

**Liite virastopäällikön asiaan 4 /Kslk 14.6.2001**

***Helsingin Yleiskaava 2002***  
***Maankäytön kehityskuva 14.6.2001***



Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto  
yleissuunnitteluyksikkö, yleiskaavatoimisto, 14.6.2001

Tekijät:

Yleiskaavatoimisto:

*Douglas Gordon, Pirjo Heinonen, Pertti Kare,  
Kaarin Kaunisto, Markku Lahti, Mikko Marttila, Jan Olin, Tapio Oukari,  
Ilmari Tawaststjerna, Satu Tiitola, Jussi Vuorinen*

Liikennesuunnitteluosasto:

*Paavo Vuonokari, Jorma Kaihlanen*

Kaavoitusosasto:

*Matti Eronen, Riitta Salastie*

# Sisällysluettelo

<i>Johdanto</i> .....	5
-----------------------	---

## ***Osa 1: Kehityskuva***

*Jussi Vuorinen, Tapio Oukari, Satu Tiitola, Markku Lahti*

<i>Seudulliset painotukset kehityskuvan lähtökohtana</i> .....	7
<i>Aikaprospektiivi</i> .....	9
<i>Minkälainen Helsinki?</i> .....	10
<i>Kaupunkien kansainvälinen kilpailu</i> .....	12
<i>Kaupungin kasvu</i> .....	14
<i>Asuntotuotanto</i> .....	15
<i>Seudun rakenne</i> .....	17
<i>Keskustaa tukeva rakentaminen</i> .....	19
<i>Merellinen Helsinki</i> .....	20
<i>Urbaani ympäristö</i> .....	21
<i>Keskustan roolit</i> .....	22
<i>Osaaminen ja kaupunkikehitys</i> .....	29
<i>Tietoyhteiskuntakehityksen vaikutukset kaupunkiympäristöön</i> .....	30
<i>Helsinki informaatio- ja kommunikaatioteknologian (ICT) kaupunkina</i>	34

## ***Osa 2: Kaupunkirakenne***

*Pertti Kare, Paavo Vuonokari*

<i>Helsinki on seudun pääkaupunki</i> .....	37
<i>Kaupunginosat ovat tasaveroisia</i> .....	40
<i>Energian ja ajankäyttö sekä tiivistyvä kaupunkirakenne</i> .....	40
<i>Joukkoliikenne ja raiteet ovat kaupunkirakenteen kehittämisen selkärangan</i> <i>ka</i> .....	42
<i>Kevyt liikenne ja joukkoliikenne ovat ydinasioita, kaupunkirakenne tukee</i> <i>niiden käyttöä</i> .....	44
<i>Päätieverkon kehittäminen kasvun olosuhteissa</i> .....	46
<i>Kaupunkirakenne tasapainoon idässä - laajenemismahdollisuuksia</i> <i>kaakossa</i> .....	48
<i>Mellunmäen metron jatkaminen itään avaa uusia asuntovaihtoehtoja</i> ..	50
<i>Kaupunkirakenteen kehittämisen painopisteitä</i> .....	52
<i>Toimitila-alueiden rooli monipuolistuu, keskusta laajenee</i> .....	54
<i>Virikkeinen ja elävä kaupunkiympäristö on Helsingin voima</i> .....	56
<i>Kaupunkirakenne tiivistyy kaupunginosien ominaispiirteet säilyttäen</i> ...	57

### **Osa 3: Toimitilat ja logistiikka**

*Tapio Oukari, Jorma Kaihlanen*

<b>Työpaikat ja toimitilat</b> .....	59
<b>Työpaikkakehityksestä</b> .....	59
<b>Kuntien välinen kilpailu ja toimitilatarjonta</b> .....	59
<b>Helsingin elinkeinotoiminnan kehittäminen</b> .....	60
<b>Toimitilojen sijainnista Helsingissä</b> .....	62
<b>Helsingin työssäkäyntialueen kasvu</b> .....	64
<b>Logistiikan kehittäminen</b> .....	66
<b>Yleistä</b> .....	66
<b>Helsingin seudun kansainvälinen logistinen asema</b> .....	66
<b>Kaupunkilogistiikka</b> .....	66
<b>Logistiikkakylä</b> .....	67
<b>Verkkokauppa</b> .....	69

### **Osa 4: Viheralueet ja rakennuskulttuuri**

*Matti Eronen, Riitta Salastie*

<b>Viheralueet ja kaupunkiluonto</b> .....	70
<b>Kaupunkirakenne ja viheralueet</b> .....	70
<b>Tarkastelunäkökulmat ja tavoitteet</b> .....	71
<b>Kaupunginosapuistot ja kaupunkirakenteen tiivistäminen</b> .....	72
<b>Helsingin Keskuspuisto ja Keskustapuisto</b> .....	72
<b>Helsinki puisto</b> .....	73
<b>Arvokkaat luonnonalueet</b> .....	73
<b>Rakennuskulttuuri ja rakennetun ympäristön suojelu</b> .....	74

### **Liite: Väestön kehityspiirteitä ja ennusteita**

*Tapio Oukari*

## *Johdanto*

Kaupungin tulevaisuus koostuu varsin erilaisista asioista, osin kylmistä faktoista, osin arvaamattomista kehityskuluista mutta paljolti myös tahdosta. Lyhyemmällä ja pitemmälläkin tähtäyksellä meillä on mahdollisuus päättää muutoksista, käynnistää niiden toteuttaminen tai ryhtyä muutoin valmisteluihin, jotka mahdollistavat halutun tulevaisuuden.

Yleiskaava on yksi tärkeimmistä välineistä, joilla kaupunki voi tehdä tulevaisuuttaan. Siinä yhdistyvät välttämättömät tosiasiat. Siinä varaudutaan arvaamattomaan tulevaisuuteen. Siinä rakennetaan vahva näkemys siitä, mitä tulevaisuudelta halutaan.

Kehityskuva ei ole matemaattinen yhtälö, vaan keskustelun paikka. Taustalla on yleiskaavan 2002 valmistelu, josta käytyä keskustelua on laajalti raportoitu. Myös tämä kehityskuva on nähtävä yleiskaavan valmisteluun liittyvänä keskustelupuheenvuorona. Nyt haetaan mahdollisuuksia ja potentiaaleja Helsingin yleiskaavalle.

Lähtökohtia ja suuntaviivoja yleiskaavatyölle on valtioneuvoston 30.11.2000 hyväksymissä valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa. Uudenmaan liitto on valmistellut maakuntasuunnitelmaa ja maakuntakaavaa koskevia tavoitteita, joilla on vaikutusta yleiskaavoitukseen. Ytv on laatinut vision 2025.

Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan kaupunginjohtajien ja Sipoon kunnanjohtajan toimeksiannosta on laadittu keskustelun pohjaksi kuntien yhteinen maankäytön kehityskuva, joka osaltaan otetaan huomioon Helsingin yleiskaavatyössä.

Helsingin yleiskaavoitukseen on viime vuosikymmenen alusta alkaen kuulunut kehityskuvan laadinta. Siinä etsitään tulevaisuuden strategioita ja pitkän tähtäyksen kehittämissuuntia. Samalla se on eräänlainen tulkinta maailmasta ja yhteiskunnasta kaavoituksen näkökulmasta.

Vuoden 1992 kehityskuva laadittiin tilanteessa, jossa Berliinin muuri oli kaatunut ja Neuvostoliitto oli hajoamassa. Samalla oltiin astumassa korkeasuhdannetta seuranneeseen lamaan. Kehityskuvassa esitettiin strategisia kannanottoja yhdeksästä tema-alueesta.

Vuoden 1995 kehityskuva, johon ei liittynyt varsinaista yleiskaavaa, laadittiin aikana, jolloin valmistauduttiin Euroopan unionin jäsenyyteen. Laman jäljiltä kaupungin työttömyys oli huippulukemissa. Kehityskuvassa keskityt-

tiin neljään aiheeseen, jotka olivat osaaminen, ympäristö, kulttuuri ja kansainvälisyys.

Tämän ajankohdan merkittävimmät ilmiöt liittyvät tietoyhteiskuntaan ja globalisaatioon. Vaikka oman ajan ilmiöiden tärkeyttä ja vaikutuksia on vaikea havaita, on molemmilla varmasti vaikutuksia sekä kaupungin rooliin että kaupunkirakenteeseen.

Maankäytön kehityskuva 2001 jakaantuu neljään osaan. Aluksi käsitellään laaja-alaisia kysymyksiä, kuten kaupunkia ajassa, kansainvälisessä ja seudullisessa ympäristössä sekä kaupungin erityispiirteitä, merellisyyttä, kaupunkimaisuutta, keskustan rooleja ja tietoyhteiskunnan merkitystä kaupungille.

Toisessa osassa käsitellään kaupunkirakenteen ominaisuuksia suunnittelun näkökulmasta painottaen erityisesti kaupunkirakenteen ja energian kulutuksen suhteita, eri liikennemuotojen merkitystä, kaupungin itäisten osien asemaa ja kaupungin tasapainoista kehittämistä sekä toimitila-alueiden monipuolisuutta ja elävää kaupunkiympäristöä.

Kolmannessa osassa käsitellään elinkeinotoimintojen edellytyksiä, työpaikkakehitystä ja toimitilatarjontaa, toimitilojen sijaintikysymyksiä ja myös seudun työssäkäyntialueen kasvua. Logistiikalla on tulevaisuudessa entistä tärkeämpi rooli, ja tietotekniikan kehitys tuo oman lisänsä jakelun ja kaupan tulevaisuuteen.

Neljäs osa koskettaa virkistysalueita ja kaupunkiluontoa mutta myös arvokkaita luontoalueita ja niiden suojelua. Rakennuskulttuuri ja rakennetun ympäristön suojelu ovat niin ikään tärkeitä lähtökohtia erityisesti kaupungissa, jonka rakennusperintö on verrattain nuori.

Kaupunki elää muutoksen virrassa, jossa paikalleen jääminen merkitsee taantumista tai tuhoutumista. Jos pääkaupunkia ei kehitetä, se heijastuu haitallisesti koko maahan. Mitkä ovat ne keinot, joilla tulevaisuudessa pärjätään? Mikä on se suomalaisen urbanismin muoto, joka on kansainvälisesti kilpailukykyinen? Mikä on Helsingin paikallinen vahvuus tässä kilpailussa?

# Osa 1: Kehityskuva

## Seudulliset painotukset kehityskuvan lähtökohtana

Seudullisessa maankäytön kehityskuvassa esitettiin melko yleisluonteisia painotuksia. Kun niitä tarkennetaan Helsingin yleiskaavaa 2002 varten, vaaditaan tarkempaa tulkintaa ja tavoitteiden konkretisointia.

Vahva metropoli tarkoittaa sitä, että Helsinki on tai pyrkii olemaan kansainvälisessä vertailussa kilpailukykyinen kaupunki omassa kokoluokassaan ja yleisemminkin. Tämä nähdään kansallisenakin etuna. Suomen talouden kannalta keskeiset toimialat tarvitsevat toimintaympäristökseen mahdollisimman suuren ja voimakkaan väestökeskittymän, joka tarjoaa asukkaille ja yrityksille suurkaupungin edut. Jos tällaista ei ole kotimaassa, se haetaan kauempaa. Samalla menetetään mahdollisuudet hyvinvoinnin leviämiseen muualle maahan.

Kansainvälisen maineen hyödyntäminen lähtee siitä, että maine on nyt hyvä, ja hyvä maine on erinomainen suositus ja kasvupohja yritystoiminnalle, investoinneille ja huippuosaamiselle. Kaupunki on nyt entistä tunnetumpi ainakin eurooppalaisittain. Tähän on vaikuttanut Suomen näkyvä ja menestyksenkäs toiminta Euroopan Unionissa. Kansainvälisesti siihen on vaikuttanut suomalaisten teknologiayritysten menestys. Monissa kilpailukykyä ja kehittymisedellytyksiä koskevissa kansainvälisissä vertailuissa Helsinki on noussut kokoluokkaansa ylemmäksi ja saavuttanut hämmästyttäviä sijoituksia. Kaupungissa on näyttäviä rakennushankkeita ja maankäyttövisioita.

Kun kasvu nähdään voimavarana, täytyy olla tietoinen siihen liittyvistä ongelmista. Helsinki on viime vuosikymmenet ollut Euroopan nopeimmin kasvavia kaupunkiseutuja. Kaupungissa on rakennettu asuntoja, vaikkei riittävästi, niin melko vakaasti ja enemmän kuin monissa kilpailevissa kaupungeissa. Kasvu tuo paikkakunnalle uutta toimeliasta väkeä ja uusia ajatuksia. Se pitää väestöpohjan nuorekkaana ja suurempi väestöpohja vahvistaa kaupungin painoarvoa suhteessa muihin. Suurkaupungin henkinen ilmapiiri tukee luovuutta ja kilpailukykyä.

### SEUDULLISET PAINOTUKSET

*Suomi tarvitsee vahvan metropolin.*

*Suotuisa kansainvälinen maine pitää hyödyntää.*

*Kasvu nähdään voimavarana.*

*Hyvä asuinympäristö ja laajat valinnanmahdollisuudet ovat kaupunkikeskuksen vahvuus.*

*Osaaminen ja elinkeinorakenteen monipuolisuus luovat vakautta.*

*Suurkaupungin rikas henkinen ilmapiiri tukee luovuutta ja kilpailukykyä.*

*Monikeskeinen kaupunkirakenne ja keskusten profiloituminen vahvistavat seutua*

Helsinki tarjoaa ainoana paikkakuntana Suomessa koko asteikon asumismuotoja sijainnin, talotyypin, koon, hallintamuodon ja kulkuyhteyksien suhteen. Kaupunkiin muuttajalla on omat toiveensa, mutta vaatimustaso varmaankin lisääntyy sen jälkeen kun paikkakunnalle on asetettu. Jotta kaupunki voisi säilyttää kilpailukykyä asukkaidensa toiveiden täyttymyksenä, on sen tarjottava houkuttelevia vaihtoehtoja erilaisille asumistoiveille. Erityisesti on huolehdittava siitä, että urbaanit asumismuodot, jotka ovat metropolialueen erikoisuus, ovat kilpailukykyisiä.

Metropoli on yhteiskunnan kaikenlaisen toiminnan keskittymä. Vaikka huomio useimmin kiintyy niin sanottuun huipputekniikkaan, on metropoli kaikenlaisen muun elinkeinotoiminnan keskittymä. Huipputekniikka ei elä yksinään. Sekin vaatii yhteyksiä tavanomaisempiin elinkeinoihin ja ennen muuta kehittyneeseen palvelu- ja kulttuuritarjontaan. ”Talented mind has a body”, niin kuin Saskia Sassen sanoi joulukuussa Finlandia-talossa. On myös niin, että emme voi tietää, mitkä toimialat ovat tulevaisuuden menestyksen perustana. Vain monipuolinen mahdollisuuksien kirjo antaa jonkinlaisen vakuuden jatkuvuudesta.

Kaupunkiin ei muuteta pelkästään työn perässä, vaan myös kaupungin ilmapiirin houkuttelemana. Kaupungin moninaisten mahdollisuuksien joukosta haetaan haasteita, joita pienellä paikkakunnalla ei ole. Halutaan myös irtautua ympäristöstä, jossa ihmiset, ajatukset ja asenteet ovat käyneet liiankin tutuiksi. Halutaan suurkaupungin vilinään, sen monikerroksiseen ja -kulttuuriseen maailmaan ja sinne, missä uudet ajatukset kohtaavat.

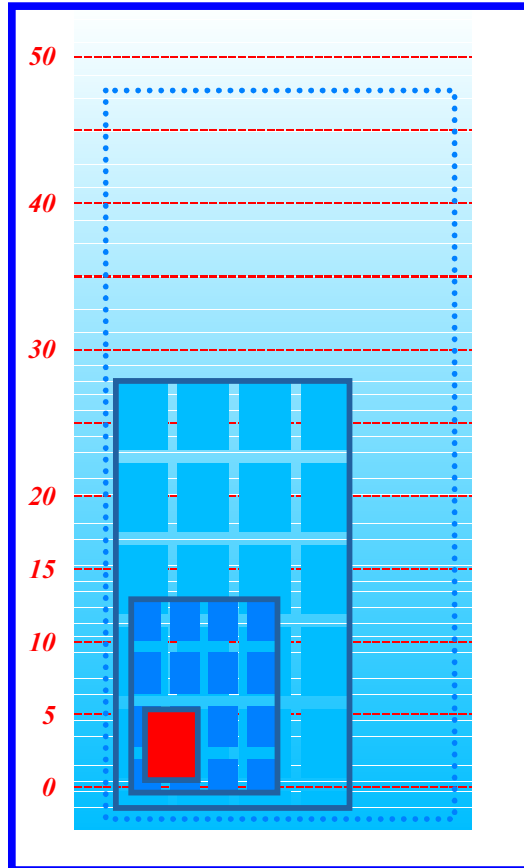
Kasvaessaan kaupunki laajenee. Se peittää alleen vanhoja keskuksia ja synnyttää uusia. Yritykset ja asukkaat sitoutuvat enemmän tai vähemmän uusiin ympäristöihin. Suurkaupungin keskusrakenne ei ole hierarkkinen. Sen osilla on erilaisia ominaisuuksia ja ne yhdessä luovat suurkaupunkikokonaisuuden. Keskusta on keskusta, mutta muut paikat eivät ole toistensa kerrannaisia. Ne täydentävät parhaassa tapauksessa keskustan toimitilojen kirjoa kukin omalla erityisellä tavallaan. Hyvä ulkomainen esimerkki on Tenstan taidegalleria Tukholmassa. Se toimii syrjäisen lähiön ostoskeskuksen kellarissa ja kilpailee menestyksellä Tukholman modernin taiteen museon kanssa maan johtavan nykytaiteen keskuksen asemasta.



## *Aikaperspektiivi*

Yleiskaavoitus on keskustelua kaupungin tulevaisuudesta. Mutta tulevaisuus ei ole mitenkään yksiselitteinen käsite. On asioita, jotka ovat jo päätettyjä ja joiden sen takia oletetaan muuttuvan todellisuudeksi nähtävissä olevassa tulevaisuudessa. On myös asioita, joita vasta mietitään ja joiden toteutumisesta lähitulevaisuudessa tai myöhemminkään ei ole minkäänlaista varmuutta.

Tulevaisuudella ei normaalisti ole kovin suurta painoarvoa nykyhetken ongelmiin verrattuna, mutta nykyhetken ongelmat kyllä toisinaan johtuvat siitä, että aikoihin ei ole oikealla tavalla tai riittävästi varauduttu tulevaisuuteen. Yleiskaavoituksessa kuitenkin paitsi varaudutaan tulevaisuuteen myös luodaan kaupungin tulevaisuutta.



Yleiskaavassa 2002 sovelletaan neliportaista tulevaisuusluokittelua.

### **Taloussuunnittelu-ulottuvuus 3-5 v**

Taloussuunnittelu kattaa ajan nykyhetkestä kolmen - viiden vuoden päähän. Se on kunnallisessa päätöksenteossa tärkeä, koska sillä ulottuvuudella päätetään resurssien suuntaamisesta. Siihen kuuluvat muun muassa talousarvio, taloussuunnitelma ja asunto-ohjelma.

### **Suurten hankkeiden ulottuvuus 10-15 v**

Suurten hankkeiden aikatahtäys on kymmenen - viisitoista vuotta. Se on aikaväli, joka tarvitaan sellaisten suurempien infrastruktuuri-investointien suunnitteluun ja toteuttamiseen, joista jo muutoin vallitsee kohtalainen yksimielisyys.

### **Kaupunkirakenneulottuvuus 20-30 v**

Kaupunkirakenne on monimutkainen ja hitaasti muuttuva kokonaisuus. Suurempien muutosten suunnittelussa on syytä varautua kahden - kolmenkymmenen vuoden aikaperspektiiviin. Tämä on ehkä tyypillisin yleiskaavan toiminta-alue.

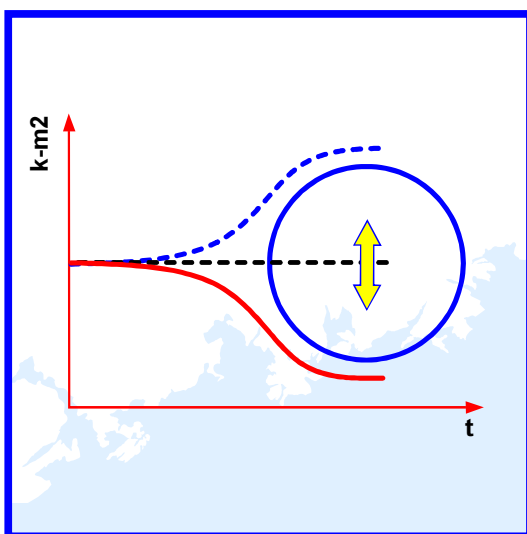
### **Visioulottuvuus 30-50 v**

Yleiskaavalta on odotettu myös yli kolmenkymmenen vuoden perspektiiviä. On monia kaupungin kehittämisen kannalta hyödyllisiä hankkeita, joilla ei ole toteuttamisedellytyksiä nykyisillä taloudellisilla näkymillä. Teknologian kehitys on kuitenkin nopeaa, ja visiot voivat tulla ajankohtaisiksi luultua aikaisemmin.

### **Utopiat**

Edellä mainittujen ulkopuolelle jää vielä näyttäviäkin ehdotuksia, joita ei kuitenkaan tässä yleiskaavatyössä ole aiheellista käsitellä.

## ***Minkälainen Helsinki?***



Keskeinen kysymys yleiskaavan laadinnassa on, minkälainen kaupunki Helsinki on nyt ja millainen se haluaa olla tulevaisuudessa. Erityisesti on nähtävä riittävän pitkälle tulevaisuuteen. Lyhyellä tähtäyksellä kaupunki on mikä on ja jatkaa entiseen malliin, ainakin jonkin aikaa.

**Onko Helsinki suurkaupunki tai haluaako se tulla suurkaupungiksi?** Edellytyksiä näyttäisi ainakin olevan. Helsinki on yksi Euroopan nopeimmin kasvavia kaupunkeja, ollut jo pitkään. Helsinki on myös eturivin kaupunki tietoteknisessä osaamisessa ainakin Euroopan mittakaavassa ja kilpailee menestyksellä Tukholman kanssa.

Menestys ei tule ilmaiseksi, vaan sen eteen on tehtävä töitä. Menestystä seuraa kaupungin kasvu, joka monesti on nähty pikemminkin vitsauksena kuin siunauksena. Kasvu tuo kustannuksia ja rakentamispaineita. Se tuo kuitenkin myös taloudellista toimeliaisuutta, uusia ajatuksia ja elinvoimaa.

**Onko Helsinki ehkä idyllinen maakuntakaupunki ja haluaa mieluiten sellaisena pysyäkin?** Kansainvälinen maine ei juurikaan tuo hohtoa tavallisen kaupunkilaisen elämään. Helsinki näyttäytyy monin paikoin hyvältä ja valmiilta kaupungilta, joka voi vain mennä pilalle enemmästä rakentamisesta. Kaupunkilaisten kannalta olisi parempi, jos nyt vain kunnostettaisiin puistot ja säästetään se mikä vielä on säästettävissä.

Kasvu tulisi suunnata muualle seudulle tai mieluiten pysäyttää jo lähtöpaikkakunnille. Kaikkien työpaikkojenkaan ei tarvitse olla Helsingissä, ja onhan etätyökin keksitty.

Tämä on melko lailla keskeinen kysymyksenasettelu, joka on tullut esiin muun muassa kansalaiskeskustelussa. Kun puhutaan kaupungin tulevaisuudesta, on hyvä tietää kumpaa tavoitellaan. Ilman sitä ei strategiaa voida määrittellä. Tuhannet yksittäiset ratkaisut vaikuttavat siihen mihin lopulta joudutaan. Jos suunta ei ole selvillä, todennäköisyys johtaa siihen, että ei päädytä mihinkään.

**Yleiskaavan lähtökohtana on, että Helsinki on eurooppalainen metropoli ja kehittyvä suurkaupunki.**

Tämä vastaa kuntien yhteisen maankäytön kehityskuvan tavoitteita. Seuraavaksi pitääkin määrittellä minkälaisella strategialla kilpailuun lähdetään. Suurkaupungiksi ei tulla eikä sellaisena pysytä ilman kilpailua. Kilpailukeinojen skaala on moninainen.

Kaupunkien tyypittelystä ja nimitysten oikeutuksesta voidaan olla monta mieltä. Kysymys on lopulta mielikuvasta, jonka pohjalta toimitaan. Kehityskuvan valmistelussa on puhuttu myös jaottelusta Super City, Network City, Garden City, joista ensimmäinen viittaa elinkeinotoimintojen näkyvästi hallitsemaan kaupunkiin ja jälkimmäinen viihtyisään asuntoidylliin. Keskimäinen taas edustaisi kaupunkia, jonka tunnusmerkki on sujuva toiminnallisuus. Nämä tunnuspiirteet voivat tietysti esiintyä samanaikaisestikin.

## *Kaupunkien kansainvälinen kilpailu*



Kaupungit ovat aina kilpailleet keskenään vallasta ja hyvinvoinnista. Joinakin aikoina kilpailu on saanut hyvin konkreettisia ilmentymiä ja ollut aktiivisen politiikan kohteena. Toisinaan kaupunkien keskinäiset suhteet ovat hiljaa muuttuneet ikään kuin omia aikojaan ilman minkään tahon tietoista panostusta.

Nykyisin ollaan yleisesti sitä mieltä, että kaupunkien merkitys on kasvanut maailmantaloudessa ja niiden välinen kilpailu kovenunut. Tähän on vaikuttanut toisaalta talouden globalisoituminen

ja Suomen osalta erityisesti Euroopan taloudellinen yhdentyminen.

Kaupungeille on tullut erilaisia rooleja ja ne kilpailevat tavallaan eri sarjoissa. Suuret maailmankaupungit ovat ottaneet selkeän johtoaseman paikkoina, joista käsin maailmantaloutta ohjailaan. Muut etsivät paikkaansa ja tavoittelevat erilaisia kilpailuetuja ja sitä kautta hyvinvointia.

Helsingin kilpailuasema on nykyisin kohtalaisen hyvä. Kaupunki on kasvava metropoli. Se on aikaisempaa tunnetumpi sekä politiikan, teknologian että kulttuurin aloilla. Euroopan talousmaantieteelliset muutokset ovat suosineet Helsinkiä. Itämeren alueen lisääntynyt taloudellinen merkitys ja niin sanottu pohjoinen ulottuvuus ovat muuttaneet Helsingin sijainnin aikaisempaa keskeisemmäksi. Vuorovaikutus naapurimaiden kaupunkien, ennen muuta Tallinnan, mutta myös Tukholman ja Pietarin kanssa on vahvasti lisääntynyt.

