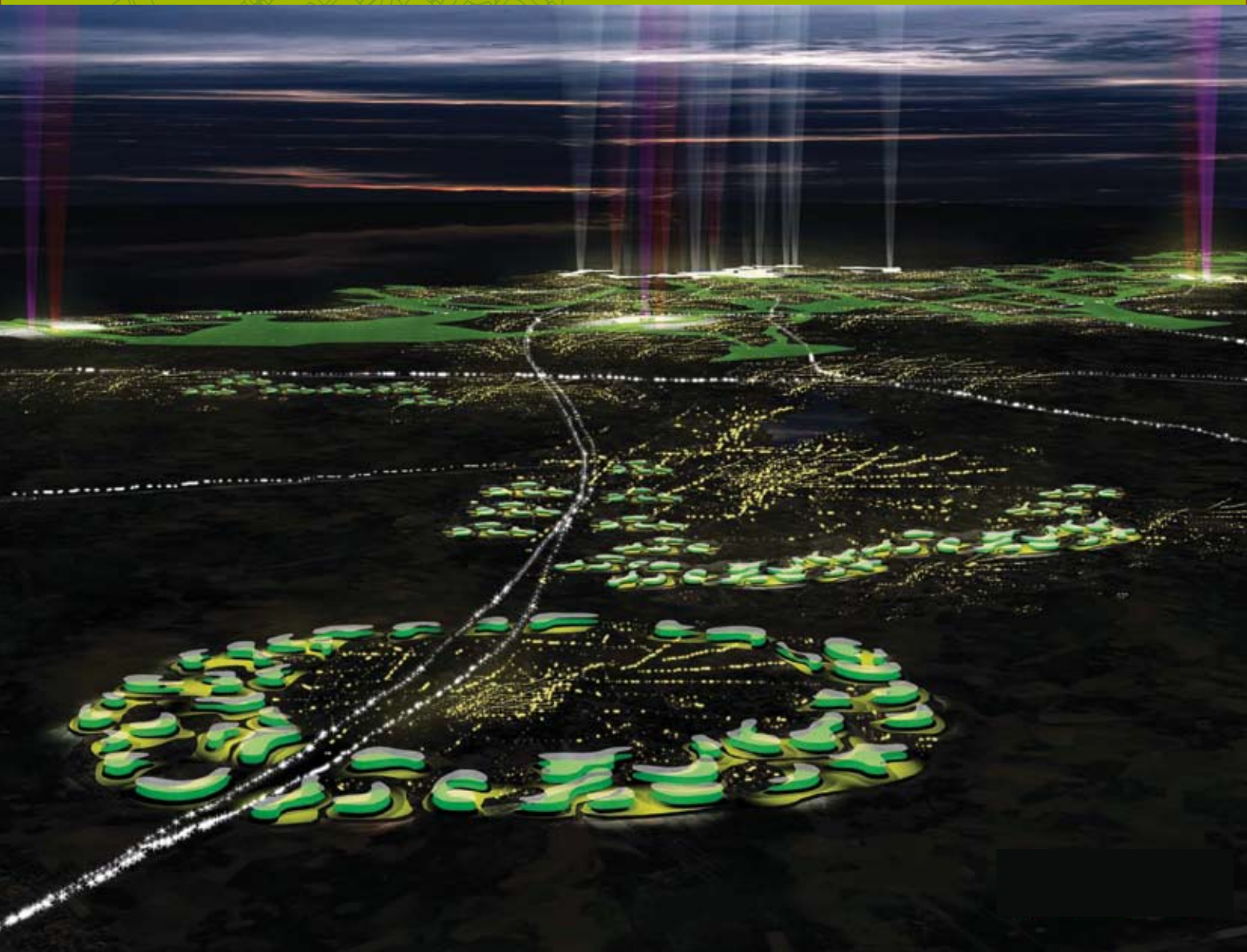


Greater Helsinki Vision 2050



Bedömningsprotokoll

Greater Helsinki Vision 2050

internationell idéävling

15.12.2006 – 31.5.2007

Bedömningsprotokoll 31.10.2007

1 Tävlingsarrangemang

- 1.1 Arrangör, karaktär och ändamål 2
- 1.2 Rätt att delta 2
- 1.3 Jury 2
- 1.4 Sakkunniga 2
- 1.5 Arbetsgrupp 3
- 1.6 Tävlingsregler och godkännande av tävlingsprogrammet 3
- 1.7 Tidsschema för tävlingen 3
- 1.8 Frågor om tävlingen 3
- 1.9 Tävlingens språk 3

2 Tävlingsuppdrag

- 2.1 Bakgrund till tävlingen 4
- 2.2 Direktiv för tävlingsdeltagarna 6
- 2.3 Bedömningskriterier 6

3 Tävlingsförslag

4 Allmän bedömning av tävlingen

- 4.1 Framtidens omvärld 8
- 4.2 Metropolområdets ställning 8
- 4.3 Modeller för den regionala strukturen 8
- 4.4 Trafiklösningar 11
- 4.5 Ekonomiska aspekter 12
- 4.6 Boendelösningar 12
- 4.7 Utveckling av regionens förvaltning 12

5 Tävlingsresultat

- 5.1 Pris och inlösningar 13
- 5.2 Rekommendation om fortsatta åtgärder 13
- 5.3 Bekräftelse av bedömningsprotokollet 14
- 5.4 Öppning av namnkuverten 15

6 Bedömning av enskilda förslagen

- 6.1 Prisklassen 17
- 6.2 Övre klassen 78
- 6.3 Mellersta klassen 82
- 6.4 Nedre klassen 89
- 6.5 Förslagslistan 95



foto: Paul Williams



1 Tävlingsarrangemang



Tävlingsområdet: Helsingfors, Esbo, Vanda, Grankulla, Kervo, Tusby, Träskända, Nurmijärvi, Mäntsälä, Borgnäs, Hyvinge, Kyrkslätt, Vichtis och Sibbo

1.1 Arrangör, karaktär och ändamål

Kommunerna i huvudstadsregionen, dvs. Helsingfors, Esbo, Vanda, Grankulla, Kervo, Tusby, Träskända, Nurmijärvi, Mäntsälä, Borgnäs, Hyvinge, Kyrkslätt, Vichtis och Sibbo, och som företrädare för staten miljöministeriet, arrangerade denna allmänna idétävling om visioner för markanvändningen i huvudstadsregionen fram till år 2050.

Avsikten med tävlingen var att utveckla strategier och konkreta lösningar enligt hållbar utveckling på ett sätt som stärker Helsingforsregionens position och konkurrenskraft som ett attraktivt område för boende och affärsverksamhet.

Ett annat mål var att hitta lösningar till bostadsproblemet i regionen. Bostadsutbudet och prisnivån tillgodoser i dagens läge inte behoven hos barnfamiljer och inte heller hos dem som pendlar in till regionen eller flyttar hit.

Tävlingsdeltagarna förväntades komma med en sådan helhetsvision om regionen som medger omkring 70 miljoner kvadratmeter ny våningsyta fram till år 2050, byggd på ett ekologiskt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart sätt.

1.2 Rätt att delta

Tävlingen var öppen för alla medborgare i Europeiska Unionens länder och i de övriga länder där EU:s upphandlingslagstiftning gäller (de s.k. GPA-länderna). Arrangörerna hoppades att tävlingsdeltagarna skulle bilda yrkesövergripande arbetsgrupper med sakkunskap om bl.a. markanvändning, trafik, stadsplanering, teknik, ekonomi och kultur..

1.3 Jury

Till juryn hörde följande medlemmar utnämnda av arrangören::

Pekka Korpinen, biträdande stadsdirektör för stadsplanerings- och fastighetsväsendet i Helsingfors
Raimo Sailas, statssekreterare, finansministeriet
Sirkka Hautojärvi, kanslichef, miljöministeriet
Olavi Louko, direktör för tekniska sektorn, Esbo
Jukka Peltomäki, biträdande stadsdirektör, Vanda
Rolf Paqvalin, stadsdirektör, Kervo
Jyrki Mattila, teknisk direktör, Hyvinge
Pekka Normo, planeringsdirektör, Sibbo
Aimo Lempinen, landskapsdirektör, Nylands förbund
Peter Ache, professor (europeisk storstadsplanering), Helsingfors tekniska högskola

Medlemmar utnämnda av Finlands Arkitektförbund:

Trevor Harris, professor, arkitekt SAFA RIBA
Helka-Liisa Hentilä, professor, TkD, arkitekt SAFA

Juryns sekreterare:

Paula Huotelin, tävlingssekreterare, arkitekt SAFA

1.4 Sakkunniga

Permanent sakkunniga i juryn:

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, Helsingfors
Matti Vatiilo, chef för resultatgruppen för samhällsplanering, arkitekt, miljöministeriet
Markku Lahti, generalplanechef, arkitekt, Helsingfors
Kari Moilanen, stadsplaneringschef, arkitekt, Esbo
Jukka Kullberg, stadsplaneringsdirektör, arkitekt, Vanda
Ilkka Holmila, stadsarkitekt, Träskända
Tero Luomajärvi, kommunarkitekt, Kyrkslätt

Övriga sakkunniga i juryn:

Social struktur:

Marketta Kyttä, ledande forskare, FD

Trafikplanering:

Mauri Heikkonen, DI, byggnadsråd

De sakkunniga och juryns sekreterare deltog inte i beslutsfattandet.

1.5 Arbetsgrupp

Som biträde till juryn tillsattes det en arbetsgrupp med Pekka Korpinen som ordförande och Jyrki Mattila som vice ordförande. Medlemmar i arbetsgruppen var Peter Ache, Trevor Harris och Helka-Liisa Hentilä. Paula Huotelin var sekreterare i arbetsgruppen. Juryns permanenta sakkunniga hade rätt att delta i arbetsgruppens möten.

1.6 Tävlingsregler och godkännande av tävlingsprogrammet

I tävlingen följdes utom tävlingsprogrammet också Finlands Arkitektförbunds tävlingsregler (www.safa.fi). Tävlingsprogrammet med bilagor hade godkänts av arrangörerna, juryn och Finlands Arkitektförbunds tävlingskommitté.

1.7 Tidsschema för tävlingen

Utlisning av tävlingen n	15.12.2006
Frågor	16.02.2007
Inlämning av förslag	31.05.2007
Juryns beslut	31.10.2007
Resultaten offentliggörs	14.12.2007

1.8 Frågor om tävlingen

De tävlande hade rätt att begära utredningar och upplysningar om programmet. Det inlämnades sammanlagt 40 frågor under åtta olika signaturer. Frågorna och juryns svar publicerades i mars 2007 på tävlingens webbsidor www.greaterhelsinki.fi

1.9 Tävlingens språk

Tävlingens språk var engelska.



Kervo järnvägsstation
Mäntsälä station
Dickursby i Vanda

2 Tävlingsuppdrag

2.1 Bakgrund till tävlingen

De 14 kommunerna i huvudstadsregionen beslöt arrangera en internationell idétävling för att kunna belysa regionens framtid ända till år 2050.

Finland och Helsingforsregionen har placerat sig mycket bra i många internationella jämförelser. För närvarande är både fenomen som splittrar och fenomen som koncentrerar samhällsstrukturen synliga i Finland. Den globala handeln, det starka Helsingforsbrandet och behovet av att skapa stora kompetenscentrum stärker en tillväxt och förtätning av städerna. Å andra sidan ökar uppskattningen av natur och jordnära boende spridd bebyggelse och små områdescentrum. Planeringsläget utgör en stor utmaning, eftersom det under de följande 50 åren troligtvis byggs fler bostäder än det finns i dag i huvudstadsregionen. Det har beräknats att den ökade utrymmesstandarden och befolkningstillväxten kräver nybyggen på sammanlagt ca 70 miljoner kvadratmeter.

Under de närmaste årtiondena kommer andelen seniormedborgare av befolkningen att växa kraftigt. Detta ökar antalet små hushåll och innebär utmaningar för samhällets sociala struktur och serviceförmåga. Detta syns i sin tur i framtiden bl.a. i form av ökad invandring och större kulturell pluralism.

Under informationssamhällets tid har städerna vuxit rätt snabbt och de har stor betydelse i den internationella konkurrensen. Huvudstadsregionens ekonomiska utveckling är beroende av högteknologin och spetskompetensen i området. Nya teknologier och nätverk kräver nya boende- och arbetsplatslösningar. Den ekonomiska tillväxten väntas basera sig främst på ICT-industrin, den ökade servicen, och utbildningen och forskningen på hög nivå. En viktig del av idétävlingen var därför att dryfta informationssamhällets inverkan på stadsregionens utveckling och struktur.

Också den nuvarande strukturen i huvudstadsregionen medför problem. Obalansen mellan de östra och västra delarna av Helsingfors och förhållandena mellan områdets kranskommuner och stadskärnan innebär utmaningar när det gäller att skapa hållbara framtidsbilder. När områdescentrumen växer får också den traditionella stadskärnan, Helsingfors, en annan ställning. Det är ytterst viktigt att skissa upp hur de nya levnadsmiljöerna kan stärka områdets konkurrensförmåga och den ekologiska, sociala och kulturellt hållbara utvecklingen. Med tanke på regionens framtida utveckling har de nya områdenas läge, kvalitet och attraktionskraft en nyckelroll.

Kvantitativa utmaningar

Finland är till ytan ett stort land och har urbaniserats relativt sent. För femtio år sedan arbetade ännu ca 50 % av befolkningen inom lantbruket. Den ekonomiska tillväxten var snabbast på 1950-1960-talet. Kommunerna i huvudstadsregionen har vuxit oavbrutet. Under de senaste åren har markpriset stigit kraftigt. Bristen på lämpliga byggplatser i kommunernas centrum har lett till att områdets struktur har blivit splittrad.

Metropolområdet har för närvarande ungefär 1,3 miljoner invånare. Tillväxten fortsätter och det är möjligt att där om 50 år bor inemot 2 miljoner människor. Bostäderna är trånga och behovet av större bostäder kommer att öka. Den finländska modernismen har koncentrerat sig på att utveckla förorterna och på att upprätthålla förbindelsen mellan den byggda miljön och naturen. Den enorma behovet av nya bostäder på 1960- och 1970-talet ledde till en ökad produktion av flervåningshus. Befolkningstätheter som i mellaneuropeiska städer är i alla fall ovanliga i Finland, t.o.m. i Helsingfors absoluta centrum.

Det är känt att statistiskt sett följer trafikens energiförbrukning befolkningstätheten omvänt. Gles bebyggelse innebär således stor energiförbrukning. Energipriserna stiger och oron för miljöfrågorna ökar hela tiden. Huvudstadsregionen måste i framtiden satsa på högklassig kollektivtrafik och effektivisera markanvändningen. Hur, var och med ett hårdant kollektivtrafiksystem detta kommer att ske är en nyckelfråga för hela områdets framtida utveckling.

Kvalitativa utmaningar

En hållbar utveckling av metropolområdet kräver att det skapas nya planerings- och utrymmeskoncept. Helsingfors stad kan inte växa särskilt mycket inom sina nuvarande gränser utan att radikalt ändra de bebyggda områdena eller att offra parker - båda alternativen är politiskt och kulturellt svåra att genomföra. Bosättningen i regionen är av geografiska skäl förlagd till en ineffektiv zon (nära havet) med formen av en halvcirkel.

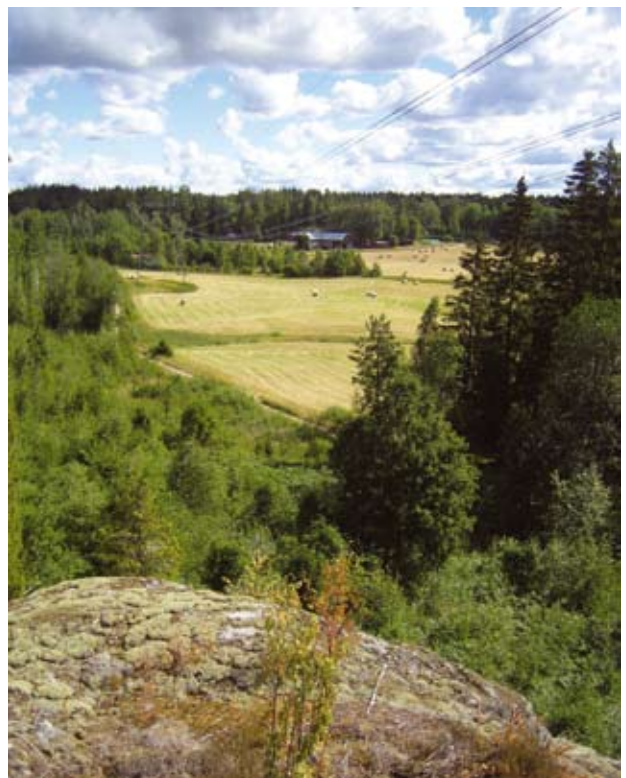
Eftersom största delen av befolkningen i regionen bor inom ytterstadsområdena, har en förbättring av dessa hört till de mest brådskande uppgifterna för stadsplanerarna under de senaste åren. Nya lösningar, såsom trädgårdsstäder och ekologiska alternativ, har nog diskuterats, men ännu inte genomförts i någon större utsträckning i området. Helsingfors är en grön huvud-

stad, en unik kombination av hav och grönområden. Miljö kvaliteten kommer sannolikt att vara en viktig faktor för de olika ländernas konkurrensförmåga.

Trafiksystem

Enligt internationella jämförelser håller graden för anlitage av kollektivtrafiken vid resor till och från stadsudden i Helsingfors en hög nivå. I hela huvudstadsregionen täcker kollektivtrafiken dock bara en tredjedel av alla resor med fordon. Energiförbrukningen inom trafiken är dubbelt så stor som genomsnittet för europeiska städer.

Kommunerna i huvudstadsregionen har inlett ett flertal trafikprojekt. Under de kommande 50 åren finns följande potentiella nya projekt: en snabb spårförbindelse till S:t Petersburg, en spårförbindelse till flygplatsen och en ny spårlinje mellan ringlederna II och III. En tunnel mellan motorvägarna Åbo- och Lahtisleden (ring o) har också diskuterats, likaså en tunnel under Helsingfors centrum mellan Österleden och Västerleden. Det har också funnits visioner om en tunnel- eller broförbindelse till Tallinn.



Hyvinge
Myllykoski i Nurmijärvi
Vichtis

De viktigaste utvecklingszonerna

Kommunerna i huvudstadsregionen har angett de 12 viktigaste utvecklingszonerna, som skapar en grund för det framtida regionala samarbetet. Dessa områden anses ha den största inverkan på uppkomsten av nya bostadsområden och andra utvecklingsprojekt. Förteckningen över utvecklingszoner var avsedd som en fingervisning för de tävlande, och var inte bindande för dem.

1 Ringbanan

En ny bana som förbinder stambanan och Mårtensdalsbanan och som förbättrar förbindelserna mellan områdescentrum och öppnar en förbindelse till Helsingfors-Vanda flygplats.

2 Västmetron och motorvägen

Den framtida västmetron och motorvägen förbinder kustområdena i Helsingfors, Esbo och Kyrkslätt.

3 Nordsjö hamn och Ring III (E18)

En kommersiell och industriell zon från Nordsjö hamn till flygplatsen och vidare till Esbo och Kyrkslätt.

4 Ring II

Ett regionalt samarbetsprojekt som omfattar områden i Esbo, Helsingfors och Vanda.

5 Stambanan (Helsingfors-Tammerfors)

Markanvändningen effektiviseras längs stambanan: nya bostads- och arbetsplatsområden.

6 Kustbanan

Linjen förbättrar förbindelserna och skapar nya projekt i Helsingfors, Esbo och Kyrkslätt.

7 Norra Esbo

Kärnområdet utvidgas på ett naturligt sätt till Veikkola i Kyrkslätt, till Nummela i Vichtis, till Lojo och till Klövskog i Nurmijärvi. De framtida bostadsområdena kan med hjälp av spårtrafik förbindas med kustbanan och Klövskogsbanan.

8 Mellersta och Södra Sibbo

Utveckling av banan Kervo-Nickby, en banförbindelse i södra delen av området.

9 Banförbindelsen Kervo-Lahtis

En ny spårförbindelse förbinder områdena med Helsingfors och stöder uppkomsten av nya bostads- och arbetsplatsområden.

10 Ett nytt flygfält för småplan

Det gamla flygfältet Helsingfors-Malm ersätts med ett nytt (200-300 ha).

11 Ring IV

En framtida ringled (Tusby-Vanda-Nurmijärvi) gör det möjligt att förlägga kommersiell o.a. service till norra delen av regionen.

12 Klövskogsbanan

En spårförbindelse från Vanda till Nurmijärvi skapar möjligheter att utveckla nya bostads- och arbetsplatsområden.

2.2 Direktiv för tävlingsdeltagarna

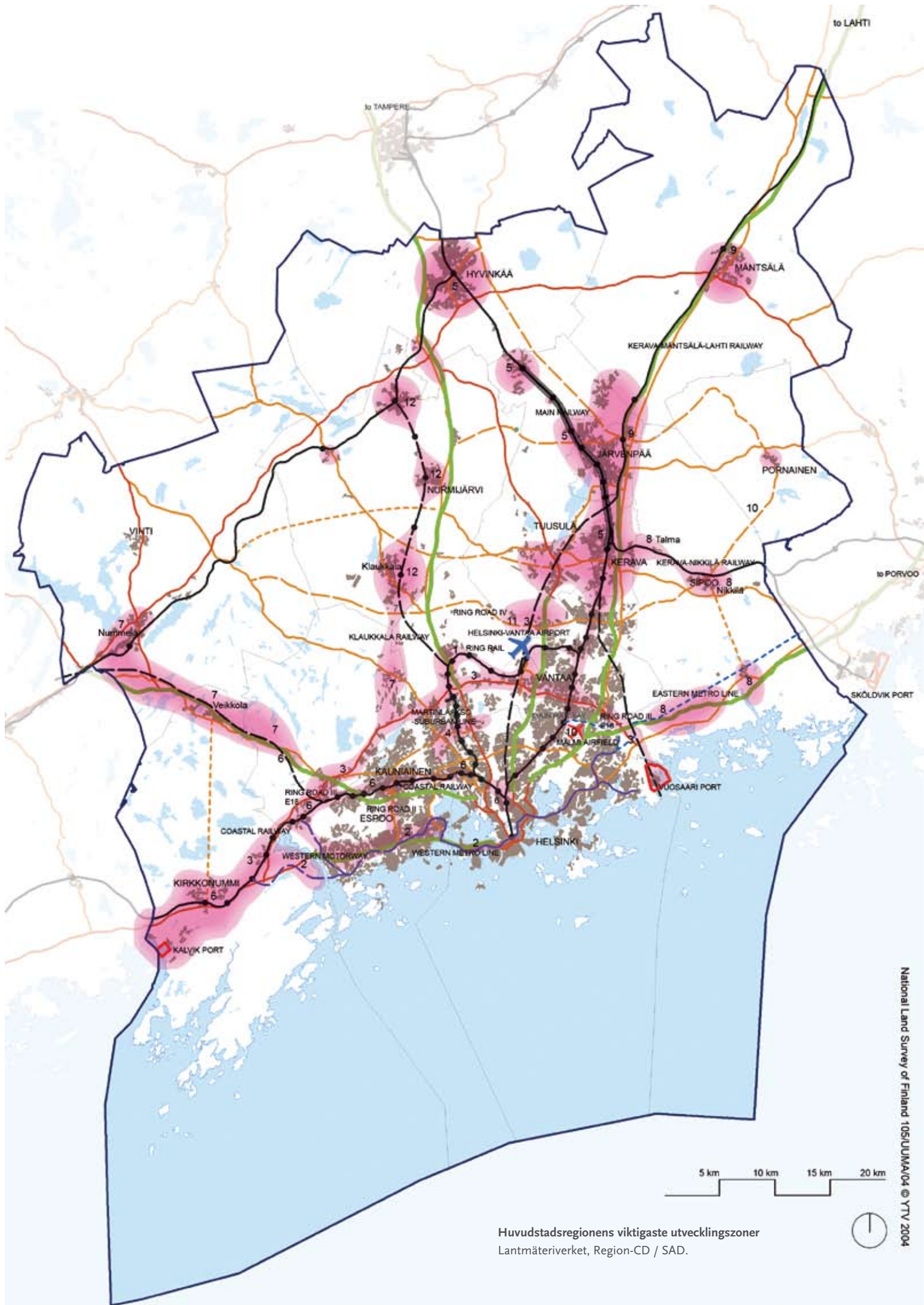
De tävlande skulle skapa och presentera sin egen vision om utvecklingen av regionen fram till år 2050. Lösningarna skulle för huvudstadsregionen skapa en utvecklingsmodell med områdesreserveringar, byggande, trafiksystem m.m. - en framtida metropol. Tävlingsdeltagarna skulle fantisera, beskriva och visualisera sin egen utgångspunkt för regionens utveckling under de närmaste åren: vilken kommer klimatförändringens inverkan att vara eller den ekonomiska, sociala och kulturella förändringen fram till år 2050.

De tävlande skulle koncentrera sig på att hitta nya möjligheter och nytt potential och att inte bara föreslå förbättringar till planer som redan håller på att förverkligas. Arrangörerna av tävlingen Greater Helsinki Vision 2050 hoppades att tävlingsdeltagarna skulle komma med nya, fräscha idéer för stadsplaneringen och med lösningar till problem på såväl regional som lokal nivå.

2.3 Bedömningskriterier

Vid bedömningen av förslagen ansåg juryn det vara speciellt viktigt att visionen är innovativ. Den skulle bygga på en harmonisk regionhelhet, som dessutom fäster avseende vid:

- huvudstadsregionens läge med tanke på en global och en europeisk skala och i förhållande till de övriga länderna kring Östersjön
- regionens strukturella helgjutenheter och kvaliteten på den byggda miljön och grönomgivningen
- trafiknätverkens effektivitet, klarhet och kvalitet
- de ekonomiska strukturernas omfattning och kvalitet
- bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet. Granskningen skulle också omfatta rekreations- och fritidsmöjligheter och alla dessa funktioners läge i samhällsstrukturen.



Huvudstadsregionens viktigaste utvecklingszoner
Lantmäteriverket, Region-CD / SAD.

3 Tävlingsförslag

I tävlingen lämnas det in sammanlagt 109 förslag, av vilka 23 förkastades på grund av att handlingarna var bristfälliga eller att namnen på upphovsmännen hade getts ut.

4 Allmän bedömning av tävlingen

Tävlingsuppgdraget visade sig som väntat vara en utmaning. I enlighet med idétävlingens karaktär var brokigheten stor bland förslagen och de betonade mycket olika slags aspekter. Att åstadkomma planeringsdokument som följer tävlingsprogrammet lyckades inte alltid, vilket syns i det exceptionellt stora antalet förkastade förslag (23). Bara i en del av förslagen hade man kunnat nå alla mål som ställts i tävlingsprogrammet och få ett helhetsgrepp om uppgdraget. I största delen av förslagen hade det valts en smalare synvinkel. Det vanligaste var att förslaget betonade antingen del A (översiktsplan) eller del B (detaljgranskning). Tävlingseliten kom med innovativa och fräscha idéer för utveckling av regionen och motsvarade därmed förväntningarna på tävlingen.

4.1 Framtidens omvärld och bakomliggande antaganden för visionen

Förvånansvärt nog var det få tävlande som föreställde sig, beskrev och åskådliggjorde de bakomliggande antaganden för sin egen vision som hela arbetet baserade sig på. Många sådana förslag som det tydligt hade lagts ned mycket tid och resurser på gav ingen antydning om vilken framtidsbild och vilka förändringstrender planen utgick från. Exempelvis trycket på att profilera olika platser, den accelererande differentieringen i fråga om funktioner och lokaler både inom och mellan platserna, bildandet av mer invecklade nätverk än de lättgestaltade trafik- och kommunikationsnätverken och den ökade mångfalden också i fråga om invånarna fick ingen uppmärksamhet i många av arbetena. De bästa arbetena hade dock på ett tydligt sätt beskrivit de antaganden som hänför sig till den framtida förändringen av omvärlden och levnadssätten och som planen byggde på. Till de centrala megatrender som lyftes fram och som bör beaktas vid planeringen av metropolområdet hör bl.a. klimatförändringen, den åldrande befolkningen, den ökande hälso- och miljömedvetenheten, den etiska konsumtionen, den ökande mångfalden och individualismen i levnadssätten, den förändrade karaktären hos lönearbetet och den ökande arbetsrelaterade rörligheten. (38 Emerald, 94 Holistic Uniqueness, 59 Towards City 2.0). Den allmänna bedömningen av tävlingen hänvisar vid de olika bedöm-

ningspunkterna till förslag i vilka saken i fråga har löst på ett särskilt förtjänstfullt sätt.

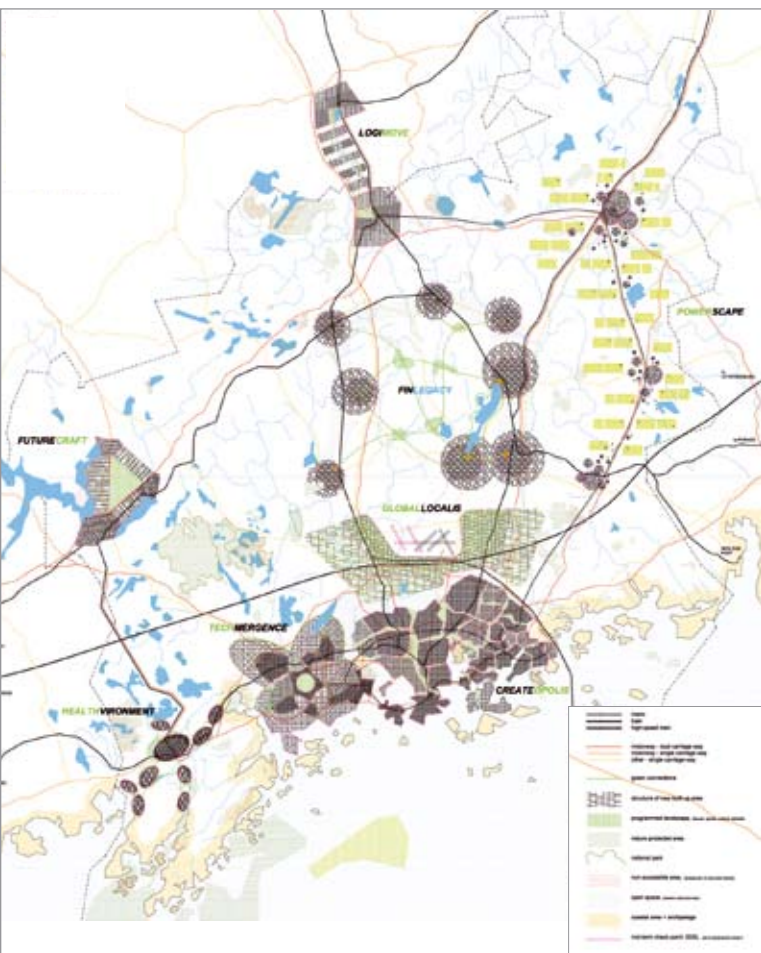
4.2 Metropolområdets ställning på världskartan

Att i ett vidare perspektiv positionera metropolområdet (Greater Helsinki Region) geografiskt var en viktig del av tävlingsuppgdraget. Läget som en del av Europa uppgavs som en utgångspunkt i många av arbetena, men bara sällan hade detta några indirekta eller direkta effekter på de föreslagna lösningarna. Som redskap för positioneringen uppgavs främst olika slags utvecklingskorridorer som bygger på trafikförbindelserna och -infrastrukturen och med en sträckning som dirigerar stadsområdets tillväxt. Speciellt framhävdes förbindelserna med och i riktning mot Tallinn, Åbo, Stockholm och S:t Petersburg.

Trots att området vid stambanan i många förslag ansågs vara en betydande tillväxtriktning, fanns det just ingen som gick in för större utvecklingszoner norrut (t.ex. Tavastehus, Tammerfors eller Lahtis). Flera förslag innehöll en tågtunnel eller -bro till Tallinn och/eller ett höghastighetståg Åbo-Helsingfors-S:t Petersburg. De konsekvenser, möjligheter och eventuella administrativa problem som dessa nya gränsöverskridande trafiknätverk för med sig skissades dock upp bara i ett fåtal förslag (94 Holistic Uniqueness). Som Helsingforsregionens globala roll föreslogs oftast ställningen som knutpunkt (hub) för Asienflyg. Också S:t Petersburgs och hela Rysslands starkare ställning sågs som en möjlighet - metropolområdet positionerades i vissa fall som ett lyckoland inom S:t Petersburgs inpendlingsområde med en ren och trygg boendemiljö (62 The Five). Oftast sågs regionens roll dock som en självförsörjande stadsregion inom Global Top 50 Cities, som stöder sig på ICT-branschen, logistiken och turismen och där naturmiljön är den mest välgående attraktionsfaktorn.

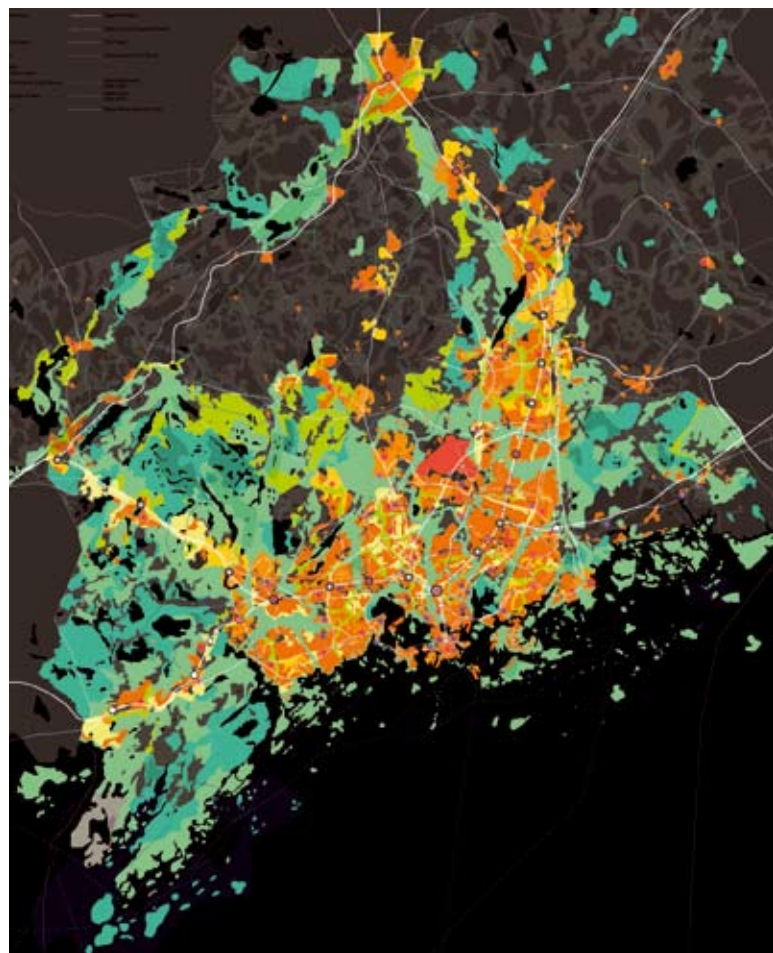
4.3 Modeller för den regionala strukturen

Som utgångspunkt för planeringen av metropolområdet hade i regel tagits antingen en betoning av de olika delområdenas egen identitet och karaktär som genom att komplettera varandra bildar en områdeshelhet (94 Holistic Uniqueness, 55 Orlando), eller också något övergripande stadsplaneringstema som fördes genom hela området (15 Boundary Strips, 51 Whitescape, 74 Line TM). Den överlägset vanligaste modellen för regionstrukturen var en s.k. fingermodell som kompletterar den befintliga strukturen (106 Equilibrium, 64 Helsinki Horizon), där tillväxten styrdes längs de befintliga huvudlederna och där Helsingfors centrum såsom i dag utgjorde områdets knutpunkt. Som varianter på detta



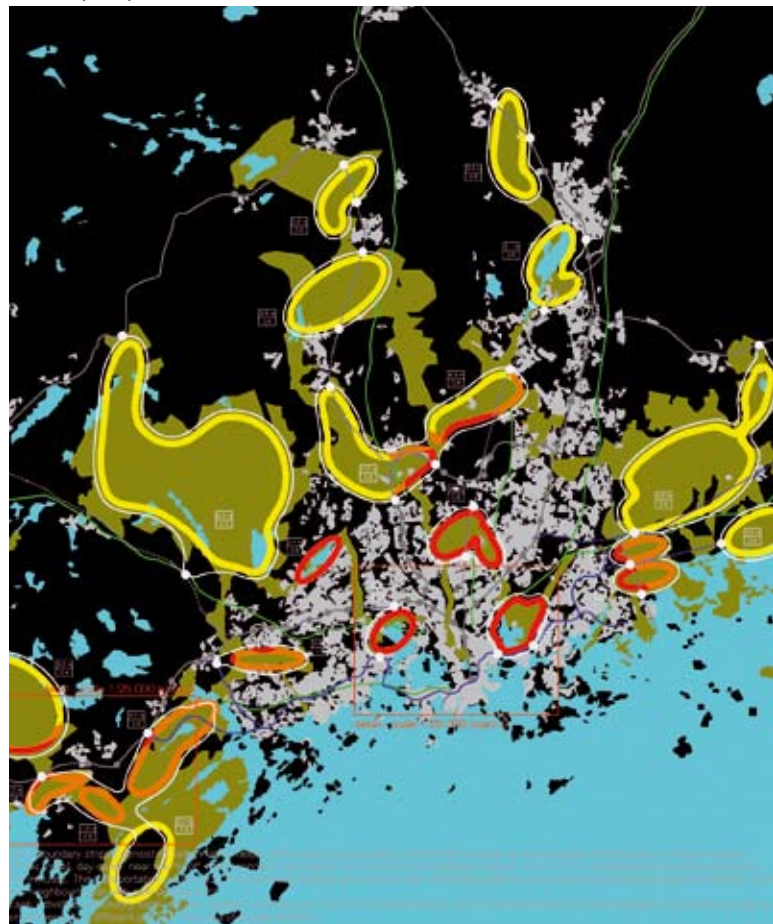
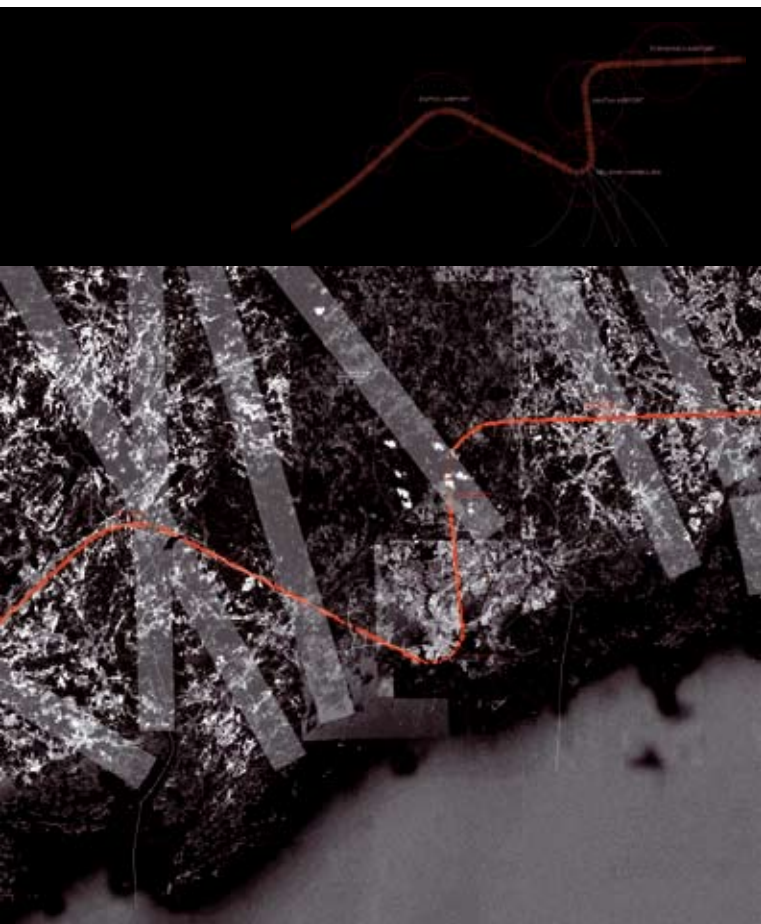
Holistic Uniqueness

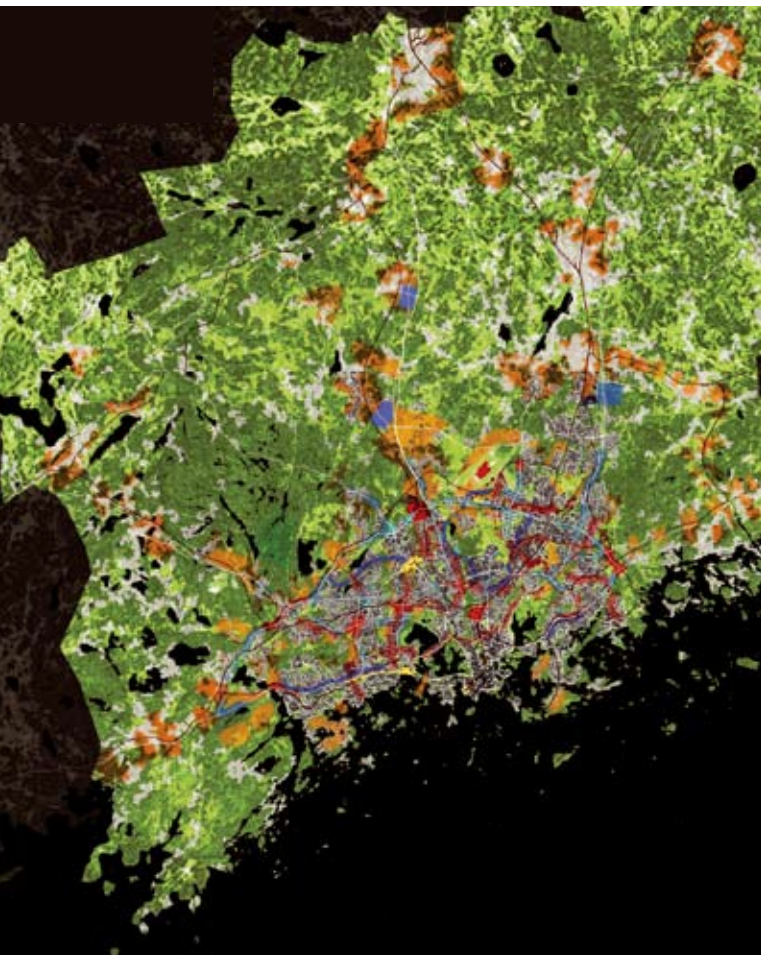
Line TM



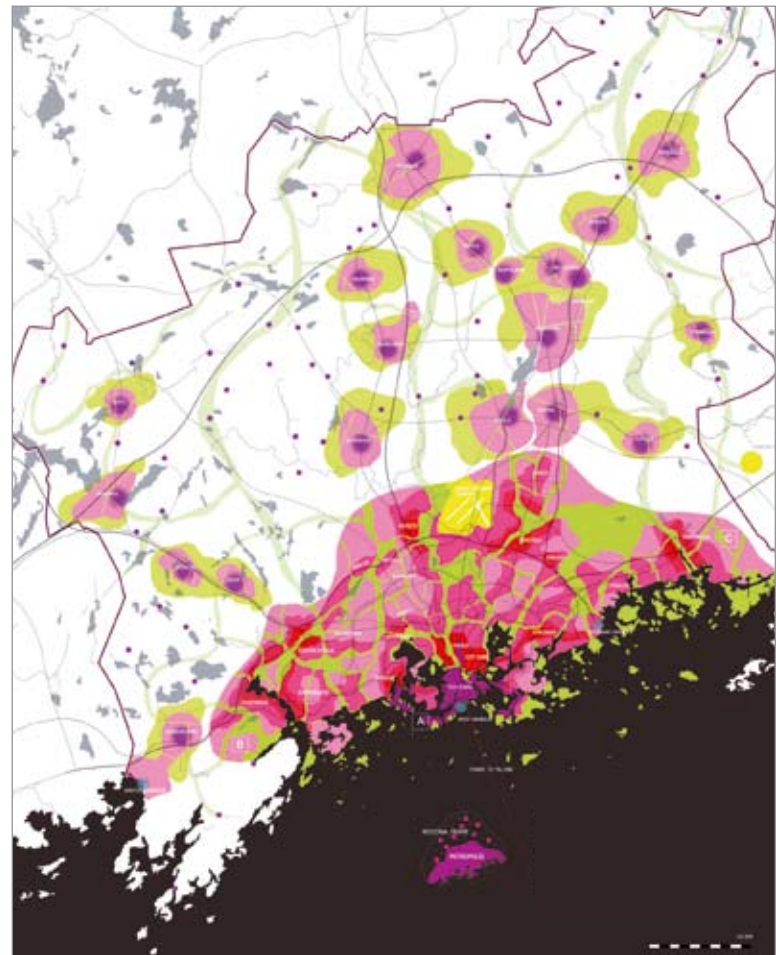
Orlando

Boundary Strips

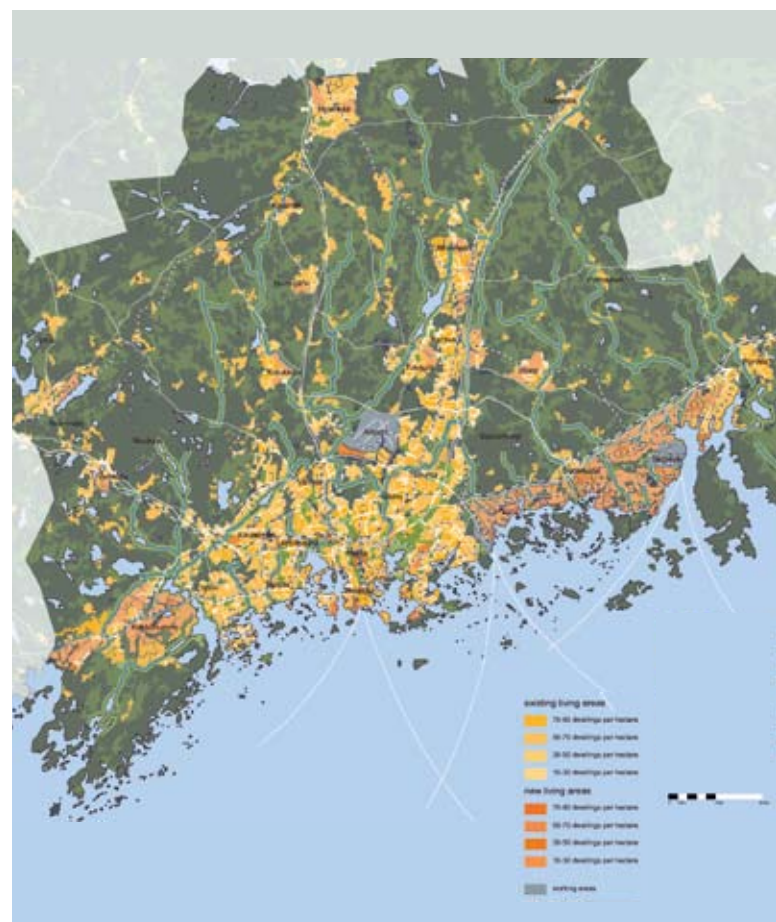




(R)evolver
Metroscape Helsinki



Emerald
Thirdlife



förekom det modeller i vilka det lagts till ett tätt finger, oftast åt Klövskogshållet, eller fler fingrar ända upp till stjärnmodellen (66 Serendicity), där mittpunkten finns nära flygplatsen. Som motvikt till de befintliga fingrarna föreslogs t.o.m. offshore-utlöpare i havet för att stadens ringstruktur ska kompletteras (52 Complete Cities). En nedbantad fingermodell företrädde av förslag med en selektiv tillväxt längs stambanan och åt Nurmijärvihållet (Y-modellen, t.ex. 81 Greener Greater Helsinki) eller längs stambanan och åt Lojohållet (krokmodellen, t.ex. 55 Orlando). Det allra enklaste förslaget gick ut på ett enda finger, varvid tillväxten helt och hållet förlades till områdena längs stambanan (42 Avia).

