



HELSINGIN YLEISKAAVA

Yleiskaavan ihmisiin kohdistuvat sosiaaliset ja viihtyisyyteen liittyvät vaikutukset



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:16

HELSINGIN YLEISKAAVA

Yleiskaavan ihmisiin kohdistuvat sosiaaliset ja viihtyisyyteen liittyvät vaikutukset

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014

Teksti: Satu Tarula, Anne Karlsson, Christina Suomi, Raisa Kiljunen-Siirola, Salla Ahokas, Pihla Melander, Kerttuli Kohonen

Graafinen suunnittelu: Tsto

Taitto: Sari Yli-Tolppa ja Kerttuli Kohonen

Kansikuva: Satu Tarula

Sisältö

Alkusanat

1 Johdanto

1.1 Mitä yleiskaavassa suunnitellaan?	6
1.2 Millaisia vaikutuksia työssä arvioidaan?	6

2 Helsingin väestön sosioekonominen rakenne - nykytilanteen kuvaus

2.1 Muuttoliike ja väestönkasvu	8
2.2 Väestörakenne	9
2.3 Asuminen	11
2.4 Työllisyys ja elinkeinot	15
2.5 Palvelurakenne	17
2.6 Tulotasot	19
2.7 Koulutus	20
2.8 Asuinalueiden koettu turvallisuus ja sosiaalinen eriytyminen	21

3 Visio 2050:n pääteemojen ihmisiin kohdistuvat vaikutukset yleiskaavassa

3.1 Helsinki on urbaani, elämää sykkivä metropoli	24
3.2 Houkuttelevan asumisen Helsinki	26
3.3 Taloudellisen kasvun ja työpaikkojen Helsinki	30
3.4 Kestävän liikkumisen kaupunki	32
3.5 Virkistys, kaupunkiluonto ja kulttuuriympäristö	36
3.6 Merellinen Helsinki	38
3.7 Kansainvälinen Helsinki ja Helsinki osana seutua	40
3.8 Hyvän kaupunkielämän kriteerit	43

4 Yleiskaavan sosiaaliset vaikutukset

4.1 Vaikutukset väestön muutoksiin	44
4.2 Vaikutukset muuttoliikkeeseen	46
4.3 Asuntojen riittävyyteen ja monipuolisuuteen kohdistuvat vaikutukset	46
4.5 Vaikutukset palveluihin	49
4.6 Liikkumiseen ja kulkutapoihin kohdistuvat vaikutukset	50
4.7 Vaikutukset virkistysmahdollisuuksiin ja vapaa-ajan viettoon	51

5 Yhteenveto yleiskaavaluonnoksen ihmisiin kohdistuvista sosiaalisista ja viihtyisyyteen liittyvistä vaikutuksista

Kirjallisuus

Alkusanat

Helsingin uuden yleiskaavan valmistelu on alkanut kaupunkisuunnitteluvirastossa vuonna 2012. Suunnittelualueena on koko Helsinki lukuun ottamatta Östersundomin aluetta, jonne ollaan parhaillaan laatimassa kuntien yhteistä yleiskaavaa. Yleiskaavassa ratkaistaan yleispiirteisellä tasolla kaupungin tulevaisuuden maankäyttö noin vuoteen 2030 saakka. Yleiskaavan vision aikajänne yltää kuitenkin vuoteen 2050 saakka.

Yleiskaavan Visio 2050, Kaupunkikaava - Helsingin uusi yleiskaava -raportti hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa joulukuussa 2013. Yleiskaavan on tarkoitus olla valmis vuonna 2016. Yleiskaavaluonnoksessa Helsinkiä on suunniteltu vision tavoitteiden mukaisesti tiiviinä, urbaanina kaupunkina. Pikaraitiotiet yhdistävät solmukohtien tiiviitä pikkukaupunkeja. Kantakaupunki on laajentunut bulevardeiksi muutettujen moottoriteiden varsille.

Monissa Euroopan suurissa kaupungeissa on alettu tarkastella kaupunkia erityisesti ihmisten viihtymisen ja elämänlaadun kannalta. Esimerkiksi tanskalainen Jan Gehl on nostanut inhimillisyyttä vahvasti esille teoksissaan *Life Between Buildings* ja *Cities for People*. On ymmärretty, että kaupunkilaisista välittämällä on tärkeä rooli elävämmän, turvallisemman, kestävämmän ja terveellisemmän kaupungin saavuttamisessa - jotka puolestaan ovat kaikki 2000-luvun tärkeitä päämääriä. Humaani kaupunki hyvin suunniteltuine katuineen, aukioineen ja puistoineen luo iloa vierailijoiden ja ohikulkijoiden lisäksi niille, jotka asuvat, työskentelevät ja viettävät siellä aikaa päivittäin. (Gehl 2010).

On huomattu, että 2000-luvun alussa on kohonnut uudenlaisia kaupunkilaisuuteen liittyviä ilmiöitä. On myös olemassa uusi, urbaani sukupolvi, jolla on juuret kaupungissa. Jo aikuistuneet kaupunkilaiset käyvät kaupunkifestareilla ja ovat aktiivisia kaupunkitilan käyttäjiä. Nuorempi sukupolvi skeittaa ja skuuttaa aukioilla, ja uusia kaupunkitilaan sopivia harrastuksia on ilmestynyt parkourin ja boulderoinnin tapaan. Entistä hyväkuntoisemmilla eläkeläisillä on aikaa osallistua kaupungin tapahtumiin. Kahvilat ja puistonpenkit toimivat aitoina pysähtymis- ja kohtaamispaikkoina.

Arvokeskusteluissa korostuvat pehmeämmät arvot, kuten suvaitsevaisuus ja solidaarisuus, ekologisuus, polkupyöräilyn ihannointi, lähiruoka ja ruohonjuuritasolta järjestetyt avoimet kaupunkilaisten tapahtumat. Myös vaikuttaminen yhteisiin asioihin on helpottunut, ja avointa keskustelua käydään sanomalehtien lisäksi Facebookissa ja Twitterissä. Uudet menetelmät ovat heijastuneet myös kaupunkisuunnitteluun, ja uutta yleiskaavaa on laadittu avoimesti ja vuorovaikutteisesti kaupunkilaisten kanssa. Yleiskaavoitusta ja blogeja voi seurata osoitteessa www.yleiskaava.fi.

Eletään aikaa, jolloin siirrytään vähitellen puhumaan X-sukupolven jälkeisestä Y-sukupolvesta. Kun X-sukupolvi on käsittänyt 1960-luvun alusta 1970-luvun loppuun syntyneet, tarkoitetaan Y-sukupolvella uuden vuosituhaten vaikuttajia, 1980-luvun alusta 2000-luvun alkuun syntyneitä. Tämä sukupolvi on se, joka olisi tärkeä saada mukaan yleiskaavoitusta koskevaan keskusteluun, sillä he ovat ikäryhmä, jotka ovat aktiivisessa työssä vielä yleiskaavan aikaulottuvuudella vuoteen 2050 asti.

“...The most successful cities are those who let citizens shape planning. Only the mayors who shape urban development in line with the dreams and wishes of their residents, have a chance of earning their city a place in the 21st century Major League.”

Jan Gehlin haastattelu, *Twentyfirst-lehti* 03/2014.

1 Johdanto

1.1 Mitä yleiskaavassa suunnitellaan?

Helsingin yleiskaavassa esitetään kaupungin maankäyttö ja liikennejärjestelmä pääpiirteissään. Yleiskaavassa varaudutaan siihen, että Helsingissä asuu 860 000 asukasta vuonna 2050. Tämä tarkoittaa n. 260 000 uutta asukasta. Asumisen osalta väestönkasvu tarkoittaa varautumista n. 9 milj. kerrosneliömetrin rakentamiseen. Jos asukkaiden ja työpaikkojen suhdeluku pysyy samana kuin nykyisin, tulevaisuuden Helsingissä olisi nykyisten 380 000 työpaikan lisäksi 180 000 uutta työpaikkaa vuonna 2050.

Valmisteilla olevan yleiskaavan keskeisiä periaatteita maankäytön muuttumiseen ovat kantakaupungin laajeneminen muuttamalla moottoritiemäisiä alueita kaupunkibulevardeiksi sekä asemanseutujen tiivistyminen. Liikenteen osalta tullaan kehittämään Helsingin poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä sekä raideliikenneyhteyksiä, jolloin kaupunki tulee muuttumaan aidosti joukkoliikenteen verkostokaupungiksi.

Uuden yleiskaavan valmistelu edellyttää suunnittelun lähtökohtien ja tavoitteiden määrittämiseksi selvityksiä eri teemoista sekä kaavan toteuttamisesta aiheutuvien vaikutusten arviointeja. Yleiskaavan vaikutusten arviointi perustuu maankäyttö- ja rakennuslakiin (MRL). MRL:n 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä kaavan ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset.

1.2 Millaisia vaikutuksia työssä arvioidaan?

Yleiskaavan ihmisiin kohdistuvat sosiaaliset ja viihtyisyyteen liittyvät vaikutukset -raportti on osa Helsingin yleiskaavaluonnoksen yhteydessä tehtävää vaikutusten arviointia. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi (IVA) on yksi vaikutusten arvioinnin muoto. Se käsittää sekä sosiaalisten vaikutusten arvioinnin (SVA) ja terveysvaikutusten arvioinnin (TVA). Tässä raportissa ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia tarkastellaan lähinnä sosiaalisten vaikutusten kannalta, kun taas terveydellisiä vaikutuksia arvioidaan melun ja päästöjen osalta erillisessä raportissa.

Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa tehtävänä on arvioida ennalta kaavan ja sen mahdollistamien toimintojen vaikutuksia ihmisiin sekä ihmisten elinympäristöön ja viihtyisyyteen. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin tehtävänä on pyrkiä varmistamaan, että kaava mahdollistaa terveellisen, turvallisen, viihtyisän sekä sosiaalisesti toimivan elinympäristön luomista. Arjen sujuvuus ja hyvä elämänlaatu ovat hyvän ja toimivan kaupungin tärkeimpiä kriteerejä.

Ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan eri näkökulmista, joita ovat mm. vaikutukset väestön muutoksiin ja segregoitumiseen, asumisoloihin, työllisyyteen ja elinkeinoihin, palveluiden saatavuuteen ja saavutettavuuteen, sekä liikkumiseen ja virkistykseen.

Arviointityössä on periaatteena verrata yleiskaavan aiheuttamia maankäytön muutoksia ja vaikutuksia suhteessa nykytilanteeseen. Nykytilannetta kuvataan pääasiassa vuoden 2013 loppupuolella olevien tietojen perusteella. Vaikutusten

arvioinnissa pyritään nostamaan esille merkittävimmät myönteiset ja kielteiset ihmisiin kohdistuvat vaikutukset.

Yleiskaava on pitkän aikavälin suunnitelma, jonka toteutumista täsmennetään vielä osayleiskaavoilla ja asemakaavoilla sekä hankesuunnittelussa, mikä vaikuttaa osaltaan tulevaisuuden epävarmuuteen. Koska yleiskaava on yleispiirteinen suunnitelma, arvioidaan vaikutuksetkin yleispiirteisellä tasolla. Vaikutusten arvioinnin tarkastelutapa voi vaihdella tapauskohtaisesti kaavan suorien vaikutusten arvioinnista sen toteutumisen kautta kohdistuviin välillisiin vaikutuksiin. Välillisten vaikutusten osalta voidaan pohtia esim. kaavan kautta elinympäristöön kohdistuvia mahdollisuuksia tai uhkia.

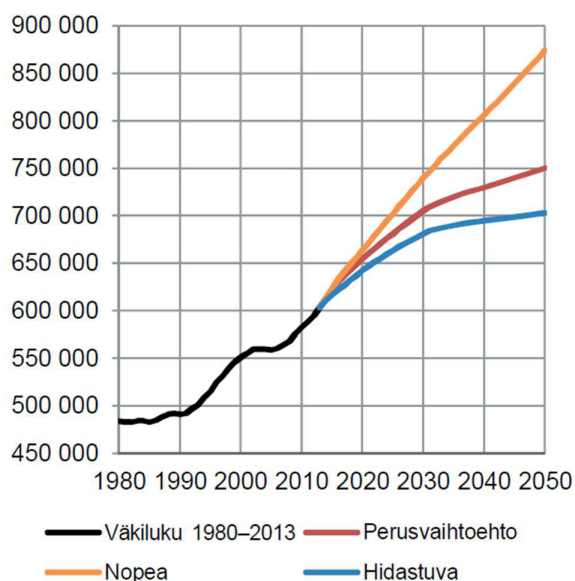
Yleiskaavan ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointia syvennetään tarvittaessa ehdotusvaiheessa, kun yleiskaavaluonnoksen maankäyttöratkaisuista on päätetty.

2 Helsingin väestön sosioekonominen rakenne - nykytilanteen kuvaus

2.1 Muuttoliike ja väestönkasvu

Helsingissä oli 612 600 asukasta vuoden 2013 lopussa. 600 000 asukkaan raja ylittyi reilu vuosi aiemmin, elokuussa 2012. Vuosituhannen vaihteesta väestönkasvu on ollut keskimäärin 4000 asukasta vuodessa. Maahanmuuton osuus on puolestaan ollut viimeisen kuuden vuoden ajan keskimäärin 3400 henkilöä vuodessa.

Väestön ennakkoidaan kasvavan noin 5 700 asukkaalla vuodessa aina vuoteen 2020 asti. Vuosien 2021–2030 kasvu on keskimäärin 4700 henkeä. Väestönkasvusta vajaat kaksi kolmasosaa on muuttovoittoa ja loput luonnollista väestökasvua koko ennustejakson ajan. Tietokeskuksen väestöennusteen mukaan 650 000 asukkaan raja ylitetään vuonna 2021 ja 700 000 asukkaan raja vuonna 2030.



Diagrammi. Helsingin väestönkasvu 1980–2013 ja ennuste 2050. (Tietokeskus, tilastoja 2013: 29).

Vuodesta 2008 lähtien väestönkasvu on ollut poikkeuksellisen suurta viimeisen 40 vuoden kasvulukuihin verrattuna. Suurin syy Helsingin asukasluvun kasvuun on muuttoliike. Vuonna 2012 muualta Suomesta Helsinkiin muutti 32 600 henkilöä ja muualle Suomeen muutti 29 600 henkilöä. Tulijoiden määrä kasvoi edellisvuodesta 1 500 ihmisellä, kun taas lähtömuuttojen määrä pysyi viime vuoden tasolla.

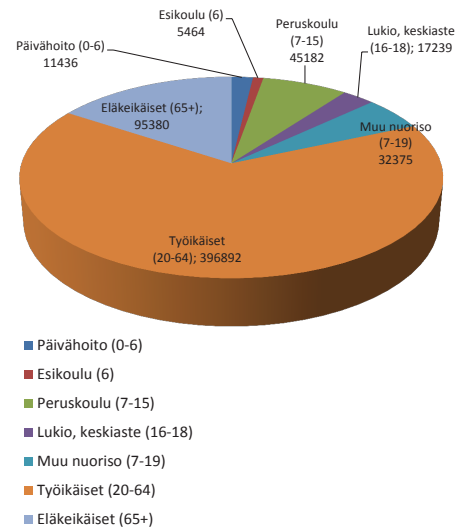
Seudun sisäinen tulomuutto painottuu nuoriin aikuisiin. Helsinki houkuttelee etupäässä nuoria muuttajia opiskelupaikkojen, urbaanin elämäntyylin sekä monipuolisen työpaikkatarjonnan takia. Uutena trendinä on, että myös lapsiperheet ovat alkaneet arvostaa kaupunkimaista asumista, ja lähtömuutto seudulle on supistunut. Uraanin elämäntyylin arvostus on noussut suurten tonttien ja asuineliöiden kustannuksella. Lapsiperheiden pysymisellä Helsingissä on puolestaan suora vaikutus syntyvyyteen.

2.2 Väestörakenne

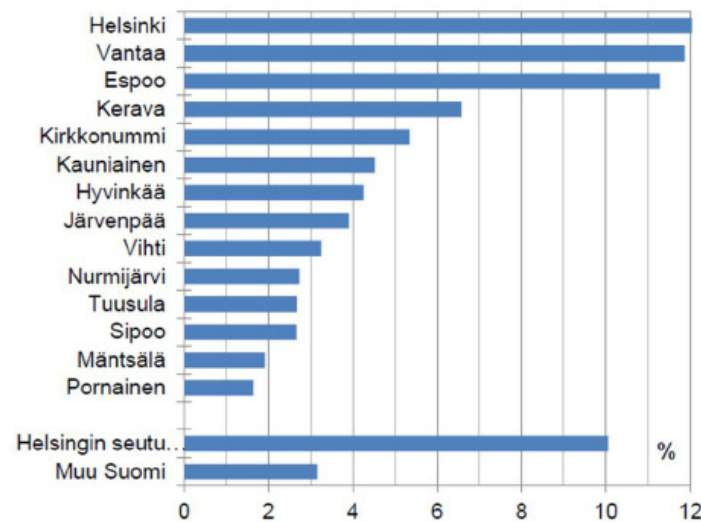
Helsingin väestöä on tarkasteltu palvelujen kannalta merkittävien ikäryhmien mukaan. Työikäisten osuus Helsingin väestöstä oli 66 %. Eläkeläisiä oli puolestaan 16 % helsinkiläisistä. Eläkeikäisen väestön osuus kasvaa tällä hetkellä Helsingissä nopeasti suurten ikäluokkien jäädessä eläkkeelle. Koululaisia oli (peruskoulu ja lukio/keskiaste yhteensä) hieman yli 10 % ja alle kouluikäisten lasten osuus kaupunkilaisista hieman alle 8 %. Alueellisesti lapsia ja nuoria (7-15 v.) asuu eniten esikaupunkivyöhykkeellä, joillakin pienalueilla jopa yli 10 % väestöstä. Pohjoisessa, koillisessa ja itäisessä suurpiirissä lasten ja nuorten osuus on selkeästi suurempi kuin kantakaupungissa, jossa lasten ja nuorten osuus jää paikoin alle 5 %.

Tilastojen mukaan Helsinki näyttäytyy naisvaltaisena, yksin asuvien kaupunkina. Helsinkiläisistä 49 prosenttia on sinkkuja ja 31 prosenttia dinkkuja eli kahden hengen talouksia. Vuodenvaihteessa 2012/13 Helsingissä oli 1000 miestä kohden 1122 naista, ja naimattomien osuus väestöstä oli 54,4 %.

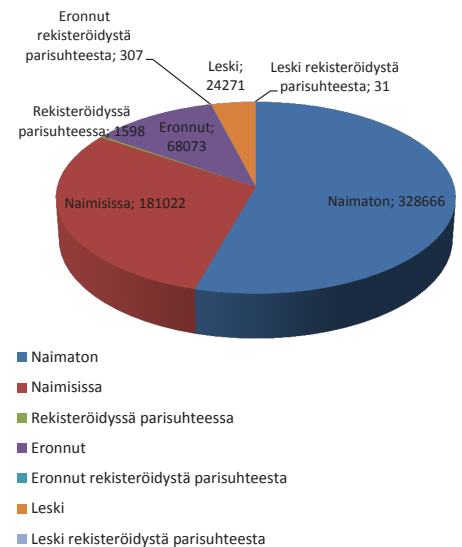
Vieraskieliset ovat keskittyneet Suomessa pääkaupunkiseudulle. Helsingissä asui vuoden 2013 alussa 73 608 vieraskielistä eli muita kuin suomen-, ruotsin- tai saamenkielisiä. Vieraskielisten osuus Helsingin väestöstä oli 12 prosenttia. Muualla Helsingin seudulla vieraskielisten osuus väestöstä oli 8 prosenttia ja muualla Suomessa noin kolme prosenttia. (Tietokeskus, tilastoja 2013: 31).



Taulukko. Helsingin väestö ikäryhmien mukaan vuodenvaihteessa 2012/13. (Lähde: Tietokeskus, tilastoja 2013:19).

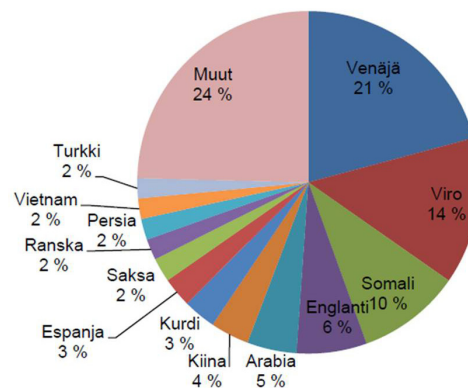


Taulukko. Vieraskielisten osuus väestöstä Helsingin seudun kunnissa 1.1.2013. (Tietokeskus, tilastoja 2013: 31).



Taulukko. Helsingin väestö siviilisäädyn ja sukupuolen mukaan vuodenvaihteessa 2012/13. (Lähde: Tietokeskus, tilastoja 2013:19).

Taulukko. Helsingin vieraskieliset äidinkielen mukaan 1.1.2013. (Tietokeskus, tilastoja 2013: 31).



2.3 Asuminen

Helsingissä asutaan hiukan ahtaammin kuin muualla Suomessa johtuen etupäässä kalliimmasta ja kerrostalovaltaisesta asumisesta. Helsingissä asumisväljyys on 34 m² henkilöä kohden, kun vastaava luku Uudellamaalla on 37 m² ja koko maassa 39 m² henkilöä kohden. Vuonna 2012 Helsingissä oli yhteensä 336 409 asuntoa.

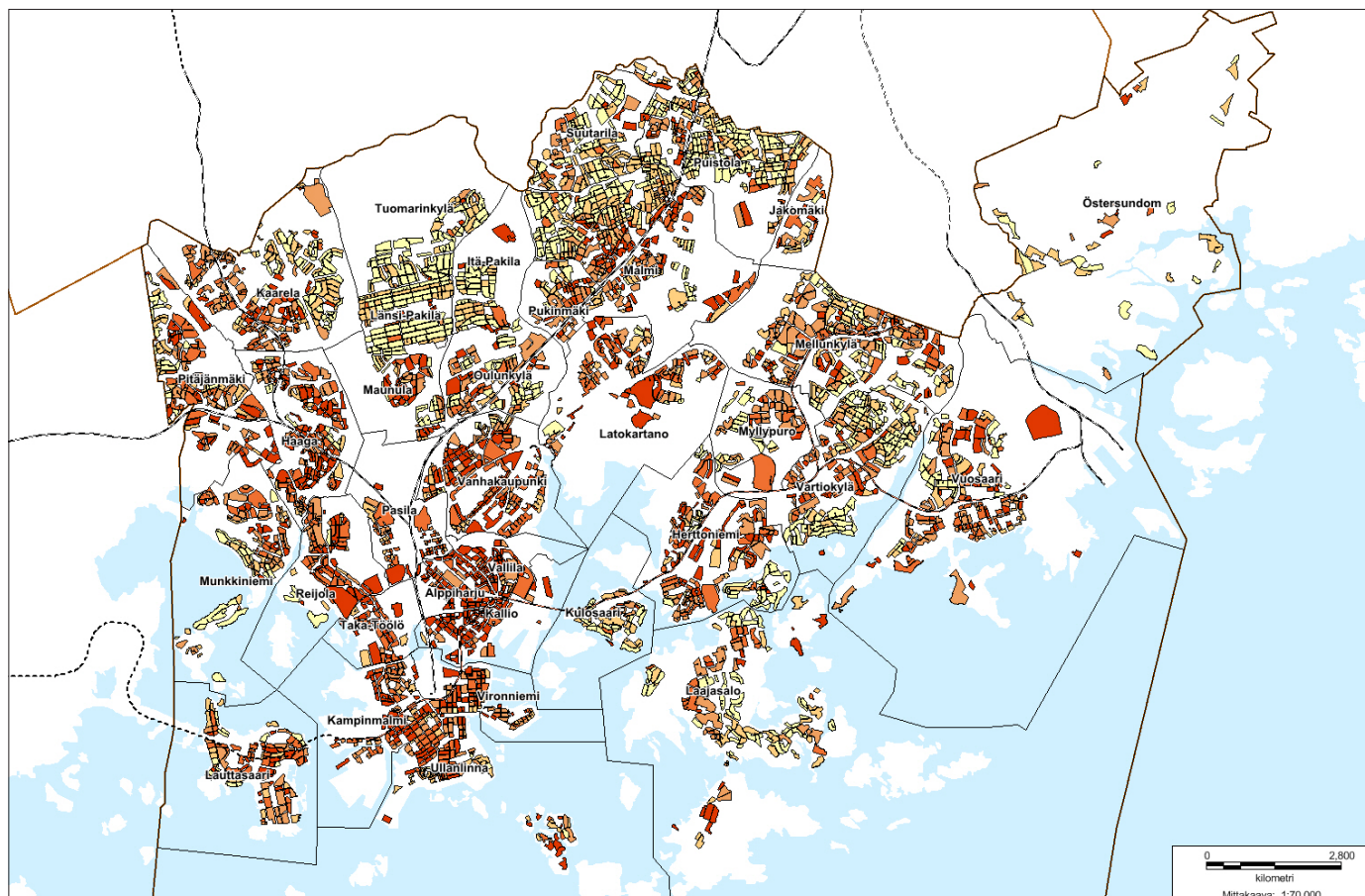
Helsingissä on enemmän yksin asuvia kuin muualla Suomessa. Asuntokuntien keskkoko oli 1,80, kun vastaava luku Suomessa oli 2,06. Muuhun maahan verrattuna erilaisen väestörakenteen johdosta pääkaupunkiseudulla on tarve pienille, huokeille kodeille, koska enemmistö on sinkkuja tai kahden hengen talouksia.

Helsingin asuntokannasta 86 % sijaitsee kerrostaloissa. Yksiöitä ja kaksioita on 54 % asuntokannasta (181 516 kpl). Asuntokannan jakautumisessa on suurta alueellista vaihtelua. Pienasunnot sijoittuvat pääosin kantakaupunkiin ja asemanseuduille, kun taas perheasuntoja on enemmän esikaupunkivyöhykkeellä.

