

Selvitys Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukyvyn vahvistamisesta

KAUPUNKIEN MESTARIEN LIIGAAN

Kaupunkipolitiikan tiekartta IV

9.1.2018

Aluekehittämisen konsulttitoimisto



©2018 MDI Public Oy

Kustantaja: MDI Public Oy

Kansi, ulkoasu ja taitto: Anssi Kumpula

ISBN 978-952-94-0000-3 (PDF)

mdi.fi

Sisällysluettelo

	ESIPUHE	4
	TIIVISTELMÄ	5
1	SELVITYKSEN LÄHTÖKOHTA JA TAVOITE	7
2	ALUEELLINEN KILPAILUKYKY	9
2.1	Mitä on alueellinen kilpailukyky?	10
2.2	Alueellisen kilpailukyyn avaintekijät	12
2.2.1	Kasvua edistäneet tekijät	13
2.2.2	Kasvua rajoittaneet tekijät	14
2.2.3	Johtopäätös	14
2.3	Innovatiivisuus kilpailutekijöinä	15
2.3.1	Luova yhteiskunta	16
2.3.2	Luovat asukkaat kilpailukyyn tekijöinä	17
2.4	Yhdyskuntarakenne, kilpailukyky ja kasvu	19
2.5	Taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävä kasvu	21
3	HELSINGIN SEUDUN TILA JA KEHITYSNÄKYMÄT KANSAINVÄLISEN VERTAILUN VALOSSA	23
3.1	Itämeren alueiden vertailukaupungit	24
3.2	Yritykset ja erikoistuminen	25
3.3	Väestönkasvu	27
3.4	Työmarkkinat	28
3.5	Asuntomarkkinat	29

3.6	Yliopistot ja koulutus	30
3.7	Tutkimus- ja kehittämispanostukset	31
3.8	Elinolot ja vetovoima	32
4	HELSINGIN SEUDUN KRIITTISET MENESTYSTEKIJÄT	35
4.1	Helsingin seudun vahvuudet ja kehityksen pullonkaulat	36
4.1.1	Saavutettavuus ja kaupunkirakenne	37
4.1.2	Tutkimus, teknologia, innovatiivisuus ja osaamispääoma	43
4.1.3	Terveellinen, tyylikäs ja hauska kaupunki	45
4.1.4	Työ- ja asuntomarkkinat	48
4.1.5	Strateginen päätöksentekokyky	51
4.2	Keskeiset kehittämiskohteet	54
5	RATKAISUT METROPOLIALUEEN KEHITTÄMISEKSI	61
	Metropolisopimus	62
	Sujuvat yhteydet ja tiiviimpää kaupunkia	63
	Kansainvälistymisloikka	64
6	LÄHTEET	66
7	LIITTEET	70

Esipuhe

Kiihtyvä kaupungistuminen tiedetään maailmanlaajuisesti ilmiöksi, mutta Suomessa keskustelu on kanavoitunut maan sisäisen muuttoliikkeen keskittymisen ihmettelyyn. Kansainvälisestä perspektiivistä Helsingin seudun kasvu näyttäytyy kuitenkin sangen keskinkertaisena, Osloon ja Tukholmaan verrattuna jopa vaatimattomalta. Suomi tarvitsee yhä kasvavan, kansainvälisemmän, saavutettavamman ja kilpailukykyisemmän metropolin ollakseen kansainvälisesti yrityksiä ja osaajia houkutteleva.

Tämä raportti tunnistaa Helsingin metropolin kilpailukyvn ongelmia ja kasvun pullonkauloja sekä nostaa esille pidemmän aikavälin toimia seudun kansainvälisen menestyksen

varmistamiseksi. Kilpailukykyistä kaupunkia rakentavat kaikki: valtio, kaupungit, korkeakoulut, yritykset, järjestöt ja ihmiset. Suurin viisaus on rakentaa kasvuille alustoja, joiden tuloksista kukaan ei tarkkaan tiedä. Yhteinen sitoutuminen ja tahto mitataan metropolisopimuksella, johon kaikki osapuolet osallistuvat.

Raportti muodostaa neljännen osan MDI:n kaupunkipolitiikan tiekarttojen sarjassa. Tällä kertaa aloitteen tekijänä on ollut Hypoteekkiyhdistys (Hypo), joka kutsui kumppaneikseen Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestön (SAK), Palvelualojen Ammattiliiton (PAM), Rakennusteollisuus RT ry:n, Sitran sekä Rakennustietosäätiön. Raportti on syntynyt kolmikantaisen työpajatyöskentelyn tuloksena.

Tilaajien lisäksi siihen ovat osallistuneet liitteessä mainitut asiantuntijat ja MDI:n tutkimustiimi.

Raportin sisällöstä ja suosituksista vastaa Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI. Huomiot ja suositukset eivät välttämättä edusta tilaajien kantoja. Raportin ovat kirjoittaneet Seppo Laakso, Ilppo Soininvaara, Timo Hämäläinen ja projektipäällikkö Eero Holstila.

Helsingissä 9.1.2018
Janne Antikainen

Tiivistelmä – Metropolimme on noustava mestarien liigaan

Kaupungistuminen on aikamme megatrendi ja talouden merkittävä käyntivoima, joka korostaa metropolien merkitystä myös poliittisina toimijoina. Helsingin seutu on Suomen mittakaavassa kasvukeskus, mutta kansainvälisesti vertaillen alueen väestönkehitys on 2010-luvulla jäänyt selvästi Oslon ja Tukholman kasvuvauhdista. On vaarana, että jättämällä hyödyntämättä kaupungistumisen hyödyt Suomi antaa naapureilleen turhan kilpailuedun, joka viime kädessä haittaa kaikkien suomalaisten elinolojen kehitystä.

Mikä mättää? Helsingin seudun talouskasvu on ollut tällä vuosikymmenellä selvästi verrokkikaupunkeja hitaampaa. Erityisesti palveluviennissä jäädään selvästi muiden jälkeen. Seudun kasvun tulppana on ollut pitkään alimittainen asunto-

tuotanto. Seutu on rakenteeltaan pirstaleinen ja yhteyksiltään varsin tehoton. Esimerkiksi Tukholmaan verrattuna infrainvestointien taso on edelleen vaatimaton. Kansainvälisissä elinolovertailuissa Helsinki pärjää suhteellisen hyvin ja on jopa Euroopan kärkeä. Matkaa hiilineutraaliksi kestävän kehityksen kaupunkiseuduksi on kuitenkin paljon. Väestön oppimiskyky on hyvällä tasolla, mutta korkeakoulujen ja tutkimusrahoituksen leikkaukset uhkaavat heikentää tieteen tasoa. Yliopistot ovat avainasemassa seudun kansainvälistymisen vetureina, joten kehityskuva on huolestuttava.

Kriittiset menestystekijät. Kansainväliset tutkimukset osoittavat, että suurten kaupunkien menestystekijöitä ovat ulkoinen ja sisäinen saavutettavuus, riittävän tiivis kaupunkirakenne, työvoiman

saatavuus ja oppimiskykyinen väestö, tutkimukseen perustuva innovaatioympäristö, kansainvälistä osaajia houkutteleva viehkeä kaupunkiyhteisö sekä kyky investoida kestäväan liikkumiseen ja asuntotuotantoon. Näissä onnistuminen edellyttää Helsingin seudulta luottamukseen perustuvaa strategista ketteryyttä ja poikkeuksellisen hyvää organisointikykyä.

Resepti. Tutkimusryhmä ehdottaa metropolin iskukyvyyn parantamiseksi kolmea keskeistä toimintalinjaa.

Metropolisopimus: Valtiovallan ja Helsingin seudun keskeinen metropolisopimus rakentuu MAL-sopimuksen päälle sen aikajännettä pidentäen ja sisältöä laajentaen. Uutta ovat mm.

metropolin kehityksen kannalta tärkeimmät kasvualat ja kehittämisen kaupunkipoliittiset kysymykset. Metropolisopimus perustuu alueen toimijoiden yhdessä laatimaan kasvuvisioon, jossa asetetaan tavoitteet seudun kasvulle, työllisyyskehitykselle ja kansainvälistymiselle.

Sujuvat yhteydet ja tiiviimpää kaupunkia: Rakennetaan kolmas raide ja ohjataan pääradan kaukjunat lentoaseman kautta Helsingin keskustaan. Helsingin seudun sisäisiä yhteyksiä tehostetaan mm. ottamalla käyttöön ruuhkamaksujärjestelmä, joka hillitsee liikenteen haittoja ja lisää pelivaraa liikenneinvestointeihin. Helsingin kantakaupunkia on laajennettava sekä sitä ja muita metropolin keskuksia tiivistettävä. Aidosti tiiviiden ja viihtyisien kaupunkiympäristöjen luominen edellyttää

laatukysymysten sisällyttämistä osaksi metropolin kasvuvisiota sekä toimia kaavoituksen ja rakentamisen sääntelyn kehittämiseksi.

Kansainvälistymisloikka: Metropolin kansainvälistymistä, tunnettuutta ja vetovoimaa kasvatetaan määrätietoisesti. Ulkomaisten osaajien houkuttelua sujuvoitetaan ja työnteon mahdollisuuksia parannetaan tekemällä englannista virallinen asiointikieli. Suomen huippuyliopistojen ja etenkin keskeisten alojen perusrahoitus turvataan ja niiden edellytyksiä ulkomaisen henkilökunnan ja opiskelijoiden houkutteluun edistetään. Metropolin vetovoimaa kasvatetaan toteuttamalla aito kävelykeskusta, kehittämällä ja avaamalla lähisääristoa, panostamalla Helsingin kantakaupungin ranta-alueisiin sekä luomalla kansainvälisesti pro-

filoitu talvitapahtumien kokonaisuus. Uudenlaisen liiketoiminnan kehittämiseksi muodostetaan älyratkaisujen testiympäristöjä yritysten, yliopistojen ja julkisten tahojen yhteistyönä.



