



## HELSINGIN YLEISKAAVA

### Skenaarioista visioihin

Pitkän aikavälin vaihtoehtoisia  
tulevaisuuskuvia ja alustavia vision  
elementtejä yleiskaavaan



**Helsingin kaupunki**  
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston  
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:1

# HELSINGIN YLEISKAAVA

## Skenaarioista visioihin

**pitkän aikavälin vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia ja alustavia vision  
elementtejä yleiskaavaan**

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2013

Yleiskaavatoimisto  
Työprosessin vaiheet koontanut Anne Karlsson

Graafinen suunnittelu: Tsto  
Taitto: Sari Yli-Tolppa

# Sisältö

<b><u>1. Vaihtoehtoisten tulevaisuuksien tarkastelua</u></b> .....	5
<b><u>2. Tulevaisuustaulukko -menetelmä ja sen soveltaminen yleiskaavan valmistelussa</u></b> .....	6
<b><u>3. Tulevaisuustaulukko keskeisistä toimintaympäristön muutostekijöistä</u></b> .....	8
<b><u>4. Toimintaympäristön muutosten vaikuttavuus ja yleiskaavan vaikutusmahdollisuudet</u></b> .....	11
<b><u>5. Vaihtoehtoisia skenaarioita ja skenaariovaikutuksia</u></b>	
5.1 Negatiivisen kehityksen skenaario - hajautunut kaupunkirakenne.....	12
5.2 Tasapainoisesti kasvava seutu - monikeskuksinen kaupunkirakenne .....	15
5.3 Nopean kasvun skenaario - tiivis yksikeskuksinen kaupunkirakenne.....	18
<b><u>6. Alustavia vision elementtejä ja toimenpiteitä</u></b> .....	22
6.1 Tiivis monikeskuksinen kaupunkirakenne .....	23
6.2 Taloudellisen kasvun ja työpaikkojen Helsinki .....	24
6.3 Houkutteleva asuminen .....	25
6.4 Energiaviisas kaupunkirakenne; energia, ilmastonmuutos ja ekologia .....	26
6.5 Kestävä liikkuminen; liikenne ja saavutettavuus .....	27
6.6 Saavutettavat palvelut.....	28
6.7 Laadukas virkistysverkosto; virkistys, luonto ja kulttuuriympäristöt.....	29
<b><u>7. Jatkotyöstäminen</u></b> .....	30
<b><u>Lähteet</u></b> .....	33



# 1. Vaihtoehtoisten tulevaisuuksien tarkastelua

## Mahdolliset tulevaisuudet

Tulevaisuuden tapahtumia ei voida varmuudella tietää, mutta tulevaisuutta voidaan tutkia ja tulevaisuustiedolla voidaan kartoittaa mahdollisuuksia, jotka voivat tapahtua. Tulevaisuuden tutkimuksen ja ennakkoinnin peruslähtökohta on, että tulevaisuus on avoin. Tulevaisuus ei ole ennalta määrätty, vaan voimme myös vaikuttaa siihen. Vain osa tulevaisuudesta tapahtuu ihmisen toiminnasta riippumatta. Omilla teoilla voidaan saavuttaa tai vähintäänkin pyrkiä kohti haluttua tulevaisuutta.

Tulevaisuustieto rakentuu nykyisyyttä koskevan tiedon sekä menneisyyttä koskevan tulkintatiedon varaan. Se kertoo asioiden uusista mahdollisuuksista, merkityksistä ja muutoksista. Mahdollisten tulevaisuuksien hahmottaminen auttaa myös jäsentämään, mikä on haluttu tulevaisuus ja mihin vastaavasti ei haluta joutua. Kun tiedetään päämäärä, mitä tulevaisuudessa halutaan saavuttaa, voidaan tehdä rationaalisia valintoja tämän saavuttamiseksi. Ellei toivotusta tulevaisuudesta ole selkeää käsitystä, ei myöskään toiminnalla ja teoilla ole suuntaa. Tulevaisuustietoon ja tulevaisuuden hahmottamiseen liittyvät siis olennaisesti visiot, eli päämäärät ja tavoitteet toivotusta tulevaisuudesta. Tulevaisuustieto hahmottuu väistämättä nykyisyydestä käsin, mutta analysoimalla eri tekijöiden vaikutuksia sekä seuraamalla ja tunnistamalla tapahtuvia muutoksia toimintaympäristössä, voidaan tuleviin kehityskulkuihin vaikuttaa ja varautua. Ennakointi on ennen kaikkea tulevaisuuden tekemistä.

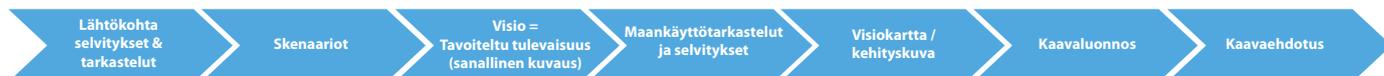
Kaupunkikehitys on riippuvaista monista eri tekijöistä. Toisaalta on tärkeää hahmottaa, mihin kaupunkisuunnittelulla voidaan vaikuttaa ja mihin sillä on vain vähän tai ei lainkaan vaikutusta. Helsingin valmistella olevan uuden yleiskaavan visio tähtää vuoteen 2050 ja työn valmistelun yhteydessä on ollut olennaista pyrkiä hahmottamaan pitkän aikavälin merkittävimpiä huomioon otettavia muutostekijöitä sekä niiden mahdollisia kehityskulkuja. Valmisteluvaiheessa on pyritty kartoittamaan merkittävimpiä toimintaympäristön muutostekijöitä, niiden vaihtoehtoisia kehityskulkuja ja tavoiteltua tulevaisuutta sekä kaupunkisuunnittelun roolia ja mahdollisuuksia vaikuttaa siihen. Tähän raporttiin on koottu tiivistä vuoden 2012 aikana yleiskaavatoimistossa tehdyn skenaariotyöskentelyn vaiheet sekä sen keskeiset tulokset.

## Skenaariot strategisen suunnittelun työvälineenä

Skenaariotyöskentely on yksi tulevaisuudentutkimuksen käytetyimmistä menetelmistä. Skenaario tarkoittaa polkua tai tapahtumaketjua nykyisyydestä tulevaisuuteen. Ne tarjoavat lähtökohtia vision ja toimenpiteiden kehittämiseksi sekä toisaalta puitteita niiden arviointiin. Skenaariot ovat myös keino tulevaisuuden epävarmuuden parempaan ymmärtämiseen ja hallintaan. Skenaariomenetelmällä luodaan loogisesti etenevä tapahtumasarja, jonka tarkoituksena on näyttää, miten mahdollinen, todennäköinen, tavoiteltava tai uhkaava tulevaisuudentila kehittyä askel askeleelta nykytilasta. Skenaariot toimivat työkaluina, joilla pyritään kehittämään näkemystä siitä, millainen olisi toivottava tulevaisuus ja millä tavalla sen toteutumista voidaan edistää valinnoilla ja päätöksillä. Skenaariotyöskentely kehittää strategista näkemystä, auttaa tunnistamaan taustaoletuksia, kyseenalaistamaan uskomuksia sekä auttaa strategisessa keskustelussa. Skenaarioilla luodaan perusteltua pohjaa strategialle ja visiolle.

Yleiskaavan aloitusvaiheessa on koottu olemassa olevaa tietopohjaa sekä analysoitu keskeisiä muutostarpeita ja tulevaisuuden haasteita. Yleiskaavan valmistelussa skenaarioiden tavoitteena on ollut hahmottaa pitkän aikavälin tulevaisuuden tarpeita ja reunaehtoja sekä pohtia, millainen kehitys ja muutokset toimintaympäristössä ovat mahdollisia. Samoin yleiskaavan tavoitteiden pohdinta ja keskustelu niistä ovat olennaisia, jotta voidaan keskustella yleiskaavan mahdollisuuksista edistää ja tukea näiden tavoitteiden saavuttamista. Samalla tulevaisuuden eri vaihtoehtojen hahmottamisen tavoitteena on ollut konkretisoida monien eri tekijöiden keskinäisiä vaikutussuhteita sekä jäsentää keskeisiä muutostekijöitä ja niiden riippuvuutta toisistaan.

Skenaariotarkasteluiden päätavoitteena on ollut hahmotella visiota, eli tavoiteltua tulevaisuuskuva ja siihen johtavia yleiskaavallisia toimenpiteitä. Visiota on määritelty ensin sanallisina tavoitteina, jotka on kirjattu tässä raportissa, ja työ on jatkunut maankäyttötarkastelujen ja visiokarttojen hahmottelemisena.



## 2. Tulevaisuustaulukko -menetelmä ja sen soveltaminen yleiskaavan valmistelussa

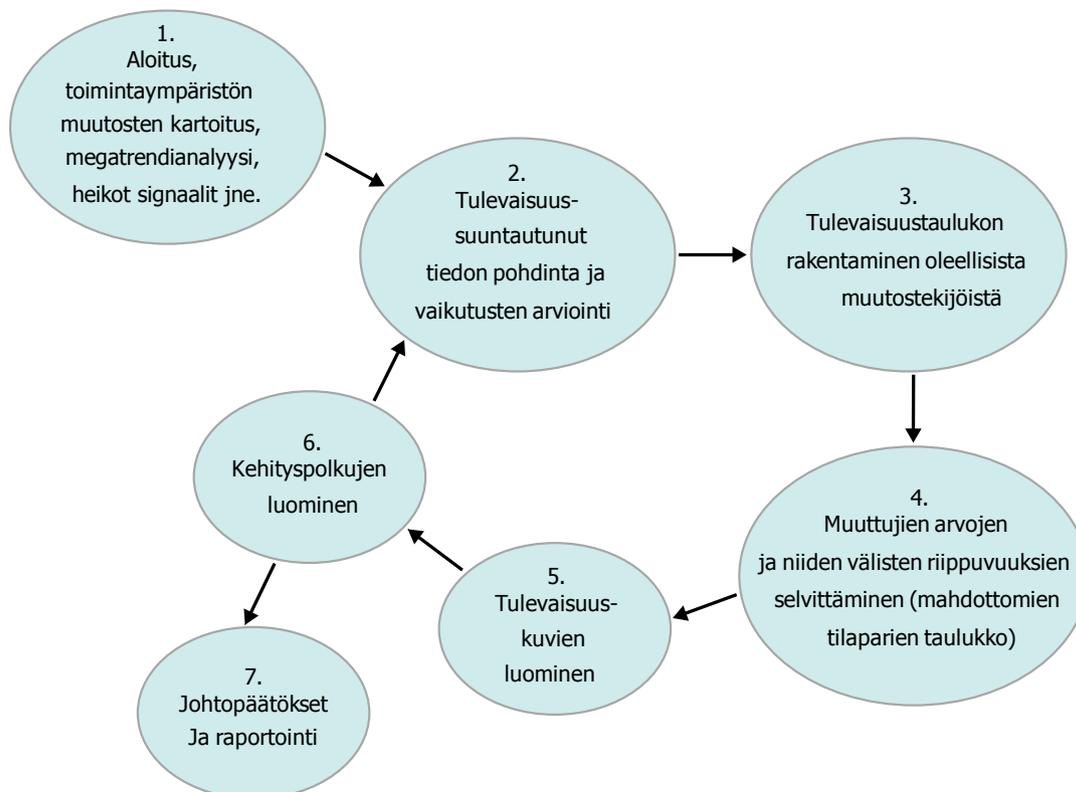
Skenaariot rakennettiin tulevaisuustaulukko -menetelmän avulla. Tulevaisuustaulukkoa voidaan käyttää tulevaisuuden eri vaihtoehtojen löytämiseen, skenaarioiden esittämiseen, megatrendien analyysiin tai esimerkiksi heikkojen signaalien testaamiseen. Menetelmän perusolettamuksena on systeemiteoreettinen ajatus "kaikki riippuu kaikesta". Menetelmää on kehitetty jo 1960-luvulla Yhdysvalloissa ja Yrjö Seppälä on kehittänyt menetelmää edelleen teoksessa "84 tuhatta tulevaisuutta" (1983).

Tulevaisuustaulukko -menetelmässä on seitsemän työvaihetta. Tulevaisuustaulukon perusteella rakennetaan tulevaisuuskuvia ja niistä edelleen kehityspolkuja. Tulevaisuustaulukko määrittelee ja rajaa käsiteltävän ongelma-alueen. Se luo kehikon, jonka avulla aiheesta voidaan keskustella täsmällisemmin. Tulevaisuustaulukko sellaisenaan on jo tärkeä tulos, se havainnollistaa tulevaisuuteen sisältyviä mahdollisuuksien moninaisuutta.

Kuvio 1. Skenaariotyöskentelyn vaiheet tulevaisuustaulukon avulla.  
(Lähde: Seppälä, Yrjö: 84 tuhatta tulevaisuutta; FAR (Field Anomaly Relaxation))

Menetelmän ensimmäisessä vaiheessa tarkastellaan mahdollisimman monipuolisesti faktoja, muutostekijöitä, trendejä, megatrendejä sekä heikkoja signaaleja, jotka vaikuttavat tarkasteltavaan aiheeseen. Nämä muuttujat jäsenellään tulevaisuustaulukkoon, jossa rivit ovat muuttujia ja taulukon solut näiden muuttujien erilaisia arvoja (alustava tulevaisuustaulukko). Toimintaympäristön analyysi antaa raamit kehittämislle sekä auttaa jäsentämään, mihin niistä voidaan vaikuttaa, mihin puolestaan tulee sopeutua.

Seuraavassa vaiheessa alustavan tulevaisuustaulukon pohjalta muodostetaan skenaarioita, eli eri muuttujien yhdistelmistä tulevaisuuskuvia ja kuvataan niihin johtavat polut. Skenaarioiden tulee olla keskenään ristiriidattomia, eli samanaikaisesti on huomioitava, ettei mahdollisia tilapareja muodostu. Muodostettujen tulevaisuuskuvien ja skenaarioiden pohjalta voidaan määrittellä erilaisten skenaarioiden vaikutuksia tarkasteltavaan aiheeseen sekä johtopäätöksiä, mitä ne tarkoittaisivat tämän kannalta. Samalla skenaarioiden kuvausten yhteydessä tulee pohtia, mikä on tavoiteltava tilanne ja miten siihen voitaisiin päästä; Mitä tulisi tehdä, jotta visio saavutetaan; Mihin tulisi varautua; Mitkä valinnat voivat johtaa tietynlaisiin tuloksiin jne.



Keskeiset vaikuttavat tekijät	Vaikuttavan tekijän eri mahdollisuudet			
	A	B	C	jne..
Muuttuja 1	Muuttujan 1 arvo A	Muuttujan 1 arvo B	Muuttujan 1 arvo C	
Muuttuja 2	Muuttujan 2 arvo A	Muuttujan 2 arvo B	Muuttujan 2 arvo C	
Muuttuja 3	3 A	3 B	3 C	
Jne.	4 A	4 B	4 C	

Taulukko 1. Alustava tulevaisuustaulukko

Muuttuja	Skenaario 1 ↓	Skenaario 2 ↓	Skenaario 3 ↓	Skenaario 4 ↓
1	Esim. arvo 1 b	Esim. 1b	Esim. 1c	
2	2a	2c	2d	
3	3c	3a	3b	
4	4b	4c	4a	
5	5a	5a	5d	
6	6d	6b	6a	
Jne.				

Taulukko 2. Lopullinen tulevaisuustaulukko.