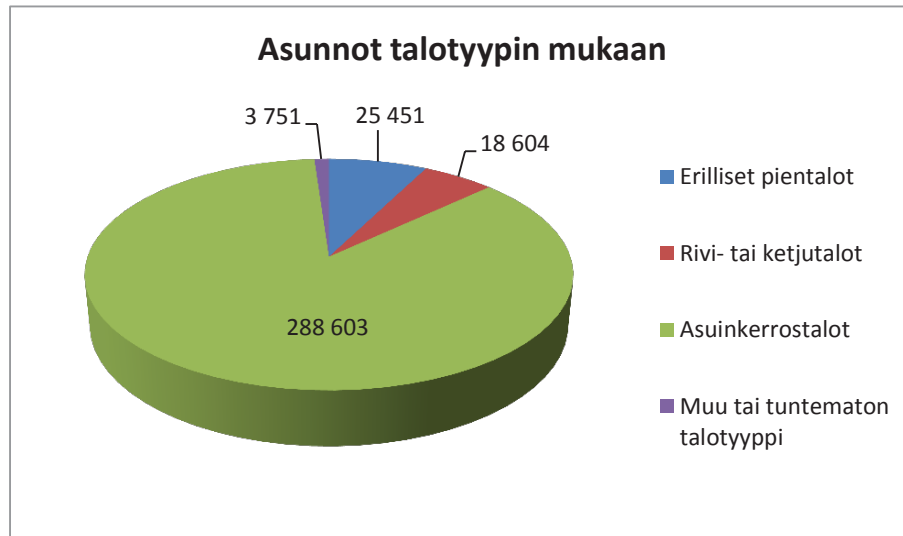
Kartta. Pienasuntojen osuus Helsingissä korttelitasolla 2012.

Pienasuntojen osuus kortteleittain 2012

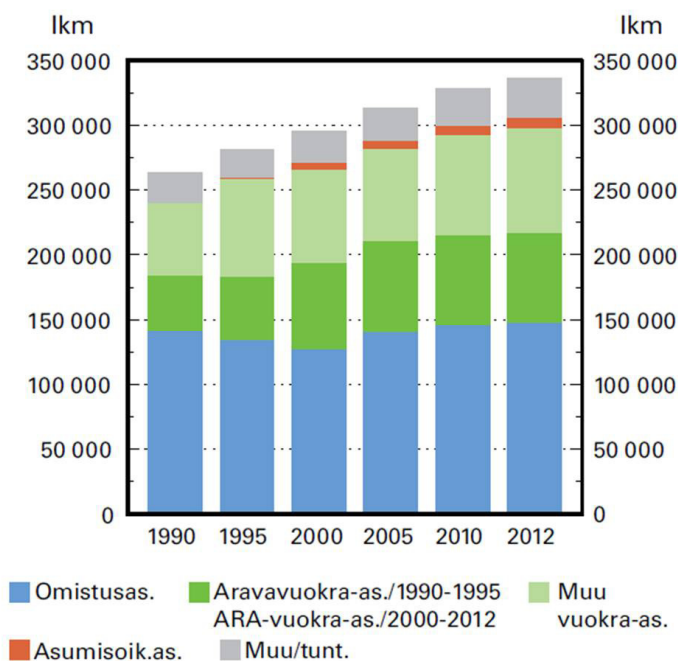
■	0,73 - 2 (847)
■	0,58 - 0,73 (652)
■	0,41 - 0,58 (745)
■	0,21 - 0,41 (677)
■	0,01 - 0,21 (787)



Helsingissä on yhtä paljon vuokra- ja omistusasuntoja. suhteellisen alhainen omistusasuntojen osuus on Helsingille luonteenomainen piirre. Vuoden 2012 lopussa Helsingissä oli yhteensä 333 409 asunnon asuntokannasta omistusasuntoja 44,0 prosenttia. Vuokra-asuntoja 44,7 prosenttia ja asumisoikeusasuntoja 2,3 prosenttia. (Tietokeskus: Asuminen Helsingissä tilastojen valossa 1990–2012). Naapurikunnissa Espoossa ja Vantaalla omistusasuntojen osuus on 59 % kummassakin, ja vuokra-asuntoja asutusta asuntokannasta on 34–35 % (Uudenmaan liiton tietopalvelu).



Taulukko. Helsingin asuntokanta talotyyppin mukaan. (Lähde: Helsingin seudun aluesarjat).



Taulukko. Asuntokanta hallintaperusteen mukaan vuosina 1990–2012, lkm. (Kuva Tietokeskus, Asuminen Helsingissä tilastojen valossa 1990–2012.)

Asumisväljyys

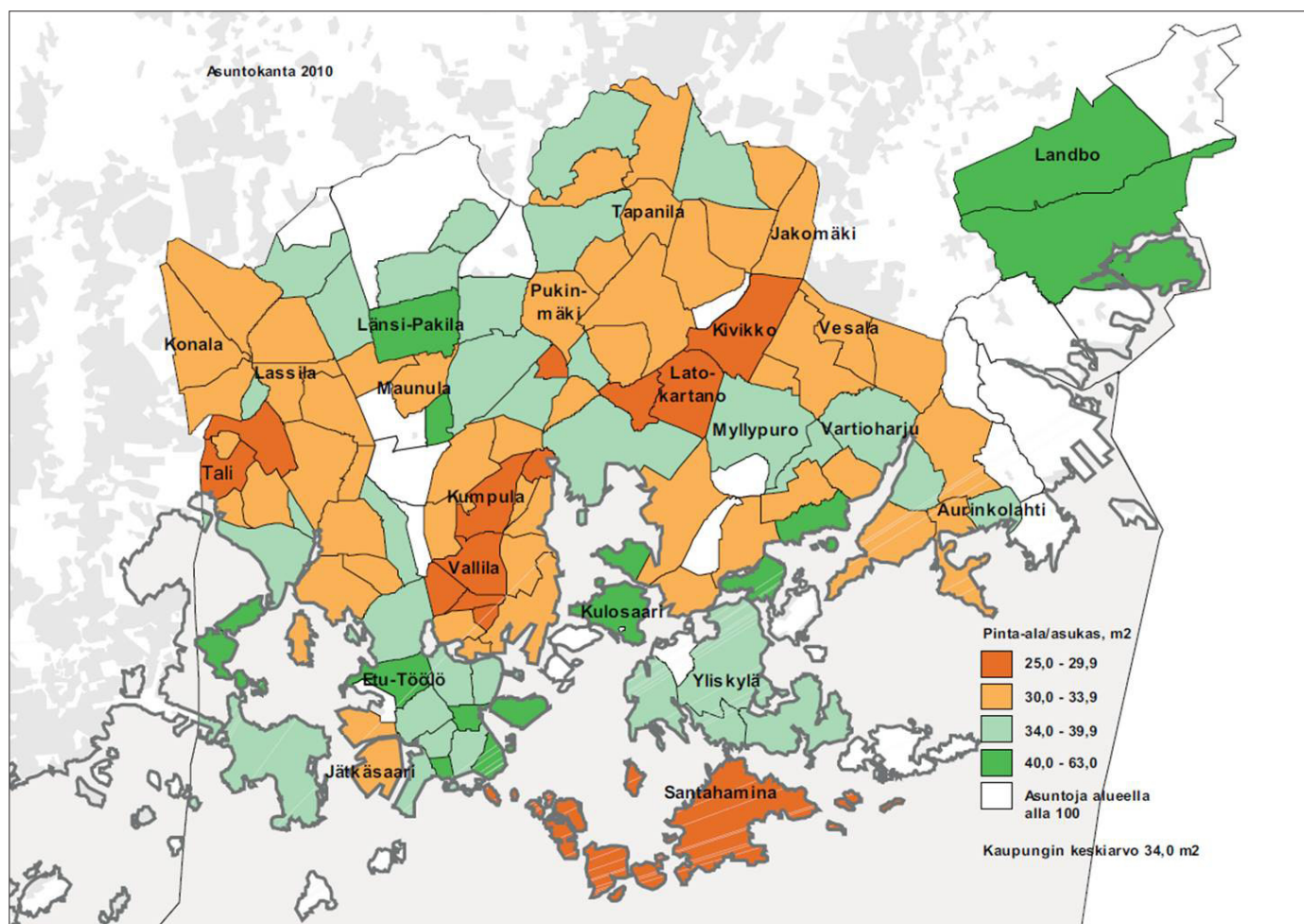
Helsingissä oli asutokunnilla käytössään keskimäärin 34,0 asuineliötä henkilöä kohti vuonna 2010. Vaikka kerrostalovaltaisilla alueilla asuminen on yleensä ahtaampaa, oli Kaivopuisto tästä poikkeus. Siellä asumisväljyys oli suurinta, keskimäärin 62,3 neliötä henkilöä kohti. Muuten väljimmin asuttiin pientalovaltaisilla alueilla. Östersundomin suurpiirin Karhusaaressa asumisväljyys oli 61,5 neliötä henkilöä kohti ja Munkkiniemen peruspiirin Kuusisaaressa 61,2 neliötä.

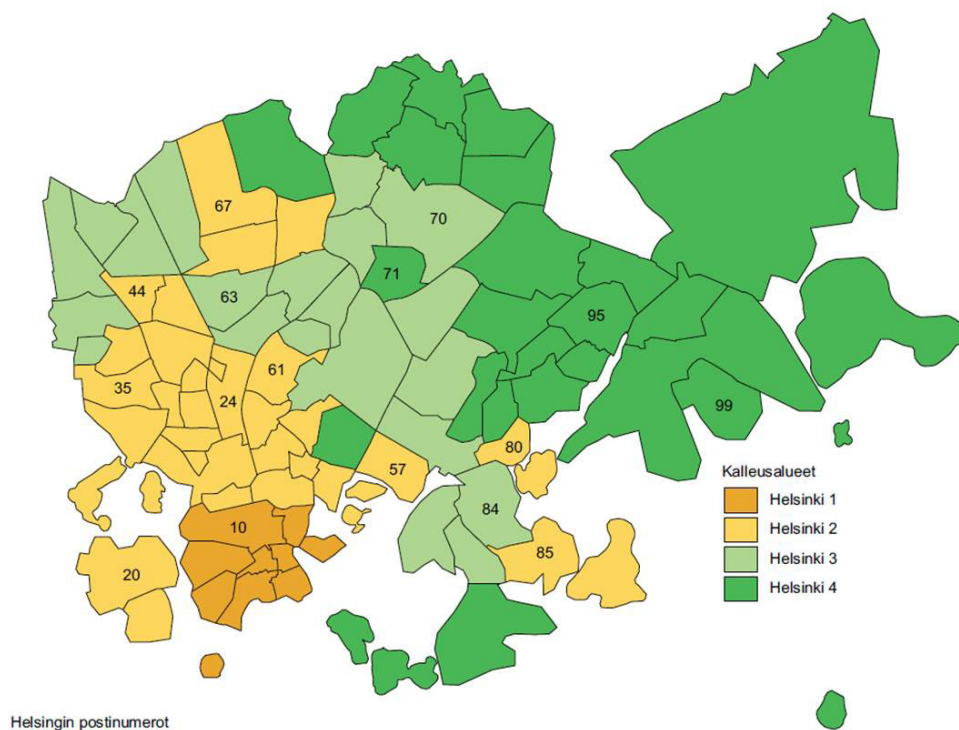
Asumisväljyys oli pienintä kerrostalovaltaisilla alueilla. Asumisväljyys oli pientä myös monella Keskisen suurpiirin osa-alueella. Vanhassakaupungissa oli henkilöllä keskimäärin käytössä 27,2 neliötä. Myös Harjussa, Torkkelinmäessä, Kumpulassa ja Alppilassa asumisväljyys oli alle 30 neliötä henkilöä kohti. (Asuminen alueittain Helsingissä 2010).

Asuntojen hinnat ja vuokrat

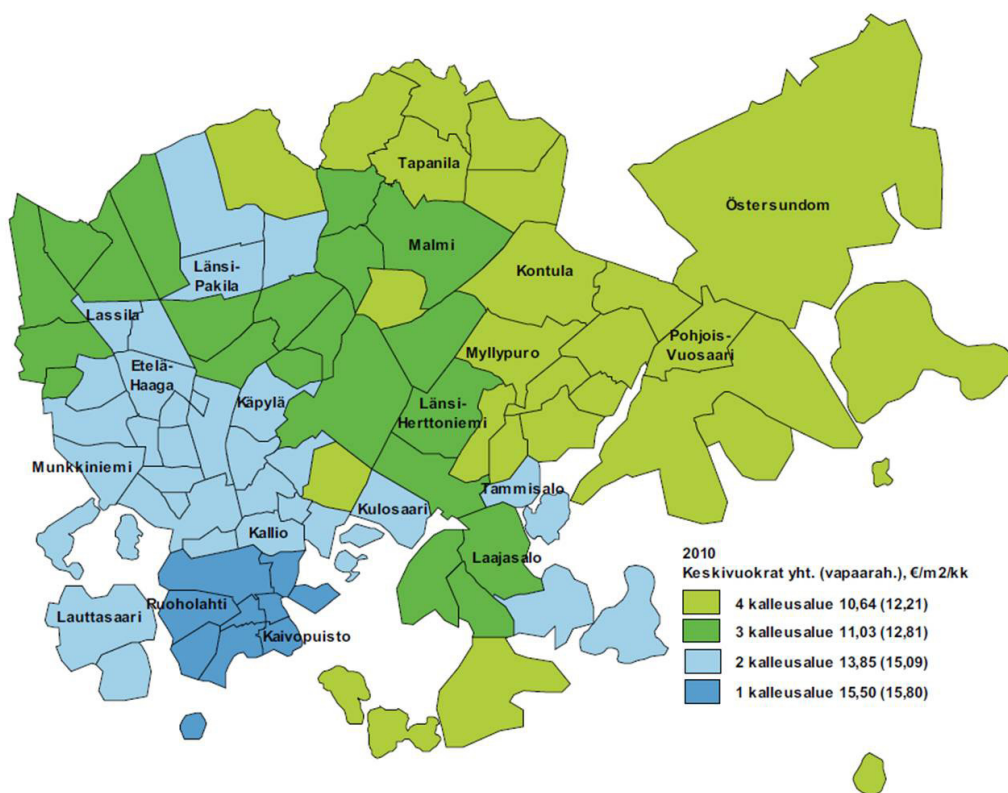
Helsingissä oli vuonna 2012 myös maan kallein asuntojen keskimääräinen neliöhinta, 3 934 €/m². Valtakunnallisesti asuntojen keskihinta oli 2 072 €/m² ja Uudellamaalla 3 146 €/m². Asuntojen hintatasossa on paljon alueellista vaihtelua Helsingin sisällä. Kun esim. osakeasuntojen keskihinnat olivat vuoden 2013 viimeisellä neljänneksellä Helsingin kalleimmalla alueella 6 192 €/m², olivat ne samaan aikaan edullisimmalla vyöhykkeellä vain 2 858 €/m². (Tietokeskus 2014:1).

Kartta. Asumisväljyys osa-alueittain 31.12.2010, m²/henkilö. (Asuminen alueittain Helsingissä 2010).





Kartta. Asuntojen hintatiloissa käytetty kalleusalueuokitus. (Tietokeskus 2014:1).



Kartta. Asuntojen keskvuokrat Helsingin kalleusalueilla vuonna 2010, €/m2/kk. (Tietokeskus 2012).

2.4 Työllisyys ja elinkeinot

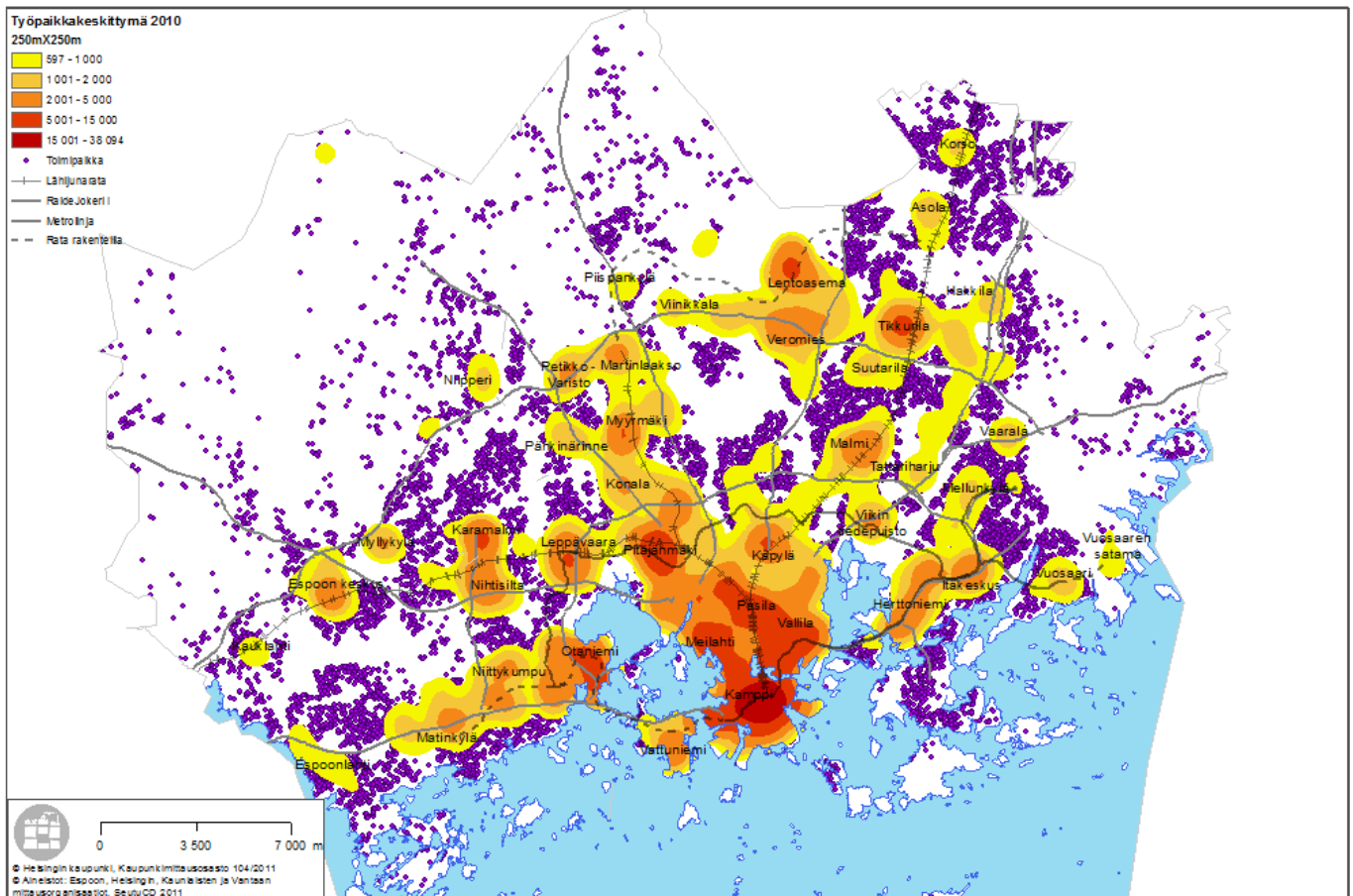
Helsingin työpaikkaomavaraisuus on maan korkein, n. 130 %. Työpaikkaomavaraisuus ilmaisee alueella työssäkäyvien ja alueella asuvan työllisen työvoiman määrän välisen suhteen. Tämä tarkoittaa sitä, että Helsinki tarjoaa töitä myös naapurikaupunkien asukkaille.

Kantakaupunki on Helsingin ja samalla koko seudun merkittävin työpaikka-alue. Keskustan lisäksi työpaikkoja on keskittynyt erityisen paljon Meilahteen sekä Pasila–Vallila -akselille. Myös Pitäjänmäki, Käpylä, Malmi ja Itäkeskus–Herttoniemi ovat merkittäviä työpaikkakeskittymiä.

Helsingissä oli vuoden 2010 lopussa yhteensä 381 625 työpaikkaa, mikä on 55 % koko Helsingin seudun työpaikoista. Helsingissä, kuten koko pääkaupunkiseudulla, suurimman toimialan muodostavat terveys- ja sosiaalipalvelut sekä tukku- ja vähittäiskauppa. Helsingin elinkeinorakennetta leimaavat palvelualat, joiden kokonaisuus on jopa 88 %. Markkinapalvelujen osuus työpaikoista vuonna 2011 oli 54 % ja julkisten palvelujen osuus 34 %. Teollisuus, energia- ja vesihuollon sekä rakennustoiminnan osuus jäi 11 prosenttiin.

Helsingin elinkeinorakenne on erittäin monipuolinen ja se poikkeaa huomattavasti koko maan elinkeinorakenteesta. Helsingin yritystoiminnan erikoistumisessa korostuvat keskustahakuiset toimialat. Profiilissa korostuvat pitkälle erikoistuneet palvelualat, jotka liittyvät usein informaatiosektoriin. Näitä ovat mm. elokuva- ja tv-toiminta, mainonta, kustannustoiminta, tietojenkäsittelyalat sekä tutkimus ja

Kartta. Työpaikkatihentymät pääkaupunkiseudulla.

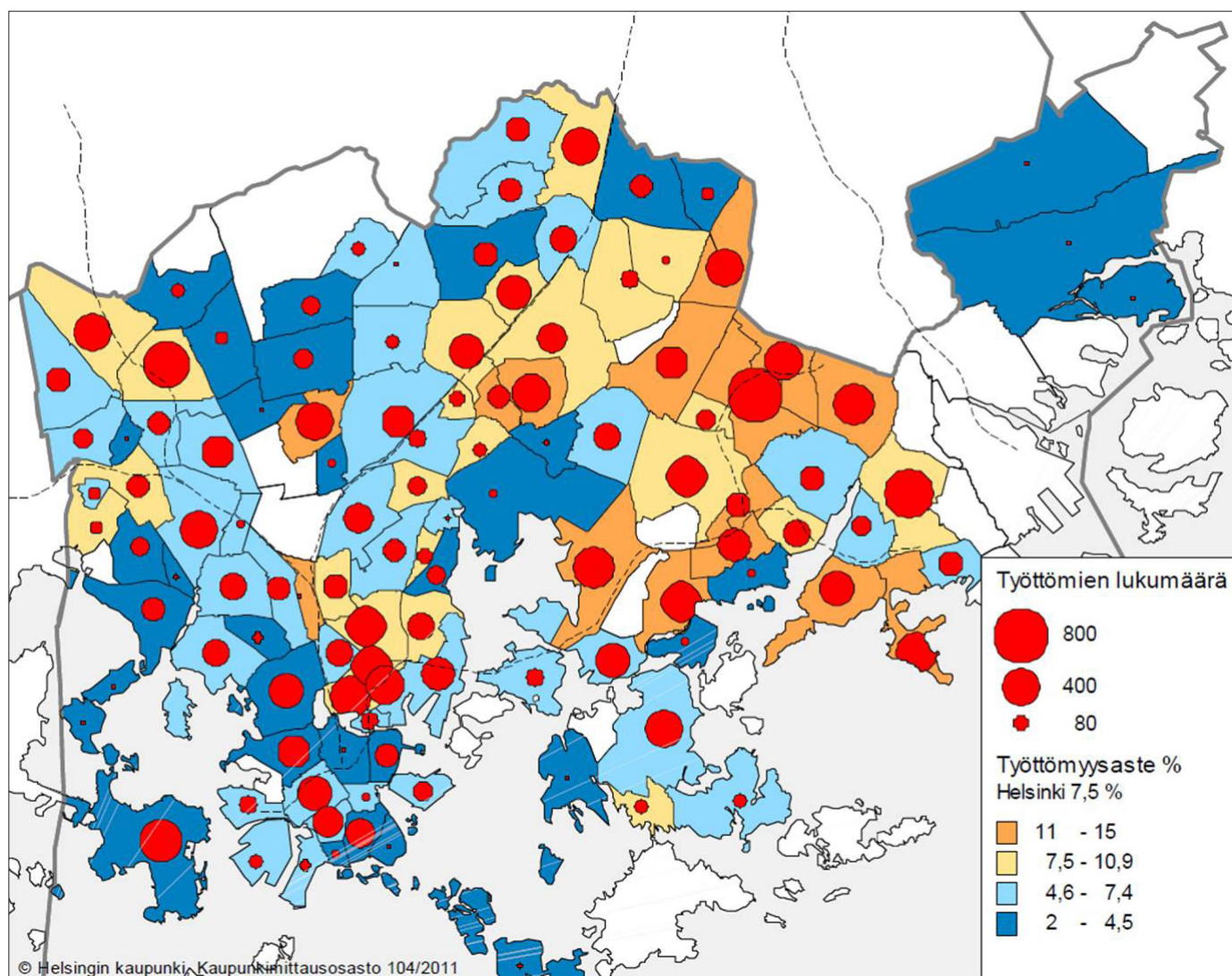


kehittäminen. Myös rahoitustoiminta, laki- ja laskentatoimi sekä liikkeenjohdon konsultointi ja muut liike-elämälle tukitoimintoja tarjoavien alojen työpaikat ovat voimakkaasti keskittyneet Helsinkiin. Helsinki toimii myös vahvana virkistys-, kulttuuri ja urheilutoiminnan keskittymänä. Samoin Helsingillä on erittäin vahva rooli maan logistisena keskuksena. Tähän liittyen tukkukauppa, teleliikenne, matkatoimistopalvelut sekä majoitus ja ravitsemistoiminta ovat Helsingin vahvoja erikoistumisaloja. Tämän lisäksi Helsinki toimii päätöksenteko-, hallinto- ja lobbauskeskuksena, mikä näkyy julkisen hallinnon ja järjestötoiminnan keskittymisenä alueelle. (Helsingin kaupungin Tietokeskus, Tilastoja 9/2013.)