I vissa förslag var nästan hela tillväxten förlagd till strandzonen på axeln Kyrkslätt-Sibbo (ankarmodellen, t.ex. 90 Thirdlife). De modeller enligt vilka tillväxten var förlagd till de nuvarande kärnorna och tätorterna avvek från modellerna med enhetlig tillväxt. I dessa söktes oftast en sinnebild från skärgården, där tätortsöar omgavs av ett hav med naturområden (29 Arkipelago, 68 Roots). Speciellt intressanta var de förslag som avsåg att bearbeta den nuvarande fingerstrukturen till ett nät med hjälp av nya tvärgående områdesreserveringar, utvecklingskorridorer eller trafiknätverk (37 Helsinki 360, 51 Whitescape, 50 Ribbon). Det förekom också partiella kombinationer av olika modeller, oftast skärgårds- och fingermodellerna (38 Emerald, 94 Holistic Uniqueness). Bland förslagen fanns vissa mycket säregna lösningar med tillväxten i atollaktiga bågar (15 Boundary Strips), i ett smalt band längs en starkt lineär tågbanan (74 Line TM) eller i olika slags övergripande megastrukturer (20 Honeycomb, 25 Tapiola Harmony).

I alla typer av strukturmodeller fanns det stora skillnader med avseende på i vilken mån de betonade öppnandet av helt nya områden för byggande i förhållande till kompletteringsbyggande i befintliga områden. I vissa förslag hade den nya tillväxten och kompletteringsbyggandet så gott som helt begränsats till området innanför Ring III (4 Open) eller till de nuvarande tätorterna (68 Roots, 8 Metroscape) eller också anvisades det dessutom vissa nya områdesreserveringar för byggande (104 Ilmatar). Helt nya områdesreserveringar anvisades oftast längs de nya spårtrafikförbindelserna såväl i inlandet som inom strandzonen. I vissa förslag förekom det också konstgjorda öar eller flytande bostadsområden som vilar på pontoner (38 Emerald, 64 Helsinki Horizon).

Målet för tillväxten och dimensioneringen i tävlingsprogrammet (700 000 invånare och 70 miljoner kvadratmeter våningsyta) hade tagits till utgångspunkt i största delen av förslagen, men i vissa av dem föreslogs lösningar som medger en smidig reservering för förändringar i tillväxthorisonten (8 Metroscape, 51

Whitescape). Dimensioneringen av olika områden hade utretts grundligt bara i några få förslag (55 Orlando), men att lägga fram och beakta en periodisering hade lyckats bättre. I vissa förslag hade också Top Priority Development Zones beaktats grundligt (93 Anneli).

Av många förslag framgick svårigheterna att förena skikten i det nya stadsbyggandet med den befintliga samhällsstrukturen. Också sammanjämkningen av trafiknätverken och områdesstrukturen vållade problem. Att överföra målet för hållbar utveckling till den i planen presenterade och ritade urbana formen var en utmaning. Detta återspeglade sig exempelvis i problem med skalan i näromgivningar avsedda för gångtrafik, i mångdubblingen av den bebyggda arealen och trafiklederna i hela regionen och i intensivt byggande inom Naturaområden. Som recept för en hållbar stad erbjöds mycket olika lösningar: organiskt växande byaktiga samhällen (106 Equilibrium), självförsörjande samhällen av trädgårds-stadstyp som stöder sig på spårtrafiken (38 Emerald), till naturområdena förlagda tornstäder som andas modernism, eller förortsaktiga plana områden som medger fortgående och öppen tillväxt, och varianter av traditionella stadskärnor med en urban puls dygnet runt (22 Helsingin Täkänä).

Mest intressanta var de förslag som inte bara nöjde sig med att överföra färdiga stadsplaneringsideal på Helsingfors, utan som kunde producera särpräglade lösningar förankrade i det lokala landskapet, i klimatet och i livsstilarna. I detta avseende fanns det bland de främsta tävlingsbidragen förslag som dryftade en komplettering av samhällsstrukturen och lade fram strategier och typologiska redskap t.ex. för komplettering av förorter, områden längs trafikleder och korsningsområden (37 Helsinki 360*, 70 (R)evolver). En partiell överdäckning av trafikleder och utnyttjande av däckskonstruktionen t.ex. för arbetsplatsbyggande gav upphov till intressanta möjligheter att göra strukturen helgjuten och funktionerna mångsidigare (48 Ubi Urbs). Utvecklingsdugliga strukturella initiativ fanns i förslag som tog fasta på att utveckla och förenhetliga grönnätet (55 Orlando, 106 Equilibrium, 90 Thirdlife). Strävan att mer än i dagens läge reservera sammanhängande, skötta och slitstarka grönska- och rekreationsmiljöer för behoven hos dem som bor i täta samhällen bör tas på allvar - upplevelsen av närhet till naturen är ju en hörnsten för finländarnas boendetrivsel.

4.4 Trafiklösningar

De interna trafiklösningarna inom regionen betonade spårtrafiken. Detta motiverades med miljöaspekter, men formen var ofta sådan att lösningen kräver omfattande och stora investeringar, såsom ett metronät som täcker hela stads-

regionen. Intressanta förslag var olika spårvägssträckningar för matartrafik, med vilka exempelvis bostadsområden i Mellanland kan förenas via anslutningsstationer till det snabbare bannätet (55 Orlando, 94 Holistic Uniqueness). I mycket få arbeten föreslogs en kombination av spårtrafik och busstrafik, men undantag fanns (68 Roots).

I fråga om personbilstrafiken betonade förslagen en ändring av kraftkällan (elektricitet) eller bränslekvaliteten (bio) så att den bli miljövänligare än nu (104 Ilmatar). Också införande av vägtullar och car share-principen föreslogs. Allmänna mål för gång- och cykeltrafiken var att bostads- och arbetsplatsområdena ska placeras så att stationerna och den därtill anslutna lokala servicekoncentrationen finns på cykel- eller gångavstånd. Denna princip om närhet har lett till att det tagits fram nya slags stadsrumstypologier med band längs spårsträckningarna (74 Line TM, 51 Whitescape, 15 Boundary Strips).

Vissa förslag utgick från antagandet att miljömedvetenheten i framtiden gör livet allt lokalt och att folk överlag förflyttar sig mindre. Ett sätt att locka invånarna till miljömedvetnare trafik är ett "climate bonus card", där den som regelbundet gynnar kollektivtrafiken får olika slags förmåner bl.a. i form av gratisresor (38 Emerald). En motsatt synpunkt gick att finna i de förslag enligt vilka flygresorna, speciellt ökningen i flygtrafiken på Asien, ansågs vara fundamentet för den framtida utvecklingen i hela regionen (94 Holistic Uniqueness, 81 Greener Greater Helsinki). Nästan alla förslag lyfte dock fram budskapet att de ökande trafikvolymerna med de problem som detta medför kan bemästras bara genom kraftiga satsningar på det spårbundna trafiknätet och genom en begränsning av ökningen i personbilstrafiken.

4.5 Ekonomiska aspekter

Varken grunden för den ekonomiska verksamheten eller dess utveckling har dryftats särskilt djupt i många av förslagen. För olika slags funktioner (handel, service, kontor, teknologibyrar, logistik) hade det nog anvisats platser i planerna, men inte just annat. Några intressanta utspel fanns det dock: kompetensen och resurserna i miljöbranschen, såsom i vattenfrågor, ansågs i vissa förslag vara regionens stöttepelare (38 Emerald). Också en diversifierad energiproduktion och självförsörjningen lyftes fram (68 Roots), t.ex. föreslogs det att biomassa ska tillverkas av alger (104 Ilmatar). Produktion av närmät och biomassa och reservering av mark för urban odling och t.o.m. uppfödning av ätliga havsdjur lyftes starkt fram i vissa arbeten (38 Emerald, 104 Ilmatar).

Det fanns knappt med visioner om serviceinnovationer, men de som fanns var desto mer sprittande: förslaget om en rörlig butik (shop-on-tracks / shop-on-rail-metro), som följer med spårtrafiken, var fräscht (38

Emerald), likaså den nattliga spårbundna distributionstrafiken (104 Ilmatar). Också den åldrande befolkningen ansågs innebära nya ekonomiska möjligheter ("silver economy", 106 Equilibrium). Viktiga områden från turistsynpunkt var dels Helsingfors stadskärna, dels de omgivande naturområdena och kusten. Den mest hisnande näringslivsvisionen för hela regionen fanns i ett förslag där regionens framtida roll fick epitetet Social Silicon Valley (59 Towards City 2.0). Receptet var olika sociala innovationer som uppstår genom omfattande delaktighet och en blomstrande närings-, förenings- och företagsverksamhet som utgår från dessa.

4.6 Boendelösningar

I många förslag var kontakten till naturen eller vattnet en kvalitetsfaktor i boende- och levnadsmiljön. Att bo vid eller nära dessa prioriterades. I förslagen fanns olika variationer av strandboende allt från utfyllda öar, offshore-boende och flytande bostäder till stränder fyllda av torn- och terrasshus. En större mångfald i boendemiljön än nu poängterades och ansågs vara nödvändig i framtiden för att attrahera boende. I lösningarna på kvartersnivå var den största behållningen lösningar i varierande skala och med intima rumsserier (70 (R)evolver, 15 Boundary Strips). Det fanns harmfullt mycket bilstadsaktig dimensionering av utomhusområden och gator eller direkt grafisk tapet, där planeringen hade stannat vid utspridning av tvådimensionella höga tornhus på kartan utan en uppfattning om kvaliteten på de lokaler som uppstår eller om deras funktionella dimensioner.

De föreslagna bostadstyperna dominerades av flervåningshus. Bara i ett fåtal förslag hade det utvecklats småhusdominerat boende, som åtminstone för närvarande är populärt bland invånarna och som i sin nuvarande form leder till en splittrande utveckling av samhällsstrukturen. Vissa förslag gick ut på att boendet i randområdena skulle styras enligt principen om organisk tillväxt till byliknande samhällen (106 Equilibrium) eller till små enheter som förbinder sig vid nollenergiförbrukning (8 Metroscape). Invånarnas fritidsgivningar fanns utom i naturområden främst i kulturkoncentrationer inom f.d. industriområden eller i nya dygnetruntkärnor. Betydelsen av s.k. tredje platser och kultur betonades i vissa förslag (90 Thirdlife, 64 Helsinki Horizon).

4.7 Utveckling av regionens förvaltning och samarbete

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

vara till fördel om kommungränserna elimineras helt eller delvis eller om åtminstone samarbetet kommunerna emellan intensifieras speciellt i fråga om planeringen av markanvändningen. I förslagen hade det mycket detaljerat tänkts ut vad olika samarbetorgan ska heta och hur de ska organiseras, t.o.m. logotyper hade funderats ut (59 Towards City 2.0, 81 Greener Greater Helsinki). Det föreslogs också olika lokala elektroniska informationsbanker, guideböcker och samarbetsforum i syfte att aktivera aktörer, marknadsföra regionen och hjälpa till vid planeringen. Öppen medborgardelaktighet antogs tillföra regionen dragningskraft, säkerställa en hållbar utveckling och göra det lättare för invånarna att bli rotfasta. (81 Greener Greater Helsinki, 59 Towards City 2.0, 96 Helsinki).

inlösning, 20 000 EUR, till förslagen nr 8, "Metroscape Helsinki"

inlösning, 20 000 EUR, till förslagen nr 55, "Orlando"

inlösning, 20 000 EUR, till förslagen nr 70, "(R)evolver"

inlösning, 20 000 EUR, till förslagen nr 74, "Line TM"

inlösning, 20 000 EUR, till förslagen nr 90, "Thirdlife"

5 Tävlingsresultat

5.1 Pris och inlösningar

Efter att ha studerat tävlingsförslagen beslöt juryn dela in förslagen (86) i tre klasser enligt följande: övre klassen 26 förslag, mellersta klassen 28 förslag och nedre klassen 32 förslag.

De förslag i övre klassen som lyftes upp i prisklassen var i stort sett av två typer: sådana som övergripande och innovativt hade lyckats uppfylla alla mål som ställdes i tävlingsuppdraget och sådana där något delområde hade lösts på ett särskilt förtjänstfullt sätt. Toppskiktet i tävlingen bestod av förslag som erbjöd klara visioner för utvecklingen av regionen och dessutom kompletterade varandra och som därför kan anses utgöra ett mångsidigt underlag för det framtida visions- och strategiarbetet.

Juryn beslöt enhälligt med avvikelse från tävlingsprogrammet dela ut pris och inlösningar på följande sätt:

1 pris, 160 000 EUR, till förslaget nr 38, "Emerald"

delat 2 pris, 80 000 EUR, till förslagen nr 15, "Boundary Strips"

delat 2 pris, 80 000 EUR, till förslagen nr 59, "Towards City 2.0"

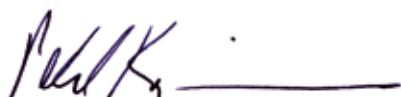
delat 2 pris, 80 000 EUR, till förslagen nr 94, "Holistic Uniqueness"

5.2 Rekommendation om fortsatta åtgärder

Juryn rekommenderar att kommunerna i tävlingsområdet omedelbart efter tävlingen inleder en gemensam visions- och strategiprocess som betonar markanvändningen i metropolområdet. I processen utnyttjas de prisbelönta arbetena och upphovsmännen inbjuds att medverka. Dessutom samarbetas det i mån av möjlighet med dem som utarbetat de prisbelönta förslagen när det gäller planering av exempelvis kompletteringsbyggande i de olika delområdena eller annan planering.

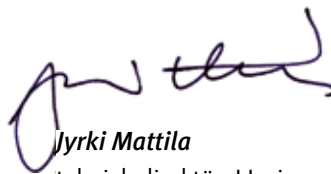
5.3 Bekräftelse av bedömningsprotokollet

Helsingfors den 31 oktober 2007



Pekka Korpinen

biträdande stadsdirektör för stadsplanerings-
och fastighetsväsendet i Helsingfors



Jyrki Mattila

teknisk direktör, Hyvinge



Raimo Sailas

statssekreterare, finansministeriet



Pekka Normo

planeringsdirektör, Sibbo



Sirkka Hautojärvi

kanslichef, miljöministeriet



Aimo Lempinen

landskapsdirektör, Nylands förbund



Olavi Louko

direktör för tekniska sektorn, Esbo



Peter Ache

professor(europeisk storstadsplanering),
Helsingfors tekniska högskola



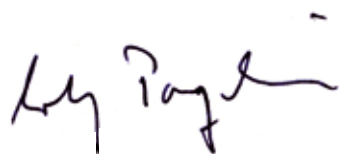
Jukka Peltomäki

biträdande stadsdirektör, Vanda



Trevor Harris

professor, arkitekt SAFA, architect RIBA



Rolf Paqvalin

stadsdirektör, Kervo



Helka-Liisa Hentilä

professor, TkD, arkitekt SAFA

5.4 Öppning av namnkuverten

Det konstaterades att de prisbelönta och inlösta förslagens namnkuvert var oöppnade. De som visade sig stå bakom förslagen var:

1 pris, 160 000 EUR, förslaget nr 38, "Emerald"

arbetsgruppens ledare:

Juha Eskolin, arkitekt SAFA
WSP Finland Ltd (Finland)

markandvändning och arkitektur:

Jenni Lautso, arkitekt SAFAA
Ilona Mansikka, arkitekt SAFA
Petri Saarikoski, arkitekt SAFA
Tuomas Vuorinen, arkitekt
WSP Finland Ltd

landskap:

Hanna Hannula, landskapsarkit.stud.
Arto Kaituri, landskapsarkitekt MARK
Mirjam Pentti, landskapsarkit.stud.
WSP Finland Ltd

livsstilsvisioner:

Jani Päivänen, pol.mag.
Mikko Rikala, industridesigner MA
Pia Salmi, industridesigner MA
Mari Siikonen, industridesigner MA
WSP Finland Ltd

trafikplanering:

Simo Airaksinen, DI
Jouni Ikäheimo, ingengör
Risto Jounila, DI
Lauri Pitkänen, DI
WSP Finland Ltd

rådgivare:

Susanne Ingo, arkitekt
Linda Marend, arkitekt
Agneta Persson, DI
Mikael Wallin, landskapsarkitekt
WSP Sweden Ltd
Matti Mannonen, DI
Veli-Markku Uski, landskapsarkitekt
WSP Finland Ltd

medhjälpare:

Essi Vehkanen, landskapsarkit.stud.
Meri Leikas, projektsekreterare
Paula Leppänen, GIS-koordinering
Natalia Martamo, AD Ba

delat 2 pris, 80 000 EUR, förslaget nr 15, "Boundary Strips"

upphovsman:

Frank Görge, arkitekt
au25 (Tyskland)

konsult:

Carola Görge, ingengör

delat 2 pris, 80 000 EUR, förslaget nr 59, "Towards City 2.0"

upphovsmän:

Tuomas Toivonen, arkitekt SAFA
Hans Park, arkit.stud.
NOW for Architecture and Urbanism (Finland)
Roope Mokka, forskare
Aleksi Neuvonen, forskare
DEMOS Helsinki (Finland)

medhjälpare:

Ville Haimala, konststud.
Matti Kalliala, arkit.stud.
Dylan Kwok, konststud.

delat 2 pris, 80 000 EUR, förslaget nr 94, "Holistic Uniqueness"

upphovsmän:

Oliver Seidel, arkitekt
Verena Brehm, arkitekt
Cityförster, Network for Architecture (Tyskland)

medhjälpare:

Anke Schmidt
Steen Hargus

inlösning, 20 000 EUR, förslaget nr 8, "Metroscape Helsinki"

upphovsmän:

Jörg Knieling, professor, Dr.-Ing.
Michael Koch, professor, Dr.-Ing.
Julian Petrin, Dipl.-Ing.
Mario Abel, Dipl.-Ing.
Annette Buschermöhle, Dipl.-Ing.
Patricia Jacob, Dipl.-Ing.
Antje Matern, Dipl.-Geogr.
Marc Springer BDes, landscape architect
Johannes Bouchain, B.Sc.
HCU Urban Future Lab.
HafenCity Universität Hamburg (Tyskland)

inlösning, 20 000 EUR, förslaget nr 55, "Orlando"

upphovsmän:

Nina Artioli, arkitekt
Paola Fusco, arkitekt
Alessandra Glorialanza, arkitekt
Daniela Pastore, arkitekt
Davide Sacconi, arkitekt
TSPOON architecture studio (Italien)

och:

Gualtiero Bonvino, architect and urban economist
Raffaele Patitucci, landscape architect and photographer

inlösning, 20 000 EUR, förslaget nr 70, "(R)evolver

upphovsmän:

Samuli Alppi, landskapsarkitekt
Anssi Joutsiniemi, arkitekt
Staffan Lodenius, professor, arkitekt SAFA
EDGE laboratory (Tammerfors tekniska universitet, Finland)
Antti Moisala, arkitekt
Kimmo Ylä-Anttila, arkitekt SAFA
Arkkitestudio M&Y (Finland)

medhjälpare:

Markku Lankinen, forskare (befolkningsmodell)

inlösning, 20 000 EUR, förslaget nr 74, "Line TM"

upphovsmän:

Isabella Pasqualini, projektledare
Dieter Dietz, professor
Daniel Pokora, arkitekt
ALICE Atelier de la conception de l'espace
Ecole Polytechnique Fédérale Lausanne (Schweitz)

inlösning, 20 000 EUR, förslaget nr 90, "Thirdlife"

upphovsmän:

Marja Straver-Nevalainen, arkitekt
Hans Dekker, landskapsarkitekt
DN Urbland (Holland)

med:

Francesca Anecchini
Richard Breit
Hong Cai
Gijsje Jacobs
Marten Kodde
Ard Middeldorp
Taylan Polat
Dennis Ruijgt
Anne-Maija Scholten
Jeroen van der Vlist

i samarbete med:

Mari Vaattovaara, professor
Tuuli Toivonen, universitetslektor
Helsingfors universitet, geografiska institutionen

och:

Michiel Brouwer, konsult
Beitske Boonstra, konsult
TNO Innovation & Environment

6 Bedömning av enskilda förslagen

6.1 Prisklassen

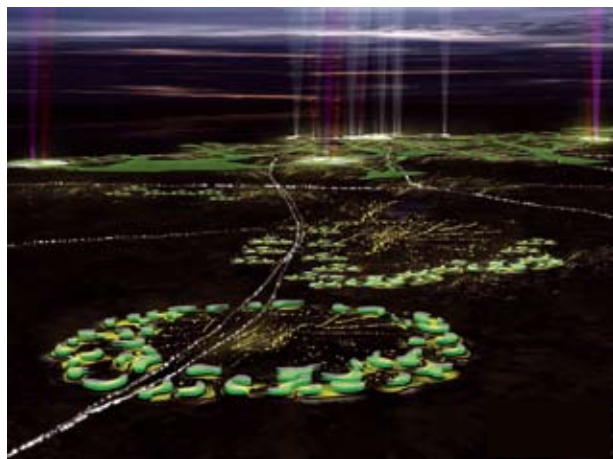
1 pris, förslaget nr 38, "Emerald"

Ett visionärt och innovativt förslag, som på ett genuint sätt blickar in i framtiden. Den för metropolområdet föreslagna områdesstrukturen som har många centrum, men som också växer utmed kusten motiveras med att förbindelserna Stockholm-Åbo-S:t Petersburg liksom också Tallinn ökar i betydelse. Byggandet styrs såväl till komplettering av den befintliga samhällsstrukturen som till vissa helt nya områden i metropolområdets urbana kärna och i kranskommunerna. Den samhällsstruktur som uppstår är relativt balanserad med hänsyn till hela regionen. Boendet, arbetsplatserna och servicen är förlagda längs grönkorridorer ("green bays"), som bildar en sammanhängande urban väv. Valet av tyngdpunktsområden för tillväxten bestäms av spårtrafikförbindelserna.

Visionen i förslaget ruskar om det nuvarande levnadssättet som främjar klimatförändringen och erbjuder i stället rutiner som utgår från miljövänlighet. Invånarna fås att välja mer ekologiska levnadssätt med hjälp av olika slags aktiva lockbeten. Exempelvis föreslås det rena vattnet och affärs- och forskningsverksamheten kring detta bli områdets framgångsfaktor och källa till välbefinnande. Strukturen med många centrum stöder väl den tanke i förslaget enligt vilken trafikbehovet ska minskas och närservicen, närarbetet och närmaten i stället öka i betydelse. I bostadsområdena föreslås arbetsoaser och lokala logistikcentrum, likaså hyrbara odlingsterrasser ("green pods") för egen odling som ersätter t.ex. importerad frukt.

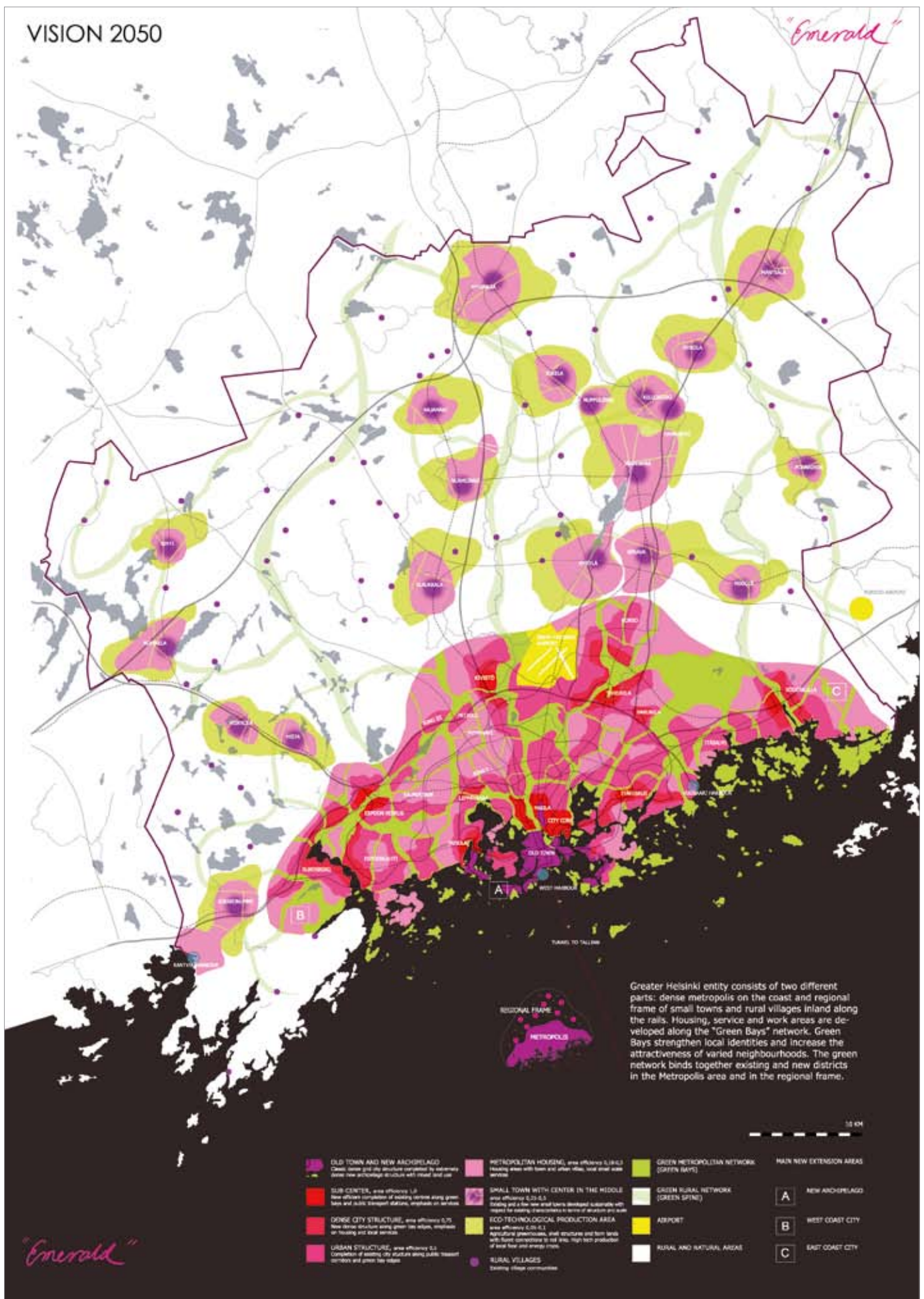
Servicestrukturen har dryftats utgående från nya, innovativa och ekologiska principer. Det finns också ett flertal sociala innovationer i förslaget. Serviceinnovationerna innehåller bl.a. tanken om en rörlig butik ("shop-on-tracks" / "shop-on-rail-metro"), som kommer till kunderna. I kollektivtrafiken föreslås ett klimatbonuskort ("climate bonus card"), som berättigar till förmåner, såsom gratis resor, för den som regelbundet anlitar kollektivtrafiken. Förslaget diskuterar grundligt livskvaliteten med hänsyn till olika slags invånare i olika ålder. Många olika idéer tar fasta på boende vid vatten. Illustrationerna berättar inte på bästa möjliga sätt om kvaliteten hos den miljö som uppstår. Områdesreserveringarna för nya bostadsområden på pontoner utanför Helsingfors är rejält överdimensionerade och leder till dyra investeringar i trafikinfrastruktur.

Förslaget stöder sig kraftigt på att ett nytt spårtrafiknät ska byggas. Helsingfors-Vanda flygplats har i förslaget en mer framskjuten plats än i dag. En höghastighetsbana föreslås från Åbohället direkt till flygplatsen. Järnvägstunnlarna till Tallinn och Stockholm är intressanta idéer, om också ett genomförande kan anses vara osäkert. En förlängning av Esbometron till Kyrkslätt och av Klövskogsbanan till stambanan är naturlig om den föreslagna markanvändningen blir verklighet.

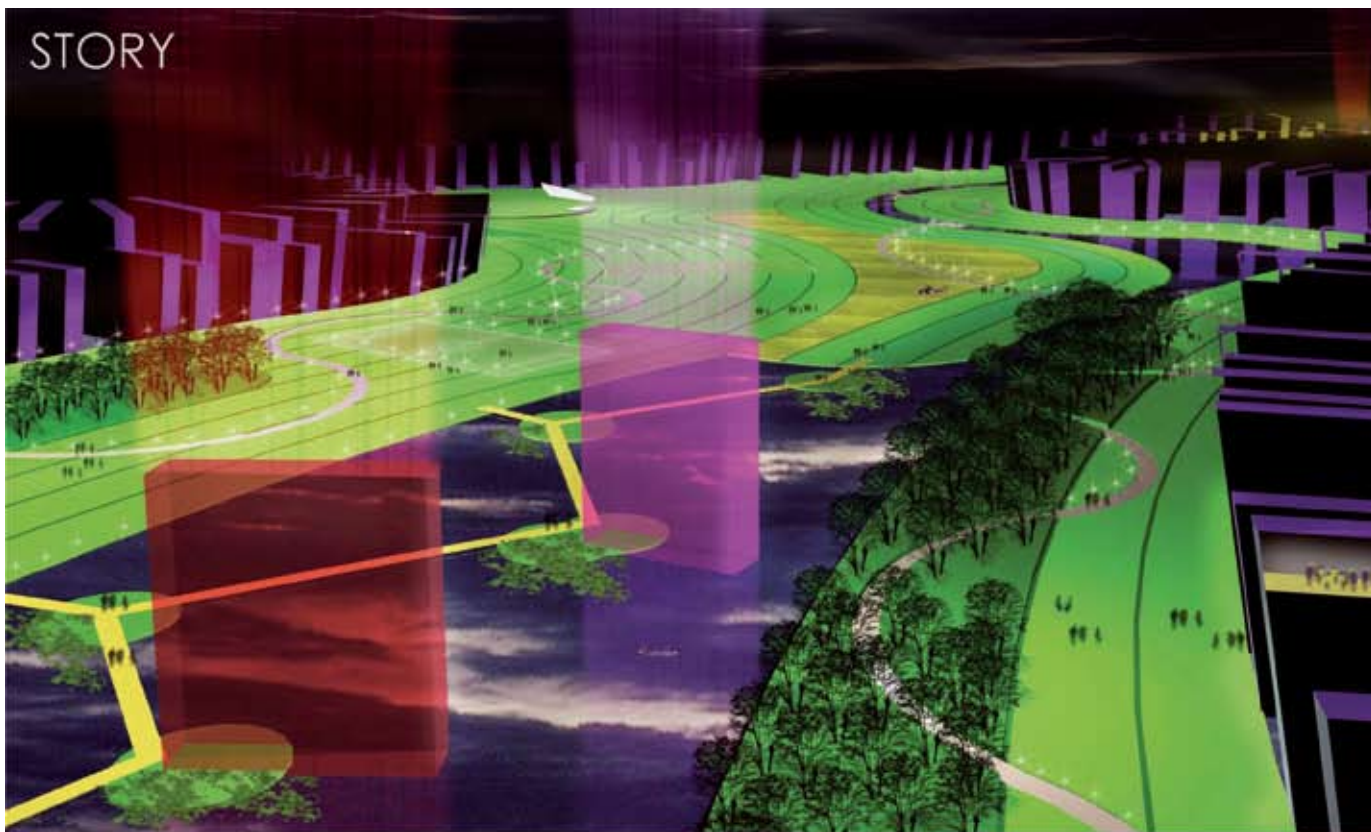


VISION 2050

"Emerald"



STORY



PREPARATIONS IN ARCHIPELAGO

For people in Greater Helsinki area water has a great meaning in many ways. As a nutritive product Finnish fresh & clean water has become an asset which brand value is higher than Coca-Cola. Water also represents constantly important nature experience for people in Greater Helsinki in the form of intelligently exploited seaside. Eligible well-being is connected to local food, contact with nature, energetic and rich cultural scene and returned traditions of collectivism like small local service units or closeness of generations in the family. Today, compared with 30 years ago history, in the sense of well-being, is attainable for all.

Lu can hardly wait this evening. It is the morning of her 8th birthday and she rings her grandmother's doorbell next door. They are supposed to drop in Shop-On-Rail-Nätkö together to buy Mäkinen fresh eggs to bake Lu's birthday cake. Lu will also choose the decoration for the party.

Lu's family lives in the 7th floor at one of the Open Sea terrace houses close to a "fishing village" residential area. Lu loves to take one of the terraces she grows together with her mum as one of the rental garden houses of their house. Terrace given to the sea. They enjoy a superb view of the Helsinki archipelago.

Her mother Susana used to work as flight attendant, but had to fresh working because of divorce in young twenties. Susana is a result of a passenger bonus system, where her air traveling gives the best parts. That is just one of the forms of practical emission trade. Susana doesn't mind staying at home for a year or two, though, as she is pregnant and her husband Leo has a nice and profitable job as water scientist. Lu's father Leo has a special relationship to the sea bay under their window. He is a member of a research group that succeeded to invent an agent that decomposes the structure of oil. By today the invention had helped to clean up 30% of the sea bottom in Helsinki waters.

In the afternoon Lu's cousin's family from Järvenpää will take the train to Helsinki and they meet at a concert near the park where her favorite band "THE CAPITALS" is performing in open air concert. After the concert whole family, three generations is going to have a dinner at one of the restaurants in the "fishing village". The home-baked birthday cake is served as a dessert.

After long consideration Lu has chosen "Four Seasons"-patterned decoration for her birthday, as she loves the nature like their whole family. They walk hand in hand along the pier when she suddenly stops and shouts: "Grandma! We must go back to Shop-on-Rail, we forgot to buy the eggs!"

BUSINESS IN GREEN BAY

In 2030 working hours are adjustable which has – among other things – reduced congestion. The need for traveling of individuals has become less also thanks to local integrated services. Still people do not tend to work at their homes too much. Instead traveling all the way to the office they have a chance to place oneself in one of the Working Cases, the kind of office cafés which are located in almost all neighborhoods. Perceiving environmental, ecological issues is self-evident for people, as ecological choices in daily life has become the most cost-effective choices. This is done with the help of business innovations concerning transport, food industry, dwelling etc.

Local food logistics is one of the successfully growing business areas for the company. Elio discovers this fact when reviewing the indicators of his logistic trade firm from last two months. It must be another signal telling about people's awareness of seeking environmentally more and more clean and fresh food products. The delivery rate of raw material from a producer to the end user has increased successfully. The brand has created new food economy: local production combined with efficient short-distance logistics has replaced a great number of freight transportation, which used to load nature unnecessarily.

Usually Elio manages raw material logistics online staying in a Work Case near by his residence. Among other things he monitors logistic chains' efficiency and explores new market possibilities. Today Elio has arranged a face-to-face meeting with the manager who runs the short distance delivery system at the Vuosaari Logistic Center. Elio gets up at 8.30 with his daughter Awa, 5 years and son Jesse, 12 years. After having breakfast together Jesse rides a bike to school while Elio walks with Awa to her daycare center which is located close to the local Mobility Center.

At customer service dock of the Mobility Center Elio chooses to take the train to the meeting. Actually, he has all the modes of transport and decides to choose from, but when deciding his plans for today, the Mobility Agent recommends him to use the train.

Base for the train network in Espoo bay area was founded already 40 years ago. The old network serves as a spine line to local short distance trains. Elio is registered as traveler with his mobile chip at the gate. Machine says he has collected enough bonus points to his Climate Bonus Card to travel free today.

Elio gets back from the meeting at 13.30. He picks Awa up from the daycare and takes her to get a snack at the city square. Mom will arrive shortly from her office. She works at the head quarters of a global aero fuel oil enterprise located in Otanmäki technology village. Elio and Awa amuse themselves by monitoring mom's driving from on car's handless camera. The train arrives on time at 14.30. Mom takes Awa home and Elio gets back to his Work Case for a couple of hours to check on the business. Everything is running smoothly.

Green Bay residential area offers a civilizing and inspiring environment for the whole family. Before dinner the whole family takes their bikes to one of the Green Bay's theme parks where they can monitor the state of their local climate. Monitors at the theme park indicate how much oxygen the park is producing. The fever has joined a climate game where family members are taken to the park quarterly. They monitor on how their donations affect the local climate. Every donation also adds to their Climate Bonus Account.

Elio and Jesse notice Awa's mother fresh carrying kottibuffs to the feet and decide to join them for a game. Awa and Jesse decide to rent a floating boat which can be used in water at Espoo bay as well as on land when exploring the green bay.

PRODUCTION IN REGIONAL FRAME

A true contact with nature is one of the most important values for people living in Greater Helsinki area 2030. This connection has been made possible to all by coherent strategy and good planning. Local food producers live and operate within good connections and short distance from the urban metropolis area. That enables quick delivery from field to the table. Energy efficiency is a keyword in many ways in everyday life. Because of clever alternatives modern people of 2030 have got rid of traditional possessions. The need to own a house, car, laptop or hand saw become non-appreciated value. For enterprises this trend means rentable workers, machines and premises.

Mäkinen family runs a medium size farm in the Great Helsinki area. Their "Helsinki Fresh Eggs" has become one of the leading brands in local food business. The farm has a strong reputation in good plant and egg quality in addition to top speed and ecological delivery chain.

Mäkinen family manages their egg production operations with the aid of innovative Farm-a-Chicken program. The degree of eco-friendliness, space-efficiency, lifespan, individual happiness etc. must be chosen in the beginning of each chicken generation. The program counts automatically all the working expenses and incomes. The happier and more eco-friendly chicken farmer rises the better price he is paid. However, as consumers picking the local ecosystem product is the challenge, unlike 30 years ago. Marja Mäkinen is a woman with strong ethical philosophy and she can only think of raising the happiest scored chicken. All the chickens, produced eggs and dangerous wild fowls can be monitored through surveillance system. Chicken are geo-coded with a chip in their wattle in case they go too far from the yard and get lost.

Conserve camera automatically collected eggs to an intelligent packaging line which picks the eggs for transportation both to local stores and home delivery chains. Each egg is 3D-tagged for enabling the end-user to read interesting information of chicken's life cycle, particular eggs' journey and the nutritional values. The customers in 2030 want to get their food fresh and clean, and Mäkinen farm raises this challenge with the help of modern technology like all the other local food producers of the neighborhood.

A local food farm requires workforce to feed the chicken and to keep the farm clean and everything rising. Mäkinen farm has outsourced this maintenance to a farming service company. Mrs Mäkinen hires both the working force and the machines on line from the company wherever she needs to. Farming service company presents their resource allocation and cost performance in real-time which gives the farmers a tool to plan their business and delivery schedules in advance.

Chicken and cultivation farming takes place in one of the green fields. The Pods also work as local energy production units in the rural landscape in Greater Helsinki. Another success story for Mäkinen is a selection of fruits and vegetables, including apricot, lemon, cucumber, kumquat and kiwi fruit. Since the network of Green Pods has built, Finnish producers' competitive advantage is growing quickly. Importing several cultivated plants became unnecessary and the cargo decreased dramatically.

Marja is a member of Estonian Harley Davidson club and enjoys the gatherings taken only on four and a half with a QR helmet on. Marja is very pleased with the train service: her online booking information goes directly to QR-train database. Based on booking information train machine in Finland, green color-coded coaches drive to Estonia. Blue coaches stay in regional transport and red ones depart to St. Petersburg.

The expert Marja is going to take a special gift to all her QR club colleagues. A miniature marmalade jar. She has recently released a new product: "Mäkinen Fresh Apricot Marmalade" – a delicious jam, that suits especially nicely as a filling of birthday cakes.



