

HELSINGIN YLEISKAAVA

Kansainvälinen Helsinki

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2013

Teksti: Douglas Gordon, Salla Ahokas ja Terhi Kuusisto

Graafinen suunnittelu: Tsto

Taitto: Sari Yli-Tolppa

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 021/2013

Sisältö

Tiivistelmä

| | |
|--|---|
| Helsingin metropolialue: Kansainvälinen - kehitysnäkökulma | 5 |
| Tavoitteet ja lähteet | 5 |
| Kansainvälisen kehityksen yleisperiaatteita | 5 |
| Kansainvälisiä trendejä | 6 |
| Keskeisiä kysymyksiä | 6 |
| Metropolialueiden eurooppalainen verkosto | 7 |
| Tila ja tulevaisuudennäkömät | 8 |

2. Helsingin vahvuudet & ongelmat

| | |
|---|----|
| Globaali Helsinki | 9 |
| Helsingin strategia kansainvälisen toiminnan näkökulmasta | 14 |
| Helsinki ja EU | 15 |
| EU:n alueellinen toimintasuunnitelma..... | 15 |
| Mitä monikeskuisuus tarkoittaa eurooppalaisella tasolla? | 16 |
| EU ja kaavoitus | 18 |
| Vaikutukset Helsinkiin kansainvälisellä tasolla: alueellinen muutos | 18 |
| Maakuntakaavan vaikutukset Helsingin kansainvälistymiskehitykseen | 19 |

3. Kansainväliset muutostekijät

| | |
|---|----|
| Mitkä ovat keskeiset liikkeellepaneavat voimat? | 22 |
| Tärkeimmät liikkeellepaneavat voimat..... | 22 |

4. Keskeiset kysymykset

| | |
|---|----|
| Helsingin Satama | 29 |
| Helsingin kansainväliset yhteydet ja niiden kehittäminen..... | 31 |
| Helsinki - Tallinna -laivojen vaihtoehdot..... | 34 |
| Kansainvälisiä liikennehankkeita | 35 |
| Infrastruktuurihankkeiden tärkeysjärjestys | 40 |
| Etenemissuunnitelma yhtenäistä Helsinki–Tallinna-liikennejärjestelmää varten..... | 41 |
| EU:n Interreg-hankkeet | 44 |
| Helsinki ja matkailu | 45 |
| Merellisyys Helsingin vetovoimatekijänä | 48 |

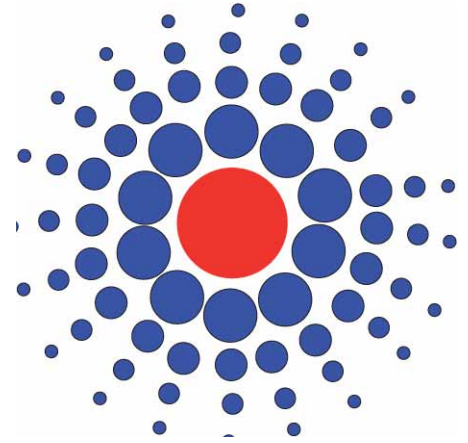
Kirjallisuus.....

53

Tiivistelmä

Helsingin metropolialue: Kansainvälinen - kehitysnäkökulma

Kansainväliset kehitysvoimat ohjaavat osaltaan Helsingin suunnittelua, kaupungin rakenteellisia muutoksia ja tulevaa kehitystä. Kansainvälinen Helsinki -raportti pyrkii tunnistamaan näitä kansainväliseen toimintaympäristöön vaikuttavia trendejä sekä määrittämään strategisia ja yleiskaavatasoisia toimenpiteitä, joiden tuella kaupungin kansainvälisyys kehittyy. Kansainvälinen Helsinki -raportin näkökulmat tukevat osaltaan myös kaupungin kansainvälisen kokonaisvision toteutumista.



Tavoitteet ja lähteet

Tämän väliraportin tarkoituksena on tunnistaa kansainvälisesti merkittävät kysymykset ja teemat yleiskaavan kannalta. Yhteyksien ja infrastruktuurin merkitykset korostuvat erityisesti, sillä niiden rooli kansainvälisessä kehityksessä on merkittävä. Kansainvälinen Helsinki -raportin aineistona ovat monet aiheita käsitelleet selvitykset, kansainväliset ja Euroopan sisäiset tavoitteet, lait ja säädökset:

- EU Interreg (i) Rail Baltica Growth Corridor & (ii) HTTransPlan - Helsinki-Tallinn Transport and Planning
- EU State and Perspectives 2011
- EU Territorial Agenda 2020
- Uudenmaan maakuntakaavat
- Helsinki Strategic Spatial Plan, 2008. From City to City- Region http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/julk_2009-8.pdf
- Strategiaohjelma 2009-2012. 2009 Helsingin Kaupunki
- HLJ 2009. Helsinki Region Transportation System Plan 2011. Helsinki Regional Transport <http://www.hsl.fi/EN/HLJ2011/Pages/Home.aspx>

Kansainvälisen kehityksen yleisperiaatteita

Euroopan kaupunkiverkosto Yhdistetään Helsinki eurooppalaiseen kaupunkiverkostoon lisäämällä taloudellista yhteistyötä ja luomalla uudet Pietariin ja Tallinnaan johtavat suurnopeusjunien rautatiekäytävät

Monikeskuksinen Helsingin kaupunkiseutu Vahvistetaan taloudellisesti kilpailukykyistä ja dynaamista metropolialuetta

Suomenlahden taloudellisen kehityksen kolmio Edistetään Helsingin, Pietarin ja Tallinnan välisen kansainvälisen kaupunkiverkoston toimintaa. Suomenlahden taloudellinen kehityskolmio tarjoaa kasvualustan Helsingin talousalueen ja alueellisen aseman vahvistamiseen

Yhtenäinen metropolialue Helsingin metropolialueen tavoitteena luoda maailmanlaajuisesti merkittävä ja alueellisesti yhtenäinen monikeskuksinen metropoli

Kehityksen moottori Helsingin kaupunkiseutu on koko valtion kehityksen moottori. Kehityksen katalyyttinä toimii entistä tehokkaampi kaupunkitilan käyttö ja parempi alueellinen saavutettavuus

Kansainvälisiä trendejä

Tallinnan ja Helsingin välinen liikenne kasvaa erittäin nopeasti sekä matkustajien, tavaraliikenteen että henkilöautoliikenteen osalta seuraavina vuosikymmeninä

Turismi Venäjältä Helsinkiin kasvaa edelleen seuraavina vuosikymmeninä

Laivakalusto uusiutuu Nykyinen laivakalusto poistuu käytöstä. Uudet alukset vastaavat kasvaneisiin Pietarin ja Tallinnan matkustaja- ja rahtimääriin sekä ympäristö- ja laatumääräyksiin

Tavaraliikenne tarvitsee koordinoitua Jätkäsaaren rakentuminen ja merirahdin sekä matkustajamäärien kasvu vaativat tavaraliikennevirtojen uudelleen ohjaamista

Hiilineutraali kaupunki Ilmastotavoitteet tulevat muuttamaan kansainvälistä toimintakenttää. Kansainvälisesti arvostetuimmat kaupungit ovat ilmastoasioiden edelläkävijöitä

Merellinen Helsinki Luonnonympäristön merkityksellisuuden kasvu kannustaa Helsinkiä kehittämään merellistä aluetta kansainvälisenä voimavarana

Keskeisiä kysymyksiä

Tulevan yleiskaavan laadinnassa tulee huomioida kansainvälisestä näkökulmasta seuraavat asiat

- Tarve kehitysstrategialle, jonka perusteella satamat voivat kehittyä tehokkaasti, kasvaa ja integroitua tiiviimmin kaupungin talouteen ja muuhun toiminnallisuuteen
- Selvitetään laiva- ja lentomatkustajien määrän mahdollisen kasvun ja laivaterminaalien ja kaupunkilentoaseman kapasiteetin vaikutuksia
- Rail Baltican vaikutus Helsingin kehitykseen. Juna-laiva-vaihtoehdon sekä Helsinki–Tallinna-rautatietunnelin kaavallinen huomiointi
- Helsingin kansainvälisten yhteyksien suurimmat vaikutukset uuteen yleiskaavaan resurssien jaon ja Helsingin taloudellisen kilpailukyvyyn lisäämisen kannalta
- Helsinki-Vantaan lentoaseman tuleva asema ja kehitys Aasian markkinoiden keskuslentoasemana
- Satamien taloudellinen merkitys kaupungille
- Logistiset yhteydet Pietariin ja Tallinnaan. Tilaa vaativien toimintojen sijainti kaupunkirakenteessa
- Helsingin hallinnolliset rajat tulevaisuudessa
- Kansainväliset kytkökset ja geopoliittinen tilanne Itämerellä
- Hotellikapasiteetin kasvupotentiaali Helsingissä

1. Helsinki Euroopan Unionin näkökulmasta

Alueidenkäyttökysymykset ovat osa kansainvälisten asioiden kehittämistä, jos niillä on yhtymäkohtia muihin tekeillä oleviin tai suunniteltuihin valtion rajat ylittäviin yhteistyöhankkeisiin. Suomen tapauksessa kyseessä on Venäjän, Viron ja Ruotsin kanssa tehtävä yhteistyö sekä etenkin Helsingin ja muiden Suomenlahden merkittävimpien kaupunkien, Pietarin (Venäjä) ja Tallinnan (Viro) suunnat.

Lissabonin strategia sisältää EU:n tärkeimmät taloudelliset tavoitteet. Sen mukaan EU pyrkii vahvaan kilpailukykyyn globaalissa taloudessa. Strategiassa kuitenkin korostetaan, että talouskasvun on oltava kestävä ja edistettävä sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta ja vähennettävä alueiden välisiä eroja.

EU:n alueellisessa toimintasuunnitelmassa (2007) hahmotellaan jäsenvaltioiden väliset rajat ylittävän yhteistyön lisäämistä päämääränä kestävä, älykkään ja osallistavan kasvun aikaansaaminen. Siinä tuetaan kaupunkiseutujen voimakasta integroitumista, jolla edistetään alueellista yhteenkuuluvuutta ja monikeskuksista kehitystä. Se toimii EU:n alueidenkäytön suunnittelun visiona ja kehyksenä, ja siinä neuvotaan, miten kaupunkiseutuja pitäisi tulevaisuudessa kehittää niin, että niiden ei enää katsottaisi olevan riippumattomia niitä ympäröivästä seudusta. Kumppanit voivat yhteistyötä tekemällä edistää alueellista yhtenäisyyttä ja tukea toisiaan kaikkia hyödyttävien tilanteiden ja toivotun kasvutason aikaansaamiseksi. Tavoitteena on kehittää kunkin seudun parhaita mahdollisuuksia ja toteuttaa strategiset alueidenkäyttövisiot ja yhteiset näkemykset sovittujen tavoitteiden ja toimenpiteiden mukaisesti.

EU pyrkii aluepoliittisesta tilanteesta ja tulevaisuudennäkymistä laaditun asiakirjansa (The Territorial State and perspectives of the European Union, 2011) avulla luomaan aiempaa tiiviimmät kaupunkialueiden verkostot, jotka voivat kehittyä yhtenäiseksi monikeskuksiseksi järjestelmäksi. Metropolialueet ovat tällaisen kehityksen moottoreita. Ne mahdollistavat kriittisen massan keskittymisen, joka puolestaan saa aikaan tasapainoista talouskasvua, korkeatasoiset yhteydet, toimivat markkinat ja suuren sosiaalisen pääoman kaupunkiseutujen tiiviin integroinnin tueksi. Alueiden yhteenkuuluvuutta koskevat toimet ovat keskeinen suunnittelun väline tasapainoisen kasvun aikaansaamisessa.

Metropolialueiden eurooppalainen verkosto

EU:n tavoitteena on luoda monikeskuksisten metropolien verkosto. Kaupunkiseutujen verkoston odotetaan kehittyvän toimintojen ja yhteistyön avulla. Tämä saadaan aikaan, kun aiemmin itsenäiset kaupungit sopivat taloudellista kehitystä koskevasta yhteistyöstä tai luovat uusia ja nopeita viestintä-, liikenne- tai infrastruktuurikäytäviä. Helsingin tapauksessa merkittävintä rajat ylittävää yhteistyötä tehdään tällä hetkellä Pietarin ja Tallinnan kanssa. Yhteiset tavoitteet ovat seuraavat:

1. Kasvun lisääntyminen yhteistyön sekä tiedon ja kokemusten vaihdon kautta. Tämä hyödyttää kaupunkeja ja yhteistyötä tekeviä kaupunkiseutuja. Tulevaisuudessa yhteistyöllä voidaan siirtää lisäarvoa kansainväliseltä tasolta kaupungin tasolle, sen avulla hyvinvointia voidaan jakaa entistä paremmin ja parantaa kunkin kaupunkiseudun sisäisten verkostojen dynamiikkaa.

EU:n viisikulmio – GIZ – globaali integrointivyöhyke (global integration zone)



2. Kehittyvät yhteydet saavat tulevaisuudessa aikaan uusia tapoja tehdä kaupunkiseutujen välistä yhteistyötä ja vaikuttavat siihen millaisena toimintaympäristönä eurooppalainen kaupunkiseutujen verkosto nähdään. Todennäköisimmin tuloksena on hyvin moninainen verkosto, jossa niin yksittäiset ihmiset kuin verkoston kaupungitkin pystyvät nykyistä paremmin hyödyntämään omia vahvuuksiaan. Helsingin rooli vahvistuvassa EU-verkostossa hakee paikkaansa, Helsinki ei kuulu GIZ-kaupunkien huippukeskittymään, johon kuuluvat muun muassa Lontoo, Pariisi ja Milano, vaan on luontevammin osa EU:n ulomman kehän kaupunkiverkosta.
3. Aluekehityksen kaksoiskaupunkiskenaario sopii luontevasti EU:n alueelliseen toimintasuunnitelmaan 2020. Siinä käsitellään taloudellista ja alueellista yhteistyötä tekevien monikeskustisten kaupunkialueiden luomista. Tällaisia ovat muun muassa Helsinki–Tallinna ja Pietari, jotka yhdessä luovat entistä parempaa kilpailukykyä.

Tämä parantaa Helsingin mahdollisuuksia saavuttaa yhdessä Suomenlahden kehityskolmion kanssa suurempi painoarvo suhteessa EU:n viisikulmioon.

Tila ja tulevaisuudennäkymät

Kaavoitusprosessi katsotaan ensisijaiseksi menetelmäksi alueellisen yhteenkuuluvuuden aikaansaamisessa (The Territorial State and perspectives of the European Union mukaan). Yhteiset tavoitteet ovat seuraavat:

- väestömäärän lisääminen
- saavutettavuuden parantaminen
- ympäristön kestävyys
- sosiaalinen yhteenkuuluvuus
- alueiden tasapaino
- tasapainoinen talous.

Aluepoliittisesta tilanteesta ja tulevaisuudennäkymistä laaditussa asiakirjassa edistetään monikeskustisten alueiden kehittämistä ja kannustetaan kaupunkiseutuja muodostamaan innovatiivisia verkostoja. Näin alueiden kilpailukyky paranee eurooppalaisesta ja maailmanlaajuisesta näkökulmasta ja voidaan luoda kestävä kehitys.

Monikeskustisten alueiden kehittämispolitiikalla EU pyrkii edistämään alueiden kilpailukykyyn lisäämistä ytimessä olevan GIZ-viisikulmioalueen (global integration zone) ulkopuolella ja saamaan siten aikaan aiempaa paremman kilpailukykytasapainon koko Euroopassa.

EU:n aluepoliittisen tilanteen ja tulevaisuudennäkymien keskeiset painopistealueet ovat lyhyesti seuraavat:

- monikeskustisen ja tasapainoisen kehityksen edistäminen
- integroitujen kaupunkiseutujen verkoston kehittäminen
- rajatylittävien kansainvälisten toimintojen edistäminen
- alueiden saavutettavuuden edistäminen



2. Helsingin vahvuudet & ongelmat

Tässä osassa arvioidaan Helsingin globaalia asemaa ja mitä keskeisiä tekijöitä voidaan käyttää tulevaisuuden suunnitteluun. Arvioinnin pohjana ovat kansainväliset suuntaukset ja tietoaineistot.

Globaali Helsinki

Helsingin kaupungin strategian lähtökohtana on pääkaupunkiseudun visio, jonka mukaan Helsinki kehittyy tieteen, taiteen, luovuuden sekä hyvien palvelujen voimaan perustuvana innovaatio- ja liiketoimintakeskuksena. Helsingin kansainvälisen toiminnan tavoite on maailman mittakaavassa kilpailukykyinen Helsinki. Tavoitteen toteutumisen edellytyksenä on Suomenlahden alueen kehittyminen menestyvänä ja toimivana talous- ja työssäkäyntialueena.

Helsinki on ikkuna Suomeen. Pääkaupunkina sillä on merkittävä rooli edustaa ja profiloida maata. Helsinki on kaupunki, jolla on imagonsa ja kaupunki, jolla on oikea, todellinen identiteettinsä.

Imago on rakennelma mielikuvia. Se voi olla hyvä tai huono ja yhdistelmä näitä. Imago ei aina ole totta. Positiivinen imago markkinoi kaupunkia hyvällä tavalla. Imagolla on suuri vaikutus siihen, miten kaupunki nähdään ja miten siihen suhtaudutaan. Miten Helsingin positiivista imagoa voi edistää? Minkälaista kansainvälistä imagoa Helsinki haluaa?

Kaupungin identiteetti on todellinen Helsinki. Se on tietoon ja todellisuuteen perustuva Helsinki. Tilastot ja tutkimukset kaupungista sekä vierailujen kautta todentunut kaupunki ovat tärkeä osa kaupunkikuvan rakentumista. Mitä todellista Helsinki voi markkinoida, mitä Helsingissä on? Minkälaisia mahdollisuuksia Helsingissä on? Mikä on todellinen kaupungin identiteetti ja miten sitä kehitetään entistä paremmaksi? Helsingin globaali kiinnostavuus on haaste.

Helsinki pysäkkinä

Kansainvälinen Helsinki on erityisesti lento-, juna-, ja laivaliikenteen päässä oleva pysäkki. Sillä on myös immateriaalinen paikka esimerkiksi mediassa tai ihmisten mielissä, se on tiedon ja mielikuvien pysäkki.

Kansainvälisestä näkökulmasta Helsinki näyttäytyy vapaa-ajan, liike-elämän sekä arjen kaupunkina. Helsinkiin tullaan vierailemaan, tekemään töitä ja opiskelemaan. Kaupungissa asutaan. Käydään kauppaa ja vaihdetaan tietoa.

Helsinki kansainvälisessä viestinnässä

Mielikuviin Helsingistä vaikuttavat median tiedot. Mediassa esiintyvien positiivisten piirteiden vahvistaminen maankäytön keinoin on mahdollisuus. Internet-sivustoilta haetaan nopeaa tietoa. Virallisten sivujen lisäksi median artikkelit rakentavat kuvaa kaupungista. Julkisten tahojen sivustot jakavat tietoa vapaa-ajanvieton, liike-elämän, opiskelun sekä arjen mahdollisuuksista. Tiedot kulttuurista, politiikasta ja uskonnosta, taloudesta ja osaamisprofiilista ovat oleellisia. Muussa mediassa Helsinki näkyy esimerkiksi kiinnostavien tapahtumien kautta.

Viime vuosina Suomi on erottunut mm. OECD:n PISA-tutkimuksessa (2000, 2003, 2006) ja IMD World Competitiveness -vertailussa (2006) koulutuksen ja perusopetuksen osaajana. Kilpailukykyisenä taloutena koko maa on näkynyt mm. World Economic Forumin vertailuissa (mm. 2006-2007) ja kestävä kehityksen vertailuissa (mm. 2005). Mm. BBC Newsin brändijulkaisussa Suomi on saanut korkeita sijoja tietyin parametrein tehdyissä kyselyissä.

Maailmanluokan matkailukaupunki

Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressitoimiston mukaan ulkomaisia vierailijoita on vuosittain 3 miljoonaa yöpyvät ja päiväkävijät yhteenlaskettuina. Suurin osa Helsingin kansainvälisistä kävijöistä on vapaa-ajan matkailijoita. Osa vain käväisee päiväsaikaan, osa yöpyy yhden yön matkallaan. Tätä pidempien yöpymisten lisääminen on mahdollisuus.

Monipuolinen palvelutarjonta, tasokkaat vapaa-ajan tapahtumat, kulttuuri, matkailun palvelut ja neuvonta ovat tärkeitä matkailun sisältöjä. Vapaa-ajan lisäksi seminaarit ja kongressit sekä niiden mahdollistaminen ovat haasteita.