Suuresta työpaikkaomavaraisuudesta huolimatta Helsingissä on myös työttömyyttä. Helsingin työttömyysaste oli kesäkuun lopussa 2013 työ- ja elinkeinoministeriön työnvälitystilaston tietojen mukaan 9,9 %. Tämä tarkoittaa kaikkiaan 31 761 työtöntä helsinkiläistä. Helsingin seudun työttömyysaste oli samaan aikaan 9,1 % ja koko maan 11,6 %.

Työttömyydessä on selkeitä alueellisia eroja. Kun esim. keskustassa, Lauttasaarella ja Munkkiniemessä sekä Pohjois-Helsingin pientaloalueilla työttömyysaste jää monin paikoin alle 4,5%:n, ylittyy puolestaan useissa itäisissä kaupunginosissa 11%:n työttömyysaste.

Kartta. Työttömyysaste (%) ja työttömien lukumäärä Helsingissä osa-alueittain 31.12.2011. (Lähde: Tilastokeskus, TEM; karttatoteutus Helsingin kaupungin tietokeskus. Alueet, joissa < 6 työtöntä on poistettu tarkastelusta).



2.5 Palvelurakenne

Keskusta on palvelurakenteeltaan koko seudun ylivoimainen keskus. Pääkeskuksen lisäksi Helsingissä on useita alakeskuksia - asemanseutuja, ostareita ja kaupunginosakeskuksia. Lähipalvelujen merkitys on tärkeä, sillä päivittäiset asiointimatkat ovat tärkeä osa arjen sujuvuutta.

Kaupalliset palvelut

Pääkaupunkiseudun suurin kaupallinen keskittymä on Helsingin kantakaupungin alue. Tämän ulkopuolella voimakkaimmat kaupalliset keskittymät rakentuvat suurten kauppakeskusten ympärille, kuten Leppävaaran Sello, Itäkeskuksen Itis, Myyrmäen Myyrmanni, Tikkurilan Tikkuri, Matinkylän Iso Omena ja Pakkalan Jumbo.

Pienempiä kaupallisia keskittymiä on perinteisissä paikalliskeskuksissa, kuten Tapiolassa, Malmilla, Vuosaarella, Lauttasaarella, Herttoniemessä, Espoonlahdessa, Espoon keskuksessa ja Korsossa. Kaupallisten palveluiden rakenne on työpaikkojakin voimakkaammin keskittynyttä. Suurten kauppakeskusten rakentuminen isoimpien liikenneväylien varteen viimeisten 20 vuoden aikana on muuttanut voimakkaasti kaupallisten palveluiden rakennetta kohti monikeskisuusempaa muotoa. Kaikki eivät kuitenkaan sijaitse optimaalisesti julkisen liikenteen suhteen, ja esim. Kannelmäessä kauppakeskus on siirtänyt keskustapalveluja perinteiseltä asemanseudulta.

Suurimmat tilaa vaativan kaupan keskittymät sijaitsevat lähinnä Kehä III:n varrella sekä Herttoniemessä ja Suomenojalla. Tilaa vaativaa erikoiskauppaa on myös Roihupellossa, Konalassa, Suutarilassa sekä pienemmät keskittymät Vattuniemessä ja Tattarisuolla.

Asiointi- ja ostosmatkojen osuus kaikista tehdyistä matkoista pääkaupunkiseudulla on yli 40 % (HSL 2008), joten kaupallisten palveluiden saavuttamiseen käytetään runsaasti aikaa. Nykyisellään kauppakeskukset on mahdollista saavuttaa huomattavasti helpommin henkilöautolla kuin joukkoliikenteellä. Sen sijaan päivittäistavaramyymälöiden saavutettavuus on Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla erinomaista. Pääkaupunkiseudun asukkailla on keskimäärin 8 minuutin kävelyetäisyydellä ja 424 metrin päässä lähin päivittäistavaramyymälä. Helsingissä lähimpään päivittäistavaramyymälään on keskimäärin 6 minuutin kävelymatka ja 392 metrin etäisyys.

Julkiset palvelut

Pääkaupunkiseudun suurimmat julkisten palvelujen keskittymät (päiväkodit, koulut, oppilaitokset ja terveyspalvelut) sijaitsevat kantakaupungin lisäksi suurimmissa paikalliskeskuksissa, kuten Vuosaarella, Malmilla, Leppävaarassa, Matinkylässä, Olarissa, Espoonlahdessa ja Espoon keskuksessa.

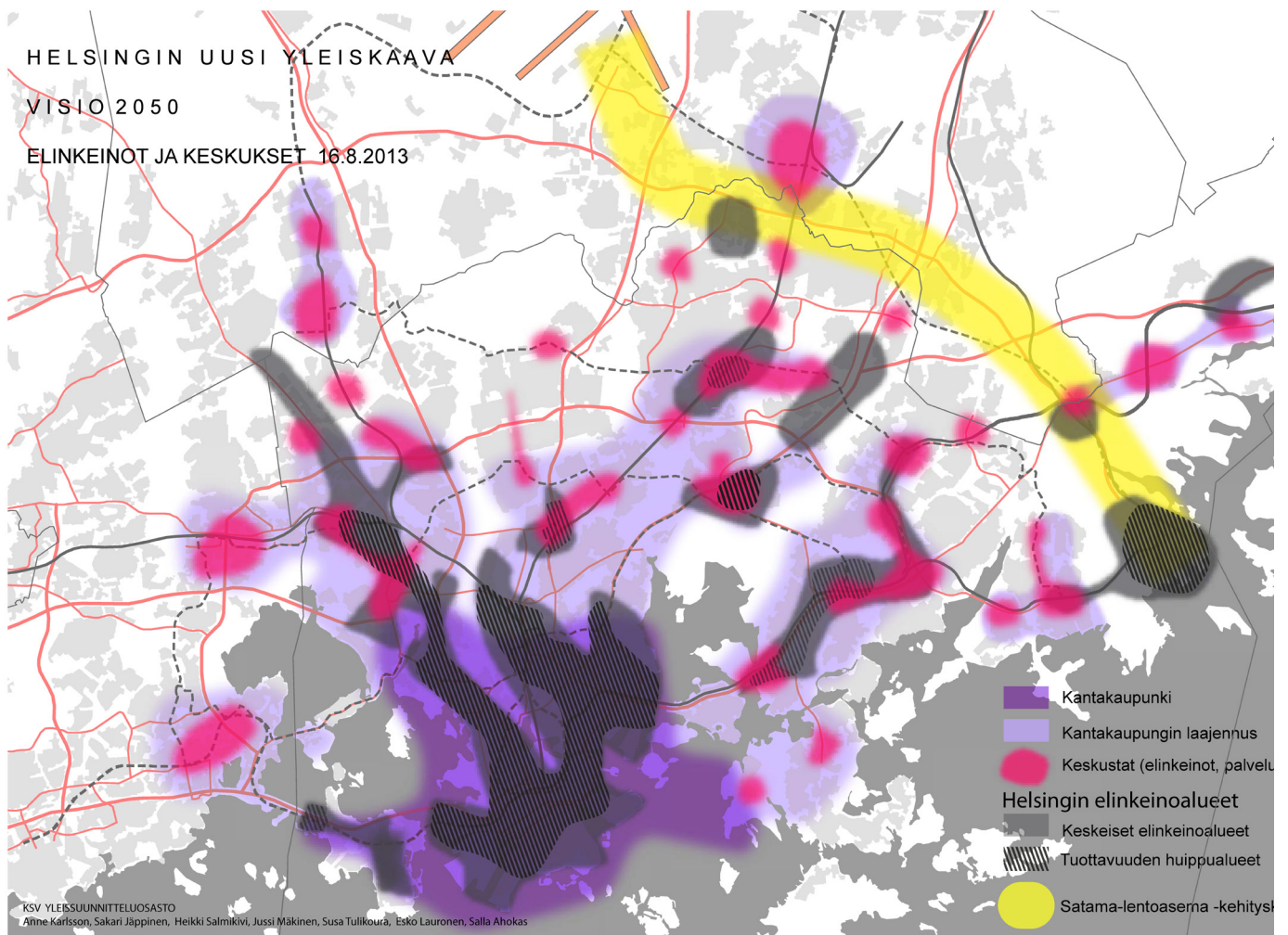
Vapaa-ajan julkisia palveluita on keskittynyt kantakaupunkiin ja pääkaupunkiseudun suurten keskustien lähistölle. Ne sijaitsevat kaupallisia palveluita ja peruspalveluita tasaisemmin pääkaupunkiseudulla. Vapaa-ajan palvelukeskittymien painopiste on muita palveluita selkeämmin esikaupunkialueilla. Vapaa-ajan palveluiksi lasketaan kuuluvaksi muun muassa teatterit, urheilulaitokset, viheralueet, taidemuseot, avoin nuorisotoiminta, kirjastot ja muut kulttuuripalvelut. Kantakaupunki on voimakas keskittymä myös vapaa-ajan palveluiden osalta, mutta yhtä voimakkaita keskittymiä löytyy myös eteläisestä Espoosta sekä Itä- ja Länsi-Vantaalta.

Kokonaisuudessaan päiväkotien ja koulutuspalveluiden joukkoliikenne- ja kävelysaavutettavuus on Helsingissä hyvä, sillä noin puolelle kaupungin väestöstä päiväkoti ja lähikoulu sijaitsevat lyhyen kävelymatkan päässä. Lähes kaikki pääkaupunkiseudun (93 %) ja Helsingin (99,9 %) asukkaista saavuttavat päiväkodin enintään kymmenessä minuutissa. Helsingissä asukkailla on päiväkoti keskimäärin 5 minuutin kävelytäisyydellä ja 400 metrin päässä kotoa. Käytännössä kaikki kotitaloudet Helsingissä saavuttavat päiväkodin joukkoliikenteellä alle kymmenessä minuutissa.

Peruskoulu on Helsingissä 80 %:lla ja pääkaupunkiseudulla 71 %:lla asukkaista enintään kymmenen minuutin kävelymatkan päässä. Helsingissä peruskoulu on keskimäärin 10 minuutin kävelytäisyydellä ja 800 metrin päässä kotoa. Myös peruskoulun saavutettavuus joukkoliikenteellä on kohtuullisen hyvä.

Kokonaisuudessaan voidaan todeta, että kirjastot ovat verkon tiheydestä johtuen erinomaisesti saavutettavissa. Kirjastopalveluiden saavutettavuuden alueelliset erot ovat Helsingissä pieniä. Helsingissä lähes puolella asukkaista (48 %) on kirjasto enintään kymmenen minuutin kävelymatkan päässä. Pääkaupunkiseudun asukkaista vain 38 %:lla on kirjasto tämän saman kävelymatkan päässä.

Kartta. Helsingin Yleiskaavan vision 2050 mukaiset elinkeinoalueet ja keskustat.



2.6 Tulotasot

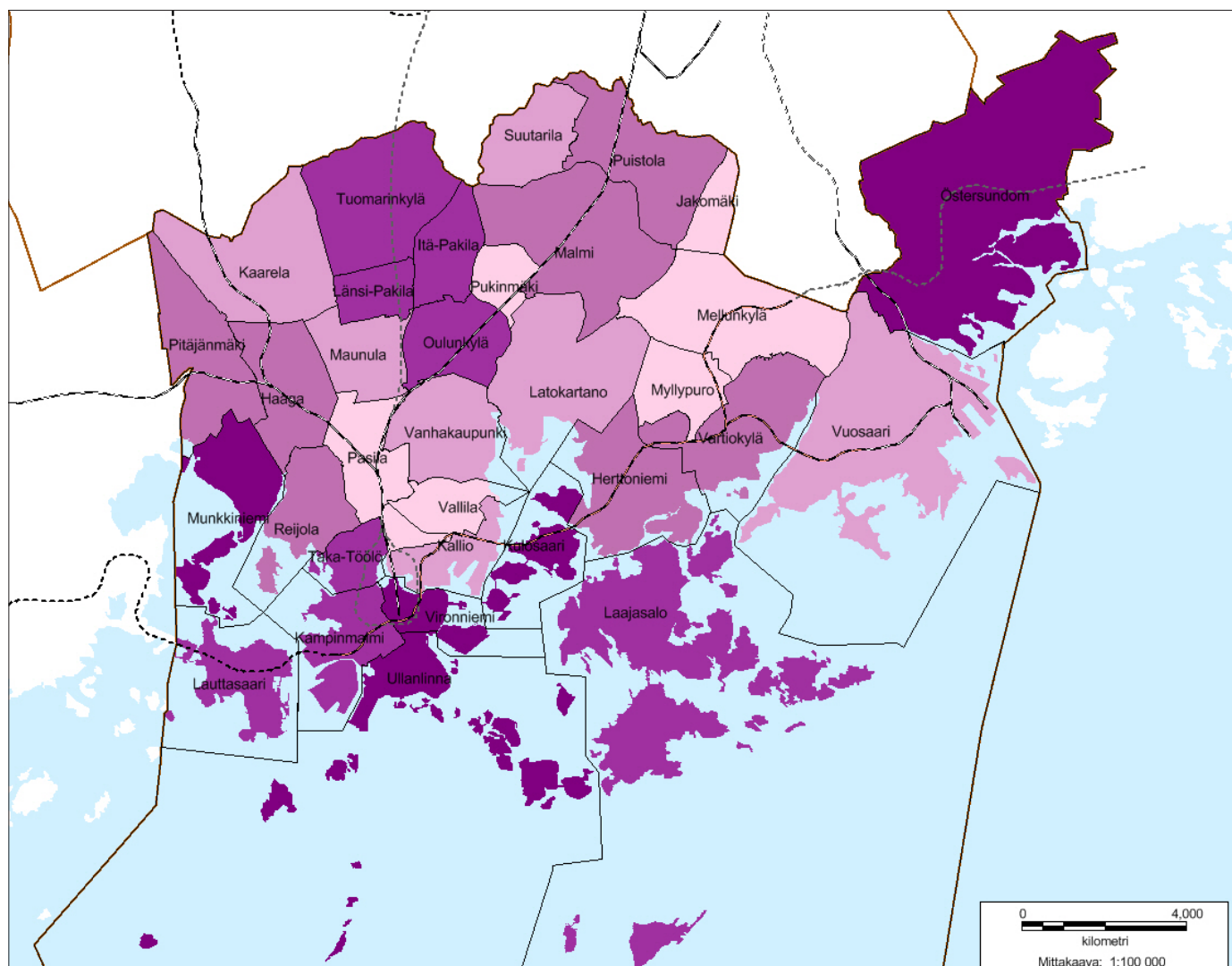
Peruspiiritasolla tarkasteltuna keskituloissa on jonkin verran alueellisia eroja. Korkeimmat keskitulot sijoittuvat keskustaan, Munkkiniemeen, Kulosaareen ja Östersundomiin. Myös Lauttasaari, Töölö ja Laajasalo erottuvat selkeästi hyvätuloisten asuinalueina. Myös pohjoisen Helsingin pientalovaltaiset alueet, Tuomarinkylä ja Pakila, sekä Oulunkylä erottuvat keskimääräistä parempituloisten alueina. Matalimmat keskitulot sijoittuvat puolestaan kantakaupungin reunalla Pasilaan ja Vallilaan, sekä idässä Myllypuron, Mellunkylän ja Jakomäen peruspiireihin.

Työllistä työvoimaa oli Helsingissä vuoden 2013 ensimmäisellä neljänneksellä 315 185 henkilöä. Vaikka työpaikkoja on Helsingissä paljon, työttömyysaste oli samaan aikaan 9 %. Nuorisotyöttömyyden määrä kasvoi vuodessa kolmanneksella, alle 25-vuotiaita työttömiä oli maaliskuun lopussa 6060. Huolestuttava piirre on myös toimeentulotuen saajien määrän kasvu edellisvuodesta 7,5 prosentilla, määrän ollessa vuoden 2013 alkupuolella 35 903 henkilöä.

Tulotaso peruspiireittäin
Keskitulot 2010

41 200 - 51 800 (5)
30 600 - 41 200 (8)
27 600 - 30 600 (7)
25 200 - 27 600 (7)
18 800 - 25 200 (7)

Kartta. Keskitulot peruspiireittäin vuonna 2010.



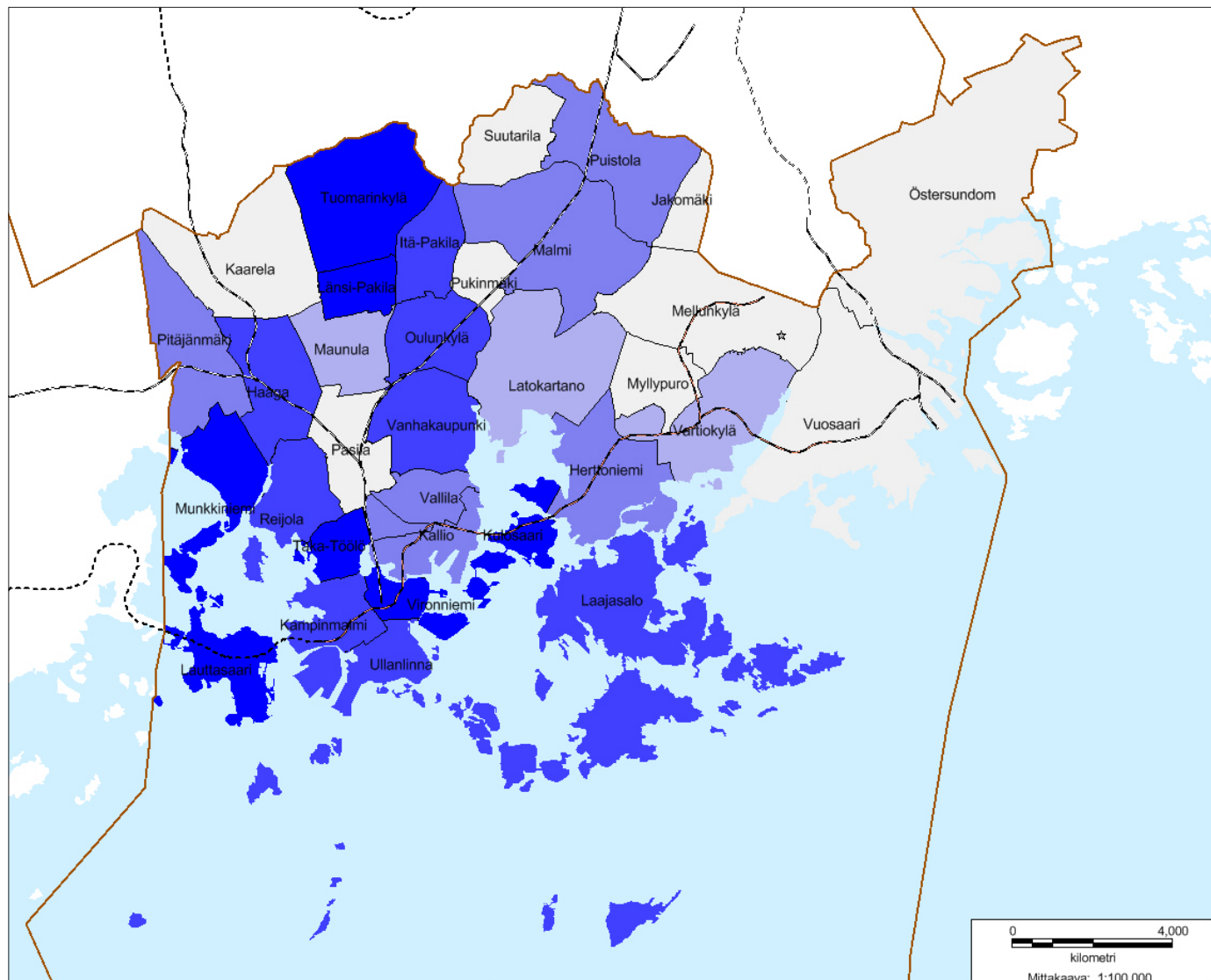
2.7 Koulutus

Korkeakoulutettujen osuudessa työvoimasta on jonkin verran alueellisia eroja. Suurin osuus korkeakoulutettuja on kantakaupungissa ja etenkin sen läntisillä reunoilla (Töölö, Munkkiniemi, Lauttasaari). Myös eteläisen Helsingin merelliset alueet, kuten Kulosaari ja Laajasalo erottuvat keskimääräistä suuremmalla korkeakoulutettujen osuudella. Pohjoisessa Helsingissä suurin osuus korkeakoulutettuja on Tuomarinkylässä ja Länsi-Pakilassa. Koulutus näyttää korreloivan melko vahvasti tulotasojen kanssa. Poikkeuksen tässä suhteessa tekee Östersundomin alue.

Korkeakoulutettujen osuus työvoimasta
2009 (%)

- 0,54 - 0,61 (7)
- 0,45 - 0,54 (8)
- 0,39 - 0,45 (7)
- 0,36 - 0,39 (3)
- 0,14 - 0,36 (9)

Kartta. Korkeakoulutettujen osuus työvoimasta
peruspiireittäin v. 2009.

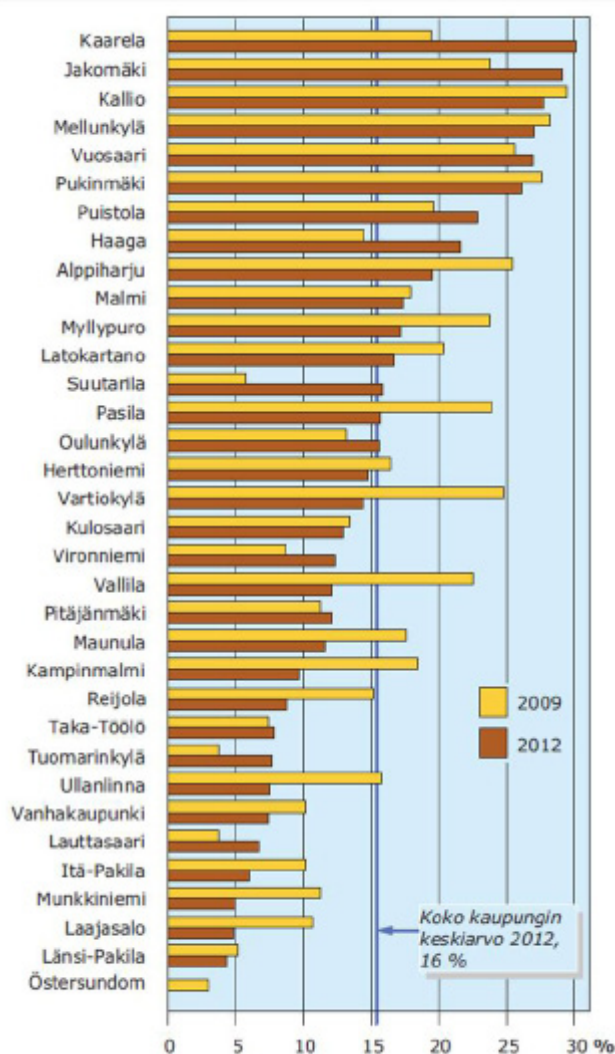


2.8 Asuinalueiden koettu turvallisuus ja sosiaalinen eriytyminen

Vaikka Helsinki on monissa tilastoissa Suomen talouden kiistaton veturi ja hyvätuloisten sekä korkeasti koulutettujen keskus, on pääkaupungissa kuitenkin havaittavissa myös selkeitä huono-osaisuuteen ja sosiaaliseen eriytymiseen liittyviä piirteitä. Nämä ilmenevät esimerkiksi asuinalueiden turvallisuuden, asunnottomuuden tai toimeentulotuen saannin kautta.

Helsinkiläisten turvallisuuskokemuksissa on tapahtunut monin osin selvää myönteistä kehitystä. Oman asuinalueen koettu turvallisuus on parantunut selvästi vuodesta 2003 lähtien. Naiset kokevat edelleen selvästi miehiä enemmän turvattomuutta, mutta molemmissa ryhmissä kehitys on ollut myönteistä. Omalla asuinalueella nähty katuväkivalta on myös vähentynyt. Vuonna 2003 31% vastaajista oli kohdannut väkivaltaa asuinalueellaan, mutta vuonna 2012 vain 23%. Toisaalta asuinalueiden (peruspiirien) väliset erot ovat edelleen suuret sekä koetussa turvallisuudessa että väkivallan näkemisessä. (Laihin & Tuominen 2013).

Myös kaupungin keskustassa liikkuminen iltaisin koetaan aiempaa turvallisemmaksi ja huolestuneisuus erilaisten rikosten kohteeksi joutumisesta on vähentynyt. Useimmissa julkisen liikenteen välineissä vastaavanlaista myönteistä turvallisuuskehitystä ei ole tapahtunut. (Laihin & Tuominen 2013).



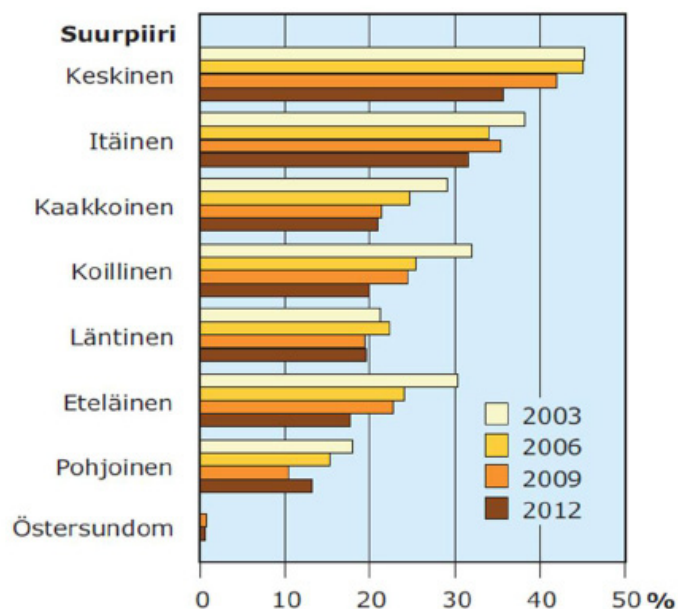
Taulukko. Turvattomuuskokemukset omalla asuinalueella myöhään perjantai- ja lauantai-iltaisin peruspiireittäin vuosina 2009 ja 2012 (sisältää vastausvaihtoehdot melko turvaton, turvaton, en uskalla käydä ulkona) (%). (Laihin & Tuominen 2013).

