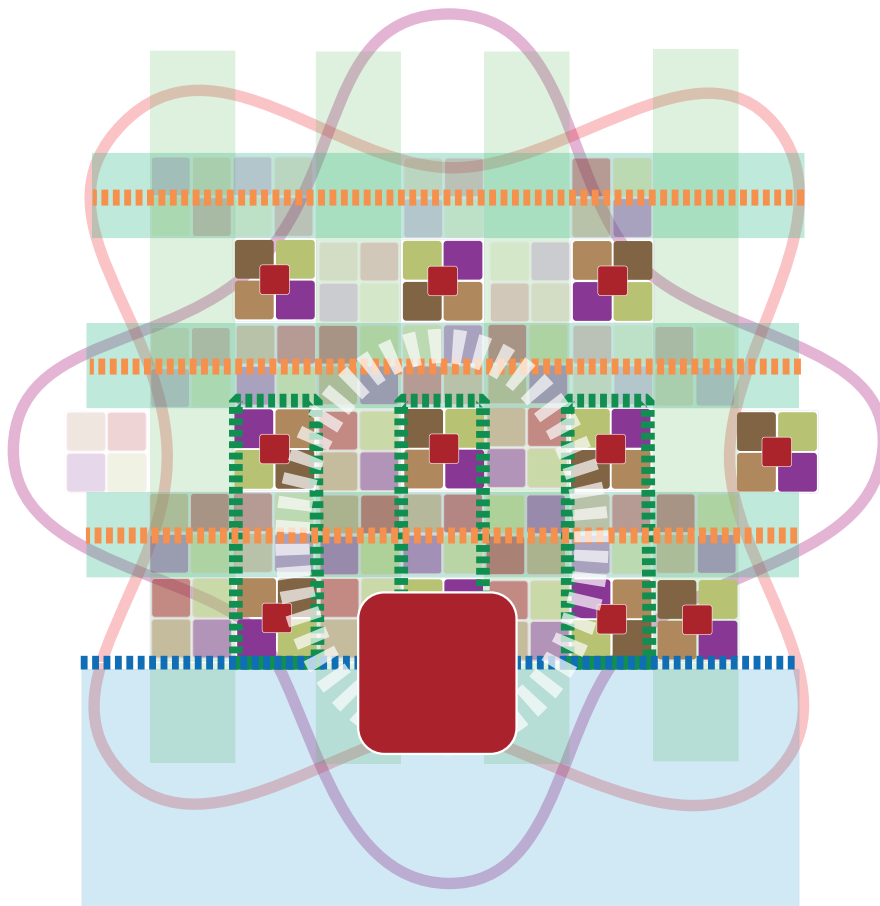


# GENERALPLAN FÖR HELSINGFORS

Vision 2050

## Stadsplan – Ny generalplan för Helsingfors



Utredningar vid översiktsplaneringsavdelningen på  
Helsingfors stadsplaneringskontor 2013:23



**Helsingfors stad**  
Stadsplaneringskontoret

# GENERALPLAN FÖR HELSINGFORS

## Stadsplan – Ny generalplan för Helsingfors Vision 2050

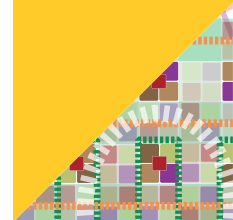
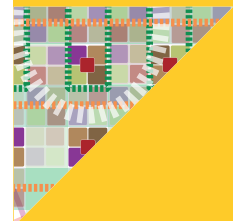
© Helsingfors stadsplaneringskontor 2013

Grafisk planering: Kontor

Layout: Innocorp Oy

Logotyp för stadsplanen på pärm: Christina Suomi

Grundkarta: © Stadsmättningsavdelningen, Helsingfors 021/2013



# Innehåll

<b><u>INLEDNING – VAD ÄR VISION 2050 OCH VARFÖR UTARBETAS DEN?</u></b>	5
----------------------------------------------------------------------------	---

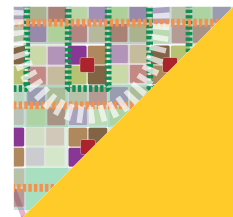
<b><u>HELSINGFORS KOMMER ÅR 2050 ATT VARA METROLOMRÅDETS URBANA KÄRNA – HELSINGFORS NYA GENERALPLAN ÄR EN STADSPLAN</u></b>	
VISIONENS CENTRALA INNEHÅLL	7

<b><u>VISIONENS SJU TEMAN</u></b>	
HELSINGFORS ÄR EN URBAN METROPOL, SOM PULSERAR LIV	13
HELSINGFORS SOM LOCKANDE BOENDE	21
ETT HELSINGFORS MED EKONOMISK TILLVÄXT OCH ARBETSPLATSER	31
EN STAD AV HÅLLBAR FORTSKAFFNING	41
REKREATION, STADSNATUR OCH KULTURMILJÖ	49
DET MARINA HELSINGFORS	55
ETT INTERNATIONELLT HELSINGFORS OCH HELSINGFORS SOM EN DEL AV REGIONEN	63

<b><u>MODELLEN FÖR STADSSTRUKTUREN ÄR EN NÄTVERKSSTAD MED SPÅRTRAFIK</u></b>	
INNERSTADEN BYGGS UT – EFFEKTIVISERING AV MARKANVÄNDNINGEN I MOTORVÄGSNÄRA MILJÖER OCH ÄNDRING TILL ETT URBANT STADSRUM	70
FÖRSTADSCENTRA BILDAR ETT NÄTVERK AV CENTRUM	73

<b><u>REGIONALA BEFOLKNINGS- OCH ARBETSPLATSBEDÖMNINGAR</u></b>	79
---------------------------------------------------------------------	----

<b><u>MATERIAL FÖRKNIPPT MED VISIONEN</u></b>	81
-----------------------------------------------	----



# INLEDNING – VAD ÄR VISION 2050 OCH VARFÖR UTARBETAS DEN?

Vision 2050 beskriver en avsedd målframtid för Helsingfors år 2050. I visionsarbetet har man via olika teman utarbetat en helhetsuppfattning av den riktning som den nya generalplanen ska utstaka. Generalplanen styr markanvändningen, men de värderingar, prognoser och strategiska huvudpunkter som verkar i bakgrunden hamnar ofta i skymundan bakom kartförslaget. Vision 2050 lyfter fram dessa strategiska målsättningar under luppen.

År 2050 ligger 37 år i framtiden när denna vision utarbetas. Detta är emellertid en förvånansvärt kort tid ur ett stadsplaneringsperspektiv. Även om det är nästintill omöjligt att förutse något så här långt i framtiden behöver man en framtidshorisont som ligger tillräckligt långt fram i tiden, för att man ska kunna bedöma och skapa en målinriktad och realistisk utvecklingsstig som grund för generalplanen. Bakom de beslut som nu fattas måste det finnas ett stadigt ryggstöd som utgörs av långsiktiga målsättningar.

Visionens främsta budskap är klart. I framtiden är Helsingfors en snabbt växande, urban nätverksstad med spårtrafik och ett expanderande huvudcentrum samt övriga centra stadda i utveckling. Närtåg och metro erbjuder snabba radiella förbindelser mellan huvudcentrumet och den övriga regionen. Snabbspårvagnar kompletterar trafiksystemet till ett högklassigt nätverk. Staden tätar särskilt längs de tvärgående stamförbindelserna, i de expanderande centrumen samt längs de nuvarande motorvägsaktiga områdena. Framför allt är Helsingfors en stad av mänskliga mått. Stadsutrymmet planeras utifrån fotgängarens – inte personbilstrafikens – villkor. I framtiden kommer roliga städer att vara mest framgångsrika – städer där det är trevligt att bo, där vardagen löper på och där utbudet av möjligheter ständigt växer.

För att visionens målsättningar ska kunna uppnås krävs det mycket av planprocessen. Förfaringssätt, som är förbundna till ett regelverk som ständigt blir strängare, och att beakta allas värderingar leder lätt till en kompromiss, som inte tjänar något syfte. Vision 2050 fastställer en stark målstatus och svåra värdeval måste göras för att den ska kunna uppfyllas. Man måste ändå göra sina val, eftersom det inte ligger i någons intresse att ha en spridd samhällsstruktur i regionen, ökande rusningar och bostadspriser som inte längre är möjliga för vanliga löntagare.

I rapporten betraktas Helsingfors framtid via sju visioner, som var och en behandlar en betydelsefull helhet. För varje tema finns det ett kartförslag, som beskriver Helsingfors år 2050 ur ett perspektiv av just temat i fråga. Det viktigaste innehållet i dessa olika visionsteman framställs som ett diagram som sammanfattar visionen. I anknytning till varje tema presenteras de främsta förfaringssätten som beaktas vid förberedandet av generalplanen.

Det tema som behandlar urbanism och stadskultur framställer Helsingfors år 2050 som en betydligt tätare och mer ekologisk metropol som pulserar liv. Temat kring lockande boende visar Helsingfors som en socialt balanserad, tät och mångsidig stad med blandade funktioner, där boende, arbets- och studieplatser samt tjänster ligger nära varandra och är lättillgängliga. Alla vardagliga tjänster ligger inom gång- och cykelavstånd. Till mer omfattande tjänster kommer man snabbt med

kollektivtrafiken. De mest omfattande tjänsterna ligger i större centrum som utgörs av flera stadsdelshelheter och som förenas av snabba stomförbindelser. Det finns många alternativ för boende.

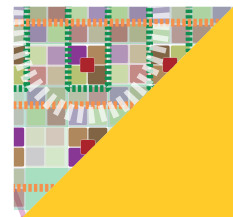
I trafikvisionen framhävs kollektivtrafikens och särskilt snabbspårvagnarnas centrala roll – år 2050 rör man sig i Helsingfors mångcentriga stadsstruktur och i regionen med ett heltäckande stamlinjenätverk, som särskilt bygger på ett spårtrafiknätverk och högklassiga cykelgångar. Temat näring och centra beskriver en internationellt konkurrenskraftig och attraktiv stadsregion. Näringslivets spetskompetens koncentreras till toppområden inom produktiviteten, vars inverkan reflekteras i hela stadsregionens och Finlands framgång. Grönvisionen betonar närheten till havet och grönområdenas betydelse för Helsingfors stad. I en allt tätare stad framhävs betydelsen av högklassiga grönområden. År 2050 är Helsingfors en grön nätverksstad, där grönområden, havet och rekreationstjänster är lätt tillgängliga för alla stadsbor.

I visionen har även det marina Helsingfors lyfts fram som ett eget tema. År 2050 är kustbandet och skärgården aktiva scener med sina arbets- och bostadsområden, parker, kaféer och allmänna bastur för att inte förglömma naturlandskapen som lämpar sig för avkoppling. Helsingfors har även behandlats som en del av ett nätverk av storstäder. År 2050 möjliggör Helsingfors läge i skärningspunkten mellan de östvästliga och nord-sydliga utvecklingskorridorerna samt högklassiga internationella flyg-, spår-, väg- och sjöförbindelser, samt förbindelserna till stadens övriga delar, att potentialen hos Helsingfors växande investeringszoner kan utnyttjas till fullo.

De textavsnitt som gäller de olika temana samt markeringarna på kartan är delvis överlappande, eftersom flera framtidslösningar visar sig vara lönsamma ur olika perspektiv: man behöver en stadsstruktur som möjliggör och lämnar rum för nytt, kreativt tänkande, nya tekniker; man behöver mer stad, där människor möts, trivs och kopplar av, samt där det är sporrande att arbeta och idka näring.

Som grund för visionen har stadsplaneringsnämnden den 20 november 2012 godkänt utgångspunkterna för generalplanen och ett arbetsprogram inklusive relaterade utredningar och utgångsdata. Utarbetandet av visionen är förknippad med rikligt utredningsmaterial som finns som bilagor eller extra läsning i anknytning till rapporten. Den egentliga kartan över utrymmesreservationerna är ändå ett planutkast och den står klar att behandlas av stadsplaneringsnämnden i slutet av år 2014. Utgångspunkten är tillväxt som måste ses som en möjlighet. En kraftig, gemensam tillväxt av Helsingforsregionen måste göras möjlig. Hur denna tillväxt ska kanaliseras ligger i stor utsträckning i våra händer.

Temana i visionen har diskuterats med stadsbor och intressenter under våren 2013 bland annat genom att arrangera temaspecifika seminarier och diskussionsmöten i utställningslokalen Plattformen. Förberedandet av generalplanen lyftes fram i omfattande skala på Plattformen även under stadsplaneringsmässan och temakartorna presenterades och diskuterades på Generalplanskaffe i maj. Temakartorna inklusive förklarande texter har även varit tillgängliga på internet sedan våren och de har diskuterats livligt.



# HELSINGFORS KOMMER ÅR 2050 ATT VARA METROLOMRÅDETS URBANA KÄRNA – HELSINGFORS NYA GENERALPLAN ÄR EN STADSPLAN

## VISIONENS CENTRALA INNEHÅLL

År 2050 finns det cirka 860 000 invånare i Helsingfors och 560 000 arbetsplatser. Helsingfors är en internationell huvudstad och en stark urban kärna i metropolområdet. Stadslivet uppkommer ur människors möten och en bra stad erbjuder utrymmen och möjligheter till detta. Staden och stadsutrymmet får en helt ny betydelse i det framtida Helsingfors.

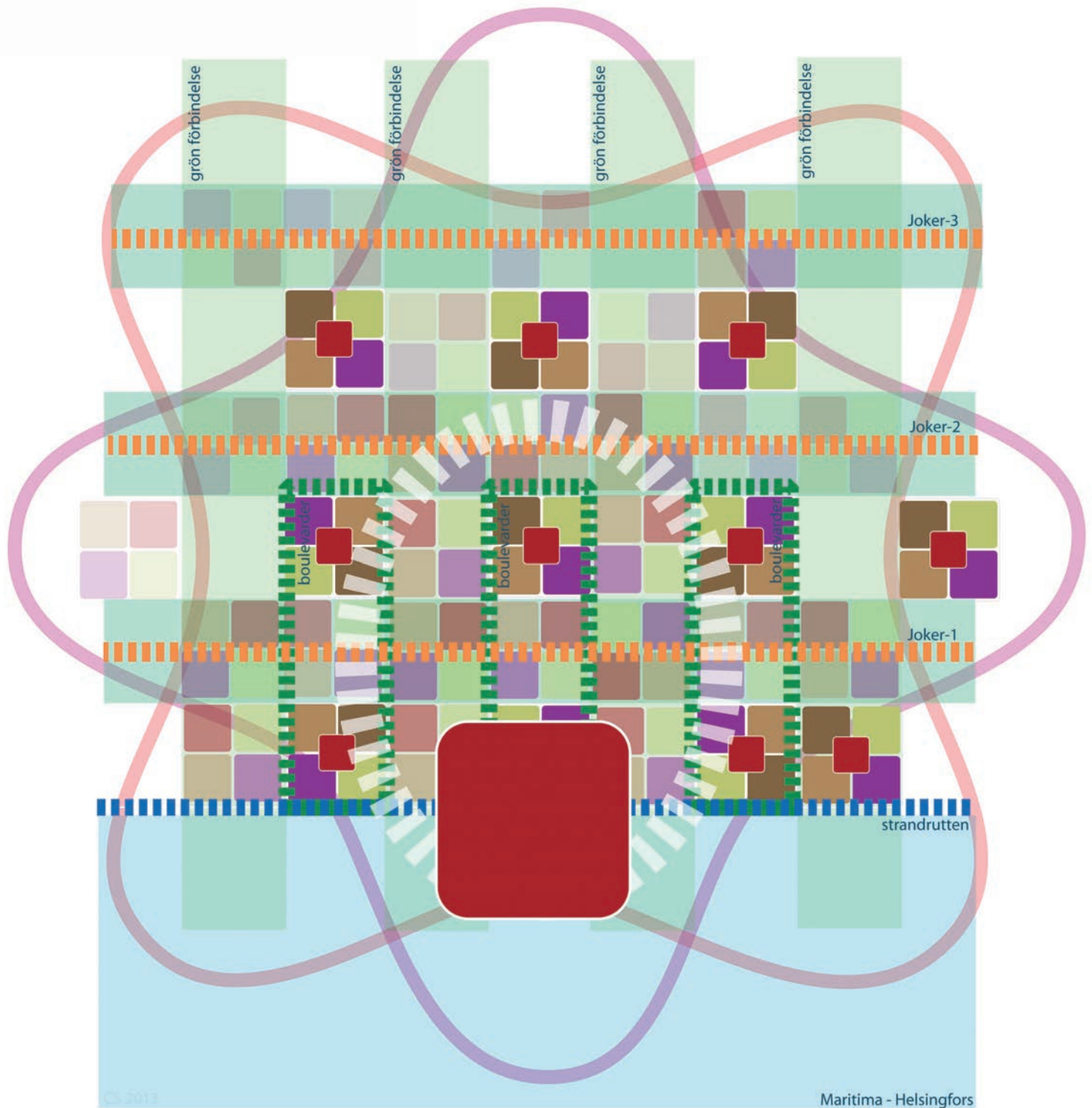
Modellen för stadsstrukturen är en nätverksstad med spårtrafik. Staden har blivit tätare överallt, särskilt kring spårtrafikens stationer och knutpunkter samt betydande hållplatser. Förstadscentra har utvecklats till stadsaktiga centrum. De har blandade funktioner och är täta, urbana koncentrationer av tjänster, arbetsplatser och boende. De dagliga tjänsterna ligger nära, man kommer snabbt till mer omfattande tjänster med kollektivtrafiken, särskilt spårtrafiken. Spårtrafiken har dessutom gett upphov till nya centrum. Nätverksstaden har även en regional och internationell dimension. Förutom att utgöra kärnan för regionen är Helsingfors även en del av ett europeiskt nätverk av storstäder.

Helsingfors är en internationell stad med goda förbindelser till alla ställen i Europa och via flygstationen även till den övriga världen. Helsingfors är en del av en utvecklingstriangel vid Finska viken, där S:t Petersburg, Tallinn och Helsingfors alla drar nytta av det ekonomiska områdets interna turism, köpkraft och kompetens. Även Stockholm är en viktig riktning. Med tanke på internationell affärsverksamhet är Helsingfors en lockande plats tack vare sina stabila förhållanden och sin trygghet.

Innerstaden i Helsingfors är fortfarande nationens framgångsrika huvudcentrum. Den har byggts ut radiellt från dagsläget. Även i framtiden är den ett centrum för företagsverksamhet, men också en lockande boningsort. Helsingfors centrum erbjuder alldeles särskilda möjligheter till urbant stadsliv, trivsel, rekreation och turism.

Motorvägar och motorvägsaktiga gator når inte in i innerstaden. De har blivit stadsboulevarder innanför Ring I – Österleden från Östra centrum fram till stadsgränsen. Delvis kan de vara täckta eller tunnlade. Längs stadsboulevarderna har man anvisat ny markanvändning i betydande grad. Dessa områden kan göras till nya, mer omfattande projektområden för bostads- och arbetsplatsbyggande.

# STADSPLAN VISION 2050





## NÄTVERKSSTAD

-  det nya urbana boendet med arbetsområden
-  frodande stadskärnan  
varierande stadscentrumen
-  den utsträckta innerstaden
-  nya boulevarder
-  reformerade tvärgående  
förbindelser
-  grönstruktur
-  Maritima-Helsingfors
-  strandrutten längs havet
-  Joker-1, -2, -3 snabbprårvägar
-  stadsregionen

## DEN URBANA STADEN

-  boendet
-  mobilität -  
förbindelser
-  ekonomin
-  grönska - rekreation
-  havet
-  transnationalitet
-  urbanismen

Näringslivets verksamhetsförutsättningar har säkerställts överallt inom staden. Företagen kan erbjudas kontorstomter på bra platser på olika håll i staden och för olika behov. Staden har fortfarande enhetliga arbetsplatsområden som även lämpar sig för industri. I regel har de nuvarande kontorsområdena bevarats.

Helsingfors är även en grön nätverksstad. Rekreatiomsområden, havet och rekreationstjänster är lätt tillgängliga. Parker och övriga offentliga utrymmen utomhus är högklassiga och mångsidiga. Man har kunnat bevara även omfattande, enhetliga grönområden i den allt tätare staden. Helsingfors specialitet, de gröna fingrarna, sträcker sig till regionens omfattande rekreatiomsområden. Stadsskogar och å andra sidan kulturmiljöer är Helsingfors styrka.

Helsingfors roll som havsstad har förstärkts. Den förbättrade sjötrafiken ger möjligheter att utveckla rekreatioms- och turismtjänster samt andra marina näringar. Marint boende är en del av framtidens Helsingfors. På vissa havsområden har man möjliggjort olika nya och attraktiva boendeexperiment.

Helsingfors är en kollektivtrafikstad som utgår från ett spårtrafiksnätverk med snabba stamförbindelser. Att gå och cykla känns lockande överallt inom staden. Högklassiga cykelgångar utgör ett fungerande nätverk för längre avstånd. År 2050 har fotgängaren en speciell roll i Helsingfors.

Gaturummet är inte längre enbart en fortskaffningsmiljö i det framtida Helsingfors utan en mötesplats för stadsborna. Den expanderade innerstaden och flertalet övriga stadsdelscentrum är scener för urbant stadsliv. Det finns mer stad man kan nå och korsa till fots.

En tätare kollektivtrafikstad skapar ramarna för ett mer ekologiskt hållbart samhälle. Framtidens stad möjliggör hållbara energilösningar och beaktar krav gällande klimatförändringen och anpassning.

### Befolkningstillväxt

Urbaniseringen fortsätter kraftigt överallt i världen, även i Finland. Enligt den befolkningsprognos som utarbetats för generalplanen växer Helsingforsregionen med cirka 600 000 invånare till år 2050. Som utgångspunkt för dimensioneringen av generalplanen placerar den valda projektionen hälften av tillväxten inom Helsingfors nuvarande administrativa gränser, om Helsingfors bara klarar av tillväxten.

Befolkningstillväxten förutsätter en planreserv och att stadsstrukturen görs tätare i hela regionen och särskilt i dess kärna Helsingfors – oavsett var kommungränserna går. Planreserven för boende enligt generalplan 2002 håller på att ta slut. Det finns endast lite möjligheter att detaljplanlägga nuvarande projektområden som frigjorts från hamnen och de är svårare att planlägga samt utgörs delvis av ett långsammare kompletteringsbyggande. Att planlägga Östersundomsområdet svarar delvis på bostadsbehovet lokalt och under en kort tid.

I enlighet med logiken för stadsekonomi styr centreringsfördelen placeringen av de flesta näringar och bostadsbyggandet till stadsregionens centrum. Den förstärkta tilläggsproduktiviteten som ges av den så kallade agglomerationsfördelen och dynamiken kring centraliseringen av olika funktioner leder till att huvudparten av värdeökningen (bruttonationalprodukten) i den ekonomiska regionen produceras i Helsingfors centrum och i dess närhet. Om man kraftigt försöker begränsa dessa tendenser, lyckas man inte utnyttja den högsta stadsproduktivitets potential och missar möjligheterna kring bättre sysselsättning, inkomstutveckling, köpkraft och

skatteintäkter. Därför måste man möjliggöra stadens tillväxt framför allt för att ge en förbättrad stadsproduktivitet. En avsevärt tätare struktur ger direkta och indirekta nyttor för stadsborna, näringslivet och hela nationalekonomin. Helsingfors är produktivitetens spetsområde i Finland. Detta bör säkerställas.

### Hållbar samhällsstruktur

En tätare samhällsstruktur stöder bildandet av en ekoeffektiv stadsstruktur. Utsläppen från trafiken kan minimeras, eftersom man kan göra kollektivtrafiken mer attraktiv och lönsam när den organiseras heltäckande. Tack vare den täta strukturen hålls restiderna för stadsbornas resor till och från arbetet och ärenden samt hobbyer måttliga. Tjänsterna kan ordnas effektivt och hållas tillgängliga förmånligt. Ett urbant stadsliv och olika funktioner i staden blir oftare möjliga även utanför stadskärnan.

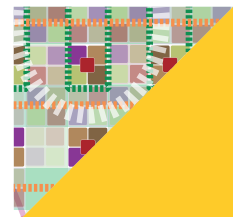
En ny slags urbanitet har börjat lyfta sitt huvud även i Finland. Man har börjat önska en mer innerstadsaktig stadsstruktur. När visionen utarbetas har barnfamiljer på nytt hittat till centrumboendet, men det finns begränsat med bostäder i innerstaden. De räcker inte till alla som önskar, varvid priserna klättrar upp över betalningsförmågan. Man måste kunna utvidga innerstaden. Ett naturligt sätt är att utvidga strukturen radiellt kring centrum.

Nytt utrymme för byggandet får man genom att ändra infartslederna, som ursprungligen byggts för snabb forskaffning, till stadsboulevarder redan längre ut från nuvarande centrum. I vissa fall kan motorvägar även täckas och göras till tunnlar. På detta sätt får man tillgång till de nuvarande spillområdena kring trafiken för byggande på bra platser och mer nytt, attraktivt centrum kring nuvarande centrum. Samtidigt kan man förena stadsdelar som i dagens läge skiljs åt av lederna. Anslutningen till det övriga gatunätverket kan göras smidig. Stadsboulevarderna möjliggör även en centrumaktig fotgängar- och cykelmiljö, lokaler längs gatorna och en trafik som är karakteristisk för en stadsmiljö med kollektiv- och personbilstrafik.

De motorvägsaktiga områdena inne i staden är rester från en tid när staden var avsevärt mindre än den är i dag. I dag uppfyller de flesta infartslederna inte längre sin ursprungliga funktion som motorvägar. När trafikmängderna fortsätter att växa utgör lederna särskilt vid rusningstopparna inte längre en snabb förbindelse ens för bilisterna. När städer växer är en naturlig utveckling att snabba biltrafikleder drar sig längre bort från stadens centrum för att ge utrymme åt stadskärnan att växa.

I framtidens Helsingfors har vid sidan av innerstaden även förstadscentra utvecklats till urbana centrum som möjliggör en urban livsstil även utanför den traditionella stadskärnan. Centrumen förbinds av en effektiv och attraktiv kollektivtrafik, särskilt ett omfattande spårnätverk samt högklassiga cykelgångar. För att hållbar forskaffning ska bli ett verkligt alternativ även på längre etapper, måste centrumen förbindas med varandra med spår inom hela regionen. En sådan nätverksstad möjliggör den bästa tillgången till tjänsterna, en effektiv kollektivtrafik, ett högklassigt cykel-, promenad- och rekreationsnätverk samt de bästa möjligheterna att utveckla näringslivet och ett bra stadsliv. Genom att utnyttja områden som redan byggts för effektivt byggande i regionens kärna förbättrar man dessutom förutsättningarna att bibehålla enhetliga, värdefulla grönområdeshelheter för kommande generationer.

Stadsstrukturen i de olika centra är blandad. De dagliga tjänsterna ligger nära. Detta betyder att även en miljö med kvartersbutiker främjas. Att bygga hypermarketer, som utgår från bilism, i ett allt tätare, urbant Helsingfors är inte längre motiverat på grund av att detta genererar forskaffning och slösar mark. Även stora butiker får plats i en tät struktur och markanvändningen kan effektiviseras ytterligare genom att placera



bostäder eller kontor på de översta våningarna. Det är sannolikt att även näthandelns utveckling stöder ett urbant arrangemang av handel och tjänster.

Planeringen av fortskaffningsmiljön och gaturummet måste ske på fotgängarnas och cyklisternas villkor. Innerstadens fotgängarcentrum måste utvidgas och gågator måste skapas även i de övriga centra. Genom att gynna utsläppsnåla fordon och fastställa egna utrymmen och tider för distributionstrafiken, kan man få servicen till affärslokalerna i centrum att fungera väl även i ett fotgängarcentrum. Gaturummet måste uppfattas som stadens gemensamma utrymme, en mötesplats, inte endast som en fortskaffningsmiljö. Det blir mer stad man kan nå och korsa till fots. I framtidens Helsingfors har fotgängaren en särskild roll.