### Yleiskaavan valmistelussa työpajat etenevät seuraavasti:

#### I Oleelliset toimintaympäristön muutostekijät

- Kyselyn tulokset ja niiden täydentäminen
- Tärkeimpien muutostekijöiden valinta ja vaihtoehtoiset arvot
- Alustava tulevaisuustaulukko

#### II Erilaiset tulevaisuuskuvat ja skenaariot

- Tulevaisuustaulukon pohjalta erilaisia tulevaisuuskuvia ja tulevaisuuspolut niihin
- Yleiskaavan rooli ja mahdollisuudet eri skenaarioissa

#### III Skenaariot suhteessa visioon

- Mikä tavoiteltavin tilanne
- Vision elementit ja vision selkeyttäminen, tavoitteiden kuvaus
- Skenaariot suhteessa tavoitteisiin
- Mitä tavoitteiden toteutuminen edellyttää eri skenaarioissa ja mitä voidaan/tulee tehdä/mihin voidaan vaikuttaa yleiskaavalla?
- Toimenpiteitä/keinoja yleiskaavassa

#### IV Maankäyttötarkastelut

- Maankäytön eri vaihtoehdot, maankäytön painopisteet jne.
- Maankäytön visio/kehityskuva



### 3. Tulevaisuustaulukko keskeisistä toimintaympäristön muutostekijöistä

Ensimmäisessä vaiheessa koottiin merkittävimpiä toimintaympäristön muutostekijöitä, jotka vaikuttavat pääkaupunkiseudulla ja jotka vaikuttavat erityisesti maankäytön suunnitteluun. Näitä erilaisia toimintaympäristön muutostekijöitä koottiin ja jäsennettiin PESTE-kehikon avulla, eli pohdittiin pitkällä aikavälillä mahdollisia poliittisia, ekonomisia, sosiaalisia, teknologisia sekä ekologisia muutoksia, jotka on otettava huomioon.

- Poliittisia muutostekijöitä: lainsäädäntö, kansainväliset sopimukset, EU-, alue-, matkailu-, liikenne- yms. politiikka jne.
- Ekonomisia muutostekijöitä: talouskehitys, julkinen rahoitus, ostovoima jne.
- Sosiaalisia muutostekijöitä: arvot, kulutuskäyttäytyminen, ikärakenne, muuttoliike, syntyvyys yms. väestöön liittyviä muutoksia jne.
- Teknologisia muutostekijöitä: informaatio-, tietoliikenne, bio-, nanoteknologia jne.
- Ekologisia muutostekijöitä: ilmastonmuutos, saasteet, jätteet, infrastruktuuri jne.

Merkittävimpien toimintaympäristön muutosten keräämisessä hyödynnettiin alkuvuonna 2012 yleiskaavatyötä varten järjestettyjen teemaryhmätyöskentelyn sekä teemaseminaarien tuloksia. Myös olemassa olevaa lähtöaineistoa oli kartoitettu tässä vaiheessa laajasti niin kaupunkisuunnitteluviraston kuin muiden tahojen tuottamista aineistoista sekä huomioitavista keskeisistä strategioista. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston sekä muiden virastojen edustajista kootut kuusi teemaryhmää olivat "Kaupunkitalous", "Arjen kaupunki" (elinkeinot ja kauppa), Hyvä elämä" (asuminen), "Ekotehokkuus ja ilmastonmuutos", "Verkostokaupunki" sekä "Helsinki osana kansainvälistä kaupunkien verkostoa". Ryhmät kokoontuivat keväen 2012 aikana ja niiden tavoitteena oli koota lähtökohtia yleiskaavatyön aloitusta varten. Ryhmiin osallistujille tehtiin alussa kysely yleiskaavassa huomioitavista asioista, merkittävistä muutostekijöistä sekä tulevaisuuden tavoitteista. Samoin teemaseminaarit pidettiin keväen 2012 aikana ja niiden yhteydessä järjestettiin työpajat. Teemaseminaareihin osallistui myös naapurikuntien edustajia. Seminaarien esityksiä, niissä toteutettujen työpajojen aineistoja, teemaryhmien väliraportteja sekä kyselyn tuloksia on hyödynnetty lähtöaineistoina skenaariotyöskentelyssä, samoin kuin muita yleiskaavatyötä varten tehtyjä selvityksiä.

Työn alkuvaiheessa muutostekijöitä kirjattiin noin 80 kappaletta. Näitä tiivistämällä ja yhdistämällä teemoittain päädyttiin seuraaviin 14 muutostekijään ja niiden erilaisiin arvoihin

(taulukko 3). Periaatteena oli tiivistää toimintaympäristön keskeisimpiä muutostekijöitä siten, että ne kuvasivat mahdollisimman eri asioita. Samaan asiakokonaisuuteen liittyviä tekijöitä myös yhdistettiin.

Keskeisimmiksi muutostekijöiksi tässä tarkastelussa nousivat ilmastonmuutos ja energia, väestön kasvu Helsingissä sekä väestön huoltosuhde ja alueiden eriarvoistuminen, internetin rooli kulutuksessa, työssä ja vapaa-ajassa, kuntarakenteen muutos pääkaupunkiseudulla sekä Helsingin rooli kaupunkien verkostossa, kaupunkirakenne ja kaupunkikehitys sekä suhde rakennettuun ympäristöön, työpaikkamäärän kehitys ja elinkeinorakenteen muutos sekä liikenne. Näitä muutostekijöitä pyrittiin jokaista kuvamaan mahdollisimman erilaisilla kehitysvaihtoehtoilla (arvot a,b,c,d,e). Tämä tulevaisuustaulukko keskeisistä muutostekijöistä erilaisine mahdollisine ääriarvoineen on kuvattu tiiviisti taulukossa alla (taulukko 3).

Taulukko 3. Tulevaisuustaulukko huomioitavista keskeisistä muutostekijöistä. Rivien arvot kuvaavat mahdollisimman erilaisia kehitysvaihtoehtoja kullekin muutostekijälle. Eri riveillä olevat arvot (a, b, c, d, e) eivät liity sarakkeittain toisiinsa.

Keskeiset teemat	Muutostekijä	Arvo A	Arvo B	Arvo C	Arvo D	Arvo E
Ilmasto ja energia	Ilmastonmuutos	Maailmanlaajuinen katastrofi; rajut muutokset, ilmastopakolaiset, rannikon asuinkelpoisuus laskee; Ilmastonmuutos kiihtyy, merenpinta nousee, säähasardit lisääntyvät, keskilämpötila nousee 2-3 astetta	Suomi-paratiisi; Ilmastonmuutos etenee, mutta vaikutukset Helsingissä vähäisiä, muualla maai massaa merkittäviä.	Jatkuu nykyinen toiminta; Helsingin ilmasto pysyy pitkän ajan keskiarvon kaltaisena.	Kohtuulliset muutokset – ml. paikalliset keinot (vihertehokkuus, monimuotoisuuden säil., tulvavara)	
	Energia	Energia tuotetaan fossiililla polttoaineilla; Uusia fossiilisten lähteitä löytyy.	Energia tuotetaan ydinvoimalla (fissio).	Fossiiliset loppuvat ja joudutaan siirtymään uusiutuviin energiavaroihin; Energia tuotetaan uusiutuville luonnonvaroilla suurissa laitoksissa.	Vapaaehtoinen luopuminen fossiilisista; Energia tuotetaan uusiutuville luonnonvaroilla, pienyksikkötuotanto kasvaa.	
Väestö ja sosiaaliset muutostekijät	Väestön kasvu Helsingissä	Nopea 861 000 (+265 000); seudun kasvu nopeaa jatkuvasti, kasvu suuntautuu HS nykyiseen rakenteeseen, Helsingin maankäyttö joustaa	Loivasti hidastuva 735 000 (+140 000); kasvu seudulla, Helsingin maankäyttö joustaa, mutta rajoittaa kuitenkin kasvua	Hidastuva 700 000 (+100 000); maltillinen kasvu seudulla, Helsingissä rakentamismahdollisuuksien niukkuus rajoittavana tekijänä	Voimakkaasti hidastuva 650 000 (+50 000); Helsingin kasvu pysähtyy	Helsingin muutto-liike negatiivinen.
	Väestön huoltosuhde	Helsingin väestö vanhenee rajusti, huoltosuhde heikkenee merkittävästi. Eläkeläiset kasvava kuluttajaryhmä, joka hakee yhä monipuolisempia palveluita. Eläkeläiskaupunki.	Helsinkiin paljon nuorta väestöä. Väestö ikääntyy, mutta tasapainoisemmin. Eläkeläisten merkitys kuluttajina ja kaupunkitilan käyttäjinä kasvaa vain hieman.	Eläkeläisten osuus pieni, koska maahan muuttaa nuorta työkäistä väkeä ja eläkeläiset muuttavat kaupungista pois.		
	Alueiden (sosiaalinen) eriarvoistuminen	Ghettoistuminen (huono-osaisuus keskittyy), alueet polarisoituvat voimakkaasti.	Alueelliset erot kasvavat, mutta pysyvät eurooppalaisittain matalalla tasolla. Alueet erilaistuvat mutta eivät eriarvoistu.	Ei merkittäviä (sos. ekon.) alueellisia eroja.		
	Internetin rooli (kulutuksessa, työssä, koulussa, harrastuksissa)	Virtuaalitodellisuus ja -palvelut; Vahva siirtyminen internetiin.	Netti vain apuna	Internetillä ei suurta roolia. Henkilökohdattaiset suhteet korostuvat; Vapaa-ajan liikkuminen kasvaa edelleen.		
Aluekehitys ja aluehallinto	Kuntarakenne	Helsinki pysyy itsenäisenä nykyisten rajojen puitteissa. Yhteistyö näennäistä.	Pääkaupunkiseudun kunnat yhdistyvät --> Metropol (täydellinen yhdistyminen)	Helsingin seudusta muodostuu yksi metropolialue, kaupunginosavaltuusto (täydellinen yhdistyminen).	Pääkaupunki-seudun metropolivaltuusto päättää yleispiirteisistä asioista, mutta kunnat säilyttävät vallan yksityiskohtaisemmissa asioissa.	
	Helsinki osana (kansainvälistä) kaupunkien verkostoa	Keskittymiskehitys syvenee suurimpiin keskuksiin, Helsinki jää syrjäiseksi ja pieneksi keskittymäksi reuna-alueelle.	Helsinki vahva osa EU:n ja Itämeren kaupunkiverkoston	Kaupungit kehittyvät ja kilpailevat erillisinä ja yksin ilman tiiviitä yhteyksiä		

Keskeiset teemat	Muutostekijä	Arvo A	Arvo B	Arvo C	Arvo D	Arvo E
Kaupunkirakenne ja rakennettu ympäristö	Kaupunkimalli/ kaupunkirakenne	Voimakkaasti tiivistyvä (Manhattan)	Täydentyvä	Hajaantuminen		
	Kaupunkikehityksen moottori	Julkinen sektori	Yksityinen sektori	Julkinen ja yksityinen sektori		
	Suhde rakennettuun ympäristöön	järkevä, realistinen	holhoava	museoiva		
Työ ja talous	Työpaikamäärän kehitys	Kasvaa voimakkaasti Helsingissä	Vähenee Helsingissä, työpaikkojen painopiste muu pks ja seutu, Helsingistä "nukkumalähiö"	Kasvu tasaisesti pks kuntien kesken	Vähenee Suomesta kokonaan	
	Elinkeinorakenteen muutos	Elinkeinorakenne monipuolistuu ja erikoistuu edelleen	Elinkeinorakenne "uusteollisuus"-valtaista; riippuvuus globaaleista markkinoista lisääntyy	Elinkeinorakenne palvelu- ja matkailuvaltaista; riippuvuus yksityisestä kulutuksesta vahvistuu		
Liikkuminen ja liikenne	Liikenne	Joukkoliikenneyhteiset eivät ole kilpailukykyisiä, henkilöautoilu kasvaa johtaen kasvaviin investointeihin, ruuhkiin ja sprawliin; Henkilöautopainotisuus, kestävien liikennemuotojen osuus vähenee.	Kestävästä kulkumuodoista kehittyi kilpailukykyisiä johtaen joukkoliikenneosuuden kasvuun. Kävely ja pyöräily merkittävässä asemassa. Multimodality. Kestävien liikennemuotojen osuus kasvaa	Uusia joukkoliikennemuotoja (kutsu-bussi, bussi-taksi). Vuosisatainen joukkoliikenneperinne murenee ja joukkoliikenteestä kehittyi puolijulkistyylistä. Liikkuminen kuitenkin joukkoliikennepainotteista.		

## 4. Toimintaympäristön muutosten vaikuttavuus ja yleiskaavan vaikutusmahdollisuudet

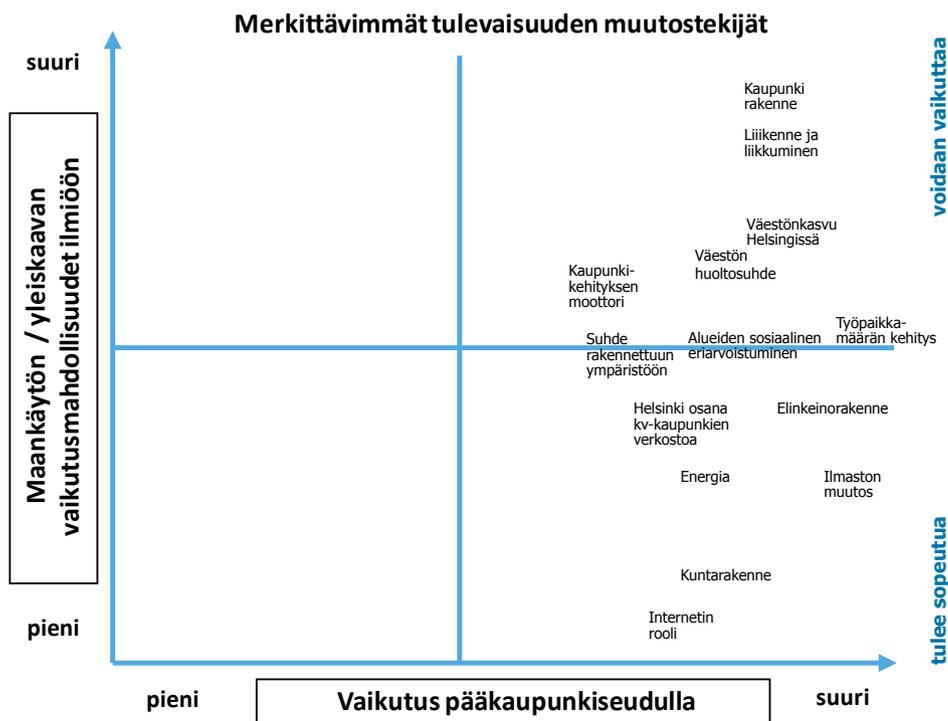
Merkittävimpiä toimintaympäristön muutostekijöitä tarkasteltiin myös niiden vaikuttavuuden sekä yleiskaavan vaikutusmahdollisuuksien näkökulmasta (kuvio 2). Kaikilla edellä listatuilla muutostekijöillä todettiin olevan suuri vaikutus pääkaupunkiseudulla ja merkittävimmät tekijät, joihin voidaan yleiskaavan ja maankäytön suunnittelun keinoin vaikuttaa, ovat kaupunkirakenne, liikenne, väestönkasvun mahdollisuudet Helsingissä asuntokaavojen kautta ja sitä kautta myös väestön huoltosuhde. Yleiskaavaa varten tehtyjen väestöprojektioiden (Laakso 2012) mukaan väestön huoltosuhde on paras nopeimman kasvun vaihtoehdossa, jolloin kaupunkiin muuttaa paljon työikäistä väestöä.

Kaupunkisuunnittelu- ja kaavoitus on merkittävä kaupunkikehityksen moottori ja myös siihen voidaan vaikuttaa yleiskaavalla. Kaavoituksella ja kaupunkisuunnittelulla on myös välillistä merkitystä esimerkiksi alueiden sosiaaliseen eriarvoistumiseen sekä työpaikkamäärän kehitykseen alueella, mutta esimerkiksi työpaikkamäärän kehitykseen kaavoituksen rooli on pikemminkin mahdollistava, globaaleihin talouden muutoksiin tai laajoihin elinkeinorakenteen muutoksiin voimme

vain sopeutua. Monipuolisella yritysaluejarjonnalla voidaan kuitenkin ylläpitää kaupungin monipuolista elinkeinorakennetta mahdollistamalla erilaisten toimitilojen ja yritysten sijoittuminen kaupunkiin.