Kansainvälisen tason tapahtumat tuovat kaupunkiin yleisöä. Erityisenä vahvuutena pidetään Helsingin merellisyyttä. Muita mahdollisuuksia ovat paikallisen kulttuurin tuomat erityisyydet, esimerkiksi yötön yö, sauna, design ja kiinnostavat alakulttuurit. Kiinnostavat maailmanluokan tapahtumat houkuttelevat yleisöä näyttelyihin ja konsertteihin.



Kuva: Helsingin kaupungin kuvapankki / Hannu Bask

Matkailun haasteita ovat lento-, laiva- ja junayhteydet sekä niiden saavutettavuus ja palvelutaso. Yhteydet pääkohteisiin ja tapahtumapaikkoihin liittyvät edelleen liikkumiseen. Tavoitteena on pidentää yövyttävien öiden määrää, parantaa kaupungin palvelutarjontaa sekä kaupungin kiinnostavuutta. Oleellista ovat mm. kohtuuhintaisten yöpymisvaihtoehtojen lisääminen sekä huonetarjonnan lisääminen yleensä. Kiinnostava mahdollisuus on väliaikaisten käyttöjen kaupunki, tapahtumille ja väliaikaisille käytöille sopivat paikat ja alueet, joihin varataan tarvittava infrastruktuuri.

Kansainvälinen liiketoimintakeskus

Helsingin strategian mukaan Helsingin tavoite on maailman mittakaavassa kilpailukyinen Helsinki. Kaupunki nähdään innovaatio- ja liiketoimintakeskuksena, jossa tiede, taide ja luovuus edistyvät. Helsinkiin tullaan tekemään töitä ja kauppaa, hakemaan osaamista ja palveluita. Investointeja suomalaiseen osaamiseen tai fyysisen kaupungin kehittämiseen tulee edistää.

Helsingin kilpailukyyn liittyvät sekä globaalit että eurooppalaiset kumppanit. Erityisesti Suomenlahden talous- ja työssäkäyntialue, Venäjä ja Pietari ovat mahdollisuuksia sekä perinteiset pohjoismaiset yhteydet. Partnerikaupunkeina nähdään erityisesti Tallinna ja Pietari, Tukholma ja Berliini. Näissä yhteyksissä mahdollisuuksina korostuvat fyysiset yhteydet. Itämeren logistisena keskuksena Helsingissä korostuvat laiva-, juna- ja lentoliikenteen mahdollisuudet.

Kaukaisia kumppaneita ovat mm. Peking ja Moskova. Maista kiinnostavia ovat Intia, Iso-Britannia, Japani, Kiina ja tutut Pohjoismaat, Saksa, USA ja Venäjä. Kansainvälisen kaupungin mahdolliset fyysiset ja toiminnalliset ominaisuudet korostuvat näitä yhteyksiä kehitettäessä.

Maabrändivaltuuskunnan mukaan tulevaisuuden Suomi on maailman ongelmanratkaisija. Kaupunki markkinoi itseään viiden osaamisalan turvin: "Cleantech, Design and Creativity, ICT, KIBS, Life Sciences ja Logistics". Erityisesti EU:n sisällä maiden välisen palvelukaupan osuuden nähdään kehittyvän tulevaisuudessa. Uudet, kehittyvät alat tulee huomata, niiden toimintaa edistää ja olemassa olevien toiminta taas mahdollisuuksien mukaan turvata.

Kuva: Cino Zucchi Architeti - One Works - Buro Happold



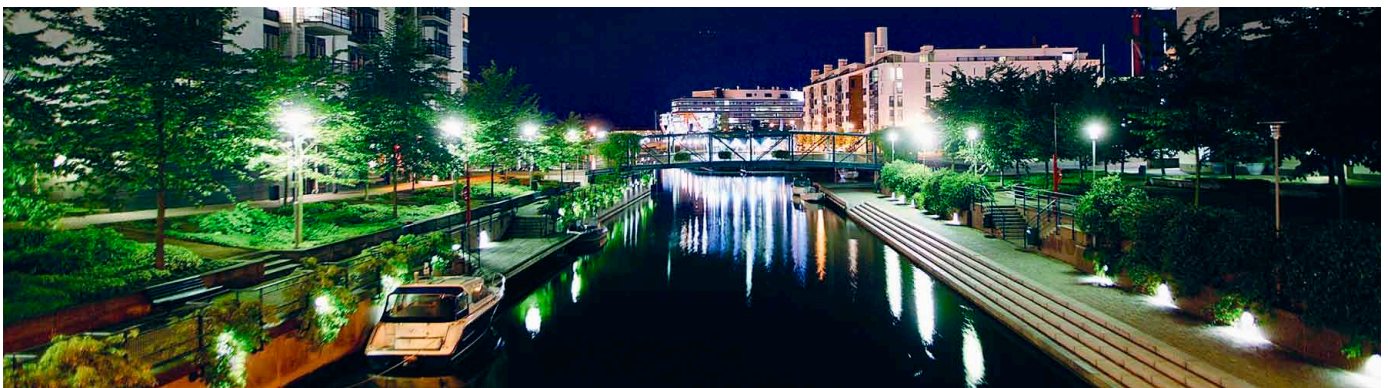
Työperäistä maahanmuuttoa pyritään edistämään. Ulkomainen työvoima on tarpeen: Helsingin Kauppakamarin mukaan maltilliset arviot ovat 21 000 henkilötyövuotta työperäisille muuttajille koko Uudellamaalla vuoteen 2025 asti. Erityisesti ammattiosaajille on tarvetta. On tärkeää, että maahanmuuttajan mahdollisesti mukana muuttavalle puolisolalle tai perheelle on kaupungissa laadukkaan arjen mahdollisuudet, toimivat palvelut sekä työmahdollisuuksia. Korkeasti koulutetun työvoiman lisäksi yhä useampi muuttaa kulttuurista toiseen elämäkokemuksia janoavan ja väliaikaisen elämäntavan innoittamana. Puhutaan myös ”epätyypillisistä työsuhteista”, mikä voi kansainvälisestä näkökulmasta olla kiinnostava mahdollisuus.

Tärkeitä sisältöjä tulevaisuuden liiketoiminnan kannalta ovat ilmastonmuutos ja kestävät tuotteet ja palvelut, avoin tieto, koulutus, matala hierarkia, korjaus ja kierrätys, monialaisuus, viestintä, tutkimus ja (verkko)kauppa, ikääntyminen ja hyvinvointi, resurssikriisit jne.. Oleellista ovat työvoiman ja markkinoiden lisäksi hedelmällinen kehittämiselle myönteinen ympäristö.

Elinkeinoelämän keskusliiton mukaan kaavoituksella ja alueiden käytön suunnittelulla on pitkäjänteinen merkitys alueiden ja yritysten kilpailukyvyllä ja toimintaedellytyksillä. Onnistuneella kaavoituksella yritykset, työpaikat, asuminen, liikenne ja palvelut muodostavat toimivan ja tehokkaan kokonaisuuden.

Liiketoimintakeskuksena Helsingin maankäytön haasteet ovat saavutettavuuden sekä kiinnostavien liiketoimintamahdollisuuksien, laadukkaiden paikkojen luominen ja mahdollistaminen. Tarvitaan kansainväliset yhteydet, kansainvälistä osaamista ja osaajia, nopean yrityskulttuurin haasteisiin vastaava kaupunki sekä tilaa, toimintoja ja välineitä kaikelle tälle kaupungissa. Haasteena kansainvälisen liiketoiminnan kehittämisessä on toistaiseksi vähäinen työperäisten maahanmuuttajien osuus sekä osaamisprofiilin kehittäminen entistä monipuolisemmaksi.

Kuva: Helsingin kaupungin kuvapankki / Ari Leppä



Kiinnostava opiskelu- ja kotikaupunki

Kansainväliset asukkaat Helsingissä ovat väliaikaisia tai pysyviä. Opiskelun ja työn vuoksi tai perheen mukana maahanmuuttavat ja/tai turvaa tarvitsevat kansainväliset kaupunkilaiset asuvat kaupungissa, hyödyntävät sen palveluja, tekevät työtä ja yrittävät, opiskelevat, elävöittävät kaupunkia ja lisäävät kansainvälisyyttä omilla yhteyksillään. Tärkeää on tänne tulevien sitouttaminen niin, että osa myös jäisi pysyvästi kaupunkiin. Viime vuosina Helsingin nettomuuttovoitosta suurin osa on ulkomailta suuntautuvaa muuttoa.

Helsinki Education ja Research Area (HERA) markkinoi Helsinkiä ja seutua opiskelemaan tuleville: "Live, learn, work and do business". Helsingin seudun ammattikorkeakouluissa ja yliopistoissa opiskeli yli 6000 ulkomaista opiskelijaa vuosina 2005–2009. Yli puolet ulkomaalaisista tutkinto-opiskelijoista tuli Euroopasta, hieman alle kolmannes Aasian maista. Maahanmuuttoviraston tietojen mukaan vuonna 2010 koko Suomen opiskelijahakemusten määrä oli 5500. Hakijat koko Euroopan ulkopuolelta tulivat Venäjältä, Kiinasta, Nigeriasta, Vietnamista, Yhdysvalloista, Intiasta ja Bangladeshista.

Opiskelumaana ja kaupunkina Suomi ja Helsinki tarjoaa vaihto- ja tutkinto-ohjelmien lisäksi lyhyempiä kursseja, seminaareja ja kokouksia. Yliopistoilla ja kouluilla on omia vaihto-ohjelmiaan sekä yhteyksiä muiden maihin vastaa-vaan toimintaan. Opiskelu on luonteeltaan yhä kansainvälisempää. Vahvuutena kaupunki voi markkinoida huippuyksiköittensä osaamista. Myös erityiset opintokokonaisuudet houkuttelevat kansainvälisiä opiskelijoita kaupunkiin. Opinto-ohjelmien edullinen hinta on yksi tärkeä syy opiskella Suomessa.

Osaamista tukevien keskittymien ja mahdollisten uusien alojen tukeminen maankäytön keinoin tukee opiskelun houkuttelevuutta, osaamisprofiilin kehitystä ja vahvistamista. Haasteena ovat syrjäinen sijainti ja työmahdollisuuksien tarjonnan lisääminen. Pysyvän asumisen lisäksi on tarpeita uudenlaisten asumismahdollisuuksien kehittämiseen (esim. erilaiset väliaikaiset vaihtoehdot).

Helsingissä on useita kieliryhmiä. Suurin ryhmä on venäjänkieliset, viron- ja somalin- ja englanninkieliset. Maahanmuuttajat hakevat oleskelulupaa tai turvapaikkaa eri syin. Perhesyistä muuttavien osuus on tällä hetkellä suurin. Maassa asumisen alkuvaihe on usein haasteellista, mutta kohenee vuosien kuluessa. Työnsaanti, palkkataso, työsuhteiden pituus ja asumisvaihtoehdot paranevat kotoutumisen edistyessä. Ryhmänä maahanmuuttajat ovat aktiivisia yrittäjiä ja heidän yrityksensä ovat pitkäikäisempiä kuin kantaväestön yritykset.

Tietoa yhteiskunnasta ja kulttuurista, tarvittavista luvista, asumisesta, opiskelusta, yrittämisestä ja yhteiskunnan ja kolmannen sektorin tuesta jaetaan usealla Internetsivustolla. Kaupunki auttaa maahanmuuttajia mm. työvoimapalveluin ja kotoutumisen keinoin.

Opiskelu- ja kotikaupunkina Helsingissä korostuvat arjen laatu, hyvinvointi, kaupungin saavutettavuus, asumisen sekä palveluiden sijainti, laatu ja hinta. Eriarvoistumisen ehkäisy on tärkeä sisältö kansainvälistä asumista kehitettäessä. Asuinalueen monipuolisella hallintamuotorakenteella on ehkäisevä vaikutus negatiivisessa eriytymisessä.

Helsingin strategia kansainvälisen toiminnan näkökulmasta

Helsingin kansainvälisen toimintaympäristön keskeisiä kehityspiirteitä ovat globalisaatiosta johtuva aluetalouksien ja metropolien merkityksen vahvistuminen, Suomenlahden talousalueen syntyminen ja Venäjän talouden mahdollisuudet sekä lisääntyvä kansainvälisen työvoiman tarve ja metropolin monikulttuurisen kehityksen haasteet.

Helsingin vahvuuksia kansainvälisestä näkökulmasta:

- Tietokeskittymänä Lontoon ja Amsterdamin sarjassa
- Euroopan 15 tärkeimmän kasvukeskuksen joukossa BKT kasvulla ja koulutustasolla mitattuna
- Kansainvälisten yritysten testiympäristö ja innovaatioiden koemarkkina-alue
- Nopeasti kehittyvä talous- ja työssäkäyntialue
- Vetovoimatekijöinä kulttuuri, kansainväliset yhteydet, laadukkaat perheasunnot ja kunnalliset palvelut
- Risteysasema lentoliikenteelle
- Nopeat raideyhteydet
- Kehittyvät satamat

Helsingin heikkouksia kansainvälisestä näkökulmasta:

- Heikko saavutettavuus yritystoiminnan kannalta
- Korkea verotus ja pieni markkina-alue
- Vähäinen maahanmuuttajien määrä
- ”Tylsä” imago

Kaupungin strategian tavoitteet jakautuvat monen eri sektorin toteutettaviksi. Yleiskaavoituksen kannalta on oleellista pohtia, mitä tavoitteita voimme tukea maankäytön suunnittelun näkökulmasta.

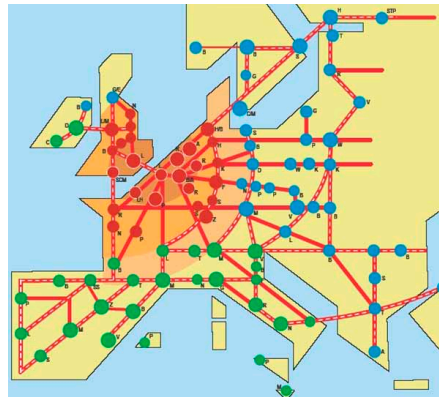


Helsinki ja EU

Kansainvälinen alueiden yhteenkuuluvuus ja monikeskuksisuus

Lissabonin strategia sisältää EU:n tärkeimmät taloudelliset tavoitteet. Sen mukaan EU pyrkii vahvaan kilpailukykyyn globaalissa taloudessa. Talouskasvun on oltava kestävää ja sillä on edistettävä sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta (Lissabonin strategia (EU.report.2000)).

ESDP:llä (Euroopan aluekehityssuunnitelma, 1999) ja alueellisella toimintasuunnitelmalla (2007) pyritään selkeästi saamaan aikaan aiempaa parempi tasapaino kaupunkiseutujen välillä. Alueellisessa toimintasuunnitelmassa esitetään EU:n aluesuunnittelun visio ja puitteet sille, miten kaupunkiseutuja olisi kehitettävä tulevaisuudessa siten, että kaupungin ei enää katsota olevan riippumaton sitä ympäröivästä seudusta. Tässä visiossa pyritään saamaan aikaan monikeskuksinen ja tasapainoinen kehitys kaupunkikeskustan ja syrjäseutujen välillä sekä makrotasolla (Lontoo–Pariisi–München–Hampuri) että mikrotasolla (kaupunkikeskusta ja lähiöt). Uudella kaupunkiseudulla luodaan siten uusia kehitysmalleja koko EU:hun.



EU:n alueellinen toimintasuunnitelma

Alueellinen yhteenkuuluvuus eli koheesio katsotaan ihmistoiminnan tasapainoiseksi jakautumiseksi koko unionissa (kolmas koheesiokertomus, EU) ja kehityserojen vähentämiseksi alueellisesti vaikuttavalla kaavoituksella. (Duhr et al. ibid. 188).

Lissabonin strategialla (2000), Göteborgin kestävyysstrategialla (2001) ja alueellisella toimintasuunnitelmalla (2007) pyritään yhdessä aluepoliittisesta tilanteesta ja tulevaisuudennäkymistä laaditun asiakirjan kanssa vähentämään eroja vahvistamalla alueellista kilpailukykyä. Alueellinen toimintasuunnitelma on yksiselitteisempi. Sen tavoitteena on tasapainoinen kehitys. Alueellinen yhteenkuuluvuus tarkoittaa siis alueellisesti tasapainoisina kehittyneitä seutuja.

Viidennessä koheesioraportissa (2010) tuetaan kaupunkiseutuja alueellisen kehityksen moottoreina. Lissabonin strategiassa tuetaan "alueellista pääomaa", joka tarkoittaa kaupunkiseutujen keinoja kehittää omia taloudellisia resurssejaan. Tämä pääoma saadaan käyttöön kaavoituksella, jossa pyritään lisäämään kunkin kaupunkiseudun synergioita ja lisäarvoa.

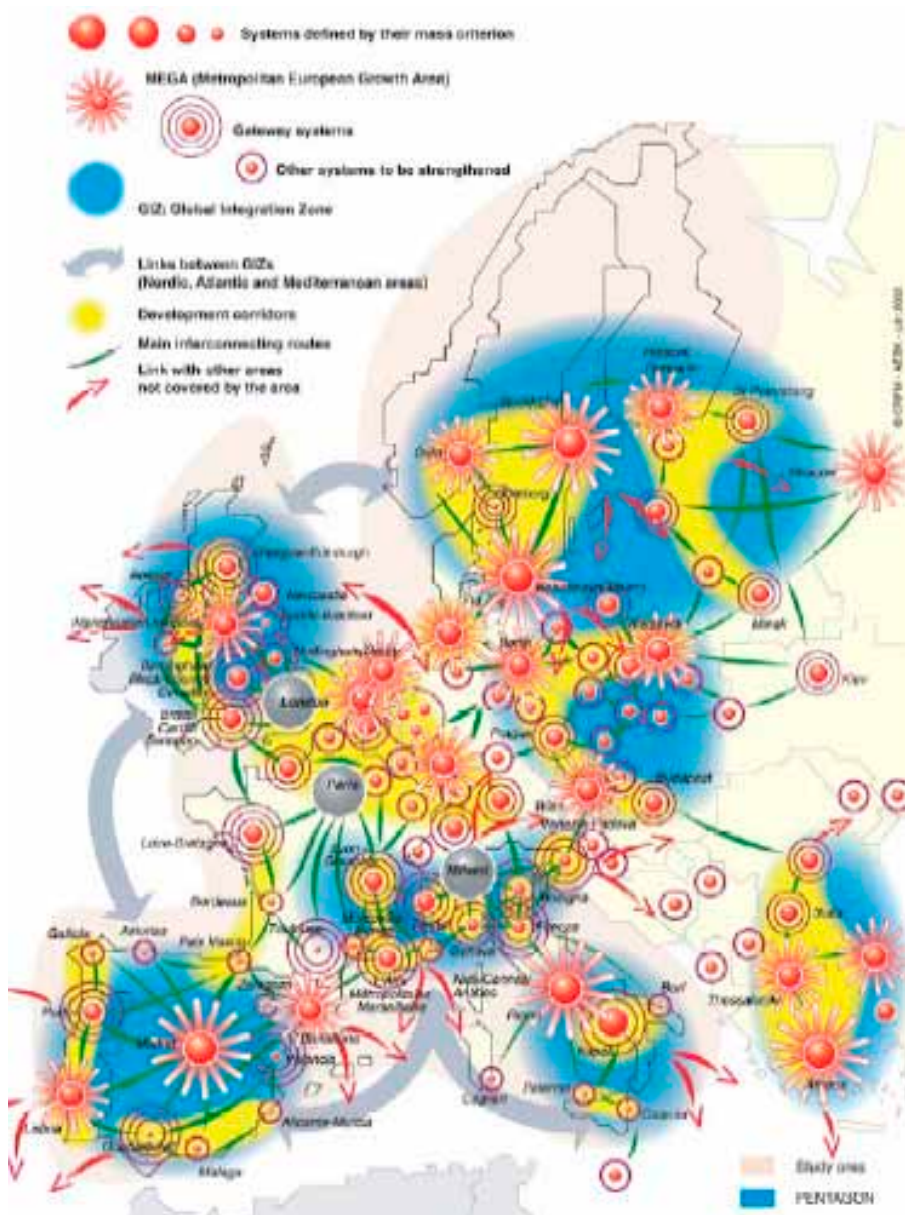
Alueellisessa toimintasuunnitelmassa alueellinen yhteenkuuluvuus tulkitaan monikeskuksiseksi kehitysprosessiksi.

Mitä monikeskuisuus tarkoittaa eurooppalaisella tasolla?

Monikeskuisuus tarkoittaa "monta keskusta". Monikeskuisuus tarkoittaa keskusten hierarkiaa kaupunkiseudun tasolla, ja se niveltyy aluerakenteessa tiiviisti ensisijaisen keskusytimen, keskeisen kaupungin, ympärille. Sen avulla keskukset ja ydin voivat täydentää toisiaan ja liittyä toisiinsa.

Euroopan tasolla monikeskuisuus tarkoittaa kaupunkien verkostoa.