Vaikka väkivallan näkeminen on keskimäärin harvinaistunut, ovat alueelliset erot kuitenkin varsin suuria. Keskiarvoa enemmän kysyttyjä tekoja oli nähty Keskisen ja Itäisen suurpiirin alueella, joskin molemmilla alueilla väkivaltaa kohdanneita oli aiempia vuosia vähemmän. Pohjoisessa suurpiirissä väkivaltaa kohdanneita oli aiempaa tutkimusajankohtaa enemmän. (Laihin & Tuominen 2013).

Pääkaupunkiseudun keskuksista Tikkurilassa tehtiin viime vuonna vähiten rikoksia, 2 880 rikosta. Helsingin Kluuvissa rikoksia tehtiin eniten, 8 917 kpl, ja sitten Leppävaarassa, 3 557 rikosta. Poliisin tilastosta saadut tiedot sisältävät rikoslaki-, alkoholi- ja liikenne rikokset. Rikoksia tehtiin Helsingin toiseksi pahimmalla rötösalueella Kampissa 7 659, Kalliossa 4 829, Itäkeskuksessa 4 050 ja Kontulassa 2 909. Vantaan viisi rikollisinta kaupunginosaa jäivät selvästi rikosmäärissä jälkeen Helsingin ja Espoon vastaavista.

Valitettavasti 22 prosenttia tämän vuoden rikoksista on Helsingissä ulkomaalaisten jäljiltä. 2000-luvulla poliisin tietoon tulleista raiskauksista yli 40 prosentissa epäilty on ollut ulkomaalaistaustainen. Ryöstöissä sekä kiristyksissä osuus on lähes kolmasosa.

Helsingissä on totuttu pitämään vahvuutena sitä, ettei suurta, alueiden välistä eriarvoistumista ole ollut havaittavissa, ainakaan samassa mittakaavassa kuin joissain Euroopan kaupungeissa. Tämä johtunee osaltaan siitä, että eri asumismuotoja on ollut tapana sekoittaa asuinalueen sisällä, jolloin esim. suuria vuokratokeskittymiä ei ole muodostunut. Suomessa on myös hyvin toimiva sosiaaliturvajärjestelmä.



Taulukko. Väkivaltaa omalla asuinalueellaan vuoden aikana nähneet suurpiireittäin vuosina 2003, 2006, 2009 ja 2012 (%). (Laihin & Tuominen 2013).

Pääkaupungin varjopuolena on, että asunnottomuus on Suomessa keskittynyt nimenomaan Helsinkiin. Uudenmaan kunnista asunnottomia oli eniten Helsingissä, jossa oli 6,8 asunnottomia tuhatta asukasta kohden vuonna 2012. Uudellamaalla vastaava luku oli 3,5 ja koko maassa vain 1,5. (Uudenmaan liiton tietopalvelu).

Toimeentulotuen saajat vuosina 2008–2010 Helsingissä olivat suurimmaksi osaksi yksin eläviä miehiä ja naisia. Yksinhuoltajat olivat kolmanneksi suurin ryhmä. Toimeentulotuen saajat olivat tavallisimmin työttömiä tai lomautettuja. Jostain syystä etenkin nuorilla perusturvan aukot tuntuvat olevan suuria: 20–24-vuotiaat ovat suhteellisesti suurin toimeentulotuen saajaryhmä. Nuorilla toimeentulotuen saamisen taustalla on useimmiten työttömyys. Toimeentulotukimenoista 27 % kohdistui maahanmuuttajille vuonna 2010, vaikka maahanmuuttajien osuus Helsingin väestöstä oli noin kahdeksan prosenttia. (Ahola & Hiilamo 2013).

Vieraskielisten osuuden alueellinen vaihtelu pienalueiden välillä noudattelee läheisesti pääkaupunkiseudun asuntokannan rakenteessa havaittavia alueellisia eroja. Maahanmuuttajataustaisten asumiskeskittymien on todettu sijoittuvan pienituloisille vuokra-asuntovaltaisille alueille. (Vilkama 2011: 110).

Sosiaalista eriytymistä ja huono-osaisuutta voidaan mitata eri indikaattoreiden avulla. Melko usein ilmiöt nivoutuvat myös yhteen. Esim. pienituloisuus vaikuttaa suoraan asumisväljyyteen ja koulutustasolla on usein vaikutusta työttömyyteen ja sitä kautta tulotasoon. Huono-osaisuus saattaa puolestaan korreloida rikollisuuden kanssa.

Muuttoliikkeen valikoivuuden on todettu olevan yksi keskeisistä asuinalueiden eriytymiskehitystä tuottavista mekanismeista. Asukkaiden valikoiva muutto alueelta toiselle tuottaa ja ylläpitää, sekä usein myös syventää, alueiden välisiä eroja. Erityisesti jos erot alueiden asuntokannassa, palvelutarjonnassa ja asuinympäristön laadussa koetaan suuriksi, voi muuttoliike syventää eroja entisestään.

Viimeaikaisissa tutkimuksissa on havaittu huolestuttavaa eriytymiskehitystä myös esim. oppilaiden kouluvalinnoissa. Merkittävä havainto on, että sosioekonomiselta rakenteeltaan heikoimpien alueiden koulujen torjunta näyttäytyy kouluvalinnoissa erityisen säännönmukaisena. Tällaiset signaalit ovat tärkeitä kaupunkikehityksen kannalta, jottei kumulatiivista kasvua pääsisi tapahtumaan yhtäällä asuinalueiden ja koulujen laskun ja toisaalla nousun kautta. (Bernelius 2013).

Pääkaupunkiseudun kunnat ovat pyrkineet ennalta ehkäisemään ja torjumaan asuinalueiden liiallista sosiaalista ja etnistä eriytymistä. Kaupunkipolitiikan lähtökohtana on ollut alueellisesti ja sosiaalisesti tasapainoinen kaupunkikehitys. Keinoja alueellisen ja sosiaalisen eriytymisen torjuntaan ovat mm. asunto- ja tonttipolitiikka, kaavoitus sekä erilaiset aluekehitysprojektit. Käytännön toimenpiteet voivat olla hyvinkin erityyppisiä, kuten täydennysrakentamista, kaupunginosatapahtumien järjestämistä, lähipalvelujen kehittämistä, yhteisöllisyyttä tukevaa toimintaa tai maahanmuuttajien ohjaamista.

3 Visio 2050:n pääteemojen ihmisiin kohdistuvat vaikutukset yleiskaavassa

Yleiskaavaa on laadittu kaupunkisuunnittelulautakunnassa joulukuussa 2013 hyväksytyn Visio 2050:n pohjalta. Sisämarginiaalinen vihreissä lainauksissa on esitetty tiivistelmät pääteemoista, joita olivat urbaanisuus, houkutteleva asuminen, taloudellinen kasvu ja työpaikat, kestävä liikkuminen, virkistys, kaupunkiluonto ja kulttuuriympäristö sekä merellisyys ja kansainvälisyys. Tekstissä arvioidaan, ovatko pääteemat toteutuneet yleiskaavaluonnoksessa ja mitkä ovat niiden ihmisiin kohdistuvat vaikutukset.

Pääteemojen lisäksi visiossa oli läpileikkaavina teemoina mukana saavutettavuus, ekotehokkuus, hyvä kaupunkielämä, kaupunkituottavuus ja ympäristöarvot. Ihmisiin kohdistuviin vaikutuksiin kytkeytyy näistä vahvimmin hyvän kaupunkielämän teema, joka on tässäkin raportissa läpileikkaavana teemana. Luvun lopussa on varattu lisäksi erillinen kappale hyvälle kaupunkielämälle, ja nostettu esille kansainvälisissä elämänlaatuvertailuissa käytettyjä hyvän elämänlaadun kriteerejä.

3.1 Helsinki on urbaani, elämää sykkivä metropoli

Urbaani elinympäristö synnyttää mahdollisuuksia ja luo virikkeitä, joilla on kiistanaton arvo kaupungin viihtyisyyteen ja sitä kautta myös kilpailukykyyn.

Yleiskaavassa osoitetaan paljon uusia rakentamismahdollisuuksia. Kaupungin kasvu ilmenee kantakaupungin laajenemisena ja esikaupunkivyöhykkeen tiivistymisenä. Tiivistäminen tapahtuu sekä täydennysrakentamisena nykyisten asuinalueiden sisällä että nykyisten kaupunginosien väliin sijoittuvan kaupunkirakenteen eheyttämisenä. Merkittävin rakentamispotentiaali sijoittuu moottoritiealueiden varrelle muuttamalla väyläympäristöjä kaupunkibulevardeiksi.

Urbaanin elinympäristön kysyntä on kasvanut parin viime vuosikymmenen ajan. Yleiskaavaluonnoksella pyritään vastaamaan tähän ilmiöön tarjontaa lisäämällä. Yleiskaavan tavoitteena on lisätä urbaania kaupunkitilaa, jonka tunnusmerkkejä ovat tiheys, toimintojen sekoittuneisuus, julkinen kaupunkitila, jalankulkijan mittakaava, mielenkiintoinen katutila, laadukkaat virkistysympäristöt, palveluiden hyvä saavutettavuus, historiallinen kerrostuneisuus, tehokkaat joukkoliikenneyhteydet jne.

Yleiskaavan suunnitteluperiaatteena on sekoittunut kaupunkirakenne, jossa asuminen, työssäkäynti ja palvelut lomittuvat tiiviisti toisiinsa. Sekoittunut kaupunkirakenne mahdollistaa elävän kaupunkiympäristön muodostumisen, kun kaduilla on liikkeellä ihmisiä vuorokaudenajasta riippumatta. Elävä kaupunkiympäristö lisää myös koettua turvallisuuden tunnetta, mikä on keskeinen edellytys vetovoimaisen kaupunkiympäristön syntymiselle. Tiiviimpi, sekoittuneempi ja yhtenäisempi kaupunkirakenne tuottaa mm. solidaarisuutta, suvaitsevuutta ja innovaatioita enemmän kuin pirstoutunut ja eriytynyt toiminnallinen rakenne.

Sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen kuuluu, että erillisten kaupan rakennuksien sijaan kauppaa ohjataan vahvemmin kivijalkaan, jossa se myös elävöittää jalankulkijan

Helsinki on vuonna 2050 rohkeasti urbaani, elämää sykkivä metropoli. Urbaani Helsinki on enemmän kivijalkakauppoja, pyöräkaistoja, raitiovaunujen kolinaa, torikahveja, kansainvälisyyttä, kaupunkituottavuutta, rantasaunoja, kaupunginosatapahtumia sekä kävelykatuja.

Urbaanissa Helsingissä on enemmän kaupunkia kaupungissa. Helsinki on rakenteeltaan nykyistä tiiviimpi kaupunki, jossa on useampia pikkukaupunkia muistuttavia työpaikkojen, asumisen ja vapaa-ajan toimintojen kerrostumista muodostuvia keskusta-alueita. Kaupungit kaupungissa ovat sosiaalisesti ja alueellisesti tasa-arvoisia. Pyöräily on raideliikenteen ohella sujuvimpia liikkumismuotoja keskustasta toiseen ja keskustoissa jalankulkijan rooli on vahvin. Kävelykatuja ja katutiloihin avautuvia toimintoja löytyy ympäri Helsinkiä. Ihmiset kerääntyvät julkisille paikoille järjestämään omia tapahtumiaan, tapaamaan toisiaan, viettämään aikaa ja tekemään työtä vuorokauden ajasta riippumatta. Helsinki on elävä kaupunki myös talvisin.

(Visio 2050: Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava.)

ja pyöräilijän kannalta oleellista katutasoa. Isotkin kauppakeskukset integroidaan osaksi keskustoja ja asumista ja rakennetaan ihmisen mittakaavaan.

Palvelujen ja työpaikkojen parempi saavutettavuus lisää myös kaupungin alueellista tasa-arvoisuutta. Erityisesti nykyisellä esikaupunkivyöhykkeellä muutos nykytilanteeseen olisi merkittävä, kun myös paikallisten työpaikkojen ja palveluiden tarjonta kasvaisi. Poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä liikkuminen helpottuisi olennaisesti sekä koko esikaupunkivyöhykkeellä että kaupunginosien sisäisillä matkoilla.

Monipuolisen kaupunkielämän syntymisen edellytyksenä on riittävä ihmismäärä – kriittinen massa. Kaupunkiin kuuluvia tapahtumia ja erityispalveluja ei voida saavuttaa ilman riittävää väestöpohjaa. Ilman ihmisiä kaupunki puolestaan jää pelkäksi kulissiksi.

Flow Festival 2014, kuva Samuli Pentti.



Tall Ships Races 2013, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki/Aleksi Salonen.



Ihana Kahvila, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki/kuvaaja tuntematon.

3.2 Houkuttelevan asumisen Helsinki

Yleiskaavassa osoitetaan uusia asuinalueita kaupungin asuntotuotantotavoitteiden saavuttamiseksi. Yleiskaavalla pyritään parantamaan asuntotarjontaa sekä monipuolistamaan asumismuotoja ja asumisen kirjoa. Konkreettisia vaikutuksia asumiseen on kuitenkin vaikea arvioida suunnittelun yleispiirteisyyden vuoksi. Yleiskaavalla ei voida vaikuttaa asuntojen kokoon, asuinalueiden sosiaaliseen rakenteeseen tai asumisen laatua määritteleviin yksityiskohtaisiin ratkaisuihin. Lisärakentamisen vaikutukset esim. asumiskustannuksiin ovat puolestaan välillisiä, ja määrittyvät osaksi kysynnän ja tarjonnan suhteesta. Kaavoittamalla edesautetaan kuitenkin tarjonnan muodostumista ja yleiskaavassa varataan riittävä kaavavaranto. Yleiskaavassa osoitettu asuinalue voi toteutua jatkossa usealla eri tavalla.

Monipuolisuus ja omaleimaisuus asumisessa

Yleiskaavalla pyritään toteuttamaan hyvää ja monipuolista asuin- ja elinympäristöä, jonka avulla voitaisiin turvata monipuolinen asunto- ja väestörakenne. Helsinki on kerrostalovaltainen kaupunki, mutta myös pientaloasumisen eri muodot ovat kaupunkiympäristön laatua rikastuttava tekijä. Asuinalueen monipuolisuus on tärkeä seikka esim. täydennysrakentamisessa. Monipuolinen asuntotarjonta kaupunginosatasolla on tärkeää asumisen elinkaaren turvaamiseksi tutulla asuinalueella. Asuin- ja elinympäristön laatu on turvattava etenkin tarkemmissa, rakentamista toteuttavissa suunnitelmissa.

Asumistason vaatimukset ovat nousseet elintason noustessa. Asuinalueita pyritään kehittämään omaleimaisina ja huomioimaan niiden erityispiirteet. Kaupunginosilla on potentiaalia vahvistua pikkukaupunkimaisina alueina väestöpohjan kasvaessa ja palvelutarjonnan parantuessa.

Helsingissä on runsaasti alueita, joilla on vahva alueidentiteetti. Tavoitelluimmat asumisen paikat Helsingissä tällä hetkellä ovat kantakaupungissa ja meren rannalla. Muualla puiston tai virkistysalueen läheisyys nostaa houkuttelevuutta. Vuonna 2050 Helsingin rantojen ja saariston asumismahdollisuuksia on parannettu merkittävästi. Saaristossa ja rannan tuntumassa asutaan sekä pysyvästi että väliaikaisesti. Jatkossa yleiskaava mahdollistaa nykyistäkin enemmän innovatiivisia asumisratkaisuja kelluvista asunnoista autottomiin saariyhdyskuntiin.

Käpylä, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki/Seppo Laakso.



Helsinki on vuonna 2050 viihtyisä, mielenkiintoinen ja turvallinen kaupunki, jossa elämänlaatu on korkea ja arki sujuvaa. Kaupunkirakenne tukee tasapuolisesti erilaisia perherakenteita ja asumisen tapoja. Se on sosiaalisesti tasapainoinen, tiivis ja toiminnoiltaan sekoittunut. Kaupungissa on riittävästi monipuolista asuntotarjontaa - Helsingissä halutaan ja on varaa asua.

Vuonna 2050 Helsinki koostuu kymmenestä laajasta kaupunginosakokonaisuudesta, joilla on oma identiteettinsä ja positiivinen imago. Ne kehittyvät toiminnallisesti itsenäisiksi naapurustoiksi, joilla on omat lähipalvelut urbaaneissa pikkukaupunginomaisissa keskustoissa. Lisäksi kaupunginosakokonaisuudessa erottuu voimakas, muita suurempi, laajemman palvelutarjonnan, työpaikkojen ja asumisen sekoittunut kaupunkikeskusta. Monikeskuksisen kaupungin ja omaleimaisten kaupunginosakeskustojen täydentäminen kaupunkiympäristöiksi vähentää liikkumistarvetta ja lisää arjen sujuvuutta. Syntyy uusi innovatiivinen kaupunkikerros.

Asumiseen on saatu kaivattua joustavuutta. Asumisen kehittymisen myötä kaupungin näkyvyys, kiinnostavuus ja houkuttelevuus niin matkailun osalta kuin opiskelu-, ja työpaikkakaupunkina on kasvanut huomattavasti. Tavat elää ovat monipuolistuneet.

Asumismahdollisuuksia on tarjolla niin kantakaupungin ja kaupunginosakeskustojen sykkeessä kuin niihin tukeutuvilla omintakeisilla asuinalueilla. Inhimillinen mittakaava ja kaupunkivehruus ovat läsnä sekä kivi- ja puukaupungissa että pienemmän mittakaavan asumisessa.

Helsingiläistä asumista leimaa lähipalveluiden hyvä saavutettavuus, urbaanin ympäristön viihtyisyys ja

Uutena trendinä on myös lapsiperheiden halu asua kaupungissa. Kohtuuhintaisten perheasuntojen riittävästä tarjonnasta tulee huolehtia jatkosuunnittelussa, eikä keskittyä vain tuottavien pientasuntojen rakentamiseen. Tähän haasteeseen on tärkeä kyetä vastaamaan, jotta asuntotarjonta on tasapuolista eri väestöryhmille ja kaupungin ikärakenne säilyy monipuolisena.



Uutaa ja vanhaa rakennuskantaa rinnakkain, Amsterdam, kuva Crista Toivola.

Arabianranta, Helsingin kaupungin kuvapankki/Kimmo Brandt.



yhteisöllisyys. Viheralueiden laatu on noussut määrän sijaan.

(Visio 2050: Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava.)

Asuinalueiden turvallisuus

Jatkosuunnittelussa tulee huomioida asuinalueen laadun lisäksi myös turvallisuuskäsitteitä. Turvallisuus on yksi laadukkaan ympäristön tuntomerkeistä. Turvallisuuslähtöisellä suunnitteluperiaatteen CPTED-mallilla (Crime Prevention Through Environmental Design) tarkoitetaan rikosten torjuntaa ympäristösuunnittelun keinoin. Hyvällä suunnittelulla voidaan tukea asukkaan turvallisuuden kokemista asuinalueilla, mutta ei kuitenkaan kokonaan poistaa turvattomuutta. Esimerkiksi henkilökohtaisiin tai yhteiskunnallisiin tekijöihin ei voida vaikuttaa suunnittelulla. Yleisesti ottaen voidaan kuitenkin todeta, että laadukas, siisti ja viihtyisä kaupunki on samalla myös turvallinen kaupunki. Turvallisuuteen vaikuttaa myös alueen elävyys ja käyttö eri vuorokaudenaikoina, mitä saadaan sijoittamalla asumista ja työpaikkoja samalle alueelle. Yleiskaava mahdollistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen.

Helsinki on yleisesti ottaen turvallinen ja viihtyisä kaupunki. Ympäristön estetiikalla on selvä vaikutus sen kokemiseen hyvänä elinympäristönä. Turvallisuus ja saavutettavuus korostuvat etenkin puhuttaessa lasten ja nuorten kaupungista. Samat seikat, mukaan lukien esteettömyys, pätevät myös puhuttaessa ikäihmisten kannalta hyvästä kaupunkiympäristöstä. ”Turvallinen kaupunki” on Aalto-yliopiston (YTK) vetämä hanke. Yleiskaava mahdollistaa hankkeen teemojen mukaisen kaupunkiympäristön kehittämisen.

TURVALLINEN KAUPUNKI -HANKKEEN HAVAINTOJA

Turvallinen kaupunki ja muu rakennettu ympäristö kannustavat ihmisiä ottamaan paikkansa kaupunkitilassa, sen kaduilla, pihoilla, puistoissa, joukkoliikenteessä ja muissa paikoissa ja palveluissa – tarvitsematta pelätä. Tämä edellyttää luottamusta toisiin ihmisiin, yhteiskuntaan ja ympäristöön. Kaupunkia muokattaessa ja kehitettäessä pitää huolehtia siitä, että luottamus ja turvallisuudentunne säilyvät. Turvallisuus on myös avoimuutta. Turvallisessa kaupungissa ketään ei suljeta pois, vaan kaupunki on sekä fyysisesti että asenteellisesti avoinna kaikille. Turvallisessa kaupungissa kenenkään ei tarvitse rakentaa muureja kotinsa ympärille.

TURVALLINEN KAUPUNKI -HANKKEESSA VALITUT TURVALLISUUDEN TEEMAT

SOSIAALISESTI TURVALLINEN ELINYMPÄRISTÖ

Rakennettu ympäristö voi edistää osaltaan sitä, että perusturvallisuus ja elinolot ovat kaikilla kunnossa.

Suunnittelun keinoin voidaan pyrkiä edistämään positiivisia kohtaamisia ja suvaitsevaisuutta ihmisten välillä ja ehkäistä ongelmien keskittymistä tietyille alueille.

RIKOKSIA JA ILKIVALTA EHKÄISEVÄ ELINYMPÄRISTÖ

Ympäristö voi osaltaan vähentää rikostilaisuuksia, luoda välittämisen ilmapiiriä ja parantaa turvallisuudentunnetta. Miellyttävä ja turvalliseksi koettu alue on houkutteleva paikka myös liiketoiminnalle. Monipuolinen toiminta ja ihmisten viihtyminen luo turvalliselta tuntuvaa vilinää.

TAPATURMIA EHKÄISEVÄ ELINYMPÄRISTÖ

Hyvän suunnittelun, taitavan toteutuksen ja huolellisen ylläpidon ansiosta rakennetussa ympäristössä voivat turvallisesti toimia kaikenlaiset ihmiset. Turvallinen ja toimiva ympäristö pienentää tapaturma- ja onnettomuusriskiä ja kannustaa omatoimisuuteen.

LIIKENNETURVALLINEN ELINYMPÄRISTÖ

Turvallinen lähiympäristö, toimivat kulkuyhteydet ja kohtuulliset liikennemäärät edistävät turvallisuutta rakennetussa ympäristössä, jossa katutilaa käytetään muuhunkin kuin vain siirtymiseen paikasta toiseen. Liikenneympäristön pitää palvella hyvin erilaisia tarpeita ja monipuolista liikkujajoukkoa.

ELINYMPÄRISTÖN LAATU

Turvalliseen ympäristöön pyrkiminen ei ole ainoastaan uhkien ja vaarojen poistamista ja torjumista, vaan myös elinympäristön laadun tavoittelua. Monet keinot, joilla pyritään ympäristön laadun parantamiseen, vaikuttavat positiivisesti myös turvallisuuteen ja turvallisuudentunteeseen.

(<http://www.turvallinenkaupunki.fi/>)



Kunnollinen valaistus ja alueiden ympärivuorokautisen käytön lisääminen lisäävät turvallisuutta ja viihtyisyyttä katutiloissa, Amsterdam, kuva Satu Tarula.

Turvattomuuden tunnetta on mahdollista vähentää kaupunkisuunnittelun keinoin, Amsterdam, kuva Satu Tarula.



3.3 Taloudellisen kasvun ja työpaikkojen Helsinki

Tuottavuuden huippualueet ovat elinkeinoelämän huippuosaamisen keskittymiä, joiden vaikutus heijastuu koko kaupunkiseudun ja Suomen menestykseen.

Kaupunkien keskustat ovat kaupunkituottavuuden huippualueita. Ne ovat houkuttelevia ja vetovoimaisia paikkoja, joissa saavutetaan agglomeraatioetuja. Urbaanit ympäristöt ovat haluttuja paikkoja liiketoille ja työpaikoille, kuten myös asumiseen. Helsingin laajeneva kantakaupunki on erityispiirteidensä vuoksi tulevaisuudessakin paitsi seudun, myös valtakunnan pääkeskus. Sen erityispiirteistä ja elinvoimaisuudesta tulee huolehtia jatkossakin. Yleiskaavassa esitetty kantakaupungin laajentaminen sekä esitetyt uudet joukkoliikenneyhteydet tukevat keskustan elin- ja vetovoimaisuutta.

Isommat keskusta-alueet kantakaupungin ulkopuolella kuten Malmi, Itäkeskus, Kannelmäki ja Herttoniemi, ovat palvelutarjonnaltaan itsenäisiä, omia keskustojaan, joissa on työpaikkoja, erikoistuneita palveluja ja kauppaa. Niissä asioidaan myös muilta alueilta ja niiden vaikutusalue on jopa seudullinen. Paikallisuonteiset keskustat ovat väestöpohjaltaan myös suuria ja palvelutarjonnaltaan yhä itsenäisempiä keskustoja. Niissä on erikoiskauppaa ja palveluja, tavoitteena on myös työpaikkojen sijoittuminen ja yhä monipuolisempi palvelutarjonta sekä sekoittunut kaupunkirakenne kadunvarsiliiketoiloihin. Ne palvelevat pääasiassa oman ja lähialueen asukkaita, mutta ovat osin erikoistuneita ja omaleimaisia keskusta-alueita, jolloin kaikkia palveluita ei tarvitse olla jokaisessa keskustassa, vaan niissä voidaan asioida seudulla verkostomaisesti. Lähikeskustat ovat puolestaan arkiasioinnin tärkeitä keskittymiä ja palvelujen ryppäitä asemanseuduilla sekä uudistuneilla keskeisillä ostarialueilla. Näissä korostuvat päivittäistavarakaupan sekä muun arkiasioinnin ja palvelujen tarjonta.