Pyrkimys eurooppalaiseksi suurkaupungiksi merkitsee kilpailuasetelmaa lukuisten muiden kaupunkien joukossa. Aivan yksinkertaista strategiaa ei voida määrittellä, mutta siinä pitäisi olla ainakin seuraavia elementtejä:

### **Korkeatasoiset kansainväliset yhteydet ja logistinen osaaminen.**

Helsinki-Vantaan lentoasema, Vuosaaren satama ja E 18 liikennekäytävä muodostavat yhdessä poikkeuksellisen edullisen logistisen kokonaisuuden, joka on eurooppalaisittain kilpailukykyinen, ja voi jossain määrin kompensoida Suomen muuta Eurooppaa korkeampia kuljetuskustannuksia.

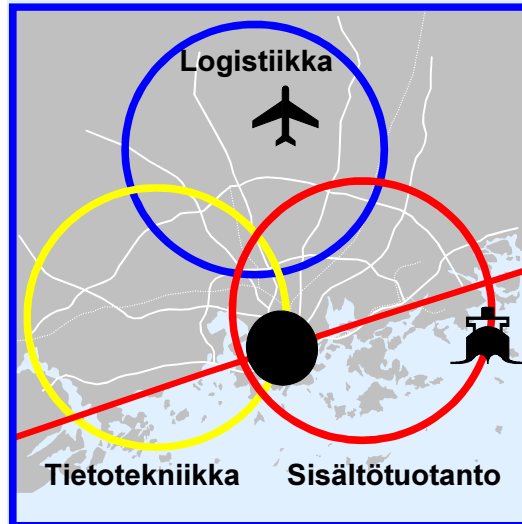
### Tietotekninen etumatka.

Varmistetaan opetukselle, tutkimukselle, tuotekehitykselle ja yritystoiminnalle parhaat mahdolliset kaavalliset edellytykset, riittävä tilatarjonta ja asianmukaiset liikenneyhteydet, ennen muuta joukkoliikenneyhteydet.

### Edellytykset sisältötuotannolle, kulttuuriteollisuudelle ja muille toimialoille.

Helsingin keskusta ja kanta-kaupunki muodostavat Suomen ainoan todella urbaanin ympäristön, joka tarjoaa kasvualustan tiheätä vuorovaikutusta edellyttäville uuden talouden toimijoille ja uusille toimialoille.

Kaupungin koko on kilpailutekijä, johon on varsin rajallisesti mahdollisuuksia vaikuttaa. Helsingissä se merkitsee lähinnä parhailtaan jatkuvan muuttoliikkeen hyväksymistä ja valmiuksien luomista jatkuvan kasvun vastaanottamiseen. Vaikka kasvu on suhteellisesti ottaen nopeata, kasvavat Helsingin tärkeimmät kilpailijat Pohjoismaissa lähes samaan tahtiin.



Väestöpohjaa voidaan vahvistaa liikenneyhteyksiä kehittämällä niin kuin on tehty Kööpenhaminassa ja Malmössä, jossa uusi silta yhdistää kaksi kaupunkiseutua yhdeksi talousalueeksi. Helsingissä ei ole mahdollisuuksia yhtä dramaattisiin muutoksiin, mutta vastaavanlainen efekti on nopeiden junayhteyksien saamisella Turun lisäksi myös Tampereelle ja Lahteen, miksei myös Pietariin. Pitemmällä aikavälillä on myös harkittava minkälaiset kytkennät nopean junaliikenteen ja lentoliikenteen välillä olisivat hyödylliset.

Myös seudullisen mittakaavan raideliikenneinvestoinnit tukevat väestöpohjataavoitteita. Mitä suurempi määrä ihmisiä on kiinteillä ja nopeilla yhteyksillä tavoitettavissa, sitä suurempi on kaupungin vuorovaikutus-potentiaali. Se tarkoittaa monipuolisia työmarkkinoita, erikoistuvia palveluja ja tasokasta kulttuuritarjontaa, lyhyesti sanottuna innovatiivista ympäristöä.

## *Kaupungin kasvu*

Kaupungin kasvu on ilmeisin syy sille, että Helsinkiin alettiin laatia uutta yleiskaavaa vain neljä vuotta sen jälkeen, kun edellinen oli hyväksytty kaupunginvaltuustossa. Vielä edellistä yleiskaavaa laadittaessa ajateltiin, että kaupunki ei enää kasva. Toisin kuitenkin kävi. Kaupungin väkiluku kasvoi voimakkaasti koko viime vuosikymmenen. Kasvu, joka koskee koko metropoli- aluetta, näyttää jatkuvan.

Kaupunkien kasvu on ilmiö, josta ei aina osata sanoa pitäisikö, halutaanko ja voidaanko siihen vaikuttaa. Tiedetään kyllä, että muuttoliikkeestä aiheutuu kustannuksia sekä lähtö- että tulopäässä. Kasvavilla paikkakunnilla tarvitaan uusia investointeja asuntoihin ja palveluihin. Muuttotappiota kokevilla paikkakunnilla investoinnit jäävät vajaakäyttöisiksi ja palvelujen ylläpito vaikeutuu maksajien määrän vähentyessä. On ymmärrettävää, että muuttoliikettä halutaan hillitä sekä lähtö- että tulopäässä.

Muuttoliikkeen taustalla on tietenkin ihmisten pyrkimys toimeentulonsa turvaamiseen ja elinolojensa parantamiseen. Kasvavilla paikkakunnilla on tarjottavanaan jotakin enemmän kuin muualla, mikä käytännössä tarkoittaa työtä ja toimeentuloa. Kaupunkimainen elämäntapa tarjoaa toki paljon muutakin tavoittelemisen arvoista.

Nykyaikaisessa taloudessa uutta työllisyyttä syntyy uusille toimialoille, joiden kasvualusta on kansainvälisessä taloudessa ja suurissa kaupungeissa. Siksi myös luonnollinen muuttoliike suuntautuu suuriin kaupunkeihin. Etätyökin on vain eräs mahdollisuus, joka heijastuu keskukselta ympäristöön.

Kaupunkien on huolehdittava asukkaidensa toimeentulo- mahdollisuuksista. Siksi niiden strategiaan kuuluu kaikinpuolinen työllisyyden edistäminen. Menestys riippuu innovaatioista ja innovaatiot edellyttävät innovatiivista ympäristöä. Tällä vuosikymmenellä työpaikat ovat lisääntyneet lähinnä informaatioteknologian aloilla. Erityisesti sisältötuotannon parhaat edellytykset ovat suurkaupunkialueilla.

Kun kaupunki pyrkii edistämään työllisyyttä, on tietenkin välittömänä edellytyksenä asianmukaisen liiketoimintaympäristön tarjoaminen, johon kuuluu tilantarjonta, liikenneyhteydet ja asianmukaiset palvelut. Erityisesti uuden talouden yritykset ovat kuitenkin näitä enemmän riippuvaisia tiedon saata- vuudesta ja ennen muuta osaajista. On sanottu, että osaajat eivät ole riippuvaisia yrityksistä, vaan yritykset osaajista.

Tärkeimmäksi työllisyyttä parantavaksi toimeksi muodostuukin sellaisen asuntojen ja asuinympäristöjen tarjonta, jonne nämä osaajat mielellään asettuvat. Mutta tällaisen ympäristön eräänä edellytyksenä on toisaalta se, että asumiseen ja arkielämään liittyvät palvelut ovat asianmukaisella tasolla. Näitäkin yhteiskunnan toimintoja hoitamaan tarvitaan oman alansa osaajia, jotka myös tarvitsevat asuntoja.

Kaupungin menestymisen ehtona on jatkuva ja laadukas asuntotuotanto. Koska ei ole edellytyksiä tietää, mikä erityinen asuntotyyppi tai asuinympäristö tulevaan kysyntään parhaiten vastaisi, on syytä pyrkiä mahdollisimman suureen monipuolisuuteen. Seudulliselta kannalta vain Helsinki pystyy tarjoamaan todella urbaaneja kaupunkiympäristöjä.

Helsingin kaupunginvaltuusto on hyväksynyt niin sanotut yhteisstrategiat, joiden mukaan kaupunki varautuu kasvun seurauksiin. (Itse asiassa kaupungin tulisi varautua kasvuun tai jopa kasvun edellytyksiin.)

## *Asuntotuotanto*

Kasvu kuitenkin merkitsee rakentamista ja rakentamiselle on osoitettava paikkansa. Asuntotuotannon tasosta on päätetty asunto-ohjelmassa. Edellytykset asuntotuotannon jatkamiseksi ovat näin ollen olemassa niin sanotulla taloussuunnittelu-ulottuvuudella.

Kaavoitus- ja liikennesuunnitteluohjelmassa on määritelty seuraavien kuuden vuoden aikana kaavoitettavaksi tulevat kohteet. Nämä perustuvat pääosiltaan ja varsinkin alkuvuosien osalta voimassa olevaan yleiskaava 1992:een. Ohjelmassa olevien asuntorakentamiseen kaavoitettavien kohteiden rakentaminen tulee ajankohtaiseksi pääasiassa asunto-ohjelmakauden jälkeen. Ne riittävät nykyisen kaltaisen asuntotuotannon jatkamiseen vielä seuraavat noin viisi vuotta eli niin sanotun suurten hankkeiden ulottuvuuden ajan.

Mikäli asuntotuotantoa halutaan jatkaa vielä senkin jälkeen seuraavien kymmenen tai kahdenkymmenen vuoden ajan, tarvitaan rakentamiseen uusia alueita ja uusia päätöksiä kaupunkirakenteen kehittämiseksi.

Uusien alueiden osoittaminen jo päätettyjen lisäksi on osoittautunut vaikeaksi. Merkittävimmät uudet muutosalueet ja kaupunkirakenteelliset muutokset ovatkin ajankohtaisia vasta aikaisintaan kymmenen tai viidentoista vuoden kuluttua. Silti vanhat asukkaat, joiden asiat alkavat olla kunnossa ja joiden asuinympäristökin tuntuu valmiilta, eivät halua mitään muutoksia ja häiriötä omille nurkilleen nyt eikä myöhemminkään.

Uudisrakentaminen kohdistuu pääosin nykyisten kaupunkilaisten asumistason hyväksi. Jos rakentamisen jatkuvuutta ei voida turvata tai rakentaminen hajautuu, vaikeutuvat ja kallistuvat nykyisten asukkaiden pyrkimykset asumistasonsa parantamiseen. Muuttajat hakevat kyllä paikkansa kaupungin vanhasta rakenteesta.

**Pääkaupunkiseudun kuntien uustuotantoon muuttaneet  
asunnon hallintasuhteen ja lähtöalueen mukaan  
1988 ja 1992, %**

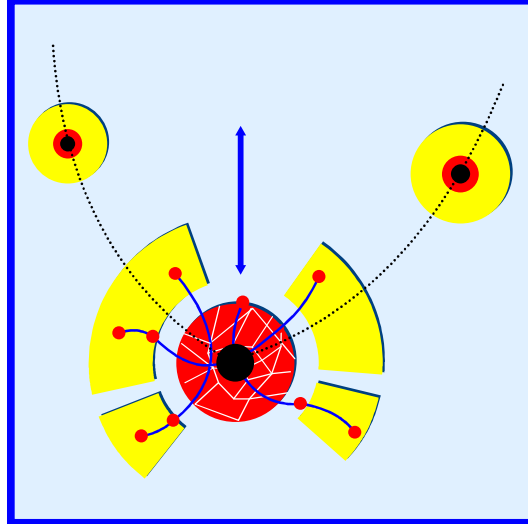
v. 1988	omistusasuntoon			vuokra-asuntoon		
	Helsinki	Espoo	Vantaa	Helsinki	Espoo	Vantaa
oma kunta	85,7	62,4	59,6	78,4	69,5	66,3
muu PKS	9,5	29,9	31,5	7,7	20,5	21,1
muu alue	4,7	7,7	8,5	14,0	10,0	8,5
v. 1992						
oma kunta	86,1	66,7	66,1	87,1	78,1	77,5
muu PKS	8,8	27,0	27,1	8,8	14,9	16,4
muu alue	5,2	6,3	6,8	4,1	7,1	6,1

Markku Lankinen: Muuttoketjut nousun ja laman aikana, H:gin kaupungin tietokeskus 1996



## Seudun rakenne

Periaatteessa rakentaminen voitaisiin hoitaa myös kaupungin ulkopuolella niin kuin käytännössä paljon tapahtuukin. Tietyissä mielessä kaupunki onkin jo nykyisin sama kuin Helsingin metropolialue. Metropolialueellakin on rajansa, mutta myös mahdollisuutensa. Kansainvälisessä vertailussa Helsingin maankäyttö näyttyy varsin väljänä puhumattaakaan seudun maankäytön tehokkuudesta. Tehostamisen varaa on.



Jos rakentamista ei voida hoitaa seudun keskeisillä alueilla, joutuu rakentaminen hajautumaan yhä laajemmalle alueelle seudun periferiaan. Mutta laajeneva periferia merkitsee myös sitä, että tehokkaan joukkoliikenteen järjestäminen ei ole taloudellisesti mahdollista. Näin jouduttaisiin rakentamaan autoriippuvaista yhteiskuntaa, jonka aiheuttamia liikenteellisiä paineita nykyinen kaupunkirakenne ei kestä.

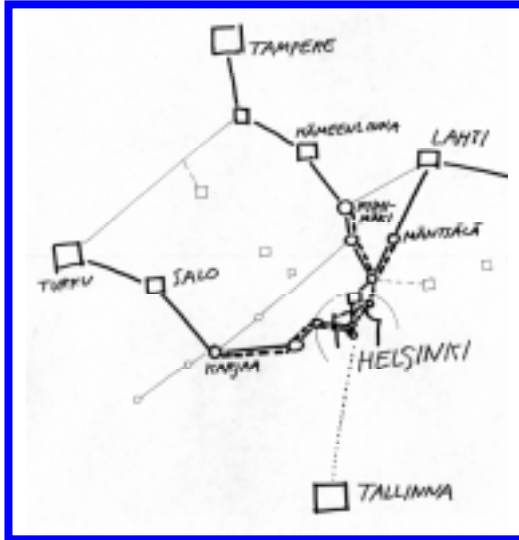
Etäisyys määrittelee metropolialueen rajoja. Tietyn etäisyyden jälkeen asuntojen tarjonta ei enää palvele Helsinkiä. Etelä-Suomessakin on kaupunkeja, joissa on tyhjiä vuokra-asuntoja. Vähimmäisedellytyksenä kaupunkiseutuun kuulumiselle on se, että päivittäinen työssäkäynti kaupunkiseudulla on mahdollista taloudellisesti ja ajallisesti kohtuullisella tavalla.

Varsinaisesti kaupunkiseudun voidaan katsoa ulottuvan vain niin laajalle, että sen sisällä on kohtuullinen mahdollisuus osallistua kaupunkielämään myös työajan ulkopuolella.

Tämän mukaan Helsingin metropolialue jakautuu maankäytön ja raideliikenteen jäsentämiin vyöhykkeisiin seuraavasti:

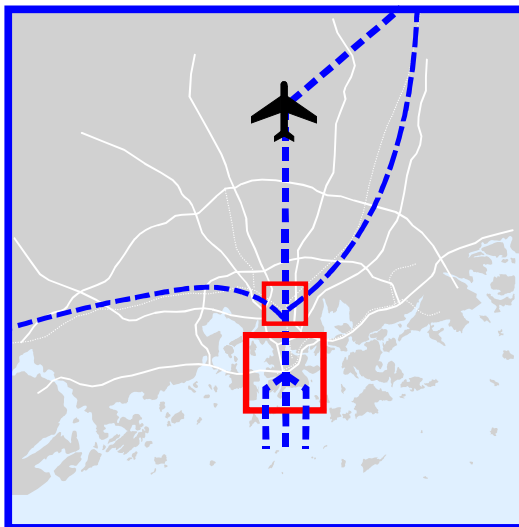
**Urbaani keskusta**, jonka sisäistä liikennettä hoidetaan raitiovaunulla. Raitiovaunu on samalla osa kaupunkikulttuuria ja identiteettiä luova tekijä.

**Keskeinen metropolialue**, joka perustuu laajennettuun metroverkkoon. Metromaisen tehokas raideliikenneyhteys keskustaan antaa mahdollisuuden osallistua kaupunkielämään myös työpäivän jälkeen joko keskustassa tai metroverkon piiriin kuuluvassa muussa omaleimaisessa keskuksessa.



**Radanvarren kaupungit,** joiden joukkoliikenne nojaa rautateihin. Säännöllisen rautateiden paikallisliikenteen takia työssäkäynti metropolialueen keskeisissä osissa on mahdollista. Etäisyydestä ja aikabudjetista johtuen työpäivän jälkeinen kaupunkielämä kohdistuu paikalliseen ympäristöön.

**Urbaanit kasvukeskukset muualla Suomessa,** jotka on kytetty Helsingin metropolialueelle nopeilla rautatieyhteyksillä. Nämä tarjoavat elinkeinoelämälle itenäisiä sijaintimahdollisuuksia ja nopeat yhteydet varmistavat niiden verkottumisen.

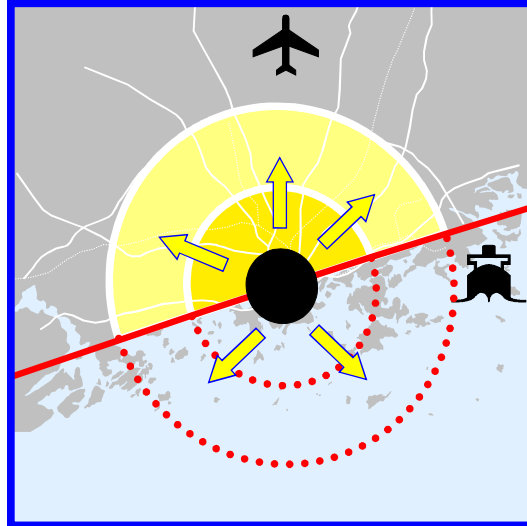


**Suomen yhteydet muualle Eurooppaan ja muualle maailmaan** tulevat jäämään riippuvaisiksi lentoliikenteestä vielä pitkään. Sen sijaan kotimaan liikenne suurten keskusten välillä tulee aikaa myöten siirtymään ympäristöllisistä syistä ja eurooppalaisien linjausten mukaisesti rautateille. Ainakin visioulottuvuudella tulee varautua siihen, että nopeat

junat tulevaisuudessa kulkevat suoraan lentokentälle ja lentokentän kautta keskustaan.

## *Keskustaa tukeva rakentaminen*

Kuntien yhteisessä maankäytön kehityskuvassa todetaan, että Helsinki on maamme tärkein tuotannollinen resurssi. Tämä väite perustuu osaltaan siihen, että tietotekniikan kehitys siirtyy yhä enemmän aineettomiin tuotteisiin tai niin sanottuun sisältötuotantoon. Sisältötuotanto ja kulttuuriteollisuus vaativat kehityäkseen riittävän väestöpohjan ja tiheän vuorovaikutusten verkon, jollainen parhaiten on saavutettavissa Helsingin keskustassa.



Maankäytöllä ja liikennejärjestelmällä voidaan tukea Helsingin keskustan tai oikeastaan kantakaupungin ominaisuuksia urbaanina ympäristönä. Maantiede toisaalta rajoittaa näitä mahdollisuuksia. Meren rannalla oleva metropoli-alue on muodoltaan puolipyöreä. Seudun kasvu johtaa siihen, että asutuksen painopiste etäännyy meren rannalla olevasta keskustasta, joka näin jää tavallaan syrjäisemmäksi omalla vaikutusalueellaan.

Tällaista kehitystä voitaisiin vastustaa siirtämällä keskustaa painopisteen suuntaan. Tätä on itse asiassa esitettykin muutamissa viime vuosisadan alkupuolen yleiskaavasuunnitelmissa. Tämä keino merkitsee kuitenkin samalla luopumista eräästä Helsingin vahvimista laatutekijöistä, joka on sen merellisyys.

Toinen tapa on suunnata asuntorakentamista itse keskustaan tai sen välittömään läheisyyteen varsinkin alueille, jotka ovat keskustan meren puolella tai rannan suunnassa lähellä keskustaa. Näin voidaan turvata se, että keskusta pysyy meren äärellä ja asutuksen painopistekin meren tuntumassa. Tällaisia alueita ovat satamalta vapautuvat alueet Jätkäsaarella ja Sompasaarella, Koivusaaren alue ja Laajasalon öljysataman alue sekä pitemmällä tähtäyksellä myös Santahamina.

Keskustaa tukeva rakentaminen merkitsee sitä, että uudet alueet kytketään tehokkaalla joukkoliikennevälineellä keskustaan. Joukkoliikenteen tehostaminen vanhoilta alueilta palvelee samaa tarkoitusta.

## *Merellinen Helsinki*

Helsinki on Itämeren tytär, merellinen kaupunki. Mutta Helsingin merellisyys alkaa oikeastaan vasta satakunta vuotta perustamisensa jälkeen, kun kaupunki siirrettiin Vantaajoen suulta meren rantaan, Vironniemelle. Helsingin kaupunkirakennustaiteellinen historia alkaa vielä satakunta vuotta myöhemmin, kun Helsingin edustan saarille rakennettiin silloisen Euroopan मह-tavin merilinnoitus, Suomenlinna.



Helsingin merellisen historian sinetöi sitten kaupungin määrääminen Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupungiksi ja sen symboliksi rakennettu monumentaalikeskusta Senaatintorin ympäristöön ja Kauppatorin rantaan. Asutuskin pysytteli pitkään Helsingin niemellä, kunnes se laajeni 1800-luvun loppupuolella rakennetun rautatien varteen. Pian asutus siirtyi myös lähimmille suurille saarille, Kulosaareen ja Lauttasaareen, joihin rakennettiin sillat.

Kaupungin merellistä sijaintia pidettiin aikoinaan haittana, jota muutamissa vanhoissa yleiskaavasunnitelmissa pyrittiin korjaamaan siirtämällä keskustaa pohjoisemmaksi. Vasta vuoden 1992 yleiskaavassa selkeästi nostettiin tärkeäksi kilpailuvaltiksi Helsingin merellisyys ja keskustan sijainti mereen kurottuvalla niemellä. Ehdotettuihin toimenpiteisiin kuului muun muassa uusien merellisten asuntoalueiden rakentaminen.

Yleiskaavassa ehdotetaan merellisen perinteen jatkamista. Elinvoimainen keskusta säilytetään kiinteässä yhteydessä mereen. Yhä useammalle helsinkiläiselle tarjotaan mahdollisuus asua meren tuntumassa samalla, kun rannat aina varataan yleiseen käyttöön. Runsaat luonnonrannat ja rakennetut rannat rikastuttavat kaupunkiympäristöä.

## *Urbaani ympäristö*

Kaupunkimaisuus on niukka luonnonvara. Monessa yhteydessä on jo sanottu, että Suomessa sitä on tarjolla vain Helsingissä ja tarkemmin ottaen Helsingin keskustassa. Kuitenkin se on myös ominaisuus, joka yhdistetään luovuuteen ja innovatiivisuuteen, ja jota sen takia pitäisi voida synnyttää ja ylläpitää laajemmallakin alueella jo tilallisistakin syistä. Keskusta käy ahtaaksi.

Mutta miten voi olla ahtautta maassa, jossa on tilaa enemmän kuin missään muualla Euroopassa. Se johtuu siitä, että urbaania ympäristöä on vain siellä, missä toimintoja on tiheässä. Harvaan asutussa maassa väkeä ei riitä todella suuriin tihentymiin. Kysymys ei siis ole tilasta sinänsä, vaan tilasta tulvillaan toimintaa ja vuorovaikutusta.

Kaupunkimaiselle ympäristölle on toki muitakin määreitä ja mittareita, kuten talojen arkkitehtuuri, katujen ja aukoiden mittasuhteet sekä jalankulku-ympäristö. Ehkä kaikkein tunnusomaisinta on kuitenkin jalankulkuvirrat. Tämän mukaan Kauppatori olisi selvästi urbaanimpi kuin Senaatintori puhumatakaan Kolmen sepän aukiosta.

Kaupunkilainen valitsee usein kävelyreitikseen vilkkaamman kadun, vaikka se olisi jonkin verran pidempi kuin hiljaisempi katu. Samasta syystä jatkuvuus on tärkeätä. Jos kaupunkiympäristö jossakin suunnassa hetkeksi katkeaa, ei siihen suuntaan enää jatketa, vaikka kauempana olisi uusia valoja odotamassa. Tällöin kelpaa hiljaisempikin reitti, jos se antaa ymmärtää, että kaupunki jatkuu.

Kun oikeustalon muutto Pasilasta Ruoholahteen oli vaarantunut, esiintyi lehdistössä kannanottoja, joiden mukaan Pasilan sijainti on toivottoman ”perifeerinen”. Oikeustalon lisäksi myös kirjastoa on pidetty sellaisena merkkirakennuksena, jonka oikea sijaintipaikka on ”keskustassa”.

Pasila on kuitenkin paitsi seudun myös Suomen keskeisimpiä paikkoja. Siellä on maamme toiseksi vilkkain rautatieasema ja juuri sinne halusivat viime vuosisadan alkupuolen yleiskaavoittajat Helsingin keskustan siirtää. Pasi-

lan suurimmat ongelmat ovat kaupunkirakenteen jatkuvuuden ja luontevien jalankulkuvirtojen lähes täydellinen puuttuminen.

Pasilassa on potentiaalia, rakentamismahdollisuuksia, ja siksi se on kaupunkisuunnittelun haaste.

Myös asuntoalueiden ja lähiöiden uudistaminen on haaste. Tavoitteena on pidetty muun muassa työpaikkojen saamista asuntoalueille samoin kuin monipuolisten palvelujen. Useimmiten ensimmäisenä edellytyksenä olisi kaupunkimainen ympäristö. Se tarkoittaa toimintojen tiheyttä ja luontevia jalankulkuvirtoja.

Asuntoalueille on saatava kantakaupungista tuttua monipuolisuutta. Lisärakentamisella ja sen tarkalla kohdentamisella tähän voidaan päästä. On myös alueita, joilla rakenteen täydellisellä uudistamisella saadaan paras tulos.

