

Greater Helsinki Vision 2050

– internationell idéävling

Ambitiös tävling med fräscha idéer för utveckling av Helsingforsregionen

Enligt juryn för idéävlingen Greater Helsinki Vision 2050 visade sig tävlingsuppdraget vara en utmaning och de bästa förslagen innehöll innovativa och fräscha idéer för utveckling av Helsingforsregionen. Målet var att hitta nya och fördomsfria lösningar för utveckling av boendet, markanvändningen och trafiken i regionen.

Folkmängden i Helsingforsregionen ökar under de kommande 50 åren från 1,3 miljoner till 2 miljoner. Mängden nybyggande som behövs är så stor att det är möjligt att utveckla totalstrukturen i regionen på ett sätt som stärker regionens ställning och konkurrensförmåga som ett ledande kultur- och teknolog centrum och som ett attraktivt område för boende och affärsverksamhet i Östersjöområdet.

Tävlingen arrangerades av de 14 städerna och kommunerna i Helsingforsregionen, dvs. Helsingfors, Esbo, Vanda, Grankulla, Kervo, Tusby, Träskända, Nurmijärvi, Mäntsälä, Borgnäs, Hyvinge, Kyrkslätt, Vichtis och Sibbo, tillsammans med miljöministeriet.

Det var fråga om en öppen internationell planeringstävling, som också internationellt sett var exceptionellt omfattande när det gäller målsättningen, planeringsområdets storlek och prissumman. Huvudpriset uppgick till 160 000 euro och inalles delas över en halv miljon euro ut i prispengar. Antalet godkända förslag blev 86.

Ordförande för juryn var biträdande stadsdirektör Pekka Korpinen. Finlands Arkitektförbund Safa hade till fackdomare utsett professor Helka-Liisa Hentilä och professor Trevor Harris. Som utländsk medlem i juryn fungerade professor Peter Ache.

Klimatförändringen och åldrandet megatrender

Till de centrala megatrender som lyftes fram i tävlingsarbetena och som bör beaktas vid planeringen av metropolområdet hör bl.a. klimatförändringen, den åldrande befolkningen, den ökande hälso- och miljömedvetenheten, den etiska konsumtionen, den ökande mångfalden och individualismen i levnadssätten, den förändrade karaktären hos lönearbetet och den ökande arbetsrelaterade rörligheten.

Som metropolområdets (Greater Helsinki Region) globala roll föreslogs oftast ställningen som knutpunkt för Asienflyg. Också S:t Petersburgs och hela Rysslands starkare ställning sågs som en möjlighet. Metropolområdet positionerades i vissa fall rent av som ett lyckoland inom S:t Petersburgs inpendlingsområde med en ren och trygg boendemiljö. Oftast sågs regionens roll dock som en självförsörjande stadsregi-

on inom Global Top 50 Cities, som stöder sig på ICT-branschen, logistiken och turismen och där naturen är den mest vägande attraktionsfaktorn.

Som utgångspunkt för planeringen av metropolområdet hade i regel tagits antingen en betoning av de olika delområdenas egen identitet och karaktär som bildar en områdeshelhet eller också något övergripande stadsplaneringstema som fördes genom hela området. Den vanligaste modellen för regionstrukturen var en s.k. fingermodell som kompletterar den befintliga strukturen. Speciellt intressanta var de förslag som avsåg att bearbeta den nuvarande fingerstrukturen till ett nät med hjälp av nya tvärgående områdesreserveringar, utvecklingskorridorer eller trafiknätverk.

Som recept för en hållbar stad erbjöds mycket olika lösningar: organiskt växande byaktiga samhällen, självförsörjande samhällen av trädgårdsstadstyp som stöder sig på spårtrafiken, till naturområden förlagda tornstäder som andas modernism, förortsaktiga plana områden som medger fortgående och öppen tillväxt, och varianter av traditionella stadskärnor med en urban puls dygnet runt. Mest intressanta var de förslag som inte bara nöjde sig med att överföra färdiga stadsplaneringsideal på Helsingfors, utan som kunde producera särpräglade lösningar förankrade i det lokala landskapet, i klimatet och i livsstilarna.