1 Selvityksen lähtökohta ja tavoite

Helsingin seutu on Suomen ainoa suurkaupunki. Se tuottaa runsaan kolmanneksen maamme kansantuotteesta. Alueen väkiluku on 50 vuodessa kaksinkertaistunut 1,5 miljoonaan asukkaaseen. On ymmärrettävää, että näin vauhdikas kasvu herättää aika ajoin kansallista keskustelua liiallisesta keskittymisestä.

Kaupungistuminen on kiistatta maailmanlaajuinen megatrendi, jonka jatkuminen ja jopa kiihtyminen internetin aikakaudella on tullut joillekin yllätyksenä. 2010-luvulla on jouduttu havaitsemaan, että muiden Pohjoismaiden pääkaupunkiseudut kasvavat Helsinkiä nopeammin. Esimerkiksi Oslo on sekä kaupunkina että seutuna ollut vuosikymmeniä Helsinkiä pienempi, mutta kuluvalle vuosikymmenellä Oslon kasvu on ollut huomattavasti Helsinkiä ripeämpää.

Myös talous- ja työllisyyskehityksessä Helsinki on jäänyt tärkeimpiä kilpailijakaupunkejaan jälkeen. Suomessa dynaamiselta näyttävä kehitys osoittautuikin kansainvälisessä vertailussa vaatimattomaksi. On pelättävissä, että tämä koituu

koko kansakunnan tappioksi. Suomi tarvitsee kukoistaakseen kestävästi kasvavan metropolin, joka kykenee menestymään Pohjois-Euroopan suurkaupunkien sarjassa.

Selvityksen tavoitteena on kuvata Helsingin metropolialueen asema vertailukaupunkeihin nähden, tunnistaa seudun kasvun kriittiset pullonkaulat ja menestystekijät sekä esittää toimintaohjelma valtiovalle ja alueen toimijoille kasvun esteiden poistamiseksi.

Helsingillä tarkoitetaan tässä tutkimuksessa Helsingin seutua, ellei toisin mainita. Helsingin seutu käsittää Helsingin kaupungin lisäksi yksitoista kuntaa. Alueesta käytetään myös nimitystä metropolialue.

Selvityksen perustana on valtiotieteen tohtori Seppo Laakson (Kaupunkitutkimus TA) laatima tutkimuskatsaus alueellisesta kilpailukyvyistä ja kansainvälinen vertailu Itämeren alueen suurkaupunkiseuduista. Tämä tilastokuvaus muodostaa pohjan analyysiosalle, jossa esille tulleita Helsingin

seudun ongelmia ja kasvun pullonkauloja on tunnistettu laadullisin menetelmin. Työssä on sovellettu MDI:n työpajamenetelmää, jossa tilaajan edustajat, kutsutut asiantuntijat ja MDI:n tiimi ovat yhdessä työstäneet tilastoanalyysiin perustuvat kaupunkiseudun potentiaaliset menestystekijät.

Toimenpideosa on laadittu samalla menetelmällä. Toimenpiteiden muotoilussa on pyritty ottamaan huomioon, että monet Helsingin seudun tulevaan menestykseen vaikuttavat toimet ovat jo käynnissä tai ainakin sisältyvät kaupunkien tuoreisiin strategioihin. Niinpä tämän raportin ehdotukset on pyritty kohdistamaan lisäarvoa tuoviin toimiin ja uusiin avauksiin.



2 Alueellinen kilpailukyky

Alueellinen kilpailukyky on yleinen ja paljon käytetty käsite kaupunkien ja alueiden strategisissa suunnitelmissa ja kehittämisohjelmissa. Kilpailukyky on kuitenkin kiistanalainen termi alueellisessa yhteydessä. Yrityksillä kilpailukyky viittaa kykyyn toimia kannattavasti kilpailuolosuhteissa, mikä edellyttää mm. korkeaa tuottavuutta suhteessa saman alan kilpaileviin yrityksiin. Kuitenkaan ei ole selvää, missä määrin yksittäisten yritysten kilpailukyky on riippuvaista nimenomaisesti alueen ominaisuuksista. Tutkimuksen valtavirta näkee, että alueet tarjoavat yrityksille toimintaedellytykset, jotka vaikuttavat yritysten sijainninvalintaan, investointeihin, tuotantoon ja kilpailukykyyn.

2.1 Mitä on alueellinen kilpailukyky?

Alueen kilpailuvyyvystä puhutaan yleensä laajempänä käsitteenä kuin vain perustuen alueella

toimivien yritysten tuottavuuteen. Alueen kilpailukyky voidaan määrittää mm. seuraavasti:

Kilpailukykyinen alue houkuttelee ja tukee menestyviä yrityksiä sekä ylläpitää ja kasvattaa alueen asukkaiden hyvinvointia (OECD¹ 2017).

Alueiden kilpailuvyyvystä on tehty lukuisia tutkimuksia, jotka yleensä perustuvat eri tavoin määriteltyihin alueellisiin tekijöihin, joiden on todettu parantavan alueen yritysten toimintaedellytyksiä. Alueellisten kilpailuvyyvystutkimusten teoreettinen viitekehys perustuu lähinnä kansainvälisen kaupan tutkimuksessa esitettyihin maatasosiin kilpailuvyyvyn malleihin (mm. Porter 1991, Krugman 1999), joita on sovellettu aluetasolle. Yleistäen tutkimuksissa on nostettu esiin resurssitekijöitä, jotka määrittävät alueen taloudellista kasvupotentiaalia

ja luovat edellytyksiä menestykselliselle yritystoiminnalle ja asukkaiden hyvinvoinnille:

- Saavutettavuus ja perusrakenne
- Keskittyminen ja alueen koko
- Työvoiman osaaminen ja saatavuus
- Innovatiivisuus ja kehitysmönteisyys
- Yhteiskunnan toimivuus

Laadukkaat alueelliset resurssit vaikuttavat yritystasojen tekijöiden taustalla alueen yritysten kasvupotentiaaliin. Sen realisoituminen taloudelliseksi kasvuksi riippuu myös kansainvälisestä, valtakunnallisesta ja paikallisesta taloudellisesta toimintaympäristöstä, kuten alueen erikoistumisalojen tuotteiden kysynnästä. Alueen kyky sopeutua toimintaympäristön muutoksiin on tärkeä tekijä alueen kilpailuvyyvylle, esimerkiksi innovatiivisuuteen perustuva kyky suuntautua uusille kasvualoille vanhojen hiipuessa. Toteutuva taloudellinen kasvu luo alueen kotitalouksille työllisyyttä ja palkkatuloja, yrityksille voittoja ja

¹ <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/regionalcompetitiveness.htm>

julkiselle sektorille verotuloja. Kasvun tuotoista osa kanavoidaan aineellisiin ja aineettomiin investointeihin, jotka lisäävät alueen kilpailukyvyllä tärkeitä resursseja. Näin vahvistetaan tulevaisuuden kasvupotentiaalia ja luodaan edellytyksiä kestäväälle kasvulle ja sen jatkuvuudelle.

2.2 Alueellisen kilpailukyvyn avaintekijät

EU-maiden alueiden taloudellisesta kehityksestä tehdyssä tutkimuksessa "Analysis of the Main Factors of Regional Growth" (Cambridge Econometrics ym. 2012) tunnistettiin seuraavat, useissa alueellista kilpailukykytutkimuksissa esiin nostetut tekijät, joiden onnistunut hyödyntäminen on edistänyt hyvin menestyneiden alueiden kasvua 2000-luvun alkupuolella ennen finanssikriisiä:

- *Ulkoinen ja sisäinen saavutettavuus ja niiden perustana oleva liikenneinfra*

- *Yritystoiminnan rakenne ja erikoistuminen*
- *Yritystoiminnan klusteroituminen ja verkostoituminen*
- *Tutkimus, teknologia, kehittäminen, innovatiivisuus ja osaamispääoma*
- *Sosiaalinen pääoma*
- *Ulkomaiset investoinnit*

Tutkimuksessa Euroopan alueet on ryhmitelty aluetyyppeihin:

- *Alkutuotantovaltaiset alueet – maa-seutu*
- *Perusteollisuusvaltaiset alueet – teollisuuskaupungit*
- *Peruspalveluvaltaiset alueet – taantuvat alueet*
- *Turismiin perustuvat alueet – ympäristö- ja kulttuuriresurssit*
- *Korkean teknologian teollisuuden dominoimat alueet – dynaamiset teollisuuskaupungit*

- *Liike-elämän palveluiden ja rahoituksen dominoimat alueet – monipuoliset metropolit*

Helsinki-Uusimaa lukeutuu tutkimuksessa korkean teknologian teollisuuden dominoimiin alueisiin. Tukholma ja Kööpenhamina puolestaan sijoittuvat liike-elämän palveluiden ja rahoituksen dominoiviin alueisiin.

2.2.1 Kasvua edistäneet tekijät

Useimmat menestystekijät ovat tärkeässä roolissa kaiken tyyppisillä alueilla. Erityisesti korkean teknologian teollisuuden sekä liike-elämän palveluiden ja rahoituksen dominoimilla alueilla on oltava hyvä kaikissa suhteissa ollakseen kilpailukykyinen suhteessa muihin samantyyppisiin alueisiin.

