väestörakenteessa odotettavissa olevat muutokset.

Kaupunkien on perusteltua ohjata aktiivisesti uusien projektialueiden suunnittelua ja toteutusta ja toimia tässä hyväksyttyjen maankäyttöpoliittisten, maapoliittisten ja asuntopoliittisten tavoitteiden mukaisesti. Markkinoille on annettava vahva rooli rahoituksessa, rakentamisessa ja lopullisessa omistuksessa, mutta kaavoitus ja alueiden toteutuksen ohjaus on perusteltua pitää tiukasti kaupunkien käsissä, jotta tuotannon määrää ja jakaumaa koskevat tavoitteet voidaan toteuttaa. Kuitenkin myös asiakaskunnan (potentiaaliset asukkaat) sekä toteuttajien on voitava päästä vaikuttamaan suunnitteluprosessiin sekä alueen luonteen, ominaispiirteiden, palveluiden ja arkkitehtuurin määräytymiseen. Keinona voisi olla tonttien tai rakentamisalueiden luovuttaminen kilpailuttamalla niin aikaisessa vaiheessa, että rakennushankkeen toteuttaja voi osallistua kaavan suunnitteluun. Tonttien ja alueen luovutuskilpailutuksissa tulisi myös antaa merkittävä painoarvo laadullisille kriteereille. Lisäksi toteuttajia voitaisiin kannustaa selvittämään markkinatutkimuksen keinoin potentiaalisten asukkaiden asumismieltymyksiä.

Joka tapauksessa tulevien uusien alueiden tuotanto tulee toteutumaan huomattavasti aikaisempia projektialueita markkinaehtoisemmin, koska yhteiskunnan tukeman asuntotuotannon osuus on supistunut verrattuna aikaisempiin vuo-

sikymmeniin. Se merkitsee suurta haastetta sekä kaupungeille että rakennuttajille asiakaskunnan tarpeiden tunnistamiselle sekä tarjonnan ja kysynnän kohtaamiselle.

Uusien rakentamisalueiden toteutuminen riippuu oleellisesti kysyntätekijöistä, ennen kaikkea seudun väestönkasvusta, joka puolestaan on tiiviisti sidoksissa aluetalouden ja työmarkkinoiden kehitykseen. Jos seudun talous kasvaa suhteellisen nopeasti, uusien alueiden rakentamismahdollisuuksille riittää maksukykyistä kysyntää ja ne tulevat todennäköisesti toteutumaan nopeasti. Sen sijaan, jos taloudellinen kasvu hidastuu merkittävästi pitkäksi aikaa, on ilmeistä, että kysyntä ei riitä asuntotuotannon volyymin nostamiseen ja osa alueista tulee toteutumaan hitaasti tai jää pitkäksi aikaa toteutumatta.

Rakennusalan puolelta alueiden ripeän ja laadukkaan toteutumisen riskit liittyvät rakennusalan ylikuumenemisen mahdollisuuteen sekä rakennusalan työvoiman saatavuuteen. Kaupungit voivat omassa päätäntävallassaan olevien rakennushankkeiden keskinäisellä ajoituksella alentaa ylikuumenemisriskiä. Työvoiman saatavuutta parantavia toimenpiteitä tulisi suunnitella ja toteuttaa yhteistyössä pääkaupunkiseudun kaupunkien sekä alan yritysten ja järjestöjen kanssa.

Alueiden toteutuksessa kilpailuttamisella on keskeinen rooli. Myös kilpailuttamisessa on perusteltua pyrkiä monipuolisuuteen. Kaupungeilla on syytä olla valmiutta ottaa kannettavakseen uuteen asuntotuotantoon liittyvää kysyntä- ja kustannusriskejä, jotta alueiden toteutuminen ripeästi voidaan turvata. Tarvittaessa kaupungit voivat ja niiden kannatta olla valmiita joustamaan alaspäin rakennusmaan luovutushinnoista tai maankäyttösopimusten ehdoista, jos suhdannetilanteesta tai muista syistä rakentamisen toteutuminen uhkaa jäädä polkemaan paikalleen. Tästä kaupungeille mahdollisesti koituvien kustannusten (pienemmät tulot) vastapainona ovat ne hyödyt, jotka saadaan alueiden nopeammasta toteutumisesta ja siitä aiheutuvista positiivisista vaikutuksista asuntomarkkinoille.

## Johtopäätökset liitettävän alueen suunnittelun näkökulmasta:

Liitettävä alue mahdollistaa tarkoituksenmukaisen kaupunkimaisen yhdyskuntarakenteen laajentamisen itään, joka osaltaan eheyttää kaupunkirakennetta. Alue tulee osaltaan lisäämään korkeatasoisen joukkoliikenteen vaikutusalueella sijaitsevan tonttimaan tarjontaa pääkaupunkiseudulla. Tämä tuo lisää asuntotuotantomahdollisuuksia Helsingille, mahdollistaa asuntotuotannon vuosittaisen määrän nostamisen sekä osaltaan vähentää asuntojen hintojen nousupainetta.

Liitettävä alue tulee kilpailemaan Espoon, Vantaan ja kehyskuntien uusien rakentamisalueiden kanssa asuntotuotannon rahoittajista, rakentajista ja asukkaista. Riippumatta seudun asuntotuotannon määrälle asetettavista tavoitteista, kotitalouksien mieltymykset ja maksukyky asettavat rajoitteen todellisuudessa realisoituvalle asuntokysynnälle. Pärjätäkseen kilpailussa vaihtoehtoisten samantyyppisten alueiden kanssa alue on rakennettava monipuolisesti ja korkeatasoisesti, hyödyntäen alueen erityispiirteitä sekä metroon perustuvaa hyvää joukkoliikenneyhteyttä. Alueella on tarjottavat monipuolinen asumisvaihtoehtojen valikoima erityyppisille asukassegmenteille, ja alueen suunnittelussa on otettava huomioon odotettavissa oleva väestörakenteen muutos.

Alue on perusteltua suunnitella ja toteuttaa kaupungin ohjauksessa, jotta maankäyttöpoliittiset, maapoliittiset ja asuntopoliittiset tavoitteet voidaan toteuttaa. Samalla markkinoille on annettava vahva rooli rahoituksessa, rakentamisessa ja lopullisessa omistuksessa. Asiakkaiden tarpeiden tunnistaminen sekä erilaisten aluekokonaisuuksien tehokas kilpailuttaminen ovat avainasemassa.

## Asuntokysyntä liitettävällä alueella

Tärkeä lähtökohta liitettävän alueen suunnittelulle on alueelle suuntautuva markkinaehtoinen kysyntä. Minkälaiset kotitaloudet todennäköisesti olisivat kiinnostuneita hankkimaan asunnon alueelta ja minkälaisia asuntoja he haluaisivat alueelle rakennettavan? Seuraava analyysi perustuu kotitalouksien asunnonvalinnasta, asuntojen hintojen määräytymisestä ja muista asuntomarkkinatekijöitä tehtyihin tutkimuksiin[2].

