



HELSINGIN YLEISKAAVA

Keskustan rooli yleiskaavan visiossa



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:6

HELSINGIN YLEISKAAVA

Keskustan rooli yleiskaavan visiossa

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2013

Työryhmä

Graafinen suunnittelu: Tsto

Taitto: Sari Yli-Tolppa

Sisältö

<u>1 Johdanto</u>	5
<u>2 Helsingin keskusta liike-elämän ja kaupunkituottavuuden näkökulmasta</u>	
2.1 Helsingin keskusta työpaikka-alueena	7
2.2 Kaupunkitalouden näkökulmia pääkeskukseen	10
2.3 Helsingin keskusta kaupallisena keskittymänä	14
<u>3 Merellisyys Helsingin keskustassa</u>	
3.1 Muutosvoimia	18
3.2 Helsingin keskusta ja meri 2050 - visio	19
3.3 Helsingin keskusta ja meri - tavoitteet ja toimenpiteet	20
3.4 Helsingin merellisen keskustan painopistealueet	21
<u>4 Helsingin keskustan saavutettavuus ja logistiikka</u>	
4.1 Helsingin keskustan saavutettavuus	22
4.2 Keskustan rooli yleiskaavassa - logistiikka ja kansainväliset yhteydet	24
4.3 Pissarakadan tuomat mahdollisuudet	31
<u>5 Helsingin keskustan eri alueiden rooli ja niiden vahvistaminen</u>	
5.1 Pasilan rooli suhteessa muuhun keskustaan	35
5.2 Hakaniemen rooli suhteessa muuhun keskustaan	36
<u>6. Helsingin keskusta ja asuminen</u>	38
<u>7 Helsingin kantakaupungin ja keskustan kaavoituksen periaatteita ja keskeisiä tulevaisuuden kysymyksiä</u>	
7.1 Keskustan tavoitteenasettelu aiemmissa yleiskaavoissa ja kehittämissuunnitelmissa	40
7.2 Keskustan tavoitteenasettelua uudessa yleiskaavassa	41
<u>8 Yhteenveto - Helsingin keskusta yleiskaavan visiossa</u>	43
<u>Lähteet</u>	46

1 Johdanto

Uuden yleiskaavan keskeisiä teemoja ovat raideliikenteen verkostokaupunki ja laajeneva vahva pääkeskus. Monikeskuksinen raideliikenteen verkostokaupunki tarkoittaa väistämättä riippuvuuden vähenemistä yhdestä pääkeskuksesta ja keskustamaisten toimintojen laajenemista myös esikaupunkialueille. Jo nyt esikaupunkien suurimmat keskuksat sekä seudun muut keskuksat ovat vähentäneet asukkaiden riippuvuutta pääkeskuksesta ja asioinnit sekä työmatkat suuntautuvat esikaupunkialueiden keskittymiin yhä enemmän. Tämä on monikeskuksisen kaupunkirakenteen ja palvelujen hyvän saavutettavuuden kannalta tavoitekin. Kuitenkin kaupungin pääkeskustalla on tulevaisuudessakin merkittävä rooli kaupunkituottavuuden, kaupunkielämän, kulttuurin, matkailun, erikoistuneiden palvelujen sekä liike-elämän keskuksena.

Tavoitteena on, että Helsingin kantakaupunki on tulevaisuudessakin liike-elämän, työpaikkatiheyden, kaupan, erikoistuneiden palveluiden ja työpaikkojen, matkailun, hallinnon, houkuttelevan asumisen, kulttuurin ja urbaanin metropolin vahvin ja vetovoimaisin ydin, valtakunnan keskus. Kantakaupunki laajenee nykyisten projektialueiden valmistuttua Jätkäsaareen, Pasilaan, Kalasatamaan sekä pidemmällä aikavälillä tavoitteellisesti Kehä I:lle asti. Helsingin kantakaupunki ja keskusta ovat työpaikkojen, asumisen, erikoistuneen kaupan sekä erikoistuneiden ja monipuolisten palvelujen tiivistä keskusta-alueita. Osa uuden kantakaupungin keskittymistä on tulkittavissa myös omiksi kaupunginosakeskustoiksi, kuten Kalasatama tai Arabianranta. Pasila on tulkittavissa myös omaksi seudulliseksi keskustaksi. Laajeneva pääkeskus tarkoittaa kantakaupunkimaisen rakenteen laajentamista yhä kauemmaksi nykyisestä keskustasta sekä moottoritiemäisten alueiden muuttamista kaupunkibulevardeiksi, puistokaduiksi.

Helsinki ja Helsingin seutu ovat Suomelle taloudellisesti hyvin tärkeitä. Helsingin seutu tuottaa noin kolmanneksen koko Suomen bruttokansantuotteesta ja seudun sisällä Helsinki lähes 60 % tästä arvonnäykyksestä. Suurkaupunkien keskustat ovat tuottavimpia ja halutuimpia yritysten sijoittumisalueita ja Helsingin keskustalla onkin merkittävä rooli arvonnäykyksen ja kaupunkituottavuuden näkökulmasta. Helsinki ja Helsingin seutu ovat kehittyvässä suurkaupungiksi. Sen väestönkasvuun ja kaupunkirakenteen tiivistymiseen ja keskittymiseen liittyy merkittävä talouden tuottavuuden nousu eli niin sanottu agglomeraatioetu. Helsinki on ainoa kaupunki Suomessa, jossa tuota lisätuottavuutta syntyy ja jota voidaan tietoisesti kehittää sekä parantaa koko seudun kilpailukykyä. Pääkeskuksen menestys on riippuvainen sen tuottavuuden kasvusta, työvoiman ja asiakasvirtojen sujuvuudesta, saavutettavuudesta ja asuntojen hinnoista eli asuntomarkkinoiden toimivuudesta.

Helsingin kantakaupunki on myös pääkaupunkiseudun ja Suomen merkittävin kaupallinen keskittymä. Kulttuuripalvelut tuovat oman tärkeän leimansa ja vahvuutensa Helsingin keskustan vetovoimalle. Helsingin keskustan vahvuus on suurkaupungille ominaisessa keskustan laajuudessa, rakenteessa ja monipuolisuudessa, mitä seudun muut keskuksat eivät pysty jäljittelemään. Helsingin keskustan vahvuutena on kaupallisen ja kulttuurisen tarjonnan suuri määrä, tunnetut toimijat, monipuolisuus ja historiallinen kerrostuneisuus. Vahvuutena on myös hyvä saavutettavuus.

Tässä raportissa pohditaan eri näkökulmista, mikä on Helsingin kantakaupungin ja keskustan rooli tulevaisuudessa ja miten se voidaan huomioida yleiskaavatyössä. Keskeisiä teemoja ovat kaupunkituottavuus ja Helsingin keskustan rooli Suomen suurimpana työpaikkojen ja kaupan keskittymänä, saavutettavuuden, asumisen,

liikenteen ja kuljetusten kehittyminen tulevaisuudessa keskustan näkökulmasta sekä keskustan eri alueiden rooli ja niiden vahvistaminen.

Kysymyksiä ovat mm.: Millaisia kehittämisajatuksia sekä -tarpeita ja muutosvoimia Helsingin keskustalle ja kantakaupungille on nähtävissä pitkällä aikavälillä? Miten yleiskaavassa tulisi huomioida Helsingin keskusta ja vahvistaa sen roolia tulevaisuudessakin? Mitkä ovat keskustan eri alueiden rooli ja miten niitä voitaisiin vahvistaa? Mitkä alueet ovat tulevaisuuden ydinkeskustaa, miten liikekeskusta-alueet kehittyvät? Missä ovat tulevaisuuden kävelykeskustat? Miten keskustan saavutettavuutta, kuljetuksia ja yhteyksiä tulisi parantaa? Mitä mahdollisuuksia Pesararata voi tuoda keskustan eri osa-alueille? Miten merellisyyttä ja sen näkymistä sekä hyödyntämistä Helsingin keskustassa voitaisiin vahvistaa? Miten keskustan roolia kaupallisena keskittymänä ja työpaikkakeskittymänä voitaisiin kehittää ja vahvistaa? Miten keskusta-asumista tulee kehittää?

Helsingin kantakaupungilla, ydinkeskustalla, liikekeskustalla tai kävelykeskustalla ei ole yleisesti käytössä olevia rajoituksia tai määritelmiä. Tässä raportissa termejä käytetään joustavasti ja tuodaan esille aikaisemmin käytettyjä rajoituksia sekä otetaan kantaa, mitä uudessa yleiskaavassa tulisi määritellä keskustaan liittyen.

Raportin kirjoittamiseen ovat osallistuneet Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta

Ilpo Forssén	Keskusta-projekti
Sanna Lahti	Keskusta-projekti
Jukka Tarkkala	Pesararadan suunnitteluryhmä
Ulla Tapaninen	kansainvälisen logistiikan asiantuntija
Terhi Kuusisto	yleiskaavatoimisto
Christina Suomi	yleiskaavatoimisto
Johanna Backas	Itäinen toimisto
Susa Tulikoura	yleiskaavatoimisto
Esko Lauronen	yleiskaavatoimisto
Marja Piimies	yleiskaavatoimisto
Janne Prokkola	kantakaupunkitoimisto
Pasila-projektin henkilöstö	
Anne Karlsson	yleiskaavatoimisto

Raportissa on myös hyödynnetty kaupunkisuunnitteluvirastossa aikaisemmin tehtyjä Helsingin keskustaa koskevia selvityksiä ja työpapereita.

2 Helsingin keskusta liike-elämän ja kaupunkituottavuuden näkökulmasta

2.1 Helsingin keskusta työpaikka-alueena

Anne Karlsson

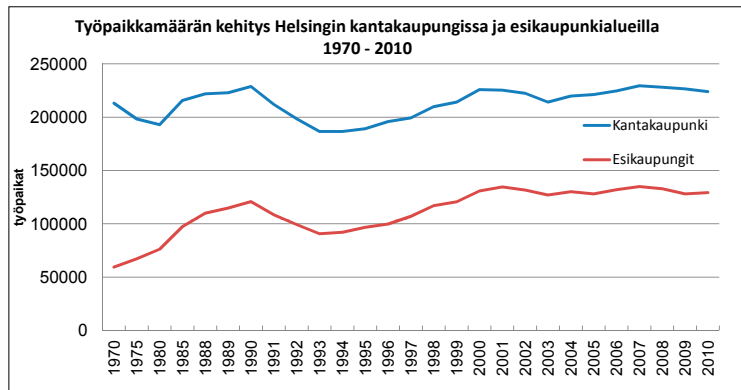
Muutoksia ydinkeskustan työpaikkarakenteessa

Helsingin keskusta on Suomen suurin työpaikkakeskittymä ja sen merkitys koko Suomen taloudelle on suuri. Helsingin työpaikoista jopa 63 % eli yli 224 000 työpaikkaa sijaitsee kantakaupungin alueella (v. 2010). Aluetilastoissa kantakaupunkiin on määritelty kuuluvaksi alue, joka oli Helsinki ennen vuoden 1946 alueliitosta*. Vuodesta 1970 vuoteen 2010 tällä Helsingin kantakaupungin alueella työpaikkamäärä on kasvanut noin 11 000 työpaikalla (5 %). Samalla ajanjaksolla Helsingin muilla alueilla työpaikkamäärä on kasvanut lähes 70 000 työpaikalla, eli yli kaksinkertaistunut noin 60 000 työpaikasta lähes 130 000 työpaikkaan (muutos 118 %). Suhteellinen kasvu on siis ollut merkittävästi suurempaa muualla kuin kantakaupungin alueella.

Kantakaupunkiin on kuitenkin ollut suurin yritysten sijoittumishalukkuus, toimitilojen vuokrataso on ollut seudun korkein ja vajaakäyttöaste alhaisin. Yrityskyselyissä keskusta on ollut halutuin sijoittumispaikka. Uutta tilantarjontaa ei ole yritysten sijoittumishalukkuutta vastaavasti kuitenkaan ollut tarjolla, jotta työpaikkamäärä olisi voinut kasvaa. Siellä missä sitä on ollut tarjolla, mm. Kampinmalmassa, työpaikkamäärä on selvästi kasvanut. Sama tarjonta- ja kasvutilanne on ollut ns. laajan pääkeskuksen Helsingin ulkopuolisilla alueilla, suur-Tapiolassa ja suur-Leppävaarassa, missä tonttitarjontaa, työpaikkarakentamista ja työpaikkamäärien kasvua on ollut paljon.

Neljänkymmenen vuoden aikana kantakaupungin alueella näkyvät heilahtelut etenkin 1970- ja 1990-lukujen talouden lama-aikoina, mutta työpaikkamäärät ovat pysyneet yllättävänkin tasaisena, noin 200 000 työpaikan tuntumassa. Matalin työpaikkamäärä kantakaupungissa oli tällä ajanjaksolla vuonna 1994, jolloin alueella oli 186 596 työpaikkaa. Vastaavasti korkein lukumäärä on ollut vuonna 2007, jolloin työpaikkoja kantakaupungin alueella oli 229 484. Tämä oli hieman enemmän kuin vuonna 1990 ennen taloudellista lamaa. Uusimpien tietojen mukaan kantakaupungissa on nykyisin noin 224 040 työpaikka (vuonna 2010), joka on 63 % koko Helsingin työpaikoista (353 295).

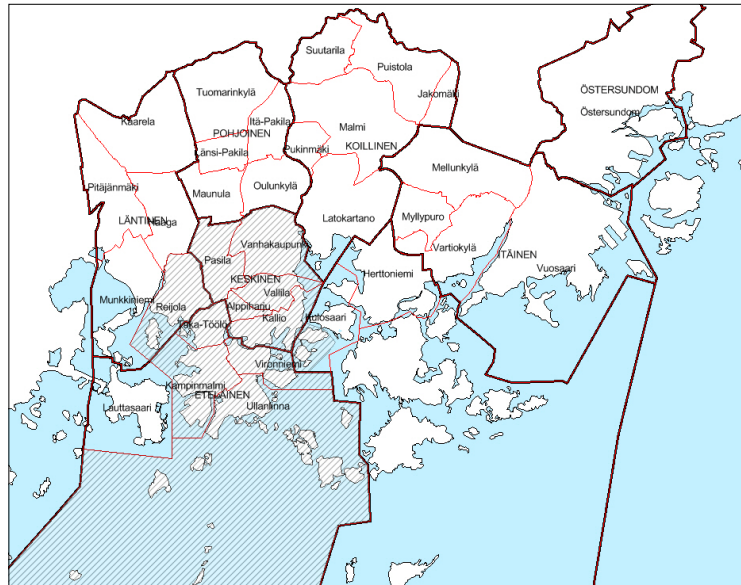
Kantakaupungin keskeisimmillä alueilla työpaikkakehitys on kuitenkin ollut pääsääntöisesti negatiivista vuoteen 1970 verrattuna. Vironniemen, Ullanlinnan ja Taka-Töölön peruspiireissä työpaikkamäärät ovat vähentyneet neljän vuosikymmenen takaiseen tilanteeseen verrattuna. Taka-Töölössä tilanne on pysynyt suhteellisen tasaisena, mutta Ullanlinnassa työpaikat ovat vähentyneet jopa 37 %. Myös Vironniemessä työpaikkamäärän kehitys on ollut laskeva 1970-lukuun verrattuna, vaikkakin 1990-luvun notkahduksen jälkeen työpaikkoja on palannut alueelle.



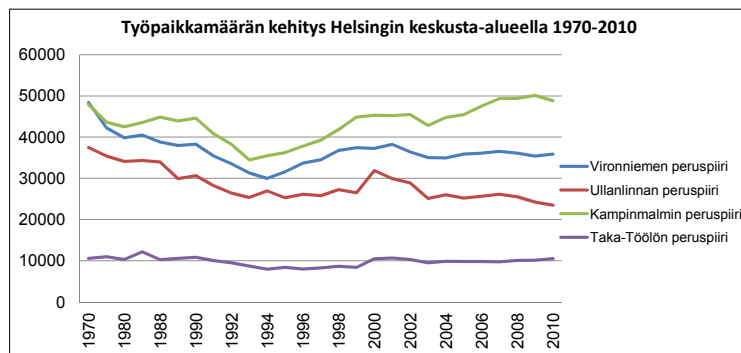
Kuva 1. Työpaikkamäärän kehitys Helsingin kantakaupungissa ja esikaupunkialueilla 1970–2010.

Lähde: Tilastokeskus työssäkäyntitilasto.

*Kantakaupunki muodostuu alueesta, joka oli Helsinki ennen vuoden 1946 alueliitosta. Tilastoalueista se lasketaan seuraavasti: Eteläinen suurpiiri miinus Lauttasaari, + Reijolan peruspiiri + Keskinen suurpiiri + Mustikkamaa-Korkeasaari. Esikaupungit ovat vastaavasti loput alueet.



Kuva 2. Kantakaupungin tilastoalueen rajaus (viivoitettu).



Kuva 3. Työpaikkamäärän kehitys Helsingin keskusta-alueella 1970–2010.

Lähde: Tilastokeskus työssäkäyntitilasto.

Vain Kampinmalmin peruspiirissä on ollut lievää kasvua vuoteen 1970 verrattuna. 1990-luvun notkahduksen jälkeen Kampinmalmin työpaikkamäärät ovat palautuneet noin 49 000 työpaikkaan vuonna 2010, joka vastaa 1970-luvun tilannetta.

Laajalla kantakaupungin alueella suurin työllistävä ala on terveys- ja sosiaalipalvelut. Keskeisemmällä kantakaupungin alueella (Vironniemi, Ullanlinna, Kampinmalmi, Taka-Töölö) suurin toimiala on kuitenkin ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta. Tämä sisältää esimerkiksi lakiasian palvelut, pääkonttorien toiminnan, arkkitehti- ja insinööripalvelut, mainostoiminnan ja muut erikoistuneet palvelut liike-elämälle. Toinen merkittävä työllistäjä keskustassa on julkinen hallinto, kauppa sekä informaatio ja viestintä.

Ydinkeskustan toimitilamarkkinat

Nykyisenä ongelmana pääkaupunkiseudulla on ollut runsas toimistotilojen tarjonta ja kohonnut toimistotilojen vajaakäyttöaste, joka on johtanut yhä suurempaan halukkuuteen muuttaa toimisto- ja liiketiloja asumiseen. Toimitilojen vajaakäyttö ei kuitenkaan koske Helsingin keskustaa. Helsingin keskustan tyhjän toimistotilan osuus on vain 3,3 %, kun se muualla Helsingissä on 9,4 % (Helsingin seudun suunnat 2/2013). Liiketilojen vajaakäyttöaste on puolestaan säilynyt pitkään alhaisena Helsingissä, noin 2,8 %:n tuntumassa. Helsingin keskustassa liiketilojen vajaakäyttöaste on vain 1,5 %, mikä kertoo tilojen suuresta kysynnästä suhteessa tarjontaan. Puhuttaessa vajaakäyttöasteesta on otettava huomioon, että markkinoiden tasapainotilanteessa noin 4-5 % tilakannasta on tyhjänä.

Tiiviin ydinkeskustan vahvistaminen on kaupunkisuunnittelun tavoite ja ydinkeskusta on jo usean vuoden ajan ”kasvanut sisäänpäin”, eli uusia liiketiloja on rakennettu sisäpihoille, katutasan alapuolelle ja täydentäen sekä laajentaen olemassa olevaa liikekeskustaa. Asemakaavavaroja liiketilojen osalta ei juurikaan ole koko kaupungissa. Myös toimistotilan käyttämätön rakennusoikeus kantakaupungissa on hyvin vähäinen. Ydinkeskustan ja sitä ympäröivien alueiden toimistojen ja kaupan kaavayksiköt ovat pitkälti täyteen rakennettuja.

Yritysten näkökulmasta suurkaupunkien keskustat ovatkin halutuimpia sijoittumisalueita. Tästä kertoo myös Helsingin keskustan toimitilojen kova kysyntä ja muuta seutua selvästi korkeampi tilojen vuokrataso ja työpaikkatiheys. Keskusta vetää yritystoimintaa puoleensa, mutta yhä valikoituneempaa yritystoimintaa, sen todistavat toimitilamarkkinat. Suuret yritykset ja jatkuvasti muotoaan muuttavat ja kasvavat yritykset sijoittuvat keskusta-alueen ulkopuolelle joustavammille paikoille. Myös saavutettavuus on vaikuttanut keskusta-alueen asemaan. Vaikka Helsingin keskusta on monella kulkumuodolla saavutettavuudeltaan kaikkein paras paikka, henkilöautoliikenteen kannalta se ei kuitenkaan ole yhtä vetovoimainen paikka kuin reuna-alueet. Helsingin keskusta-alueelle ei voida osoittaa yhtä paljon vapaata ja runsasta pysäköintiä kuin laidemmalla oleville alueille. Sen sijaan keskusta-alueen vetovoimaisuutta lisäävät hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus, keskustan palvelut sekä toisten yritysten läheisyyden tuoma synergiaetu.