Asemanseudut ovat tärkeitä päivittäisiä kulkureittejä, kohtaamispaikkoja ja palvelukeskittymiä. Usein ongelmana ovat tyhjät tai vajaakäyttöiset toimitilat, jotka luovat ankeaa kaupunkikuvaa. Asemanseutujen katutasen liiketoiltojen yritykset elävät pääasiassa lähialueen asukkaiden kysynnän turvin. Liiketoiltojen tulisi sijaita keskeisesti ja tiiviisti asiakasvirtojen luontevien kulkuyhteyksien varrella. Liiketoiltoja voitaisiin pyrkiä keskittämään luomalla nk. "High Street" -malli, jolloin asukkaalle on mahdollista hoitaa useampi asia yhden asiointimatkan aikana. Liiketoiltojen avautuminen kivijalkatasossa suoraan kadulle elävöittää myös kaupunkikuvaa. Liiketoiltojen päälle tuleva asuminen pitäisi alueen aktiivisena myös iltaisin ja viikonloppuisin ja loisi samalla sosiaalista kontrollia. Yleiskaavassa ja sen määräyksissä tuetaan tämän tyyppistä kaupunkikehitystä.

Yleiskaavassa esitetty merkintätapa mahdollistaa ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman työn ja asumisen lomittamisen. Työn luonne ja tilatarve on muuttunut, kun työtä voidaan tehdä puhelimella tai tietokoneella. Työn muuttunut luonne heijastuu samalla myös työn ja vapaa-ajan rajan hämärtymiseen. Sekoittunut kaupunkirakenne mahdollistaa työn ja asumisen lomittamisen asuinalueen, korttelin tai jopa asunnon sisällä. Samalla toimintojen lomittuminen kaupunkirakenteen sisällä tarjoaa myös joustavat markkinat toimitiloille ja työn hakijoille.

Taloudellisen kasvun myötä Helsinki on profiloitunut korkean osaamisen ja erityisalojen työpaikkojen kaupunkina, ja myös luovan alan työpaikkojen osuus on suuri. Kestävällä pohjalla toimivassa kaupungissa tarvitaan kuitenkin myös useita matalapalkkaisten alojen työntekijöitä. Työvoiman saatavuuden ja työmarkkinoiden toimivuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että myös matalapalkkaisten alojen työntekijöille löytyy kohtuuhintaisia perhe- ja vuokra-asuntoja Helsingistä.

Vuonna 2050 Helsingin seutu on kansainvälisesti vetovoimainen metropolialue ja Helsinki sen ydin. Seudun kaupunkirakenne on kehittynyt monikeskukseksi. Keskuksista on tullut keskustoja, joissa hyvän kaupunkielämän ja -ympäristön merkitys on korostunut. Keskustat ovat monipuolisia toimintojen tiivistymiä, joissa työpaikkojen lomassa sijaitsee myös palveluita sekä asumista. Saavutettavuus on helppoa erityisesti kävellen, pyöräillen sekä joukkoliikenteellä. Keskustat on yhdistetty tiiviisti toisiinsa tehokkain raideliikenne- ja pyöräily-yhteyksin, minkä johdosta kestävästä liikkumisesta on muodostunut kilpailukykyinen vaihtoehto koko kaupungin alueella.

Menestyvä elinkeinoelämä on kaupungin elinvoimaisuuden kivijalka. Helsinki on tulevaisuudessakin monipuolisen elinkeinorakenteen kaupunki, jossa toimintoiltaan erilaiset yritykset löytävät houkuttelevia toimintaympäristöjä. Tuottavuudeltaan suurimman kantakaupungin ohella menestyvää elinkeinotoimintaa on myös muualla kaupungissa. Lähtökohtana on olemassa olevien elinkeinoalueiden vahvistaminen. Merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit ovat parantaneet keskeisten elinkeinoalueiden saavutettavuutta huomattavasti ja vahvistaneet yrityskeskittymiä.

(Visio 2050: Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava.)

Vaikka sekoittunut kaupunkirakenne mahdollistaa asumisen ja työn lomittumisen, yleiskaavassa pyritään kuitenkin säilyttämään myös nykyiset työpaikka-alueet. Nykyisten työpaikka-alueiden toimintaedellytyksiä pyritään vahvistamaan, ja kehittämään niitä elinvoimaisina alueina. Työpaikka-alueilla mahdollistetaan korttelitehokkuuden nosto. Osa yrityksistä tulee edelleen vaatimaan tilaa ja aiheuttamaan ympäristöhäiriöitä, kuten melua, liikennettä tai päästöjä. Monille yrityksille on tärkeää, että logistiikka tai melua aiheuttava toiminta sujuu ilman konflikteja asukkaiden kanssa. Vaikka asumista ei voi lomittaa kaikkien työpaikkojen kanssa korttelitasolla, ovat keskeinen sijainti, työvoiman saatavuus ja työpaikkojen helppo saavutettavuus kuitenkin tärkeitä elinehtoja useille yrityksille. Työpaikkojen saavutettavuudella on puolestaan merkitystä asukkaille.

Vaikka tällä hetkellä toimitiloja on haluttu muuttaa voimakkaasti asuinkäyttöön esimerkiksi keskustassa, Pitäjänmäellä ja Lauttasaassa, on pitkällä aikavälillä tärkeää, ettei toimitilojen määrää supisteta. Etenkin kantakaupungissa kadunvarsiliiketoimiltoilla on tärkeä merkitys palvelutarjonnan lisäksi myös katutilan elävyyden ja sosiaalisen kontrollin kannalta. Ne ovat yksi tekijä kantakaupungin houkuttelevuudessa asuinympäristönä ja niillä on merkitystä myös matkailun kannalta. Keskustassa sijaitsevat työpaikat vaikuttavat lisäksi suoraan lounaskahviloiden ja -ravintoloiden asiakasmääriin ja kannattavuuteen.

Jos tavoitteellaan, että työpaikkojen määrä suhteessa asukasmäärään olisi vuonna 2050 sama kuin nykyisin, on Helsingissä työpaikkoja noin 560 000, jos asukkaita on 860 000. Tämä tarkoittaa noin 180 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä Helsingissä ja karkeasti arvioiden noin 5,4 milj. k-m² lisää toimitilaa. Enemmistö tästä on toimisto- ja liiketilaa, loput teollisuus-, varasto- ja muita toimitiloja.

Tulevaisuudessa keskeisinä elinkeinoalueina näyttäytyvät suuret työpaikkatihentymät, kuten Helsingin keskusta ja sen laajenemisalueet Jätkäsaari–Ruoholahti–Meilahti -vyöhyke, Pasila–Ilmala–Käpylä–Metsälä -vyöhyke, Vallila–Kalasatama sekä Malmi, Roihupelto–Herttoniemi -vyöhyke ja Pitäjänmäen työpaikkakeskittymä. Nämä ovat myös tuottavuuden huippualueita.

Kasvava työpaikkamäärä tulee tarjoamaan enemmän työpaikkoja, mutta toisaalta myös useampia työnhakijoita. Tämä tarkoittanee työmarkkinoilla toisaalta joustavuutta ja valinnanvaraa, toisaalta kasvavaa kilpailua - sekä työntekijän että yrittäjän näkökulmasta.



Esplanadi, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki/Kimmo Brandt.

3.4 Kestävän liikkumisen kaupunki

Yleiskaavassa korostuu joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen keskeinen rooli – vuonna 2050 liikkuminen Helsingin monikeskuisissa kaupunkirakenteissa ja seudulla perustuu pääosin kattavaan runkolinjaverkostoon, kävelykeskuksiin ja pyöräilyn laatuikätyihin. Tavoitetta liikkumisen nopeudesta ja vaivattomuudesta voi pitää kaupunkilaisten kannalta toivottavana asiana.

Hyvään kaupunkielämään kuuluu ennen kaikkea arjen sujuvuus. Liikkumista pyritään sujuvoittamaan etenkin kävelyssä, pyöräilyssä ja poikittaisessa joukkoliikenteessä. Liikkumistarpeen tavoitellaan toisaalta myös vähenevän lähipalvelutarjonnan parantuessa. Päivittäisten asiointimatkojen ei tulisi olla pitkiä, vaan lähipalveluja tulisi löytyä omalta asuinalueelta. Asumisen, työn, lähipalvelujen ja harrastusten saavutettavuuteen voidaan vaikuttaa yleiskaavalla periaatteellisella tasolla. Suunnittelemalla tiivistä, sekoittunutta kaupunkirakennetta pyritään mahdollistamaan riittävä palvelutarjonta ja sujuvat joukkoliikenneyhteydet. Välimatkojen lyhentyessä ja liikkumistarpeen vähentyessä parane samalla turvallisuus ja päästöt vähenevät. Yleiskaavan keskustaverkko on riittävän tiheä, jotta lähipalveluiden hyvä saavutettavuus mahdollistuu.

Raideliikenteen kasvaessa ja joukkoliikenteen osuuden lisääntyessä asemanseutujen ja muiden joukkoliikenteen solmukohtien merkitys tulee korostumaan. Kehittyvä raideliikenneverkko yhdistää kaupungin keskustoja ja keskittymiä toisiinsa. Liikenteen terminaaleista ja vaihtoasemilta halutaan ostaa päivittäistavaroita ja hoitaa samalla asioita. Odotusaika halutaan viettää lämpimässä ja sateensuojassa, ja ajankäyttö optimoida hoitamalla asiat matkalla kotiin tai töihin. Matkustuskäyttäytyminen ja tilojen vilkkaampi käyttö tulee heijastumaan myös asemanseutujen yms. tärkeiden solmukohtien julkisen tilan laatuun.

Siirtyminen joukkoliikenteen käyttöön vaatii ihmisiltä aktiivista reittien ja aikataulujen selvittämistä. Toisaalta tihentävät vuorovälit johtavat siihen, ettei aikatauluja enää ole tarpeen katsoa ainakaan ruuhka-aikoina. Ihmisten päivittäiset reitit tulevat olemaan jatkossakin rutiininomaisia, jolloin liikkuminen kaupungissa opitaan helposti ja koetaan tutuksi. Kulkumuotojen lisääntynyt tarjonta tuo ihmisille lisää valinnan mahdollisuuksia, jolloin jokaisella on mahdollisuus räätälöidä kulkutapansa elämäntyyliin ja -tilanteeseen sopivaksi. Joku kulkee vain lyhyitä työmatkoja, toinen pendelöi seudulla pidempiä matkoja, kolmas haluaa pyöräillä ja neljäs tarvitsee autoa työmatkoilla ja perheen harrastuksissa. Satunnaisesti autoa tarvitsevat voivat vuokrata sitä tarpeen mukaan.

Kaupunkimaisen elämäntavan etuihin kuuluu se, että on valittavissa vaihtoehtoja, miten haluaa liikkua. Kulkutapamuotojen parantuva valinnanmahdollisuus lisää myös tasa-arvoisuutta kaupungissa, kun kaikilla on mahdollisuus saavuttaa palveluita joukkoliikenteellä. Julkisen liikenteen käyttö ei myöskään vaadi keneltäkään suuria henkilökohtaisia investointeja, ja on suhteellisen edullista. Tulevaisuudessa autoilun ja pysäköinnin kustannukset tulevat todennäköisesti puolestaan kohdistumaan nykyistä enemmän auton käyttäjille, jos seurataan kansainvälisiä trendejä.

Kestävän liikkumisen kaupungilla on vaikutuksia myös ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen edistää suoraan terveyttä. Jokaisen pyöräilyyn investoidun euron on laskettu tulevan 8-kertaisena takaisin. Vastaavasti liikkumisesta aiheutuvien päästöjen osuus pienenee. Joukkoliikenteen käytöstä ja etenkin raideliikenteestä tulee huomattavasti vähemmän päästöjä kuin henkilöautoilusta. Samalla myös autokanta kehitty vähäpäästöisemmäksi, ja sähköiset, kevyet kulkumuodot tarjoavat kilpailukykyisen vaihtoehdon.

Vuonna 2050 Helsingin kaupungin sisäinen, kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus perustuu ensisijaisesti nopeisiin ja tehokkaisiin joukkoliikenneyhteyksiin. Liikkuminen perustuu pääosin kestäviin liikkumismuotoihin: kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen.

Kävelykaupunkia on laajennettu ydinkeskustassa sekä muissa verkostokaupungin keskuksissa. Kaupunki on ihmisten kohtaamisen, kokoontumisen ja asumisen paikka - käveltävä kaupunki on myös hyvä kaupunki. Kaiken suunnittelun lähtökohtana on jalankulkija, sillä kävely on osa jokaista matkaketjua.

Helsingin liikennejärjestelmä on kaupungin strategisten tavoitteiden mukainen kokonaisuus. Tavoitteena on mahdollistaa ekologisesti ja toiminnallisesti järkevän kaupungin kehittäminen olemassa olevaan infrastruktuuriin tukeutuen. Rajaton liikkumisen vapaus millä tahansa kulkumuodolla ei ole mahdollista. Liikennejärjestelmän kokonaistoimivuutta on parannettu ja eri kulkumuodot on integroitu entistä paremmin yhteen. Pyörien ja henkilöautojen liityntäpysäköinti on vaivatonta ja nopeaa.

Mittavat investoinnit joukkoliikenteeseen ja pyöräilyyn ovat tehneet auton omistamisen monelle tarpeettomaksi. Henkilöautoilu on edelleen vaihtoehto, mutta kestävät liikkumismuodot kilpailevat aidosti sen kanssa. Kulkutavan valintaa ohjataan liikenteen hinnoittelun avulla. Liikenneinvestointeja tehtäessä priorisoidaan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun edistämiseen tärkeitä hankkeita. Suurin osa henkilöautoista on sähköautoja tai hybridejä. Sähköavusteinen polkupyörä, sähköpotkulauta ja muut kevyet sähköiset liikkumisvälineet ovat yleistyneet. Tavaroiden kuljetukset ja jakelu sujuvat ajantasaisesti

kaupunkiympäristöön soveltuvilla jakelutavoilla ja niille on varattu omat jakelupaikkansa ja toimitusaikansa. Kuljetukset on yhdistetty yhä tehokkaammiksi kokonaisuuksiksi ja kävelyalueet rauhoitettu huoltoliikenteeltä.

Kaupungin ranta-alueiden ja saariston kehittämisen myötä myös vesiliikenteen palvelutaso on noussut. Vesiliikenneverkosto on yhdistetty tehokkaasti muuhun joukkoliikenteeseen. Liikkuminen meren ja mantereiden välillä on vaivatonta.

Vuonna 2050 liikennejärjestelmässä selkeä runkoyhteyksiin perustuva joukkoliikenne, pyöräily, henkilöautoilu, kutsutaksit, yhteiskäyttöautot, kaupunkipyörät ja kävely toimivat saumattomana kokonaisuutena, jossa matkakettjut on optimoitu tehokkaiden vaihtojen kautta. Kaupunkilaiset voivat ostaa tarvitsemansa ”liikkumispaketin” nykyisten matkapuhelinliittymäpakkettien tapaan. Älyliikenne on arkipäivää.

(Visio 2050: Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava.)

Hämeentie, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki/Krista Keltanen.



Turun kirjastosilta toteutettiin vuonna 2013 osana Ihmisille parempi keskusta-hanketta, kuva Satu Tarula.



Baana, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki/Aleksi Salonen.

Kaupunkibulevardit

Ympäristöterveydellisistä syistä (pakokaasut, hiukkaset, melu) ja heikon asumisviihtyisyyden takia suurten moottoriliikenneväylien lähelle ei käytännössä voi nykylähtökohdista rakentaa. Moottoriväylien varsien paikat ovat myös huonosti saavutettavissa, koska väylillä on liittyviä vain harvakseltaan ja niiden liittyminen ympäristöönsä on toteutettu hyvin paljon tilaa vaativin eritasoratkaisuin, jossa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden matkat kasvavat usein pitkiksi.

Hyvään, urbaaniin kaupunkiin kuuluu verkostomainen ja samassa tasossa oleva katuverkko, jossa kaikki maankäyttö ja toiminnot ovat helposti saavutettavissa. Jatkamalla tiiviistä korttelirakennetta keskustan ympärille voidaan luoda edellytyksiä kadunvarsiliiketiloiille, paremmalle julkiselle liikenteelle, parantaa saavutettavuutta pyörällä ja kävellen mahdollistaen kuitenkin edelleen liikkumisen henkilöautolla.

Useat sisääntuloväylät eivät enää toteuta alkuperäistä funktiotaan. Liikennemäärien yhä kasvaessa väylät eivät ruuhkahuippuina enää ole nopeita yhteyksiä autoilijoidenkaan näkökulmasta, vaan ajonopeudet väylillä ovat käytännössä varsin alhaiset. Vilkkaimpien aikojen ulkopuolella sisääntuloväylillä on reilusti käyttämätöntä kapasiteettia. Mikäli liikennejärjestelmää ei uudisteta voimakkaasti, kantakaupungin henkilöautoliikenteen sujuvuuden ennustetaan heikentyvän merkittävästi myös niin sanotussa nollavaihtoehdossa, jossa liikennejärjestelmän perusta säilyy nykyisellään.

Kaupunkibulevardien toteuttaminen luo edellytykset kattavan ja tehokkaan raideliikenneverkon toteuttamiselle, sillä nykyisille moottoritiealueille ei ole mahdollista rakentaa raiteita. Melko suorat, kaupunkirakenteen läpäisevät käytävät mahdollistavat nopean runkolinjastoverkon toteuttamisen. Tehokas joukkoliikenne mahdollistaa henkilöautoliikenteen kapasiteetin vähentämisen ilman, että ihmisten liikkuminen olennaisesti hidastuu tai hankaloituu.

Kaupunkibulevardien rakentaminen edellyttää mittavia rakennushankkeita ja aiheuttaa muutoksia nykyiseen kaupunkirakenteeseen. Väylien ja liittymien muutostyöt aiheuttavat myös kustannuksia. Toisaalta kaupunkibulevardien sijainti on kuitenkin erittäin keskeinen, ja ne ovat helposti saavutettavissa olevia alueita. Väylien varsien rakentaminen myös eheyttää kaupunkirakennetta, ja yhdistää nykyiset kaupunginosat paremmin toisiinsa. Kaupunginosien saavutettavuus poikittaissuunnassa tulee parantumaan, sillä nykyiset väylät toimivat esteinä kaupunkirakenteessa. Yleiskaavassa esitetty kaupunkibulevardien rakentaminen parantaa palveluiden saavutettavuutta.

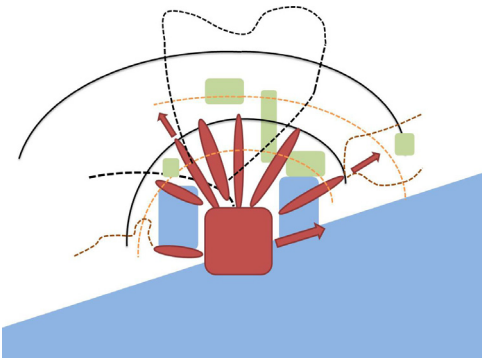
Kaupunkilaisten kannalta bulevardien rakentaminen ei lähtökohtaisesti vähennä esimerkiksi virkistysalueiden määrää, sillä nykyiset liikenteen suojaviheralueet eivät ole kenenkään käytössä. Asuntomarkkinoilla keskeisestä sijainnista ollaan myös valmiita maksamaan. Kaupunkibulevardien rakentamisen tulee aiheuttamaan haasteita jatkosuunnittelulle esim. melu- ja päästöasioissa. Tavoitteena on kuitenkin löytää toteuttamiskelpoisia ratkaisuja hyvän suunnittelun ja kehittyvän teknologian avulla. Ajonopeuksien alentamisella voitaisiin myös saavuttaa merkittäviä meluhyötyjä.



Freiburg, kuva Crista Toivola.

Tulevaisuuden kaupunkibulevardi, esimerkkinä Lahdenväylä, kuva 3D Render.

Periaatekaavio kantakaupungin laajenemisesta.



3.5 Virkistys, kaupunkiluonto ja kulttuuriympäristö

Yleiskaavassa on säilytetty Helsingin nykyinen verkostomainen viheraluerakenne pääpiirteissään. Vaikka täydennysrakentamista esitetään nykyiseen kaupunkirakenteeseen kytkeytyen, säilytetään yleiskaavassa hyvät lähivirkistysmahdollisuudet ja sujuvat yhteydet laajemmille viheraluekokonaisuuksille.

Helsingin viheralueiden hierarkiassa on nykyisin kolme tasoa koon ja sisällön mukaan; vihersormet, kaupunginosapuistot ja lähipuistot. Mahdollisimman monella pitäisi olla mahdollisuus nauttia viheralueista ja niiden tuottamista hyödyistä. Tämä edellyttää virkistysalueilta saavutettavuutta, joka toteutuu parhaiten verkostomaisessa rakenteessa. Viherverkoston toimivuus, mm. riittävät ulkoilualueet vaikuttavat suoraan ihmisten aktiivisuuteen. Tutkimusten mukaan mitä lähempänä viheralue sijaitsee, sitä enemmän sitä käytetään ulkoiluun.

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa virkistysalueiden merkitys korostuu, kun ihmiset hakevat vastapainoa kaupunkiympäristölle luonnosta. Virkistysalueille kohdistuu tulevaisuudessa myös enemmän käyttäjäpaineita väestönkasvun johdosta. Tämän takia virkistysalueet tulee suunnitella nykyistä paremmin kestävänsä kulutusta. Lisääntyvät käyttäjämäärät vaikuttavat myös viheralueiden detaljisuunnitteluun, kuten kulkureittien toimivuuden ja turvallisuuden suunnitteluun, ulkoalustoista ja valaistuksesta huolehtimiseen sekä laadukkaiden materiaalien valintaan.

Asukasluvun kasvaessa kaupunki voi kohdistaa enemmän resursseja viheralueiden suunnitteluun ja ylläpitoon. Palvelutarjontaa tulisi myös monipuolistaa, jotta erilaisille käyttäjäryhmille löytyisi kiinnostavia ulkoilu-, virkistys- ja harrastusmahdollisuuksia.

Tutkimusten mukaan suomalaisten suosituin ulkoilulaji on edelleen kävely. Pyöräily, juoksulenkkeily ja hiihto ovat myös suosittuja. Nähtävissä kuitenkin on, että ulkoilu- ja liikumismuodot monipuolistuvat ja välineellistyvät. Monimuotoinen julkinen kaupunkitila tarjoaa toimintaympäristöjä eri ikäryhmille, mm. erilaisiin kaupunkitapahtumiin ja nuorten oleskeluun. Varttuneita kaupunkilaisia palvelevat esimerkiksi yhteisöpuutarhat ja perinteiset puistot. Kaupungissa olevat keskeneräiset, rosoisetkin tilat houkuttavat etenkin nuoria väli aikaisten aktiviteettien kehittämiseen. Myös suurille kaupunkitapahtumille tulee löytyä tilaa. Kaupunkiviljely eri muodoissaan kasvattaa suosiotaan. Huomionarvoista on kuitenkin se, että viheralueiden tehtävä toimia esteettisten elämysten ja urbaanien luontokokemusten lähteenä koskee kaikkia, virkistystoiminnot usein vain aktiivisia liikkuja.

Kaupunkimetsät ovat yksi Helsingin vahvuuksista, jotka jatkossakin tulee ottaa huomioon kilpailukykytekijänä ja osana virkistysverkostoa. Kaupunkimetsiä laajemmat metsäalueet ovat Nuoksiossa ja Sipoonkorvessa. Saavutettavuus etenkin Sipoonkorpeen paranee huomattavasti yleiskaavassa esitetyn Östersundomin metron jatkamisen myötä.

Rakennetun ympäristön historialliset kerrostumat ja sitä kautta muotoutuneet erilaiset rakennetun ympäristön tyypit ovat keskeinen Helsingin identiteettitekijä. Helsingissä on vahva puutarhataiteen perintö, johon sisältyy mm. kartano- ja huvilakulttuuri ja historialliset puistot. Suomenlinna kuuluu maailmanperintökohteisiin. Valtakunnallisesti ja Helsingin identiteetin kannalta olennaisten kulttuuriympäristöjen arvot säilytetään. Helsingin kehitysvaiheiden kulttuuriperintö ja uusi kaupunkimaisema muodostavat elävän kaupungin ja kiinnostavat kaupunkilaisen kotikaupunkinsa historiaan.

Helsinki on vuonna 2050 viherverkostokaupunki, jossa viheralueet, meri ja virkistyspalvelut ovat helposti saavutettavissa. Virkistysalueiden monipuolisuus ja kaupunkiluonto ovat Helsingin vetovoimatekijä kansainvälisestikin. Virkistysalueilla tavoitellaan ekologista, sosiaalista ja taloudellista kestävyttä, elämänlaatua ja luonnon ihmiselle tarjoamia hyötyjä.

Tulevaisuuden virkistysverkosto koostuu toimivista ja palvelevista virkistysalueista; helposti saavutettavista lähipuistoista, liikunta- ja virkistyspalveluista, kaupunginosapuistoista, laajoista seudulle jatkuvista viheralueista eli vihersormista, seudullisista retkeilyalueista, turvallisista virkistysyhteyksistä ja merellisestä virkistysvyöhykkeestä. Erilaiset kaupunkitilat kuten torit, aukiot, rannat ja puistot ovat kaupunkilaisten "olohuoneita". Kattava ja kytkeytynyt viherrakenne kulttuuriympäristöineen, suojelualueineen ja metsäverkostoineen edistävät luonnon monimuotoisuuden säilymistä.