Liitettävän alueen sijaintiin ja alueellisiin lähtökohtiin liittyvät, asuntomarkkinoiden kannalta oleelliset ominaisuudet voidaan tiivistää neljään ominaisuusryhmään:

- saavutettavuus
- luonnon ja meren läheisyys
- palvelutaso
- asuntokanta ja väestö.

### Saavutettavuus

Liitettävä alue sijaitsee 15 km:n (Kehä III) – 20 km:n (Helsingin ja Sipoon uusi raja) ajoväyläetäisyydellä Helsingin keskustaan. Metrolla ajoaika keskustan ja liitettävän alueen välillä tulee todennäköisesti olemaan noin 25–30 min. Henkilöautolla ajoaika keskustaan liitettävältä alueelta on noin 25–40 min. ruuhkaisuudesta riippuen. Ajoaikaetäisyys liitettävältä alueelta lähimpään suureen kauppakeskukseen Itäkeskukseen tulee olemaan 10–15 min. metrolla ja henkilöautolla suunnilleen saman verran.

2 Tiiviyden ja luettavuuden vuoksi lähdeviitteitä ei esitetä, mutta niitä on tarvittaessa saatavissa kirjoittajalta.

Helsingin itäisissä osissa sijaitsevat työpaikat akselilla Sörnäinen–Itäkeskus-Myllypuro sekä toisaalta akselilla Vuosaaren satama–Kehä III–lentokenttä sijaitsevat liitettävältä alueelta käsin hyvin saavutettavissa. Kuitenkin korkeasti koulutettujen alojen työpaikkojen painopiste pääkaupunkiseudulla on tällä hetkellä akselilla Sörnäinen–Keskusta–Länsi-Helsinki–Suur-Tapiola–Leppävaara. Näiden alueiden saavutettavuus on liitettävältä alueelta käsin osin heikompi. Tosin länsimetro tulee parantamaan saavutettavuutta huomattavasti Otaniemen–Tapiolan suuntaan.

Helsingin yliopiston maantieteen laitoksella tehdyssä haastatteluihin perustuvassa tutkimuksessa (Ratvio 2005) on selvitetty mm. Landbossa asuvien työssäkäyntiä. Tulosten mukaan neljä selvästi yleisintä työssäkäyntialuetta olivat: Helsingin keskusta, Sörnäinen–Vallila, Pasila sekä Aviapolis. Näiden lisäksi työssäkäyntiä oli Itä-Helsinkiin, Kehä I:n varteen, Kehä III:n varteen, mutta ei juuri Espooseen.

Liitettävän alueen sijainnin perusteella voidaan arvioida, että kun alue aikanaan rakennetaan, se tulee houkuttelemaan ensi sijassa Helsingissä ja muualla pääkaupunkiseudulla asuvia lapsiperheitä. Tämä perustuu ennen kaikkea kotitalouksien tasapainoiluun saavutettavuuden ja riittäväksi koetun asumisväljyyden välillä. Koska maan ja vastaavasti asuntojen hinta alenee keskustaetäisyyden myötä, keskituloinen lapsiperhe pystyy ostamaan tai vuokraamaan omien asumismieltymysten kannalta riittävän suuren uuden asunnon, kun tinkii saavutettavuusvaatimuksesta eli on valmis sijoittumaan riittävän kauas keskustasta.

Edellä esitettyä arviota tukevat havainnot niistä Helsingin seudulla viime vuosina rakennetuista asuinalueista, jotka sijaitsevat yli 20 minuutin liikenteellisellä keskustaetäisyydellä. Lähes poikkeuksetta alle 16-vuotiaiden lasten osuus näiden alueiden asukkaista on 25–30 % sen jälkeen kun pääosa alueen taloista on valmistunut. Vuosien kuluessa väestön ikärakenne tasaantuu ja lähestyy koko pääkaupunkiseudun keskiarvoa sitä mukaa, kun kotitalouksien elinkaarissa edetään pitemmälle, lapset kasvavat ja muuttoliike tasaa väestörakennetta.

Joukkoliikenneyhteydet, palvelut, ympäristö sekä alueelle rakennettava asuntokanta (edellyttäen että se ei painotu pieniin kerrostaloasuntoihin) eivät oleellisesti vaikuta uuden alueen lapsiperhevaltaisuuteen, vaan lähinnä kotitalouksien muihin ominaisuuksiin, kuten tulojakaumaan, koulutustasojakaumaan, maahanmuuttajaväestön osuuteen sekä asumismieltymyksiin (esim. urbaanit–maaseutuhenkiset, yksilölliset–yhteisölliset jne.). Hyvä joukkoliikenneyhteys parantaa alueen saavutettavuutta verrattuna muihin samalla maantieteellisellä etäisyydellä sijaitseviin alueisiin ja vastaavasti kohottaa alueen maan ja asuntojen markkina-arvoa. Joukkoliikenne myös vaikuttaa kotitalouksien valikoitumiseen. Se mahdollistaa alueella asumisen autottomille kotitalouksille. Autollisissa kotitalouksissa se vähentää muiden perheenjäsenten riippuvuutta henkilöautokuljetuksista.

### Luonnon ja meren läheisyys

Monien tutkimusten mukaan alueen luonnonläheisyys ja ennen kaikkea meren (tai järvien ja joen) läheisyys lisäävät alueen houkuttelevuutta sekä nostavat vastaavasti alueen tonttien ja asuntojen markkinahintatasoa verrattuna saavutettavuudeltaan, palveluiltaan ja asuntokannaltaan samantyyppisiin alueisiin. Luonnonläheisyydellä tarkoitetaan puistojen ja virkistysalueiden sekä luonnonympäristön määrää ja saavutettavuutta. On korostettava sitä, että tiiviisti ja kaupunkimaisesti rakennettujen asuinalueiden luonnonläheisyydessä on suuria eroja; luonnonläheisyys ei tarkoita välttämättä maaseutumaisuutta. Merenrannan läheisyyden on todettu nostavan asuntojen hintatasoa merkittävästi yli kilometrin etäisyydelle asti. Koska luonnonläheisyys ja rantojen läheisyys nostavat alueen markkina-arvoa, ne toimivat myös valikoivina tekijöinä: näille alueille valikoituu kotitalouksia, jotka arvostavat erityisesti näitä asuinalueen sijaintiominaisuuksia.

Liitettävä alue tulee realistisesti toteutettavissa olevasta rakentamisen volyymista riippumatta säilymään luonnonläheisenä alueena, koska ranta-alueilla on laajat alueet luonnonsuojelualueina ja Sipoonkorpi tultaneen pääosin varaamaan virkistys- ja metsäalueeksi. Liitettävän alueen itäosa Uuden Porvoontien molemmin puolin Itäsalmen–Korsnäsin alueella sijaitsee pääosin alle kilometrin etäisyydellä merenrannasta, mikä kohottaa huomattavasti kyseisen alueen vetovoimaa ja markkina-arvoa.