Kaupunkisuunnittelun on sopeuduttava tietynlaisiin muutoksiin, kuten internetin rooliin tai muuhun teknologian kehitykseen, joka voi muuttaa esimerkiksi ihmisten kulutuskäyttäytymistä, liikkumistarvetta tai erilaisten tilojen tarvetta. Myös tietyt globaalit muutokset vaikuttavat toteutuessaan merkittävästi pääkaupunkiseudulla, mutta kaupunkisuunnittelulla voidaan vain sopeutua muuttuneeseen tilanteeseen. Tällaisesta sopeutumisesta esimerkki on ilmastonmuutokseen sopeutuminen. Toisaalta siihen voidaan pyrkiä vaikuttamaan paikallisesti omalta osalta, kuten ilmastonmuutoksen hillintään suunnittelemalla esimerkiksi mahdollisimman ekotehokasta ja liikkumistarvetta vähentävää kaupunkirakennetta. Samoin kansainväliset liikenneverkot ovat esimerkki keskeisistä muutoksen mahdollistavista tekijästä, jotka kuitenkin eivät ole riippuvaisia pelkästään kaupungin toimista, mutta joiden osatekijänä ja mahdollistajana kuitenkin kaavoitus toimii.

Kuvio 2. Merkittävämpien muutostekijöiden vaikutukset ja vaikutusmahdollisuudet -kehikko.



## 5. Vaihtoehtoisia skenaarioita ja skenaariovaikutuksia

Edellä kuvatusta tulevaisuustaulukosta muodostettiin erilaisia tulevaisuuskuvia sekä kuvauksia, miten tilanne tähän oli mahdollisesti kehittynyt. Lisäksi arvioitiin, mitä tämä tulevaisuuden vaihtoehto tarkoittaisi yleiskaavoitukselle, mm. millaisia erilaisia vaikutuksia eri vaihtoehtoissa on, mitä ne tarkoittavat maankäytön kannalta sekä mitä yleiskaavassa olisi huomioitava eri vaihtoehtoissa. Olennaisinta eri tulevaisuusvaihtoehtojen kuvaamisessa oli juuri analysointi siitä, millaisia paineita tulevaisuuden kehitysvaihtoehdosta seuraisi yleiskaavaan sekä toisaalta, millaisia yleiskaavan keinoja olisi edistää toivottua kehitystä tai vastaavasti estää tai hidastaa epätoivottua kehitystä. Samalla hahmotettiin tavoiteltua kehityssuuntaa ja ratkaisuvaihtoehtoja sitä kohti. Näitä täsmennettiin vision elementtien pohdinnassa (luku 6).

Tulevaisuustaulukon mahdollistamia vaihtoehtoisia yhdistelmiä on lukuisia ja tähän on koottu esimerkit mahdollisimman erilaisista tulevaisuusskenaarioista. Ryhmissä pohditut lukuisat erilaiset vaihtoehdot on tässä ryhmitelty kolmeksi erilaiseksi skenaarioksi: negatiivisen kehityksen skenaario, jossa väestökehitys lähes pysähtyy Helsingissä ja kaupunkirakenne seudulla on hajaantunut; hidastuvan väestön kasvun skenaario Helsingissä, jossa kaupunkirakenne seudulla on monikeskuksinen sekä nopean väestön kasvun skenaario Helsingissä, jossa kaupunkirakenne seudulla on voimakkaasti yksikeskuksinen. Yksikään näistä ei sellaisenaan ole tavoiteltu tulevaisuus, vaan tavoitetilat on kuvattu vision elementtien kohdalla luvussa 6.

### 5.1 Negatiivisen kehityksen skenaario - hajautunut kaupunkirakenne

#### **Skenaariokuvaus "hidastuva kehitys - hajautunut kaupunkirakenne" - Kuinka tähän on jouduttu?**

Maailmantalouden lama syvenee vuosikymmeniksi. Erityisesti Eurooppa ja Suomi kärsivät. Uutta Nokiaa ja uusia kaupallisesti hyödynnettäviä energiamuotoja ei löydy. Kansainväliset yritykset pakenevat Suomesta Euroopan jäljellä oleviin kasvukeskuksiin ja jäljelle jääneet yritykset siirtyvät kehäteiden varsiin henkilöautoriippuvuuden ja halvan maan sekä parkkipaikkojen takia. Julkinen sektori ajetaan vähitellen alas ja yksityiset yritykset keskittyvät kehän alueelle.

Investointeja uudistuvaan energiaan ei ole heikon talouskasvun vuoksi voitu tehdä ja energia tuotetaan fossiililla polttoaineilla, joiden hinta nousee jatkuvasti. Ilmastonmuutos on nostanut merenpintoja ja rannikon houkuttelevuus on laskenut. Ilmastopakolaiset suuntaavat rannikkoa kauemmaksi, Helsinki ei heitäkään houkuttele.

Keskeiset teemat	Muutostekijä	Hidastuva kehitys - hajautunut kaupunkirakenne
Ilmasto ja energia	Ilmastonmuutos	Maailmanlaajuinen katastrofi; rajut muutokset, ilmastopakolaiset, rannikon asuinkelpoisuus laskee; Ilmastonmuutos kiihtyy, merenpinta nousee, säähasardit lisääntyvät, keskilämpötila nousee 2-3 astetta
	Energia	Energia tuotetaan fossiililla polttoaineilla; Uusia fossiilisten lähteitä löytyy.
Väestö ja sosiaaliset muutostekijät	Väestön kasvu Helsingissä	Voimakkaasti hidastuva 650 000 (+50 000); Helsingin kasvu pysähtyy
	Väestön huoltosuhde	Helsingin väestö vanhenee rajusti, huoltosuhde heikkenee merkittävästi. Eläkeläiset kasvava kuluttajaryhmä, joka hakee yhä monipuolisempia palveluita. Eläkeläiskaupunki.
	Alueiden (sosiaalinen) eriarvoistuminen	Ghettoistuminen (huono-osaisuus keskittyy), alueet polarisoituvat voimakkaasti.
	Internetin rooli (kulutuksessa, työssä, koulussa, harrastuksissa)	Virtuaalilidellisuus ja -palvelut; Vahva siirtyminen internetiin.
Aluekehitys ja aluehallinto	Kuntarakenne	Helsinki pysyy itsenäisenä nykyisten rajojen puitteissa. Yhteistyö näennäistä.
	Helsinki osana (kansainvälistä) kaupunkien verkostoa	Keskittymiskehitys syvenee suurimpiin keskuksiin, Helsinki jää syrjäiseksi ja pieneksi keskittymäksi reuna-alueelle.
Kaupunkirakenne ja rakennettu ympäristö	Kaupunkimalli	Hajaantuminen
	Kaupunkikehityksen moottori	Yksityinen sektori
	Suhde rakennettuun ympäristöön ja viheralueisiin	markkinahenkinen, kaupallisuuden ehdoilla
Työ ja talous	Työpaikkamäärän kehitys	Vähenee Helsingissä, työpaikkojen painopiste muu pks ja seutu, Helsingistä "nukkumalähiö"
	Elinkeinorakenteen muutos	Elinkeinorakenne "uusteollisuus" -valtaista; riippuvuus globaaleista markkinoista lisääntyy
Liikkuminen ja liikenne	Liikenne	Joukkoliikenneyhteydet eivät ole kilpailukykyisiä, henkilöautoilu kasvaa johtaen kasvaviin investointeihin, ruuhkiin ja sprawliin; Henkilöautopainotteisuus, kestävien liikennemuotojen osuus vähenee.

Helsingin asukasluvun kasvu pysähtyy, mutta Helsingin seudulla kasvu jatkuu, koska Helsingin seudun alueella työllisyys on kuitenkin maan keskiarvoa parempi. Helsingiläisten asumisväljyys paranee asukasluvun pysähtymisen vuoksi, mutta uusia asuntoja ei käytännössä rakenneta. Koska uusia asuntojen rakentamisen paine ei ole ollut suurta, ei alueita myöskään ole uudistettu tai päästy voimakkaasti sekoittamaan asukasrakenteeltaan. Alueiden eriytymisen negatiivinen kierre on voimistunut.

Ihmiset eivät halua asua keskustassa, koska työpaikat ovat kehäteillä. Kerrostalojen kurjistuminen on johtanut voimakkaaseen alueelliseen segregatioon. "Hyvät veromaksajat" siirtyvät kauas kaupungista, ja pendelöivät kehäteille omilla autoillaan. Väestön huoltosuhde on heikko, koska Helsinki ei houkuttele työikäistä väestöä eivätkä eläkkeellä olevat kaupunkilaiset saa myytyä asuntojaan heikon kysynnän vuoksi.

Kuluttaminen on siirtynyt voimakkaasti internettiin ja lähikirpputoreille. Internet on vahvistunut etenkin

palvelujen sähköistämisen osalta. Palvelujen yhä kiihtyvä sähköistyminen on vähentänyt myös työvoimatarpeita. Kun myös yhdyskuntarakenne on hajaantunut, on fyysinen palveluverkko pirstaleinen ja hajaantunut ja palveluiden saavutettavuus on heikko. Henkilöautoilu on kasvanut, koska joukkoliikenneyhteydet eivät ole kilpailukykyisiä hajaantuneessa kaupunkirakenteessa ja asukkaat ovat riippuvaisia henkilöautoista. Internetpalvelujen noutopisteet, valtavat varastorakennukset kehäteillä, ovat ruokkineet tätä kehitystä.

Suomen aluepolitiikka syvenee ja Helsingin seutu tukee muita alueita. Rahapulassa kaupunki myy suuren osan omistamistaan maista, joka johtaa yksityisten yritysten maakeinotteluun. Helsinki on pysynyt itsenäisenä nykyisten rajojen puitteissa ja pääkaupunkiseutu on pyrkinyt yhteistyöllä kehittämään seutua tasapuolisesti. Kaupungit niin Suomessa kuin kansainvälisestikin kilpailevat erillisinä saarekkeina ilman toimivia yhteyksiä toisiinsa. Yhteyksiä Tallinaan tai Pietariin ei koskaan tiivistetty eikä Helsinki ole matkailukohteena yltänyt muiden Itämeren kaupunkien tasolle.

### Mitä voidaan tehdä, jotta "hidastuva ja hajautuva kehitys" ei toteutuisi?

Huonossa talouskehityksessä on vaikea tehdä kasvustrategiaa, joten yleiskaavan strategiana on minimoida haittavaikutuksia. Yleiskaavan tulee olla tiukka ja asettaa rajat kehitykselle, jotta asemakaavoitus olisi nopeaa ja tehokasta. Yleiskaavan tulisi mahdollistaa Helsingissä nopean väestönkasvun mukainen asuntokaavatarve. Työkäisen väestön muutto kaupunkiin ylläpitää hyvää huoltosuhdetta ja väestörakenne on tasapainoinen.

P yritään luomaan hyvät olosuhteet yrityksille ja veronmaksajille. Yleiskaavassa tämä voidaan varmistaa vetovoimaisilla toimitila-alueilla sekä riittäväillä asuntokaavoilla. Myös seudulliset pysäköintinormit edistäisivät tiivistyvän kaupunkirakenteen kehitystä. Asuntorakenteen ja asuntojen hallintamuotojen sekoittamisella toistensa lähelle voidaan alueiden kehitystä yksipuoliseksi sekä asuntokannan että asukasrakenteen suhteen vähentää. Taantuviiin lähiöihin tarvitaan taloudellisia

panostuksia, mutta taantuvassa talouden kehityksessä myös tämä on haasteellista. Alueita täydennysrakentamalla ja uudistamalla voidaan kohottaa alueiden imagoa, monipuolistaa niiden asuntokantaa sekä lisätä kysyntää paikallisille palveluille sekä ylläpitää ja parantaa paikallisten palveluiden määrää. Yleiskaavassa tulisi huomioida väestöltään vähenevien alueiden täydennysrakentaminen vähintään sillä määrällä, että näiden alueiden asukasmäärä pysyy samansuuruisena, mieluiten kasvavana. Tällä voidaan varmistaa, etteivät palvelut vähenisi alueelta.

Erityisen tärkeää on panostaminen julkiseen liikenteeseen sekä palveluihin ja niiden saavutettavuuteen joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyörällä. Jos palvelut ovat tulevaisuudessa yhä voimakkaammin internetissä, tulee kuitenkin huomioida palvelujen saatavuus eri keinoin ja eri kulkuneuvoin. Samoin tavaroiden nouto tai kuljetus asiakkaalle tulee huomioida sekä tavaroiden varastoinnin tarvitsemat tilat ja sijainnit kaupunkirakenteessa. Myös viheralueiden saavutettavuus julkisella liikenteellä tulisi huomioida.

### Skenaario hidastuva kasvu ja hajautuva kaupunkirakenne - Mitä vaatimuksia yleiskaavalle - Mihin voidaan vaikuttaa?

	Vaatimukset/vaiikutukset (ko. skenaariovaihtoehdossa) yleiskaavalle	Mitä tavoitellaan yleiskaavassa? (Tavoitteet)	Millä ratkaistaan? Mitä tehdään (jotta tavoite toteutuisi skenaariosta huolimatta/mukaisesti)? (Keinot)
<b>Asuminen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Heikko asukasmäärän kasvu, jopa tasainen</li> <li>•Ei suuria asuntokaavapaineita Helsingissä, sen sijaan asumisväljyys kasvaa</li> <li>•Segregaatoriskin vähentäminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Nopean väestönkasvun mahdollistaminen Helsingissä</li> <li>•Ei segregoituneita asuinalueita</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Asuntokaavoja riittävästi Helsinkiin</li> <li>•Asumismuotojen sekoittaminen</li> <li>•Asuinalueiden täydennysrakentaminen ja kaupunkirakenteen tiivistäminen</li> <li>•Julkisen sektorin satsattava asuntotuotantoon</li> </ul>
<b>Palvelut</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Sosiaaliset palvelut ylläpidettävä kaikilla alueilla.</li> <li>•Asumisväljyyden kasvu johtaa paikoin vähenevään väkilukuun, mikä puolestaan johtaa väheneviin palveluihin sekä kaupallisten että julkisten palvelujen osalta</li> <li>•Haasteita ylläpitää hyvää palveluverkkoa, etenkin hajaantuneessa yhdyskuntarakenteessa</li> <li>•Internet-palvelujen vaikutukset noutopisteisiin ja varastointiin ja logistiikkaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Palvelujen hyvä saavutettavuus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Palvelut ylläpidettävä, tätä edistää mm. täydennysrakentaminen</li> <li>•Palvelut hyvin ja monipuolisesti saavutettaville sijainneille</li> <li>•Satsattava kotouttamiseen ja monikulttuurisuuteen, maahanmuutto lisääntyy</li> <li>•Panostusta esikaupunkialueiden uudistamiseen ja palvelujen monipuolisiin keskittymiin</li> </ul>
<b>Liikenne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Panostus julkiseen liikenteeseen haastavaa hajautuneessa yhdyskuntarakenteessa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Kaikkialta hyvä joukkoliikenne saavutettavuus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Pohjittainen raideliikenne</li> <li>•Kävelykeskusta</li> <li>•Edellyttävät tiivistä yhdyskuntarakennetta</li> <li>•Seudulliset pysäköintinormit?</li> </ul>
<b>Elinkeinot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Globaalit "uusteollisuuden" vaatimat sijainnit ja toimitilat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Monipuolisen elinkeinorakenteen varmistaminen Helsingissä</li> <li>•Varautuminen yllättäviin kehityskuluihin</li> <li>•Saavutettavat työpaikka-alueet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Kaupungin maata tarjotaan eri vuokratasoilla</li> <li>•Erilaisia työpaikka-alueita</li> <li>•Elinkeinojen sekoittuminen</li> </ul>
<b>Viheralueet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Säilytetään, taantuvassa kehityksessä ei paineita viheralueiden muuhun käyttöön, mutta onko laadun nostoon resursseja?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Laadukkaat, monipuoliset viher- ja virkistysalueet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Sovitetaan yhteen tiivistyvän kaupungin kanssa; tiivis rakenne säilyttää enemmän viheralueita kuin hajautuva rakenne</li> </ul>
<b>Alueidentiteetit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Heikko kaikilla alueilla. Keskustan ja esik.alueiden houkuttelevuutta lisätään.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Vetovoimainen keskusta</li> <li>•Vetovoimaiset esikaupunkialueet ja esikaupunkialueiden keskukset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Varauduttava aktiiviseen kilpailuun muiden kasvukeskusten kanssa.</li> <li>•Keskustan houkuttelevuutta lisätään</li> </ul>

Keskustaa kehitetään sen erityisluonne huomioiden mm. kävelykeskustana, pyrkien säilyttämään sen vetovoimaisuus sekä asuin- että työpaikka-alueena ja matkailukohteena. Matkailun ja turismin huomioiminen keskustan kehittämisessä parantaa koko kaupungin ja seudun kilpailukykyä. Houkutteleva, saavutettava ja vetovoimainen keskusta vetää puoleensa matkailijoita. Risteilyturismin huomioiminen ja keskustan saavutettavuuden parantaminen kansainvälisesti ja seudullisesti on tärkeää.