Modellen med en nätverksstad har även en regional och internationell dimension. Förutom att utgöra kärnan för regionen är Helsingfors även en del av ett europeiskt nätverk av storstäder. Staden är ett dynamiskt, internationellt konkurrenskraftigt och uppskattat huvudcentrum i nationen, och växer som centrum för högklassig näringsverksamhet, samt som en arena för kultur- och fritidsevenemang. Helsingfors internationella flyg-, spår-, väg- och sjöförbindelser möjliggör en smidig fortskaffning till andra platser i huvudstadsregionen, till andra finska städer samt över landsgränserna. Särskilt sjö- och spårförbindelserna via Tallinn till Europa och de utvecklade flygförbindelserna till Asien ger Helsingfors styrka inom turism och affärsresor. Helsingfors är även en del av en utvecklingstriangel vid Finska viken, där S:t Petersburg, Tallinn och Helsingfors alla drar nytta av det ekonomiska områdets interna turism, köpkraft och kompetens. Även Stockholm är en viktig riktning.

Den tätare stadsstrukturen förutsätter att man satsar på kvalitet framom kvantitet gällande rekreationsområden. Den tätare urbana strukturen behöver enhetliga grönområden samt funktionellt högklassiga stadsparker, vars betydelse som rekreationsmiljö ökar från i dag. Grönområden, havet och rekreationstjänster är i framtiden lätt tillgängliga för alla stadsbor. I den tätare staden finns det även naturmiljöer och man har lyckats bevara stadsskogar. Det finns gröna förbindelser till större naturområden, såsom Sibbo storskog och Noux samt längre ut i regionen, från alla ställen i staden.

Det marina Helsingfors med natur- och kulturhistoriska objekt är speciellt för Helsingfors och en styrka även i framtiden. Havet och naturen är viktiga för stadsborna, men de utgör även en konkurrensfördel, som särskiljer Helsingfors från övriga huvudstäder i Europa. Helsingfors historiska centrum är unikt jämfört med många av världens metropoler till exempel när man anländer till Södra hamnen med fartyg. Dessa värden omfamnas även i fortsättningen. Helsingfors image som havsstad förstärks av att passagerarfartyg och internationella kryssare kan anlända helt i stadens kärna. Även de nuvarande förstäderna erbjuder kulturmiljöer som det är skäl att bevara åt de kommande generationerna. Byggnad på höjden anvisas till vissa platser.

Man vill säkerställa näringslivets verksamhetsförutsättningar överallt inom staden. Helsingfors nya generalplan utarbetas i en situation i vilken bostädernas priser har blivit höga. Man vill ändra kontor och affärslokaler för bostadsbruk överallt i staden på grund av den högre avkastning som lägenheter ger. Detta gäller även i situationer där de företagare som verkar i lokalerna kunde vara villiga att fortsätta med verksamheten. Närmare utredningar visar emellertid att det i regel finns behov av att bevara de nuvarande arbetsplatsområdena. En annan aktivitet kräver även annorlunda lokaler. Till exempel passar en funktion som kräver mycket transporter inte så bra in i bostadsområden eller en blandad stadsstruktur.

I Nordamerika kan man redan se att industriproduktionen tas tillbaka från tillväxtländer i Asien på grund av de ökade transportkostnaderna. Detta är något man måste förbereda sig för även i Finland och Helsingfors. Det måste fortfarande finnas tillräckligt med planreservationer och placeringsmöjligheter på olika håll i staden för företagens behov. I generalplanen är det möjligt att visa stadens starka avsikter gällande utvecklingen av företagsområdena. Staden måste ha olika områden även ur perspektivet för minskat behov att förflytta sig, tillgänglighet och mångsidig stadsstruktur. På det sättet hålls staden intressant.

Nya hållbara tekniska lösningar stöds och möjliggörs för att underlätta vardagen. Sådana är särskilt nya, klimatvänliga lösningar, såsom robotbilar och anropstrafik. Med hjälp av dessa lösningar kan man även spara utrymme och effektivisera markanvändningen, eftersom parkeringar inte längre definierar stadsstrukturen lika mycket som i dagens läge. Det är möjligt att avstå från att äga en bil utan att ge avkall på de individuella behoven av att använda en bil. Ute i världen håller man för tillfället på att utveckla idéer kring betydande nya tekniska lösningar, som ändrar dagens handel, logistik och arbetsliv som en helhet, inklusive vård- och servicebranscherna.

Att bromsa klimatförändringen och anpassa sig till den har en central roll när generalplanen utarbetas. En tätare kollektivtrafikstad skapar ramarna för ett mer ekologiskt hållbart samhälle. Framtidens stad möjliggör hållbara energilösningar och beaktar krav gällande klimatförändringen och anpassning. Helsingfors har förbundit sig till att minska växthusutsläppen med 30 % till år 2020 från nivån år 1990 och eftersträvar en verksamhet som är fri från växthusutsläpp till år 2050. Stadsplaneringens metoder för att minska klimatutsläppen är en tätare stadsstruktur, främjande av annan hållbar fortskaffning samt möjliggörande av hållbara energilösningar i staden.

Ännu på 1950-talet låg en stor del av stadsregionens bostäder inom den nuvarande innerstaden. Förskjutningen till förstäderna och den regionalisering som skett under de senaste årtiondena har ändrat stadsregionens struktur samt tyngdpunkt avsevärt så att innerstadens och Helsingfors roll har minskat i förhållande till den övriga stadsregionen. Stadsregionen har decentraliserats.

En decentraliserad utveckling av samhällsstrukturen uppfattas allmänt som negativ och därför är det viktigt att Helsingfors fram till 2050 har vuxit kraftigt inåt. Oberoende av regionens kommande utveckling, kommungränser och förvaltningsmodell, är det viktigt att göra regionens kärna betydligt tätare med tanke på att bromsa upp klimatförändringen och att låta stadsområdet och regionen växa hållbart. Samtidigt har Helsingfors stärkt sin roll som kärnan för regionen.

År 2050 är Helsingfors en internationell huvudstad och en stark urban kärna i metropolområdet. Staden har fått mera stad. Stadslivet uppkommer ur människors möten och en bra stad erbjuder utrymmen och möjligheter till detta. Helsingfors nya generalplan är en Stadsplan.

# VISIONENS SJU TEMAN



## HELSINGFORS ÄR EN URBAN METROPOL, SOM PULSERAR LIV

År 2050 är Helsingfors en uttalat urban metropol, som pulserar liv. Det urbana Helsingfors handlar om fler kvartersbutiker, cykelfiler, spårvagnsrassel, torgkaféer, internationalism, stadsproduktivitet, strandbastur, stadsdelsevenemang samt gågator.

I det urbana Helsingfors finns det mer stad i staden. Helsingfors är en stad med en tätare struktur än i dag, och har fler centrumområden som påminner om småstäder med skikt av arbetsplatser, boende och fritidsaktiviteter. Städerna i staden är socialt och regionalt jämställda. Mellan centrumen kommer man smidigast med cykel vid sidan av spårtrafiken och i centrumen betonas fotgängarens roll. Det finns gågator och funktioner som öppnas ut i gaturummet på olika håll i Helsingfors. Människor samlas på allmänna platser för att ordna sina egna evenemang, mötas, tillbringa tid och arbeta oberoende av årstid och klockslag. Helsingfors är en levande stad även vintertid.



DEN NYA GENERALPLANEN FÖR HELSINGFORS

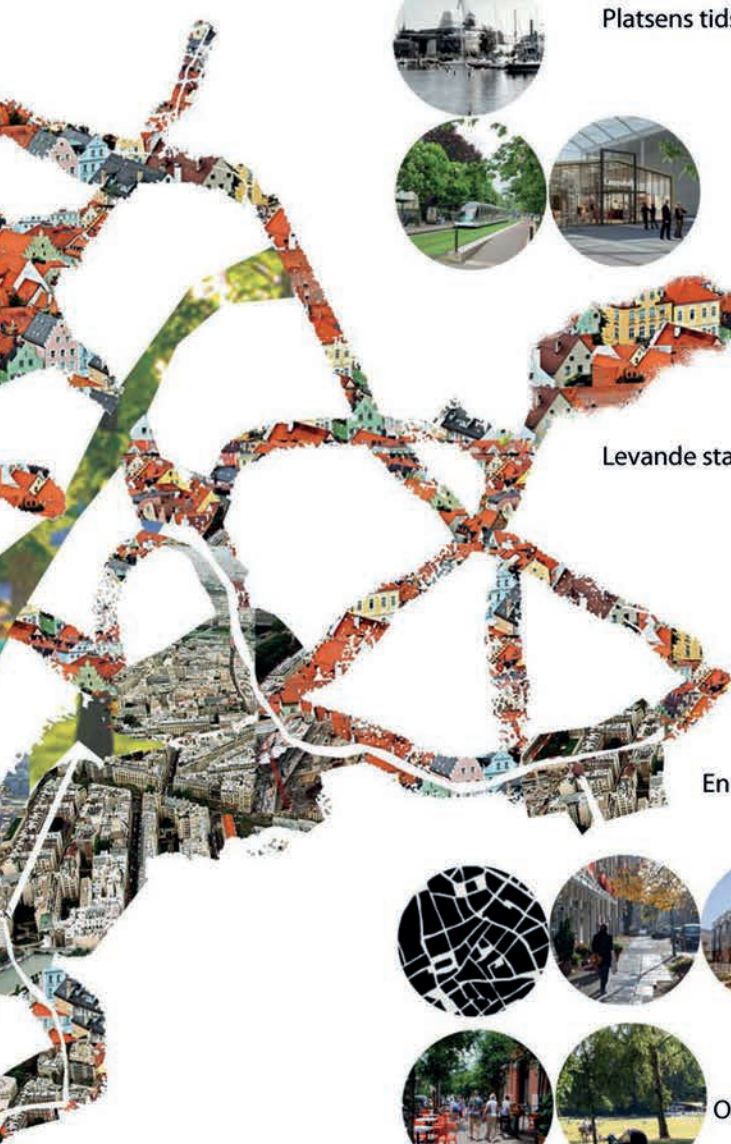
VISION 2050

URBANISM OCH STADSKULTUR 16.8.2013



SPK ÖVERSIKTSPLANERINGSAVDELNINGEN

ARBETSGRUPP: Salla Ahokas, Douglas Gordon, Crista Toivola, Marja Piiimies, Sakari Jäppinen, Virpi Mamiä, Lauri Kangas Raisa Kiljunen-Siirola, Tapani Rauramo och Taneli Nissinen



Platsens tidsmässiga och funktionella avlagring



Levande stadsomgivning oberoende av tid på dygnet

En ekologiskt och socialt balanserad och tät stad



Offentligt rum för gemenskapens verksamhet



Gatans roll som scen för stadslivet



## Urbanism och stadskultur

Det urbana Helsingfors har år 2050 vuxit märkbart i och med den större innerstaden. I det mer urbana Helsingfors finns det mer stad i staden. Det är en stad med en tätare struktur, där den höga invånar- och arbetsplatstätheten möjliggör en bra tillgänglighet till närtjänster. När innerstaden utvidgas utvecklas de nya urbana kärnorna inom det nuvarande förstadsområdet kraftigt, och möjliggör en urban livsstil även utanför den traditionella stadskärnan. Den nya, mer urbana staden byggs i framtiden upp av ett nätverk av unika, attraktiva och olika småstäder.

Den urbana livsmiljön skapar möjligheter och impulser, som har ett obestridligt värde med tanke på trivseln i staden och därmed även på konkurrenskraften. Den kännetecknas av täthet, blandade funktioner, ett offentligt stadsrum, fotgängarens skala, ett intressant gaturum, högklassiga rekreativmiljöer, bra tillgång till tjänster, historisk skiktning, effektiva kollektivtrafikförbindelser med mera. Efterfrågan på en urban livsmiljö har varit särskilt stor under de två senaste årtiondena, vilket kan ses som en massiv stegring av prisnivån i innerstaden i Helsingfors. Trots detta har utbudet på urban livsmiljö inte nämnvärt ökat.

När boende, arbete och tjänster kopplas ihop allt tätare, möjliggörs en levande stadsmiljö, när människor rör sig på gatorna oberoende av årstid. En levande stadsmiljö ökar även den upplevda känslan av trygghet, vilket är en viktig förutsättning för att en attraktiv stadsmiljö ska uppkomma.

Det mer urbana Helsingfors är en socialt och regionalt mer jämställd stad, där tillgången på tjänster och arbetsplatser är betydligt bättre, särskilt inom förstadszonen, som i dag inte är jämställd med den övriga staden.

Innerstadsboende i Kronohagen,  
bild Matti Tapaninen







Tavastehusleden är en urban "Mannerheimboulevard" år 2050, bild 3dRender

### Det urbana Helsingfors är en hållbar stad

Trafikens och fortskaffningsmiljöns inverkan på stadsrummet är betydande. År 2050 rör man sig i Helsingfors med hållbara fortskaffningsmedel, till fots, med cykel och kollektivtrafik, medan personbilarna utgör ett kompletterande fortskaffningsmedel på de etapper de lämpar sig bäst för. Det utbyggda spårtrafiksnätet och stombussförbindelserna utgör ryggraden i kollektivtrafikens nätverk, och de möjliggör en frångång från tidtabeller vilket gör hållbar fortskaffning till ett smidigt och konkurrenskraftigt alternativ. Särskilt i centrumområdena har fortskaffningen planerats i fotgängarens och cyklistens skala, och detta betonar gaturummets dragningskraft samt att funktionerna öppnas ut mot gatan. Gatunätet utvecklas mot en mer traditionell rutnätsplan, där trafikledernas hindrande effekt minskar och olika förortsceller sträcker sig ut för att bilda mer enhetliga, funktionella helheter.

När stadsbornas andel ständigt växer överallt på jorden, får städerna en allt viktigare roll när det gäller att lösa den globala klimatkrisen. En tät stadsstruktur minskar behovet av fortskaffning och minskar därmed även klimatutsläppen från trafiken. En urban stadsstruktur möjliggör en klimatvänligare livsstil än en decentraliserad struktur – den urbana staden är alltså samtidigt en ekologisk stad.

Strukturen och belägenheten av kommersiella tjänster har en betydande inverkan på hur den urbana stadsmiljön tar form. Hypermarketer som utgår från bilism blir ett fenomen från millennieskiftet och fram till mitten av århundradet har tjänsterna spridit sig till förstäderens centrum, nära invånarna. Även stora butiker har trots storleken hittat lämpliga utrymmen i kvarteren. Köpgatorna har blivit mötesplatser – förstäderna har blivit urbana småstäder.

När staden blir tätare betonas grönområdenas betydelse med avseende på såväl rekreation som ekologisk balans. Den tätare urbana strukturen drar nytta av närliggande, enhetliga grö- och rekreationsområden. Å andra sidan kan den urbana miljön omfatta mycket grönska, särskilt i form av stadsodlingar och gröna tak.

### Verksamhetslinjer

För att en mer urban stadsmiljö ska bildas, måste stadsplaneringen på alla nivåer ändra kurs radikalt. Områdena utvecklas som innerstäder, inom såväl det expanderande kärnområdet som tidigare förstadscentra. Detta innebär en tät, urban struktur med högklassiga kollektivtrafikförbindelser till alla håll i staden.

En mer urban stad förutsätter en högre täthet på det bebyggda området och att funktioner blandas i olika skala. För att ett mångsidigt stadsliv ska uppkomma behövs en tillräcklig mängd människor – en kritisk massa. Utan människor skulle staden bli en kuliss. För att den urbana staden ska sträcka sig till det nuvarande förstadsområdet måste man ställvis reformera kraftigt.

Ett framtida urbant avsnitt på Kyrkobytvägen i Malm? Idéplan Kristian Kere



För att skapa en levande stads- och butiksmiljö i en form som avviker från de separat placerade hypermarketerna och köpcentren, som är svårtillgängliga förutom med personbil, styrs kommersiella tjänster kraftigare in i centrumen, bland boende och arbetsplatser. Istället för separata butiksbyggnader, styrs handeln kraftigare ner i byggnadernas stenfötter, där den även ger liv åt gatuplanet, som är viktigt med tanke på fotgängare och cyklister. Även stora köpcenter integreras som en del av centrumen och boendet, och de byggs i mänsklig skala.

I den urbana miljön finns det inte så mycket utrymme, varför hållbara fortskaffningsformer – promenader, cykling och kollektivtrafik – måste gynnas framom personbilar. Detta förutsätter en ändrad parkeringspolitik och färre parkeringsplatser som tar utrymme. Stora parkeringsytor byggs inte heller på bostadstomter. Parkeringen styrs ner i källare, under marken, i centraliserade anläggningar och längs gatorna.

Planeringen av fortskaffningsmiljön och gaturummet måste ske på fotgängarnas och cyklisternas villkor. Ett intressant gaturum med kvartersbutiker samt fungerande gångstråk förkortar även den upplevda längden på resan. Fotgängarnas roll förstärks



genom att utvidga innerstadens fotgängarcentrum. Detta görs genom att utveckla vardagsrum åt stadsborna av de strandområden som i dag används för trafiken. Vid sidan av innerstaden skapas gågator även i de övriga centrumen.

Det urbana gatunätets hierarki är inte lika påtaglig och gatorna är lättare att förena tack vare en rutnätsplan. Gatunätet utvecklas mot en rutnätsplan även inom förstadsområdena. Gatans roll uppfattas snarare som en scen för stadslivet och ram för bostadsbyggnaderna än en steril trafikmiljö.

De motorvägsaktiga områdena ändras till stadsboulevarder som påminner om huvudgator, och som istället för att skilja åt snarare binder ihop stadsstrukturen. Utgångspunkten är att lämna motorvägarna utanför den urbana stadsstrukturen. Stadsboulevarderna sammanflätas med det hållbara trafiksystemet med hjälp av snabbspårvagnar och infartsparkeringar.

De urbana miljöerna är även viktiga rekreativmiljöer samt scener för stadskulturen. Vid sidan av högklassiga och trygga närliggande grönområden betyder detta även till exempel restauranger, strandboulevarder och torg. För att möjliggöra en stadskultur behövs ett offentligt rum som ger utrymme för samhällets funktioner.

# HELSINGFORS SOM LOCKANDE BOENDE

År 2050 är Helsingfors en trivsamt, intressant och säker stad, där livskvaliteten är hög och vardagen löper på. Stadsstrukturen stöder jämlikt olika familjestrukturer och boenden. Den är socialt balanserad, tät och har blandade funktioner. Staden har ett tillräckligt mångsidigt utbud av bostäder – folk vill och har råd att bo i Helsingfors.

År 2050 består Helsingfors av tio omfattande stadsdelshelheter, var och en med sin egen identitet och positiva image. Dessa utvecklas till funktionella, självständiga grannskap med egna närtjänster i sina urbana småstadsaktiga centrum. Dessutom framträder i stadsdelshelheterna ett blandat, kraftigt stadscentrum som är större än de andra och som erbjuder fler tjänster samt arbetsplatser och boenden. Behovet av fortskaffning minskar och vardagen blir smidigare i en mångcentrig stad där stadsdelscentrumen byggs ut till stadsmiljöer. Ett nytt, innovativt stadsskikt uppstår.

Boendet har fått den efterlängtade flexibiliteten. När boendet utvecklas blir staden synligare, intressantare och mer attraktiv med tanke på såväl turism, studier som arbete. Det finns flera olika sätt att leva på.

Boendemöjligheter erbjuds såväl i den pulserande innerstaden och stadsdelscentrumen som i de originella bostadsområden som byggs kring dessa. Den mänskliga skalan och stadsgrönskan är närvarande både i stenstaden och boende i mindre skala.

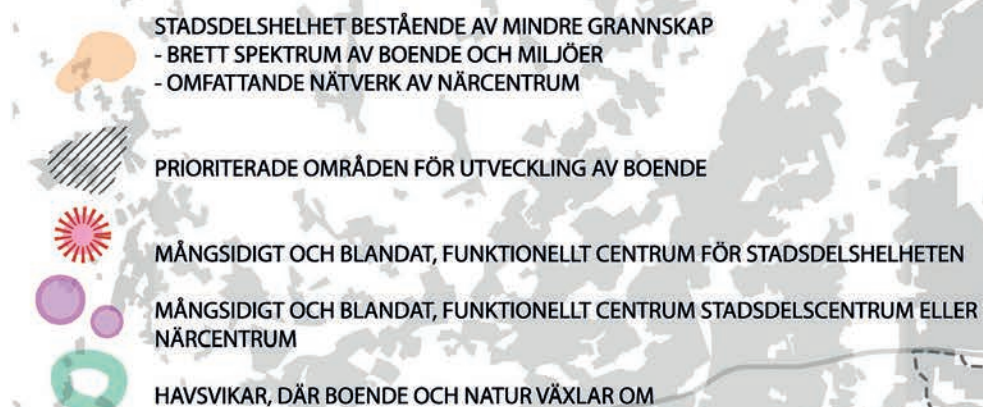
Boendet i Helsingfors kännetecknas av god tillgänglighet till närtjänster, en trivsamt urban miljö och gemenskap. Grönområdenas kvalitet framom kvantitet har förbättrats.

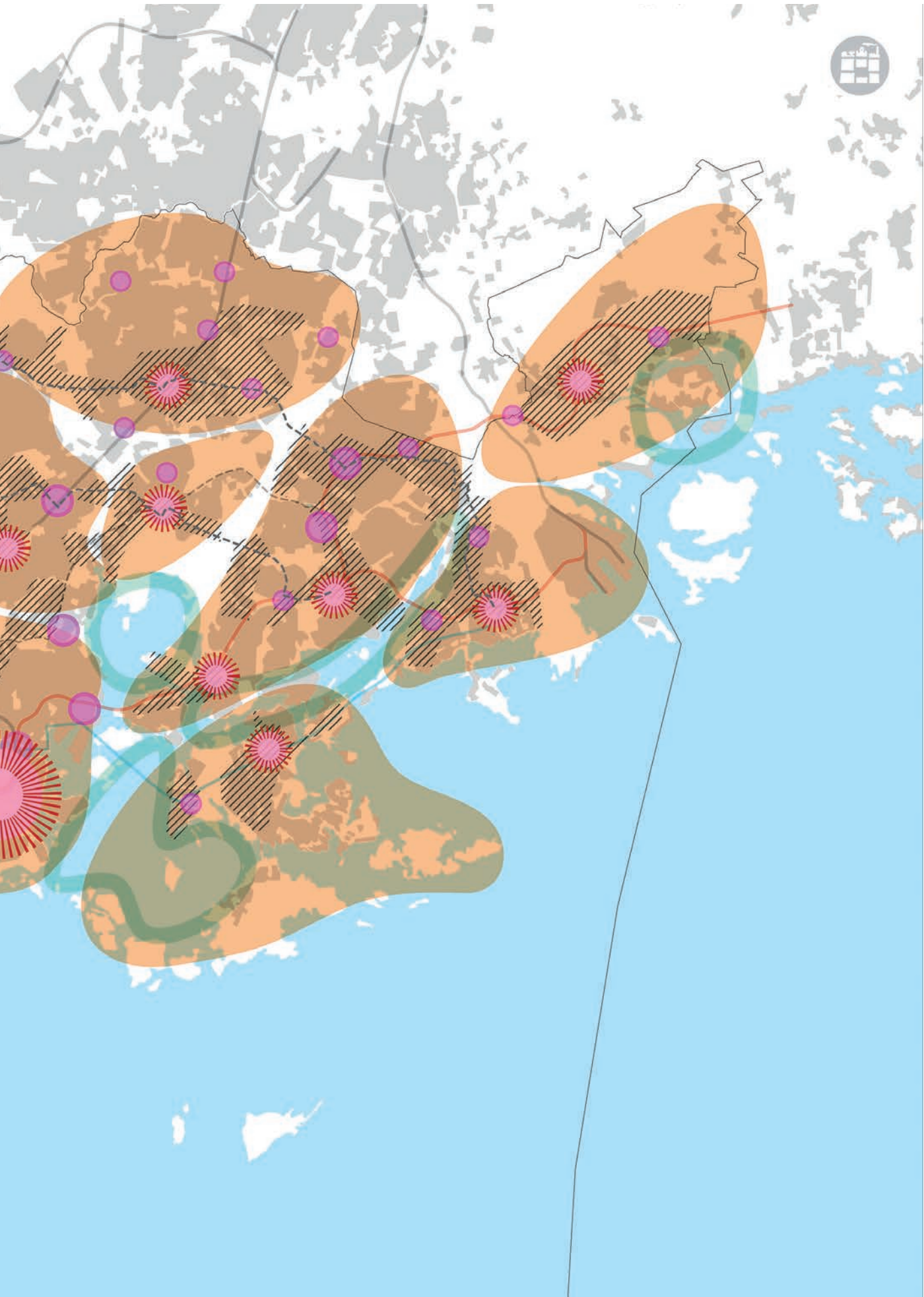


## DEN NYA GENERALPLANEN FÖR HELSINGFORS

VISION 2050

BOENDETS HELSINGFORS 16.8.2013

- 
- STADSDELSELHET BESTÅENDE AV MINDRE GRANNSKAP  
- BRETT SPEKTRUM AV BOENDE OCH MILJÖER  
- OMFATTANDE NÄTVERK AV NÄRCENTRUM
- PRIORITERADE OMRÅDEN FÖR UTVECKLING AV BOENDE
- MÅNGSIDIGT OCH BLANDAT, FUNKTIONELLT CENTRUM FÖR STADSDELSELHETEN
- MÅNGSIDIGT OCH BLANDAT, FUNKTIONELLT CENTRUM STADSDELSCENTRUM ELLER NÄRCENTRUM
- HAVSVIKAR, DÄR BOENDE OCH NATUR VÄXLAR OM



## Nätverksstad för boende

År 2050 har Helsingfors flera centrum. Man har frångått indelningen i innerstad och förstad. Genom att skapa en nätverksaktig stadsstruktur som bygger på spårtrafik och utveckla stadsdelscentra till riktiga, urbana stadscentrum har man ökat möjligheterna till bostadsproduktion och möjliggjort mångsidiga boendalternativ. Samtidigt har man möjliggjort uppkomsten av urbant vimmel, vilket i sin tur ger förutsättningar för ett gott stadsliv. Man tar sig fram snabbt och smidigt. Tillgängligheten till bostadsområdena är bra, vilket begränsar utvecklingen mot ojämställdhet. Markanvändningen bygger på ett spårtrafiknätverk och är ekologisk och effektiv. Tjänsteutbudet har ökat till följd av effektivare markanvändning.

Med tanke på boendet är det viktigt att centra och särskilt stadsdelshelheternas kärnor utvecklas till stadsmiljöer. Där stöder man en effektivare markanvändning och innerstadsaktiga markanvändningslösningar genom ökade bygggrätter och minskade trafikområden. I motiverade fall har man kunnat ersätta gamla, oändamålsenliga byggnader med byggreformer – genom att riva selektivt eller delvis. I framtiden är områdeshelheternas centrum de viktigaste noderna för kollektivtrafiken i nätverksstaden och där möts flera av spårtrafikens stomlinjer. De är de bästa platserna för arbetsplatser och tjänster, men även boende.

Stadsmiljön har utvecklats ur fotgängarens och cyklistens perspektiv. Samtidigt har man i centra tillämpat en strängare parkeringspolitik samt skapat områden med gågator.

## Motorvägsaktiga områden tas i bostadsbruk

I stadsdelar som delas av motortrafikleder måste invånarna ta omfartsvägar för ramper, gångbroar eller -tunnlar när de rör sig såväl med bil, cykel som till fots. Det är krångligt att uträtta ärenden inom den egna stadsdelen. År 2050 har man börjat bygga på de omfattande skyddsområdena för de motorvägsaktiga lederna. Genom att transformera kanjoner avgränsade med bullerstängsel till gator med mångsidiga bostads- och arbetsplatsbyggnader har man öppnat för ett helt nytt sätt att uppfatta staden. Möjligheterna att ta sig fram har mångfaldigats när hinderverkan försvunnit och man har kunnat bygga bostäder på bra platser. När lederna har omformats till gator har tillgängligheten till tjänster förbättrats och underlättat vardagen i boendet.

