

Greater Helsinki Vision 2050

– kansainvälinen ideakilpailu

Haasteellinen kilpailu toi tuoreita ideoita Helsingin seudun kehittämiseen

Greater Helsinki Vision 2050-ideakilpailun tuomariston mielestä kilpailutehtävä osoittautui haasteelliseksi, ja parhaat ehdotukset toivat innovatiivisia ja tuoreita ideoita Helsingin seudun kehittämiseen. Tavoitteena oli löytää uusia ja ennakkoluulottomia ratkaisuja seudun asumisen, maankäytön ja liikenteen kehittämiseen.

Helsingin seudun asukasluku kasvaa seuraavien 50 vuoden aikana 1,3 miljoonasta kahteen miljoonaan. Tarvittavan uudisrakentamisen määrä on niin suuri, että se mahdollistaa seudun kokonaisrakenteen kehittämisen tavalla, joka vahvistaa seudun asemaa ja kilpailukykyä yhtenä Itämeren alueen johtavana kulttuuri- ja teknologiakeskuksena ja vetovoimaisena asuin- ja liiketoiminta-alueena.

Kilpailun järjestivät Helsingin seudun 14 kaupunkia ja kuntaa, eli Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Tuusula, Järvenpää, Nurmijärvi, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo yhdessä ympäristöministeriön kanssa.

Kilpailu oli avoin kansainvälinen suunnittelukilpailu. Se oli myös kansainvälisesti katsottuna poikkeuksellisen mittava sekä tavoiteasettelun, suunnittelualueen suuren koon että palkintosumman osalta. Palkintoina jaetaan yhteensä puoli miljoonaa euroa.

Tuomariston puheenjohtaja oli apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpinen. Suomen Arkkitehtiliitto Safan nimeäminä ammatituomareina toimivat professori Helka-Liisa Hentilä ja professori Trevor Harris. Ulkomaisena tuomariston jäsenenä toimi professori Peter Ache.

Ilmastonmuutos ja ikääntyminen megatrendit

Keskeisiksi megatrendeiksi, joihin metropolialueen suunnittelussa tulee varautua, kilpailutehtävissä nostettiin ilmastonmuutos, väestön ikääntyminen, terveys- ja ympäristötietoisuuden nousu, eettinen kuluttaminen, elämäntapojen moninaistuminen ja yksilöllistyminen, palkkatyön luonteen muutos ja työperäisen liikkuvuuden lisääntyminen.

Metropolialueen (Greater Helsinki Region) globaaliksi rooliksi ehdotettiin useimmiten Aasian lentojen solmukohtaa. Myös Pietarin ja koko Venäjän vahvistuminen nähtiin mahdollisuutena. Joissakin tapauksissa metropolialue asemoitiin jopa Pietarin työssäkäyntialueeseen kuuluvaksi lintukodoksi, jossa on puhdas ja turvallinen asuinympäristö. Useimmiten rooliksi nähtiin kuitenkin omavarainen ja Global Top 50 Cities-joukkoon kuuluva kaupunkiseutu, joka nojaa ICT-alaan, kehittyneeseen logistiikkaan ja matkailuun, ja jonka painavin vetovoimatekijä on luonto.

Metropolialueen suunnittelun lähtökohdaksi oli pääsääntöisesti otettu joko eri osa-alueiden oman identiteetin ja luonteen korostaminen ja pyrkiminen sitä kautta aluekokonaisuuteen tai jokin kokonaisvaltainen kaupunkisuunnitteluteema, joka vie tiin läpi koko alueen. Yleisin seuturakenteen malli oli nykyistä rakennetta täydentävä nk. sormimalli. Erityisen kiinnostavia olivat ehdotukset, joissa nykyinen sormimainen rakenne pyrittiin muokkaamaan verkkomaiseksi uusien poikittaisten aluevarausten, kehityskäytävien tai liikenneverkostojen myötä.

Kestävän kaupungin reseptiksi tarjottiin hyvin monenlaisia ratkaisuja: orgaanisesti kasvavia kylämaisia yhteisöjä, puutarhakaupunkityypisiä omavaraisia raideliikenteeseen tukeutuvia yhdyskuntia, modernismia heijastelevia luontoalueille sijoitettuja tornikaupunkeja, lähiömäisiä jatkuvan kasvun mahdollistavia kenttämaisia alueita sekä 24h-urbanismia sykkiviä perinteisten kaupunkikeskustojen muunnelmia. Kiinnostavimpia olivat ehdotukset, joissa ei tyydytty siirtämään valmiita kaupunkisuunnitteluideaaaleja Helsinkiin, vaan kyettiin tuottamaan omaperäisiä, paikalliseen maisemaan, ilmastoon ja elämäntyyliin sitoutuvia ratkaisuja.