## ***Keskustan roolit***

### **Ostopaikkana, Kauppakeskuksena**

Helsingin keskusta on kauppakeskuksena seudun ja Suomen ykkönen ja sellaisena sen on aina pysyttävä. Aluekeskusten tulon jälkeen sen asema on suhteessa koko seudun kauppapalveluihin hieman pienentynyt. Vaikka kes-



kustan myynti on absoluuttisesti edelleen kasvanut. Todennäköisesti seudun kasvaessa tämä tilanne tulee jatkumaan.

Pikkuhiljainen liiketilan kasvu jatkuu ainakin hyvillä paikoilla. Pankkien kriisi ja kahden suurimman pankin yhdistyminen vapautti hyviä liiketiloja 1990-luvun alussa. Kampin rakentaminen tuo suuren lisän liiketiloihin. Sen jälkeen tilan lisäys tapahtunee korttelien keskiosissa.

Vuokratasoltaan ja palvelutarjonnaltaan keskusta polarisoituu entistä enemmän kalliiseen ydinkeskustaan, joka voi alueeltaan jopa kutistua tai pakkaantua pienemmälle alueelle, ja edulliseen reuna-alueeseen, joka voi laajentua. Tavoitteena on kuitenkin oltava se, että keskustan kaikkien osien tulee tukea toisiaan läheisyydellään ja/tai hyvillä, luontevilla yhteyksillään. Keskustan ympärillä olevilla reuna-alueilla voi vaihtelevasti olla nousu- ja laskukausia kuten esimerkiksi Kaisaniemenkadulla nyt.

Toimialoittainen alueellinen keskittyminen lisääntynee, mikä on usein hyvä trendi, koska saman alan liikkeet tukevat toisiaan. Nopea rakennemuutos toimialajaossa ja myymäläkannassa, joka suurelta osin tapahtui aluekeskusten rakentamisen ja laman aikana, hiljenee.

Suomalaisten nykyinen vähäinen kulutus valintatavaroihin, ennen kaikkea vaatetukseen tulee jatkumaan ja se heijastuu keskustan kaupan kokoon verrattuna muihin maihin. Laajoja boutique-alueita tuskin syntyy. Keskusta on kuitenkin paras paikka useimpien uusien tuotteiden lanseeramiselle.

Keskustalla on selvä toimintarytmi eri kellon aikoina ja päivinä. Lauantaimyynni kasvaa edelleen ja siinä keskusta muistuttaa aluekeskuksia. Sunnuntaimyynnin ajoittainen salliminen on näkynyt ydinkeskustassa. Myös vuodenaikojen vaihtelu näkyy tietyissä osin selvästi. Esimerkiksi Kauppatori ympäristöineen elää kesällä ja talvella aivan eri roolia.

### **Nautintopaikkana, kulttuuri- ja vapaa-aikakeskuksena**

Vapaa-aikatoiminnoissa keskustan ylivoimaisuus seudun muihin keskuksiin näkyy selvästi. Kilpailu tällä alalla käydään melkein yksinomaan keskustan sisällä. Tätä vahvuutta ei saa rajoittaa esim. kaikenlaisilla moraalisäännöillä tai teknisillä määräyksillä.

Vapaa-aikapalvelujen kysyntä kasvaa ja laajentuu jatkuvasti. Halpojen tai pienellä liikevaihdolla toimivien palvelujen lisäys ja käyttö kasvoivat laman aikana, koska keskustassa oli tilaa. Nyt ne näyttävät leviävän keskustan reuna-alueille ilmeisesti pysyvästi. Hienot gourment-ravintolatkin ovat taas



palanneet laman jälkeen, mutta sijoittuneet usein reunoille.

Myös vapaa-aikapalveluissa jatkunee tiettyjen osa-alojen alueellinen keskittyminen. Parhaimpana tämä kehitys on ollut elokuvateattereiden kohdalla. Ravintolakeskittymiä näyttää syntyvän useita. Joillekin kaduille tulee oma ilme. On jopa merkkejä kiinalaisravintola-alueesta Kampissa.

Vapaa-aikapalveluiden laajentuminen usein suuriin tiloihin lähimmille teollisuusalueille on todennäköistä. Syynä on tilojen halpuus ja usein karheus. Niistä saa jänniä kokonaisuuksia. Näiden palvelujen tukemista kaupunki voisi priorisoida esim. tukemalla niiden syntyä ennen kalliita rakenteellisia saneeraus-toimenpiteitä.

Kulttuurikohteiden kehittämisen pitää olla jatkuva prosessi. Niille pitäisi tehdä kehittämisohjelma Helsingin kaupungin kulttuurikomitea 2000:n mietinnön pohjalta. Korkeakulttuurikohteiden rakentamisessa ja toiminnassa pitää valtion olla mukana. Kaupungin ilmeeseen ja maineeseen on kulttuuripalveluilla suuri merkitys. Niin on myös kulttuurirakennusten ulkomuodolla, patsailla yms..

### **Elämän näyttämönä**

Keskusta on kaupungin olohuone, oleskelupaikka, kävelyalue, joskus



myös juhlasali, mielenosoituspaikka ja vaikka mitä. Keskusta on tärkeä paikka nuorille. Keskustaa on silti harvoin suunniteltu nuorten oleskelukohteena.

Maamme historian suurista joukkotapahtumista, puolesta ja vastaan, ovat useimmat olleet Helsingin keskustassa. Keskustan fyysisen rakenteen pysyvyys tekee ne tutuiksi nykyhetkestä katsottuna.

Näyttämöllä pitäisi näkyä myös helsinkiläisyys, stadilaisuus, mitä se sitten onkaan. Toivottavasti sitä olisi jonkinlainen suurkaupunkimainen rentous käyttäytymisessä, suvaitsevaisuus, avoimuus ja sivistyneisyys kanssakäymisissä jne.

### **Vierailupaikkana, matkailukeskuksena**

Helsingin keskusta on ilmeisesti Suomen tärkein matkailukohde. Pääkaupungin keskustan pitää olla tuttu kaikille suomalaisille. Tämän pitää olla kaupungin matkailupolitiikan päätavoite.

Ulkolaisille matkailijoille Helsinki ja keskusta on portti Suomeen, ensivaikutelman antaja tästä maasta ja sen kulttuurista. Vaikka luonto lienee suurin houkutin tulla Suomeen, on myös paljon matkailijoita, jotka tulevat vain Helsinkiin. Liikematkustajille Helsinki on selvästi tärkein matkakohde Suomessa.



Työnantajana matkailu on suurin ja kasvavin toimiala maailmassa. Sitä on vaikea automatisoida, joten kasvu on pysyvää. Helsinki on ollut ja tulee kai olemaan suurten matkustajavirtojen ulkopuolella. Sen on silti oltava matkustuksen kasvussa mukana. Ehkä kyllästyminen ja ruuhkautuminen ykköskohteissa tuo enemmän matkailijoita tänne. Rajojen avautuminen on luonut aivan uuden tilanteen. Esimerkiksi Itämeri-kierros on nyt mahdollinen.

Helsinki ei saa olla vain kallis kohde. Tänne tulevien joukossa on myös paljon reppuselkämatkailijoita, joiden budjetti on minimaalinen. Majoituspuolen hintahaarukan ja vaihtoehtojen tarjonnan on vastattava myös näiden ryhmien vaatimuksia.

Helsinki on jo pitkään ollut suosittu kokouskaupunki, jossa voidaan järjestää suuriakin konferenssejä. Syitä on monia, kaupunki on toimiva, siisti, turvallinen jne.. Tätä asemaa on vaalittava. Kokousten vaatimat tilat ja järjestelyt on pidettävä houkuttelevina ja ajantasaisina.

### **Hallintokeskuksena, työpaikka-alueena**

Keskusta on Suomen hallintokeskus, jonne on keskittynyt valtion keskuhallinto sekä kaikkennäköiset etu- ja toimialajärjestöt, lobbaajat ja sijoitusyhtiöt. Saada tietoa ja vaikuttaa tapaamalla muita samanlaisia ihmisiä kasvotusten käy parhaiten täällä. Näille toimintoille keskusta on paras vaihtoehto.

Tavalliset pääkonttorit, pankkien ja vakuutusyhtiöiden rutiiniosastot ynnä muut normaalia konttorityötä tekevät ovat pääosin lähteneet Pasilaan tai kauemmaksi halvempiin tiloihin. Tendenssi jatkunee, joskin ehkä hitaampana kuin aikaisemmin.

Keskustan (niemen) työpaikkamäärä pieneni 126 000:sta (1980) kasino-kaudesta huolimatta tasaisesti laman aikaisiin pohjalukemiin 91 000:een (1993), mutta on sen jälkeen kohonnut 106 000:een (1998) paljolti Ruoholahden ansiosta. Tyhjien tilojen osuus on hyvin vähäinen, vähenemisen selittää työtilojen väljyyden kasvu ja toimialamuutokset. Keskusta on työpaikka-alueena "gentrifikoitunut, johtajistunut". Myös liiketila, jossa väljyys on suurempaa, on lisääntynyt muiden toimintojen kustannuksella.

Ydinkeskustan vieressä sekoittuneilla alueilla osa toimistoista, jotka ovat vanhoissa alunperin asumiseen rakennetuissa patriisitaloissa, ovat muuttuneet takaisin asumiskäyttöön. Ne eivät täytä nykyajan konttoreiden vaatimuksia ekonomisina ja joustavina tiloina. Nykyisin myös asumisesta saatava hinta tekee muutoksen hyvin edulliseksi.

Oletettavasti työpaikkamäärä ydinkeskuksessa pysynee nykyisen suuruisena, koska lisätilan tarjonta ei juuri kasva ennen Kampin rakentamista. Kasvua on sen sijaan läheisillä muuttuvilla teollisuus- ja satama-alueilla, mutta näillä näkymin sekin hidastuu. Keskusta kuitenkin säilyy hyvin vahvana ja suurena Suomen ykköstyöpaikkana.

### **Asuinpaikkana**

Aina on ollut halua asua keskustassa tai sen läheisyydessä ja se on näkynyt asuntojen hinnoissa. Tällainen urbaani suuntaus jatkuu, jopa voimistuen. Tästä on merkinä se, että laman aikana asuntojen neliöhinnan lasku oli näillä alueilla kaikkein pienin.

Keskustan reuna-alueilla asuntojen vuokratuotto on suurempi kuin toimistojen. Saattaa olla, että enenevässä määrin konttoristuneita asuntoja muutetaan takaisin asumiskäyttöön. On jo pari esimerkkiä, että koko talo on muutettu takaisin asuintaloksi, mutta ne ovat tulleet tai hinnoiteltu hyvin kalliiksi. Määrällisesti suurempaa on todennäköisesti asuntokohtaiset muutokset, joissa kustannukset pysyvät aisoissa.

Keskusta-asukkaat ovat pieniruokakuntaista aikuisväestöä, joiden julkisten peruspalvelujen tarve on vähäistä. Ainoa isompi palvelujen tarvitsijaryhmä ovat eläkeläiset. Aukkaiden tulotaso on yleensä korkea jo asuntojen hinnoista johtuen. Siitä huolimatta auton omistus on kaikkein pienintä koko Suomessa. He ovat keskustan vapaa-aikapalvelujen suurkuluttajia. Liikekeskustan vähittäiskauppojen asiakaskunnassa keskusta-asukkaat korostuvat selvästi.

### **Opiskelupaikkana**

Historiallisista syistä keskusta on edelleen suuri korkeakoulu- ja opistotason koulutuspaikka. Tietyissä tapauksissa tilat ovat jopa laajentuneet, kuten yliopiston muuttaessa entisiin sairaalataloihin jolloin on muodostunut hieno keskustakampus.

Koulujen ja opistojen siirtoa esikaupunkialueille ja naapurikuntiin asutuksen perässä tulee vielä tapahtumaan. Tyhjentyneet koulurakennukset ovat saaneet uuden käyttäjän, joka useimmissa tapauksissa on ollut opetuslaitos. Ainakin korkeampaa opetusta on siirtynyt myös muuttuviin teollisuusrakennuksiin ja ehkä tulevaisuudessa lähellä keskustaa olevien satama-alueiden vanhoihin rakennuksiin ja sen voidaan olettaa jatkuvan. Eri alojen koulujen läheisyys on etu kanssakäymiselle ja jopa poikkitieteelliselle työskentelylle ja kiistelylle. Uusien ammattikorkeakoulujen joskus hajautunut sijainti ja sen vaikutus koulun toimintaan pitää selvittää.

Opiskelijoiden vaikutus keskustan elämään on näkyvä ja piristävä, myös iltaisin.

### **Liikennekeskuksena**

Helsingin keskusta on parhaiten saavutettava paikka Suomessa, jos otetaan huomioon kaikki liikennemuodot. Lähiliikenteessä keskusta on tärkein vaihtopaikka, ehkä ylikorostuneestikin. Sen roolia pitää pienentää poikittaisyhteyksillä ja vaihtomahdollisuuksilla muualla, sillä joukkoliikenteen terminaalien vaatima tila on poikkeuksellisen suuri.

Matkustajasataman sijainti keskustassa on ainutlaatuista. Keskustan palvelut ovat risteilymatkustajille helposti käytettävissä. Tallinnan lauttojen siirto Länsisatamaan luo uuden tilanteen, minkä vaikutuksia on vaikea arvioida. Aikaetäisyys täältä Tallinnaan keskustasta keskustaan on etu, tosin tällä hetkellä ilmeisesti vain suomalaisille. Jollain tähtäimellä tilanne muuttuu, mistä kumpikin kaupunki hyötyy.

#### *Visio*

*Helsingin keskusta on monella tavalla ja monessa roolissa kaupungin tärkein alue. Siksi keskustaa on vaalittava ja kehitettävä niin, että se on aina toimiva, edustava ja houkutteleva.*

*Keskustan toiminnallinen monipuolisuus on säilytettävä myös uusissa tulevaisuuden tilanteissa, joita tällä hetkellä ei osata arvioida ja jotka saattavat olla yllättäviä.*

*Keskustan kehittämisessä on oltava vertailukohteena vastaavat kaupungit ulkomailla, jotka kilpailevat Helsingin kanssa palveluista ja työpaikoista.*

## *Osaaminen ja kaupunkikehitys*

Yhteiskunta muuttuu enemmän tieto- ja taitopohjaiseksi. Voimat, jotka muokkaavat yhteiskuntaa ja yhdyskuntia lepäävät yhä enemmän hyvinvoinnin ja kestävän kehityksen luomiselle keskeisten tietojen varassa. Kaupungit ovat kautta historian olleet tiedonvaihdon ja tiedon keskuksina. Tuotannon vaatimukset ovat painaneet tämän roolin välillä unohduksiin. Nyt kun tuotanto- toiminta ja sen vaatima huomio samalla vähenee useimmissa suurissa kaupungeissa, suurin haaste on uusien työmahdollisuuksien luominen ja kehittyä samalla kulttuurisesti ja kestävän kehityksen periaattein. Tietopohjaiset toiminnot ovat tulleet yhä tärkeimmiksi ja ne vaativat erilaisen ympäristön ja toimintaedellytykset kuin teollinen tuotantotoiminta.

Tieto- ja tiedonvälitystekniikan kehitys on mahdollistanut varsinaisen tuotannon ja tietopohjaisen toiminnan eriytymisen paikallisesti, mutta tietotoiminnot (osaaminen) ovat kulttuurisesti paikkaan sidottuja ja ovat hyvin vaikeasti siirrettävissä. Jos kaupunkien kehitys on edelleen tietopainotteista, vaaditaan edelleen yhä kasvavaa huomiota kaupunkien elämän laatua koskeviin ja sääteleviin tekijöihin.

Tiedon ja taidon (osaamisen) välillä on tehtävä selvä ero kun käsitellään tietopohjaista kehitystä, joka yleensä liitetään ICT-aikaan (informaatiotekniikka). Tietoa on helppo monistaa, vaihtaa ja levittää laajalti, mutta taidolla ja osaamisella on laadullinen luonne, joka on sidottu aivoihin ja se on myös kulttuurisidonnaista, eikä sitä voida siirtää. Osaamistoimintojen hoito vaatii juuri omanlaistansa ja tarkkaa harkintaa, jossa hyödynnetään erityyppistä tietoa, lähtökohdiltaan muodollista, teoreettista tai tieteellistä, sekä myös epämuodollista, käytännöllistä tai "ilmaisematonta" hiljaista tietoa.

Muutos kohti avoimempaa ja oppimispohjaista yhteiskuntaa muuttaa samalla kehityshaasteiden luonnetta. Kaksi päätekijää, jotka vaikuttavat avoimempaan ja maailman kattavaan yhteiskunnan kehitykseen ovat tietopohjan yhtenäisyys ja niiden paikkojen elinolosuhteet, missä tietoresurssit sijaitsevat (pääasiassa kaupunkien). Tehtävä on selvä: mikäli kaupungit aikovat hyödyntää tietoresurssejaan, niiden on luotava ympäristö, missä tietoa arvostetaan, luotava olosuhteet, jotka johtavat niiden kehittymiseen ja ankkuroitava lujasti itseensä niiden olemassa olevat tietoresurssit. Kaupunkien on siis lisättävä tietoaan ja tietoisuuttaan niistä tietoresursseista, jotka ovat paikallisia ja keskityttävä niihin ympäristönsä erikoisominaisuuksiin, joista nämä tietopohjaiset toiminnot ovat riippuvaisia.

## ***Tietoyhteiskuntakehityksen vaikutukset kaupunkiympäristöön***

Tietoyhteiskunta on laaja ja monialainen yhteiskunnallinen ilmiö. Tietoyhteiskunnan monimerkityksinen käsite kuvaa hyvin monia aikamme kehityspiirteitä - globalisaatiota, talousjärjestelmän uudelleenrakentumista sekä informaatio- ja kommunikaatioteknologian (ICT) nopeaa kehitystä. Tietoyhteiskunta on vakiintunut käsitteenä, vaikka erilaisia määritelmiä ja näkökulmia on yhtä paljon kuin tarkastelijoita. Puhutaan myös media-, verkosto-, osaamis- ja vuorovaikutusyhteiskunnasta, mutta tietoyhteiskunnan käsite laajempaan kattaa edellä mainitut osa-alueet.

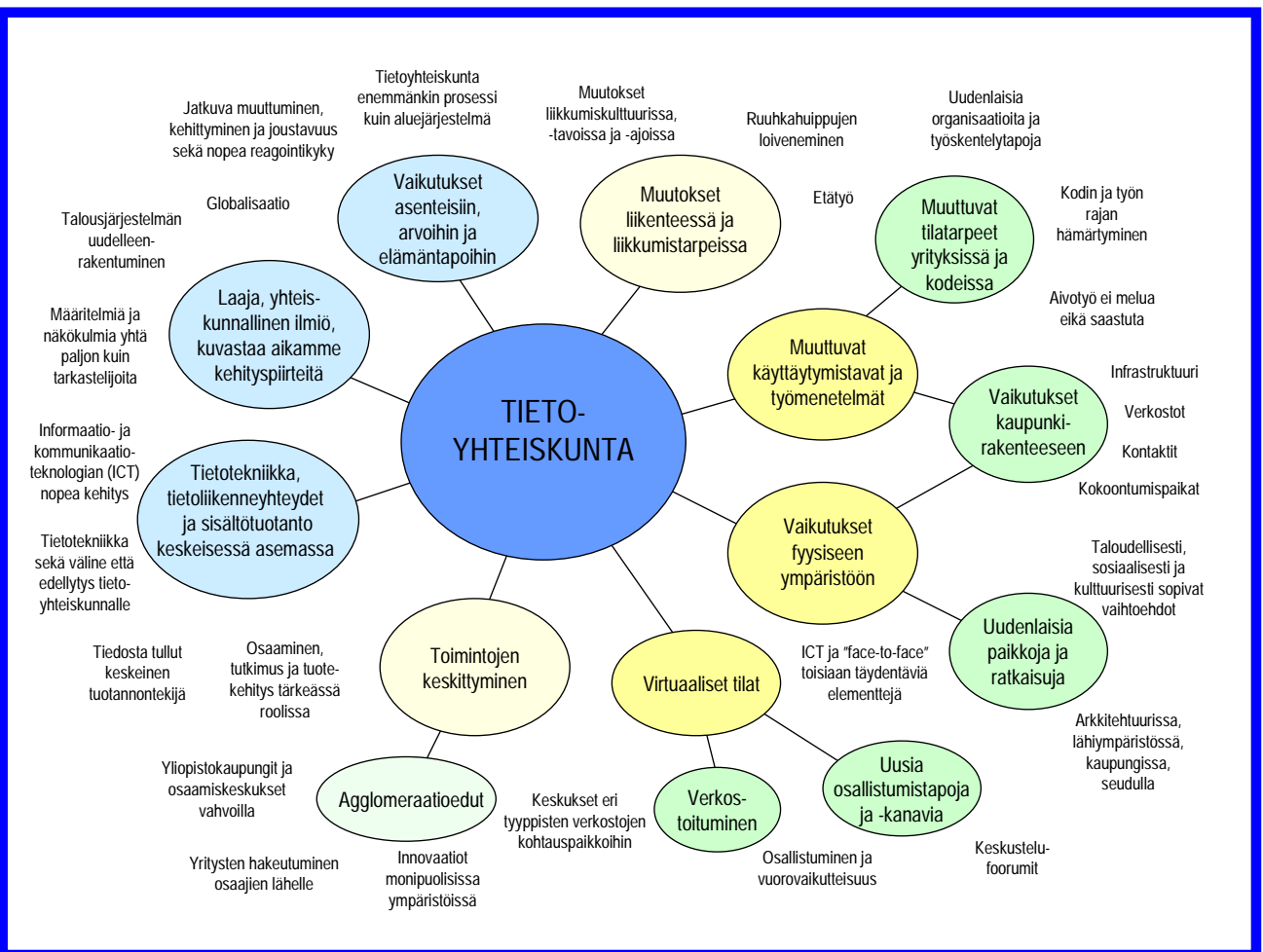
Keskeiseen asemaan tietoyhteiskuntakehityksessä kohoavat tietotekniikka, tietoliikenneyhteydet ja sisältötuotanto. Tietotekniikan sekä informaatio- ja kommunikaatioteknologian rooli tietoyhteiskuntakehityksessä on kiinnostava, sillä ne ovat toisaalta ehdoton edellytys kehitykselle, mutta samalla pelkkiä apuvälineitä sisällön tuottamiseen ja työstämiseen.

Tiedon käyttö ja vaikutukset ovat muuttuneet ratkaisevalla tavalla parissa vuosikymmenessä. Tieto ja ennen kaikkea osaaminen ovat kehityksessä avainasemassa. Osaaminen tarkoittaa kuitenkin paljon muutakin kuin korkeata teknologiaa. Uutta menestyvää osaamista on mahdollista luoda pitkälle kehittyneen telekommunikaatioteknologian pohjalta. Kestävällä tavalla menestyvän talouden perusta on parhaan mahdollisen osaamisen hyväksikäyttö. Suuret ja monipuoliset yliopisto- ja korkeakoulukaupungit tarjoavat mahdollisuuksia myös uutta luovien koulutusalojen yhdistelmiin.

Tietoyhteiskunnassa osaajien saatavuus sekä kyky luoda ja soveltaa tietoa nousevat kilpailukyvyn kannalta keskeisiksi elementeiksi. Eri alojen osaajien välinen vuorovaikutteisuus johtaa oikealla tavalla hoidettuna tiedon lisääntymiseen ja jalostumiseen. Osaajat tulevat yritykselle tärkeämmiksi kuin yritys osaajille, minkä johdosta yritysten ja kaupunkien on alettava kilpailla osaajista. Kysynnän kasvaessa myös osaajien vaatimukset kasvavat.

### **Toimintojen keskittyminen ja kaupunkien rooli**

Tietoyhteiskuntakehitykseen liittyy kiinteästi toimintojen keskittyminen. Verkostomaiset, globaalit toimintatavat vaativat solmukohtansa, jotka ovat todellisia kaupunkeja. Menestyvimmat keskuskeskukset kehittyvät taloudellisten, hallinnollisten, sosiaalisten ja kulttuuristen verkostojen kohtauspaikkoihin. Samalla ne ovat innovatiivisia ympäristöjä, joissa kehittyi uudenlaisia organisaatioita ja sosiaalisia järjestelmiä.



**Kuva.** Tietoyhteiskunnan vaikutukset kaupunkikehitykseen. Keltaisella ja vihreällä merkityillä teemoilla on alueellisia ulottuvuuksia, ja niiden vaikutukset ovat kiinnostavia kaupunkirakenteen kannalta.

Keskukset tarjoavat puitteet monipuoliselle vuorovaikutukselle ja kontaktien solmimiselle. Verkkoyhteyksillä ei voida korvata kaikkia toimintoja, vaan informaatio- ja kommunikaatioteknologia täydentää ja helpottaa henkilökohtaisia kontakteja. Energiset paikat toimivat magneetin tavoin ja tarjoavat erinomaiset puitteet kontaktien solmimiseen, tuotekehitykseen ja palvelujen tarjoamiseen. Keskittymisellä saavutetaan merkittäviä agglomeraatioetuja. Keskittyminen ja vuorovaikutteisuus liittyvät esim. teknisesti vaativien tuotteiden tekemiseen, sillä uudet tuotteet syntyvät mitä todennäköisimmin monipuolisissa, innovatiivisissa ympäristöissä. Lisäksi niiden toteuttaminen vaatii monialaista osaamista ja ammattitaitoa.

Reaaliaikainen tiedonvälitys, verkostomainen toimintatapa ja suorat kontaktit paitsi nopeuttavat toimintaa, myös koventavat kilpailua. Yritysmailmassa ja elinkeinoelämässä ilmiö kuvastuu uudenaikaisina tuotteina, työmenetelmien muuttumisena, toimintakentän laajenemisena ja markkinoiden nopeana heilahtelemisena. Yritykset pyrkivät sijoittumaan keskeisille paikoille, jotka tarjoavat hyviä kontakteja ja eri alojen osaajia.

Kilpailukykyisyyden lisäämistarve heijastuu myös kaupunkeihin ja kaupunkiseutuihin. Menestyvien ihmisten ja yritysten houkuttelemiseksi kaupungin tulisi kyetä tarjoamaan korkeatasoisia koulutuspaikkoja, monipuoliset puitteet yritystoiminnalle sekä miellyttävä asuin- ja elinympäristö. Mahdollisuuksia tarjoavat paikat houkuttelevat osaajia ja aktiivisia nuoria, mikä lisää niiden elinvoimaista ja innovatiivista ilmapiiriä entisestään.