Det finns en risk att så här omfattande, enhetliga helheter lätt blir för homogena. Å andra sidan kan deras nuvarande, motbjudande omgivning ge upphov till helt nya idéer för byggande. Därför är det viktigt att fästa särskild vikt vid kvaliteten inom byggandet på dessa områden. År 2050 ser man en mångfald av framtidsboende längs de nya stadsboulevarderna. Det finns olika genomförandemodeller och en omfattande finansierings- och förvaltningsfördelning.



Stadsboende längs Tavastehusleden -  
"Mannerheimboulevarden" år 2050,  
bild 3dRender







Idé om marint kompletteringsbyggande och ny strandpark på Knysnäs på Degerö, Hanna-Maria Kiema

### Kompletteringsbyggande säkrar tjänster och ger mångsidigare boende

När man granskar kompletteringsbyggandet på stadsnivå är dess nyttor obestridliga. Områdena har redan infrastrukturen, tjänster och förbindelser, så det blir mindre kostnader av att bygga dessa än när man bygger på helt nya områden. På stadsdelsnivå upprätthåller eller ökar kompletteringsbyggandet invånarantalet och gör det på så sätt möjligt att bibehålla eller förbättra tjänster. De nya invånarna får å sin sida genast tillgång till tjänsterna. På husbolagsnivå kan kompletteringsbyggandet finansiera till exempel renovering av byggnader. Tomtspecifikt kompletteringsbyggande har gett nya och nya slags boendevåningar i framtidens Helsingfors.

Idéer om townhouse-boende i närheten av Stickelbackabäcken i Malm, Salla Ahokas, Crista Toivola, bild Kristian Kere





Idéplan om kompletteringsbyggande på Knysnäs på Degerö, Hanna-Maria Kiema

Vid sidan av det tomtspecifika kompletteringsbyggandet har man fäst särskild vikt vid att bygga ut obyggda områden utanför tomterna. I dag är en stor del av särskilt förstadsområdenas grönområden odefinierbara mellanutrymmen mellan tomter eller längs vägar, och de kunde utnyttjas för byggande.

För att främja effektiv och högklassig koncentration och kompletteringsbyggande har man gjort strategiska val och utvecklat fungerande metoder. För detta ändamål behövs processer som sträcker sig över stadens olika förvaltningsnämnder. Det väsentliga innehållet i allt kompletteringsbyggande är ett högklassigt och mångsidigt byggande. Den ensidiga bostads- och invånarstrukturen måste göras mångsidigare. Den nya strukturen måste ge områdena en positiv image.



Ombyggande av Degerövägen till stadsboulevard skulle ge gott om byggmöjligheter i Degerö centrum, utredningar av stadsboulevardsbyggande - arbetsskede sommaren 2013, Petteri Erling



Idéplan över Knysnäs,  
Hanna-Maria Kiema

### Utveckling och möjliggörande av innovativa boendemöjligheter

Folk vill bo i framtidens Helsingfors, det finns tillräckligt med bostäder och de svarar mot olika och föränderliga behov. Olika bostadsområden är olika – inte ojämsställda. De erbjuder boendetjänster för människor som har olika livssituationer. Det finns gott om unika områden i Helsingfors och de har alla en kraftig områdesidentitet.

I dag ligger de mest eftertraktade bostäderna i Helsingfors i innerstaden och längs havsstranden. På övriga håll är området mer attraktivt om det ligger nära en park eller ett rekreationsområde.

År 2050 har man avsevärt förbättrat möjligheterna att bo vid Helsingfors stränder och i skärgården. Man bor både permanent och tillfälligt i skärgården och i närheten av stränder. Det marina Helsingfors erbjuder fler innovativa boendelösningar från flytande bostäder till ösamhällen utan bilar. Till exempel Melkö kunde vara ett sådant ösamhälle i framtiden. Det finns även utrymme för mobilt boende, såsom husbåtar. Flytande konstruktioner är ett alternativ när man vill fylla havsområdet, och samtidigt ett bättre sätt att bygga marina bostadsområden med tanke på havsnaturen. I liten utsträckning kan man ändå tänka sig också markutfyllning.



Bild av bostadsbyggande på Segelmakargränd  
i planeringsskedet,  
bild Arkkitehdit NRT Oy

Marint boende kan även innebära att byggnader, eller varför inte hela kvarter inklusive infarter, anläggs direkt på havsbotten med pelarkonstruktion som ett slags kajkonstruktion. Detta har i liten skala testats på Drumsö i Helsingfors på Segelmakargränden. Stora utfyllningar behövs inte och slutresultatet kan vara mycket eftertraktat marint boende.

I framtiden är innerstaden i Helsingfors fortfarande attraktiv med tanke på boende. Den senaste tidens trend att barnfamiljer flyttar tillbaka till innerstaden har fortsatt och invånarunderlaget är mångsidigt även år 2050. Kompletteringsbyggandet är begränsat, eftersom man vill bevara Helsingfors låga silhuett i den gamla innerstaden och hålla fast vid den värdefulla kulturmiljön. Däremot har byggandet av vindsutrymmen, utnyttjandet av gårdsbyggnader och annat småskaligt kompletteringsbyggande möjliggjort nya och intressanta boendelösningar även i huvudstadens centrum.

Längre in i Helsingfors, där havsvyer inte är tillgängliga, måste attraktionen skapas på annat sätt genom att utveckla och tillämpa nya, innovativa och ännu oidentifierade boendeformer, byggsätt, kvarterslösningar och genomförandesätt. Även små landskapselement, områdesidentitet och -historia kan fungera som en bra utgångspunkt för att öka attraktionen hos nya bostadsområden eller -kvarter.

### Verksamhetslinjer

En tillräcklig bostadsproduktion kräver betydande bygginsatser och omfattande områdesreservationer. Om man vill bevara Helsingfors grönska även till kommande generationer, kan man inte endast bygga kring de nuvarande områdena, utan det behövs ett nytt sätt att granska staden. Tyngdpunkten för stadens investeringar riktas mot eventuella nya projektområden, men även reformering och komplettering av befintliga områden. För att främja kompletteringsbyggandet startas regionala kompletteringsbyggnadsprojekt som påminner om de nuvarande projektområdena, och för vilka helhetsmässiga utvecklingsplaner utarbetas.

Förutom att säkerställa att utbudet av tomter är tillräckligt säkerställs mångsidigheten i syfte att möjliggöra en sund konkurrens. Tomter planläggs i omfattande grad för gruppbyggare och privata byggare samt för små och medelstora byggfirmor. Nya,



Innerstadsboende,  
bild stadsmättningsavdelningen

Kompletteringsbyggande i Malm i närheten av Stickelbackabäcken, Crista Toivola, Salla Ahokas, bild Kristian Kere



flexibla förfaringssätt utvecklas inom byggandet samtidigt som man strävar efter att gynna invånarnas egna modeller för byggande. Gruppbyggande måste bli ett realistiskt alternativ.

Kompletteringsbyggandet stöds i alla skalor. På vissa områden kan byggerätten utökas märkbart, vilket klart ändrar området karaktär. I dag har många områden mycket ensidig bebyggelse som är byggd på en gång inom en relativt kort tidsperiod och av samma material. Den nya strukturen skulle göra det möjligt att införa nya boendelösningar på området, vilket skulle stöda både livscykelboende och bostadsområdenas mångfald och attraktion. När man kompletterar områden måste man ändå komma ihåg att beakta det arkitektoniska arvet och området identitet. Kompletteringsbyggandet måste vara högklassigt. Det måste förbättra de nuvarande områdenas image.

Man måste fortfarande uppmuntra till tomtspecifikt kompletteringsbyggande. Den största utmaningen har ändå visat sig vara det utrymme parkeringen kräver. Man måste kunna ge avkall på parkeringskraven i och med den förbättrade kollektivtrafiken. Av de metoder som ligger utanför planeringen av markanvändningen borde man överväga att använda fastighetsskatten som en styrmekanism samt att helt avstå från markanvändningsersättningar när man bygger bostäder.

Man måste från fall till fall flexibelt kunna tolka flera normer, för att kunna bygga unika områden som svarar mot invånarnas önskemål – samma lösning passar inte överallt. Alternativa lösningar kunde vara att till exempel ge avkall på normer för parkeringsplatser, krav på byggande på egen gård eller tillgänglighetsbestämmelser när det finns intilliggande tillgängliga alternativ.

I en tätare stad eftersträvas en socialt och strukturellt blandad stadsstruktur. Viktiga är stadens nodpunkter, där så många fortskaffningsformer som möjligt möts. Det är också viktigt att förvaltningsformer byggs ut balanserat på olika områden.

Kvaliteten hos omgivningen och byggandet är en betydande faktor när man vill utveckla attraktionen. Trivsamma boendemiljöer och invånarnas möjligheter till ett aktivt stadsliv i sin näromgivning måste möjliggöras till exempel genom att erbjuda utrymme för stadsodling, förbättra barnens lekplatser och ungas möjligheter till aktiviteter samt stöda utomhusliv.

Invånarnas möjligheter att påverka sitt eget boende ökas. Möjligheterna till experimentellt byggande stöds regionalt eller lokalt som mindre helheter för att man ska kunna hitta innovativa bostadsbyggnadslösningar. Lockande boende och en levande stad uppkommer inte genom att kopiera genomsnittsfamiljens eller -invånarens bostad. Man måste kunna identifiera de framtida stadsbornas mångfald av livsstilar och göra det möjligt att öka olika boendeformer och -sätt. Varje område behöver inte ha likadana och lika stora byggnader, utan områdena kan vara rejält olika. Målet är ett högklassigt, varierat byggande som betonar kännetecknen för respektive område. Originella områden är stadens styrka. Man måste stöda uppkomsten av olika områdesidentiteter.



# ETT HELSINGFORS MED EKONOMISK TILLVÄXT OCHARBETSPLATSER

År 2050 är Helsingforsregionen ett internationellt attraktivt metropolområde med Helsingfors i kärnan. Stadsstrukturen i regionen har blivit mångcentrig. Centra har blivit centrum, där betydelsen av gott stadsliv och -miljö har betonats. Centrumen är mångsidiga koncentrationer av funktioner, där arbetsplatserna, tjänster och boende förekommer parallellt. Tillgängligheten är bra särskilt när man går, cyklar eller använder kollektivtrafiken. Centrumen har bundits samman med effektiva spårtrafiks- och cykelförbindelser, varför hållbar fortskaffning har blivit ett konkurrenskraftigt alternativ inom hela staden.

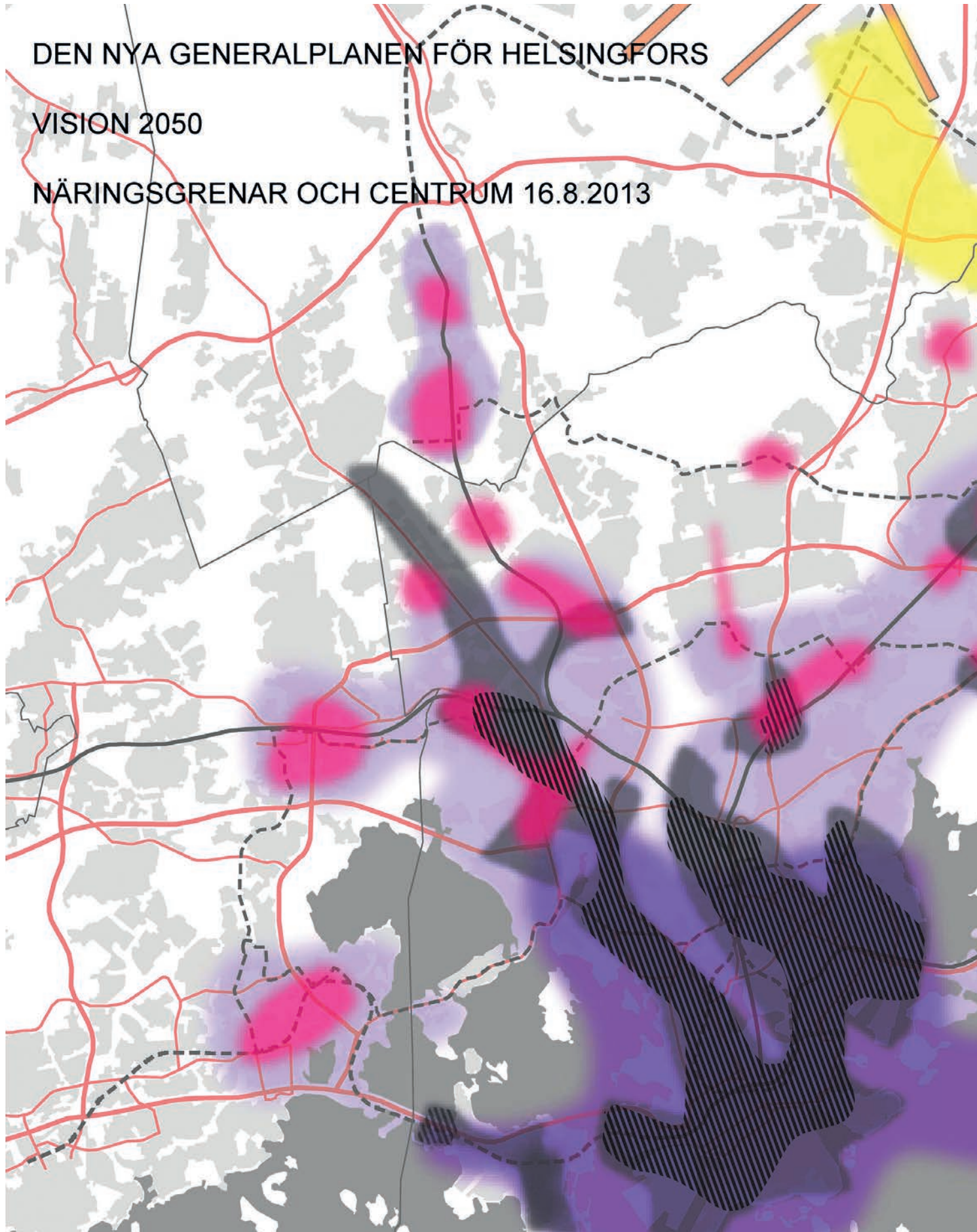
Stadens livskraft vilar på ett framgångsrikt näringsliv. Helsingfors är också i framtiden en stad med en mångsidig näringsstruktur, där företag med olika funktioner hittar attraktiva verksamhetsmiljöer. Innerstaden har den största produktiviteten, men det finns framgångsrik näringsverksamhet även på annat håll i staden. Utgångspunkten är att förstärka de befintliga näringsområdena. Betydande investeringar i kollektivtrafik har förbättrat tillgängligheten till viktiga näringsområden avsevärt och förstärkt företagskoncentrationerna.



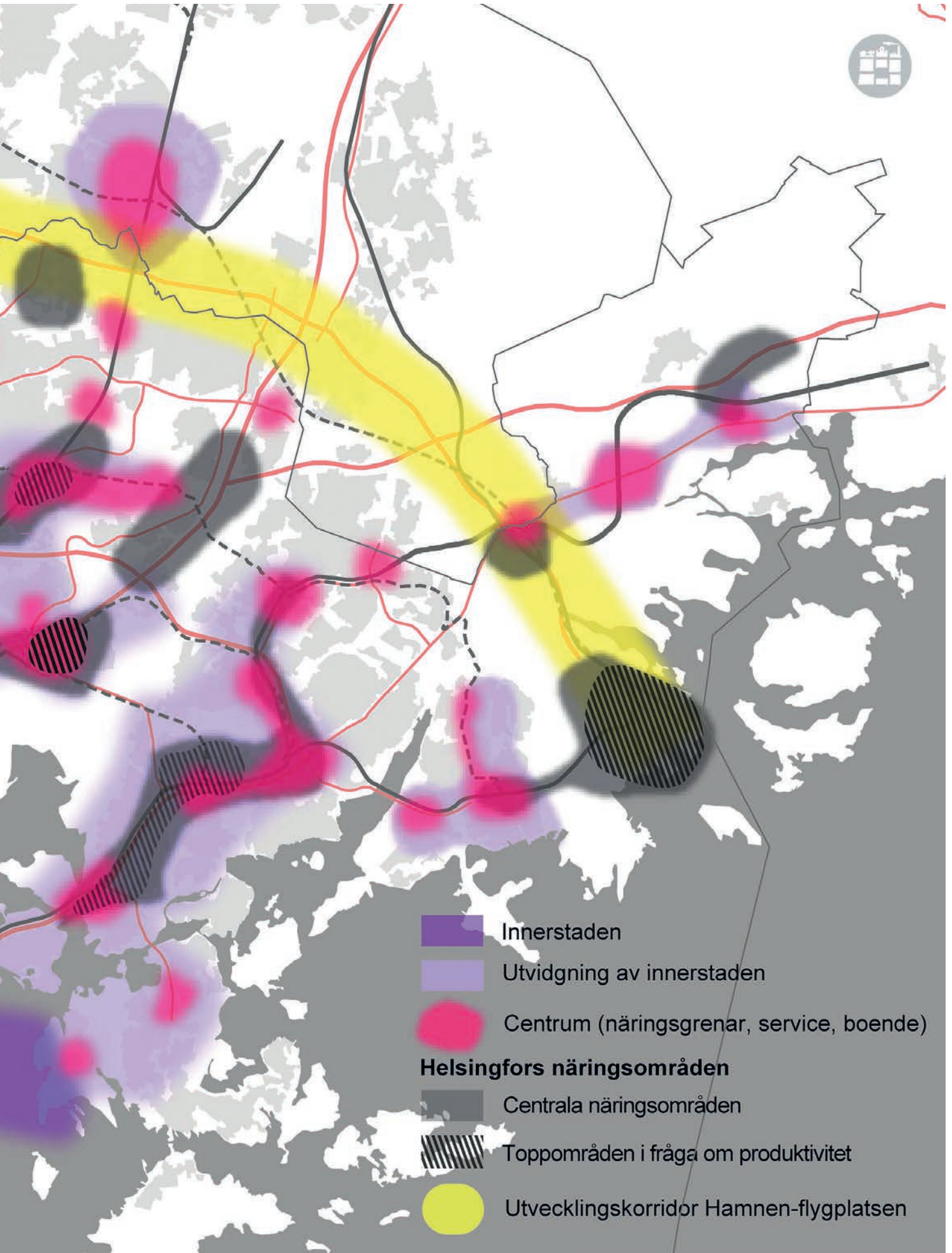
# DEN NYA GENERALPLANEN FÖR HELSINGFORS

VISION 2050

NÄRINGSGRENAR OCH CENTRUM 16.8.2013







## Från centra till centrum

År 2050 är Helsingforsregionen ett internationellt attraktivt metropolområde med Helsingfors i kärnan. Stadsstrukturen i regionen har blivit mångcentrig och det finns flera attraktiva och mångsidiga centrum förutom Helsingfors innerstad. Utgångspunkten är att utveckla de befintliga centra. Målet är att få goda närtjänster och en bra tillgänglighet till tjänsterna. Betydelsen av gott stadsliv och -miljö har betonats.

Centra är koncentrationer av funktioner, där boende, arbete, tjänster och rekreation mixas. De erbjuder lämpliga lokaler även för små och medelstora aktörer. Byggnadseffektiviteten är hög och byggandet möjliggör utvecklingen av ett stadsmässigt gaturum. De största koncentrationerna av kommersiella tjänster ligger i centrumen, där de är lätt tillgängliga särskilt till fots, med cykel eller kollektivtrafiken.

Tillgängligheten till centra är utmärkt även från avlägsna platser i stadsregionen. Centra binds samman till ett tätt nät med effektiva spårtrafiks- och cykelförbindelser, varvid hållbar forskaffning är ett konkurrenskraftigt alternativ inom hela stadsregionen. Att röra sig till fots eller med cykel är ett konkurrenskraftigt alternativ till både personbil och kollektivtrafik och forskaffningsmiljön har planerats utgående från dessa forskaffningsformer.

Centra bildar ett tätt och fungerande nätverk, men skiljer sig från varandra. Den utvidgade innerstaden är fortfarande kärnan i regionen och dess specialiseringsgrad och ökade stadsproduktivitet är till nytta för hela landet. Även om beroendet av ett enda center har minskat och regionen har andra centrum vid sidan av innerstaden, är Helsingfors innerstad den starkaste och mest attraktiva kärnan för affärslivet, arbetsplatser, handel, specialiserade tjänster, turism och kultur i den urbana metropolen. Innerstaden är en plats även för högklassigt och attraktivt boende. Tillgängligheten till innerstaden ligger på toppnivå såväl regionalt som internationellt.



Malms centrum, bild Simo Karisalo

Utvecklingsvision för omgivningen kring Kottby station, Christina Suomi



## Handel och tjänster

År 2050 är närtjänsterna lätt tillgängliga i Helsingfors, vilket betyder att de dagliga tjänsterna, såsom dagligvaruaffärer och andra vanliga tjänster ligger på gångavstånd. Nästan alla stadsbor har en dagligvaruaffär på ett gångavstånd på högst 500 meter. Specialaffärerna är belägna i centrumområdena: region- och lokala centrum samt delvis i närcentra.

Helsingfors expanderande innerstad är även i framtiden nationens centrum. De största centrumområdena utanför innerstaden har ett självständigt serviceutbud med arbetsplatser, specialiserade tjänster och handel. Folk kommer även från andra områden för att uträtta sina ärenden där och de har rentav ett regionalt verkningsområde. Stadsdelscentrumen (lokalcentrumen) har en stor befolkningsgrund och är självständiga centrum med ett allt självständigare serviceutbud. De har specialaffärer och tjänster, och målet är att arbetsplatserna förläggas dit tillsammans med ett allt mångsidigare serviceutbud och en blandad stadsstruktur med affärslokaler längs gatorna. Stadsdelscentrumen betjänar i huvudsak sina egna och de närliggande områdenas invånare, men de är delvis specialiserade och originella centrumområden, varvid alla tjänster inte behöver finnas i varje centrum, utan man kan uträtta sina ärenden i det nätverk som bildas av centrumen. Centra för närliggande tjänster utgör å sin sida viktiga koncentrationer för vardagliga ärenden och tjänster kring stationerna samt till exempel på de förnyade, centrala köpcentren. Här betonas utbudet av dagligvaruhandeln samt övriga vardagliga ärenden och tjänster.

Nytt centrum i Kvarnbäcken, bostäder och affärslokaler invid metrostationen, bild Marja Piimies



Alexandersgatan, bild Marja Piimies





Sundholmen utvecklas som ett spetsområde för produktivitet i Helsingfors, bild Suomen Ilmakuva Oy

### Ett internationellt konkurrenskraftigt Helsingfors

Stadens livskraft vilar på det framgångsrika näringslivet. År 2050 är Helsingforsregionen en internationellt konkurrenskraftig och attraktiv stadsregion. Näringsverksamheten i området är specialiserad och stadsproduktiviteten växer. Näringsstrukturen är mångsidig och olika företag hittar lockande företagsmiljöer. Utgångspunkten ligger i att stärka de nuvarande arbetsplatskoncentrationerna och garantera tillgängligheten för företagen. Staden har även utvecklats till en allt starkare turismstad.

En framgångsrik näringsverksamhet behöver en mångsidig och kompetent arbetskraft. År 2050 erbjuder Helsingfors rikligt med lockande och diversifierade boendemöjligheter, varvid tillgången på arbetskraft eller priset inte blir ett hinder för näringsverksamhetens framgång. Stadskärnan har den största produktiviteten, men det finns framgångsrik näringsverksamhet även på annat håll i staden. Tillgängligheten till de viktigaste näringsområdena är utmärkt ur ett perspektiv av hållbar fortskaffning.



Hertonäs företagsområde vintern 2010, bild Simo Karisalo



Containers i Nordsjö hamn,  
bild Nordsjö Hamn

Om målet är att arbetsplatsernas mängd i förhållande till invånarantalet år 2050 är samma som i dag, finns det cirka 560 000 arbetsplatser, om invånarantalet är 860 000. Detta betyder cirka 180 000 nya arbetsplatser till år 2050 i Helsingfors och grovt uppskattat cirka 5,4 miljoner våningskvadratmeter mer kontors- och industrilokaler. Majoriteten av detta är kontors- och affärslokaler, resten utgörs av industri-, lager- och övriga lokaler.

I framtiden är de viktigaste näringsområdena stora arbetsplatskoncentrationer, såsom Helsingfors centrum och dess expansionsområden Busholmen-Gräsviken-Mejlans-zonen, Böle-Ilmala-Kottby-Krämertsskog-zonen, Vallgård-Fiskehamnen, Kasåker-Hertonäs-zonen samt Sockenbacka arbetsplatskoncentration. Dessa är även de främsta områdena ur ett produktivitetssperspektiv och man kan utnyttja den agglomerationsfördel det täta byggandet medför. Även företagsområdet i Nordsjö hamn samt det anslutna logistikområdet vid Ring III har utvecklats samt utvidgats som ett logistiskt viktigt område.

Funktioner kring service, reparation och tillverkning är viktiga för en mångsidig näringsstruktur och dessa har vidareutvecklats och -placeras även i framtidens täta Helsingfors. I Helsingfors finns det mångsidiga företagsområden även för nya och uppstartsföretag. Dessa funktioner är mer sällan belägna i de dyraste zonerna i centrumen, utan de behöver mindre och billigare lokaler.

Sockenbacka, bild Pirjo Ruotsalainen



## Samhällets service

I dag och även i framtiden utgår ett organiserat samhälle och särskilt verksamheten i en stadsmiljö från en fungerande service, som sociala och privata aktörer producerar åt invånarna och andra gemenskaper. Exempel på service är bland annat hälsovård, matförsörjning, råvaruförsörjning, energiförsörjning och tekniskt underhåll. Generalplanens vision och därigenom förverkligandet av stadsstrukturen spelar en roll för genomförandet och funktionen av servicen.

Staden växer och blir tätare inom sina gränser. Samtidigt ökar behovet av att producera olika service- och byggtjänster. De utgörs av att skaffa och tillhandahålla produktionsfaktorer, produktion, distribution samt hantering och deponering av överblivet material. Alla aktiviteter inom servicen förutsätter en fysisk infrastruktur.

Olika utrymmesreservationer behövs för att servicen ska kunna förverkligas. En tätare markanvändning innebär ur ett serviceperspektiv att sannolikheten för utrymmeskonflikter ökar. Utrymmesbristen kan vara fysisk eller funktionell, varvid de aktiviteter som ger upphov till miljöstörningar i den ovan nämnda servicekedjan allt sämre kan sammanpassas med de övriga markanvändningsfunktionerna. Utrymmesbristen leder lätt till att deluppgifterna i servicekedjans start- och slutända fysiskt flyttas längre bort från det geografiska läget för det egentliga servicebehovet. I detta hänseende blir servicen regionaliserad och dess interna stadsstruktur decentraliseras.

I den tätare staden förflyttas servicen i allt större grad under marken i närheten av det egentliga servicebehovet. Behovet av att utreda möjligheterna att utnyttja överblivet material samt behovet av maskinell service ökar. I detta hänseende ökar sannolikheten för att servicens infrastruktur blir dyrare än vad den är i dag.

En regionalt omfattande service som kräver fysisk infrastruktur förutsätter ökade satsningar på driftsäkerheten och hantering av undantagsförhållanden. Centraliseringen ökar behovet av informationsförsörjning.



Bild av gatuarbete i Östra centrum 2010, bild Simo Karisalo

Serviceproduktionen kräver planering, organisering och samarbete. När stadsstrukturen blir tätare ökar sannolikt friktionen kring genomförandet av servicen, vilket innebär att produktionen måste produceras från fall till fall och under utmanande förhållanden.

Serviceproduktionen kräver finansiering, som i dag bygger på skattemedel och avgifter som uppbärs av dem som behöver servicen. Stadens tillväxt ökar behovet av att sörja för reparationer av serviceinfrastrukturen och för dess flexibilitet. Finansieringsmodellerna är i olika grad känsliga för att svara mot detta behov, eftersom de reagerar olika på konjunktursvängningar.