## 5.2 Tasapainoisesti kasvava seutu - monikeskuksinen kaupunkirakenne

### Skenaariokuvaus: "tasapainoisesti kasvava seutu - monikeskuksinen kaupunkirakenne"

Helsingin seutu yhdistyy ja rakentaa vahvan ja tasapainoisen alueellisen kehittämissstrategian, jossa tuetaan kaikkia seudun aluekeskuksia niiden erityispiirteet huomioiden.

Alueiden erityispiirteet syvenevät ja alueiden identiteetit vahvistuvat. Kaupungin ja seudun eri alueet ovat erilaisia, mutta tasa-arvoisia ja kaikkien välisiä yhteyksiä kehitetään. Yritykset asettuvat pääasiassa keskustaan, mutta jossain määrin myös hyvien yhteyksien päähän aluekeskuksiin seudulle. Elinkeinorakenne seudulla on monipuolinen, mutta kasvun painopisteen siirtyminen muulle seudulle hidastaa ydinalueen kehittymistä eikä voimakkaita talouskeskittymiä synny. Seudulta pendelöidään edelleen Helsingin keskustaan, joka heikentyneenäkin on kuitenkin seudun suurin työpaikkakeskittymä.

Suuren työmatkaliikenteen vuoksi seudun liikenne toimii vahvojen runkolinjojen pohjalla (raideliikenne metro, ratikka, pikaratikka), joihin on hyvä saavutettavuus eri asuin- ja työpaikka-alueilta tehokkaalla yksilöllisellä julkisella liikenteellä ns. kutsubusseilla jne. Ilman tehokasta joukkoliikennejärjestelmää seutu ja Helsinki ruuhkautuisivat. Myös pienimuotoinen autoilu on yleistä, esim. sähköautot, mutta joukkoliikenteen kattava verkosto ja luotettavuus

Keskeiset teemat	Muutostekijä	monikeskuksinen visio
Ilmasto ja energia	Ilmastonmuutos	Kohtuulliset muutokset – ml. paikalliset keinot (vihertehokkuus, monimuotoisuuden säil., tulvavara)
	Energia	Vapaaehtoinen luopuminen fossiilisista; Energia tuotetaan uusiutuville luonnonvaroilla, pienyksikkötuotanto kasvaa.
Väestö ja sosiaaliset muutostekijät	Väestön kasvu Helsingissä	Loivasti hidastuva 735 000 (+140 000) Helsingissä; kasvu seudulla, Helsingin maankäyttö joustaa, mutta rajoittaa kuitenkin kasvua
	Väestön huoltosuhde	Helsinkiin paljon nuorta väestöä. Väestö ikääntyy, mutta tasapainoisemmin. Eläkeläisten merkitys kuluttajina ja kaupunkitilan käyttäjinä kasvaa vain hieman.
	Alueiden (sosiaalinen) eriarvoistuminen	Alueelliset erot kasvavat, mutta pysyvät eurooppalaisittain matalalla tasolla. Alueet erilaistuvat mutta eivät eriarvoistu.
	Internetin rooli (kulutuksessa, työssä, koulussa, harrastuksissa)	Netti vain apuna
Aluekehitys ja aluehallinto	Kuntarakenne	Helsingin seudusta muodostuu yksi metropolialue, kaupunginosavaltuusto (täydellinen yhdistyminen).
	Helsinki osana (kansainvälistä) kaupunkien verkostoa	Helsinki-Pietari-Tallinna -akseli kehittyy
Kaupunkirakenne ja rakennettu ympäristö	Kaupunkimalli	Täydentyvä
	Kaupunkikehityksen moottori	Julkinen ja yksityinen sektori
	Suhde rakennettuun ympäristöön ja viheralueisiin	kompromisseihin pyrkivä, realistinen
Työ ja talous	Työpaikkamäärän kehitys	Kasvu tasaisesti pks kuntien kesken
	Elinkeinorakenteen muutos	Elinkeinorakenne monipuolistuu ja erikoistuu edelleen
Liikkuminen ja liikenne	Liikenne	Uusia joukkoliikennemuotoja (kutsubussi, bussi-taksi). Vuosisatainen joukkoliikenneperinne murenee ja joukkoliikenteestä kehittyä puolijulkistyylistä. Liikkuminen kuitenkin joukkoliikennepainotteista.

ovat siirtäneet painopisteen pois yksityisautoilusta. Pienet aluekeskukset toimivat arkipalvelujen osalta itsenäisesti, mutta niistä on tehokkaat yhteydet Helsingin keskustaan ja toisiinsa.

Helsingin asuntokysyntä on pysynyt korkeana, mutta jatkuva asuntopula on ohjannut muuttopainetta suhteellisesti enemmän muulle seudulle. Helsingin seudun väkiluvun kasvu kokonaisuutena jatkuu voimakkaana, mutta muuttoliike jakautuu tasaisemmin seudulle. Helsingin väestönkasvu sen sijaan on loivasti hidastuvaa. Helsingin maankäyttö joustaa, mutta rajoittaa kuitenkin kasvua. Helsingin väkiluku on kasvanut 155 000 asukkaalla vuoden 2012 tilanteesta ja pääosin tämä väkiluku (noin 120 000 asukasta) on sijoittunut nykyisille projektialueille (Kalasatama, Jätkäsaari, Pasila, Östersundom, Kruunuvuorenranta jne.). Yleiskaava on mahdollistanut vain lievää täydennysrakentamista sekä muutaman olemassa olevan alakeskuksen kehittämisen Helsingin alueella. Voimakas täydennysrakentamisen vastustus sekä uusien alueiden rakentamisen vastustus on ohjannut muuttopainetta muulle seudulle. Tapahtunut kasvu ei kuitenkaan ylläpidä Helsingin esikaupunkialueiden uudistumista riittävässä määrin eivätkä Helsingin muut alueet ole aidosti osa monikeskuksesta seutua kuin kantakaupunki, Itäkeskus ja Malmi. Asuntojen hinnat Helsingissä ovat korkeat suuresta kysynnästä johtuen eikä asumisväljyys ole kasvanut. Tämä lisää muuttopainetta muulle seudulle.

Seudun muut keskukset ovat kasvaneet suhteellisesti voimakkaammin kuin Helsinki ja sen keskukset ja toiminnot ovat hajaantuneet seudun eri keskuksiin. Toisaalta tämä vähentää riippuvuutta yhdestä keskuksista, mutta agglomeraatioedun tuomat edut ovat samalla heikentyneet eikä seudun pääkeskus kykene kilpailemaan kansainvälisesti. Helsingin seudulla on kuitenkin toimivat yhteydet sekä Pietariin että Tallinnaan, mikä lisää taloudellisia ja kulttuurisia hyvinvoinnin edellytyksiä. Tunnelisuunnitelmat Tallinnaan ovat ajankohtaisia. Ympäristöön kohdistuvat ongelmat on ratkaistu monimuotoisella kestäväällä energiantuotannolla.

### **Mitä voidaan tehdä, jotta "tasapainoinen kasvu ja monikeskuksinen kaupunkirakenne" toteutuisi?**

Monikeskuisen seudun kehittymiseksi tulisi tukea vahvasti aluekeskusten rakentamista sekä seudulla (esim. Tuusula) että Helsingissä (esim. Malmi). Helsingissä ja yleiskaavan keinoin vahva täydennysrakentamisstrategia koko Helsingissä tukee tavoitetta - eri osissa eri tavoin, tavoitteena tasapainoinen kehitys sekä Helsingin sisällä että Helsingin seudulla. Helsingin osalta kasvua tulisi ohjata erityisesti ala- ja paikalliskeskuksiin, jotta monikeskuisuus myös Helsingin sisällä toteutuisi. Alueellista rakennetta (talous, ympäristö, liikenne, asuminen) tulisi kehittää tasa-arvoisesti sekä pyrkiä kompromisseihin erilaisten tavoitteiden osalta. Vahva joukkoliikennejärjestelmä edellyttäisi suuria investointeja seudulla.

Ristiriitana Helsingin monikeskuisuuden kehittämismahdollisuuksissa on tässä skenaariovaihtoehdossa se, että väkiluvun kasvu ei ole kovin suurta Helsingissä, vaan se on suhteellisesti suurempaa muulla seudulla ja Helsingissä hidastuvaa. Helsingin keskustan kehittämisessä on tällöin mahdollisuuksia vain muutamassa alakeskuksessa, joihin kasvu keskittyisi. Tässä vaihtoehdossa kasvu ja keskustan kehittyminen tapahtuu pääasiassa muualla seudulla ja Helsingissä on jatkuva asuntopula.

Monikeskuisissa kaupunkirakenteissa painotuksena tulisi olla voimakas joukkoliikenteen kehittäminen, jotta pendelöinti eri keskustan välillä ei olisi henkilöautoriippuvaista. Keskusten välillä tulisi olla erittäin tiheä joukkoliikenteen verkko sekä säteittäisesti että poikittaisesti. Uudet raideliikenneyhteydet ja niiden syöttöliikenteet ovat keskiössä. Myös tiiviin raideliikenneverkon kehittäminen Helsingissä sen loivasti hidastuvan väestön kasvun kanssa on ristiriitainen yhdistelmä. Raideliikenteen kehittämispaine olisi suurempaa muulla seudulla, jos kasvu kohdistuu sinne. Helsingin yleiskaavalla ei suoraan voida vaikuttaa muun seudun raideliikenteen kehittämiseen. Tiivis raideverkko edellyttää tiheää asutusta, jota tukee nopean väestönkasvun mahdollistaminen myös Helsingissä. Verkostokaupungin ytimen tulisi olla myös verkostomaisesti toimiva.

## Skenaario monikeskuksinen - Mitä vaatimuksia yleiskaavalle - Mihin voidaan vaikuttaa?

	Vaatimukset/vaiikutukset (ko. skenaariovaihtoehtossa) yleiskaavalle	Mitä tavoitellaan yleiskaavassa? (Tavoitteet)	Millä ratkaistaan? Mitä tehdään (jotta tavoite toteutuisi skenaariosta huolimatta/mukaisesti)? (Keinot)
<b>Asuminen</b>	n. 3,5 milj. asukasta Helsingin seudulla SUURI kasvustrategia Sekä suomalaisia että ulkomaisia tulijoita. -kaavoitus ei ole kyennyt tuottamaan riittävästi asutonta ja muuttopaine on kohdistunut laajemmalle seudulle, Helsingin kasvu ei ole tällöin suurta, vaan kasvu kohdistuu muulle seudulle -edellyttäisi voimakasta seudullista yhteistyötä, jotta rakenne ei hajaudu -kehitysvyöhykkeet jokaisen aluekeskuksen ympärille	•Nopean väestönkasvun mahdollistaminen Helsingissä •Ei segregoituneita asuinalueita	•Kohtuuhintaisia asuntoja PALJON, mahdollistetaan nopea väestönkasvu •Oikeasti tiiviitä (ja matalia) kaupunkikeskuksia, esim. 3-4 kerrosta. •Vyöhykeitäinen tehokkuusluku keskusten ympärillä. •Tiivistetään erityisesti alue- ja paikalliskeskuksia, jotta rakenne olisi monikeskuksinen
<b>Palvelut</b>	-palvelujen sijoittuminen keskuksiin ja alue- sekä paikalliskeskuksiin koko seudulla; monikeskuksinen palveluverkko sekä julkisten että kaupallisten palvelujen osalta -palvelut laotellaan esim. kortteli- ja aluekeskustasoisiksi (tai lähi- ja seudulliset palvelut).	•Palvelujen hyvä saavutettavuus	Kortteli- ja aluekeskuspalvelut. Korttelipalvelut kaikkien saataville, ns. matalan kynnyksen palvelut (neuvola, terveydenhoitaja, päiväkotit, nuorisotila yms.). Aluekeskuksiin isommat (terveysasema, yläaste ja lukio, urheiluhallit).
<b>Liikenne</b>	Neljä tasoa: -kortteli, kävelyetäisyys • aluekeskus, ratikka, polkupyörä • metropoli, metro/junayhteys • kansainvälinen, luotijuna Pietariin ja Tallinnaan	Kaikkialta hyvä joukkoliikennesaavutettavuus	•Säteittäinen että poikittainen julkinen liikenne ja mm. pyöräverkko – "kehäbaana" alue- ja paikalliskeskusten välillä •Erittäin tiheä liikenneverkko.
<b>Elinkeinot</b>	•Monipuolisuus työpaikka-alueiden osalta, monipuolista toimitilatarjontaa •Pienteollisuutta II kehällä, toimistoja ja liiketiloja keskuksissa, pientoimitiloja eri käyttöön •Myös työpaikat jakautuvat seudulla tasaisemmin	•Monipuolisen elinkeinorakenteen varmistaminen Helsingissä •Varautuminen yllättäviin kehityskuluihin •Saavutettavat työpaikka-alueet	•Kaupungin maata tarjotaan eri vuokratasoilla •Erlaisia työpaikka-alueita alue- ja paikalliskeskuksia tukien •Elinkeinojen sekoittuminen
<b>Viheralueet</b>	Poikittaisverkko + viheralueet Puistomaisia ja "villimpiä" alueita	Laadukkaat, monipuoliset viher- ja virkistysalueet	•Kullekin keskukselle hyvin saavutettavat viheralueet •tiivis rakenne keskuksissa säilyttää enemmän viheralueita kuin hajautuva rakenne
<b>Alueidentiteetit</b>	Alueiden erilaistuminen ja toistensa täydentäminen	•Vetovoimainen keskusta •Vetovoimaiset esikaupunkialueet ja esikaupunkialueiden keskukset	•Keskuksia kehitetään niiden erityispiirteet huomioiden vahvistamalla niiden imagoa ja identiteettiä ja tunnistamalla kunkin keskuksen merkitys & erikoistuminen

### 5.3 Nopean kasvun skenaario - tiivis yksikeskuksinen kaupunkirakenne

#### Skenaariokuvaus: Nopea kasvu - tiivis yksikeskuksinen kaupunkirakenne

Helsingin seudun ja Helsingin talouskasvu on suurta, samoin myös väestönkasvu. Seudun väestö kasvaa 1 950 000 asukkaaseen, jossa lisäystä on noin 600 000. Helsingissä kehitys näkyy nopeana kasvuna ja vuonna 2050 Helsingissä on 860 000 asukasta (+265 000). Huoltosuhde Helsingissä on hyvä ja eläkeläisten osuus on pieni, sillä Helsinkiin on muuttanut paljon työkäistä ja nuorta väestöä. Maahan ja erityisesti Helsinkiin sekä pääkaupunkiseudulle muuttaa hyvän työllisyystilanteen vuoksi paljon työkäistä väestöä.