### Palvelutaso

Kaupalliset ja julkiset palvelut vaikuttavat merkittävästi alueen vetovoimaan, hintatasoon sekä asukkaiden valikoitumiseen. Alueella sijaitsee nykyisin Sakarinmäen koulukeskus Itäsalmessa sekä päiväkoti Lanbossa ja toinen Itäsalmessa. Kuten edellä on todettu, Itäkeskus sijaitsee liitettävältä alueelta 10–18 minuutin liikenne-etäisyydellä. Mellunmäen palvelut sijaitsevat jonkin verran lähempänä ja Vuosaaren (mm. Kolumbus) palvelut suunnilleen samalla etäisyydellä kuin Itäkes-

kus. Näiden kohtuullisen lähellä sijaitsevien palvelukeskittymien lisäksi alueelle tullaan rakentamaan paikallisia julkisia ja kaupallisia palveluita, joiden sijoittuminen ja volyymi riippuvat suunnitteluratkaisuista sekä asuntorakentamisen ja väestön määrästä. Esimerkiksi 40 000 asukkaan ostovoimalla alue pystyisi ylläpitämään vähintään Kolumbuksen kokoisen kauppakeskuksen. Alueen suunnittelussa on tasapainoiltava mm. väljyyden ja palvelutason välillä, joista kumpaakin kotitaloudet tutkimusten mukaan arvostavat. Suurempi rakentamisvolyymi merkitsee tiiviimpää ja vähemmän väljää ympäristöä mutta mahdollistaa paremman paikallisen palvelutason.

Myös palvelutaso valikoi kotitalouksia. Hyvä paikallinen palvelutaso houkuttelee alueelle sitä arvostavia kotitalouksia. Vastaavasti heikompaan palvelutasoon tyytyvät ja tyypillisesti suurempaa asuinalueen tai asunnon väljyyttä arvostavat kotitaloudet sijoittuvat etäämmälle ja maaseutumaisempaan asuinympäristöön.

### Asuntokanta ja väestö

Alueelle rakennettavan asuntokannan rakenne talotyypin (kerrostalo/pientalo), asuntojen koon, rahoituksen ja toteutuk-

sen (vapaarahoitteinen/välimuodot/yhteiskunnan tukema vuokratalo) suhteen on tiiviisti sidoksissa alueelle tulevien kotitalouksien tulo- ja koulutustasoon. Tämä on erittäin vahva tekijä alueen muotoutumisessa.

Ääritapauksessa alue voitaisiin suunnitella ja toteuttaa markkinaehtoisesti niin, että kaikki rakennettavat asunnot olisivat vapaarahoitteisia suuria pientaloasuntoja. Tämä linja merkitsisi käytännössä alueen suunnittelun jatkamista samoilla periaatteilla kuin millä Landbo ja Karhusaari on toteutettu. Tällöin alueen väestörakenne muodostuisi homogeeniseksi ja painottuisi korkeatuloisiin, hyvin koulutettuihin lapsiperheisiin. Tämä nostaisi osaltaan alueen sosiaalista statusta ja kohottaisi tutkimusten mukaan alueen tonttimaan ja asuntojen hintatasoa. Tämä vahvistaisi edelleen väestörakenteen homogeenisuutta, koska asuntojen korkea hintataso suuri asuntokoko nostaisivat alueelle tulon kynnystä pienituloisille ja perheettömille.

Vastaavasti toisessa ääripäässä alue voitaisiin toteuttaa painottaen kerrostalotuotantoa ja yhteiskunnan tukemia vuokra-asuntoja. Tämä merkitsisi Itä-Helsingin kerrostalorakentamisen jatkamista edelleen itään. Rakennettava asuntokanta vetäisi alueelle pienituloisia ja vähän koulutettuja perheitä sekä perheettömiä kotitalouksia. Kansainvälisten tutkimusten mukaan etäällä keskustasta ja erillään muusta kaupunkirakenteesta sijaitseva kerrostalovaltainen sosiaalinen vuokra-asuntokeskittymä on pitkällä ajalla riskialue slummiutumisen ja sosiaalisten ongelmien keskittymisen kannalta.

Kumpikaan edellä esitetystä ääritapauksesta ei ole realistinen. Metroon perustuva joukkoliikenne yhdessä hyvän paikallisen palvelutason kanssa tekee mahdolliseksi ja myös välttämättömästi liitettävän alueen toteuttamisen asuntojen monimuotoisuuden pohjalta. Tämä mahdollistaa alueen erityispiirteiden hyödyntämisen, erilaisten asumisvaihtoehtojen tarjonnan sekä riittävän väestömäärän metron ja palveluiden taloudellisuuden kannalta.

## Liitettävän alueen suhde muihin Helsingin seudun rakentamisalueisiin

Monissa selvityksissä on todettu, että Helsingin seudun asuntotuotantoa on tarve nostaa nykyistä suuremmaksi. Kuitenkin asuntotuotannon toteutuminen on viime kädessä kiinni siitä, että markkinoilla on riittävästi todellista maksukykyistä kysyntää kotitalouksien taholla ja toisaalta tarjontapuolella resursseja ja halukkuutta investoida ja rakentaa. Liitettävä alue joutuu kilpailemaan kotitalouksien ja rakentajien kiinnostuksesta monien muiden alueiden kanssa pääkaupunkiseudulla ja Helsingin seudun kehyskunnissa.

Helsingin kantakaupungin satama-alueet, Kruunuvuorenranta sekä Pasila ovat keskustan tuntumassa sijaitsevia urbaaneita, merellisiä (pl. Pasila) alueita, joiden potentiaalinen asiakaspohja poikkeaa erittäin paljon liitettävän alueen kaltaisen luonnonläheisen esikaupunkialueen asukaspotentiaalista. Näiden alueiden välille tuskin syntyy kilpailua. Sen sijaan alue tulee kilpailemaan samasta potentiaalisesta asiakaskunnasta kuin esimerkiksi Vantaan kehäradan varren alueet, länsimetron täydennysrakentamisalueet Espoon länsiosissa, Espoonkartanon–Kurttilan–Vanttilan alueet rantaradan tuntumassa, Sundsbergin ja Sarfvikin alueet Kirkkonummella sekä Keski- ja Etelä-Sipoon tulevat uudet alueet. Näi-

den lisäksi Vihdissä, Nurmijärvellä, Tuusulassa, Järvenpäässä ja Mäntsälässä on tarjolla tai suunnitteilla paljon pientalovaltaisia asuinalueita, joilla on samoja ominaisuuksia kuin liitettävällä alueella.

Raideliikenteen tuntumassa sijaitsevia alueita ovat Espoon metron ja rantaradan varren alueet, Vantaan kehäradan alue, Kirkkonummen Sundsberg sekä pääradan tai oikoradan varren alueet Järvenpäässä ja Mäntsälässä. Kuitenkin metron ansiosta liitettävä alue ja länsimetron täydennysrakentamisalueet ovat saavutettavuudeltaan selvästi parempia kuin kilpailevat alueet. Merenrannan tuntumassa sijaitsevia alueita on liitettävän alueen lisäksi tarjolla ainoastaan Espoon metron täydennysrakentamisalueilla, Kirkkonummella sekä Etelä-Sipoossa. Kaikki mainitut alueet ovat perusluonteeltaan luonnonläheisiä. Kuitenkin Sipoonkorpi ja merenranta voivat tarjota liitettävälle alueelle muihin alueisiin verrattuna vahvan vetovoimaedun. Liitettävän alueen suuren koon ja Helsingin kaupungin resurssien ansiosta sinne on myös mahdollista saada selvästi parempi paikallinen palvelutaso kuin millään muulla alueella.