Enligt visionen ökar antalet områden som byggs som centrum samt deras relativa andel. Detta ökar behovet av att producera servicetjänster som genomförs på det högklassigaste och dyraste sättet.

Hela regionen växer och blir tätare tillsammans med Helsingfors. Detta ökar ytterligare behovet av att granska möjligheterna att genomföra den egentliga serviceproduktionen centraliserat istället för decentraliserat. När servicen sköts regionalt i produktionsenheter ökar sannolikheten för att produktionsenheternas storlek växer. Detta minskar emellertid inte nödvändigtvis enhetskostnaderna för produktionen. När servicekedjans start- och slutända splittras i stadsstrukturen kommer enhetskostnaderna för servicen att öka. Regionaliseringen kan leda till att verksamhetskostnaderna för dem som direkt behöver tjänsterna från servicens egentliga produktionsanläggningar kan komma att stiga.

En ytterligare centralisering av servicens egentliga produktionsenheter ökar behovet av att satsa på drift- och funktionssäkerhet. En centralisering ökar behovet av långsiktig planering på systemnivå redan i dag för att säkerställa kapaciteten hos servicens centralanläggningar om systemet förverkligas så här. Exempel på service som redan i dag genomförs i huvudstadsregionens skala är vattenförsörjning och avfallshantering samt kollektivtrafiken.

### Verksamhetslinjer

Helsingfors utvecklas mot en urban nätverksstad med de metoder som finns på generalplansnivå. Den innerstadsaktiga blandade och täta strukturen utvidgas efter projektområdena allt längre ut från kärnan och samtidigt kring andra centra genom att göra dessa tätare och möjliggöra tjänster och arbetsplatser på dessa områden. Vid styrningen av kommersiella tjänster betonas vid sidan av stadsmiljön tillgängligheten ur fotgängarens, cyklistens och kollektivtrafikens perspektiv.

Centra förbinds med spårtrafik eller stombussförbindelser. Vid sidan av regionens interna förbindelser ansluts Helsingforsregionen tätare till ett internationellt centralnätverk med sjö- och spårförbindelserna kring Östersjön och genom att upprätthålla Helsingfors-Vandas roll som knutpunkt för trafiken mellan öst och väst.

För att en stadsmiljö ska bildas måste strukturen i vissa centra reformeras kraftigt. Stadsmiljön utvecklas ur fotgängarens och cyklistens perspektiv. Samtidigt tillämpar man i centra en strängare parkeringspolitik samt skapar områden med gågator. Nätverket av gågator i innerstaden utvidgas.

Gatornas roll ändras från att separera centra till att förena dem och markanvändningen öppnas mot gatan istället för att vända ryggen mot den. Identiteterna hos olika centra förstärks genom att tillämpa olika planlösningar och genom att utnyttja området historiska skiktningar och lokala attraktionsfaktorer. När

centra utvecklas till centrum förbättras kvaliteten på grönområden vilket ger urbana rekreativmiljöer.

För att uppnå ett tätt tjänstenät måste befolkningstätheten och butikernas enhetsstorlek vara tillräckliga. Tjänsterna drar nytta av varandras närhet och de lättillgängliga tjänsterna är också mångsidiga, det vill säga det finns flera tjänster inom gångavstånd på samma plats. Dessa bildar kluster i stadsstrukturen, särskilt i noderna mellan fotgängare och olika trafikformer, samt i koncentrationer med boende och arbetsplatser. Dessa platser bör gynnas vid placeringen av tjänster och tjänsterna måste möjliggöras på dessa platser. När man bygger butiker och tjänster måste man gynna ett byggnadssätt där byggnaderna är förknippade med andra funktioner, såsom boende eller arbetsplatser.

För att kunna garantera en framgångsrik näringsverksamhet måste generalplanen möjliggöra och stöda både uppkomsten och placeringen av företag och arbetsplatser i Helsingfors. Detta förutsätter att det finns ett lämpligt och tillräckligt utbud av lokaler samt en hög arbetsplatstäthet på de mest attraktiva områdena. Särskilt på de områden som har den högsta produktiviteten, i innerstadens kärna och på de områden som visas på temakartan, såsom Kasåker, Herttonäs och Sockenbacka, ska en tillräcklig tillgång på lokaler tryggas i planen.

En mångsidig näringsstruktur möjliggörs och säkerställs på företagsområden som lämpar sig för olika funktioner. Centrala näringsområden identifieras och engagemanget för att utveckla dessa som arbetsplatsområden även i framtiden visas. Näringslivets mångfald säkerställs genom planbeteckningar.

Eftersom efterfrågan på boende ständigt är stor och tävlar om utrymmet med näringsverksamheten, förbereder man sig ställvis på att ändra näringsområden till en blandad omgivning, om branschförändringar leder till att företagsverksamheter söker sig till mer optimala platser.

En bra tillgänglighet är viktig för näringsverksamheten, även om definitionerna på tillgänglighet varierar mellan olika branscher. Tillgängligheten till viktiga näringsområden förbättras genom att skapa effektiva spårtrafiks- och stombussförbindelser. Näringsverksamhetens förutsättningar möjliggörs i centra med goda förbindelser, där näringsverksamheten också berikar centra och gör dem mer mångsidiga.

Företagsverksamhetens och högskolornas synergi förstärks genom att skapa förutsättningar för företagsverksamhet i närheten av forskningen samt genom att skapa goda förbindelser mellan dessa funktioner. Den positiva inverkan av närheten till hamnen och flygplatsen utnyttjas genom att möjliggöra företagsverksamhet i närhet av dessa funktioner.

För service och deluppgifterna i olika servicekedjor reserveras tillräckliga utrymmesreservationer som sammanpassas med övriga markanvändningsfunktioner. Funktionssäkerheten hos servicen upprätthålls och förbättras samt nya finansieringslösningar och regionala verksamhets- och genomförandemodeller utreds.

Affärsfastigheternas service-, insamlings- och distributionstrafik beaktas redan i planeringsskedet så att verksamheten effektivteras och olägenheterna minimeras genom att tilldela överenskomna distributionsplatser och -tider.



# EN STAD AV HÅLLBAR FORTSKAFFNING

År 2050 är Helsingfors internt, nationellt och internationellt tillgänglig främst på grund av snabba och effektiva kollektivtrafikförbindelser. Fortskaffningen utgår i huvudsak från hållbara fortskaffningsformer: promenader, cykling och kollektivtrafik.

Fotgängarstaden har utvidgats i stadskärnan och i nätverksstadens övriga centrum. Staden är en plats där människor möts, samlas och bor – en stad man kan promenera i är också en bra stad. Utgångspunkten för all planering är fotgängaren, eftersom man alltid rör sig en sträcka till fots när man ska resa.

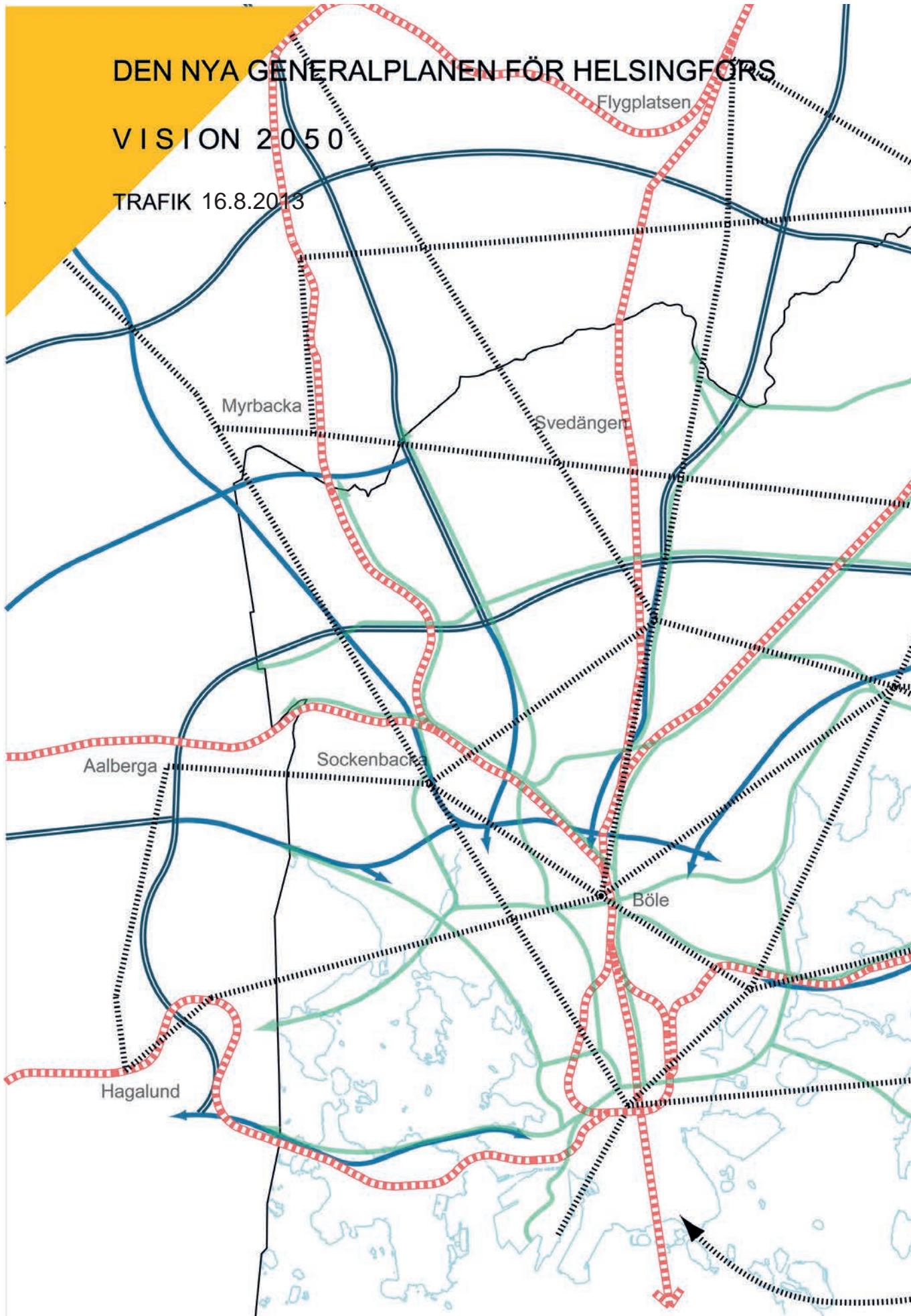
Helsingfors trafiksystem är en helhet som motsvarar stadens strategiska målsättningar. Målet är att på ett ekologiskt och funktionsmässigt rationellt sätt möjliggöra en utveckling av staden utifrån den befintliga infrastrukturen. En obegränsad frihet att röra sig med vilket fortskaffningsmedel som helst är inte möjlig. Trafiksystemets övergripande funktion har förbättrats och de olika fortskaffningsmedlen har integrerats allt bättre. Det går enkelt och snabbt att parkera cyklar och personbilar vid infart.

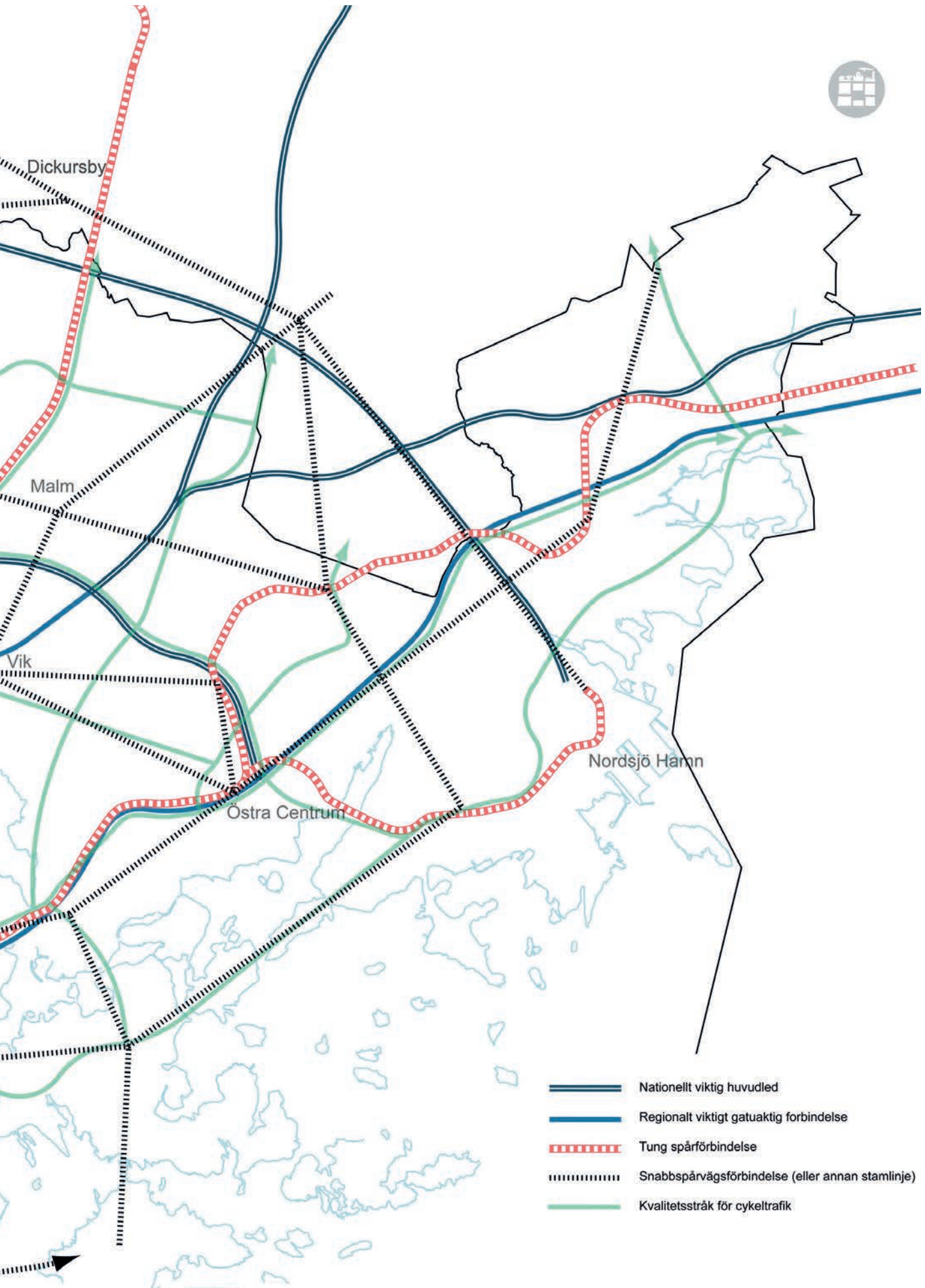
Stora investeringar i kollektivtrafiken och cyklandet har gjort att många inte längre behöver äga en bil. Användning av personbilar är fortfarande ett alternativ, men hållbara fortskaffningsformer konkurrerar genuint med bilarna. Valet av fortskaffningsmedel styrs genom att prissätta trafiken. När trafikinvesteringar görs prioriterar man projekt som ska gynna kollektivtrafik, cyklister och fotgängare. Största delen av personbilarna är elbilar eller hybrider. Elassisterade cyklar, elsparkbräden och andra lätta elektriska fortskaffningsmedel har blivit vanligare. Transport och distribution av varor sker på ett modernt sätt med metoder som passar in i stadsmiljön, och separata distributionsställen och leveranstider har reserverats åt dessa. Transporterna har kombinerats till allt effektivare helheter och fotgängarområdena har befriats från servicetrafik.

Eftersom stadens strandområden och skärgården har utvecklats, har även servicenivån på sjötrafiken förbättrats. Sjötrafiknätverket har på ett effektivt sätt anslutits till den övriga kollektivtrafiken. Man tar sig smidigt fram mellan havet och fastlandet.

År 2050 är trafiksystemet en sömlös helhet som bildas av en tydligt strukturerad kollektivtrafik med stomförbindelser, cyklar, personbilar, anropstaxibilar, samägda bilar, stadsbilar och fotgängare och resekedjorna har optimerats med effektiva byten. Stadsborna kan köpa det "fortskaffningspaket" de behöver på samma sätt som man köper mobiltelefonabonnemang i dag. Smart trafik är vardag.







## En nätverkad kollektivtrafiksstad

Helsingfors är trafikmässigt en nätverkad kollektivtrafiksstad, där både stadens interna och regionala förbindelser är omfattande och smidiga. År 2050 är tillgängligheten med hållbara trafikformer bra i all vardaglig fortskaffning. Detta har uppnåtts genom att investera i och prioritera hållbara fortskaffningsformer och ett tätt byggande som stöds på kollektivtrafiken. Utsläppen från trafiken har minskats genom att använda renare fordonsteknik och genom att öka andelen hållbara fortskaffningsformer.

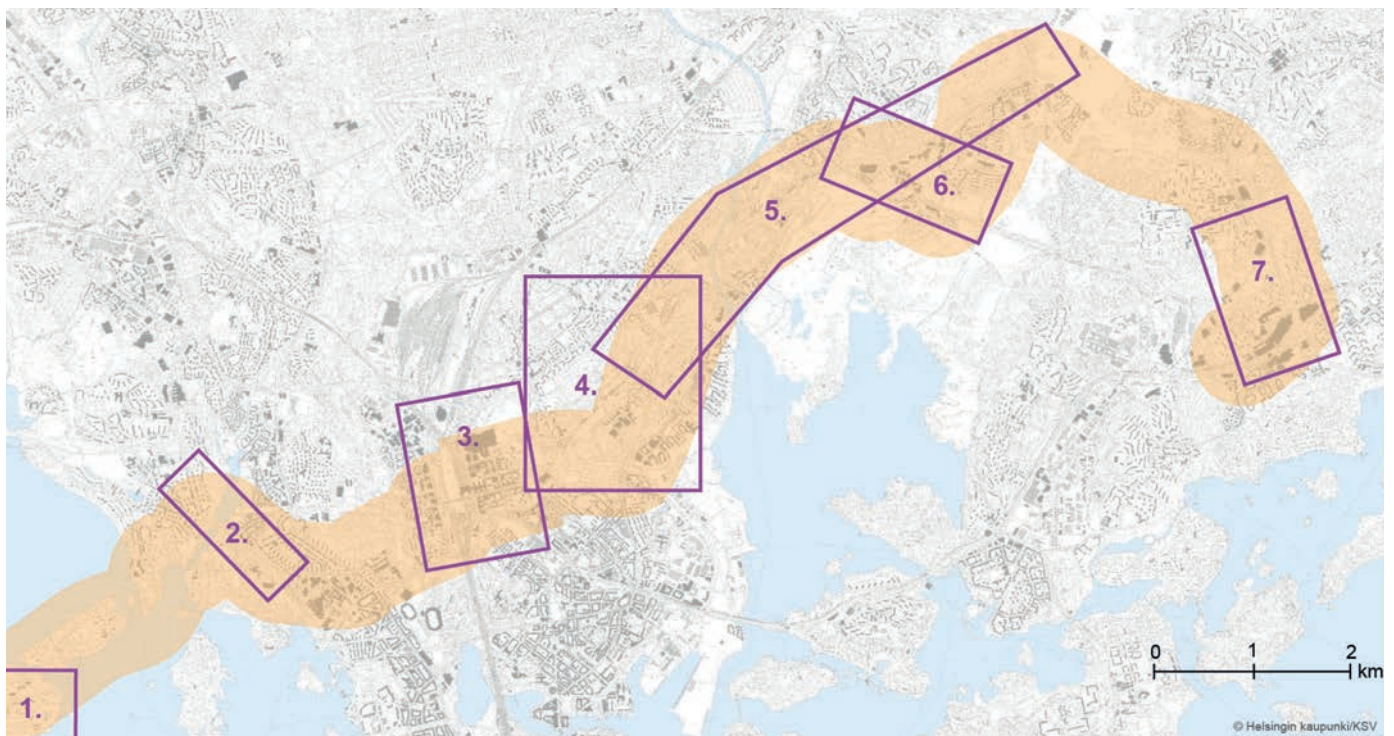
I dag är tillgängligheten med personbil avsevärt bättre än med kollektivtrafiken. År 2050 har invånarna fått betydligt bättre förutsättningar att nå de funktioner de vill med hållbara fortskaffningsmedel. Stadsborna måste ha lika möjligheter att nå olika funktioner oberoende av om de äger bil, vilken inkomst de har eller var de bor i Helsingfors.

Kollektivtrafikens stomförbindelser utgår i regel från spår, som kompletteras av busstrafiken. Spårtrafiken har för tågens och metrons del utvecklats så att den betjänar de mest belastade förbindelserna. Ett snabbspårvagns nätverk kompletterar nätet av tung spårtrafik särskilt på tvärgående förbindelser. Det är omfattande och förbinder de viktigaste centrumen, näringsområdena och fritidstjänsterna med varandra. Kollektivtrafiksystemet är betydligt överskådligare, men även mer pålitligt och flexibelt. Tillgängligheten till innerstaden ligger fortfarande i toppklass, men antalet bussar som kör direkt in till centrum har minskat avsevärt.

Kompletteringen av centrumen i förstadsområdena har en stor inverkan på trafiksystemet utanför den nuvarande innerstaden. De nuvarande centra i förstäden har genom kompletteringsbyggandet blivit centrum, där funktionerna har blandats och byggnaderna angränsar mot gatorna. Trafiksystemet har anpassats till stadens utveckling. Karaktären hos flera rutter har blivit mer gatulik och samma trafikkorridor hyser nu ett spårvagnsspår. Det finns lokala spårvagnar även utanför den nuvarande innerstaden.

Tillgängligheten till viktiga näringsområden är utmärkt med kollektivtrafiken. Även förbindelserna mellan dessa är omfattande.

Den s.k. Vetenskapsspårvagnens utvecklingskorridor – viktiga utvecklingsområden och nodpunkter, Sakari Jäppinen



## Gatunät och biltrafik

Principen för Helsingfors gatunät är att det på ett nätverksaktigt sätt förenar de viktigaste centrumen med varandra. Gatunätet har kompletterats så att det omfattar hela staden och utgör en helhet. Nya förbindelser har skapats till de centra som utvecklas samt mellan de nuvarande stadsdelarna. Trafiksystemet utvecklas till ett nätverk i och med att innerstaden utvidgas. Också i den täta urbana strukturen styrs trafiken med en gatuhierarki. I och med att staden har blivit tätare har servicenivån hos kollektivtrafiken och cykelnätet stigit och användningen av personbilar har minskat i fortskaffningssyfte. Bilägarna svarar för bostädernas parkeringskostnader, inte längre alla invånare. För affärs- och kontorslokaler styrs parkeringen med maximumnormer vid sidan av minimumnormerna.

För att den tätare strukturen ska kunna utvecklas utanför den nuvarande innerstaden minskas den totala ytan av de områden som reserveras för trafiken och friställs områden längs stora leder för byggande. Huvudlederna inom stadsstrukturen är en fast del av stadsmiljön och deras hindrande effekt har minskats avsevärt. Infartsledernas karaktär har innanför Ring I ändrats från att vara leder till att få ett mera stadsaktigt uttryck, där nybyggandet avgränsar gaturummet. I infartsledningarnas trafikkorridor finns ofta även en spårvagnsförbindelse. Körhastigheterna har sänkts.

Utsläpps- och bullerolägenheter orsakade av trafiken har minskat från det nuvarande. Trafikbullret har minskats genom sänkta körhastigheter och stränga bullernormer även för den tunga trafikens motorer. Luftkvaliteten har förbättrats när trafikmängderna slutat att växa samtidigt som användningen av dubbdäck har minskat och gaturengöringen har effektiviserats. Partikelutsläppen har minskats genom att begränsa den tunga trafiken och delvis ersätta bussarna med spårvagnar. Utsläppen från bilarnas motorer är endast en bråkdel av vad de är i dag, eftersom tekniken har utvecklats, och detta gör det för sin del möjligt att bygga närmare gatan.

Den expanderande innerstaden samt tätare och ändrade förstadscentra förutsätter att gatunätet anpassas. År 2050 finns det en tät stad som angränsas av byggnader även utanför den nuvarande innerstaden. I trafikplaneringen tillämpas planeringsprinciperna för en stadsmässig trafik, och gatumiljöns kvalitet och säkerhet prioriteras framom trafikens förmedlingsförmåga.

Nya markanvändningsidéer längs Tavastehusleden – "Mannerheimboulevarden" år 2050, Tapani Rauramo



Olyckorna har kontinuerligt minskat i antal på grund av sänkta körhastigheter och andra åtgärder som syftar till förbättrad trafiksäkerhet.

Helsingfors innerstad är fortfarande tillgänglig med personbil, men tillgängligheten med kollektivtrafiken har förbättrats i förhållande till användningen av personbil.

### En cykelstad

Det är ett realistiskt alternativ att ta sig fram på cykel, eftersom stadsstrukturen är tät och det finns högklassiga rutter i den urbana miljön samt på rekreationsområdena. De nyttor samhället får av cyklingen är obestridliga, så det omfattande investeringsprogrammet har återbetalat sig många gånger om. Det finns ett separat utrymme för cykeltrafiken längs alla livligt trafikerade gator, vilket innebär att man kan cykla smidigt och tryggt. På lugna lokala gator, som utgör en betydande del av gatunätet, kan cyklisterna tryggt dela körbanan med den övriga fordonstrafiken.

Cyklisternas andel har ökat märkbart särskilt tack vare ett utvecklat nätverk av kvalitetskorridorer och ett förbättrat vinterunderhåll samt ett ökat antal elassisterade cyklar. Förutom kortare etapper är det även vanligt och populärt att cykla över 10 kilometer till och från jobbet.

Cykelnätverket har två olika nivåer. Det ena är ett nätnätverk, som ska göra det möjligt att ta sig till spårtrafikens hållplatser, arbetsplatser och tjänster. Det andra är ett nätverk av kvalitetskorridorer, som ska göra det möjligt att ta sig fram snabbt även på längre sträckor.

Kvalitetskorridorerna för cykling förenar de växande förstadsområdenas centrum med varandra och med innerstaden. Kvalitetskorridorerna är högklassiga raka rutter, som hålls i körskick året om och har utmärkt skyltning. De gör det möjligt att cykla tryggt med jämn och hög hastighet genom att utnyttja nuvarande och nya park-, ban- och huvudledskorridorer. Cyklingsförhållandena på gatorna har också förbättrats avsevärt.

Stadscyklarna är en del av ett fungerande kollektivtrafiksystem. På spårtrafikens alla hållplatser är det möjligt att förvara stadsbornas egna cyklar. På de viktigaste stationerna finns det även cykelcentraler, som vid sidan av bevakad parkering även erbjuder servicetjänster.



På cykel till hobbyerna, Kvarnbäckens motionspark, bild Simo Karisalo

## Nationella och internationella förbindelser

Helsingfors nationella och internationella förbindelser ligger i toppklass såväl till sjöss, på land och i luften. År 2050 är Helsingfors fortfarande det viktigaste centret för Finlands interna tåg-, bil-, buss- och flygtrafik. Tågförbindelserna till de andra viktigaste städerna i Finland är snabba och tätt trafikerade. Det finns snabba motorvägsförbindelser mellan de största städerna. Tågtrafikens konkurrensfördel är särskilt de direkta förbindelserna från centrum till centrum.

År 2050 är Helsingfors en av de viktigaste omstigningsstationerna i norra Europa. Förbindelserna mellan de viktigaste internationella trafiknoderna, såsom flygplatsen, hamnarna och centrum, har planerats noga och är fungerande. Nyttorna av den korta restiden från Asien med flygplan minskar, om de fortsatta förbindelserna med fartyg eller tåg eller till andra platser i staden inte sker snabbt och smidigt. Spårnätverket förenar trafikens nodpunkter och skapar förbindelser även utanför Helsingforsregionen. Tillförlitligheten hos de internationella bytesförbindelserna har säkrats genom att länka flera fortskaffningsformer till de centrala noderna för den internationella trafiken.