"Emerald"

LANDSCAPE

LAKE BODOM

PROTECTED AREAS

FOREST

GREEN CROSSROADS OVER HIGHWAYS

OLYMPIC STADIUM PROVIDES ALSO GREEN CONNECTION

"Emerald"

CITY PARK - OUTDOOR LIVING ROOM

CITY SQUARE

CENTRAL CEMETERY AND OLD CHURCH

REACTIVATING OF OLD SUBURBS

SPA

FOREST CONNECTION

ACTIVITY FIELDS

GREEN CORRIDORS

RIVER

URBAN PROMENADES - CONNECTING INSIDE AREAS AND PARKS

COMMUNITY GARDENS AND MINI FARMS

ACTIVE WETLANDS AND FLOOD PROTECTION

ESPOONLAHTI

PROTECTED AREA

ANIMAL GRAZING

GREEN CROSSROADS

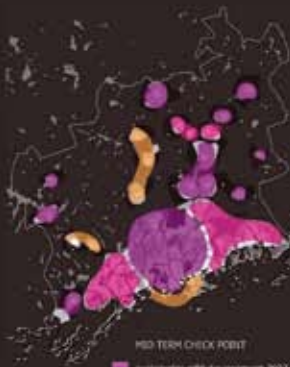
 Forest (not in use) Wetland
 City (in use) Agriculture (in use)

CONCEPTS

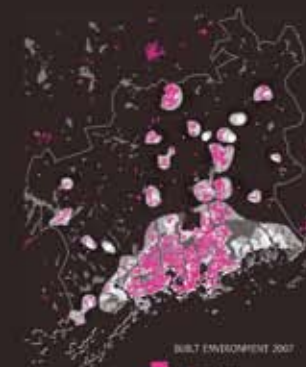


MAIN CORRIDORS OF MOVEMENT AND DEVELOPMENT IN SOUTHERN FINLAND

- South Finland Corridor (Stockholm - Turku - Lahti - St. Petersburg)
- Lake Finland Corridor (Helsinki - Lahti - Maastricht)
- East Finland Corridor (Helsinki - Maastricht - Tampere)
- Logistic Corridor (Helsinki - Lahti - Maastricht - Hamburg)



- Mid Term Check Point
- sustainable development 2007-2020
- new zones of development 2008-2010
- development zones with high level of initial investment or military occupation 2010-2020

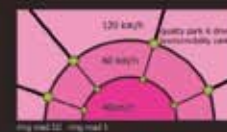


- Built Environment 2007
- Population Area



- Distribution of New Population
- TOTAL 700 000 NEW INHABITANTS
- New Architecture 100 000
- Old Town, City Core and New Sub Centres 200 000
- Metropolitan Structure 300 000
- Small Towns 100 000
- Rural Areas 20 000

METROPOLIS ROAD HIERARCHY



METROPOLIS FORMS OF TRAFFIC



- 1. Pedestrian, bicycle, car
- 2. Public transport, car, motorcycle, truck, car
- 3. Personalized public transport, private car, light rail, and rail

GREATER HELSINKI MAIN STRATEGIES

1. Metropolis Area
2. Regional Frame

Develop metropolis on the coast, metropolitan small towns and villages inland.

GROWTH PRINCIPLES

Expanding along shorelines and out to the sea.

Green Days

Densification within the Metropolitan Structure.

Development of regional frame

Small towns inland with rail network.

POLYCENTRIC GREATER HELSINKI

Polycentric Greater Helsinki: Greater Helsinki is a set of urban agglomerations, business opportunities and environments. Limits of diverse character form a network of accessible nodes in the region.

LANDSCAPE CONCEPTS

Green Network

Green Themes

Cultural, Environmental, Economic, Social, and Urban

GREATER HELSINKI IN MOTION

A sustainable public transport mode has been developed based on an extensive network of rail corridors. Radial links and circular lines create a local pattern of accessible nodes in the region.

LINKING GREATER HELSINKI

Greater Helsinki must remain growing and healthy. The region can be reached with some fast links from St. Petersburg, Tallinn and Stockholm as well as Central and Southern Finland. High connections and active networks will be pathways to the whole country.

METROPOLIS PASSENGER RAIL NETWORK

Quality public transport system includes new rail, metro and light rail links connecting the existing lines and use hot spots. The demand structure is found around stations. New horizontal rail links follow roughly Ring Roads I, II and III. Direct rail links develop connections to airport from eastern and western sectors of the Metropolis as well as Helsinki city core.



REGIONAL LOGISTICS



Logistic Centre "Emerald"

REGIONAL IDENTITIES & LOCAL CENTRES

- WEST COAST TOWN: sports and leisure, natural values, recreation, fishing
- HIGH TECH TOWN: technology, head quarters, pioneer solutions, sciences
- OLD TOWN: services, culture and sciences, urban life, business, tourism
- CULTURAL TOWN: multi-culture, entertainment, ecology
- EAST COAST TOWN: maritime life style, ecology, leisure
- LOGISTIC TOWN: logistics, global services, business, cargo
- GLOBAL TOWN: multi-culture, globally, media



REGIONAL PASSENGER RAILS



- Fast Railway Line
- Regional / Local rail connection
- Metro Line

HIERARCHY OF ROADS



- Motorway
- Supplementary Network
- Park & Ride / Mobility Centre
- Main Street
- Connection established

SERVICES AND ENTERPRISES

GLOBAL SERVICES

- Places with reliable access to an airport with intercontinental and European flight services.
- Locations close to railway stations with rapid long distance trains to other big cities including North West Russia, Baltic Region and Scandinavia.
- Close to ports and terminals handling intercontinental cargo.
- Close to roads and public transport with rapid travel services to main centres in the Greater Helsinki area (including universities, financial headquarters, the political centre, central business district, cultural amenities and visitor's services).

NATIONAL AND REGIONAL SERVICES

- Regional services tend to be located in places with good access to main centres.

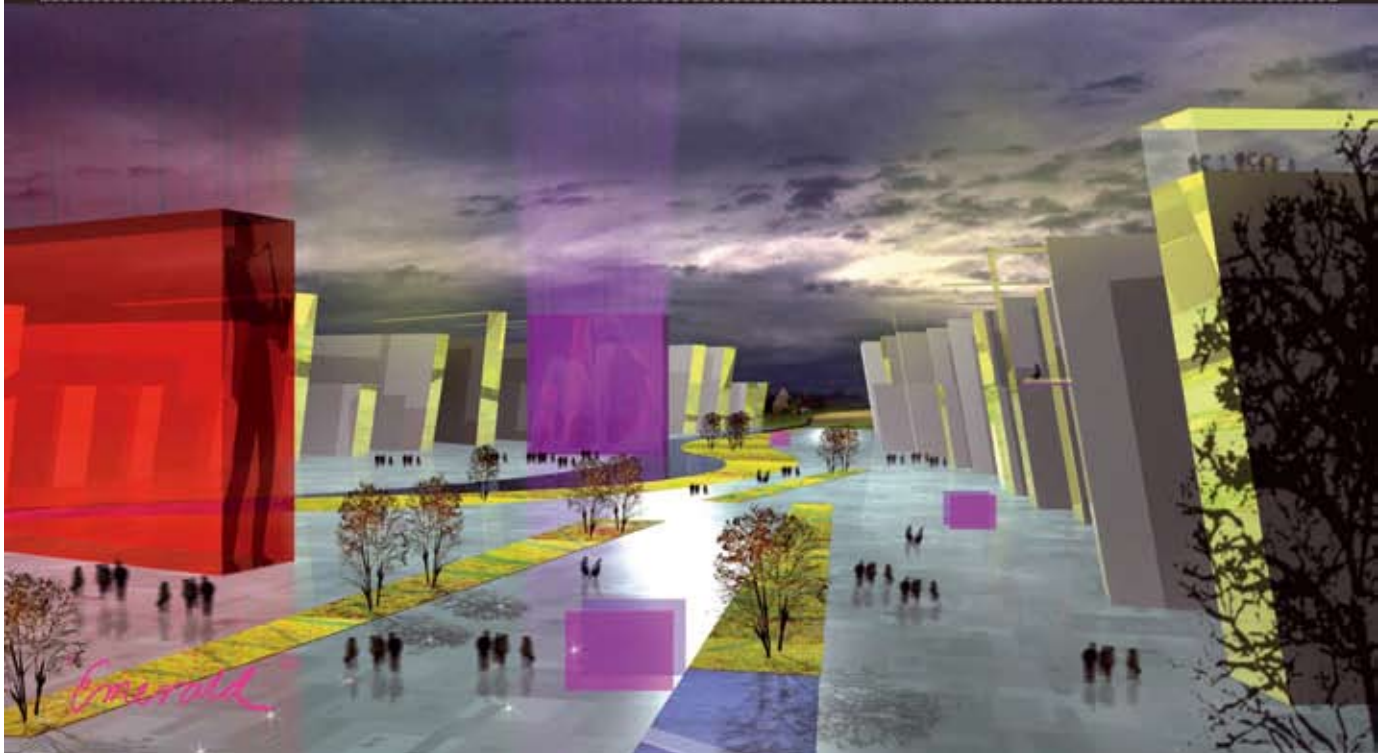
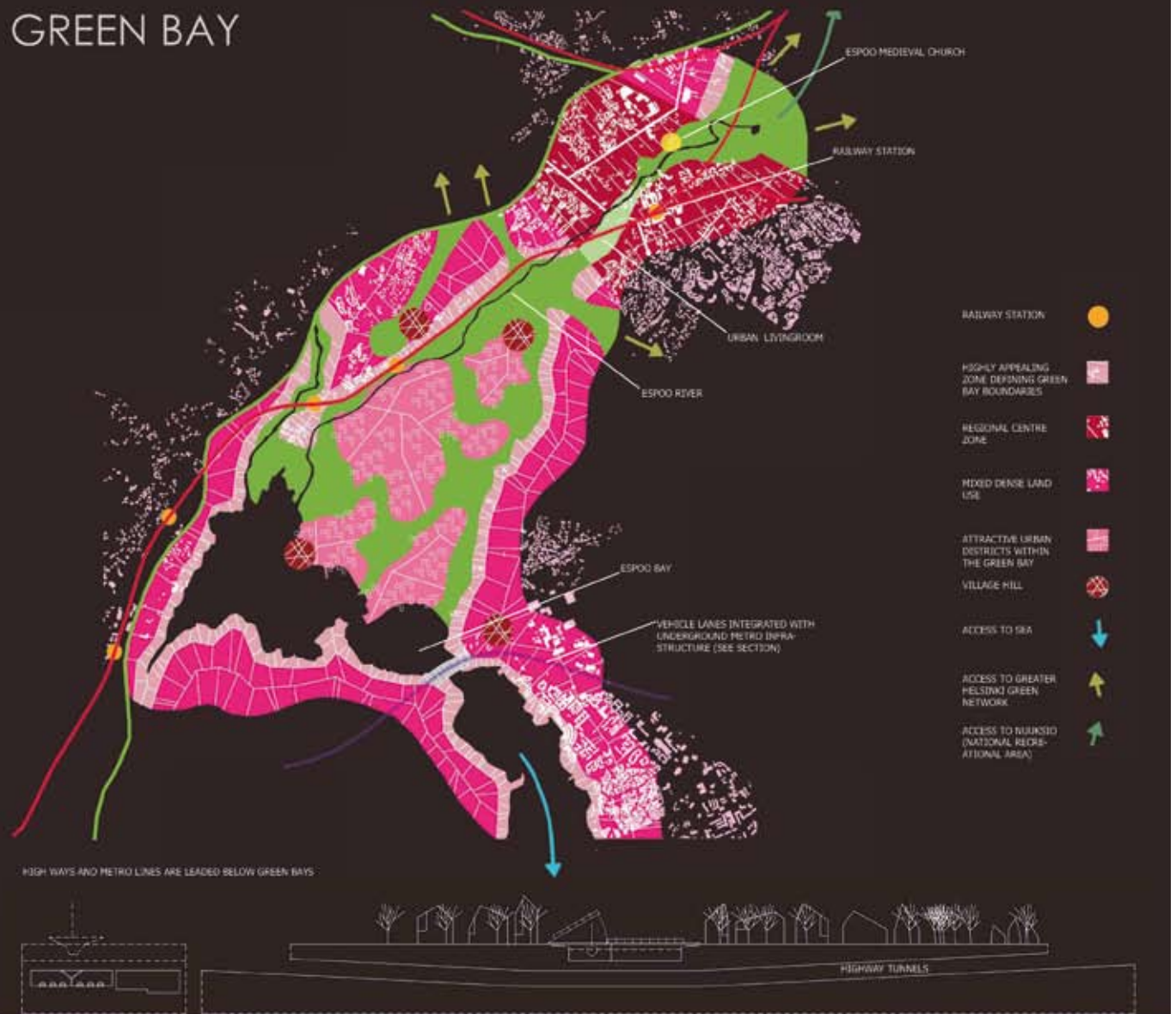
LOCAL SERVICES

- Local services are spread out through out the Greater Helsinki region.
- Dense settlements in human scale urban centres, active use of light rail public transportation as well as increased amount of free time contributes to the operational preconditions of local services.
- Local shopping of daily necessities has long ago replaced regional hypermarkets. Services are moved into the city centre, operate on line or are mobile, such as Shop-On-Tracks. A typical neighbourhood in the Metropolis is the optimum place for "urban canaries" such as local activities and businesses.

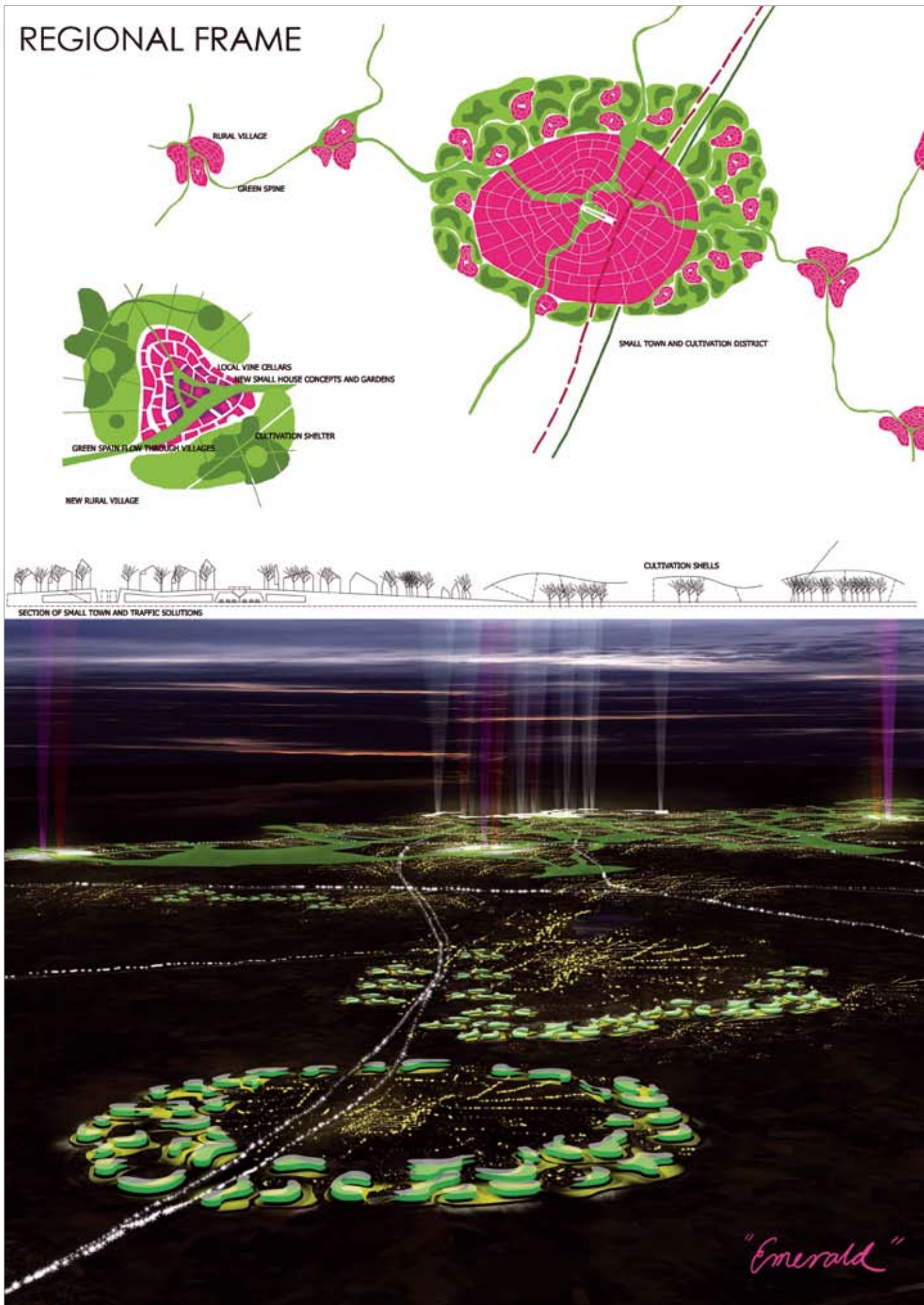


- globally attractive
- regionally and nationally attractive
- local centre
- local services

GREEN BAY



REGIONAL FRAME



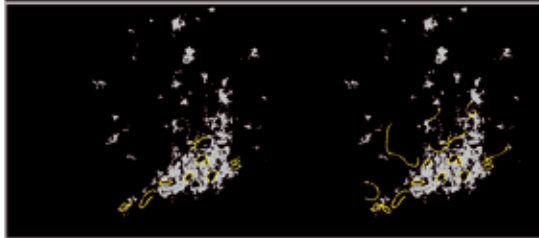
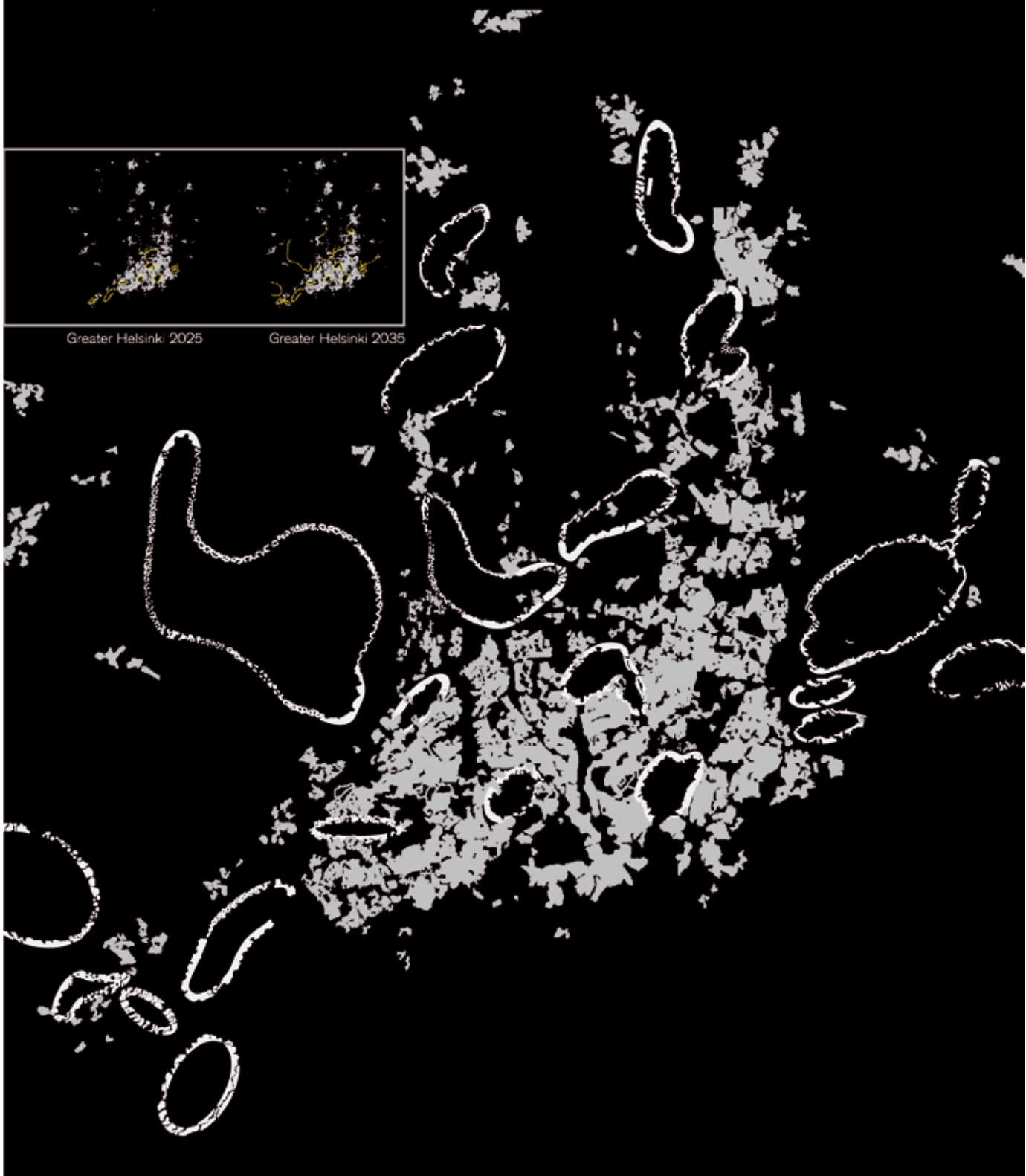
Delat 2. pris, förslaget nr 15, "Boundary Strips"

Ett spännande och innovativt förslag med grundtanken att kompletteringsbyggandet ska styras till skarven mellan den befintliga samhällsstrukturen och grönområdena. Avsikten med detta är att en splittring av samhällsstrukturen ska avväjas. Lösningen gör det möjligt att stödja sig på den befintliga service- och samhällstrukturen och delvis också på trafknätet.

Tanken är fräsch och ytterst utvecklingsduglig, trots att en del av de bågformiga kompletteringszonerna i översiktsplanen är onödigt formalistiskt förlagda till terrängen och de områden som föreslås bli utvecklade kring vattendrag är svåra att anlägga. Tanken går dock att tillämpa på mycket olika situationer och platser. Den inom områdena föreslagna rika och mångfasetterade typologin för byggandet skapar ett helt nytt slag av stadsrum. De valda namnen med naturmotiv kan också främja marknadsföringen av områdena (atoller, öar, kust, delta, glaciär, kurva).

De nya områdena föreslås bli anslutna till det regionala spårtrafknätet med hjälp av en kollektivtrafiklinje som går i en ring runt området. Lösningen gör nätet av matartrafik längre och är därför inte en särskilt snabb eller ekonomisk lösning. Det föreslagna matartrafiksystemet leder till att omstigningsstationerna betonas kraftigt, vilket ställer särskilda krav på deras placering i förhållande till den nuvarande områdesstrukturen och det nuvarande trafknätet. Förslaget lämnar delvis öppet hur det befintliga bebyggelseområdet ska utvecklas och vilket dess förhållande är till de nya områdena och till trafknätet. Förslaget innehåller inte heller några visioner om de levnadssätt som den nya strukturen medger.

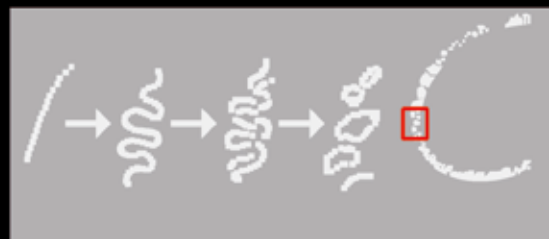




Greater Helsinki 2025

Greater Helsinki 2035

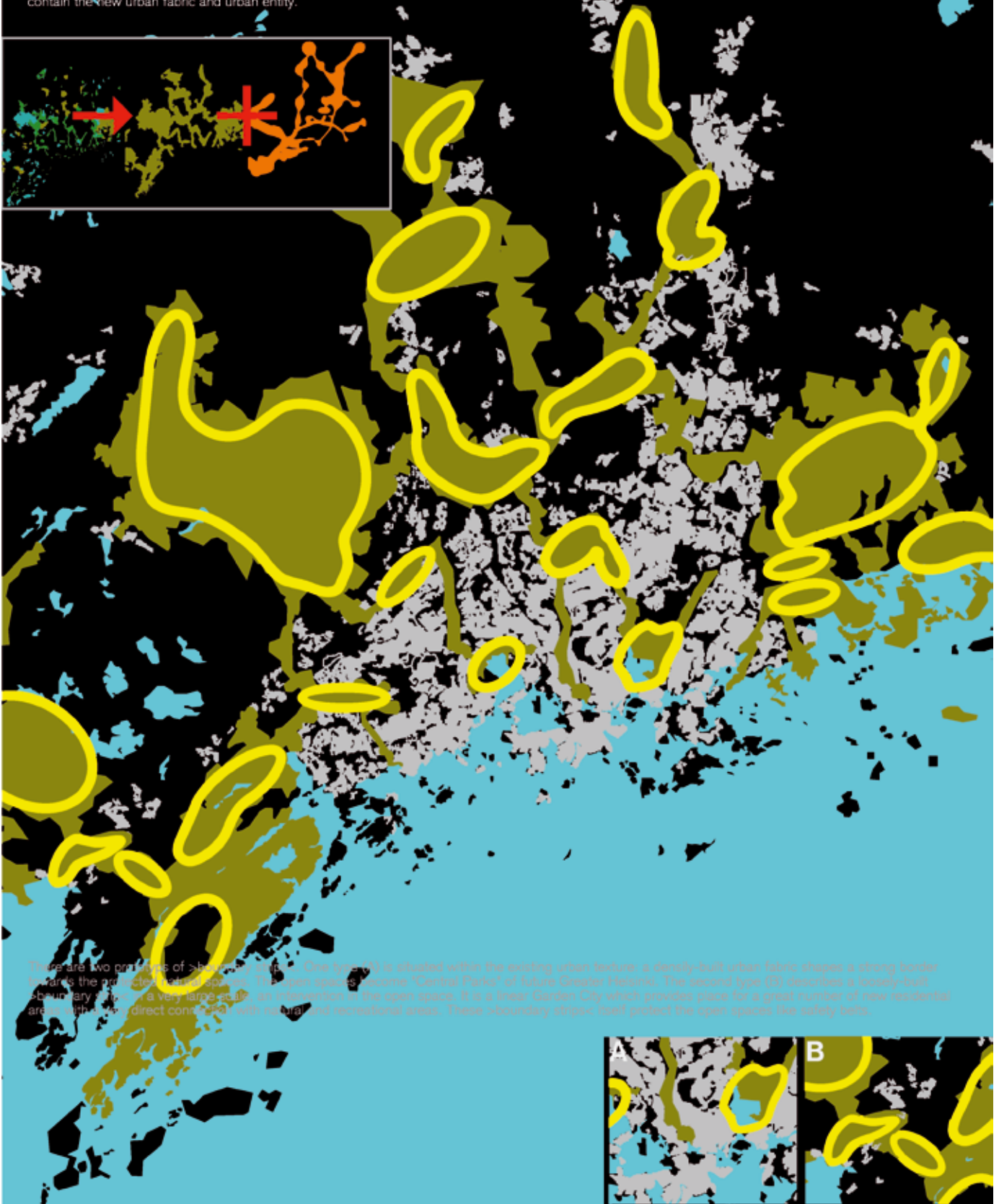
By developing Greater Helsinki the biggest challenge is avoiding the Urban Sprawl and creating very unique spaces based on the given regional geography - to make a difference between Greater Helsinki and other increasing european metropolitan areas. The key is to contrast between fullness and emptiness - or more precisely between emptiness in fullness and fullness in emptiness, to avoid eradicating the contradistinction, interrelate and correlate the full and the empty. The >boundary strips< strongly differentiate between built area and open spaces and assure a great many of possibilities for settlement with a direct relationship to nature. To maximize this advantage the >boundary strips< itself are - like fractal structures - fragmented in accordance with creative rules (boards 4 and 5).



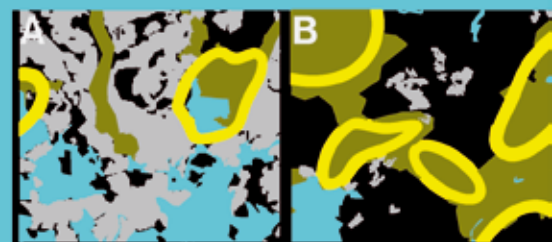
Greater Helsinki Vision 2050

boundary strips

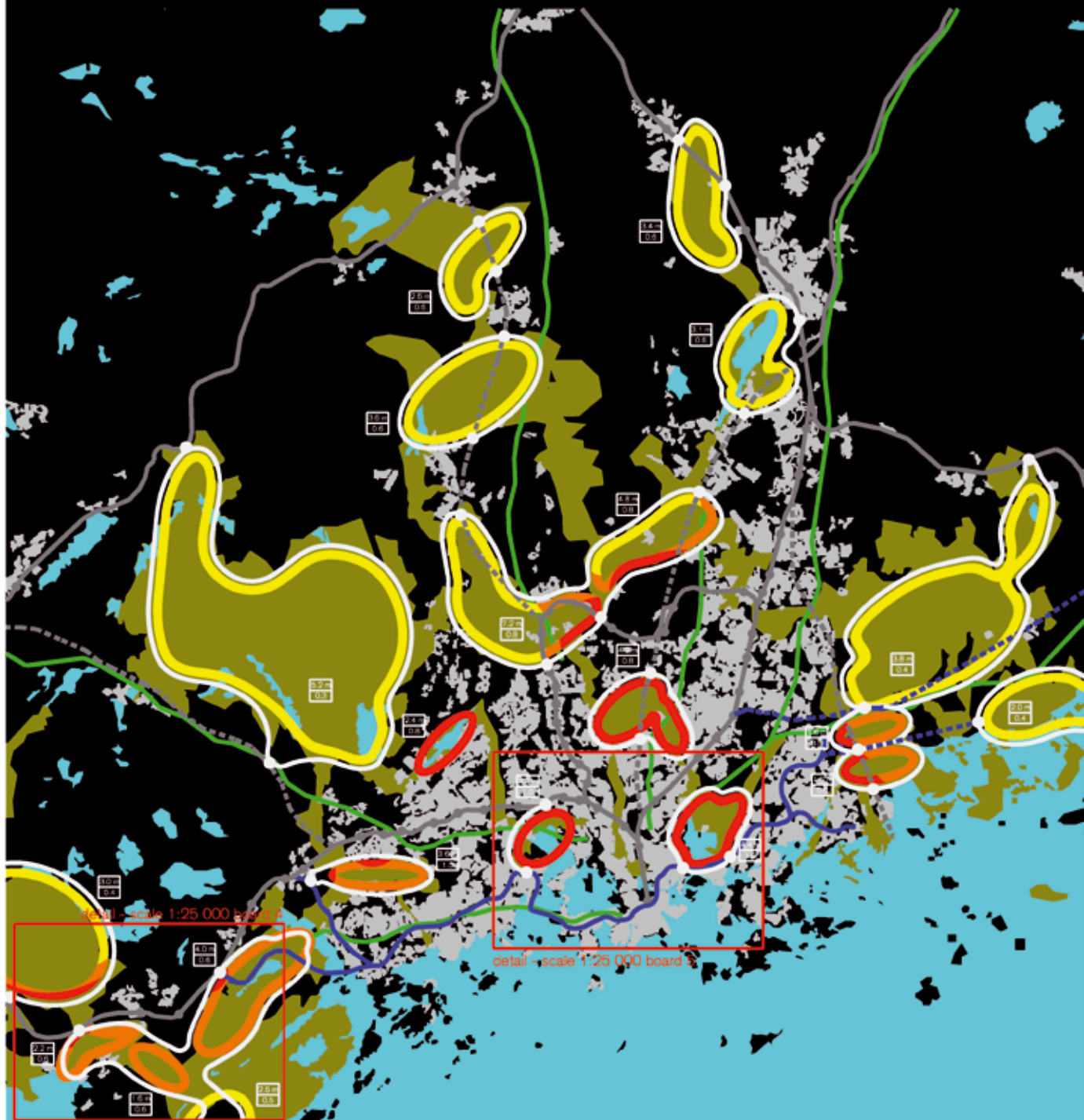
Natural and landscaped environmental areas, recreational areas, areas required for open space, nature protected areas, cultural environment heritage, areas of landscape significance and landscape conservation areas get linked together. The output is a continuous spatial system of protected open areas. The combination of this system of natural spaces with the existing and projected infrastructure and development zones results in unique spatial situations. A new layer is inserted between these two layers, halting the fragmentation otherwise to fear. Very big areas of open space are surrounded by >boundary strips<. These strips contain the new urban fabric and urban entity.



There are two prototypes of >boundary strips<. One type (A) is situated within the existing urban texture: a densely-built urban fabric shapes a strong border towards the protected natural spaces. The open spaces become 'Central Parks' of future Greater Helsinki. The second type (B) describes a loosely-built >boundary strip< in a very large-scale, an intervention in the open space. It is a linear Garden City which provides place for a great number of new residential areas with a very direct connection with natural and recreational areas. These >boundary strips< itself protect the open spaces like safety belts.



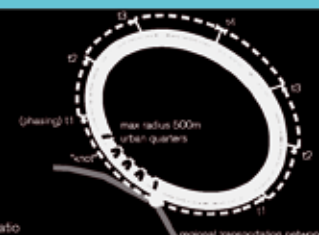
Overall Illustration drawing - scale 1: 100 000 - board 1

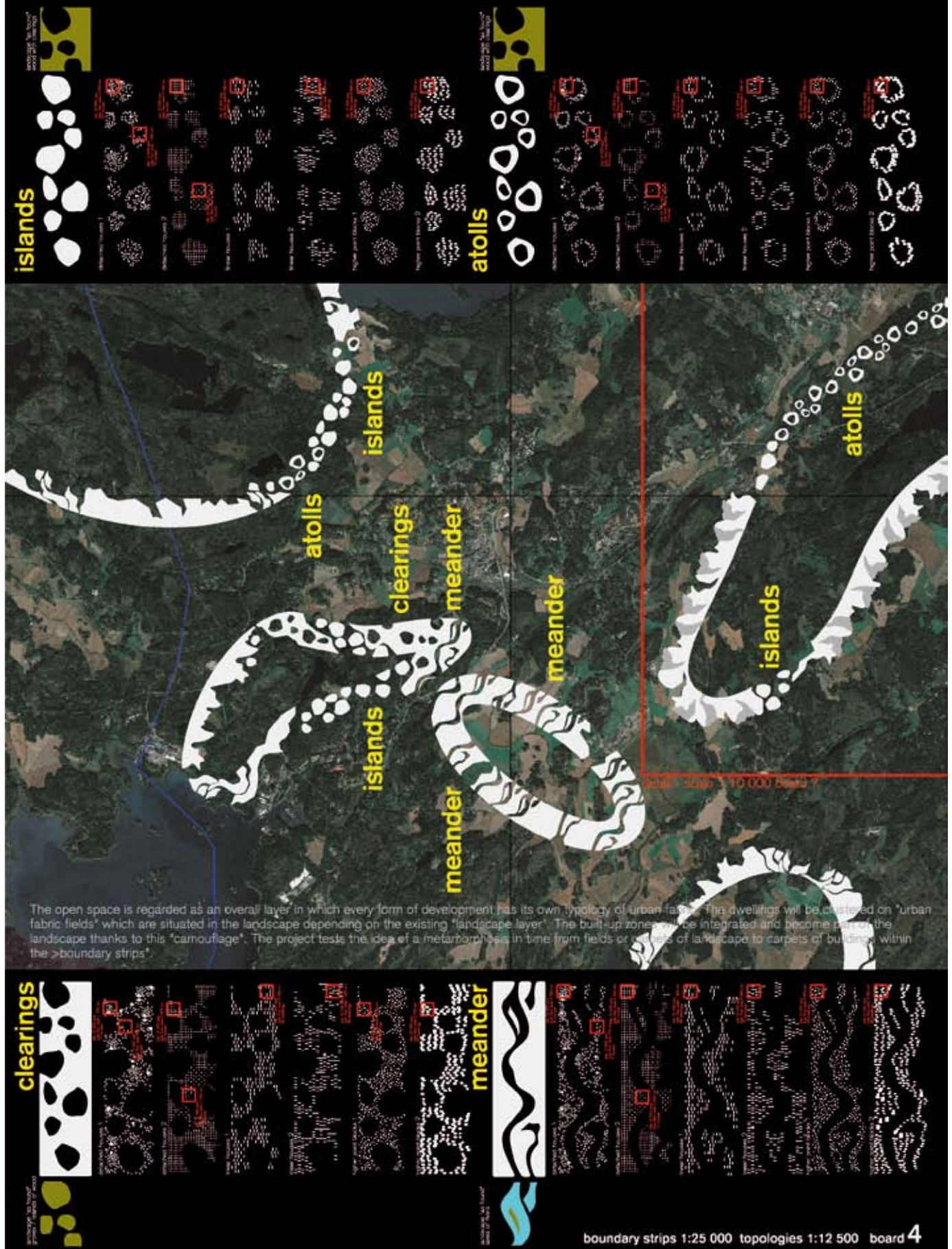


The boundary strips consist of urban "fields" which are strung together. Every "field" creates an urban quarter with housing or mixed use areas - offices, retail, day care - near the "knot" which connects the quarter with the public transportation system. This "knot" is reachable within walking distance of footpaths. The transportation network is in concert with existing and new rail lines, reinforcing ridership and connecting existing employment centres, towns and neighbourhoods with new developments. Each individual boundary strip can be realised in one step as well as in successive steps. The "boundary strips" can be developed consecutively as well as simultaneously in different places in the area of Greater Helsinki.



- high density, mixed-use areas
 - medium density, mixed-use areas
 - low density, housing areas
 - existing built-up areas
 - protected area (natural, recreational)
 - water
 - public transport
 - existing rail lines
 - existing metro lines
 - existing motorways
 - "knot", station
- GFA | FAR | Gross Floor Area (million) | Floor Area Ratio







Greater Helsinki Vision 2050

boundary strips

atolls with detached houses (1)



clearings with higher point blocks (1)



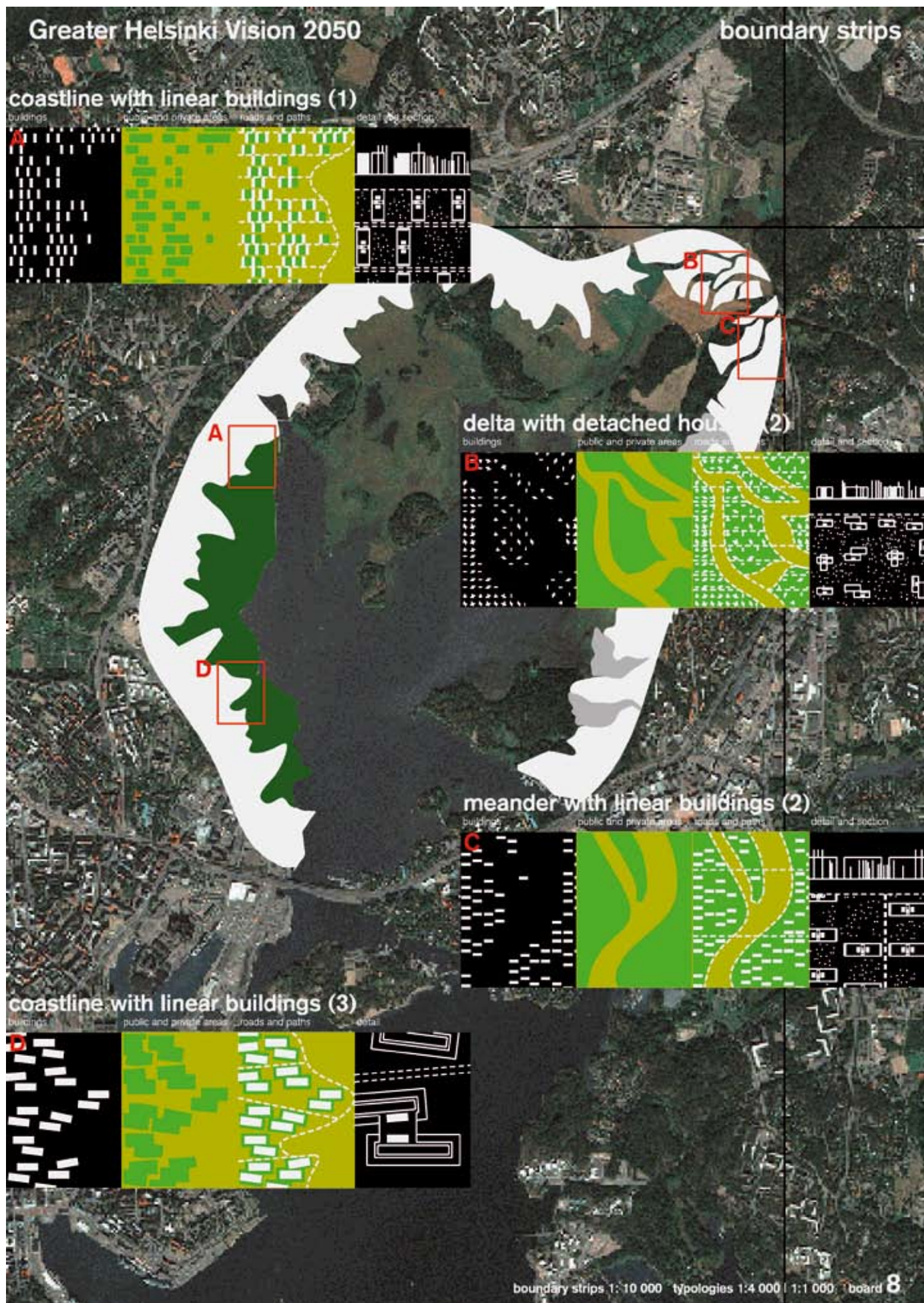
islands with detached houses (1)



islands with higher point blocks (2)



boundary strips 1: 10 000 typologies 1:4 000 | 1:1 000 board 7



Delat 2. pris, förslag nr 59, "Towards City 2.0"

Ett ytterst intressant och på ett positivt sätt idealistiskt förslag, som inte kommer med några egentliga strategiska planeringslösningar, utan ett nytt slags planerings- och förvaltningssystem, som aktiverar invånarna att på egen hand skapa insikter, innovationer, service och företagsamhet. Förslaget bygger på en träffande och effektiv analys av olika förändringsfaktorer, som kommer att påverka förändringen i metropolområdets omvärld. Till dessa faktorer hänförs bl.a. den åldrande befolkningen, klimatförändringen, människans allt större rörlighet, de snabbt växande "slumstädernas" utmaning om flexibel och fortlöpande ändring i de traditionella städerna och individualismens, de nya stammarnas och den nya urbana privathetens uppgång.

Som en lösning föreslås en stadsregion där individen kan känna sig inspirerad och ha möjlighet att påverka saker ("I can, we can"). Målet är att en aktiv medborgarpåverkan och delaktighet ska eftersträvas. Målet är en stad som bygger sig själv. Samtidigt avvärjs splittring och skapas attraktionsfaktorer, med vilka folk binds vid stadsboende ("pull back to cities").

Som metropolområdets trumfkort anges tryggheten och barnvänligheten. Det bör dock märkas att betoningen av medborgarinitiativ å andra sidan kan leda till att samhällsstrukturen splittras och expertisen förbigås, liksom också till att åsikterna hos s.k. svaga eller i övrigt passiva delaktiga blir negligerade. En bärande tanke i förslaget är

att kommunerna i metropolområdet ska sammanslås till ett Storhelsingfors bestående av stadsdelar med 10 000-25 000 invånare. Som en ledargestalt för regionförvaltningen föreslås en borgmästare, och t.o.m. logotyper för de olika samarbetsinstanserna inom storområdets administration har funderats ut. Förvaltningspraxis i området föreslås bli utvecklad i en anmärkningsvärt invånarorienterad riktning (bl.a. "wikidemocracy"). Sociala innovationer föreslås bli områdets bärande utvecklingskraft ("Social Silicon Valley"). Som olika slags tänkbara försök nämns t.ex. Z.E.T. dvs. zero emission town, där en stadsdel som förbinder sig vid en stram utsläppspolitik kan få ekonomiska fördelar i utbyte. Också intressanta idéer för utnyttjande av den nya teknologin föreslås (t.ex. ett interaktivt kartbaserat delaktighetssystem ("Social needs mapping system")), som också placeringen av företag kraftigt stöder sig på. I förslaget betonas utvecklingen av kollektivtrafiken. Ett mål är bl.a. att kollektivtrafikens andel ska höjas till 50 procent. Som viktiga investeringar föreslås järnvägsförbindelser med S:t Petersburg och Tallinn.