Helsingissä näkyy kerroksellisuus ja kestävyys. Valtakunnallisesti ja Helsingin identiteetin kannalta olennaisten kulttuuriympäristöjen arvot säilytetään. Helsingin kehitysvaiheiden kulttuuriperintö ja uusi maisema muodostavat uuden elävän kaupungin.

(Visio 2050: Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava.)

Viheralueiden vaikutukset terveyteen

Viheralueet ovat merkittävä resurssi, joka edistää asukkaiden liikkumista, rentoutumista sekä terveyttä ja hyvinvointia. Mm. Hollannissa ja Britanniassa tehtyjen laajojen tutkimusten mukaan viheralueiden on havaittu vähentävän sairauksia ja kuolleisuutta sekä lisäävän liikunnallista aktiviteettia niin merkittävässä määrin, että tällä voi perustella puistojen tarpeellisuutta.

Tutkimusten mukaan esim. alle kolmen kilometrin säteellä asunnosta sijaitsevat virkistysalueet vaikuttavat koettuun terveydentilaan suoraan suhteessa niiden kokoon ja saavutettavuuteen. Toisaalta yhdysvaltalaisen tutkimuksen mukaan puistojen ominaisuuksilla oli suurempi merkitys liikunta-aktiivisuuteen kuin koolla ja etäisyydellä. Yleiskaavassa turvataan jokaiselle kaupunkilaiselle saavutettavuus kohtuullisella etäisyydellä olevalle virkistysalueelle.

Ympäristön koettu laatu

Maiseman ja ympäristön kokemiselle on ominaista moniaistisuus ja fyysisyys. Havaintoja tehdään näköaistin lisäksi myös muilla aisteilla. Voidaan puhua maisemaelämyksestä niin kaupunkimaisen kuin luonnonympäristönkin kohdalla. Maisemakokemukselle on ominaista myös liikkuminen tilassa ja näkymien jatkuva muuttuminen sen myötä. Helsinkiläisen maiseman ja viheralueiden vaihtelevuus ja luonnonympäristön vuorottelu urbaanin rakenteen kanssa tarjoavat kaivattuja elementtejä. Yleiskaavan kaupunkirakenteen verkostomaisuus myös viherympäristön osalta mahdollistaa jatkossakin maisemaelämysten kokemisen kaupunkilaisille.

Viherrakenteen suuri määrä on yhteydessä siihen kuinka rentouttavaksi ympäristö koetaan. Toisaalta tiiviisti rakennettukin urbaani ympäristö voi tarjota sekä rentouttavia ja stressistä palauttavia että virkistäviä kokemuksia. Uraanin ympäristön erityisenä vahvuutena saattavat olla uusien ja yllättävien elämysten löytämisen mahdollisuudet.

Töölö, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki/kuvaaja tuntematon.



Viikki-Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualue, kuva Kerttuli Kohonen.



3.6 Merellinen Helsinki

Yleiskaavassa esitetään merellisen Helsingin hyödyntämistä kaikkien kaupunkilaisten virkistyskäyttöön. Jatkosuunnittelussa tulisi yhteyksiä rantaan ja merelle parantaa etenkin niissä kohdissa, missä meri ja metro kohtaavat, eli metroasema on lyhyen kävelymatkan päässä rannasta. Tällaisia merellisiä metroasemia ovat esim. Vuosaari, Rastila, Puotila, Herttoniemi, Kulosaari, Kalasatama, Sörnäinen, Hakaniemi, Ruoholahti, Lauttasaari sekä uusi Koivusaaren asema. Kävely-yhteyden päässä ovat myös tulevat vesiliikenteen yhteyslaiturit uutena joukkoliikennejärjestelmää täydentävänä osana.

Kaupunkilaisten sujuva pääsy rantaan ja saaristoon sekä yhtenäinen kävelyä ja polkupyöräilyä palveleva rantareitti ja sisälahtien virkistysreitit parantavat kaupunkilaisten tasa-arvoisuutta. Koko kaupungin kattava rantareitti virkistyspalveluineen sitoo merelliset virkistyskokonaisuudet yhteen ja on helposti yhdistettävissä naapurikuntien rantareittiverkostoihin osaksi Itämeren suurta rantareittiverkosta.

Saaristoraitiovaunulle on yleiskaavassa varattu linjaus Vuosaaren, Vartiosaaren ja Laajasalon Kruunuvuoren kautta kantakaupunkiin. Reitti huikeine korkeusvaihteluineen ja merinäköymineen tarjoaa matkustuselämyksen lisäksi pääsyn kiinnostaviin merellisiin paikkoihin.

Kasvava asukasmäärä ja merellisten virkistyspalvelujen suuret käyttäjämäärät luovat edellytyksiä vesiliikenteen kehittämiseksi. Vesiliikenteen kehittyminen on toisaalta edellytys, jotta saariston virkistyskäyttö on ylipäättään mahdollista. Maajoukkoliikenteen ulottaminen lähelle vesiliikenteen yhteyspisteitä, maa- ja vesiliikenteen aikataulujen yhteensovittaminen sekä erilaiset saaria ja manteretta yhdistävät rengasreitit risteysratamaineen tarjoavat lähimatkailuelämyksiä. Vesiliikenne on mahdollista ulottaa myös naapurikuntien vesiliikenneverkkoon.

Elinkeinot ja matkailu

Matkustajaterminalit keskustassa tuovat jopa satoja tuhansia meritse saapuvia matkailijoita suoraan ydinkeskustaan, mikä elävöittää keskustaa ja tukee yritystoimintaa. Nykyisten keskustan matkustajaterminalien lisäksi yleiskaavassa osoitetaan Vuosaaren satamatoiminnoille laajentumismahdollisuus. Laajentumisen ensisijainen tavoite on mahdollistaa Tallinnan rahtiliikenteen kasvu Vuosaaressa. Yleiskaava mahdollistaa myös tulevaisuudessa matkustajaliikenteen kehittämisen Vuosaaressa, mutta Katajanokka, Eteläsatama ja Länsisatama tulevat säilymään matkustajasatamina.

Merellisiä elinkeinoja on mahdollista hyödyntää turismi- ja kalastusmatkailun lisäksi meriliikenteen ja meriteknologian eli ns. "meriklusterin" liiketoiminta-alueen kehittämisenä, esim. alan tutkimuksen, kehitystyön, rahoituksen ja muun palvelutoiminnan yrityskeskittymänä. Osaltaan tähän liittyvät myös ajankohtaiset arktisen osaaminen ja laitevalmistus sekä Itämeren tilan seuranta.

Asuminen

Asutuksen lisääntyminen meren tuntumassa mahdollistaa rantavyöhykkeen ja saariston aktivoitumisen. Yleiskaavassa esitetään uutta merellistä asumista Melkkiin, mistä olisi mahdollista kehittyä hyvinkin omaleimainen, ympärivuotisen asumisen kohde kantakaupungin tuntumaan. Uudet virkistyskäytölle avattavat saaret, mm. Vallisaari, Kuninkaansaari, Isosaari ja Kuivasaari, tarjoavat kaupunkilaisille

Vuonna 2050 merellinen Helsinki on aktiivinen osa kaupunkia ja helposti kaupunkilaisten saavutettavissa. Merellinen kaupunki kehittyy toiminnallisesti monipuolisena paikkana, tarjoten mahdollisuuksia virkistykseen, yrittämiseen ja asumiseen ympärivuotisesti. Merenrannan ja saariston saavutettavuus on hyvä, vesiliikenneverkon yhdistyessä tiiviiksi osaksi joukkoliikennejärjestelmää.

Merellinen Helsinki tarjoaa hyvät edellytykset vireälle ja menestyvälle elinkeinotoiminnalle, jossa paikallisia erikoisuuksia hyödynnetään tehokkaasti.

Helsinki on merkittävä satamakaupunki, joka palvelee niin vienti- ja tuontisatamana kuin matkustajien risteilysatamana. Yhteydet satamista keskustaan sekä rautatie- ja lentoasemille ovat sujuvat. Merellinen harrastustoiminta on vireää ja kaupunki tarjoaa edellytykset kasvavalle pienveneilytoiminnalle sekä monimuotoiselle vesiurheilulle.

Yhä useammalla helsinkiläisellä on mahdollisuus nauttia merellisestä asuinympäristöstä sekä laajentuneesta merellisen asumisen kirjosta. Asuminen meren äärellä on suosittua. Asuntotarjonta on lisääntynyt ja sen valikoima monipuolistunut. Rannoilla ja saaristossa asutaan sekä pysyvästi että väliaikaisesti.

Merellinen Helsinki tarjoaa laadukkaita virkistysalueita, jotka ovat nykyistä paremmin saavutettavissa. Arvokas merellinen rakennusperintö on säilytetty ja toimii osana virkistys- ja matkailupalveluverkkoa tarjoten kiintopisteitä Helsingin merelliseen historiaan.

Kaupungin kattava rantareitti sitoo merelliset virkistyskokonaisuudet yhteen. Uudet, virkistyskäytölle avatut saaret tarjoavat kaupunkilaisille ja vierailijoille mahdollisuuksia Saaristo-Helsinkiin

tutustumiseen.

Suomenlahden haavoittuvuus on huomioitu pitkäjänteisesti kaikessa toiminnassa ja meren ekologinen tila on kohentunut.

Kaupunki on varautunut ilmastonmuutoksen mahdollisiin seurauksiin, kuten merenpinnan nousuun ja sään ääristymiseen.

(Visio 2050: Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava.)

ja vierailijoille mahdollisuuksia Saaristo-Helsinkiin tutustumiseen. Saariasumisen lisääminen yhdessä virkistys- ja matkailukäytön kanssa mahdollistaa saariston elävöittämisen. Kalasataman, Jätkäsaaren, Kruunuvuorenrannan, Koivusaaren ja Vartiosaaren rakentuminen tuovat nekin lisää ihmisiä meren välittömään läheisyyteen.

Virkistys- ja harrastusmahdollisuudet

Merellisyys tarjoaa monipuoliset mahdollisuudet kaupunkilaisten ulkoiluun, retkeily- ja virkistystoiminnalle sekä luonnossa virkistäytymiseen ja hiljentymiseen. Rannoilla ja saarissa olevan virkistystoiminnan lisäksi pienveneily ja vesiurheilun eri muodot lisäävät kaupunkilaisten vapaa-ajanviettomahdollisuuksia. Merenlahdet ovat toiminnan näyttämöitä. Myös talvikaudella jäätynyt meri on tärkeässä roolissa kalastuksen, hiihdon, luistelun, retkiluistelun, avantouinnin sekä leijalautailun harrastamisessa. Saariston ja meren yllätyksellisyyden, historiallisten kerrostumien ja aistimaailman kautta koettavat elämykset ovat kaikille asukkaille aiempaa paremmin saavutettavissa oleva tärkeä voimavara.

Ainutlaatuisuuden huomioiminen

Itämeri ja sen Helsingin edustan saaristo ovat monesta näkökulmasta ainutlaatuisia. Merellisten toimintojen tukikohdilla ja huoltopisteillä varmistetaan osaltaan saaristo- ja merialueiden lisääntyvä käyttöä mutta myös kunnossapitoa. Saariston avautuminen ja käytön lisääntyminen kerryttävät myös tietoisuutta sen herkkyydestä ja haavoittuvuudesta. Teknisten ratkaisujen lisäksi merellisen Helsingin avautuminen haastaa aktiiviseen Itämeri-kansalaisuuteen. Merellisen luonnon ja kulttuuriperinnön vaaliminen on osa rantojen, saariston ja merellisen alueen kehittämistä.

Merinäköaloja Kauppatorilta, Mustikkamaalta ja Ruoholahdesta, kuvat Kerttuli Kohonen.



3.7 Kansainvälinen Helsinki ja Helsinki osana seutua

Kansainvälisesti merkittäviä vetovoimatekijöitä Helsingille ovat mm. merellisyys, vihreys, puhtaus, asumisen laatu, hyvä koettu turvallisuus, hyvä kansainvälinen maine ja hyvä koettu elämänlaatu.

Erityisesti kansainvälisestä näkökulmasta korostuvat saapumispisteiden ja joukkoliikenneyhteyksien solmukohtien kehittyminen matkaketjujen sujuvuuden sekä seudun sisäisen ja ulkoisen saavutettavuuden kannalta, logistiikkakäytävien kehittyminen tavaraliikenteen sujuvan liikkumisen kannalta maitse ja meritse, kaupunkiverkostojen luominen maan sisäisesti sekä kansainvälisesti, matkailun edistäminen ja matkailupalveluiden kehittäminen, elinkeinorakenteen innovatiivinen kehittyminen ja kansainväliset toimintaedellytykset sekä Helsingin imagotekijöiden vahvistaminen ja markkinoiminen.

Tärkeät saapumispisteet ja liikenteelliset solmukohdat

On tärkeää, että tärkeimmistä saapumispisteistä, kuten Helsinki-Vantaan lentokentältä ja Helsingin satamista pääsee sujuvasti Helsingin keskustaan, keskeisille elinkeinoalueille, merkittäviin palvelukeskuksiin ja Helsingistä eteenpäin. Kansainväliset yhteydet liittyvät kansainvälistyneisiin kaupunkilaisiin, yrityksiin ja muihin toimijoihin kuten yliopistoihin. Metron laajentaminen ja pikaraitiotiehankkeet ovat avainhankkeita, joilla keskeiset yritysalueet ja yliopistot kytketään toisiinsa ja kansainvälisen liikenteen terminaaleihin.

Ulkomaankaupan näkökulmasta on tärkeää kehittää yhteyksiä Keski-Eurooppaan, jonne olemme tällä hetkellä pitkälti meriyhteyksien varassa. Kilpailukyvyyn kannalta keskeinen tavoite on meriliikennettä täydentävien maaliikenneyhteyksien vahvistaminen Manner-Eurooppaan.

Ydinkeskusta on Helsingin kansainvälinen näyteikkuna. Ydinkeskustaa on jatkuvasti kehitettävä, ei ainoastaan asumisen, toimitilojen ja tapahtumien vaan myös vahvan kaupallisen tarjonnan paikkana. Siellä asioivat matkailijat ovat erityinen kuluttajaryhmä. He asettavat palvelutarjonnalle erityisvaatimuksia. Risteilyalukset tuovat merkittäviä matkailijavirtoja suoraan ytimeen (Katajanokan terminaali, Kauppatori ja Länsisatama). Jatkossa ydinkeskustan ja Lentokentän yhdistävä Lentorata korostaa entisestään ydinkeskustan asemaa. Yleiskaavassa on otettu huomioon kaikki kansainvälisten yhteyksien kannalta keskeiset reitit ja solmukohdat.

Vetovoimaisten kaupunkikeskustojen kehittäminen muuallekin kuin Helsingin ydinkeskustaan parantaa ja laajentaa palvelutarjontaa myös matkailijoille. Rantaviivaa ja saaria tulisi tarkastella avoimesti uusien rantareittien ja merellisten virkistysalueiden muodostamiseksi sekä mahdollistaa uusien merellisten elinkeinojen kehittämistä, monipuolistaa merellisten aktiviteettien tarjontaa, ja samalla vaalia luonnonympäristöjä ja puhtautta, jotka ovat Suomen valttikortteja. Yleiskaavassa esitetään yhtenäinen, merellinen rantareitti.

Kansainväliset logistiikkakäytävät

Saavutettavuuden kannalta tärkeitä suuntia ja hankkeita ovat Pietarin yhteydet, nopea lentorata, ja Vuosaaren-Kehä III:n kehittäminen Suomen tärkeimpänä logistiikkavyöhykkeenä sekä E18 ja rantaradan käytävä Turkuun ja Tukholmaan. Kansainvälisten yhteyksien osalta tehdään tärkeitä ratkaisuja myös kaupunkien rajojen sisällä. Helsinki-Vantaan lentokenttä on tärkein osa ulkoisten yhteyksien verkossa, ja pian valmistuva kehärata parantaa lentokentän syöttöyhteyksiä.

Vuonna 2050 Helsinki on dynaaminen, kansainvälisesti kilpailukykyinen ja arvostettu valtakunnan pääkeskus ja osa kansainvälistä kaupunkien verkostoa. Helsinki kasvaa korkeatasoisen elinkeinotoiminnan keskuksena sekä kulttuuri- ja vapaa-ajantapahtumien areenana. Helsingin kansainväliset lento-, raide-, tie- ja meriyhteydet mahdollistavat sujuvan liikkumisen muualle pääkaupunkiseudulle, muihin suomalaisiin kaupunkeihin sekä yli valtion rajojen. Erityisesti meri- ja raideyhteydet Tallinnan kautta Eurooppaan ja kehittyvät Aasian lentoyhteydet toimivat Helsingin turismin ja liikematkailun valttikorttina.

Helsingin keskusta on tiiviisti rakennettu, joukkoliikenteeseen tukeutuva, hyvin saavutettava ja laadukas ympäristö, joka on houkutteleva sijaintipaikka kansainvälisille yrityksille. Lisäksi tärkeimmistä nykyisen esikaupunkialueen ytimistä on muodostunut monipuolisia keskuksia, jotka toimivat tärkeinä linkkeinä kansainvälisen toiminnan ja paikallisuuden välillä. Helsingin profiili merellisenä kaupunkina kehittyä ja näyttävä rantavyöhyke tarjoaa edustavia yrittämisen paikkoja, viihtyisiä virkistyskeitoja, houkuttelevia asumisen paikkoja ja pääsyn merelle.

Helsinki on myös osa Suomenlahden kehityskolmiota, jossa Pietari, Tallinna ja Helsinki hyötyvät talousalueen sisäisestä turismista, ostovoimasta ja osaamisesta. Pietarin kasvava markkina-alue tuottaa lisäarvoa tietyille Suomen ja Venäjän väliseen matkustaja- ja tavaraliikenteeseen perustuville toimialoille. Kansainväliset tavaravirrat saadaan tarkoituksenmukaisesti toimitettua loppukäyttäjille hyödyntäen ajanmukaista satamaa sekä Pohjois-Euroopan E18-logistiikkakäytävää, johon yhdistyy myös jakelu- ja keräilyvirtoja Helsingin keskustaan.

(Visio 2050: Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava.)

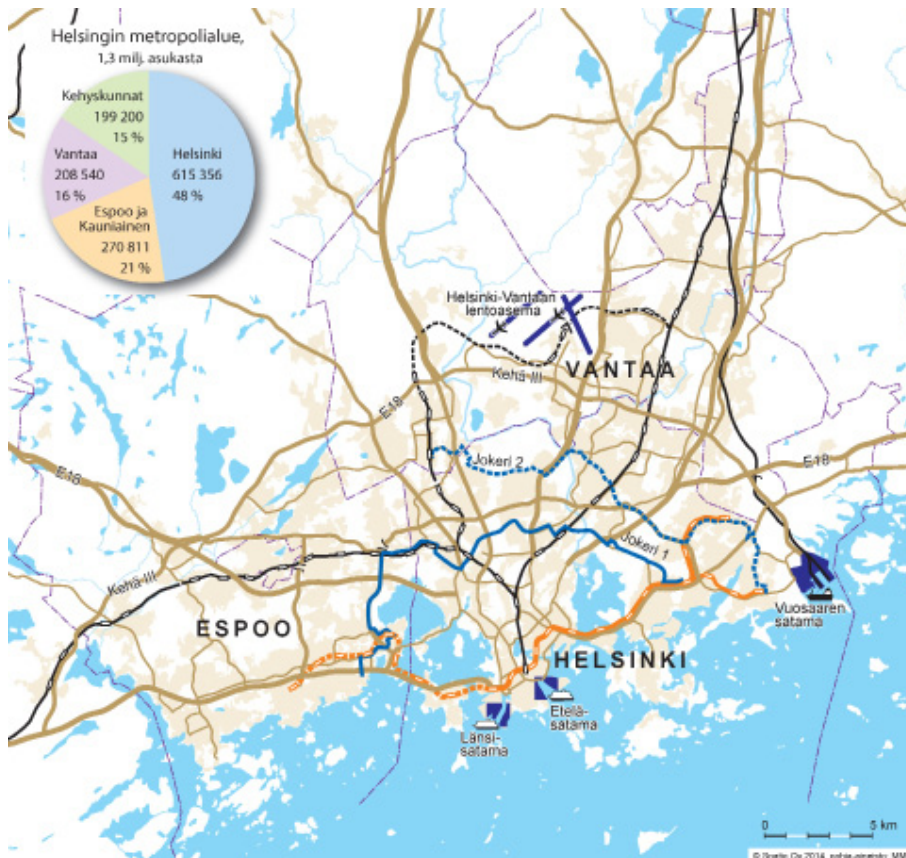
Kaupunkilaisten kannalta sujuvat logistiikkaverkostot ovat tärkeitä - oikein ohjatut liikennevirrat luovat viihtyisämpää kaupunkitilaa ja poistavat liikenteen haittavaikutuksia kaupunkilaisten elinympäristöstä. Hyvin toimivat kansainväliset liikenneverkot lisäävät myös liikkuvuuden mahdollisuuksia Helsingistä käsin.

Eurooppalainen kaupunkiverkosto

Kytkeytyminen eurooppalaiseen kaupunkiverkostoon lisäämällä taloudellista yhteistyötä, vahvistamalla ja luomalla uusia yhteyksiä Pietariin, Tukholmaan ja Tallinnaan on tärkeää koko Helsingin metropolialueen kannalta. Suomenlahden taloudellisen kehityksen kolmio tarjoaa kasvualustan Helsingin talousalueen ja alueellisen aseman vahvistamiseen. Lisäksi on tuettava nk. kasvukäytäväkehitystä, jolloin metropolialueen liikkuvuutta vahvistetaan kehittämällä sujuvampia yhteyksiä muualle Suomeen. Noin neljännes työntekijöistä Helsingin seudun ydinalueella on muualta tänne pendelöiviä tai väliaikaisesti täällä työn vuoksi asuvia.

Kehityskäytävät kytkeytyvät vahvasti myös logistiikan kuljetusketjuihin ja keskittämisen ekonomiaan. Helsingin kannalta merkittäviä kehityskäytäviä ovat Helsinki-Tampere (HHT) pohjoiseen, Pohjoinen kasvuvyöhyke länteen ja itään sekä Baltian kasvukäytävä North Sea - Baltic Growth Corridor (NSBGC) etelään.

Kartta. Tärkeät saapumispisteet ja liikenteelliset solmukohdat sekä logistiikkakäytävät ovat merkittävässä roolissa myös kaupungin kansainvälisen toiminnan kannalta.



Matkailu

Helsinkiin tullaan ulkomailta viettämään vapaa-aikaa, tekemään kauppaa ja töitä, asumaan ja opiskelemaan. Yhteyksien lisäksi matkailijat hyödyntävät kaupungissa sijaitsevia palveluja. Yöpymisen lisäksi vierailukohteet, tapahtumat ja matkailuun liittyvät palvelut ovat osa matkailuelinkeinon toiminnallisuutta. Vapaa-ajan lisäksi seminaarit ja kongressit, liike-elämän toimijoiden sekä opiskelemaan tai maahan asumaan tulevien tarpeet ovat osa ulkomaisia yhteyksiä ja lisäävät osaltaan matkailuun liittyvien toimintojen mahdollisuuksia.

Helsinki on seudun matkailun vetonaula ja brändi. Turismi Venäjältä kasvaa edelleen seuraavina vuosikymmeninä. Ennen muuta Tallinnan ja Helsingin välinen liikenne kasvaa erittäin nopeasti. Myös Itämeren risteilymatkailu kasvaa vuosittain. Suomen kannalta kiinnostava uusi potentiaalinen risteilyasiakasryhmä olisivat aasialaiset matkustajat Helsingin sijaitessa Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen risteyskohdassa. Helsinkiä pyritään markkinoimaan Itämerenristeilyjen vaihtosatamana ja risteilypalveluita tulisi kehittää. Niihin liittyvät mm. risteilyterminaali- ja hotellihankkeet, raideyhteydet ja vesibussiliikenne.

Helsingin kaupunkiseudun matkailun haasteet liittyvät palvelutarjonnan parantamiseen, saavutettavuuskysymyksiin sekä merellisyyden hyödyntämiseen. Ollakseen houkutteleva matkailukohde on pääkaupunkiseudulla oltava riittävä hotellikapasiteetti sekä konferenssitiloja. Matkaketjujen sujuvuus lentokentältä ja satamista Helsingin keskustaan ja muihin pääkohteisiin on ensisijaisen tärkeää. Tulevaisuudessa nopea raideyhteys lentokentälle ja sieltä eteenpäin Pietariin parantavat kansainvälistä saavutettavuutta.

Elinkeinot

Helsingin ja koko seudun kansainvälisessä markkinoinnissa tavoitteena on investointien saaminen alueelle. Sekä kotimaisten että ulkomaisten investointien ja yritysten houkuttelussa hyödynnetään metropolialueen vahvoja yritysklustereita, tutkimuksen ja koulutuksen kansainvälisesti vahvoja aloja ja keskittymiä sekä alueen muita vetovoimatekijöitä kuten laadukkaita yritys- ja asuinalueita. Jotta mielenkiinto Helsinkiä ja koko metropolialuetta kohtaan lisääntyisi, tulisi alueen kehittymistä myös elinvoimaiseksi ja kansainväliseksi Itämeren alueen kasvuyrityskeskittymäksi tukea. Yritysalueiden kehittäminen on merkittävässä asemassa työpaikkojen säilyvyyden kannalta. Yleiskaavassa varataan riittävät yritysalueet hyvin saavutettavista paikoista.