Globaali ilmastonmuutos etenee, mutta sen vaikutukset ovat vähäisiä Helsingissä, mikä tekee Helsingistä ja Suomesta entistä houkuttelevamman. Ilmastonmuutoksen vaikutukset Suomeen

ovat pääosin suotuisia; keskilämpötila on noussut muutaman asteen, vettä on riittävästi ja valoisa kesän kasvukausi on tuottoisa. Puhdas ruoka ja vesi ovat maan valttikortteja. Maahan muutetaan maltillisen, mutta vaihtelevan ilmaston, stabiiliin yhteiskunnan ja elämänlaadun vuoksi.

Kansallisen ja alueellisen kehityksen varmistamiseksi ymmärretään, että Suomessa tulee olla yksi erittäin tiivis ja vahva keskus - Helsinki. Tähän panostetaan tiivistämällä rakennetta radikaalisti ja laajentamalla urbaania Helsinkiä. Helsinki on kyennyt kaavoittamaan uutta kerrosalaa 9–10 milj. k-m<sup>2</sup> nyt kaavoituksessa olevien alueiden lisäksi. Kaupunkirakennetta on tiivistetty tehokkaasti säilyttäen kuitenkin tärkeät viheryhteydet ja virkistysalueet. Helsinki kasvaa pääosin täydentymällä. Erityisesti liikenteellisiä solmukohtia on tiivistetty ja kantakaupunkia on laajennettu, moottoriväylät on muutettu bulevardiksi rakenteen sisään. Uusia projektialueita löydetään Kehä I:n sisältä strategisten valintojen kautta. Osa vanhoista teollisuusalueista on muuttunut

Keskeiset teemat	Muutostekijä	Nopea kasvu - tiivis kaupunkirakenne
Ilmasto ja energia	Ilmastonmuutos	Suomi-paratiisi; Ilmastonmuutos etenee, mutta vaikutukset Helsingissä vähäisiä, muualla maailmassa merkittäviä.
	Energia	Fossiiliset polttoaineet loppuvat ja joudutaan siirtymään uusiutuviin energiavaroihin; Energia tuotetaan uusiutuvilla luonnonvaroilla suurissa laitoksissa
Väestö ja sosiaaliset muutostekijät	Väestön kasvu Helsingissä	Nopea 860 000 (+265 000); seudun kasvu nopeaa jatkuvasti, kasvu suuntautuu HS nykyiseen rakenteeseen, Helsingin maankäyttö joustaa.
	Väestön huoltosuhde	Helsinkiin paljon nuorta väestöä. Väestö ikääntyy, mutta tasapainoisemmin. Eläkeläisten merkitys kuluttajina ja kaupunkitilan käyttäjinä kasvaa vain hieman.
	Alueiden (sosiaalinen) eriarvoistuminen	Alueelliset erot kasvavat, mutta pysyvät eurooppalaisittain matalalla tasolla. Alueet erilaistuvat mutta eivät eriarvoistu.
	Internetin rooli (kulutuksessa, työssä, koulussa, harrastuksissa)	Netti vain apuna
Aluekehitys ja aluehallinto	Kuntarakenne	Pääkaupunkiseudun kunnat yhdistyvät --> Metropol (täydellinen yhdistyminen)
	Helsinki osana (kansainvälistä) kaupunkien verkostoa	Helsinki vahva osa EU:n ja Itämeren kaupunkiverkostoa
Kaupunkirakenne ja rakennettu ympäristö	Kaupunkimalli	Voimakkaasti tiivistyvä
	Kaupunkikehityksen moottori	Julkinen ja yksityinen sektori
	Suhde rakennettuun ympäristöön ja viheralueisiin	kompromisseihin pyrkivä, realistinen
Työ ja talous	Työpaikkamäärän kehitys	Kasvaa voimakkaasti Helsingissä
	Elinkeinorakenteen muutos	Elinkeinorakenne monipuolistuu ja erikoistuu edelleen
Liikkuminen ja liikenne	Liikenne	Kestävästä kulkumuodoista kehittyä kilpailukykyisiä johtuen joukkoliikenneosuuden kasvuun. Kävely ja pyöräily merkittävässä asemassa. Multimodality. Kestävien liikennemuotojen osuus kasvaa

sekoittuneiksi alueiksi asumisen kanssa, moottoritiemäisten alueiden maankäytön muutoksia on tehty, myös joutomaille ja kaupunkipeltojen liepeille osoitetaan uutta rakennetta. Laajoja viheralueita säilyy, mutta niiden funktionaalinen rooli sekä niiden hyvä saavutettavuus korostuvat.

Voimakas muuttoliike on luonut paineita uudistaa ja kehittää esikaupunkialueita. Tämän ansiosta alueet erilaistuvat positiivisesti mutta eivät ole eriarvoistuneet. Sosiaalinen segregaatio on tunnustettu tosiasia, mutta julkisen ja yksityisen sektorin toimilla alueiden eriarvoistumista on suunnitelmallisesti pyritty ehkäisemään ja se on pysynyt eurooppalaisittain hyvällä tasolla. Tiiviin rakenteen sisällä on monimuotoisuutta pienillä alueilla, aluetehokkuus on suurta ja se toteutetaan monella eri tavalla. Tiiviiseen pyritään sekä kerrostalo- että pientalo- ja omakotitaloalueilla. Myös townhouseja ja muita tiiviitä omakotimaisia ympäristöjä kehitetään. Suurin osa aluerakentamiskauden lähiöistä tiivistetään "oikeaksi" kaupungiksi, jossa kadut ovat eläväisiä ja sosiaalinen kontrolli pitää alueet turvallisina. Kaupunkirakenteen voimakas tiivistäminen on onnistunut julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyössä, mutta toisaalta markkinahenkisyys ja kaupallisuus ovat ohjanneet paikoin korkeaan tehokkaaseen rakentamiseen.

Internet auttaa pääsemään sellaisten palvelujen äärelle, jotka fyysisesti sijaitsevat kaukana. Palvelut voi tilata kotiin. Internetin rooli on kuitenkin jäänyt "rengiksi", henkilökohtaiset tapaamiset korostuvat ja vapaa-aikana halutaan liikkua ja kokea "oikeaa elämää", ei vain virtuaaliodellisuuksia ja sähköisiä palveluita kotoa käsin.

Yritystoiminta on keskittynyt Helsingin laajenevalle keskusta-alueelle sekä hyvien julkisten yhteyksien varrelle. Helsinki on vetovoimainen yritysten sijoittumiskohde ja kaupunki on onnistunut kaavoittamaan paljon toimitilaa ennestään tiiviisiin työpaikkakeskittyymiin. Seudun työpaikkamäärä kasvaa n. 350 000 työpaikalla (työvoima 52 % asukaskasvusta =312t, ja seudulle sukkuloinnin kasvua +38t ), josta teollisuus ja logistiset toiminnot sijoittuvat pääasiassa naapurikuntiin, mutta agglomeraatioetua hyödyntävät korkean arvonlisäyksen toiminnot, mm yrityspalvelut, ICT, jne. sijoittuvat pääosin tiivistyvään Helsingin pääkeskukseen, Suur-Pasilaan ja myös pääkeskuksen laajennuksiin Espoon puolelle. Helsingin työpaikkamäärä kasvaa n 180 000 (53 % x 260t=138t sekä sisään sukkuloinnin kasvua vahvalla joukkoliikenteellä, mm. nopeilla seutujunilla n. + 42t, edellyttävät yhteensä lisää 180 000 työpaikkaa). Työpaikkoja, etenkin palvelualan, syntyy myös voimakkaan väestönkasvun seurauksena. Globaalien markkinoiden heilahtelut näkyvät - tämän vuoksi sisämarkkinoista on pidettävä huolta. Toisaalta maahanmuuttajien valmiita globaaleja kontakteja on opittu hyödyntämään. Elinkeinorakenne uusiutuu vähitellen. Vanhat, vahvat alat kehittyvät edelleen (teknologia) ja sen rinnalle tulee uusia, paikallisia, "pieniä" työpaikkoja. Luova talous kehittyi merkittäväksi elinkeinoksi, ainakin sen osuus kasvaa. Vapaa-ajan palvelut, viihde jne. sekä niiden kulutus mahdollistavat

omalta osaltaan työpaikkojen kehittymisen. Myös vihreä talous on lähtenyt kasvuun.

Väestökehitys ja niiden tarvitsemien palvelujen sijoittuminen nojaavat tiiviissä kantakaupunkimaisessa Helsingissä verkostokaupunkimalliin, vaikkakin seutua kuvaa yksikeskisuus siinä mielessä, että sillä on hyvin vahva pääkeskus, jonka kasvu säteilee positiivisesti koko seudulle ja Suomeen. Tämä rakenne kykenee vahvistamaan erikoistumista ja yhteistyötä sekä samalla hyödyntämään ja ylläpitämään vahvaa ja nopeaa raideliikennettä runkoon pitävää joukkoliikennejärjestelmää.

Tiiveyden ohella ympäristöystävälliset lämmitys- ja liikennemuodot kehittyvät, mm. raideliikenne ja uusien energiamuotojen hyödyntäminen. Joukkoliikenneyhteyksiä keskusten ja solmukohtien välillä on parannettu, kaikki yhteydet seudulta tuovat laajentuneeseen kantakaupunkiin. Liityntäpysäköintialueiden (P&R) määrää on lisätty kasvaneen pendelöinnin seurauksena. Pyöräparkkien määrä ja suosio on kasvanut. Helsingin keskusta ja solmukohtat ovat muutettu suurilta osin kävelykaupunginosiksi, jonne yhteydet ovat erinomaisia joukkoliikenteellä ja pyörällä. Myös joukkoliikenne on kehittynyt yksityisen sektorin kilpailun avauduttua ja uusia joukkoliikennemuotoja on kehitetty robotiikan ja paikannuksen keinoin. Myös tietullit ja korkea bensan hinta ovat vähentäneet yksityisautoilun houkuttelevuutta. Julkisen liikenteen käyttöosuus on suurta, mutta tiiviissä kaupungissa kuljetaan paljon myös jalkaisin ja polkupyörillä sekä sähköavusteisilla kevyen liikenteen välineillä (sähköpyörä tms.). Kaupungissa on erittäin hyvä julkinen liikenne, jota täydennetään yhteisratkaisulla kuten Car-sharing yms.

Pääkaupunkiseudun kunnat ovat yhdistyneet ja Helsinki on vahva osa EU:n ja Itämeren kaupunkiverkostoa. Helsinki on kehittänyt yhteistyötä EU:n suurkaupunkien ja Itämeren kaupunkien kanssa. Helsinkiä pidetään kansainvälisesti houkuttelevana. Raideyhteydet ja tunnelit sekä lentoreitit eri suuntiin ovat nostaneet Helsingin houkuttelevaksi solmupaikaksi.

### Mitä voidaan tehdä, jotta 'Tiivis, nopean kasvun Helsinki' toteutuisi?

Helsingin nopean väestönkasvun skenaario edellyttää suurta perusasuntotarjontaa sekä työpaikkojen ja talouden kehitystä, samoin kuin kykyä tuottaa riittävästi tarjontaa myös asuntojen ja työvoiman hintatason kurissa pitämiseksi. Yleiskaavassa on onnistuttu löytämään vähintään 9-10 milj. k-m<sup>2</sup> asuntokaavoja sekä houkuttelevia toimitila-alueita. Monipuolinen elinkeinorakenne sekä työpaikkamäärän kasvu edellyttää erityyppisiä toimitila-alueita ja niiden osoittamista yleiskaavasta. Yleiskaavassa tulisi varmistaa sekä sekoittuneiden toimintojen, huipputuottavuuden korkean tason toimistoalueiden mahdollistaminen että tulevaisuuden teknologioiden edellyttämää alueita, pienten toimitilojen, pk-yritysten sekä palvelujen edellyttämien liike- ja palvelutilojen sijoittumisen tiiviiseen kaupunkirakenteeseen saavutettaville ja yrityksille vetovoimaisille paikoille.

Asuinalueet ovat erittäin tiiviitä alueita. Pohjana ovat sekä perinteinen suomalainen puukaupunkiperinne että kantakaupungin tiiviskorttelit. Viheralueet muuttuvat osin hyvin hoidetuiksi puistoiksi. Keskeisimmät vihersormet jätetään, mutta ne muutetaan kaupunkipuistoiksi, vapaampaa luontoa on kauempana keskustasta ja esim. saaristossa, joihin tehdään hyvät yhteydet (laivalinjat, bussit Nuuksioon yms.) Hitas-tuotantoa lisätään, jotta kaikilla tuloluokilla on mahdollisuus asua tiiviissä kaupungissa. Lisäksi keksitään menetelmiä, joilla saadaan halvempia asuntoja, esim. Helsinki pyrkii luovuttamaan tontit suoraan loppukäyttäjille, joko perheille tai ryhmärakentajille. Tietty osa tuotannosta on pien- ja rivitaloja. Variaatiota tehdään sekä alueille ja kortteleissa. Myös hyvinkin edullista asumista tehdään jonkin verran tarpeeseen, kuten konttiasumista ja IKEA-kortteleita.

Asumismuotojen ja alueiden sosio-ekonomisen sekoittuminen on vahvaa. Lähipalvelut (päiväkodit ja lähikaupat) ovat kävely- ja pyöräilyetäisyydellä, jotta arjen liikennemäärät vähenevät, ja kasvupotentiaalia palvelujen osalta riittää kaikille alueille. Pysäköinnin miniminormista siirrytään maksiminormiin ja lisää autottomia alueita kehitetään. Liikenteessä kiinnitetään erityistä huomiota keskusta-alueen viihtyvyyteen, kuten kävelykeskustaan, meluttomiin ratkaisuihin (hiljaiset autot ja tiet), sekä sijoittamalla palveluliikenne aamupäiviin. Tavoitteena on, ettei liikenne estä elämää (asumista, virkistäytymistä, kulttuuria) keskustassa.

Kohtuullisiin ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeudutaan varautumalla suunnittelussa tulviin, muihin sään ääri-ilmiöihin sekä säilyttämällä luonnon monimuotoisuutta. Yleiskaavassa varaudutaan energian tuottamiseen uusiutuvilla luonnonvaroilla, esim. tuulivoima ja uusiutuvien energiamuotojen edellytyksiä sekä esim. viherkattojen mahdollisuuksia otetaan huomioon.

Ideaalitilanteessa kaupunki on vihreä ja merellinen. Helsinkiläiset ominaispiirteet säilyvät ja uusien ja täydennettävien asuinalueiden lähiympäristöt tarjoavat laadukkaan ja terveellisen ympäristön, joka tukee kestäväää elämäntapaa. Virkistyspalveluiden ja viheralueiden verkostoa kehitetään tavoitteellisesti kaikilla kaavatasoilla muun kaavoituksen yhteydessä. Laajat viher- ja virkistysalueet ja virkistystoimintojen keskittymät, tärkeimmät viher- ja virkistysyhteydet sekä kulttuuriympäristön arvot osoitetaan yleiskaavassa. Lähiympäristöön panostetaan: lähivirkistyspalvelut ovat monipuolisia, eivätkä edellytä matkustamista, vaan ne löytyvät lähietäisyydeltä tai vaivattomasti joukkoliikenteen avulla. Uusien ja täydennysrakennuskohteiden asemakaavoituksessa ja toteutuksessa kiinnitetään erityisesti huomiota lähivirkistyspalveluiden laatuun. Maiseman, luonnon ja rakennetun kulttuuriympäristön helsinkiläiset erityispiirteet otetaan huomioon.

Riittävän asuntotarjonnan ja korkean tuottavuuden alueilta riittävän toimitilatarjonnan saaminen edellyttää vahvaa yhteistä kaupunkipolitiikan tahtotilaa sekä korkeatasoista suunnittelun ammattitaitoa. Tässä skenaariossa olennaista on myös koko seudun rakenne ja saavutettavuus seudulla sekä seudun ja keskuksen sisällä.