## Vertailualue: Kirkkonummen Sundsberg

Yhtenä vertailukohteena liitettävälle alueelle voidaan pitää Kirkkonummen Sundsbergin aluetta, jota on rakennettu noin 5 vuotta Kirkkonummen kunnan ja alueen maanomistajan välisen maankäyttösopimuksen (v. 2000) pohjalla. Seuraavassa esitettävät tiedot perustuvat tutkimuksiin Ratvio (2005) sekä Laakso ym. (2005). Yhteistä Sundsbergin ja liitettävän alueen välillä on:

- suunnilleen sama etäisyys Helsingin keskustasta
- merenrannan läheisyys (Sundsberg Espoonlahden tuntumassa)
- luonnonläheisyys (Sundsberg vanhaa kulttuurimaisemaa)
- raideliikenneyhteys (Sundsberg 1–3 km:n etäisyydellä Masalan asemasta),
- etäisyys kauppakeskuksiin (Sundsbergista käydään Espoon Lippulaivassa ja Isossa Omenassa sekä Kirkkonummen keskustassa).

Sundsbergin alueen kaavasuunnitelmien mukaan alueen tonttien pinta-ala on yhteensä 61 ha, josta asuintonttien osuus on 41 ha. Kaavoissa oleva alueen kokonaiskerrosala on 143 000 k-m$^2$, josta asuinrakennuksia 132 000 k-m$^2$. Asumisen lisäksi kaava-alueisiin kuuluu virkistysalueita ja jonkin verran yleisten rakenusten tontteja. Alueella tulee asumaan sen kokonaan valmistuttua 2 500–3 000 askasta. Sundsbergissa on peruspalveluita (päiväkoteja, alaluokkien koulu, lähikauppa), mutta pääasiallisesti alue nojautuu Masalan palveluihin. Alue on kokonaan pientaloaluetta, mutta asuintonttien keskimääräinen rakennustehokkuus on 0,32, joka on Helsingin seudun kehyskunnissa poikkeuksellisen korkea. Kaikkirakennettavat talot ovat tehdasvalmisteisia ja suurin osa on yhden perheen taloja. Kaikki asunnot ovat omistusasuntoja, jotka myydään suoraan kotitalouksille.

Sundsbergin alueen asuntoja markkinoidaan valikoidulle kohderyhmälle, jonka näyttää muodostavan pääkaupunkiseudulla asuvat, hyvin koulutetut, nuorehkot lapsiperheet, jotka arvostavat asuinalueen yhteisöllisyyttä ja luonnonläheisyyttä. Asuntojen hinnat ovat Sundsbergissä varsin kohtuulliset verrattuna Helsingin seudun uusien pientaloasuntojen hintatasoon[3].

Sundsbergissa tehdyn haastattelututkimuksen mukaan[4] alueen asukaskunta on varsin homogeeninen. Aikuisten tulotaso on selvästi korkeampi kuin pääkaupunkiseudun tai Kirkkonummen väestöllä keskimäärin. Lähes kaikki perheet ovat lapsiperheitä. Suurin osa asukkaista on muuttanut muista pääkaupunkiseudun kunnista, eniten Espoosta ja toiseksi eniten Helsingistä. Alueelle muutettiin erityisesti suurempien ja uusien asuntojen perässä. Asuntojen hinta-laatusuhde koettiin paremmaksi kuin esimerkiksi Espoossa. Samalla rahalla saatiin tuntuvasti enemmän neliöitä ja lisäksi uudesta asunnosta. Alueen pientalovaltaisuus ja kaupunkimaisen pientaloalueen piirteet houkuttivat muuttajia. Toinen selkeästi vetovoimainen tekijä oli alueen luonnonläheisyys. Ihmiset halusivat muuttaa luonnon ja meren lähelle, monipuolisten ulkoilumahdollisuuksien äärelle. Kolmantena selkeästi esiin nousseena tekijänä oli alueen rauhallisuus. Entiseltä asuinalueelta lähdettiin osin levottomuuden ja turvattomuuskokemusten myötä pois, ja rauhallisuutta arvostettiin uudella asuinalueella. Osalla haastatelluista muuton eräänä motiivina oli myös ollut alueella asuvat ystävät.

Asukkaat Sundsbergissä olivat hyvin tyytyväisiä asuinalueeseensa. Vaikka ihmisillä alueelle muuttaessaan ei ollut asukkaiden osalta juurikaan odotuksia, olivat alueella asuvat ihmiset eräs keskeinen tekijä asumisviihtyvyyteen liittyen. Elämänvaiheella–lapsiperheydellä–näyttääkin olevan merkittävä vaikutus ihmisten muuttopäätöksille. Näyttää siltä, että Sundsbergiin on muodostunut pitkälti samassa elämänvaiheessa olevien yhteisö, joka mahdollistaa harrastus- ja kerhotoimintaa–yhteisöllisyyttä, jota usein peräänkuulutetaan. Kiinnostavaa Sundsbergin väestörakenteessa on se, että alle kouluikäisiä alueen väestöstä on lähes viidennes, mutta yläasteikäisiä on ainoastaan pari prosenttia. Haastatteluissa tuli esiin myös tyytymättömyyden aiheita: Palveluiden puutteen nosti esiin yli puolet vastanneista. Erityisesti toivottiin kauppoja ja koulua. Liikenneongelmat, erityisesti Kirkkonummen sisäinen julki-

3 Esimerkiksi maaliskuussa 2008 alueella tarjottiin myytäväksi rakenteilla olevia 111 m$^2$:n asuntoja velattomaan hintaan 310 000 eur (= 2795 eur/m$^2$)

4 Vaattovaara em. Laakson ym. (2005) tutkimuksessa

nen liikenne, aiheutti tyytymättömyyttä. Katuvalojen puute ja jatkuvasta rakentamisesta koituvat haitat tulivat myös esiin.

On syytä olettaa, että siltä osin kuin liitettävällä alueella asuinalueita toteutetaan tiiviinä ja matalana omistusasuntovaltaisena pientalorakentamisena, näiden alueiden väestörakenne tulee muistuttamaan monessa suhteessa Sundsbergin aluetta. Vastaavasti väljähkön omakotivaltaisen rakentamisen osalta nykyinen Landbo ja Karhusaari tarjoavat hyvän vertailukohdan niiden väestörakenteelle.