Verkostoitumisella tarkoitetaan toimivia yhteistyösuhteita paitsi yritysten välillä, myös yritysten ja julkisen sektorin sekä muiden toimijoiden (mm. korkeakoulut) välillä. Sosiaalinen pääoma viittaa tässä yhteydessä yritysten ja muiden toimijoi-

den väliseen luottamukseen ja kykyyn toimia yhteistyössä. Tutkimuksessa nostetaan Suomi esiin esimerkkinä yritysten, julkisen sektorin ja korkeakoulujen toimivasta yhteistyöstä, joka edesauttoi nousua 1990-luvun lamasta. Panostus tutkimus- ja kehittämistoimintaan erottelee paremmin ja heikommin menestyviä alueita kaikissa aluetyypeissä. Osaamispääoma perustuu työvoiman koulutus- ja osaamistasoon ja selittää hyvin kasvua erityisesti osaamisintensiivisiin aloihin suuntautuneilla alueilla. Onnistunut erikoistuminen kytkeytyy vahvasti tutkimus- ja kehittämistoimintaan sekä osaamispääomaan ja on keskeinen kasvun lähde useimmissa aluetyypeissä. Myös hyvällä saavutettavuudella (alueen sisäinen ja ulkoinen) todettiin olevan suuri merkitys kasvutekijänä lähes kaikilla menestyneillä alueilla. Ulkomaiset investoinnit edistivät kasvua erityisesti korkean teknologian teollisuuden dominoimilla alueilla.

2.2.2 Kasvua rajoittaneet tekijät

Erikoistumiseen liittyneet ongelmat, jotka tyypillisesti ilmenevät vaikeutena suuntautua uusille

erikoistumisalueille vanhojen erikoistumisalojen ajaututtua vaikeuksiin, ovat rajoittaneet kasvua erityisesti teollisuusvaltaisilla alueilla, mukaan luettuna korkean teknologian teollisuuden dominoivat alat. Osaamispääoman puutteet nousevat esiin toisena yleisenä kasvun heikkoutena, mm. korkean teknologian dominoimilla alueilla. Saavutettavuuden pullonkaulat ovat rasittaneet monia korkean teknologian teollisuuden dominoimia alueita. Liike-elämän palveluihin ja rahoitukseen suuntautuneet alueet edustavat päinvastaista kehitystä: mitkään tekijät eivät juuri ole rajoittaneet niiden kasvua. Useimmilla näistä alueista finanssimarkkinoiden ja globalisaation ruokkima kasvu oli erittäin voimakasta erityisesti vuoden 2008 finanssikriisiin asti.

2.2.3 Johtopäätös

Euroopan kilpailukykyisimmät suurkaupunki-seudut ovat yleensä liike-elämän palveluiden ja rahoituksen tai korkean teknologian teollisuuden keskittymiä. Kilpailukykyisimpiä alueita yhdistäviä tekijöitä ovat:

- *Hyvä saavutettavuus ja toimiva infra*
- *Erikoistuminen monipuolisesti osamiseen perustuviin korkean tuottavuuden aloihin*
- *Vahva klusteroituminen ja verkostoituminen, myös yritysten ja julkisen sektorin välillä*
- *Suuret panostukset tutkimukseen ja kehittämiseen sekä innovatiivisuus*
- *Vahva sosiaalinen pääoma – luottamus*
- *Ulkomaisten investojien kiinnostus*
- *Sopeutumiskyky toimintaympäristön muutoksissa*
- *Ei merkittäviä pullonkaloja*

2.3 Innovatiivisuus kilpailutekijöinä

Innovaatiotoiminnalla tarkoitetaan toimenpiteitä, jotka tuottavat uusia tai parannettuja tuotteita, prosesseja tai palveluita. Innovaatioiden suuri merkitys taloudelliselle kasvulle on osoitettu

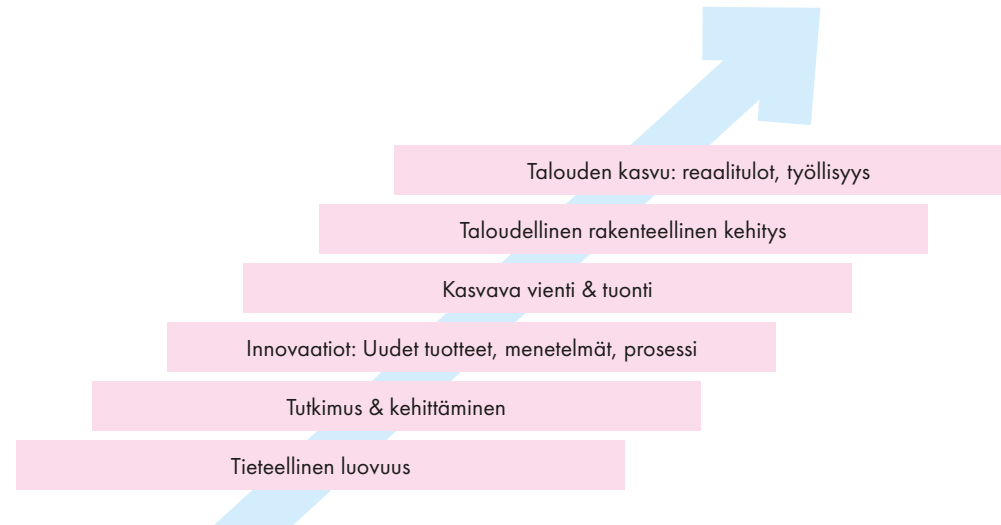
lukuisissa tutkimuksissa. Yritystason tutkimuksissa on osoitettu, että yrityksen t&k-panostusten kasvu on selvässä yhteydessä sen tuottamiin ja käyttöön ottamiin innovaatioihin ja edelleen yrityksen tuottavuuteen (mm. TEM 2009). Alueatasolla on osoitettu, että BKT asukasta kohti on keskimäärin sitä korkeampi, mitä suuremmat ovat yritysten ja julkisen sektorin panostukset tutkimus- ja kehittämistoimintaan. Piekkola ja Susiluoto (2012) nostavat aineettoman pääoman (koulutus, osaaminen, verkostot ym.) kilpailukyvyn keskeiseksi tekijäksi ja kasvun selittäjäksi. Glaeser (2008) osoittaa, että asukkaiden koulutustason ja alueen tuottavuuden välillä on vahva yhteys.

2.3.1 Luova yhteiskunta

Åke Andersson ja David E. Andersson (2012 ja 2015) kytkevät innovaatiot ja niiden vaikutukset laajempaan yhteyteen käsitteellä ”luova yhteiskunta”. Heidän mukaansa tieteellinen luovuus on avaintekijä tutkimus- ja kehittämismyönteisen ja t&k-toimintaan panostavan yhteiskunnan kehityksen moottorina. Kumuloitunut tieteellinen

luovuus yhdistettynä aktiiviseen tutkimus- ja kehittämistoimintaan ja sen edellyttämiin resursseihin johtaa innovaatioihin, jotka synnyttävät uusia tuotteita, menetelmiä ja prosesseja. Tämä mahdollistaa kasvavan viennin ja sen edellyttämän tuonnin, jotka edelleen johtavat talouden rakenteiden uudistumiseen. Prosessin tuloksena talous kasvaa, työllisyys vahvistuu ja asukkaiden

reaalitulot nousevat. Innovatiivisuuden ja sen hyödyntämisen seurauksena kasvavat aineelliset ja aineettomat resurssit mahdollistavat lisäpanostukset tutkimukseen ja kehittämiseen sekä muihin luovuutta tukeviin tekijöihin, jotka tuovat lisäimpulsseja innovatiivisuuden ja taloudellisen kasvun kehään.



Luovuus ja innovatiivisuus kilpailukyvyn lähteenä.

Luovan alueen tärkeimpiä perusedellytyksiä ovat Anderssonin & Anderssonin mukaan vahva ihmisten välinen luottamus, sosiaalinen suvaitsevaisuus, yrittäjyyttä tukevat instituutiot (lainsäädäntö ym.), suuri ja monipuolinen väestö, korkeatasoiset tutkimusinstituutiot (yliopistot, korkeakoulut ja tutkimuslaitokset), sekä hyvä saavutettavuus (korkeatasoiset liikenne- ja kommunikaatioverkostot).

Maailemaanlaajuisen empiirisen tutkimuksen perustella Anderssonin & Andersson arvioivat Pohjoismaiden yhteiskuntia luovuuden ja innovatiivisuuden näkökulmasta. Heidän mukaansa Ruotsin vahvuus on suvaitsevaisuus, Norjassa ihmisten välinen luottamus nousee vahvuudeksi ja Tanskan vahvuutena tulee esiin keskeisten tekijöiden välinen tasapaino. Suomessa selkeänä vahvuutena toimivat muodolliset instituutiot (laki ja säädökset). Suomen ja Norjan heikkoutena tutkijat pitävät tieteen tuloksellisuuden jäämistä keskitasolle, kun Ruotsi ja Tanska ovat huipputasolla. Myös suvaitsevaisuus ja luottamus muihin

ihmisiin ovat heikompia Suomessa kuin muissa Pohjoismaissa.