### **Kaupunkirakenteeseen kohdistuvat vaikutukset**

Keskittymistä tapahtuu eri mittakaavoissa. Valtakunnan laajuudessa toiminnot keskittyvät muutamaankasvukeskukseen, kun taas kaupunkien sisällä keskittyminen ilmenee kaupunkirakenteen tiivistymisenä. Informaatio- ja kommunikaatioteknologian mukanaan tuomat toiminnalliset muutokset konkretisoituvat kaupunkirakenteessa. Uudenlaiset elämäntavat ja käyttäytymismallit tapahtuvat kaikki kaupunkirakenteessa, johon niiden vaikutukset myös heijastuvat.

Tietoyhteiskuntakehitys on tuonut muutoksia sekä työmenetelmiin että tuotteisiin. Muutokset heijastuvat sekä asuntojen että yritysten tilatarpeisiin. Vaatimaton tilatarve ja palvelutarjonnan tehostuminen mahdollistavat osaltaan kaupunkirakenteen tiivistymisen. Päätyöskentely ei saastuta eikä melua, ja pienissä tiloissa pystytään hoitamaan mittavaa, maailmanlaajuisia toimintaa. Asumisen ja toimitilojen lomittaminen mahdollistuu aivan uudella tavalla verrattuna esimerkiksi teollistumisen aikakauteen.



Etätyö ja projektit yhdessä sopeutumiskykyisten, verkostomaisten organisaatioiden kanssa lisäävät työn joustavuutta. Etätyö vähentää pakollista liikkumistarvetta, lisää vapaa-aikaa ja loiventaa ruuhkahuippuja. Tiivistyminen ja liikkumistarpeen väheneminen luovat puolestaan uusia mahdollisuuksia alue- ja paikalliskeskusten kehittämiseen omavaraisiksi, palvelurakenteeltaan monipuolisemmiksi keskittymiksi.

Tilan käyttö on muuttunut ajallisesti tehokkaammaksi. Vaikka aivotyö soveltuu periaatteessa ruumiillista työtä huonommin ympärivuorokautiseksi, työskentely kellon ympäri ("24/7" -toiminta) yleistyy globaalin verkostoitumisen johdosta. Töiden projektiluontoisuus ja joustavat toimintatavat ovat menestymisen edellytyksiä. Ne vaativat ihmisten olevan ainakin periaatteessa jatkuvasti saavutettavissa, samalla kun aikaan ja paikkaan sitoutumisen merkitys vähenee.

Fyysisten tilojen rinnalle on kehittynyt myös uusi tilan muoto, virtuaaliset tilat. Sähköisessä muodossa solmittavat kontaktit tarjoavat uusia osallistumistapoja ja -kanavia, sekä tehostavat osallistumista ja vuorovaikutteisuutta. Demokratian merkityksen on ennakoitu korostuvan kaksisuuntaisen tiedonvälityksen yleistyessä. Kontakteja solmitaan juuri niihin tahoihin, joiden kanssa halutaan olla yhteydessä. Keskustelufoorumeita syntyy mitä erilaisimpien aihepiirien ympärille.

Kaupunkirakenteen kerroksellisuus on lisääntynyt tietoliikenneyhteyksien, tiivistymisen ja tehokkuuden myötä. Joustavuudella ja moniulotteisuudella on vaikutuksia tulevaisuuden tilaratkaisuihin. Uusia tarpeita vastaamaan on kehiteltävä uudenlaisia paikkoja ja ratkaisuja, joiden on oltava kulttuurisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti järkeviä. Haasteisiin voidaan vastata tilanteen mukaan koko kaupungin strategisella tulevaisuuden suunnittelulla, lähiympäristön suunnitteluhankkeilla tai yksittäisillä arkkitehtonisilla ratkaisuilla. Esimerkkejä tietoyhteiskuntakehityksen heijastumisesta kaupunkikuvaan ovat mm. internetkahvilat sekä reaaliaikaiset aikataulut ja informaatio-taulut.

# *Helsinki informaatio- ja kommunikaatioteknologian (ICT) kaupunkina*

## **Osaaminen ja elinkeinoelämä**

Tiedon käyttö ja vaikutukset ovat muuttuneet ratkaisevalla tavalla, ja tiedosta on tullut keskeinen tuotantontekijä. Tietointensiivisyyden lisääntyessä on samalla osaamisen merkitys korostunut. Helsinki on merkittävä korkean osaamisen tuotantokeskus. Paikallistaloudessa osaamisen merkitys heijastuu myös toimintoihin, joilla tuetaan asukkaiden hyvinvointia sekä rakennetaan ja ylläpidetään kaupunkia. Kaupungin tehtävänä on huolehtia osaamisen ammatilaisten viihtymisestä ja arkipäivän ympäristöstä, sekä ylläpitää kaupungin mainetta monipuolisena ja korkeatasoisena koulukaupunkina.

Helsingillä on korkean teknologian osaamisessa ja informaatioteknologian asiantuntemuksessa hyvä kansainvälinen maine, joka tulee hyödyntää mahdollisimman hyvin. Menestyville yrityksille tulee turvata toimintaedellytykset jatkossakin. Uusien, nousevien alojen kehittymiselle on luotava mahdollisuuksia. Kaupungin tulee tarjota puitteet uusille toimintamuodoille ja vastata muuttuviin toimitilarpeisiin, sillä monipuolinen elinkeinorakenne parantaa kaupungin sopeutumiskykyä uusiin tilanteisiin. Tulevaisuuden potentiaalisina kehitysaloina ovat nousseet esille mm. ympäristö-, bio-, terveys- ja avaruusteknologia sekä logistiikka. Esim. terveysalalla on Helsingissä hyvät kasvu-edellytykset Meilahden biomedicumien, Viikkiin keskittyneiden biotieteiden ja kaupunkiin keskittyneiden laitevalmistajien ansiosta.

## **Kulttuuri**

Tietoyhteiskuntakehitys on muuttanut ratkaisevasti elämäntapoja, arvoja ja asenteita. Kehittyvä teknologia mahdollistaa uusia toimintatapoja ja lisää joustavuutta työssä, opiskelussa ja vapaa-ajassa. Sidonnaisuus aikaan, paikkaan ja elämäntilanteeseen saavat uusia ulottuvuuksia saavutettavuuden parantuessa ja ympärivuorokautisten toimintamuotojen yleistyessä. Suorat ja nopeat kontaktit parantavat palvelutarjontaa ja tehostavat toimintoja, mutta koventavat samalla kilpailua.

Monipuoliset mahdollisuudet, elinvoimainen ilmapiiri ja rikas kulttuuritarjonta ovat Helsingin vahvuuksia, jotka houkuttelevat eri alojen osaajia alueelle ja luovat edellytyksiä koko seudun menestymiselle. Menestyvien yritysten ja osaajien sekä korkeatasoisten koulutuspaikkojen houkuttelemiseksi tulisi kyetä tarjoamaan monipuoliset puitteet myös asumiseen ja elämiseen. Va-

paa-ajan lisääntyessä elinympäristön laadun ja harrastusmahdollisuuksien merkitys tulevat kasvamaan.

## **Kaupunkirakenne**

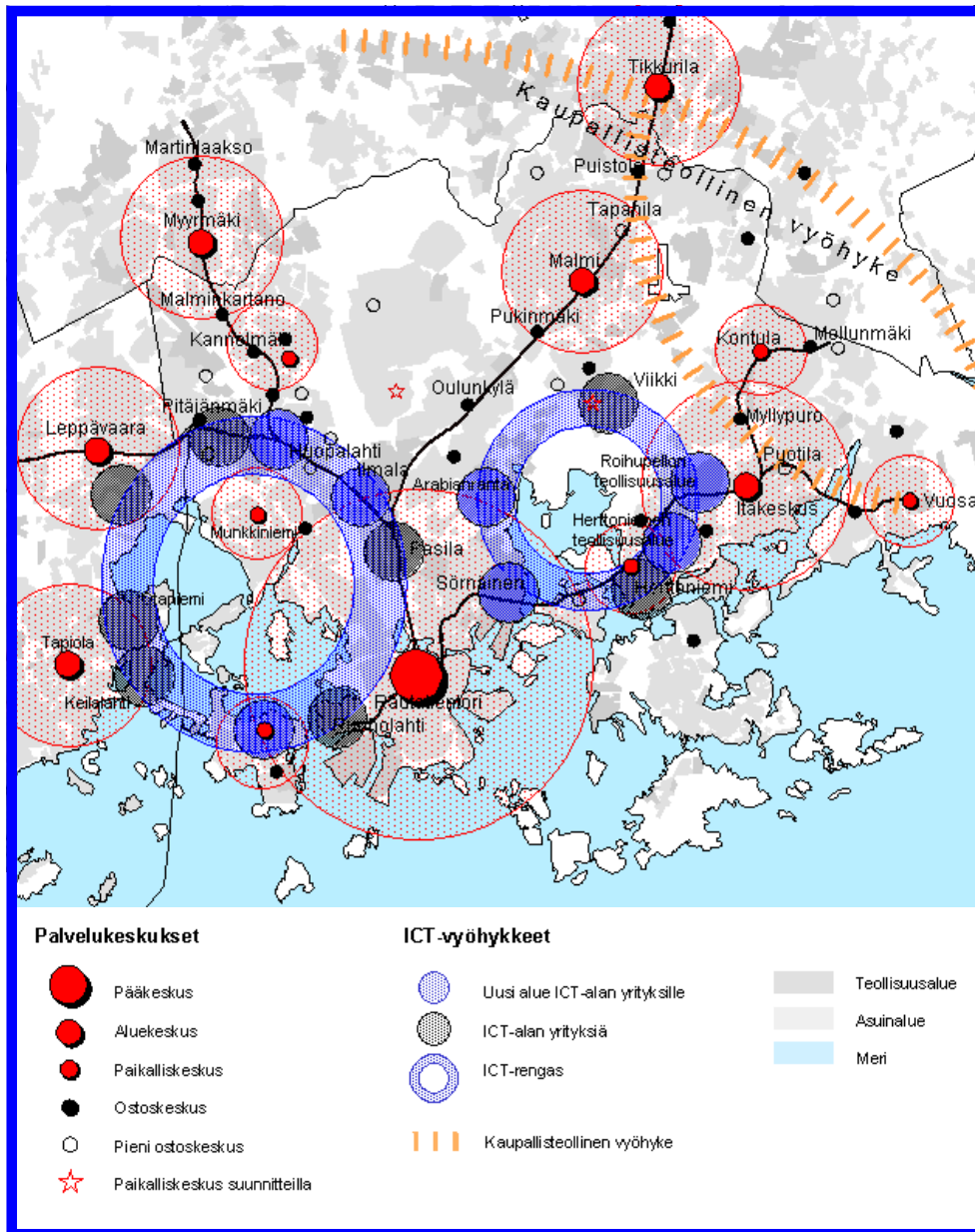
Keskittyminen jatkuu tietoyhteiskuntakehityksen myötä voimakkaana. Se tulee näkymään Helsingin kaupunkirakenteessa sekä tiivistymisenä että laajenemisena. Tiivis asuin- ja elinympäristö tarjoaa hyvät edellytykset vuorovaikutteisuudelle ja innovatiivisuudelle. Toimiva ja tehokas kaupunkirakenne sekä viihtyisä ja houkutteleva ympäristö ovat kaupungin menestymisen edellytyksiä.

ICT:n tuomat muutokset työ- ja elintavoissa heijastuvat myös kaupunkirakenteeseen, jonka sisällä toiminnalliset muutokset tapahtuvat. Yritysten ja osaajien tilatarpeet muuttuvat. Etätyöskentely, verkostomaisen palvelutarjonnan lisääntyminen ja matkustuskäyttäytymisen muuttuminen nostavat alue- ja paikalliskeskusten merkitystä. Kaupunginosat monipuolistuvat ja erikoistuvat samanaikaisesti.

## **Liikenne**

Sekä liikenne- että tietoliikennemäärät tulevat kasvamaan. Toimivat seudulliset, valtakunnalliset ja kansainväliset yhteydet ovat pääkaupungille tärkeitä. Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa seudullisen, joukko- ja kevyen liikenteen merkitykset korostuvat, ja aluekeskuksista muodostuu monipuolisia solmukohtia. Keskusten väliset henkilö- ja tavaravirrat kasvavat muun kommunikoinnin ohella.

Etätyö, elektroninen kaupankäynti, sähköisen palvelutarjonnan lisääntyminen ja joustava liikkuminen tasaavat ruuhkahuippuja ja muuttavat matkustuskäyttäytymistä sekä luovat uudenlaisia liikkumistarpeita. Virtuaaliset mahdollisuudet korvaavat fyysistä liikkumista lähinnä asioiden hoidossa. Kommunikaatiolta edellytetään sujuvuutta ja joustavuutta, mikä mahdollistuu kehittyvän logistiikan ja telematiikan ansiosta.



**Kuva.** Informaatio- ja kommunikaatioteknologian vyöhykkeet sekä palvelukeskusverkko.

### *Visio ja kehityskuva*

*Helsingillä on korkean teknologian osaamisessa ja informaatioteknologian asiantuntemuksessa hyvä kansainvälinen maine, joka tulee hyödyntää mahdollisimman hyvin. Monipuoliset mahdollisuudet, elinvoimainen ilma-piiri ja rikas kulttuuritarjonta ovat Helsingin vahvuuksia, jotka houkuttelevat eri alojen osaajia alueelle ja luovat edellytyksiä koko seudun menestymiselle.*

## Osa 2: Kaupunkirakenne

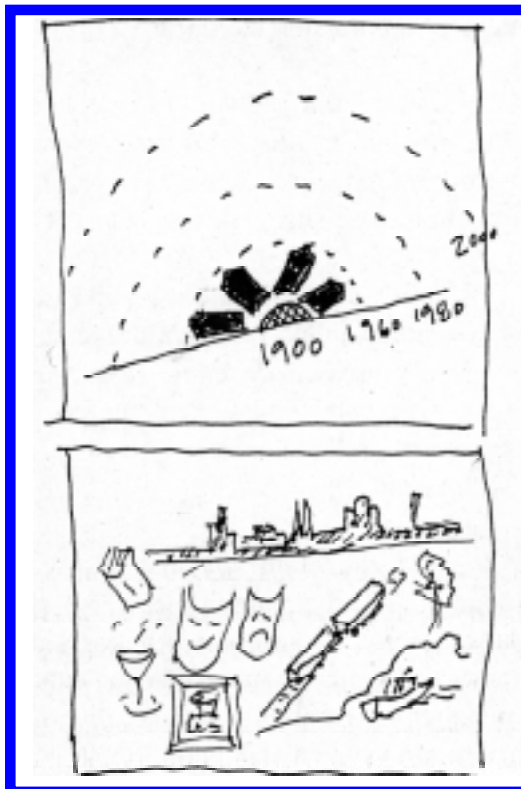
### Helsinki on seudun pääkaupunki

Helsinki on Suomen ja seudun pääkaupunki. Helsingin kehittäminen koskee kaikkia suomalaisia. Helsingin menestyminen on tärkeää koko Suomelle. Kaupunkirakenteessa tapahtuneet ja tapahtuvat muutokset heijastuvat laajalle yhteiskunnassa.

Helsingin kaupunkialue mahtui viime vuosisadan alussa ympyrän sisään, jonka keskipiste on rautatieaseman kohdalla ja säde 3 kilometriä. Asukkaita kaupungissa oli alle satatuhatta. Helsingin seudullakin väkiluku ylitti vaivoin satakaksikymmentätuhatta. Helsinki laajeni viime vuosisadalla yli rajojensa. Nyt kaupunkialue ulottuu lännessä ja pohjoisessa yli 20 kilometrin päähän keskustasta ja idässäkin etäis-

suys kaupunkialueen reunalle on yli kymmenen kilometriä. Vuoden 1946 esikaupunkialueiden alueliitoksen jälkeen alettiin liitosta edeltävää osaa Helsingistä kutsua kantakaupungiksi ja liitosalueita esikaupungeiksi. Kehityksen myötä kaupunkirakenne on laajentunut yli Helsingin kaupungin rajojen naapurikuntien puolelle. Silti perinteisen kaupungin ominaisuudet; tiiveys, puistot ja vehreys, palvelut, joukkoliikenne, kadut, aukiot ja torit ja raitiovaunut, asumisen ja työnteon lomittuminen sekä sekoittuminen samassa korttelissakin, tontilla ja asuintalossa, ovat tunnusomaista vain Helsingin kantakaupungissa. Kaupunkielämän ja kaupunkikulttuurin kirjo on siellä rikkain.

Helsingistä on muodostunut pääkaupunkiseudun kantakaupunki. Kaupunkirakenteen kehittäminen kaupunkiin kuuluvalla tavalla, nykyisen kantakaupungin mukaisesti, on syytä ulottaa Helsingin muillekin alueille. Tämä koskee ensisijassa kaupunkirakenteen toiminnallisten osien kehittämistä. Kaupunkirakenteen fyysiset elementit luovat kuitenkin puitteet kaupunkielämän ja -kulttuurin kirjon rikkaudelle. Myös fyysistä kaupunkirakennetta on monipuolistettava tähän suuntaan.

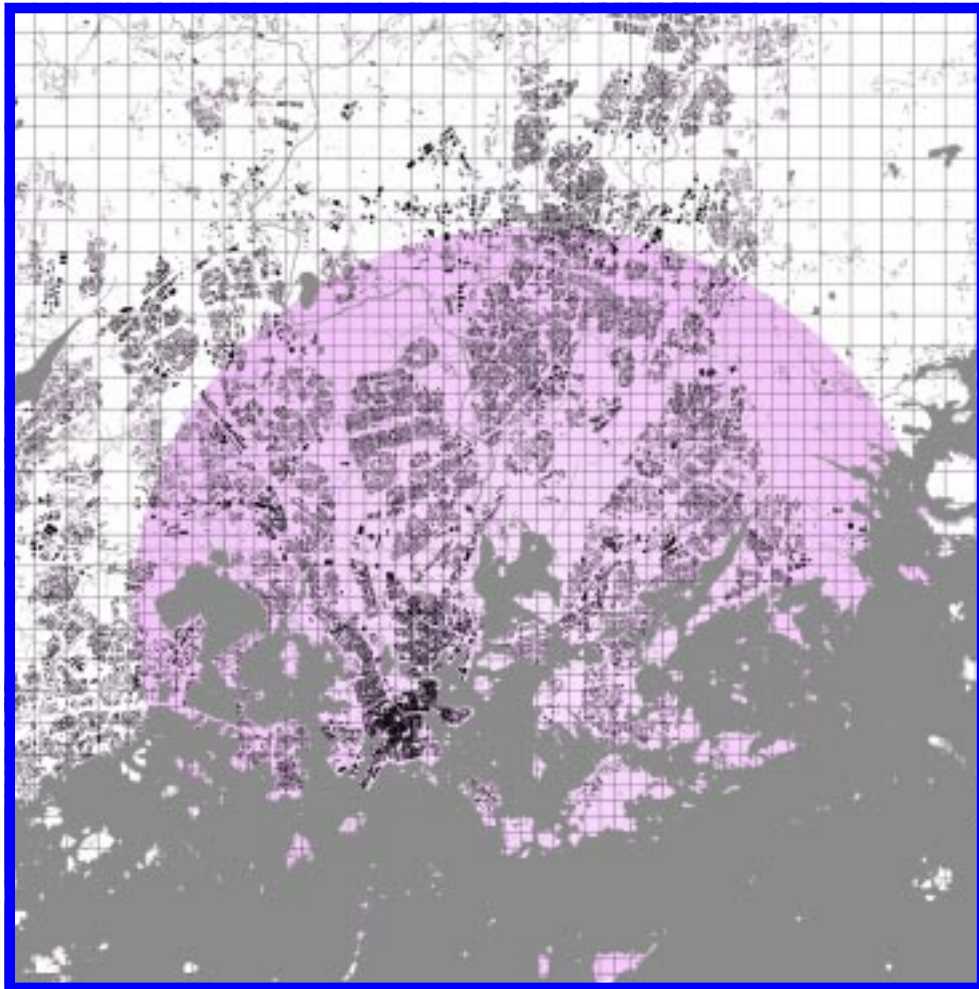


Onneksi kaupunkikehittämiselle Helsingissä on vielä mahdollisuuksia. Helsinki on väljästi rakennettu kaupunki, jonka tiivistäminen on mahdollista menettämättä kaupungin ilmettä merellisenä ja vihreänä kaupunkina. Aikaisemmin hyväksytyn satamaratkaisun myötä kantakaupungissa on mahdollisuuksia mittaviin asunto- ja työpaikkarakentamiskohteisiin. Samalla voidaan parantaa kantakaupungin rakennettujen alueiden asumisolosuhteita sekä saada nyt suljettuja ranta-alueita kaupunkilaisten käyttöön.

Esikaupunkialueilla on rakennusmahdollisuuksia, joilla kantakaupungin kohteiden ohella voidaan vastata kaupungin tulevaisuuden kehittämistarpeisiin jonkin aikaa.

Väestön kasvu ja toisaalta asukkaiden asumistason parantamistavoitteiden tyydyttäminen edellyttävät asuntorakentamista pitkälle tulevaisuuteen vähintään nykyisen suuruisella vuosittaisella asuntotuotannolla. Kaupungin alueelliset resurssit rakentamiseen alkavat aikanaan ehtyä. Asiaa on syytä jo tässä vaiheessa tarkastella kaupungin rajat ylittäen seudullisesta näkökulmasta.

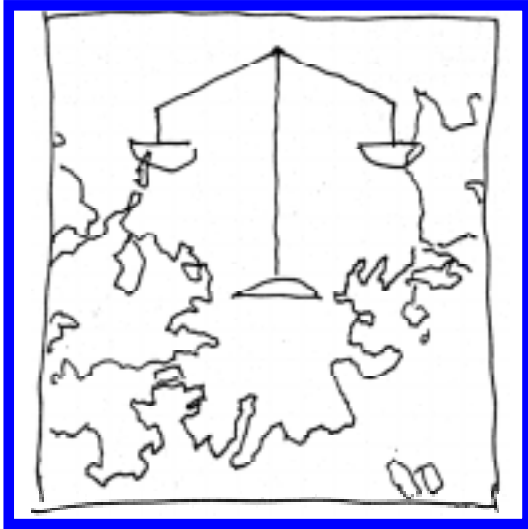
Asuntorakentamisen rajat tulevat vastaan myös siinä, millaisia asunto-alueita ja asuntoja suunnittelemme ja tuotamme. Helsinki on tuottanut valtaosan ohjelmoidusta asuntotuotannosta kerrostaloalueina ja kerrostaloasuntoina. Pientaloasuntojen tuottaminen on jäänyt vähäiseksi, lähinnä yksityisten maanomistajien rakentamisen varaan. Pientaloasuntojen tarjonta Helsingissä ei ole vastannut kysyntää. Tämä on johtanut etenkin koulutetun väestönosan muuttamiseen naapurikaupunkien pientaloalueille, joilla tätä tarjontaa on ollut. Tiiviille kaupunkipientaloalueille on Helsingissäkin tarvetta. Niitä voidaan suunnitella ja toteuttaa kaupunkialueelle.



### *Visio ja kehityskuva*

*Helsingin kaupunkirakenne kehittyy kaupunginosissa moni-ilmeisenä ja rikkaana. Kaupunginosissa toiminnot lomittuvat toisiinsa ja kaunista rakennettua ympäristöä korostavat puistot, torit ja aukiot. Liikkuminen kävellen, pyörällä, joukkoliikenteellä ja autolla sujuu.*

## ***Kaupunginosat ovat tasaveroisia***



Kantakaupungin ja esikaupunkialueiden kaupunginosien tasapainoinen kehittäminen on tärkeää. Helsingin ollessa seudun kasvun myötä yhä enemmän “Helsinki-agglomeraatin” kantakaupunki, on syytä kiinnittää huomiota kaupunginosien tasaveroiseen kehittämiseen. Tämä tarkoittaa voimavarojen jakamista myös kaupunkialueen reunoille. Kukaan kaupunginosa profiloituu ja vahvistuu kaupunkirakenteen tiivistämisen ja eheyttämisen avulla omista lähtökohdistaan omia tunnuspiirteitä hävittämättä. Samassa yhteydessä on syytä luopua lähiö-leiman käytöstä ja alkaa puhua omaleimaisista ja omantakeisista helsinkiläisistä kaupunginosista.

### *Visio ja kehityskuva*

*Helsingin kaupunginosat ovat tasaveroisia. Helsingin kaupunkirakennetta kehitetään kaupunginosien tarjoamista lähtökohdista niin, että ne muodostavat omaleimaisia yhteisöjä.*

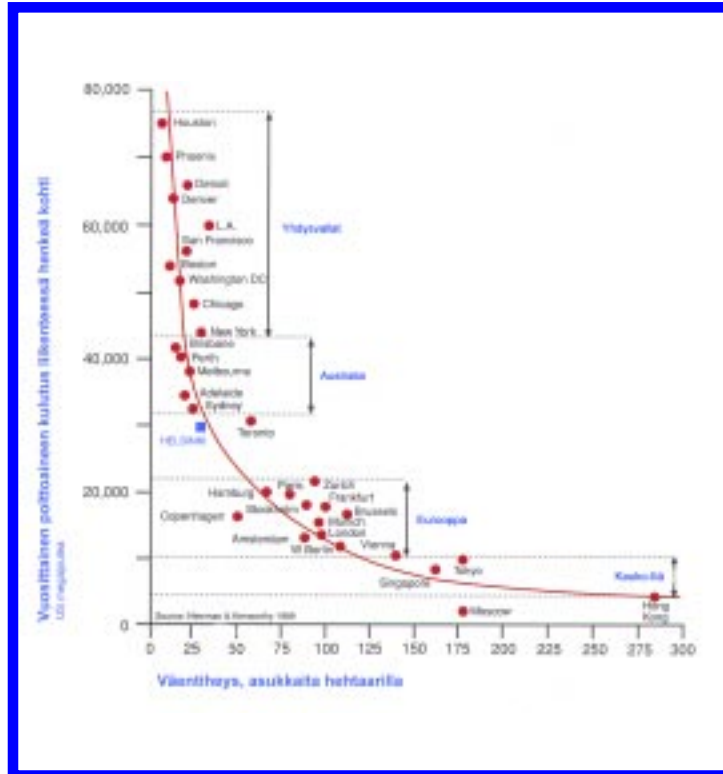
## ***Energian ja ajankäyttö sekä tiivistyvä kaupunkirakenne***

Helsinki ja Helsingin seutu ovat vielä väljästi rakennettuja. Helsingissä asuu keskimäärin 30 henkeä hehtaarilla ja pääkaupunkiseudun kaupungeissa (Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen) 12 henkeä hehtaarilla. Helsingin seutu (kehyskunnat mukana) on vieläkin väljemmin rakennettu. Helsingin tosiasiallinen kaupunkialue sisältää YTV-alueen ja osia pääradan varren kaupungeista Vantaan pohjoispuolella.