Kuva 4. Ruoholahti. Kuva: Helsingin kaupunki/Juhani Seppovaara



2.2 Kaupunkitalouden näkökulmia pääkeskukseen

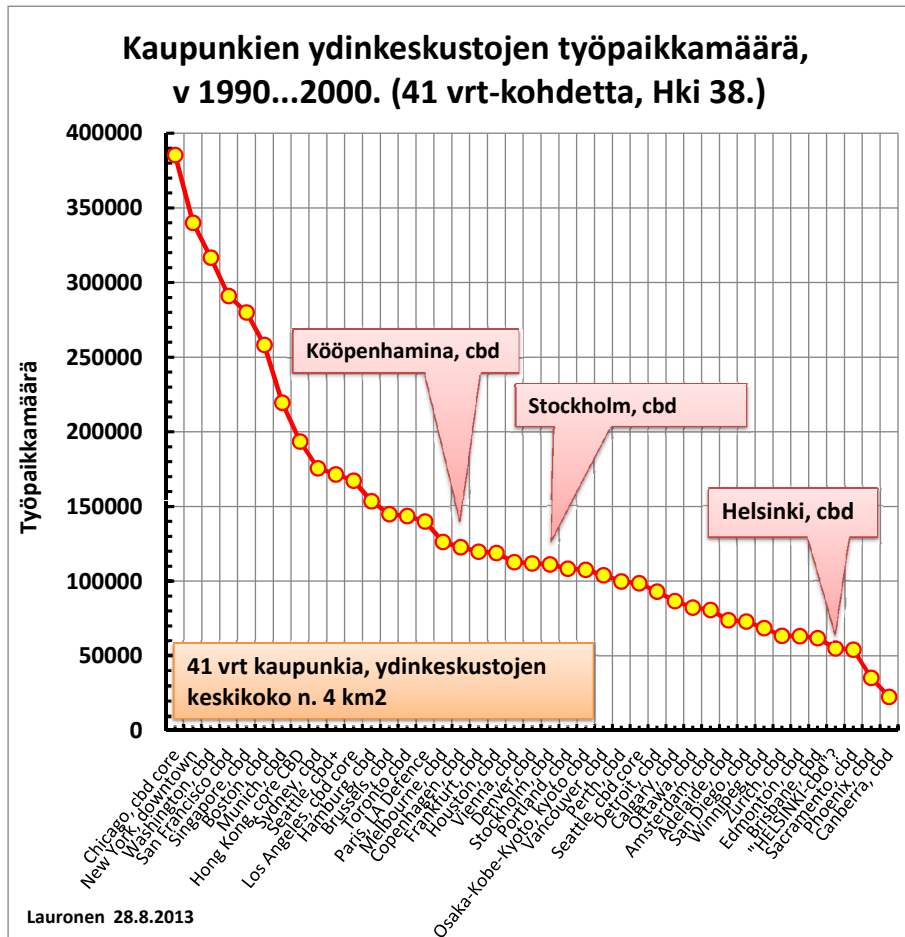
Esko Lauronen

Agglomeraatioetu ja keskustan merkitys

Helsinki ja seutu ovat kehittymässä suurkaupungiksi. Sen väestönkasvuun ja kaupunkirakenteen tiivistymiseen liittyy merkittävä talouden tuottavuuden nousu, eli ns. agglomeraatioetu. Helsinki on ainoa kaupunki Suomessa, jossa tuota lisätuottavuutta syntyy ja jota voidaan tietoisesti kehittää ja parantaa koko seudun (yritysten) kilpailukykyä.

Suurkaupunkien lisätuottavuus liittyy paljolti vahvoihin pääkeskuksiin, niiden suureen työpaikkamäärään ja työpaikkatiheyksiin ja rakentamisen tehokkuuksiin, jotka synnyttävät yritystoiminnalle energisen toimintaympäristön. Kansainvälisten suurkaupunkien keskustat ovat aina työpaikkamääriltään suuria ja työpaikkatiheysiltään sekä rakennustehokkuuksiltaan korkeita. Kaupunkistrategiassa pääkeskuksen ja sen agglomeraatioedun hyödyntäminen tarkoittaa, että lisätuottavuuden tekijöitä tulee pyrkiä vahvistamaan.

Kuva 5. Kaupunkien ydinkeskustojen työpaikkamäärät.



Keskustan työpaikkamäärää, työpaikkatiheyttä ja tilantarjontaa tulee lisätä

Helsingin keskusta on sekä työpaikkamäärältään että työpaikkatiheydeltään alhainen moniin vastaaviin ulkomaisiin kaupunkeihin verrattuna. Se pitää Helsingin potentiaalista kaupunkituottavuutta mahdollisuuksia alempana. Viimeisen 40 vuoden aikana kantakaupungin, Suomen tuottavimman alueen, työpaikkamäärä ei ole kehittynyt lainkaan ja ydinkeskustan laskenut selvästi. Näin on käynyt, vaikka alue on Suomen tuottavin yritystoimintaympäristö, kyselyissä yritysten sijoittumishalukkuus alueelle on suurin, alueen toimistojen vuokrataso on seudun korkein ja vajaakäyttöaste alhaisin. Ongelma liittyy siihen, että toimitilantarjontaa ei ole ollut riittävästi. Siksi täällä tarvitaan tuottavimpien, yritystoiminnalle merkittävää agglomeraatioetua tarjoavien alueiden aktiivista kehittämistä toimitilakäyttöön.

Käytännössä lisätarjontaa tulisi löytää erityisesti Helsingin keskustasta siten, että yritysten toimintaympäristön synergiavaikutuksen kriittinen massa kasvaisi riittävän suureksi. Keskustan tilantarjontaa tulisi lisätä ja mahdollistaa tuottavimman ja saavutettavimman alueen työpaikkamäärän kasvu ja yritysten välisen kilpailun lisääntyminen ja sen tulisi pitää toimitilojen hinnat ja vuokrat kohtuullisena, eikä rajallisen tarjonnan tulisi luoda yritystoiminnalle liian suuria esteitä korkean tuoton alueille tulolle. Näin voidaan myös varmistaa, että tarjonnan rajoitteet eivät pakottaisi niitä yrityksiä, jotka kykenevät parhaiten hyödyntämään agglomeraatioetua, sijoittumaan kauemmas seudulle, heikomman tuottavuuden alueille.

Pääkeskuksessa lisätuottavuus on Suomen mittakaavassa hyvin korkea ja sen ulkopuolella merkittävästi alempi. Tuo suuri ero havaitaan jo kun verrataan ydinkeskustaa esimerkiksi Pasilaan ja Kalasatamaan, saati sitten esikaupunkeihin tai kauempiin sijainteihin toimitilojen vuokrilla mitattuna.

Helsingin pysyvänä pääkilpailijana yritysten sijoittumisessa ja tuottavimman työvoiman houkuttelemisessa yrityksiin on Espoo, joka tarjoaa tilaa tuottavimmilta alueiltaan ja mm. osoittaa suurta joustavuutta kaavoituksen ja toteutuksen ehdoissa. Vaikka kuntien väliseen kilpailuun suhtaudutaan osin ristiriitaisesti, niin toisaalta yritystoiminnan tuottavuuden kehittäminen hyvien ja kannustavien toimintaympäristöjen avulla nostaa myös kansantuotetta, josta noin 9 % muuttuu alueen kunnallisverotuloksi. Esimerkiksi Helsingin laaja pääkeskus (sisältäen myös Tapiolan ja Leppävaaran) tuottaa kansantuotetta, bkt:a, yli 30 000 milj. euroa vuodessa, josta syntyy kunnallisveroja noin 2 700 milj. euroa/v, joka jakaantuu sukkuloinnin kautta ympäri seutua.

Alueittaiset tuottavuuserot ovat Helsingin sisälläkin suuria ja seudulla vielä suuremmat, siksi toimitilantarjontaa tulee pyrkiä tarjoamaan erityisesti korkean tuottavuuden alueilta, vaikka niiden käyttöönottokustannukset saattavat olla normaalia paljon korkeampia, aivan samoin kuin myös asuntorakentamisessa.

Kaupunkitalouden näkökulmasta strateginen tavoite on ennakkoluulottomasti etsiä yrityksille lisätilan tarjontaa ydinalueilta ja soveltaa niihin kansainvälisiä kokemuksia tehokkaasta keskustarakentamisesta (effective density). On kuitenkin ymmärrettävää, että kun korkean tuottavuuden paikkojen määrä on kuitenkin rajallinen, se tarkoittaa, että osalle toiminnoista joudutaan tarjoamaan tilaa seuraavan, astetta tai kahta heikomman tuottotason alueilta. Viimevuosina ytimen alueelta on löydetty vain vähän tarjontaa ja nekin on kaavoitettu kansainvälisesti vertailtuna hyvin alhaisella tehokkuudella. Kun strategiasolla etsitään korkean tuottavuuden lisätarjontaa, on samalla kehitettävä tapoja, miten alemman tuottavuuden alueiden toimivuutta voidaan merkittävästi parantaa (esim. Pasila).

Työmarkkinoiden toimivuutta ja saavutettavuutta tulee parantaa

Korkean tuottavuuden (agglomeraatioedun) edellytysten kehittäminen tarkoittaa myös työmarkkinoiden toimivuuden parantamista mm. siten, että riittävän asuntotarjonnan avulla kyetään pitämään asuntojen hinnat ja siten myös työvoiman hinta kohtuullisena. Tämä on erityisen tärkeää keskustan pääosin palvelualalla toimiville yrityksille ja työvoimalle. Tällöin mm. myös työmarkkinoiden kohtaanto toimii paremmin ja yritystoiminnan tuottavuus on korkeampi.

Hyvä työmarkkinoiden toiminta edellyttää myös laajaa, hyvin saavutettavaa työmarkkina-aluetta, jonka oleellisena osana on sukkuloivalle työvoimalle nykyistä nopeampi seudullinen raideliikennejärjestelmä. Kun pääkeskus on tuottavin, se on myös (kaikkialla suurkaupunkiseuduilla) ylivertaisen suuri työpaikkakeskittymä, jonka tulee kyetä erinomaisella joukkoliikennejärjestelmällä ja saavutettavuudella hyödyntämään koko seudun asunto- ja työmarkkina-aluetta mahdollisimman hyvin.

Esimerkiksi tällä hetkellä sisään sukkulointi Helsinkiin on noin 155 000 työntekijää päivittäin ja Tukholmaan jopa 273 338 työntekijää päivässä (2011). Tuo hyvän saavutettavuuden mekanismi ja sen edellyttämä nopea liikennejärjestelmä pyrkii hyödyntämään korkeimman tuottavuuden ydinalueita ja laajaa asunto- ja työmarkkina-aluetta mahdollisimman tehokkaasti, luoden niistä kaupunkituottavuuden perusdynamikan.

On luotava edellytyksiä yritysten erikoistumisen kasvuun

Tärkeä osa hyvää agglomeraatioedun kehittymistä on "riittävän lähellä toisiaan" sijaitsevien yritysten ja työntekijöiden pitkälle menevä ammatillinen työnjako ja erikoistuminen, joka mahdollistaa yhteissynergioiden avulla tuottavuuden merkittävän nostamisen. Tuo edellyttää mahdollisimman vahvoja yrityskeskittymiä. Erikoistumiseen kannustaa sekä työnjaon kehittyminen että riittävä yritysten välinen kilpailu, varsinkin tuottavimmilla alueilla. Se edellyttää mm., että parhaille alueille synnytetään nykyistä korkeampaa työpaikkatiheyttä, toisaalta luodaan riittävästi tilantarjontaa, jotta toimitilojen korkea hinta ei tule toiminnan esteeksi tai esteeksi yritysten väliselle kilpailulle eli uusien yrittäjien sijoittumiselle tuottavimmille alueille. Ei myöskään tulisi olla toimivuuden esteitä, jotka johtuvat työvoiman hinnasta (eli asuntojen hinnasta) tai työvoiman laadusta tai työmarkkinoiden saavutettavuudesta (mm. työmarkkina-alueen laajuudesta) tai työmarkkinoiden heikosta kohtaannosta työpaikkojen ja työvoiman välillä.

Toisaalta noihin kannusteen lisäksi tarvitaan myös tuottavimmilla alueilla riittävä määrä kilpailua, jotta tuotteiden ja palvelujen kustannustaso pysyy alhaalla ja laatutaso korkeana, jolloin yritykset voivat tukeutua paremmin toisiin ulkoistettuina palveluina ja siten ostaa alihankinta muilta ja erikoistua itse yhä pidemmälle ja siten kyetä kaupunkisuunnittelun avulla synnyttämään tuottavuutta merkittävästi nostavan toimintaympäristön, jossa yhdistyy ytimen ja seudun molempien vahvuudet.

Seuturiippuvuus ja strateginen joustavuus

Pääosa seudun tulevasta suuresta väestönkasvusta ja työmarkkina-alueen laajentumisesta sijoittuu Helsingin ulkopuolelle. Mutta kun samalla Helsingin ja laajan pääkeskuksen tuottavuus on ylivertainen muuhun seutuun verrattuna, niin tällöin sekä sisään sukkulointi että työ- ja asunto-markkina alueet kasvavat edelleen huomattavasti. Tällöin ainoa keino seudun asunto- että työmarkkinoiden toimivuuden varmistamiseen on nykyistä nopeampi, hyvän saavutettavuuden luova raidejärjestelmä. Suurkaupunkikehityksessähän on normaalia, että ytimen (-ien)

korkea tuottavuus kasvattaa sisään sukkulointia merkittävästi. Tuo sama koskee tuottavimman alueen, Helsingin pääkeskuksen toimivuuden turvaamista ja parempaa integroimista laajenevaan seutuun.

Yleiskaavatyössä on arvioitu, että Helsinki kykenee tulevilla asuntotuotannollaan (vuoteen 2050) ottamaan vastaan vain osan (noin 260 000) seudun suuresta väestönkasvusta (noin 600 000). Tuokin tavoite on hyvin haastava. Mutta toisaalta on hyvin mahdollista, tai ainakin on arvioitava myös sitä vaihtoehtoa, että monista eri syistä Helsinki ei onnistuisikaan yleiskaavan tavoitteissaan, eli hyvin suuressa 18 milj.k-m² asuntokaavoituksessa vuoteen 2050. Silloin asuntojen hinnat nousevat rajusti, jolloin sekä seudun että Helsingin pääkeskuksen talouden toimivuus on vaarassa, jolloin on välttämätöntä, että strategisesti on varalla joitain muitakin keinoja tilanteen ratkomiseen. Siinäkin tilanteessa on kyettävä hoitamaan asuntotarjonta, asunto- ja työmarkkinoiden hyvä saavutettavuus ja toimivuus, asuntojen ja työvoiman hintatason kohtuullisuus, jolloin tarvitaan turvaava, kauempaa seudun asuntoalueilta pääkeskuksen työpaikkoihin työvoimaa suurella kapasiteetilla syöttävä tarjonnan varajärjestelmä, eli nykyistä nopeampi junajärjestelmä, jonka tarjontakapasiteettia voidaan tarvittaessa helposti lineaarisesti laajentaa. Oletus on, että tuota kapasiteettia on helpompi lisätä, kuin Helsingin asuntotarjontaa ja että samalla sen saavutettavuuden paraneva tehokkuus on kuitenkin niin suuri, että se pitää asuntohinnat edes kohtuullisen kurissa. Muutoin ollaan kriisitilassa. Asuntotarjonnan ja saavutettavuuden ongelmat näkyvät ensimmäiseksi kantakaupungissa, kun sen asuntojen hinnat nousevat eniten ja työvoiman saatavuuden heikkous ja kalleus heikentää palveluyritysten kannattavuutta ja lisää työttömyyttä.

Täydentävä saavutettavuutta parantava liikennejärjestelmä ei voi olla pelkästään henkilöautoihin nojaava moottori- ja päätiejärjestelmä, joka nykyään vastaa pääsaavutettavuudesta erityisesti muualla seudulla, mutta joka ongelmien kasaantuessa erityisesti keskeisimmillä alueilla helposti tukkeentuu, Helsinkiin syötön näkökulmasta muutamassa vuodessa (myös bussiliikenteen osalta).

Tilanteen vaikeasti ennakoitavia muutoksia voi aiheutua, jos väestö- ja kysyntäpaine, esimerkiksi paljon oletettua suurempi muuttoliike tai talouden ja tulotason kasvu onkin arvioitua suurempi eli kysyntäpaine onkin paljon suurempi, tai yleiskaava- ja asemakaavahankkeisiin tulee suuria ongelmia, jolloin ne saattavat viivästyä tai vähentää aikaan saatavaa asuntotuotantoa merkittävästi.

Tulee myös siis varautua siihen mahdollisuuteen, että kehitys ei etene kuin on oletettu, vaan edellisten vuosikymmenien kehitys toistuu ja joudutaan nopeasti nousevien asuntuhintojen kierteeseen. Tilanne saattaa vaikuttaa merkittävästi mm. Helsingin verotuloihin, asukaslukuun, ikärakenteeseen, huoltosuhteeseen, sukkulointiin, seudun kaupunkirakenteen hajoamiseen, henkilöautoliikenteen kasvuun, jne. Silloin kaupunkisuunnittelun strategialta edellytetään ennakoivaa monipuolisuutta ja joustavuutta ja silloin joudutaan nojaamaan enemmän seutuyhteistyöhön. Silloin esimerkiksi nykyratojen tehokkaamman käytön lisäksi tarvitaan itäsuuntaan (vähintään Porvoo, Loviisa etäisyydelle) raideliikenteen asunto- ja työmarkkinoiden tarjontakäytävä, joka on pituudeltaan, tarjontavolyymiltaan ja saavutettavuudeltaan (nopeudeltaan) vähintään päärataan verrattava, mutta modernimpi ja joka nojaa merenrannan luomaan lisäarvoon.

Pääkeskuksen menestys on riippuvainen sen tuottavuuden kasvusta, sen työvoiman ja asiakasvirtojen sujuvuudesta, saavuttavuudesta ja asuntojen hinnoista eli asuntomarkkinoiden toimivuudesta.

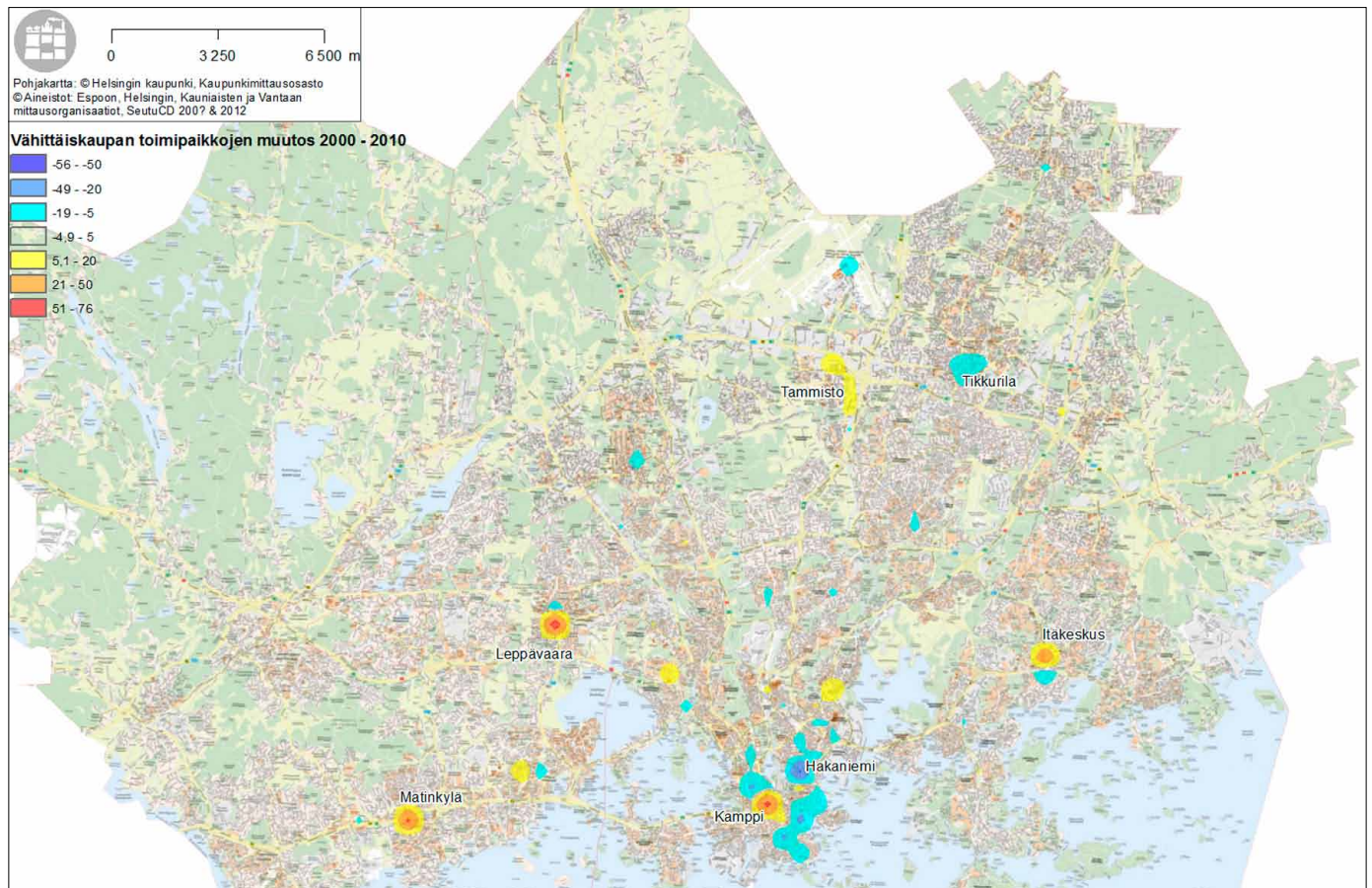
2.3 Helsingin keskusta kaupallisena keskittymänä

Anne Karlsson

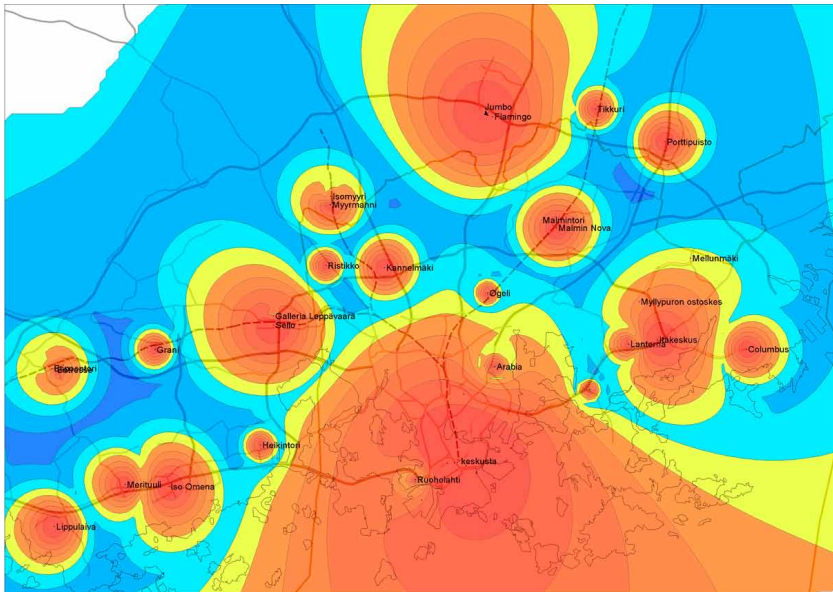
Helsingin ydinkeskusta on Suomen merkittävin kaupallisen palvelutarjonnan keskittymä. Keskustan kortteleihin on kiinnittynyt arvoja, joita ei löydy muualta, esimerkiksi kehäteiden varsien kauppakeskuksista. Helsingin keskustan vahvuus on suurkaupungille ominaisessa keskustan laajuudessa, rakenteessa ja monipuolisuudessa, mitä seudun muut keskukset eivät pysty jäljittelemään. Helsingin keskustan vahvuutena on kaupallisen ja kulttuurisen tarjonnan suuri määrä, tunnetut toimijat, monipuolisuus ja historiallinen kerrostuneisuus. Vahvuutena on myös hyvä saavutettavuus.