Towards City 2.0

We face massive change...

...and we are inspired.

Our Contribution:

...of Social Superstructures:

Ageing:

Society is ageing. The emerging new demographic of healthy, wealthy elderly people will constitute an important and powerful part of the population. They are cash and time rich and have no obligation to work. What they will do with their time and money? Who and how they will be taken care of? Will they even need similar care than today's elderly? Consequences for urban areas are evident, if a major group of urban dwellers have no steady job and are reliant on other people. This means increasing density of living and a new city logic that is no longer bipolar - between work and home.

Climate Change:

Finland will have to cut minimum 60-80% of its CO2 emissions by 2050. The impact of this change has been compared to industrial revolution. CO2 emissions are everywhere: electricity production (24%), transportation of goods and people (14%), industrial production (14%), agriculture (14%) as well in land-use, for example cutting down forests and replacing green areas with buildings (18%). Hence, solutions are also everywhere. In the urban context, living densities will increase, average size of homes will diminish, sharing of scarce natural resources will increase, some forms of production will come closer to us and material consumption will be replaced by services. Public transportation will replace most private forms of travel.

Mobility:

The third phase of globalisation implies that not only countries and companies, but also individuals are under the power of global forces. Simultaneously, new technologies become or are born portable. Mass-immigration caused by climate change making dense areas in China, India and Africa unlivable will add to the flow of people. This leads into unforeseen mobility of people, cultures and values, maybe even radical changes to the concepts of home and steady living. If we wish to maintain some cultural capital in some areas of city, there must be conscious efforts to build its identity. It is also possible that HMR will not appear an attractive city to people with choice.

The Rise of Self-built Cities:

In 2050, half of the world's population will live in self-built cities; informal settlements, slums. In an interconnected world, where "everything affects everything", this can have radical consequences even to cities which do not have slum areas attached to them. New innovations may arise from the diverse, social and mobile living of slums. In a word, the rise of self-built cities will change cities at large. It is safe to estimate that we will see powerful hybrids of centrally built and planned cities and self-built ones which will attract young and mobile individuals and communities.

...of Cultural Superstructures:

Individuality:

We are reaching a new phase in individualisation. Consumption and work are no longer sufficient forms of self-expression for the new individuals. They do not want to be passive spectators of spectacles or receivers of services. They require more direct participation than voting. They want more than consumer choice. Due to this new type of individualisation, people have a strong but basic need for voice. This poses extreme pressures on how cities are built, planned and governed. If cities are to meet this need they must offer direct and quick participation into their environment.

Peer Power:

The new individuals do not celebrate their individuality to a faceless mass, but to a chosen community. The new individuals want their voices not only to be heard by a community, but also to be seen as a useful contribution to that community. What motivates the new individuals is the self-actualisation and recognition of their peers. We see this everywhere: peer-groups are revolutionising healthcare and wellness services, peer-production is revolutionising software, media and cultural production; peer information is valued over official sources... City has to recognize that its social structure is changing from a work and family defined bipolar system, to a network of peers. Its social mission is to offer these peer-groups space, tools and help to shape the new public.

New Privacy:

The importance of privacy will grow. Digitalisation means most things we do will leave traces. The democratisation of media and the culture of DIY celebrities have changed the way we perceive privacy. It can no longer be guided by laws and regulations on media and archives, since nobody is in control of the media and the digital marks we leave behind. Privacy instead becomes a practice. We give away parts of ourselves for some perceived benefit: self-understanding, better service or friends. Urban areas will have to allow people to have greater control over their identities and their desires to share their privacy.

To make these unforeseen changes and challenges into opportunities, we have created the concept of City 2.0. It is a Social Silicon Valley that combines the best characters of HMR: innovativeness, Nordic Welfare and strong shared Commons.

Our starting point is a simple question: How to build an inspiring city?

We know what motivates and inspires people. People are motivated to innovate if they feel that they can express themselves to a meaningful community that recognizes their voice and finds it useful. This is what binds individual expression to a community: the growing need for useful, yet individually unique voice.

What we need is a city where everyone has a voice. Where everyone feels that they can, in collaboration with others, contribute to change. With City 2.0 we are entering a new era. From era of "I Need" of the 60's and 70's, via the "I Want" period of the 80's and 90's to the new spirit of the 21st century. We are witnessing the birth of a radically new era of "I Can" and, in the spirit of mass creativity and peer-power, an era of "We Can".

We Can build an inspiring city. We call this vision City 2.0, the Social Silicon Valley.

"Big dreams and decisions are necessary."

"The future is upon us. To cope and benefit from it, we need a new operating system and user interface for Helsinki Metropolitan Region."

The last 50 years of urban planning have not delivered the promised results, or created urban matter that captures our imagination. Still, we, our children and their children's children will live in cities. What will be our contribution? How to re-invent the city? The only way planning can deliver change and offer improvements in the quality is by engaging inhabitants in planning and implementation. For this purpose we have created a city that builds itself. The duopoly of state and business is over.

The Future Is Upon Us

The inevitable has happened: as we face massive change brought by the challenges and possibilities of tomorrow, we need a new way of thinking and doing to develop the Helsinki Metropolitan Region into all that a City can be. The right mix of innovative incrementalism and strategic leadership can answer the most pressing issues we need to deal with. The future is upon us. To cope and benefit from it, we need a new operating system and user interface for Helsinki Metropolitan Region.

Towards a User-Produced City

What positive, local development tools can we create instead of the present NIMBY-ism favoring complaint processes? Can we imagine a city-wide bottom-up open source innovation system that activates urban swarm intelligence? Our new challenge is to create a New Public - to link up communities with each other and create a city that fosters urban mass innovations for lifestyle, economy, planning, culture, ecology and services.

New Urban Strategic Leadership

We will need a Helsinki Metropolitan Region Social Innovation Mayor and a HMR Development Agency. Big dreams and decisions are necessary. We propose creating a region-wide ambitious and visionary leadership level while shifting the power of applying and implementing the strategies closer to the local neighborhood level. This re-structuring of the urban planning, management and land use policy aims at creating a smarter, faster, livelier, and more diverse city for all.

A Day of Superdiversity

What can we imagine happening in Helsinki 2.0



Assembly of
Greater Helsinki
Community of
Greater Helsinki



DA
Development Agency for
Greater Helsinki

±0
City Services and Services
for Greater Helsinki

Children
Children of
Greater Helsinki

ICR
International Centre for
Responsible
Innovation

The Helsinki Metropolitan Region, or the Greater Helsinki with its new offices and visual communication brands.

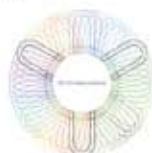
Street Life

Ingrid and Pekka are happy that their neighbourhood are co-operating with other neighbourhoods to bring life back to the street. Local coffee shops have opened in the last few years, as well as local boulangeries and meat and fish shops.



City 2.0 Global Initiative

Helsinki Metropolitan Region becomes the official test platform for the Theory of Two Million Magnets.



Communities

The Molluski city of children has three flats available close to the ones you have tagged. In this housing community there are big enough yards for children's activities, a co-parenting system that requires three hours per week of your time budget, or two hours if you use your skills for raising funds or teaching Mandarin.



Self-actualisation Maximus

City of Privacy has 200 new flats available. The luxury lifestyle area is designed for noncommittal people with high density.

Inhabitants: 23% mobile global professionals, 12% corporate flats for their employers' quiet living working spaces, 11% people on their shelter period of life 47% will not give out any data on their identity.



Family Life

Jacqueline moved to Espoo with her father, all they way from Lyon, when her father got work at a social innovation and technology company in Lahti.



More More

The City of Pleasure has 49 free flats available. The city that follows itself on maximal freedoms and pleasures offers free sex, free opening hours, legalised drugs and 48% single white men.



Neighbourhoods Changing Form

Neighbourhoods with vibrant identities have embraced their power and ability to turn their areas into recreational parks and routes. Deserted highways have been turned into outdoor running tracks and skiing use.



Alternative Daycare Center

Petti Ilponen is collecting a group of people to run an alternative daycare center. Their application to collect non-compulsory taxes from the neighbourhood has been granted a go-ahead by the city council. Under the new arrangements, the city grants rights to collect taxes for social entrepreneurs and the city supplements up to 50% of the costs.



Children and Elderly

A community of elderly people and children are meeting everyday at the urban cell in Kirkkuru for a mutual daycare.



Nano Machine

The Re-use Innovation Learning Center is giving out prototypes of nanofactories in Olanemi for use. The prototype has been tested in partnership with private business, the local community and the Helsinki University of Technology.



Culinary Superhouse in ex-Suburbia

Culinary Superhouse area has opened. The area is built of package houses, popular in the early 2000. Some of these poorly built neighbourhoods were once notorious for having so-called 'Kulu' (Kulu) houses, in fear of pickpocketing. The commercial towers were quickly abandoned and now the area has found new use, being combined and used as growing laboratories for the booming chain of culinary and agricultural businesses.



Just Parking

The Ala-Majors citizens decided that their neighbourhood would reduce parking spaces and make them into public parks. The citizens were also to renovate old apartments to build a new housing targeting building to ensure better energy efficiency and better life quality.



Nina in Järvenpää

Nina opened up with her friends a design community in Järvenpää center, near the abandoned shopping mall. She says the public transport is convenient in the area and that she can enjoy superhigh-speed communication network via rail for her when leaving in contact with her global clients.



Milla from Martinlaakso

Milla from Martinlaakso is really happy that her neighbourhood decided to help young start-ups and have a lower regulation on street cleaning. Everybody knows their train station, but we have all the cars stuff in the street for everybody to see, she says proudly. Milla's friends have all decided to move to Helsinki because of this relaxed and supportive environment.



International Corporate Responsibility

The newest areas in HMR open a working help for small enterprises, open 24/7. It is one of the 800 hubs born out of an International Corporate Responsibility Programme.

Book facilities: Table, room, sound system, screening room, kitchen, sauna, printers and more.

Book social production tools: HMR Web, funding advice, personal development, community building workshop.

ICR

International Corporate Responsibility
Greater Helsinki

Density

80% of the Finnish population will live within the Greater Helsinki. This area has a substantially higher GDP compared to the surrounding nation states.

40%

Mayor Talks

Mayor Rantanen wishes everybody welcome to Helsinki, the innovation capital. While having coffee near her office in Avopoli, she announces a new metropolitan strategy for her coming term. She promises that the dreams and wishes of Helsinki will continue.



Open City Day

Today is the open city! In city centres, all the government offices and buildings, private clubs, galleries, gyms, and so forth, are open and free of charge, both public and private. This is part of the Mayor's Social Capital Building project.



Distributed Home Services

Distributed home services available now with 15 minutes radius:

Sauna
(5 people, 5 euros/hour, 7 carbon credits)

Home cinema and bar
(7 people, 2 euros/hour-films, 1 carbon credit)

Spa
(3 people, 7 euros/hour, 25 carbon credits)

Cold storage
(250 cubic meters, 3 euros/year-meters, +1 carbon credit)

Warm storage
(75 cubic meters, 3 euros/year-meters, 3 carbon credit)

Regional Assembly

Today the Regional Assembly is debating on the following common:

"The principles of bringing up children: What are the responsibility of parents, what of the surrounding community, what governments and children themselves?"

The Mayor is leading the common workshop.



Zero Emission Town in Punavuori

Punavuori of Helsinki became the first community of geography that reached the Zero Emission Town goal.



Super-efficient Power Windmills

Now super-efficient power windmills have been erected to this regional waterbodies in order to reach the Zero Emission Town goal.



Ludmilla in Kivenlahti

Ludmilla from Kivenlahti is happy that her neighbourhood has opened up more fashion outlets. More young people are moving into the area, which gives a nice diversity to the area, she says.



Public Transportation

The Public Transportation Agency invests in a new, zero emission and higher durability bus fleet, ready to serve within this week.



International Train Departures

Maglev trains to St Petersburg and Beijing leaving at 15:43. Arrival in St Petersburg at 16:35, Beijing 13 hrs later. They can book tickets now.



Vehicle Environmental Charge

The local, high dense Environmental Charge has been raised from 2 euros/ kilometer to 5 euros/kilometer as of today. The areas that include are regions and neighbourhoods south of Lämsäviikse, Tapiola and Kalliopele.



Toölö says Cheese

Toölökatu has established itself as a cheese street.



Superdiversity and Urban Implosion

We can not force people back to the city, we must pull them back.

The Future will be Dense and Diverse

The next century of urban planning and management all over the world will focus on combating urban sprawl. Ageing, climate change and the need for new public sphere are the central arguments for dense living. However, we can not force people back to the city, we must pull them back.

19th Century



City 2.0 is a concept for building attractive, dense and diverse urban communities.

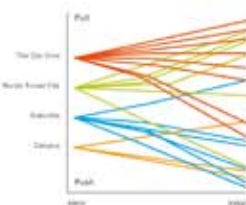
City 2.0 is creating pull for urban areas by offering: personalised services via participation; systems distributed resources to maximize the usage of scarcer space and natural resources; a platform for self-actualisation; incubator for ontological safety via new measures on privacy; specified spaces for families.

City 2.0 is a truly global phenomena. It is part of the last megatrend we are likely to see: peoples' growing need for their own voice. Their actions are to be seen, heard and felt in everything they do. Not only in their clothing style, personalised summer cottages and blog posts, but in their everyday life, which in 2050 is life in the city. Therefore the city becomes self-built and moulded to its citizens needs and dreams.



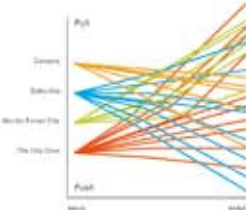
Estate Usage Cost

is the share of income the dweller spends on electricity, heating, water, security, maintenance and transportation in daily routines.



Ontological Safety

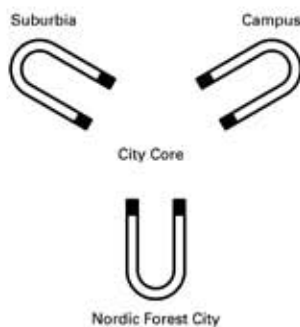
is confidence, or trust, that the natural and social worlds are as they appear to be, including the basic residential parameters of self and social identity. Today people are confronted with an ontological insecurity in a 'runaway world' that seems to perpetually slip from their control.



From Push to Pull

Our analyses show that the prime reasons for abandoning the urban for the suburban have been threefold: there is a feeling of a good deal. We get more for our money, few extra square meters and access to nature. Secondly, our lives feel ontologically safe and sustainable in the suburban single family houses. "This is mine, self-built and fully owned. I can use my yard at any time, it offers privacy and safety." Thirdly, the feeling of self actualisation is a huge pull to the suburbia. "No one can come and tell me what colour of flowers I should have on my front yard lawn."

20th Century



The Fantastic Four

Our present city can be seen to be divided into four types of environments. City 2.0 will diversify these four basic types to create a region-wide mosaic of increased specificity and locality.

City Core Today:

City Cores are what we recognize as centers where services, flows of people, goods and information mix and collide. City cores are the result of multiple re-iterations of land use and contain the highest land values and densest development. City cores attract specialised business, retail and residents who benefit from good connectivity and proximity of a maximum number of addresses.

Nordic Forest City Today:

The modern city refers to post-war housing projects which mostly reflect the ideology of the Nordic forest city, and features mostly modern buildings in low- or mid-density settings.

Suburbia Today:

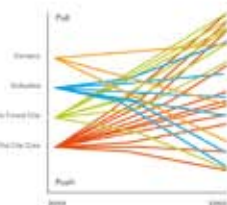
Suburbia refers to the single-family housing areas built apart from urban structures, which develop the metropolitan region. These areas offer presently only housing with minimal levels of other services, and rely heavily on private car ownership and cheap supply of energy.

Specialised Campus Today:

Specialised campuses are activity clusters which are located together for synergy reasons. Business parks, university campuses, ring-road shopping strips and industrial zones are single-use areas which are isolated from the surrounding urban structures.

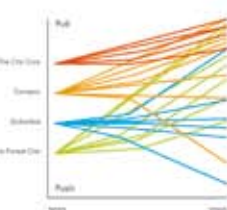
Estate Initial Investment

describes the percentage of income one has invested to gain accommodation in the area. This does not refer to how good the investments is, but rather to how large the first, initial investment is.



Access to Services

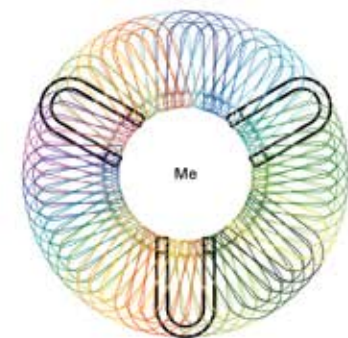
refers to the time and money one has to spend to access public, social, and private services.



From Three to Two Million Magnets

The late 20th century saw urban push and pull factors resulting in mass exodus both from the countryside and the city core. Now, with social innovation system of City 2.0, we are able to revise Ebenezer Howard's theory of push and pull factors. Instead of Town, Country and Town-Country, we propose two million magnets for the Helsinki Region, that we can pick and customise ourselves. City 2.0 offers people more than just living space, it becomes a platform for self-actualisation. By tweaking the pull factors of the super-diversified neighbourhoods, and supporting a mixed, yet highly specialised living and working environment, we can launch the re-urbanisation of life.

City 2.0



City Core 2.0:

From a strategic point of view, Helsinki and the region needs multiple real centers, and City 2.0 gives both strategic and local tools to further develop and specialise existing and future City Cores in different ways.

Nordic Forest City 2.0:

Strategically, these areas will be sensitively densified both with new types of housing and services, but also with a new focus on working and production facilities. From a bottom-up point of view, it is important to enhance and develop the role of local nature and setting, foster local entrepreneurship, and repurpose old shopping- and service centers.

Suburbia 2.0:

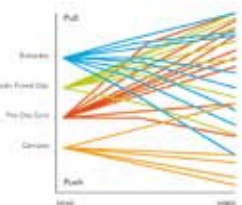
Suburbia will be the area to first tackle the challenges of rising prices of energy and enforcement of environmental sustainability. The ability of these areas to develop public transport, services and jobs to low-rise/low-density areas will determine which neighborhoods stay linked to the metropolitan region economically and socially, and which are abandoned, returned to agriculture or evolve into "farm-forever", informal villages with local economies.

Specialised Campus 2.0:

Campus areas will be enriched by bringing a more diverse mix of functions to complement the existing core activity. By adding housing, services, recreation and offices to campuses, they are most likely to develop in new City Cores for the region.

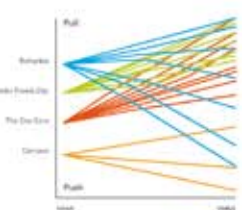
Perceived Child Friendliness

is the most quoted reason for moving out to the sub- and exurbs. This notion poses one of the biggest challenges for the MMR 2050. We are proposing a series of local efforts to increase perceived child-friendliness. This is as much a structural as a marketing effort. In reality, cities and suburban areas pose equal amounts of risks to children.



Access to Self-actualisation

refers to the ability to express oneself in lifestyle, worldview and dwellstyle. Being able to say: "This is my home. I want to live like this, and build my world" is all part of self-actualisation, even when the results are unpredictable. But finally, self-actualisation is not something you aim for, it is something that you do.



Governing with Rules, Platforms and Tools

Public leadership cannot deliver a new city to its people. A city has to be created by the people living there. But public leadership can create the platforms and infrastructure, the tools and rules that make that process of mass innovation easier.

City 2.0 Combines bottom-up approach with leadership

Instead of imposing yet more targets and performance management, we need a different pattern of how public services could be organised. The key to this will be to see service users not as consumers but as participants. Public services were built around a paternalistic ethic of professional control and expertise. The current reforms challenge professional power with an ethic of consumerism and choice, but are overlaid with a heavy dose of top-down managerialism. Instead, reform should start to be guided by an ethic of participation and self-management, coupled with appreciation of leadership on all levels: mayor as the communicator of the Commons, social entrepreneurs as heroes, amplification of the voice of community leaders that know the needs of their communities.

City officials will have to take leadership as well. To make City 2.0 possible, public services will have to promote cultural change—motivating people to look after themselves better, not just delivering a service. Similarly, motivating children to want to continue exploring and learning should be one of the main aims of the educational system. In future, professionals should act as persuaders, counsellors and campaigners, as well as delivering a service, they should encourage people to acquire the skills to help themselves.

The First Social Innovation System for a City

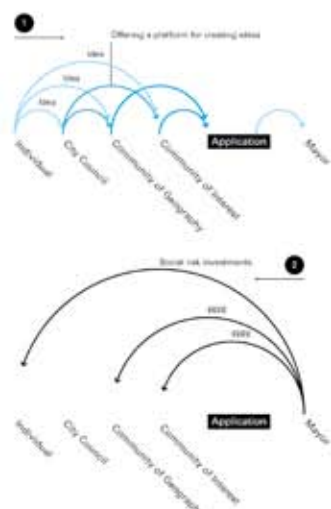
The social innovation system of the Helsinki Metropolitan Region implies a new kind of local government. At the core are the citizens and their communities. Local administration supports their ideas and motivation to create new tools for improving their well-being. This support is channelled through the 'city cells', innovation centres or neighbourhoods that consist of 10,000 to 25,000 inhabitants. The support can be money, expert services or space. At the top is the mayor of the metropolitan area. Higher duties consist of three areas:

1. The mayor is responsible of anticipating and conducting foreign work concerning big structural challenges and reflecting these challenges to the administration work.
2. The mayor prepares and takes responsibility of the long-term risk-investments.
3. The mayor conducts the on-going political discussion on the survival of Commons and the values grounding them.

The elected regional assembly and the mayor define the core values, Commons, that guide the entire public administration.



Social Risk Capital Process Flow



Social Risk Capital

To make politics work, political leaders must be able to focus on problems that they do not know how to solve, and mobilise people to generate long-term solutions. This is done through offering citizens platforms for creating ideas and then investing in the most potential ones.

Efficient use of social risk capital requires an attitude that celebrates failure. Public and foundation funding for high-risk 'blue-sky' R&D in priority areas, deliberately aiming to generate a wider range of options that can be tested, observed, adapted and improved, with an assumption that a significant proportion will not work.

One form of social risk capital are the hubs for innovations. Public agencies, foundations, corporations and individual philanthropists providing core funding for intermediary bodies like innovation laboratories, that can then provide a mix of development and financial support.

This approach needs to be based on the values that matter in developing the solution, rather than simply the exercise of command or the certainty of conviction.

Open Leadership – People Powered Change

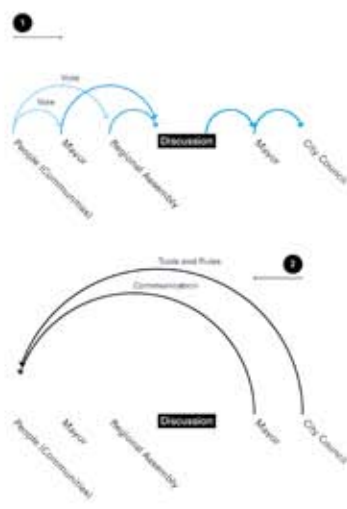
Open Leadership collaborates with the Mayor's office. The Mayor's office works with the social entrepreneurs' community and coordinates their use of public sector resources. This is where Commons kick in. Open Mayor defines city's Commons with the council. The Commons are made to attract social production, or what is called commons-based production. Recent examples of it are Linux and Wikipedia. They are governed by special types of leaders, who do not command, control and oppress, they motivate and attract by creating conditions for creative self-organisation by articulating compelling goals to unlock the capacity of others to reach these goals.

City 2.0 needs to motivate innovation and empower self-actualisation. We are motivated to do new things if we are allowed to. Closed leadership is too slow as decisions have to be passed for approval to an often homogeneous elite. Command and control may impact drive to an organisation for a while, perhaps during crisis, but over the long run it undermines motivation and initiative. The closed model of leadership, like the closed model of pipeline innovation, is increasingly outdated in a era of mass creativity and participation. The traditional managerial leadership practised in present city planning and government is, often at odds with innovation.

Open leadership means that anyone can start a concrete project, that can spread throughout the city. For example, I can start working on a community center for my neighborhood. I initiate the programme by putting it on the town board. Resourcing is where the city is most involved. A peer group and a city-appointed social innovation expert will help plan what it takes to set up this type of thing. An important part of resources are people with specific skills required and a willingness to work for the project I initiated. Also public sector resources and money are important, yet often over-appropriated resources. To complement public funds, there are a multitude of alternative funding methods: business partnerships, local charities, funds for development of the Commons as well as combination of city funding and 'voluntary' taxation.

"Organisations and cities that want to innovate, have to take risks and learn from failure. People have to try, fail a bit, learn, adapt, and try again."

Commons Based Production Process Flow



Commons-Based Production

The fundamental question for 21st century politics is how to combine market economies with other kinds of values - social, cultural, environmental, public and moral - in ways that sustain our societies and our natural environment, and align economic production with human needs. This is all about safe-guarding the survival of Commons.

Many of these problems stem from the fact that we do not see how our personal choices are linked with the Commons on which those choices depend on. Using plastic bags at supermarket or driving children to school are everyday examples of personal choices where the wider consequences - social, environmental or economic - are not properly acknowledged. We need institutions to help us see personal choices in relation to the common good, and to ensure that public decisions carried out through representative structures protect the Commons.

The ability of political leaders to project and communicate a series of purposes, renewal and progression is pivotal to their perceived political success. Commons-based production offers something much more fundamental and potentially radical mental tools that allow for mass-participation.

Tools

Public sector by itself innovates only a minor part of the steps required for improving the society. Yet public authorities have significant means to stimulate mass innovation from the public. Different forms of resources - money, expert services, space, communication channels and concrete tools - offer citizens tools that can release slumbering potential and turn dreams into reality.

Examples of Tools:

1. From public space to public-private spaces for communities
2. The mixing hubs, a space for business, social entrepreneurs, children and leisure
3. Social entrepreneurs, providing innovation and meeting social needs
4. Scattered and shared luxury, making most of the best
5. Wikidemocracy: direct participation into policy making budgeting and planning
6. Open day, a day when all public and commercial space opens for HMR inhabitants
7. Distributed home, extending the private realm into public spaces
8. Innovation laboratories functioning as intermediary bodies providing a mix of development and financial support.

Rules

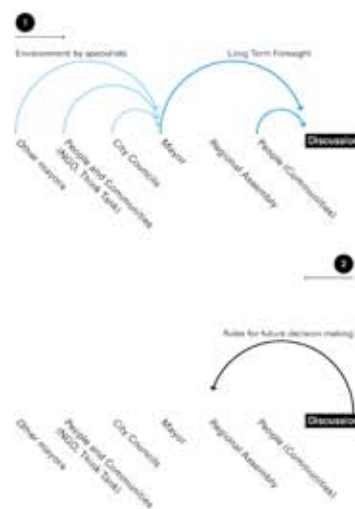
Democracy should not be as much a form of government as a set of principles for structuring the interaction between diverse participants, given the combination of autonomy, diversity and interdependence that people and organisations exhibit. Rules are simple principles that define people the platform of mass innovation. They tell us what are the boundaries of meaningful action and what to strive for.

Examples of Rules:

1. Guerrilla citizenship-networks, come up with a plan and execute it
2. Tax free Citizen-to-Citizen-services, to kick-start support economy
3. Tradable personal quotas of scarce resources, such as annual CO2 emissions/individual
4. Demolish to Develop, kickstarting urban metabolism
5. Contained Density, highest building for limited areas



Long Term Foresight Process Flow



Long Term Foresight

The real authority of leaders is rooted in the ethical imperative for addressing the major challenges that face society. Together with deep and widely shared understanding of the Commons, this kind of long-term foresight forms the vision of the desired future. In HMR foresight is conducted in a distributed manner. There are many highly sensitive probes - citizen-led NGOs and think tanks, networks between differing authorities and local R&D task groups - that communicate rich view on alternative futures. A key duty of the Mayor is to activate public discussion of long-term challenges and secure that all the communities are aware of them.

Bottom Up, Top Down, Side by Side

Strategy into the local level.

Examples of visions and strategies taking place in the city, and in local neighbourhoods.

Bottom Up Case Study

Dream of a new daycare center

Mr. Gangulus had a problem. A father of two had been disappointed to commercial and public day care offerings. Their children's play was only about five hours a week. There was a lack of meaningful and equal contact with others. Why should children spend their time with only professional teachers and carers? Why are learning and play not integrated? He had an idea: Kids town.

A manifesto is posted on the internet

Having talked with several other single parents they formed an new manifesto for learning the city's social life. "The school system is meant to create opportunity and advancement. Yet any system of learning is bound to produce failures as much as successes. Indeed, far from encouraging people to learn, formal school turns many people to turn off. School creates the impression that learning is something we do only in special places, at special times in our lives, with the help of special people: accredited teachers. Education is seen as something to learn in to be cut off from the day-to-day world. By extension, that world cannot be about learning. Education is not seen as a personal project of self-development, but rather a process of certification to show that you have learned what the system expects. We don't want this. We want to be part of our children's lives. Join us!" The manifesto caused a lot of interest.

Pilot is born

The required forty interested people communicated interest on the project, that is when the Mayor's Office's Automatic Social Funding (ASIF) kicked in. The final product of the social innovation process was a pilot, "Kids Town in Malmsten". To facilitate parental participation, Mr. Gangulus's education the HMR offered space, pay compensation for the parents' employers for the hours used in teaching children and pointed a city official, a principle for Kids Town, that facilitates the community's relationship with HMR, the surrounding urban environment and its actors.

A social capital turns into an export

Mr. Gangulus did not stop there, being an avid and admired social innovator he is now working on attaching safety people's housing to Kids Town to unlock even more social potential. He met the needs of the HMR citizens. Bringing together two groups of time-rich people for intergenerational matters and learning.

The housing community has big enough yards for children's activities, a co-planning system that requires three hours per week of inhabitants time-budget, or two hours if they share some skills, such as teaching, gardening, empathy skills and appreciation of beauty. Gangulus is now mainstream, he established the concept and sold it to other, where there are now over three hundred Kids Towns. "But that's not the point. We and my children have learned so much from other families that it would be a miracle if this social capital would not show on the bank account as well."



A view from the 8th floor of the modern courtyard suitable for children and their families.

Bottom Up Case Study

Metro station here please!

Location specific technologies are also used to simplify transportation needs. Inhabitants of HMR are asked to tag places where they would like to use public transportation stops. When these are cross-referenced with the location data of mobile phones as people move by we get an accurate picture of the city's moves and most importantly on how it would like to move. Tags also give better data that helps us to target certain types of business to certain areas in certain times.

Gradient diagrams have very different needs from families with kids, says Johan Salo, the city council chief of public transportation expansion. "The real victory of the people initiated public transportation planning was the opening of Metro in the island of Helsing. We had no idea people wanted to access them as right before we were told by families: taggers!"



Manly has returned her home to London, Zurich and Helsinki, and she is one of the happy people who get a metro station near her Helsinki home. She can now access the airport and the international railway terminal with ease and comfort.

Bottom Up Case Study

Smells like innovation!

Traditionally existences itself as a cheese street. Behind the smelly facade is the interplay of two technologies: social bookmarking for "tagging" and location specific technologies. The new consumer emancipation tool What-I-Really-Like is simple. It means that we can amplify our consumer choice. "This was a good shop." "This is the best coffee in town," etc. tags are shared with friends and passers by.

Together with city's effort to maximize shopping area diversity and giving specialized street with three or more shops of certain genre a tax break hundreds of specialized shopping streets have been found (the latest being the smallest of them all, the cheese street). Shoppers on the Töölönkatu's first cheese shop tagged the shop to the extent that it started to appear on the city's consumer needs map. "What-I-Really-Like is an amazing tool. We get a picture of what people really want and think of our business." Thomas Juhansen, the cheese shop owner explains. Consequently the street level shops are filling with businesses. "Otherwise we could have never had the guts to specialize," says another cheese entrepreneur Antti Kuusinen.



Lisa works in one of the many newly opened fromageries in Töölö.



Contained Density in Pacha during sunset.

"Social enterprises, like any enterprises, require risk taking in order to achieve great levels of innovations."

"Zero emission areas are given total tax freedom; the inhabitants of Zero Carbon Matinkylä are rolling in money."

Top Down Case Study

Zero Emission Town

Some one had to break the news, 80% emission cuts are not possible with incremental change. This came up in study made by Törmä, an independent think tank co-operating with global concrete manufacturer. Revisor. Mayor's office invited Törmä to run a foresight workshop with experts, citizens, NGOs and city officials. They came up with several new tools, most famously the Zero Emission Town (ZET).

Mayor unveiled a one million Euro risk and do-tank project with an ambitious objective to gather two thousand people to live Zero Carbon Matinkylä. The pilot project became a great success. One thousand and five hundred people remained in the area over a period of year. Mayor then ordered a three million Euro communications and tourism project to convey the town quality of life and give all the inhabitants communities concrete measures to hit emissions targets.

Zero emission areas are given total tax freedom; the inhabitants of Zero Carbon Matinkylä are rolling in money. It has attracted a global community of aesthetically and experience consumers. It hosts the best restaurants in Europe as well as a building experience and support economy clusters, including film makers, music studios, lifestyle coaches, clubs and bars, geography-service providers and plastic surgeons. Business is also happy. It can finally sell concrete to the new buildings that have been postponed for years due to the lack of carbon credits.



Jose moved to Matinkylä with his sisters and parents (left). Jose Viana and Rikun (right) from Denmark because of good social and cultural services in the region.

Commons Based Production Case Study

Mixing Hubs

Picture this: Three superstars enter the scene. Hagi the leader of the Somali community, Maju the person behind Local Food Suppliers Network and Somercast the "Zero Emission warrior". They are joined by the Mayor's representative with a simple message. The mayor and city council have come up with a new common co-operation between people from all backgrounds. Right now HMR's social balance sheets look unwell, financial capital is plummeting a lot faster than social. This means that the networks of trust that hold the society together will disintegrate very soon, unless things change. "People are lonely and their feeling of ontological safety is at stake with the ongoing deterioration of work society." Mayor speaks out to ask for help of the people and the social entrepreneur community. "We need collaboration on a new level. We need people who can work together. For this purpose, we have money, we have spaces and we have tools. Now what we need is for you to come and use those, to connect and to create." The mayor's classic speech marked the birth of a totally new type of public space: a private-public space the Mixing Hub, a space for business, social entrepreneurs, children and leisure.

The hubs offer play and play facilities where individuals and communities can work, share and live in our communities. They are opened as the Contained Density Hub (C) and remain open for users 24/7. Now there are over 124 of them. To build hubs, city council started an international corporate responsibility and Pro-Am innovation programme. Corporations and hubs work in a basic mutual benefit principle: the hubs and innovation acceleration mechanism. To remain successful larger organizations must attract activities and innovation outside their core business. The hubs are essential to social change, they educate change in consumer needs and feed innovation into all of our citizens back to companies that support them. The corporate workers who work in the hubs experience incredible rise on working motivation. The hubs have everything: tables, comfortable seating and reading rooms, sound systems, meeting rooms, edit, kitchens, dining areas, gyms, saunas, printers as well as peer-to-peer social production tools: citizen-wiki's, funding advice, personal development and community building workshops.

Mapping needs with horses

How do we know where to innovate? Easy! The city has a Social Needs Mapping System. It is a two-way tool between the social entrepreneurs and the city council. It is formed by using a range of different methods: statistical analysis concerning both hard and subjective data, reviews of best line research reports, from government, academia, foundations and the third sector; interviews focus groups with members of the public and frontline agencies around the country; an opinion poll that explores issues of perception of need, loneliness, disempowerment, mutual support and the way people meet their needs and a mapping workshop which help to understand the connection between needs and the conditions of multiple needs that may affect certain groups within society. This is not revolutionary in itself. Revolution is linking the map to tools, Rules and Social Capital Hubs.

The outcome is map of needs, solutions and resources available. A map that makes becoming social entrepreneur relatively easy. Not too easy however. The successful social entrepreneurs are few, failure is common and celebrated, but not as celebrated as victory. Hagi teaches, successful social entrepreneurs command a following of thousands and possess a Gandhi-like wisdom in their communities. "When you evaluate success by how many people's lives you touch and how much change you believe, there really are a few who matter the most." Hagi is one of them and she knows it. "I have invested only time and been paid in only esteem and having the greatest people I could imagine around me. Which manager could say that they change things, lives and neighborhoods?" Can you?

Social Entrepreneurs Case Study

Work Happens

There has been a real breakthrough in social innovation and public service delivery. HMR decided to put its money where its mouth is and start a unprecedented social entrepreneur programme. A social entrepreneur is someone who recognizes a social problem and uses entrepreneurial principles to organize, create, and manage a venture to make social change. "Whereas business entrepreneurs typically measure performance in profit and return, social entrepreneurs assess their success in terms of the impact they have on society", Roberto Sirri, the head leader of the school for social entrepreneurs.

Since the pilot programme in 2008, social entrepreneurs have been able to receive three types of support: education, funding and working spaces. The hubs. Schools for social entrepreneurs are key. Many of the most pressing social problems that the social entrepreneurs can tackle south the most disadvantaged communities: the unemployed, ethnic minorities, immigrants, and so forth. It is key to the success of the social innovation system to find entrepreneurs from these communities that know the social needs of their peers.

Social entrepreneurs, like any enterprises, require risk taking in order to achieve great levels of innovations. This risk needs to be covered by social innovation funds, public, private and foundations. Hubs are new type of working spaces. Social innovation happens where new ideas and new resources are brought together to solve a social problem or to answer to social needs. Spaces where social entrepreneurs can work must therefore cater for adequate resources, mix of skills and ideas. One model of building successful hubs is together with corporations that see a value in social innovation.



Diverse groups are creating their city by constructing, by thinking, by working together, and coming together in spaces they can fulfill and build their dreams and ideas. The city benefits from its people, the people benefit from living in the city.

The Future

Roadmap for a better tomorrow.

Mayor's Speech

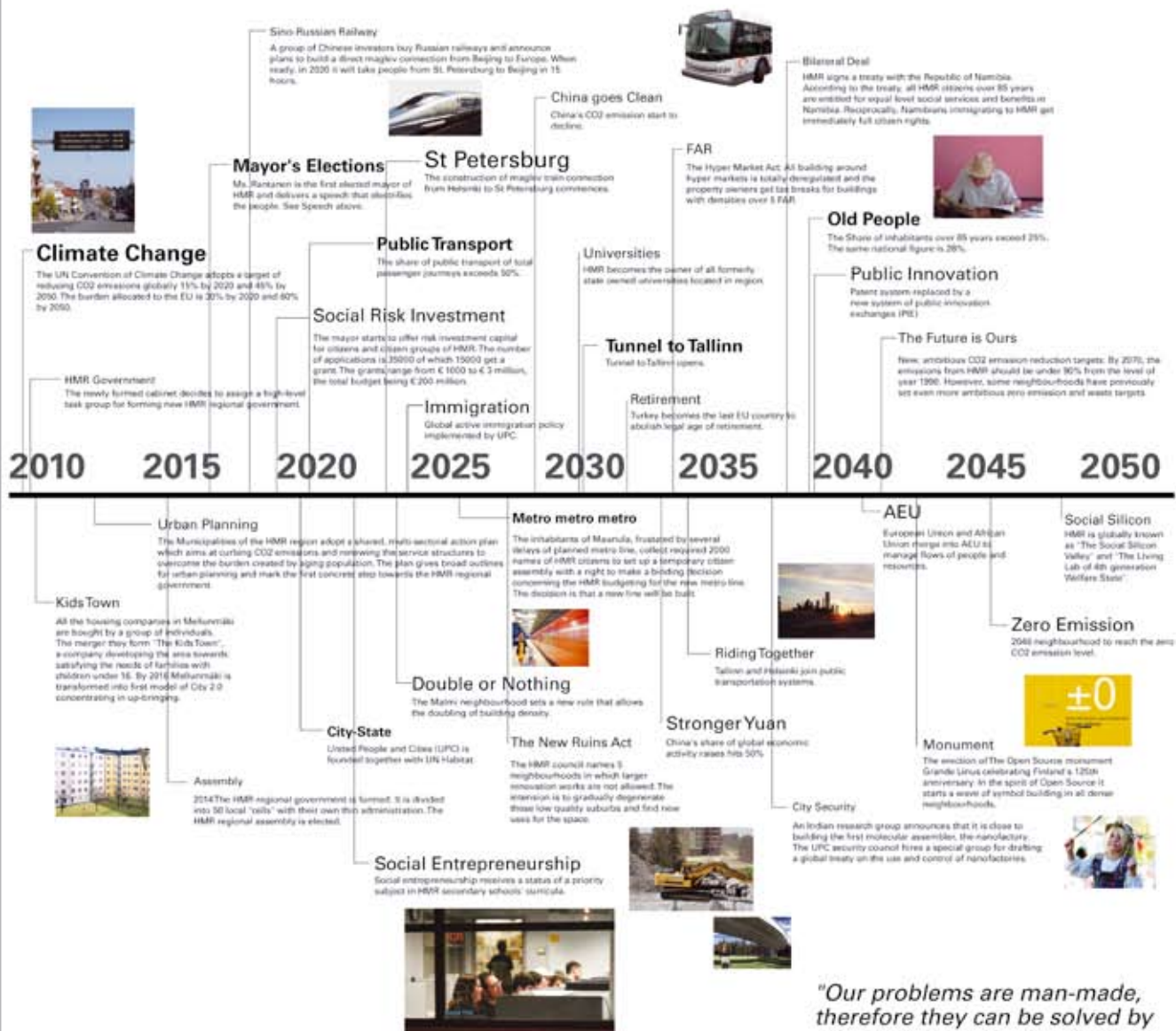
Our problems are man-made, therefore they can be solved by man. And man can be as big as he or she wants. No problem of human destiny is beyond human beings. Man's reason and spirit have often solved the seemingly unsolvable, and we believe man can do it again.

We are entering - I believe - a new era of politics, and potentially hopeful politics. I'm going to call it open leadership. If Wikipedia and Linux can be built in an open source manner, politics can be done in that manner as well. We are going to need new ways to address and to solve global problems, but our connectivity will bring us tools unimaginable even just a few years ago. I'm going to try to explain how this can be done, how without a

global government we can still get global co-operation, how initiatives like the Millennium Development Goals can be an organising principle for the world — though there is no single implementing authority — and how it is possible to coalesce around shared goals.

I want to talk about the challenge of our generation. Ours is not the generation that faced the challenge of Fascism, ours is not the generation to have first grappled with the nuclear demon, though we still grapple with it today. Ours is not the generation that faced the Cold War. Ours is not the generation incidentally in which the greatest problem is the war on terror, or Iran, or other ideas that are current. Our challenge, our generation's unique challenge, is learning to live peacefully and sustainably in an extraordinarily crowded world.

I believe the business and government that succeeds in the future will be those that give people greater power to shape the future of their individual lives and greater capacity to collaborate. A sense of I can and we can.



"We are entering - I believe - a new era of politics, and potentially hopeful politics. I'm going to call it open leadership."