1. Kansainvälinen mittakaava: eurooppalainen/kansainvälinen (globaalit integrointivyöhykkeet) GIZ



2. Kaupunkiseudun mittakaava / yksi hallitseva keskus

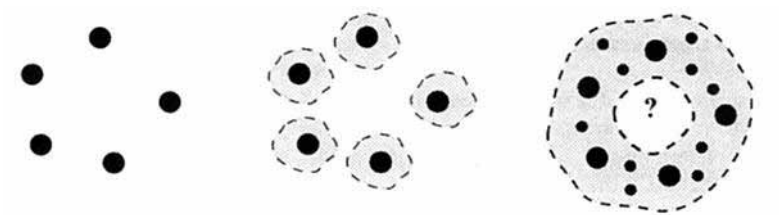


Berliini



Helsinki. Kuva: Helsingin kaupungin kuvapankki / Paul Williams

3. Kaupunkiseudun mittakaava / kaksi tai useampia tärkeitä keskuksia



Randstad



Øresund Region

EU ja kaavoitus

EU:lla ei ole aluehallintoa. Rakennerahastojen ohjelmilla edistetään alueellisen yhteenkuuluvuuden lisäämistä ja monikeskuksista kehitystä. EU:n koheesiopolitiikalla on suoria alueellisia vaikutuksia, esimerkiksi seuraavat:

- kaupunki- ja maaseutualueiden rakenneuudistus, jokivarsien kehitys, uusien yrityspuistojen ja infrastruktuurin luominen ja matkailu- ja virkistysalueiden kehittäminen
- EU:n liikennepolitiikan alueellinen vaikutus, esim. infrastruktuurin kehittäminen
- EU:n alueellisesti vaikuttavat politiikat eli EU:n energia-, tieto- ja viestintätekniikka-, T&K-, sisämarkkina- ja kilpailupolitiikka
- ESDP:n strategia: taloudellisen kilpailukyvyn parantaminen globaaleilla integrointivyöhykkeillä (GIZ)
- yksi GIZ EU:ssa: Lontoosta Amsterdamiin, Pariisiin, Müncheniin ja Milanoon levittäytyvä kiila. Pyrkimyksenä on yhdistää kaupungit ja metropolialueet toisiinsa infrastruktuurin ja strategisen yhteistyön avulla ja muodostaa monikeskuksisia klustereita. Teoriassa näiden kaupunkiseutujen kilpailukyky parantaa koko Euroopan dynamiikkaa, jolloin voi muodostua useampia GIZ-alueita (alueellinen toimintasuunnitelma, 2007)
- EU pyrkii luomaan tiiviimpiä kaupunkialueiden verkostoja, jotka voivat kehittyä erittäin integroiduksi alueelliseksi monikeskuksiseksi järjestelmäksi. Monilla kaupungeilla on mahdollisuus väestömääränsä lisäämällä kasvattaa kansainvälistä yhteistyötään naapurialueiden ja naapurikaupunkien kanssa.

Vaikutukset Helsinkiin kansainvälisellä tasolla: alueellinen muutos

Helsinki on tällä hetkellä ja lähitulevaisuudessa kokemassa suuren alueellisen muutoksen. EU:n ja Helsingin suurimpana haasteena on vastaaminen alueellisiin tarpeisiin globaalisti. Helsinki voidaan osittain maanomistuksen ja kaavoituksen monopoliaseman vuoksi katsoa olevan hyvä esimerkki EU:n tasolla.

Sir Peter Hallin tekemässä Polynet-tutkimuksessa (2007) monikeskuksisuus määritellään toiminnallisiksi yhteyksiksi alueella, etenkin taloudellisessa ja sosiaalisessa yhteisössä. Sekä Lissabonin strategiassa että alueellisessa toimintaohjelmassa korostetaan, että kilpailukykyä on parannettava saamalla aikaan entistä parempi taloudellinen ja alueellinen tasapaino seutujen välillä. Alueelliset erot saattavat sitten ajan myötä vähentää alueellisen muutoksen ansiosta.

Eurooppalaisessa kaavoituksessa keskitytään alueellisiin identiteetteihin. Dühr et al. (2010) ja Hall (2006) tukevat monikeskuksisuutta keskeisenä periaatteena kaupunkiseudun kasvun hallinnoinnissa, jossa keskitytään alueellisiin eroihin ja vähennetään alueellista epätasa-arvoa (Dühr et al. 2010. 351).

Tulevaisuudessa alueiden yhteenkuuluvuutta koskevat toimet ovat keskeinen suunnittelun väline tasapainoisen kasvun aikaansaamisessa (aluepoliittista tilannetta ja tulevaisuudennäkymiä koskeva asiakirja, 2011. 64).

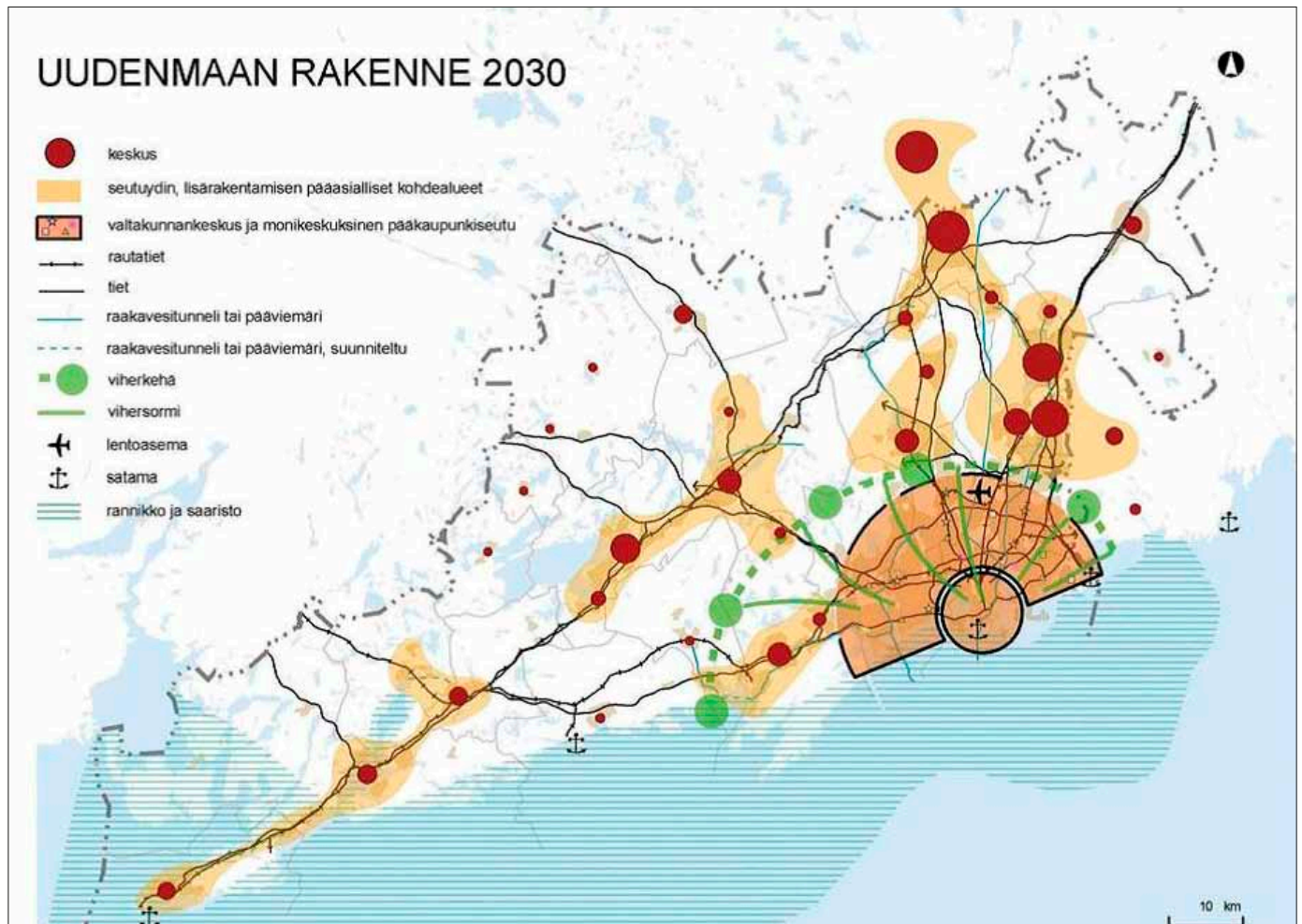
Vaikutusten arvioinnilla voidaan arvioida kaavoitusstrategioiden erilaisia alueellisia vaikutuksia. Kaupunkiseutujen kaavoituspolitiikassa on sovittava kaupunkialueiden

hajautumista koskeva haaste tuleviin liikennealoitteisiin. Liikennepolitiikalla on ratkaistava ongelmat koordinoidusti ilmasto-, energia- ja kaavoitusstrategioiden kanssa eikä niistä erillään.

Maakuntakaavan vaikutukset Helsingin kansainvälistymiskehitykseen

Maakuntakaavoituksen tarkoituksena on välittää valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet kuntakaavoitukseen ja sovittaa ne yhteen maakunnallisten ja paikallisten tavoitteiden kanssa. Uudenmaan nykyinen maakuntakaava on vahvistettu marraskuussa 2006, ja sen visio-osassa painotetaan Uudenmaan kansainvälistymiskehitystä: ”Uusimaa on kansainvälinen hyvinvoivien ihmisten vetovoimainen metropolialue”.

Uusi maakuntakaavakierros on nyt käynnissä. Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Uudenmaan toisen vaihemaakuntakaavan 20.3.2013 ja se on parhaillaan vahvistettavana ministeriössä. Maakuntakaavaluonnoksessa korostetaan hajakentämisen hillitsemistä ja metropolialueen kilpailukykyä. Neljännän vaihemaakuntakaavan valmistelu on aloitettu.



Maakuntakaavoituksen merkittävimmät vaikutukset yleiskaavoitukseen ja Helsingin kaupunkirakenteeseen liittyvät kaupan ohjaukseen (etenkin kaupan suuryksiköt), uusien raidelinjausten ja liikenneväylien linjauksiin (osana HLJ- ja MAL-suunnittelua) ja seudullisten viheryhteyksien määrittelyyn. Myös Malmin lentokentän uusi sijainti on keskeinen maakuntakaavassa ratkaistava kysymys.

Etenkin uusilla raideliikennelinjauksilla on merkittävä vaikutus Helsingin kansainvälistymiskehitykseen. Nyt esillä olevia raidelinjauksia ovat länsisuunnan ELSA-rata (Espoo-Lohja-Salo-rata), pohjoissuunnan Klaukkalan rata ja itä-suunnan rata. ELSA-rata vahvistaa länsisuuntaista kehitystä ja yhteyksiä Turun kautta Tukholmaan, Klaukkalan rata pohjoissuuntaista kehitystä ja Itäsuunnan ratayhteys kehitystä ja yhteyksiä Venäjälle ja Pietariin.

Idän suunnan rata on linjattu Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Sipoon keskiosien kautta Porvooseen ja kohti Pietaria. Rata suunnitellaan suurnopeusjunille soveltuvaksi. Tämä on Helsingin kansainvälistymiskehitykselle merkittävää, sillä noin 4,8 milj. asukkaan metropolin, Pietarin kytkeminen rakenteellisesti ja taloudellisesti pääkaupunkiseutuun vahvistaa Helsingin kansainvälistä asemaa. Em. kehitykseen liittyy kuitenkin myös poliittis-hallinnollisia reunaehtoja, kuten viisumivapauskysymys ja Venäjän yleinen avautuminen länteen, joihin maankäytön suunnittelulla ei juurikaan voida vaikuttaa.

Helsingin ydinkeskusta ja kansainvälistymiskehitys

Helsingin ydinkeskusta on Suomen merkittävin kaupallisen palvelutarjonnan keskittymä.

Keskustan kortteleihin on kiinnittynyt arvoja, joita ei löydy muualta, esimerkiksi kehäteiden varsien kauppakesuksista. Keskustassa kaupunki ”puhuu” sekä historiansa että symbolisten merkitystensä kautta. Keskustassa on mahdollisuus viihtyä julkisessa tilassa ja tapahtumissa kaikkina vuorokauden aikoina.

On oletettavissa, että myös Helsingissä siirrytään kansainvälistä kehitystä seuraten vaiheeseen, jossa keskusta muuttuu yhä leimallisemmin kulttuurisesti intensiivisen kulutuksen paikaksi.

Helsingin ydinkeskustan asema kaupungin ja pääkaupunkiseudun keskuksena on jatkuvassa muutoksessa. Keskustan rooli muuttuu, koska seudun kasvun myötä kokonaisuus ja seudullinen työnjako muuttuvat.

Ydinkeskustaa on jatkuvasti kehitettävä, ei ainoastaan asumisen, toimitilojen ja tapahtumien vaan myös vahvan kaupallisen tarjonnan paikkana. Elintason noustessa ja seudun väestömäärän kasvaessa ydinkeskustan asiakaspotentiaali kasvaa. Ns. kriittisen massan myötä vahvistuu kysyntä yhä pitemmälle erikoistuvalla tarjonnalla.

Ydinkeskusta on Helsingin kansainvälinen näyteikkuna. Siellä asioivat matkailijat ovat erityinen kuluttajaryhmä. He asettavat palvelutarjonnalle erityisvaatimuksia. Risteilyalukset tuovat merkittäviä matkailijavirtoja suoraan ytimeen (Katajanokan terminaali, Kauppatori ja Länsisatama). Jatkossa ydinkeskustan ja Lentokentän yhdistävä Lentorata korostaa entisestään ydinkeskustan asemaa.

Jatkossa pääkaupunkiseudun kaupunkirakenne kehittyä kohti raideliikenteen verkostokaupunkia ja uusien ala-keskusten rooli korostuu. Jää nähtäväksi, kuinka em. kehitys vaikuttaa Helsingin ydinkeskustan asemaan. Voisi olettaa että ydinkeskustan painopiste tulee hieman heikkenemään. Toisaalta keskusta liittyvät



kaupunkirakennustaiteelliset, historialliset ja monumentaaliset arvot takaavat sen, että se säilyy pääkaupunkiseudun keskusverkoston merkittävimpänä alueena myös tulevaisuudessa.

Lähteet:

Uudenmaan liitto 2012: <<http://www.uudenmaanliitto.fi/index.phtml?s=122>>

Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2033, Visio ja strategia. Uudenmaan liitto 2010. 20 s.



3. Kansainväliset muutostekijät

Mitkä ovat keskeiset liikkeellepanevat voimat?

Kansainvälisestä näkökulmasta muutoksen keskeiset liikkeellepanevat voimat ovat väestönkasvu ja siirtolaisvirtojen sekä työpaikkojen lisääntymisen myönteinen vaikutus talouteen. Uudet investointivirrat, julkisen liikenteen uudet muodot ja uusissa rakennuksissa ja työpaikoilla käytettävä uusi tekniikka ovat myös osa muutosta. On ehdottoman tärkeää tiedostaa muutoksen vaikutus ympäristöön ja ihmisiin. Sosiaalisen oikeudenmukaisuuden on EU:n näkökulmasta oltava muutoksen keskeinen näkökohta.

Alueidenkäytön painopistealueet tulisi määrittää. Niissä huomioidaan maankäytön ja liikenteen parempi yhteensovittaminen sekä uudistaminen ja uudelleenjakaminen.

Monikeskuksinen kehitys antaa mahdollisuuksia ottaa huomioon Helsingin keskusten hierarkian.

Yleiskaavatyössä tätä raporttia varten laaditussa kansainvälisyyttä koskevassa visiokartassa esitetään tärkeimmät uudistamismahdollisuuksia tarjoavat alueet ja kasvukäytävät, tärkeimmät julkisen liikenteen linjat, suhde kansainvälisiin kehittämisen painopistealoihin.

Kartassa otetaan huomioon strateginen infrastruktuuri, ilmastonmuutos, uudet kehitysalueet ja uudistaminen. Uudet julkisen poikittaisliikenteen yhteydet korostavat Helsingin sitoumusta lisätä julkisen liikenteen kapasiteettia ja pyrkimystä luoda entistä paremmat olosuhteet kävelylle ja pyöräilylle. Maankäyttöä ja liikennettä yhteen sovitetaan nykyistä paremmin. Rahtiliikennevirrat on suunniteltava huolellisesti, jotta niissä voidaan ottaa huomioon määrän lisääntyminen ja arvioida uusien jakelukeskusten tarvetta.

Vähähiilisen kaupungin on oltava uusi keskeinen voima kaupungin tulevaisuuden ohjaamisessa. Tämä edellyttää kuitenkin edelleen energiaa koskevien tavoitteiden vahvistamista tukemalla tuulipuistoja, biomassaa ja uusiutuvia energialähteitä.

Kehittämisen painopisteiden tulisi tähdätä kasvun ja elvyttämisen aikaansaamiseen, kehitykseen kohti vähähiilistä kaupunkia ja julkisen liikenteen yhteyksien lisäämiseen sekä liikenteen kasvun rajoittamiseen ja alueellisen eriarvoisuuden vähentämiseen.

Tärkeimmät liikkeellepanevat voimat

TALOUS JA PALVELUT

Itämeren alueen vaurastumisella on vaikutuksia mm. kauppaan, teollisuuteen ja turismiin. Helsinki joutuu jatkossa kilpailemaan paitsi muiden Pohjoismaisten pääkaupunkien kanssa, myös Baltian maiden nousevien suurkaupunkien kanssa. Helsinki on kuitenkin jo kansainvälisellä tasolla taloudellisesti menestyvä kaupunki, jolla on toimivat ja ajantasaiset kansainväliset verkostot, toimiva infrastruktuuri ja korkeatasoista osaamista. Profiloitumme myös luotettavana ja toimivana yhteiskuntana, jonka takana ainakin toistaiseksi seisovat hyvinvointivaltion ideaalit.

Helsingin haasteena on pysyä tulevaisuudessakin askeleen edellä kilpailevia lähikaupunkejamme.

- Pietarin kasvun hyödyntäminen
- Riittävän monipuolinen ja kohtuuhintainen toimitilarajonta
- Keskustan kehittäminen
- Innovaatio- ja yritysklustereiden vahvistaminen
- Matkailutoimintojen tukeminen
- Logistiikka-alan toimintojen tukeminen

Helsinki tarjoaa asukkailleen kansainvälisellä mittapuulla erinomaiset palvelut erityisesti koulutuksen ja kunnallisten palveluiden suhteen. Hyvä palvelurakenne linkittyy vahvasti arjen kansainvälisyyteen, sillä se on yksi kilpailuvaltti houkutellessamme esimerkiksi ulkomaisia osajia asumaan Helsinkiin. Myös yritysten ja matkailijoiden tarvitsemat palvelut tulee huomioida paremmin. Palvelukonseptikonaisuuksien kehittäminen yli rajojen on EU:n mukainen tavoite. Esimerkiksi terveyspalvelut osittain toimivat jo siten, että potilaan on mahdollista hakeutua hoitoon toiseen EU-maahan. Koska Tallinna ja Helsinki ovat niin lähellä toisiaan, voi yritysten kannalta olla kannattavampaa sijoittaa toimipisteensä tai varastonsa vain jompaankumpaan kaupunkiin. Palvelukokonaisuuksia tarkastellaan jatkuvasti myös seudullisesti. Mahdolliset kuntarakennemuutokset tuovat muutoksia myös palvelurakenteeseen.

- Matkailupalvelut
- Ulkomaalaisille Helsingissä tarjottavat palvelut
- Palveluiden tarjonta yrityksille
- Yhteiset palvelukonseptit esim. Tallinnan ja Pietarin kanssa
- hyvien palvelujen
- voimaan perustuvana innovaatio- ja liiketoimintakeskuksena

ASUMINEN

Yksi Helsingin suurimmista kilpailueduista on kansainvälisesti korkealaatuinen ympäristö, niin puhtauden kuin rakennetun ympäristönkin kannalta. Toisaalta Helsinki koetaan hieman tylsäksi, kaupungilla ei ole keskustan ulkopuolella juurikaan matkailijoita houkuttelevia kaupunkimaisia paikkoja. Asuminen ja ympäristön laatu ovat merkittäviä tekijöitä kansainvälisestä näkökulmasta. Helsingin vetovoimatekijöinä asuin ympäristön kannalta ovat luonnonläheisyys ja monipuoliset vapaa ajanviettomahdollisuudet. Riskinä nähdään asuntokannan homogeenisuus ja monotonisuus sekä asumisen kalleus (Schulman & Mäenpää 2011).

Helsingin tehtävä on tulevaisuudessa myös sosiaalisen eriytymisen ehkäiseminen. Jos alueen rakenne muuttuu maahanmuuttajavoittoiseksi, on uhkana että kantaväestöä alkaa muuttaa pois. Vaikka ilmiö on Suomessa vielä paljon pienempi kuin muualla Euroopassa, on tähän kiinnitettävä jatkossakin huomiota ja pyrkiä edelleen

sekoittuneeseen asukasrakenteeseen koko kaupungin alueella.