Pääkaupunkiseudulle on keskustan ohella kehittynyt voimakkaita kaupallisia keskittymiä ja Kampin alue on voimistunut merkittävästi kauppakeskuksen myötä. Samalla kauppa on keskittynyt. Muun muassa Espoossa Leppävaara ja Matinkylä ovat saaneet merkittävästi lisää kaupan toimipaikkoja, samoin Itäkeskus Helsingissä. Vantaalla Tammiston alue on kasvanut kaupan osalta, kun taas Tikkurilan alueella vähittäiskaupan toimipaikat ovat vähentyneet. Helsingin keskustassa Kampin kauppakeskuksen myötä kaupan toimipaikat ovat alueella lisääntyneet, mutta samanaikaisesti muualla kantakaupungissa, etenkin Hakaniemessä, vähentyneet. Vähittäiskaupan toimipaikkojen määrä pääkaupunkiseudulla on kokonaisuutena vähentynyt vuosien 2000–2010 välillä noin 1 400 toimipaikalla. Samanaikaisesti alan työpaikkamäärä on kuitenkin kasvanut noin 5 000 henkilöllä. Tämä kertoo osaltaan kaupan keskittymiskehityksestä, toimipaikkoja on vähemmän mutta ne ovat suurempia.

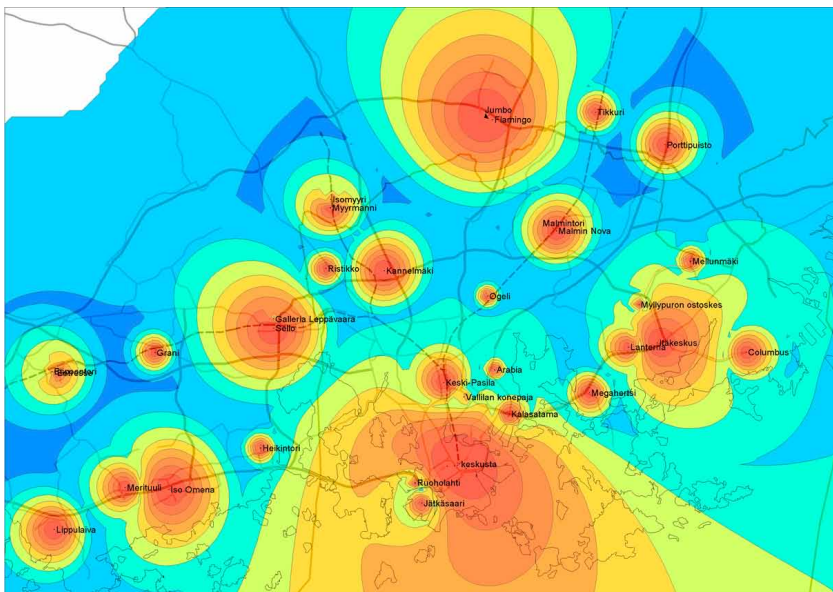
Kuva 6. Vähittäiskaupan toimipaikkojen lukumäärän muutos 2000-2010.



Helsingin kaupallinen vetovoima on laaja, mutta ydinkeskustan vaikutusalue näyttäisi pienenevän uusien keskustan reuna-alueiden kaupallisten palvelujen myötä. Tämä näkyy kuvissa 7-8, joissa esitetyt kaupan vetovoimamallit kuvaavat teoreettisesti kauppakeskusten vaikutusalueilla olevien asiakkaiden todennäköisyyttä asioida kauppakeskuksessa sen kokoluokan mukaan. Vetovoimamallien nyky- ja tulevan tilanteen vertailussa, jossa on mukana suunnitteilla olevat kauppakeskushankkeet ja -laajennukset (kuva 8), keskustan vaikutusalue näyttäisi pienenevän uusien keskustan reuna-alueiden kaupallisten palvelujen kehittymisen myötä. Yhden suhteellisen vahvan kaupallisen keskittymän sijaan Helsingin keskustan reuna-alueille on syntymässä useita paikallisia kauppakeskuksia, jotka palvelevat ensisijaisesti omaa lähialuettaan. Samalla riippuvuus Helsingin keskustasta ja myös todennäköisyys asioida siellä vähentyy. Tämä kuitenkin tukee tavoitetta monikeskuisesta verkostokaupungista, joka muodostuu useista pienemmistä keskuksista. Paikallis- ja lähikeskukset mahdollistavat asukkaiden asioinnin omalla alueella ja ne myös vahvistavat alueellisia palvelutoimintoja ja palvelujen hyvää saavutettavuutta.



Kuva 7. Kauppakeskusten vetovoimamalli 2011 (keskustan osalta erikoiskaupan arvioitu kokonaisala).



Kuva 8. Kauppakeskusten vetovoimamalli, kun vireillä olevat uudet kauppakeskushankkeet ja laajennukset lisätty nykyverkkoon (keskustan osalta erikoiskaupan arvioitu kokonaisala).

Paikalliskeskusten merkitys on suuri päivittäistavaroiden sekä arkiasioinnin osalta. Sen sijaan erikoiskaupan osalta Helsingin keskustan merkitys on vahva. Myös erikoiskaupan osalta on nähtävissä toimialan sisäistä erikoistumista, jossa ketjuliikkeet sijoittuvat tyypillisesti kauppakeskuksiin, mutta pääasiassa kantakaupungissa sekä sen viereisillä kantakaupunkimaisilla alueilla on erikoistuneempia ja itsenäisiä liikkeitä. Samoin kantakaupunkimaista kadunvarsiliiketilarakennetta sekä riittävää asiakasmäärää tämän tyyppisille liikkeille ei juuri muualla pääkaupunkiseudulla ole tarjolla.

Vaikka kauppakeskuksia ja kaupan keskittymiä on tullut Helsinkiin ja seudulle viime vuosikymmeninä useita, on myös Helsingin keskusta kasvanut samanaikaisesti liiketilan tarjonnan osalta. Nykyisen voimassa olevan yleiskaavan (2002) selostuksen mukaan Helsingin keskusta on tärkein keskusverkon osa. Tuolloin keskustan määriteltiin laajentuvan Kampin linja-autoaseman paikalle ja osin Töölönlahden alueelle. Nämä muutokset ovat tapahtuneetkin tai parhaillaan tapahtumassa. Toinen kaupallisten tilojen laajenemiskohde Helsingin keskustassa on ollut korttelien sisäosat, mikä jatkuu edelleenkin.

Helsingin keskustan merkittäviä kaupallisia hankkeita 1980-luvulta lähtien ovat mm.:

- 1985 Forum
- 1989 Kauppakeskus Kluuvi
- 1995-1996 World Trade Center
- 1996 Kauppakeskus Kaisa
- 1999 Kämp Galleria
- 1999 Sanomatalo
- 2000 Liikekeskus Simonkenttä
- 2003 Rautatieaseman länsisiiven kauppakuja
- 2004 Fennia-kortteli
- 2006 Kampin kauppakeskus ja linja-autoasemat
- 2007 Sähkötalon kaupalliset tilat, laajennus
- 2010 Alekski 48 laajennus
- 2010 Stockmannin tavaratalon laajennus
- 2012 Kluuvin kauppakeskuksen uudistus
- 2013 City Centerin uudistus (Makkaratalo ja Hermes)
- Forumin laajennus (rakenteilla)
- Asematunnelin uudet liiketilat (rakenteilla)
- Kaupungintalokorttelit
- Kampin huippu (rakenteilla)

Helsingin ydinkeskustan asema kaupungin ja pääkaupunkiseudun keskuksena on jatkuvassa muutoksessa. Keskustan rooli muuttuu, koska seudun kasvun myötä kokonaisuus ja seudullinen työnjako muuttuvat. On oletettavissa, että Helsingissäkin siirrytään kansainvälistä kehitystä seuraten vaiheeseen, jossa keskusta muuttuu yhä leimallisemmin kulttuurisesti intensiivisen kulutuksen paikaksi.

Ydinkeskustaa on jatkuvasti kehitettävä, ei ainoastaan asumisen, toimitilojen ja tapahtumien, vaan myös vahvan kaupallisen tarjonnan paikkana. Elintason noustessa, seudun väestömäärän kasvaessa sekä matkailijoiden määrän lisääntyessä ydinkeskustan asiakaspotentiaali kasvaa. Ydinkeskustassa asioi myös erityisiä kuluttajaryhmiä, jotka asettavat palvelutarjonnalle omia vaatimuksiaan. Ns. kriittisen massan myötä vahvistuu kysyntä yhä pitemmälle erikoistuvalla tarjonnalla.



Kuva: Helsingin kaupunki/Commalmage Oy, 2005

Kauppatori.

Kuva: Helsingin kaupunki/KSV 2011.





Aleksanterinkatu.

Kuva: Helsingin kaupunki/ Mika Lappalainen

Tavoitteena on, että tulevaisuuden verkostokaupungissa Helsingin eri keskustat muodostavat tiiviin ja toimivan verkoston, mutta ovat persoonallisia ja keskenään erilaisia. Laajentunut kantakaupunki on edelleen seudun pääkeskus, jonka erikoistumisasteen ja kaupunkituottavuuden kasvu on koitunut koko maan hyväksi. Vaikka riippuvuus yhdestä keskuksesta on vähentynyt ja seudulla on kantakaupungin lisäksi muita keskustoja, on Helsingin kantakaupunki edelleen sekä liike-elämän, työpaikkatiheyden, kaupan, erikoistuneiden palveluiden, matkailun, kulttuurin ja urbaanin metropolin vahvin ja vetovoimaisin ydin. Kantakaupunki on myös laadukkaan ja houkuttelevan asumisen paikka. Kantakaupungin saavutettavuus sekä seudullisesti että kansainvälisellä tasolla on tulevaisuuden tavoitteiden mukaan huippuluokkaa.

Kantakaupunki laajenee nykyisten aluerakentamiskohteiden valmistuttua Jätkäsaareen, Pasilaan ja Kalasatamaan sekä pidemmällä aikavälillä Kehä I:lle asti moottoritiemäisten väylien muutosten ja tiivistymisen myötä. Kantakaupunki ja keskusta ovat työpaikkojen, erikoistuneen kaupan sekä erikoistuneiden ja monipuolisten palvelujen keskusta-alueita, jossa kadunvarsiliiketoilla on merkittävä rooli liiketilojen tarjonnassa. Tärkeää kantakaupungin ja keskustan kehittämisessä on myös arkipäivän asiointitarpeiden huomioiminen.

Liiketilojen osalta tiiviin ydinkeskustan vahvistaminen on kaupunkisuunnittelun tavoite ja ydinkeskusta on jo usean vuoden ajan "kasvanut sisäänpäin", eli uusia liiketiloja on rakennettu sisäpihoille, katutasen alapuolelle ja täydentäen sekä laajentaen olemassa olevaa liikekeskustaa. Liiketiloista on kuitenkin ollut toimitilamarkkinoiden näkökulmasta jatkuva pula keskustan alueella ja liiketilojen vajaakäyttöaste on pysynyt hyvin alhaisena pitkään. Helsingin keskustassa liiketilojen vajaakäyttöaste on vain 1,5 % (Helsingin seudun suunnat 2/2013), mikä kertoo tilojen suuresta kysynnästä suhteessa tarjontaan.

Asemakaavavarantoja liiketilojen osalta ei juuri ole koko kaupungissa. Ydinkeskustan ja sitä ympäröivien alueiden toimistojen ja kaupan kaavayksiköt ovat pitkälti täyteen rakennettuja. Tulevaisuudessa onkin haasteita löytää yhä enemmän liiketilaa kantakaupungin alueelta. Kantakaupungin laajenemisalueilla Kalasatamassa, Jätkäsaaressa ja Pasilassa on tulossa uutta liiketilaa, mutta ne eivät kuitenkaan täysin vastaa Helsingin kantakaupungin liiketilan kysyntään. Ne kyllä laajentavat kantakaupunkimaista aluetta ja toimintoja, mutta ellei ydinalueelta onnistuta löytämään laajenemismahdollisuuksia liiketoille, virtaa kysyntää keskustasta muille alueille eikä kantakaupungin potentiaaleja pystytä hyödyntämään. Edelleenkin tulisi täydentää keskustan sisäpihoja, maanalaisia tiloja sekä ottaa käyttöön kadunvarsiliiketiloja. Kadunvarsiliiketilojen muutosta asumiseen kantakaupungin ja keskustan alueella ei tulisi sallia, vaan säilyttää ne liike- tai toimitilakäytössä.

Design Forum. Kuva: Helsingin kaupunki/ Rebekka Muostonen, 2005.



3 Merellisyys Helsingin keskustassa

Terhi Kuusisto, Christina Suomi, Sanna Lahti, Johanna Backas, Ulla Tapaninen

3.1 Muutosvoimia

Helsingin keskustan kehittämiseksi mereen liittyviä muutosvoimia on useita. Helsingin ja Tallinnan kaksoiskaupunkirooli "Talsinki" on osa kansainvälistymisvaikutusta. Kantakaupungin kasvu synnyttää merellisiä urbaaneja alueita muuallekin, kuin "vanhaan" kaupunkiin. Asukkaiden muuttohalukkuus Helsinkiin etenkin kantakaupungin merellisille alueille lisää merellisten keskustatoimintojen kehittämistarvetta ja kysyntää. Helsingin rantoja avautuu teollisuudelta sekä palveluille että urbaaneille rantareiteille ja virkistymiseen. Myös keskustan läheiset saaret, mm. Suomenlinna, Mustikkamaa ja Korkeasaari sekä lukuisat yhteisöjen ja yksityisten hallinnoimat pienet saaret kantakaupungin läheisyydessä rikastuttavat merellisen keskustan palvelutarjontaa sekä vesibussiliikenteen järjestely- ja virkistysmahdollisuuksia. Puolustusvoimilta vapautuvat saaret tuovat tähän merkittävän uuden lisänsä ja niiden käyttömahdollisuuksia tullaan tutkimaan. Turismin, matkailun ja merellisten tapahtumien kasvanut määrä on kehityksen muutosvoimista kaikkein näkyvimpiä.

Helsingissä vierailaan yhteensä yli 20 miljoona kertaa vuosittain. Luku sisältää yli 15 miljoonaa päiväkäyntiä kotimaasta, näistä noin 10 % on työssäkäyntimatkoja. Kotimaisia kaupungissa yöpyviä vierailijoita on noin 2 miljoonaa ja 3 miljoonaa käyntiä tehdään ulkomailta. Kaupungin suosituimmat käyntikohteet ovat kantakaupungin Tennispalatsin kulttuuripalvelut, Helsingin messukeskus, Linnanmäki, Tempelisaukion kirkko, Uspenskin katedraali, Helsingin kaupunginteatteri, Tuomiokirkko ja kasinopalvelut, sekä merellisiä käyntikohteita Suomenlinna ja Korkeasaari.

Matkailun haasteet liittyvät palvelutarjonnan entistä parempaan mahdollistamiseen, saavutettavuuskysymyksiin sekä merellisyyden hyödyntämiseen. Globaali kiinnostavuus on yksi oleellinen haaste. Matkailun sisältöjä ovat mm. käyntikohteet, tapahtumat, matkailupalvelut, matkailuneuvonta, kokoukset ja kongressit sekä tapahtumat. Vapaa-ajan matkustus on ohittanut liikematkustuksen, mikä edellyttää yöpymispalveluiden monipuolistamista; lisää kohtuuhintaisia yöpymisvaihtoehtoja tarvitaan. Kongressit ja suur tapahtumat taas edellyttävät majoituskapasiteetin nostamista. Esimerkiksi 7 000–10 000 hengen kongressit tarvitsisivat nykyistä enemmän huonetarjontaa.

Yhteydet korostuvat merellisen matkailun edistämiseksi. Lento-, laiva- ja junayhteydet ovat olennaisia matkailun kannalta. Lisäksi tarvitaan sujuvat yhteydet pääkohteisiin ja tapahtumapaikkoihin. Yhteydet liikenteen vaihtoasemille ovat tärkeitä, haasteena korostuvat erityisesti lentokenttäyhteydet. Myös henkilöautoilun ja tulevaisuuden lisääntyvän vesiliikenteen huomioiminen ovat osa matkailupalveluiden saavutettavuutta. Merellinen Helsinki on matkailun kannalta vahvuus ja sen kehittäminen entistä vetovoimaisemmaksi tuotteeksi lisää kaupungin houkuttelevuutta. Merellisen Helsingin yhteydessä korostuvat vesiliikenneyhteydet eri kohteiden välillä sekä rantojen, meren ja saariston tarjoamat mahdollisuudet.

3.2 Helsingin keskusta ja meri 2050 - visio

2050-luvun Helsingille meri on laatutekijä ja arvo, joka tukee kaupungin menestymistä kiristyvässä kaupunkien välisessä kilpailussa. Määrätietoisien kehittämisen myötä kaupungin merellinen imago on vahvistunut merellisen kaupungin tarjotessa uusia mahdollisuuksia asumiseen, yrittämiseen sekä virkistykseen niin kantakaupungissa kuin sen ulkopuolisissa keskuksissa. Laajenevan kantakaupungin ja meren äärellä sijaitsevien keskusta-alueiden kehittämisessä merellisyys on huomioitu keskeisenä vetovoimatekijänä.

Monikeskuksisen rakenteen kehittämisestä huolimatta perinteisen kantakaupungin vetovoima on yhä erityinen suhteessa muihin kaupunkiseudun keskustoihin. Kantakaupungin merellisten alueiden määrä on kasvanut merkittävästi satamatoiminnoilta vapautuneiden alueiden rakentuessa valmiiksi 2030-luvulla. Entisten satama-alueiden rakentuminen uuteen käyttöön avaa runsaasti rantaviivaa kantakaupunkiin. Samalla kaupunkilaisten käyttöön on avautunut kilometreittäin uutta rantaviivaa sekä uutta urbaania ja merellistä kaupunkitilaa. Uusien ja kehittyvien, kantakaupunkialuetta laajentavien merellisten keskusten mahdollisuutena taas on meren rikastama paikallisuus.