## Ehdotus liitettävän alueen asuntoalueiden suunnittelun periaatteiksi

Edellä esitetyn perusteella on ilmeistä, että liitettävä alue tulee sijaintinsa ja perusominaisuuksiensa puolesta houkuttelemaan alueelle alkuvaiheessa ennen kaikkea lapsiperheitä. Toisaalta hyvä saavutettavuus, metroon perustuva joukkoliikenne sekä mahdollisuus toteuttaa alueelle hyvät paikalliset palvelut, tekevät mahdolliseksi saada alueesta vetovoimainen myös muille väestöryhmille kuin lapsiperheille. Tämä mahdollistaa sen, että alue voidaan ja se kannattaa toteuttaa monimuotoisena, erilaisia asumisvaihtoehtoja tarjoavana alueena.

Nimenomaan joukkoliikennettä, palvelutasoa, luonnonläheisyyttä sekä asumisen monimuotoisuutta kannattaa käyttää hyväksi vetovoimatekijöinä, joiden suhteen liitettävä alue erottuu muista alueista, joiden kanssa se joutuu kilpailemaan kysynnästä.

**Asumisen** osalta alue tulisi toteuttaa seuraavilla periaatteilla:

- Merkittävä asuntojen määrä
  - väestöpohja riittävän suureksi metron rakentaminen taloudellisen kannattavuuden näkökulmasta
  - väestöpohja riittävän suureksi hyvän paikallisen palvelutason (julkiset ja kaupalliset) toteuttamiseksi
  - mahdollistaa Helsingin asuntotuotannon määrän nostamisen
- Asuntotarjonnan monipuolistaminen
  - toteutetaan asuntotuotantoa, josta on paljon kysyntää mutta vähän tarjontaa Helsingissä
  - tärkeäksi kohderyhmäksi perheet, joilla on suuri todennäköisyys muuttaa Helsingistä muualle seudulle tai seudun ulkopuolelle
  - kohderyhmiksi myös vieraskieliset, ikääntyvät ja lapsettomat
- Korkea status ja monipuolinen väestörakenne
  - vetovoimainen alue myös hyvätuloisille ja korkeasti koulutetuille
  - vahvistaa alueen statusta ja vetovoimaa
  - vahvistaa kunnan veropohjaa
  - vahvistaa Itä-Helsingin työpaikka-alueiden kasvua ja monipuolistumista
  - heterogeeninen väestöpohja
  - vetovoimainen alue pystyy ottamaan vastaan myös pienituloisia ja syrjäytyneitä
- Monimuotoinen asuntojen tarjonta
  - metro ja hyvät paikalliset palvelut mahdollistavat asuinalueiden ja asuntotuotannon monimuotoisuuden–mahdollisuus on hyödynnettävä
  - painopisteenä tiivis kaupunkimainen pientaloasuminen
  - lisäksi kerrostalorakentamista metroasemien tuntumaan
  - lisäksi omakotirakentamista alueen reunoille
  - asuntojen rahoitus- ja hallintasuhdejakauma seudun yhteisvastuullisen asuntopolitiikan ja Helsingin kaupungin tavoitteiden mukaiseksi
  - mahdollistetaan kotitalouksien elämänkaarta myötäilevät asumismuotojen muutokset (kerrostalo <-> pientalo, omistus <-> vuokra) saman alueen sisällä, mikä vahvistaa alueen yhteisöllisyyttä.

# UUDET KAUPUNGINOSAT 2009

POISTUVA KAUPUNGINOSARAJA

59
ULTUNA

55
ÖSTERSUNDOM

58
KARHUSAARI
BJÖRNSÖ

57
TALOSAARI
HUSÖ

56
SALMENKALLIO
SUNDBERG

54
VUOSAARI
NORDSJÖ

0 1km

© Kaupunkimittausosasto 2008

# 4 Liitettävä alue yritystoiminnan ja toimitilamarkkinoiden näkökulmasta

Yritystoiminnan ja toimitilarakentamisen osalta liitettävän alueen lähtökohdat ja rooli kaupunkirakenteen laajenemisessa on täysin toisenlainen kuin asumisessa. Seuraavassa yritystoiminta ja sitä vastaavat toimitilat jaetaan karkeasti kahteen osaan:

- **seudullinen yritystoiminta**: yritysten asiakaskunta seudullista, valtakunnallista tai kansainvälistä; työntekijät koko seudulta.
- **paikallinen yritystoiminta:** alueen asukkaita ja yrityksiä palvelevat yritykset (vähittäiskauppa, ravintolat, kotitalouksien palvelut), sekä alueen asukkaiden omaa yritystoimintaa, jonka halutaan sijaitsevan lähellä asuinaluetta (pientoimistot, työhuoneet, verstaat yms).

## Seudullinen yritystoiminta

Seudullisen yritystoiminnan ja toimitilamarkkinoilla lähtökohtana on, että pääkaupunkiseudulla on nykyisillä yritysalueilla erittäin paljon kaavoitettuja tai yleiskaavoissa suunniteltuja rakennusmahdollisuuksia toimitilarakentamiselle[5]: vahvistetuissa asemakaavoissa 18,8 milj. ja yleiskaavoissa 7,5 milj. km$^2$, yhteensä 26,3 milj. km$^2$ (v. 2007). Näiden lisäksi on suunnitteilla uusia alueita ja laajennuksia vanhoihin alueisiin. Monilla yritysalueilla on merkittäviä laajennusmahdollisuuksia nykyisten kaavojen ja alustavien suunnitelmien lisäksi, jos kysyntää riittää. Näin ollen toimitilarakentamista varten ei ole seudulliseen kysyntään tai tonttitarjonnan puutteeseen perustuvaa tarvetta kaavoittaa merkittäviä määriä toimitilakerrosalaa liitettävälle alueelle ainakaan lähimmän 20 vuoden aikana. Lisäksi Helsingin seudun keskeinen ongelma on työpaikkojen hajautuminen ja sen seurauksena henkilöautoliikenteen kasvu työmatkaliikenteessä. Tästäkään syystä ei ole perusteltua hajauttaa seudullisen yritystoiminnan keskittymiä voimaperäisesti liitettävän alueen suuntaan.

Helsingin kaupungin elinkeinostrategiassa on määritelty kehittämisen painopistealueiksi Kaakkois- ja Itä-Helsingissä Herttoniemi–Roihupelto, Itäkeskus–Puotila–Myllypuron keskus sekä Vuosaaren satama yritysalueineen. MAL-2017 -ohjelmassa yhtenä kehittämisen painopisteenä on Vuosaaren satama–Kehä III–Lentokenttä -akseli.

Seudullisen yritystoiminnan alueellisen sijoittumisen näkökulmasta liitettävän alueen kehittämiselle voidaan esittää kaksi vaihtoehtoista kehittämislinjaa.