Särskilt förbindelserna till Tallinn och S:t Petersburg är snabba och effektiva. Om en järnvägstunnel byggs till Tallinn, skulle Finland ha en förbindelse till Centraleuropa. Till S:t Petersburg går det höghastighetståg vid sidan av den tidigare byggda motorvägen. Även riktningen Åbo–Stockholm har beaktats med motorväg, tåg och fartygstrafik. Helsingfors läge i skärningspunkten mellan EU:s öst-västliga och nord-sydliga utvecklingskorridorer har utnyttjats till fulla.

Södra hamnen, bild stadsmättningsavdelningen



## Verksamhetslinjer

I Helsingfors byggs ett omfattande och tydligt nätverksaktigt spårtrafiksystem, i vilket snabbspårvagnar kompletterar den tunga spårtrafiken. Servicenivån hos kollektivtrafikens stomlinjer hålls hög hela dagen. Den totala tillgängligheten till tjänster och arbetsplatser med kollektivtrafiken förbättras. Detta kräver betydande investeringar i nya stomförbindelser och noggrannare planerade omstigningsplatser.

Lösningar som begränsar ökningen av personbilstrafiken främjas och stöds genom markanvändningslösningar. Parkeringsförutsättningarna bedöms ur ett perspektiv av att öka andelen hållbara fortskaffningsformer och främjande av kompletteringsbyggande.

Rusningar i innerstaden förhindras genom att förbättra kollektivtrafikens servicenivå och planera in tillräckligt med infartsparkeringar samt begränsa parkeringen genom prissättning och med andra metoder. En del av den ständigt ökande biltrafiken till innerstaden via fartygstrafiken flyttas till Nordsjö hamn.

Markanvändningen på trafikområdena effektiviseras. Leder som delar staden utvecklas i en mera gatulik riktning och man bygger längs kanterna på dem. En tät stadsstruktur möjliggörs även genom dimensionering av gatorna. Samtidigt sänks körhastigheterna för ökad trafiksäkerhet och minskade bullerolägenheter.

Service-, distributions- och insamlingstransporter effektiviseras och de buller- och andra miljöolägenheter de ger upphov till minskas. Den distributions-, insamlings- och servicetrafik som sker i centrumen och särskilt i fotgängarzonerna på gatuplanet styrs och begränsas med beaktande av gatans övriga funktioner.

Det planerade nätverket av kvalitetskorridorer för cykling visas i generalplanen. Gatunätets cyklingsförhållanden förbättras.

Helsingfors nationella och internationella förbindelser förbättras. De viktigaste noderna för den internationella trafiken förenas med varandra och med centrum. Man förbereder sig även för byggande av en järnvägstunnel till Tallinn och höghastighetståg för persontrafik till S:t Petersburg.



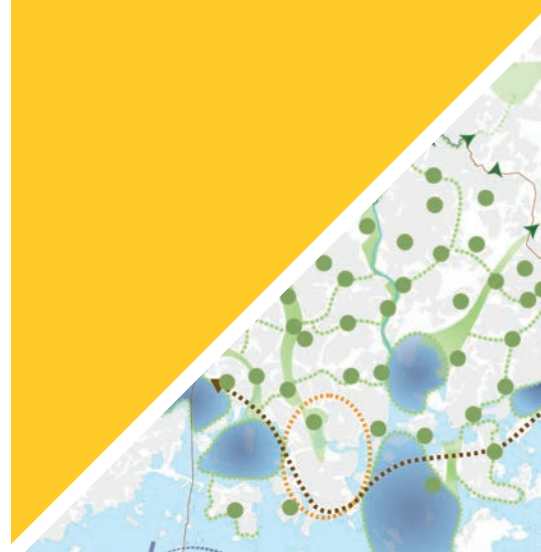


# REKREATION, STADSNATUR OCH KULTURMILJÖ

År 2050 är Helsingfors en grön nätverksstad, där grönområden, havet och rekreationstjänster är lätt tillgängliga. De mångsidiga rekreatiomsområdena och stadsnaturen är Helsingfors attraktionsfaktor även internationellt. Med rekreatiomsområdena eftersträvas ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet, livskvalitet och de nyttor naturen erbjuder människor.

Framtidens rekreatiomsnätverk består av fungerande och betjänande rekreatiomsområden: lättillgängliga närparker, motions- och rekreatiomsjänster, stadsdelsparker, omfattande grönområden som fortsätter ut i regionen, det vill säga gröna fingrar, regionala utflyktsområden, trygga rekreatiomsförbindelser och en marin rekreatiomszon. Olika stadsrum, såsom torg, öppna platser, stränder och parker, är stadsbornas "vardagsrum". En omfattande och kopplad grönstruktur inklusive kulturmiljö, skyddsområden och skogsnätverk främjar bevarandet av naturens mångfald.

I Helsingfors kan man se skiktningar och hållbarhet. Värdet hos kulturmiljöer som är viktiga nationellt och med tanke på Helsingfors identitet bevaras. Kulturarvet från Helsingfors utvecklingskeden och den nya miljön utgör en ny, levande stad.



# DEN NYA GENERALPLANEN FÖR HELSINGFORS

## *Noux*

### VISION 2050

REKREATIONS-HELSINGFORS 16.8.2013

#### GRÖNNÄTVERK

-  VIDA SAMMANHÄNGANDE GRÖNOMRÅDEN SOM FORTSÄTTER TILL REGIONEN, "GRÖNFINGRAR"
-  REGIONALA REKREATIONS- OCH CAMPINGOMRÅDEN OCH NATIONALPARKER
-  STADSDELSPARKER OCH IDROTTPARKER
-  REGIONALA OCH TVÄRGÅENDE REKREATIONSFÖRBINDELSER

#### URBANA HISTORISKA PARKER OCH OFFENTLIGA STADSRUM



#### MARITIM REKREATIONSZON



-  INNEVIKARNAS REKREATIONSHELHETER

-  STRANDED

#### ÅSTRAND

#### REGIONALT FÖRBINDELSBEHOV







Mänsas, bild Simo Karisalo

### En grön nätverksstad

År 2050 är Helsingfors en marin och grön stad. De mångsidiga rekreationsområdena är Helsingfors attraktionsfaktor även internationellt. Den nya generalplanen har gjort det möjligt att utveckla en grön nätverksstad, där grönområden, havet och rekreationstjänster är lätt tillgängliga. Med rekreationsområdena eftersträvas ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet, livskvalitet och de nyttor naturen erbjuder människor.

Framtidens rekreationsnätverk består av fungerande och betjänande rekreationsområden: lättillgängliga närparker, motions- och rekreationstjänster, stadsdelsparker, omfattande grönområden som fortsätter ut i regionen, det vill säga "gröna fingrar", regionala utflyktsområden, trygga rekreationsförbindelser och en marin rekreationszon. Grönområdena utvecklas som funktionella helheter särskilt inom den täta stadsstrukturen. Rekreationstjänster erbjuds även på strandrutterna, strandgatorna och i fotgängarcentrumet samt vid de lättillgängliga motions- och fritidstjänster som finns på olika håll i Helsingfors.

Den trivsamma och vackra miljön och de högklassiga offentliga uterummen erbjuder en omgivning för ett mångfaldigt stadsliv samt för upprätthållande av fysisk och mental hälsa. Årstidsväxlingarna ger ett litet extra till utehobbyerna. Omgivningen i Helsingfors lockar till boende, turism och företagarskap. De stadsmiljöer som är karakteristiska för Helsingfors utvecklas enligt helsingforsarnas egenskaper.

Olika stadsrum, såsom torg, öppna platser, stränder och parker, är stadsbornas "vardagsrum". Trivsamma boendemiljöer och invånarnas möjligheter att leva ett aktivt och hållbart stadsliv är en viktig del av planeringen.



Det finns flera herrgårdsparker i Östra Helsingfors. På bilden visas Jollas herrgård på Degerö, bild Marja Piimies

Havet och naturen är viktiga för stadsborna, men de utgör även en attraktionsfaktor, som särskiljer Helsingfors från övriga huvudstäder i Europa. När stadsstrukturen blir tätare erbjuder havet och rekreationszonen vid stränder och i skärgården möjligheter att utveckla rekreationstjänsterna. Man strävar efter att främja rekreations- och turism användning av havet och stränderna samt skärgården. Årstidsväxlingarna på havet berikar utbudet av rekreationsmöjligheter.

I den tätare staden finns det även naturmiljöer och man har lyckats bevara stadsskogar. Det finns gröna förbindelser till större naturområden, såsom Sibbo storskog och Noux samt längre ut i regionen, från alla ställen i staden. Stadsskogarna är en av Helsingfors styrkor, som också i fortsättningen bör betraktas som en konkurrensfaktor och en del av rekreationsnätverket. En omfattande och kopplad grönstruktur och ett skogsnätverk främjar bevarandet av naturens mångfald.

### Kulturmiljö

Den byggda miljöns historiska skikt och de därigenom bildade olika typerna av byggd miljö är en viktig identitetsfaktor hos Helsingfors. Helsingfors särdrag som europeisk huvudstad är området på Helsingfors udde, som bildar en kulturhistoriskt mycket värdefull helhet och som representerar Helsingfors äldsta byggnader med en mångfasetterad arkitektur. En viktig del av området på udden bygger på den empiriska rutnätsplanen. I hela stadens skala kännetecknas det arkitektoniska arvet i Helsingfors av dess unga ålder i europeiskt perspektiv. Den moderna arkitektur som byggts på 1900-talet är en viktig identitets- och imagefaktor för Helsingfors.

Närheten till havet och den för staden karakteristiska låga silhuetten utgör en viktig del av Helsingfors historia och utvecklingen av byggnadsarvet. Helsingfors har ett starkt trädgårdskonstarv, som omfattar herrgårds- och villakultur och historiska parker. I Helsingfors finns ett världsarvsobjekt, Sveaborg.

Värdet hos kulturmiljöer som är viktiga nationellt och med tanke på Helsingfors identitet har bevarats även i framtiden. I Helsingfors kan man se skiktningar, en hög arkitektonisk kvalitet och hållbarhet. Kulturarvet från Helsingfors olika utvecklingsskeden och den nya miljön utgör en levande stad år 2050.

### Verksamhetslinjer

En tätare stad förutsätter att rekreationsområdena utvecklas målinriktat. Som underlag för generalplanen utarbetas en utvecklingsbild för rekreationsområdena (VISTRA). Dess centrala teman är en grön nätverksstad, att värdera samt funktionellt och kvalitativt utveckla grön- och rekreationsområden, ta vara på omgivningens kulturvärden, svara mot klimatförändringens utmaningar med grönområden, garantera miljöns och naturens mångfald, hantera dräneringsvatten samt utveckla stränderna, skärgården och havsbandet.

Den tätare stadsstrukturen förutsätter att man satsar på kvalitet framom kvantitet gällande rekreationsområden. Den tätare urbana strukturen behöver enhetliga grönområden samt funktionellt högklassiga stadsparker, vars betydelse som rekreationsmiljö ökar från i dag.

Grönområden, havet och rekreationstjänster måste i framtiden vara lätt tillgängliga för alla stadsbor. Mångsidiga rekreationsområden och motionsparker lockar till motion och hobbyer samt till att upprätthålla den fysiska och mentala hälsan. Stadsparkerna är aktiva aktivitets-, kultur- och naturmiljöer. Omgivningens och naturens mångfald måste säkras även i framtiden. Grönområdena spelar en allt viktigare roll i arbetet att bromsa klimatförändringen och anpassa sig till den samt för att ta vara på naturens mångfald.

Omfattande grönområden, som fortsätter ut i regionen, det vill säga gröna fingrar, utvecklas som mångsidiga rekreations- och utflyktsområden med beaktande av objekt som är viktiga ur ett perspektiv av kulturhistoria, landskap eller naturens mångfald. Skogsnätverket, naturskyddsområdena och områden som är viktiga med avseende på naturens mångfald är en viktig del av rekreationsnätverket.

Kollektivtrafiks- och rekreationsförbindelserna till de regionala utflyktsområdena förbättras. Utflykts- och skidrutterna i de gröna fingrarna ansluts även till det regionala nätverket. Vid sidan av cykelrutterna ökas antalet säkra och fungerande promenad- och rekreationsrutter. Även de tvärgående rekreationsförbindelserna utvecklas.

De urbana historiska parkerna och nya, offentliga stadsrum fungerar som stadsbornas vardagliga mötesplatser samt som scen för kultur, evenemang och turism. Strandrutten och rutterna i de inre vikarnas rekreationshelheter utvecklas och den marina kulturmiljön utnyttjas för rekreation och turism. Det marina Helsingfors med natur- och kulturhistoriska objekt är speciellt för Helsingfors och en styrka även i framtiden. Helsingfors marina särdrag bör förstärkas genom att öka möjligheterna till rekreation på havet och i skärgården samt marint och genom att förbättra tillgängligheten till det marina Helsingfors från alla ställen i staden.

Värdet hos kulturmiljöer som är viktiga nationellt och med tanke på Helsingfors identitet bevaras som en del av den föränderliga och allt tätare staden.

# DET MARINA HELSINGFORS

År 2050 är det marina Helsingfors en aktiv del av staden och lättillgänglig för stadsborna. Den marina staden utvecklas som en funktionellt mångsidig plats, som erbjuder möjligheter för rekreation, företagande och boende året om. Tillgängligheten till havsstranden och skärgården är bra, när sjötrafiknätet ansluts till en inbyggd del av kollektivtrafiksystemet.

Det marina Helsingfors erbjuder goda förutsättningar för en livskraftig och framgångsrik näringsverksamhet, i vilken de lokala specialiteterna utnyttjas effektivt.

Helsingfors är en betydande hamnstad som betjänar både som import- och exporthamn och kryssningshamn för passagerare. Förbindelserna från hamnarna till centrum samt järnvägsstationen och flygplatsen är smidiga. Den marina hobbyverksamheten är livlig och staden erbjuder förutsättningar för en växande småbåtsverksamhet samt mångsidiga vattensporter.

Allt fler helsingforsare har möjlighet att njuta av en marin boendemiljö samt det utökade utbudet av marint boende. Det är populärt att bo vid havet. Bostadsutbudet har ökat och sortimentet har blivit mångsidigare. Man bor både permanent och tillfälligt i skärgården och längs stränder.

Det marina Helsingfors erbjuder högklassiga rekreationsområden som är bättre tillgängliga än i dag. Det värdefulla marina arkitektoniska arvet har bevarats och det fungerar som en del av ett rekreations- och resetjänstnät som erbjuder fixpunkter till Helsingfors marina historia.

Stadens omfattande strandrutt binder samman de marina rekreationshelheterna. Nya öar som öppnats för rekreation erbjuder stadsborna och turister möjligheter att bekanta sig med Skärgårdshelsingfors.

Finska vikens ömtålighet har beaktats långsiktigt i all verksamhet och havets ekologiska tillstånd har förbättrats.

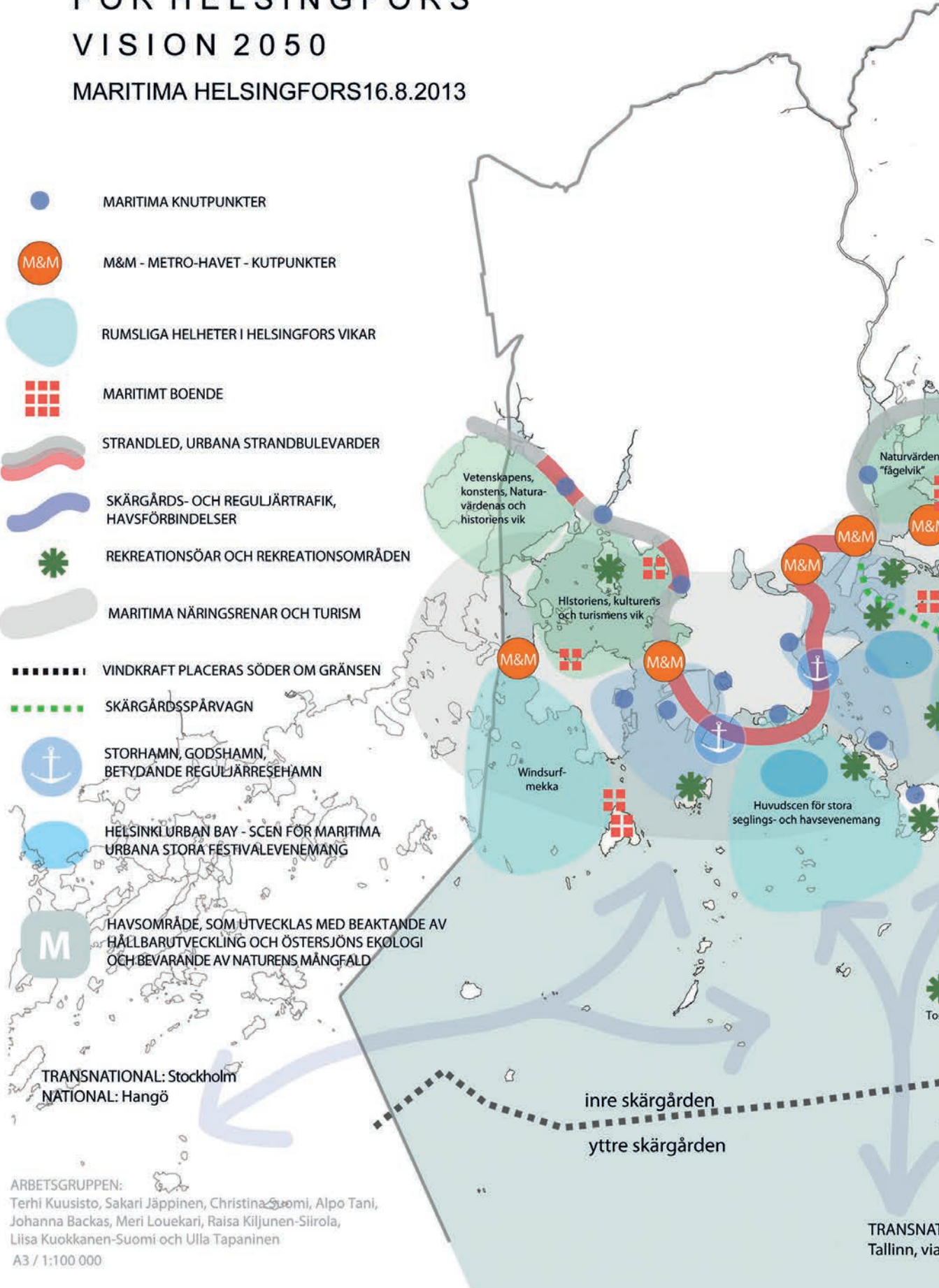
Staden har förberett sig på eventuella konsekvenser av klimatförändringen, såsom en stegring av havsytan och extremare väderleksförhållanden.



# DEN NYA GENERALPLANEN FÖR HELSINGFORS VISION 2050

MARITIMA HELSINGFORS 16.8.2013

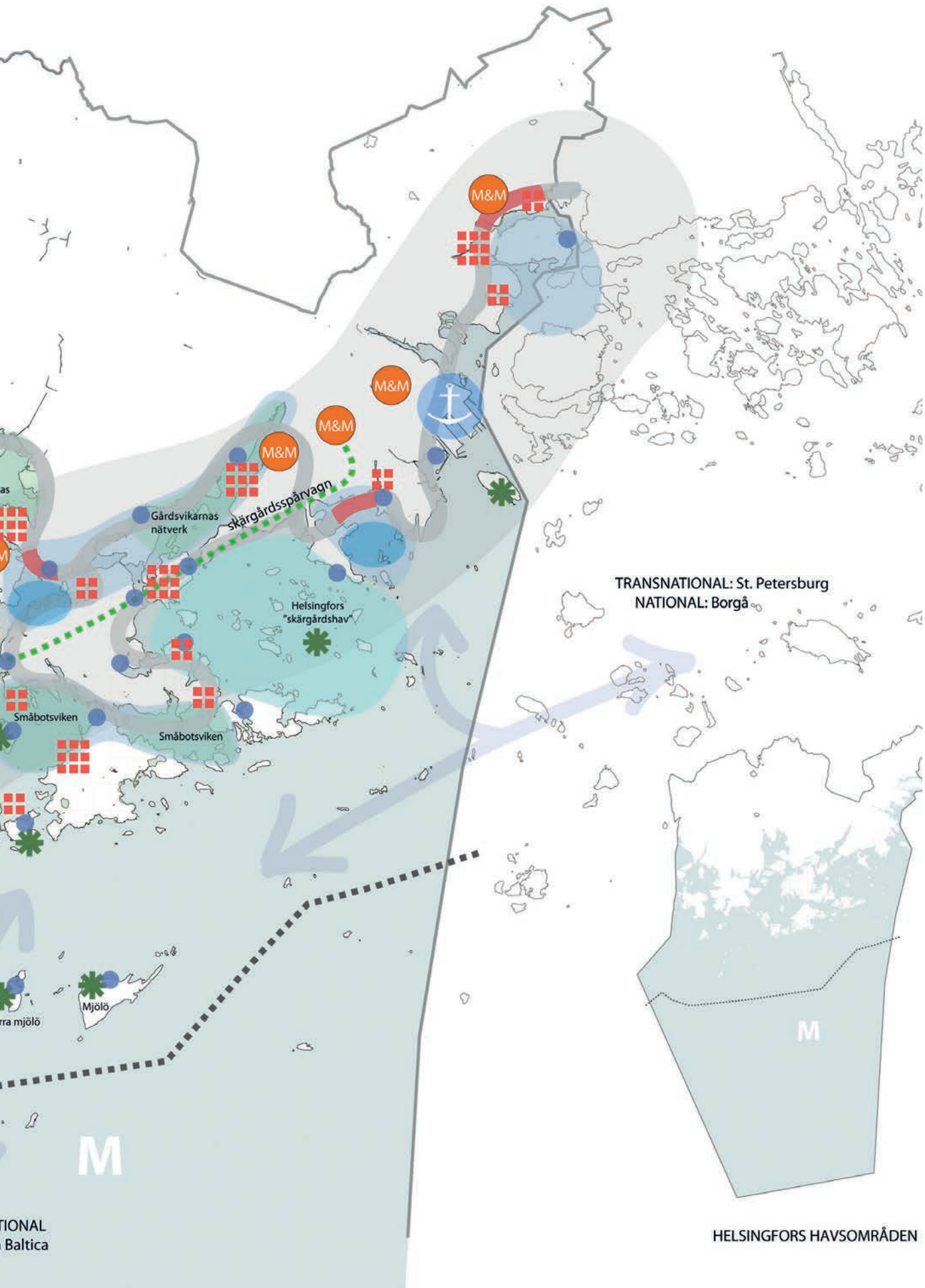
-  MARITIMA KNUTPUNKTER
-  M&M - METRO-HAVET - KUTPUNKTER
-  RUMSLIGA HELHETER I HELSINGFORS VIKAR
-  MARITIMT BOENDE
-  STRANDED, URBANA STRANDBULEVARDER
-  SKÄRGÅRDS- OCH REGULJÄRTRAFIK, HAVSFÖRBINDELSER
-  REKREATIONSÖAR OCH REKREATIONSOMRÅDEN
-  MARITIMA NÄRINGSRENAR OCH TURISM
-  VINDKRAFT PLACERAS SÖDER OM GRÄNSEN
-  SKÄRGÅRDSSPÅRVAGN
-  STORHAMN, GODSHAMN, BETYDANDE REGULJÄRRESEHAMN
-  HELSINKI URBAN BAY - SCEN FÖR MARITIMA URBANA STORA FÉSTIVÅLEVENEMÅNG
-  HAVSOMRÅDE, SOM UTVECKLAS MED BEAKTANDE AV HÅLLBARUTVECKLING OCH ÖSTERSJÖNS EKOLOGI OCH BEVÄRANDE AV NATURENS MÅNGFALD
- TRANSNATIONAL: Stockholm  
NATIONAL: Hangö



ARBETSGRUPPEN:  
Terhi Kuusisto, Sakari Jäppinen, Christina Suomi, Alpo Tani,  
Johanna Backas, Meri Louekari, Raisa Kiljunen-Siirola,  
Liisa Kuokkanen-Suomi och Ulla Tapaninen  
A3 / 1:100 000

TRANSNAT  
Tallinn, via





### Havet som en tillgänglig och aktiv plats för stadsborna

Helsingfors kallas för Östersjöns pärla. Det marina Helsingfors är en av nationalmiljöerna i vårt land. Havets närhet har utgjort en stor del av den lokala mentaliteten ända sedan staden grundades. Också i dag är staden kraftigt närvarande i helsingforsarnas vardag, eftersom alla invånare i staden bor inom 10 kilometer från havet. Havet erbjuder helsingforsarna unika möjligheter även i framtiden.

I framtiden kan stadsborna komma åt och utnyttja det marina Helsingfors bättre än förut. På detta sätt säkerställs att den marina staden utvecklas som en livskraftig del av staden. Den erbjuder högklassiga möjligheter för rekreation, företagande och mångsidigt boende.

Sjötrafiknätverket ansluts till en inbyggd del av kollektivtrafiksystemet, vilket garanterar smidiga förbindelser mellan staden på fastlandet och staden på havet. Den effektiva kollektivtrafiken sträcker sig från nätverksstadens havs-/metro-noder till strandzonen och förbi, ända ut till Skärgårdshelsingfors. Den förbättrade tillgängligheten främjar utvecklingsmöjligheterna av Havs- och Skärgårdshelsingfors. Tack vare nya trafikförbindelser blir det möjligare att röra sig till havs: nya brygg- och kajnätverk, broar och leder sammanpassas med den övriga utvecklingen.

År 2050 är havsstranden en för alla öppen del av staden, vars rumsmässiga karaktär varierar från urbana och livliga strandboulevarder till orörd naturmiljö. Kustbandet och skärgården är aktiva scener med sina arbets- och bostadsomgivningar, parker, kaféer och allmänna bastur för att inte förglömma naturlandskapen som lämpar sig för avkoppling.

Rekreativvärde hos det marina Helsingfors är av världsklass. Havsvattnets låga salthalt samt nedkylningen som är typisk för de arktiska breddgraderna är något som ökar stadens unika karaktär. Skärgården är en intrikat mosaik av vatten och land, som delas upp i zoner av inre vikar, fjärdar, inre och yttre skärgård samt öppet hav. De marina rekreativområdenas kvalitet har förbättrats och de nya förbindelserna gör att de kan nås även från längre avstånd. Den aktiverade strandzonen har gett nya tjänster även åt rekreativ användare. En strandrutt, som omfattar hela staden, binder samman de marina rekreativhelheterna och den kan lätt anslutas till grannkommunernas nätverk av strandrutter för att bilda ett stort nätverk av strandrutter kring Östersjön. Nya öar som öppnats för rekreation erbjuder stadsborna och turister möjligheter att bekanta sig med Skärgårdshelsingfors.

Det värdefulla marina arkitektoniska arvet har bevarats och det fungerar som en del av ett rekreativ- och resetjänstnät. Mångfalden av kulturhistoriskt, byggnadsarkitektoniskt och landskapskulturmassigt viktiga områden omfattar bland annat herrgårdar, trädgårdar, nationalparker samt objekt i land- och sjöfästningskedjan erbjuder tack vare sin bättre tillgänglighet fixpunkter till Helsingfors marina historia.





Marint boende på vintern i Solvik i Nordsjö,  
bild Simo Karisalo

Urbant boende i Solvik på sommaren,  
bild Simo Karisalo

### Ett större utbud av marint boende

I framtiden har allt fler helsingforsare möjlighet att njuta av en marin boendemiljö. År 2050 bor man både permanent och tillfälligt i skärgården och längs Helsingfors stränder. Bostadsutbudet på kusten har ökat och sortimentet har blivit mångsidigare. Det marina Helsingfors erbjuder allt fler innovativa boendelösningar från flytande bostäder till ösamhällen utan bilar. På vissa havsområden har man vid sidan av flytande boende möjliggjort olika nya och attraktiva boendeeperiment. Också på stränderna finns det möjligheter till nya slags lösningar. Det finns utrymme för till exempel mobilt boende. Stadens centrala strandområden används av invånarna och personer som vill koppla av istället för biltrafik och parkering.