Merellinen kantakaupunki toimii Helsingin matkailun solmukohtana. Suurien matkustajasatamien kautta kaupunkiin saapuu vuosittain satojatuhansia matkailijoita pienempien satamien tarjotessa mahdollisuuksia taas saaristo-Helsinkiin tutustumiseen. Lähimatkailu ja virkistys meren äärellä ovat myös osa matkailua mereen liittyen.

Matkailua rikastaa merellinen toiminnallisuus. Kantakaupungin rannat, rantojen puistot, liikkeet ja kulttuuri meren läheisyydessä, merelliset torit, kauppahallit sekä uimapaikat ja -rannat muodostavat oleellisen osan keskustan matkailupalvelutarjontaa. Eksotiikkaa luo paikallinen toiminta; rantojen kahvilat, matonpesupaikat, saunat sekä vuodenaikojen tuomat mahdollisuudet. Meren äärellä voi virkistäytyä monin tavoin, myös kuluttamatta.

Meri on lähellä ja saavutettavissa joukkoliikenteellä. Asuminen, elinkeinot ja palvelut sekä virkistys yhdistyvät keskustan toiminnallisissa merihubeissa, joissa

Kuva 13. Tall ships races, Helsinki 2013.
Kuva: Christina Suomi.



meren mahdollisuudet on laaja-alaisesti hyödynnetty. Liikkuminen mantereelta merelle tukeutuu niissä joukkoliikenneyhteyksiin ja vesiliikenteen laituriverkostoon. Kantakaupungissa tällaisia mahdollisia merellisiä toimintalahtia on useita.

Asumismahdollisuudet keskustassa, meren äärellä, ovat monikertaiset ja uusia rakentamisalueita meren ääreltä löytyy edelleen. Ympäristö hyödyntää vesielementin monipuolisuutta; näkymiä merelle, toiminnallisia mahdollisuuksia ja veden rauhoittavaa ominaisuutta.

Meri, rannat ja saaristo ovat virkistäytymistä varten entistä saavutettavampia ympärivuotisesti. Kantakaupungista pääsee merelle ja keskustan virkistysaaret lisäävät urbaaneja mahdollisuuksia nauttia merestä. Kantakaupungin uusia virkistykseen mahdollisuuksia ovat esimerkiksi uudet vesiliikenteen reitit, jotka risteilevät "hop on, hop off" -periaatteella kantakaupungin satamien, merellisten uusien asuinalueiden ja vetovoimaisten ja omaleimaisten matkailusaarien välillä. Näitä ovat muun muassa Ruoholahti, Jätkäsaari, Hernesaari, Pihlajasaari, Kaivopuisto, Harakka, Kauppatori, Suomenlinna, Vasikkasaari, Kruunuvuorenranta, Seurasaari ja Kalasatama sekä lähellä kantakaupunkia oleva saaristo.

3.3 Helsingin keskusta ja meri - tavoitteet ja toimenpiteet

Yleiskaavassa merellistä kantakaupunkia kehitetään aktiiviseksi, avoimeksi, helposti saavutettavaksi ja toiminnallisesti rikastavaksi osaksi keskustaa ympärivuotisesti.

Suuret risteilyalukset kansainvälisine matkustajineen ovat tärkeä elävöittävä osa merellistä Helsinkiä. Risteilyalusten ja laivamatkustajien pääsy kaupunkisatamiin varmistetaan myös jatkossa.

Merellisen kaupungin urbaanin elämän kehitystä pyritään edistämään ranta-alueilla varaamalla nykyistä enemmän tilaa ihmisille sekä palveluille ja vähemmän autoliikenteelle. Rantareitti seuraa kaupungin rantoja - keskustassa jakso on urbaania, merellistä kävelykeskustaa.

Saaristo-Helsingin saavutettavuutta parannetaan kehittämällä kantakaupunkiin helposti saavutettavia merihubeja; asumisen, työnteon ja palveluiden sekä kestävästi liikkumisen urbaaneja solmukohtia, joissa vesiliikenteen laituriverkosto yhdistyy osaksi mantereen joukkoliikennejärjestelmää ja mahdollistaa monipuolisen pääsyn merelle ja sen eri toimintoihin.

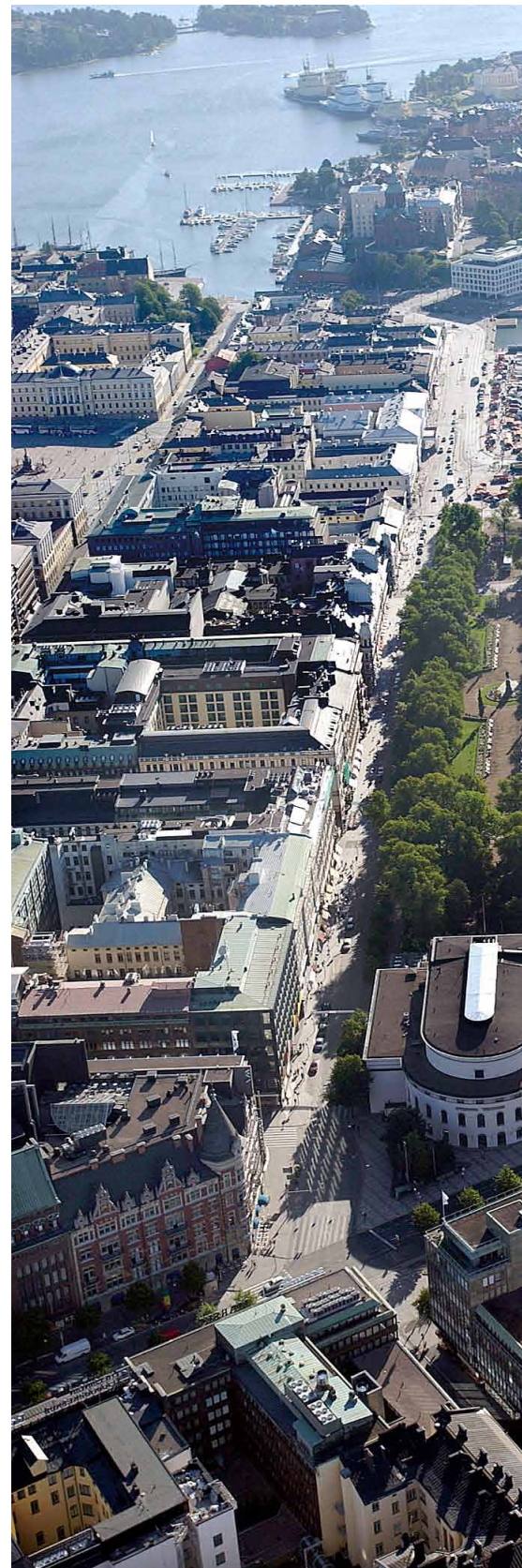
Merestä luodaan nykyistä aktiivisempi tapahtumien näyttämö. Vesiurheilu, virkistys ja merellinen kulttuuri löytävät tulevaisuuden kantakaupungista suositut paikkansa. Satamat ja kattavat satamapalvelut ilahduttavat niin veneilijöitä kuin merellisestä ympäristöstä nauttivia. Tapahtumat vaihtelevat pysyvistä väliaikaisiin ja vaihtuviin. Toiminnoille varataan niiden vaatimaa tilaa. Palvelutarjonta ulottuu 2050-luvun Helsingissä mantereelta merelle myös erilaisina kelluvina tai siirrettävinä palveluratkaisuin.

Rakennettujen rantojen vastapainoksi tavoitteena on, että Helsingin kansainvälisesti arvokkaat luontolahdet tarjoavat kasvavalle kantakaupungin väestölle sekä vierailijoille laadukkaita luonto- ja virkistyspalveluita - kantakaupungissa tämä tarkoittaa usein rauhoittavia näkymiä merenlahtien vastarannoilla, joiden säilyminen ja merkittävyyden korostaminen huomioidaan suunnittelussa.

Kantakaupungin virkistysaaret ovat lähellä ja lyhyen matkan päästä kantakaupungin rannoilta sekä helposti saavutettavissa. Virkistysaaret sekä lukuisat yhteisöjen ja

Kuva 14. Esplanadi ja Katajanokka.

Kuva: Helsingin kaupunki/ Hannu Bask, 2001.



yksityisten hallinnoimat pienet saaret, mm. venekerhojen käytössä olevat saaret, ovat toiminnallisia keitaita, joiden tarjonta monipuolistaa keskustan virkistysvalikoimaa ja matkailun mahdollisuuksia. Saarten saavutettavuutta ja palvelutarjonnan kasvua edistetään.

3.4 Helsingin merellisen keskustan painopistealueet

Helsingistä on löydettävissä ydinkeskustan rantojen lisäksi merellisten keskustojen keskeisiä kehittämiskohteita niin nykyisen kantakaupungin alueelta kuin sen kasvusuunnista sekä uusilta, kehittyviltä merellisiltä keskusta-alueilta.

Mahdollisuuksien rantoja kantakaupungissa ovat mm. Munkkiniemi, Töölö, Jätkäsaari, Hernesaari, Etelä-Helsingin rannat, Hakaniemi, Katajanokka, Kalasatama ja Arabianranta.

Ympäri Helsinginniemen - vanhaa ydinkeskustaa kehystäen - rannat ovat yhdistyneet mielenkiintoiseksi ja houkuttelevaksi merellisten torien, aukoiden, rantapuistojen, kanavien ja merellisten tapahtumien yhtenäiseksi katkeamattomaksi helminauhaksi.

Rantapromenadi on osa Vanhankaupunginselän maisemallista reittiä että Helsinginniemen kiertävää merellistä reittiä Arabianrannasta Munkkiniemeen ja Lauttasaari-Koivusaaren suuntiin. Kantakaupungin reitin varren attraktiot saavat vetovoimaisuutensa urbaanin, rakennetun sekä virkistyskäyttöön tarkoitetun rannan vaihtelusta. Töölönlahti ydinkeskustan helmenä kehittyi loistoonsa kaupungin sisäisenä merenrantana.

Eteläsataman keskeinen sijainti, alueen kulttuurihistoria ja matkustajasatamat kuuluvat olennaisena osana kaupungin identiteettiin. Alueella korostuu Helsingin merellisyys. Eteläsataman merelle aukeavaa kaupunkijulkisivua voidaan pitää Helsingin käyntikorttina. Rannan tuntumassa on Helsingin historiallinen keskusta, kulttuurihistoriallisesti merkittäviä julkisia rakennuksia ja muita kohteita sekä historiallisia puistoja.

Eryteisesti Katajanokan puoleinen ranta, mikä aukenee edulliseen ilmansuuntaan, tarjoaa erinomaiset olosuhteet vapaa-ajan toiminnoille, kongressitoiminnalle ja mahdollisesti asumisellekin. Rantoja on täydennetty korkealaatuisesti rakennetuilla julkisilla tiloilla ja rakennuksilla, joissa järjestettävät tapahtumat tarjoavat asukkaille ja matkailijoille kulttuurielämyksiä, miellyttäviä oleskelun paikkoja sekä majoitus-, harrastus- ja toimintatiloja.

Olympiaterminaalin puolella Tähtitornin vuori on säilyttänyt historiallisen asemansa näköalapaikkana ja rantaa on täydennetty ja parannettu hienovaraisesti julkisin rakennuksin ja terminaalitoimintoja jäsentämällä.

Merelliset torit kuten Kauppatori ja Hietalahdentori ovat saaneet tulevaisuudessa jatkoa Jätkäsaaren, Hernesaaren ja Kalasataman uusien merellisten kaupunginosien toreista ja asumiskeskittymistä joukkoliikenne- ja rantareittiyhteyksineen.

Ydinkeskustassa erityisesti Hakaniemi kehittyi monien mahdollisuuksien vahvana ja helposti saavutettavana joukkoliikenteen, palveluiden ja asumisen merihubina. Hakaniemestä on mahdollista kehittää vahvana joukkoliikenteen solmukohtana myös elävä, itäisen kantakaupungin paikallisen vesiliikenteen keskus, joka yhdistää mantereen ja merelliset vesiliikennedyhteydet kaikkialle saaristoon.

Kantakaupungin rakentamisalueet veden äärellä lisäävät ja monipuolistavat merellisten, urbaanien ja toiminnaltaan sekoittuneiden naapurustojen tarjontaa mm. Töölössä, Jätkäsaarella, Hernesaarella, Hakaniemessä ja Kalasatamassa.



4 Helsingin keskustan saavutettavuus ja logistiikka

4.1 Helsingin keskustan saavutettavuus

Susa Tulikoura

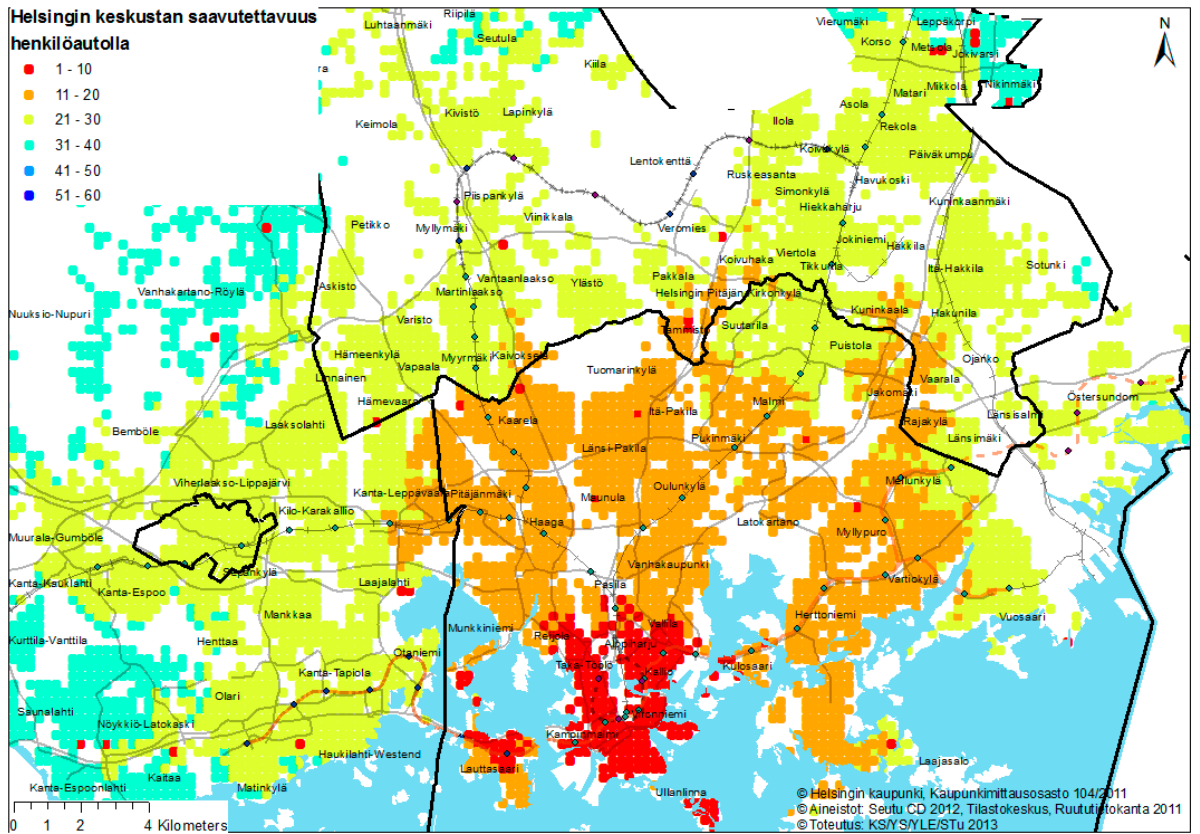
Hyvä saavutettavuus ja monipuoliset liikenneyhteydet houkuttelevat toimijoita ja asukkaita. Hyvä saavutettavuus on ehdoton vetovoimatekijä, millä on merkittävä vaikutus alueen kilpailukykyyn ja sitä kautta taloudelliseen tuottavuuteen.

Helsingin keskusta on joukkoliikenneyhteyksien tärkein solmukohta, minkä takia se on pääkaupunkiseudun parhaiten saavutettava alue (kuva 16). Helsingin keskustaa palvelevat useat säteittäiset yhteydet: bussit, ratikat, metro ja juna. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikennesaavutettavuuden osalta Helsingin keskustan ja kantakaupungin alue on omaa luokkaansa, sillä saavutettavimmat alueet joukkoliikenteellä sijaitsevat Töölönlahden ympärillä. Vaikka liikkuvuus alueella ei ole muuta seutua parempaa, kasvattaa palveluiden ja työpaikkojen runsas määrä saavutettavuuden selkeästi muita alueita paremmaksi. Kantakaupungin ja keskustan palveluiden suureen määrään ja kaupalliseen elinvoimaisuuteen on ehdottomasti vaikuttanut hyvä saavutettavuus monipuolisilla liikennemuodoilla.

Monipuolisista ja säteittäisistä joukkoliikenneyhteyksistä huolimatta Helsingin keskustan saavutettavuus henkilöautolla on huomattavasti parempi kuin joukkoliikenteellä (kuva 15). Tästä kertoo se, että autolla lähes koko Kehä II:n sisäpuoliselta alueelta on mahdollisuus saavuttaa enemmän palveluita, asukkaita ja työpaikkoja kuin parhaimman joukkoliikennesaavutettavuuden alueilta. Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla tieverkko on tiheä ja toimiva, mikä mahdollistaa keskustan saavutettavuuden autolla alle 20 minuutissa lähes kaikkialta Helsingistä lukuun ottamatta Suutarila-Puistola akselia, Vuosaarta ja Mellunmäkeä. Joukkoliikenteellä samassa matka-ajassa saavuttaa keskustan vain kantakaupungista, Haagasta, Oulunkylästä ja Itäkeskuksesta, sekä kaikilta asemanseuduilta Helsingissä.

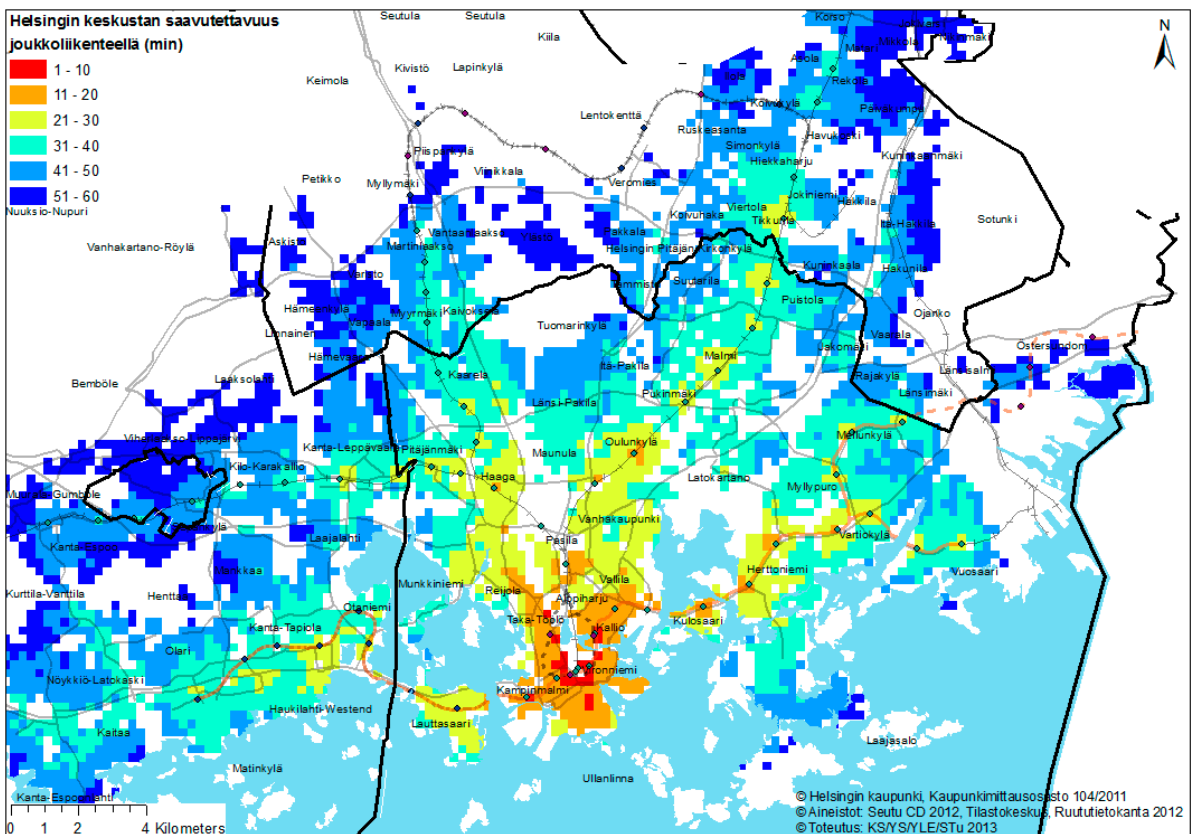
Pyörällä saavutettavin alue pääkaupunkiseudulla on myös Helsingin keskusta ja kantakaupunki. Saavutettavuus heikkenee tasaisesti kantakaupungista pois päin mentäessä. Tämä johtuu siis palveluiden ja työpaikkojen keskittymisestä kantakaupungin alueelle, mutta myös pyöräilyn tasaisesta liikkuvuudesta. Pyöräilyn joustavuuden johdosta sen avulla onkin mahdollista saavuttaa enemmän palveluita kuin joukkoliikenteellä kantakaupungin alueella.