Bland de främsta tävlingsbidragen fanns det förslag som dryftade en komplettering av samhällsstrukturen och lade fram strategier och redskap för komplettering av förorter, områden längs trafikleder och korsningsområden.

Trafiken på spår, boende nära vattnet

Trafiklösningarna inom regionen betonade spårtrafiken. I fråga om personbilstrafiken betonade förslagen en ändring av kraftkällan eller bränslet så att de bli miljövänligare än nu. Också införande av vägtullar och car share-principen föreslogs.

Vissa förslag utgick från antagandet att miljömedvetenheten i framtiden gör livet allt lokalare och att folk förflyttar sig mindre. Ett sätt att locka invånarna till miljömedvetnare trafik är ett "climate bonus card", där den som regelbundet gynnar kollektivtrafiken får olika slags förmåner, bl.a. gratisresor. En motsatt synpunkt gick att finna i de förslag enligt vilka flygresorna, speciellt ökningen i flygtrafiken på Asien, ansågs vara fundamentet för den framtida utvecklingen i hela regionen.

Nästan alla förslag lyfte dock fram budskapet att de ökande trafikvolymerna med de problem som detta medför kan bemästras bara genom kraftiga satsningar på det spårbundna trafiknätet och genom en begränsning av ökningen i personbilstrafiken.

Produktion av närmat och biomassa och reservering av mark för urban odling och uppfödning av ätliga havsdjur lyftes fram i vissa arbeten. Det fanns knappt med visioner om serviceinnovationer, men de som fanns var desto mer sprittande: t.ex. förslaget om en rörlig butik (shop-on-tracks), som följer med spårtrafiken.

Den mest hisnande näringslivsvisionen för hela regionen fanns i ett förslag där regionens framtida roll fick epitetet Social Silicon Valley. Receptet var sociala innovationer som uppstår genom delaktighet och en närings-, förenings- och företagsverksamhet som utgår från dessa.

I många förslag var kontakten till naturen eller vattnet en kvalitetsfaktor i boende- och levnadsmiljön. I förslagen fanns olika variationer av strandboende allt från utfyllda öar, offshore-boende och flytande bostäder till stränder fyllda av torn- och terrasshus. En större mångfald i boendemiljön än nu poängterades och ansågs vara nödvändig i framtiden för att attrahera boende.

Ett starkt budskap utifrån tävlingsresultaten var att det i metropolområdet behövs nya initiativ när det gäller områdets administration liksom också organiseringen av och de praktiska redskapen för planeringen av markanvändningen. Med tanke på områdets framtid ansågs det vara till fördel om antingen kom-

mungränserna elimineras helt och hållet eller åtminstone samarbetet kommunerna emellan intensifieras speciellt i fråga om planeringen av markanvändningen. Ökad medborgardeltaktighet antogs tillföra regionen dragningskraft, säkerställa en hållbar utveckling och göra det lättare för invånarna att bli rotfasta.

Tävlingsresultat och rekommendation till fortsatta åtgärder

Antalet godkända tävlingsförslag var 86. Juryn beslöt dela in dem i tre klasser: övre klassen 26 förslag, mellersta klassen 28 förslag och nedre klassen 32 förslag. Juryn var enhällig i alla sina val.

De förslag i övre klassen som lyftes upp i prisklassen var av två typer: sådana som övergripande hade lyckats uppfylla alla mål som ställdes i tävlingsuppdraget och sådana där något delområde hade lösts på ett särskilt förtjänstfullt sätt. Toppskiktet bestod av förslag som erbjuder klara visioner för utvecklingen av regionen och dessutom kompletterar varandra. De utgör ett mångsidigt underlag för det framtida visions- och strategiarbetet.

Juryn rekommenderar att kommunerna i tävlingsområdet inleder en gemensam visions- och strategiprocess, i vilken de prisbelönda arbetena utnyttjas och upphovsmännen inbjuds att medverka. Dessutom bör det i mån av möjlighet samarbetas med dem som utarbetat de prisbelönda förslagen när det gäller planering av exempelvis kompletteringsbyggande i de olika delområdena och annan planering.

Allt material som hänför sig till tävlingen finns på adressen:
<http://www.greaterhelsinki.fi>