Havshamnen i september 2013, bild Marja Piimies

### Helsingfors hamnar och sjöfarten bidrar till välfärden

Helsingfors är en hamnstad, som betjänar både som import- och exporthamn och kryssningshamn för passagerare. Kryssningsfartygen hämtar rikligt med turister till staden och för finländare i motsatt riktning till kuststäderna kring Östersjön. Västra och Södra hamnen betjänar särskilt resenärer och affärsresenärer, Nordsjö sköter å sin sida fraktrafiken och i viss del även resenärer som rör sig med bussar eller egna bilar. Förbindelserna från hamnarna till centrum samt järnvägsstationen och flygplatsen är smidiga. Stadens stabila politiska förhållanden och högklassiga samt tillförlitliga tjänster garanterar goda verksamhetsförutsättningar även för rederierna.

Helsingfors hamn är Finlands viktigaste konsumtionsvaruhamn, som betjänar hela Finland. Den har via effektiva och miljövänliga transportruttor länkats till hela landets logistiska system. Hamnarna länkar även ihop Helsingfors till en del av tvillingstaden Tallinn-Helsingfors.

Småbåtsverksamheten är livlig. Det täta nätet av småbåtshamnar är tillgängligt via kollektivtrafiken och det erbjuder brygg- och sjösättningsplatser för såväl stadsbornas båtar som för gäster som kommer längre ifrån. Båtevenemang som ordnas varje sommar gläder även stadsbor som inte har båt. Utmaningarna kring indockning och vinterförvaring av båtarna beaktas.



Nordsjö hamn, bild stadsmättningsavdelningen

### Ett aktivare marint Helsingfors erbjuder goda förutsättningar för ett livligt näringsliv

Den marina staden erbjuder mångsidiga möjligheter för en framgångsrik näringsverksamhet. Den snygga havsstranden stöder elegant företagarskap. Näringsverksamheten är mångsidig med allt från de urbana strandboulevardernas livliga restaurangvärld till skärgården med naturturism och närproducerad mat – fiske! Gästhamnarna och småbåtarnas samt skärgårdens servicefunktioner inflätas naturligt längs strandrutten. De lokala specialiteterna har utnyttjats. Bland världens huvudstäder har Helsingfors rena vatten, årstidsväxlingar samt paddlings- och bätlivsmöjligheter blivit faktorer som är kända även bortom världshaven.

### Det ekologiska tillståndet hos Helsingfors marina natur förbättras

De värdefulla inre vikarna och skärgården erbjuder vid sidan av stadsbornas rekreation även utrymme för naturen. De inre vikarnas Natura-områden samt skärgårdens mångtaliga fågelfauna och mångsidiga växtlighet erbjuder upplevelser för stadsborna samt möjligheter till naturturism och utflykter. Den unika skärgårdsnaturen har bevarats till de kommande generationerna genom att förbjuda landstigning på skyddade öar under häckningstiden, skydda öar som är värdefulla med tanke på den yttre skärgårdens växtlighet och styra in rekreatjonsbruket på hållbara rutter.

Naturen ovanför havsytan har förbättrats, men även havsbottens tillstånd har förbättrats, vilket lett till att undervattensnaturen har återhämtat sig. Finska vikens ömtålighet beaktats långsiktigt i planeringen och havets ekologiska tillstånd har förbättrats. År 2050 är rena vatten det marina Helsingfors varumärke.

Staden har förberett sig väl på eventuella effekter av klimatförändringen. Trots de korrigerande åtgärder som vidtagits fortsätter klimatförändringen ännu en tid, men Helsingfors har förberett sig väl på dess konsekvenser, såsom en stegring av havsytan och extremare väderleksförhållanden.



Sandvikens varv vintern 2013, bild Marja Piimies



Trafik med turistvattenbussar vid Salutorget, bild Marja Piimies

Helsingfors skärgård, bild Eira Seppälä



## Verksamhetslinjer

I generalplanen utvecklas det marina Helsingfors som en aktiv del av staden. Uppkomsten av urbana stränder främjas genom att reservera mindre utrymme för trafiken och mer utrymme för människorna. Centrumområdena utvecklas som urbana strandområden och naturstränderna som högklassiga rekreativkoncentrationer och tysta områden. Lokala stadsstränder, som dels vårdas dels är i naturligt tillstånd, planeras för rekreation av närområdets invånare. Havsvikarnas karakteristiska drag gällande utvecklingen av boende, rekreation och näringar stärks.

Strändernas funktion samlas längs en enhetlig strandrutt som sträcker sig genom hela staden. Mångsidiga och lättillgängliga "havs-/metro"-noder utvecklas som koncentrationer av marina funktioner där hav och land möts.

En grundinfrastruktur för tjänster, arbetsplatser och boende skapas i syfte att kunna utveckla skärgården. Nya öar öppnas för rekreativbruk och öarna utvecklas från deras egna utgångspunkter, såsom för boende, sommarfirande, kultur, rekreation, idrott eller tyst retreat.

Den marina nätverksstaden behöver även goda förbindelser. Effektiva spårtrafikförbindelser byggs i hamnarna för att säkerställa näringslivets verksamhetsförutsättningar.

Utvecklingen av Helsingfors hamnar och sjöfart stöds i syfte att upprätthålla hela områdets välfärd.

Ur stadsbornas och turisternas perspektiv skulle en förlängning av Kronbergsstrandens spårvagnsförbindelse till Nordsjö via Vårdö bilda en vacker marin förbindelse och komplettera idén av en nätverksstad. Längs skärgårdsspårvagnsrutten skulle nya bostadsområden och fantastiska naturvyer varvas.

Sjötrafikens verksamhetsförutsättningar utökas genom att utveckla marina resmål samt ett omfattande brygg- och kajnätverk. Även antalet gästbåtshamnar samt lokala vinterförvaringsplatser och servicebryggor för skärgården ökas för att betjäna den infrastruktur som betjänar utvecklingen av skärgårdsturismen.

Nya, alternativa platser för marint boende kartläggs på kusten och havet samt i skärgården. På vissa havsområden ses i framtiden även flytande bostäder och andra, nya boendialternativ. Vårdö och Stenudden kan vara marina objekt för högklassigt boende och rekreation mitt i regionens kärna. Melkö kunde längre fram i framtiden möjliggöra ett alldeles nytt slag av koncept för marint boende.

För att motverka klimatförändringen och producera renare energilösningar möjliggörs placeringen av ett storskaligt vindkraftverk ute till havs.

# ETT INTERNATIONELLT HELSINGFORS OCH HELSINGFORS SOM EN DEL AV REGIONEN

År 2050 är Helsingfors ett dynamiskt, internationellt konkurrenskraftigt och värderat huvudcentrum i nationen och en del av ett internationellt stadsnätverk. Helsingfors växer som centrum för högklassig näringsverksamhet samt som en arena för kultur- och fritidsevenemang. Helsingfors internationella flyg-, spår-, väg- och sjöförbindelser möjliggör en smidig fortskaffning till andra platser i huvudstadsregionen, till andra finska städer samt över landsgränserna. Särskilt sjö- och spårförbindelserna via Tallinn till Europa och de utvecklade flygförbindelserna till Asien ger Helsingfors fördelar inom turism och affärsresor.

Helsingfors centrum är en tätbebyggd, högklassig miljö, som är lättillgänglig och utgår från kollektivtrafik och som är en lockande plats för internationella företag. Dessutom har de viktigaste av det nuvarande förstadsområdets kärnor blivit till mångsidiga centra, som fungerar som viktiga länkar mellan internationell och lokal verksamhet. Helsingfors profil som marin stad utvecklas och den vackra strandzonen erbjuder representativa företagsplatser, trivsamma rekreationsoaser, lockande boplatser och tillgång till havet.

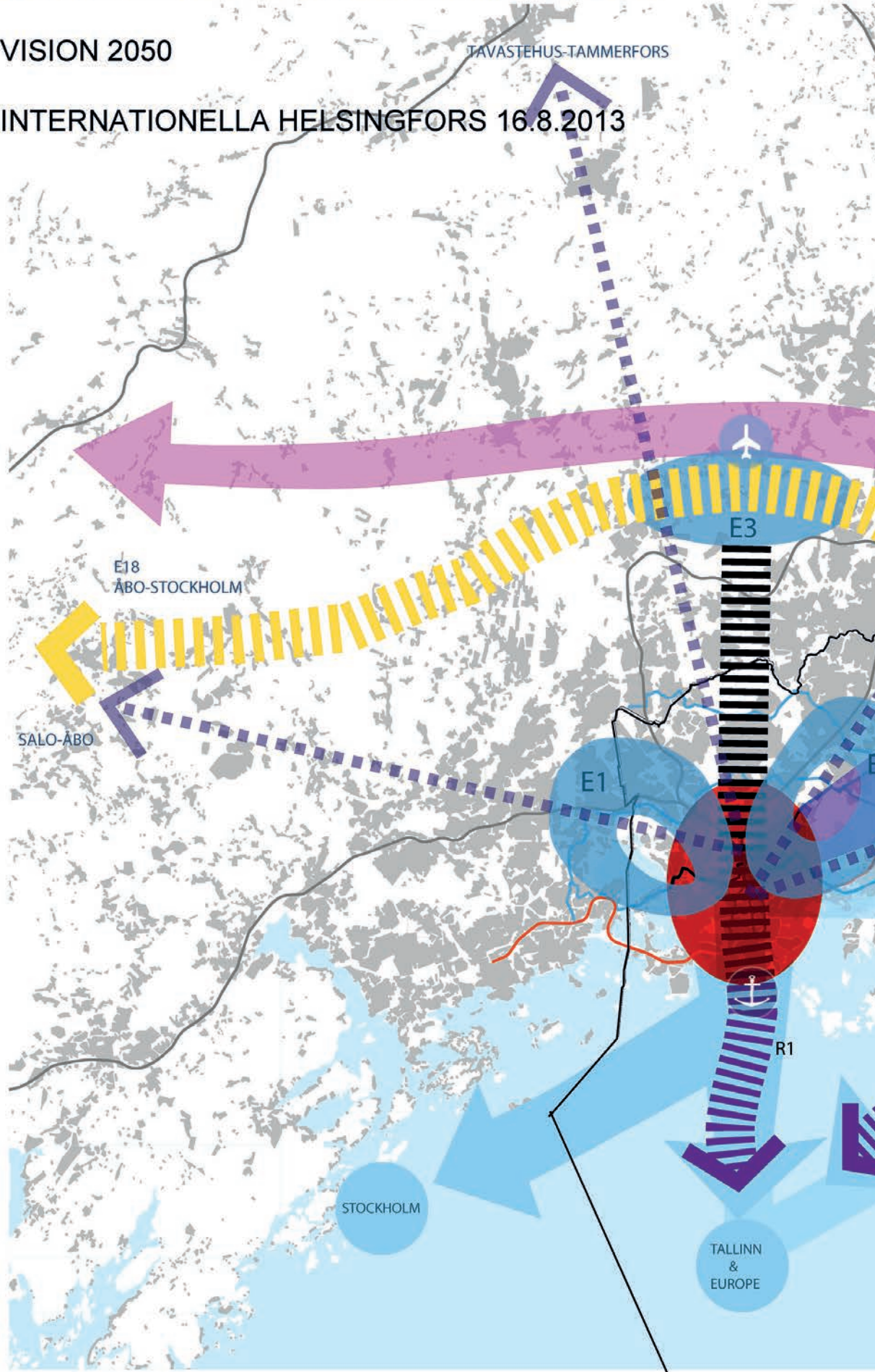
Helsingfors är även en del av en utvecklingstriangel vid Finska viken, där S:t Petersburg, Tallinn och Helsingfors alla drar nytta av det ekonomiska områdets interna turism, köpkraft och kompetens. S:t Petersburgs växande marknadsområde ger mervärde åt vissa branscher som bygger på passagerar- och godstrafiken mellan Finland och Ryssland. Internationella godsströmmar kan på ett ändamålsenligt sätt levereras till slutanvändarna genom att utnyttja den moderna hamnen samt Nordeuropas E18-logistikkorridor, som även är ansluten till distributions- och insamlingsströmmar till Helsingfors centrum.



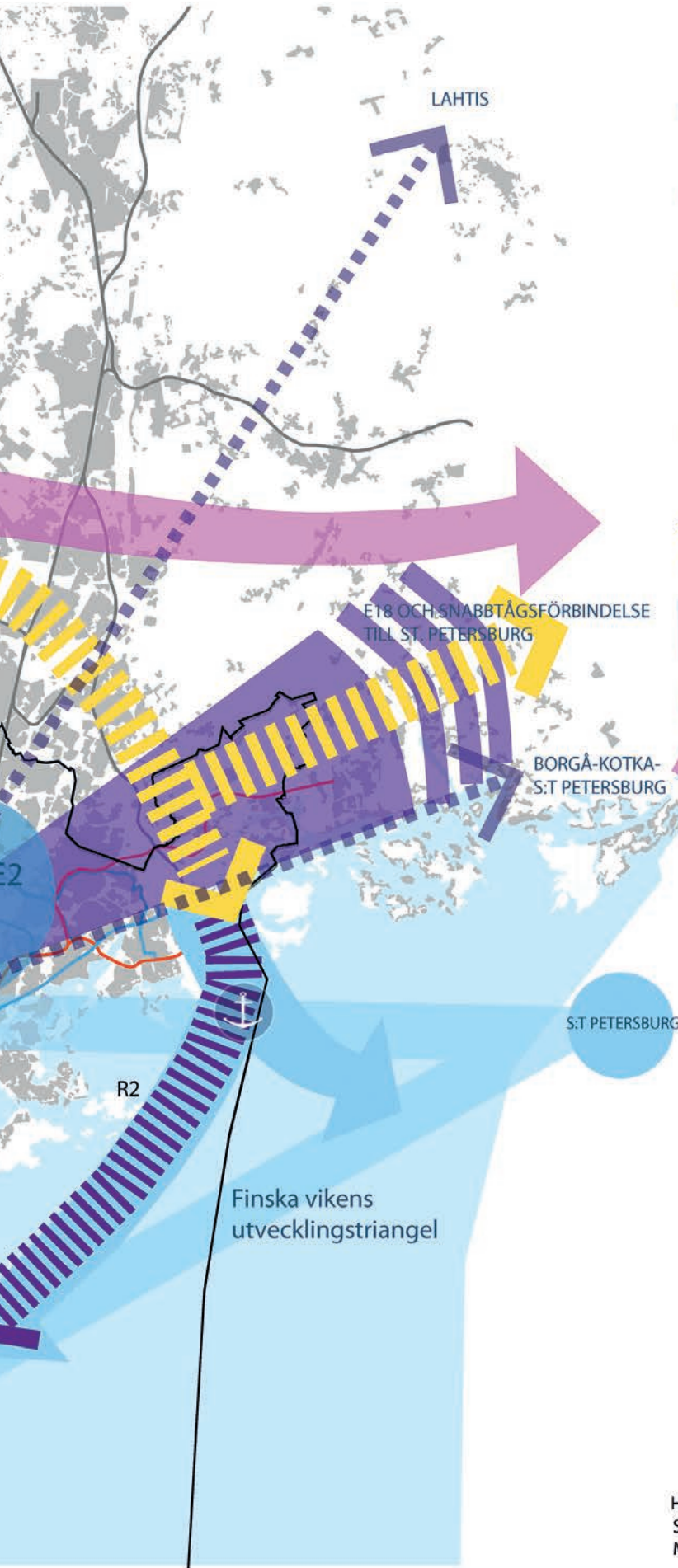
# DEN NYA GENERALPLANEN FÖR HELSINGFORS

VISION 2050

INTERNATIONELLA HELSINGFORS 16.8.2013







- stadskärnan blir starkare och innerstaden utvidgas
- växande investeringszoner  
E1 Hightech, tjänster som specialiseras  
E2 Vetenskap-konst-hightechindustri, tjänster som specialiseras  
E3 Business, flygplatsen
- Spårförbindelse Helsingfors-Tallinn-Baltikum-Mellersta Europa
- R1 Alternativ linje från centrum
- R2 Alternativ linje från östra Helsingfors
- Internationellt betydande utvecklingskorridor för kollektivtrafiken
- Östlig utvecklingskorridor
- E18 logistikkorridor
- Finska vikens utvecklingstriangel
- Internationella havsleder
- Betydande tillväxtriktning för den internationella flygtrafiken
- Södra Finlands stadsnätverk

### En starkare stadskärna och expanderande innerstad

År 2050 är Helsingfors stadskärna fortfarande ett uppskattat område. Den har en högklassig image, är lättillgänglig och markvärdet är högt.

Området har förstärkts som centrum för näringsverksamheten genom att man reserverat utrymme för tillväxt. I stadskärnan har man tryggt verksamhetsförutsättningarna för en mångsidig detalj- och specialhandel, kultur-, fritids- och turismtjänster samt betydande nationella och internationella evenemang och utbildning. De nya bostadsområdena i innerstaden stöder sig på den urbana miljön och fortsätter traditionen av tätt, höghusdominerat boende. Den blandade strukturen ger området mångsidiga tjänster och fler funktioner.

Stadskärnan är även en koncentration för turismen. Viktiga och lättidentifierade objekt lockar turister såväl internationellt, nationellt som lokalt. I stadskärnan betonas Helsingfors marina karaktär och de utvecklade havsrutterna för ut turister till Helsingfors skärgård samt utomlands från högklassiga passagerarhamnar. För endagsturister kan ett besök till Helsingfors historiska stadskärna representera en upplevelse av hela Finland.

Esplanaden, bild Marja Piimies



### Växande internationella investeringszoner och den östra tillväxtkorridoren

De områden av investeringszonen som visas på temakartan har lockat viktiga, nationella och internationella investeringar som kräver byggande. Högklassig kompetens och synergifördelar har främjat utvecklingen av en livlig och urban verksamhetsmiljö och stärkt områdenas identitet. Eftersom zonerna är lättillgängliga från regionen och internationellt samt har en tomtpotential som kunnat utnyttjas har dessa områden kunnat utvecklas kraftigt. Ett tätt kontorsbyggande sammanflätas med boendet och sprider en urban stadsstruktur och stöder uppbyggandet av en intressant huvudstadsregion med flera centrum.

En central, allt tätare utvecklingsaxel riktas österut från Helsingfors. Utvecklingen baseras på nya, täta småhusdominerade bostadsområden som stöder sig på kollektivtrafiken samt en utveckling av samhällsstrukturen åt Borgåhålet. Tillgången på arbetskraft har förbättrats och näringarna har blivit mångsidigare. Utvecklingen av zonen påverkas även av S:t Petersburgs förstärkta marknadsområde, vilket ger efterfrågan åt vissa branscher som bygger på passagerar- och godstrafiken mellan Finland och Ryssland.

### Ett internationellt betydande stadscentrum i knutpunkten av utvecklingskorridorer

I den globala verksamhetsmiljön nätverkar städerna allt mer med varandra. Betydelsen av internationella "hubar", såsom flygplatsen och hamnarna, har vuxit och tillgången till dessa i förhållande till den övriga stadsstrukturen har blivit allt viktigare. Kollektivtrafikförbindelserna från stadskärnan till flygplatsen och Nordsjö hamn är snabba och högklassiga. Även sömlösa bytesförbindelser inom kollektivtrafiken till övriga håll i staden har förverkligats.

De internationella godsströmmarna behöver en fungerande infrastruktur, för att de varor som ankommit till Finland på olika sätt ska kunna levereras ändamålsenligt till slutanvändarna. Utvecklingen av Nordeuropas E18-logistikkorridor, den rutt som går från Skandinavien och västkusten via Helsingfors mot öster, i metropolområdet har gett möjligheter att utveckla bytescentraler, lagrings- och sorteringsfunktioner samt fungerande förbindelser liksom för transittrafiken mot öster. Även distributions- och insamlingsströmmarna till Helsingfors centrum ansluts på detta område.

Utvecklingen av förbindelser och funktionella nätverk mellan de viktigaste stadsregionerna i södra Finland har gett Helsingfors och de övriga städerna i området goda möjligheter att växa som ett starkt centrum vid norra Östersjön och som ett europeiskt stadskonglomerat. Förutsättningen för att detta mål har uppnåtts var ett förstärkt samarbete i hela södra Finland. Genom att kombinera de olika städernas styrkor har man skapat förutsättningar för en förstärkt regional konkurrenskraft.

Helsingfors är en hamnstad. Hamnarna har gjort det möjligt att förstärka tvillingstaden Helsingfors-Tallinn tills spårförbindelsen mellan städerna har byggts. Förbindelserna från hamnarna till centrum samt järnvägsstationen och flygplatsen är smidiga.

Den viktigaste passagerarkorridoren inom sjötrafiken leder till de passagerarhamnar som ligger intill stadens centrum. Livskraften hos centrum baseras för sin del på ökande turism och affärsresor, vilket gynnas av att man betonar och utvecklar Helsingfors marina image.

Helsingfors Hamn är nationens viktigaste importhamn för konsumtionsvaror och en av de största exporthamnarna. Den har via effektiva och miljövänliga transportrutter länkats till hela landets logistiska system.

Nordsjö hamn är direkt ansluten till Ring III och den norrutgående logistikzonen vid Lahtisvägen, från vilken det finns fungerande förbindelser till hela Finland. Nordsjö hamn kan även användas av passagerare som inte absolut behöver ta i land i centrum, det vill säga de som styr kosan till andra platser än centrum med kollektivtrafiken eller personbilar. Kollektivtrafiken till Nordsjö hamn har utvecklats. Den snabba, normalspåriga järnvägen Rail Baltica som byggs från Warszawa till Tallinn förstärker i framtiden Nordsjö hamns roll som import- och exporthamn i Finland.

### Utvecklingstriangel kring Finska viken samt spårförbindelse Helsingfors-Tallinn-Baltikum-Mellaneuropa

Helsingfors växer tillsammans med de ekonomiska områdena i Baltikum och S:t Petersburg samtidigt som innovations- och tjänstestrukturen utvecklas. Täta järnvägs- och fartygsförbindelser är en nödvändighet och särskilt anslutningen av dessa till stadens eget trafiknätverk. Helsingfors flygplats förenar utvecklingstriangeln kring Finska viken till det globala verksamhetsnätverket.

De internationella förbindelsernas betydelse från Helsingfors till Tallinn och till övriga Europa via Baltikum framhävs när Östersjöns ekonomiska område utvecklas och dess internationella värde ökar. I och med att Rail Baltica-visionen realiserats har en spårtunnel mellan Helsingfors och Tallinn blivit ett realistiskt alternativ, om man har kunnat påvisa tunnelns samhällsekonomiska lönsamhet. För att tvillingstaden Helsingfors-Tallinn ska utvecklas är det väsentligt, att det finns en så direkt förbindelse som möjligt mellan städernas centrum. Alternativa dragningar av spårförbindelsen mellan Helsingfors och Tallinn är en förbindelse via Helsingfors centrum eller Östra Helsingfors.

Nordsjö hamn, bild Helsingfors Hamn



## Verksamhetslinjer

Stadskärnans funktioner stärks och dess attraktion säkerställs genom att reservera utrymme för tillväxt.

Den bästa möjliga regionala och internationella tillgängligheten till de växande investeringszonerna samt fri landyta möjliggör en kraftig utveckling. Detta kan uppnås genom att skapa en urban stadsstruktur med flera centrum och goda kollektivtrafikförbindelser samt utrymme för tillväxt.

Tillsammans med de viktigaste stadsregionerna i södra Finland skapas och upprätthålls goda förbindelser och funktionella nätverk. Förbindelserna och samarbetet vårdas även på europeisk och global nivå. Viktiga är förbindelserna mellan Helsingfors och Tallinn och länken till Mellaneuropa via Rail Baltica, en förbindelse med S:t Petersburg och å andra sidan Stockholm.

Förutsättningen för internationella förbindelser är vid sidan av spårtrafiken även en fungerande flygtrafik och hamnar. Sjötrafiken utvecklas och den marina aspekten betonas även i framtiden. Kollektivtrafiken till Nordsjö hamn förbättras genom att utvidga metron ända till hamncentralen och lägga till förbindelser till flygplatsen och det växande Östersundomsområdet.

Internationella godsströmmar behöver en fungerande infrastruktur kring sig. Nordeuropas E-18 logistikkorridor och övriga logistiknätverk utvecklas.

Finska vikens utvecklingstriangel stärks genom att erbjuda företag tomter för produktions- och kontorslokaler i Östersundom och längs Ring III. Från dessa har man maximerat de kollektiva spår-, landsvägs- och persontrafikförbindelserna till Helsingfors centrum, flygplatsen, S:t Petersburg, Tallinn och till andra sjörutter via hamnen.

# MODELLEN FÖR STADSSTRUKTUREN ÄR EN NÄTVERKSSTAD MED SPÅRTRAFIK

Den största enhetliga markanvändningspotentialen i generalplanen finns längs de nuvarande, stora trafiklederna och vid Malms flygplats när flygplatsens funktioner flyttas bort. På dessa områden kan man hitta nya projektområden. Markanvändningspotentialen i de motorvägsaktiga omgivningarna har uppskattats vara miljontals våningskvadratmeter. Man kunde bygga lägenheter för cirka 60 000 nya invånare.

På övriga håll i staden spelar kompletteringsbyggandet en stor roll. De viktigaste målen för kompletteringsbyggande är ur ett markanvändningsperspektiv sådana områden som stöder sig på befintliga och planerade tvärgående kollektivtrafikförbindelser. I fokus ligger särskilt spårtrafikens nodpunkter, stationstrakter och betydande parkeringsomgivningar för de nya tvärgående förbindelserna. På dessa områden kan man hitta omfattande markanvändningsmöjligheter om man modigt reformerar den nuvarande stadsstrukturen.