Asumisen kannalta olennaista:

- Ympäristön mielenkiintoisuus, yllättävyys ja hauskuus
- Alueidentiteettien tukeminen ja kehittäminen
- Monipuolinen asuntotarjonta
- Aluekeskusten kehittäminen
- Saavutettavuuden ja verkostoituneisuuden tukeminen joukkoliikenneyhteyksillä
- Viheralueiden toiminnallisuuden parantaminen
- Merellisyyden korostaminen kaupunkikuvassa
- Turvallisuuden kokemisen turvaaminen
- Alueiden sosiaalisen rakenteen tasapainottaminen esim. peruskorjauksella ja täydennysrakentamisella ja omistusasuntojen ohjaamisella vuokravaltaisille alueille
- Ympäristön tasa-arvoisuuden vaaliminen
- Asuinalueiden kytkeminen palveluineen ja liikenneyhteyksineen osaksi kaupungin toiminnallista kokonaisuutta
- Riittävä asukastiheys

LIIKENNE JA YHTEYDET

Helsingin joukkoliikenne sai hetki sitten amerikkalaistutkija Eric Brittonilta välttävän arvosanan. Helsinkiä hallitsee edelleen yksityisautoilu. Poikittaiset joukkoliikennereitit ovat heikkoja ja kevyenliikenteen käyttäjät taipuvat moottoriliikenteen ehtoihin.

Joukkoliikenneyhteyksiä kehitetään seuraavan 30 vuoden aikana kuitenkin merkittävästi. Metrolinjat jatkuvat länteen ja itään, poikittaisia yhteyksiä kehitetään seudullisesti ja raideliikenteen kehittämishankkeet etenevät. Helsingin kannalta kansainvälisesti tärkeitä hankkeita ovat lentokenttärata, joka tuo uuden, nopean raideyhteyden pääradan ja lentokentän välille, mahdollinen Rail Baltica yhteys joka kulkisi Suomesta Baltian maiden halki Keski-Eurooppaan sekä mahdollinen Helsinki-Tallinna välinen rautatietunneli.

- Ten Network
- Yhteydet pohjoiseen ja jäämerelle
- logistiikka-alan yritysten kehittyminen E18 ja Kehä III:n varrelle
- Yhteydet satamista keskustaan lentokentälle
- Tila-aika verkosto

YMPÄRISTÖ - Globaali vastuu ilmastonmuutoksessa

Kaupungin kansainväliseen kehitykseen liittyy myös globaalin vastuun näkökulma. Helsinki on laatinut globaalin vastuun strategian, jolla on tiettyjä yhtymäkohtia myös yleiskaavatasoiseen kaupunkisuunnitteluun. Selvimmin globaaliin vastuun toimet yleiskaavatasoisessa suunnittelussa liittyvät ilmastonmuutoksen hillintätoimiin, yleisesti ympäristönsuojeluun liittyviin toimiin sekä osin kaupunkisuunnittelukentällä tehtävään kansainväliseen yhteistyöhön. Kaupunkisuunnittelun keinot ilmastonmuutoksen hillinnässä voidaan jakaa suoraan ja välillisesti vaikuttaviin keinoihin. Suorimpana ja todennäköisesti merkittävimpänä keinona voidaan pitää yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, jolla on suora vaikutus liikkumistarpeeseen ja sen kautta yhdyskunnan aiheuttamiin liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin. Kaavoituksessa voidaan niin haluttaessa myös ohjata suoraan alueellista energiatehokkuutta ja mahdollisesti jopa alueen asukkaan laskennallista hiilijalanjälkeä. Välillisesti kaavoitus vaikuttaa ilmastonmuutoksen hillintä toimiin mahdollistavasti. Kaavoitus joko mahdollistaa, vaikeuttaa tai estää tiettyjen ilmastonmuutoksen hillintätoimien toteutumisen. Tällaiset asiat liittyvät tyypillisesti esimerkiksi energiahuoltojärjestelmän muutokseen vähähiilisemmäksi.

Helsingissä on viime vuosina kehitetty ilmastotietoista kaavoituskäytäntöä. Asemakaavatasoista energiakaavoitusta on tehty etenkin Honkasuon alueella ja strategisella tasolla on keskitytty kaupunkirakenteen ekotehokkuuden arviointi- ja seurantatyökalujen kehittämiseen (HEKO ja Karvi). Vuoden 2012 alussa alkaneessa uuden yleiskaavatyön laadinnassa kaupungin aiemmin lausutut ja globaali vastuu strategiassa esitetyt ilmastotavoitteet ovat läsnä.

Kansainvälisesti merkittäväksi Helsingin tekee ennen kaikkea sen mahdollisuus toimia kansainvälisenä parhaita käytäntöjä esittelevänä kaupunkina. Tärkein näistä lienee korkea osaaminen. Helsinki, kuten Suomi ylipäätään, on viime vuosina saavuttanut runsaasti kansainvälistä huomiota onnistuneella koulutusjärjestelmällä. Tällöin myös meillä tehtävät ratkaisut globaalien ongelmien ratkaisemiseksi ovat kansainvälisen yhteisön kannalta poikkeuksellisen kiinnostavia, uskottavia ja sitten myös monistettavissa muualle. Myös Helsingin fyysinen koko on asia, joka mahdollistaa asioiden testaamisen ja kehittämisen paremmin kuin maailman suurissa metropoleissa. Helsingillä onkin mahdollisuus toimia ilmastonmuutoksen hillintäosaamisessa maailmanlaajuisena living lab-kaupunkina, jolloin kaupunki paitsi kantaa globaalia vastuutaan, niin myös luo edellytyksiä uudelle liiketoiminnalle kasvavalla clean tech -sektorilla.

Globaaliin vastuuseen liittyy edelleen huomattavia epävarmuuksia sen suhteen, miten vastuullinen toiminta globaalissa mittakaavassa tulevana vuosikymmeninä ilmenee. Yhtenä mahdollisena skenaariona on esitetty maahanmuuton paineen huomattavaa lisääntymistä maapallon pohjoisille alueille, esimerkiksi Etelä-Euroopan elinolosuhteiden huomattavan heikentymisen myötä. Kaupunkisuunnittelun yksinkertainen keino vaikuttaa tähän, on paitsi kaikin keinoin pyrkiä ilmastonmuutosta hillitseviin toimiin, myös varautua muuttopaineen kasvuun tulevaisuudessa.



Kuva: Team: ARUP, Sauerbruch Hutton, Experientia, Gallery eco capital

Alueellinen ja sosiaalinen yhteenkuuluvuus

Sosiaalisen yhteenkuuluvuuden aikaansaaminen on yksi EU:n päätavoitteista. Sosiaalinen yhteenkuuluvuus kattaa yhteisten arvojen kehittämisen, hyvinvoinnin ja vaurauden erojen vähentämisen ja polarisoitumisen ehkäisyn. Sosiaalinen yhteenkuuluvuus perustuu sosiaaliseen pääomaan, joka saadaan aikaan hyvin toimivien suhteiden verkostolla. Verkosto perustuu pyrkimykseen saada aikaan tasapainoinen ja tasa-arvoinen yhteiskunta.

Sosiaalinen yhteenkuuluvuus merkitsee talous-, sosiaali-, terveys- ja koulutuspolitiikan yhteen saattamista integroidusti, jotta kansalaisten osallistumista yhteiskunnalliseen elämään voidaan helpottaa (Cassidy, 2003). Alueelliselta kannalta sosiaalinen yhteenkuuluvuus voidaan ajatella tasoksi, jolla ihmiset ja organisaatiot tuntevat olevansa osa samaa yhteisöä ja yrittävät saavuttaa kaikkia hyödyttävät tavoitteet. Se perustuu siten yhteisiin arvoihin, haasteisiin ja yhdenvertaisiin mahdollisuuksiin. Sosiaalinen yhteenkuuluvuus on taso, jolla maantieteellinen paikka muuttuu "yhteisöksi" yhteisten arvojen, yhteistyön ja vuorovaikutuksen kannalta. (Beckley, 1994)

Suomi on perinteisesti ollut hyvinvointiyhteiskuntamallien etulinjassa, ja meillä on jo vahva näkemys sosiaalisesta tasa-arvosta, sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta ja tulotasa-arvosta. Helsinki on pohjoismainen hyvinvointikaupunki, jossa on aktiivista sosiaalipolitiikkaa ja kattavat julkiset palvelut. Kaupungin maanomistuksen keskeinen asema, pitkän aikavälin kaavoitus ja yksimielisyys kaupunkialueiden kehittämissäpolitiikassa ovat tärkeä liikkeellepaneva voima sosiaalisesti tasapainoisessa kaupunkirakenteessa.

Sosiaalinen erottelu saattaa lisääntyä Helsingissä, jos sen aktiivista vähentämistä koskevia strategioita ei panna täytäntöön. Julkisen sektorin velvollisuutena on siksi löytää ratkaisut, joilla voidaan säilyttää hyvinvointikaupungin periaatteet. Nämä

periaatteet on mahdollista panna täytäntöön kasvavan globaalin talouskilpailun ja hajautuneiden yhteiskuntien maailmassa.

Jos Helsinki onnistuu säilyttämään asemansa hyvinvointiyhdyskuntana, se erottuu kilpailutilanteessa edukseen Euroopassa ja toimii malliesimerkkinä kansainvälisissä verkostoissa. Hyvät palvelut, puhdas ympäristö, korkea koulutustaso, yhdenvertaiset mahdollisuudet ja sosiaalisen erottelun vähäisyys houkuttelevat ihmisiä ja yrityksiä sijoittumaan tänne.

Helsingin kansainvälinen yhteistyö keskittyy pääasiassa ”kaupunkiseutukolmion” rakentamiseen Tallinnan ja Pietarin kanssa. Sosiaalisen yhteenkuuluvuuden kannalta Helsinki on näistä kolmesta vahvin. Sillä on kuitenkin ikääntyvän väestön ja kasvavan työvoimatarpeen kaltaisia haasteita. Huolena on myös ”aivovuoto” Helsingistä ja seudulta. Suurimmat yritykset vähentävät työvoimaansa erityisesti tieto- ja viestintätekniikan alalla, joka on viime vuosikymmeninä ollut Helsingin kilpailuvaltti.

Kansainvälisessä yhteistyössä tulisi yrittää toteuttaa yhteisesti suunniteltuja ”paikkavisioita” kaupunkiseutujen kesken.

Keskeisiä kysymyksiä:

- Mitä yhteisiä tavoitteita Helsinki haluaa vahvistaa ja mitä kohti pyrkiä?
- Miten vahvistaa Tukholma-Turku-Helsinki-Pietari-Tallinna –akselia?
- Sosiaalinen yhteenkuuluvuus ja ympäristökysymykset, saastuminen, viheralueet, elintarvikkeet ja kaupunkialueen leviäminen on kytkettävä toisiinsa alueidenkäytön kannalta?
- Nykyiset uhamme ja mahdollisuutemme: väestönkasvu, väestön ikääntyminen, työvoima, aivovuoto, ympäristön laatu, ympäristökatastrofit, suunnitelmien ohjaama kehitys, yksityisen sektorin kehitys jne.?
- Mitä vahvuuksia voimme siirtää toisille kaupungeille?
- Mitä voimme omaksua Tukholmalta, Tallinnalta ja Pietarilta?
- Miten Helsinki tulkitsee alueellista tasapainoista kehitystä käytännössä (Spatial Cohesion)?
- Miten monikeskuksinen prosessi toteutuu käytännössä ja minkälainen uusi kaupunkirakenne kyseisestä prosessista on tuloksena?
- Mitä alueellinen vaikutustenarviointi tarkoittaa suunnitteluvälineenä ja miten sitä voidaan mukauttaa, jotta pystytään ymmärtämään kolmen Suomenlahden kaupungin kehittämistä koskevan yhteistyön vaikutuksia alueidenkäytön suunnitteluun?
- Mitä alueellisen epätasa-arvon vaikutustenarviointiin pitäisi kuulua ja minkälaista sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kehystä tarvitaan tulosten tulkitsemiseen?
- Jos tunnistetaan selkeitä köyhyyden ja alueellisen erottelun alueita, mitä on tehtävä sosiaalisen epätasa-arvon käsittelemiseksi?
- Miten haitalliset ympäristövaikutukset jakautuvat alueellisesti?

4. Keskeiset kysymykset

Yleiskaavatyön alkuvaiheessa järjestettiin useista teemoista työryhmätyöskentelyä. Työryhmiin kutsuttiin myös asiantuntijoita muista kaupungin hallintokunnista. Seuraavassa on nostettu esiin muutamia Kansainvälinen Helsinki -työryhmän työryhmätyöskentelyn aikaisia keskeisiä näkökulmia. Asiantuntijanäkemykset olivat erittäin tärkeitä määrittettäessä joitakin yleiskaavaprosessin aikana käsiteltäviä keskeisiä kysymyksiä.

Yksi keskeisimmistä kysymyksistä koskee matkustaja- ja rahtisatamia sekä kaupunkikeskustassa että rahtisatamaa Vuosaarella, joka sijaitsee noin 14 kilometriä keskustasta itään. Alueidenkäytön kannalta on otettava huomioon satamien kasvumahdollisuudet ja se, että satamat on liitettävä kaupungin muuhun rakenteeseen.

Kansainvälisestä näkökulmasta tarkasteltuna Helsingin logistiikka kertoo tuonnin ja viennin kasvavasta merkityksestä Helsingin taloudelle. Vaikutukset alueidenkäyttöön selvitetään suhteessa EU:n logistiikkaverkostoon ja siihen, arvioidaanko Rail Baltica olennaiseksi osaksi Helsingin tulevaisuuden kasvumahdollisuuksia.

Helsingin asemaa EU:ssa pohdittiin suurten infrastruktuuri- ja keskeisten liikennehankkeiden valossa.

Koska matkailu kasvaa Helsingissä, tulevaan kysyntään on pystyttävä vastaamaan ja on pohdittava myös tarvittavien vuodepaikkojen määrää. Siten saadaan esimerkiksi selville, miten monta uutta hotellia tarvitaan seuraavan 40 vuoden aikana riittävän kapasiteetin takaamiseksi ja mihin ne sijoittuvat.

Helsingin merellisyys ja sen laatu on erittäin tärkeää, ja sillä on huomattava osa Helsingin tulevassa kasvussa. Näiden merellisten resurssien hyödyntämistä tulee selvittää.

Helsingin Satama

Satu Lehtonen

Helsinki on perustettu satamaksi Kustaa Vaasan mahtikäskyllä vuonna 1550. Tarkoitus oli ohjata Hollannin ja Venäjän kauppa Tallinnan sijasta Helsinkiin. 1600-luvulla satamana toimi Aleksanterinkadun päässä ollut Laivasillan pistolaituri. 1700-luvulla laitureita valvoi satamavouti. Vuonna 1804 satamakonttori toimi satama- ja siltarahan kantajana. 1812 rakennettiin Kauppatori ja Eteläsatama. Säännöllinen höyrylaivaliikenne alkoi vuonna 1837 välillä Turku-Helsinki-Tallinna-Pietari. Varsinainen satamakonttori perustettiin vuonna 1846 rahatoimikamarin alaisuuteen.

Tällä hetkellä Helsingin Satama on Suomen pääsatama erikoisalanaan suuryksikköliikenteen palvelut Suomen ulkomaan kaupan yrityksille. Helsingin sataman vahvuuksia ovat säännöllinen ja tiheä laivaliikenne yhdistettynä monipuolisiin satamapalveluihin. Helsingissä on myös Suomen vilkkain matkustajasatama, josta on monipuoliset yhteydet Tallinaan, Tukholmaan, Travemündeeseen, Rostockiin, Gdyniaan ja Pietariin.

Helsingin Sataman toimipaikkoina ovat Eteläsatama (Makasiini-, Olympia- ja Katajanokan terminaalit), Länsisatama ja Vuosaaren satama. Kansainvälisiä risteilyaluksia palvelevat Eteläsatama, Hernesaari ja Länsisatama. Matkustajamäärä vuonna 2011 oli 10,2 miljoonaa, josta lähes 390 000 oli kansainvälisiä risteilymatkustajia. Kokonaismatkustajamäärä kasvoi edellisvuoteen verrattuna n. 5 %.

Vuonna 2011 Helsingin Sataman kautta kulkenut kokonaistavaramäärä oli 11,2 miljoonaa tonnia. Vuoteen 2010 verrattuna kokonaistavaramäärä kasvoi 3 %. Aluskäyntejä satamassa oli 8777 (260 kansainvälistä risteilyalusta) vuonna 2011. Sataman kautta kulki 1,7 miljoonaa ajoneuvoa, josta raskasta liikennettä oli lähes 530 000 yksikköä.

Linjaliikenteen (autolauttaliikenteen) matkustajista pääosa on suomalaisia, virolaisia, ruotsalaisia ja venäläisiä. Kansainvälisen risteilyliikenteen matkustajat ovat mm. yhdysvaltalaisia, brittejä, saksalaisia, espanjalaisia ja italialaisia.

Tavaraliikenneyhteyksiä Helsingin Satamassa on mm. Saksaan, Iso-Britanniaan, Alankomaihin, Belgiaan, Tanskaan, Ruotsiin ja Viroon.

Vaikuttavuus

Helsingin Satama on Suomen elinkeinoelämän satama ja Suomen suurin yleissatama. Se on myös suuryksiköidyn ja arvokkaan tavarantoiminnan satama sekä Suomen johtava matkustajasatama. Helsingin Sataman kautta kuljetetun tavarantoiminnan arvo on kolmasosa Suomen ulkomaankaupan arvosta ja 40 % merikuljetusten arvosta. Helsingin sataman merkitys Suomen satamien yksiköidystä tavaraliikenteestä on 26 % ja satamien matkustajaliikenteestä 71 %.

Asiakaskuntana on 15 000 ulkomaankauppaa harjoittavaa yritystä ja 200 sidosyritystä, mm. varustamot, huolintaliikheet, matkanjärjestäjät ja poliisi, tulli ja rajavartiolaitos.

Sataman kustannusvaikutus tuotteen loppuhintaan on satamakustannuksina 1 % ja kuljetuskustannuksina 10 %. Satama-ala työllistää 17 800 henkeä, mikä on 3 % Helsingin seudun työllisistä. Helsingin Sataman arvonlisäys Helsingin seudun bruttokansantuotteeseen on 3 %.

Haasteet ja kehittyminen

Helsingin Sataman matkustajamäärät ovat kasvaneet tasaisesti. Matkustajasatamatoiminta painottuu yhä enemmän Helsingin ja Tallinnan välille, ja se heijastuu erityisesti Länsisataman toimintaan. Tällä hetkellä haasteena onkin se, miten matkustajasatamatoimintaa kehitetään ja minne ja milloin satama voi kasvaa. Vanhoja satama-alueita on otettu asumiskäyttöön ja Helsingin kaupungilla on tavoitteita myös mm. kaupungin keskustan kehittämisen suhteen (vrt. Kirjava Satama-kilpailu). Asumisen ja satamatoiminnan yhteensovittaminen vaatii hyvää yhteistyötä.

Rahtiliikenteen kasvaminen ja varustamojen toiminta sekä rahtia että matkustajia kuljettavina varustamoina vaikuttavat sataman toimintaan. Baltian maiden kehittyminen ja Venäjän viisumimääräykset vaikuttavat osaltaan myös matkailun – niin asiointimatkailun kuin turisminkin – kehittymiseen. Matkustajamäärien kasvu johtaa liikennemäärien kasvuun, ja eräänä isona tekijänä matkustajasatamissa onkin liikenne: liikenne satama-alueille ja satama-alueilla sekä liikenneverkoston välityskyky. Joukkoliikenneyhteydet paikallisesti ja Suomen mittakaavassa, yhteydet mm. lentoasemalle ja rautatien solmukohtiin sekä rautatien kehittyminen niin Suomessa kuin Baltiassakin vaikuttavat matkustajasatamatoimintaan.

Ympäristömääräykset sekä maalla (mm. ympäristöluvat, vesitalouslaki ja jätelaki) että merellä (mm. EU-rikkidirektiivi ja –typpidirektiivi) aiheuttavat tai aiheuttanevat muutoksia toimintaympäristöön. Tärkeimpänä yleiskaavaan liittyvänä seikkana Helsingin Satama näkee satama-alueiden ja erityisesti Länsisataman kehittämisen, ja sen yhtenä tärkeänä osana saavutettavuuden. Liikenneyhteydet ja liikenneverkoston välityskyky sekä joukkoliikenteen ratkaisut kotimaassa ja meriyhteydet määräsatamiin (väylät, satamat) vaikuttavat saavutettavuuteen merkittävästi. Myös Helsingin rooli paikallisesti ja globaalisti sekä rooli Itämerellä, ja Tallinnan ja erityisesti Pietarin liikenteen kehittyminen vaikuttavat Helsingin Sataman kehittämiseen.