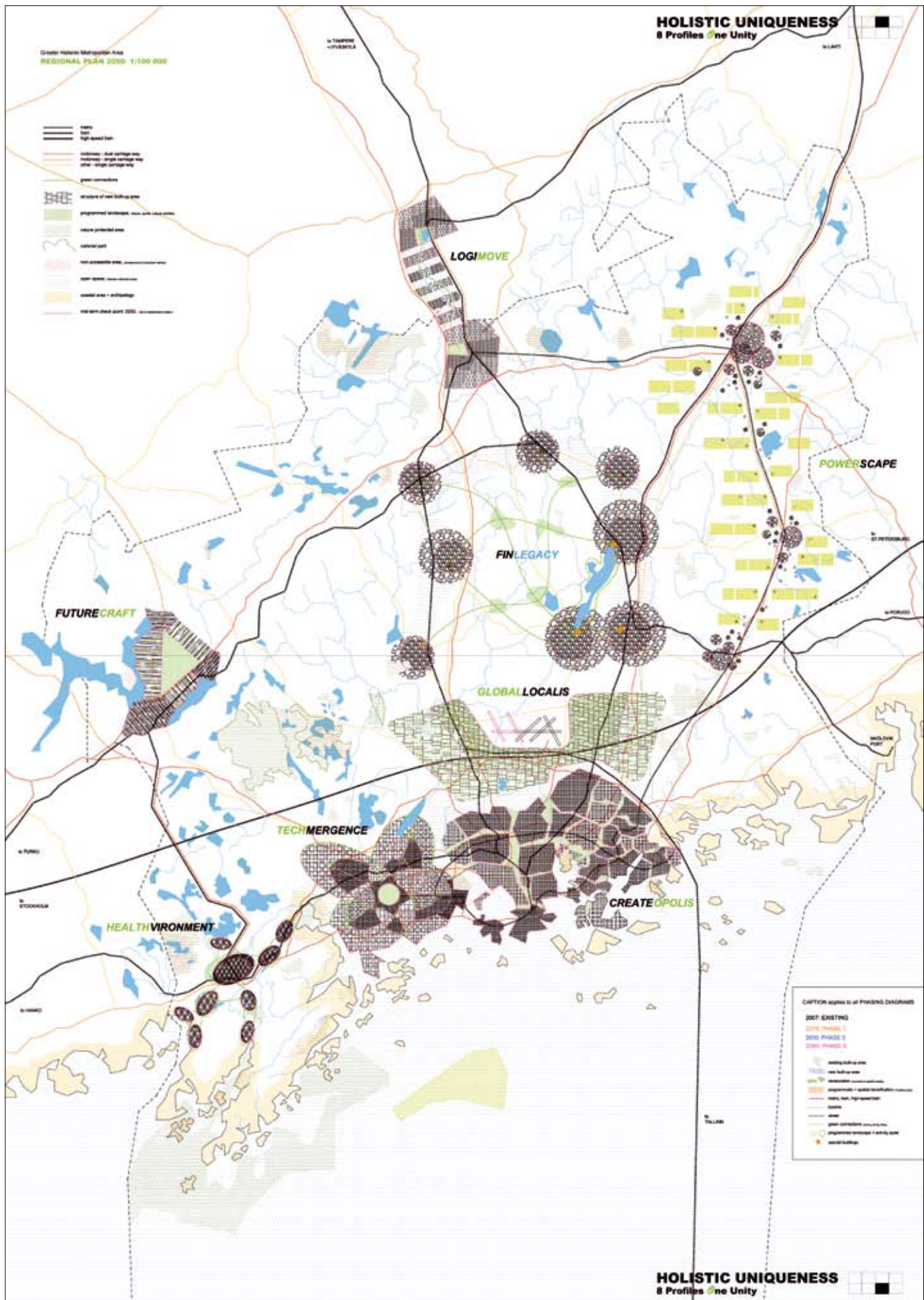
"Our problems are man-made, therefore they can be solved by man. And man can be as big as he wants."

Delat 2. pris, förslag nr 94, "Holistic Uniqueness"

Den största behållningen i förslaget är dess analysdel, där Finlands och huvudstadsregionens ställning i den europeiska och globala arbetsfördelningen skisseras upp på ett övertygande sätt. Också närhistorien för regionens utveckling har analyserats. Centrala faktorer, som bör beaktas vid planeringen av regionen, är åldrandet, den ökade hälsomedvetenheten, de alltmer varierande levnadssätten, den etiska konsumtionen, den komplexa förbindelsen mellan lokalt och globalt, den förändrade karaktären hos lönearbetet, Kinas och Rysslands starkare ställning och klimatförändringen. Att speciellt en hälsosam levnadsmiljö har blivit en megatrend kan anses vara en relevant inledning. Metropolområdets mer omfattande geografiska positionering (bl.a. Rysslands ökade tyngd) har motiverats på ett foljdriktigt sätt. Som mål för den regionala utvecklingen ställs en skärpning av regionens profil och en jämlik utveckling av den. Detta eftersträvas genom att de olika delarna görs avvikande från varandra och får en stärkt identitet. Konceptet är övertygande, men översiktplanen har förblivit retfullt schematiskt, formalistisk och oenhetlig. Den beaktar inte heller den befintliga samhällsstrukturen. Att förena centrumen i kranskommunerna med varandra med hjälp av ett spårtrafiknät är ett intressant förslag.

Huvudvikten för byggandet vilar på kompletteringsbyggande. Detta är ägnat att stärka de olika områdenas egen karaktär ("place making - form & relation matters").

För profileringen av områdena har det valts slagkraftiga slogans, såsom powerscape, finlegacy, healthenvironment, globallocalis, createpolis, logimove, futurecraft och techmergence. Trots det träffande valet av utgångspunkter har innehållet i profilerna blivit rätt katalogaktigt. Som konkreta mål nämns bl.a. styrning av tillväxten på cykelavstånd (max. 6 km) från stationerna och stor byggfrihet för sådana byggherrar som förbinder sig att bygga enligt hållbar utveckling. I fråga om trafiken baserar sig förslaget på en synnerligen kraftig utveckling av spårtrafiken. Nya höghastighetsbanor till Åbo, S:t Petersburg och Tallinn har dragits via Helsingfors-Vanda flygplats. Detta leder till att flygplatsens ställning i regionens struktur framhävs jämfört med nuläget. Förlängningen av Klövsbogsbanan till Hyvinge är en intressant idé. Östra delen av den yttre ringbanan verkar däremot obefogad, eftersom banan är dragen via glest bebyggda områden och grönområden där inga nya områdesreserveringar har föreslagits. För Helsingfors-Vanda flygplats föreslås två nya startbanor. Om de byggs innebär det dock att flygbullerzonen utvidgas till befintliga bostadsområden.





In order to shape Greater Helsinki to be the demands of the future, we think that the recognition of global future challenges must form the basis of any concept, but our approach for vision for GCR2030 is to generate a unique profile for the urban region and its wider the 'locality of association'.

MAJOR FUTURE DEVELOPMENTS
"Sustainability"
The global world is undergoing dramatic changes which the world before have their mark on continents, nation states, regions and cities. Technology (changes) requires a re-orientation of the conventional life-styles. It is not acceptable to exclude the elderly for about one fourth of their lifetime from society without foundation of lifestyles and culture in combination with growing migration demands. New living environments, sharing awareness of personal health and on a large future horizon which dramatically changes environmental and the demand for healthy environments. The conceptual age and living environment in contrast to mass consumption aims to subsume and healthy include with a political vision: major technical technological developments, accelerating mobility and the intensity of local and global water means, they is the more and more complex and sustainable personal protection and identity formation. Technological convergence will be the scope of the developments and opportunities and more sophisticated knowledge and creativity. The economy will be knowledge based with the creative class as its base. The new separation of functions in cities requires regional, sustainable changes in work habits. The cities will change dramatically. If the policies of the global is not sufficiently robust, the future of resources will be in global conflicts. If no change in economic orientation is not toward 100% China growing over Japan and Europe and Russia converging, the global picture will be reconstructed.

HOLISTIC UNIQUENESS

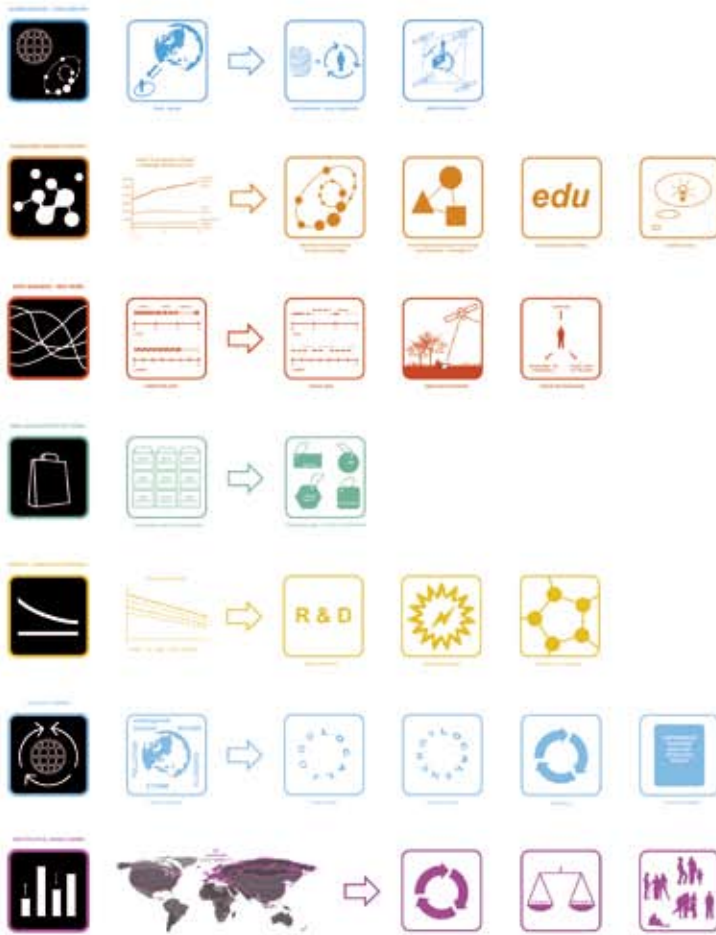
8 Profiles One Unity



GLOBAL CONTEXT
Friend as mediator between the EU and Russia



TRANSNATIONAL BALTIC ASSOCIATION
... Nations taking account of the common potential



GLOBAL CONTEXT
Before outlining regional strategy we think it is necessary to define the region within the global context. The Greater Helsinki Metropolitan Area (GHRMA) is the cultural, economic and political centre of Finland and Estonia, as both metropolitan member of the European Union and as EU global player, stands for high quality of living, public welfare and progressive culture and economy. The globalisation rates and challenges become more and more important due to the fact that they are not faster than nation states and are much closer to the needs of the people. More and the less subject to political, economic and social stability it is extremely important to be heard in and affected by international relations. Since the GHRMA belongs to the European Union, the question arises what the EU will stand for in the future? Is the EU able to complete with their free-market in 'reconstruction'? Can the European future economic development following the Atlantic model? Will Europe be a key player in all in the global world? We believe that the future of society will be a geographical continuum between countries on supranational scales. The EU is the first federal union in the world, created through politics and not through war. It is a chance for equality, dialogue, respect diversity and unity.
In creating a progressive future strategy, a major challenge we are facing is differentiation. Europe shall be an alternative to the universal politics of the EU as much as to the regional development in Asia. Like in many cases in history the EU about to be present in developing a society of a future social, economic and environmental sustainability. And the GHRMA can be considered that future. It should stand for the choice of coexistence of different communities - a city of differences that stand for the acknowledgement of differences in common ground. City must be considered as an aggregation of people back toward unity into the opportunity of coexistence, but also as a source of differences by the will of proximity and globalisation. The vision is to shape a unique future vision for a united Greater Helsinki Metropolitan Area.

GLOBAL POSITIONING, LOCAL SIGHT
On the basis of the international global trends and perspectives, the approach focuses on human scale, the proximity of Greater Helsinki within a transnational Baltic association and the of all, the generation of a unique profile for a united Greater Helsinki Metropolitan Area.

TRANSNATIONAL BALTIC ASSOCIATION
As peripheral regions to both the European Union and Russia, the Greater Helsinki Metropolitan Area, together with the Baltic Member States of Estonia, requires to strengthen and accompany them with a building of a high-speed train transportation network. Within the framework the construction of a united economic network and future social systems.



TRANSNATIONAL BALTIC ASSOCIATION
... Nations taking account of the common potential

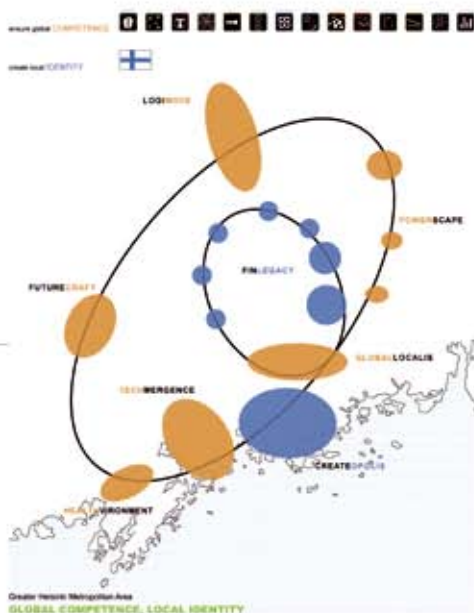


TRANSNATIONAL BALTIC ASSOCIATION
... proposed a high-speed train line for maximum proximity

HOLISTIC UNIQUENESS

8 Profiles One Unity



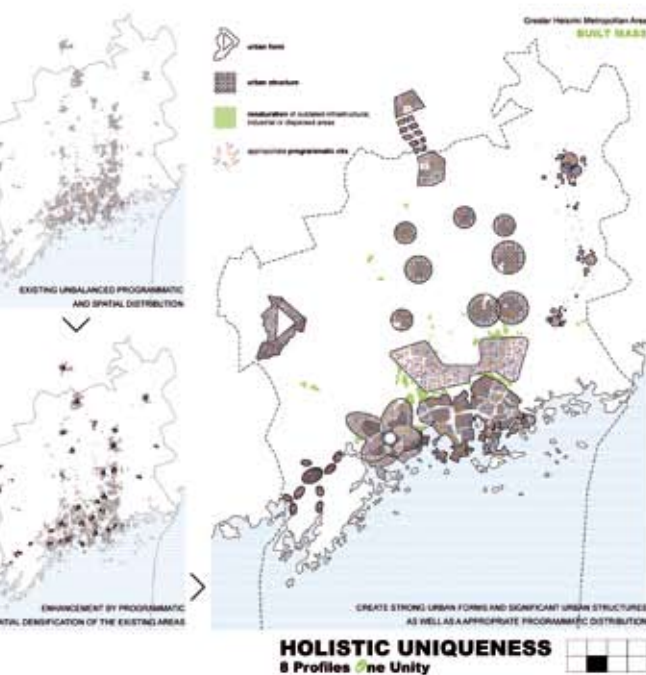
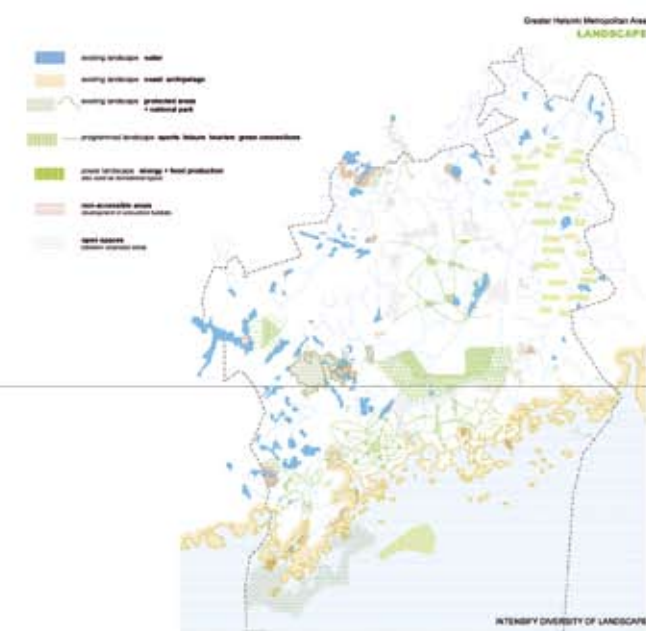
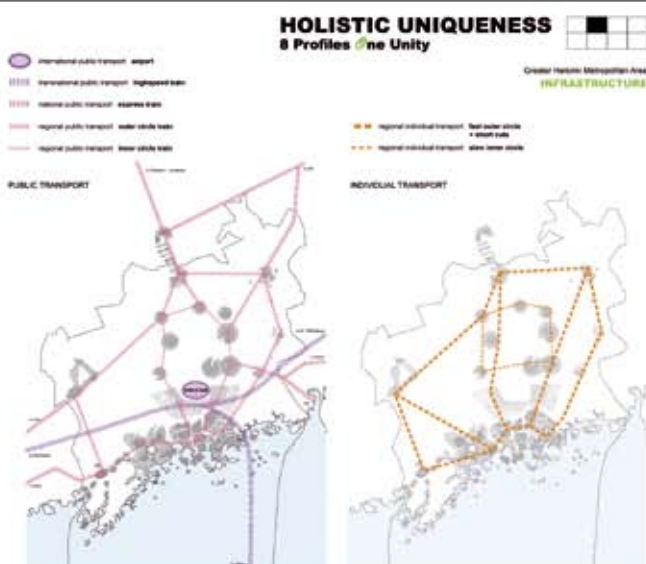


CONCEPT
Currently the GMRs are spatially and programmatically dominated by nature. Ecosystems are valued. Balancing the ecosystem is the top priority in a homogeneous equilibrium, but in an enhancement of diversity in the forest, Greater Insecticidal is considered as a competition of different parts rather than an existing ecosystem.

Political requirements. "Signs profiles, as such, are" the purpose is a very narrow set of signs which areas each dimension a characteristic profile, based on programmatic and spatial activities. These profiles should be understood as being a design, human statements that are the basis for any development, urban situation, economic model etc. The creation of a specific profile for each area not only generates a quantitative parameter that also a clear identity and relationship between people and places. When the configuration each area will offer something unique so that they are based not only by a representative target system, but most importantly by a concentration and analysis.

Global competence, Finnish identity. The emphasis on a holistic and a systemic Euro- and international global trends, creating environments that can fulfil social needs, enhance the exchange of knowledge and information, incorporate economic future markets in foster cultural progress, and hence ensure global competence. On the other hand the project recognises the Finnish way of providing safety and progress in preserving, developing and promoting Finnish culture and hence strengthen Finnish identity.

Place making: 'Form and relation matter!' *Strooming* is a programme of place-making, we believe that the urban form and type of activities need to be understood and strongly differentiated. This means the place should be spatially heterogeneous, spread and emergence should be avoided and existing areas must be reinforced by spatial and programmatic identifiers. The relationship between green and urban space is designed specifically for each profile. Thus, urban forms and to elaborate patterns are seen as catalysts to any programme presented or even as alternatives for collaborative processes.



TECHMERGENCE

- ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY**
- Greenhouse gas emissions at the city center of Tokyo and the surrounding area are expected to increase by 20% by 2050.
 - The city center of Tokyo is expected to be a major source of greenhouse gas emissions.
 - A major challenge is to reduce greenhouse gas emissions from the city center of Tokyo.
 - The city center of Tokyo is expected to be a major source of greenhouse gas emissions.
 - The city center of Tokyo is expected to be a major source of greenhouse gas emissions.

- ECONOMY**
- Technology: Convergence of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.
 - Education: Research and Development in the fields of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.
 - Education: Research and Development in the fields of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.
 - Education: Research and Development in the fields of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.
 - Education: Research and Development in the fields of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.

- EDUCATION & RESEARCH INSTITUTIONS**
- National University of Science and Technology
 - National Institute of Advanced Industrial Science and Technology
 - National Institute of Advanced Industrial Science and Technology
 - National Institute of Advanced Industrial Science and Technology
 - National Institute of Advanced Industrial Science and Technology



LOGIMOVE

- ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY**
- The city center of Tokyo is expected to be a major source of greenhouse gas emissions.
 - The city center of Tokyo is expected to be a major source of greenhouse gas emissions.
 - The city center of Tokyo is expected to be a major source of greenhouse gas emissions.
 - The city center of Tokyo is expected to be a major source of greenhouse gas emissions.
 - The city center of Tokyo is expected to be a major source of greenhouse gas emissions.

- ECONOMY**
- Technology: Convergence of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.
 - Education: Research and Development in the fields of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.
 - Education: Research and Development in the fields of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.
 - Education: Research and Development in the fields of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.
 - Education: Research and Development in the fields of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.

- EDUCATION & RESEARCH INSTITUTIONS**
- National University of Science and Technology
 - National Institute of Advanced Industrial Science and Technology
 - National Institute of Advanced Industrial Science and Technology
 - National Institute of Advanced Industrial Science and Technology
 - National Institute of Advanced Industrial Science and Technology



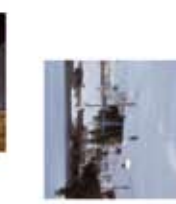
PHASING 1:100000



ZOOM IN 1:10000



PHASING 1:100000

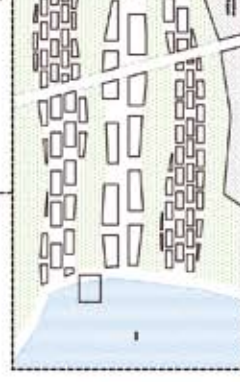


HOLISTIC UNIQUENESS

8 Profiles of the Unity



PHASING 1:100000



ZOOM IN 1:10000



PHASING 1:100000

- ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY**
- Greenhouse gas emissions at the city center of Tokyo and the surrounding area are expected to increase by 20% by 2050.
 - The city center of Tokyo is expected to be a major source of greenhouse gas emissions.
 - A major challenge is to reduce greenhouse gas emissions from the city center of Tokyo.
 - The city center of Tokyo is expected to be a major source of greenhouse gas emissions.
 - The city center of Tokyo is expected to be a major source of greenhouse gas emissions.

- ECONOMY**
- Technology: Convergence of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.
 - Education: Research and Development in the fields of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.
 - Education: Research and Development in the fields of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.
 - Education: Research and Development in the fields of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.
 - Education: Research and Development in the fields of IT, Biotechnology, and Nanotechnology.

- EDUCATION & RESEARCH INSTITUTIONS**
- National University of Science and Technology
 - National Institute of Advanced Industrial Science and Technology
 - National Institute of Advanced Industrial Science and Technology
 - National Institute of Advanced Industrial Science and Technology
 - National Institute of Advanced Industrial Science and Technology



PHASING 1:100000

Materials • Procedures • Figures

© 2001 Cambridge University Press. Printed in the United Kingdom. This is a hardback book.

- © 2004 Blackwell Publishing Ltd

regarding the importance of the effects of the environment on the development of the individual.

- Environmental technology institutions

• **Welding:** Welding is a process of joining two pieces of metal by melting them together. It is a common method of joining metal parts in construction.



- Overall statistics are included in two spaces

• **Marine Transport Ltd**
Marine Transport

- education, & mental health services.

— *Continued*

Dr. David A. Brinkley, a member of the American Academy of Microbiology, is a professor of microbiology at the University of Wisconsin-Madison.

© 2000 Blackwell Science Ltd

- **Wavelength** is the distance between two consecutive peaks or troughs of a wave.

1. *Staphylococcus aureus*

- Academy Awarded and ANZCA Member.

1

- responsibility, with the business from whom property is recovered, and the security of the warehouse.

bioRxiv preprint doi: <https://doi.org/10.1101/000000>; this version posted January 1, 2016. The copyright holder for this preprint (which was not certified by peer review) is the author/funder, who has granted bioRxiv a license to display the preprint in perpetuity. It is made available under aCC-BY-NC-ND 4.0 International license.

- There are a few more things to consider when you're looking at a car. For example, you should look at the car's safety features. You should also look at the car's fuel economy. And you should look at the car's warranty.

the authors are not aware of any other studies that have examined the effects of a single session of a group-based, self-help program on the health-related quality of life of patients with chronic low back pain.

- Life Science Emergency Preparedness: Molecular Biology, Immunology, Stem Research

REPRODUCTION & DISTRIBUTION

8 Profiles ne Unity

Inlösning, förslag nr 8, "Metroscape Helsinki"

Ett övertygande förslag som konsekvent följer de valda utgångspunkterna. Tillväxten styrs målmedvetet till omgivningen kring den befintliga samhällsstrukturen och stärker denna. Detta är ekonomiskt motiverat och förbättrar också betingelserna för kollektivtrafiken. Dessutom vill förslaget tillgodose efterfrågan inom områdena med gles bebyggelse genom att erbjuda byliknande boendeenheter som förläggs till dessa. Målprofilen för metropolområdet är en "landscape-metropolis", som baserar sig på vidareutveckling av regionens nuvarande karaktär.

Ett mål i förslaget är en spårbunden kollektivtrafik som nås lika bra från de olika områdena och med stöd av vilken tillväxten styrs enligt efterfrågan. Ett annat mål är att tillväxten och den hållbara utvecklingen ska sammanjämkas. Förslaget baserar sig på fyra tydligt angivna tillväxtstrategier, nämligen en tillväxt som är balanserad, som respekterar naturmiljön och som är mångformig och flexibel (Grow balanced, green, diverse, and flexible). En balanserad tillväxt eftersträvas genom en jämlik utveckling av samhällsstrukturen. Mångformigheten främjas genom kompletteringsbyggande i de inre och yttre delarna av de befintliga områdeskärnorna samtidigt

som deras egen karaktär stärks. Naturmiljön utvecklas i närområdena kring tätorterna i en riktning som medger aktivt rekreatjonsbruk ("fields"). Idén är snillrik i all sin enkelhet: om vi i fortsättningen bor tätare än nu, är en högklassig park- och grönomgivning allt mer eftertraktad och användbar. Inriktningen på kompletteringsbyggande garanterar i sin tur att eventuella förändringar i regionens befolkningstillväxthorisont smidigt kan beaktas i planerna. Byliknande bebyggelse ("microcores") tillåts bara på avtalsbasis och invånarna måste då förbinda sig vid en nollenergiförbrukning. Också den grundläggande rätten att bygga begränsas. Det är dock tvivelaktigt om micro-core-principen löser de problem som är förknippade med utbudet av service och kollektivtrafik i de glest bebyggda områdena, trots att byggandet i sig kan ske enligt stränga specialvillkor. Eftersom en av utgångspunkterna i förslaget är att kommunernas makt ska betonas, kan förslaget i praktiken delvis leda till att det blir svårare att samordna kollektivtrafiken och markanvändningen. Kopplingen mellan markanvändningen och trafiken är mycket schematiskt framställd, och invånaraspekten lyfts inte särskilt mycket fram i förslaget.

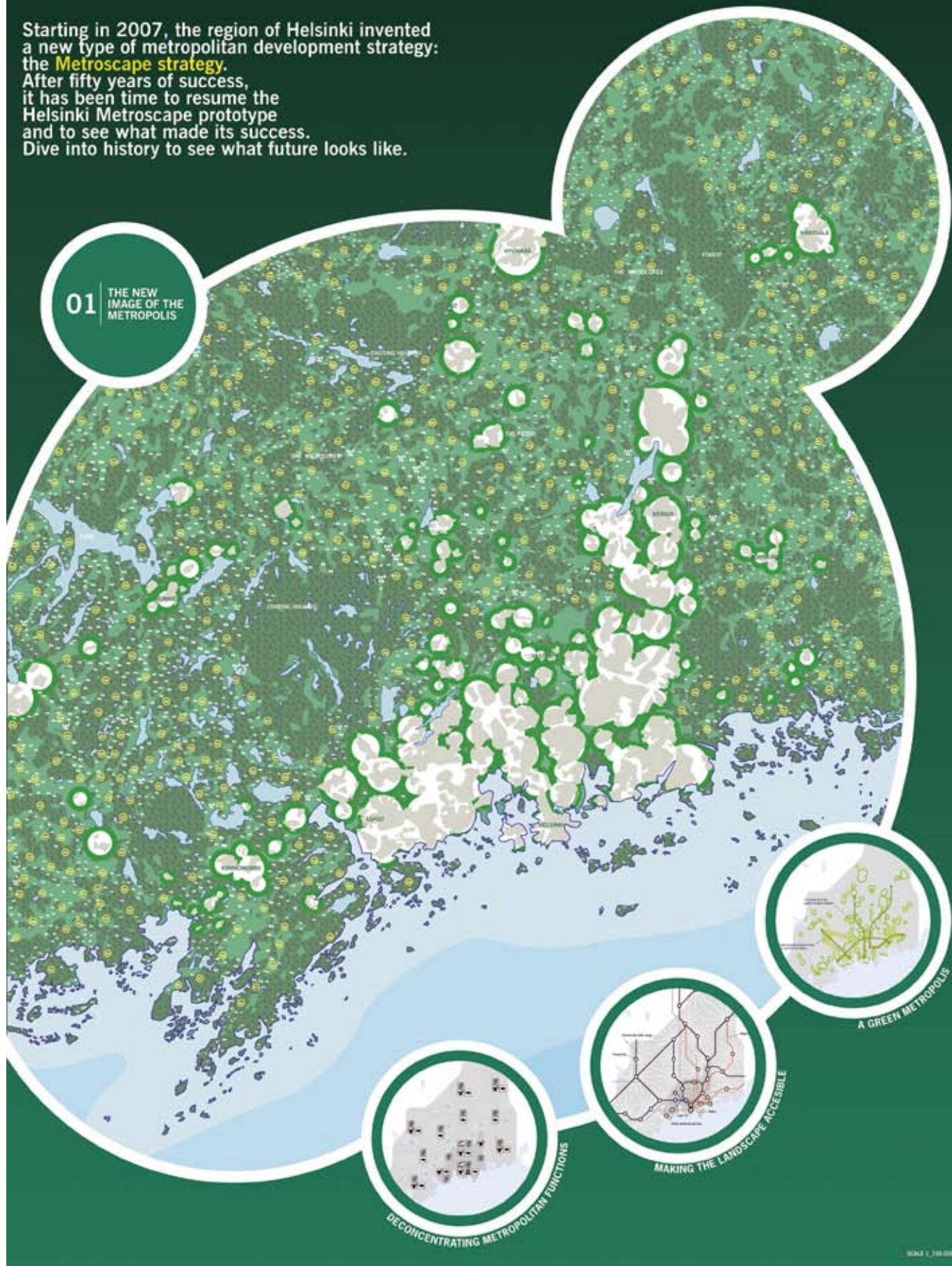
METROSCAPE HELSINKI 2007-2057

A REVIEW ON FIFTY YEARS OF SUCCESSFUL REGIONAL DEVELOPMENT

Starting in 2007, the region of Helsinki invented a new type of metropolitan development strategy: the **Metroscope strategy**. After fifty years of success, it has been time to resume the Helsinki Metroscope prototype and to see what made its success. Dive into history to see what future looks like.

01

THE NEW
IMAGE OF THE
METROPOLIS



THE METROSCAPE STORY FROM IDEA TO SUCCESS

→ THE METROSCAPE VISION: BASED ON FOUR OBJECTIVES

1. **Grow balanced** – Metropolitan growth and Metropolitan functions must not only focus on the urban core, but involve the whole metropolitan region
2. **Grow green** – Metropolitan growth needs to offer both enough space for the supposed development and also clearly enhance environmental quality
3. **Grow diverse** – Metropolitan growth needs to create a diversity of milieus and places
4. **Grow flexible** – Metropolitan growth needs to be adaptable to actual spatial needs and growth rates. A region needs as well to be able to grow as to manage possible shrinking.

→ THE PRACTICE: A TOOLKIT FOR THE REGION

To implement the Metroscape Vision, Helsinki invented a unique spatial toolkit – the **Metroscape toolkit**. Large scale urban expansion was **freed** from a defined state, urban cores were **intensified** and the urban sprawl was **contracted** to so called „Microcores“ – still allowing the region to grow dynamically.

The Metroscape toolkit allowed a sustainable, flexible, balanced and diverse but still powerful growth – as it had been determined by the Metroscape strategy.

→ FROM HELSINKI TO THE WORLD: THE METROSCAPE NETWORK

By introducing the Metroscape idea, Helsinki triggered a new class of „**smart Metropolises**“ – metropolitan regions not longer focussing only on pure size and the traditional aspects of metropolitenity like centrality or density, but building on the uniqueness of their regional landscapes, on their environmental and social qualities and on a flexible growth strategy.

Today **more than 100 Metropolitan regions** all over the world are part of Metroscape network, most of them with a regional population between 1 million and 3 million people, many of them operating with Helsinkis Metroscape toolkit and all of them being successful in the global competition among cities and regions.

After fifty years of success, it has been time to resume the Metroscape prototype and to see what made its success. Dive into history to see what future looks like.

→ THE CONTEXT: CITIES UNDER PRESSURE

Fifty years ago the competition among cities all over the world had reached a **new stage**. Helsinki, as many of Europe's long established urban centres, had to compete with the new emerging **far-east** agglomerations and the upcoming new centres in eastern Europe. **Growth and speed** in urban development seemed to be essential to keep pace in this sometimes unequal race.

→ THE CHALLENGE: HOW TO MANAGE SUSTAINABLE GROWTH?

At the same time the so called „**quality of life-factors**“ – environmental and social qualities – started to become more and more important. Concepts like „Creative City“ or „Smart Growth“ showed the raising importance of these factors.

But how to boost sustainability, livability and creativity in times of unresisted competition?

What would be a **vision for the European Metropolis** that might reconcile the ideas of growth and sustainability?

Helsinki gave answer to these questions.

Faced with a potential increase of population over **700.000 people** until today, Helsinki found a new answer to the old question of how to manage growth without giving up its **regional identity** and quality.

→ THE SOLUTION: A NEW CONCEPT OF METROPOLITANITY

Starting in 2007, the region of Helsinki invented a new type of metropolitan development strategy: the **Metroscape** strategy.

The Metroscape strategy was built on a simple insight: Not every urban region should follow the traditional concept of metropolitenity.

A sustainable metropolitenity has to redefine the metropolis idea.

While putting „Metroscape“ against the term „Metropolis“, Helsinki committed to a more complex and subtle form of metropolitenity. The Metroscape includes the whole regional landscape – functionally and morphologically.

03 WHAT THE VISION WAS BASED ON

THE METROSCAPE AGENDA MATCHING THE REGIONAL NEEDS

See how today's image of Metroscape Helsinki matches the needs defined at the beginning of the Metroscape process.

→ NEEDED: BALANCED GROWTH

THE AGENDA: THE METROPOLITAN IDENTITY OF HELSINKI HAS TO BE BASED ON ITS CENTRES AS WELL AS ON ITS UNIQUE LANDSCAPES – IT MUST GIVE A COMPLETE IMAGE OF THE REGION

The challenge for Helsinki was to build a new vision for the whole region – not only focusing on the urban centre, but also connecting the different spatial identities to a common Helsinki identity. What could give Helsinki a unique identity as a growing Metropolis?

Helsinki's new identity had to be multi-layered: The urban centres standing for history and traditional identity, the suburbs standing for everyday life, and the landscape – green and blue – standing for Helsinki's unique quality of life.

All parts of the metropolis together were intended to build a base for Helsinki's new metropolitan image: the Landscape-Metropolis – Metroscape Helsinki.



→ NEEDED: GREEN GROWTH

THE AGENDA: THE GROWING HELSINKI METROPOLIS MUST PRESERVE ITS NATURE QUALITIES AND MANAGE URBANISATION IN A SUSTAINABLE WAY

The growth scenario for Helsinki – 700,000 new inhabitants until 2050 – brought up the question how to reconcile the objectives of sustainable development with the estimated regional development.

Helsinki had to find as well how urban structures as how governance strategies: Urban structures being able to adapt flexibly to regional growth rates, new urban units providing a self-sufficient energy supply and a governance strategy based on self-organisation – introducing a flexible system of rules and tools for regional development.



→ NEEDED: DIVERSE GROWTH

THE AGENDA: TO BE SUCCESSFUL IN THE INTERNATIONAL COMPETITION OF REGIONS AND CITIES, HELSINKI HAS TO INTRODUCE URBAN STRUCTURES THAT MATCH A WIDE RANGE OF LIFESTYLES

Helsinki offers a unique quality of life: A high-tech metropolis close to nature, highly connected to the global flows but as well providing accountable sideways from the metropolitan fuss.

To be successful in the global competition among cities, Helsinki had as well to build upon its unique quality of life as to offer a wide variety of innovative milieus and places for working and living: High-tech sideways, community hamlets, creative campuses.

Urban structures were needed that help to detach the knowledge-based society from the urban centres and to mix metropolitan lifestyles with the regional lifestyles – building a specific form of „Helsinki diversity“.



→ NEEDED: FLEXIBLE GROWTH

THE AGENDA: AN URBANISATION STRATEGY THAT MAY REACT ON DIFFERENT GROWTH RATES.

→ GROW POWERFUL!

So many plans fail because they are not adaptable to actual needs. In 2007 the region was estimated to grow by 700,000 new inhabitants. But what if this growth rate would not be reached? It was obvious: A flexible urbanisation strategy had to be found.

With the Metroscape toolkit Helsinki introduced a flexible settlement structure based on two defined urban typologies: Cores – defined by so called fields – and Microcores – small settlements in the open landscape. More than 50 cores and more than 2,000 microcores could absorb regional growth. This meant: urbanisation on demand – attached to existing structures. What else could bring enough flexibility?

SCENARIO 1
POPULATION GROWTH:
200,000
800 MICROCORES – 60,000 PEOPLE
25 CORES – 140,000 PEOPLE



SCENARIO 2
POPULATION GROWTH:
500,000
2,000 MICROCORES – 180,000 PEOPLE
50 CORES – 320,000 PEOPLE



THE CHALLENGE MAKING PLACES FOR UP TO 700,000 PEOPLE.
Balancing green, diverse and flexible.



04

HOW
METROSCAPE
AGENDA WAS
IMPLEMENTED

THE METROSCAPE TOOLKIT MANAGING GROWTH IN A METROSCAPE WAY

→ METROSCAPE ACTIONS

Every city in the Helsinki Region was obligated to follow three actions defined by the Metroscape toolkit.



ACTION 1 THE FIELDS – FREEZING LARGE-AREA EXPANSION

Every Community in the Helsinki region had to identify one or more **urban cores** (settlements with over 30 inh./ha).

Around every urban core an individual **landscape ring** was created – called the **Field**.

Every Field was designed as a **community landscape park** for the enclosed urban core, providing sport and leisure attractions.

The Fields defined the **maximum future extension** for every urban core.

EFFECTS

The Fields...
...frozen large-area urban expansion in the region
...created a new system of designed public landscape
...made the city outlines legible
...thus improved identities of urban cores in the Helsinki region



ACTION 2 INTENSIFYING THE URBAN CORES

Within the Field ring, every urban core had to define areas for **a) completing** and **b) intensifying** its urban structures.

Densification and completion of urban structures was to follow a **catalogue of urban typologies** that were pointed out as typical **prototypes** in the Helsinki metropolitan region.

Every urban core had to name **metropolitan functions** which **strengthen its centrality**.

EFFECTS

The urban cores...
...were upgraded to urban centres with a specific identity
...thus even the more hidden parts of the region were profiled



ACTION 3 CONTRACTING THE SPRAWL – THE MICROCORES

Outside the field ring, in the urbanised landscape, every city had to develop **„Microcores“** from the rural sprawl – small urban landscape-oriented neighbourhoods with 20 to 100 inhabitants.

Microcores were placed
- at places with special **atomic qualities**,
- close to existing **infrastructure**
- among existing **housing aggregations**.

EFFECTS

Effects: Microcores...
...introduced a new form of landscape orientated housing
...helped to sharpen the image of the urbanised landscape
...gave new identity to wide parts of the regional landscape
...established a sustainable way of urbanisation that can react to demographic trends in a flexible way
...introduced the idea of „zero-energy-neighbourhood“ to Helsinki
...offered a broad variety of places for different lifestyles

To implement the Metroscape Agenda, Helsinki invented a unique regional growth management toolkit.

The Metroscape toolkit consists of:

- **Three spatial actions:**
 - » Freeze large-area urban expansion
 - » Intensify the urban cores
 - » Contract the sprawl
- **A flexible set of implementation rules**

→ METROSCAPE IMPLEMENTATION RULES

The implementation rules were defined to regulate how the population development is managed among the communities of Helsinki region.

- 01** The allocation of population growth is not masterplanned, it follows the logic of supply and demand.
- 02** Every community is intended to make a steady demographic monitoring to perceive trends and to define its future demand for new urbanisation.
- 03** Every community is intended to define its Cores, Fields and potential Microcore places within its territory.
- 04** Every community is intended to supply the demand for new urbanisation both within the cores and outside the cores via microcores.
- 05** Every community may decide flexibly whether to provide more new Core housing or more new Microcore housing. This allows the communities to develop a specific housing profile.
- 06** All Microcores have to be self-sustaining in terms of energy in order to match the sustainability objectives.

Together with these general rules, detailed strategies for the implementation of Cores, Fields and Microcores were introduced. See more on boards 5 to 7.

05

METROSCAPE
TOOLKIT
IN ACTION

THE FIELDS IN ACTION HOW URBAN EXPANSION WAS FREEZED

Additionally the Fields offer programmatic elements such as sports fields, hiking, skiing, and riding trails, cross-country trails or nature reserves.

The Fields are parklands surrounding the urbanised cores of the region. They are vast open areas that form a ring around the urban areas, defining their edges and providing public space. As city parks outside the city, the Fields are based on the idea of the common land as space for the citizens of the region.

Cut out of the cultural landscape, they contain typical spatial landscape elements: stands of trees, patches of farmland, avenues of trees, moors.



ACTION 1 DEFINE THE FIELDS

In co-operation with the local community, the municipalities of the region define the width of the ring around the urban areas. The size and form of the Fields depend on the actual conditions of the landscape, the ecology, and the economy.



Adapt width to actual conditions: narrow



Medium



Wide



ACTION 2 TRANSFORM THE LAND

With the Fields a continuous transformation process was started to develop the cultural landscape into a landscape park. The process of development incorporated the local stakeholders: land-owners, farmers, and municipalities.



Stepwise clearing of the forest



First patches



Forest turned into Metroscap Commons



Leftover farmland inlays



Precious landscapes and eco-systems



ACTION 3 ADD PROGRAM

The programs to be incorporated into the new Field-Parks range from extensive recreational use to intensive sports and activities overlays. A diverse variety of uses can be inserted into the public landscape of the Metroscap Fields, giving every ring a special theme.



Sports and activities



Ecology and nature



Historical and organic farming



Metroscap Commons: public landscape



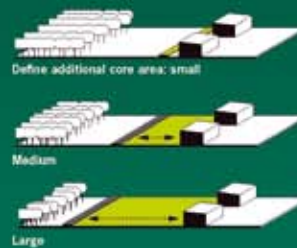
THE CORES IN ACTION HOW THE URBAN CENTRES WERE INTENSIFIED

The Cores are the urban centres of the region. The existing urban structure was completed. This created a higher density and a greater spatial and functional significance within Metroscap Helsinki.

The cores carry metropolitan functions such as business, political and administrative institutions, education, culture. In addition to that, they have a symbolic importance for the region.

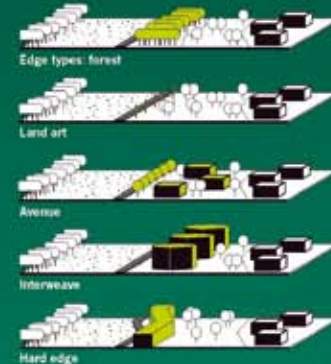
ACTION 1 DEFINE THE CORES

Together with the local community stakeholders, the municipalities defined the outline of the cores. The particularities of the landscape were respected. As a crucial element, the so called Urban Path, a walkway along the perimeter outline of the cores marks the line between the city and the landscape.



ACTION 2 GROW OUTSIDE

The cores grew mainly in outer developing areas where the built edge now works as a keystone for urban growth. The new neighbourhoods seek the conversation with the cultural landscape on the one hand, on the other hand they interact with the existing city. The dimensions of the outer growth can be individually decided on by the local municipalities.



ACTION 3 GROW INSIDE

The Cores have developed from a moderate density typical to the Helsinki region to a higher building and functional density. The main criteria for the inner additions were mixture and diversity. The Aarekallio housing development has become a benchmark in terms of density and built quality for this growth type.



07 METROSCAPE
TOOLKIT
IN ACTION

THE MICROCORES IN ACTION HOW THE SPRAWL WAS CONTRACTED

The Microcore concept deals with the urban landscape in a sustainable way. Applying the Microcore idea, the Helsinki region managed to stop the increase of urban sprawl by transforming and concentrating existing suburban and rural settlements.

The concept provides the opportunity to embed various programs into the urban landscape. The small scale of the Microcores allows a decentralised self-sufficient energy management.