Helsingin kaupungin rajojen sisällä kaupunkirakenteen väljyys ja tiiveys vaihtelee. Kantakaupungissa keskimääräinen asukastiheys maahehtaaria kohhti on 50 henkeä kun se esikaupunkialueilla vaihtelee kaakkoisen alueen 17 hengestä läntisen alueen 32 henkeen.



Eurooppalaisen mittapuun mukaan Helsinki on erittäin väljä kaupunki. Väljyys kuvastaa osaltaan kaupunkirakenteen hajoamista. Samalla kun olemme liki yhtä väljiä kuin amerikkalaiset autokaupungit, käytämme liikkumiseen energiaa huomattavasti enemmän kuin eurooppalaiset kaupungit. Koska energiankulutuksestamme suurin osa menee sähkön ja lämmön tuotantoon, on siltäkin kannalta tiivistämisen tarpeen. Keskitetyllä sähkön ja kaukolämmöntuotannolla voidaan saada aikaan samalla



energialla sähköä ja lämpöä sekä vähentää hajautuvan rakenteen energiankulutusta. Yhteistuotannossa polttoaine pystytään hyödyntämään lähes kokonaan, erillistuotannossa polttoaineen käytön hyötysuhde jäisi 35 - 40 prosenttiin. Hajautuvaan kaupunkirakenteeseen kuuluu korkean energiankulutuksen ohella asukkaiden ajankulutus liikkumiseen. Tiivistyvä ja kompakti rakenne tarjoaa lyhyemmät työ- ja harraste- sekä vapaa-ajan matkat.

Globaalit ympäristövaikutukset liittyvät energian kulutukseen ja kasvihuonekaasujen päästöihin ilmakehään. Energiankulutusta vähentämällä vaikutamme kasvihuonekaasujen päästöjen vähenemiseen. Kaupunkirakenne on tehtävä viihtyisäksi ja samalla meillä on tarvetta tiivistämiseen. Energian- ja ajankäyttö on minimoitava ottaen huomioon muut ympäristö- ja viihtyvyystekijät.

### *Visio ja kehityskuva*

*Kaupunkirakenne tiivistyy ja seudun rakenteen hajoaminen estetään ympäristölliset ja viihtyvyystekijät huomioon ottaen. Kaupunkirakenne on energian ja ajan käytön sekä tilan ja liikkumisen suhteen optimaalinen.*

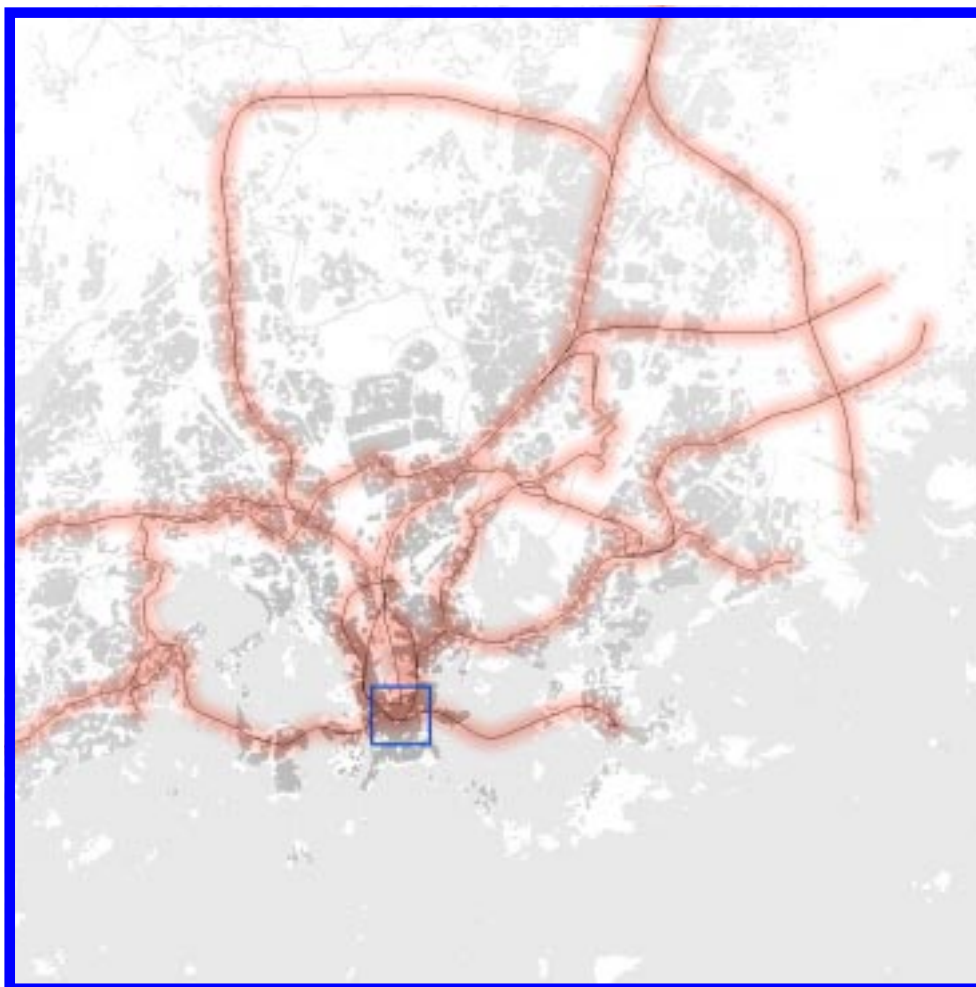
## ***Joukkoliikenne ja raiteet ovat kaupunkirakenteen kehittämisen selkäranka***

Helsingin kaupunkirakenteen kehittämisen keskeisenä periaatteena on pitkään ollut uusien asunto- ja työpaikkarakentamisalueiden osoittaminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien etenkin raskaan raideliikenteen yhteyteen. Asunto- ja työpaikkarakentamisella on toisaalta tuettu joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä.

Päärata, rantarata ja Martinlaakson rata sekä metro hoitavat seudullista, laajemman alueen joukkoliikennettä ja toimivat myös paikallisen liikenteen joukkoliikennevälineinä. Raitiovaunut ovat kantakaupungin sisäisen joukkoliikenteen runko ja esikaupunkialueilla tämä rooli on bussiverkostolla.

Raideliikenteen merkitys kaupunkialueen tulevaisuuden liikennemuotona tulee entistä enemmän korostumaan kahdesta syystä. Väestön kasvun ja liikumisen lisääntymisen myötä katuverkon kuormittumista ja ruuhkautumista voidaan välttää vain tehokkaalla, toimivalla ja “ulottuvalla” joukkoliikenteellä. Toisaalta sekä kansainvälisten että paikallisten ympäristövelvoitteiden ja -taivoitteiden ja myös suppenevien energiavarojen hallitun käytön näkökulmasta kaupunkiliikennettä joudutaan hoitamaan yhä enemmän sähköllä, joka tuotetaan keskitetysti.

Yleiskaava 2002:n laadinnassa kaupunkirakenteen kehittäminen ja uusien asunto- ja työpaikkarakentamisalueiden osoittaminen on pääsääntöisesti tuettu raskaaseen raideliikenteeseen. Yleiskaava 2002:ssa tutkittavista uusista suurista rakentamisalueista huomattava osa sisältyy jo Yleiskaava 1992:teen. Tarkistusta ja kehittämistä näillä alueilla edelliseen yleiskaavaan nähden tarvitaan rakentamisen tehokkuuden ja tulevan kaupunkirakenteen uudelleen määrittelyssä sekä kaupunkikokonaisuuteen liittämässä. Toisaalta uuden yleiskaavan valmistelussa liikennejärjestelmän ja etenkin raskaan raideliikenteen kehittäminen ja uudet linjaukset avaavat mahdollisuuksia myös uusien huomattavienkin alueiden osoittamiseen rakentamiseen.



### *Visio ja kehityskuva*

*Helsinkiin on rakennettu toinen metrolinja Kampista Katajanokan kautta Laajasaloon. Linja yhdistää Kampin myös Töölöseen ja Meilahteen. Metroverkon perusrunko on näin saanut muotonsa. Uudet kaupunginosat rakentuvat raideliikenteen ja joukkoliikenteen varaan.*

## ***Kevyt liikenne ja joukkoliikenne ovat ydinasioita, kaupunkirakenne tukee niiden käyttöä***

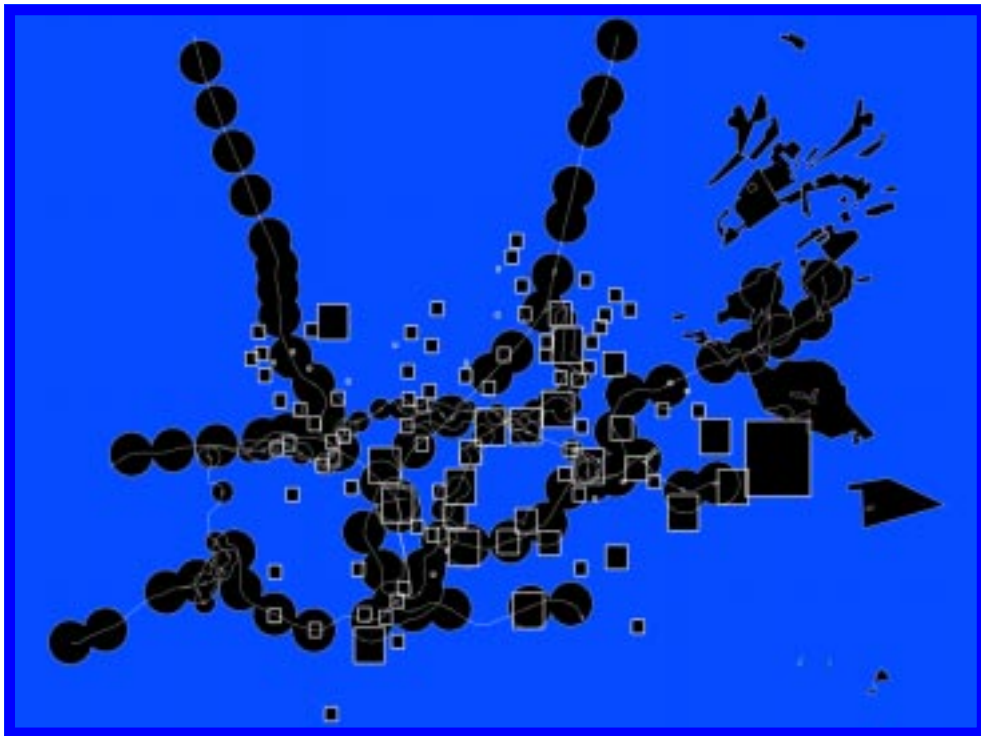
Kaupunkiseudun ja Helsingin kaupunkirakenteen kehittämisessä liikkuminen on luontevaa painottaa joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen suuntaan. Kävely ja pyöräily eivät kuluta muuta kuin ihmisten omaa energiaa. Joukkoliikenteen energiakulutus matkustajaa kohti on pienempi kuin ajoneuvoliikenteessä. Uuden kaupunkirakenteen kehittäminen tukeutumalla olemassa olevaan joukkoliikenteeseen ja etenkin raideliikenteeseen on edullista. Samalla uuden rakenteen kehittämisellä voidaan edesauttaa joukkoliikenteen, etenkin raideliikenteen kehittämistä. Lomittamalla ja sekoittamalla kaupunginosien toimintoja mielekkäällä ja toimivalla tavalla saadaan etäisyyksiä pienemmäksi ja siten tuetaan kevyen liikenteen kehittämistä.

Kevyen liikenteen ja etenkin kävelyn näkökulmasta liikkumisympäristön kehittäminen monipuolisemmaksi ja -ilmeikkäämmäksi on tarpeen.

Liikenteen ja kaupunkirakenteen parantamisessa kaikkien kulkumuotojen tulee olla tasaveroisessa asemassa. Ajoneuvoliikenteen sujuvuus on ympäristönkin kannalta etu. Kaupunkitilassa tarvitaan liikenneväyliä. Liikenteen väylien ohella kaupunkitilassa on nyt epämääräisiä ja usein turhiakin liikenteen suojaviheralueita, jotka eivät ole kenenkään käytössä, varsinkaan virkistyskäytössä. Suojaviheralueiden lisäksi niihin on tulossa yhä enemmän meluntorjuntaa varten meluseiniä tai -penkereitä. Melusuojausrakennelmat eivät kuulu perinteisen kaupungin kaupunkikuvaan. Melusuojaukset syövät ja tuhlaavat maapinta-alaa ja ovat myös näköeste. Liikenteen ympäristöhaittoja voidaan torjua muullakin tavalla eli tiivistämällä väljää kaupunkirakennetta ja rakentamalla suoja-alueille työpaikkarakentamista ja varustamalla liikenteen puoleiset melulle alttiit rakennusten seinät ja ikkunat niin, ettei sisään kantaudu melua.

Kaupunkitilassa henkilöautojen, bussien, raitiovaunujen ja junien pysäköinti ja varikkotoiminnat vievät tilaa. Katujen käyttäminen pysäköintiin on perinteinen tapa kantakaupungissa. Ajoneuvojen määrän lisääntyessä pysäköintipaikkoja on jouduttu sijoittamaan muuallekin kuin katujen varsiin. Niitä on rakennettu pihoille ja tonttialueelle erillisille pysäköintikentille sekä pysäköintitaloihin ja -luoliin. Maanpäällinen pysäköinti vie aina maapinta-alaa oli se sitten järjestetty pysäköintitaloon, kadulle tai pysäköintikentälle. Pula kaupunkimaasta rakentamiseen ja vapaa-ajankäyttöön edellyttää tiivistettävältä kaupunkirakenteelta pysäköinnin järjestämistä maata tuhlailemattomalla tavalla rationaalisesti. Maanalainen rakentaminen on tulevaisuudessa tähän ratkaisu sellaisilla alueilla, joilla kalliorakentaminen on

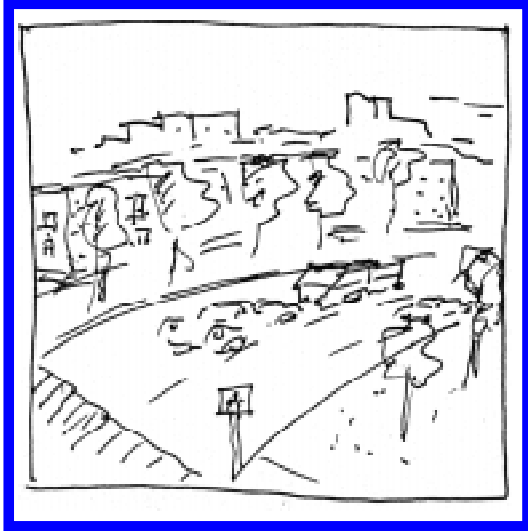
kohtuullista kustannuksiltaan. Toisaalta etenkin ranta-alueilla, esim. pinnanmuodoiltaan liian tasaisille ja yksitoikkoisille tavarasatamien maankäytön muutosalueille voidaan rakennusten ja katujen alle tehtävillä pysäköintitiloilla luontevasti muotoilla uutta topografiaa.



### *Visio ja kehityskuva*

*Kaupunkirakenne suosii joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä. Raideliikenteen verkoston kehittäminen tapahtuu rinnan maankäytön kehittämisen kanssa. Liikenteen ja muun yhdyskuntatekniikan varikot sekä ajoneuvojen pysäköinti järjestetään yhä enemmän maanalaisena. Liikkumisympäristö on entistä ilmeikkäämpi ja monimuotoisempi.*

## *Päätieverkon kehittäminen kasvun olosuhteissa*



Kasvava pääkaupunkisetu merkitsee lisääntyvää liikennettä. Liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti mm. kaupunkirakennetarkoituksin tuetaan sellaista liikkumiskulttuuria, jossa joukko-liikenne voisi säilyttää osuutensa ajoneuvoliikenteessä. Tavoitteet ovat samat kuin Yleiskaava 1992:ta laadittaessa.

Pääkaupunkiseudun ajoneuvoliikenteen matkojen on arvioitu kasvavan noin 50 % vuoteen 2020 mennessä. Kilometrisuorite

kasvaa vielä enemmän, koska pääkaupunkiseudun maankäytön painopiste siirtyy entistä kauemmas kantakaupungista sen muutosalueiden rakentamisesta huolimatta.

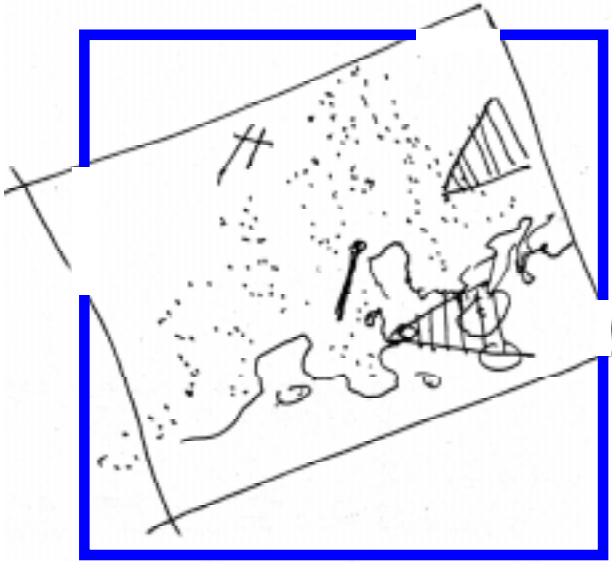
Pääkatuverkon kehittämisen lähtökohtana on yleiskaava 1992:n mukainen pääkatuverkko. Lisääntyvän kasvun vastaanotto ja muuttuneet lähtökohdat eräillä alueilla tuovat keskusteluun eräitä uusia teemoja. Näitä ovat mm. moottoriteiden sopeuttaminen tiivistyvään kaupunkiympäristöön, eräiden pääväylien tunnelointi maanpinnan tason uusien maankäyttöratkaisujen edellytysten luomiseksi ja liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Merkittävimpin verkollinen uudelleen arvioinnin kohde on Kehä II:n jatke Hämeenlinnanväylälle. Uudelleenarviointi perustuu siihen, että väylä on YTV:n hallituksen vuonna 1999 yksimielisesti hyväksymässä Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 1998:ssa yleisenä tienä. Yleiskaava 1992:n päätieverkko uudelleen arvioinnin kohteineen on oheisessa kuvassa.



*Visio ja kehityskuva*

*Katuverkko toimii kasvavassa kaupungissa ympäristöä säästävällä tavalla.*

## ***Kaupunkirakenne tasapainoon idässä - laajenemismahdollisuuksia kaakossa***



Pääkaupunkiseudun kaupunkirakenne ei ole alueellisessa tasapainossa. Idässä kaupunkirakenne loppuu Helsingin rajaan. Lännessä ja pohjoisessa rakenne jatkuu huomattavasti pitemmälle. Idässä metro palvelee pääasiassa vain Helsingin alueella ja Vantaan puolella välittömästi Mellunmäen metroasemaan liittyvällä Länsimäen alueella. Itämetron kahden haaran päästä alkaa laaja vihreä "tyhjiö", joka omaa huomattaviakin mahdollisuuksia metron jatkamiseen tukeutuen.

Itäisen kantakaupungin tuleva kehittäminen kohdistuu ensisijassa kantakaupungin itärantaan ja sen tuntumaan. Itäiset esikaupunkialueet, Kulosaaren sillan itäpuoliset alueet, ovat vielä väljästi rakennettuja. Alueella on mahdollisuuksia sekä tiivistämiseen että uusien kaupunginosien rakentamiseen.

Itäiset esikaupungit omaavat huomattavia ympäristöllisiä arvoja, joista vähäisempiä eivät ole alueen merellisyys, pitkä rantaviiva ja saaret sekä hyvät liikenneyhteydet. Metro ja Itäväylä ovat alueen valtasuonia.

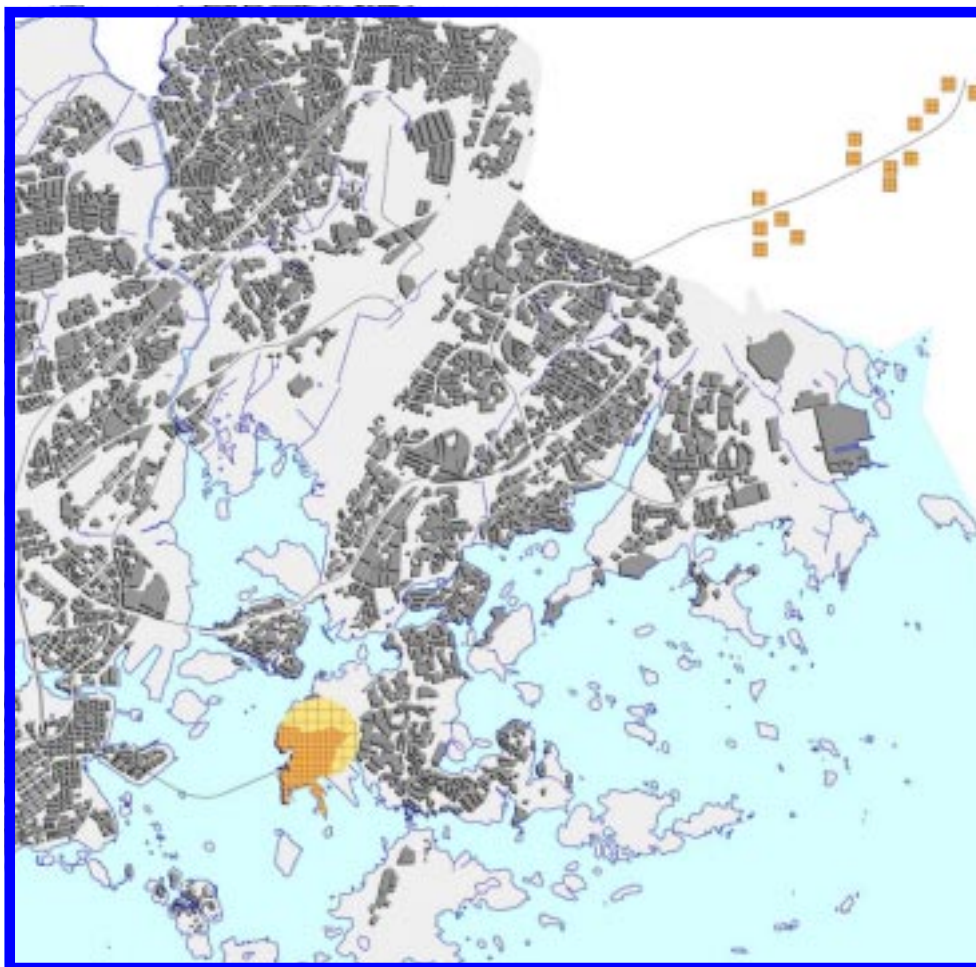
Laajasalon öljysatama-alueen muuttaminen asunto- ja työpaikkavaltaiseksi uudeksi kaupunginosaksi avaa mahdollisuuksia kaakossa. Kuormittuvan katuverkon ja Herttoniemen liikennemyyrän ei ole nähty kuitenkaan kestävän suurta liikennemäärän kasvua. Samoin Herttoniemen metroaseman mitoitus alkaa tulla vastaan.

Tarvitaan uudenlaisia ratkaisuja. Etenkin kun etäisyys Laajasalosta ja öljysatama-alueelta ajoneuvo- ja joukkoliikenteellä keskustaan on nyt noin 10 kilometriä ja Santahaminasta vielä pitempi. Yhtäläisyyksiä on löydettävissä historiasta. 1900-luvun alkuvuosikymmeninä yhteydet sekä länteen että itään hoituivat pääasiassa Laajalahti ja Vanhankaupunginlahti kiertäen. Vesialueet olivat ylittämätön este ja kaupungin laajenemissuuntana nähtiin vain pohjoisten. Suorat maayhteydet syntyivät Lauttasaaren siltojen sekä Kulosaaren sil-



lan ja Naurissaaren sillan rakentumisen myötä. Näin rannikon suuntaiset laajenemissuunnat saivat mahdollisuutensa.

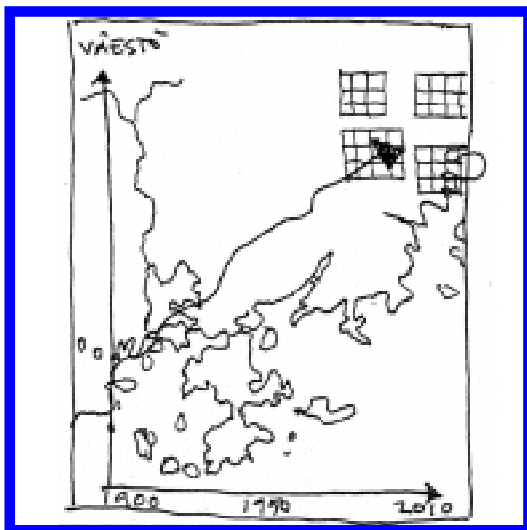
Laajasalon uusien rakentamisalueiden kanssa ollaan nyt samassa asemassa kuin läntisen ja itäisen yhteyden avaamisessa. Suora yhteys kaupungin keskusta on ainoa luonteva ja nopea reitti. Yli puolitoista kilometriä pitkä vesialue on voitettava. Vähintään joukkoliikenneyhteys olisi luotava keskustan ja Laajasalon välille. Metrolinja Meilahdesta keskustan ja Katajanokan kautta Laajasaloon on eräs ratkaisu joukkoliikenteen järjestämiselle. Myöhemmän tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksia on Santahaminassa.



### *Visio ja kehityskuva*

*Kaupunkirakenne saavuttaa alueellisen ja toiminnallisen tasapainon. Seudun talousalueen rajat on tunnustettu myös itäisissä osissa. Kaakkoinen Helsinki käyttää tehokkaasti uutta metrolinjaa.*

## ***Mellunmäen metron jatkaminen itään avaa uusia asuntovaihtoehtoja***



On oletettavaa, ettei Helsingin ja seudun kasvu pysähdy vuoteen 2020, mihin asti väestöennusteet on tehty. Kaupunkirakenteen tiivistäminen on tulevaisuudessa yhä vaikeampaa eikä sillä ehkä pystytä tyydyttämään kaikkea rakentamismaatarvetta. Kaupunkirakenteen kehittämiseksi ja asunto- ja työpaikka-aluearpeen tyydyttämiseksi tarvitaan edelleen laajoja uusia alueita rakentamista varten. Tämä merkitsee, että kaupunkirakennetta on laajennettava seudullisesti edullisille alueille.