**Ensisijainen kehittämislinja:** liitettävän alueen suunnittelussa tulisi seudullisen yritystoiminnan näkökulmasta ennen kaikkea tukea Kaakkois- ja Itä-Helsingin sekä Vuosaari–lentokenttä -akselin yrityskeskittymien kehittymistä eikä kilpailla niiden kanssa. Tältä kannalta seudullisen yritystoiminnan kehittämisalueiksi soveltuisivat lähinnä Kehä III:n sekä Porvoonväylän ja Uuden Porvoontien liittymien alueet, jotka kuuluvat pääosin Vantaan alueeseen[6]. Tälle akselille voisi sijoittua 4 000–6 000 seudullista työpaikkaa. Seudullinen työpaikkakeskittymä Kehä III:n varressa Vuosaari–Lentokenttä-akselilla olisi strategisten yhdyskuntarakenteellisten ja elinkeinopoliittisten tavoitteiden mukainen. Se vahvistaisi liitettävän alueen asuinalueiden vetovoimaa, koska asuinalueiden lähietäisyydelle tulisi vahva työssäkäyntialue. Tosin seudullisen työpaikka-alueen toteutuminen kyseiselle alueelle olisi ristiriidassa Vantaan nykyisen yleiskaavan kanssa Porvoon väylän liittymän eteläpuolella.

Tämän lisäksi Porvoonväylän ja Itäsalmen liittymän alue soveltuisi esim. erikoiskaupan keskittymäksi[7], johon voisi liittyä myös paikallisia toimistotyöpaikkoja.

Liitettävän alueen asuntorakentamisen toteuttaminen edellisessä luvussa esitettyjen periaatteiden mukaisesti merkitsisi mm. korkeasti koulutetun väestön merkittävää lisäystä Itä-Helsingin alueella. Tämä vahvistaisi huomattavasti Kaakkois- ja Itä-Helsingin laajenevien työpaikkakeskittymien, joihin liitettävältä alueelta on erinomaiset yhteydet, toteutumista ja osaamisintensiivisten palvelualojen kasvun mahdollisuutta näissä työpaikkakeskittymissä.

**Vaihtoehtoinen kehittämislinja**, jota voi ajatella myös pitkän aikavälin mahdollisuutena, perustuu siihen, että seudun yhdyskuntarakennetta kehitettäisiin sormimaisen mallin mukaan itään päin myös seudullisten yritystoiminta-alueiden osalta. Edellytyksenä on pitkäaikainen vahva taloudellinen kasvu ja toimitilojen lisääntyvä kysyntä Helsingin seudulla. Vaihtoehdon tarkoituksenmukaisuus vahvistuu, jos Venäjän talouden kasvu jatkuu ja vastaavasti Helsinki –

5 Perustuvat pääkaupunkiseudun kaupunkien kaavoitusyksiköiden keräämiin tietoihin.

6 Vantaan yleiskaavassa 2007 Kehä III:n ja Porvoon väylä liittymä pohjoispuolella on varaus yritystoiminnan alueeksi, mutta Kehö III:n varsi Porvoon väylän liittymästä etelään on varattu pääosin virkistysalueiksi.

7 Sipoon kunta suunnitteli aikanaan erikoiskaupan keskusta Itäsalmen liittymään, mutta suunnitelma ei toteutunut.

Pietari -akselin merkitys korostuu. Tässä kehittämislinjassa yritysalue voisi jatkua Kehä III:n liittymän suunnasta Porvoon väylän varressa itään päin. Jos Helsingistä itään, Pietariin suuntautuva rata toteutuu lentokentän (eikä Itäsalmen) kautta, merkittävälle seudulliselle yrityskeskittymälle Itäsalmen alueella ei ole vahvoja perusteita. Sen sijaan Itäsalmen moottoritieliittymän alue voi soveltua hyvin mm. seudulliselle kaupan keskittymälle, edellyttäen että se liitetään metroaseman palvelukeskittymään.

## Paikallinen yritystoiminta

Seudullisen yritystoiminnan alueista riippumatta liitettävälle alueelle on perusteltua toteuttaa hyvät paikalliset kaupalliset ja julkiset palvelut sekä tarjota myös toimitiloja alueen asukkaiden omaa yritystoimintaa varten (mm. pientoimistoja, työhuoneita, verstaita yms). Itäkeskusta on perusteltua pitää liitettävän alueen erikoistuneiden palveluiden keskuksena, mutta tämän lisäksi alue tarvitsee myös omat paikalliset palvelut, jotka voivat palvella myös Sipoon puolen kasvavaa yhdyskuntarakennetta. Yhdyskuntataloudellisesti tarkoituksenmukaisia sijaintipaikkoja paikallisille palvelu- ja työpaikkakeskittymille ovat alueen metroasemien ympäristöt, erityisesti Sipoon rajan tuntumassa sekä Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymän alueella. Asuntotuotannon sijoittuminen liitettävällä alueella sekä Itäkeskuksen vahva keskusrooli perustelevat sitä, että liitettävälle alueelle voi olla tarkoituksenmukaista toteuttaa kaksi paikallista palvelu- ja työpaikkakeskittymää.

Hyvät paikalliset palvelut nostavat alueen arvostusta ja houkuttelevuutta sekä kohottavat maan arvoa. Tärkeä näkökohta on se, että korkeatasoiset paikalliset palvelut yhdessä hyvän joukkoliikenteen kanssa ovat välttämätön edellytys sille, että alue voidaan toteuttaa monimuotoisesti. Ilman palveluja ja joukkoliikennettä alueen ainoa realistinen toteutusmalli olisi ”omakotimatto” -tyyppisistä asuinalueista koostuva aluekokonaisuus, joka toimisi henkilöautoliikenteen ja Itäkeskuksen palveluiden varassa.

Muiden alueiden perusteella voidaan arvioida, että liitettävälle alueelle voisi sijoittua 4 000–6 000 paikallista työpaikkaa, joista vähintään 2/3 on paikallisissa kaupallisissa ja julkisissa palveluissa.

# 5 Ehdotus liitettävän alueen suunnittelun periaatteiksi

Seuraavassa esitetään yksi ehdotus liitettävän alueen asuntotuotannon suunnittelun lähtökohdaksi (taulukko 1). Ehdotus perustuu aikaisemmissa luvuissa esitettyihin periaatteisiin. Ehdotuksessa alueelle kaavoitettaisiin yhteensä 2 milj. k-m$^2$ uutta asuntokerrosalaa. Tällä volyymillä alueen uusiin asuntoihin arvioidaan tulevan noin 39 000 asukasta (v. 2035). Alueella nykyisin olevan ja alueelle jäävän asuntokannan asukasmääräksi vuonna 2035 arvioidaan noin 1 500 henkeä. Liitettävän alueen väestön kokonaismääräksi arvioidaan näin ollen noin 40 500 henkeä vuonna 2035, jolloin alue arvioidaan rakennetun valmiiksi.

Alueen hallitsevaksi talotyypiksi ehdotetaan tiivistä, kaupunkimaista pientaloa, joita ehdotuksen mukaan tulisi kerrosalasta puolet. Metroasemien tuntumaan rakennettaisiin kerrostaloja yhteensä neljännes kerrosalasta. Näiden ansiosta metroasemien ja palveluiden välittömään läheisyyteen saadaan riittävä väestöpohja suhteellisen pienelle maa-alueelle. Neljännes kerrosalasta varataan väljähköön omakotirakentamiseen etäämmälle metroasemista, mm. Porvoon väylän pohjoispuolelle. Ehdotetulla rakenteella alue voidaan toteuttaa kokonaisuutena monimuotoisesti ja seudun yhteisvastuullisen asuntopolitiikan mukainen hallintasuhde- ja rahoitusjakauma voidaan sovittaa siihen hyvin. Silti rakenne mahdollistaa liitettävän alueen sisällä asuinalueiden välisen erikoistumisen ja erilaisten vaihtoehtoisen asumisen mallien soveltamisen.