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

3.8 Hyvän kaupunkielämän kriteerit

Hyvän elämän merkitys on tärkeä osa ihmisen elämää. Tässä keskitytään nimenomaan hyvään kaupunkielämään, mihin liittyy mm. palvelujen saatavuus, palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuus sekä viihtyisä ja turvallinen kaupunkiympäristö ja riittävät virkistysalueet. Kansainvälisissä elämänlaatuvertailuissa on käytetty useita eri kriteerejä elämänlaadun mittaamiseksi. Vertailut ovat keskittyneet kaupunkeihin, ja ne ovat hyvin sovellettavissa myös Helsinkiin. Vertailuja ovat tehneet esim. amerikkalaiset konsulttitoimistot, aikakauslehdet ja sosiologit. Ehkä tunnetuin inhimillisen kehityksen indeksiä kuvaava kansainvälinen mittaristo on HDI (Human Development Index), missä yhdistetään elinajan odote, koulutus ja elintaso. Sitä käyttää mm. YK:n kehitysohjelma. (http://en.wikipedia.org/wiki/World's_most_livable_cities)

Kansainväliset elämänlaatuvertailut

Amerikkalainen Mercer julkaisee vuosittain elämänlaatu tutkimuksen, jossa vertaillaan 221 kaupunkia perustuen 39 kriteeriin. Tärkeitä kriteerejä ovat turvallisuus, koulutus, hygienia, terveydenhuolto, kulttuuri, ympäristö, virkistys, poliittinen ja taloudellinen tasapaino ja joukkoliikenne. Listaus helpottaa esim. monikansallisia yrityksiä päättämään, minne avata toimistoja tai tehtaita, ja paljonko on sopiva palkkataso. Vertailussa korkeimmille sijoille on sijoittunut useina vuosina Itävallan, Sveitsin ja Saksan suurkaupunkeja

Aikakauslehti Monocle on puolestaan julkaissut vuodesta 2006 lähtien vuosittain "The Most Livable Cities Index" -listauksen, jossa esitellään 25 elämisen arvoisinta kaupunkia. Tässä tutkimuksessa tärkeitä kriteerejä ovat olleet mm. turvallisuus/rikollisuus, kansainväliset yhteydet, ilmasto/aurinkoisuus, arkkitehtuurin laatu ja design, joukkoliikenne, suvaitsevaisuus, ympäristöaiheet ja pääsy luontoon, taloudelliset olot ja terveydenhuolto. Monoclen tutkimuksessa Helsinki sijoittui kolmanneksi 2013. Vuonna 2014 kesäkuussa Helsingin sijoitus oli viides. Kööpenhamina valittiin parhaaksi asuinpaikaksi muun muassa toimivan julkisen liikenteen, suvaitsevuuden, kulttuurin, arkkitehtuurin ja viheralueiden takia. Lisäksi kärkisijoille ylsivät Tokio ja Melbourne. Helsingin edelle nousi myös Tukholma.

EIU:n (The Economist Intelligence Unit) vuoden 2013 listauksen mukaan paras elämänlaatu on Australian, Kanadan, Itävallan, Suomen ja Uuden Seelannin kaupungeissa. Vertailu perustuu tavaroiden ja palvelujen saatavuuteen, vähäisiin henkilökohtaisiin riskeihin ja tehokkaaseen infrastruktuuriin. Tässä tutkimuksessa ei huomioitu elinkustannusten vaikutusta elämänlaatuun, ja Helsinki sijoittui 8. sijalle.

Hyvä kaupunkielämä on yleiskaavan vision läpileikkaavia teemoja. Sen keskeiset tavoitteet, jotka liittyvät kaupunkirakenteeseen ja niihin kysymyksiin, joihin yleiskaava välillisesti vaikuttaa, on yleiskaavassa otettu huomioon. Tällaisia ovat mm. keskustaverkko, virkistysalueverkosto ja pääsy luontoon, riittävä tiiviys hyvien palvelujen mahdollistamiseksi sekä hyvien joukkoliikennedyhteyksien mahdollistaminen.

	City	Country
1	Copenhagen	Denmark
2	Melbourne	Australia
3	Helsinki	Finland
4	Tokyo	Japan
5	Vienna	Austria
6	Zürich	Switzerland
7	Stockholm	Sweden
8	Munich	Germany
9	Sydney	Australia
10	Auckland	New Zealand

Taulukko. Aikakauslehti Monoclen elämänlaatu tutkimukseen perustuva kaupunkien vertailu. (Monocle2014).

	City	Country	Overall rating ^[2]
1	Melbourne	Australia	97.5
2	Vienna	Austria	97.4
3	Vancouver	Canada	97.3
4	Toronto	Canada	97.2
5	Adelaide	Australia	96.6
6	Calgary	Canada	96.6
7	Sydney	Australia	96.1
8	Helsinki	Finland	96.0
9	Perth	Australia	95.9
10	Auckland	New Zealand	95.7

Taulukko. EIU:n kaupunkien vertailussa elämisen arvoisimmiksi kaupungeiksi kohosivat Melbourne, Wien ja Vancouver. Helsinki on sijalla 8. (http://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=Liveability2013)

4 Yleiskaavan sosiaaliset vaikutukset

4.1 Vaikutukset väestön muutoksiin

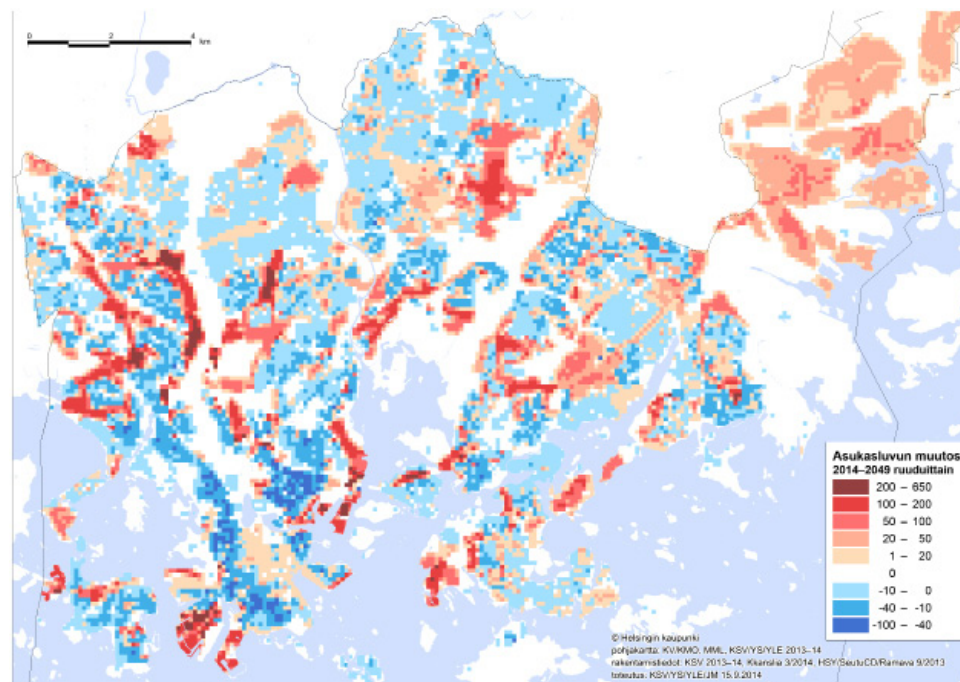
Yleiskaava mahdollistaa Helsingin väestönkasvuun suunnitteen mukaisen 260 000 asukkaan muuttamisen kaupunkiin vuoteen 2050 mennessä, ja tulee vaikuttamaan osaltaan merkittävästi Helsingin kasvuun.

Kun kaupunkirakennetta eheytetään ja parannetaan saavutettavuutta, kasvaa samalla inhimillisen vuorovaikutuksen intensiteetti. Tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne tuottaa myös solidaarisuutta, suvaitsevaisuutta ja innovaatioita paremmin kuin hajautunut tai toiminnallisesti yksipuolinen rakenne. Tällaisia yhteiskunnassa tapahtuvia laadullisia asioita on vaikea mitata, mutta silti ne ovat yhteiskunnan toimivuuden kannalta elintärkeitä seikkoja.

Väestön jakautuminen Helsingissä

Yleiskaavan keskeisenä suunnitteluideana on kantakaupungin laajeneminen, mihin liittyvät suurimmat rakentamisaluevaraukset löytyvät kaupungin sisääntuloväylien varsilta. Moottoritiemäisten alueiden muuttaminen kaupunkibulevardeiksi kattaa merkittävän osan yleiskaavan kaavavarannosta. Uudessa yleiskaavassa merkittävimpiä uusia asuinkäyttöön osoitettavia alueita ovat kaupunkibulevardien varret ja Malmin lentokenttäalue.

Yleiskaavan periaatteena on, että asukastiheys on suurin keskeisimmillä alueilla. Väestönkasvu jakautuu myös seudulle, mutta kysyntä keskeisillä, helposti saavutettavilla alueilla tulee olemaan suurinta. Hyvästä, keskeisestä sijainnista ollaan valmiita maksamaan, mikä näkyy myös asuinalueiden hinnoissa - erityisesti kantakaupungissa. Samalla kun väestö kasvaa seudulla, myös Helsingin esikaupunkivyöhyke muuttuu tulevaisuudessa seudullisesti yhä keskeisemmäksi.



Kartta. Yleiskaavan tärkeimmät väestönkasvualueet ovat kaupunkibulevardien varilla sekä Malmin lentokenttäalueella. Lisäksi kartalla erottuvat punaisella käynnissä olevat projektialueet. Asukasluvun lasku tietyillä alueilla johtuu ennustetusta asumisväljyyden kasvusta. Nykyisillä asuinalueilla sekä esikaupunkivyöhykkeellä että kantakaupungissa on varauduttu täydennysrakentamiseen, jotta alueiden elinvoimaisuus säilyy ja ennusteiden mukainen asumisväljyyden kasvu on mahdollista. Yleiskaava mahdollistaa täydennysrakentamisen pääosin kaikilla alueilla.

Vaikutukset eri väestöryhmiin ja sosiaaliseen eriytymiseen

Yleiskaavan periaatteena on, että hyvin toimiva ja laadukas lähiympäristö palvelee mahdollisimman monenlaisia ihmisiä. Yleiskaavassa mahdollistetaan tonttitehokkuuden nosto asuinalueilla. Tämä mahdollistaa elinkaariasumisen oman asuinalueen sisällä. Suunnitteluperiaatteena ovat myös itsenäisesti toimivat kaupunginosat, joilla on monipuolinen asuntokanta. Jatkosuunnittelussa tulee huomioda, että uusi asuntokanta tulee aidosti täydentämään nykyistä rakennetta sekä vastaamaan alueella oleviin puutteisiin.

Helsingissä on perinteisesti sekoitettu hallintatyyppiltään erilaisia asuntoja saman asuinalueen sisällä. Osittain tämän menetelmän johdosta on onnistuttu välttämään asuinalueiden laajamittainen segregoituminen, eikä Euroopan muiden suurkaupunkien mittakaavassa olevia ongelmia ole päässyt syntymään. Vaikka esim. maahanmuuttajat hakeutuvat helposti sukulaistensa tai tuttavien läheisyyteen asumaan, ei Helsinkiin ole syntynyt merkittäviä eri kansallisuuksien keskittymiä.

Vaikka yleiskaavalla ei voida suoraan vaikuttaa tietylle alueelle rakennettavien asuntojen kokoon tai hallintamuotoon, on nämä asiat hyvä tiedostaa suunniteltaessa alueen täydennysrakentamista. Täydennysrakentamisella voidaan merkittävästi vaikuttaa siihen, miten alue kehittyy ja monipuolistuu sen väestörakenne, asuntokanta tai palvelutarjonta. Yleiskaavan tavoitteena on, että kaupunginosista kehittyisi toiminnallisesti itsenäisiä pikkukaupunkeja kaupungin sisällä. Kaupunginosien identiteetin vahvistuminen ja ominaispiirteiden korostaminen ovat tärkeitä seikkoja alueiden segregoitumisen estämisessä.

Helsinki profiloituu yksinasuvien, korkeasti koulutettujen ihmisten kaupunkina. Myös kahden hengen talouksia on paljon. Muita Helsingille luonteenomaisia piirteitä ovat naisvaltaisuus, opiskelijoiden ja korkeasti koulutettujen suuri määrä sekä vieraskielisten suhteellisen suuri osuus. Näihin ilmiöihin ei oleteta tulevan suuria muutoksia tulevaisuudessakaan. Olennainen kysymys onkin, miten pystyä tarjoamaan ja kehittämään sellaista kaupunkia, mikä on toivottua ja kysyttyä nimenomaan Helsingissä. Lisäksi tulisi pystyä joustavasti mahdollistamaan muunkinlainen kehitys.

Suurkaupunki tulee houkuttelemaan tulevaisuudessakin nuoria hyvien opiskelu- ja työpaikkojen myötä. Suomessa on kasvamassa uusi urbaani sukupolvi, joka ei enää opiskelujen päätyttyä halua lähteä kehyskuntiin suurten omakotitonttien perässä. Autonomistus on myös laskeva trendi. Näistä seikoista johtuen Helsingissä on tulevaisuudessa nykyistä enemmän lapsiperheitä, jotka työn lisäksi viettävät myös vapaa-aikansa kaupungissa ja hakevat palvelunsa lähikeskuksista.

Samanaikaisesti kaupungissa kasvaa eläkeläisten määrä. Omakotiasumisen vaihtoehdoksi tulee tarjota hissillisiä ja parvekkeellisia, laadukkaita kerrostaloasuntoja. Kerrostaloasumisessa tulee tarjota vaihtoehtoja erilaisista palveluasumisen konsepteja, jolloin asuminen omassa kodissa turvataan mahdollisimman pitkään.

Kaupungissa on lukematon määrä eri-ikäisiä ihmisiä ja erityyppisiä väestöryhmiä - opiskelijoita, maahanmuuttajia, taiteilijoita, urheilijoita, uskonnollisia ryhmittymiä jne. Omalla tavallaan profiloituvat kaupunginosat saattavat puolestaan houkutella tietyn tyyppistä väestöä, mitä kautta ominaispiirteet voivat vahvistua edelleen. Toisaalta monipuolinen asukasrakenne on kaupunginosien rikkaus.

4.2 Vaikutukset muuttoliikkeeseen

Yleiskaava vaikuttaa suoraan seudun muuttoliikkeeseen tarjoamalla lisää asumisen mahdollisuuksia Helsingissä. Esimerkiksi lapsiperheiden muutto seudulle tulee todennäköisesti vähenemään lisääntyvän asuntotarjonnan kautta. Tästä on nyt jo merkkejä Kalasataman ja Jätkäsaaren rakentumisen myötä. Asuntotarjonnan lisääminen tasapainottaa myös asuntojen hintakehitystä.

Kaupunginosatasolla muuttoliike tulee olemaan jatkossakin vilkasta. Tällä hetkellä uusien asuinalueiden muuttoliikkeestä n. 60 % tapahtuu 3 km säteeltä. Käyttäytyminen tässä suhteessa tuskin tulee muuttumaan, sillä etäisyys vastaa tutuksi koettua, helposti kävellen tai pyörällä saavutettavaa ympäristöä. Yleiskaavassa esitetty lisä- ja täydennysrakentaminen tulee lisäämään ja monipuolistamaan asuntotarjontaa myös kaupunginosatasolla.

Yleiskaavalla vastataan pääkaupunkiseudulle kohdistuvaan muuttoliikkeeseen muualta Suomesta. Työ- ja opiskelupaikat houkuttelevat jatkossakin etenkin nuoria muuttajia muualta Suomesta.

Tutkimusten mukaan kaupunki ei pysy stabiilissa tilassa, vaan se jatkuvasti joko kasvaa tai taantuu. Jos kasvuun ei varauduta, vaan annetaan sen valua naapurikuntiin, on seurauksena todennäköisesti taantuma. Jos taas asuntotarjonta ei vastaa kysyntää, hinnat nousevat ja etenkin matalapalkkaisten alojen edustajat suuntaavat naapurikuntiin. Tämä puolestaan heijastunee tiettyjen alojen työvoimapulaan, ja saa aikaan vinoutuneen tilanteen työmarkkinoilla.



Etelä-Hermanni, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki/Tuomas Uusheimo.

4.3 Asuntojen riittävyyteen ja monipuolisuuteen kohdistuvat vaikutukset

Yleiskaavassa varaudutaan ennen kaikkea asuntojen riittävyyteen pitkällä aikavälillä. Asuntojen monipuolisuuteen kohdistuvat vaikutukset puolestaan täsmentyvät yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Asuntojen monipuolisuuteen vaikuttaa jatkosuunnittelussa nykyisen lähiympäristön asuntokanta sekä asukasrakenne. Täydennysrakentamisessa tulee huolehtia nimenomaan asuinalueen monipuolisesta asuntotarjonnasta.

Helsinki on kaupunki, jossa on erikokoisia perheitä ja suuria tuloeroja. Toisaalta keskeisillä, merellisillä alueilla on kysyntää luksusasunnoille, toisaalta yksinasuvien osuuden ollessa suuri tulee panostaa myös pienten ja kohtuuhintaisten asuntojen riittävyyteen. Yksinasuvat opiskelijat ja sinkut olisivat valmiita tinkimään asunnon koosta, kunhan sijainti olisi keskeinen ja hinta kohtuullinen. Perheasuntojen suunnittelussa tulevaisuuden haasteita asettavat esimerkiksi asuntojen joustavuus elämäntilanteen mukaan. Sivuasunnot voisivat tarjota ratkaisun yhteisasumiseen ikääntyvien vanhempien tai itsenäistyvien lasten kanssa.



Myllypuro, kuvat Helsingin kaupungin kuvapankki/Patrik Lindström.





Kalasadama, kuva Satu Tarula.



Östersundom, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki/Patrik Lindström.



Jätkäsaari, kuva Kerttuli Kohonen.



Pasila, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki/Kimmo Brandt.

Katajanokka, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki/Mika Lappalainen.



Amsterdam, kuva Satu Tarula.



4.4 Työllisyyteen ja elinkeinoihin kohdistuvat vaikutukset

Mikroyritykset, pitkälle erikoistuneet palvelualat ja keskustahakuisuus

Jos ennustettu väestösuunnite toteutuu ja Helsingin työpaikkaomavaraisuus pysyy jatkossakin n. 130%:n tuntumassa, tämä tarkoittaa että Helsingissä on vuonna 2050 n. 560 000 työpaikkaa.

Helsingin elinkeinorakenteen profilissa korostuvat tällä hetkellä pitkälle erikoistuneet palvelualat, jotka liittyvät usein informaatiosektoriin. Näitä ovat mm. elokuva- ja tv-toiminta, mainonta, kustannustoiminta, tietojenkäsittelyalat sekä tutkimus ja kehittäminen. Myös rahoitustoiminta, laki- ja laskentatoimi sekä liikkeenjohdon konsultointi ja muut liike-elämälle tukitoimintoja tarjoavien alojen työpaikat ovat voimakkaasti keskittyneet Helsinkiin. Tähän ilmiöön ei ennakoida tapahtuvan suuria muutoksia tulevaisuudessa. Kuitenkin on varauduttava myös tuotannollisen toiminnan mahdollistamiseen tulevaisuudessakin.

Koska Helsingin elinkeinorakenteelle on luonteenomaista vahvasti keskustahakuisten alojen sijoittuminen, esitetään yleiskaavassa runsaasti uusia työpaikkamahdollisuuksia kantakaupungin laajentumisalueelle, muuttamalla pääväylien varsien suojaviheralueet kaupunkibulevardeiksi sekä asemanseuduille. Yleiskaavaratkaisussa esitetty sekoittunut kaupunkirakenne vastaa tulevaisuuden joustaviin työskentelymahdollisuuksiin esimerkiksi informaatiosektorilla tai pitkälle erikoistuneilla palvelualoilla. Suuri osa työstä voidaan tehdä kännykällä tai tietokoneella kotoa käsin vielä vuonna 2050.

Yrityskanta kasvaa tällä hetkellä eniten mikroyritysten kautta. Tähän vaikuttaa luovien alojen osaajien sijainti, ja taipumus hakeutua urbaaniin ympäristöön. Kaupunki tarjoaa pienyrityksille virkeitä tarjoavan, viihtyisän toimintaympäristön lisäksi mm. yrityspalveluja, koulutusmahdollisuuksia, asiakkaita ja työvoimaa sekä synergia- ja ketjuuntumisetuja.

Luovat alat

Kaupunkien keskustat houkuttelevat nimenomaan luovien alojen työntekijöitä. Kauppa- ja teollisuusministeriön määritelmän mukaan Suomessa luovia aloja ovat animaatiotuotanto, arkkitehtipalvelut, elokuva- ja tv-tuotanto, kuvataide ja taidegalleriat, käsityö, liikunta- ja elämyspalvelut, mainonta ja markkinointiviestintä, muotoilupalvelut, musiikki ja ohjelmapalvelut, peliala, radio- ja äänituotanto, taide- ja antiikkikauppa, tanssi ja teatteri sekä viestintäala. Määrittely ei ole yksinkertaista, sillä luovat toimialat kehittyvät ja muovautuvat koko ajan ja teknologian kehityksen ansiosta niihin voi liittyä uusia aloja, joita ei vielä tunnisteta tai jotka ovat vielä merkitykseltään vähäisiä.

Luovuuden ja kulttuurin kaupunkikehitykselliset mahdollisuudet on tunnustettu 2000-luvulla. Viihtyisän ja vetovoimaisen elinympäristön ja alueiden kilpailukyvyyn yhteys on noussut esille erityisesti Richard Floridan luovaa luokkaa käsitelleen tutkimuksen jälkeen. Floridan mukaan kulttuuri- ja viihdepalvelut luovat vetovoimaa, joka houkuttelee luovaa ja innovatiivista väestöä. Kaupungit ovat näin luovuuden keskittymiä, joissa syntyy innovaatioita sekä uudenlaisia toimialoja ja kaupankäyntiä. Luovan kaupungin ilmapiiri syntyy sekä hallinnon virallisista kehittämistoimista että toisaalta spontaanista ja omaehtoisesta, asukkaista lähtöisin olevasta toiminnasta, jotka molemmat vahvistavat toisiaan. Olennaista on se, miten luova luokka valitsee asuinpaikkansa. Luovissa kaupungeissa houkuttelevat niiden tarjoamat elämykset, haasteet ja mahdollisuudet itsensä toteuttamiseen, sekä avoimuus ja

LUOVA KAUPUNKI TARVITSEE KAHVILOITA

Kaupunkikonsultti Charles Landry lisäisi Helsingin viihtyvyyttä luomalla ihmisille lisää kohtaamispaikkoja

Brittiläisen Charles Landryn mukaan luovuus ja uudet ajatukset ovat taloudellisen toimeliaisuuden polttoaine. Landry on tuoreimmassa projektissaan mitannut Helsingin luovuutta. Tuloksena on, että Helsinki on paras vertailluista 20 kaupungista. Kakkosena on Belgian Gent ja kolmosena Espanjan San Sebastián.

Entä ne kahvilat? Landry puhuu kolmannelta tilasta. Muutakin tarvitaan kuin koti ja työpaikka, tarvitaan kohtaamispaikkoja. "Kahvila tuo elämään pieniä asioita, kohtaamisia", hän sanoo.

Ylipäänsä fyysisellä ympäristöllä on Landryn mukaan suurempi merkitys kuin koskaan aiemmin. Hyvä kaupunkiympäristö ei tarkoita pelkkää wau-arkkitehtuuria – muutaman huippukohdan rytmittämä mukava peruskaupunki riittää hänelle. Suurien, tyhjien aukoiden rakentamista kannattaisi Landryn mielestä välttää.

"Jos ihmisellä on hyvä olo, hän on energisempi ja yritteliäämpi."

Nyt eletään kaupungistumisen "kolmatta vaihetta" vahvan, ylhäältä johdetun hallintokoneen ja monipuolisemman metropolin vaiheiden jälkeen. Kolmannessa vaiheessa hallinto ja asukkaat tekevät entistä enemmän yhteistyötä, pienten yritysten rooli vahvistuu, eikä kulttuuri ole riippuvainen instituutioista. Maailman muutosten mukana joustava kaupunki on myös "tulevaisuudenkestävä", future proof. (Referoitu artikkelista HS 10.5.2014).

ennakkoluulottomuus monimuotoisuutta kohtaan.

Kulttuurin merkitys kaupunkien kehityksessä tulee jatkossakin kasvamaan. Syinä ovat vapaa-ajan lisääntyminen, kulttuurin kulutuksen ja elämyshakuisuuden kasvu sekä tietoyhteiskunnan toimintojen lisääntyminen. Helsinki on tulevaisuudessakin kaupunki, joka houkuttelee luovia ihmisiä ja organisaatioita sekä mahdollistaa näiden toiminnan. Inhimillinen mittakaava, kaupunkikulttuurien ja kaupungin omaleimaisuuden korostaminen, viihtyisä rakennettu ympäristö sekä toimiva viherverkosto ovat piirteitä, joita luovien alojen osaajat elinympäristössään arvostavat. Yleiskaavan tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne mahdollistaa elävän, interaktiivisuutta tukevan kaupunkiympäristön, joka kannustaa luovuuteen.

Muuttuvat työpaikka-alueet

Elinkeinotoiminta saa synergiaetuja laajoista työmarkkinoista. Osaajien keskittyminen pääkaupunkiseudulle lisää toisaalta kilpailua, mutta toisaalta myös valinnanmahdollisuuksia. Eri alojen osaajien kohtaamiset voivat synnyttää myös uusia aloja. Monipuolinen kaupunkirakenne puolestaan tarjoaa työllistymismahdollisuuksia eri ammattikuntien edustajille. Kaupungin elinkeinoelämän toimivuuden ja kestävyyskannalta on tärkeää, että elinkeinoelämä on monipuolista.

Sekoittuneen kaupunkirakenteen lisäksi kaupunkiin kuuluvat tulevaisuudessakin alueet, joilla on teollista toimintaa. Työpaikka-alueilla mahdollistetaan tehokkuuden nosto, mikä mahdollistaa tulevaisuudessa enemmän työpaikkoja keskeisille alueille.