Toisaalta pääkaupunkiseudun vinoutuneen, länsipainotteisen kaupunkirakenteen tasapainottaminen edellyttää jo nyt itäisen osan sekä fyysistä että imagollista vahvistamista.

Seudun itäosien asema ja mahdollisuudet tulevat muuttumaan erittäin paljon viimeistään kun Vuosaaren satama on rakennettu ja se on toiminnassa. Sataman ja Helsinki-Vantaa lentoaseman välille muodostuva kaupallisteollinen vyöhyke tulee väistämättä imemään yrityksiä alueelleen. Aikaa myöten syntyvien yrityskeskittymien vaikutuksesta alueen asutokasyntä tulee ylittämään tarjonnan, jollei siihen varauduta riittävän ajoissa.

Helsingin itäosien asuntorakentamismahdollisuudet vaikeutuvat aikaa myöten. Samoin työpaikka-alueiden tarjonta tulee olemaan tulevaisuudessa rajallista Helsingin alueella kun Vuosaaren sataman tuntumassa olevat työpaikka-alueet ja Kivikon-Tattariharju-Tattarisuon alueen nyt kehitettävänä olevat alueet tulevat rakennettua.

Metro ulottuu idässä Helsingin kaupungin rajalle. Rajan takaa alkavat laajat rakentamattomat metsä- ja peltoalueet, joita meri ja ranta rajaavat. Mellunmäen metro olisi helposti jatkettavissa kaupungin rajan ulkopuolelle. Porvoonväylä ja Itäväylä ovat nopeat ajoneuvoliikenteen yhteydet.

Helsingin kaupunki omistaa itäisen rajansa takaa Vantaalla ja Sipoossa laajat maa- ja vesialueet. Maa-alaa on noin 20 km<sup>2</sup> ja vesialaa noin 19 km<sup>2</sup>. Helsingin omistamista maista osa sijoittuu Sipoonkorven alueelle. Sipoonkorpi on tärkeä seudullinen suojelu- ja virkistysaluekokonaisuus, jonka säilyminen on turvattava. Sipoonkorven ja rakentamisalueiden välinen raja on määriteltävä maakuntaliittojen ja kuntien yhteistyönä. Pääosa kaupungin omistamista maista sijoittuu Sipoon muihin osiin. Ne on osoitettu seutukaavassa virkistysalueiksi ja maa- ja metsätalousalueiksi.

Pientaloasuntoihin kohdistuu kysyntää. Helsingin kaikilla uusilla alueilla ei pystytä vastaamaan pientalokysyntään huolimatta siitä, että uudet pientaloalueet rakennettaisiin kerrostalotehokkuudella. Pientalotarjontaa voitaisiin lisätä rakentamalla Sipooseen laadukkaita uusia pientalokaupunginosia, jotka tukeutuvat metron jatkeeseen.

Etenkin idässä tarvitaan pientalorakentamista alueen imagon vahvistamiseksi ja toisaalta sosiaalisen tasapainon ylläpitämiseksi. Metro kytkisi uudet alueet idän, keskustan ja lännen osaamis- ja teknologiakeskittymiin. Muutenkin idän houkuttelevuutta asuin- ja työpaikka-alueena tulisi lisätä. Alueella on tähän hyvien liikenneyhteyksien ohella luontaiset edellytykset merellisyyden ja vihreyden vuoksi.

### *Visio ja kehityskuva*

*Metro jatkuu Mellunmäestä itään. Sipoossa rakentuu uusia tehokkaita pientalokaupunginosia. Tieto- ja taitotyöntekijät ovat löytäneet idän ja kaakkoisen Helsingin hyvät asuin- ja virkistäytymisympäristöt.*

## ***Kaupunkirakenteen kehittämisen painopisteitä***

Kantakaupungin kehittäminen uusilla mittavilla asunto- ja työpaikkakaupunginosilla siirtää kaupunkirakentamisen painopistettä pitkäksi aikaa kantakaupunkiin. Tavarasatamilta vapautuvat Jätkäsaari ja Sompasaari ympäristöineen luovat hyvien joukkoliikenneyhteyksien (metro ja raitiotiet) ja kantakaupungin palvelujen varaan merelliset asunto- ja työpaikkojen kaupunginosat. Keski- ja Pohjois- Pasila tulevat kehittymään rautateihin ja raitioiteihin tukeutuvina uusina kohteina. Niiden etuna on keskeinen seudullinen sijainti ja rajautuminen Helsingin keskuspuistoon.

Metron läntisen jatkeen uudelleenlinjaukset tuovat sekä kaupunkirakenteellisia että metron käyttöön liittyviä hyötyjä. Länsimetron varaan voidaan Helsingissäkin saada uusia asunto- ja työpaikkakohteita. Toisaalta metron jatkaminen länteen yhdistää Helsingin itäisetkin työpaikka-alueet Otaniemteen teknilliseen korkeakouluun ja läntisiin teknologiakeskittymiin. Tämä lisää itäisten työpaikka-alueiden houkuttelevuutta yritysten sijaintipaikkana. Samalla merellinen itäinen Helsinki tulee kiinnostavammaksi asuinpaikaksi myös niille läntisissä teknologiayrityksissä työskenteleville, jotka nyt muutoin hakeutuisivat asumaan seudun läntisille alueille.

Suvilahden-Sompasaaren alueen ohella idässä metron varrella on kehittämispotentiaalia ja tiivistämismahdollisuuksia Kulosaassa, Herttoniemi-Kivinokka-alueella, Roihuvuoressa, Roihupellossa, Myllypuro -Kontula-alueella ja Vuosaassa.

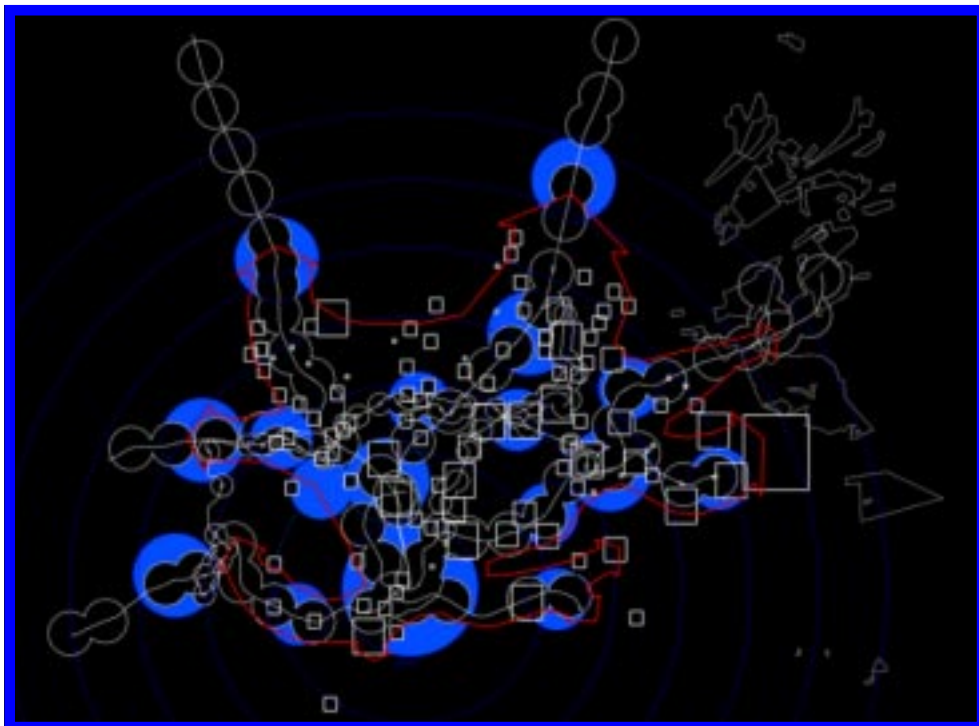
Laajempia kaupunkikehittämisen alueita, jotka tällä hetkellä eivät ole välittömästi raideliikenteen tuntumassa, ovat Hakuninmaan alue läntisillä alueilla, Viikin-Kivikon alue ja Malmin lentokenttäalue koillisilla alueilla sekä Laajasalon öljysatama-alue kaakkoisessa Helsingissä. Puolustusvoimat ovat keskittämässä toimintojaan Santahaminaan. Lisäksi Santahaminaan on suunniteltu sijoitettavaksi muita viranomaistoimintoja. Ainakaan lähi vuosikymmenien aikana Santahamina ei vapaudu siviilikäyttöön. Raideliikenteen ja kaupunkirakenteen kehittämisen tarpeet ja mahdollisuudet kohtaavat toisensa ensisijassa sekä koillisella sektorilla että kaakossa Laajasalon suunnassa.

Kaupunkikehityksen alueelliset rajat Helsingissä ovat vastassa jo aikaisemmin kuin viimeisiä nyt nähtävissä olevia isompia alueita suunnitellaan ja rakennetaan. Tulevaisuuden kaupunkirakennetta on tarkasteltava myös seudullisesta näkökulmasta.

Kaupunkirakenteen kehittäminen voi tapahtua kolmen peruspiirteen mukaisesti. Alueet, jotka rakennetaan, tehdään paikkaan soveltuvalla tavalla tehokkaasti ja siten muuta ympäristöä säästäen. Etenkin elinkeinotoimintojen alueet ja niiden kehittäminen liittyy Super Cityn ominaispiirteiden hyödyntämiseen.

Tehokkuus ei sulje pois viihtyisyysvaatimusta ja Helsingin vahvan ominaispiirteen, vohreyden säilyttämistä. Tiivistämisestä huolimatta Helsingin mahdollisuudet myös väljyyteen ja avaruuteen ovat olemassa. Kaupunkia ja etenkin asuinalueita voidaan kehittää ja tiivistää puutarhakaupungin, Garden Cityn ominaispiirteet huomioon ottaen.

Tehokkuuteen ja toimivuuteen liittyy kaikin puolin hyvät yhteydet sekä hyvät palvelut. Sujuva toiminnallisuus ja hyvät liikenneyhteydet ovat avainosanoja verkostoinuneelle rakenteelle, Network Citylle.



### *Visio ja kehityskuva*

*Super City tekee toimitiloja, Garden City tarjoaa viihtyisän asumisen ja Network City tarjoaa yhteydet; joka puolelle kaupunkia.*

## *Toimitila-alueiden rooli monipuolistuu, keskusta laajenee*



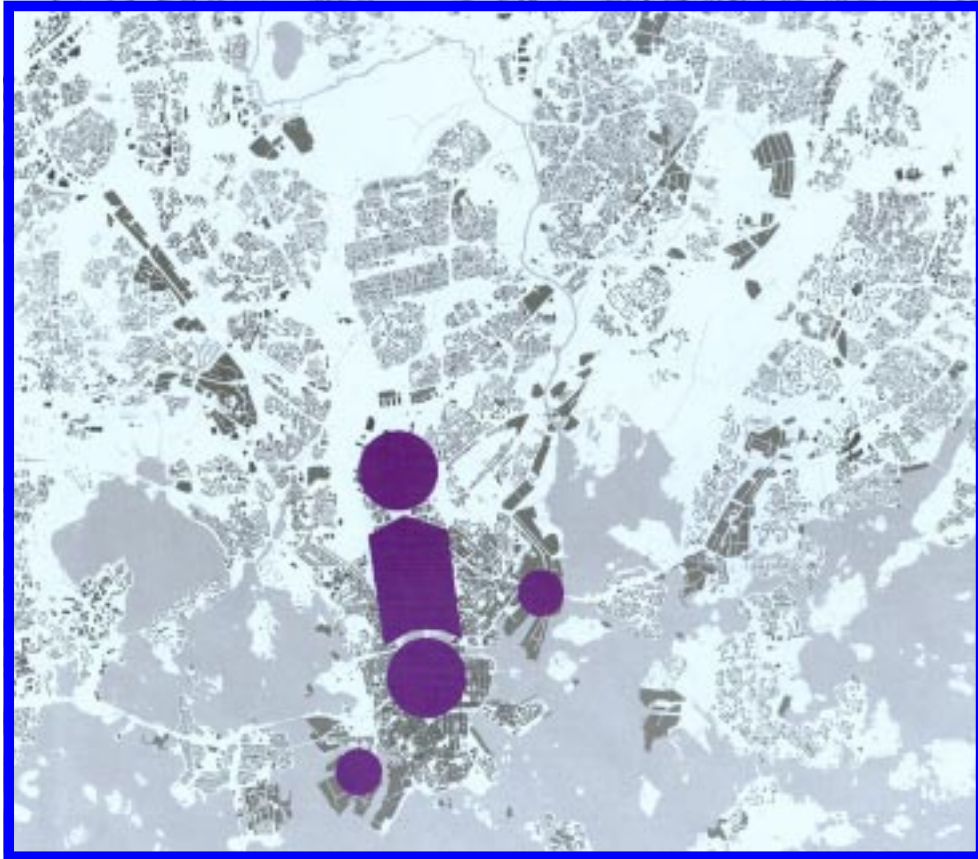
Helsingin toimitila-alueet jakautuvat kaupunkialueella maankäytön suhteen tasapainoisesti. Työpaikka-alueita on tasaisesti ympäri kaupunkia. Työpaikkamäärissä mitattuna Helsingin toimitilarakenne ei ole alueellisesti tasapainoinen, ei myöskään toimialoittain ja korkeamman osaamisen näkökulmasta tarkasteltuna. Koillisilla ja itäisillä esikaupunkialueilla työpaikkamäärä on alueiden kokoon nähden vähäinen. Myöskään korkeampaan osaamiseen liittyviä työpaik-

koja näillä alueilla ei ole. Tämä voi olla seurausta siitä, ettei itäisellä alueella ole korkeakouluja ja niihin liittyvää tutkimus- ja tuoteistustoimintaa. Koillisella alueella Helsingin yliopistoon liittyvä Viikin biotekniikan tiedepuiston kehittyminen tuo tähän helpotusta. Idässä ja koillisessa on työpaikkamäärän nostamiseen tarvetta. Alueille on ohjattava uutta osaamista. Samalla yritystoimintaa ja työpaikkatarjontaa on monipuolistettava. Työpaikkatarjonnan monipuolistaminen koskee koko kaupunkia.

Työpaikka-alueiden monipuolinen rakenne luo elinvoimaa sekä alueellisesti että koko kaupungille. Vuosaaren sataman toteuduttua koillisten ja itäisten alueiden sijainti tulee vetämään yrityksiä puoleensa. Sataman ja Helsinki-Vantaa lentoaseman välinen vyöhyke tulee kehittymään kaupallis-teollisena alueena, jossa myös logistiikkapalvelut ovat keskeisellä sijalla.

Helsinki ja Helsingin seutu ovat Suomen talouden veturi. Saman suuntaisesti voidaan sanoa myös Helsingin keskustasta. Keskusta on seudun talouden moottori ja “tuotannollinen resurssi”. Keskustan laajenemismahdollisuudet ovat rajalliset. Varsinaisessa keskustassa Kampin ja Töölönlahden alueiden toteuduttua alueelliset resurssit ovat vähäiset. Keskustasijaintia tarvitsevalle yritystoiminnalle osoitetaan uusia alueellisia mahdollisuuksia. Pasila on kauan ollut keskustan laajentumisaluetta. Pasilan rooli osana kaupungin uutta keskustaa tulee uudelleen harkinnan kohteeksi siitä näkökulmasta, että Pohjois-Pasila ja Ilmala tarjoavat Keski-Pasilan lisäksi laajat mahdollisuudet kaikenlaisten toimintojen kehittämiseen. Tässä yhteydessä ei pidä unohtaa kult-

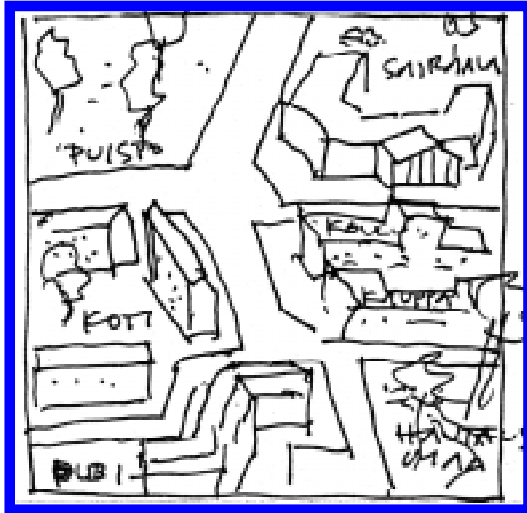
tuuri- ja vapaa-ajan toimintojen tarpeita. Pasilan ohella Jätkäsaaren ja Sompasaaren alueet kehittyvät asumisen ohella työpaikka-alueina ja keskusta-toimintojen alueina.



### *Visio ja kehityskuva*

*Helsingin työpaikka-alueet monipuolistuvat ja profiloituvat omista lähtökohdistaan suunnitelmallisesti. Itäisen ja koillisen Helsingin erinomaiset ympäristölliset ja liikenteelliset ominaisuudet hyödynnetään elinkeinotoimintojen kehittämässä ja sijoittamisessa. Korkeaan osaamiseen liittyviä työpaikkoja syntyy eri puolille kaupunkia.*

## *Virikkeinen ja elävä kaupunkiympäristö on Helsingin voima*



Funktionalististen kaupunkisuunnitteluoppien mukaan kaupunkirakenne tehtiin erotellen toiminnot toisistaan omille alueilleen. Asuinalueet muodostivat omat alueensa, palvelualueet ja virkistysalueet omansa kuten myös työpaikka-alueet. Huolimatta pyrkimyksistä elävään kaupunkirakenteeseen kaupunginosat niin toteutettuna ovat yksipuolisia ja toiminnoiltaan sekä kaupunkikuvaltaan yksitoikkoisia. Jossain määrin jopa elottomia, etenkin päiväsaikaan kun lapset ovat koulussa ja aikuiset töissä. Voi sanoa, että tällainen kaupunkisuunnittelu oli johtamassa kaupunkielämän vähenemiseen ja urbaanin regressioon.

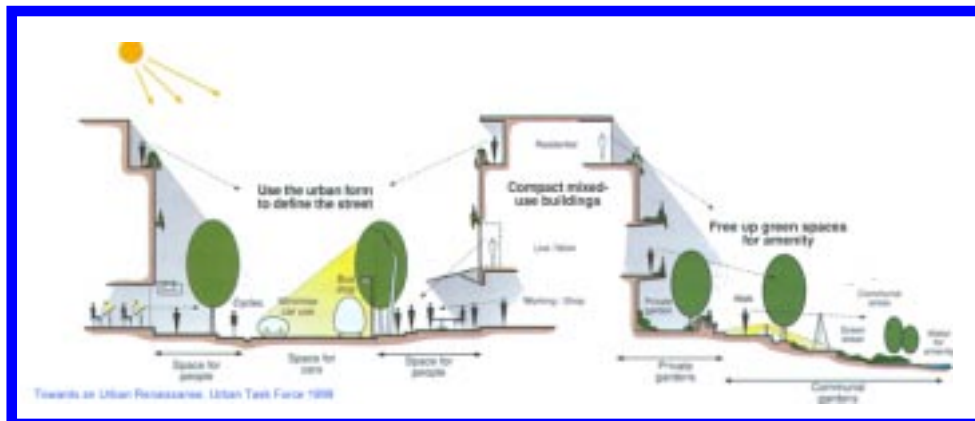
Helsingin esikaupunkialueille tunnusomaiset metsälähiöt ovat funktionalistien kaupunkisuunnitteluaatteiden mukaan rakennettuja. Asukkaat kokevat ne kaupunkielämän puitteiksi.

Uusien kaupunginosien ja alueiden suunnittelussa ja toteutuksessa lähtökohtana tulee olla kaupunkirenessanssi eli monimuotoisen, moni-ilmeisen ja virikkeisen kaupungin aikaansaaminen. Kaupungin, jossa asuminen ja eläminen lomittuvat mielekkäällä tavalla työhön, vapaa-aikaan ja liikkumiseen mielekkäässä ja kauniissa ympäristössä. Toimintojen toisistaan erottelu korvataan toimintojen sekoittamisella ja lomittamisella keskenään niin, että asuminen, työ, palvelut ja vapaa-ajantoiminnot ovat lähellä kaikkia kaupunginosan ihmisiä. Rakennusten ja katutilan monipuolista käyttöä on lisättävä.

### *Visio ja Kehityskuva*

*Kaupunginosien monipuolisiksi ja virikkeisiksi kehittämisen ohella asuinrakennusten ja toimitilarakennusten monipuolinen käyttö lisääntyy. Katutila kehittyy virkkeellisenä ja monipuolisena oleskelutilana etenkin keskusta-alueilla.*





## ***Kaupunkirakenne tiivistyy kaupunginosien ominaispiirteet säilyttäen***

Helsingin kaupunkialueen tunnusomaisia piirteitä ovat väljyys ja vihreys. Väljyyttä lisää sijaintimme rannikolla. Meri lahtineen, rantoineen ja aavoineen rikastuttaa kaupunkikuvaa ja antaa merellisen lisän virkistytymiseen sekä kaupunkikuvaan. Kaupunkirakennetta tiivistettäessä näitä tunnusomaisia piirteitä ei saa hävittää. Niitä voidaan vahvistaa rakentamisellakin.

Helsingin rakennetut alueet vaihtelevat ympäristötyypiltään kerrostalokortteleista pientalokortteleihin, toimisto- ja liikerakennusten kortteleista teollisuuskortteleihin sekä julkisten laitosten korttelialueisiin. Kaikkien näiden sisällä rakennuskanta ja tehokkuus vaihtelee hyvinkin heterogeenisena riippuen sijainnista ja rakentamisajankohdasta. Monimuotoisuus antaa positiivisen värinän kaupunkikuvalle ja -rakenteelle.

Helsingin viime vuosikymmenien asuntorakentaminen on tuottanut pääasiassa uusia kerrostaloja. Teollisen rakentamisen ollessa pääasiallinen rakentamismuoto, on se johtanut kaupunkirakenteellisestikin erilaisiksi suunniteltujen kaupunginosien samankaltaisuuteen rakennustyyppien osalta ja siten monotonisuuteen, vaikka kohteet sijaitsevat eri puolilla kaupunkia. Toisaalta uusia laajoja pientaloalueita ei ole rakennettu. Osa asukkaista preferoi

pientaloasumista ja heidän tavoitteenaan on saada tällainen mahdollisuus asumismuodokseen. Helsingin maaresursseista johtuen kaupunkiin ei voida rakentaa isoja tontteja sisältäviä uusia pientaloalueita. Tehokkaat uudentyyppiset kaupunkipientaloalueet ovat ratkaisu pientalotarpeen osittaiseksi tyydyttämiseksi. Samalla kaupunkipientaloalueilla voidaan monipuolistaa kaupunkirakennetta ja kaupunkikuvaa.

Helsingissä on tarvetta asuntorakentamiselle pitkälle tulevaisuuteen. Mittava uusi asuntorakentaminen edellyttää uusille alueille niin julkisten kuin kaupallisten palvelujen rakentamista. Myös uusille työpaikka-alueille on tarvetta. Rakentamisen mitoitusta määritellään ottaen huomioon ympäröivät alueet ja niiden mitoitusta. Keskustassa ja keskustan tuntumassa sekä alue- ja paikalliskesköksissä rakentaminen on tehokkaampaa. Etäännyttäessä keskustasta tiivistäminen tapahtuu kaupunginosien ehdoilla niin, että uudenlaistakin otetta sallitaan ja samalla profiloitetaan alueita. Uusien kaupunginosien rakentamisessa luovuudelle annetaan vapauksia. Helsinki on säilyttänyt siluettinsa horisontaalisena ja siitä on tullut kilpailutekijä. Korkeaa rakentamista ei ole suosittu. Uudenlaista korkeaa rakentamista kaupungissa voitaisiin kokeilla, mutta paikan suhteen on oltava tarkka. Keski-Pasilan alue sijainniltaan ja maastonmuodoiltaan olisi tähän luonteva alue.

### *Visio ja kehityskuva*

*Keskustassa ja sen tuntumassa uudet alueet toteutuvat monipuolisina kerrostaloalueina. Mittakaava noudattaa ympäröivien kaupunginosien mittakaavaa. Keskustasta loitonmuttaessa uudet alueet muodostuvat kerrostaloista ja kaupunkipientaloista. Uusilla alueilla asuminen, työ, virkistys ja liikkuminen lomittuvat toisiinsa myös omine kortteleineen. Hyvien palvelujen ja työpaikka-alueiden vieressä kehittyy kaupunkipientaloalueita. Asuinrakennusten yhteydessä on myös työtiloja. Keski-Pasilassa on kaupungin korkeimmat toimitalo- ja asuinrakennukset.*

# *Osa 3: Toimitilat ja logistiikka*

## *Työpaikat ja toimitilat*

### **Työpaikkakehityksestä**

Seudun kasvun edellytyksenä on myös työpaikkojen lisääntyminen. Työpaikkamäärä on tällä hetkellä jo suurempi kuin 1980-luvun lopun huippuvuosina, jolloin seudulla oli 608 900 työpaikkaa. Kunnittain työpaikat jakautuvat:

	1990	1996	2000*	2025**
Helsinki	367 857	307 514	372 000	403 000
Espoo, Vantaa, Kauniainen.	161 687	154 003	179 500	270 000
Kehyskunnat	79 366	69 711	85 500	120 000
Yhteensä	608 910	531 228	637 000	793 000

\* arvio, \*\* YTV:n ennuste

Helsingin suhteellinen osuus seudun työpaikoista on pikku hiljaa vähentynyt. Helsingin osuus on noin 58 %. Oletettavasti tämä kehitys tulee jatkumaan. Asumisen painopisteen siirtyessä entistä enemmän muulle seudulle, niin samalla tavalla siirtymistä tapahtuu myös työpaikkojen osalta. Silti Helsinki tulee säilyttämään ilmeisesti pysyvästi reilun työpaikkaomavaraisuuden. Helsingin työpaikkaomavaraisuus on noin 135 % ja huolimatta väestön lisäyksestä se on edelleen hitaasti kasvamassa. Seudun kaupunkirakenteessa ja liikenneolosuhteissa se on luonnollista ja Helsingin kannalta toivottavaa.