2.3.2 Luovat asukkaat kilpailukyyn tekijöinä

Vaihtoehtoinen lähestymistapa alueelliseen kilpailukyyn korostaa yksittäisten, innovatiivisten ihmisten sijaintivalintoja. Esimerkiksi Andersson nosti kirjassaan "Kreativitet – Storstadens Framtid" (1985) esiin yksilön valinnat ja houkuttelevuuden keskeisen roolin kaupunkien ilmapiirille. Hän tiivistää analyysinsä tulokset neljään K-alkuiseen tekijään, 4K = kommunikation, kultur, kunskap, kreativitet (viestintä, kulttuuri, tieto, luovuus), jotka ovat avainasemassa innovaatioiden synnyllä.

Florida (2004) korostaa ihmisten valinnanvapouden suurta merkitystä ja luovuuden suurta roolia taloudellisena resurssina. Floridan mukaan luovien ihmisten keskittyminen kaupunkeihin on niiden taloudellisen kasvun keskeinen moottori. Jotkut kaupungit pystyvät houkuttelemaan luovia ihmisiä, kun taas toiset eivät. Luovuus on

moniulotteista ja sen osatekijät usein vahvistavat toisiaan: teknologinen ja taloudellinen luovuus kasvavat vuorovaikutuksessa kulttuurin ja taiteellisen luovuuden kanssa. Luovuus edellyttää myös sosiaalisen ja taloudellisen ympäristön vaalimista monipuolisesti. Nykyaikainen yritystoiminta perustuu siihen, että yritykset sijoittuvat kaupunkeihin, joissa lahjakkaat ja luovat ihmiset haluavat asua.

Monet tutkijat ovat kritisoineet Floridan näkemyksiä yksipuolisiksi ja hänen osoittamaansa empiiristä evidenssiä puutteelliseksi. Mm. Scott (2004) osoittaa, että taloudellisen toiminnan keskittymien ja suurten kaupunkiseutujen kasvu perustuvat kilpailukyyn, joka edelleenkin koostuu useista osatekijöistä.

Tervo (2016) tutki empiirisesti aluekehityksen keskeistä kysymystä: seuraavatko asukkaat työpaikkoja vai työpaikat asukkaita? Tulosten mukaan suurimassa osassa Suomea pätee perinteinen teollisuusvaltainen malli, jossa tuotannollisten yritysten työpaikkojen kasvu vetää tai supistumi-

nen työntää asukkaita muuttamaan. Toisin sanoen asukkaat seuraavat pääasiassa työpaikkoja. Kuitenkin tulokset osoittava myös, että korkeasti koulutettujen asukkaiden sijainninvalinnoilla on erittäin suuri merkitys Suomen aluekehitykselle. Suurten ja dynaamisten kaupunkiseutujen kasvu perustuu ennen kaikkea korkeasti koulutetun työvoiman tarjontaan. Tervon mukaan suurilla kaupunkiseuduilla, erityisesti Helsingin seudulla, korkeasti koulutettujen keskittyminen alueelle vetää yrityksiä sijoittumiaan ja kasvamaan.

2.4 Yhdyskuntarakenne, kilpailukyky ja kasvu

Maankäytöllä ja yhdyskuntarakenteella on tutkimusten mukaan vahva yhteys alueen kilpailukykyyn, taloudelliseen kasvuun ja hyvinvointiin (Loikkanen & Laakso 2016). Maankäyttöratkaisujen tuloksena syntyvät yhdyskuntarakenteet ja liikennejärjestelmä vaikuttavat yksityisen elinkeinon tuottavuuteen ja toimintaedellytyksiin. Tutkimusten perusteella kaupunkialueen suuri

väestö, sen toimialojen monipuolisuus, saman alan yritysten läheisyys sekä korkea työpaikka- ja asukastiheys lisäävät yksityisen ja julkisen sektorin tuottavuutta. Maankäyttöratkaisut vaikuttavat myös asuntomarkkinoihin, sillä asuntojen hinta- ja vuokrataso sekä asumistaso riippuvat niin ikään yhdyskuntarakenteesta.

Pääkaupunkiseudun osaamisintensiivisten alojen yritysten henkilöstön liikkuvuudesta tehdyn tutkimuksen (Lahdelma 2016) tulosten mukaan työpaikan vaihdokset edistävät tiedon ja osaamisen siirtymistä yritysten välillä. Tämän seurauksena yritysten ja alueiden tuottavuus ja kilpailukyky kasvavat. Maantieteellisesti läheisemmät toimipaikat muodostavat vahvempia ja tiheämpiä työvoimavirtaverkostoja kaupunkialueen sisällä, ja työpaikanvaihdosten kautta tapahtuva verkostoituminen on puolestaan yhteydessä toimipaikkojen korkeampaan tuottavuustasoon. Tutkimuksen perusteella osaamisintensiivisten alojen toimintaedellytysten kannalta on tärkeää, että pääkaupunkiseudun kaupungeissa edistetään vahvimpien keskittymien kasvua suuremmiksi,

tiiviimmiksi, monipuolisemmiksi ja toimivammiksi yritysalueiksi. Tämä vaatii täydennysrakentamisen ja vanhojen rakenteiden uudistamisen mahdollistamisen, jotta toimitilatarjonta voi sopeutua yritysten muuttuvaan kysyntään vetovoimaisilla alueilla.

Helsingissä asuntomarkkinoista on tullut taloudellisen kasvun pullonkaula, joka heikentää koko maan taloudellista kasvua ja kilpailukykyä. Kysyntään nähden liian pienen asuntotuotannon määrän yhtenä seurauksena korkea asuntojen hinta- ja vuokraero muuhun maahan verrattuna laskee potentiaalisten työnhakijoiden muuttohalukkuutta seudulle, mikä rajoittaa työvoiman tarjontaa erityisesti keski- ja matalapalkkaisissa ammateissa. Asuntomarkkinoiden pullonkaulan on arvioitu nostavan monilla aloilla työntekijöiden palkkavaatimusta ja siten heikentävän yritysten halukkuutta kasvaa alueella (Antikainen ym. 2017).

Tiukasti ohjatusta maankäytön suunnittelusta ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistavoitteista huolimatta Helsingin seutu on hajautunut ja

hajautumiskehitys on jatkunut vuosikymmenien ajan (Loikkanen & Laakso 2016). Tukholman ja Helsingin seutujen maankäytön suunnittelua ja toteutunutta yhdyskuntarakennetta vertaillaessa tutkimuksessa (Söderström, Schulman & Ristimäki 2014) todetaan, että Tukholmassa kaupunkiseudun kasvu on kanavoitu tehokkaasti sisäänpäin, tiivistäen seudun rakennetta. Sen sijaan Helsingissä kehitys on ollut päinvastaista: keskeisen ydinalueen merkitys on heikentynyt ja työpaikat ovat hajautuneet. Tukholman ja Helsingin sisempien ydinalueiden tiivistyminen jaksolla 2000–2010 poikkeaa dramaattisesti: samalla kun väestö on kasvanut Helsingissä 15 %, Tukholmassa se on kasvanut 41 %. Työpaikkojen suhteen kasvuluvut ovat 14 % ja 56 % Tukholman eduksi. Myös alakeskusten kasvu on Tukholmassa suuntautunut harvoihin vahvoihin keskuksiin, kun taas Helsingin seudulla alakeskusten kehittyminen on ollut hajautunutta.

Yhdyskuntarakenteen yhteys elinkeinoelämän tuottavuuteen tekee maankäytöstä, asumisesta ja liikenteestä taloudelliseen kasvuun vaikuttavia

tekijöitä. Kyse on siitä, että yritystoiminnan ja kotitalouksien kasautumisesta sekä työpaikka- ja väestötiheydestä saadaan tuottavuusetua elinkeinoelämälle ja monipuolisen hyödyke- ja työpaikkakirjon tarjoamia hyötyjä asukkaille kuluttajina ja työntekijöinä. Kaupungistuminen, yhdyskuntarakenne ja taloudellinen kasvu liittyvät yhteen.