Helsingin kansainväliset yhteydet ja niiden kehittäminen

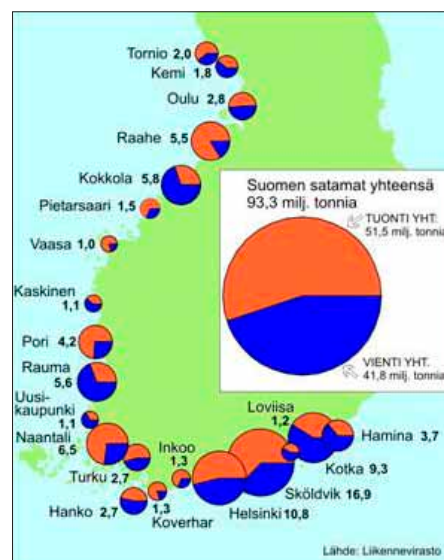
Ulla Tapaninen

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.

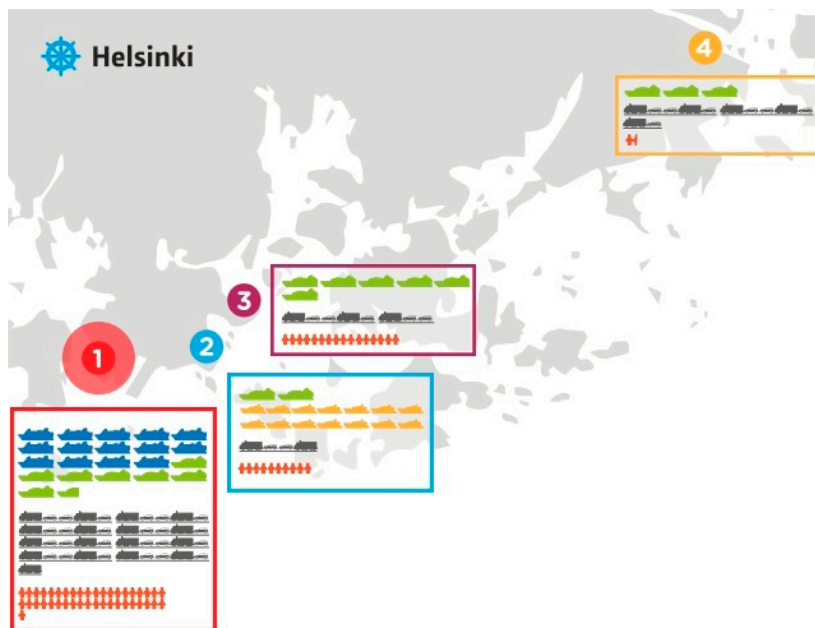
Suomen merkittävimmät ulkomaankaupan kumppanit ovat yhä, kuten ovat jo olleet vuosisatoja, Ruotsi, Saksa ja Venäjä. Toisaalta olemme tänään riippuvaisempia ulkomaankaupasta kuin koskaan, noin 40 % bruttokansantuotteestamme syntyy ulkomaankaupasta, ja yhä suurempi osuus kaupankäynnistämme tapahtuu Aasiaan ja muualle erittäin kauas.

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. yksikköliikenteenä eli konteissa ja rekoilla tai erillisillä rekkojen perävaunuilla. Tärkeimmät yksikköliikenteen satamamme ovat Helsinki, Turku, Naantali, Kotka ja Hanko.

Helsinki on Itämeren suurin matkustajasatama ja kuuluu Itämeren kahdenkymmenen suurimman tavarasataman joukkoon. Helsingin sataman vuonna 2007 julkaiseman analyysin mukaan Helsingin satamaan liittyvät toiminnot tuottavat 1,3 miljardin euron



Tavaraliikenne Suomen satamissa vuonna 2010 (milj. tonnia)



1

Länsisatama

Tallinna: 10 lähtöä ja tuloa
Pietari: 0,75 lähtöä ja tuloa
Yhteensä: 41 km autokaistaa, 41 000 matkustajapaikkaa

2

Eteläsatama

Tukholma: 1 lähtö ja tulo
Tallinna: 7 lähtöä ja tuloa katamaraanilla
Yhteensä: 4 km autokaistaa, 10 000 matkustajapaikkaa

3

Katajanokka

Tukholma: 1 lähtö ja tulo
Tallinna: 2 lähtöä ja tuloa
Yhteensä: 8 km autokaistaa, 9 000 matkustajapaikkaa

4

Vuosaari

Puola ja Saksa: 1,5 lähtöä ja tuloa
Yhteensä: 12 km autokaistaa, 1 500 matkustajapaikkaa

= 1 nopea matkustajalautta = 1 matkustajalautta = 1 katamaraani = 5 km kaistaa = 1000 hlöä

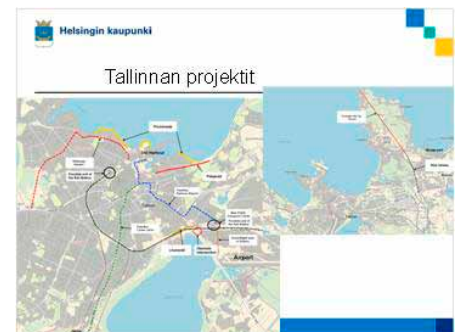
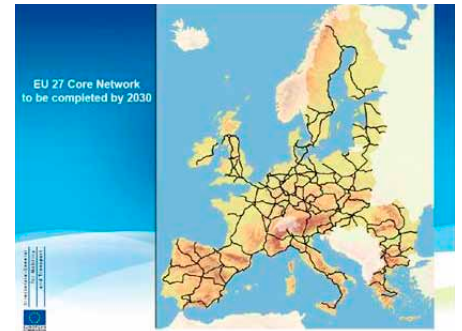
arvonlisäyksen vuodessa ja sataman toiminnot luovat 0,8 % Suomen työllisyydestä. Lähes kaikki merkittävimmät Suomen kulutustavaroiden jakelukeskukset ovat sijoittuneet pääkaupungin ja Turun asutuskeskusten ympäristöön. Näiltä seuduilta hoidetaan suurin osa Suomen kulutustavaroiden jakelua. Tämä tarkoittaa, 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 (Hamina, Kotka ja Kokkola) myös Venäjän transitoliikennettä.

Euroopan komissio on julkaissut ehdotuksensa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) suuntaviivoiksi. Suomen kohdalta TEN-T ehdotus tarkoittaa ohuiden tavaravirtojen keskittämistä pääväylille sekä meri- ja rautatieliikenteen kehittämistä. Keskittämällä kuljetuksia suuremmiksi virroiksi ja yhdistämällä tavara- ja henkilöliikennettä rautatie- tai meriväylillä voidaan Suomessa tarjota hyvää kuljetusten palvelutasoa kustannustehokkaasti. Tehokas kuljetusjärjestelmä houkuttelee myös transitoliikenteen virtoja, joilla pystytään kattamaan myös kotimaisten vieni- ja tuontikuljetusten infrastruktuuria. Samalla pystytään turvaamaan vaihtoehtoisilla kuljetusmuodoilla tuonti- ja vientikuljetusten huoltovarmuus häiriötilanteissa.

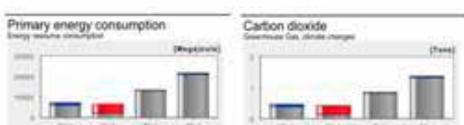
EU:n 2050 ohjelmassa tavoitteena on siirtää 50 prosenttia keskipitkän matkan (yli 300 km) matkustaja- ja tavaraliikenteestä maanteiltä rautatie- tai vesiliikenteeseen. Tämä vaatii Suomelta aktiivista panostusta yhdistettyihin kuljetuksiin. Yhdistettyjen kuljetusten linjojen ja niiden vaatimien terminaalien ja yhteistyön kehittämisessä myös satamat ja satamakaupungit ovat tärkeässä asemassa. Helsingin satama ja seutu maan suurimpana yksiköityjen kuljetusten solmuna on avainasemassa yhdistettyjen kuljetusten kehittämisessä.

Rail Baltica, rautatieyhtys Tallinnasta Varsovaan, ja siihen linkittyvä Helsinki-Tallinna liikenteen tukeminen antaa Suomen teollisuudelle vaihtoehtoisen maareitin itäiseen Keski-Eurooppaan 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.

Nopeat ja tehokkaat junayhteydet Helsingin ja Pietarin välillä ovat avainasemassa liikenteen haitallisten vaikutusten vähentämisessä. Suorien liikenneinvestointien lisäksi matkustajat tarvitsevat sujuvat vaihtoyhteydet kaupunkialueelle ja toisiin kuljetusmuotoihin. Tavaraliikenteelle tärkeintä ovat hinnan lisäksi luotettavuus, frekvenssi ja rahtiin liittyvän tietovirran hallinta (tullaukset, seuranta, ohjaus).



ENVIRONMENTAL BENEFITS



© EcoTransIT.org
 Website & information: <http://www.ecotransit.org>
 Methodology: http://www.ecotransit.org/scenario_en.pdf

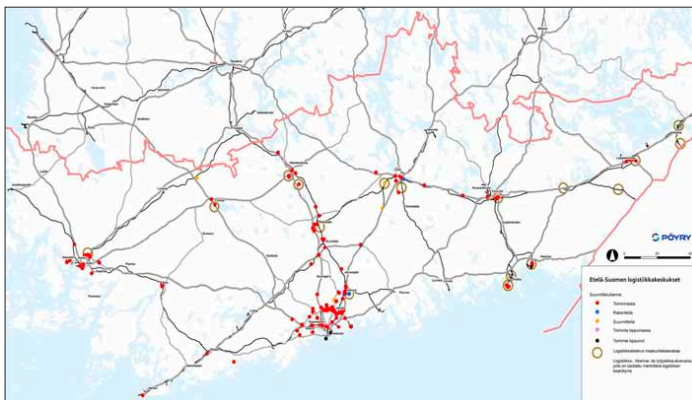
Helsingin ja Tallinnan välillä kulkee noin 240 tuhatta rekkaa vuosittain kuljettaen lähinnä kulutustavaraa. Tuotteet jakautuvat kolmeen osaan: Suomen ja Viron väliseen kauppaan, Viron läpi kulkevaan Suomen transitokuljetuksiin sekä teollisuus- ja palvelutuotannon sisäiseen tavarankuljettamiseen, kuten pesulapyykkien vientiin Suomesta Viroon tai tuotteiden alihankintana tapahtuvaan pakkaamiseen ja käsittelyyn. Liikenteen odotetaan kasvavan seuraavina vuosina jopa 10 % vuodessa.

Helsingin ja Tallinnan välillä kulkee noin 7 miljoonaa matkustajaa vuosittain. Vajaa kymmenen prosenttia suomalaisista on työmatkalla, kun virolaisista noin 40 % tulee työn takia Suomeen. On oletettavissa, että sekä työmatkaliikenne että ennen kaikkea vapaa-ajanliikenne tulee lisääntymään tulevaisuudessa. Huomionarvoista on myös, että virolaisista työmatkalaisista 40 prosenttia tulee henkilöautolla laivalle, mikä lisää satamien ruuhkautumista tavaraliikenteen ohella. Virolaisille vapaa-ajan matkustajillekin suosituin tapa poistua laivasta oli oma auto (19 %).

Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkee vuosittain noin 15 miljoonaa matkustajaa, joista vajaa kaksi miljoonaa vaihtaa konetta. Lisäksi mm. Tallinnasta laivalla tulevista vajaa satatuhatta henkeä matkaa Helsinki-Vantaalta eteenpäin. Rahtiliikennettä Helsinki-Vantaalla on alle 2 % Vuosaaren sataman tonneista, ja alle puolet tästä liikkuu satamaan, mutta ne käyttävät samoja logistiikan jakelukeskuksia ja muuta infrastruktuuria kuin satamien kautta saapuva tavaravirta.

Vuosaaren sataman ratkaisuja tehtäessä ei osattu varustautua Viron liikenteen räjähdysmäiseen kasvuun, vaan Viron liikenne keskitettiin Länsisatamaan. Tätä kirjoittaessa liikenne on pahasti ruuhkautunut laivojen saapumis- ja lähtöaikoina haitaten kaupungin sisäistä liikennettä. Tilanteen ratkaisemiseksi tulee pohtia vaihtoehtoja, jossa siirretään osa tai koko Viron matkustaja- tai rahtiliikenteestä Vuosaaren ja rakennetaan sinne mahdollisia matkustajia varten tarvittavat julkisen liikenteen yhteydet, tai rakennetaan rahti- ja matkustajaliikennettä varten riittävät yhteydet Länsisatamaan. Pitkällä tähtäimellä rautatietunnelivaihtoehtoa Helsingin ja Tallinna välillä ei voida sulkea pois ja sen linkittymistä suoraan Rail Balticaan. On tärkeää, että päädyttiinpä millaisiin vaihtoehtoihin tahansa Helsingin ja Tallinnan liikenteen kehittämässä, ratkaisuja kehitetään yhdessä Tallinnan kaupunkisuunnittelun kanssa, esimerkiksi julkisen liikenteen kehittäminen vaatii matkustajille yhteydet molemmissa satamissa.

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



Helsinki - Tallinna -laivojen vaihtoehdot

Vaihtoehtona kaupunkikeskustan läpi kulkevalle rahtiliikenteelle voisi olla kaiken tarvittavan rahdin kuljettaminen Vuosaaren sataman kautta. Tällä hetkellä liikenne on taloudellisesti riippuvaista ratkaisusta, jossa sekä rahti että matkustajat kuljetetaan samalla aluksella. Lisäksi on pohdittava logistiikkarakenteen muutosta, jossa kaupunkiseudulle, esimerkiksi Keravalle tai satamaan, perustettaisiin konttien kuivasatama.

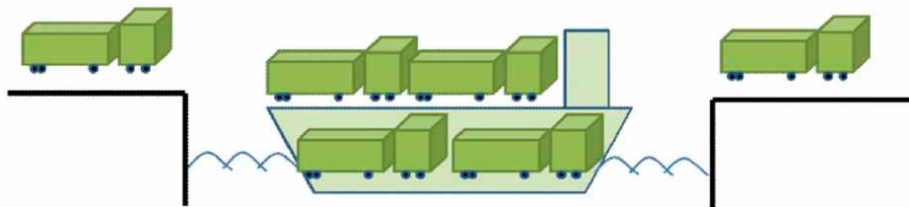
Matkustajaliikenne pysyisi kaupunkikeskustassa. Rahdin siirtäminen pois Tukholmaan ja Tallinnaan kulkevista laivoista eli Eteläsatamasta, Länsisatamasta ja Katajanokan satamasta tarkoittaisi kuitenkin siirtymistä pois matkustaja-autolautta-aluksista uudentyypisiin aluksiin, jotka kuljettavat ainoastaan matkustajia.

Tätä ajatusta on selvitettävä ja tutkittava edelleen talouden ja liiketoiminnan kannalta. Lisäksi on selvitettävä alueelliset ja logistiset vaikutukset. Tämän osalta on otettava huomioon varustamoiden näkemykset.

Helsinki - Tallinnan laivojen vaihtoehdot

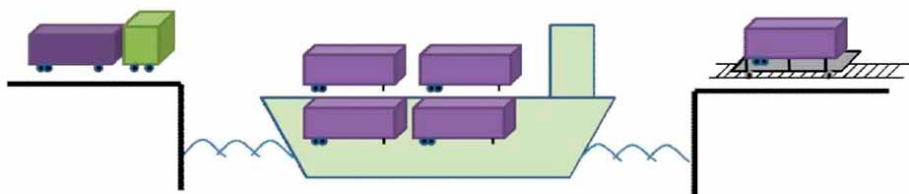
1. Nykyinen systeemi - rekkalaiva

- nopea ja kallis



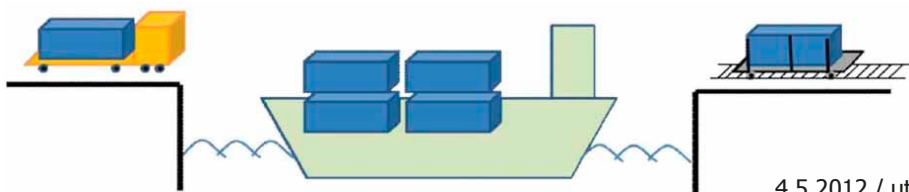
2. "Saksa-Suomi - systeemi" - perävaunut laivassa

- kohtuullisen nopea ja kohtuullisen halpa



3. "Valtamerilaivat" - konttilaiva

- halpa ja hidas



Kansainvälisiä liikennehankkeita

Matti Kivelä

Pasila - Länsiterminaali rautatieyhteyden (numero 12 kuvassa 1) lähtökohtaselvitys valmistui tammikuussa 2012. Yhteyden toteutettavuusselvitys valmistuneen vuoden 2012 aikana. Keskeinen asia jatkoselvityksissä on uuden junayhteyden matkustajakysynnän arviointi. Tallinnan satamassa pitäisi olla vastaavasti hyvät joukkoliikenneyhteydet matkustajien käytettävissä.

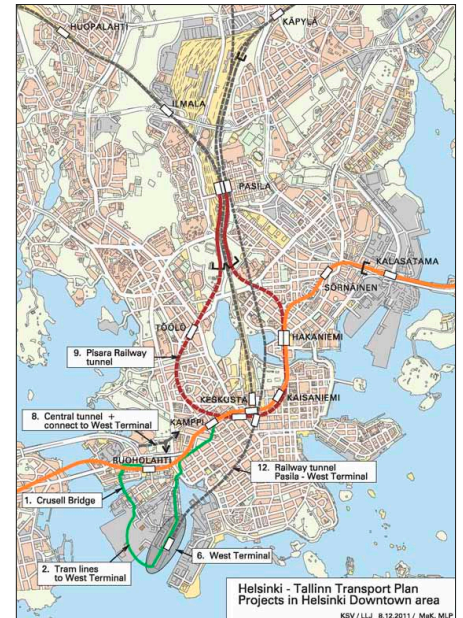
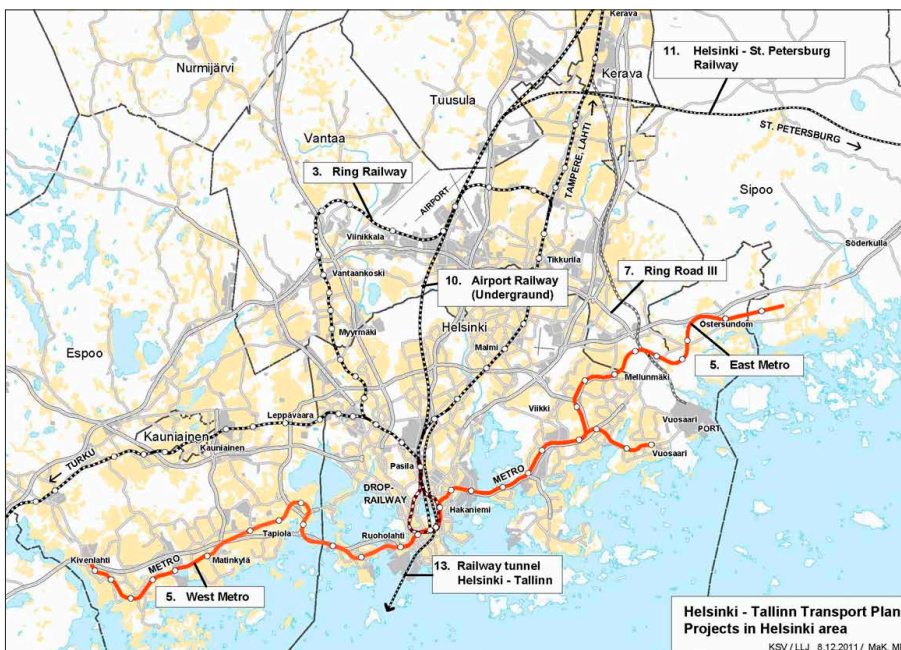
Teknisesti tulee varautua sekä tavara- että kaukojuna liikenteeseen, koska tunnelia pidetään Tallinnan tunnelin ensimmäisenä toteutusvaiheena. Asema keskustassa on myös tarpeellisempi varauduttaessa Tallinnan tunnelin jatkamiseen.

Rautatietunneli Helsinki - Tallinna (numero 13 kuvassa 2) on Rail Baltican jatke Tallinnan Viimsin niemeltä Suomeen. Suomen puolella vaihtoehtoisia linjauksia on esitetty mm. Porkkalaan, Helsingin niemelle ja Vuosaareen. Tunnelin taloudellinen mielekkyys edellyttää sekä tavara- että henkilöliikenteen junatunnelia. Tällöin paras linjavaihtoehto on Helsingin niemi.