## Skenaario ”nopea kasvu - yksikeskuksinen - Mitä vaatimuksia yleiskaavalle - Mihin voidaan vaikuttaa?

	Vaatimukset/vaiikutukset (ko. skenaariovaihtoehdossa) yleiskaavalle	Mitä tavoitellaan yleiskaavassa? (Tavoitteet)	Millä ratkaistaan? Mitä tehdään (jotta tavoite toteutuisi skenaariosta huolimatta/mukaisesti)? (Keinot)
<b>Asuminen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+Helsingin seudulle n. 2 milj. asukasta, josta Helsinkiin n. 860 000 asukasta (+266 000)</li> <li>+266 000 asukasta edellyttää asuntokerrosalaa vähintään 9 milj. k-m<sup>2</sup> tiiviissä kaupunkirakenteessa</li> <li>-Helsinki edelleen voimakkain keskus, miten alakeskukset voisivat kehittyä tässä skenaariossa</li> <li>-asuntoalueet eivät eriarvoistu</li> <li>-tiivistä Etu-Töölömäistä rakennetta (10 Etu-Töölöä)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>*posit. kasvu, joka tasapainottaa demografista huoltosuhdetta</li> <li>*ei välttämättä kerrosalan kasvua/hlö</li> <li>*”viihtyisä” tiiviys</li> <li>*monipuolinen asuntotarjonta</li> <li>*sosiaalinen tasapainoisuus</li> </ul>	<p>Vyöhykeitäinen tehokkuusluku keskuksen ympärillä.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tiivis keskusta, kantakaupunki</li> <li>2. Tiivis, urbaani pientalo, ”puukaupunki”</li> <li>3. Väljempi pientalo, kyläkuntia</li> <li>4. Maaseutumainen.</li> </ol> <p>Vaihtoehtoja täydentämiseen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-moottoritiet bulevardiksi</li> <li>-korkea rakentaminen (huom. Korkean rakentamisen periaatteet)</li> <li>-viheralueiden reunavyöhykkeet</li> <li>-täydentäminen ja tiivistäminen, lisää kaupunkia</li> <li>-muuntuvat alueet tehokkaampaan käyttöön</li> <li>-meritäyttöä</li> <li>-sekoittunut asumisen rakenne (monipuolinen)</li> <li>-alueiden monipuoliset toiminnot ja uusiutuminen, uudistava saneeraus</li> </ul>
<b>Palvelut</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-palveluihin satsattava kaikilla alueilla.</li> <li>-265 000 asukasta lisää liiketilan kysyntää pt-kaupan osalta noin 105 000 k-m<sup>2</sup> Helsingissä ja erikoiskaupan osalta noin 166 000 k-m<sup>2</sup>, jos vain noin kolmannes kulutuksesta kohdistuisi Helsinkiin. Lisäksi muut kaupalliset palvelut tarvitsevat noin 54 000 k-m<sup>2</sup>. Koska arvostetaan kasvokkain tapahtuvaa asiointia, ei internetin vaikutus liiketilatarpeeseen ole kuin noin 10 %. Tämä on kuitenkin huomioitava varastotarpeena.</li> <li>-lisäksi julkiset palvelut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-saavutettavuus lähietäisyydellä ja julkisilla palveluihin</li> <li>-sekoittuneita ja monipuolisia palvelukeskittymiä</li> <li>-jos nyt yli 30 %:lla pt-myymlä 500 m:n säteellä linnuntietä, ei tulisi huonontaa</li> <li>-uusi ”keskusverkko”, jossa myös lähipalvelukeskukset alue- ja paikalliskeskusten lisäksi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Tärkeimmät palvelut keskustoihin. Aluepalveluja liityntäliikenteen nodeihin, jotta liikenne keskustaan vähenee.</li> <li>-pääpaino keskikokoisissa ja pienissä myymälöissä</li> <li>-keskusta-alueet; alakeskukset; paikalliskeskukset; lähipalvelukeskukset/asemaseudut suurimpia palvelukeskittymiä</li> <li>-kokonaisuuden kannalta myös tilaa vaativan kaupan myymälöitä sovitettava kaupunkirakenteeseen, mutta ei välttämättä omia alueita, vaan muiden toimintojen sekaan uusilla konsepteilla; ongelmana varastotarpeet</li> <li>-julkiset palvelut sekoittunut muihin palveluihin; ei eroteltuja alueita (sit. keskuksiin/asemaseudulle)</li> </ul>
<b>Liikenne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-säteittäinen. Tuetaan liityntäliikennettä.</li> <li>-Keskusta autoton ja meluton.</li> <li>-liikennetarpeet kasvaneet huomasti, palvelujen, työpaikkojen ja asumisen sijainnit olennaisia suhteessa joukkoliikenteeseen</li> <li>-kansainväliset yhteydet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Kaikkialta hyvä saavutettavuus, poikittaisen joukkoliikenteen parantaminen</li> <li>-kestävät liikennemuodot</li> <li>-pysäköintinormit seudullisiksi</li> <li>-toimintojen saavutettavuus max 30 min</li> <li>-hyvät kansainväliset yhteydet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Säteittäinen ja poikittainen liikenne kaikilla kulkumuodoilla, liityntäparkit. Pysäköintiin maksiminormit. Uudet raideyhteydet ja asemat sekä kaupungin sisällä että ulos (lentokenttä, Pietari, Tallinna, Tukholma)</li> <li>-pyöräilyn sujuvat paaverkot</li> <li>-vapaa-ajan kohteet myös julkisella saavutettavissa</li> </ul>
<b>Elinkeinot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-monipuolisuus, pienteollisuutta kehällä ja toimistoja keskuksissa</li> <li>-työpaikkakasvu noin + 74 000, (464 000) (HLJ 2011); toimitilatarpeet noin +2,2 milj. k-m<sup>2</sup>, (jos 30 k-m<sup>2</sup>/työpaikka)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-riittävät toimitilat, houkuttelevat yritysalueet, monipuolinen rakenne saavutettavilla sijainneilla</li> <li>-mahdollistettava työpaikkojen sijoittuminen ja synty Helsingissä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-keskeiset alueet sekoittunutta, korkean tason toimitilaa</li> <li>-pienempiä, myös muun kuin toimitustyön mahdollistavia alueita sopiva määrä</li> </ul>
<b>Viheralueet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Vihersormet puistomaisia, ”jättömaat” rakennetaan.</li> <li>-viheralueiden arvottaminen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-viihtyisiä, hyvin saavutettavissa olevia, myös osin ”luonnontilaisia”</li> <li>-pienilmasto ja hulevesi –merkitys</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-laatu; käyttötarkoitus</li> <li>-myös tiiviillä alueella jätettävä tilaa</li> </ul>
<b>Alueidentiteetit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kaupungit kilpailevat keskenään</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Varauduttava aktiiviseen kilpailuun muiden kasvukeskusten kanssa.</li> </ul>
<b>Energia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>energian tuotannon takaaminen fossiilisia vähennettäessä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Helsinki energiaviisas (hiilineutraali) vuonna 2050.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rakennetaan kaupunkia (energiatehokkuus), uusiutuvien energiantuotantotapojen maankäytön suunnittelu, energian säästötoimien suunnittelu</li> </ul>

## 6. Alustavia vision elementtejä ja toimenpiteitä

Tähän lukuun on koottu skenaarioiden ja tavoitteiden määrittelyn pohjalta alustavia yleiskaavan vision elementtejä sekä osa-alueita ja toimenpiteitä, joita syksyn 2012 työskentelyn aikana on noussut esiin ja joiden työvaiheita on kuvattu edellä. Tämä on yhden työvaiheen yhteenveto, josta visiota on edelleen terävöitetty ja jäsennetty uudelleen työn edetessä.

Vision elementtien taustaksi kerättiin myös Helsingin sekä kaupunkisuunnitteluviraston visiot Helsingistä, jotta elementit olisivat samansuuntaisia mutta eivät kuitenkaan toisiaan täysin toistavia.

### Helsingin Visio (strategiaohjelma 2009–2012)

”Helsinki pääkaupunkina ja seudun keskuksena on kehittyvä tieteen, taiteen, luovuuden ja oppimiskyvyn sekä hyvien palvelujen voimaan perustuva maailmanluokan liiketoiminta- ja innovaatiokeskus, jonka menestys koituu asukkaiden hyvinvoinnin ja koko Suomen hyväksi.

Metropolialuetta kehitetään yhtenäisesti toimivana alueena, jossa on luonnonläheinen ympäristö ja hyvä asua, oppia, työskennellä sekä yrittää.”

### Kaupunkisuunnitteluviraston visio Helsingistä

”Helsinki on kodikas ja elinvoimainen suurkaupunki. Kehitämme Helsinkiä urbaanina, viihtyisänä ja kaupunkirakenteeltaan

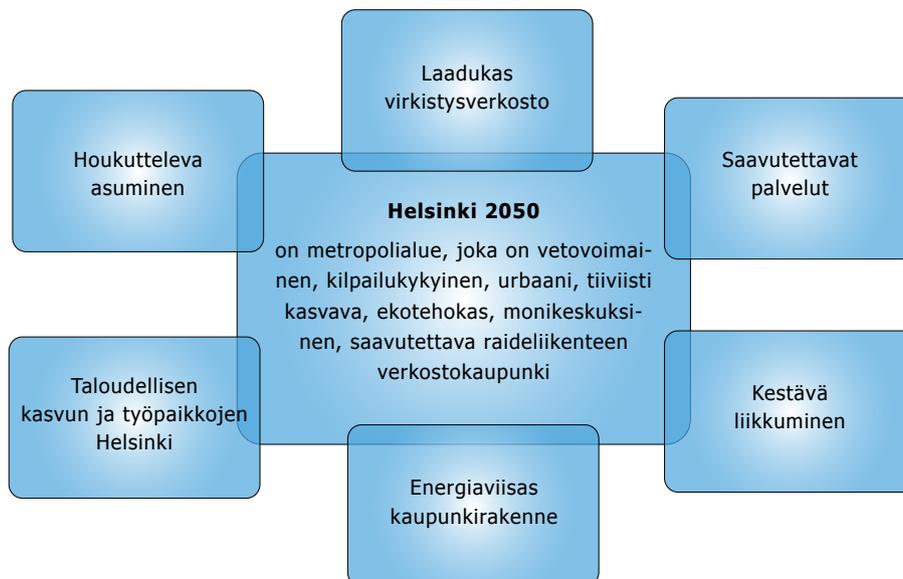
tiivistyvänä kaupunkina. Haluamme suunnittelun avulla luoda edellytykset riittävän suurelle ja laadukkaalle asuntorakentamiselle, hyvälle lähipalveluille ja monipuolisille elinkeinoille. Tuomme kaupungin takaisin kaupunkiin.

Pyrkimyksemme on vähentää henkilöautoriippuvuutta hyvällä seudullisella joukkoliikenteellä ja miellyttävällä pyöräily- ja jalankulkuympäristöllä. Pidämme huolen siitä, että emme tuhlaa luonnonvaroja ja varmistamme, että arvokas luonto ja hyvät virkistysmahdollisuudet säilyvät myös jälkipolville. Kunnioitamme Helsingin historiaa ja perinteitä, mutta emme pelkää innovatiivisia ja rohkeita ratkaisuja, joilla kehitämme kiinnostavaa kaupunkiympäristöä.”

### Alustavia yleiskaavavision elementtejä skenaariotyöskentelyn pohjalta

Helsinki on vuonna 2050 kilpailukykyinen, kasvun mahdollistava, kaupunkirakenteeltaan tiivis ja monikeskuksinen, päästöt minimoiva verkostokaupunki. Taloudellinen kasvu, yritykset ja työpaikat ovat Helsingin kasvun perusta. Houkuttelevat asuinalueet ja kaupunkikuva ovat olennainen osa kilpailukykyä, samoin laadukas virkistysverkosto ja saavutettavat palvelut. Liikkuminen on joukkoliikennepainoiteista ja liikenneverkko pyöräily kasvun mahdollistava.

Näitä vision teemoja toimenpiteineen on kuvattu tarkemmin seuraavilla sivuilla.



## 6.1 Tiivis monikeskuksinen kaupunkirakenne

### Skenaariovaihtoehdot

1. Voimakkaasti tiivistynyt ja monikeskuksinen kaupunkirakenne, jolla voidaan vastata asutuskysyntään sekä saavutettavuuden optimointiin.
2. Yksikeskuksinen, vain osin täydentynyt kaupunkirakenne, joka lisää liikennetarvetta keskustaan.
3. Hajautunut, väljä yhdyskuntarakente, jolloin ei kyetä vastaamaan asutuspaineeseen eikä liikennetarpeen vähenemiseen.

### Tavoitetila

Vuonna 2050 Helsingin seutu on yhtenäinen ja monikeskuksinen metropolialue. Helsinki on tiivis, monikeskuksinen verkostokaupunki ja metropolin ydin. Sillä on vahva, korkean tuottavuuden pääkeskus, joka on laajentunut nykyisten kuntarajojen yli. Nykyistä paremman saavutettavuuden raideliikennejärjestelmä yhdistää pääkeskuksen tehokkaalla ja kestäväällä tavalla laajempaan työmarkkina-alueeseen. Helsingin kaupunkirakenne perustuu tasapainoiseen aluekehitykseen: tehokkaalla raideliikenteellä toisiinsa yhteydessä oleviin monipuolisiin keskuksiin ja houkuttelevaan kaupunkikeskustaan.

Kaupunkirakenne on energiaviisas ja tiivis helsinkiläisistä ominaispiirteistä lähtien. Tavoitteena on matala, viihtyisä tiiviyys, jossa korkea rakentaminen ohjataan erityisesti Pasila-Kalasadama-Itäkeskus -akselilla, mutta jonka soveltuvuutta tutkitaan myös mm. kantakaupunkia laajentavan verkostokaupungin solmukohtissa luomassa sen palveluverkolle ostovoimaa ja vahvistamaan raideliikenteen käyttöastetta. Korkean ja matalan rakentamisen alueet lomittuvat kaupunkikuvaa rikastuttavalla tavalla, toisaalta vaalien mm. historiallisia kerrostumia ja toisaalta luoden dynaamista kehitysympäristöä uudelle kaupunkikulttuurille. Alueet erilaistuvat mutta eivät eriarvoistu, ja täydentävät toisiaan. Helsingin asutokanta on kaupunkimaista ja monimuotoista. Ranta-alueet on otettu vihervyöhykkeenä kaikkien kaupunkilaisten käyttöön ja erityisesti lähialueturismiin panostetaan viihtyisällä kaupunkiympäristöllä, palveluilla ja erinomaisella saavutettavuudella.

### Toimenpiteet

1. Kaupunkimaista rakennetta levitetään keskustasta ulospäin ja esikaupunkikeskuksia tiivistetään
2. Rohkea tiivistäminen koko kaupungin alueella siten, että mahdollistaa kaupunkitilan, oikean kaupungin kivijalkoineen ja kahviloineen. Väliin jää helposti saavutettavia selkeästi rajautuvia viheralueita.

3. Poikittaiset raideyhteydet
  - Jokeri 1, Jokeri 2, Tiede-Ratikka, Jokeri 0
4. Alue-, paikallis- ja lähikeskukset raideyhteyden varrelle ja solmukohtiin
5. Viheralueiden pienentymistä kompensoidaan laatutasoa nostamalla
6. Viihtyisä kaupunkiympäristö, palvelut ja erinomainen saavutettavuus

## 6.2 Taloudellisen kasvun ja työpaikkojen Helsinki

### Skenaariovaihtoehdot

1. Helsinki on koko maan elinkeinoelämän keskus. Klusterikehityksellä on tuettu korkean tuottavuuden sijaintien kehittämistä. Helsingin keskusta on edelleen merkittävin työpaikkakeskittymä, mutta työpaikkoja on koko Helsingin alueella. Kaupan toiminnot ovat keskittyneet joukkoliikenteen solmukohtiin. Toimitiloille riittää kysyntää talouden ja työpaikkamäärän kasvun kautta, mikä puolestaan johtaa runsaaseen väestönkasvuun ja asuntojen kysyntään. Työvoimaa on saatavilla.
2. Elinkeinoiminnot sijoittuvat markkinaehtoisesti, eikä niiden sijaintia pyritä määrittelemään. Kauppa sijoittuu edelleen suuryksiköihin, mutta kysyntää on lähipalveluillekin.
3. Helsinki ei ole pysynyt vetovoimaisena yritysten sijaintipaikkana. Helsingin elinkeinoiminnot yksipuolistuvat. Teollisuus- ja työpaikka-alueita muutetaan asuinalueiksi. Suuret elinkeinokeskittymät ovat siirtyneet Espoon ja Vantaan puolelle Kehäteiden varteen.