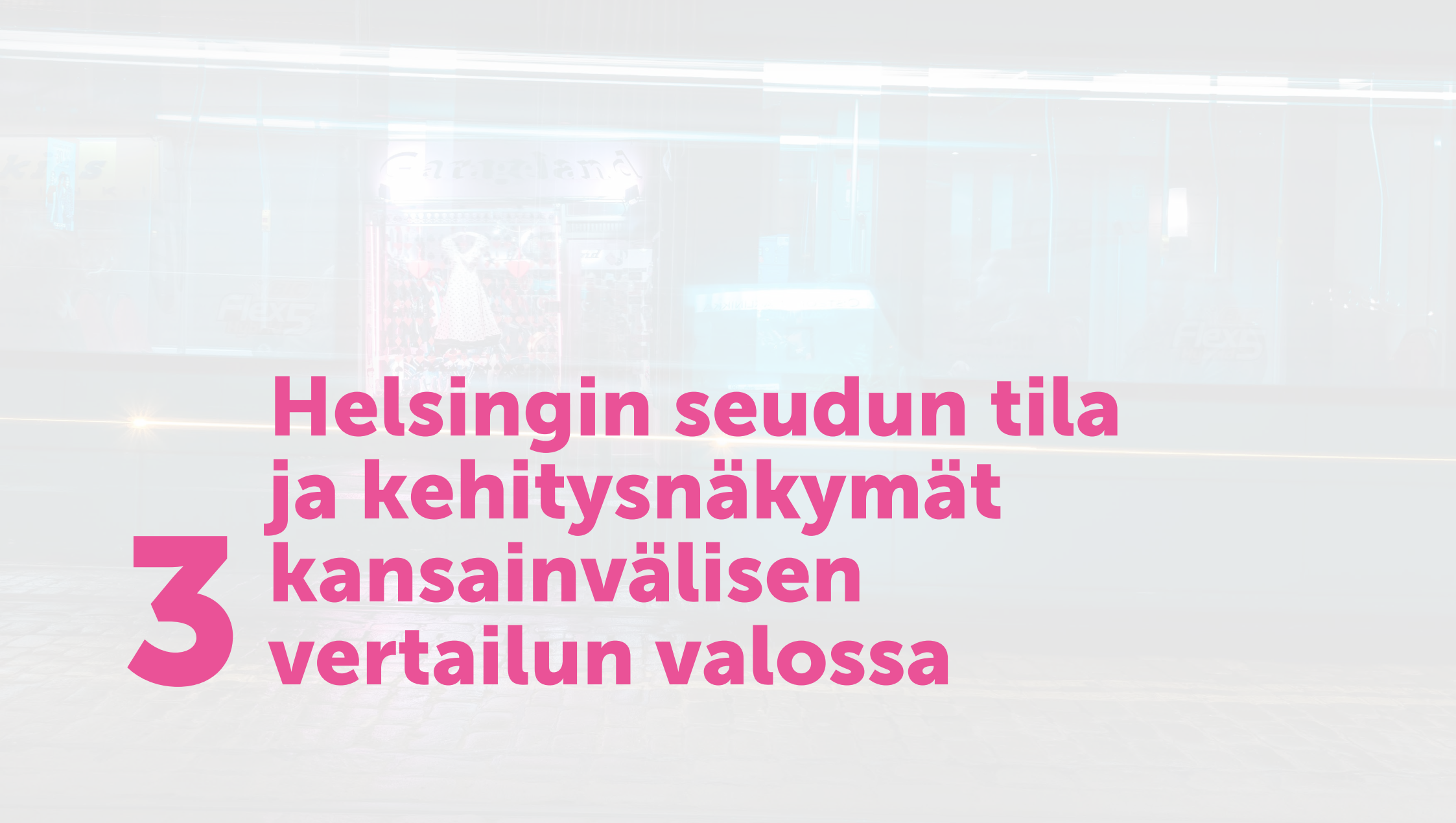
2.5 Taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävä kasvu

Alueellista kilpailukykyä, yritysten menestystä ja asukkaiden hyvinvointia koskevien tavoitteiden ohella monen metropolin tavoitteena on taloudellinen kasvu, joka on myös sosiaalisesti ja ekologisesti kestävä.

Euroopan Unioni on hyväksynyt vuosikymmenen alussa Eurooppa 2020 -strategian (Euroopan komissio 2014), jonka tavoitteena on tukea talouskasvua, joka on älykästä (tehokkaat investoinnit koulutukseen, tutkimukseen ja innovointiin),

kestävää (vähähiilinen talous, resurssitehokkuus, luonnonvarojen säästäminen) ja osallistavaa (työpaikkojen luominen ja köyhyyden vähentäminen). Pariisin ilmastositomuksessa (voimaan 2016) lähes kaikki maailman maat ovat sitoutuneet hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen ilmastomuutoksen pysäyttämiseksi. EU:n strategian ja ilmastositomuksen tavoitteet voivat toteutua vain, jos niitä toteutetaan alueellisesti ja paikallisesti, Suomen tapauksessa maakunnissa ja kunnissa.

Vaikka sosiaalisen ja ekologisen kestävyysvaikutuksesta alueiden taloudelliseen kilpailukykyyn ei ole selvää näyttöä, nämä tekijät ovat kuitenkin vahvasti yhteydessä toisiinsa. Euroopan pääkaupungeista tehty European Green City Index (Economist Intelligence Unit 2009) osoittaa, että ekologinen kestävyys ja korkea tulotaso (BKT/capita) korreloivat erittäin vahvasti. Taloudellisesti menestyvimmat alueet panostavat Euroopassa eniten ympäristöön ja päästöjen vähentämiseen ja saavat tuloksia aikaan. Vihreydestä on tullut keskeinen kaupunkien brändin ja imagon osatekijä.



3

**Helsingin seudun tila
ja kehitysnäkymät
kansainvälisen
vertailun valossa**

3.1 Itämeren alueiden vertailukaupungit

Helsingin seutua verrataan alueellisen kilpailukyvyn kannalta kiinnostavien määrällisten tekijöiden suhteen Itämeren alueen suurkaupunkiseutuihin², joita voidaan pitää Helsingin seudun vahvimpina kilpailijoina, mutta samalla monessa suhteessa esimerkkeinä ja yhteistyökumppaneina. Verrokki-kaupungit ovat Göteborg, Hampuri, Kööpenhamina, Oslo, Riika, Tallinna ja Tukholma.

Väestön määrällä mitattuna Helsingin seutu on suuruusjärjestyksessä kaupunkijoukon keskellä jonkin verran pienempänä kuin Tukholman, Hampurin ja Kööpenhaminan seudut. Väestön kasvunopeudessa useat Pohjoismaiden suurkaupungit ovat olleet Euroopan kaupunkiseutujen kärkijoukossa tällä vuosikymmenellä. Nopeinta väestönkasvu on ollut Oslolla ja Tukholmassa,

joissa kasvuvauhti on ollut 1½-kertaista Helsinkiin verrattuna.

BKT asukasta kohti (ostovoimakorjattu) on korkein Hampurissa, noin 1½-kertainen Helsinkiin verrattuna. Helsinki on selvästi jäljessä Oslosta ja jonkin verran Tukholmasta, mutta samalla tasolla

Kööpenhaminan kanssa. Sen sijaan ostovoimakorjatun BKT/asukas-suhteen kasvussa Helsinki jäi selvästi jälkeen kaikista vertailualueista, joissa Tallinna ja Riika erottuvat muista kasvunopeuden suhteen. Ne ottavat nopeasti kiinni eroa Pohjoismaiden suurkaupunkeihin verrattuna.

Kaupunkiseutu	Väestö 2016, Milj.	Muutos 2012-16 %/v	BKT/asukas (PPS) 2015 EU28=100	Muutos 2011-15 %/v
Helsinki	1,6	1,1	163	0,5
Tukholma	2,2	1,7	174	2,7
Göteborg	1,0	1,2	121	2,8
Kööpenhamina	1,8	1,0	163	2,6
Oslo	1,3	1,8	187*	2,7*
Hampuri	1,8	0,9	206	2,4
Tallinna	0,6	0,6	108	6,0
Riika	0,6	-0,6	107*	7,3*

² Vertailut perustuvat Eurostatin tilastoaineistoihin pääasiassa EU:n alueluokituksen NUTS3-tasolla, jossa Helsingin seutua edustaa Uudenmaan maakunta (Helsinki-Uusimaa), Tukholmaa Tukholman lääni jne. Aluerajaukset eivät ole kaikilta osin täysin vertailukelpoisia. Riika on rajattu maantieteellisesti selvästi suppeammaksi kuin muut kaupunkiseudut.

Helsingin vertailualueet – Itämeren piirin suurkaupunkiseudut.