Alueen keskimääräinen tonttitehokkuus on ehdotuksen mukaan 0,45. Ehdotus kuluttaa asuntotonttimaata noin 4,4 km$^2$. Kun mukaan lasketaan asuinalueisiin välittömästi liittyvät yleiset alueet (karkea arvio 2 x tonttimaa), asuinalueiden tarvitsema maa-alue on 8,8 km$^2$. Tämä merkitsee, että liitettävän alueen 28,7 km$^2$:n maa-alueesta käytetään varsinaiseksi asuntotonttimaaksi 15 % ja asuinalueiksi 30 % (sisältäen tonttimaan ja asuinalueeseen liittyvät yleiset alueet). Asuntoja alueelle tulee ehdotuksen mukaan noin 18 700, ja asuntojen keskikooksi on arvioitu noin 90 huoneisto-m$^2$. Keskimääräiseksi asumisväljyydeksi kaikissa talotyypeissä on arvioitu 43 huoneisto-m$^2$/asukas vuonna 2035.

Ehdotuksen mukaisessa mallissa liitettävälle alueelle tulee noin 1 500 asukasta/km$^2$ vuonna 2035 (taulukko 2). Alueen pinta-alaan suhteutettu asumistiheys on vähän yli puolet nykyisestä Itäisestä suurpiiristä, jossa asukastiheys on noin 2 800 as/km$^2$. Itä-Helsingissä Vuosaaren asukastiheys on 2 200 ja Mellunkylän suurpiirin 3 700 asukasta/km$^2$. Koko Helsingin nykyinen asukastiheys (3 000 as/km$^2$) on 2-kertainen ehdotuksen mukaiseen liitettävään alueeseen verrattuna. Liitettävän alueen keskimääräinen asumistiheys jäisi myös selvästi jälkeen mm. Espoon Suur-Tapiolasta ja olisi samaa suuruusluokkaa kuin nykyisessä Suur-Leppävaarassa ja Kauniaisessa.

Helsingin on perusteltua pitää **alueen suunnittelu ja toteutus** tiukasti kaupungin käsissä ja ohjata suunnittelua ja toteutusta voimassaolevien maankäyttöpoliittisten, maapoliittisten ja asuntopoliittisten tavoitteiden mukaisesti. Rakennuskelpoisesta maasta mahdollisimman suuri osuus kannattaa hankkia kaupungin omistukseen ennen kaavoitusta. Maankäyttösopimuksia tai kehittämiskorvauksia kannattaa liitettävällä alueella pitää toissijaisina vaihtoehtoina. Kaupungin laaja maanomistus mahdollistaa tonttien luovuttamisen yhteiskunnan tukemaan asuntotuotantoon sen edellyttämillä kohtuullisilla ehdoilla sekä markkinaehtoiseen tuotantoon markkinaehdoilla. Vaikka alueen suunnittelu ja toteutus pidettäisiin kaupungin käsissä, markkinoille on annettava vahva rooli rahoituksessa, rakentamisessa ja lopullisessa omistuksessa. Myös asiakaskunnan (potentiaaliset asukkaat) sekä toteuttajien on voitava päästä vaikuttamaan suunnitteluprosessiin sekä alueen luonteen, ominaispiirteiden, palveluiden ja arkkitehtuurin määräytymiseen.

Tässä selvityksessä ei ole ollut mahdollisuutta tehdä laskelmia liitettävän alueen suunnittelun ja toteuttamisen **yhteiskuntataloudellisesta** kannattavuudesta. Alue on toteutettava niin, että siitä aiheutuvat yhteiskuntataloudelliset hyödyt ovat suuremmat kuin vastaavat kustannukset. Kunnallistalouden näkökulmasta Helsinki joutuu rahoittamaan liitettävän alueen suunnittelun, perusrakenteen, joukkoliikenteen ja peruspalveluiden investoinnit ja myöhemmät käyttökustannukset. Kaupunki saa tuloja maanluovutuksista sekä mahdollisista yksityisten maaomistajien maankäyttösopimuksista tai kaavoitusmaksuista. Edelleen kaupunki saa tulevien asukkaiden kunnallisverotulot sekä kaavoitettujen ja rakennettujen kiinteistöjen kiinteistöverot. Näiden kustannusten ja tuottojen arviointi on suunnittelun seuraavien vaiheiden tehtävä. Kuitenkin on todennäköistä, että edellä esitetty ehdotus liitettävän alueen asuntotuotannoksi mahdollistaa alueen toteuttamisen myös yhteiskuntatalouden näkökulmasta kannattavasti.

## Taulukko 1: Ehdotus liitettävän alueen asuinalueiden suunnittelun pohjaksi

| | Talotyyppi | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Kerrostalo | Tiivis pientalo | Omakoti-talo | Yhteensä | Huomautukset |
| Kerrosala 1000 k-m² | 500 | 1000 | 500 | 2000 | ei sisällä v. 2008 olevaa kerrosalaa |
| Kerrosala % | 25,0 | 50,0 | 25,0 | 100,0 | |
| Tonttitehokkuus | 1,25 | 0,5 | 0,25 | 0,45 | keskim., voi vaihdella tyyppien sisällä |
| Tonttimaa 1000 m² | 400 | 2000 | 2000 | 4400 | |
| Tonttimaa km² | 0,4 | 2,0 | 2,0 | 4,4 | |
| Tonttimaa % | 9,1 | 45,5 | 45,5 | 100,0 | |
| Asuinaluiden maa-alue km² | 0,8 | 4,0 | 4,0 | 8,8 | asuinalueen maa-ala = 2*tonttimaa |
| Asuinalueiden aluetehokkuus | 0,63 | 0,25 | 0,13 | 0,23 | |
| Asuinhuoneistoala h-m² | 417 | 833 | 417 | 1667 | k-m²/h-m² = 1,2 |
| Asuntojen keskikoko h-m² | 70,0 | 90,0 | 120,0 | 89,2 | |
| Asuntoja kpl | 5952 | 9259 | 3472 | 18684 | |
| Asuntoja % | 31,9 | 49,6 | 18,6 | 100,0 | |
| Asumisväljyys 2035, h-m²/hlö | 43,0 | 43,0 | 43,0 | 43,0 | |
| Asukkaita 2035 | 9690 | 19380 | 9690 | 38760 | ei sis. v. 2008 asuntojen asukkaita |
| Asukkaita % | 25,0 | 50,0 | 25,0 | 100,0 | |