Kilpailun terävintä antia löytyi ehdotuksista, joissa oli pohdittu yhdyskuntarakenteen täydentämistä ja esitetty strategioita ja työkaluja lähiöiden, väylien varsien ja risteysalueiden täydentämiseen.

Liikenne raiteille, asuminen lähelle vettä

Seudun liikenneratkaistuissa painottui raideliikenne. Henkilöautoliikenteen osalta ehdotukset painoutuivat autojen voimanlähteen tai polttoaineen muuntamiseen nykyistä ympäristöystävällisemmäksi. Myös tietullien ja car share –periaatteen käyttöönottoa esitettiin.

Joissakin ehdotuksissa oletuksena oli, että tulevaisuudessa ympäristötietoisuus tekee elämisestä yhä paikallisempaa, jolloin liikkuminen vähenee. Keino houkutella asukkaita ympäristötietoisempaan liikkumiseen voisi olla ”climate bonus card”, jossa joukkoliikenteen säännöllinen suosiminen tuo erilaisia etuja muun muassa ilmaisten matkojen muodossa. Vastakkainen näkökulma oli löydettävissä ehdotuksista, joissa lentomat kustamisen ja erityisesti Aasian lentoliikenteen kasvun nähtiin olevan koko seudun tulevan kehittämisen kivijalka.

Lähes kaikista ehdotuksista nousi kuitenkin viesti, että liikennemäärien kasvu ja siitä seuraavat ongelmat saadaan haltuun vain voimakkaalla panostuksella raideliikennepohjaiseen liikenneverkkoon ja rajoittamalla henkilöautoliikenteen kasvua.

Joissakin töissä nousi esille lähiruuan ja biomassan tuottaminen sekä maa-alan varaaminen urbaaniin viljelyyn ja varautuminen syötävien merenelävien kasvattamiseen. Palveluinnovaatioita oli visioitu niukasti, mutta sitäkin hersyvämmin: esimerkiksi ehdotus liikkuvasta kaupasta (shop-on-tracks), joka kulkee raideliikenteen mukana.

Huimin koko seutua koskeva elinkeinovisio löytyi ehdotuksesta, jossa seudun tulevaisuudeksi määriteltiin Social Silicon Valley. Reseptiksi esitettiin osallistumisen kautta syntyviä sosiaalisia innovaatioita ja niistä nousevaa elinkeino-, yhdistys- ja yritystoimintaa.

Asuin- ja elinympäristön laatutekijäksi nähtiin monessa ehdotuksessa luonto- tai vesikontakti. Ehdotuksissa esiintyi erilaisia ranta-asumisen muunnelmia täyttösaarista, off-shore asumisesta ja kelluvista asunnoista torni- ja terassitalojen kirjomiin rantoihin asti. Asuin ympäristön nykyistä suurempaa monipuolisuutta korostettiin ja pidettiin asukkaiden houkuttelun kannalta välttämättömänä.

Kilpailutulosten perusteella vahvaksi viestiksi nousi se, että metropolialueella tarvitaan uusia avauksia alueen hallinnon sekä maankäytön suunnittelun organisointiin ja käytännön työkaluihin. Alueen tulevaisuudelle nähtiin eduksi, että kuntarajat poistuvat joko kokonaan tai kuntien välistä yhteistyötä tiivistetään erityisesti maankäytön suunnittelussa. Kansalaisosallisuuden lisäämisen uskottiin tuovan seudulle vetoa, varmistavan kehityksen kestävyys ja vahvistavan asukkaiden juurtumista.

Kilpailun ratkaisu ja suositus jatkotoimiksi

Hyväksyttyjä ehdotuksia kilpailuun tuli 86. Palkintolautakunta päätti jakaa ne kolmeen luokkaan: yläluokka 26 ehdotusta, keskiluokka 28 ehdotusta ja alaluokka 32 ehdotusta. Palkintolautakunta oli kaikissa valinnoissaan yksimielinen.

Yläluokasta palkintoluokkaan nostetut ehdotukset ovat kahdentyyppisiä: niissä on kokonaisvaltaisesti onnistuttu vastaamaan kaikkiin kilpailutehtävissä asetettuihin tavoitteisiin tai jokin osa-alue on ratkaistu erityisen ansiokkaasti. Kärki koostuu ehdotuksista, jotka tarjoavat selkeitä näkemyksiä seudun kehittämiseen ja täydentävät toisiaan. Ne tarjoavat monipuolisen alustan tulevalle visio- ja strategiatyölle.

Palkintolautakunta suosittelee, että seudun kunnat aloittavat yhteisen metropolialueen maankäyttöön painottuvan visio- ja strategiaproessin, jossa hyödynnetään palkittuja töitä ja johon kutsutaan niiden tekijöitä. Eri osa-alueiden täydennysrakentamista koskevassa ja muussa suunnittelussa tulee mahdollisuuksien mukaan tehdä yhteistyötä palkittujen ehdotusten laatijoiden kanssa.