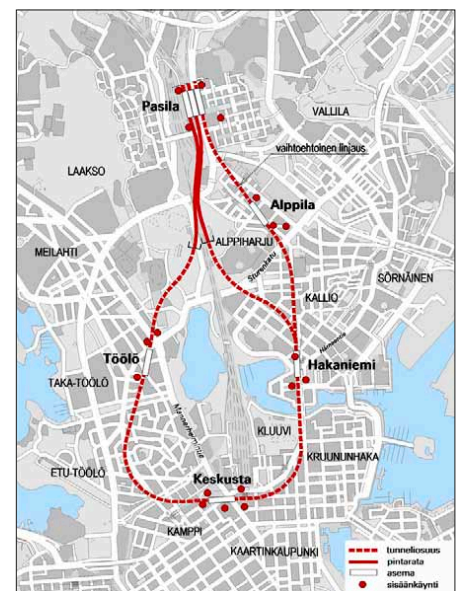
Pisara-radan (kuva 3, numero 9 kuvassa 1) kautta yhdistetään pääradan ja rantaradan kaupunkirataliikenne Helsingin keskustassa. Helsingin ratapihalta vapautuu raiteita kauko- ja taajamaliikenteelle. Kaupunkiratajunien ja kaukoliikennejunien liikennöinti voi tapahtua toisistaan riippumatta. Tämä lisää huomattavasti junaliikenteen kapasiteettia ja toimintavarmuutta sekä edistää kansainvälisten junaliikenneyhteyksien kehittämistä.

Rakenteilla olevan Kehäradan (numero 3 kuvassa 2) ja Pisara-radan kautta voidaan liikennöidä rengasmaisesti. Tämä tarjoaa vaihdottoman junayhteyden Helsinki - Vantaan lentoasemalta Töölöön, keskustaan ja Hakaniemeen.

Kuva 2. Kansainvälisiä yhteyksiä parantavia liikennehankkeita Helsingin seudulla.



Kuva 1. Kansainvälisiä yhteyksiä parantavia liikennehankkeita Helsingin kantakaupungin alueella.



Kuva 3. Pisara-radan linjat

Pisara-radan rakentaminen aloitetaan 2010-luvulla Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2011 mukaan. Pisara-radan hylätyn pitemmän linjauksen Pasilan asemavaraus Ratapihantien alla voinee olla osa mahdollista Helsinki - Tallinna rautatietunnelia.

Lentorata (Airport railway, kuva 4, numero 10 kuvassa 2) on noin 30 km pitkä maanalainen rautatie Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoterminaalin kautta pääradalle Keravalle. Lentorata on lähinnä kaukoliikenteelle tarkoitettu kaksiraiteinen rata. Lentorata yhtyy Keravalla pääradan siten, että radalta on yhteys myös Lahden oikoradalle. Lentorata luo vaihdottomat junayhteydet maakunnista ja nopean yhteyden Helsingin keskustasta Helsinki - Vantaan lentoasemalle.

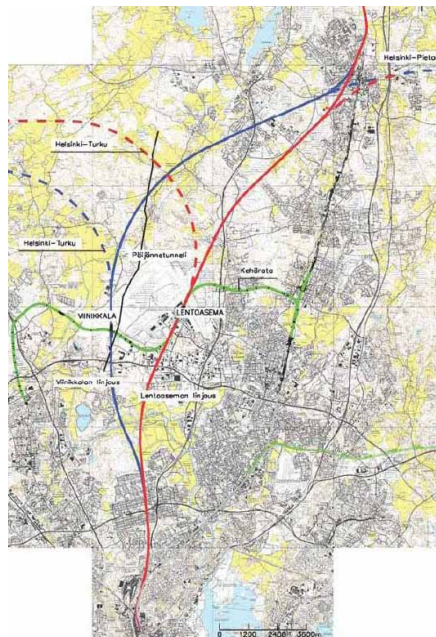
Pääradan kapasiteetti Helsingin ja Keravan välillä on nykyisin täysimääräisesti käytössä. Pääradan raidemäärän lisäämiseen neljästä kuuteen on paineita. Mikäli Lentorata rakennetaan, nykyiselle pääradalle Helsingin ja Keravan välillä ei tarvita lisäraiteita.

Lentoradan rakentamisesta koituisi merkittäviä hyötyjä yhteiskunnalle. Helsinki - Vantaalle syntyisi koko Suomea palveleva matkakeskus, jossa kohtaavat kaupunkirataliikenne ja muut paikalliset liikenneyhteydet, kansainvälinen ja kotimainen lentoliikenne, kaukojunaliikenne sekä osa linja-autojen kaukoliikenteestä. Tällainen saavutettavuuskeskittymä edistää eri liikennemuotojen yhdistettävyyttä, luo aiempaa parempia matkaketjuja ja houkuttelee puoleensa väistämättä myös erilaisia muita toimintoja ja työpaikkoja. Tällöin lentoaseman lähialueesta saattaa kehittyä nykyistä huomattavasti merkittävämpi seudullinen elinkeinoelämän keskus.

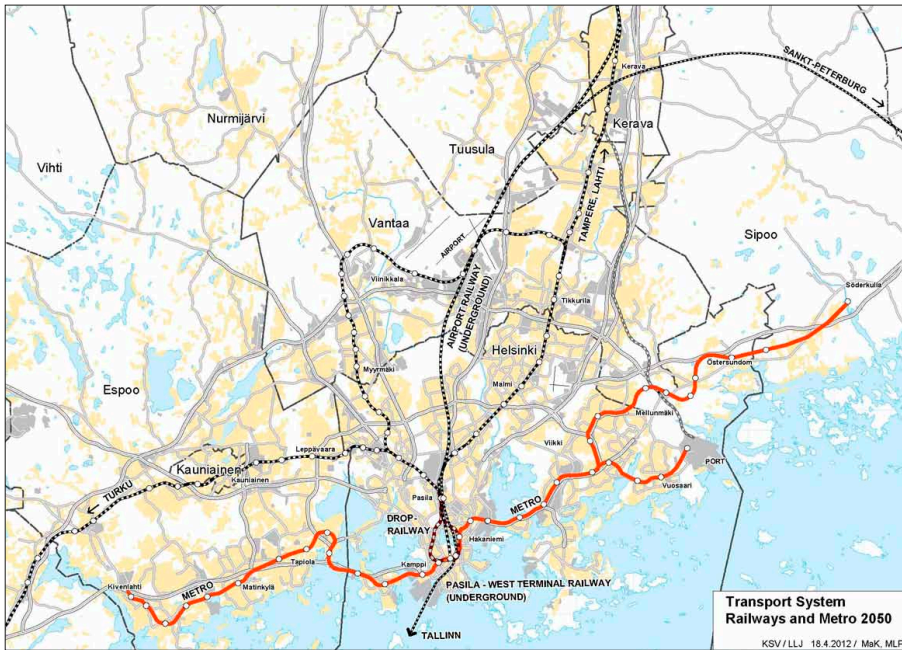
Uusi nopea ratayhteys Turun suuntaan (katkoviivalla kuvassa 4) lienee mahdollista haaroittaa Lentoradasta.

Lentoaseman kaukoliikenneradasta on tehty esiselvitys v. 2009.

Ratahallintokeskus laati Helsinki - Pietari rautatieyhteyden kehittämisestä esiselvityksen vuonna 2008. Uudenmaan 2. maakuntakaavaehdotuksessa Helsinki - Pietari rautatie on linjattu Lentoaseman kautta ja Nikkilän pohjoispuolitse Porvoon suuntaan (kuva 5).



Kuva 4. Lentorata (punainen linjausvaikuttaa tällä hetkellä todennäköisimmältä)

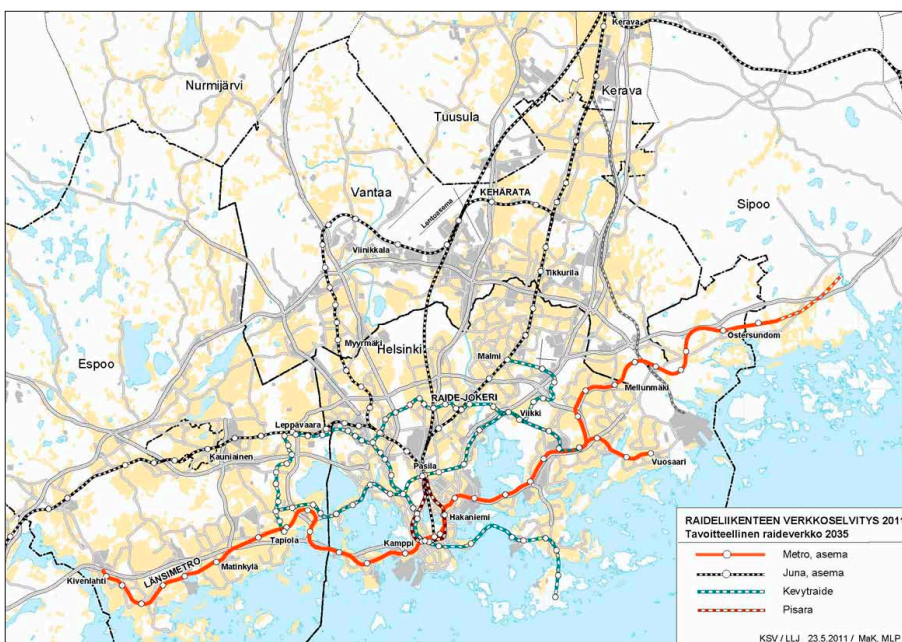


Kuva 5. Pääkaupunkiseudun rautatie- ja metroverkko vuonna 2050, luonnos

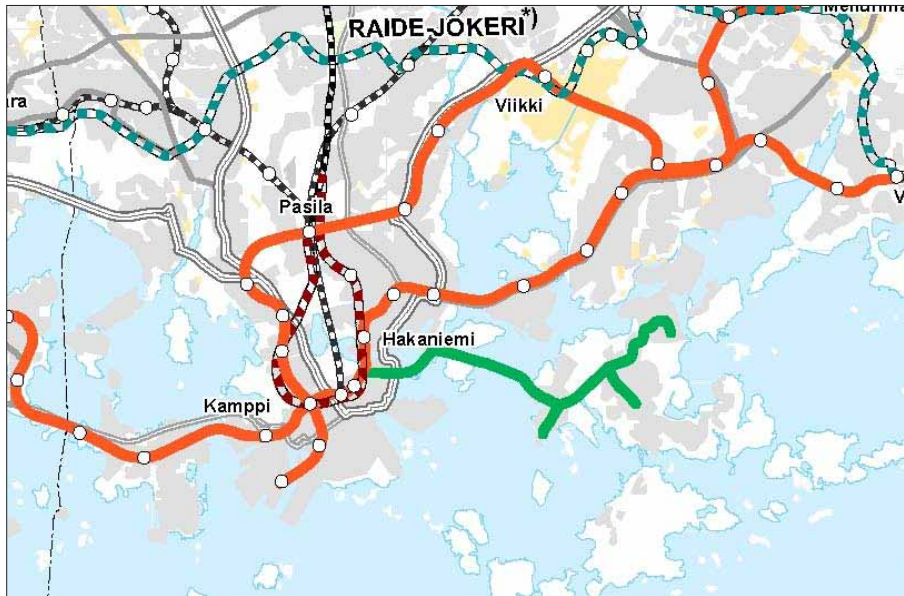
Länsimetro Ruoholahdesta Matinkylään on rakenteilla. Metroliikenne Matinkylään alkaa vuonna 2015. Itämetron jatketta Mellunmäestä Östersundomiin ja Majvikkiin alettaneen rakentaa 2010-luvun lopulla (kuva 5).

Helsingin nykyiseen yleiskaavaan sisältyvän metron jatkeen Vuosaaren satamaan suunnitteluvalmiutta tulee nostaa.

Metro- tai pikaraitiotielinja Pasila - Meilahti - Töölö - Keskusta (kuva 6) olisi jo nyt tarpeellinen, mutta tullee ajankohtaiseksi vasta 2020-luvulla.



Kuva 6. Pääkaupunkiseudun metro- ja pikaraitiotieverkko vuonna 2035, luonnos

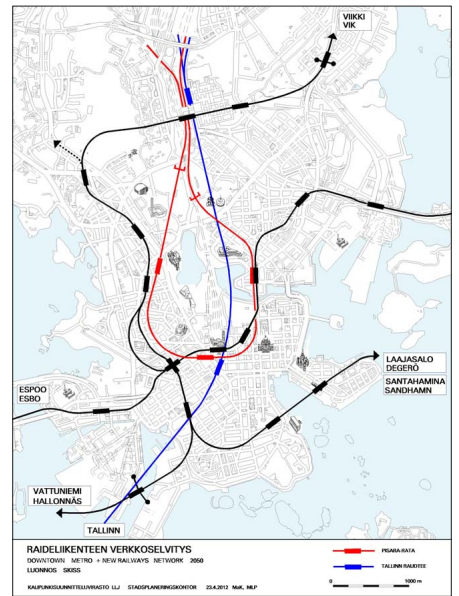


Kuva 7. Töölön metron jatke Länsisatamaan, luonnos

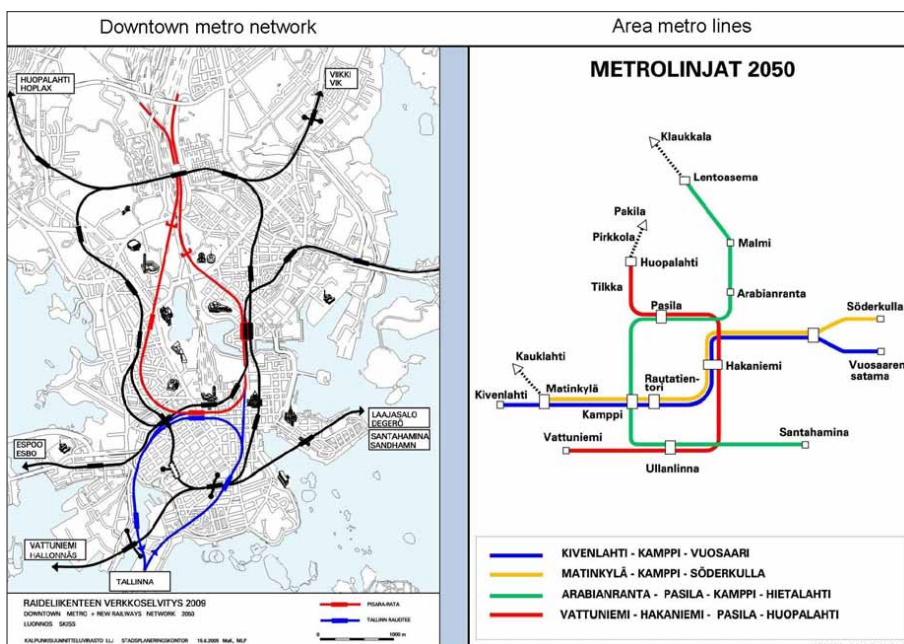
Pasila - Töölö - Keskusta metron tai pikaraitiotieyhteyden jatkaminen Länsiterminaaliiin (kuva 7) merkitsi erinomaista Länsisataman kaupunginosan joukkoliikenteen palvelutasoa.

Helsingin kolmas metrolinja voidaan haaroittaa Punavuoren (Bulevardi) aseman eteläpuolella Länsisatamaan ja Laajasalon kautta Santahaminaan (kuva 8).

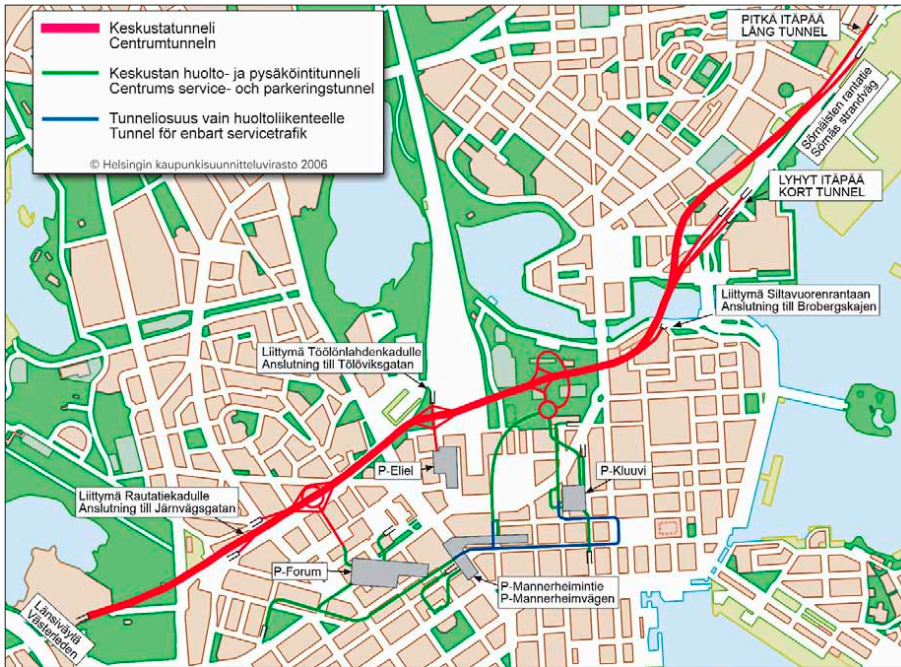
Mikäli Helsingin kolmas metrolinja linjataan Laajasalon suuntaan, on mahdollista rakentaa neljäs linja Länsisatamaan (punainen linja (kuvassa 9). Tällöin kolmas ja neljäs linja muodostaisivat kantakaupungissa toiminnallisen (operationally split circle, vihreä ja punainen linja kuvassa 9 oikealla).



Kuva 8. Kantakaupungin metro- ja rautatieverkko 2050.



Kuva 9. Pitkän tähtäyksen metrolinjoja, luonnos



Kuva 10. Keskustatunneli ja keskustan huoltotunneli

Keskustatunneli (kuva 10) parantaisi merkittävästi Länsisataman ajoneuvoliikenteen yhteyksiä idän ja koillisen suuntiin. Tunneli sisältyy nykyiseen voimassa olevaan yleiskaavaan, mutta toteutuminen ei ole näköpiirissä.

Ajoneuvoliikenteen tunneli Länsiväylän ja Länsisataman välille (kuva 11) tuntuu tehokkaalta keinolta ajoneuvoliikenteen ruuhkien vähentämiseksi mm. Mechelininkadun eteläpäässä.

Länsitunnelista on tehty vasta alustavia selvityksiä ja suuntaa antava kustannusennuste (250 milj. euroa).

E18 - tie Irlannista (Belfast) Kristiansandin, Oslon ja Tukholman kautta Pietariin on osa EU:n TEN-T verkkoa. Tie on Suomen alueella moottoritie lukuun ottamatta Turun ohikulkutietä, Kehä III:ta (numero 7 kuvassa 2) sekä osuuksia Koskenkylä - Kotka ja Hamina - Vaalimaa. Tietä kehitetään uuden ajan kasvukäytävänä "vihreänä moottoritienä", jonka haittavaikutukset ympäristöön pyritään minimoimaan. Avainasioina ovat mm. älykäs liikenteen ohjaus, liityntäparkit, tehokas rajanylitys, vihersillat ja hybridiasemat (biopoltoaineet ja sähköautojen lataus).