ACTION 1 DEFINE THE MICROCORES

Microcores are found at particularly beneficial locations in the region: near existing traffic infrastructure or nearby special landscape features. The implementation of the Microcores is a step-by-step development. Existing boundaries can mark the scale of the Microcores.



Good infrastructure



Variety of landscapes: waterfront



Variety of landscapes: hillside

ACTION 2 TRANSFORM STRUCTURES

The decentrally located Microcores were able to overcome the traditional boundaries of the separation of urban functions: dwelling as well as handicraft businesses, think tanks or creative campuses use the Metroscape advantage. Many Microcore developments were built referencing typical rural building types like barns, farm houses or grain silos.



Microcore typologies: waterfront microcore



Microcore typologies: vertical microcore



Microcore typologies: industrial microcore



Microcore typologies: forest microcore



Microcore typologies: farmland microcore



Inlösning, förslag nr 55, "Orlando"

Det professionella och övertygande förslaget utgår från metropolområdets läge mellan en skogig sjözon och havet. Landskapsfaktorerna har bemötts med respekt, de nuvarande naturskyddsområdena har beaktats och den unika naturmiljön ses som regionens absoluta trumf. Grönkorridorerna har stärkts och harmonin i dem har lyfts fram såsom en kvalitetsfaktor som också påverkar boendemiljön.

De grundläggande lösningarna för markanvändningen hänför sig i förslaget på ett exemplariskt sätt till utvecklingen av såväl de nya områdena som kollektivtrafiken. Tillväxtriktningar är området längs stambanan och områdena kring Lojo / kustbanan; i öster byggs det mindre. Målet är att enligt principen för hållbar utveckling främja användningen av kollektivtrafiken genom att koncentrera byggandet till områden med goda kollektiva trafikförbindelser. Den föreslagna krokformade områdesstrukturen utgår från tätorter som stöder sig spårtrafiken, både befintliga som kompletteras och vissa helt nya. Förslaget innehåller en förtjänstfull tanke om hur avståndet till en kollektivtrafikstation påverkar byggexploateringen. I förslaget koncentreras det tyngsta byggandet på ett avstånd av 200 m från stationerna. Trafiksystemet är logiskt och väl motiverat i förslaget. Järnvägstrafiknätet utgör förslagets ryggrad med såväl landsomfattande, regionala som lokala förbindelser. En ny höghastighetsbana förbinder Helsingforsregionen med S:t Petersburg i förslaget. Den lokala järnvägstrafiken kompletteras av metro- och spårvägslinjer. Samhällsstrukturen förblir tät enligt förslaget, vilket bidrar till att minska behovet av att förflytta sig. Översiktsplanen hör till toppskiktet i täv-

lingen när det gäller graden av bearbetning. T.o.m. platserna för stora handelsenheter och regionala friluftsstråk har markerats i översiktsplanen. För de olika områdena föreslås en egen profil med olika slags livsstilar ("one city - different lifestyles"). Planerna för delområdena har presenterats heltäckande och med träffande namn (t.ex. city lab, eco city, outdoor city).

Byggvolymen i enlighet med tävlingsprogrammet har placerats ut i olika områden med häpnadsväckande noggrannhet. Målet är en blandad struktur. Exempelvis till Kervo och Ristikytö har det på ett genialiskt sätt förlagts mycket byggande med light rail-system; i väster har Albergas ställning som områdescentrum insetts. I förslaget blir Böleområdet ett nytt centrum i stadsregionen, delvis ovanpå järnvägstrafikområdet. Att utveckla området mellan nuvarande centrum och Böle i enlighet med Saarinens stadsplan är fördelaktigt i trafikhänseende. Böle blir enligt förslaget också en omstigningsstation för höghastighetsbanan. Förbindelserna till Helsingfors centrum och till stadsudden föreslås bli kompletterade med en ringmetro. Lösningen skulle förbättra förbindelserna speciellt till de perifera och södra delarna av stadsudden och minska trafiktrycket på Helsingfors centralstation, som redan nu tidvis är överbelastad. Det föreslås också att områdena längs trafiklederna ska förtätas och lederna delvis förläggas till tunnlar så att de däckskonstruktioner som uppstår kan utnyttjas såsom arbetsplatsområden.

Förslaget är i all sin enkelhet ett starkt och realistiskt inlägg, där den bakomliggande framtidsbilden ändå förblir öppen.

The big hug

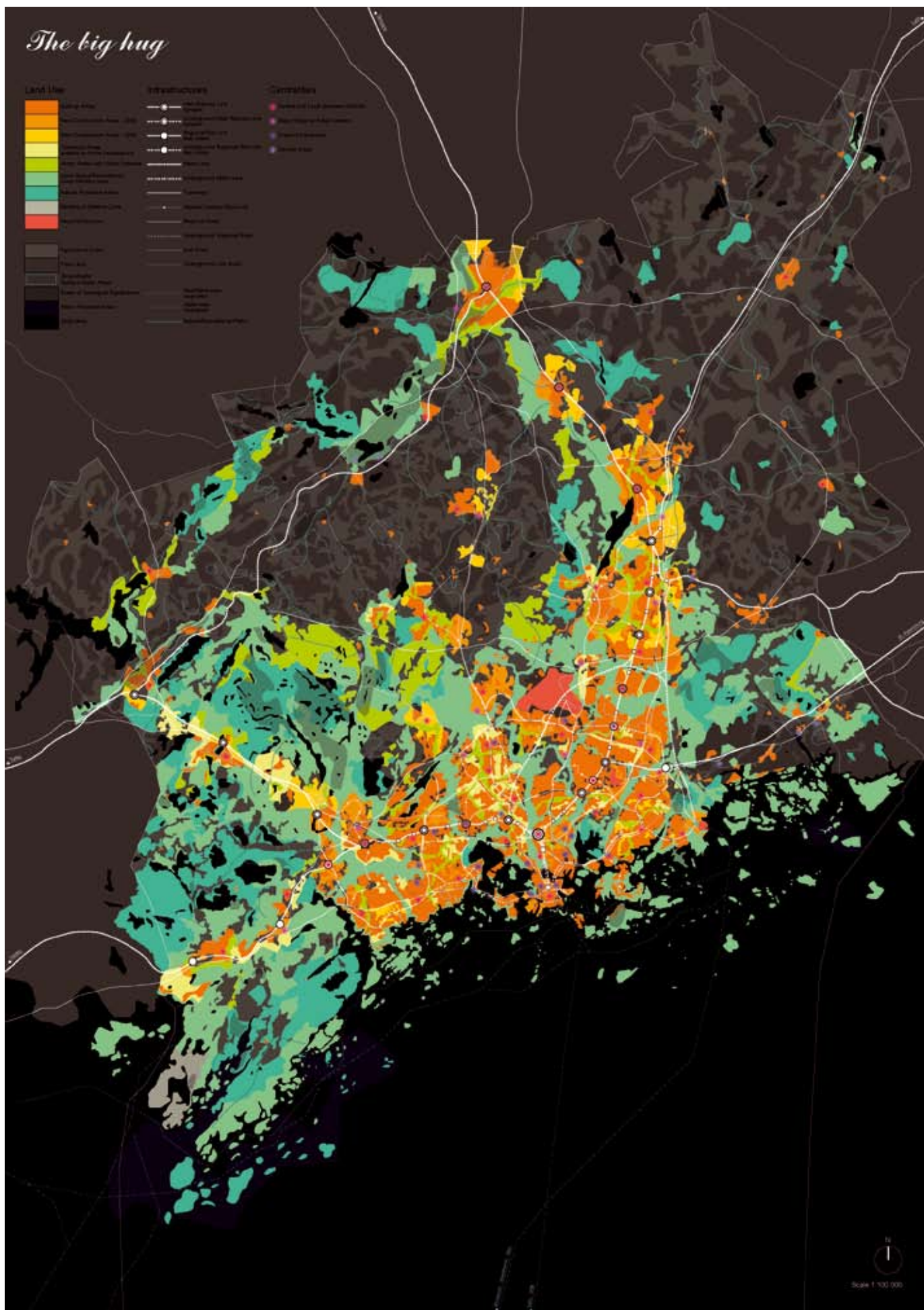
Land Use



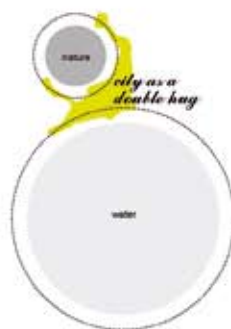
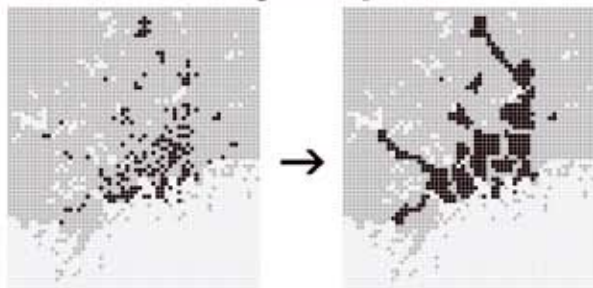
Infrastructure



Centrality



B1 Orlando



nature **= structure**

separate

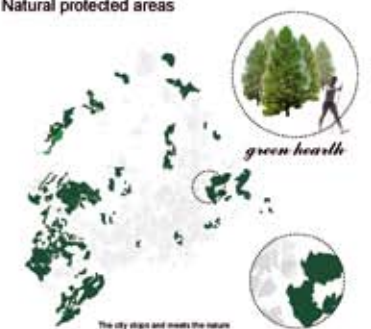
divides the city
in different parts

water = limit

blend

- creates a mobile threshold

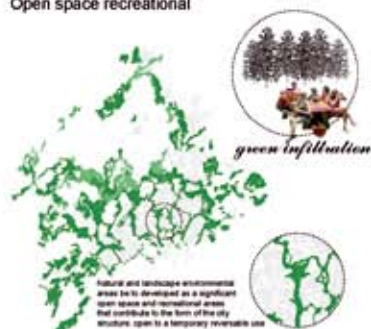
Natural protected areas



green health

The city stops and meets the nature.

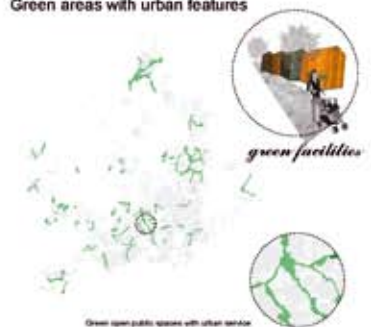
Open space recreational



green infiltration

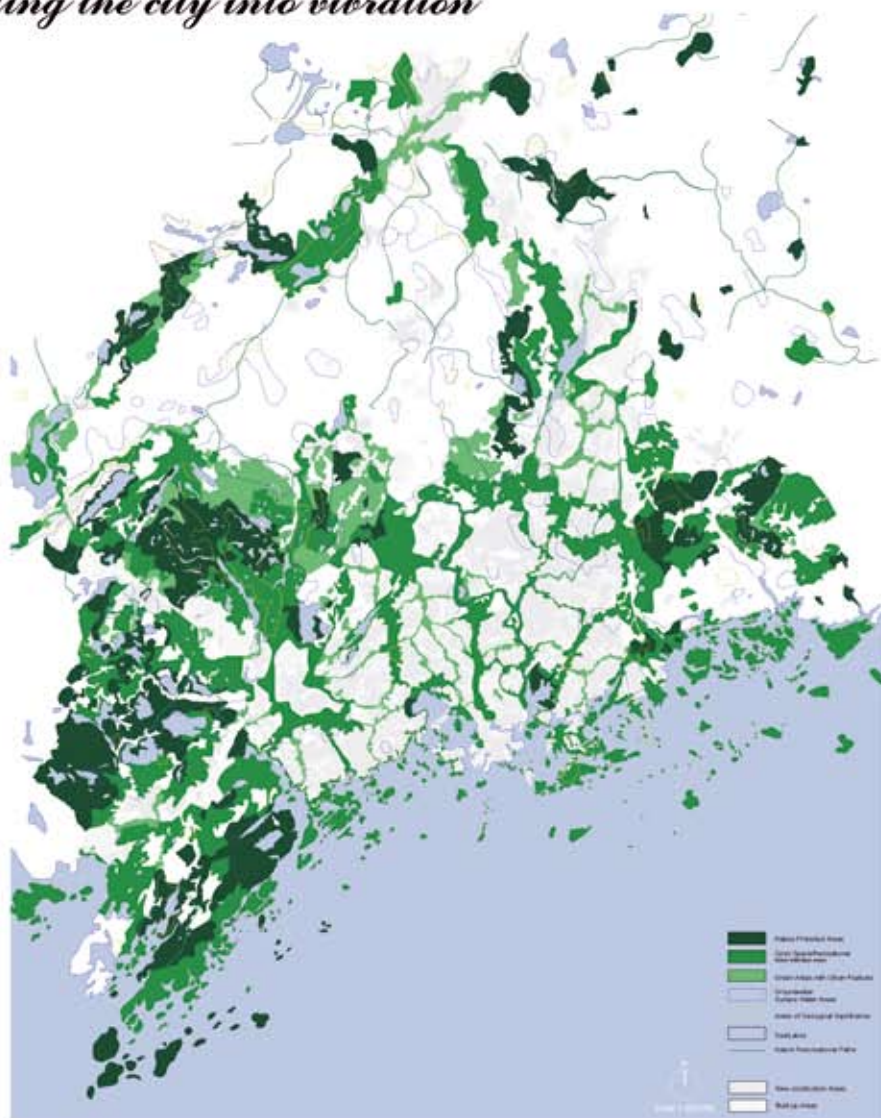
natural and landscape environments areas be developed as a significant open space and recreational areas that contribute to the form of the city structure, open to a temporary reversal

Green areas with urban features

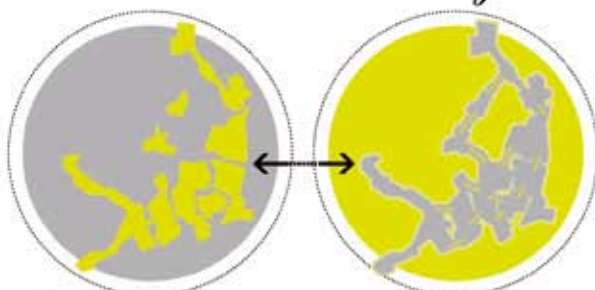


green facilities

Green open public spaces with urban rail line

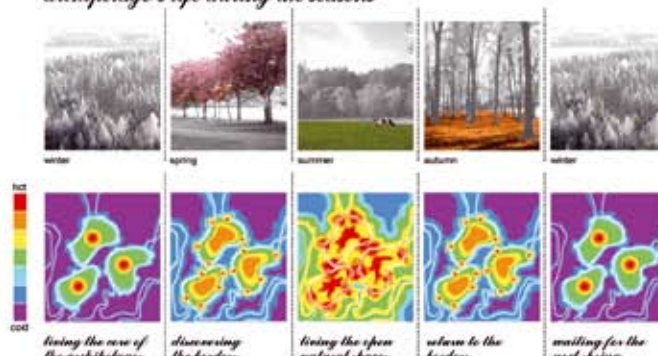


archipelago's life during the seasons

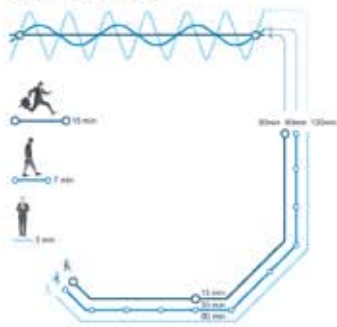


winter.....
the city lives close to the core

blends to nature open space



To book up opportunity at different scales



Global connection

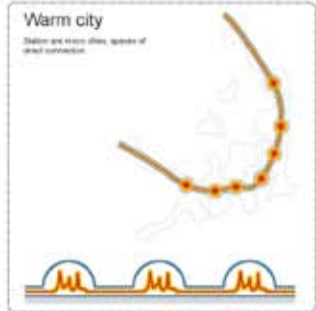


Nebraska public transport map



Warm city

Shallow gas, more often, signals of direct contraction.



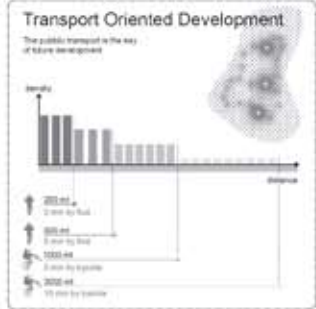
Bridging

Jumping from an urban context to another

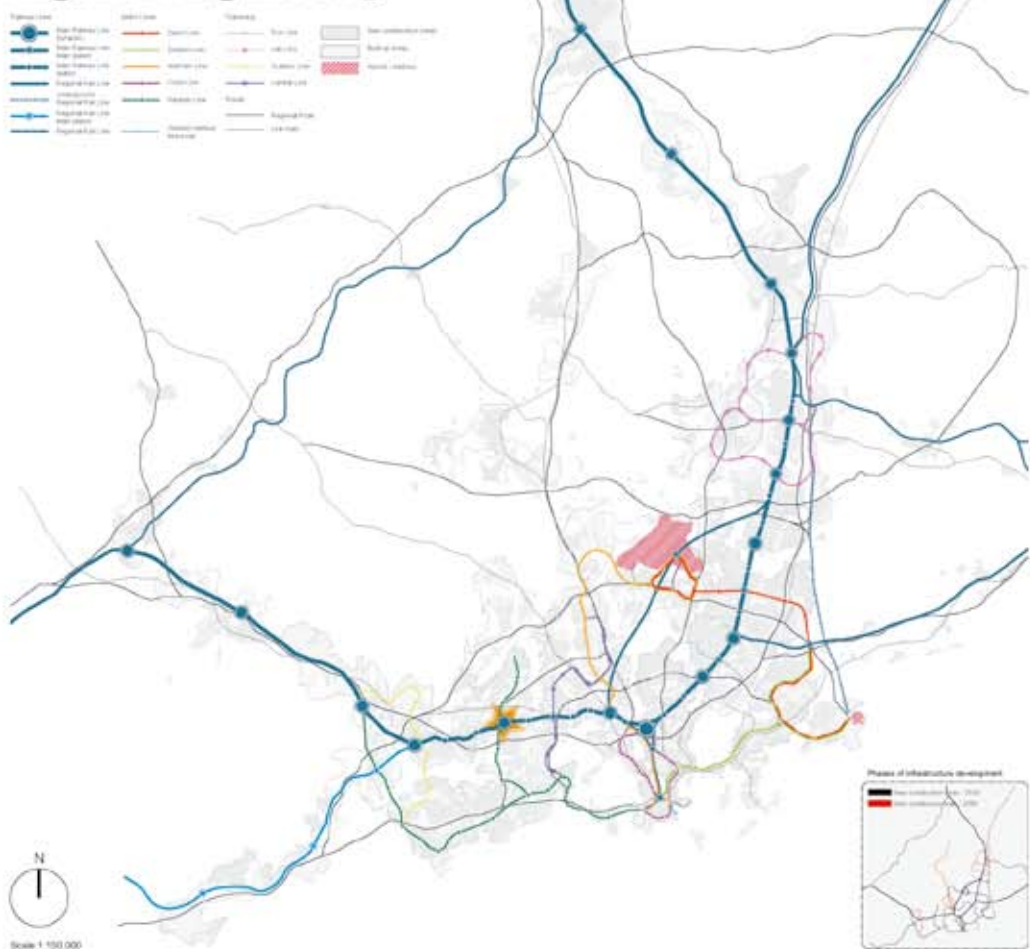
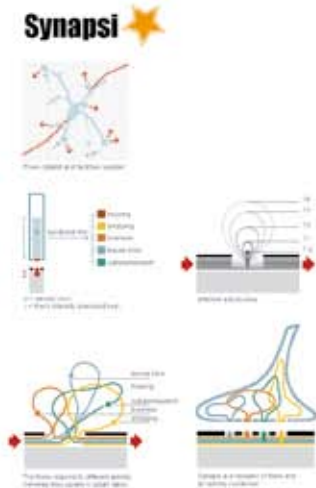


Transport Oriented Development

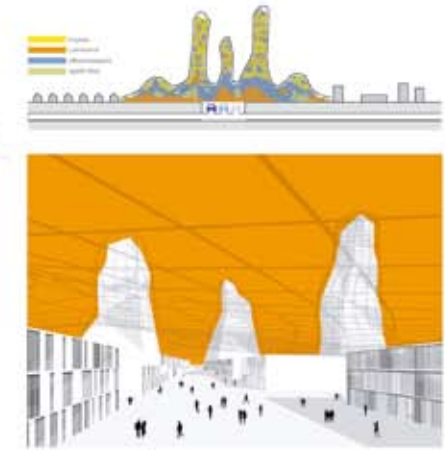
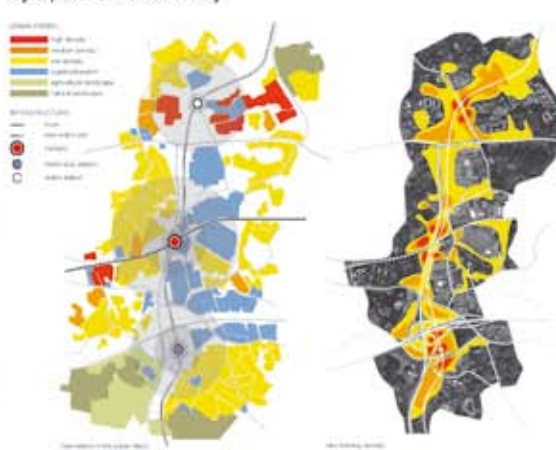
The public transport is the key of future development



Engeneering the city

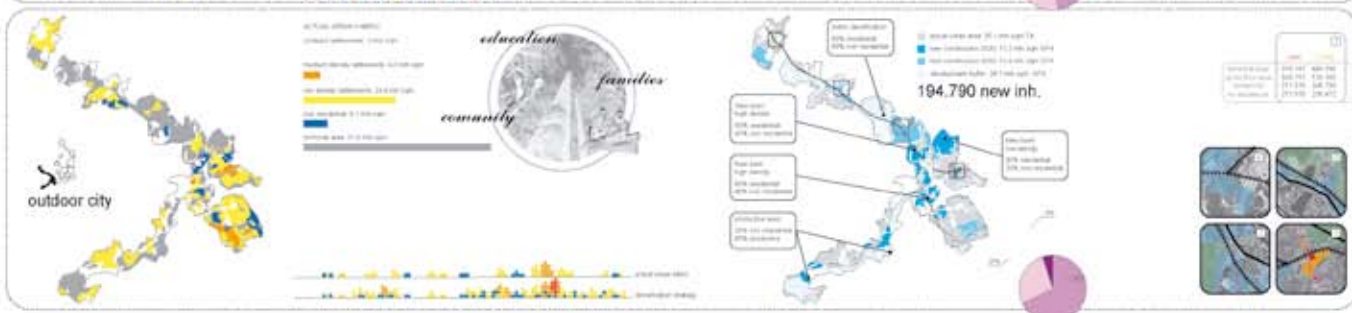
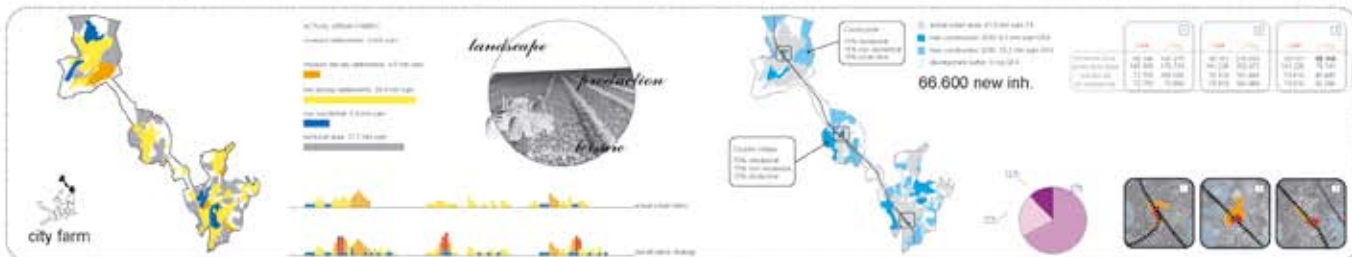
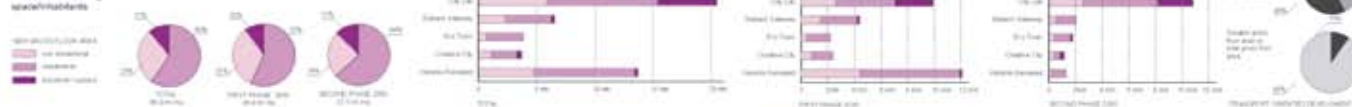
**Synapsi** 

Synapsi in the creative city



83 *Orlando*

700 000 inhabitants
immediate capability target
45 spp
standard home living

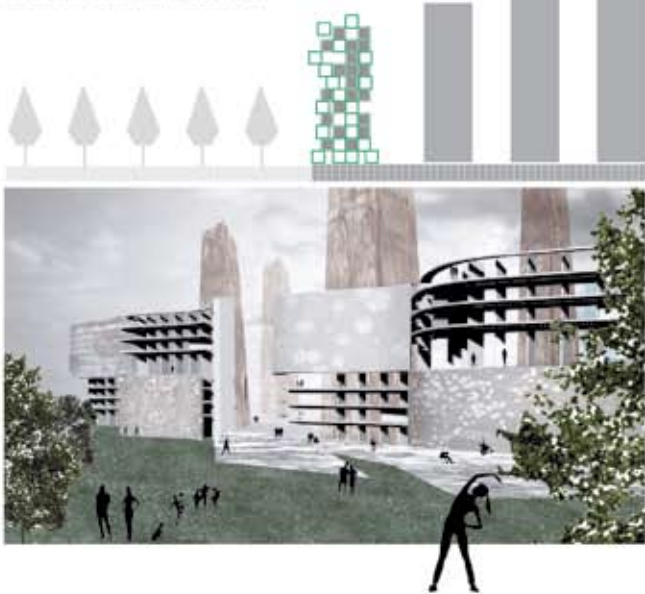


Helsinki reloaded...building the new dimension

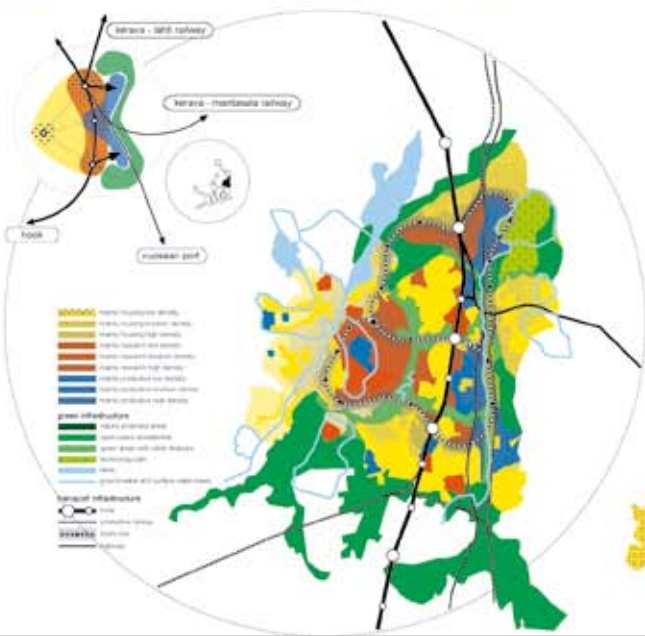


Living the border

borders as spaces of contrast between nature and city core

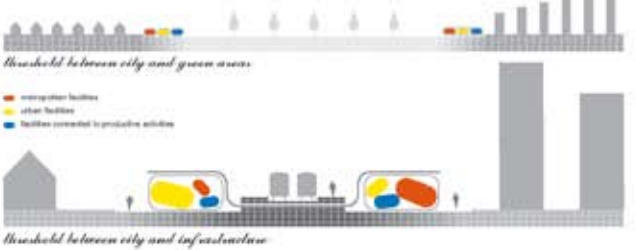


City lab...building up a new town



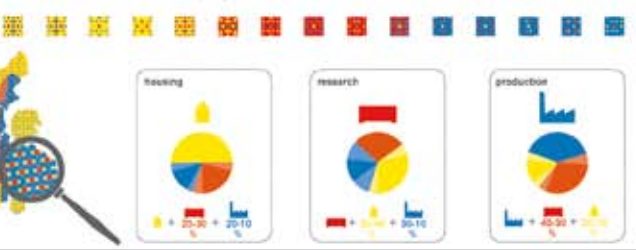
Living the border

borders as spaces of gradual transition and urban services suppliers



Functional mixture

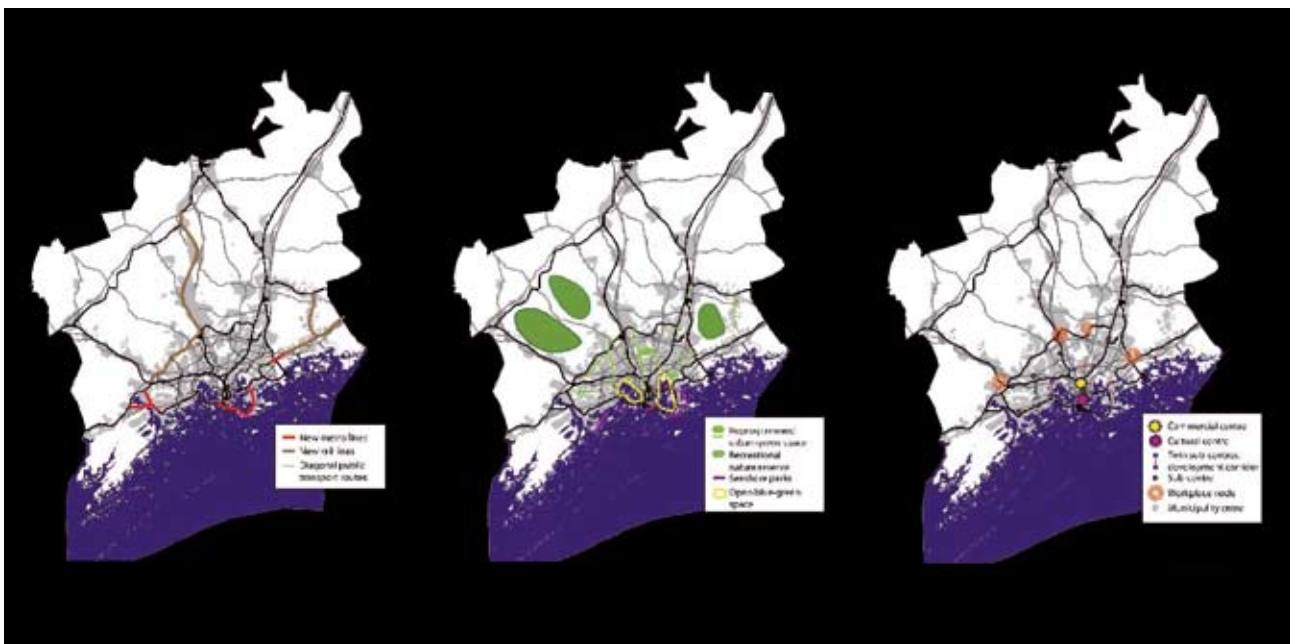
to mix functions in order to create urban complexity



Inlösning, förslag nr 70, "(R)evolver

Förslaget utgår från idén att i högre grad än "vad" behöver planläggningen i Finland och speciellt i metropolområdet en vision om "hur". Som en lösning föreslås en planläggningsstrategi med många aktörer och tre sätt att närma sig frågan: "design based planning", "infrastructure based planning" och "policy based planning". Det första av dem tillämpas särskilt i kompletteringsbyggandet, det andra vid kompletteringen av områdena kring trafiklederna och de tredje i randområdena.

Förslaget innehåller en synnerligen bra och intressant analys över de planeringstaktiker som kan tillämpas i olika situationer, bl.a. ökad tillgänglighet/samhörighet, sammanslagning av funktioner och artikulering av randområden. Dessa har ytterligare illustrerats med hjälp av professionellt utarbetade detaljer och inspirerande bilder över olika vyer. Översiktsplanen baserar sig på en öppen och flexibel plan (jfr utgångspunkterna för arbetet) och är därför inte särskilt målmedveten. Symbolfärgerna stämmer inte heller alltid överens med beskrivningen. I fråga om näringarna och trafiken har det lagts fram diagram, men ett grundligare resonemang saknas. Det hade varit önskvärt med en bättre fokusering på en hurdan regional framtidsbild förslaget bygger på.



Spinal cord disease is a pain, located from the neck down to the buttocks, depending on where the disease goes. Diseases of the spine include herniated discs, degenerative disc disease, and spinal stenosis. The spine is the central support structure of the body. It is made up of vertebrae, which are the bones that make up the spine. The spine is also made up of discs, which are the soft, cushiony structures between the vertebrae. The spine is responsible for supporting the body and protecting the spinal cord. The spine is also responsible for transmitting signals from the brain to the rest of the body. The spine is a complex structure that is essential for the proper functioning of the body.



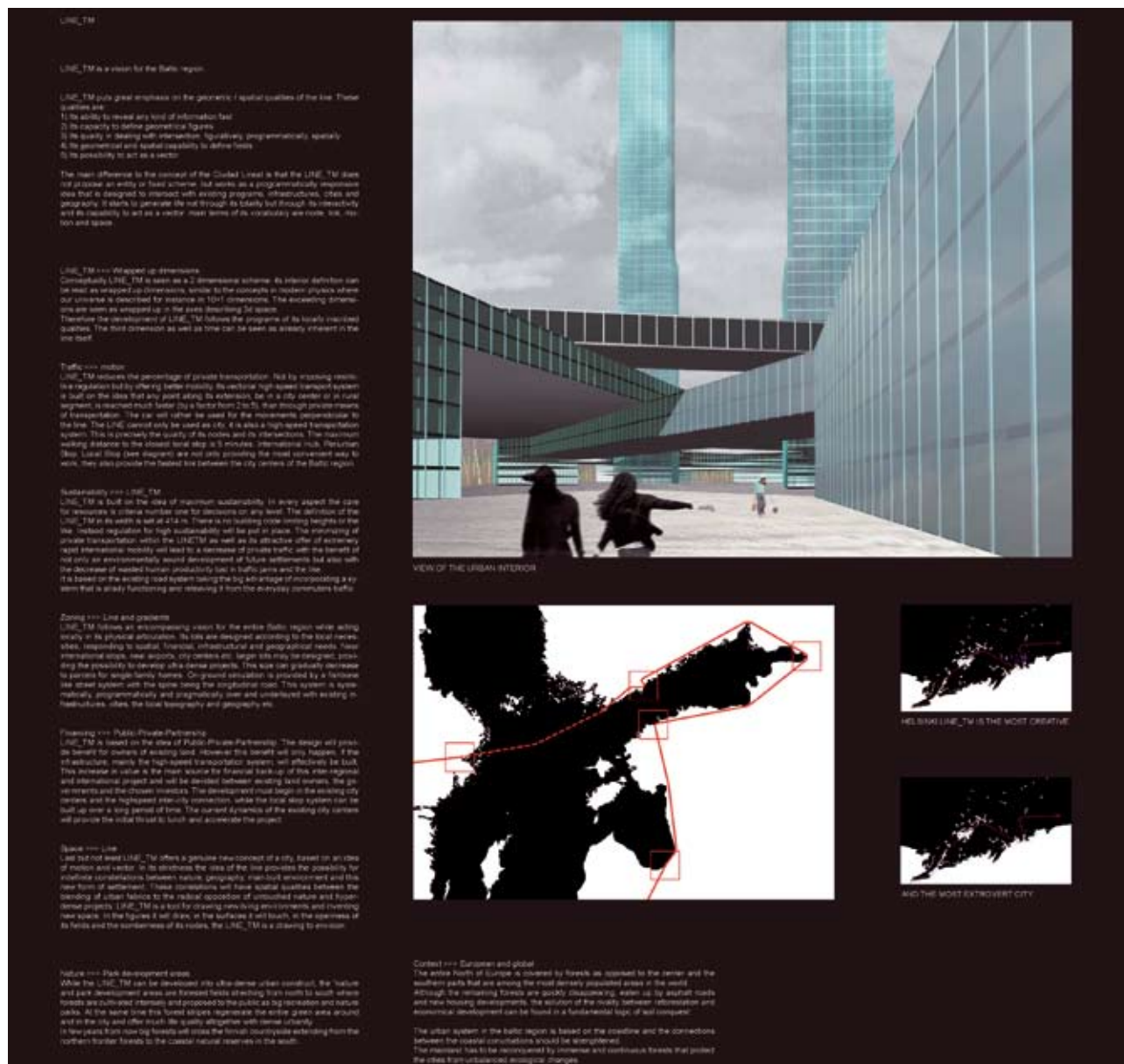


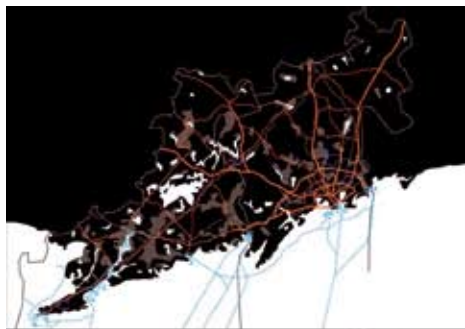


Inlösning, förslag nr 74, "Line TM"

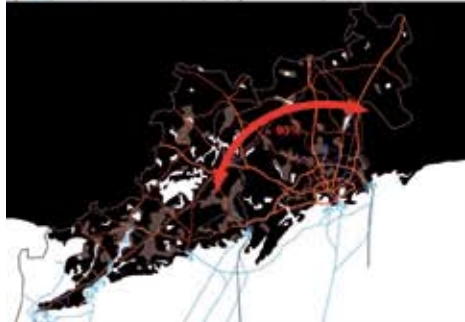
Ett spännande förslag som betonar den gränsöverskridande aspekten och som utgår från en utvecklingskorridor i bandform med en supersnabb internationell tågförbindelse. Stadskonceptet är innovativt och medger bildande av ett nytt slags samhällsstruktur. Den mycket lättillgängliga kollektivtrafiken gör det möjligt att minska bundenheten vid personbilar. Den nya struktur som uppstår är flexibel och lättbearbetad. Gångavstånden till stationerna inom kollektivtrafiken har beaktats väl. Bandstadens effektivitet, innehåll och arkitektoniska framtoning kan anpassas enligt efterfrågan; tornstaden

i illustrationerna är dock inte en lyckad lösning. Den nya lineära strukturen i visionen kan lätt kopplas till den befintliga samhällsstrukturen, trots att detta inte har utretts närmare i förslaget. Förslaget gör i bästa fall det möjligt med partnerskap mellan privata och offentliga aktörer (PP-partnership). Det är dock oklart om den föreslagna skalan och exploateringen för byggandet gör det möjligt med en så omfattande spårtrafikinvestering. Bandet föreslås nu bli 400 m brett överallt. Med en variation på t.ex. 200-800 m skulle flexibiliteten öka.