### Tavoitetila

Helsinki on kansainvälisesti kilpailukykyinen ja vetovoimainen työpaikkojen ja palveluiden kaupunki. Helsinki tukee monipuolisen elinkeinorakenteen kehitystä. Elinkeinoalueet ovat monipuolisia ja toimitilatarjonta houkuttelevaa. Helsinki tukee taloudellisen ja kulttuurisen toiminnan innovatiivisuutta koulutuksella ja kohtaamispaikoilla. Yritykset löytävät Helsingistä sopivia yrittämisympäristöjä. Helsingin roolia Suomen talous- ja innovaatioveturina vahvistetaan. Tuottavimmilla alueilla on paljon toimitilan tarjontaa ja työpaikkatiheys on suuri. Hyvät joukkoliikennetytydet ovat parantaneet saavutettavuutta koko Helsingin alueella ja työvoimaa on saatavilla. Asuntojen hinnat ovat kohtuulliset, jolloin työvoiman hintakin on kohtuullinen.

### Toimenpiteet

1. Mahdollistetaan yritysten ja työpaikkojen sijoittuminen ja synty Helsingissä
2. Mahdollistetaan elinkeinorakenteen monipuolisuus erilaisille toiminnoille sopivilla yritysalueilla ja riittävällä toimitilatarjonnalla houkuttelevilta sijainneilta.
3. Määritellään tuottavimmat alueet.
4. Keskeiset yrityskeskittymät ja muut työpaikka-alueet osoitetaan yleiskaavassa.

- keskuksat monipuolisia sekoittuneiden toimintojen alueita (keskusta ja kantakaupunki laajenemisvyöhykkeineen, alue- ja paikalliskeskuksat, osa asemanseuduista)
  - suurimmat työpaikkakeskittymät ja uudet toimitila-alueet
  - muut sekoittuneiden toimintojen alueet
  - huollon, korjauksen ja valmistuksen alueita riittävä määrä kysyntä huomioiden
5. Muuntuvien ja toimitila-alueina taantuvien alueiden potentiaalit asumiseen selvitetään
  6. Profiloidaan ja markkinoidaan keskeisiä työpaikka-alueita
  7. Tiivistetään jo olemassa olevia työpaikkakeskittymiä ja -alueita
  8. Tehdään tarvittavat seudullista saavutettavuutta merkittävästi parantavat raideliikenteen tehostamisinvestoinnit, joilla on saatu aikaan huomattavasti paremmin ja alemmilla hintatasoilla toimivat työ- ja asuntomarkkinat

**Mahdolliset esteet toteutumiselle:** talouden kasvu negatiivinen, osaavaa työvoimaa ei ole saatavilla, asuntopula jatkuu, ei kyetä ennakoimaan tulevia sijainti- ja toimitilatarpeita, kunnat kilpailevat keinoilla joihin ei voida vaikuttaa yleiskaavalla, saavutettavuus heikkenee

### 6.3 Houkutteleva asuminen

#### Skenaariovaihtoehtoja

1. Asuntotuotantoa lisätään huomattavasti, kaupunki tiivistyy, hinnannousua säädellään, sosiaalisen sekoittamisen periaatteita ylläpidetään, Helsinki vetovoimainen asuinalue.
2. Asuntotuotantotavoitteissa pysytään, Helsinki kasvaa tasaisesti mutta hintojen nousu jatkuu. Asumistaso heikkenee.
3. Asuntotuotanto ei pysy tavoitteissaan, hinnannousu jatkuu, työvoima karkaa kehyskuntiin, alueet eriarvoistuvat sosiaalisesti

#### Tavoitetila

Helsinki on viihtyisä, mielenkiintoinen ja turvallinen kaupunki, jossa elämänlaatu on korkea ja arki sujuvaa. Tavoitteena on sosiaalisesti tasapainoinen, tiivis, toiminnoiltaan sekoittunut ja monipuolinen kaupunkirakenne, jossa on riittävästi ja monipuolista asuntotarjontaa - Helsinki, jossa halutaan ja on varaa asua. Yleiskaavalla mahdollistetaan nopean väestönkasvun mukainen ennuste vuoteen 2050 (+266 000 uutta asukasta Helsingissä).

#### Toimenpiteet

1. Varmistetaan kaavavarannon riittävyys ja kaavoituksen tehokkuus
2. Tehdään strategisia valintoja tehokkaamman tiivistämisen edistämiseksi (Kehä I, keskustamaiset alueet ja niiden lähivyöhykkeet)
3. Määritellään vyöhykkeittäinen tehokkuusluku keskuksen ja aluekeskusten ympärille (tiivis keskusta; tiivis, urbaani pientalo/”puukaupunki” -alue; väljempi pientaloalue)
4. Löydetään uusia rakentamismahdollisuuksia;
  - moottoritiemäiset alueet
  - korkea rakentaminen
  - meritäytöt
  - viheralueiden reunavyöhykkeet ja kaupunkipellot
  - täydentäminen ja tiivistäminen
    - kantakaupungin laajentaminen
    - ”jättömaat”
    - asemanseudut
    - uudet rakennusmallit
  - uudistuvan rakenteen alueet ja käyttötarkoitusten muutokset
    - muuntuvat työpaikka-alueet
    - sekoitetummat vyöhykkeet
    - purkava saneeraus

5. Joustetaan määräyksistä ja normeista (pysäköinti, keskipinta-alamääritelmät)
6. Edistetään julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä
7. Kehitetään innovatiivisia asumismahdollisuuksia; alueita, rakennustyyppejä ja asumismuotoja
8. Edellytetään tyhjen tonttien rakentamista
9. Nykyistä nopeampi seudullinen raideliikennejärjestelmä työmarkkinoiden toimivuuden takaamiseksi

**Mahdolliset esteet toteutumiselle:** rakennusliikkeiden vähäisyys, vaikeasti rakennettavien alueiden korkeat kustannukset, pysäköinnin järjestäminen, normit ja periaatteet, poliittiset päätökset

## 6.4 Energiaviisas kaupunkirakenne; energia, ilmastonmuutos ja ekologia

### Skenaariovaihtoehdot

1. Energia tuotetaan uusiutuvilla luonnonvaroilla, kaupunkirakenne on tiivis ja kestävä liikennemuodot painottuvat. Hyvin saavutettavissa paikoissa sijaitsevat palvelut ja työpaikat vähentävät liikennetarvetta. Ilmastonmuutoksen hillintään on kyetty vastaamaan.
2. Energia tuotetaan vain osin uusiutuvilla luonnonvaroilla, kaupunkirakenne on hajakeskittynyttä, jolloin eri toiminnot sijaitsevat eri paikoissa ja synnyttävät liikennetarvetta. Joukkoliikenne toimii vain suurimpiin keskuksiin.
3. Energia tuotetaan fossiilisilla polttoaineilla, kaupunkirakenne on hajautunut ja henkilöautoriippuvaisuus korostuu. Ilmastonmuutoksen hillinnän tavoitteista on luovuttu.

### Tavoitetila

Helsinki on energiatehokkaan kaupunkirakentamisen edelläkävijä. Helsingin energiatalous ja liikenne perustuvat hiilineutraaleihin ratkaisuihin ja energiaviisaaseen kaupunkirakenteeseen. Ilmastonmuutoksen vaatimuksiin on sopeuduttu.

### Toimenpiteet

1. Nollahiilikehityksen kaavallinen tukeminen
  - Yhdyskuntarakenteen tiiviys ja liikennetarpeiden vähentäminen
    - nykyisen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja täydentäminen
    - uusien asuinalueiden rakentaminen riittävällä tehokkuudella
    - kaupalliset palvelut liikenteellisesti kestäviin sijainteihin
    - joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen
    - pyöräilyn ja kävelyn edellytysten parantaminen
    - pysäköinnin laskentaohjeen tiukentaminen
    - kestävä viheralueverkoston kehittäminen luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemipalveluiden turvaamiseksi ja ilmaston muutokseen sopeutumiseksi
    - lähivirkistyspalveluiden kehittäminen vapaa-ajan liikkumistarpeen vähentämiseksi
2. Energiansäästötoimien suunnittelu
  - ohjaaminen matalaenergia-, passiivi- ja puurakentamiseen
  - energiasaneerausten edistäminen
  - energiajärjestelmän muutoksen tukeminen
    - varauduttava vaihtoehtoisin energian tuotantomuotoihin, uusiutuvan energiantuotannon edistäminen

3. Täydennysrakentamis- ja perusparantamisalueille energiavoitteiden tavoitteluun korvaavia järjestelmiä (esim. sähkölämmityksen korvaaminen)

## 6.5 Kestävä liikkuminen; liikenne ja saavutettavuus

### Skenaariovaihtoehdot

1. Tiivistyvän Helsingin myötä myös joukkoliikenteen kehittämismahdollisuudet laajenevat ja Helsingistä kasvaa verkostokaupunki. Kevyen liikenteen kulkumuodot nostavat suosiotaan laadukkaiden reittien ja tiiviin kaupunkirakenteen myötä.
2. Raideliikennehankkeet toteutuvat, mutta poikittaiset seudulliset yhteydet jäävät vajanaiksiksi. Yksityisautoilu on edelleen suosittu kulkumuoto, mutta tietyt säännökset rajoittavat sitä ainakin keskusta-alueella.
3. Yksityisautoilua ei saada kuriin. Kaupunkirakenne ei tue joukkoliikenteen käyttäjämäärien nousua. Kaupunkirakenne säilyy hajanaisena ja levittäytyy edelleen.

### Tavoitetila

Helsingin liikenneyhteydet perustuvat korkealaatuisiin julkisiin raideliikenneyhteyksiin ja eri liikennemuotojen tehokkaaseen yhdistämiseen. Helsinki on liikenteellisesti verkostoitunut joukkoliikennekaupunki, jossa sekä kaupungin sisäiset, että seudulliset ja kansainväliset yhteydet toimivat ja saavutettavuus on hyvä. Kevyen liikenteen kulkumuodot ovat aito vaihtoehto, koska tiivis kaupunkirakenne ja laadukkaat reitit tukevat niiden käyttöä. Yksityisautoilu on edelleen vaihtoehto, mutta hyvä joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyky tekee sen usein kannattamattomaksi. Helsingin kansainväliset yhteydet ovat huippuluokkaa sekä Tallinaan ja Pietariin että kauemmas EU-keskuksiin. Liikenteellä varattujen alueiden kokonaispinta-alaa pienennetään. Liikenneyhteyksien melu- ja päästöongelmat ovat minimoitu.

### Toimenpiteet

1. Saavutettavuus maksimoidaan kaupungin sisällä ja kansainvälisesti
2. Kaupunkilogistiikka tehostetaan ja liikenteen haittavaikutukset minimoidaan
3. Raideliikenteen verkostoa kehitetään edelleen ja asemanseutuja tiivistetään. Verkostoa myös täydennetään, jotta uusia keskuksia saadaan raideliikenneyhteyksien piiriin. Kehitetään nykyistä nopeampi seudullinen raideliikennejärjestelmä työmarkkinoiden toimivuuden takaamiseksi.
4. Edistetään poikittaista joukkoliikennettä
5. Joukkoliikenteen kehitysprioriteetit määritellään suhteessa kaavoitetun kerrosalan sijaintiin (Karvi)

6. Tuetaan liityntäliikennettä, poistetaan paineita keskustan läheisten asemien liityntäpysäköinniltä
7. Kehitetään kestävä liikenteen laatukäytäviä, mm. polkupyöräilyn edellytyksiä
8. Edistetään "kävelykaupunkimaista" kaupunkirakennetta
9. Kansainväliset yhteydet nopeita ja sujuvia ja vaihtoyhteyksien toimivuus maksimoitu.
10. Huomioidaan liikenteen ja saavutettavuuden eri tasot:
  - kortteli; kävelyetäisyys
  - aluekeskus; ratikka, pyöräily
  - metropoli; metro tai junayhteys
  - kansainväliset yhteydet ja logistiikka; luotijuna Pietariin ja Tallinaan; lentokenttä- ja satamayhteydet
11. Seudulliset pysäköintinormit; etsitään paikkoja myös vähäautoisuuden edistämiseksi
12. Liikenteen haittavaikutukset minimoidaan
13. Autolautta-matkustajaterminaali Itä-Satamaan (Vuosaareen)
14. Vesiliikenneyhteyksien mahdollisuuksia tarkastellaan rakentamisen yhteydessä

**Mahdolliset esteet toteutumiseksi:** investoinnit raideliikenteeseen karsitaan, joukkoliikenne hinnoitellaan liian kalliiksi, investoinnit pyöräilyyn karsitaan.

## 6.6 Saavutettavat palvelut

### Skenaariovaihtoehdot

1. Tiivistyvä kaupunkirakenne mahdollistaa palvelujen ylläpitämisen ja monipuolisuuden koko Helsingissä. Palveluita keskitetään liikenteellisiin solmukohtiin. Helsingin keskusta on edelleen monipuolisin palvelukeskittymä, mutta myös aluekeskuksiin on panostettu. Lähipalvelut kehittyvät myös esikaupunkialueilla kysynnän kasvaessa.
2. Lähipalveluiden ylläpitäminen on hankalaa ja niiden saatavuus on sidoksissa alueen sosioekonomiseen statukseen ja asukaspuhjan kulutuspotentiaaliin. Tästä johtuen alueiden palvelutaso on eriarvoistunut. Palveluita on keskitetty aluekeskuksiin ja näihin on onnistuttu luomaan myös hyvät joukkoliikenneyhteydet.
3. Palvelut keskittyvät entistä enemmän suuriin yksiköihin automarkettien kupeeseen. Joukkoliikenneyhteyksiäkin on jouduttu kehittämään näiden ehdoilla. Lähipalvelut ovat kuihtuneet ja tyhjät liiketilat ovat ongelmana Helsingin esikaupunkialueilla. Helsingin keskusta on ainoa paikka, missä kivijalkaliikekaupunkia on onnistuttu ylläpitämään.
5. Luodaan mahdollisuuksia kivijalkatilojen toiminnoille myös kantakaupungin ulkopuolella keskeisillä paikoilla. (Tähän voidaan päästä määrittelemällä esimerkiksi kauppakeskuksille ja hypermarketeille maksimikokuuokat, jotka tukevat alueen kehittymistä mutta eivät vie kilpailevien tai pienten yritysten mahdollisuuksia sijoittua alueelle.) Kivijalka-/kadunvarsitilat voivat toimia myös muiden kuin kaupan toimintojen tiloina.
6. Riittävällä täydennysrakentamisella tuetaan palveluiden säilymistä ja monipuolistumista.

**Mahdolliset esteet toteutumiselle:** jäykät konseptit, pysäköintinormit, periaatteista joustaminen hankkeita toteutettaessa, sekoittuneen rakenteen haasteet, tilojen tuotto

### Tavoitetila

Helsingissä palvelut ovat kaikkien saavutettavissa. Ydinkeskusta sekä alue- ja paikalliskeskukset tarjoavat monipuolisia palveluita kaupunkimaisessa ympäristössä. Lähipalvelukeskuksista löytyvät päivittäiset palvelut. Esikaupunkialueilla palveluita on kehitetty tukemalla väestöpohjan positiivista kehitystä ja monipuolistamalla asuntokantaa. Lähipalveluita löytyy jokaiselta alueelta riittävästi ja niiden toimintaa on tuettu riittävällä liiketilatarjonnalla hyvin saavutettavilta alueilta. Esim. 80 %:lla asukkaista on päivittäistavaramyymälä 500 metrin etäisyydellä (linnuntietä), tai palvelut ovat saavutettavissa 15 minuutissa pyörällä ja joukkoliikenteellä sekä lähipalvelut kävelleen 5 minuutissa.