Asukasluvun kasvun myötä seudun työpaikkamäärän oletetaan kasvavan noin 150 000 työpaikalla seuraavan 25 vuoden aikana. Työpaikkaennuste on yllä olevassa taulukossa jaettu seudun kuntien kesken. Ennustetta on pidettävä Helsingin osalta ehkä liian varovaisena ja naapurikuntia suosivana. Silti se tulee nostamaan Helsingin työpaikkaomavaraisuutta edelleen. Seudun suuret toimitilojen rakentamismahdollisuudet tekevät kuntakohtaisesta ennustamisesta epäluotettavan.

### **Kuntien välinen kilpailu ja toimitilatarjonta**

Seudun kuntien valmiissa asemakaavoissa on paljon toimitilojen rakentamismahdollisuuksia. Kunnat kilpailevatkin välillä kiivaasti uusista tai muuttavista toimipaikoista. Myös tyhjien tonttien ja tilojen omistajat ovat tässä kilpailussa hyvin aktiivisia. Tällaisessa tarjontakilpailutilanteessa tilan tarvitsijoiden sijaintitoiveet ja -kriteerit ovat ratkaisevia. Kriteerejä on aina oleellisen hinnan lisäksi lukuisia. Näistä tärkein on ehkä saavutettavuus henkilöautolla ja joukkoliikenteellä koko seudulta. Tärkeää näyttää olevan myös tilojen näyttävyys.

Sijaintikriteerit vaihtelevat luonnollisesti eri toimialojen välillä. Teollisuusyrityksen toiveet toimitiloista ovat tyystin toiset kuin nähtävyyteen pyrkivän kasvuyrityksen. Sijainnin lisäksi merkittäviä tekijöitä ovat tontin kaavamääräykset, tontin kaavoitustavoitteet tai olemassa olevien tilojen laatu. Toimitilojen rakentamispotentiaalin pitää siksi olla hyvin monipuolinen. Sen pitää olla myös ainakin tietyillä teollisuusalueilla joustavaa, sillä se lisää rakentamismahdollisuuksia ja siten houkuttelevuutta.

Helsingillä, seudun keskeisimmällä kunnalla on selkeä etulyöntiasema uusien ja laajennettavien toimitilojen rakentamisessa. Työpaikkojen kasvu on tällä hetkellä täällä suurempaa kuin muualla seudulla. Lama koetteli Helsinkiä enemmän kuin muuta seutua, joten kasvu on ollut paljon palautumista hyviin vuosiin.

Kuntien välisessä kilpailussa työpaikoista on joskus myös varauksellisia piirteitä. Yritykset kilpailuttavat kuntia vaatimalla taloudellisia etuja, kuten halpoja tontteja, tonttikohtaista ylimääräistä infrastruktuurin rakentamista ym. järjestelyjä. Myös eräät elinkeinoelämän järjestöt tuntuvat kannustavan tähän. Tällainen toiminta on kuitenkin yhden yrityksen epäreilua palvelemista muiden kustannuksella. Se ei kuulu myöskään kunnan varsinaiseen toimialaan. Helsingin seudun kuntien ei pitäisi mennä tämän tyyppiseen toimintaan.

#### *Visio:*

*Varaudutaan ennusteen mukaiseen Helsingin työpaikkamäärän kasvuun. Asemakaavoissa oleva rakentamaton toimitilapotentiaali säilytetään ja sitä muutetaan vain harkituissa tapauksissa asuinkäyttöön.*

*Toimitilatarjontaa lisätään kohtuullisesti vastaamaan paremmin eri toimialojen rakennemuutoksen aiheuttamaa kysyntää.*

*Kuntien välisessä kilpailussa uusista toimitiloista on Helsingin valttina keskeinen sijainti ja monipuolinen tilatarjonta.*

### **Helsingin elinkeinotoiminnan kehittäminen**

Helsingin elinkeinorakenne on jo pitkään muuttunut entistä palveluvaltaisemmaksi. Ei edes lama muuttanut tätä kehitystä, vaikka se tietyillä toimialoilla vähensi runsaasti työpaikkoja. Teollisuus, joka aikoinaan oli merkittävä, on viime vuosikymmeninä tasaisesti vähentynyt varsinkin, jos sitä mitataan työpaikoilla. Tuotannon arvolla mitattuna väheneminen ei ole ollut niin suurta. Laman jälkeisenä nousukautena on teollisuuden työpaikoissa ollut kuitenkin jo useana vuotena pientä kasvua.

Valtava tietojenkäsittelyn ja automaation kehittyminen vähentävät työpaikkoja lähes kaikilla toimialoilla. Vähentymisen korvaavat usein toimialan kasvu ja laajeneminen. Rakennemuutoksen hallitseminen ja kilpailuaseman parantaminen ovat edellytys kehittyville yhtiöille, organisaatioille ja toimialoille. Helsingin asema tässä muutosprosessissa on periaatteessa hyvä, koska Helsingin monipuolinen elinkeinorakenne ei ole riippuvainen yhdestä hallitsevasta alasta tai yksiköstä.

Helsingin elinkeinopoliittisen ohjelman mukaan kaupungin tavoitteena on monipuolisen elinkeinorakenteen säilyttäminen ja kehittäminen. Tämä näkyy mm. teollisuuden aseman aikaisempaa suurempana painottumisena. Monipuolisuus koskee sekä toimialoja että yritysten kokoja. Monipuolisuutta täydentävät monet erityistoimialat, jotka sijaitsevat pääasiassa vain Helsingin seudulla. Niiden sijainnille Helsingin seudun vaihtoehtona on monesti vain ulkomainen suurkaupunki.

Helsingin elinkeinopoliittinen ohjelma määritteli Helsingin vahvoiksi kasvualoiksi bioteknologian, elintarvikealan, informaatioalan, kulttuurialan, matkailun, terveysalan ja ympäristöalan. Kaupungin roolina näiden ja muiden alojen kehittämisessä on ensisijaisesti huolehtia riittävien tilojen aikaansaamisesta sekä pätevän ammattikoulutuksen järjestämisestä. Usealla kasvualalla on Helsingin seudulla olemassa tai suunnitteilla korkeakoulun tai tutkimuslaitoksen läheisyydessä tiedepuisto ja yrityshautomoja. Yleiskaavassa tuetaan näiden kehittämistä.

Ohjelman kannanottona on, että kaupunkisuunnittelussa on harkittava, kuinka yksilöidysti eri toimitila-alueiden käyttötarkoitus on tarpeen määritellä. Elinkeino toiminnan luonne muuttuu jatkuvasti, mikä heijastuu monikäyttöisten ja muokattavien tilojen tarpeena. Perinteisesti teollisuustiloilla on omat markkinansa, joissa hintataso on säilynyt edullisena. Myös teollisuutta suosiva periaate on tukenut tätä politiikkaa. On kuitenkin ilmeistä, että osa teollisuusalueista voidaan muuttaa uudentyypisten monikäyttörakennusten alueiksi.

Toimitilojen hintataso on viime aikoina noussut, mutta nousu ei vastaa asuntojen hintakehitystä aivan ydinkeskustaa lukuunottamatta. Kaupungin kilpailukyvyyn kannalta toimitilojen hintojen pysyminen maltillisena on hyvin oleellista. Se edellyttää tilatarjonnan pitämistä kysyntää suurempana. Ongelmaksi tulee haluttujen tilojen valtava vaihtelevuus koon, paikan, varustetason, näytävyyden ja myös hinnan suhteen. Tasapainoisen tarjonnan löytäminen kaikille tilatyypeille, joiden kysyntä vielä vaihtelee koko ajan, ei ole helppoa.

*Visio:*

*Helsinki säilyttää ja kehittää monipuolista elinkeinorakennetta monine toimialoineen ja yritystyyppineen.*

*Kasvavien vahvojen alojen tiedepuistoja ja yrityshautomoja tuetaan erityisesti.*

*Toimitilatarjonta pidetään niin suurena ja monimuotoisena, että tilojen hintataso pysyy maltillisena.*

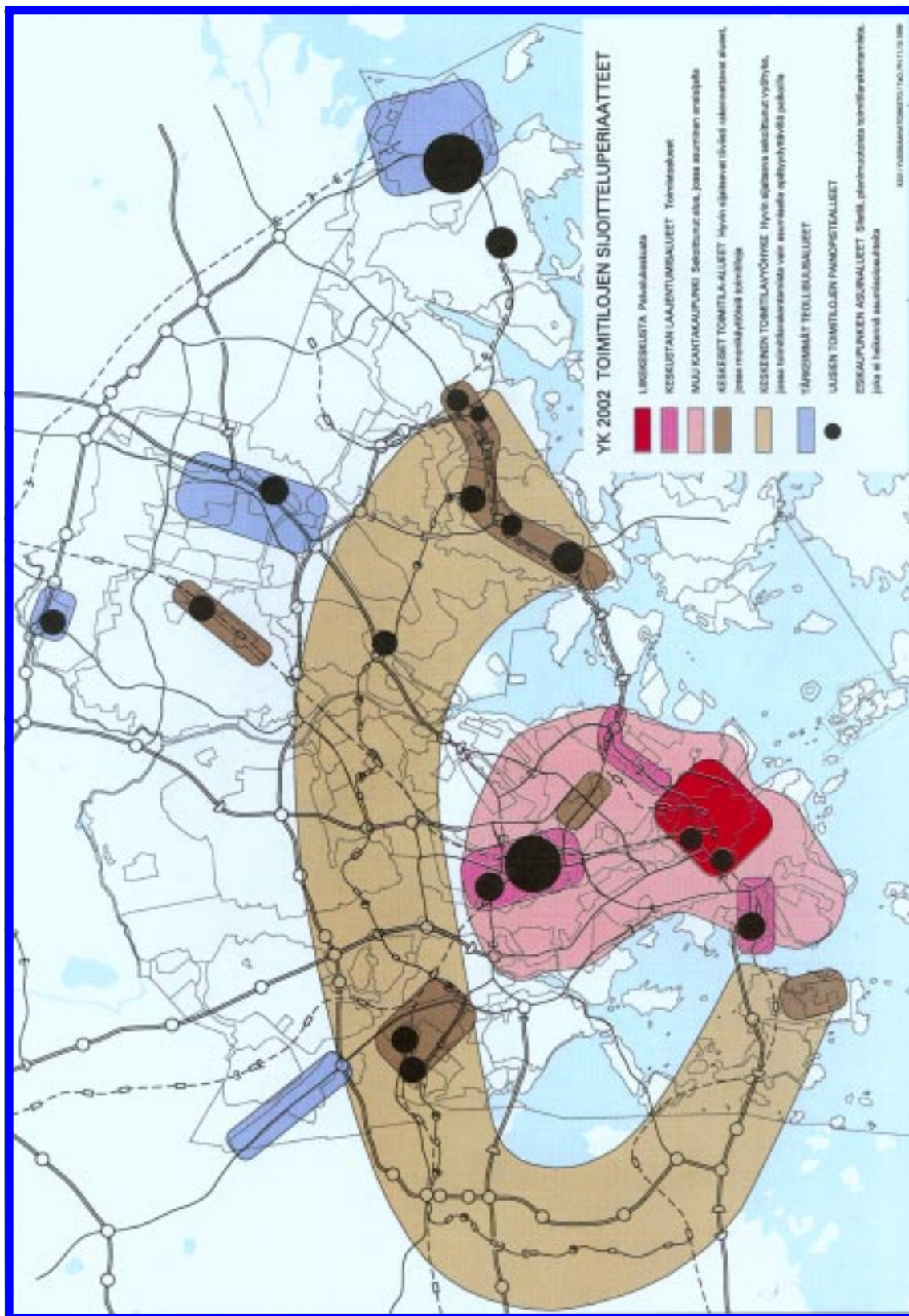
### **Toimitilojen sijainnista Helsingissä**

Helsingin toimitila-alueet voidaan jakaa kokonaisuuksiin sijainnin ja saavutettavuuden suhteen (oheinen kartta). Tärkein alue on keskusta, joka on seudun kaupallinen ja vapaa-aikatoimintojen keskus sekä suurin, keskeisin ja arvokkain työpaikka-alue. Keskustan uudistuminen tapahtuu kortteleiden ja rakennusten sisällä. Ainoat uudisrakentamisalueet ovat Kamppi ja Töölönlahdi. Keskustan laajentumisalueet ovat lännessä Ruoholahti, koillisessa Sörnäinen ja pohjoisessa Pasila, joka on näistä suurin. Ne ovat ensisijaisesti toimisto-alueita. Niiden yhteyksien ydinkeskustaan ja keskenään pitää olla sujuvia.

Keskustan kaupalliset palvelut laajentuvat kuten nykyisin ympäröiville asuinalueille, jotka voivat tarjota ydinkeskustaa edullisempia tiloja. Halpa tila on välttämätöntä palvelutarjonnan kirjolle, jonka pitäisi olla mahdollisimman laaja. Kantakaupunki on kokonaisuudessaan asuntojen ja toimitilojen sekoittumisaluetta niin kuin se on aina ollut. Toimitilat pitää pääsääntöisesti sijoittaa kohtiin, joissa asumisedellytykset eivät ole hyviä. Katukerrokset ovat tässä oleellisia, sillä ne elävöittävät samalla perinteistä kaupunkielämää.

Kantakaupungin tuntumassa on laaja kaarimainen alue, joka kulkee karkeasti Kehä I:n vartta tai sen eteläpuolella. Kaaren sisällä on lukuisia suuria ja kasvavia toimitila-alueita, Otaniemestä ja Tapiolasta Herttoniemeen ja Itäkeskukseen. Kaarelta on erinomaiset yhteydet keskustaan ja henkilöautolla myös kaaren sisällä Kehä I:n ansiosta. Rakenteilla oleva Jokeri parantaa joukko liikenteen yhteyksiä kaaren eri osien alueiden välillä.

Myös lamavuosina kaaren osa-alueilla rakennettiin useita moderneja monikäyttötaloja. Rakentaminen painottui kaaren länsiosiin ilmeisesti siksi, että se sijaitsee seudun kaupunkirakenteen keskellä. Tulevaisuudessa uudistuotanto voisi levitä tasaisemmin ja entistä enemmän kaaren itäosiin. Tätä painottaa myös Helsingin elinkeinopoliittinen ohjelma. Uusia pieniä toimitilakohteita voisi lisäksi kehittää Jokerin pysäkkiseuduille. Toimitilarakennukset olisivat edelleenkin enimmäkseen monikäyttörakennuksia niiden joustavuuden takia.



Kehä I:n takana on useita suuria olemassa olevia teollisuusalueita, joita uudessa yleiskaavassa harkitaan laajennettaviksi. Uusina poikkeuksellisen suurina alueina ovat Vuosaaren sataman yhteydessä oleva teollisuus- ja toimitala-alue sekä Vuosaaren keskustan työpaikka-alue. Teollisuusalueet on suunniteltu erilaisiksi rakentamistehokkuuden ja tonttikoon suhteen. Yhdessä ne muodostavat monipuolisen tarjonnan vastaamaan hyvin erityyppistä kysyntää.

Suutarilan teollisuusalue liittyy Vantaan valtavan kokoiseen, lentokentän läheiseen, kehittämisaalueeseen. Vaikka Suutarila on siinä pieni, se voisi olla profiililtaan tavallista teollisuusaluetta laadukkaampi. Toiminnoiltaan se hyötyy tulevasta, läheisestä satamasta.

#### *Visio:*

*Helsinki huolehtii seudun arvokkaimman työpaikka-alueen, keskustan, jatkuvasta kehittämisestä niin, että se on mahdollisimman toimiva ja ajassaan elävä.*

*Keskustan toimistotilaa vaativien toimintojen laajennusalueina ovat Ruoholahti, Sörnäinen ja suurimpana Pasila.*

*Kehä I:n ja Jokerin varsialueita kehitetään monipuolisina, hyvin saavutettavina työpaikka-alueina, joissa rakentamisen painopiste on lähivuosina Koillis- ja Itä-Helsingissä.*

*Helsinki tarjoaa sijoittumismahdollisuuden myös pientä ja edullista tilaa etsiville pk-yrityksille joko varsinaisilla työpaikka-alueilla tai asutuksen keskellä olevissa tiloissa.*

*Uusien työpaikka-alueiden laajentamisessa tavoitteena on myös alueittainen tasapainoisuus.*

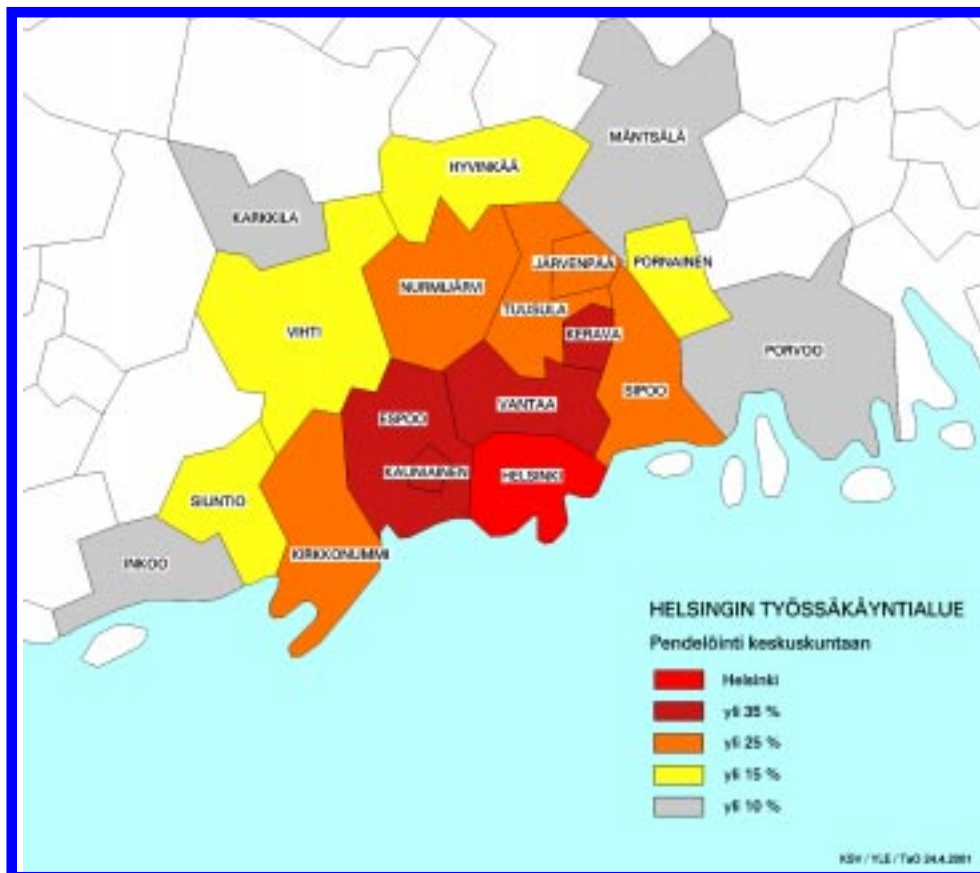
### **Helsingin työssäkäyntialueen kasvu**

Helsingin seudun kasvua on myös toiminnallisen seudun laajentuminen yhä kauemmaksi ydinkaupungista. Parhaiten tätä kuvaa Helsingin työssäkäyntialueen laajeneminen. Entistä kauempaa käydään seudulla töissä. Yleisesti pidetään mittarina sitä, että, jos vähintään 10 % asuinkunnan asukkaiden työpaikka on keskuskunnassa, niin silloin kunta lasketaan mukaan työssäkäyntialueeseen.

Viimeisin laskenta on vuodelta 1996, jolloin Helsingin työssäkäyntialue ulottui jo Porvooseen asti idässä ja Inkooseen ja Siuntioon lännessä sekä Karkkilaan ja Mäntsälään pohjoisessa. Myös muita kuntia ns. kehyskuntien ulkopuolelta työssäkäyntialueeseen. (Katso oheinen kartta) Valtion tilastokeskus



laskee Riihimäen omaksi talousalueeksi, joten se ei kuulu Helsingin seutuun. Käytännössä kuitenkin sekä Riihimäki ja sen naapurit Loppi ja Hausjärvi ovat Helsingin työssäkäyntialueen osia. Ja pian voi myös Lohjan talousalue kuulua Helsingin seutuun.



# *Logistiikan kehittäminen*

## **Yleistä**

Logistiikan määrittely ja ulottuvuus on laajentunut viime vuosikymmeninä. Perinteisestä tavaroiden kuljettamisesta ja siihen liittyvistä järjestelyistä ollaan siirtymässä tarjonta- ja kysyntäverkostojen hallintaan. Yritysten ja niiden muodostamien verkostojen toimintaa pyritään tehostamaan prosessi-ajattelun avulla yhdistämällä eri toiminnot siten, että kokonaisuus toimii parhaalla mahdollisella tavalla.

Vastuu logististen järjestelmien kehittämisestä ja toteuttamisesta on pääosin elinkeinoelämällä. Kaupungin tehtävänä on tukea yritysten toimenpiteitä ja luoda edellytyksiä logistiikan kehittämiseksi sekä parantaa kaupungin logistista toimivuutta ja tavaraliikenteen sujumista.

## **Helsingin seudun kansainvälinen logistinen asema**

Helsingin seutu on yksi tärkeimmistä keskuksista pohjoisessa Euroopassa ja Itämeren piirissä. Helsingin seutua voidaan edelleen kehittää Pohjois-Euroopan liiketoiminta- ja logistiikkakeskukseksi, joka hyödyntää asemaansa EMU- vyöhykkeen pohjoisimpana pääkaupunkina.

Helsingissä kohtaavat monet tärkeät liikenneväylät, joista monien kehittämisellä on laajempi eurooppalainen tuki takanaan. Helsinki on yksi Itämeren merkittävimmistä satamakaupungeista. Tavarasataman toimintojen siirtäminen Vuosaareen luo edellytykset tämän aseman säilyttämiseksi. Helsinki-Vantaan lentoasema menestyy kansainvälisissä laatuvertailussa ja kentän matkustajamäärät kasvavat jatkuvasti. Raideyhteyksien ja E-18 tieyhteyden parantaminen luo yhä sujuvampia yhteydet Venäjälle. Tieyhteys Tallinnasta etelään eli Via Baltica voi tulevaisuudessa korvata suuren osan Ruotsin ja Tanskan kautta kulkevasta läpikulkuliikenteestä Eurooppaan. Myös Helsingin seudun tietoliikenneyhteyksien korkea taso on selvä kilpailuetu.

## **Kaupunkilogistiikka**

Kasvavalla kaupunkiseudulla, missä liikenne pyrkii ruuhkautumaan, on tavaraliikenteen ongelmia pyritty ratkomaan erityisen kaupunkilogistiikan avulla.

Oleellisia kaupunkilogistiikan päämääriä ovat  
- logististen kustannusten alentaminen,

- palvelujen tuottamiseen tarvittavan liikenteen määrän vähentäminen,
- liikenteen haittojen minimointi,
- ruuhkautumisen estäminen ja
- erityisryhmien palveluiden parantaminen.

Yksi tärkeistä toteutuskeinoista päämäärien saavuttamisessa on palvelu- ja tavaravirtojen yhdistäminen. Yritysten jakelu- ja tilausjärjestelmien ulkoistaminen palveluyrityksille ja palvelujen laaja käyttäjäpohja ovat keskeinen osa tarvittavaa pienten virtojen yhdistämistä. Virtojen yhdistäminen tarkoittaa sekä tilausten ja toimitusten että tarvittaessa laskutusvirtojen yhdistämistä.

Tietoliikenneyhteyksillä on keskeinen rooli logistisille rakenteille. Materiaalivirtojen ohjaus on kehittynyt niin, että varastot ovat muuttuneet yhä enemmän jatkuvasti liikkuviksi tavaravirroiksi ja terminaaliluonteisen toiminnan merkitys on kasvanut.

Telematiikan kehitys tulee luomaan tulevaisuudessa mielenkiintoisia kaupunkilogistiikan toteutuksia. Ajoneuvon seuranta- ja paikannusjärjestelmiä on jo käytössä. Uusia hyvin kaupunkilogistiikan toimintaa tukevia piirteitä kehitetään yhdistämällä ajantasaista liikennevirtatietoa perinteisiin paikannus-, seuranta- ja reitinohjausjärjestelmiin. Tällaista jakelun aikatauluihin ja reitinvalintoihin liittyvää tietoa voivat olla esimerkiksi työmaat, ruuhkat ja onnettomuudet.

Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Vuosaaren rakennettavan uuden sataman vetovoima yhdistyneenä E 18 liikennekäytävään tekee mahdolliseksi seudun keskeisen logistisen vyöhykkeen kehittämisen lentoaseman ja sataman väliin.

Koska tuotannon arvosta yhä suurempi osa perustuu monimutkaisen logistisen kokonaisuuden hallintaan, on alan osaaminen vähintään yhtä tärkeää kuin fyysinen infrastruktuuri. Logistiikan koulutukselle tulisikin järjestää hyvät edellytykset. Hyvän ympäristön sille tarjoaisi esimerkiksi edellä mainittu logistinen vyöhyke.

## **Logistiikkakylä**

Yhdistettyjen kuljetusten käyttöä on pyritty edistämään aktiivisesti jo 80-luvulta alkaen. Edistäminen on alussa keskittynyt lähinnä teknisiin ratkaisuihin. Erityisesti maa- ja meriliikenteen yhteistoiminnan kehittämisessä on edistytty.

Yleisiä esteitä kuljetusten yhdistämiselle ovat muun muassa tavaroiden lisäkäsittelytarpeet, asenteet yhdistettyjä kuljetuksia kohtaan sekä pelko kuljetusten hallinnan ja asiakkaiden menetyksestä.

Terminaalit on nähty aikaisemmin vain tavaravirtojen solmupisteinä. Kuljetusmuotojen sisäisessä toiminnoissa ei ole ollut erityisiä ongelmia, mutta eri kulkumuotoon siirtyminen on koettu ongelmaksi.

EU:n neljänteen puiteohjelmaan kuuluvassa yhdistettyihin kuljetuksiin keskittyneen FREIA - projektin yhteydessä logistiikkakylä-nimikkeeseen katsottiin kuvaavan parhaiten monipuolista tehdaslaitosmaista tavaraliikenteen jalostusterminaalia.

Logistiikkakylään kuuluvat monipuoliset palvelut voisivat ratkaista monet ongelmat terminaalitoiminnoissa ja eri kuljetusmuotojen yhdistämisessä. Suomessakin on alueita, joille on keskittynyt kuljetusketjuihin kuuluvien yri-tysten terminaaleja. Näitä ei voi kuitenkaan kutsua logistiikkakyläksi, sillä terminaalit ovat erillisiä, eri organisaatioiden hallinnassa olevia terminaaleja, joilla ei ole yhteistoimintaa.