Asemanseudut eläviksi keskustoiksi

Työpaikkojen helpon saavutettavuuden kannalta liikenteen solmukohdat ovat tärkeitä paikkoja. Erityisesti ne paikat, joissa joukkoliikenneväylien risteävät, nähdään liiketoiminnan keskittämisen kannalta houkuttelevina paikkoina. Esikaupunkien asemanseutujen saavutettavuus ja vetovoima paranevat raideverkon ja erityisesti Kehäradan toteutumisen myötä. Asemanseutujen rooli yritys ympäristöinä kohentuu myös sen myötä, kun syntyy uusia poikittaisia liikenneyhteyksiä ja tiiviimpää rakentamista. Toimitilarajonnan tulisi useimmilla asemanseuduilla kohdentua enemmän pienyritysten tarpeisiin ja tukea paikallisia palveluja, jotka tarvitsevat kohtuuhintaista toimitilaa ja joille sijainti ei ole kaikista ratkaisevin tekijä.

4.5 Vaikutukset palveluihin

Palveluiden menestymisen kannalta on tärkeää kiinnittää huomiota niiden sijaintiin suhteessa asemaan ja ihmisvirtoihin. Lyhyet kävelyetäisyydet, hyvä orientaatio ja kulku asemalaitureilta toimivaan palvelukeskittymään, jonka varrella ihmiset voivat hoitaa monia asioita saman reitin varrella, ovat ratkaisevia asioita palvelujen kannattavuuden osalta. Myös ympäristön viihtyisyys ja turvallisuus ovat tärkeitä. Siisti, helposti luettava ja toiminnallinen ympäristö nostaa myös turvallisuuden tunnetta ja tukee ympäristön käytettävyyttä. Palvelurakennetta tulee kehittää siten, että asemat säilyvät elävinä myös iltaisin ja viikonloppuisin.

Riittävä asukasphoja ja täydennysrakentamisella aikaansaattava asuntojen monipuolistaminen luovat edellytyksiä palvelutarjonnan laajentamiselle. Täydennysrakentamisen tuoma asukasmäärän kasvu voi lisätä päivittäistavarakaupan kysyntää ja synnyttää uusia lähikauppoja tai mahdollistaa nykyisten myymälätilojen laajentamista. Täydennysrakentaminen voi vähintäänkin turvata nykyisten palvelujen säilymistä.

Yleiskaava mahdollistaa sen, että erikoispalveluja löytyy Helsingin keskustan lisäksi muistakin keskustoista. Malmi ja Itäkeskus ovat vetovoimaisia keskuksia, joihin on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Tällä hetkellä joidenkin asemanseutujen ostovoimaa heikentää lähiseudun palveluiden parempi tarjonta ja saavutettavuus henkilöautoilla. Esimerkiksi Malminkartanon ostovoimaa/houkuttelevuutta syövät Vihdintien varren automarketit. Oulunkylän ostovoimaan tulevaisuudessa vaikuttavat Käpylän aseman yhteyteen sekä Tuusulanväylän varteen kasvavat toimisto- ja palvelukeskittymät. Kannelmässä Prisma, joka on noin kilometrin etäisyydellä asemasta, on synnyttänyt uuden palvelukeskittymän sivuun raideliikenteestä ja osaltaan heikentänyt Kannelmaen asemanseudun kehittämispotentiaalia. Yleiskaavaratkaisussa tämä alue on kytketty osaksi aseman ympäristöä keskustamerkinällä.

Ensisijainen kysyntä asemanseuduilla kohdistuu lähipalveluihin ja päivittäisasiointiin. Erityisesti vanhat asemanseudut soveltuvat tulevaisuudessakin lähinnä lähipalveluille (lähikauppa, ravintolat, pankki(automaatti), kampaamo, leipomo, suutari, pesula jne.), joten niiden toimintaedellytyksiä tulee parantaa edelleen.

4.6 Liikkumiseen ja kulkutapoihin kohdistuvat vaikutukset

Yleiskaava mahdollistaa kaupungin, jossa on hyvä kävellä tai liikkua pyörällä. Keskeisessä asemassa on myös joukkoliikenteen, etenkin raideliikenteen käytön lisääminen. Kestävät kulkumuodot nostetaan kilpailukykyisiksi autoliikenteen kanssa, jolloin liikkuminen arjessa on sujuvaa kaikilla kulkumuodoilla.

Yleiskaavan liikkumisstrategian pohjana toimii vuonna 2013 laadittu Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma. Kehittämisohjelmassa korostetaan kestävien kulkutapojen edistämisen tärkeyttä kaupunkiympäristön viihtyisyyden, saavutettavuuden ja liikkumisen sujuvuuden sekä ympäristövaikutusten hallinnan näkökulmista. Ensisijaisesti huolehditaan liikenteen heikoimmasta osapuolesta, eli kävelijöistä, ja sen jälkeen järjestyksessä pyöräilijöistä, joukkoliikenteestä, elinkeinoelämän kuljetuksista ja lopulta henkilöautoilun tarpeista.

Asukasmäärän kasvun aiheuttama lisääntyvä liikenne ohjataan jatkossa kestäviin kulkutapoihin autoliikenteen sijasta. Kestäviä kulkumuotoja edistetään myös keinoilla, jotka heikentävät henkilöautoilun etuja nykyiseen verrattuna. Henkilöautosaavutettavuus voi joillakin matkoilla heikentyä, mutta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvaessa tilanne autoliikenneväylillä voi helpottua nykyisestä.

Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen lisää liikkujien tasa-arvoa. Nykyisellään henkilöautosaavutettavuus on selkeästi muiden kulkumuotojen saavutettavuutta parempi suurimmassa osassa Helsinkiä. Joukkoliikenteen tarjonnan ja luotettavuuden parantuminen edistää esimerkiksi vanhusten ja lasten liikkumismahdollisuuksia. Autoliikenteen merkityksen vähentyessä huomiota kiinnitetään katu ympäristön ihmismittakaavaisuuteen. Erityisesti keskusta-alueilla kävely-yhteydet ovat laadukkaita, viihtyisiä, esteettömiä ja turvallisia, eli kaikille kaupunkilaisille sopivia.

Sisääntuloväylien estevaikutus vähenee, kun väyliä muutetaan kaupunkibulevardeiksi. Tämä lisää väylän eri puolilla olevien alueiden välistä kanssakäymistä ja helpottaa liikkumista palveluiden luokse. Myös kantakaupungin kasvaminen nykyisestä tuo lähipalveluita lähelle yhä suurempaa osaa kaupunkilaisista. Laajeneva kantakaupunki lisää helposti käytettävissä olevien liikkumismuotojen kirjoa näiden alueiden asukkaille.

Kaupunkirakenteen tuomisella vilkkaasti liikennöityjen väylien varteen on myös negatiivisia vaikutuksia. Teknisillä ratkaisuilla pystytään merkittävästi vähentämään väylän varsilla olevien talojen sisälle pääsevän melun sekä ilmansaasteiden määrää. Bulevardien suuret liikennemäärät aiheuttavat katutasossa liikkuville kävelijöille ja pyöräilijöille sekä joukkoliikenteen pysäkeillä odottaville matkustajille erittäin meluista olosuhteet sekä huonon ilmanlaadun. Erityisesti jos liikenne kaupunkibulevardeilla ruuhkautuu, tulee bulevardien varsista epämiellyttävää kaupunkiympäristöä oleskelua ajatellen. Riskinä on, että kaupunkibulevardeista tulee suorudestaan huolimatta vähemmän houkuttelevia reittivaihtoehtoja kävelijöille sekä pyöräilijöille. Bulevardeille yleiskaavassa osoitetut pikaraitiotiet ehkäisivät osaltaan tätä.

4.7 Vaikutukset virkistysmahdollisuuksiin ja vapaa-ajan viettoon

Virkistysalueverkosto

Helsinkiäisten liikkumisen edistäminen ja hyvän terveyden ylläpito on otettu huomioon yleiskaavan virkistysverkostoa suunniteltaessa. Yleiskaavaluonnoksessa on säilytetty Helsingin nykyinen viheraluerakenne pääpiirteissään. Vaikka täydennysrakentamista esitetään nykyiseen kaupunkirakenteeseen kytkeytyen, pyritään yleiskaavaluonnoksessa säilyttämään hyvät lähivirkistys- ja liikuntamahdollisuudet ja sujuvat yhteydet laajemmille viheraluekokonaisuuksille. Yleiskaavassa korostetaan myös poikittaisia viheryhteyksiä, jolloin viheralueiden saavutettavuus paranee.

Yleiskaavaluonnos mahdollistaa helposti saavutettavien lähipuistojen, kaupunginosapuistojen ja liikuntapuistojen sekä laajojen virkistysalueiden kehittämisen. Myös yhteydet seudulle jatkuville virkistysalueille ovat hyvät. Uusien virkistysaarien saaminen virkistys- ja matkailukäyttöön avaa vesiliikenteen parantamisen myötä uusia virkistysmahdollisuuksia.

Helsingin virkistyspalvelutarjonta on hyvin monipuolinen. Kulttuuriympäristöt ja puistot kuvastavat eri aikakausien vapaa-ajanviettotapoja ja suunnitteluihanteita. Virkistysalueverkosto sisältää puistoja, laajoja virkistysalueita, uimarantoja, liikuntapuistoja, siirtolapuutarhoja ja kesämaja-alueita, kartano-alueita maisemallisesti arvokkaine peltoineen, huvilakulttuurikohteita, hautausmaita ja luonnonsuojelualueita sekä virkistysaaria. Vuodenaikojen vaihtelu monipuolistaa virkistyskäyttämömahdollisuuksia. Liikkumistapojen muutokset mahdollistavat tulevaisuudessa myös katutilan käytön kaupunkikulttuuritapahtumiin.

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa virkistysalueiden merkitys ja lähiluontokokemukset korostuvat, kun ihmiset hakevat vastapainoa kaupunkiympäristölle luonnosta. Kestävään elämäntapaan kuuluu, että virkistyspalvelut ovat lähellä, eikä virkistyspalvelujen saavuttamiseen tarvita henkilöautoa.

Virkistysalueille kohdistuu tulevaisuudessa enemmän käyttäjäpaineita väestönkasvun johdosta. Tämän takia virkistysalueet tulee suunnitella kestäväan kulutusta. Asukasluvun kasvaessa kaupunki voi kohdistaa enemmän resursseja viheralueiden suunnitteluun ja ylläpitoon. Palvelutarjontaa tulisi myös monipuolistaa, jotta erilaisille käyttäjäryhmille löytyisi kiinnostavia ulkoilu-, virkistys- ja harrastusmahdollisuuksia.

Kaupunkimetsät ovat yksi Helsingin vahvuuksista, jotka jatkossakin tulee ottaa huomioon kilpailukykytekijänä ja osana virkistysverkostoa. Kaupunkimetsiä laajemmat metsäalueet ovat Nuoksiossa ja Sipoonkorvessa. Saavutettavuus etenkin Sipoonkorpeen paranee huomattavasti yleiskaavassa esitetyn Östersundomin

metron jatkamisen myötä. Metsän osuus on peräti viidennes kaupungin pinta-alasta. Strategiaohjelman mukaista metsäistä verkostoa on mahdollisuus kehittää ja ylläpitää Helsingissä nk. vihersormien alueilla ja laajoilla virkistysalueilla. Metsäisten alueiden säilyminen edellyttää hyvää ulkoilureitistöä ja virkistyspalveluita, jotta lisääntyvä virkistyskäyttö ei kuluta metsiä.

Vapaa-ajan palvelut

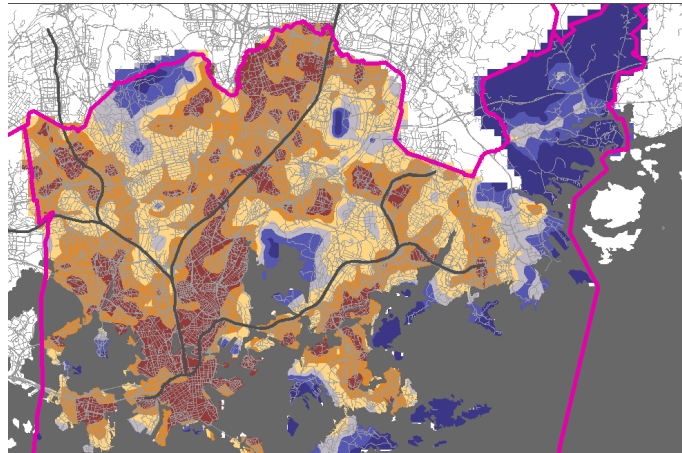
Vapaa-ajan palvelukeskittymien (urheiluun liittyvät palvelut, kulttuuripalvelut ja muut vapaa-ajan palvelut kuten viheralueet ja leikkipuistot) painopiste on muita selkeämmin esikaupunkialueilla, vaikkakin myös kantakaupungissa on voimakas vapaa-ajan palvelujen keskittymä.



Esplanandin puisto, kuva Helsingin kaupungin kuvapankki/Mika Lappalainen.

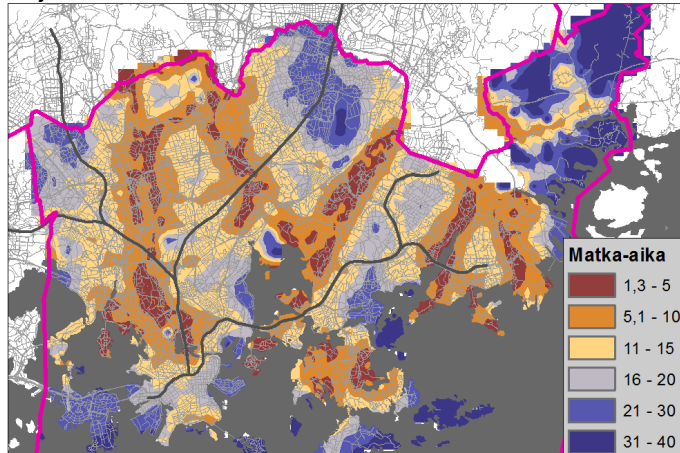
Kartta. Urheilupuistojen saavutettavuus kävellessä Helsingissä. (Lähde: Arjen saavutettavuus pääkaupunkiseudulla -raportti)

Puisto



Kartta. Puistojen ja laajojen viheralueiden saavutettavuus joukkoliikenteellä Helsingissä. (Lähde: Arjen saavutettavuus pääkaupunkiseudulla -raportti)

Laaja viheralue



Virkistysalueiden määrä ja saavutettavuus

Tällä hetkellä viheralueet peittävät laskutavasta riippuen 40–46 % Helsingin maa-alueesta. Helsingin virkistys- ja vapaa-ajan alueiden määrä on moniin eurooppalaisiin kaupunkeihin verrattuna jonkin verran suurempi ja alueelliset mahdollisuudet virkistykseen paremmat. Lisäksi laaja merialue ja jatkossa virkistykseen varattavat uudet saaret tarjoavat mahdollisuuksia virkistäytymiseen kaikkina vuodenaikoina.

Keskimäärin kaupungissa on viheralueita tällä hetkellä noin 120 m²/asukas. Rakennettuja puistoja on noin 20 m²/asukas. Alueelliset erot ovat kuitenkin suuria. Kaupunkimaisilla keskusta-alueilla on alueita, joilla viheralueita on alle 20 m²/asukas ja paikoin vain 9 m²/asukas (Kallion peruspiirissä).

Lisääntyvä asukasmäärä lisää virkistysalueiden käyttöpainetta ja vähentää virkistysalueiden pinta-alaa. Lisääntyvä käyttäjämäärä mahdollistaa kuitenkin virkistyspalveluiden kehittämisen ja puistojen määrän lisäämisen. Täydentyvässä kaupunkirakenteessa tulee kiinnittää huomio virkistysalueiden laatuun ja uusien puistoalueiden rakentamiseen. Mikäli kaupungin hoitamien viheralueiden määrä säilyisi ennallaan ja Helsingissä olisi 860 000 asukasta, viheralueiden määrä asukasta kohden laskisi keskimäärin kolmanneksen eli noin 80 m²:iin / asukas. Pieneltä osin virkistysalueita käytetään myös rakennusmaaksi. Toisaalta muussa käytössä olevasta maasta ja uusista rantatäyttöalueista ja virkistyskäyttöön avattavista armeijan saarista syntyy uusia vetovoimaisia virkistysalueita. Väestön kasvun paineet vaikuttavat nykyisten virkistysalueiden käyttöpaineeseen etenkin kantakaupungissa, jonne väestön kasvu keskittyy.

Vehreyttä myös ratikkakiskoilla, Freiburg, kuva Crista Toivola.



5 Yhteenveto yleiskaavaluonnoksen ihmisiin kohdistuvista sosiaalisista ja viihtyisyyteen liittyvistä vaikutuksista

Yleiskaava tarjoaa Helsingille mahdollisuuden kehittyä urbaaniksi suurkaupungiksi, jossa on monipuolinen elinkeinorakenne sekä erilaisia asumis-, opiskelu-, työ- ja vapaa-ajanviettomahdollisuuksia. Tiivistyvä kaupunkirakenne ja laajeneva kantakaupunki tarjoavat puitteet vilkkaalle sosiaaliselle elämälle ja aktiiviselle harrastustoiminnalle. Yleiskaava tarjoaa asumismahdollisuuksia 260 000 uudelle helsinkiläiselle vuoteen 2050 mennessä. Täydennysrakentamisella elävöitetään nykyisiä kaupunginosia ja parannetaan lähipalveluja. Uusia, monipuolisia asumismahdollisuuksia on osoitettu kantakaupunkiin, esikaupunkivyöhykkeelle ja merellisille alueille.

Yleiskaava vaikuttaa seudun muuttoliikkeeseen lisäämällä asuntotarjontaa Helsingissä. Asuntotarjonnan lisääminen tasapainottaa myös asuntojen hintakehitystä. Esimerkiksi lapsiperheiden muutto kauemmas seudulle tulee todennäköisesti vähenemään lisääntyvän asuntotarjonnan kautta. Yleiskaavalla vastataan myös pääkaupunkiseudulle kohdistuvaan muuttoliikkeeseen muualta Suomesta. Helsinki tulee houkuttelemaan tulevaisuudessa etenkin nuoria muuttajia hyvien opiskelu- ja työpaikkojen myötä. Yleiskaavassa esitetty lisä- ja täydennysrakentaminen tulee monipuolistamaan asuntotarjontaa myös kaupunginosatasolla.

Yleiskaavassa esitetyllä täydennysrakentamisella pyritään estämään asuinalueiden segregoituminen ja kehittämään kaupunginosia itsenäisesti toimivina pikkukaupunkeina kaupungin sisällä. Suurkaupungeissa on solidaarisuutta korostava ja innovatiivisuutta lisäävä ilmapiiri. Tiivis, urbaani ympäristö pikkupihoineen ja lähipalveluineen sekä kaupunkirakennetta halkovat vihersormet tarjoavat vaihtelevan ja virkeitä tarjoavan ympäristön, joka mahdollistaa hyvän elämän.

Virkistysalueiden saavutettavuus toteutuu parhaiten verkostomaisessa rakenteessa, jonka yleiskaava säilyttää. Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa virkistysalueiden käyttäjämäärät kasvavat, jolloin virkistysalueet tulee suunnitella nykyistä paremmin kestämaan kulutusta. Samalla kaupunki voi kohdistaa enemmän resursseja viheralueiden suunnitteluun ja ylläpitoon. Palvelutarjontaa tulisi myös monipuolistaa.

Kaupunkirakenne suosii joukkoliikennettä sekä edistää kävelyä ja pyöräilyä, mikä parantaa eri väestöryhmien välistä tasa-arvoa liikkumismahdollisuuksien ja palvelujen saatavuuden suhteen. Keskusta-alueiden sekä julkisten palvelujen sijainti joukkoliikenteen solmukohdissa parantaa erityisesti autottomien väestöryhmien asemaa. Raideliikenneverkostoon tukeutuva joukkoliikennekaupunki tarjoaa tasapuoliset, sujuvat yhteydet kaikille myös poikittaissuunnassa.

Yleiskaavalla luodaan edellytykset monipuoliselle työpaikkatarjonnalle. Sekoittunut kaupunkirakenne luo mahdollisuuden työmatkojen lyhentymiselle. Palvelualojen sekä korkean osaamisen työpaikkojen lisäksi mm. pienteollisuusalueet sekä satama- ja

logistiikkatoiminnot tarjoavat työpaikkoja monipuolisesti eri sosioekonomisiin ryhmiin kuuluville. Monipuolinen elinkeinorakenne ei puolestaan ole yhtä herkkä talouden suhdannevaihteluille kuin voimakkaasti palveluvoittoinen työpaikkarakenne.

On muistettava, että yleiskaavassa esitetty kaupunkirakenne tarjoaa ainoastaan puitteet kaikelle kaupungin toiminnalle. Kaupunki on ennen kaikkea ihmisten asuin-, työ- ja kohtaamispaikka, joka ilman siellä olevaa elämää ja ihmisiä jäisi pelkäksi kulissiksi. Osa yleiskaavan vaikutuksista heijastuu kaupunkilaisiin vasta jatkosuunnittelun kautta asunto- ja työpaikkamuutoksina sekä rakennetussa ympäristössä tapahtuvina muutoksina.

Jatkosuunnittelussa voitaisiin löysätä asuntorakentamisen tiukkoja normeja, ja kuunnella enemmän ihmisten asumistoiveita. Asumistoiveiden erilaisuus tulisi tunnistaa, nyt tehdään asuntoja keskiarvolle.

Kirjallisuus

Ahola Elina, Hiilamo Heikki, toim. Köyhyyttä Helsingissä. Toimeentulotuen saajat ja käyttö 2008–2010. Helsinki: Kela, Sosiaali- ja terveysturvan tutkimuksia 127, 2013. 127 s.

Bernelius, Venla 2013: "Eriytyvät kaupunkikoulut - Helsingin peruskoulujen oppilaspohjan erot, perheiden kouluvalinnat ja oppimistuloksiin liittyvät aluevaikutukset osana kaupungin eriytymiskehitystä". Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 2013:1. Helsingin yliopiston geotieteiden ja maantieteen laitoksen väitöskirja.

Florida, Richard (2002): The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life. Basic Books. (ISBN 0-465-02476-9). 434 s.

Gehl, Jan (2010): Cities For People. Island Press. (ISBN 978-1597265737). 269 s.

Helsingin kaupungin tietokeskus, Tilastoja 2012:1. Asuminen alueittain Helsingissä 2010.

Helsingin kaupungin tietokeskus, Tilastoja 2013:39. Asuminen Helsingissä tilastojen valossa 1990–2012. Vihavainen, Maija ja Virva Kuparinen. 82 s.

Helsingin kaupungin tietokeskus, Tilastoja 2012:22. Helsingin työttömyys alueittain 31.12.2011. 15 s.

Helsingin kaupungin tietokeskus. Tilastoja 2014:1. Osakeasuntojen hinnat Helsingissä loka-joulukuussa 2013. 8 s.

Helsingin kaupungin Tietokeskus, Tilastoja 2013:9. Työpaikat Helsingissä 2010. 10 s.

Kauppinen, Tapani ja Vilja Tähtinen: Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi -käsikirja. Aiheita 8/2003, Stakes. Helsinki 2003.

Laihin, Eija ja Martti Tuominen: "Stadiin kuuluu pieni rosoisuus". Helsingin turvallisuustutkimus 2012. Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 2013:4.

Mäkäräinen, Jouni (2003): Askel kohti ihmistä. Kaavoituksen sosiaalisten vaikutusten arviointia kehittäneen Sva-projektin loppuraportti. Sosiaali- ja terveyspalvelukeskus & Kaupunkisuunnittelutoimisto, Jyväskylä 2003.

Päivänen Jani, Johanna Kohl, Rikhard Manninen, Rauno Sairinen ja Marketta Kyttä (2005): Sosiaalisten vaikutusten arviointi kaavoituksessa. Avauksia sisältöön ja menetelmiin. Suomen ympäristö 766. Helsinki 2005.

Seppälä, Maria: Asuinaluesuunnittelu asukkaiden turvallisuudentunteen tukijana. Tapaukset Muotiala ja Tesoma. Tampereen yliopisto 2010, Yhdyskuntatieteiden laitos, Aluetieteen Pro Gradu -tutkielma. 69 s.

Söderström Panu: Elävät kaupunkikeskukset. Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa. Suomen ympäristö 32/2012. Helsinki 2012. 135 s.

Uudenmaan maakuntakaavan luonnos. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi. Vaikutusten arviointi, selvitys 6. LT-Konsultit Oy. Uudenmaan maakuntakaava 14.12.2004.

Vilkama, Katja (2011): Yhteinen kaupunki, eriytyvät kaupunginosat? Kantaväestön ja maahanmuuttajataustaisten asukkaiden alueellinen eriytyminen ja muuttoliike pääkaupunkiseudulla. Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 2011:2. Helsingin yliopiston geotieteiden ja maantieteen laitoksen väitöskirja. 286 s.

Vilkama Katja, Mari Vaattovaara ja Hanna Dhalmann (2013): artikkeli, Yhteiskuntapolitiikka 78 (2013):5.

Visio 2050: Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:23.

Internet

HS (Helsingin sanomat) 10.5.2014. Helsinkiä tutkinut brittiläinen kaupunkikonsultti: Luova kaupunki tarvitsee kahviloita.

<http://www.hs.fi/ihmiset/Helsinki%C3%A4+tutkinut+brittil%C3%A4inen+kaupunkikonsultti+Luova+kaupunki+tarvitsee+kahviloita/a1399653776864>

Kauppa- ja teollisuusministeriö. Luovien alojen yrittäjyyden kehittämisstrategia 2015. KTM Julkaisuja 10/2007. https://www.tem.fi/files/22570/Luovat_alat.pdf. 10.6.2014.

Turvallinen kaupunki. Turvallisuus rakennetun ympäristön suunnittelussa. Aalto-yliopiston (YTK) vetämä hanke. <http://www.turvallinenkaupunki.fi/>. 14.5.2014.

World´s most livable cities. Wikipedia, kansainväliset elämänlaatuvertailut.

http://en.wikipedia.org/wiki/World's_most_livable_cities. 12.5.2014.

The Economist. Intelligence unit. Global Liveability Ranking and Report August 2013.

http://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=Liveability2013. 12.5.2014.