Kuva 11. Länsiterminaali - Länsiväylä tunneli (Länsitunneli)

Infrastruktuurihankkeiden tärkeysjärjestys

| Euroopan unionin taso | Tärkeystaso | Alueellinen taso | Tärkeystaso |
|---|----------------------------|---|------------------------------------|
| Helsinki–Pietari-rautatieyhteys – eurooppalainen – kansallinen – alueellinen – kaupungin metropolialue (talouskasvun vaikutus) | korkea | HEL - Länsimetro, Matinkylä – alueellinen – Helsinki–Tallinna-kaksoiskaupunki – kaupungin metropolialue – kaupunki – paikallinen | toteuttavana |
| Hel - Pisara (kaupunkirautatie) – kansallinen – alueellinen – kaupungin metropolialue – kaupunki | korkea | HEL - Itämetro – alueellinen – kaupungin metropolialue – kaupunki – paikallinen | korkea |
| Helsinki–Tallinna-rautatietunneli – eurooppalainen – kansallinen – alueellinen – Helsinki–Tallinna-kaksoiskaupunki – kaupungin metropolialue | pitkä aikaväli (50 vuotta) | HEL - keskustatunneli - yhteys länsiterminaaliin – alueellinen – kaupungin metropolialue – kaupunki – paikallinen | keskitaso |
| HEL - kehä III (osa E18-tietä) – eurooppalainen – kansallinen – alueellinen – Helsinki–Tallinna-kaksoiskaupunki – kaupungin metropolialue | korkea | HEL - Länsimetro, Kivenlahti, – alueellinen – kaupungin metropolialue – kaupunki – paikallinen | ei niin tärkeä kuin itämetro |
| HEL - länsiterminaalin kehittäminen – eurooppalainen – kansallinen – alueellinen – Helsinki–Tallinna-kaksoiskaupunki – kaupunki | korkea | HEL - raitiovaunut länsiterminaaliin – paikallinen – kaupunki – kaupungin metropolialue – Helsinki–Tallinna-kaksoiskaupunki | toteuttavana |
| HEL - Lentorata – eurooppalainen – kansallinen – alueellinen – Helsinki–Tallinna-kaksoiskaupunki – kaupungin metropolialue | keskitaso | Kansallinen taso HEL - Kehärata – kansallinen – alueellinen – Helsinki–Tallinna-kaksoiskaupunki – kaupungin metropolialue – kaupunki | Tärkeystaso toteuttavana |
| | | Kaupungin taso HEL - Crusellin silta Jätkäsaarella – paikallinen – kaupunki – kaupungin metropolialue – alueellinen | Tärkeystaso toteuttavana |

Etenemis-suunnitelma yhtenäistä Helsinki–Tallinna-liikennejärjestelmää varten

Olli Keinänen

Kaupunkien välinen työperäinen liikenne yleensä ja erityisesti pendelöinti jatkaa kasvuaan. Henkilöautolla tapahtuva matkustaminen lisää samalla suhteellista osuuttaan. Suurten ikäluokkien eläköityminen Suomessa ja virolaisten tulotason nousuun liittyvä matkailun kasvu pitävät yllä vapaa-ajan matkailun kasvua. Pietarin risteilyliikenteen kasvu tuo tähän vielä oman osansa. Suomen ulkomaankaupan kuljetusten suuntautuminen Baltian kautta rekkakuljetuksina jatkaa kasvuaan. Vuonna 2015 voimaan tuleva laivojen rikkidirektiivi tuo tähän vielä lisäkasvutekijän. Toinen muutos on Rail Baltica, jossa tavaraliikenne nykyisillä radoilla alkanee jo 2013–14 ja matkustaja-liikenne 2016 maiden hallitusten tavoitteen mukaisesti. Nopean ja suoran Rail Baltican rakentamispäätös on odotettavissa 2017–18 ja valmistuminen matkustajaliikenteelle 2023–24. Rail Baltican ennakoitaan lisäävän edelleen Baltian reitin osuutta Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa.

Helsinki-Tallinna reitin kasvu siis jatkuu ja vuoteen 2022 mennessä liikenteen odotetaan kehittyvän seuraavasti: matkustajaliikenne kasvaa +13 % tasolle 8,2 milj. matkustajaa, autoliikenne kasvaa +50 % 1,5 milj. autoon ja rahtiliikenne +60 % 4,5 milj. tonniin.

1. Lyhyellä tähtäimellä nykyisen matkustajalauttaliikenteen toimintaedellytykset ja kasvu turvataan.

Toimenpiteitä Helsingissä:

- Länsiterminalin kapasiteetin lisääminen uusilla laivapaikoilla ja terminaalilla 2016 mennessä (25000 -> 45000 matkustajaa/vrk),
- katuyhteyksien tehostaminen (yksi lisäkaista satamasta) ja parantaminen (Salmisaarenkadun jatkaminen Länsiterminaliin),
- raitiotieyhteys Länsiterminalista keskustaan (elok. 2012)
- julkisen liikenteen houkuttelevuuden lisääminen (yhdistetty laiva- ja julkisen liikenteen lippu, sama lippu Helsingissä ja Tallinnassa; terminaalien ruuhkahuippujen huomioon ottaminen julkisen liikenteen kapasiteetissa ja aikatauluissa).

2. Nopeat lentoyhteydet turvataan.

Helikopteri- ja lentokoneyhteydet kaupunkien välillä ovat yritysten kannalta elintärkeitä. Helikopteriliikenne Hernesaari-Linnahal välillä on nopein yhteys keskustasta keskustaan, mutta heliporttien nykyiset sijoituspaikat saattavat joutua uhanalaisiksi kaupunkirakennushankkeiden vuoksi. Kaupungit pyrkivät turvaamaan helikopteriliikenteen harjoittamisen nykyisistä tai uusista yhtä keskeisesti sijaitsevista heliporteista.

Tutkitaan myös mahdollisuudet nykyisten lentoyhteyksien lähtöselvitysten olennaiseen nopeuttamiseen kokonaismatka-ajan lyhentämiseksi.

3. Luodaan suunnittelun osalta valmius päättää pitkän tähtäimen ratkaisuista.

Länsiterminalin koko nykyinen kapasiteetti on käytössä viimeistään 3–4 vuoden kuluttua. Tallinnan Vanhassa satamassa samanlaista kapasiteettirajaa ei ole, mutta maaliikenneyhteydet ovat pullonkaula molemmissa kaupungeissa.

Helsinki-Tallinna liikenteen kasvuun keskipitkällä ja pitkällä tähtäimellä varaudutaan selvittämällä kahta kehittämisen vaihtoehtoa:

a. Matkustajaterminalien ja niiden maaliikenneyhteyksien kehittäminen.

Helsingin ja Tallinnan satamat pyrkivät yhteistyössä varustamoiden kanssa löytämään ratkaisuja tavara- ja autoliikenteen osittaiseen siirtämiseen linjalle Vuosaari – Muuga. Liikenteen kasvun ohjaaminen Vuosaareen ja Muugaan toteutetaan ei-rajoittavin toimenpitein.

Länsiterminalin laajentamisen ja kehittämisen kantava idea on luoda siitä myös vahva vapaa-ajan elämyskeskus (kaupalliset palvelut, kylpylä, yhteys risteilysatamaan).

Autoliikenteen katuyhteys perustuu nykyiseen katuverkkoon ja vasta Keskustatunnelin mahdollisesti toteutuessa saadaan lisää kapasiteettia. Tallinnassa Pohjavaihin toteuttaminen tehdään kevyen vaihtoehdon mukaisesti.

Julkisen liikenteen osuutta laivamatkustajien jatkoyhteyksissä pyritään kasvattamaan. Länsiterminalin kytkemisessä julkisen liikenteen aseisiin ja liityntäpysäköintiin tutkitaan rautatietunnelia Pasilaan sekä vaihtoehtoisia tapoja kuten monorail-yhteyttä Jätkäsaaren entisen satamaradan linjaa Töölönlahdelle, Pasilaan ja Kalasatamaan. Tallinnassa suunnitellaan raitiolinjaa Vana Sadam-keskusta-Ülemiste, jonne sijoittuu Tallinnan matkustajaliikenteen tuleva keskus. Raitiolinjan sijasta tämä yhteys voitaisiin toteuttaa sekin monorail-teknologialla ja näin syntyisi kaksoiskaupungille vahva kaupunkikuvallinen side – ja tietenkin tehokas yhteys suomalaisille Rail Balticaan ja virolaisille Helsingin lentoasemalle. Helsingin ja Tallinnan yhteisiä asuntomessuja suunnitellaan vuodelle 2017, josta vuodesta voitaisiin tehdä näiden liikennehankkeiden suunnittelun tavoitevuosi.

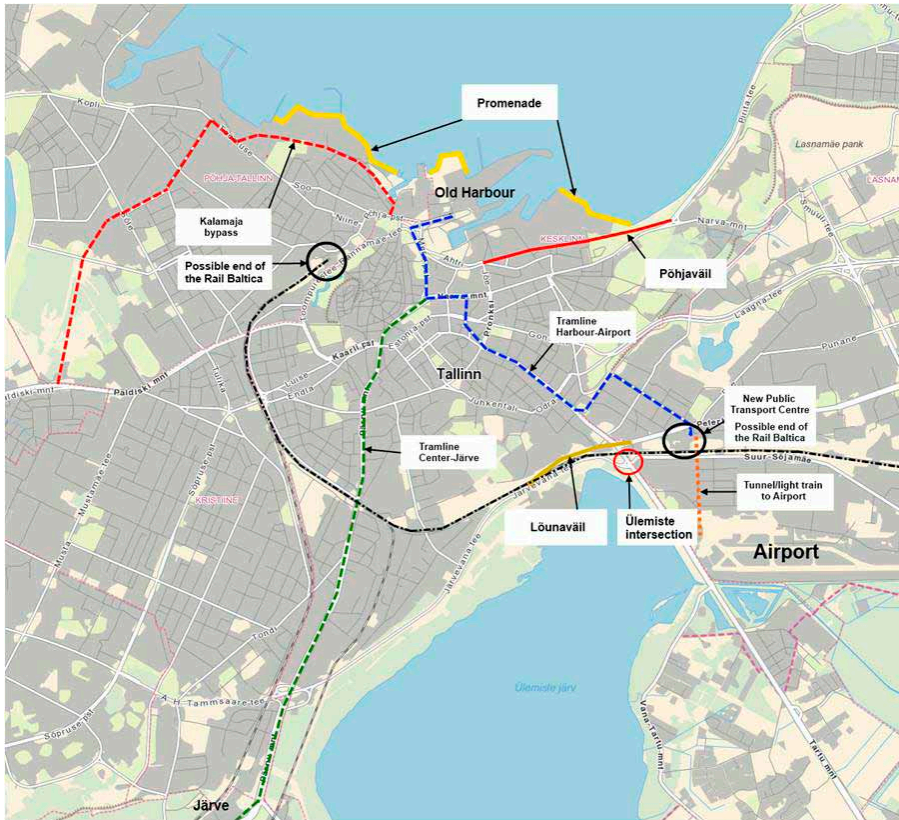
b. Helsinki-Tallinna rautatietunnelin esiselvitys.

Kaupungit tekevät vuoden 2013–14 aikana rautatietunnelista selvityksen jonka johtopäätöksenä voidaan sanoa koska tunneli liikenteen kasvuennusteiden pohjalta voi olla kannattava hanke – vai voiko olla koskaan. Esiselvitykseen sisältyy alustavaa rakennuskustannusten arviota varten tarpeellinen Suomenlahden merialueiden kallioperän kaikumittaus. Jos esiselvityksen tulos viittaa hankkeen kannattavuuteen vasta joskus 2030 jälkeen, puoltaa se ensimmäisen vaiheen ratkaisuna junatunnelia Pasilasta Länsiterminaliin, kuitenkin edellyttäen, että Lentoradan toteutuminen varmistuu. Tuohon mennessä tavarakuljetukset nykyisellä Rail Baltica -radalla ovat käynnistyneet ja tulevaisuuden kehitysnäkymät ovat paremmin arvioitavissa. Mahdollinen rautatietunneli kytkeytyy Suomen ulkomaankuljetusten laajempaan siirtymiseen rautateille joka edellyttää Vuosaaren sataman logistiikkaratkaisujen tarkastelua, mm. dry port mallien arviointia. Suunnittelun seuraava aikatahtäin on vuodessa 2018 jolloin valmistellaan EU:n seuraavaa rahoituskautta jonka rahoituskehukseen hankkeen mahdollinen jatkosuunnittelu olisi saatava.

4. Lopullinen linjavalinta: laiva- ja lentoliikenteen tehostaminen vai rautatietunneli.

Rail Baltican valmistumiseen 2023–24 mennessä tehdään Helsingissä ja Tallinnassa päätös kumpi linja valitaan, laiva- ja lentoliikenteen kehittäminen vaiko kiinteä yhteys rautatietunneli.

Tallinnan projektit.



EU:n Interreg-hankkeet

Rail Baltica -kasvukäytävähankkeella (RBGC) ratkaistaan ongelmia, jotka liittyvät Itämeren alueen liikennealan yhteentoimivuuteen ja hajanaisuuteen. Ne ovat tällä hetkellä suurimpia rahti- ja matkustajaliikennettä koskevia haasteita Rail Baltica -reitillä.

RBGC-hankkeella pyritään edistämään Itämeren alueen kilpailukykyä parantamalla sen itäosan saavutettavuutta rakentamalla multimodaalinen liikenneverkosto, joka yhdistää kaikki tärkeimmät liikennemuodot taloudellisesti kestäväällä ja ympäristön kannalta suotuisalla tavalla. Rail Baltica on osa uutta Euroopan laajuista TEN-T-ydinverkon käytävää 1, joka kulkee Etelä-Suomesta Välimeren luoteisrannikolle.

Hankkeella edistetään toimia, joilla alueen talouskasvumahdollisuuksia voidaan hyödyntää täysimääräisesti. Kaksi osatutkimusta tukevat saavutettavuutta ja logistiikkaa. Tutkimuksissa on määritetty asiaankuuluvat kansalliset ja kansainväliset julkiset ja yksityiset sidosryhmät ja niiden tehtävät ja asemat. Tutkimuksesta saadaan erityistietoa Rail Balticaan liittyvästä päätöksentekoprosessista.

RBGC-hankkeessa on 21 kumppania kuudesta Itämeren alueen maasta, ja sitä tukee suuri määrä asianosaisia organisaatioita. Hanketta (2010–2013) vetää Helsingin kaupunki, ja BSR-ohjelma osallistuu sen rahoittamiseen <http://www.rbgc.eu/>

Helsinki–Tallinna-liikenne- ja suunnitteluskenaario -hankkeessa analysoidaan Helsingin ja Tallinnan välistä nykyistä liikennejärjestelmää ja kerätään tietoa sen kehitystarpeista. Hankkeessa pyritään määrittämään suurimmat rajatylittävät pullonkaulat, joita rahtiliikenteenharjoittajat, laivamatkustajat, yrittäjät ja Suomen ja Viron välillä matkustavat kansalaiset kohtaavat päivittäin.

Hankkeen tutkimusryhmä on laatinut neljä vaihtoehtoista alueellista kehitystä koskevaa skenaariota. Skenaariot perustuvat uuteen tutkimustietoon, kuten parhaillaan käynnissä oleviin liikkuvuustutkimuksiin, joissa analysoidaan liikennevirtoja ja matkustamisen syitä meri- ja ilmaliikenteessä.

Hankkeen tuloksena saadaan yhteisesti sovittu etenemissuunnitelma ensisijaisille liikenneinfrastruktuurihankkeille, joita tarvitaan Helsinki–Tallinna-alueen kilpailukyvyyn ja elinympäristön kehittämistä varten.

H-T Transplanilla on 11 kumppania Virossa ja Suomesta, ja sitä tukevat monet asianomaiset organisaatiot. Hanketta (2011–2012) johtaa Helsingin ja Tallinnan Euroregio-järjestö, ja se saa rahoitusta Central Baltic IV A -ohjelmasta. <http://www.euregio-heltal.org/htransplan/>.



CENTRAL BALTIC
INTERREG IV A
PROGRAMME
2007–2013



Helsinki ja matkailu

Tuulikki Becker

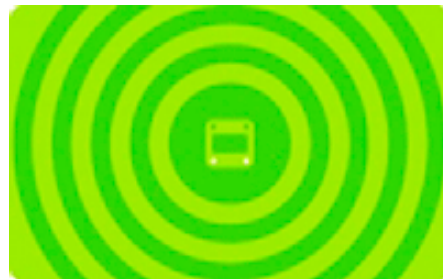
Helsinkiin tullaan ulkomailta viettämään vapaa-aikaa, tekemään kauppaa ja töitä, asumaan ja opiskelemaan. Ulkomaisia käyntejä on yli 3 miljoonaa vuodessa, kun lasketaan päivä- ja yöpyvät matkailijat. Vapaa-ajan matkailijamäärä on ohittanut liikematkailijoiden määrän. Kaupunkiin tullaan lentäen, vesiteitse ja junalla.

Yhteyksien lisäksi matkailijat hyödyntävät kaupungissa sijaitsevia palveluja. Yöpymissä lisäksi vierailukohteet, tapahtumat ja matkailuun liittyvät palvelut ovat osa matkailuelinkeinon toiminnallisuutta. Vapaa-ajan lisäksi seminaarit ja kongressit, liike-elämän toimijoiden sekä opiskelemaan tai maahan asumaan tulevien tarpeet ovat osa ulkomaisia yhteyksiä ja lisäävät osaltaan matkailuun liittyvien toimintojen mahdollisuuksia.

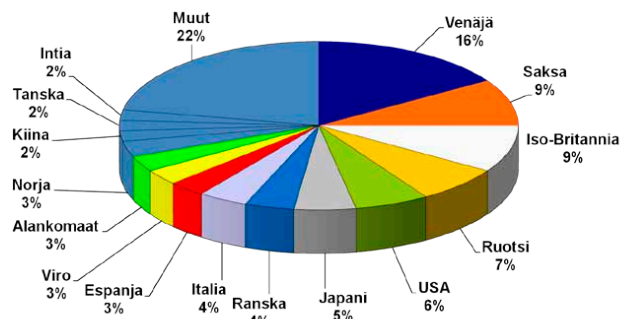
Helsingissä vierailaan yhteensä yli 20 miljoonaa kertaa vuosittain. Luku sisältää yli 15 miljoonaa päiväkäyntiä koti-maasta, näistä noin 10 % on työssäkäyntimatkoja. Kotimaisia kaupungissa yöpyviä vierailijoita on noin 2 miljoonaa ja 3 miljoonaa käyntiä tehdään ulkomailta. Ulkomaisten vierailujen luku sisältää sekä yöpyvät että päiväkävijät.

Suosituimmat käyntikohteet ovat Tennispalatsi ja Finnkinon palvelut, Helsingin messukeskus, Linnanmäki, Suomenlinna, Temppeliaukion kirkko, Korkeasaari, Uspenskin katedraali, Helsingin kaupunginteatteri, Tuomiokirkko ja Grand Casino.

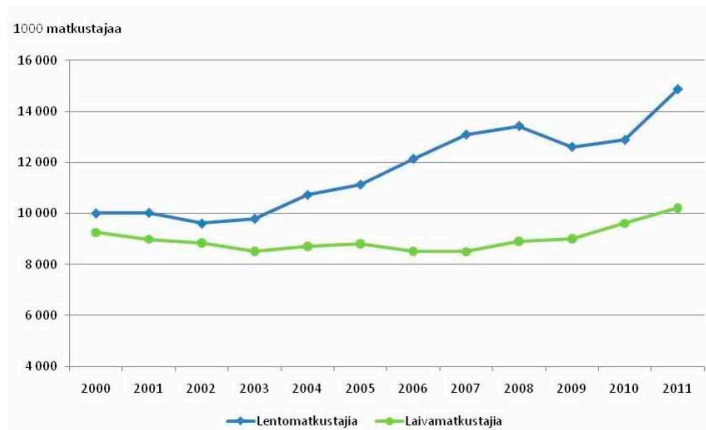
Matkailuelinkeinon liikevaihto on Helsingissä 3 miljardia euroa, joka on 5 % elinkeinon kokonaisliikevaihdosta. Kun otetaan huomioon koko seutu, on liikevaihto 6,7 miljardia, suhteellinen osuus samat 5 %. Helsingissä toimipaikkoja on 3722, työpaikkoja 18 462. Toimipaikoista luku on 8,8 %, kaikista työpaikoista 7,5 %.



Ulkomaiset yöpymiset Helsingissä 2011 (54 % kaikista yöpymisistä)



Lento- ja laivaliikenne Helsingissä 2011 (Hki-Vantaa 15 000 000 ja Hki satamat 10 000 000 matkustajaa)



Haasteita

Helsingin matkailun haasteet liittyvät palvelutarjonnan entistä parempaan mahdollistamiseen, saavutettavuuskysymyksiin sekä merellisyyden hyödyntämiseen. Globaali kiinnostavuus on yksi oleellinen haaste.

Vapaa-ajan matkustus on ohittanut liikematkustuksen, mikä edellyttää yöpymispalveluiden monipuolistamista; lisää kohtuuhintaisia yöpymisvaihtoehtoja tarvitaan. Kongressit ja suurtahtumat taas edellyttävät majoituskapasiteetin nostamista. Esimerkiksi 7000–10000 hengen kongressit tarvitsisivat nykyistä enemmän huonetarjontaa.

Yhteydet korostuvat matkailun edistämisessä. 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 yksityisautoilun huomioiminen on 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.

Helsingin kaupungin matkailu ja kongressitoimisto

Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressitoimisto markkinoi Helsinkiä. Se tiedottaa Helsingistä matkailu- ja kokouskaupunkina, sen matkailupalveluista ja edistää matkailuelinkeinon kehittymistä. Se tarjoaa tietoa ja markkinoi Helsinkiä kotimaassa ja ulkomailla. Matkailun sisältöjä ovat mm. käyntikohteet, tapahtumat, matkailupalvelut, matkailuneuvonta, kokoukset ja kongressit sekä tapahtumat. Toimisto seuraa ja edistää matkailuelinkeinojen kehittymistä tilastoin ja tutkimuksin.