Tavaran siirto terminaalissa ja erityisesti kahden terminaalin välillä aiheuttaa suuria kustannuksia ja tiedonkulku monimutkaistuu huomattavasti. Tavaran siirtoa tulee välttää ja tavaran käsittely pitää suunnitella vastaavalla tavalla kuin tavaran tuotannossakin. Tällöin voidaan hallita tiedonkulku ja käsitellä tavaroita edullisesti. Terminaalissa voidaan tuottaa myös erilaisia lisäpalveluita.

Logistiikkakylän ei sinänsä tarvitse aina liittää eri kulkumuotoja yhteen kuten ei nykyisissä kulkumuodon sisäisissä terminaaleissakaan tehdä. Oleellista on, että kylässä on hyvät yhteydet eri kulkumuotoihin ja myös liikennöinti eri kulkumuodoilla on asiakkaan tarpeisiin sopivaa. Näin kynnys esimerkiksi rautatiekuljetusten käyttöön voi madaltua myös pk - kuljetuksissa.

Satamat ovat kehittyneet paljolti logistiikkakyläien kaltaisiksi. Niillä onkin parhaat mahdollisuudet kehittää toimintaansa edelleen entistä tehokkaammiksi yksiköiksi. Vuosaaren satama ja sen viereinen teollisuusalue sopisi erittäin hyvin logistiikkakyläksi, joka toimisi läheisessä vuorovaikutuksessa Kehä III:n logistiikkavyöhykkeen ja Helsinki-Vantaan lentokenttäalueen kanssa.

## **Verkkokauppa**

Verkkokaupan yleistymisestä ollaan jo hyvinkin yksimielisiä, mutta erimielisyyttä esiintyy muutoksen nopeuden suhteen.

Sähköisen kaupan painopiste on yritysten välisessä kaupassa. Eräänlaisena välimuotona ovat pienet yritykset, jotka tässä suhteessa käyttäytyvät kuin kuluttajat.

Kuluttajakaupan volyymit ovat vielä hyvin vaatimattomia. Verkkokauppa ei ole vielä laajentunut odotetulla tavalla. Internetissä on ostettu lähinnä kirjoja, äänilevyjä, atk-ohjelmia ja -laitteita sekä pääsylippuja. Pääsyliput on suosituin nettituote.

Sähköinen kaupankäynti tulee jatkossakin kehittymään erityisesti erikoiskaupan alalla. On esitetty arvioita, että sähköinen kauppa ottaa kymmenen vuoden sisällä jopa puolet monista erikoiskaupan markkinoista. Ruokanettikauppa kasvaa myös vähitellen, vaikka sen logistiikka onkin nykyisin hyvin tehoton ja kallis.

Tehokkaan verkkokaupan mallissa tilaus- että tavaravirrat kulkevat mahdollisimman suoraan asiakkaan ja valmistajan välillä. Tarvitaan nettikauppaan erikoistuneita tukkukauppoja, joissa tavaroiden keräys kuluttajille voidaan suorittaa tehokkaasti ja edullisesti ja joista tavarat menevät suoraan asiakkaalle.

Ostosten vastaanotto on ollut sähköisen ruokakaupan suurin ongelma. Nykyisin yleisin kotiin toimitus, joka perustuu tarkkoihin kotiinkuljetusaikoihin, on kustannuksiltaan kallein. Kuluttajalle olisi edullisempaa käyttää poimintapistettä, jona voisi olla esimerkiksi lähikauppa, -kioski tai posti.

# ***Osa 4: Viheralueet ja rakennuskulttuuri***

## ***Viheralueet ja kaupunkiluonto***

*Helsingin merkittäviin laatutekijöihin kuuluvat luonnonläheisyys ja merellisyys, maisemalliset ja kulttuuriarvot ja kaupungin vihreys.*

### **Kaupunkirakenne ja viheralueet**

Helsingin yleiskaavoituksella on suunniteltu ja toteutettu kaupunkirakenne, jossa rakennetut alueet nivoutuvat säteittäisesti, Helsingin niemelle johtavien pääliikenneväylien ja raideliikenteen väylien varrelle. Viheralueet rytmittävät kaupunkirakennetta näiden rakennettujen alueiden välissä luonto- ja maisemakokonaisuuksina, jotka jatkuvat myös Helsingin hallinnollisten rajojen yli.

Helsingin laajat viher- ja virkistysalueet nojaavat luonnonolosuhteisiin. Helsingissä on myös laajoja hoidettuja kulttuurimaisemia. Viheralueet kattavat yli kolmanneksen kaupungin maa-pinta-alasta. Helsinki omistaa merkittäviä virkistysalueita myös rajojensa ulkopuolelta mm. Sipoossa ja Pohjois-Espoossa.

Helsingin merellisyys on keskeinen luonto- ja maisematekijä ja virkistysmahdollisuus. Vesialuetta on Helsingin pinta-alasta noin kaksi kolmasosaa, saaria yli 300 ja mannerrantaa yli 200 km.

Yleiskaavan perustavoitteena on edelleen säilyttää Helsingin viheralueiden laajat säteittäiset kokonaisuudet. Nämä ovat: Läntinen kulttuuripuisto, Keskuspuisto ja siihen liittyvä Keskustapuisto, Vantaanjoen - Keravanjoen laakso, Viikin - Kivikon viheraluekokonaisuus, Kaakkoinen meri- ja kulttuuripuisto ja Vuosaaren ulkoilupuisto. Tärkeitä viheraluekokonaisuuksia ovat myös koillisilla esikaupunkialueilla Longinojan laakso ja itäisillä esikaupunkialueilla Mustapuron laakso.

Laajat viheralueet yhdistetään toisiinsa poikittaisilla viherväylillä. Tämä rakenne antaa mahdollisuuden toimivaan pääulkoilutieverkostoon ja ulkoilun ja luonto-, ja viherkulttuurielämyksiin osana jokapäiväistä toimintaa ja kaupunkielämää.

Merellisen ulkoilukäytön kehittämisen ja maisema- ja kulttuurihistoriallisen ja luonnonsuojelun perustana on Helsingin saariston ja merialueen yleiskaava. Merellisen Helsingin suunnittelussa merkittävässä asemassa ovat erityisesti Kantakaupunkiin liittyvät merenlahdet ja -selät, Kruunuvuorenselkä ja Vanhankaupungin lahti sekä Laajalahden - Seurasaarenselkä ympäristöineen.



*Tärkeimpinä viheralueina kehitetään meren- ja joenrantoja ja laajoja säteittäisiä viheralueita, joita yhdistävät poikittaiset viherväylät.*

### **Tarkastelunäkökulmat ja tavoitteet**

Viher- ja virkistysalueet, maisema- ja kaupunkitilat jäsentävät luontevasti kaupunkirakennetta. Ulkoilu, virkistäytyminen ja luonnon kokeminen nivoutuvat osaksi jokapäiväisiä toimintoja. Viheralueet ovat jatkuvia ja hyvin tavoitettavissa.

Kaupunkiluonnon monimuotoisuus nähdään kaupunkiympäristön rikastuttajana ja voimavarana. Kaupunkilaisten luontosuhde on olennainen suunnitteluun vaikuttava tekijä. Kaupungin monipuoliselle kasvilajistolle ja eläimille turvataan elämisen edellytykset.

Kaupungin maisemahistoria ja kulttuurihistorialliset puistot ja puutarhat muodostavat arvonsa mukaisen, kiinnostavan ydinosaan vihervaluiden kehittämisessä.

*Vihervaluiden suunnittelun tavoitteena on virkistyskäytön, luontoarvojen sekä kulttuurimaiseman ja -historian huomioonottaminen ja yhteensovittaminen ja alueellinen ja väestöryhmiä koskeva tasapuolisuus.*

### **Kaupunginosapuistot ja kaupunkirakenteen tiivistäminen**

Tällä yleiskaavakierroksella on huomio uudisrakennusalueiden rinnalla entistä enemmän alueiden uudessa käytössä ja kaupunkirakenteen tiivistämisessä. Viher- ja virkistysalueiden kannalta se tarkoittaa myös kaupunkirakenteen sisällä olevien vihervaluiden tarkastelua ja rakennettuihin alueisiin liittyvien viher- puisto- ja ekologisten arvojen selvästi aikaisempaa voimakkaampaa esille tuomista yleiskaavassa. Kaupunkirakenteen tiivistäminen edellyttää vihervaluiden laatuun panostamista. Yleiskaavatyössä varataan kullekin kaupungin osa-alueelle omaleimainen kaupunginosapuisto. Kaupunginosapuisto on korkeatasoinen alueen maisemallisista, toiminnallisista, historiallisista ja ekologisista lähtökohdista kehitettävä monipuolinen puistoalue. Tavoitteena on kaupungin eri osien tasapuolinen kehittäminen ja puistokulttuurin edistäminen.

*Yleiskaavassa esitetään kehitettäväksi kaupungin osa-alueille omaleimaisia kaupunginosapuistoja, jotka sisältävät virkistystoiminnallisia, maisemallisia, kulttuurihistoriallisia ja luonnonarvoja.*

### **Helsingin Keskuspuisto ja Keskustapuisto**

Yleiskaavan 2002 yhteydessä on tarkoitus jättää Keskuspuiston vahvistettu yleiskaava edelleen voimaan samoin kuin edellisen yleiskaavatyön 1992 yhteydessä.

Keskuspuistoa tulee täydentämään etelässä Keskustapuisto, joka sisältää Töölönlahden, Kaisaniemenlahden ja Eläintarhanlahden ympäristön puistot. Keskustapuiston kehittäminen perustuu kansainvälisen maisema-arkkitehtuurikilpailun tulokseen.

*Keskuspuisto säilytetään. Sitä täydentää etelässä Keskustapuisto.*



## Helsinki puisto

Yleiskaavatyön osana suunnitellaan Helsinkiin ns. Helsinki puisto. Helsinki puistoksi esitetään merellisestä Helsingistä ja Suomenlinnasta Vantaanjoen suun, Viikin luonnonsuojelualueen ja Vantaanjokivarren kautta Haltialan luontoalueelle jatkuva puisto- maisema- ja virkistysaluekokonaisuus. Siihen liittyvät myös mm. Tullisaaren kartanoalue ja maisemapuisto, Mustikkamaan ja Korkeasaaren kansanpuistot, Kulosaaren ja Tuomarinkylän kartanopuistot ja Kaivopuisto. Laajoista yleiskaavallisista, kaupunkirakennetta jäsentävistä viheraluekokonaisuuksista on valittu alue, joka täyttää uudistetun rakennuslain kansallisen kaupunkipuiston kriteerit. Näitä kriteerejä on käytetty taustana ja osoitettu aluekokonaisuus, jota kaupunki suunnittelee ensikädessä kaavoitusta käyttäen.

Helsinki puisto sisältää kaupunkiluonnon monimuotoisuuden säilyttämisen kannalta tärkeitä luonnonalueita, kansallisen historian ja Helsingin omien kehitysvaiheiden kannalta merkittäviä kulttuuriympäristöjä sekä kulttuurihistoriallisesti merkittäviä puistoja ja viheralueita. Puisto on viherympäristönä laaja, rauhallinen ja se muodostuu maisemallisesti yhtenäisistä kokonaisuuksista. Alueella on lajiston siirtymisen ja vuorovaikutuksen mahdollistavia ekologisia käytäviä. Se on jatkuva ja liittyy kaupungin ulkopuolisiin luonnonalueisiin.

Helsinki puisto on olennainen osa kaupunkirakennetta. Se alkaa kaupungin keskusta-alueen tuntumasta.

*Esitetään perustettavaksi Helsinki puisto, joka suunnitellaan kaavoituksen keinoin*

## Arvokkaat luonnonalueet

Yleiskaava 1992:n tilanvarauskartassa osoitettiin luonnonsuojelulla rauhoitetut ja rauhoitettavat luonnonalueet. Lisäksi selostuksen luonnonsuojelualueita koskevassa kartassa esitettiin arvokkaat luonnonsuojelualueet, jotka tulee ottaa kaavoituksessa huomioon ja suojella rakennuslain antamin keinoin.

Yleiskaava 1992:n jälkeen ovat sekä rakennus-, metsä- että luonnonsuojelulaki muuttuneet. Maankäyttö- ja rakennuslaissa korostetaan maiseman ja luonnonarvojen vaalimista yleiskaavaa laadittaessa. Luonnonsuojelulla voidaan lisäksi suojella arvokkaita luontotyyppisiä tai erityisen arvokkaita maisemia perustamalla maisema-alueita.

Yleiskaavaan sisällytetään luonnonsuojelualueita luonnonsuojelulain, metsälain luonnonsuojelua koskevien määräysten ja maankäyttö- ja rakennuslain pohjalta. Yleiskaavassa osoitetaan edellisen yleiskaavan tapaan luonnonsuojelulla rauhoitetut tai rauhoitettavaksi tarkoitetut alueet. Uusina kohteina yleiskaavaan tulevat Natura 2000-säädösten piiriin kuuluvat alueet sekä maankäyttö- ja rakennus-, metsä- tai luonnonsuojelulain nojalla suojeltaviksi tarkoitetut arvokkaat luonto- tai maisema-alueet. Yleiskaavalla pyritään vaikuttamaan luonnon suojeluun myös laajemmin siten, että luonto toimii osana kaupunkirakennetta ja kaupunkilaisen elämää ja että kaupunkiluonnon monimuotoisuus säilyy.

Kaupunkiluonnon monimuotoisuus säilytetään. Yleiskaavassa osoitetaan rauhoitetut ja rauhoitettavat luonnonsuojelualueet. Uusia kohteita yleiskaavassa ovat Natura 2000 -alueet sekä suojeltavat arvokkaat luonto- tai maisema-alueet.

*Kaupunkiluonnon monimuotoisuus säilytetään. Yleiskaavassa osoitetaan rauhoitetut ja rauhoitettavat luonnonsuojelualueet. Uusia kohteita yleiskaavassa ovat Natura 2000 -alueet sekä suojeltavat arvokkaat luonto- tai maisema-alueet.*

## ***Rakennuskulttuuri ja rakennetun ympäristön suojelu***

Euroopan Unionin pääkaupunkien joukossa Helsinki on historiallisesta perspektiivistä katsottuna nuori kaupunki. Historiallisen rakennuskannan määrä suhteutettuna koko rakennuskantaan on vähäinen. Historiallisen rakennuskannan suhteellinen osuus on myös vähentynyt viime vuosikymmeninä tapahtuneen laajan uudisrakentamisen myötä. Rakennuskannan nuoruudesta ja historiallisten kerrostumien vähäisyydestä johtuen on tärkeää, että kaupunki säilyttää ja vaalii edellisiltä sukupolvilta lahjaksi saamaansa rakennusperintöä ja historiallisia kerrostumia. Rakennussuojelulla on tärkeä tehtävä kaupungin muistin ja identiteetin säilyttäjänä.

Historiallisten rakennuskerrostumien rinnalla Helsingin rakennuskulttuurin olennainen piirre ovat nykyajan arkkitehtuurin merkkirakennukset. Arkkitehti Alvar Aallon ansiosta Suomi tunnetaan yhtenä modernin arkkitehtuurin edelläkävijämaana. Yksittäisten kohteiden ohella Helsingissä on useita korkeatasoisia, toisen maailmansodan jälkeen rakennettuja asuinaluekokonaisuuksia. Myös lukumääräisesti uudemman rakennuskannan osuus koko rakennusperinnöstä on suuri.

Yleiskaava 2002:n rakennetun ympäristön suojelun tavoitteet nojautuvat keskeisiltä osiltaan aikaisempien yleiskaavojen tavoitteisiin ja aluevarauksiin. Uusina painopistealueina tulevat olemaan

- nykyajan arkkitehtuuri eli toisen maailmansodan jälkeen rakennetut rakennukset ja ympäristökokonaisuudet
- maisema- ja puistokulttuurikohteet.

Kulttuurihistoriallisen suojelun keskeisin laajennus koskee korkeatasoisia, yhtenäisesti rakennettuja esikaupunkien kerrostaloalueita. Tiukoista aikarajoista luovutaan. Rakennuskannan inventoinnit laajennetaan koskemaan myös uudempaa rakennuskantaa. Korostetaan paikallisuutta ja ajallista kerrostuneisuutta maankäytön suunnittelun keskeisenä lähtökohtana. Maisema- ja puistokulttuurikohteet nähdään olennaisena osana rakennettua kulttuuriympäristöä. Merkittäviä rakennushistoriallisia kokonaisuuksia on myös puolustusvoimien hallussa olevilla alueilla.

*Rakennussuojelun keskeisenä tavoitteena on kaupungin historiallisen rakennusperinnön vaaliminen. Kaupunkirakennetta tiivistettäessä otetaan huomioon alueisiin ja ympäristökokonaisuuksiin liittyvät kulttuurihistorialliset arvot. Maankäytön suunnittelussa kaupungin historia, merkitykselliset paikat ja rakennukset nähdään voimavarana, jolla on myös sosiaalista merkitystä.*



## ***Liite: Väestön kehityspiirteitä ja ennusteita***

Helsingin ja seudun väestö kasvoi voimakkaasti 1990-luvulla. Kasvu painottui Helsinkiin, sillä muualla seudulla kasvu oli samansuuruista kuin 1980-luvulla. Seudun nykyinen kasvuvauhti on silti hieman pienempää kuin huipuvuosina 1960-luvulla.

### **Helsingin seudun asukasluvun kehitys 1980-2000:**

	kasvu 1981-90	kasvu 1990-99	väestö 1.1.2000
Helsinki	9 000	60 000	551 123
Espoo, Vantaa, Kauniainen	59 000	64 000	394 602
Kehyskunnat	37 000	28 500	241 470
Helsingin seutu	105 000	152 500	1 187 195

Helsingin väkiluku 1.1.2001 oli 555 474 asukasta. Kasvu vuonna 2000 oli vähän hitaampaa kuin aikaisempina vuosina.

Helsingille ja seudulle on tehty ennusteita ja ennustehaarukoita sekä lyhyellä että pitkällä tähtäyksellä.

### **Lyhyen tähtäyksen väestöennusteet**

	väestö 1.1.2000	Helsingin ennuste 2010 <sup>1</sup> nopea kasvu	Helsingin ennuste 2010 <sup>1</sup> hidas kasvu	Uudenmaan liitto 2010 <sup>2</sup>
Helsinki	551 123	588-579 000 <sup>3</sup>	570 000	573 300
Espoo, Vantaa, Kauniainen	394 602			
Kehyskunnat	241 470			
Helsingin seutu	1 187 195	1 303 000	1 265 000	1 329 800

<sup>1</sup> Seppo Laakso 2000, <sup>2</sup> Uudenmaan liitto 1998, <sup>3</sup> riippuen rakentamismahdollisuuksista

Helsingin kasvun on oletettu noudattavan lähinnä nopean kasvun alempaa vaihtoehtoa. Kuntasuunnittelun pohjaksi hyväksytty väestöennuste päättyy 580 000 asukkaaseen vuonna 2009.

### **Kuntasuunnitelman pohjaksi hyväksytty väestöennuste:**

vuosi	väestö	vuosi	väestö
2000	551 123	2005	569 138
2001	556 024	2006	572 249
2002	559 996	2007	574 893
2003	563 013	2008	577 540
2004	566 055	2009	580 176

## Pitkän tähtäyksen väestöennuste

	väestö 1.1.2000	Helsingin ennuste 2025 <sup>1</sup> koht. kasvu rak.mahd 8m kem <sup>2</sup>	Helsingin ennuste 2025 <sup>1</sup> koht. kasvu rak.mahd 5,6m kem <sup>2</sup>	Helsingin ennuste 2025 <sup>1</sup> vaatimaton kasvu	YTV arvio 2025 <sup>2</sup>
Helsinki	551 123	631 000	593 000	581 000	620 000
Espoo, Vantaa, Kauniainen	394 602				550 000
Kehyskunnat	241 470				330 000
Helsingin seutu	1 187 195	1 490 000	1 490 000	1 367 000	1 500 000

<sup>1</sup> Seppo Laakso 2000, <sup>2</sup> YTV 2001

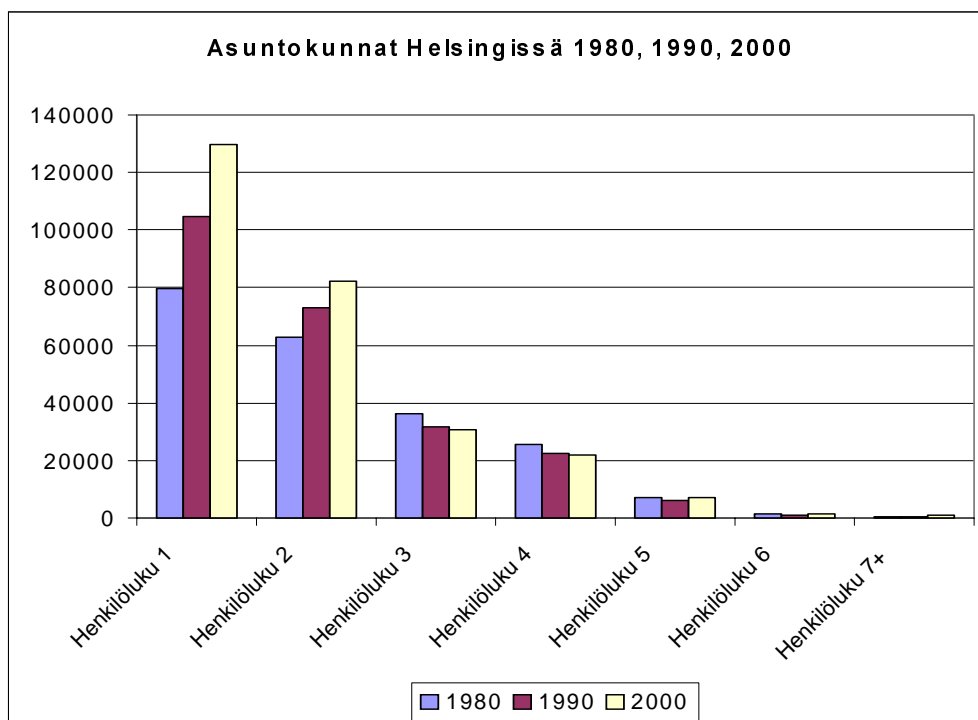
Pitkän tähtäyksen Helsingin ennusteiden vaihteluväli kohtuullisen kasvun vaihtoehdossa johtuu rakentamismahdollisuuksista. Pienempi luku on yleiskaava 1992:n mukainen, jolloin vuosittain rakennettaisiin vuoteen 2025 saakka 225 000 kem<sup>2</sup> asuntoja. Suurempi luku on uuden yleiskaavan valmistelussa esitetty arvio, joka mahdollistaisi 320 000 kem<sup>2</sup> vuosittaisen asuntotuotannon vuoteen 2025 saakka.

## Helsingin asutokuntien määrän ja koon muutokset viimeisen 20 vuoden aikana

Helsinki: Asutokunnat 1. tammikuuta

	1980	1 990	2 000
Asutokunnat yhteensä	213 429	239 506	274 615
Henkilöluku 1	79 586	104 525	129 890
Henkilöluku 2	62 685	72 830	82 505
Henkilöluku 3	36 226	31 805	30 726
Henkilöluku 4	25 580	22 456	21 976
Henkilöluku 5	7 007	6 038	7 027
Henkilöluku 6	1 581	1 158	1 638
Henkilöluku 7+	764	694	853

Asutokuntien määrä kasvaa nopeammin kuin asukkaiden määrä johtuen niiden koon pienenemisestä. Yhden ja kahden henkilön asutokunnat ovat lisääntyneet 66 %:sta 77 %:iin parissa kymmenessä vuodessa. Eliniän piteneminen ja lapsiperheiden muuttaminen naapurikuntiin ovat tärkeimmät syyt tähän. Voidaan sanoa, että Helsingin asukasluvun kasvu on pienten asutokuntien kasvua. Ilmiö on yleinen kaikissa suurkaupungeissa.



**Helsinki: Lasten ja nuorison sekä vanhuusväestö määrän kehitys 1980-2000 ja ennuste vuodelle 2009**

	1980	1990	2000	2009 enn.
Väestö yhteensä	483 675	490 872	551 123	580 176
0-6-vuotiaat	35 924	36 716	41 253	39 268
7-15-vuotiaat	47 794	41 422	47 661	46 018
16-19-vuotiaat	23 727	17 783	21 757	17 704
lapset, nuoret	107 445	95 921	110 671	102 990
65+ -vuotiaat	67 573	70 550	74 036	82 417
75+ -vuotiaat	23 782	32 421	34 630	38 268
85+ -vuotiaat	3 858	6 125	9 325	10 651
vanhuusväestö	95 213	109 096	117 991	131 336

Asukasluvun kasvusta huolimatta lasten ja nuorten määrät eivät ole paljoakaan kasvaneet. Ennusteen mukaan niiden oletetaan hitaasti pienenevän. Tämän mukaan päiväkoteihin, peruskouluihin sekä lukioon ja keskiasteen opetukseen tarvittavat lisätilat johtuvat alueellisista syistä eikä oppilasmäärien yleisestä kasvusta.

Vanhuusväestön määrällinen kehitys on toisenlaista, tasaisesti kasvavaa, vaikka sisäänmuuttajien joukossa vanhusten osuus on vähäinen.

## Ruotsinkielinen ja vieraskielinen väestö Helsingissä 1980-2000

	1980	1990	2000
ruotsinkieliset	46 018	38 546	36 362
vieraskieliset	3 127	6 593	29 631

Ruotsinkielisten määrän väheneminen on hidastunut 1990-luvulla, sillä seudun kasvu vetää myös ruotsinkielisiä muuttamaan tänne.

Vieraskielisten määrä kasvaa nopeasti. Tällä vauhdilla heidän lukumääränsä ylittää ruotsinkieliset jo lähivuosina. Vieraskielisten selvästi suurin ryhmä on venäjänkieliset, joiden osuus on hieman yli neljännes kaikista.

## Helsinki: Tutkinnon suorittanut työikäinen väestö 31.12. 1998

	as.	%
Keskiaste	103 464	32,5
Alin korkea-aste	53 015	16,6
Alempi kandidaattiaste	23 670	7,4
Ylempi kandidaattiaste	44 980	14,1
Tutkijakoulutus	5 179	1,6
Tutkinnon suorittaneita yhteensä	230 308	72,2
Ei perusasteen jälkeistä tutkintoa tai tuntematon.	88 558	27,8
25-64 vuotiaita yhteensä	318 866	100,0

Helsingin asukkaiden koulutustaso on korkea.