### Toimenpiteet

1. Palvelut keskustoihin ja kestävästä verkoston solmukohtiin
2. Määritellään verkostokaupungin keskusverkko, jossa keskustan, kantakaupungin, alue- ja paikalliskeskusten lisäksi lähipalvelukeskukset (asemanseudut ja ostarit) sekä tarpeellinen määrä muita palvelujen toimintaympäristöjä.
3. Määritellään palveluverkkoselvitysten pohjalta tulevan väestömäärän ja kulutuksen kasvun edellyttämä liike- ja palvelutilojen tarve sekä saavutettavimmat sijainnit asukkaiden ja palvelutarpeiden näkökulmasta.
4. Keskustan palvelutarjontaa kehitetään edelleen ja kävelykeskustaa laajennetaan.

## 6.7 Laadukas virkistysverkosto; virkistys, luonto ja kulttuuriympäristöt

### Skenaariovaihtoehdot

1. Kaupunki tiivistyy, viheralueita joudutaan vähentämään, taloudellisia resursseja enemmän viheralueiden laadun kehittämiseen.
2. Kaupunki tiivistyy, viheralueet vähenevät, olemassa olevien laatu pysyy samana tai heikkenee
3. Kaupunki ei kehity, viheralueet säilyvät ennallaan, laatu pysyy samana tai heikkenee

### Tavoitetila

Helsinki on viherverkostokaupunki, joissa laadukkaat viheralueet ja virkistyspalvelut ovat helposti saavutettavissa. Valtakunnallisesti ja Helsingin identiteetin kannalta keskeisimpien kulttuuriympäristöjen arvot säilytetään. Viherverkosto koostuu helposti saavutettavista lähipuistoista, liikunta- ja virkistyspalveluista, kaupunginosapuistoista, seudullisista viheralueista, vetovoimaisista rannoista ja saaristosta. Viheralueiden monipuolisuus on Helsingin vetovoimatekijä kansainvälisestikin. Viheralueita pyritään kehittämään toiminnallisina kokonaisuuksina erityisesti tiiviimmän kaupunkirakenteen sisällä, mutta laajemmat ja luonnonmukaiset viheralueet suojellaan rakentamiselta. Merellisyys ja vihreys ovat Helsingin menestystekijä. Rantoja ja saaristoa hyödynnetään tehokkaammin virkistys- ja matkailukäytössä. Viihtyisä ja kaunis ympäristö ja laadukkaat julkiset ulkotilat tarjoavat ympäristön monimuotoiselle kaupunkielämälle sekä fyysisen ja henkisen terveyden ylläpitämiselle. Virkistysalueet eivät ole vain viheralueita, vaan virkistymistä tarjoavat myös hyvin saavutettavissa olevat rakennetut rantakadut tai kävelykeskusta palveluineen.

Keskeisimmät kaupunkitilat, torit, aukiot, rannat, puistot ja näkyvät ovat laadukkaita ja rauhallisia kaupunkilaisten "olohuoneita". Helsingille erityisen tunnusomaisia kaupunkimaisematiloja, syviä merenlahtia ja rannasta kohoavia korttelirintamia kehitetään niiden helsinkiläisten ominaispiirteiden mukaan ja luodaan helsinkiläinen tunnistettava hienoihin näkymiin ja kaupunkimaisematiloihin perustuva tiivis kaupunkimainen rakentamistapa.

### Toimenpiteet

1. Laaditaan viheralueiden kehityskuva (VISTRA) sekä selvitykset kulttuuriympäristöjen arvojen tunnistamiseksi ja määrittämiseksi.
2. Kehitetään viher- ja ranta-alueita, julkisia ulkotiloja sekä kulttuuriympäristöjä Helsingin vetovoimatekijöinä.
3. Laajat virkistysalueet, tärkeimmät virkistysyhteydet, luonnon-suojelualueet ja kulttuuriympäristöt osoitetaan yleiskaavassa.

4. Virkistyspalveluiden ja viheralueiden verkostoa kehitetään tavoitteellisesti kaikilla kaavatasoilla. Suunnittelussa otetaan huomioon kulttuuriympäristön arvojen säilyttäminen.
5. Kehitetään seudullisia virkistysalueita ja niiden välisiä virkistysyhteyksiä ja ekologisia käytäviä.
6. Virkistysalueet ovat kaikkien asukasryhmien helposti saavutettavissa koko Helsingin alueella. Varmistetaan hyvät jalan- ja pyöräilyreitit sekä joukkoliikennenyhteydet viher- ja virkistysalueille.
7. Kehitetään virkistys- ja liikuntapalveluita ja matkailupalveluita tukemaan virkistysalueiden käytettävyyttä.
8. Edellytetään rakentamisen yhteydessä panostamista lähiympäristön laatuun ja palveluihin.
9. Viheralueverkostossa vähemmän merkittävät rakentamattomat paikat hyödynnetään rakentamiseen
10. Rakennettavilla alueilla selvitetään ratkaisuja, joilla voidaan säilyttää luontoarvoja ja luonnon monimuotoisuutta sekä edistää luontoarvojen palautumista ja ekosysteemien toimivuutta. Luonnon monimuotoisuutta kehitetään osana viheralueverkostoa.
11. Saariston ja merellisten alueiden virkistyskäyttö, saaristo- / merellisten alueiden strategia osaksi yleiskaavaa
12. Innovatiiviset ratkaisut tukemassa vihreän kaupungin identiteettiä ja monipuolistamassa kaupunkikuvaa

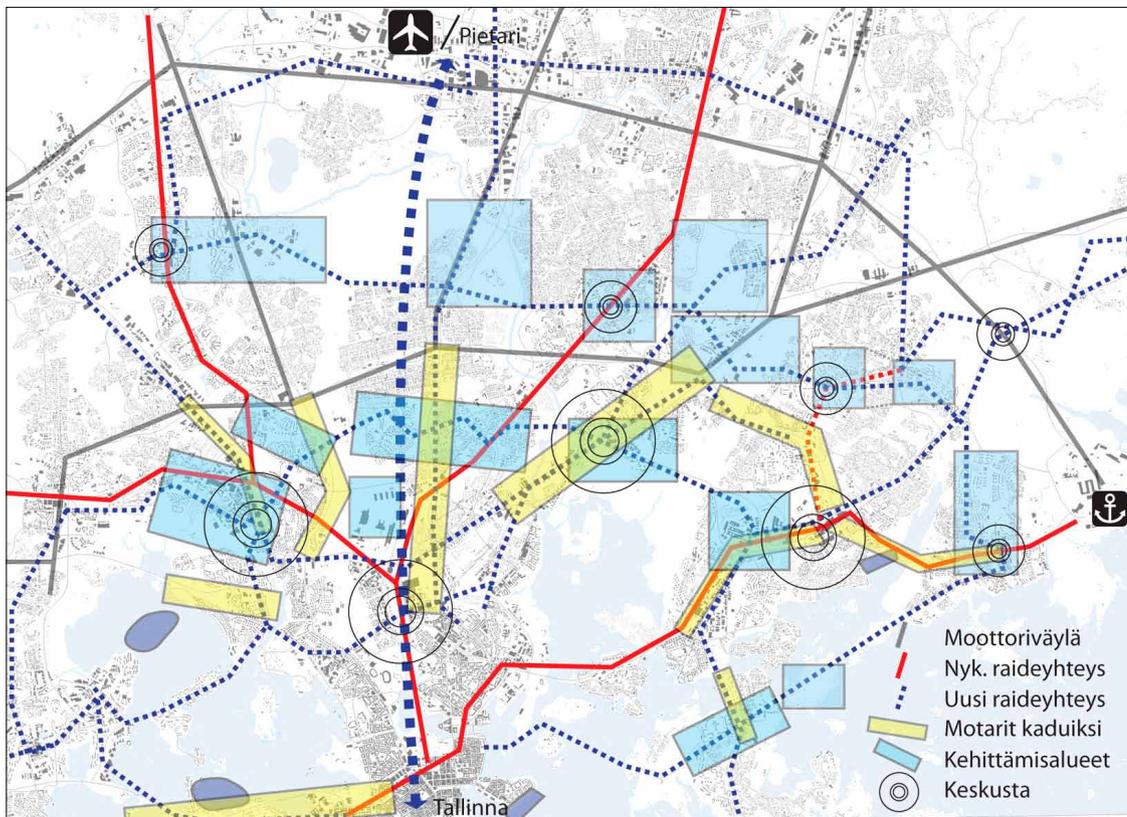
**Mahdolliset esteet toteutumiselle:** virkistysalueiden sekä laadukkaan lähiympäristön rakentamiseen ja hoitoon ei riittäviä resursseja kaupungilla

## 7. Jatkotyöstäminen

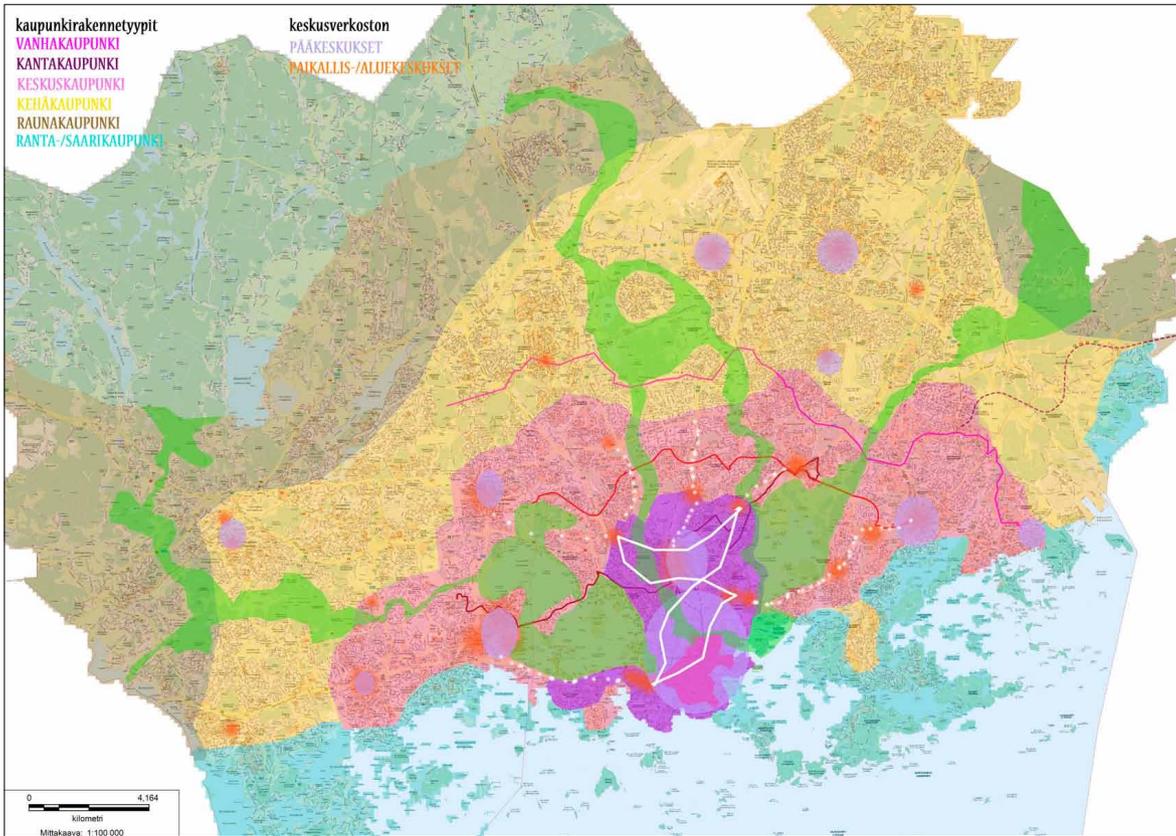
Skenaariotyöskentelyn ja alustavien visioiden pohjalta ryhdyttiin hahmottelemaan maankäytön visioita, eräänlaista kehityskuvaa vuoteen 2050. Kartalle pyrittiin esittämään, miten nämä edellä määritellyt tavoitteet näkyisivät niissä. Miten tavoitteet sekä toisaalta tulevaisuuden muutosten tuomat paineet huomioidaan visiossa? Miten ja millä teemoilla kehitystä voidaan osoittaa kartalla? Mitkä tavoitteet ovat ristiriitaisia - Mitkä puolestaan voidaan sovittaa toisiinsa?

Alustavia maankäyttövisioita hahmoteltiin eri ryhmissä kartoille, joista puolestaan koottiin ideat yhteistarkasteluun ja jatkotyöstämiseen. Osa meneillä olevista selvityksistä sekä maankäyttötarkasteluista tuovat tarkempia näkemyksiä teemakohtaisista tai alueittaisista visioista (esimerkiksi moottoritiemäisten alueiden muutokset, jokerivarsien tarkastelut, yritysalueiden periaatteet jne). Nämä maankäyttövisiot eivät olleet vielä tässä vaiheessa kaikki valmiina, vaan ne esitetään eri teemojen osalta niitä koskevissa raporteissa, kuten "Lähtökohtia ja periaatteita yritysalueille" tai "Palveluverkkoselvitys". Lopulliset yhteenvedot eri teemojen visioista sekä niiden yhteen sovitetuista tavoitteista ja kartoista esitetään yleiskaavan vision lautakuntamateriaaleissa.

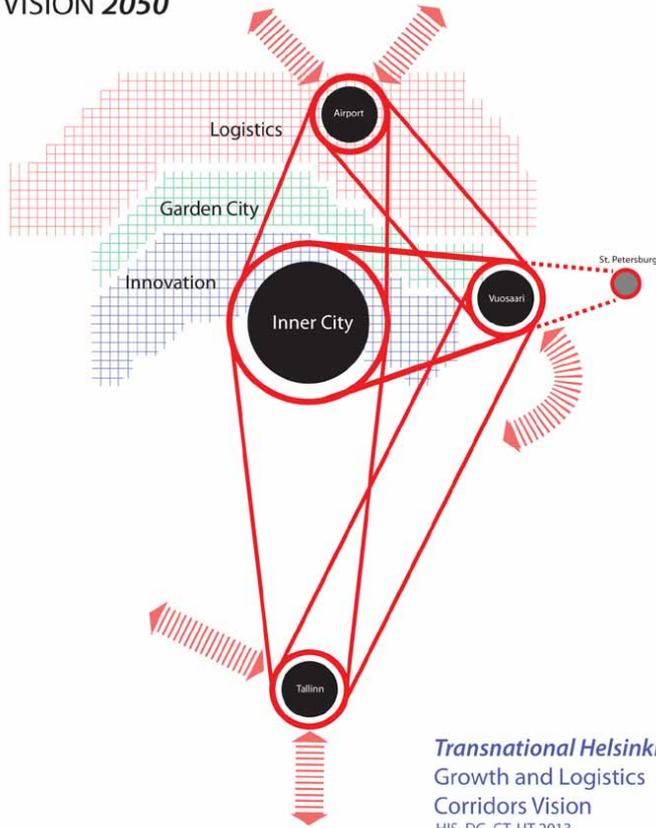
Hahmotelmia maankäyttövisioista ensimmäisessä vaiheessa:







VISION 2050



# Lähteet

Helsingin kaupungin strategiaohjelma (Valtuustostrategia 2009–2012)

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston toimintasuunnitelma 2012–2014. Toiminnan perusta ja keskeiset tehtävät.

Laakso, Seppo 2012. Helsingin seudun ja Helsingin väestökehitys. Toteutunut väestönkasvu ja projektiot vuoteen 2050.

Seppälä, Yrjö. 84 tuhatta tulevaisuutta. Gaudeamus, Helsinki 1983.