Helsingin keskustan ja kantakaupungin on oltava helposti saavutettavissa tulevaisuudessakin monipuolisilla kulkumuodoilla, jotta sen kilpailukyky ja tuottavuus pysyvät vähintään ennallaan.



Kuva 15. Helsingin keskustan saavutettavuus henkilöautolla (250mx250 ruuduissa; minuuteissa)

Kuva 16. Helsingin keskustan saavutettavuus joukko liikenteellä (250mx250 ruuduissa; minuuteissa)



4.2 Keskustan rooli yleiskaavassa - logistiikka ja kansainväliset yhteydet

Ulla Tapaninen

Helsingin metropolialueen ja erityisesti Helsingin keskustan merkitys Suomen taloudelle on suuri. Alue on kiistatta Suomen suurin elinkeinoelämän ja työpaikkojen keskus. Tehokkaat henkilö- ja tavarakuljetusyhteydet - maitse, vesitse ja ilmassa - ovat välttämättömyys sekä kaupungin sisällä että sen ulkopuolella.

Kaupungin sisäisten jakelu- ja keräilykuljetusten kehittämisessä tavoitteena on lisätä kuljetusten tehokkuutta ja kustannussäästöjä ja samalla parantaa palvelutasoa sekä vähentää kuljetusten aiheuttamia negatiivisia ympäristö- ja estevaikutuksia.

Kansainväliset yhteydet jakautuvat rautatieliikenteen yhteyksiin (Pietariin ja Rail Balticaan), meriliikenneyhteyksiin (satamien jatkoyhteyksiin maissa ja Tallinnan liikenteen kasvuun), lentoaseman matkustajaliikenteeseen ja tavaraliikenteen jakelukeskuksiin metropolialueen reunoilla. Matkustaja- ja rahtiliikenteen vaatima riittävä kapasiteetti ja kansainvälisten yhteyksien linkittyminen paikalliseen kuljetusverkkoon ovat avainasemassa kaupungin toimivuudelle.

Citylogistiikka

City-logistiikan ongelmia

Helsingin kasvava väestö tarvitsee enemmän palveluja ja liikkuminen lisääntyy huomattavasti. Myös tavaroiden kuljettaminen lisääntyy. Kaupallisesta eri liikkeisiin suuntautuvasta jakeluliikenteestä ja jätehuollon kuljetuksista syntyy suuret kuljetusvolyymit. Näitäkin virtoja huomattavasti suuremman liikennemäärän aiheuttaa asioiminen liikkeissä (asiakasliikenne). Tulevaisuuden suunnittelussa tuleekin ottaa riittävästi huomioon niin jakelu- ja huoltokuljetuksien tarpeet kuin asiakasliikenne.

Perinteisesti Helsingin liikkeiden tavara- ja asiakasliikenne on kulkenut keskustan katujen kautta. Ajaminen ruuhkaisen keskustan läpi on ollut hankalaa. Helsinkiin rakennettiin maanalainen huoltotunneli, jotta ruuhkautumista saadaan pienennettyä ja tavara- sekä asiakasliikenne sujuvammaksi ja turvallisemmaksi. Tunneli valmistui vuonna 2009. Arvioiden mukaan tunnelin ansiosta keskustan liikenteestä poistui noin 500 paketti- ja kuorma-autoa päivässä. Huoltotunneli on kokonaisuudessaan noin kaksi kilometriä pitkä, ja kulkee Kampista aina Kaisaniemeen asti. Tunnelin kautta keskustan liikkeet voivat hoitaa tavara- ja huoltoliikenteensä, mutta valitettavasti kaikki alueen liikkeet eivät käytä tunnelia. Tunnelin kautta pääsee myös ajamaan helposti pysäköintilaitoksiin.

Kaupunkikeskustojen jakelukuljetusten yleisenä ongelmana koetaan keskustojen ruuhkat aamuisin ja iltpäivisin. Ruuhkat vaikeuttavat kaupunkijakelun sujuvuutta ja pidentävät kaluston jakeluun käyttämää aikaa. Tämä tarkoittaa sitä, että jakelukaluston aika kaupunkialueilla pitenee, jolloin niiden aiheuttamat haitat muulle liikenteelle ja ympäristölle lisääntyvät. Samalla myös operointikustannukset ja resurssien tarve jakelukuljetusten hoitamiseksi kasvavat. Kaupunkien asukkaiden näkökulmasta päästöt, melu ja turvallisuusriskit ovat suurimpia jakeluliikenteen ongelmia.

Kaupunkikeskustojen jakeluliikenteen tärkeimpiä kehittämiskohteita ovat pysäköintipaikat, lastaus- ja purkausalueet sekä tavaroiden vastaanottotilat.

Kuormaukseen tarkoitettuja pysäköintipaikkoja on liian vähän ja nykyisetkin paikat ovat usein muussa kuin tavaraliikenteen käytössä. Ongelmana on myös näiden paikkojen usein toiminnallisesti huono sijainti ja niiden huolimaton suunnittelu tai ahtaus. Pysäköinti- ja lastaus-/purkupaikkojen puutteet aiheuttavat ongelmia kuljettajille (tavaroiden siirto, työn raskaus jne.), lisäävät tavarankuljetuksen rikkoutumisen riskiä sekä aiheuttavat jakelun pitkittymistä (jakeluauton seisonta-aika).

Helsingissä tavaraliikenteen ajoneuvoilla on lupa pysäköidä hetkellisesti pysäköinnin kieltoalueilla tavarankuljetusta tai lastausta varten. Ongelmana on ollut hetkellisen pysäköinnin tulkinta pysäköinnin valvonnassa (milloin pysäköinnin on ajateltu olevan hetkellistä.) Usein jakeluajoneuvo jätetään käyntiin sakkujen pelossa. Tähän ongelmaan voitaneen löytää ratkaisua suhteellisen helposti (raskaan liikenteen pysäköintikielto, digitaalisen ajopiirturin hyödyntäminen valvonnassa tms.). Luvatonta pysäköintiä tapahtuu myös jalkakäytävillä ja kävelykaduilla.

Liian ahtaat huoltotunnelit, joissa liikenne ruuhkautuu ja lastaus- tai purkupaikkaa voi joutua odottamaan pitkäänkin ovat myös ongelmana. Huoltotunneleiden käyttöä on porrastettava, jotta odotusajat eivät veny kohtuuttomiksi ja tavarat saadaan kauppoihin ajallaan. Muita ahtaita ja vaikeakulkuisia alueita ovat muun muassa porttikongit ja sisäpihat sekä rakennus- tietyömaat. Erityisesti sisäpihoilla olevat lastaus- ja purkualueet ovat usein hankalia ja niihin muodostuu helposti ruuhkaa. Myös ajoreitit sisäpihoille ovat usein liian kapeita nykyisille jakeluautoille. Monia sisäpihoja ei ole alun perin suunniteltu tavarankuljetusta varten tai ne on suunnitteluvaiheessa alimitoitettu. Mitä vanhempia keskusta-alueita ovat, sitä ahtaampia nämä alueet ovat nykyiselle, suurikokoisemmalle kalustolle.

Ongelmana kaupunkijakelussa on myös riittämätön opastus lastaus-/purkupaikoille ja vastaanottopisteisiin sekä opastus itse liiketiloissa. Myös pitkä etäisyys tavarankuljetusta vastaanottoajan ja purku- ja lastauspaikan välillä lisää kaupunkijakeluun kuluva aikaa ja kustannuksia. Liikenteellisiä haasteita syntyy myös pääkaupunkiseudun lukuisista rakennustyömaista ja niihin liittyvistä kuljetuksista. Toisaalta esimerkiksi tietojärjestelmä, josta jakeluauto voisi varata lastaus- ja purkupaikan tietyn kellonajaksi voisi olla sellaisenaan toimiva ja liikennettä sujuvoittava ratkaisu Helsingissä.

Sähköisen kaupan kasvu sekä asiakasohjautuvuuden edelleen lisääntyminen ja laajeneminen teollisuuden ja kaupan logistiikan järjestelmissä tulee lisäämään haasteita kuljetusjärjestelmille. Toimituserät pienenevät entisestään ja samalla toimitusfrekvenssi kasvaa. Kuljetusalan näkökulmasta suurimmat ongelmat liittyvät tiedonkulkuun. Toimitusketjussa on tietoa erittäin paljon ja sitä on saatavilla reaaliaikaisesti. Periaatteessa koko toimitusketjun suunnittelu ja ohjaus perustuu nykyisin reaaliaikaiseen tietoon ja nopeaan reagointiin. Kuitenkin kuljetusyritys on usein näiden tietovirtojen ulkopuolella tai saa tietoa liian myöhään omien ajoresurssiensa suunnittelun kannalta. Kuljetustilauksia tehdään jonkin verran vieläkin puhelimitse tai muilla tavoilla, jotka edellyttävät manuaalista tietojen syöttämistä ja käsittelyä. Keskeinen kehityskohde olisikin saada kaikki (myös pienemmät) kuljetusyritykset mukaan sähköiseen tilausjärjestelmään, jolloin kuljetusvälitysluokan merkittävänä osana toimitusketjun fyysistä toteuttamista saisi tilaukset sähköisessä muodossa ja riittävän ajoissa. Silloin kuljetusvälitysluokan oma resurssien suunnittelu helpottuu, toiminta tehostuu ja myös fyysisen suorituksen tekevä kuljetusyritys saa riittävästi tietoa oman toiminnan optimaaliseen suorittamiseen.

Tällä hetkellä pienten jakelukuljetusten asiakkaiden yhteistoiminta kuljetusten optimoimiseksi on vähäistä. Pienillä yrityksillä on vähäiset kehittämisresurssit, joten toiminta keskittyy päivittäisten kiireellisten asioiden hoitamiseen eikä aikaa toiminnan

tehostamiseen esim. logistiikka-asioissa useinkaan ole. Vähäiset resurssit käytetään ydinliiketoiminnan kehittämiseen, vaikka logistiikasta yhdistämällä kuljetuksia olisi saatavissa huomattavia säästöjä.

Jätteiden kuljetukset ovat viime vuosina lisääntyneet ja lisääntymässä merkittävästi, jätelainsäädännön muuttuessa. Uusien EU-direktiivien myötä jätteitä luokitellaan yhä useampaan jäte- ja kierrätysjakeeseen, mikä lisää jätteiden lajittelua, käsittelytarvetta ja kuljetussuoritetta. Kaatopaikkojen määrää vähennetään ja tämä edellyttää kuljetuksia laajemmalta alueelta ja osin pienemmissä erissä. Kuljetuksia lisäävät myös jätteenpolttolaitosten rakentaminen (jätevoimalat), sillä jätteenpolttolaitoksia on valtakunnallisesti kannattavaa toteuttaa vain muutamia. Tavoitteena on, että vuonna 2016 yhdyskuntajätteistä kierrätetään materiaalina 50 % ja hyödynnetään energiana 30 %. Loppusijoitettavaksi kaatopaikoille päätyisi enintään 20 % yhdyskuntajätteistä. Jotta kaatopaikoille sijoitettavan jätteen määrä vähenisi, on jätehuoltoa kehitettävä ja kierrätystä tehostettava.

Logistisesti tehokkaampi on kunnan järjestämä jätteenkuljetus, koska samalla jätteen keräysalueella operoi vain yksi kuljetusurakoitsija. Tällöin ei synny päällekkäistä tai vajaata ajoa, kuten kiinteistön haltijan järjestämässä jätteenkuljetuksessa, jossa keräysalueella operoi yleensä useampi kuin yksi toimija.

Jätteen keräyskuljetusten suorituksen kasvu ja kustannusten nousu voivat tehdä putkikeräysjärjestelmät entistä kilpailukykyisemmiksi verrattuna perinteisiin keräysjärjestelmiin. Putkikeräysjärjestelmä kuluttaa 80 % vähemmän energiaa kuin perinteinen keräysjärjestelmä. Järjestelmä on kuitenkin jonkin verran kalliimpi käyttäjälle. Uusilla, tehokkaasti rakennetuilla alueilla, kuten Helsingin Jätkäsaaren ja Kalasataman alueilla, jätteen keräys perustuu putkikeräykseen. Putkikeräysjärjestelmässä teräksinen, halkaisijaltaan 400–500 millimetrin putki kiertää katuverkostossa ja kuljettaa jätteet runkoputken kautta alueen keskeiseen ja liikenteellisesti hyväksyttävään paikkaan sijoitettavalle keräysasemalle. Piholle tai jätehuoneisiin ei tarvita vanhanaikaisia, isokokoisia jätessäiliöitä.

Ratkaisuja city-logistiikan ongelmille.

Jakelukuljetusten kehittämisen tavoitteena on jakelukuljetusten sujuvuuden parantaminen sekä jakelukuljetusten ympäristöhaittojen vähentäminen sekä mahdollisuuksien mukaan myös jakelukuljetusten määrän vähentäminen.

Kaupunkisuunnittelussa ja kunnossapidossa jakeluliikenne tulisi ottaa voimakkaammin huomioon. Hyvin konkreettisia toimenpiteitä liikenteen sujuvoittamiseksi pääkaupunkiseudulla ovat katujen hiekoittaminen ennen tavarajakelun alkamista, vaatimus huoltoliikennesuunnitelman lisäämisestä rakennuslupahakemuksiin sekä valo-ohjauksen kehittäminen tavaraliikenteen kannalta suotuisammaksi jakeluliikenteen ruuhka-aikoina.

Helsingissä ollaan toteuttamassa laajamittaisia maanalaisia jakeluratkaisuja. Maanalaisten ratkaisujen kehittämistä tutkittaneekin useissa kaupungeissa lähivuosina, vaikka tunneliratkaisut ovat kalliita ja niiden toteuttaminen vie aikaa. Tunnelit edesauttavat kiinteistöjen ja ostoskeskusten logistiikan kehittämistä. Tunnelit mahdollistavat keskustan liikekiinteistöjen tavara- ja jätekuljetukset logistiikan kannalta optimaalisina aikoina, kun henkilöliikenne tai pysäköintirajoitukset eivät ole esteinä tavaratoimitusten suunnittelulle. Tunnelleista on suora kulkuyhteys lastaus-/purkupaikalta tavarantoimitus-/myymälätiloihin (tavarahissit). Maanalaista jakelua voidaan tehostaa hyödyntämällä telematiikkaa ja tietojärjestelmiä sekä kehittämällä yhteistoimintaa esimerkiksi tavarantoimitajien kesken (yhteinen tavarantoimitus). Tunneliratkaisuissa tulisi ottaa jakelu entistä paremmin huomioon.

Kaikki huoltotunnelit eivät ehkä ole täysitehoisesti käytössä. Liittyminen katuverkkoon sekä poistumisreitit tulisi olla suunniteltu niin, että jakeluliikenteen tarpeet on otettu huomioon.

Jakelukuljetuksille voitaisiin Helsingissäkin määrittää riittävän väljiä aikaikkunoita, mikä ehkä tasapainottaisi liikennettä eri aikoina. Jakeluaikojen minimoimisesta kaupunkialueella hyötyvät kaikki osapuolet: asukkaat, henkilöliikenne, viranomaiset sekä kuljetuksia operoivat yritykset ja niiden asiakkaat. Aikarajoitusten lisäksi viranomaiset voivat määrätä suositeltavia tai pakollisia kuorma-autoreittejä estääkseen kuorma-autoja menemästä sopimattomille tai muuten herkille alueille. Suositeltavat reitit eivät tarvitse juuri lainkaan valvontaa, mutta pakolliset reitit (jotka kieltävät kuorma-autoja käyttämästä muita reittejä) tarvitsevat ja ne ovat sen vuoksi monimutkaisempia ja kalliimpia toteuttaa ja hoitaa.

On arvioitu, että Helsingissä yöparkkeerausta varten tulisi 10 000 asukasta kohden olla yksi kuorma-autopaikka. Jotta pysäköinti toimisi halutulla tavalla, parkkipaikkojen tulisi olla järkevällä etäisyydellä, leveillä kaduilla tai ostoskeskusten tai bussivarikkojen yhteydessä. Näin ne eivät myöskään häiritsisi naapurustoa. Koska isoilla kuormilla ei aina voida ajaa asiakkaan luokse, tarvittaisiin myös raskaan liikenteen palvelualueita ja välilastauspaikkoja. Välilastauspaikkoja tarvittaisiin erityisesti Kehä 1 tuntumassa. Kuormaukseen tarkoitettujen pysäköintipaikkojen lisäämisen lisäksi myös valvontaa tulisi lisätä, sillä nykyisin paikat ovat usein muussa kuin tavaraliikenteen käytössä. Laajemmissa kaupunkien laitamille perustetuissa yhteislastauskeskushankkeissa jakelu suoritetaan ympäristöystävällisillä ajoneuvoilla ja jakelu kaupungin keskusta-alueelle pakotetaan kulkemaan ko. keskuksen kautta.

Merkintöjä ja opastusta tulisi kehittää kortteli- ja liikerakennuskohtaisesti. Tarkoille toimituskohteille (varastot, vastaanottotilat) tulisi laatia sähköiset ”osoitteet”, jotka olisi löydettävissä esimerkiksi satelliittipaikannukseen perustuvalla GLN-järjestelmällä (Global Location Number). Samoin vapaina olevista pysäköintipaikoista voisi välittää tietoa telematiikan keinoin.

Yhteisen pienten pakettitoimitusten jakelukeskuksen perustamismahdollisuudet ja kustannustehokkuus tulisi selvittää sekä tarvittaessa laatia soveltuva toimintamalli. Toimintamallin tulisi olla sellainen, että sen avulla vältettäisiin ylimääräinen terminaalivaihe ohjaamalla toimitukset mahdollisimman suoraan ko. jakelukeskukseen. Jakelukeskus voisi palvella autokuljetusten lisäksi esimerkiksi polkupyörä- ja mopedikuljetuksia. Jakelukeskuksen omistajina voisivat olla kaupunkijakelua hoitavat yritykset sekä mahdollisesti myös julkinen taho.

Keskustaan voitaisiin perustaa keskitettyjä jakeluliikenteen ja esimerkiksi internet-kaupan ”minihubeja”, joissa on oma henkilöstö, joka toimittaa tavaraperille kiinteistöihin ja liikehuoneistoihin. Tällainen ratkaisu säästäisi kuljettajan työaikaa ja vähentäisi kalliin kaluston seisonta-aikaa. Tavaraperien yhteisvastaanotto voitaisiin järjestää kauppaliikkeiden tai kauppakorttelin yhteistyönä, jolloin vastaanotto voisi palvella myös yöjakelua ja ottaa vastuun liiketiloissa toimimisesta yöaikana.

Jakelukuljetusten ympäristöystävällisyyttä voidaan parantaa paluu-/kierrätyslogistiikkaa tehostamalla. Jakelujoneuvot voisivat entistä enemmän hoitaa myös paluulogiikkaa.

Liikennettä voidaan sujuvoittaa käyttämällä autokuljetusten lisäksi muita kuljetusmuotoja ja kehittämällä uusia kuljetusratkaisuja (esim. tavara- ja henkilöliikenteen yhdistäminen). Muiden kuljetusmuotojen käyttömahdollisuuksia, kuten polkupyörä- ja mopedikuljetukset tai lähijuna- ja metroliikenteen hyödyntäminen, ei pidä unohtaa. Suomessa kannattaa jatkaa henkilö- ja

tavaraliikennettä yhdistävien ratkaisujen kehittämistä. Jätehuollossa alueelliset keskitetyt putkikuljetusjärjestelmät vähentävät jätteiden keräilyliikennettä alueiden sisällä. On esitetty, että vastaavanlainen järjestelmä kehitettäisiin myös keskitettyyn jakeluun.

Seuraavaan listaan on kerätty erilaisia jakeluliikenteen kehittämiskäsitteitä:

1. viranomaisohjaus ja valvonta (kokonaisuohjauksen kehittäminen, aikarajoitukset: pääsy tai lastaus, ympäristöalueet, tie/ruuhkamaksut, yöjakelu)
2. infrastruktuurin tehokas käyttö (lastaussyvennykset, lastaus- ja purkupaikkojen varausjärjestelmä, ajokaistojen hallinnointi)
3. yhteistyö viranomaisten ja yritysten välillä (paikalliset yhteistyöfoorumit, yhteisistä pelisäännöistä sopiminen)
4. kaupunkien tavaraliikenteen tietojärjestelmät (liikenteen hallintakeskukset, kartta- ja reittiohjauspalvelut, toimitusketjujen tiedonhallinnan järjestelmät ja ohjelmistot, sähköinen alusta logistiikkatoiminnoille).
5. ympäristöystävälliset teknologiat (ympäristöystävälliset ajoneuvot, hiljaiset ajoneuvot, laitteet ja trukit, ympäristöystävällinen kuljetusteknologia)
6. yhteislastaus- ja logistiikkakeskukset (alueelliset keskukset, esim. kauppakeskukselle, yhden omistajan keskukset, projektiluontoiset keskukset, esim. rakennustyömaille).
7. toimitusketjujen kehittäminen (jakelu ja vastaanottoalat, noutopisteet, jakelun yhdistäminen)

Kansainvälinen matkustajaliikenne

Helsingin kaupungin strategiaohjelman 2013 vision mukaisesti "Helsinki on maailmanluokan liiketoiminta- ja innovaatiokeskus, jonka menestys koituu asukkaiden hyvinvoinnin ja koko Suomen hyväksi." Suomen kansainvälinen asema vaatii kansainvälisiä tehokkaita henkilöliikenneyhteyksiä. Puhelin- ja tietokoneyhteydet eivät voi koskaan korvata täysin henkilökohtaista kanssakäymistä yritysten ja hallinnon sisällä, asiakassuhteissa ja ennen kaikkea innovaatioverkostoissa. Tätä varten kansainväliset yhteytemme sekä lentoteitse, meritse että maitse ovat välttämättömiä.