***Oslo ja Riika: BKT 2014, muutos 2011-14.**

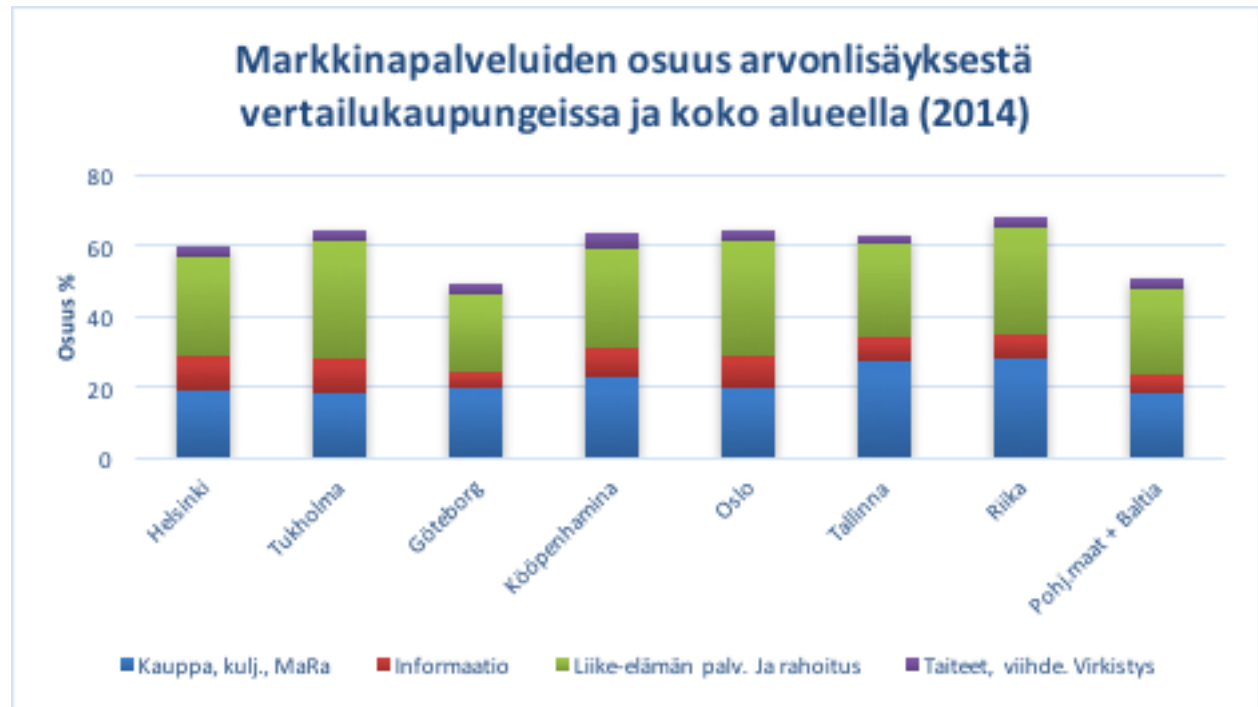
3.2 Yritykset ja erikoistuminen

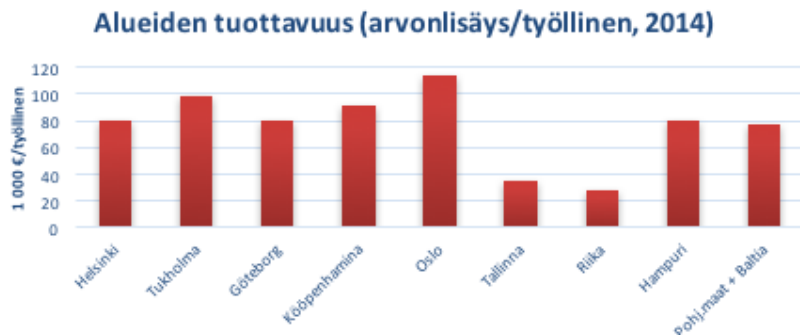
Yritystoiminnan onnistunut erikoistuminen, joka perustuu alueen vahvuuksiin ja niiden tarjoamien resurssien tehokkaaseen hyödyntämiseen, on keskeinen alueellinen kilpailutekijä. Suurkaupunkiseudut ovat yleensä erikoistuneet osaamintensiiviin korkean tuottavuuden palveluihin sekä korkean teknologian teollisuuteen. Näille aloille erikoistumisen edellytyksenä ovat erityisesti pitkälle kehittyneet tutkimus- ja kehittämistoiminnan instituutiot ja niihin suunnatut panostukset sekä työvoiman korkea koulutus- ja osaamistaso, kuten myös kehittynyt verkostoituminen ja suuri sosiaalinen pääoma.

Suurkaupunkien palveluvaltaisuus perustuu siihen, että suuri osa palveluista on vientituotteita sekä yrityspalveluissa että kuluttajapalveluissa. Palveluiden vienti oman alueen ulkopuolelle mahdollistaa mittakaavaetujen hyödyntämisen, pitkälle viedyn erikoistumisen, suurkaupungin agglomeraatioetujen hyödyntämisen sekä näihin perustuvan korkean tuottavuuden ja kasvun.

Itämeren alueen suurkaupunkien välisessä vertailussa erottuu, että Helsingin seudulla markkinapalveluiden osuus arvonlisäyksestä on alempi kuin vertailukaupungeissa, Göteborgia lukuun

ottamatta. Ero syntyy erityisesti liike-elämän palveluiden ja rahoituksen osuudesta, joka on Helsingissä viisi prosenttiyksikköä pienempi kuin mm. Tukholmassa ja Oslolla.

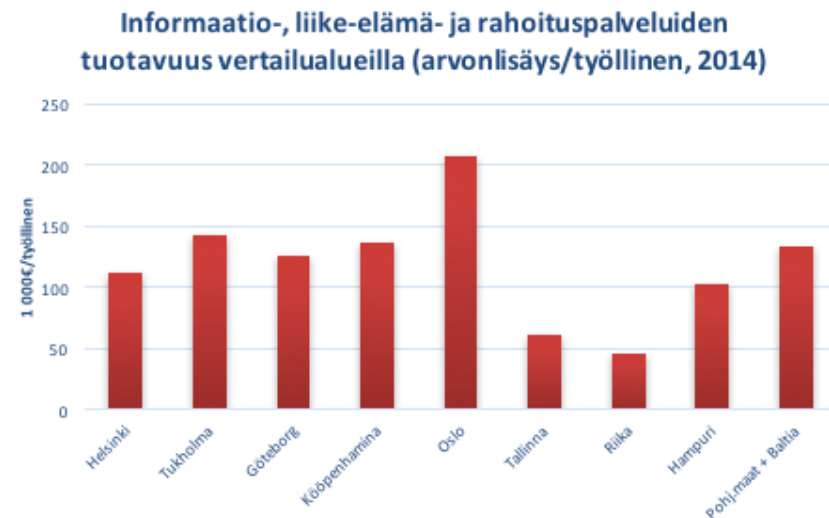




Toinen merkittävä ero on, että Helsinki jää kaikkien toimialojen kokonaistuottavuudessa (mittarina arvonlisäys / työllinen käyvin hinnoin) jälkeen Tukholmasta, Kööpenhaminasta ja Oslosta. Helsinki on samalla tasolla Göteborgin ja Hampurin kanssa ja ylittää vain niukasti Pohjoismaiden ja Baltian (tässä Viro ja Latvia) yhteenlasketun tason. Tallinna ja Riika jäävät selvästi jälkeen Pohjoismaiden kaupungeista ja Hampurista verrattaessa käyvin hinnoin laskettuja tuottavuuslukuja.

Kun verrataan erityisesti liike-elämän palveluiden ja rahoitustoiminnan tuottavuutta, ero Helsingin ja muiden pohjoismaisten vertailukaupunkien välillä on vielä suurempi. Käyvin hinnoin laskettuna Oslon tuottavuus näillä toimialoilla on lähes kaksinkertainen ja Tukholman, Kööpenhaminan ja Göteborgin viidenneksen-kolmanneksen korkeampi.

Vaikka Helsingin seutu on Suomen ylivertainen liike-elämän palveluiden keskittymä ja alan pal-

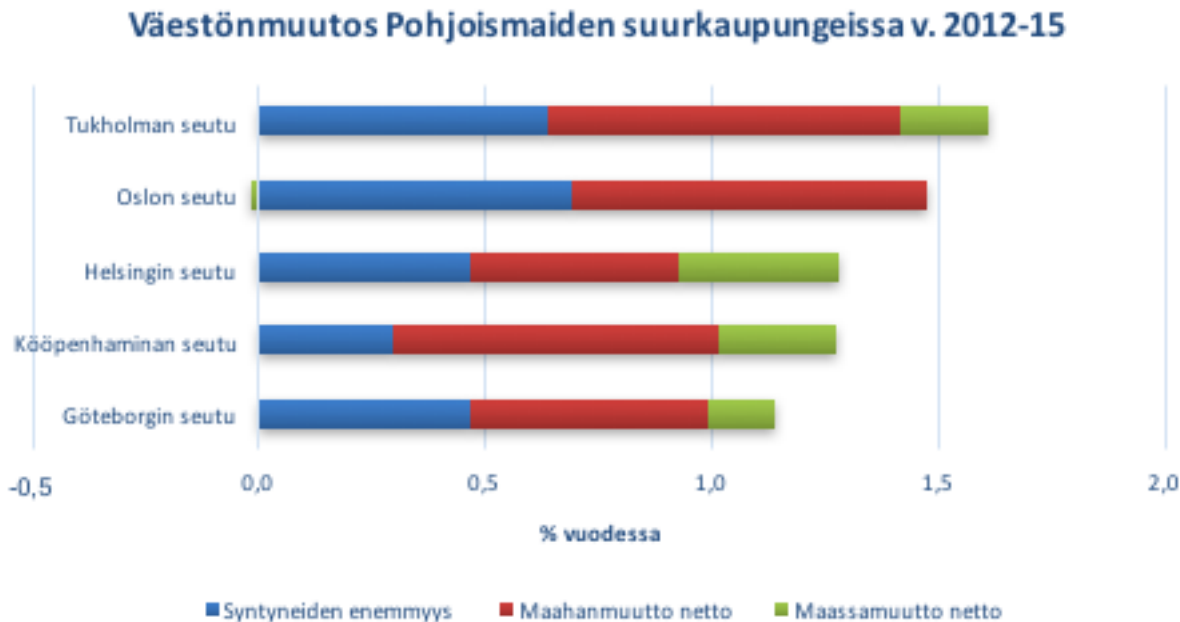


veluiden ulkomainen vienti on keskittynyt valtakunnassa pääkaupunkiseudulle, palveluvienti ja osaamisintensiivisten palveluiden erikoistuminen ovat Helsingin seudulla edelleen jäljessä muiden Pohjoismaiden suurkaupungeista. Helsinki on pohjoismaisiin vertailukaupunkeihin verrattuna selvästi vähemmän tuottava alue. Tuottavuusero korostuu erityisesti informaatio-, liike-elämä- ja rahoituspalveluissa, jotka muodostavat dynaamisten suurkaupunkien yritystoiminnan ytimen.

3.3 Väestönkasvu

Pohjoismaisten suurkaupunkiseutujen väestöt ovat kasvaneet nopeasti 2010-luvulla. Sen sijaan mm. Baltian maiden pääkaupungeissa 1990-luvulla alkanut väestön väheneminen jatkui 2010-luvulle. Riian väestön väheneminen on pysähtynyt viime vuosina ja Tallinnan väestö on kääntynyt vahvaan kasvuun muutaman vuoden aikana.