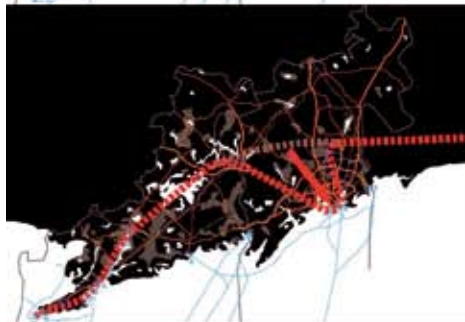




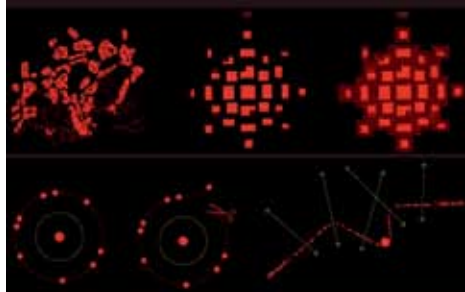
INFRASTRUCTURE TODAY
Roads
Harbours
Airports



2025
80% increase of individual
travels connecting the center
and



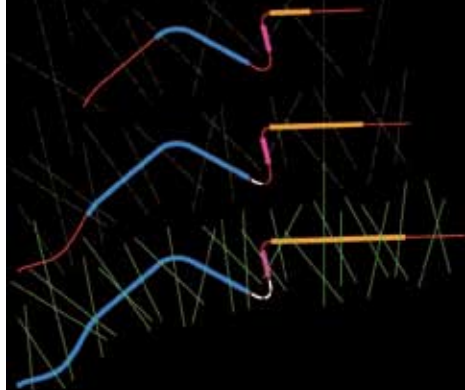
2040
The high speed corridor
connects the entire construction
including the center of Helsinki



SAARENEN
The dispersed plan of Helsinki
grew out of its spatial pattern
by consuming the remaining
open space



LINE-TM
The high speed corridor
of the center with all satellites
includes new Nature and Park
Development Areas



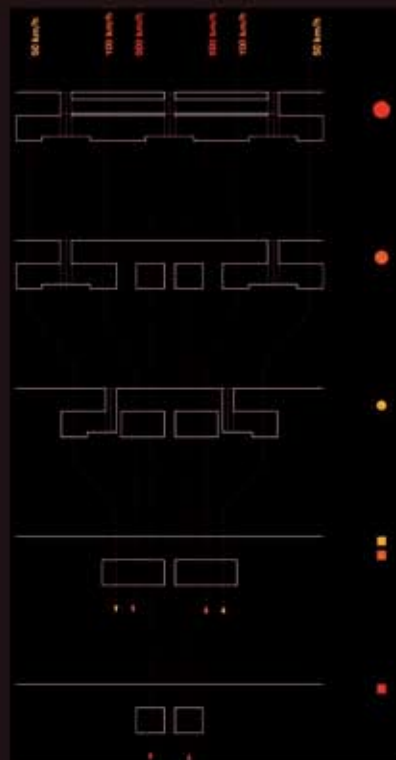
2010
The first infrastructure
intervention

2015
Two mixed high density
districts are added next
to the center

2020
Two mixed high density
districts are added next
to the center

2025
Two mixed high density
districts are added next
to the center

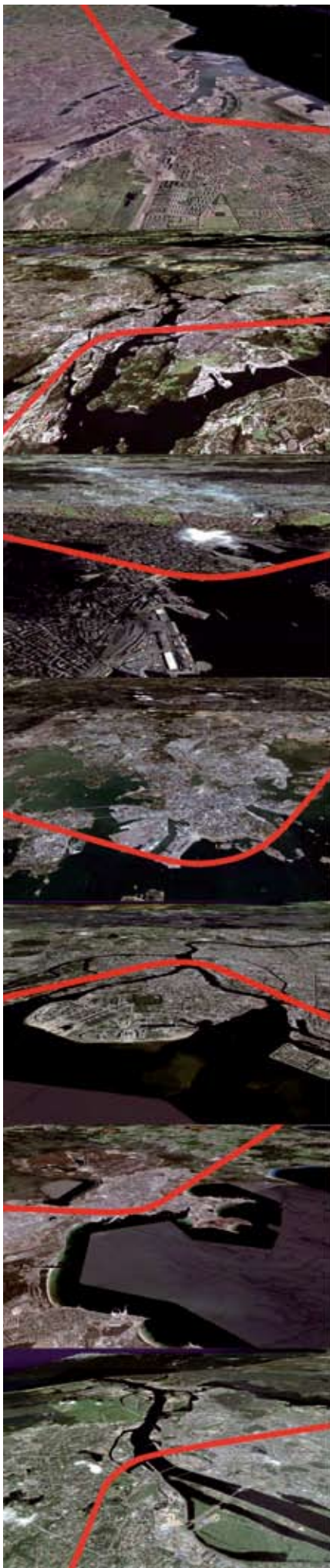
2030
Two mixed high density
districts are added next
to the center



HIGH SPEED TRAIN FREQUENCY 2
LOCAL TRAIN FREQUENCY 2



DISTANCES OF DIFFERENT VECTORS OF MOVEMENT AND STOPS



KÖPENHAVN



STOCKHOLM



OSLO



HELSINKI



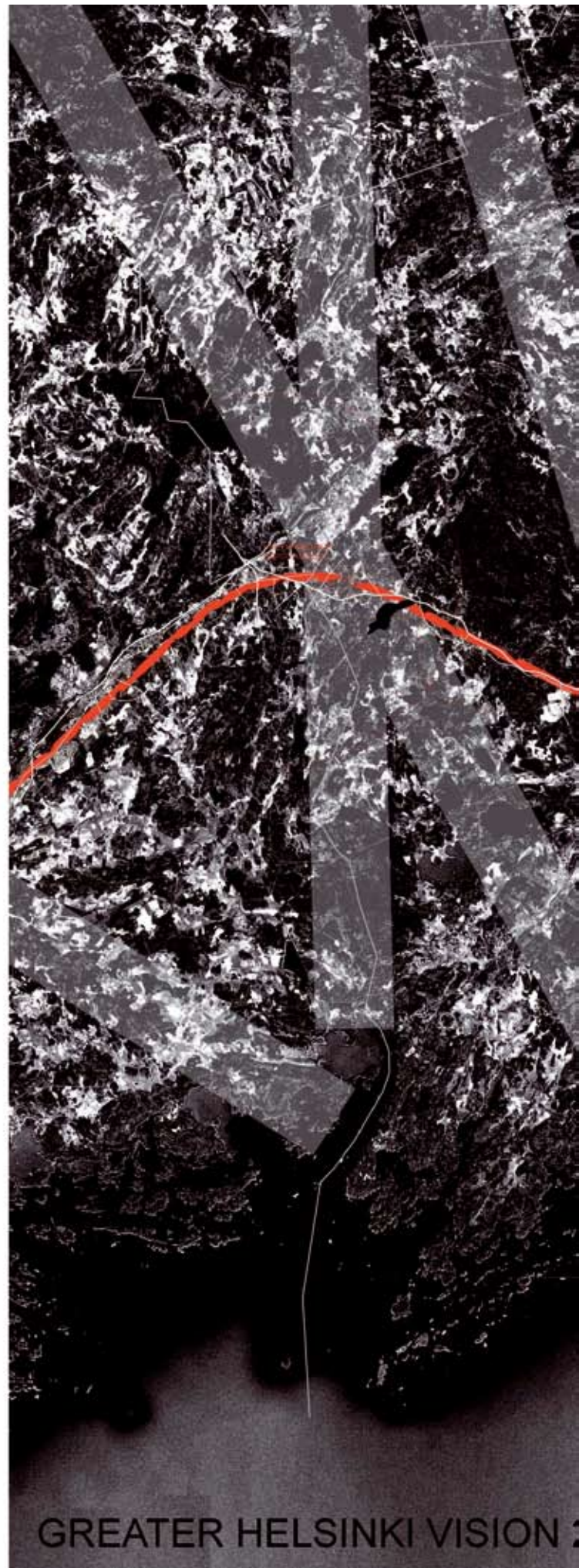
ST PETERSBURG



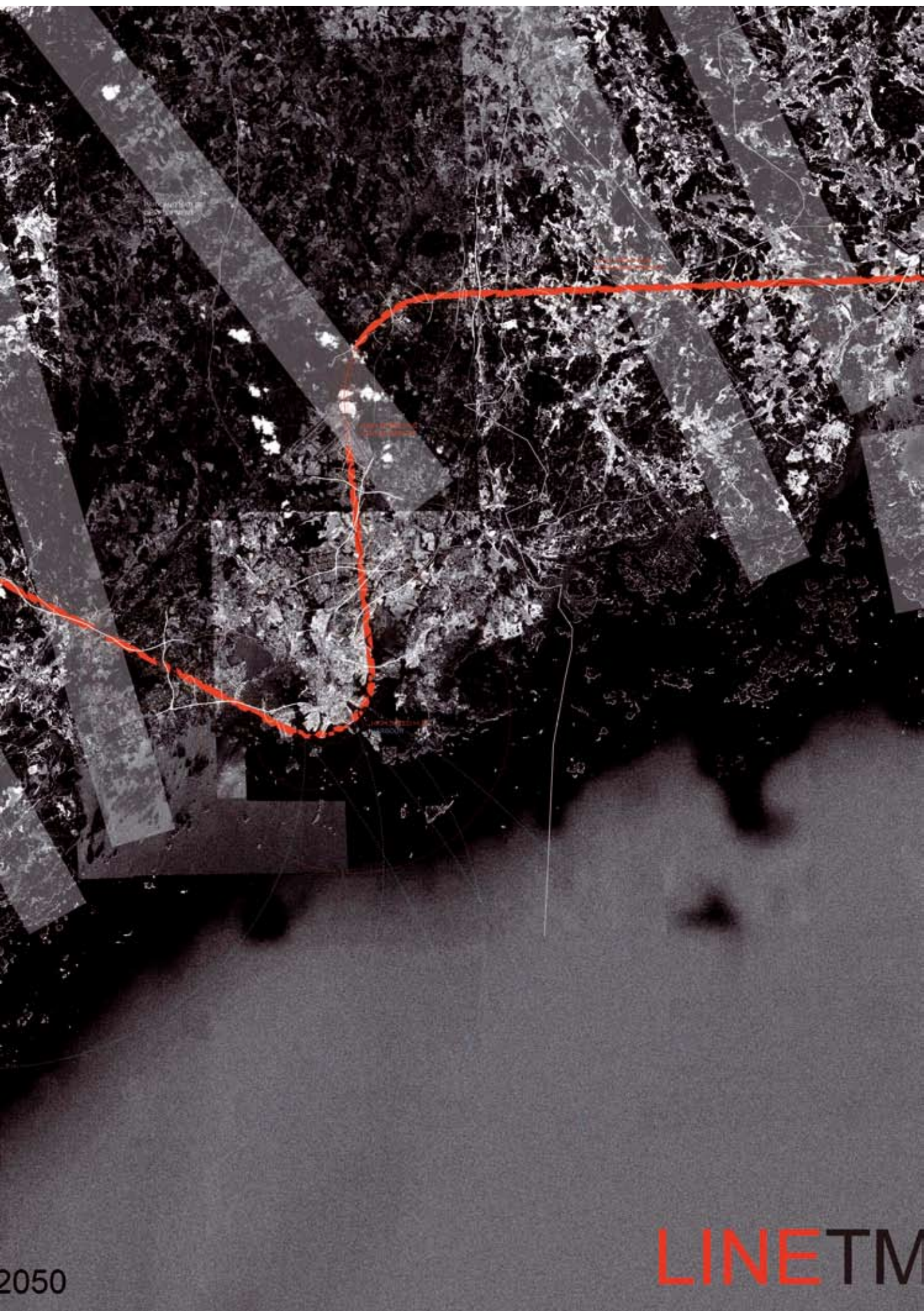
TALLINN



RIGA

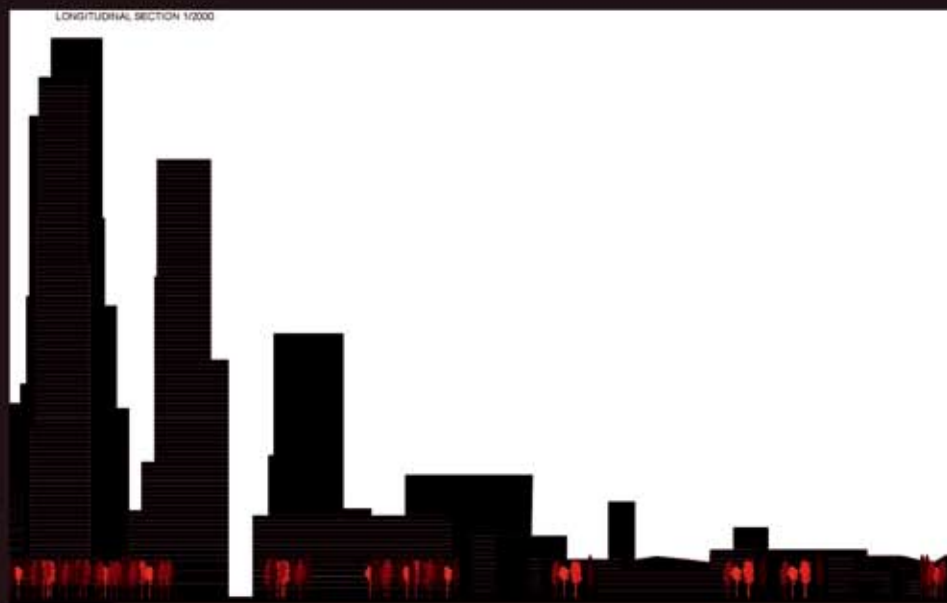
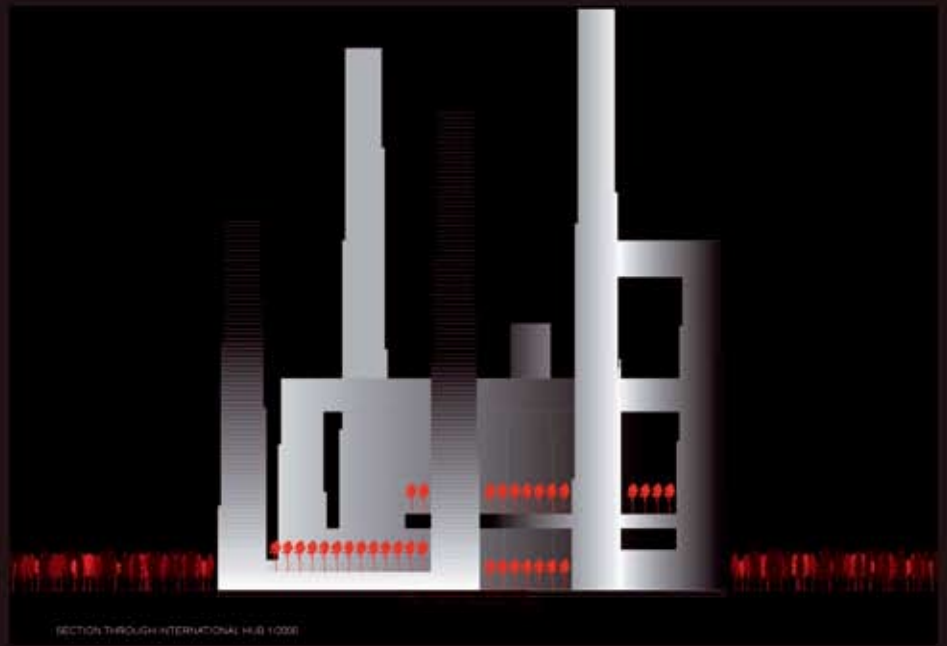
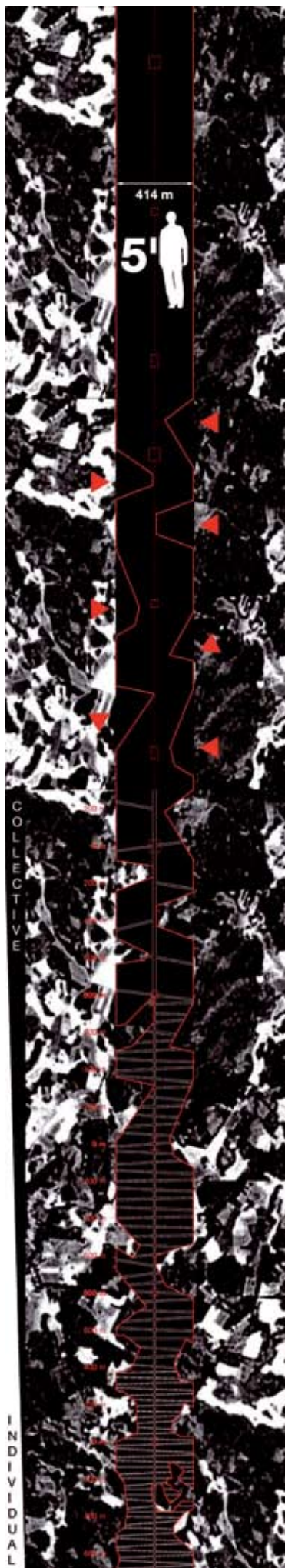


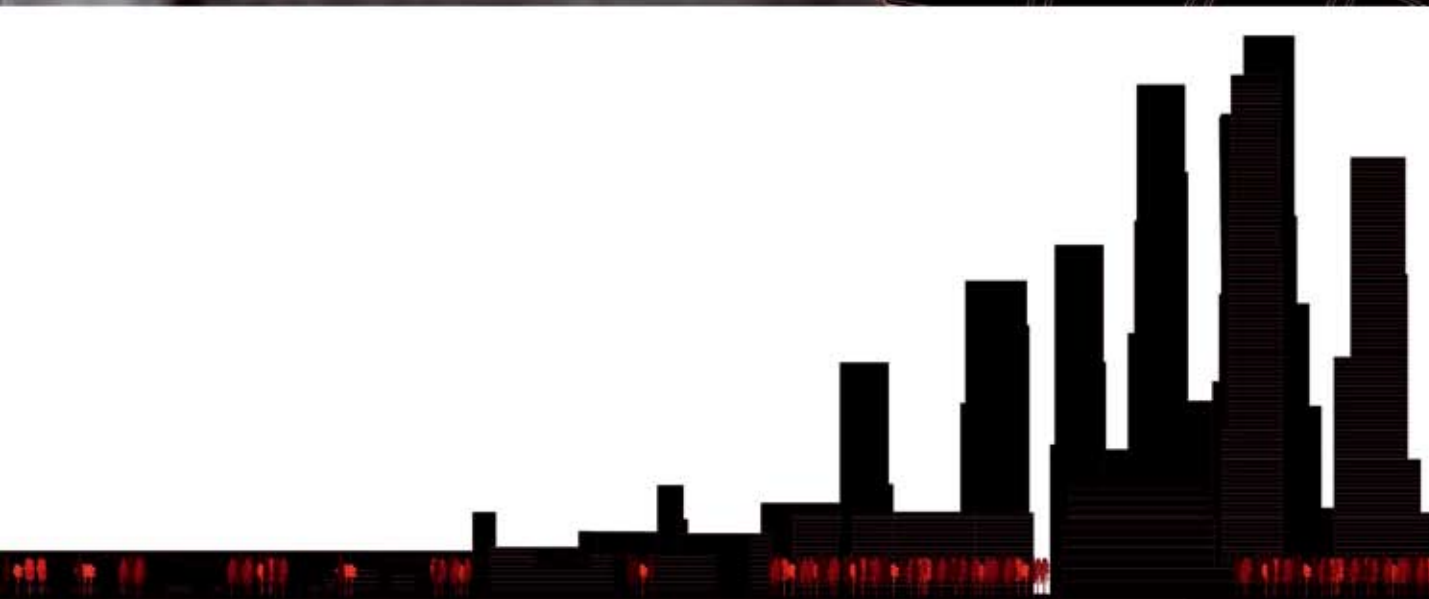
GREATER HELSINKI VISION 2



2050

LINE™

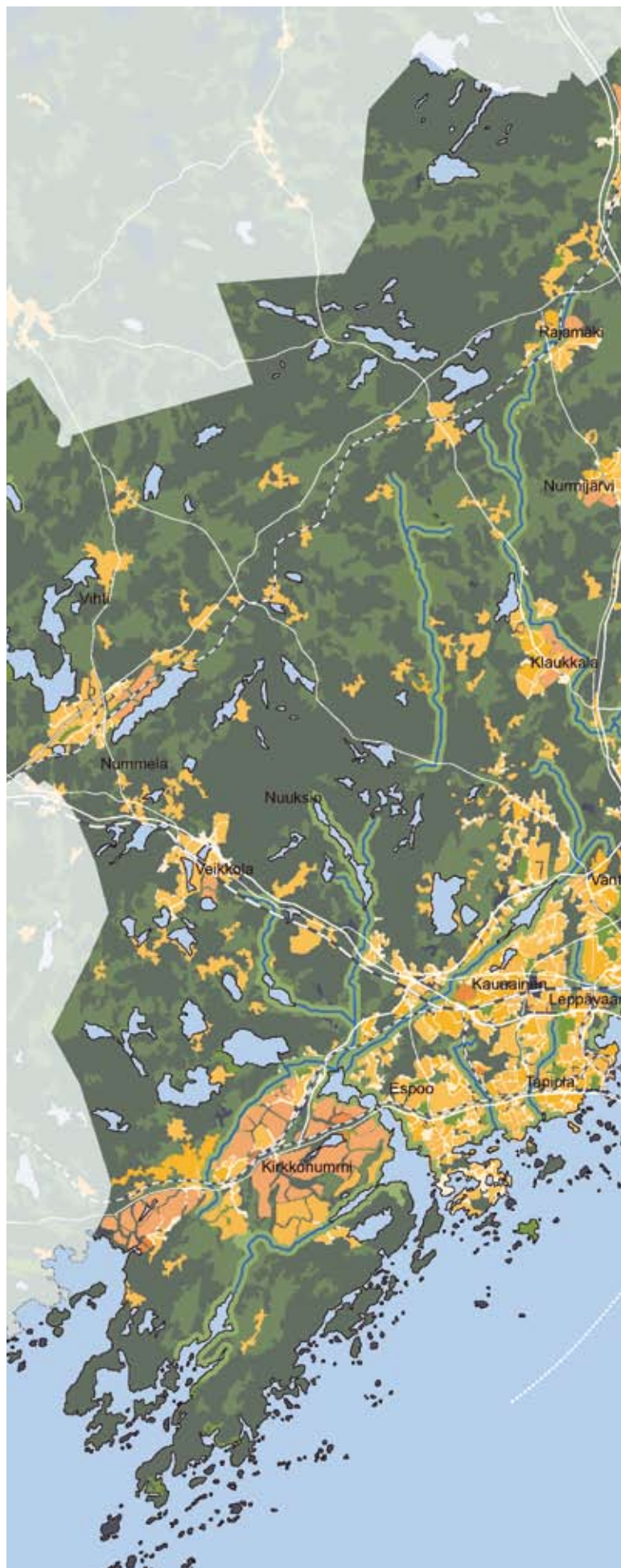


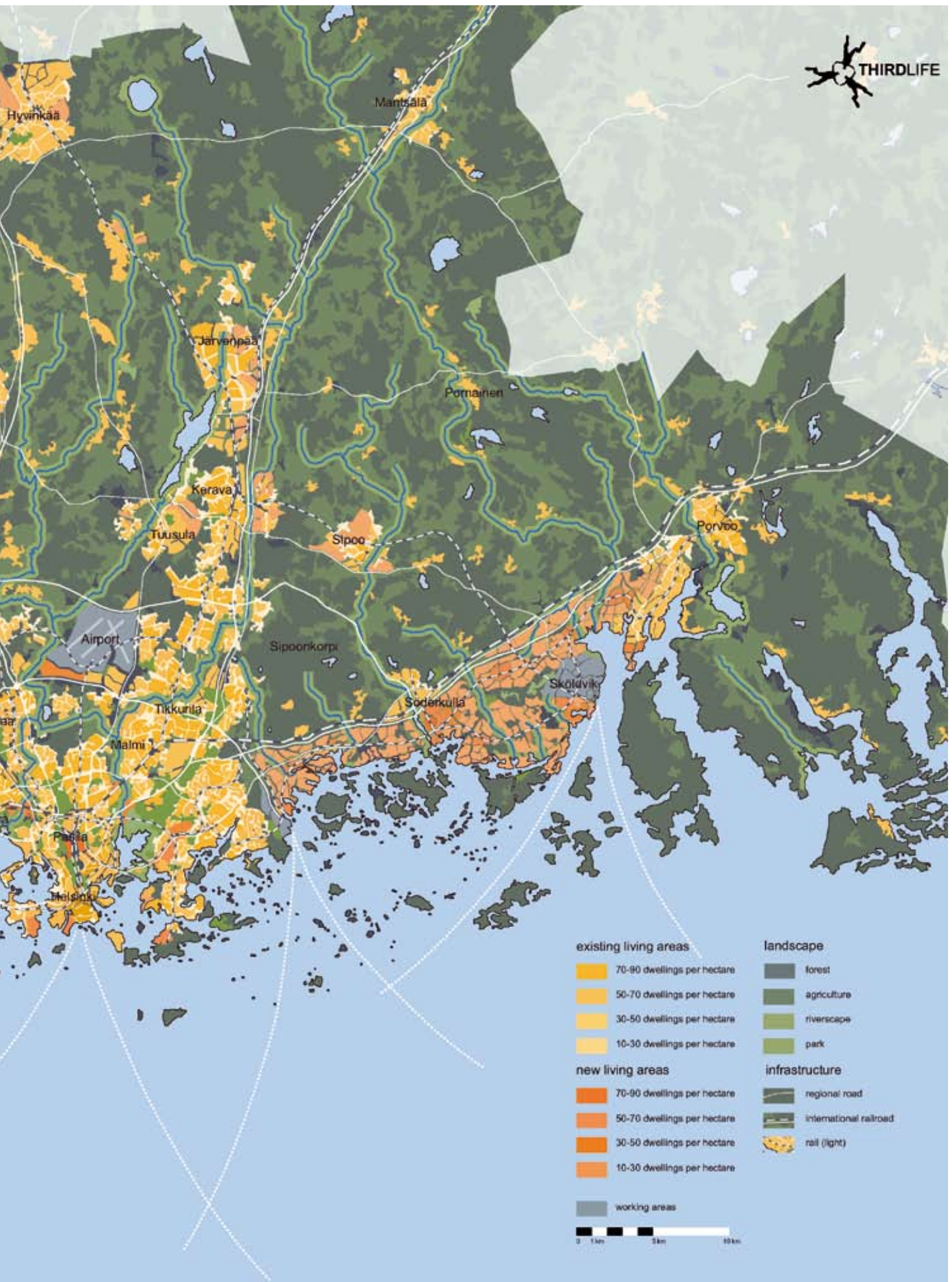


Inlösning, förslag nr 90, "Thirdlife"

Ett mångsidigt utrett och professionellt utarbetat förslag. Det utgår från antagandet att boendevärdet i framtiden styrs mer än nu av kvalitetsfaktorer. Förslaget anger som de viktigaste attraktionsfaktorerna i metropolområdet stranden och havet, med stöd av vilka områdesstrukturen i östvästlig riktning börjar bearbetas. Tyngdpunkten för tillväxten finns i öster och en del av tillväxten styrs till kranskommunerna, om också betydligt mindre. Detta står i konflikt med målet för en balanserad regional utveckling. Följden är en "ankarformad" områdesstruktur, som kraftigt stöder sig på utbyggnad av stränderna och som leder till långa avstånd i östvästlig riktning och till överbelastning av trafiklederna i strandzonen. Att förlänga metron till Sibbo och förena Kyrkslätt direkt med metro till Esbo och södra Helsingfors är i alla fall motiverade lösningar.

I landskapsstrukturen lyfts det fram faktorer som är väsentliga med tanke på landskapsekologin (t.ex. vattendrag, dalar) och de anses vara en resurs som ska bevaras men som visserligen kan utnyttjas exempelvis för produktion av biomassa. Förslaget efterlyser också en regional metropolpolitik. Betydelsen av s.k. tredje platser såsom en faktor som ökar trivsamt i levnadsmiljön har identifierats på ett snällrikt sätt, men något annat resonemang om invånarnas livskvalitet ingår inte i arbetet. Också de ekonomiska stöttepelarna har dryftats (t.ex. en "green economy" som utvecklar affärsverksamhet ur miljön). Förslaget omfattar en omsorgsfullt planerad typologisk verktygslåda för olika situationer för kompletteringsbyggande. Det är särskilt förtjänstfullt att exemplen också har fixerats och planerats på sina rätta ställen. I fråga om den fingeraktiga spårtrafiken påpekas vikten av att utveckla tvärförbindelser ("ladders"). Utsträckandet av spårtrafikförbindelsen till Sandhamn och sammankopplingen av forskarparkerna till varandra med en direktare linje än Jokern är intressanta detaljer i förslaget.





2 introduction

THIRDLIFE: creating an attractive sustainable competitive region



landscape metropolis

the rivers are appointed as framework for sustainable development of the region



network metropolis

infrastructure and nodes are adjusted to facilitate the regional urban engine



sea metropolis

the sea is the basis for the metropolitan development of the region



balanced metropolis

strengthen the social, cultural and economic variety of the region

vision

THIRDLIFE sets a leap towards a metropolitan development, which is the next step in the process to cultural consciousness and urban adulthood of the Helsinki region. By entering the stage in its development, Greater Helsinki will establish its position as the economic motor of Finland and as the most attractive metropolis in the Baltic region.

THIRDLIFE sets milestones to create an attractive, competitive and sustainable metropolitan region by generating urban and rural diversity, identity and connectivity, and strengthening the physical, natural and cultural values of the region.

The sea is the most powerful characteristic of the Greater Helsinki region. THIRDLIFE concentrates the urban development along the coast offering the most desirable and typically Finnish living conditions and excellent accessibility.

The approach of THIRDLIFE is to create a set of frame works on the regional scale concerning the major features in the spatial system: landscape, infrastructural network and urbanisation. The implementation of the vision is guided by regional agreements between the stakeholders. The frameworks are elaborated on a local level which is illustrated by so called toolboxes.



housing division key



new dwellings per municipality



development area and densities



	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020	2030	2040	2050	
context						climate change → sustainability						
	global		cold war		oil crisis		globalisation		diversification		competitive regions	
	Finland		after war built up period+pay back war debt		barter trade with Soviet Union		economic recession		network age		independency of distance	
	orientation		self-sufficient independent Finland		Scandinavia & Soviet Union		Europe		Asia, Far East, Russia (global)		independency → creating own future	
							member of European Union					

3 landscape metropolis

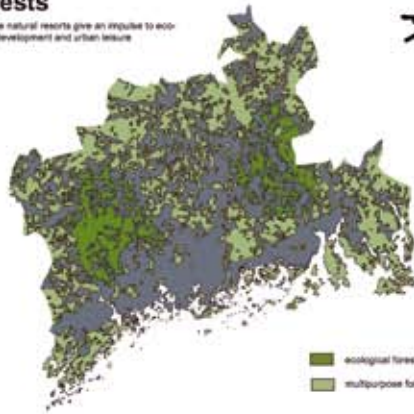
river system

river and valleys are developed as a spatial and ecological network for recreational use, agriculture, water management, park facilities and living



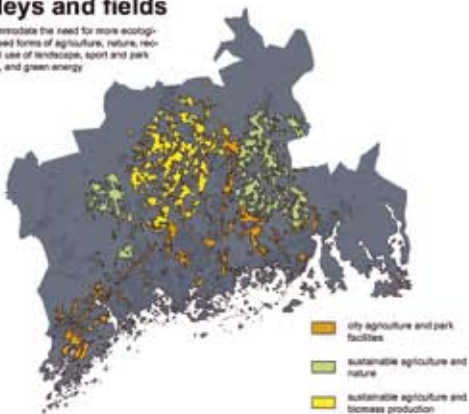
forests

two large natural resorts give an impulse to ecological development and urban leisure



valleys and fields

to accommodate the need for more ecologically based forms of agriculture, nature, recreational use of landscapes, sport and park facilities, and green energy



recreation

forests and lakes play an important role in the attractiveness of the region and facilitate recreational diversity in all seasons



toolbox landscape

urban

rural

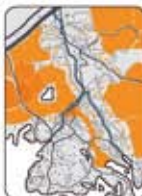
topography



river system



land use



connectivity



third places



1950 1960 1970 1980 1990 2000 2010 2020 2030 2040 2050

national strategies

ambitions	equal possibilities in all the regions	(division key on) investing in good infrastructure	investing in excellent research	investing in good living + attractive metropolitan region
regional strategy	supporting underdeveloped regions	spreading universities → strong regional centres	focus on growth of economical clusters	focus on the competitiveness of Helsinki metropolitan region
forming the region	independent municipalities	YTV	2007 turning point	start metropolitan policy regional plans and agreements + independency of municipalities

4 network metropolis



global network



baltic network



network of regions



improve the radial and ring road structure
The regional road network forms the functional frame for the connectivity of the network metropolis



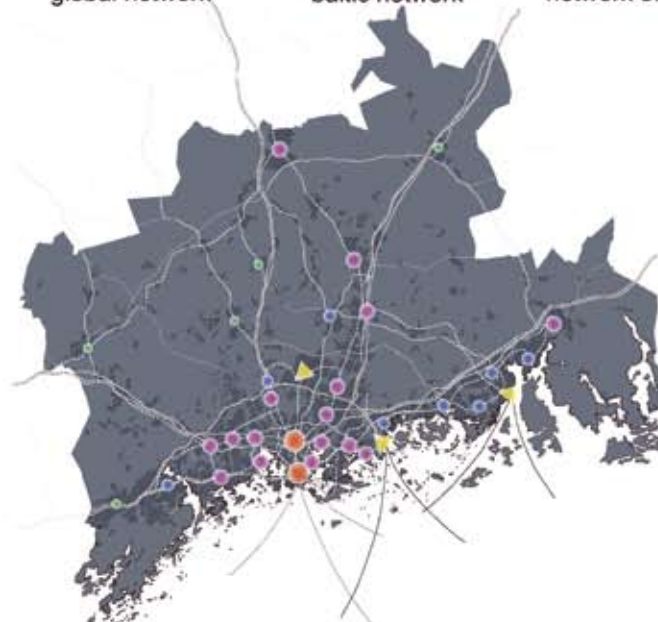
compact 'satellite' for optimal connectivity
concentrate nodes and urbanity along the public transport backbone



new infrastructure for public transport
soften ring and radial connection



new road infrastructure
soften ring and radial connection



- downtown node
- mainport node
- center node
- regional node
- country node

toolbox network

connectivity
improves accessibility
reduces vehicle emissions
enhances land value

density
efficient use of space
visible public transport
reduces emissions
enhances urbanity and liveliness

diversity
provides base for innovation
improves accessibility to local facilities
increased visibility of local businesses

third places
attracts people and activity
encourages informal meetings
create meaningful places

topography

typology

economic mainport



downtown node



center node



regional node



country node



golden triangle of main ports
facilitating good connectivity to boost the main ports to improve the economic structure



connected knowledge based economy
a cluster of city life and brown edges, with strong synergy between the different sectors improves the competitiveness of the region and Finland as a whole



centralities for office locations and service economy
the presence of a large amount of 'white collar' workers supports the concentration of office locations and service economy along main public transport lines in the network metropolis



international gate and logistic cluster
the 'Gronlandia' cluster forms the heart of the international economy zone supported by a logistic and transport oriented cluster close to the airport



1950

1960

1970

1980

1990

2000

2010

2020

2030

2040

2050

economy

character
agriculture
industry
service
ICT
creative economy
logistics

local production

service + ICT

global knowledge based economy, independent of distance

traditional agriculture

subsidised farming

scale enlargement

knowledge based green economy R&D

industrial production (paper, metal, chemistry)

knowledge based production design industries R&D

service economy

knowledge based services R&D

Nokia

telecommunication ICT

creative (white) economy

development of mainports



third places
attracts people and activity



6 balanced metropolis

social and cultural diversity

municipalities bring forth and strengthen their social and cultural identity in the region three development zones are distinguished: "close to nature", "culture field" and "sea city"



local qualities generate economic variety

the characteristics of the municipalities are combined in three distinctive, complementary economic profiles: green, blue or white

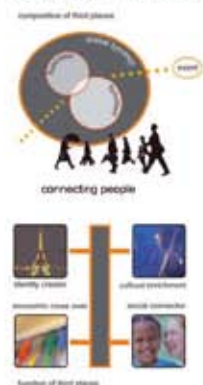


variety of third places

enhance the need for social contact and economic crossovers by creating numerous third (meeting) places. The combination of indoor and outdoor places, programmes and events contributes to the identity of municipalities



toolbox third places



spatial typologies



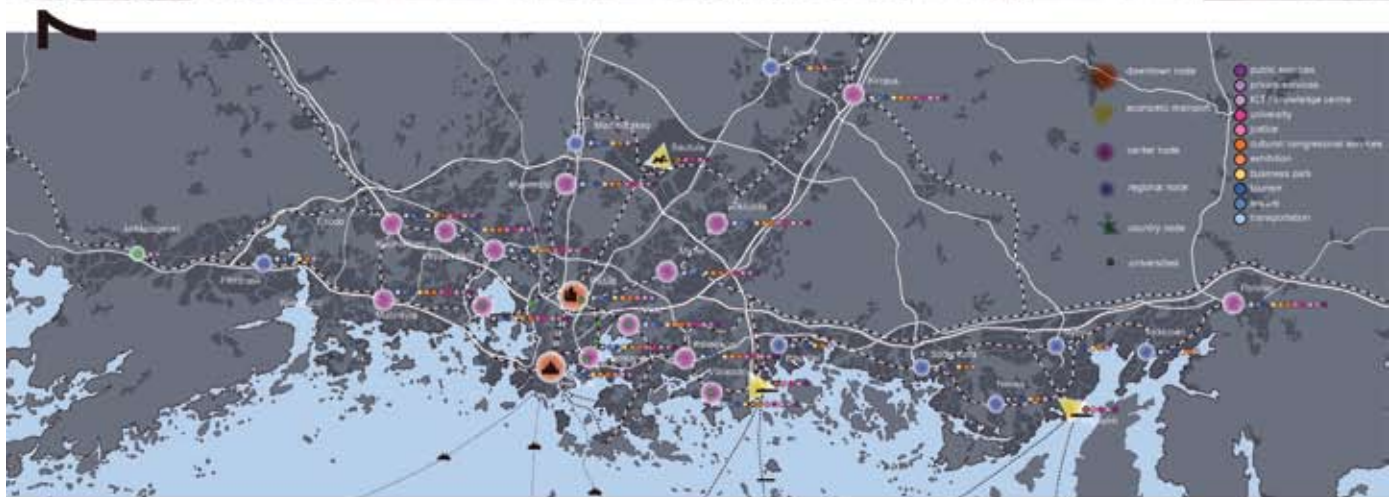
functions



events



	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020	2030	2040	2050
social structure	ambition	equal rights in education & in housing				services and possibilities for all people		acceptance of differences multicultural society			
	education	free basic education				free university education		support connecting of people cross overs creativity			
	emigration/immigration	emigration to America		emigration to Sweden		new immigration + refugees		internationality highest education level			
	demography	babyboom		decrease of birthrate		good healthcare		large generation retires, rapid aging (highest in Europe) + 300.000 elderly in the region			



6.2 Övre klassen

Förslag nr 4, "Open"

Utgångspunkt för förslaget är fyra livsstilar som är förknippade med finländskheten och som tros bestå också i framtiden. Karakteriseringarna är träffande och roliga, också deras kopplingar till planeringsbehoven i den byggda miljön har hittats på ett fyndigt sätt - tanken om folk som bor i en "fast and furious"-anda i eget hus på en tomt på en hektar främjar visserligen inte nödvändigtvis tävlingens mål om en hållbar samhällsstruktur. Förslaget tar dock fasta på att styra tillväxten främst innanför och kring Ring III (flygplatsen), där det också föreslås att leder delvis förläggs till tunnlar, likaså däckskonstruktioner. Den regionala granskningen är därmed bara partiell. Centrala förslag till lösningar är upphöjningen av Böle till ett andra centrum vid sidan av stadens nuvarande centrum, lättversionen av Marjabanen och förlängningen av centralparken. Kollektivtrafklösningen baserar sig på en las-solik ögla. Den nya tillväxten skulle ha kunnat styras mer till de föreslagna spårsträckningarna. Nyanvändningen av gamla centralt belägna f.d. industriområden har dryftats förtjänstfullt som en strategisk utvecklingsmöjlighet, men finns det alls kvar sådana i stadskärnan när de planer som nu är kända har blivit förverkligade? De ekonomiska klustren har skisserats upp på ett bra sätt. Klimatförändringen har beaktats genom att det föreslås en dammvall av byggda konstgjorda öar framför Helsingfors centrum, till vilken Ring I förlängs. Det är också bra att nya friluftstråk föreslås, men också i detta fall - som i hela förslaget - begränsar sig idéerna för mycket till utveckling av kärnan i metropolområdet.

Förslag nr 22, "Helsingin takänä"

Ett tydligt och från sina egna utgångspunkter logiskt genomfört förslag som baserar sig på två motsatta strategier avsedda att främja regionens konkurrenskraft. Det föreslås åtgärder som å ena sidan hänför sig till självförsörjande småstäder ("back to work societies") och å andra sidan till en förtätning av kärnområdet och skapande av ett urbant liv. Det förblir i viss mån oklart om de föreslagna områdesreserveringarna räcker till för den våningsyta som satts såsom mål. Metropolområdets geografiska positionering som en del av närområdena baserar sig på en supersnabb ringformig tågförbindelse Helsingfors-S:t Petersburg-Tallinn. Utvecklingsåtgärder föreslås speciellt för fyra områdescentrum: Otnäs, Malm, flygplatsen och Helsingfors nuvarande centrum. I dem är målet att främja dygnetrunturbanism. I kranskommunerna baserar sig tillväxten på kollektivtrafiken. Metoderna är bl.a. komplettering genom däckskonstruktioner ovan-

på trafikleder och kraftig bekämpning av infrastrukturell splittring. Också ekokorridorerna är avsedda att stärkas och grönområdena att utvecklas så att de blir mer parklika. Malm och Dickursby är avsedda att bli "gröna vertikala städer", dvs. tättbebyggda områden med tornhus, terrassbalkonger och solpaneler. Vid kusten har det vid en tågbro till Tallinn föreslagits en "broholme" (bridge island), där det också föreslås byggande. De visualiseringar som beskriver kompletteringsbyggandet är åskådliga.

Förslag nr 29, "Arkipelago"

Ett balanserat förslag, som utgår från en skärgårdsaktig komplettering av den befintliga samhällsstrukturen och byggande av helt nya områden. Det är svårt att skilja de nya områdena från de gamla, eftersom de valda symbolfärgerna inte avviker tillräckligt tydligt från varandra. Det finns relativt många nya områden och deras placering verkar ställvis rent av överdimensionerad eller ogenomtänkt. Huvudsakligen stöder de sig dock på den befintliga samhällsstrukturen och på trafiknäten. Skärgårdssinnebilden med namn från bortom världshaven är fantasifull (bl.a. Indonesia of Tikkurila, Kap Veikkola Verde, Micronesia of Sipoo, Sicily of Matinkylä), men vad uppnås genom detta med tanke på en strukturell utveckling av regionen? Också i regionens egen historia skulle det ha kunnat gå att hitta lämpliga namn som identifierar det nya metropolområdet. De föreslagna idéerna om kompletteringsbyggande är högklassiga och användbara (bl.a. trafikleder delvis i tunnlar, utnyttjande av källarvåningar ovan jord). Förslaget beaktar också landskapsstrukturen och de ekologiska korridorerna har förstärkts. Detaljerna om lösningarna på kvartersnivå är inspirerande och känslofulla. Det skulle dock ha varit önskvärt med en starkare vision om en hurdan framtidsbild förslaget baserar sig på.

Förslag nr 37, "Helsinki 360°"

Ett synnerligen tydligt, konsekvent och professionellt utarbetat förslag, vars tre huvudutgångspunkter är förbättrad infrastruktur med hjälp av satsningar på kollektivtrafiken, skydd och harmonisering av naturområdena genom ett regionalt parknät och hållbar tillväxt med hjälp av nya täta kärnor. Som en lösning föreslås en ny omfattande ringformig spårsträckning, med hjälp av vilken metropolområdets fingerstruktur kan utvecklas i en mer nätlik riktning. På detta sätt bildas tre olika tillväxtzoner i östvästlig riktning ("coastal, buffer & sub zone"). Nybyggandet och tillväxten styrs till dessa zoner, speciellt till de ställen där kollektivtrafikringen och de nuvarande tillväxtfingrarna möts. Tyngdpunkten för byggande

finns därmed i kranskommunerna, men också på axeln Sibbo-Kyrkslätt har nya markanvändningsreserveringar föreslagits. På det föreslagna sättet utvidgas regionens samhällsstruktur i onödan (speciellt områdena kring spårlinjen Kyrkslätt - Nummela - Klövskog - Kervo - Sibbo - Söderkulla). Huvudidén i förslaget går dock att ändra och genom en reglering av den föreslagna ringens storlek och läge är det möjligt att anpassa den bättre till de befintliga markanvändningsplanerna. Också utvecklingskorridoren längs Ring III skulle kunna förlängas kraftigare västerut mot Esbo. Fasindelningen för byggandet har presenterats med exemplarisk tydlighet. En fin idé är anslutningen av grönområdena till sådana områden som omfattas av kollektivtrafikservicen. Detaljlösningarna, som beskriver byggmöjligheterna i tre zoner av olika typ, har träffande och välmotiverade redskap. Detaljerna, liksom hela arbetet, presenteras rätt torrt och invånarsynpunkten får inte utrymme. De eventuella effekterna av klimatförändringen har beaktats genom direktiv för översvämningsskydd.

Förslag nr 42, "aVia"

En säregen och djärv vision som bygger på en enda bärande tanke. Huvudidén är en flyttning av flygplatsen norrut. Detta gör det möjligt att anlägga Europas längsta gata (60 km), European Union Street. Målet är att erbjuda alla aktörer i regionen en "bra adress". Gatan sträcker sig mellan den nya flygplatsen i norr och Unionsgatan (och lyfter samtidigt fram Berghälls kyrka på ett helt nytt sätt som landmärke). Den utvecklingskorridor i nordsydlig riktning som bildas förenar en serie olika platser av olika karaktär. Också centralparken förlängs norrut. I och med klimatförändringen blir tidigare låglänta marker och torkade bäckfåror vattenområden på nytt, vilket erbjuder kvalitetsfaktorer för boendet och rekreationen. Den nya flygplatsen motiveras med den ökade flygtrafiken på Asien. Flygplatsen förbinds också med ett supersnabbt tågnet. I övrigt är det föreslagna trafiknätet inte logiskt i förhållande till den föreslagna bandaktiga och mycket koncentrerade strukturen, utan befinner sig på ett underligt sätt vid sidan om detta. Förslaget är inte särskilt jämlikt med tanke på hela regionens utveckling.

Förslag nr 48, "Ubi Urbs"

Ett förslag som betonar kontinuiteten och öppenheten i de offentliga uterummen, såsom stränderna och parkerna. För att kontinuiteten ska förbättras föreslås motorvägar och andra stora trafikleder delvis bli överdäckade (en vänlig Ring III) och områdena kring dessa förtätade. Motiveringen är att området i fråga får logistiska fördelar vid sidan av att hindereffekten elimineras. Andra metoder är förläggande av nytt högt byggande till strandzo-

nen och samtidigt skapande av en serie offentliga uterum vid havsstranden (bl.a. i Sibbo). Den föreslagna byggexploateringen innebär att särskilt många nya naturområden inte behöver tas i anspråk för byggande. Andra nya tillväxtriktningar som föreslås är Hyvinge och Träskända och dessutom föreslås E12-trafikkorridoren bli förstärkt. Utvecklingen av trafikinfrastrukturen är väl anpassad till de tillväxtriktningar som anvisats, och den strukturella helhet som uppstår är logisk. Lösningarna på detaljnivå når dock inte upp till samma standard. Förslaget saknar en vision om ett hurdant framtidsscenario det bygger på.

Förslag nr 50, "Ribbon"

Ett till utförandet imponerande förslag, som utgår från att landskapsvärdena i regionen ska utnyttjas och framhävas. Förslaget är målmedvetet avsett att förbinda den i dag utspridda bebyggelsen och dra nya gränser för områdenas tillväxt. Tyngdpunkten i den områdesstruktur som bildas är östvästlig, medan de nordsydliga förbindelserna ägnas mindre uppmärksamhet. Tankarna kring utvecklandet av trafiksystemet är intressanta (bl.a. ett täckande monorailnät i spiralform), men helheten blir teoretisk och leder till överdimensionering.