Helsingin lentoasema on eräs vilkkaimmista Pohjois-Euroopan lentokentistä, jonka tiheäfrekvenssisen ja kattavan reittiliikenneverkoston merkitystä kansainväliselle elinkeinotoiminnalle ei voi aliarvioida. Lisäksi se toimii merkittävänä yhteytenä Aasian ja Euroopan välillä. Pitääkseen yllä palvelutasoaan, eli kattavaa lentoverkostoaan ja suurta frekvenssiä ovat paikallisten matkustajien jatkoyhteydet muualle Suomeen ja Viroon välttämättömät sekä maitse, meritse että lentokoneilla. Samalla luodaan merkittävä pohjavolyymi ja mahdollistaja Aasian lennoille.

Erityisen tärkeää kansainvälisten yhteyksien käytössä on sujuvat yhteydet paikalliseen verkostoon. Suorien liikenneinvestointien lisäksi matkustajat tarvitsevat sujuvat vaihtoyhteydet kaupunkialueelle ja toisiin kuljetusmuotoihin sekä keskustaan. Lentoaseman linkittäminen Helsingin keskustaan nopeilla junayhteyksillä on välttämätöntä. Kehärata on ensimmäinen askel, mutta tulevaisuudessa nopea junayhteys Tallinaan tai Tallinnan laivalle, Helsingin keskustaan, Pietariin ja maan sisäiselle moottoritie- ja rautatieyhteyksiin on välttämätöntä.

Tavaraliikenne

Maailmankauppa on kasvanut koko teollistumisen ajan. Syynä on tuotannon jatkuvasti koveneva kansainvälinen kilpailu. Toisaalta halvat kuljetuskustannukset ja erityisesti viime vuosikymmeninä tehostunut maailmanlaajuinen tuotannon hallinta ICT-yhteyksien avulla on mahdollistanut tuon kasvun. On kuitenkin huomioitava, että Suomen sisäinen tavarankuljetus aivan viime vuosina on vähentynyt (mitattuna tonni-kilometreillä) johtuen tuotantomme rakenteen siirtymisestä yhä korkeammin jalostettuihin eli kuljetusten kannalta kevyempiin tuotteisiin.

Maantieteellisesti Suomi on saari Itämeren rannalla. Tavarain painolla mitattuna lähes koko kauppavaihtomme tapahtuu meritse. Suomella on monta kymmentä satamaa hoitamassa tätä liikennettä, mutta suurin osa satamista on keskittynyt palvelemaan tiettyä teollisuustoimialaa takamaastossaan. Tuontiliikenne, josta suuri osa on kulutustavaraa, tulee ns. yksikköliikenteen eli konteissa ja rekoilla tai erillisillä rekkojen perävaunuilla. Tärkeimmät yksikköliikenteen satamamme ovat Helsinki, Turku, Naantali, Kotka ja Hanko.

Pääkaupunkiseutu ja Helsinki ovatkin Suomen suurimpia ulkomaankaupan tuontikuljetusten kohteita. Lähes kaikki merkittävimmät Suomen kulutustavaroiden jakelukeskukset ovat sijoittuneet pääkaupungin ja Turun asutuskeskusten ympäristöön. Näiltä seuduilta hoidetaan suurin osa Suomen kulutustavaroiden jakelua. Tämä tarkoittaa, että Turun ja Vuosaaren satamat ovat kulutustavaroiden tuonnin kannalta Suomen tärkeimmät satamat ja huoltavat koko Suomea. Sen sijaan teollisuuden vientiä ja tuontia palvelevat satamat koko rannikolla ja osa satamista (HaminaKotka ja Kokkola) myös Venäjän transitoliikennettä.

Kuva 17. Jakelukeskusten sijainti (Pöyry).



Yleiskaavassa tuleekin ottaa kantaa, miten tämä kansainvälinen tavaravirta ohjataan kuluttajille satamien, jakelukeskusten ja kauppakeskusten kautta. Jakelu liikenteestä tarkemmin city-logistiikkaa käsittelevässä kappaleessa. Jakelukeskuksista moni sijaitsee Helsingin alueen ulkopuolella, joten siihen otetaan tarkempaa kantaa tekeillä olevassa Uudenmaan IV:ssä maakuntakaavassa.

Rail Baltica, rautatieyhtys Tallinnasta Varsovaan, ja siihen linkittyvä Helsinki-Tallinna liikenteen tukeminen antaa suomalaisilla ja Suomen teollisuudelle vaihtoehtoisen maareitin itäiseen Keski-Eurooppaan lento- ja merikuljetusten rinnalle, erityisesti yksikköliikenteeseen. Kiristyvät ympäristömääräykset, mm. runsasrikkisen polttoaineen kieltä merellä tulee nostamaan nopean yksikköliikenteen kustannuksia merellä. Lisäksi vahvistuva linkki Helsingin ja Tallinnan välillä tarjoaa kuljetusvaihtoehtoja teollisuudellemme.

E18 - tie Irlannista (Belfast) Kristiansandin, Osloon ja Tukholman kautta Pietariin on osa EU:n TEN-T verkkoa. Tietä kehitetään uuden ajan kasvukäytävänä "vihreänä moottoritienä", jossa ympäristövaikutukset minimoidaan ja moottoritie voidaan nähdä jopa ympäristöystävällisenä ja samalla houkuttelevana investointiympäristönä. Avainasiana on henkilö- ja tavaraliikenteen linkittyminen älykkäällä ohjauksella muuhun metropoliin, mm. liityntäparkit, raskaan liikenteen ohjaus ja vaihdot eri kuljetusmuotojen välillä (rekka/auto - juna).

Nykyinen raskas ajoneuvoliikenne Helsingin keskustan kautta Eteläsataman ja Katajanokalle aiheuttaa osaltaan ruuhkautumista. Toisaalta vilkas satama on eräs Helsingin keskustan vetovoimatekijöistä.

Yleiskaavassa ei ole tarpeellista tehdä tarkkoja ratkaisuja sen suhteen, mikä sataman osa palvelee mitään ulkomaanliikennettä. Sen sijaan kehittämällä Eteläsatamaa ja Katajanokkaa erityisesti kävelen saapuville ja julkisilla kulkeville turisteille ja sitä tukevalle autolauttaliikenteelle, Länsisatamaa matkustaja-autolautoille, Hernesaarta suurille kansainvälisille risteilijöille ja Vuosaaren satamaa rahtiliikenteelle ja busseilla ja henkilöautoilla kulkeville matkustajille, pystyy satama palvelemaan kaikkia asiakasryhmiään alati nopeasti muuttuvilla laivaliikennemarkkinoilla.

Kuva 18. Eteläsatama. Kuva: Helsingin kaupunki/ SkyFoto, 2008.



4.3 Pesararadan tuomat mahdollisuudet

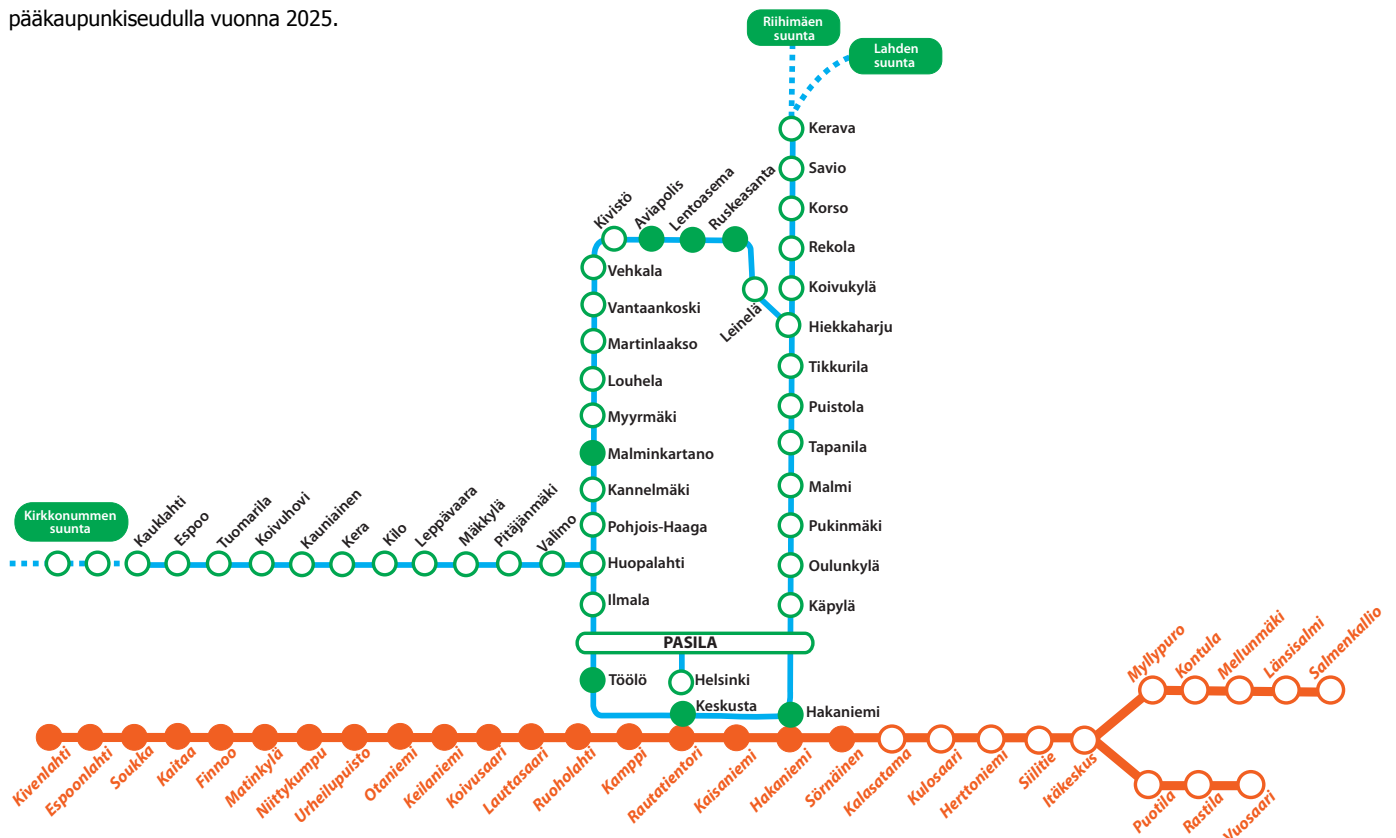
Jukka Tarkkala

Pesararata on Helsingin keskustan alle suunniteltu lähijunien kaupunkiratalenkki. Pesaran mallinen rata alkaa Pasilasta ja kiertää tunnelissa Töölön, Helsingin keskustan ja Hakaniemen kautta takaisin Pasilaan. Uudet asemat tulevat Töölössä Töölöntorin ja Kisahallin väliin, Helsingin keskustassa Kampin keskuksen ja Kaivotalon väliin ja Hakaniemessä metroaseman länsipuolelle.

Pisara muuttaa ydinkeskustan arkiliikkumisen dynamiikkaa, kun junaliikenne ei enää kulje pelkästään Pasilan ja päärautatieaseman kautta. Pisara mahdollistaa junien läpiajon Helsingin keskustan ali, mikä lisää merkittävästi junaliikenteen kapasiteettia ja toimintavarmuutta. Radalle siirtyvät Espoon, Keravan ja Kehäradan kaupunkirataliikenne. Päärautatieasemaa käyttävät jatkossa kaukoliikenne ja Helsingin seudun ulkopuolelle ulottuva taajamaliikenne.

Pesararadan ja Kehäradan rakentaminen muodostaa kaksisuuntaisen rengasmaisen raideliikennenyhteyden. Espoon ja Keravan kaupunkiradat Pisara yhdistää heilurilinjaksi. Kaupunkiradat mahdollistavat vaihdottoman matkustamisen suureen osaan Helsingin seudun keskeisistä sijainneista. Ne yhdistävät kaupunginosia uudella, nopealla ja luotettavalla tavalla ja mahdollistavat rautatieyhteyden lentokentälle.

Kuva 19. Visio tulevaisuuden rataverkosta pääkaupunkiseudulla vuonna 2025.



Pisararadalla on keskustassa hajauttavia ja keskittäviä vaikutuksia sekä negatiivisia ja positiivisia vaikutuksia. Päätös Pesararadan rakentamisesta vähentää Keski-Pasilassa tarvetta varata aluetta tulevaisuuden rautatieliikenteen tarpeisiin. Päärautatieasemalle voidaan lisätä kaukojunien ja taajamajunien vuoroja. Etelä-Suomen väestönkasvu ja bruttokansantuotteen kasvu alueella edellyttää joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä. Etelä-Suomen kannalta Pesararadalla ei ole juurikaan haitallisia vaikutuksia.

Pesararadan yleissuunnittelun ja ympäristövaikutusten aikana arvioitiin hankkeen vaikutuksia hankearvioinnin ja YVA-lainsäädännön pohjalta. Asemakaavoitus on käynnissä ja sen aikana arvioidaan vaikutuksia maankäyttö- ja rakennuslain pohjalta. Molemmissa arvioinneissa korostuvat haitalliset vaikutukset. Hankearvioinnissa tulivat esille myös lukuisat positiiviset vaikutukset esimerkiksi yhteiskuntataloudellisen arvioinnin yhteydessä. Tässä tekstissä mietitään sellaisia vaikutuksia, jotka eivät sisälly tavanomaiseen YVA- tai asemakaavan vaikutusten arviointiin, mutta joilla voi olla merkitystä yleiskaavan tai Helsingin keskusta-alueen elinvoimaisuuden kannalta.

Mahdollisia negatiivisia vaikutuksia

Keskustan rautatieasemat sijaitsevat tulevaisuudessa kahdessa paikassa: kaukoliikenteen päärautatieasema nykyisellä paikalla ja kaupunkirataliikenteen keskustan asema syvällä maan alla. Satunnaiselle matkustajalle ja matkailijoille tästä voi tulla sekaannusta, mutta eron oppii nopeasti ja valtaosa matkustajista hyötyy muutoksesta.

Palvelut säilyvät päärautatieasemalla ja mahdollisuus esimerkiksi matkalippujen ostamiseen ohimennen vähenee. Matkalippujen myyntipalveluiden merkitys on tulevaisuudessa vähäisempi, vaikkakaan esimerkiksi matkailijoiden ja vanhemman ikäluokan palvelun tarpeet eivät vähene. Lähitulevaisuudessa matkakortin voi ladata kotona samalla tavalla kuin hiihtokeskusten ranneliput nykyään ja lippujärjestelmä laajenee valtakunnalliseksi.

Hyvä kaupallisten palveluiden taso edellyttää riittävän suuruista myyntiä. Kun pääosa matkustajista siirtyy uuden aseman käyttäjiksi, voi kaupallisten palveluiden sisältö ja määrä päärautatieasemalla muuttua. Kauppapaikan sijainti säilyy kuitenkin hyvänä ja vuokralaisia riittänee. Myynnin ja liikevaihdon vähenemisen vuoksi myös vuokrataso todennäköisesti alenee. Vaarana on, että asema nuukahtaa.

Päärautatieasema säilyy edelleen julkisena tilana. Työssäkäyvän väestön määrä asemalla vähenee. Todennäköisesti asema kerää nykyistä enemmän seisoskelijoita. Sosiaalisten kontaktien ja sosiaalisen turvallisuuden osalta haitallisten muutosten mahdollisuutta voi olla, elleivät toiminnot luo riittävästi sosiaalista kontrollia.

Uuteen maanalaiseen asemaan kuuluu paljon käytäviä. Mikäli ne eivät ole kenenkään hallinnassa, aktiivisen käytön ja silmälläpidon alaisena, sosiaalinen kontrolli heikkenee ja tilasta voi tulla turvattoman tuntuinen. Rautateillä matkalippu tulee yleensä ostaa vasta junaan astuttaessa ja maksaneisuuden rajan muuttamisella tähän asiaan voidaan vaikuttaa jonkin verran. Maksualueen muutos voi vaikuttaa siihen, että vapaasti käytettävien säältä suojattujen yhteyksien määrä ei kasva merkittävästi.

Uusi vahva rautatieasema lisää Helsingin keskustakeskeisyyttä sikäli, että investointien, rakentamisen ja rakennettavan tilan määrä keskustassa kasvaa. Toisaalta rataverkon toiminnan varmistaminen ja kapasiteetin lisääminen mahdollistavat uudisrakentamista myös muualla radan läheisyydessä. Mahdollisuudet ovat suurimmat nykyisten lähiö- ja maaseutuasemien ympäristöissä. Uusien asemien

ja yhdyskuntien rakentaminen on myös mahdollista, mikäli etäisyys nykyisten asemien välillä on kovin suuri.

Joukkoliikenteen kehittäminen tarkoittaa myös muutoksia nykytilanteeseen. Monet kokevat muutokset heikennyksinä ja paikallisesti näin voi ollakin. Länsimetron ja Kehäradan yhteydessä järjestetään bussilinjoja uudestaan. Suoria bussilinjoja ratojen suunnassa vähennetään ja asemille tulevia bussilinjoja lisätään. Samoin tehtäen Pesararadan tapauksessa ja muutoksia voi tulla myös ratikkaverkkoon.

Nykyiset kaupunkiratojen laiturit ovat päärautatieaseman pohjoispuolella hieman syrjässä, etäisyys liikekortteleihin on noin 300 metriä. Pesararadan keskustan asema rakennetaan liikekortteleiden alle. Töölön, keskustan ja Hakaniemen uudet rautatieasemat parantavat kantakaupungin saavutettavuutta paljon. Voi olla houkuttelevaa tulla nopeasti keskustan liikkeisiin, mikä heikentää lähiöiden rautatieasemien läheisyydessä olevien liiketilojen elinvoimaisuutta.

Suuret käyttäjämäärät edellyttävät onnistunutta toiminnallista suunnittelua. Yhdyskäytävien, laiturialueiden ja junien tulee olla riittävän väljiä. Tilojen tulee olla arkkitehtoniselta ja rakennustekniseltä laadulta riittävän korkeatasoisia. Mikäli näissä ei onnistuta, muodostuu Pesararadan julkinen kuva heikoksi.

Mahdollisia positiivisia vaikutuksia

Pesararadan investoinnin arvo on suuri ja sen merkitys joukkoliikennejärjestelmässä on suuri. Näistä tekijöistä syntyy myös muita positiivisia vaikutuksia esimerkiksi kiinteistömarkkinoihin, palvelutyöpaikkoihin, pienyritysten toimintaedellytyksiin ja moneen muuhun seikkaan. Helsingin seutu vahvistuu ja yhteiskunta kehittyi toiminnallisesti. Helsingin keskustan vahva taloudellinen ja toiminnallinen asema säilyy myös.

Liikkuminen seudulla helpottuu, kun joukkoliikennejärjestelmä laajenee ja toimintavarmuus paranee. Joukkoliikenteen palvelutaso paranee, saavutettavuus paranee ja erilaisten palveluiden käytettävyys paranee.

Uuden ja vilkkaan rautatieaseman rakentaminen tuo paljon mahdollisuuksia, mutta kuinka paljon näistä mahdollisuuksista ja hyödyistä pystytään ottamaan irti? Hyötyä ei voi siirtää kovinkaan kauas. Jos rautatieaseman suunnittelun yhteydessä ei mietitä myös lähikortteleita, voivat nämä hyödyt jäädä käyttämättä. Rautatieaseman suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä on mahdollisuus myös vahvistaa asema-alueen identiteettiä.

Arkipäivän liikkuminen eli joukkoliikenteen suuri käyttäminen tukee helposti kaupallista toimintaa. Samoin on helppo päätyä johtopäätökseen, että joukkoliikenteen kehittämisen vaikutukset kulttuurielämään, urheiluun ja matkailuun ovat pääasiassa positiivisia. Miten voisi tukea nuutuvien toimistoalueiden tai historiallisen Helsingin elinkelpoisuutta?

Mikäli rakentamisen työtunnelit jätetään pysyviksi huolto- ja pelastustunneleiksi, on niiden kautta mahdollista toteuttaa ja ylläpitää muitakin maanalaisia tiloja. Tällä tavalla voidaan lisätä yhteiskunnan teknisten järjestelmien toimintavarmuutta. Ehkä jonkin verran kiinteistöjen huoltoa on siirrettävissä maanalaiseksi, jolloin kiinteistöissä vapautuu tilaa muihin käyttötarkoituksiin ja huoltoliikenteen haitat vähenevät.