Pohjoismaiden suurkaupunkien väestö on kasvanut viime vuosina 1,2 – 1,8 prosentin vuosivauhtia. Kaikissa kaupungeissa kasvun vahvin osatekijä on maahanmuutto. Maassamuuton osuus kasvusta on supistunut melko pieneksi ja se on viime vuosina ollut suurempi Helsingin seudulla kuin muualla. Siitäkin suuri osa on maahanmuuttajataustaisen väestön muutttoa muualta Suomesta Helsingin seudulle. Koska kaikissa pohjoismaisissa suurkaupungeissa tulomuuttajat painottuvat nuoriin aikuisiin, muuttoliike lisää vitalisuutta, mikä ilmenee suurena luonnollisena kasvuna (syntynei-

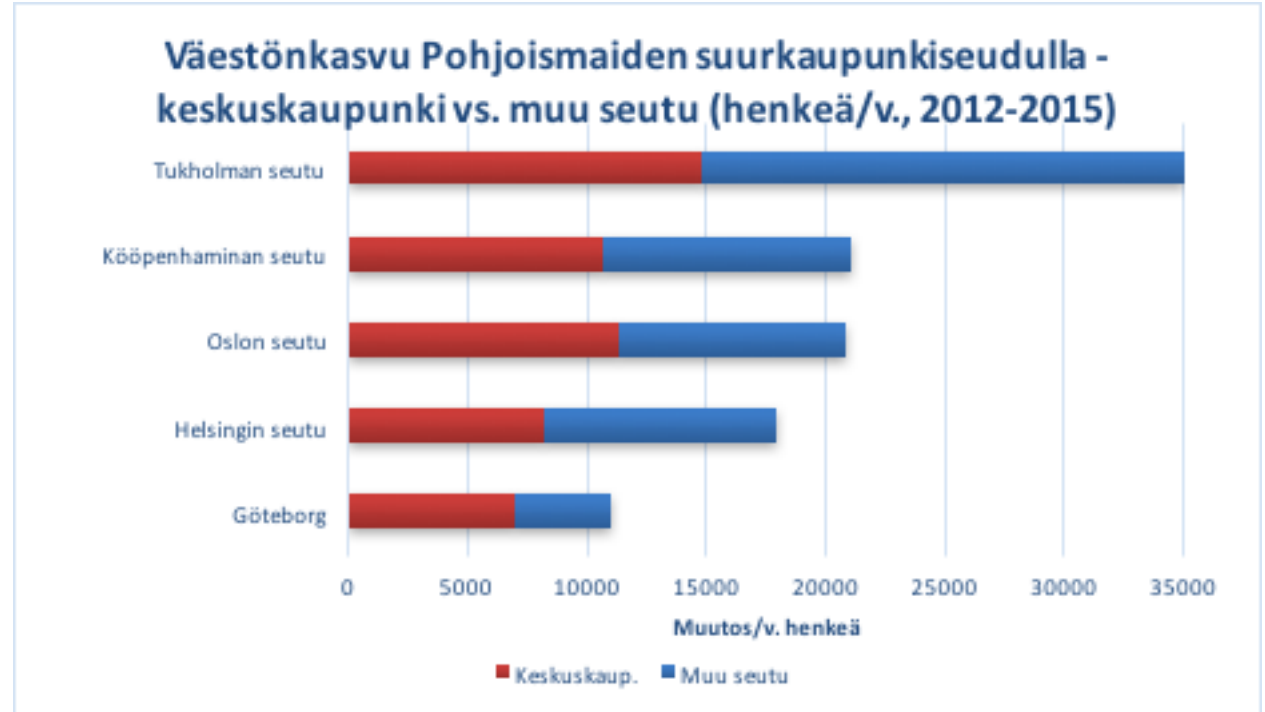


den enemmitys), erityisesti nopeimmin kasvavissa kaupungeissa Tukholmassa ja Oslolla.

Toinen suurkaupunkien väestönkasvun piirre on kasvun suuntautuminen kaupunkiseuduilla

sisäänpäin 2010-luvulla. Trendi on päinvastainen kuin hajautumisen leimaamalla edellisellä vuosikymmenellä. Pohjoismaiden suurkaupunkiseutujen väestönkasvusta 40-60 % tuli kaupunkiseudun keskustaupunkiin vuosina 2012-2015. Muutos liittyy useisiin tekijöihin:

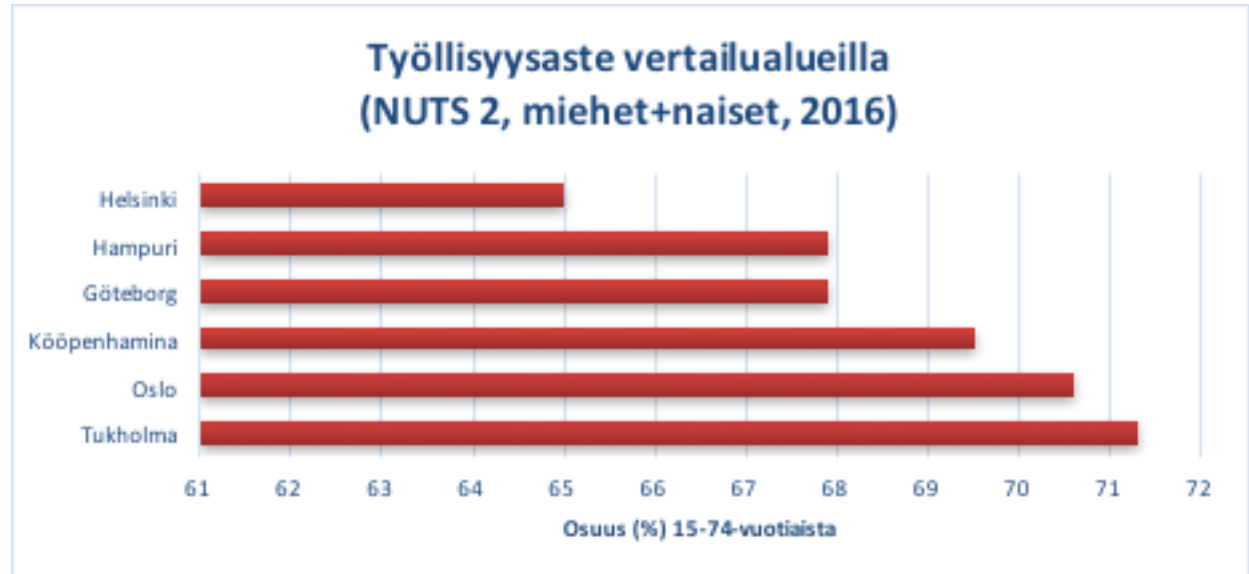
- *Asuntomarkkinoiden rahoitusmekanismeihin*
- *Urbaanisuutta suosiviin asumisen preferensseihin*
- *Väestön ikä- ja asuntokuntarakenteen muutokseen*
- *Uusiin kehittämismahdollisuuksiin ydinkaupunkien liepeillä; mm. vanhat satama-, teollisuus-, varuskunta- ja sairaala-alueet sekä uudet raideliikennevyöhykkeet*



3.4 Työmarkkinat

Vaikka Helsingin työikäisen väestön (15-74-v.) työllisyysaste on useita prosenttiyksiköitä korkeampi kuin koko Suomessa, Helsinki jää selvästi jälkeen vertailukaupunkien³ työllisyysasteesta. Ero on 6 %-yksikköä verrattuna Tukholmaan ja Osloon lähes yhtä paljon. Hampuriin ja Göteborgiin ero on 3 %-yksikköä. Vertailukaupunkien korkeimmat työllisyysasteet ovat niillä kaupunki-seuduilla, joiden väestö on viime vuosina kasvanut nopeimmin ja joissa maahanmuuton osuus kasvusta on korkein.

Helsinki jää jälkeen muista alueista kaikkien ikäryhmien työllisyysasteessa, mutta suurimmat erot – yli 10 %-yksikköä Tukholmaan verrattuna – ovat yli 55-vuotiaiden työllisyysasteessa.

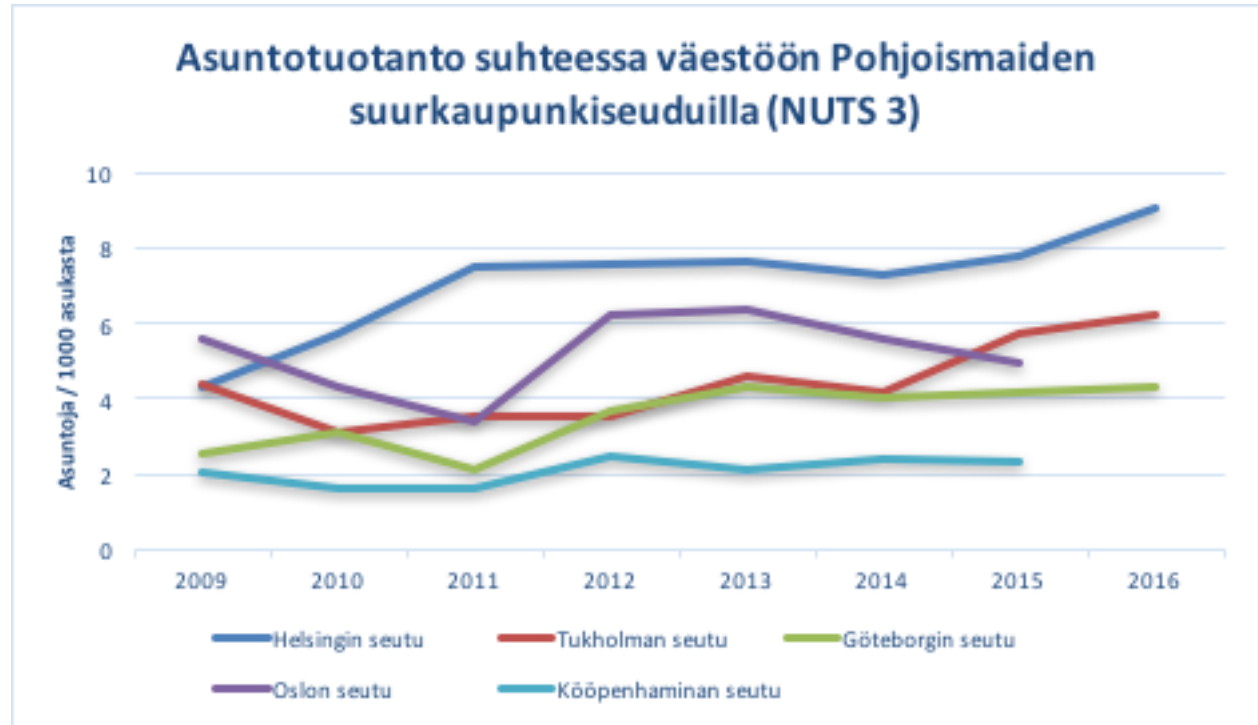


³ Aluetasona NUTS 2, joka ei mahdollista tietojen saantia Tallinnan ja Riian seuduista.