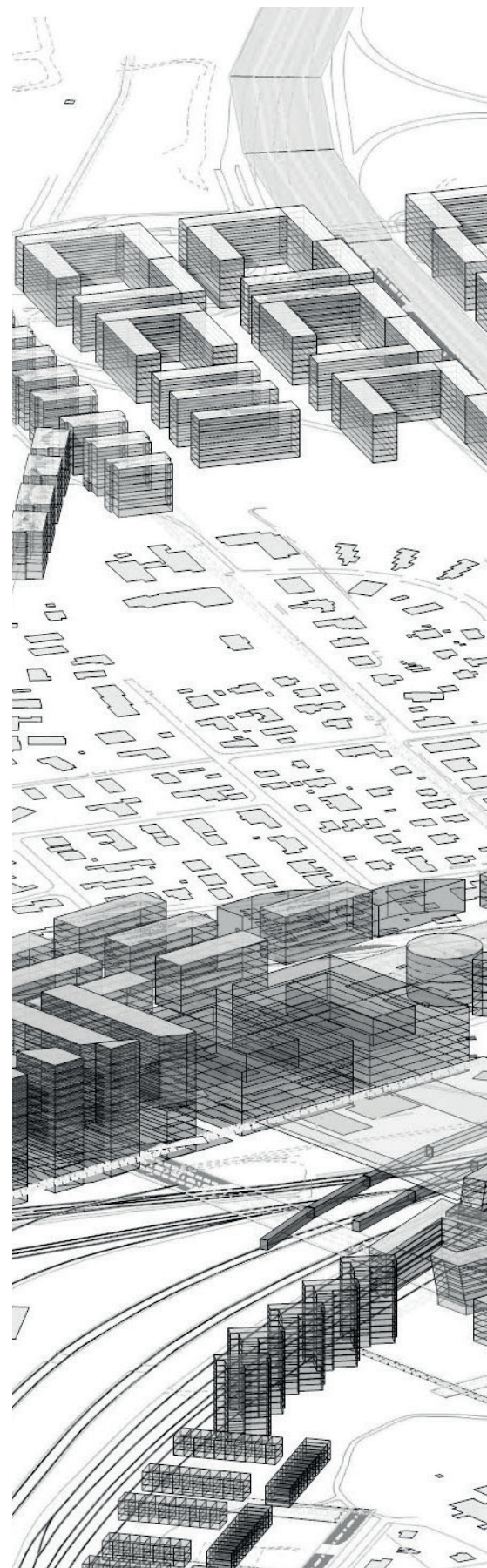
## INNERSTADEN BYGGS UT – EFFEKTIVISERING AV MARKANVÄNDNINGEN I MOTORVÄGSNÄRA MILJÖER OCH ÄNDRING TILL ETT URBANT STADSROM

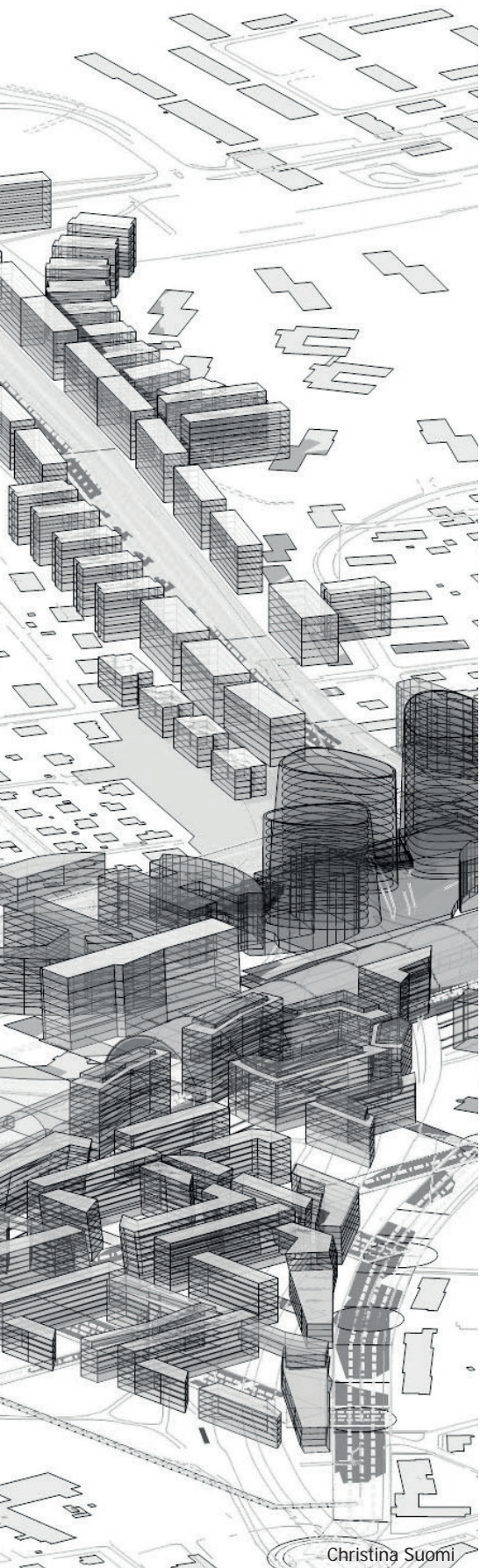
I dag ligger de största enhetliga oanvända eller ineffektivt använda områdena i närheten av motorvägarna i Helsingfors. Av miljöhälsomässiga skäl (avgaser, partiklar, buller) och dålig boendekomfort kan man i praktiken inte bygga nära leder med de utgångspunkter som gäller i dag.

Helsingforsregionen är indelad i separata öar mellan motorvägar direkt utanför innerstaden. Stadsdelar blir isolerade i områdena mellan de stora lederna. Ofta är tillgängligheten till platserna också dålig, eftersom avfarterna från lederna ligger glest och dessa har anslutits till omgivningen med planskilda lösningar som kräver mycket utrymme. I dag kan de nuvarande motorvägarna rentav dela upp en stadsdel, vilket försämrar tillgängligheten till tjänster och i vissa fall rentav ger upphov till ojämlikhet mellan stadsdelarna. Ett gatunät i samma plan och med nätverksstruktur hör till en bra, urban stad, där all markanvändning och funktioner är lättillgängliga.

När regionen växer, utvidgas även kärnan. Det urbana stadsboendet blir allt populärare i Finland. Genom att effektivare utnyttja motorvägsnära miljöer för byggande, kan man bygga ut innerstadens täta och attraktiva kvartersstruktur. Det är en naturlig och ekoeffektiv utveckling i en stad som växer. Samtidigt kan stora leders hindereffekt avlägsnas även i förstäderna. Det går att ta fram nya, övergripande lösningar för att minska bullerolägenheterna från lederna.

Ett naturligt sätt är att bygga ut den täta kvartersstrukturen radiellt kring centrum. På detta sätt blir anslutningen till det övriga gatunätet flytande och sker längre ifrån





Christina Suomi

dagens stadskärna. Samtidigt kan man skapa förutsättningar för affärslokaler i kvarteren, en bättre kollektivtrafik och delvis även för personbilstrafiken. I dag uppfyller de flesta infartslederna inte längre sin ursprungliga funktion. När trafikmängderna fortsätter att växa utgör lederna inte längre särskilt vid rusningstopparna en snabb förbindelse ens för bilisterna, utan körhastigheterna på lederna är i praktiken mycket låga.

Trafiken i den nuvarande innerstaden förväntas i framtiden stockas när nya projektområden byggs redan inom ramen för de nuvarande scenarierna. Genom att ändra motorvägarna till stadsboulevarder minskar oundvikligen förmågan att förmedla personbilstrafik till dagens innerstad. Genom arrangemang som utvecklar kollektivtrafiken (snabba spårvagnar och stombussförbindelser) kan man ändå säkerställa att gatunätets förmedlingsförmåga som helhet är tillräcklig. Om allt fler stadsbor börjar använda kollektivtrafiken, kan den resterande personbilstrafiken röra sig smidigt i det nya gatu- och stadsrummet trots sänkta hastigheter.

Inställningen till fortskaffningen i staden håller på att förändras även i Helsingforsregionen. Allt färre unga personer tar körkort i Helsingfors, och i Stockholm är trenden redan tydlig. Tidsförbrukningen och konsumtionen styrs bort från bilägandet. En urban fortskaffning förutsätter emellertid goda kollektivtrafikförbindelser. Att ändra motorvägar eller motorvägsaktiga miljöer till stadsboulevarder fungerar inte som enskild lösning, utan förutsätter ersättande kollektivtrafikförbindelser, till exempel radiella snabbspårvagnar samt en smidig tvärgående kollektivtrafik som helst går på spår. Denna lösning kan även stödas med vägavgifter.

För den nya generalplanen har man granskat möjligheterna att ändra motorvägsnära områden till stadsboulevarder och på det sättet kunna utnyttja marken för effektivt byggande. Enligt de preliminära uppskattningarna skulle man på detta sätt få åtminstone 6–8 miljoner våningskvadratmeter för nya bostäder och arbetsplatser. Detta är en betydande markanvändningspotential och täcker i sig nästan hälften av den erforderliga, nya våningsytan också i det fall att en del av nybyggnaderna längs lederna är kontor.

Att bygga tunnlar och täcka in vägar är i regel dyra lösningar. Stadsboulevarder är förmånligare att bygga mera stadsaktiga, men å andra sidan försämrar de märkbart trafikens samhällsekonomiska effekter som modelleras med program som utvecklats för trafikplanering. För vissa leders del kan den bästa lösningen vara att kombinera olika alternativ. Redan nu har man emellertid kunnat konstatera att det är motiverat att bygga på de avsnitt som ligger innanför Ring I på grund av det höga tomtvärdet inom kärnområdet, eftersom omgivningen kring lederna kan byggas med tillräcklig effektivitet och största delen är bostäder. Ur det stadsekonomiska perspektivet stöder lösningen även ett utnyttjande och stärkande av agglomerationsfördelarna i innerstaden.

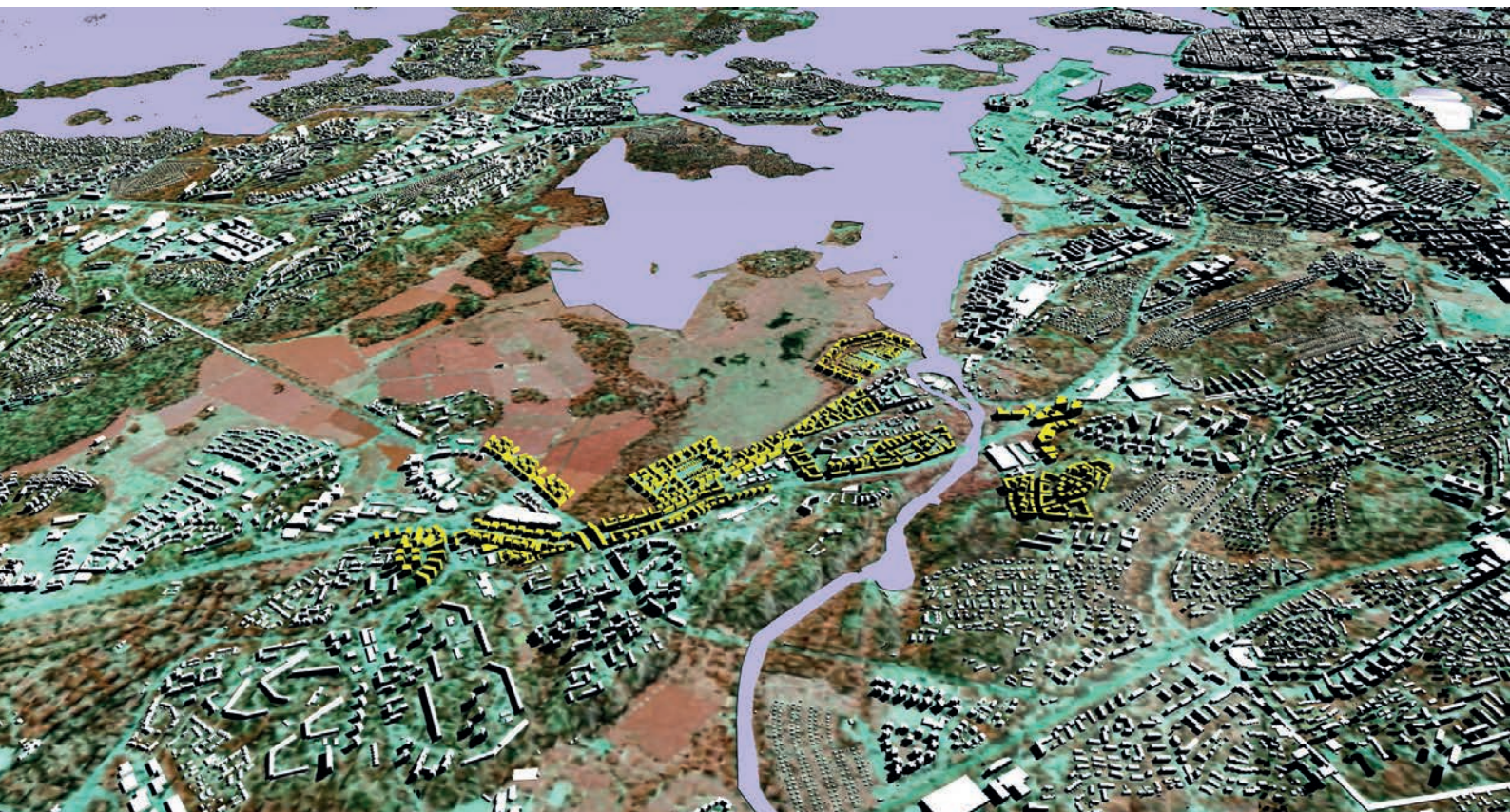
Ett effektivt byggande på områdena skulle göra det möjligt att öppna nya förbindelser mellan stadsdelarna, genomföra nya servicekoncentrationer samt utnyttja rekreationsområdena bättre än tidigare. De fördelar som nås genom att integrera staden kan återspeglas i stor utsträckning på stadens användbarhet och attraktionskraft. Avstånden blir kortare när direkta tvärgående förbindelser öppnas och dessa underlättar stadsbornas vardag. Leder som ursprungligen byggts som motorvägar har täckts, byggts till tunnlar och ändrats till stadsboulevarder runtom i världen för att realisera den ekonomiska nytta som fås av att städerna har vuxit och markens värde stigit och för att förbättra trivselen i staden.

För visionsarbetet har man granskat omgivningarna kring alla infartsleder innanför Ring I och dessutom Degerövägen som redan i dag är en gata i staden, men är motorvägsaktig på grund av de planskilda anslutningarna och skyddszonerna.



Kornbild av Tusbyleden i dag och i framtiden, om leden byggs om till en stadsboulevard och man kan bygga många nya bostäder och arbetsplatser längs den, Virpi Mamia

En vision av Lahtisledens boulevardplaner, Jaakko Kaarala







Munksnäs-Haga 2050 enligt en vision,  
Tapani Rauramo

## **FÖRSTADSCENTRA BILDAR ETT NÄTVERK AV CENTRUM**

Bussjoker 1 håller på att bli en spårjoker år 2020. Jokerlinje 2 börjar trafikera som busslinje år 2015. Målet med den nya generalplanen är att öka den markanvändning som stöder sig på dessa viktiga, tvärgående stomlinjer så att de kan byggas om för spår. Även den så kallade Vetenskapsspårvagnens rutt, som planeras från Otnäs till Vik och eventuellt ända till Kvarnbäcken eller Östra centrum, samt spårtrafikens nuvarande stationstrakter är viktiga granskningsobjekt.

Det är viktigt att utveckla omgivningarna kring kollektivtrafikens nodpunkter och spårtrafikens viktigaste hållplatser till stadsdelscentrum, där närtjänsterna ligger inom gång- eller cykelavstånd. Man måste bekvämt komma till de tjänster och arbetsplatser som inte ligger i den egna stadsdelen med hjälp av smidig kollektivtrafik. Tjänster och en smidig kollektivtrafik behöver å sin del stöd av ett tätt bostads- och arbetsplatsbyggande.

Vid stadsplaneringskontoret har man utarbetat utvecklingsprinciper för markanvändningen längs de båda jokerrutterna. Utgångspunkten för dem båda är en snabbspårvagn. Målet är att linjen Jokerlinje 2, som trafikeras med bussar, i ett senare skede kan ersättas med en snabbspårvagnsrutt. Spårförbindelsen utgår från visionen om en nätverksstad med spårtrafik, där de olika funktionerna är lättillgängliga via ett omfattande spårtrafiknätverk.

Utvecklingsprinciperna för markanvändningen längs Jokerlinje 1 godkändes av stadsplaneringsnämnden i slutet av 2011. I principerna lyftes följande utvecklingsområden fram för markanvändningen: Haga-Sockenbacka, Norra Haga-Lassas, Åggelby-Månsas, Vik-Rönninge och Kasåker-Kvarnbäcken-Västra Hertonäs.

De viktigaste utvecklingsområdena kring Jokerlinje 2 blir Kungseken-Kungstriangeln, Torparbacken-Tusbyleden-Rosendal, Malm, Stensböle, Mellungsby och Mellersta Nordsjö.

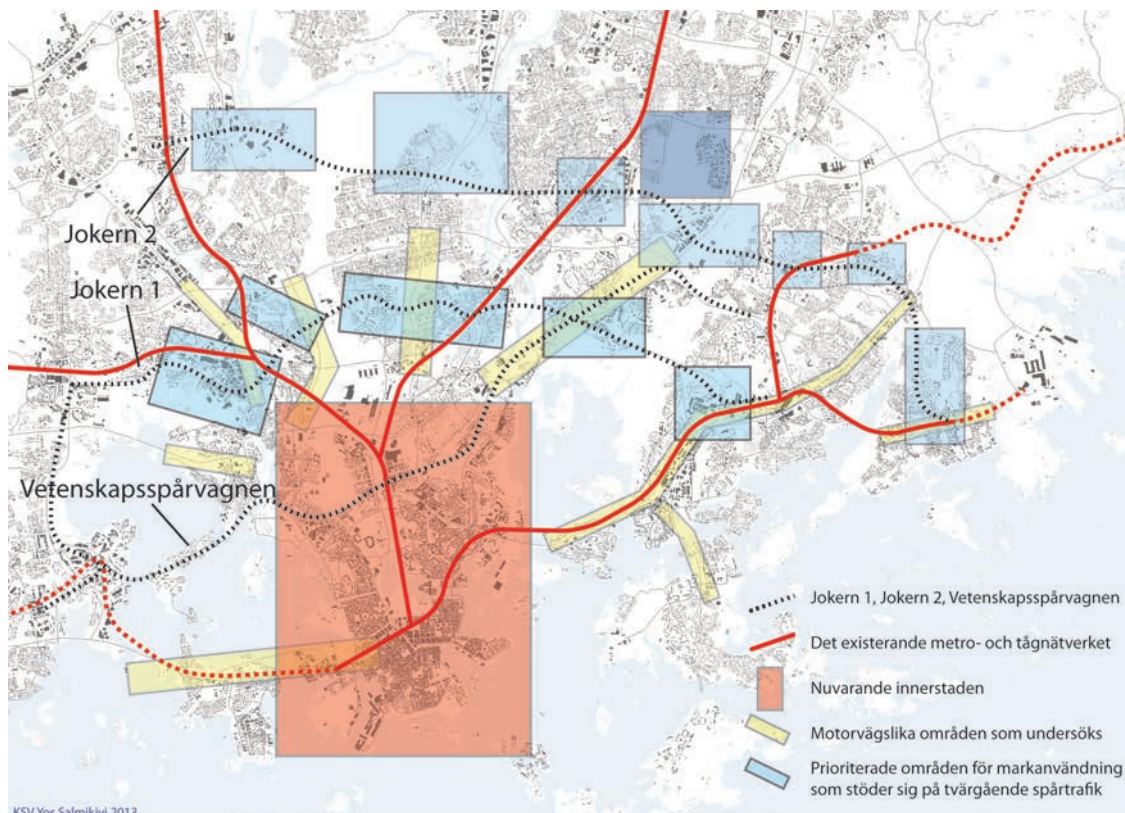
Vetenskapslinjen är en regionbusslinje som i dag i huvudsak går genom en innerstadsaktig stadsstruktur och som förbinder flera av huvudstadsregionens högskolecampus samt betydande arbetsplatsområden mellan Hagalund och Vik. I Helsingforsregionens trafiksystemplan har man förberett sig för att ändra Vetenskapslinjen till en spårförbindelse mellan Hagalund och Vik under åren 2021–2030. I generalplansarbetet granskas ett alternativ som är längre än den nuvarande linjen och där Vetenskapsspårvagnen skulle utgöra en fortsättning från Vik till Östra centrum via Ladugården och Kvarnbäcken. Detta kan väl motiveras med bland annat det att Metropolias yrkeshögskola för cirka 6000 elever planeras i Kvarnbäcken.

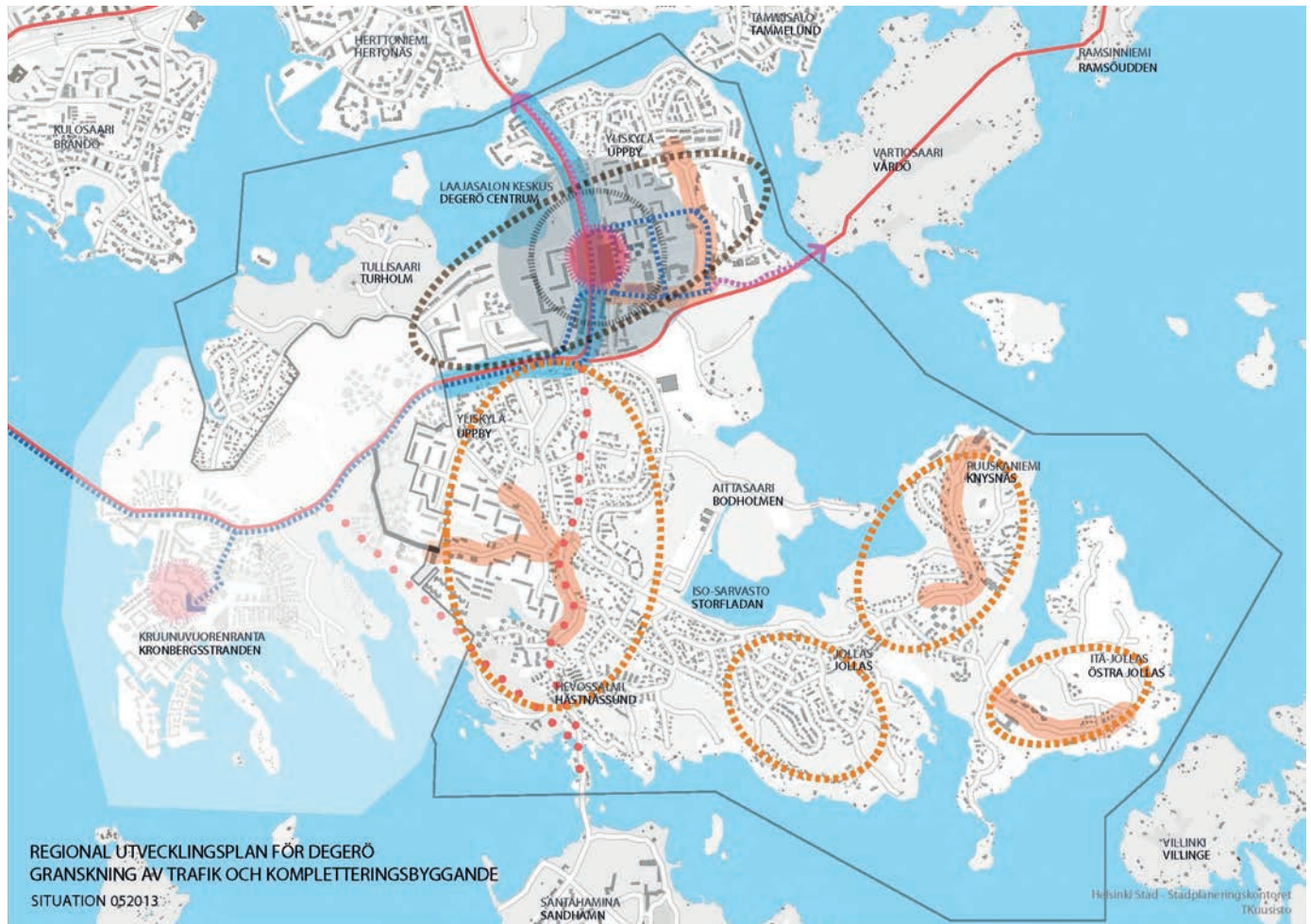
Längs Vetenskapsspårvagnens linje ligger flera potentiella, kraftiga nodpunkter för spårtrafiken. I Hagalund ansluter Vetenskapsspårvagnen till Västmetron och Spårjokern, i Otnäs åtminstone till Västmetron och i Böle till tågtrafiken i hela Finland. Spårjokerns och Vetenskapsspårvagnens nodpunkter bildas i Vik och Östra centrum när Östmetron korsar Vetenskapsspårvagnen i både Östra centrum och Kvarnbäcken, om linjen byggs ut mot sydost från Vik. I framtiden är det även möjligt att bilda en länk till Jokerlinje 2. Förutom spårtrafiken korsar Vetenskapsspårvagnen flera stora infartsleder och möjliggör smidiga bytesförbindelser i riktningen mot infartslederna.

Fokusområden för att utveckla markanvändningen längs Vetenskapsspårvagnens rutt är Lövö, Mejlans-Munksnäs-Munkshöjden, Böle, Kottby-Gumtäkt-Forsby, omgivningen kring Lahtisleden, Vik-Rönninge och Östra centrum-Kvarnbäcken.

Utvecklingsrapporterna för sträckan längs Jokerlinje 2 och Vetenskapsspårvagnen är bilagda till generalplanens vision.

Betydande utvecklingsområden längs Jokerlinjerna, Vetenskapsspårvagnen och motorvägsnära områden, Heikki Salmikivi



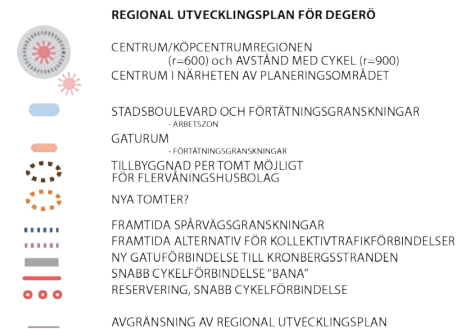


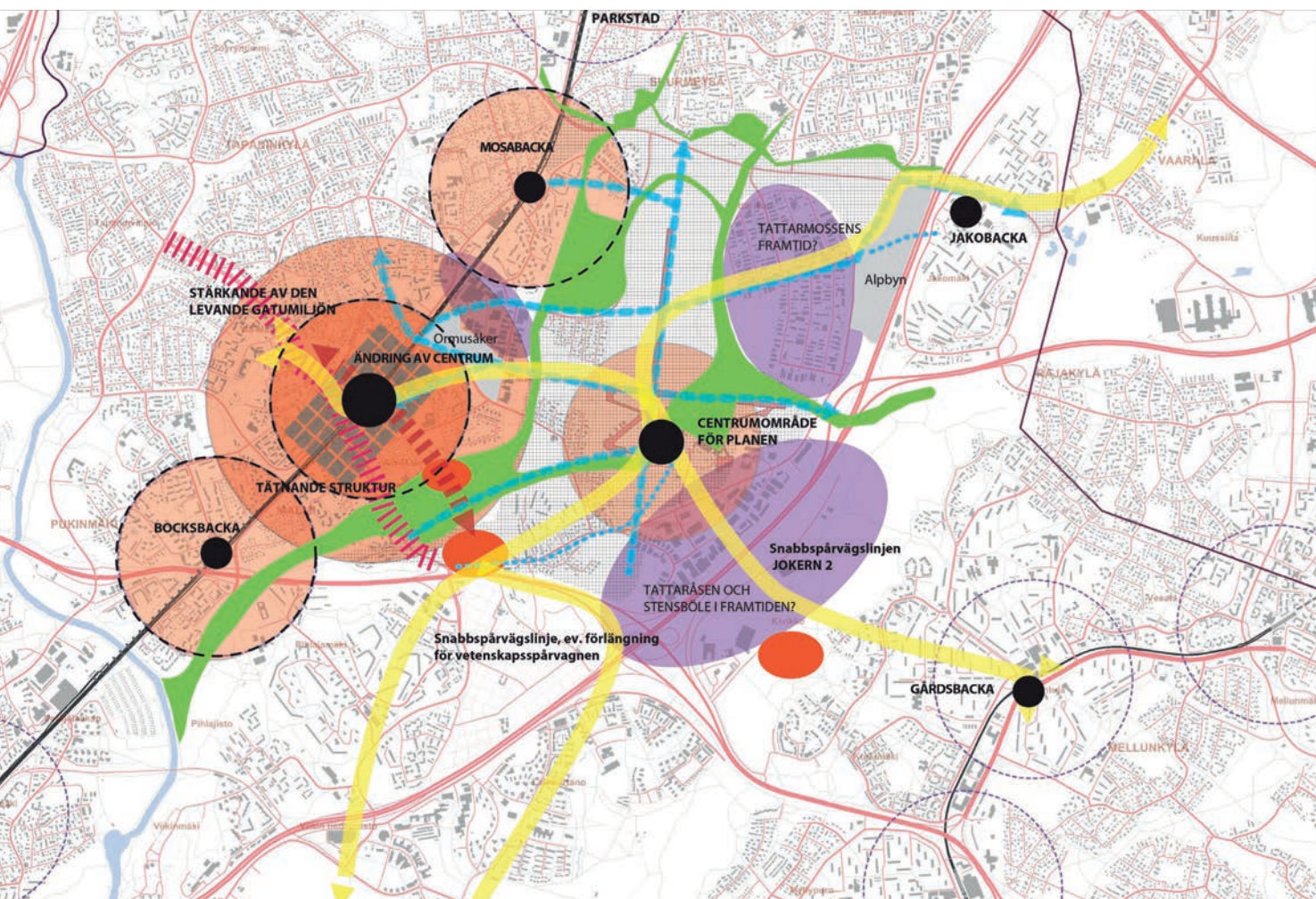
Regional utvecklingsplan för Degerö, Terhi Kuusisto

Redan tidigare, i anknötning till projektet Förstädnernas renässans har man på stadsplaneringskontoret utarbetat utvecklingsmål för och undersökningar av markanvändningen för spårtrafiken samt för zonerna kring båda jokerlinjerna i **Äggelby**, området **Gamlas-Lassas-Norra Haga, Mellungsby och Nordsjö**. Planerna har godkänts i stadsplaneringsnämnden (Kslik 10.2.2011, 22.11.2011, 12.6.2012) och de ligger som underlag för generalplanen. På alla de ovan nämnda områdena är det viktigt att utnyttja snabba stomförbindelser genom att göra stadsstrukturen tätare kring stationerna.