Helsingin matkailustrategian strategisissa päämäärissä Helsinki on Suomen tärkein matkakohde ja yksi vetovoimaisimmista kaupunkikohteista Euroopan markkinoilla. Helsingillä on vahva matkailubrändi ja matkailun painoarvo on vahva taloudessa ja elinkeinoelämässä. Helsinki on saavutettavissa ja seutua markkinoidaan kokonaisuutena. Matkailua kehitetään kokonaisvaltaisesti yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Palvelu on laadukasta ja se vastaa tarpeisiin. Kongressi- ja tapahtumakaupunkina Helsinki on kansainvälisesti tunnettu. Matkailutulot kasvavat.

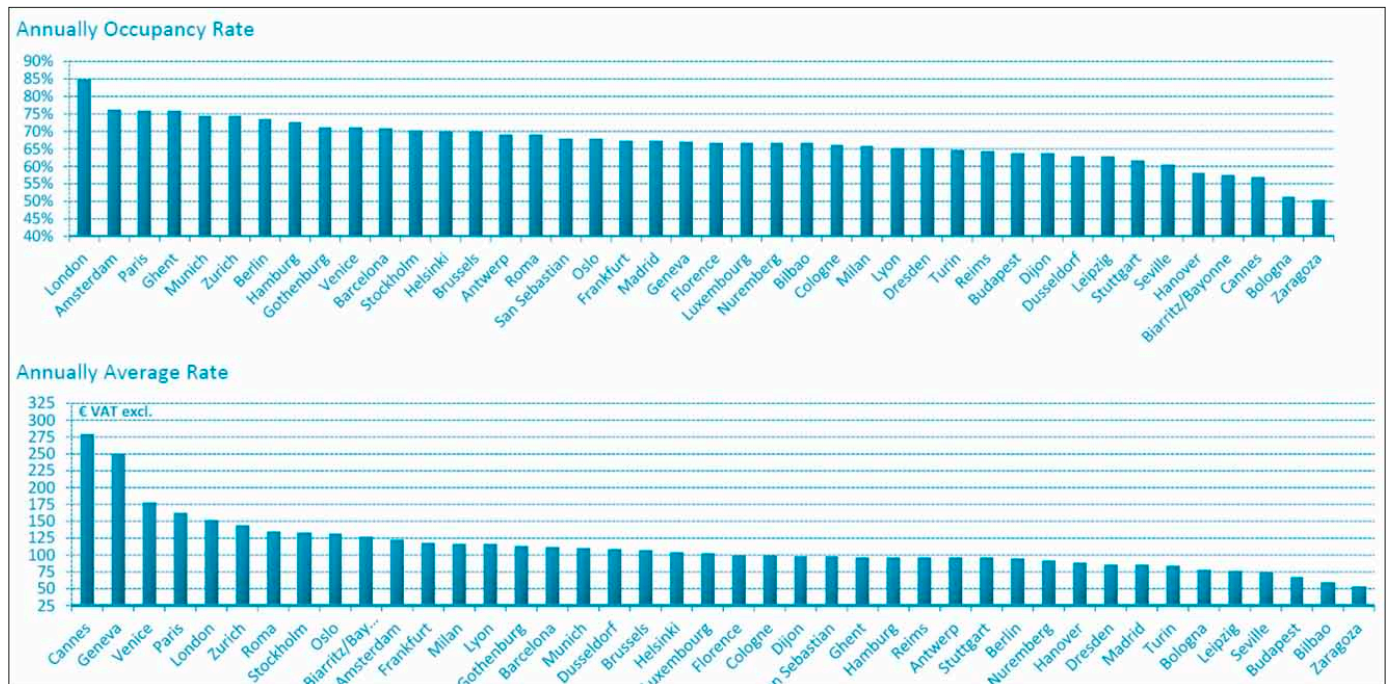
Helsingin matkailustrategian visio toistaa strategisia päämääriä. Helsingin matkailustrategian vision mukaan Helsingillä on vahva ja omaleimainen brändi ja se on yksi kilpailukykyisimmistä kaupunkikohteista maailman matkailumarkkinoilla. Vision mukaan matkailu on ympärivuotista ja kaupunki on vetovoimainen vapaa-ajanmatkakohde. Vision Helsinki on Itämeren ohittamaton risteilykaupunki sekä Pohjoismaiden johtava ja Euroopan laadukkain kokouskaupunki.

Mittareita

Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressitoimisto tarkastelee matkailua mittareiden avulla, joita ovat: julkinen ja yksityinen panostus matkailun markkinointiin, matkailuinvestoinnit, suorat yhteydet kaupunkiin, lento- ja laivayhteydet, yöpymisten määrä ja hotellien käyttöaste sekä matkailutulot.



Kuukausittaiset yöpymiset Helsingissä 2008–2011 ja Eurooppalaisten kaupunkien hotellien käyttöastevertailu 2011.



Tilastoja

<http://www.visithelsinki.fi/fi/ammattilainen/tutustu-helsinkiin/tilastoja-ja-tutkimuksia/helsingin-matkailutilastot>

<http://www.visithelsinki.fi/sites/visithelsinki.fi/files/files/Tilastot/FI/helsinki0112.pdf>

Merellisyys Helsingin vetovoimatekijänä

Jari Huhtaniemi

Helsingin potentiaalinen kilpailuetu työ- ja asuinpaikkana sekä matkailukohteena suhteessa Tallinaan, Pietariin, Tukholmaan on Helsingin virkistysalueverkosto ja sijainti selkävesien ja ulkosaariston vyöhykkeellä. Keskustan matkustajasatamat ovat nopeasti saavutettavissa Itämeren laivaväyliltä. Kapea saaristovyöhyke avomerinäkyminen ja suojaisine lahtineen tarjoaa elämykselliset puitteet asumiselle, vapaa-ajan vietolle ja matkailupalveluille. Haasteena ovat satamien ja niitä ympäröivien kantakaupungin logistiikka- ja palveluketjujen yhdistäminen sekä ranta-alueiden ja virkistysaarien saavutettavuus.

Helsingin autolauttaliikenne Tallinnasta, Pietarista ja Tukholmasta tulee jatkossakin suuntautumaan keskusta. Keskustan ja joukkoliikenteen saavutettavuus satamasta on tärkeää matkailijoille ja työmatkaliikenteelle. Autolauttaliikenteessä siirtyy matkustajien lisäksi rekkoja, jotka kuljettavat merkittävän määrän rahtia kehäteiden logistiikkakeskuksiin. Rahtin kuljettaminen lisääntyvässä määrin kantakaupungin läpi kuorimittaa kantakaupungin liikenneverkkoa ja vähentää asuin- ja matkailualueiden turvallisuutta ja viihtyvyyttä.

Itämeren risteilymatkailu kasvaa vuosittain. Suomen kannalta kiinnostava uusi potentiaalinen risteilyasiakasryhmä olisivat aasialaiset matkustajat Helsingin sijaitessa Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen risteyskohdassa. Helsinkiä tulisi markkinoida Itämerenristeilyjen kotisatamana ja Hernesaaren risteilypalveluita tulisi kehittää: risteilyterminaali- ja hotellihankkeet, raideyhteydet ja vesibussiliikenne.

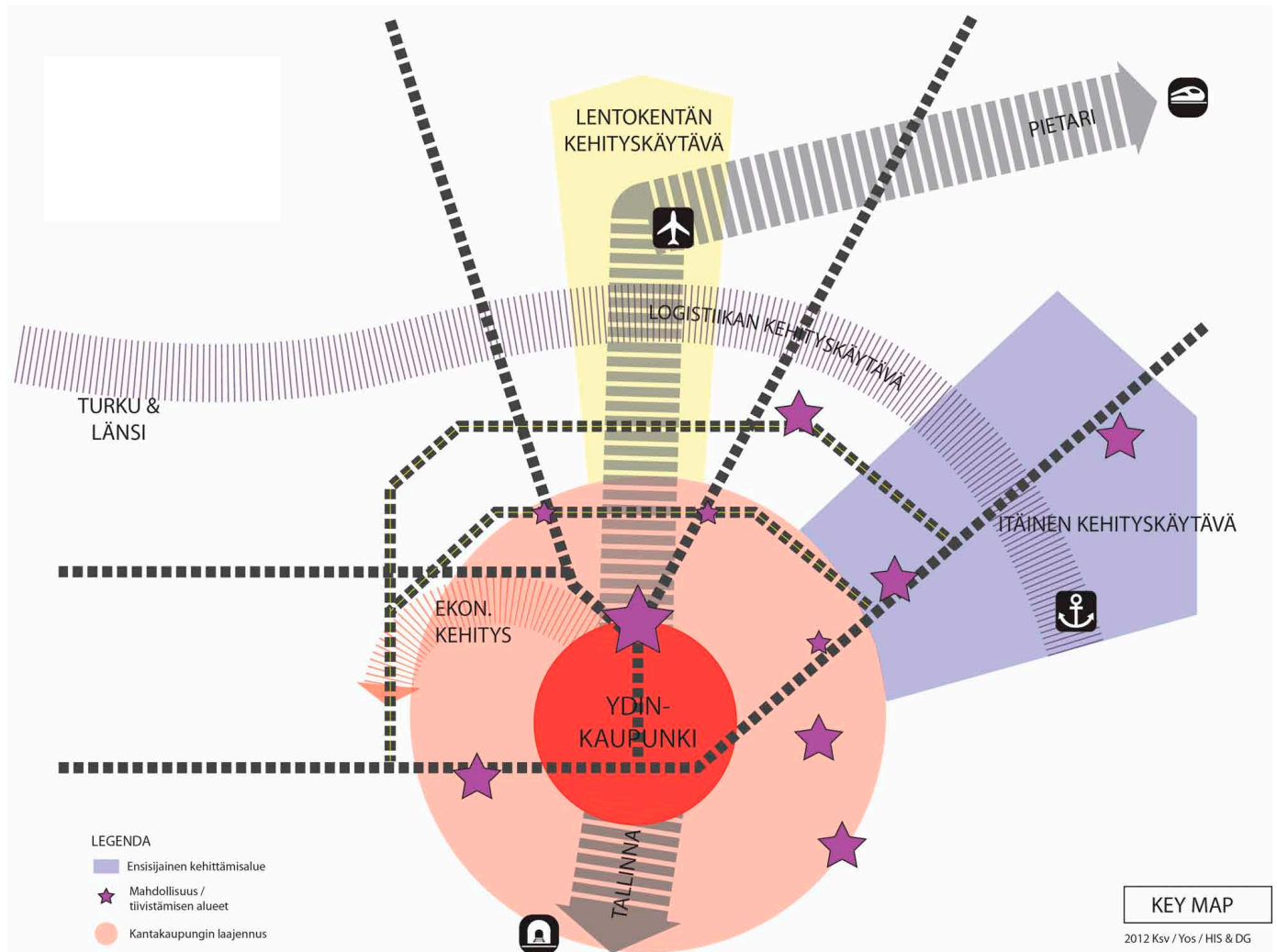
Merellisyyden kokeminen edellyttää rantaviivan saavutettavuutta. Keskustan uudet projektialueet avaavat kantakaupungin rantaviivan ja luovat edellytyksiä vesibussiliikenteen kehittämiseksi. Rantaviivan repaleinen muoto mahdollistaa keskusta-alueen saavutettavuuden usean kohti keskustaa työntyvän lahden kautta. Vesibussiliikennettä tulisi ohjata kaupungin taholta siten, että muodostuisi yhtenäinen lippujärjestelmä ja esimerkiksi viisi kiertävää vesibussireittiä, joilla olisi risteäviä vaihtopysäkkejä liikenteen solmukohdissa.

Haasteeksi Helsingille jää kantakaupungin ulkopuoliset rantatontit saarissa ja rannikolla. Metropolialueen merellisen kaupungistumisen merkittävänä esteenä on rantaviivan 'mökkiintyminen' vaikkakin vihersormet sisämaahan päin ovat olemassa. 'Jokamiehen oikeudet' eivät mahdollista rantojen käyttöä koska tiiviisti rakennettu yksityinen rantaviiva muodostaa jatkuvan pihapiirin. Lainsäädännön mahdollistama ranta-alueiden yksityistäminen edellyttää yleiskaavatason ohjausta rantojen käytön mahdollistamiseksi kaupunkialueella. Puolen miljoonan asukkaan kaupungin rantaviivaa ja saaria tulisi tarkastella yleiskaavassa avoimesti uusien rantareittien ja merellisten virkistysalueiden muodostamiseksi.



Jätkäsaaren on syntymässä uusi matkustaja- ja risteilykeskus. Kuvat: Kaupunkisuunnitteluvirasto / Tietoa Oy

Työryhmän näkemys 2012 Helsingin kansainväliseksi visioksi



Työryhmä ja työskentelytapa

”Kansainvälinen” teemaryhmä:

Douglas Gordon, pj /KSV
Salla Ahokas /KSV
Terhi Kuusisto /KSV
Ilkka Oikarinen /KSV
Alpo Tani /KSV
Anniina Tolonen /KSV
Matti Kivelä /LLJ /KSV
Jari Huhtaniemi /LSA /KSV
Olli Keinänen /Halke
Olli Lahtinen /Taske
Satu Lehtonen /Satama
Tuulikki Becker /Matkailu- ja kongressi toimisto
Ulla Tapaninen - logistiikka /Turun yliopisto ja KSV

Keitä me olemme:

”Kansainvälinen” ryhmä koostui arkkitehdeista ja suunnittelijoista Kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston yleiskaavatoimistosta. Ulkopuolisia asiantuntijoita kutsuttiin tapaamisiin, joissa tutkittiin Helsingin kansainvälistä roolia erityisesti Euroopassa.

Matti Kivelä on liikenneinsinööri, joka suunnittelee Helsingin tulevaa liikennejärjestelmää.

Jari Huhtaniemi on arkkitehti, joka suunnittelee Jätkäsaaren asunto- ja satama- aluetta.

Olli Keinänen työskentelee hallintokeskuksessa erityisasiantuntijana eurooppalaisissa projekteissa.

Olli Lahtinen, talous- ja suunnittelukeskus, liittyy eurooppalaisten metropolikaupunkien verkostoon, Metrexiiin

Satu Lehtonen työskentelee Helsingin Sataman suunnittelupäällikkönä.

Tuulikki Becker kehittää Helsingin kaupungin matkailua.

Ulla Tapaninen on kansainvälisen logistiikan asiantuntija, joka siirtyi Turun yliopistosta Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastoon.

Anniina Tolonen toimi kokousten sihteerinä.

Työskentelytapa:

”Kansainvälinen” ryhmä kokoontui neljä kertaa. Ryhmä pohti seuraavia kysymyksiä:

1. Teemaryhmän kokouksissa käsitellyt sisällöt ja päätavoitteet:

- Mikä on yleiskaavan/kaupungin/seudun visio 2050, eli yleiskaavan pääteema (koko kaupungin sekä Transnational- aihealueen kannalta)
- Helsingin vahvuudet, jotka tulee säilyttää ja joita tulisi korostaa yleiskaavassa
- ”Kansainvälinen” -teema-ryhmän keskeiset kysymykset, jotka tässä yleiskaavassa tulisi ratkaista?
- Mahdolliset tutkimus- ja selvitystarpeet

2. Työryhmälle tehdyn Digium-kyselyn vastausten läpikäynti**3. Esitykset**

- Matti Kivelä - Infrastrukturi
- Olli Keinänen TEN uudistus - ydinverkko ja korridorit, H-T Transplan ja Rail Baltica, periferia-alueiden näkökulma liikennepolitiikkaan
- Jari Huhtaniemi - rahtiliikenteen ongelmat (kartta)
- Satu Lehtonen - Satama
- Olli Lahtinen - Hallinnolliset vaikutukset
- Terhi Kuusisto - Helsinki pysäkinä: globaalit yhteydet
- Ilkka Oikarinen - maakuntakaavan vaikutuksia Helsingin Yleiskaavaan
- Salla Ahokas - Strategiset tavoitteet: Helsingin kansainvälisen toiminnan strategia kaupunkisuunnittelun näkökulmasta.
- Ulla Tapaninen - Logistiikka
- Tuulikki Becker - Matkailu
- Douglas Gordon - Yleiskaava-prosessin esittely - teemaryhmän toiminta; yleiskaavan/kaupungin/seudun visio 2050;

4. Lopuksi työryhmä pohti tulevia selvitystarpeita.

Kirjallisuus

EU-taso ESDP

Lisbon Agenda. EU report.2000

Territorial Agenda. 2007 / 2020

Fifth report on economic, social and territorial cohesion. EU. 2010. [http:// ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion5/pdf/ conclu_5cr_part1_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion5/pdf/conclu_5cr_part1_en.pdf)

The Territorial State and Perspectives of the European Union 2011

Metrex Framework. 2007. Polycentricity and Better European Territorial Balance.

Duhr, S., Colomb, C. And Nadin V. (2010) European Spatial Planning and Territorial Cooperation. Routledge, London.

Kansallinen taso

Land and Building Act. State of Finland. 1999. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>

Pääkaupunkiseudulle yhteinen yleiskaava <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=308507&lan=FI>

Opas 5 Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=94382&lan=fi>

Revised National Land-use Guidelines (2009) [http://www.ymparisto.fi / default.asp?contentid=86232&lan=en](http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=86232&lan=en)

Maakunnallinen taso

Uudenmaan Maakuntakaava. Uudenmaanliitto 2006 <http://www.uudenmaanliitto.fi/index.phtml?s=122>

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnos (under planning) <http://www.uudenmaanliitto.fi/dynastia32/kokous/2011416-5.HTM>

Seudullinen taso (14 kuntaa)

Greater Helsinki Vision 2050 <http://www.greaterhelsinkivision.fi/>

MAL (2008) MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN TYÖRYHMÄ http://www.hel2.fi/Helsinginseutu/Pks/raportit/PKS_mal_210108.pdf

http://www.helsinginseutu.fi/wps/portal/HelsinginSeutu?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/hs/Helsingin+Seutu/Yhteisty_eliemet/Helsingin+seudun+yhteisty_kokous/Maank_yt_n+asumisen+ja+liikenteen+strategia/Maankayton+asumisen+ja+liikenteen+linjaukset

http://www.hel2.fi/Helsinginseutu/Hsyk/MAL2017_235547.pdf

Alueellinen taso (Metropolitan- 4 kuntaa)

HLJ. 2009. Helsinki Region Transportation System Plan 2011. Helsinki Regional Transport <http://www.hsl.fi/EN/HLJ2011/Pages/Home.aspx>

Pääkaupunkiseudulle yhteinen yleiskaava <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=308193&lan=fi&clan=fi>

PÄÄKAUPUNKISEUDUN ELINKEINOSTRATEGIA http://www.helsinginseutu.fi/wps/wcm/connect/7946b4004a1725d78938e93d8d1d4668/HS_PKS_elinkeinostrategia.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=7946b4004a1725d78938e93d8d1d4668

City-Region Strategic Spatial Plan & Development Plan 2012 - currently under consideration

Kaupunkitaso

ESIKAUPUNKIEN RENESSANSSI. YLEISSUUNNITELMAN RUNKO http://www.esikaupunki.hel.fi/pdf/LIITE%201_yleissuunnitelman%20runko.pdf

Helsingin kaupungin yleiskaava ja selostus. 2002

Helsinki Strategic Spatial Plan. 2008. From City to City-Region http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/julk_2009-8.pdf

Strategiaohjelma 2009-2012. 2009. Helsingin Kaupunki

Maankäytön ja asumisen toteutusohjelma (2009) 2008-17. City of Helsinki http://www.hel2.fi/taske/julkaisut/2008/ma-ohjelmakirjanen_nettili.pdf

RENESSANSSI : http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/julk_2008-16.pdf

KARVI (2011) - a new planning tool: Monitoring and Assessment tool for the City Structure of Helsinki. <http://www.hel.fi/static/public/hela/>

Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/ Esitys/2011/Ksv_2011-02-17_Kslk_04_EI/397734CB-408D-40E0-A57AD00E3E46E18A/Kaavoituksen_arviointi_ja_seurantajarjestelma_liit.pdf

Gordon, J.A. (2011) Understanding the dynamics of cities - analysing the spatial planning and land practices in Helsinki. The Bartlett, UCL.

HEKO: Helsingin kaavoituksen ekotehokkuustyökalu http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2010/Ksv_2010-11-11_Kslk_32_EI/547EC356-9F25-4E0E-87E6-FD71878F5B6F/HEKO2-raportti_04112010_valmis.pdf

Helsinki Metropolitan Area Climate Strategy to the Year 2030

Helsingin Elinkeinopolitiikan Kehittämisvalinnat. 2011.

Yritysmuotoiseksi Kumppaniksi. (2007) Helsingin elinkeinostrategia 2007. Helsingin kaupunki http://www.hel2.fi/taske/julkaisut/elinkeinopalvelu/Elinkeinostrategia_verkkoversio.pdf

Kaupun kaavoitus Helsingissä OSA 1. 2008. http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/julk_2008-5.pdf

Kaupun kaavoitus Helsingissä OSA 2. 2009. http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/julk_2009-9.pdf

Kuva: Helsingin kaupungin kuvapankki / Paul Williams