Pesararadan asemat lisäävät maanalaisten kävelyteiden määrää ja liiketiloja. On arvioitu, että Pesararata tuo asemien ympäristöön runsaasti lisää asiakkaita ja

mahdollisuuksia myös yrityksille. Vuorokautisiksi matkustajamääräksi (nousevat + poistuvat + vaihtavat) on vuonna 2035 arvioitu:

- Pasilan asema vuorokaudessa 100 000 matkustajaa
- Töölön asemalla vuorokaudessa 16 000 matkustajaa
- Keskustan asemalla vuorokaudessa 43 000 matkustajaa
- Hakaniemen asemalla vuorokaudessa 79 000 matkustajaa

Pasilan asema toimii tärkeimpänä vaihtoasemana kaukojunien ja lähiliikenteen junien välillä sekä heiluri- ja rengaslinjojen välillä.

Töölössä Pissararata helpottaa kulkemista esimerkiksi suuriin yleisötapahtumiin Olympiastadionille, oopperaan, jalkapallostadionille ja jäähallille. Töölön asemalla ennustetaan olevan 16 000 matkustajaa vuorokaudessa ja asema toimisi risteusasemana suunnitellun Kamppi-Töölö-Pasila-metrolinjan kanssa. Olympiastadionin ja Oopperan välisten laajojen rakentamattomien alueiden kaavoittaminen korttelialueiksi edellyttää poliittista hyväksyntää. Kiinteistötaloudelliset hyödyt voivat olla suuret. Töölöntorin alueella on mahdollista rakentaa vähäisessä määrin uutta liiketilaa.

Keskustan asema jakaa suuret matkustajamäärät kantakaupungin alueella. Matkustajia ennustetaan olevan 43 000 vuorokaudessa. Pissararadan asemista keskustan asemalla on laajin sisäänkäyntiverkosto ja maanalainen kävelyverkosto, jonka rakentamisessa otetaan huomioon myös liikkuminen liikekiinteistöihin. Uusien jalankulkukäytävien rakentaminen on mahdollista. Suurin potentiaali uudeksi korttelialueeksi on Lasipalatsin kiinteistössä, jossa on voimassa Turun kasarmin 107 vuotta vanha asemakaava. Rautatien asema on 138 vuotta vanha.

Hakaniemen aseman suunnitelmassa on huomioitu hyvät vaihtoyhteydet metrosta junaan. Matkustajia arvioidaan olevan vuorokaudessa 79 000. Hakaniemen aseman ennustetaan olevan vilkkaampi Pissararadan asemista. Hakaniemen alueella on mahdollisuuksia lukuisille erilaisille ja erikokoisille hankkeille, joista laajimmat liittyvät Hakaniemen sillan ja sen ympäristön kehittämiseen.

5 Helsingin keskustan eri alueiden rooli ja niiden vahvistaminen

5.1 Pasilan rooli suhteessa muuhun keskustaan

Pasila-projekti

Pasila on Helsingin laajenevan kantakaupungin pohjoinen ulottuvuus. Keskustan, Hakaniemen, Pasilan ja Töölön saavutettavuus paranevat merkittävästi raideliikenteen, eritoten Pesararadan kehittämisen (liikenteen strateginen kehittämisohjelma) myötä. Yhdessä kaupunginosat muodostavat vahvan kivikaupungin Eläintarhanlahti - Töölönlahti - Eläintarhan (kaupunkipuiston) ympärillä. Pasilassa ja Keskustassa asioidaan kivijaloissa ja monitoimikeskuksissa, kun Töölössä ja Hakaniemessä palvelut löytyvät pääosin kivijaloista. Yhdessä kantakaupungin eriluonteiset osa-alueet muodostavat vahvan kaupunkiytimen, jossa kaupunkielämä on vilkasta ja monipuolista.

Pasilan rooli vahvistuu Keski-Pasilan rakentumisen myötä. Se, millaisen imagon nosteen aikanaan Keski-Pasila tuo, vaikuttaa vahvasti Pasilan rooliin suhteessa kantakaupunkiin. Pasila on lähellä, mutta kaupunkirakenteellisesti kaukana. 3 km:n etäisyys keskustasta rataa pitkin käsittää rakennettua "kaupunkia" vain noin yhden kilometrin. Keski-Pasilan tuleva tornialue tuo näkyvyyttä ja vahvistaa Pasilaa paikkana. Julkisen liikenteen hankkeet (Pisara, Pasila osana poikittaista joukkoliikennekäytävää, ratikkalinjaukset) tuovat Pasilaa esille nimenomaan kulkemisen vaihtopisteenä. Samalla uusi Keski-Pasila palveluillaan ja toivottavasti vahvalla arkkitehtuurillaan on ottamassa vastaan laajoja ihmismassoja.

Pasilan roolia suhteessa keskustaan leimaa liikenne, isot yleisötapahtumat ja Itä-Pasilan luoma virastomaisuuden tunnelma. Näistä liikenteen rooli tulee vain vahvistumaan, sitä kautta muodostuu Pasilaan sijoittumisen kiinnostus. Sitä roolia tulisi voimistaa ja kehittää, tietenkin harkiten ja joukkoliikennettä painottaen.

Pasilassa raiteilla kulkeva kaupunkiliikenne ja kaukoliikenne kohtaavat, mikä luo Pasilalle roolin kaupungin porttina. Tämä rooli vahvistuu, kun päärautatieasema muuttuu pääosin junien kaukojunaliikenteen terminaaliksi. Tapaamispaikkana Pasila korvaa osittain päärautatieaseman. Kantakaupungin uusi ulottuvuus on Keski-Pasilan korkea rakentaminen, joka ilmentää Pasilan roolia Helsingin tärkeänä solmukohtana. Pasila erottuu kaupungin siluetissa ja kaupunginosan rooli Helsingin porttina korostuu.

Työpaikka-alueena Pasila on Helsingin merkittävimpiä. Erinomaiset yhteydet muualle Suomeen ja maailmalle, eritoten lentokentän kautta, tuovat alueelle kansainvälisiä toimijoita. Pasilan virastokeskittymä täydentyy yksityisen sektorin liike-elämällä. Työssä käyvän asukkaan näkökulmasta Pasilan sijainti on erityinen verrattuna muuhun keskustaan. Raiteita pitkin liikutaan entistä sujuvammin kaupunkien välillä (kaupunkipendelöinti esimerkiksi Hki-Tampere, Hki-Turku, Hki-Pietari, Hki-Tukholma, Hki-Tallinna) ja asuinpaikkana Pasila on haluttu. Pasilan identiteetille tämä on merkityksellistä, kun tilanne on huomioitu myös asuntosuunnittelussa. Itä-Pasilan virastomaisuuden luonnetta voisi vähentää. Käytännössä se voi yhdistyä esim. toimitilojen siirtymisellä Keski-Pasilan puolelle ja verrattain voimakkaana

puuttumisena olemassa olevaan rakennuskantaan sen kansi- ja ajoneuvoliikenteen tasoilla.

Massatapahtumat ovat tärkeä osa Pasilan identiteettiä ja isot yleisötapahtumat sopivat Pasilan luonteeseen myös tulevaisuudessa. Pasilalla on Helsingissä erityinen rooli isojen tapahtumien näyttämönä. Messukeskus, Hartwall Areena ja niitä täydentävät monitoimikeskukset ovat vilkkaassa ympärivuotisessa käytössä ja tuo ihmisvirtoja kaupungin kaduille ja puistoihin. Haarakallion aluetta voisi kehittää tätä painopistettä ajatellen, tulevaisuudessa Hakamäentien pohjoispuoli voisi ehkä tarjota lisää mahdollisuuksia kansirakentamiseen perustuen.

Keskusta tulee pysymään kulttuurin työssijana. Mm. keskustakirjaston sijoittaminen Töölönlahdelle on tästä vahva viesti. Pasila säilyttäneen mielenkiintoisuutensa monipuolisen liikunnan harjoittamisen alueena (Käpylän liikuntapuisto, Mäkelän uintikeskus, Hartwall-Areena, etelämpänä Stadionin alue, Linnanmäki, skeittipuisto, Eläintarhan urheilukenttä). Uudet, mahdolliset virkistykseen liittyvät hankkeet voisivat lujittaa Pasilaa tällä saralla. Keskuspuiston rooli on olemassa, mutta näkykö tämä tarpeeksi vahvana Pasilassa ja onko tähän tarvetta. Voisiko rautatiehistoriallisia elementtejä nostaa vahvemmin esille? Yhtenäinen kävelyreitistö (pyöräilyn baana on jo laadittu) keskustasta Keski-Pasilan kautta Ilmalaan ja edelleen pohjoiseen voisi toimia hyvänä valttina. Tällöin reitin varrella olevat kiintopisteet olisivat tärkeitä kuten esim. Toralinnan ja Veturitallien välisen alueen luonne tulevaisuudessa.

Pasila on osa kantakaupunkia. Muuhun kantakaupunkiin verrattuna Pasila on paikoin rosainen ja vielä Keski-Pasilan toteutumisenkin jälkeen isojakin rakentamismahdollisuuksia tarjoava. Suhteessa kantakaupungin kaupunkirakenteen staattisuuteen Pasila on kehittymismahdollisuuksien suhteen dynaaminen. Suhteessa keskustaan, ostos-, ravintola- ja illanvietto-kohteena, siis perinteisten keskustapalvelujen kulutuskohteena Pasilan rooli on nyt hyvin toissijainen. Tässä roolissa tulee tapahtumaan voimakasta muutosta Keski-Pasilan keskustakorttelin valmistuttua 2020-luvulla. Pasila voi jopa joidenkin erityispalvelujen tai toimintojen suhteen haastaa keskustan vetovoimaisuuden mutta yleisesti keskusta tulee kuitenkin säilyttämään perinteisen asemansa.

5.2 Hakaniemen rooli suhteessa muuhun keskustaan

Hakaniemi on osa Kalliota, joka on yksi Suomen tiheimmin asuttuja kaupunginosia. Kaisaniemi ja Pitkäsilta katkaisevat kaupallisen jatkumon ydinkeskustasta. Joukkoliikennevirrat maan alla ja päällä keskustasta pohjoiseen ja itäiseen Helsinkiin menevät Hakaniemen kautta. Kalliossa ja Hakaniemessä on runsaasti pientasuntoja, jonka seurauksena asuminen on vahvasti luonteeltaan väliaikaista ja väestön ikäjakaumassa korostuu nuorten aikuisten osuus.

Nykyisellään Hakaniemi on kantakaupungin osa, jonka vahvuutena ovat mm. omaleimainen kaupallinen tarjonta, perinteinen kauppahalli, tori sekä etniset liikkeet. Vahvuutena ovat myös meren läheisyys sekä nopeat yhteydet metrolla ydinkeskustaan ja itäisiin kaupunginosaan. Erityisenä piirteenä Hakaniemessä on sitä ympäröivä erittäin tiheä urbaani asutus ja kehittyvä kaupunkikulttuuri (Kallio-liike). Hakaniemeä tulee kehittää erityisesti merellisenä asukkaiden kaupunginosana, jossa tori on tiiviissä yhteydessä sisälahteen ja sen tuomiin virkistys- ja kulttuurimahdollisuuksiin. Torikauppa, kahvilat, ravintola, kivijalkaliikkeet ovat Hakaniemen urbaanin kehityksen pohjana.

Hakaniemessä ja sen ympäristössä on tapahtumassa tulevana vuosina merkittäviä muutostekijöitä, joilla voi olla vaikutusta Hakaniemen kehittymiseen sekä sen rooliin

yhtenä kantakaupungin merkittävimmistä keskittymistä sekä keskustan laajenemisena pohjoiseen. Näitä ovat mm. rakenteilla oleva Länsimetro, tuleva Pissararata, mahdollinen Kruunusilta ja yhteydet Laajasaloon, viereisen Kalasataman alueen rakentuminen sekä Merihaan ja Hakaniemen välin täydennysrakentaminen.

Pissararata tulee saamaan oman aseman Hakaniemeen, jolloin lähijunien lähtevät ja saapuvat matkustajavirrat tulevat kulkemaan osittain Hakaniemen metroaseman kautta. Pissararata parantane Hakaniemen saavutettavuutta ja muodostaa Hakaniemestä merkittävän liikenteen solmukohtan. Samalla se tuo lisää mahdollisia matkustaja- ja asiakasvirtoja Hakaniemen aseman lähiympäristöön. Pissararadan uusi asema muuttaa Hakaniemen myös lähiliikenteen uudeksi rautatieasemapaikaksi ja niistä suurimmaksi Töölön ja Keskustan rinnalla.

Pissararadan yhdessä muiden yhteyksien kehittymisen kanssa voidaan katsoa vaikuttavan positiivisesti Hakaniemen rooliin keskustan kaupallisena osakeskuksena. Hakaniemestä on mahdollista kehittää myös vahva vesiliikennekeskus, joka yhdistää mantereen ja merelliset vesiliikenneyhteydet saaristoon. Hakaniemen alueen täydennysrakentamismahdollisuudet tuovat puolestaan potentiaalia työpaikkojen lisäämiseen alueella.

6. Helsingin keskusta ja asuminen

Marja Piimies

Helsingin keskusta on merkittävä ja haluttu asumisen paikka. Joillakin vuosikymmenillä lapsiperheet ovat etsineet väljempää asuinalueita ja omaa pihaa, kantakaupungin pelättiin eläköityvän. Tällä hetkellä myös lapsiperheet ovat uudelleen löytäneet kantakaupungin. Uusi urbaani elämäntapa on nostanut päätään. Siihen kuuluu kaupunkielämä, liikkumisen helppous, palvelujen ja harrastusmahdollisuuksien läheisyys, myös kulttuuri ja viihde.

Kantakaupunki oli voimakkaasti toimistoitumassa 1960-1970-luvulla. Kantakaupungin yleiskaava (1976) laadittiin estämään tätä kehitystä. Nähtiin, että toiminnoltaan monipuolinen kaupunkikeskusta on elävä ja houkutteleva. Nyt tilanne on toisinpäin. Toimitiloja ja jopa liiketiloja asuintalojen kivijalassa halutaan muuttaa asunnoiksi. Myöskään tätä kehitystä ei pidä sallia. Keskusta-asumisen yksi vetovoimatekijä ovat kivijalkapalvelut ja myös mahdollisuus työntekoon lähellä.

Keskusta-asumisen laatutekijät ovat osin erilaisia ja kerrostaloasumisen muodot usein eri tavalla yhteisöllisiä kuin esikaupunkien kerrostaloalueilla. Vuosisadan alkupuolen usein parvekkeettomat asunnot ja umpikortteleiden suljetut sisäpihat tarjoavat toisenlaisen asumiskokemuksen. Pihaympäristö on parhaimmillaan turvallinen ja myös lapsiystävällinen. Paljon on kiinni tietyistä taloyhtiöiden omista valinnoista: onko piha esimerkiksi autojen pysäköintialueena vai aidosti kaikkien asukkaiden yhteinen ja viihtyisä olohuone.

Kuva 20. Keskustan korttelit houkuttelevat yhä enemmän lapsiperheitä. Kuva taloyhtiön pihajuhlista Kruununhaassa elokuussa 2013. Kuva: Matti Tapaninen





Kuva 21. Keskusta-asumista, Kauppa ja palvelut kivijalassa, myös päiväkotit asuintaloissa. Kuva: Marja Piiimies

Asumisen näkökulmasta monia palveluja on kadonnut keskustasta ja rajannut autottomien talouksien mahdollisuuksia vaikkapa kodin remontoimiseen ja sisustamiseen. Tätä kehitystä tulee pyrkiä jatkossa hillitsemään. Uusia kantakaupunkimaisia ratkaisuja tulee pohtia myös tilaa vievien palvelujen osalta.

Harrastusmahdollisuudet ovat erilaiset keskustassa kuin esikaupunkialueilla. Esimerkiksi viihteen, ravintolapalvelujen ja kulttuuripalvelujen tarjonta on valtava. Mahdollisuuksien kirjo on suuri kävelyetäisyydellä ja raitiovaunuverkon ulottuvilla. Liikuntaharrasteet ovat mahdollisia siinä kuin esikaupunkialueillakin. Erilaisia liikuntatiloja jopa liikuntahalleja löytyy useista keskustan kaupunginosista. Saavutettavuus ja toimiva raitiovaunuliikenne mahdollistavat myös lasten omaehtoisen siirtymisen harrastuksiin.

Keskusta-asuminen on ekologista kaupunkiasumista. Se vähentää liikkumistarvetta. Jo yli puolella kantakaupungin talouksista ei ole omaa autoa. Julkinen liikenne, kävely ja pyöräily ovat kantakaupunkilaisen liikkumismuotoja.

Helsingin keskusta tulee jatkossakin pitää asuttuna. Uusia merkittäviä asuntojen täydennysrakentamispotentiaaleja alueelta ei juuri löydy satamalta vapautuvien alueiden rakentamisen jälkeen ullakoiden ja marginaalisen lisärakentamisen lisäksi (korttelien keskellä olevat piharakennukset tms.). Nykyisistä asunnoista tulee jatkossa kuitenkin pitää kiinni, samoin kuin vastaavasti toimitiloista ja liiketiloista. Sekoittunut rakenne on elävän ja houkuttelevan keskustan tunnusmerkki

Asuntojen hinnat nousevat keskusta-alueella nopeammin kuin muualla kaupungissa rajallisesta asuntotarjonnasta johtuen. Koska uusia mittavia asuntorakentamismahdollisuuksia ei juuri ole, on houkuttelevaa keskustaa saatava lisää. Kantakaupunkia on voitava laajentaa myös asumisen näkökulmasta.

7 Helsingin kantakaupungin ja keskustan kaavoituksen periaatteita ja keskeisiä tulevaisuuden kysymyksiä

Ilpo Forssén

7.1 Keskustan tavoitteenasettelu aiemmissa yleiskaavoissa ja kehittämissuunnitelmissa

Kantakaupungin yleiskaava 1976

1960-luvun lopussa ja 1970-luvulla keskustatoimintojen ja toimistotilojen kasvupaine kohdistui hallitsemattomana keskustan ja kantakaupungin asuntokantaan. Muutokset tapahtuivat luvatta ja rakennusvalvontaviraston virkamiespäätöksellä. Sirpaloitunutta ja ei-toivottavaa kaupunkikehitystä osoitti hyvin yleiskaavaosaston toteutunut maankäytön tilannekartta vuodelta 1986. Samaan aikaan alkoi kaupan tilojen kasvu keskustassa.

1976 yleiskaavassa keskustatoimintojen alue rajattiin suppeaksi ja sitä ympäröivä alue määriteltiin asuntoalueeksi. Asuntoalueet asemakaavoitettiin 1970-1980 -lukujen vaiheessa laajoina alueellisin asemakaavoina. Samalla käynnistettiin piilokonttorien jahti. Tavoitteena oli turvata aluekeskusverkon syntyminen ja keskustan toimivuuden ja elävyyden säilyminen.

Samalla keskustan liiketilojen kasvua ryhdyttiin rajoittamaan, jotta aluekeskusten muodostumista ei vaarannettaisi. Esimerkiksi Forumin kauppakeskuksen uudistuksen ensimmäiseen asemakaavaan 1984 tuli liiketilarajoitus, jotta ei uhata kaupan kasvuedellytyksiä esikaupunkien yleiskaavan aluekeskuksissa.

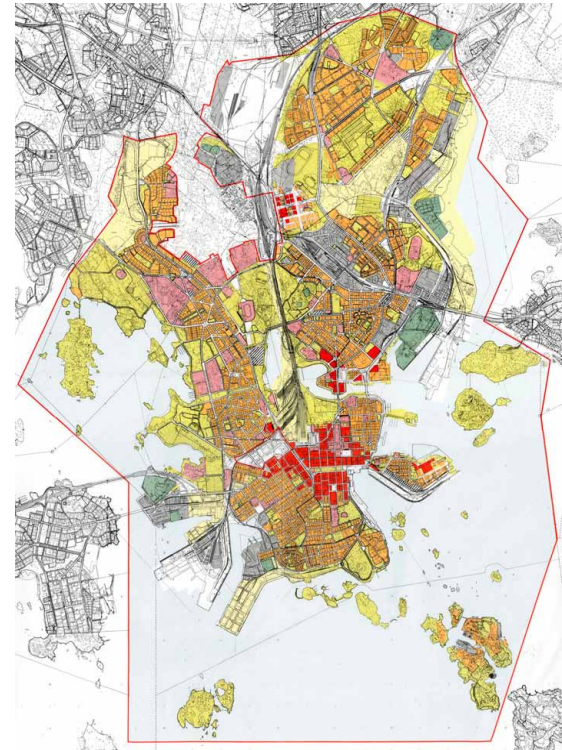
Liikekeskustan kaavoitus- ja kehittämisperiaatteet khs 1987

Tavoitteena oli kohdistaa yleiskaavan käyttötarkoituksia kortteli- ja tonttikohtaisesti määrittämällä puhtaat asuintalot, osittaiset asuintalot, puhtaat toimistorakennukset, monitoimiliikerakennukset sekä tavaratalot ja hotellit. Periaatteet käsittelivät myös liikennettä ja julkista tilaa. Suunnitelmassa oli esitetty tavoitteet kävelykaduista, levitetyistä jalkakäytävistä sekä osittaiselle maanalaiselle huoltoliikenteelle ja pysäköinnille.