De regionala utvecklingsprinciperna för **Degerö** är under arbete. Degerös betydelse växer avsevärt i och med det nya bostadsområdet i Kronbergsstranden. Om bostäder planläggs på Vårdö, ökar betydelsen ytterligare. En spårförbindelse från Kronbergsstranden över en bro från innerstaden via Degerö centrum till Havsrastböle skulle ge en helt ny marin dimension åt staden och skulle även komplettera de tvärgående stomförbindelserna för södra Helsingfors del. Degerö kunde bli en hel dotterstad till innerstaden.

Att utnyttja marken i **Malm** för tätare byggande har en viktig roll i generalplansarbetet. Malm är redan nu ett centrum för nordöstra Helsingfors, och utgör i framtiden en viktig nodpunkt för Jokerlinje 2 och huvudbanan. Avståndet till Helsingfors centrum är cirka tio kilometer.





Utvecklingsplan för Malm, Salla Ahokas och Crista Toivola

De mångsidiga tjänsterna i Malm gör att området redan nu är ett betydelsefullt centrum, som betjänar ett större område, men under de senaste årtiondena har området halkat efter i utvecklingen jämfört med de övriga regionala centrumen. I Malm måste de framtida verksamhetsförutsättningarna för handeln och tjänsterna stödjas, kollektivtrafiken måste utvecklas, det fysiska stadsrummets funktion och kvalitet måste förbättras och dessutom måste man möjliggöra rikligt med nya invånare och arbetsplatser i området.

Hyreskontraktet för Malms flygfält upphör i slutet av 2034. Det långsiktiga målet för markanvändningsutredningarna är att Malms flygfältsområde har blivit till bostadsområden år 2050. På flygfältsområdet kan man placera en ny stadsdel med över 20 000 invånare. Denna skulle stöda sig på Malms centrum och integrera den splittrade stadsstrukturen i det nordöstra stordistriktet. Visionerna för flygfältet är en urban trädgårdsstadsdel, som bjuder på såväl nya boendeformer som intressanta parker och fritidsfunktioner, tjänster och arbetsplatser. Även de omkringliggande arbetsplatsområdena i Tattaråsen och Tattarmossen utvecklas.

Malms historia som centrum för Helsinge socken och flygfält kan ses i det nya Malms stadsbild och identitet. Det nordöstra Helsingfors drar en större nytta av den integrerade stadsstrukturen och Malms attraktionskraft har vuxit tack vare det kraftiga centrumet med blandade funktioner och urbant uttryck.

**Kottby-Krämertsskog-Åggelby-Norra Böle** är en betydande centrumhelhet som stöder sig på spårtrafiken och som måste bindas bättre samman med innerstaden.

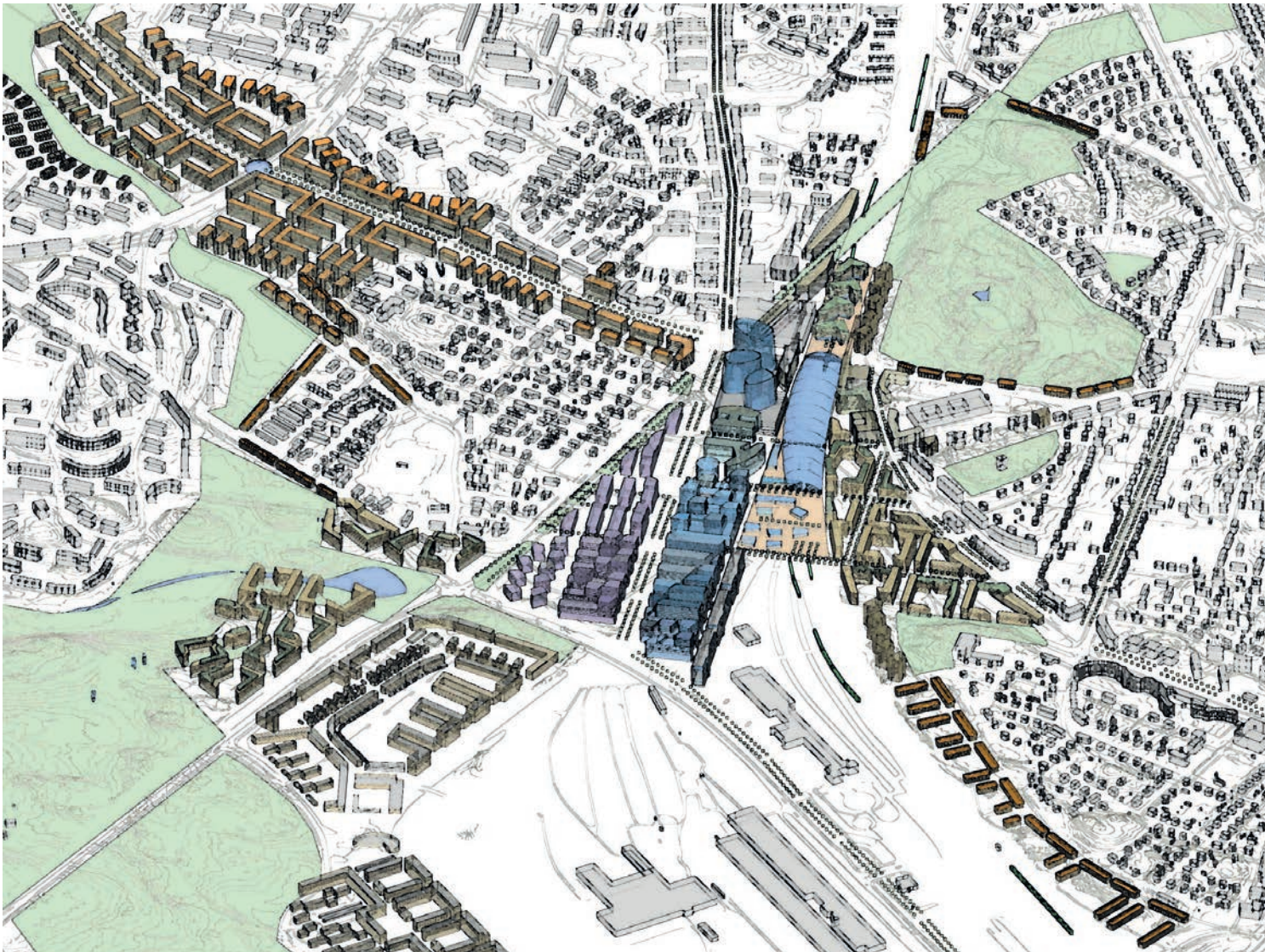
Kottby stationsområde kan ses som infartsporten till Helsingfors när man kommer från flygplatsen. Dess läge i nodpunkten mellan spår- och biltrafiken, dess utmärkta tillgänglighet samt utvecklingspotential gällande integrerad stadsstruktur, tätare byggande och ekoeffektivitet gör att området är viktigt.

År 2050 har ett självständigt och originellt centrum byggts upp i Kottby nodpunkt. Kollektivtrafikterminalen i ändan på "Tusbyboulevarden" utgör en elegant infartsport till Helsingfors. Utvecklingen av stationen har även förbättrat tillgängligheten mellan grön- och rekreationsområdena i Krämertsskog, Åggelby och Kottby och utvidgat servicenivån i dessa. Det livliga centrumet är i framtiden även ett hem och grannskap för dem som väljer och anser att man kan leva ett urbant liv utan bil. Området uppfyller mångsidiga behov gällande boende, företagande och närrecreation och är en av de viktigaste centralstationerna för den lätta trafiken i Helsingfors.

När denna vision utarbetas håller man på att planera en nordöstlig anslutningsterminal till Centrumslingan i Kottby. Den har stor inverkan på fotgängarströmmarna på Kottby station. Den ger möjligheter att utveckla stationstrakten i Kottby från en helt ny utgångspunkt.

Arbetsplatsområdet i Krämertsskog bevaras. Också i framtiden behöver man kunna erbjuda lokaler åt företag även på centrala platser.

En vision av stationstrakten i Kottby,  
Christina Suomi



De viktigaste förutsättningarna för utvecklingen är att Tusbyleden vänds av mot Böle norr om huvudbanan och att både Centrumslingan och Flygbanan förverkligas.

Utvecklingsprinciperna för markanvändningen i **Åggelby** har godkänts av stadsplaneringsnämnden den 22 november 2011. I fortsättningen är denna stadsdel, som är tätt anknuten till Kottby, ett av de viktiga objekten för markanvändningsutredningarna.

En viktig nodpunkt för kollektivtrafiken är **Hertonäs-Kasåker-Sydvästra Kvarnbäcken**. Hertonäs företagsområde och Kasåker är redan i dag ett par av de viktigaste arbetsplatskelheterna i Helsingfors. Västra Hertonäs och Sydvästra Kvarnbäcken erbjuder i sin tur möjligheter att bygga bostäder genom kompletteringsbyggande längs Jokerlinje 1, på ett kort avstånd från innerstaden. Det finns skäl att förstärka denna stadsdelshelhet.

Hertonäs företagsområde-Kasåker har på temakartan över näringar och centrum markerats som ett viktigt näringsområde, och i framtiden även som ett spetsområde för produktivitet. För tillfället finns där viktiga internationella företag och områdets utvecklingspotential anses ännu vara stor tack vare dess läge, förbindelser, tillgänglighet och omgivande marina bostadsområden samt de hobby- och rekreationsmöjligheter området redan i dag erbjuder.

För markanvändningsutredningarnas del förstärks företagsområdena i Kasåker och Hertonäs i generalplanen. Västra Hertonäs och Sydvästra Kvarnbäcken utvecklas som bostadsområden, och gällande Hertonäs metrostation och den framtida, nya metrostationen i Kasåker är funktionerna blandade. I anslutning till Jokerlinje 1:s hållplats vid Filarvägen-Mjölmarvägen undersöks möjligheterna till betydande mängder nya bostäder.

Ovan beskrivs de markanvändningsutredningar som är pågående vid tidpunkten för utarbetandet av visionen. De objekt som valts ut är främst områden som ligger vid mycket betydande nodpunkter för trafiken eller som annars är viktiga med avseende på visionens målsättningar. Till dessa räknas även följande områdeshelheter: **Sockenbacka, Norra Haga-Gamlas, Vik-Rönninge-Rönbacka**, en bättre koppling av Jakobacka till stadsstrukturen i sin helhet. Dessutom finns det objekt som bör granskas noggrannare åtminstone i områdena **Brobacka-Skomakarböle och Baggböle-Domarby**. En del av objekten är tätt anknutna till granskningarna av de motorvägsnära områdena. Vid sidan av Malm, Åggelby och Kottby finns det skäl att granska även andra centra längs huvudbanan i fortsättningen.

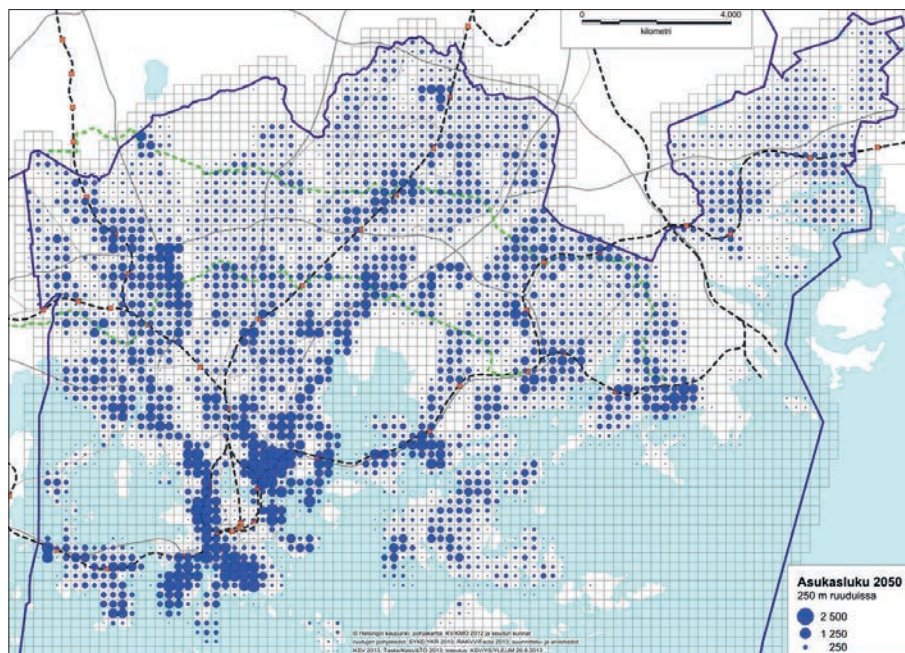
I planutkastskedet fortsätter markanvändningsutredningarna och de utvidgas till att gälla hela stadens område utifrån visionens perspektiv.

Preliminära tankar om omgivningen kring jokerhållplatsen Kasåker-Västra Hertonäs-Sydvästra Kvarnbäcken, Tapani Rauramo

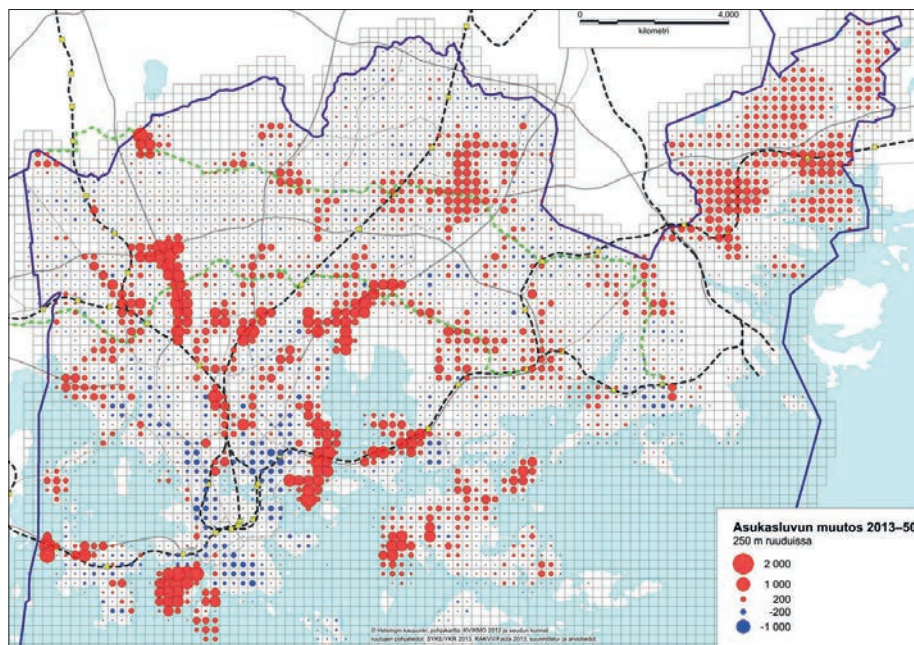


# REGIONALA BEFOLKNINGS- OCH ARBETSPLATSBEDÖMNINGAR

Under sommaren har man uppskattat den regionala befolknings- och arbetsplatsdistributionen i framtidens Helsingfors år 2050 utifrån generalplanens utgångspunkter, visionsförberedelserna och de preliminära markanvändningsutredningarna. Dessutom har man beaktat övriga projekt och planer gällande markanvändningen. Utgångspunkterna var de regionala befolknings- och arbetsplatsprognoserna. Detta har behövts redan nu bland annat gällande för servicenätets del och som en del av visionsarbetet.

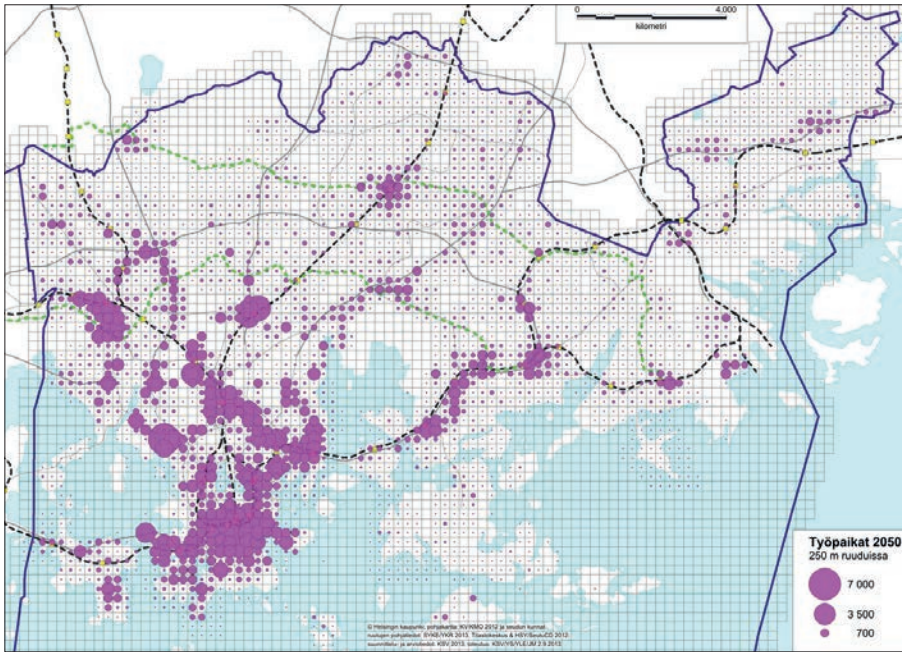


Placering av befolkningen (cirka 860 000 invånare) på Helsingforsområdet år 2050 i enlighet med visionen för generalplanen

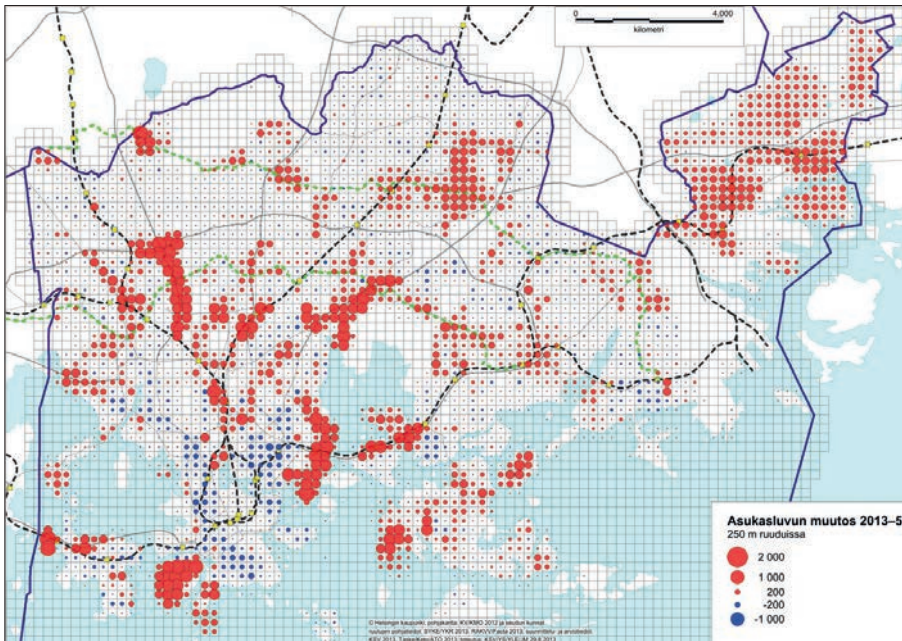


Förändring av invånarantalet 2013–2050 i enlighet med visionen för generalplanen. Bilden visar inverkan av eventuell byggnation på motorvägarna och Malms flygfält. Bilden visar också att omfattande kompletteringsbyggnad inte görs på något av områdena, så kommer befolkningens mängd att minska enligt trenden.

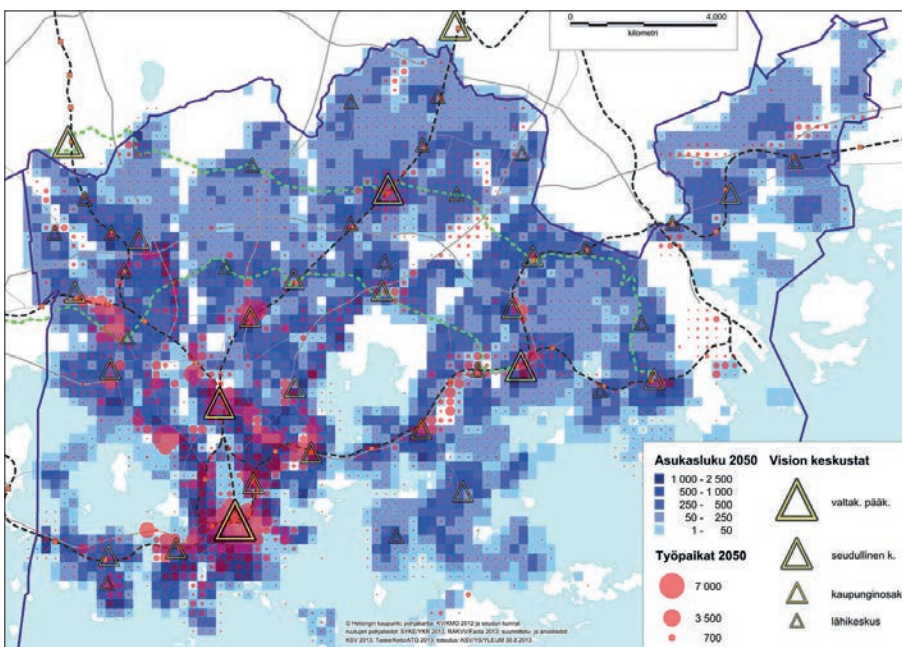
Placering av arbetsplatserna på Helsingforsområdet år 2050 i enlighet med visionen för generalplanen



Ökat antal arbetsplatser (180 000 nya arbetsplatser) på Helsingforsområdet åren 2013–2050



Bedömning av befolknings- och arbetsplatsmängd på Helsingforsområdet år 2050 i enlighet med visionen för generalplanen.





# MATERIAL FÖRKNIPPAT MED VISIONEN

## Rapporter som bilagts visionen

- Utbyggnad av Helsingfors innerstad – effektivisering av markanvändningen i motorvägsnära miljöer och ändring till ett urbant stadsrum
- Mot ett mer urbant Helsingfors
- Utgångspunkter och principer för företagsområden
- Centrums roll i visionen för generalplanen
- Jokerlinje 2 – Utvecklingsprinciper för markanvändningen
- Utvecklingsprinciper för markanvändningen i Vetenskapsspårvagnens influensområde
- Förutsättningar att utveckla stationstrakterna i förstäderna
- Förnyande komplettering – rivande sanering
- Utredning av Helsingfors servicenät och målnätet 2050
- Möjligheter för att minska Helsingfors klimatutsläpp i generalplanen
- Tillgänglighet i vardagen – vi rör oss för att komma fram
- Tillgänglighetens inverkan på områdenas attraktionskraft
- Konsekvenserna av metropoliseringens stadsekonomi på visionen för generalplanen 2050
- Helsingfors grön- och rekreationsområden och stadsnatur
- Det internationella Helsingfors
- Nordsjö hamncentrum som en del av den nya generalplanen
- Det marina Helsingfors i generalplanen
- Från scenarier till visioner – långsiktiga alternativa framtidsbilder och preliminära visionselement för generalplanen
- Rapport över växelverkan
- Generalplanens första steg tillsammans med stadsborna – ett sammandrag över diskussioner mellan november 2012 och september 2013
- Protokoll från myndighetsförhandling den 28 november 2012

**Bilagematerial förknippat med visionen:**

- Kontors- och industrilokaler i huvudstadsregionen
- Marknadsorienterad framtid för företagsområdena i Helsingfors (Newsec, 17 december 2012)
- Företagsområden i Helsingfors
- Arbetsplatskoncentrationerna i huvudstadsregionen – kluster?
- Stadsekonomiska effekter av ändrad markanvändning på motorvägsområdena i Helsingfors (Kaupunkitutkimus TA Oy, Sito Oy 14 februari 2013)
- Utvärdering av effekterna av trafikprojekt relaterade till den nya generalplanen för Helsingfors del A. Granskning av motorvägsnära områden (Strafica, 2013) – centrala resultat
- Befolkningsstillväxtens klimateffekter i huvudstadsregionen ur ett perspektiv av planeringen av markanvändningen (Oy Eero Paloheimo Ecocity Ltd, 31 januari 2013)
- Det gröna och marina Helsingfors 2050 – VISTRA del I: utgångspunkter och vision (Stadsplaneringskontoret 2013)
- Metropolvision för automatisk trafik (Sovelto, Automaattisen liikenteen metropolivisio 17 maj 2013)
- Näringslivets trafikbehov – utvecklingsbehovet i Helsingfors citylogistik och kundtrafik - förutredning (Sito Oy, 2013)

**Utvecklingsprogram som är fast anslutet till visionen**

- Utvecklingsprogram för fortskaffning i Helsingfors (WSP Finland, 2013)

**Bakgrundsmaterial/annat källmaterial**

- De källor som anges i bilagerapporterna

**Visionen har förberetts i en tvärfacklig samarbetsprocess i växelverkan med stadsbor och intressenter**

**SAMMANSTÄLLNING AV VISIONEN:**

**Rikhard Manninen**, generalplanschef

**Marja Piimies**, generalplansarkitekt

**Anne Karlsson**, ledande generalplanerare, expert på handel, tjänster och näring

**Salla Ahokas**, generalplanerare, utredningar av stadsstrukturer, områdesanalyser, social struktur

**Douglas Gordon**, arkitekt, expert på internationella frågor

**Sakari Jäppinen**, generalplanerare, tillgänglighetsanalyser, utredningar av stadsstrukturer

**Jaakko Kaarala**, arkitekt, markanvändningsplanerare

**Raisa Kiljunen-Siirola**, landskapsarkitekt, expert på landskap, natur och grönområden

**Terhi Kuusisto**, arkitekt, markanvändningsplanerare, utredningar av stadsstrukturer

**Esko Lauronen**, ingenjör, expert på stadsekonomi

**Essi Leino**, arkitekt, markanvändningsplanerare, utredningar av stadsstrukturer

**Virpi Mamia**, arkitekt, markanvändningsplanerare, utredningar av stadsstrukturer

**Jussi Mäkinen**, generalplanerare, befolkningstillväxt, platsdata

**Tapani Rauramo**, arkitekt, markanvändningsplanerare

**Heikki Salmikivi**, generalplanerare, utredningar av stadsstrukturer, socioekonomiska frågor

**Christina Suomi**, arkitekt, markanvändningsplanerare, utredningar av stadsstrukturer

**Alpo Tani**, generalplanerare, energi, klimatförändring och ekoeffektivitet

**Crista Toivola**, arkitekt, markanvändningsplanerare, utredningar av stadsstrukturer

**Susa Tulikoura**, generalplanerare, tillgänglighetsanalyser, företagsområden, platsdata

**Jouni Kilpinen**, diplomingenjör, expert på teknisk-ekonomiska frågor

**Matti Kivelä**, kontorschef, trafiksystem

**Ulla Tapaninen**, expert på internationell logistik

**Heikki Mäntymäki**, kommunikationschef, kommunikation och växelverkan