Förslag nr 51, "Whiteskape"

Ett arbete som baserar sig på upphovsmännens starka stadsstrukturella lösning och syn. Utgångspunkten är en ambitiös och intressant strävan till nya masklika tillväxtenheter, som förenar samhällsstrukturen och med hjälp av vilka det är meningen att fingerstrukturen i regionen ska utvecklas så att den mer liknar ett nätverk. I förslaget ifrågasätts tävlingsprogrammets tillväxtmål och det föreslås fyra scenarier bundna vid olika tillväxttakter. Likaså skisseras där upp deras inverkan bl.a. på folkmängden, den våningsyta som byggs och andra regionala variabler. Målet är en strävan efter en flexibel lösning som kan reagera på eventuella oväntade och t.o.m. oönskade förändringar. Den föreslagna enheten för kompletteringsbyggande i ett band längs en spårvagnslinje och med möjlighet till naturnära byggande fungerar bra på närskalenivå, men läget som en del av den befintliga samhällsstrukturen är inte det bästa möjliga. Kompletteringarna hänförs också till kärnområdena, vilket innebär att planeringsutmaningarna i kranskommunerna behandlas ytligt. Det hade varit till fördel med ett målmedvetnare grepp också om utkanten i metropolområdena. I trafiklösningarna har utvecklingen av fartygstrafiken beaktats som en möjlighet. En rolig detalj är vindparken i havet med dess rotor högt uppe i luften, vilkas habitus som trotsar tyngdkraften är spektakulär.

Förslag nr 62, "The five"

Ett förslag som har till mål att Helsingfors metropolområde ska positioneras bland "Top 50 Global Cities". Regionens framtid antas basera sig på att utvecklingen i Ryssland och Baltikum är gynnsam och att Helsingfors metropolområde dras med i utvecklingen. Boende- och livskvaliteten, som i förslaget jämföras främst med boende vid stranden, blir en nyckelfaktor i regionen. Tyngdpunkten i tillväxten ligger därför på områden i östvästlig riktning. Visionen går ut på att fyra nya och självständiga havsnära städer (områdescentrum) ska byggas, vilket inte nödvändigtvis främjar uppkomsten av ett sammanhängande metropolområde. Stadens nuvarande centrum föreslås bli den femte kärnan i metropolområdet. De nya städerna med fågelnamnen Svalan, Lärkan, Höken och Hackspetten är idérikt planerade. Exempelvis föreslås Lärkan bli olympiaby för jubileums-OS år 2052 och plats för en world expo. Hackspetten i Sibbo profileras som ett medicinskt centrum av världsklass och som plats för etniska restauranger. Kollektivtrafiken bygger på en spårlinje som förenar de fyra nya städerna och den gamla staden.

Förslag nr 64, "Helsinki Horizon"

Ett mångsidigt utrett, logiskt och balanserat förslag, där Helsingfors metropolområde, som bygger på fingermodellen, utgör en stad mellan skogen och havet. Målet är en balanserad regional utveckling med stöd av spårtrafiken. Det huvudsakliga sättet att lösa detta är en förtätning av samhällsstrukturen speciellt i innerstaden, men också nya områdesreserveringar har upptagits. Framför Helsingfors nuvarande centrum har vissa nya öar föreslagits. Kulturlokalernas betydelse och möjligheten att skapa sådana har insetts väl. Det har föreslagits satsningar på lågenergibyggnad. Det skulle dock ha varit önskvärt med en starkare vision om en hurdan framtidsbild förslaget baserar sig på och hur den föreslagna planen svarar mot de framtida utmaningarna.

Förslag nr 66, "Serendicity"

En översiktsplan som baserar sig på stjärnmodellen och där utgångspunkten är att trakten kring flygplatsen ska bli kärnan i metropolområdet och en stad som fungerar dygnet runt. Stjärnans uddar utgör tillväxtkorridorer i inlandet och dessutom föreslås det att regionen får ett antal separata pärlor, som broderar speciellt kustområdena. I detaljerna föreslås en på slutna kvarter baserad stadsstruktur, som planerats med skickligt grepp (om också inte särskilt innovativt) och där boende och arbete möts. Visionerna är sympatiska. Arbetet kretsar i beskrivningen

beklagligt kring sina egna teoretiska och begreppsmässiga utgångspunkter och ger inte någon klar vision om en hurdan framtidsbild det baserar sig på. Också trafiklösningarna är mycket ytligt behandlade. Däremot har den lokala stadsförvaltningen och dess processer (local governance) skisserats upp på ett lovande sätt.

Förslag nr 68, "Roots"

Ett sympatiskt och övervägt förslag, som utgår från en trädssymbol ("regionen behöver andliga och ekologiska rötter"). Den bärande tanken i förslaget är byggande anpassat till olika landskapszoner. Kusten, grönfingrarna i mittområdet och skogsområdena i norr får sina egna lösningar. Grönogivningen ökas också i kärnområdena. Detta motiveras bl.a. med att klimatförändringen medför blåsigare väder och att fler träd innebär skydd. Det föreslås t.o.m. att hus ska rivas för att det gröna nätverket ska bli starkare och mer sammanhängande. Energi- och näringsproduktionen stöder sig på det lokala: produktionen av biomassa och biogasen blir allt viktigare, liksom också reserveringen av mark för matproduktion. Enskilda idéer är bl.a. utbyggnad av nya områden i Esbo i trädgårdstaden Hagalunds anda, stärkt struktur längs Västerleden, partiell överdäckning av trafikleder och utnyttjande av däckskonstruktionerna för byggande och införande av vägtullar som finansieringsinstrument för trafikledernas nya infrastruktur. Lågenergibyggnad föreslås också bli främjat med hjälp av finansieringsinstrument. Det nya byggandet kopplas starkt ihop med de kollektiva trafikförbindelserna. Den egna identiteten hos kranskommunernas småstäder föreslås bli utvecklad. Utvecklingen i Vancouverområdet föreslås som en möjlig modell när det gäller att utveckla stadskärnan. Avvikande från många andra förslag föreslås trafiknätet i regionen bli utvecklat både som spårtrafik (tåg, snabbspårväg) och som busstrafik. Speciellt för tvärförbindelserna utnyttjas bussar.

Förslag nr 81, "Greener Greater Helsinki"

Ett mångsidigt och grundligt utrett förslag, som besvärar av att det framställs på ett tråkigt sätt. Utgångspunkten för förslaget är att en urban skärgård ska uppstå. Målet är att skapa olika slags bebyggda "öar", som kompletterar varandra med avseende på karaktären och funktionerna i den byggda miljön. Det huvudsakliga målet i förslaget är att främja uppkomsten av ett sammanhängande metropolområde. Som nyckelfaktorer föreslås kommunikation och anvisningar (Greater Helsinki Guide), nya former av lokal planerings- och förvaltningspraxis (Greater Helsinki Forum) och en lokal informationsbank. En huvudprincip är att byggandet ska placeras så att det stöds av spår-

trafiken och så att de nuvarande städerna och tätorterna kompletteras. Detta har ställvis lett till försiktighet bl.a. i de områdesreserveringar som föreslås för Mellannyland och Esbo. Infrastrukturlösningarna i förslaget är förnuftiga och rimliga. En förstärkning av grönkorridorerna och naturområdena har utretts noggrant - naturen ses som en viktig resurs- och attraktionsfaktor i metropolområdet. Det ges goda tumregler med tanke på en förtätning, och det finns också miljötekniska idéer. För havsområdet föreslås en omfattande vindkraftspark, som dock kan störa den redan nu livliga rekreationsanvändningen.

Förslag nr 93, "Anneli"

Ett omsorgsfullt utarbetat förslag, där tyngdpunkten för det nya byggandet finns både i Klövskog och vid stambanan (t.ex. Jokela). Översiktsplanen beaktar också Lojoåsens utvecklingskorridor. Det har anvisats områdesreserveringar t.o.m. för semesterbyggande (bl.a. Sibbo, där just inget annat byggande föreslås). Den SWOT-analys som förslaget bygger på är förtjänstfull. Regionen har med fast hand positionerats som en del av ett större geografiskt område. Planeringen har skett med ett analytiskt, rent av rationellt, grepp (t.ex. tillgänglighetsdiagram). Det föreslagna spårtrafiknätet är relativt omfattande. Å andra sidan medger det genuint hållbara resor inom regionen, låt vara att investeringarna är stora. I Mellannyland föreslås en intressant ny huvudväg Åbo-S:t Petersburg. Byggetapperna är tydligt angivna, också Top Priority Development Zones har beaktats heltäckande som en del av förslaget. De detaljerade planerna är professionella, men inte särskilt innovativa. Detsamma gäller förslaget som helhet. Upphovsmännen skulle gärna ha fått komma med en vision om ett hårdant framtidsscenario förslaget bygger på.

Förslag nr 96, "Helsinki"

Utgångspunkt för förslaget är två motsatta fenomen: metropolområdets "hidden inner processes" och "physical appearance". Utifrån dessa byggs det upp en teori om att staden är en cell som oavbrutet delar sig och med "total control of urban processes" som mål. I förhållande till målet är det överraskande att det som lösning föreslås ett rörligt system för geografisk information som används med hjälp av mobiltelefon. Det innehåller information om bl.a. bostadspriser, tjänster osv. Förslaget tar dock inte ställning till hur och som resultat av vilken process den byggda miljön formas. Vem är det som slutligen använder mark och bearbetar miljön? Detaljerna är fartyllade (t.ex. Rural Citys vingårdstak), men hur kopplas deras speciella karaktär och säregenhet till den föreslagna öppna planeringsprocessen? Översiktsplanen med Helsingfors som består av en mosaikartad struktur och en karta över möj-

ligheter är dock fascinerande som tanke. Det är också intressant att klimatförändringen anses ha framför allt positiva konsekvenser för metropolområdet.

Förslag nr 104, "Ilmatar"

Ett idealistiskt förslag med stark stämning baserat på finsk mytologi och skickligt valda slogans. Det förenar tradition och hypermodernt tänkande. Förslaget bygger på fyra grundläggande utgångspunkter: jämlika partnerstäder inom regionen, självförsörjning (bl.a. energi), deltagande planering och miljövänlighet som helt och hållet genomförs inom de olika funktionerna. De bärande idéerna i områdesstrukturen är ett tätt kärnområde som ligger innanför Ring III och som förnyas genom komplettering (tonvikten i byggandet ligger på stränderna) och en mängd separata självförsörjande satellitstäder i kranskommunerna. Tanken kan jämföras med trädgårdsstadsideologin eller t.o.m. med stadsstaterna i antikens Grekland, där marken i deras besittning avkastade tillräckligt mycket för deras egna behov. Förslaget omfattar en hel del olika enskilda idéer som blickar in i framtiden och som inte saknar innovativitet och fantasi. Idéer för trafiken är bl.a. spårbunden distributionstrafik på natten, segelfartyg som används för sjöfrakt, samåkningsbilar som reserveras trådlöst, stadscyklar och elbussar. I anslutning till den egna näringsproduktionen och närmaten finns det idéer om odlingstorn baserade på jordvärme och havsdjur som föds upp i skyddade vikar speciellt i östra Helsingfors. Det föreslås att biomassa ska framställas av alger för energiproduktionens behov. Som ett framtida nyckelevenemang i Helsingfors metropolområde visioneras en internationell byggnadsutställning år 2025. Inom Malms flygfältsområde föreslås ett ekosfärförsök ("ecosphere"). Förslaget är vackert presenterat och upphovsmännens iver kan läsas mellan raderna.

Förslag nr 106, "Equilibrium"

Utgångspunkt för förslaget är en vision som betonar det lokala och en lokalt hållbar utveckling. För att utvecklingen ska kunna följas erbjuds ett libri-system och spelet Helsinki Matrix, där de olika variablerna ska vara i balans med miljökonsekvenserna, dvs. också det ekologiska fotavtrycket av byggandet ska vara lätt och aktörerna ska bära ansvar för sina göranden och låtanden. Idéerna är intressanta, om också kryptiska. De indikatorer som föreslagits för uppföljning och planering av stadsutvecklingen är dock träffande. I områdesstrukturen betonas en organisk tillväxt och stadsöar, som inte får växa samman utanför den egentliga metropolzonen, utan det föreslås grönkorridorer mellan dem. Som tillväxtzoner betonas

södra Sibbo och dessutom zonerna längs stambanan och Klövskogsbanan, vilket kan anses vara motiverat. Vad detaljerna beträffar är dock båda riktningarna förknippade med problem. De nya områdena längs Klövskogsbanan föreslås till stor del ligga inom en flygbullerzon. I Sibbo föreslås nybyggande i Natura 2000-områden. Att bygga en metro från ö till ö utmed strandzonen skulle bli mycket dyrt. Avgränsningen av tätorterna i de föreslagna utvecklingszonerna är delvis onödigt försiktiga (t.ex. i Träskända finns det en konstigt förstorad tätort till Paipis i Sibbo i stället för till Ristikytö eller Purola). Som basmodell för samhällsbyggandet erbjuds en ojämn kant ("fringed edge"), som tar naturen fram till bostäderna. Längs Klövskogsbanan har det planerats balanserade och naturliga kvartersstrukturer med modellen i fråga. Samma modell har också utretts för området Björkby-Korso. Trafiklösningarna baserar sig på tanken att trafikbehovet ska minska (distansarbete, lokal service), men av förslaget framgår det inte med vilka medel detta ska förankras hos invånarna. Stambanan har dragits via flygplatsen, vilket kan vara motiverat i synnerhet då stambanans kapacitet annars på lång sikt kan överskridas. Förslaget innehåller många resonemang (bl.a. betydelsen av den ökade seniorekonomin dvs. silver economy) och idéer (bl.a. jubileums-OS år 2052), men den ytterst svår-lästa fonten är inte till fördel när det gäller att förstå innehållet i arbetet.

6.3 Mellersta klassen

Bedömningsskala:

- o = Inte angiven
- 1 = Dålig / bristfällig
- 2 = Försvarlig
- 3 = Bra
- 4 = Mycket bra
- 5 = Utmärkt

Förslag nr 3, "I don't believe in visions"

Ett helgjutet förslag med en klar målsättning. Ett intressant scenario bestående av skarpa iakttagelser och visionära förutsägelser. Goda lokala idéer, sådana som hänför sig till greppet om staden och ekonomisk analys; också fasindelningen är uttänkt. Trafiktankarna baserar sig på det spårbundna nätet. En intressant tanke om en "road-acre city". Ett realistiskt och även dynamiskt och intressant förslag.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	4

BEDÖMNINGSGRUND	
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	3
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	4
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	3
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	4

Förslag nr 9, "GHV Necklace team"

Den bärande tanken i förslaget är att de stora lederna ska överdäckas och att däckskonstruktionen ska utnyttjas för såväl grön- som kompletteringsbyggande. Den förstärkning av grönstråken som blir möjlig på detta sätt kan anses vara fyndig. Lösningen är dock som helhet genomförd överdimensionerad och dyr. I norra kanten av metropolområdet föreslås en ny Ring Road IV. Bygget med obetydlig inverkan ("MIC = minimum impact construction"), som är centralt i visionen, är en utvecklingsduglig idé, och för att den ska konkretiseras har det föreslagits bl.a. gröntak. De 12 viktigaste utvecklingszonerna i regionen har beaktats väl i förslaget.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	3
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	4
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	1

Förslag nr 10, "Helsinki United"

I visionen framställs Helsingfors som ett lyckoland inom S:t Petersburgs inpendlingsområde där trumfkorten är en lugn livsrytm (bl.a. föreslås "In Helsinki we have got time" som marknadsföringsslogan) och en ren miljö. Översiktsplanen ger ett något halvfärdigt intryck och huvudvikten i förslaget finns på detaljlösningarna. Några stora vägar föreslås bli överdäckade och däckskonstruktionen utnyttjad för grön- och kompletteringsbyggande. Framför Helsingfors föreslås det konstgjorda öar, som kan utnyttjas såsom skyddande dammar om havsytan eventuellt stiger. Förslaget innehåller spännande trafiklösningar, såsom hybridbilar som fungerar enligt anropsprincipen. Helsingfors kärnområde föreslås bli utvecklat bara som område för gång- och cykeltrafik och för kollektivtrafik, och privatbilism föreslås helt och hållet bli för-

bjuden där. I kranskommunerna betonas utvecklingen av mångsidiga nybyggnadsområden (bl.a. ett område för hästtokiga), där det är möjligt att anpassa byggtakten till efterfrågan.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	4
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	3
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	4
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	3
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 14, "Capillary City"

Förslaget baserar sig på tanken om en stadsstruktur med många centrum, där det finns ett flertal mångsidiga lokalcenrum ("districtpolis"). I översiktsplanen har det föreslagits att Klövskogsbanan ska förstärkas och metron förlängas både öster- och västerut. Den fyndigt gjorda analysdelen hör till det starkaste i förslaget. Där har det mycket åskådligt angetts bl.a. att det sammanhängande metropolområdet inte nödvändigtvis behöver kommungränser. Arbetsplatsernas placering har utretts förtjänstfullt, liksom också harmoniseringen av naturnätverken. Planerna på detaljnivå når inte upp till samma standard, men de där framkastade idéerna kring tvärprofilerna för gator av olika typ är förnuftiga.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	4
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	4
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	4
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	3
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	4

Förslag nr 16, "Silk Road"

Förslaget baserar sig på en tydlig och åskådlig analys över metropolområdets läge och behoven av att utveckla dess struktur. Visionen baserar sig på global logistik och speciellt på en ökning av flygtrafiken på Asien ("Asia hub"), med tonvikt på området för Helsingfors-Vanda flygplats och på en ny flygplats i Kyrkslätt och utveckling av en 24-

hour city. Planerna stannar på en mycket schematisk nivå. Trafiknätet förefaller överdimensionerat. Helhetsgreppet i förslaget är fartfyllt och företagsamt, men innehåller i och med sina grundläggande utgångspunkter många osäkerhetsfaktorer (en ny flygplats, många spårtrafikinvesteringar). Det har inte tagits ställning till konsekvenserna med avseende på klimatförändringen, trots att detta skulle ha varit motiverat i en vision som bygger på flygtrafik.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	4
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	3
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	3
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 21, "Intelligent garden"

Ett förslag med många olika slogans, där helhetssynen på utvecklingen av Helsingfors metropolområde förblir något kryptisk. Förslaget baserar sig på byggande av nya små byliknande dotterstäder. De har fått träffande namn och typologierna är utvecklingsdugliga. Översiktsplanen är dock mycket tunn i synnerhet när det gäller utvecklingen av trafiken och näringarna, och främjar inte en harmonisering av områdesstrukturen.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	4
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 23, "Mentor capital network"

Ett förslag som baserar sig på en fingeraktig områdesstruktur, där avsikten har varit att ge de olika delarna sin egen identitet. Regionen utvecklas relativt jämbördigt. I förslaget läggs det fram utvecklingsdugliga idéer, såsom utnyttjande av lediga kontorslokaler för boende, och vissa energiidéer som förefaller ogenomtänkta. Trafiklösningarna betonar gång- och cykeltrafiken och

den spårbundna trafiken. Det föreslagna trafiknätet och områdets helhetsstruktur stöder varandra. Förslaget saknar dock en sammanfattande vision och förblir splittrat.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	3
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	4
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 24, "Synchronity"

I förslaget styrs byggandet till det nuvarande kärnområdet, där det speciellt vid Vanda å föreslås mycket nytt byggande och förtätning ("Centurb"). Ring II föreslås bli en urban boulevard och Sibbo föreslås bli utvecklat som ett "Easturb"-område. Det föreslås inte just någon ny infrastruktur i regionen. Kvaliteten på de objekt för kompletteringsbyggande som föreslås i de detaljerade planerna övertygar inte. Bristen på rytm framhäver det monotona intrycket utan rumsmässig variation.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	3
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	3
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 25, "Tapiola Harmony"

Ett originellt förslag som bygger på en megastruktur som närmar sig landskapsarkitektur. Det nya byggandet baserar sig på tillägg av ett nytt konstgjort fortlöpande landskapselement med byggande i 1-4 våningar. Den nya strukturen täcker och omger den nuvarande bebyggelsen och lämnar denna i fickor. Skalan och byggvolymen i förslaget är kraftigt överdriven och alltför stor, men kan fungera om den tillämpas i enskilda fall som är lättare att bemästra.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	4
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	2

Förslag nr 26, "Contemporaneity"

Ett svårtytt och lyriskt förslag, där nästan allt nybyggande är högt och kompakt och förlagt till strandzonen. En del av byggandet föreslås mitt i skogen i separata enheter som kallas parker. Ett mål har också varit att utveckla de offentliga platserna utomhus. Trafiklösningarna baserar sig på en supersnabb järnvägsbana (internationella förbindelser) och en ny bana till flygplatsen. Tyngdpunkten för det nya byggandet finns dock inte i anslutning till dessa stora infrastrukturinvesteringar, vilket inte är ägnat att främja en helgjuten samhällsstruktur i regionen. Förslaget innehåller dock lovande visioner om utveckling av stadsplaneringen och greppet om staden.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	4
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	1

Förslag nr 30, "Idencity"

Ett förslag där de verbala målen har överförts åskådligt till översiktsplanen. Utgångspunkten är en fyndig analys och klara mål, enligt vilka framgångsfaktorerna är att stärka förutsättningarna för ICT-ekonomin och att därmed förtydliga metropolområdets identitet, förtäta de strategiskt viktiga kärnområdena och utveckla metropolstadens administrativa modell. Fasindelningen och förändringarna i regionen har angetts med exemplarisk tydlighet. Ring III utgör förslagets ryggrad, vid vilken en stor del av nybyggandet föreslås bli placerat. Ingen större tillväxt föreslås för kranskommunerna. De detaljerade planerna är mycket dunkla.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	4
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	4
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	3
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 32, "Archipelago"

En områdesstruktur baserad på en sinnebild från skärgården, där de områden som reserverats för nybyggande dock förefaller överdimensionerade i förhållande till den bebyggda landareal som redan finns. Beskrivningen är mycket väl motiverad. Idéerna om kompletteringsbyggande är träffande, likaså tanken att lyfta fram Böle till knutpunkt för trafiken i regionen. Det nya bostadskonceptet, en mellanform av hem och hotell, är utvecklingsdugligt. För trafiken finns det spännande idéer, såsom flyttning av godstrafiken till tunnlår. Tanken om byggande i utkanten av nya områden före de centrala delarna skapar ett målmedvetet stadslandskap, men är inte särskilt trovärdig med tanke på utvecklingen av servicen och trafikförbindelserna.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	3
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	4
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	3
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	4
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	4

Förslag nr 33, "Green emergence"

En översiktsplan som baserar sig på utveckling av både fingermodellen och strandzonen. Förtjänstfulla i förslaget är dess idéer kring trafik och miljöteknologi. Förslaget är mycket framtidssträvande och idealistiskt. Tanken om en "kännande stad" och användningen av nya teknologier skapar möjligheter till intressanta stadsrum med växelverkan. Det föreslås bygga av en bro till Tallinn, vid vilken det finns väderkvarnar som alstrar vindenergi. Att centralisera den baltiska hamntrafiken är en intressant tanke, likaså skapande av en miljöbarometer som pejlar Östersjöns tillstånd och andra ekologiska mätare. Det är

dock svårt att hitta en klar tyngdpunkt och ett tydligt budskap i förslaget. Illustrationerna är något klumpiga.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	4
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	3
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	3
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	3
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 36, "GH Landscape park"

Förslaget utgår från en centralpark som täcker hela metropolområdet och som ses såsom en förenande faktor för området, både fysiskt och psykiskt. I parken föreslås - något överraskande - olika slags ekohotell, kontor och museer, likaså boende och andra funktioner i tornhus. Bygandet på höjden föreslås rent av bli en symbol för regionen ("Greater Helsinki New Towers"). Översiktsplanen är en något oredig korsning av nät- och fingermodellen, där speciellt det omfattande byggandet i centralparken inte främjar uppkomsten av en helgjuten samhällsstruktur. En egen ringbana för kranskommunerna är en intressant idé, liksom också idéerna om utnyttjande av internetbaserade virtuella tjänster för att bekämpa klimatförändringen.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	4
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	4
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	3
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	3
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 41, 60° N / 25° E

Förslaget baserar sig på en bra analys av Helsingforsregionens geografiska position. De föreslagna lösningarna når dock inte upp till analysens nivå. Den regionala områdesstrukturen baserar sig såväl på en nätverksaktig struktur som på separata satelliter. Valet gör att helheten lätt blir splittrad och ger ett överdimensionerat intryck. Grundtanken inom trafiknätet är en metro med två öglor (double ring metro).

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	3
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	3
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 49, "Oscillating spheres"

Ett mångsidigt och relativt konsekvent förslag som bygger på fingermodellen. Det valda grafiska framställnings sättet gör att arbetet blir svårläst. De detaljerade planerna upprepar i onödan sådant som ingår i översiktsplanen. De förslag som hänför sig till trafiknätverken är dock tydliga och utvecklingsdugliga. Också fasindelningen är relativt åskådligt angiven.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	4
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	2

Förslag nr 52, "Complete Cities"

Huvudvikten i förslaget finns i analysdelen, där en ringformig stadsstruktur konstateras vara förmånligare än den halvcirkelstruktur som beror på Helsingfors geografiska position. Den föreslagna lösningen utgår från landfingrar på landsidan och nya havsfingrar ("offshore") som sträcker sig ut i havet. Visionen är idealistisk och grafisk tydlig. Den valda utgångspunkten skapar dock mer problem än den löser sådana.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1

BEDÖMNINGSGRUND	
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 53, "Symbiotic Helsinki"

En "öppen" utvecklingsvision som baserar sig på matri-ser med flera variabler. Analysdelen är grundligt genomarbetad. En del av analyserna förblir dock mycket generella, men en del tar bra itu med utmaningarna för just Helsingfors metropolområde (t.ex. iakttagelsen om behovet av regional planering över kommungränserna). De enskilda bostadstypologierna är intressanta; i synnerhet tanken om ett hybridhus är utvecklingsduglig. Planerna i kvartersskala är mycket schematiska, och de baserar sig på ett öppet ruttmönster. Den miljö som uppstår är förortsaktigare än de på 1970-talet byggda förorterna någonsin har varit. Målet att bebyggelsen ska vara tät och ekologisk nås inte på ett trovärdigt sätt, t.ex. på det föreslagna sättet blir gångavstånden för stora. Vid gränsen mellan bebyggelsen och naturen föreslås systematiskt alltid en gata, vilket försvårar förbindelsen till naturen. Att ordna med kollektivtrafik i den föreslagna strukturen är också en utmaning. Fasindelningen i översiktsplanen är tydligt angiven och arbetet återspeglar upphovsmännens iver för stadsplanering.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	3
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 54, "Magnitudes"

Ett originellt förslag, där utgångspunkten är att tillväxten ska stödjas på alla tänkbara sätt (inkl. trafiklösningar). Trafiknätverket baserar sig huvudsakligen på spårtrafik. Utöver Marjabanen har det föreslagits också ett nordligare ringspår. Tillväxtområden föreslås bli placerade i anslutning till stationerna. Det viktigaste kriteriet är tillgängligheten, som reglerar de bebyggda områdenas placering och expansionsriktningar. Målet är en flexibel, men samtidigt mycket öppen strukturmodell. På detaljnivå föreslås en organiskt och vackert i terrängen placerad byktig struktur, som å andra sidan leder till en ytterst splittrad

samhällsstruktur. Det valda grafiska framställningssättet och speciellt färgsättningen (t.ex. blått symboliserar både vatten och offentliga byggnader, grönt bebyggda områden osv.) gör att arbetet blir extremt svårsläst. Förslaget tar inte heller i tillräcklig grad ställning till hur den nuvarande samhällsstrukturen ska utvecklas.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	4
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	3
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	4
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	2

Förslag nr 56, "Happy butterflies"

Förslaget prioriterar miljöfrågor. Det blir dock affischlikt, och lösningarna förenas inte med områdets nuvarande samhällsstruktur. I översiktsplanen föreslås utveckling av såväl fingermodellen som strandområdet. Modellerna och de föreslagna trafiklösningarna stöder inte varandra. Näromgivningen kring flygplatsen föreslås bli ett insatsområde vid utvecklingen.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	3
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	2

Förslag nr 60, "Renaissance"

Ett redigt förslag, där grundtanken är att staden ska växa hållbart och att det ska hittas lösningar bl.a. för minskning av energiförbrukningen. Som recept föreslås det att tillväxten ska styras till noggrant utvalda platser med spårtrafikförbindelser. Tillväxtriktningarna är trovärdiga. Exploateringsstal upp till 5 föreslås för nybyggnaderna. Den föreslagna verktygslådan består av resonemang som träffar pudelns kärna: tomten är basenheten för utvecklande av staden. De föreslagna lösningssätten stannar dock på ett teoretiskt plan (fotografier av de valda referensobjekten) och detaljlösningarna blir egentligen inte fästa på

metropolområdets karta. Detta är beklagligt, eftersom det skulle ha varit intressant att se en hurdan miljö den föreslagna exploateringsgraden hade kunnat producera. Det föreslagna spårtrafiknätet är omfattande.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	4
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	3
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 61, "@66 HEL DOT 2050"

Ett förslag med många olika idéer (bl.a. överdäckande av leder, ekohus, ökad grönmassa osv.), där det dock förblir en gåta var den röda tråden i hela visionen är. Det har också förts fram idéer om hur man ska få ett grepp om staden.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 67, "Micromacro"

Ett förslag som bygger på en struktur med många centrum och där tillväxten är hänförd speciellt till Nummela, Hyvinge och Mäntsälä. Grundtanken för trafiksystemet är en ögla ("loop"). Fasindelningen är tydligt angiven men planerna på detaljnivå övertygar inte.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	3
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	3
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2

BEDÖMNINGSGRUND	
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 72, "Helsinki beyond"

Ett förslag som har såsom utgångspunkt att den metropolcentrerade urbana propagandan ska utvecklas. Ett mål är att marknadsföra området såväl för utomstående aktörer som för de egna invånarna. Ett annat mål är att öka invånarnas och de andra aktörernas miljömedvetenhet. Som lösningar föreslås bl.a. ett interaktivt wiki-Helsingfors, där invånarna med hjälp av medierna kan planera staden. Förslaget innehåller inte någon egentlig lösning, utan betonar ett öppet sätt att närma sig ("how, not what").

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	0
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	0
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	0
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	5

Förslag nr 73, "Coast max"

Ett förslag med en radikal inställning till grönområden och med tonvikt på utbyggnad av strandområdena. Förslaget tar i mycket liten grad ståndpunkt till metropolområdets ställning i regionen och någon fasindelning ingår inte heller.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	3
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 82, "Landandsea"

Visionen baserar sig på tanken att Helsingfors metropolområde ska dra nytta av klimatförändringen. Över-

siktsplanen bygger på en fingermodell med tillväxt i korridorer som stöder sig på spårtrafiken till Lojo och Vichtis. Dessutom föreslås det att nya öar ska byggas. Den verbala delen innehåller många idéer som medel för förtätning: upphovsmännen föreslår bl.a. försöksområden med fri byggrätt

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	3
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	4
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 92, "Kolmepolis"

Visionen baserar sig på tanken om en grön revolution ("green revolution") med en konkurrenskraftig ledstjärna för metropolområdet, "blue global brand". Speciellt betonas utvecklingen av Helsingfors (kreativitet och förvaltning som teman), Esbo (innovationer och forskning som teman) och Vanda (globalisering och trafik som teman). Det är tänkt att dessa tre centralkommuner ska dra med sig andra kommuner i regionen. Resultatet blir en regional "regiopolis", vars utveckling bygger på tätortsöar som växer i ringar och på bebyggelse i byar. Slutresultatet är en samhällsstruktur som mångfaldigar det nuvarande bebyggda området i regionen och som inte kan anses vara särskilt ekonomiskt. Ring III lyfts fram i förslaget som en strategiskt viktig utvecklingskorridor. För trafiken föreslås införande av bl.a. vägtullar och trängselavgifter. I övrigt verkar trafiknäten överdimensionerade, trots att det i arbetet eftersträvas en samordning av trafiknäten och tillväxtriktningarna. De detaljerade planerna är mycket futuristiska och stela.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	3
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	3
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	2

Förslag nr 97, "Synergy"

Ett förslag där byggandet styrs till området vid stambanan. Förslagets förtjänster finns i analysen av landskapsstrukturen och i de planeringslösningar som hänför sig till grönomgivningen. I övrigt är förslaget mycket tunt, exempelvis trafiklösningarna övertygar inte.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	1

6.4 Nedre klassen

Bedömningsskala:

- 0 = Inte angiven
- 1 = Dålig / bristfällig
- 2 = Försvarlig
- 3 = Bra
- 4 = Mycket bra
- 5 = Utmärkt

Förslag nr 5, "Petals"

Översiktsplanen som baserar sig på fingermodellen är allmänt hållen och svårsläslig.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 6, "All the King's Blues and Greens"

Översiktsplanen är mycket ytlig exempelvis i fråga om trafiklösningarna. De detaljerade planerna betonar Sandhamn och Tölöviken. Beskrivningen i form av ett skådespel är originell.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	0
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 7, "Interrail"

En på fingermodellen baserad översiktsplan med mycket nybyggande längs stambanan och speciellt i Tusby. Detaljdelen övertygar inte.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	3
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 11, "Songlines"

Arbetet med ett ironiskt grepp (bl.a. kurser i bioterrorism vid Sibbo universitet och ett samhälle av typ Christiania i Grankulla) är ofullständigt, men har ändå vackert utformade dokument.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 13, "Forty-Sixty"

En översiktsplan som baserar sig på fingermodellen och med tydlig fasindelning. Kvaliteten på de detaljerade planerna övertygar dock inte.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 17, "Butterfly"

En vision som betonar spårtrafiken och med tonvikt på byggande av nya samhällen. En ringformad områdesstruktur. Fyndiga lösningar på energifrågorna. Helheten förblir dock splittrad.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	3
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 19, "Pulse"

Sympatiska detaljer, men en bristfällig översiktsplan.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	3
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	2

Förslag nr 20, "Honeycomb"

Förslaget har en säregen och intressant teoretisk utgångspunkt, men kan inte producera trovärdiga lösningsmodeller för de regionala utmaningarna. Planerna på detaljnivå, som baserar sig på megastrukturer, är inte heller övertygande.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	3

Förslag nr 27, "Epicenters"

Ett konstnärligt förslag. Beskrivningstexten har flyt, men lösningen med nya centrum som består av torn är mycket schematisk och kvaliteten på den livsmiljö som uppstår kan ifrågasättas.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	0
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	0
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 31, "Extrapolations"

Förslaget avser att beakta markbeskaffenheten såsom en faktor som styr byggandet. Upphovsmännen har satsat på trafiken och på detaljlösningar med anknytning till den övriga tekniska infrastrukturen. Förtätning genomförs bl.a. genom byggande ovanpå befintliga hus.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 34, "The Wrastler"

Ett förslag med anspråkslöst innehåll som betonar en stilig presentation.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 35, "Metropolis of Northern Ideas"

En översiktsplan som baserar sig på fingermodellen. Den detaljerade planen förblir anspråkslös.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	2
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	3
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 39, "Web"

Ett förslag med ett flertal olika utvecklingsidéer kring en sinnebild med nätverk, som dock inte utgör en trovärdig helhet. I synnerhet översiktsplanen är otillräcklig.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 40, "Balema"

Ett konstinriktat arbete, där speciellt översiktsplanen är mycket dunkel och har ett ensidigt innehåll.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	0
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	1

Förslag nr 43, "Metropolis by Nature"

Ett på fingermodellen baserat förslag, som innehåller tanken om en femte ringled i norr. Tanken om små Hi-Touch-enheter är intressant, men kan leda till att samhällsstrukturen splittras. I de detaljerade planerna föreslås högt och kompakt byggande bl.a. i Dickursby. Kvaliteten hos den miljö som uppstår övertygar inte.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	2

Förslag nr 45, "Pleasant truth"

En på fingermodellen baserad översiktsplan, som dock skjuter över när det gäller dimensioneringen och planeringsgreppet. Detaljerna kring boendet ger inte en övertygande bild av kvaliteten på omgivningen. De föreslagna målen för utveckling av metropolregionen är träffande. Trafikidéerna är utvecklingsdugliga.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2

BEDÖMNINGSGRUND	
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	3
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 46, “Vers une ville moderne”

Ett bristfälligt förslag som bygger på tillväxt i både fingrar och satelliter.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 47, “Connecting future”

Ett förslag med många olika t.o.m. djärva utvecklingsidéer (bl.a. strandbyggande), där översiktsplanen baserar sig på användning av mycket formalistiska mönster.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 58, “JG-01”

Ett färgstarkt förslag som också innehåller nya idéer men som inte är konsekvent. En ”energikappa” för byggnader i anslutning till kompletteringsbyggande är intressant som tanke, men det föreslagna genomförandet övertygar inte.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0

BEDÖMNINGSGRUND	
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	1

Förslag nr 63, “Let it grow”

Ett förslag som bygger på en flyttning av tyngdpunkten i metropolområdet (dvs. Helsingfors centrum) och på satellitstäder. Det är dock i flera avseenden halvfärdigt.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	0
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 65, “Metropolis 57”

Den bärande idén i förslaget är en bild som symboliserar årsringarna på träd. Överföringen av idén till områdesplanen och de därtill anslutna lösningarna är dock inte anpassade till regionens nuvarande samhällsstruktur och blir därför mycket lösa och överdrivna.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknästens effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 71, “Metapolia”

En översiktsplan som siktar på en nätverksstruktur, där korsningsområdena betonas som utvecklingsobjekt. Förslaget utgör dock inte en logisk helhet med avseende på de mål som upphovsmännen ställt upp.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 75, “Distinct places”

Förslaget betonar planeringen av trafiknätverk. De föreslagna lösningarna har lett till att samhällsstrukturen splittras allt mer.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	0
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 87, “Global Helsinki, local community”

Ett relativt mångsidigt förslag, där huvudtemat är polariteten global-lokal. Fasindelningen är tydligt angiven i översiktsplanen. Tanken om urbant jordbruk är intressant. Detaljgreppen har inte i alla delar lösts i enlighet med målen, dvs. så att samhällsstrukturen blir helgjuten, eftersom t.ex. arbetsplatsområdet är placerat långt från stationen och ineffektivt dimensionerat.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	2
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	3
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	2

Förslag nr 95, “Urban fields”

Översiktsplanen är bristfällig i förslaget och ansluter sig inte naturligt till regionens nuvarande samhällsstruktur. I de detaljerade planerna har det förts fram en spännande idé om placering av växthus på taken till bostadshus.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	0
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 98, “Urban geometry”

Upphovsmännens helhetsbild om utvecklingen av metropolområdet förblir en gåta, likaså förblir översiktsplanen bristfällig. Områdets varierande topografi beaktas inte tillräckligt bra i förslagets detaljer.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	0
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 99, “Eskurbanism”

Lösningarna på detaljnivå betonas i förslaget på översiktsplanens bekostnad. Upphovsmännen har i huvudsak koncentrerat sig på idéer kring grönomgivningen. Översiktsplanen är därför mycket ensidig (t.ex. inga idéer om utveckling av trafiken ingår).

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	0
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1

BEDÖMNINGSGRUND	
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 100, "Fractal prints"

De mål som betonar kompletteringsbyggandet nås inte i lösningarna i de detaljerade planerna och i översiktsplanen. I synnerhet skalan för de detaljer som beskriver näromgivningen är tvivelaktiga.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	0
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	1
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 101, "Woven city / Room 2001"

En vision som betonar grönplaneringen och landskapsarkitekturen och där exempelvis idéerna om utveckling av trafiken och näringslivet är mycket otillräckliga. De i sig sympatiska illustrationerna är lånade från olika publikationer, vilket inte ger en övertygande bild om att upphovsmännen har gått in för att få fram lösningar som är lämpliga just för Helsingforsregionen.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	1
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	1
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	0
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	0
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 105, "A carbon neutral journey"

En vision som bygger på ökad grönmassa och där målen är utvecklingsdugliga och träffande. De föreslagna lösningarna utgör dock inte ett trovärdigt stöd när det gäller att nå målen.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	0
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	1
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	0
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	2
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	0

Förslag nr 108, "Cinque terre"

En logisk översiktsplan med området längs stambanan som tillväxtriktning ("brontosaurus") och med roliga namn och typindelningar på de olika områdena. Diagrammen är lovande, men kvaliteten hos den omgivning de producerar förblir en gåta.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	3
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	3
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	2
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	0
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	2

Förslag nr 109, "Blue flame"

Ett förslag som betonar boende nära vattnet och anläggning av nya öar. Helhetsgreppet övertygar dock inte.

BEDÖMNINGSGRUND	
Innovativiteten i den föreslagna visionen	2
Huvudregionens läge med tanke på en skala som är global, europeisk och relaterad till Östersjöländerna	1
Den strukturella enheten i regionen och den byggda miljöns och grönomgivningens kvalitet	2
Trafiknätets effektivitet, redighet och kvalitet	0
De ekonomiska strukturernas täckning och kvalitet	0
Bostads- och arbetsmiljöernas kvalitet inklusive möjligheterna till rekreation och fritidsaktiviteter samt funktioners position	1
Planens flexibilitet, fasindelningen för genomförandet (år 2025)	2

6.5 Förslagsslistan

Prisklassen (9 förslag) 17

1. pris:

Nr 38 "Emerald"

Delat 2. pris:

Nr 15 "Boundary Strips"

Nr 59 "Towards City 2.0"

Nr 94 "Holistic Uniqueness"

Inlösningar:

Nr 8 "Metroscape Helsinki"

Nr 55 "The big hug Orlando"

Nr 70 "(R)evolver"

Nr 74 "Line TM"

Nr 90 "Thirdlife"

Övre klassen (17 förslag) 78

Nr 4 "Open"

Nr 22 Helsingin täkänä

Nr 29 Arkipelago

Nr 37 Helsinki 360°

Nr 42 Avia

Nr 48 Ubi Urbs

Nr 50 Ribbon

Nr 51 Whitescape

Nr 62 The five

Nr 64 Helsinki Horizon

Nr 66 Serendicity

Nr 68 Roots

Nr 81 Greener Greater Helsinki

Nr 93 Anneli

Nr 96 Helsinkey

Nr 104 Ilmatar

Nr 106 Equilibrium

Mellersta klassen (28 förslag) 82

Nr 3 I don't believe in visions

Nr 9 GHV Necklace team

Nr 10 Helsinki United

Nr 14 Capillary City

Nr 16 Silk Road

Nr 21 Intelligent garden

Nr 23 Mentor capital network

Nr 24 Synchrony

Nr 25 Tapiola Harmony

Nr 26 Contemporaneity

Nr 30 Idensity

Nr 32 Archipelago

Nr 33 Green emergence

Nr 36 GH Landscape park

Nr 41 60° N / 25° E

Nr 49 Oscillating spheres

Nr 52 Complete Cities

Nr 53 Symbiotic Helsinki

Nr 54 Magnitudes

Nr 56 Happy butterflies

Nr 60 Renaissance

Nr 61 @66 HEL DOT 2050

Nr 67 Micromacro

Nr 72 Helsinki beyond

Nr 73 Coast max

Nr 82 Landandsea

Nr 92 Kolmepolis

Nr 97 Synergy

Nedre klassen (32 förslag) 89

Nr 5 Petals

Nr 6 All the King's Blues and Greens

Nr 7 Interrail

Nr 11 Songlines

Nr 13 Forty-Sixty

Nr 17 Butterfly

Nr 19 Pulse

Nr 20 Honeycomb

Nr 27 Epicenters

Nr 31 Extrapolations

Nr 34 The Wrastler

Nr 35 Metropolis of Northern Ideas

Nr 39 Web

Nr 40 Balema

Nr 43 Metropolis by Nature

Nr 45 Pleasant truth

Nr 46 Vers une ville moderne

Nr 47 Connecting future

Nr 58 JG-01

Nr 63 Let it grow

Nr 65 Metropolis 57

Nr 71 Metapolia

Nr 75 Distinct places

Nr 87 Global Helsinki, local community

Nr 95 Urban fields

Nr 98 Urban geometry

Nr 99 Eskurbanism

Nr 100 Fractal prints

Nr 101 Woven city / Room 2001

Nr 105 A carbon neutral journey

Nr 108 Cinque terre

Nr 109 Blue flame