Koska keskustan aluetta koski pääosin rakennuskielto (kvsto 1961), asemakaavan muutokset laadittiin hankekaavoina kiinteistönomistajien kanssa yhteistyössä hakemuksesta kaavoitus- ja kehittämisperiaatteiden mukaisesti.

Kävelykeskustan periaatesuunnitelma kslk 1989

Kävelykeskustan periaatesuunnitelmassa esitettiin laaja yhtenäinen kävelykeskusta-alue, joka perustui laajaan maanalaiseen huoltoon ja pysäköintiin. Julkinen sana innostui ja ihmetteli, miksi vasta nyt!



Kuva 22. Kantakaupungin yleiskaava 1976.

Liikekeskustan periaatteet ja kävelykeskustan periaatesuunnitelma sisälsivät tavoitteen, että kävelykatualueita täydentää kortteleiden läpi johtavat lasikatteiset kauppakujat eli muodostuu mahdollisimman kattava säältä suojattu kävelyverkosto.

Yleiskaava 1992

Yleiskaava 1992:ssa keskustatoimintojen rajausta oli ennallaan 1976 mukaisena, mutta kävelykeskusta liitettiin karttaan periaatesuunnitelman mukaisena aluerajauksena.

Yleiskaava 2002

Karttaesitys oli kaaviomaisempi kuin edellinen yleiskaava. Kävelykeskusta esitettiin laajana keskustan ja sitä ympäröivän alueen käsittävänä neliöalueena. Aluerajausmielessä sillä ei ollut enää ohjausvaikutusta. Silti kaikissa kaavoissa ja lausunnoissa voitiin tarvittaessa todeta, "että alue kuuluu kävelykeskustaan".

Keskustatoimintojen aluerajauksista haluttiin valmistelussa supistaa Kaartinkaupungissa asuntovyöhykkeen eduksi. Vanhaa rajauksia pidettiin tuolloin parempina, koska Kaartinkaupunki nähtiin keskustatoimintojen laajentumisalueena. Nyt voi todeta, että hahmoteltu rajan muutos olisi vastannut paremmin todellisuutta ja toteutunutta kehitystä.

Keskustan maanalaisen huoltoliikenteen ja pysäköinnin asemakaava 2004

Keskustan liikekortteleita ja pysäköintilaitosten sisäänajoa palvelee Kalevankadun ja Aleksin alainen maanalainen huoltokatu (Ruoholahdenkadun ja Kaisaniemenkadun välissä), jonka varrelle sijoittuvat keskustakortteleiden maanalaiset huoltoliikenne- ja lastaustilat.

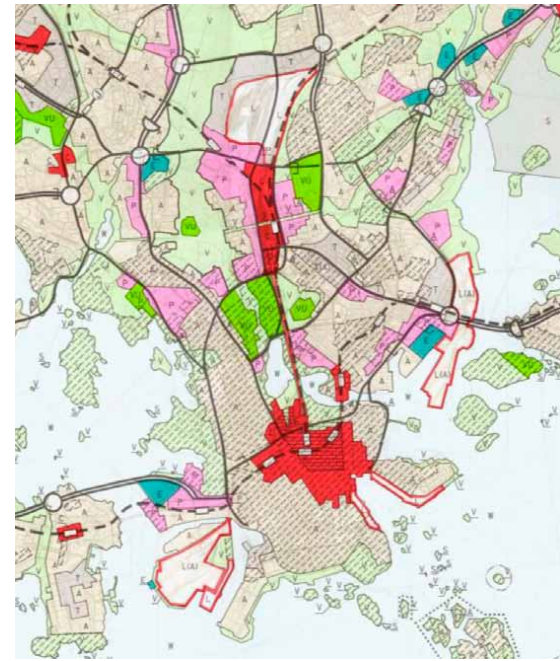
7.2 Keskustan tavoitteenasettelua uudessa yleiskaavassa

Olemassa olevan rakennetun ympäristön rajoitukset ja mahdollisuudet

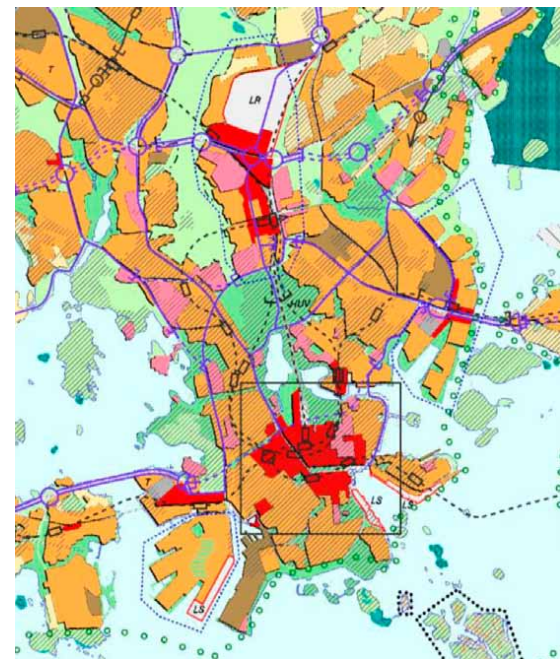
Yleiskaavan valmistelussa ja keskustaa koskevissa linjauksissa joudutaan ottamaan huomioon olemassa olevan rakennuskannan rajoitukset sekä rakennuskantaan sisältyvä todellinen toiminnallinen jousto. Keskusta ja kantakaupungin keskeisin alue on pääosin valmiiksi rakennettu. Sen rakennuskanta on kaupungin vanhinta ja arvokkainta. Eli se on suojeltua rakennuskantaa ja kulttuurihistoriallisesti arvokasta aluetta sekä museoviraston rky-alueita (valtakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä).

Keskustan toiminnot, erityisesti toimistotilojen ja asuntojen keskinäiset sijainnit ja suhteet ovat vakiintuneet siten, että em. syistä niissä ei käytännössä voi tapahtua joustoa asumisen muuttumiseksi toimistoiksi. Vakiintunutta asuntokantaa ei voi tilanteiden vaihdellessa konttoristaa. Vanhoissa alun perin asuintaloiksi rakennetuissa rakennuksissa sen sijaan voi tapahtua palautumista asumiseen.

Liikekeskustan korttelit sisältävät korttelirakenteen ja volyyminsa puolesta jossain määrin kehittämispotentiaalia, mutta se ei ole yleiskaavan mittakaavassa merkittävää. Liikekeskustan keskustatoimintojen alueelle on 1980-luvulta lähtien rakennettu noin 100 000 k-m² täydennysrakentamista. Töölönlahdelle 150 000 k-m² uudisrakentamista ja Kamppiin 100 000 k-m² uutta liike- ja toimitalaa. Liikekeskustan alueelle on eri toimijoiden taholta esitetty hankeajatuksia noin 150 000 k-m² uudesta liike-, toimisto- ja osittain julkisesta kerrosalasta.



Kuva 23. Ote Helsingin yleiskaava 1992:sta.



Kuva 24. Ote Helsingin yleiskaava 2002:sta.

Yleiskaavassa keskustan osalta käsiteltävää

Keskustatoimintojen alueen rajauksen täsmennys ja siihen liittyvä ohjausvaikutus on mietittävä liikekeskustan ja mm. Kaartinkaupungin, Eteläsataman ja Rautatienkatujen alueella (UrBaana).

Tilanteen mukainen jousto voi tapahtua olemassa olevassa rakennuskannassa voimassa olevien käyttötarkoitusten sisällä. Esimerkiksi yleiskaavatasoista ohjausta on linjaus, jossa kantakaupungin kivijalkatilarakenne ja tähän sisältyvä toiminnallinen jousto varmistetaan estämällä tilojen sulkeutuminen asunnoiksi.

Helsingin keskusta tulee jatkossakin pitää asuttuna. Kantakaupungin asuntokorttelien sisällä on kuitenkin vielä monipuolista työ-, studio- ja pienteollisuustilaa. Tämän tilarakenteen säilymiseen tulee ottaa kantaa. Paine sen muuttumisesta työ- ja studiotiloista asumiseen on yleiskaavan vision laadintahetkellä suuri.

Kävelykeskustan tarkempi määrittely tai tavoitteenasettelu on tarpeen. Pohdittava on myös, onko syytä ottaa mukaan mm. aluekeskusten kävelyalueet tai vaikkapa luoda joukkoliikenteeseen tukeutuvan kävelykaupungin tai käveltävän kaupungin tavoite. Kävelykeskustaan sisältyvän säältä suojatun jalankulkuverkoston muodostaminen, täydentäminen ja laajentaminen on mahdollista ja tarpeen, kun Pisara-radan keskusta-aseman jalankulku yhteydet jalankulun painopistesuunnissa suunnitellaan ja rakennetaan. Kuitenkin tulee huolehtia, että jalankulkua ei siirretä maan alle, vaan myös katutasossa varmistetaan ja turvataan viihtyisiä kävely-ympäristöjä.

Keskustan maanalaisen huoltoliikenteen täydentäminen ja rakentaminen tavoitteenmukaisesti valmiiksi on tärkeä. Yleiskaavassa voi esittää tavoitteen tämän maanalaisen huolto- ja pysäköintijärjestelmän ja ulottamisesta mm. torikorttelien, Eteläsataman ja Katajanokan alueelle. Myös läpiajoliikenteen rajaamista Kauppatorin, Esplanadin ja Etelärannan alueella tulee pohtia. Eteläsatama tulisi liittää paremmin osaksi keskustaa, sen toimintoja ja julkisia kaupunkitiloja ja muutoinkin kohentaa aluetta merellisenä kävely- ja asiointiympäristönä.

8 Yhteenveto - Helsingin keskusta yleiskaavan visiossa

Tavoitteena on, että Helsingin laajentunut kantakaupunki on edelleen seudun pääkeskus. Kantakaupunki laajenee nykyisten projektialueiden valmistuttua sekä pidemmällä aikavälillä Kehä I:lle asti moottoritiemäisten väylien muutosten ja tiivistymisen myötä. Helsingin kantakaupunki ja keskusta ovat työpaikkojen, erikoistuneen kaupan sekä erikoistuneiden ja monipuolisten palvelujen keskusta-alueita, jossa kadunvarsiliiketoilla on merkittävä rooli liiketojen tarjonnassa. Tärkeää kantakaupungin ja keskustan kehittämisessä on myös asumisen sekä arkipäivän asiointitarpeiden huomioiminen, jotta asukkaat ja alueella työssäkäyvät voivat asioida mahdollisimman sujuvasti.

Vaikka keskustan kaupan tarjontaa yhä erikoistuu, olisi tärkeää huomioida, että erikoisia ja eri hintatason liiketoja olisi kuitenkin tarjolla. Yksityiset liikkeen harjoittajat eivät useinkaan halua sijoittua kauppakeskusten yhteyteen, vaan on tärkeää että toimitiloja ja liiketoilaa löytyy myös kadunvarsiliiketoista. Omalta osaltaan ne luovat myös paikan imagoa ja elävyyttä.

Matkailijat ja turismi on Helsingin keskustan kehittämisessä olennaisen tärkeää. Matkailun kannalta keskeistä ovat keskustan vetovoimaiset kohteet, niiden saavutettavuus, kulttuuri-, ravintola-, majoitus- ja muut palvelut, erikoistuneet ostosmahdollisuudet sekä kansainväliset yhteydet lentokentältä ja satamiin. Merellisyyden huomioiminen ja kehittäminen ovat turismin lisäksi tärkeää asukkaille virkistyksen kannalta.

Yleiskaavassa tulee kiinnittää huomiota Helsingin keskustan vetovoimaisuuden lisäämiseen. Tämä tarkoittaa mm. edellä kuvattuja yhteyksien ja saavutettavuuden parantamista, liiketojen ja toimitilojen lisäämistä, jalankulkijoiden huomioimista, huolto- ja jakeluliikenteen haittojen vähentämistä, kävelykeskustan laajentamista, läpiajoliikenteen rajaamista sekä asumisen ja asukkaiden palvelujen mahdollistamista. Keskustan eri osa-alueiden osalta nousee uusia potentiaaleja mm. Pissarakadon myötä. Hakaniemen potentiaalit usean eri liikennemuodon risteysasemana ovat valtavat, samoin Kamppi ja Töölö voivat hyödyntää yhä paranevaa kaupungin sisäistä sekä seudullista saavutettavuutta. Merellisyyden huomioiminen keskustassa vahvistaa Helsingin roolia matkailukaupunkina sekä luo kaupungin ja keskustan imagoa.

Keskustan vahvuuksia ovat sen historia, kerroksellisuus ja tiivis rakenne. Korkea tehokkuus ja intensiteetti mahdollistavat erilaisten toimintojen läheisyyden hyödyntämisen. Kantakaupungin alueella on paljon asukkaita ja työpaikkoja kävelymatkan etäisyydellä, mikä luo arkipäivän palvelujen kysyntää.

Keskustahakuiset palvelut, kuten erikoiskauppa, ravintolat, kulttuuri ja yöelämä luovat keskustan imagoa ja ne hyötyvät samalla toisistaan. Kulutuskysyntä keskustassa on osin profiloitunutta ja kulttuuripainotteista. Keskustan vahvuutena on myös se, että se on liikenteen solmu. Sormimainen kaupunkirakenne tekee keskustasta helposti saavutettavan koko seudulta.

Ydinkeskusta tarkoittaa myös sitä, että arvostettu sijainti aiheuttaa kalliin maan hinnan, mikä edellyttää vuokranmaksukykyisiä toimijoita ja tuoton liikeneliötä kohden tulee olla hyvä. Vain harvat toiminnot kestävät runsaan tilan käytön eli tuoton on

tuolloin oltava suurta. Halpaa tilaa on käytännössä vain huonokuntoisemmassa rakennuskannassa.

Ydinkeskustan uhkana on keskustan merkityksen väheneminen seudun muiden keskustojen kasvaessa. Helsingin keskustalla on myös ollut niukasti luonnollisia ja helppoja laajenemissuuntia. Laajenevalla seudulla keskusta helposti ohitetaan, kun muut paikat ovat lähempänä tai helpommin saavutettavia sekä hinnaltaan edullisempia. Korkea rakentamisen tehokkuus ja vanha kantakaupunki on monelle toiminnalle hankala ja ahdas. Toimijoita ja osallisia on paljon, jolloin hankkeilla voi olla vähemmän vapausasteita ja enemmän rajoitteita kuin muualla seudulla.

Kuitenkin matala keskusta, vanha kulttuurihistoriallisesti arvokas kaupunkirakenne ja kulttuurihistorialtaan sekä rakennustaiteellisilta arvoiltaan merkittävät rakennukset tulee säilyttää Helsingin erityispiirteensä myös tuleville sukupolville. Kaupunkikuvan ja rakennusten suojelu varmistavat Helsingin olemassa olevien vahvuuksien ja vanhan rakenteen säilymisen, mutta toisaalta aiheuttavat oman kitkansa. Asukasrakenne on ydinkeskustassa yksipuolistunut, mikä voi johtaa kulutuskysynnän segmentoitumiseen. Asukasrakenteen yksipuolistuminen on sekä haaste sekä uhka. Toisaalta perheet ovat uudelleen löytämässä kantakaupunkiasumisen.

Kehittämisen lähtökohtia ja periaatteita

- Pääkeskusta kehitetään, vahvistetaan ja laajennetaan seudun ja valtakunnan keskuksena. Rakennushankkeiden toteuttaminen laajentaa keskustaa uusille alueille ja samalla alueet erikoistuvat lisää. Tiivis kantakaupunkimainen rakentaminen leviää vähitellen nykyistä kantakaupunkia laajemmalle alueelle. Keskusta-alueen laajentaminen tuo lisää myös keskustaa tukevia "massoja" keskustaan tai aivan sen liepeille.
- Uudet asuin- ja työpaikka-alueet Länsisatamassa ja Kalasatamassa voivat tukea keskustaa, mutta tämä edellyttää sujuvien ja keskeytyksettömien yhteyksien jatkumista näille alueille: siltoja, metroverkkoa, raitiovaunuverkkoa.
- Myös ydinkeskustaan suoraan rajautuvia alueita tulee kehittää ja profiloida vahvuksiensa mukaan, esimerkiksi Hakaniemen ja Sörnäisten aluetta.
- Jotta asukasrakenne voisi pysyä monipuolisena tai monipuolistua, edellyttää se monipuolista asuntorakennetta laajenevan kantakaupungin alueella niin asuntojen kokoluokan kuin hallintamuotojenkin osalta.
- Kun kaikelle ei ole tilaa eikä mahdollisuuksia, kehittämispanokset on suunnattava niiden toimintojen toimintaedellytysten parantamiseen, jotka kaikkein luontevimmin sopivat ydinalueelle: korkean tuottavuuden toimintoihin, tietointensiivisiin yritystoimintoihin, erikoiskauppaan, matkailijoiden palveluihin, tapahtumiin, kulttuuriin ja vapaa-ajan palveluihin.
- Ydinkeskustan kehittäminen voi nojautua palvelujen osalta myös laatuun ja erikoistumiseen. Tavoitteena voi olla yhä selkeämpi erikoistuminen erikoiskauppaan, luksustuotteisiin, matkailupalveluihin, erikoistuviin ravintoloihin, tapahtumiin ja yöelämään; toisin sanoen niin sanottuihin kulttuurisesti intensiivisiin palveluihin.
- Samaan aikaan tulisi kuitenkin turvata määrän ja volyymin kasvattaminen. Riskinä voi olla vetovoimatekijöiden kapeus. Jos profiili jää muutaman alan varaan, keskusta ei hyödynnä kaikkia potentiaalejaan. Liikaa erikoistuessaan keskusta saattaa näivettyä. Pääkeskuksessa turvataan kaupan, kulttuurin, vapaa-ajan

ja matkailun palvelut sekä edellytykset suurten kansainvälisten tapahtumien järjestämiseksi.

- mahdollistetaan keskustan laajeneminen "sisäänpäin", eli ydinkeskustassa liiketilat voivat laajentua sisäpihoille ja maan alle ja tätä kautta pyritään löytämään lisää liiketilaa kysytyimmiltä keskusta-alueilta
 - Vahvistetaan kaupan toimintaedellytyksiä, nimenomaan erikoiskaupan, mutta huomioidaan myös arkiasioinnin tarpeet ja päivittäistavarakaupan tarjonta keskustassa.
 - Keskeisillä alueilla tulee kiinnittää huomiota kadunvarsiliiketilän toteutumiseen sekä kauppakeskusten tilojen avautumiseen kaupunkitilaan
 - yleiskaavassa tulee harkita keskeisen alueen määrittämistä, jossa ei sallita toimitilojen muuttamista asumiseen
 - kävelykeskusta-alueen laajentamisen edellytysten selvittäminen
 - Huoltotunneli, kävelykeskusta, pysäköintilaitokset sekä yksityiset ja julkiset rakennushankkeet parantavat keskustan elinvoimaa.
 - Vilkkaat matkustajasatamat sitovat Helsingin muihin Itämeren kaupunkeihin ja tuovat keskustaan merkittävät matkailijavirrat. Ydinkeskustan rooli paikallisena matkailijoiden olohuoneena vahvistaa keskustan asemaa ja tuo takaisin julkiseen kaupunkitilaan tehdyt panostukset vilkastuneena palvelujen kysyntänä, monipuolisempina ja yhä erikoistuneempina palveluina.
- Pyritään löytämään lisää toimitilakerrosalaa ydinalueelta kaupunkituottavuuden hyödyntämiseksi ja keskustan vetovoiman lisäämiseksi työpaikkatoiminnoille, mutta samalla varmistetaan kantakaupunkiasumisen edellytykset. Tiivis rakenne, monipuoliset toiminnot, viihtyisä, viimeistelty ja korkealuokkainen kaupunkiympäristö sekä hyvä saavutettavuus luovat edellytykset pitkälle erikoistuneiden ja tietointensiivisten yrityspalveluiden sijoittumisen alueelle.
 - Pääkeskuksen tuntumassa sijaitsevat elinkeinoalueet ovat keskustan laajenemisaletta. Samalla niissä pyritään vahvistamaan kunkin alueen omia erityispiirteitä mm. tieteen, taiteen, median, rahoituksen sekä bio- ja lääketieteen keskittymiksi. Korkeakoulut ja muut oppilaitokset, taide- ja kulttuurielämä sekä vilkas kaupunkielämä tukevat pääkeskusta johtavana elinkeinotoiminnan alueena. Ns. luovan alan toiminta keskittyy Suomessa pääkaupunkiseudulle, yksistään Helsingissä on kolmannes koko alan työpaikoista. Keskittyminen tietyille alueille on alalle tyypillistä.

Lähteet

Helsingin seudun suunnat 2/2013. Ajankohtaiskatsaus seudun kehitykseen 5.6.2013.
Helsingin kaupungin tietokeskus.