## Taulukko 2: Vertailuja: asukkaita/km² valituilla alueilla v. 2007 (liitettävä alue arvio 2035, ml. v. 2008 alueella olevan ja pysyvän asuntokannan väestö)

| Alue | Pinta-ala km² | Asukkaita | Asukkaita/km² |
|---|---|---|---|
| Liitettävä alue (v. 2035) | n. 27 | 40 500 | 1523 |
| Vuosaaren peruspiiri | 15,4 | 33 988 | 2207 |
| Vartiokylän peruspiiri | 7,8 | 21 265 | 2726 |
| Mellunkylän peruspiiri | 9,9 | 36 361 | 3673 |
| Itäinen suurpiiri | 35,4 | 100 589 | 2841 |
| Suur-Tapiola | 20,4 | 41 905 | 2054 |
| Suur-Leppävaara | 35,4 | 58 048 | 1640 |
| Helsinki | 186,8 | 564 521 | 3022 |
| Espoo | 312,0 | 235 019 | 753 |
| Vantaa | 240,6 | 189 711 | 789 |
| Kauniainen | 5,9 | 8 469 | 1435 |
| Pääkaupunkiseutu | 745,3 | 997 720 | 1339 |

# Lähteet


Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto. 2008. Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki. Helsingin maankäytön kehityskuva.

Helsingin kaupunki. 2007. Yritysmyönteiseksi kumppaniksi. Helsingin elinkeinostrategia 2007. Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen julkaisuja 2/2007.

Helsingin kaupunki. Laadukkaan asumisen Helsinki. Maankäytön ja asumisen toteutusohjelma 2008-2017. Talous- ja suunnittelukeskus, kehittämisosasto.

Helsingin seudun yhteistyökokous. 2007. Kaupunkisuunnitelman MAL-osio. Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisen parantaminen Helsingin seudulla (luonnos 23.5.2007).

Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen. 2005. Pääkaupunkiseudun elinkeinostrategia. Pääkaupunkiseudun elinkeinopolitiikkatyöryhmä.

Itä-Uudenmaan maakuntaliitto. 2007. Itä-Uudenmaan maakuntakaava.

Laakso, Seppo. 2007. Tonttitarjonta ja asuntomarkkinat pääkaupunkiseudulla. Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen julkaisuja 3/2007.

Laakso, Seppo & Loikkanen, Heikki A. 2004. Kaupunkitalous. Johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen. Gaudeamus.

Laakso, S., Halme, T., Kilpeläinen, P., Loikkanen, H. ja Vaattovaara, M. (2005): Kirkkonummen kunnan muuttoliiketutkimus. Helsingin yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja B 52/2005.

MAL-neuvottelukunta. 2008. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen toteutusohjelma 2017 (MAL 2017).

Ratvio, Rami. 2005. Elämää metropolin reunoilla–Sundsberg ja Landbo hajautuvassa kaupunkirakenteessa. Pro gradu tutkielma. Helsigin yliopisto maantieteen laitos.

Sipoon kunta. 2008. Sipoon yleiskaava 2025, kaavaehdotus.

Vantaan kaupunki. 2007. Vantaan yleiskaava 2007.

Ympäristöministeriö. 2008. Ehdotus valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamiseksi (26.3.2008).

Ympäristöministeriö. 2007. Ehdotus valtioneuvoston asuntopoliittiseksi toimenpideohjelmaksi.

Ympäristöministeriö. 2001. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista.

# Kuvailulehti

Tekijät
Seppo Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy

Nimike
SIPOOSTA JA VANTAALTA HELSINKIIN LIITETTÄVÄN ALUEEN SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHTIA

Sarjan nimike
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2008:4

| | | | |
|---|---|---|---|
| Sarjanumero | 2008:4 | Julkaisuaika | 09.12.2008 |
| Sivuja | 28 | Liitteitä | 0 |
| ISBN | 978-952-223-311-0 (nid.)<br>978-952-223-312-7 (pdf) | ISSN | 1458-9664 |
| Kieli koko teos | FIN | Yhteenveto | FIN |

Tiivistelmä
Selvityksessä arvioidaan liitosalueen suunnittelun lähtökohtia asunto-ja työmarkkinoiden sekä asuntopolitiikan ja työmarkkinoiden näkökulmasta. Selvityksen näkökulma on seudullinen. Selvityksessä arvioidaan liitosalueen vahvuuksia ja vetovoimatekijöitä ja siinä haetaan vastausta kysymykseen mikä on liitosalue asuntokysymysten ratkaisussa, minkälaiset ihmiset olisivat halukkaat muuttamaan alueelle ja miten saadaan alueesta houkutteleva. Selvityksessä pohditaan myös Helsinkiä, seutua ja liitosaluetta elinkeinojen näkökulmasta. Selvityksessä suositellaan liitosalueelle väestöpohjaa riittävän suureksi metron rakentamisen taloudellisen kannattavuuden näkökulmasta ja hyvän paikallisen palvelutason toteuttamiseksi. Liitosalue mahdollistaa Helsingin asuntotuotannon määrän nostamisen ja asuntotarjonnan monipuolistamisen. Alueelle tulisi toteuttaa asuntotuotantoa, josta on paljon kysyntää, mutta vähän tarjontaa Helsingissä. Tärkeä kohderyhmä on perheet, joilla on suuri todennäköisyys muuttaa Helsingistä muualle seudulle tai seudun ulkopuolelle. Myös kohderyhmiksi soveltuvat vieraskieliset, ikääntyvät ja lapsettomat. Alueella pitäisi säilyä korkea status, mutta samalla monipuolinen väestörakenne. Metro ja hyvät paikalliset palvelut mahdollistavat asuinalueiden ja asuntotuotannon monimuotoisuuden. Painopisteenä tulisi olla tiivis kaupunkimainen pientaloasuminen ja kerrostalorakentamista metroasemien tuntumaan. Lisäksi omakotirakentamista tulisi kaavoittaa alueen reunoille. Asuntojen rahoitus- ja hallintasuhdejakauma tulee olla seudun yhteisvastuullisen asuntopolitiikan ja Helsingin kaupungin tavoitteiden mukaista. Yritystoiminnan ja työpaikkojen osalta alueen tulisi ensi sijassa tukea Kaakkois- ja Itä-Helsingin yritystoiminta-alueiden sekä Vuosaari–Kehä III–Lentoasema -akselin kehitystä. Kehä III:n sekä Porvoon väylän ja Uuden Porvoontien liittymien alueet soveltuisivat hyvin seudulliseksi työpaikkakeskittymäksi, jonka toteutuminen vahvistaisi myös liitettävän alueen asuinalueiden vetovoimaa. Liitettävälle alueelle tulisi rakentaa hyvät paikalliset palvelut sekä tarjota myös toimitiloja alueen asukkaiden omaa yritystoimintaa varten.

Asiasanat
HELSINKI, SIPOO, VANTAA, LIITOSALUEET

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2008:4

Sarjassa aikaisemmin julkaistu:

2008:1 Loft-asumisen edellytykset Helsingissä

2008:2 Ekotehokkuuden arviointi ja lisääminen Helsingissä

2008:3 Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö

ISSN 1458-9664
ISBN 978-952-223-311-0 (NID.)
ISBN 978-952-223-312-7 (PDF)