3.5 Asuntomarkkinat

Helsingin seudulla asutaan ahtaammin kuin pohjoismaisissa vertailukaupungeissa siitä huolimatta, että asuntojen lukumäärä suhteessa väestöön on Helsingin seudulla verrokkeja suurempi. Helsingin asuntokanta on kuitenkin selvästi pientasuntovaltaisempi kuin muissa kaupungeissa. Helsingin seudulla 44 % asunnoista on kerrostaloyksioitä tai -kaksioita, kun niiden osuus on Kööpenhaminan seudulla 28 % ja Oslon seudulla vain 19 %.

Kaikki pohjoismaiset suurkaupungit ovat kohdanneet 2010-luvulla ongelmia asuntojen tarjonnan sopeuttamisessa kasvavaan kysyntään, jota ovat vauhdittaneet erityisesti nopea väestönkasvu ja asuntolainojen alhaiset korot. Kysynnän kasvu on heijastunut asuntojen markkinahintojen voimakkaana nousuna, joka on ollut muissa kaupungeissa vielä nopeampaa kuin Helsingissä. Asuntotuotanto on 2010-luvulla asukaslukuun suhteutettuna ollut vilkkainta ja selvimmin nousujohteista Helsingin seudulla. Tukholman seudulla



tuotanto on lähtenyt vahvaan kasvuun vuodesta 2015 alkaen. Kööpenhaminan seudulla väestöön

suhteutettu tuotanto on pysynyt vaatimattomalla tasolla.

3.6 Yliopistot ja koulutus

Suomen koulujärjestelmä on monissa kansainvälisissä vertailuissa arvioitu kuuluvan maailman parhaimpiin ja Suomi tunnetaan hyvin korkeatasoisesta peruskoulusta. Korkeatasoinen koulu on

keskeinen vetovoimatekijä ulkomaisten perheellisten asiantuntijoiden rekrytoinnissa Suomeen.

Helsingin yliopisto (56) menestyy hyvin suhteessa vertailualueiden huippuyliopistoihin. Sen sijaan Aalto-yliopisto jää sijoituksessa (401-500) selvästi

jälkeen Ruotsin, Norjan ja Tanskan johtavista teknisistä yliopistoista. Ruotsin ja Tanskan yliopistot ovat Åke Anderssonin arvion mukaisesti laajemmin edustettuna huippuyliopistojen joukossa kuin Suomen ja Norjan yliopistot.

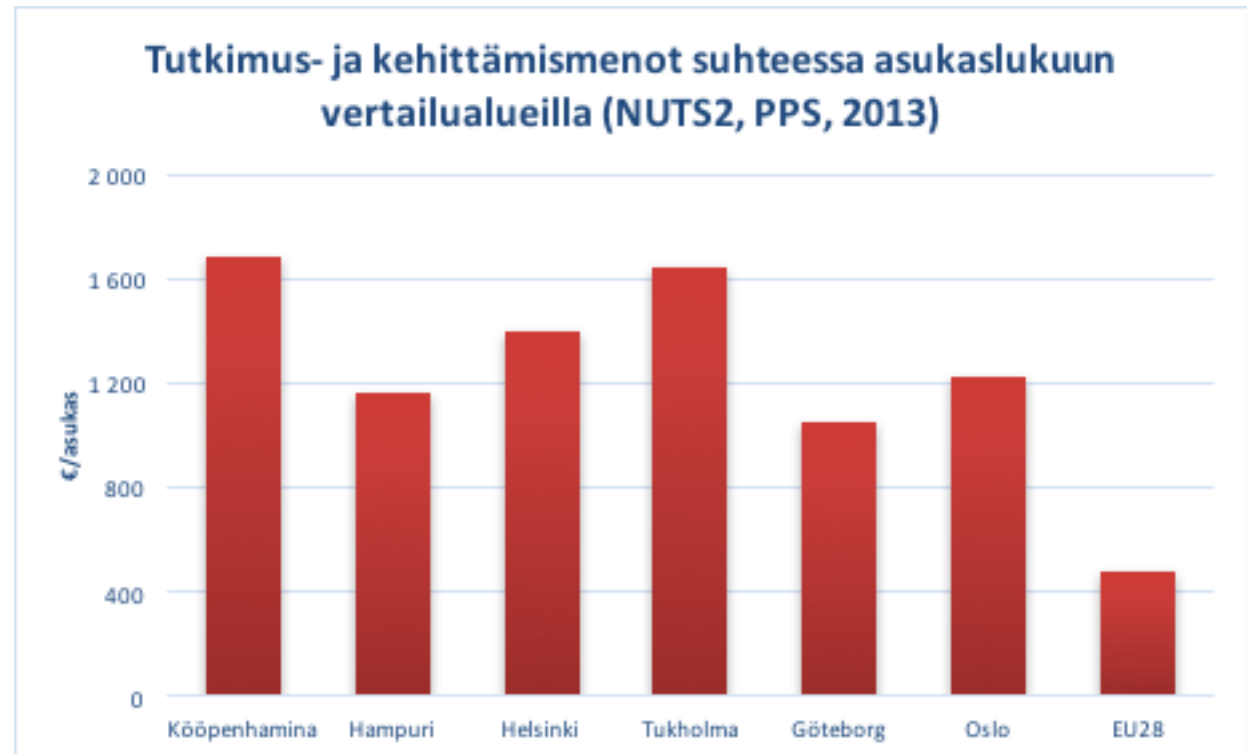
Sijoitus	Yliopisto	Sijoitus	Yliopisto
30	University of Copenhagen	201-300	Chalmers University of Technology
44	Karolinska Institute	201-300	KTH Royal Institute of Technology
56	University of Helsinki	201-300	Linköping University
62	University of Oslo	201-300	Swedish University of Agricultural Sciences
63	Uppsala University	201-300	University of Bergen
65	Aarhus University	301-400	Umea University
74	Stockholm University	301-400	University of Eastern Finland
101-150	Lund University	301-400	University of Southern Denmark
101-150	Norwegian University of Science & Technology - NTNU	301-400	University of Tartu
151-200	Technical University of Denmark	401-500	Aalto University
151-200	University of Gothenburg	401-500	Stockholm School of Economics
151-200	University of Hamburg	401-500	University of Oulu
201-300	Aalborg University	401-500	University of Turku

Pohjoismaiden, Baltian ja Hampurin yliopistojen sijoitus listalla "Academic Ranking of World Universities 2017" (Shanghai Ranking).

3.7 Tutkimus- ja kehittämispanostukset

Menestyvien yliopistojen ohella julkisen ja yksityisen sektorin panostukset tutkimus- ja kehittämis-toimintaan muodostavat toisen peruspilarin innovaatiotoiminnan edellytyksenä, jonka tuloksena syntyy uusia tuotteita, menetelmiä ja prosesseja.

Helsingin seudulla panostukset tutkimukseen ja kehittämiseen ovat hyvällä pohjoismaisella tasolla, mutta jäävät jälkeen Kööpenhaminasta ja Tukholmasta, kun tarkastellaan vuoden 2013 tilannetta. Sen jälkeen Helsingin seudun asema suhteessa vertailualueisiin on heikentynyt, koska t&k-panostukset ovat reaalisesti supistuneet Suomessa.



3.8 Elinolot ja vetovoima

Asukkaiden elinolot ja elinolojen eri osatekijät määrittävät alueen vetovoimaisuutta ja houkuttelevuutta asuinseutuna. Menestyvien yritysten kannalta osaavan työvoiman saatavuus riippuu oleellisesti siitä, että koulutetut ja innovatiiviset ihmiset eri puolilta maailmaa haluavat tulla asumaan seudulle, jossa yritykset toimivat. Yritysten onnistuminen ja asukkaiden elinolot ovat läheisessä yhteydessä toisiinsa.

Kaupunkien menestystä asukkaiden elinympäristönä verrataan mm. Economist Intelligence Unitin Liveability Ranking -vertailussa. Vaikka vertailukriteereitä arvostellaan ja kyseenalaistetaan, vertailut saavat paljon julkisuutta. Parhaiten menestyneet kaupungit toimivat vertailuarvona ja malleina "tavallisille" kaupungeille. Menestys hyvin tunnetussa vertailevassa tutkimuksessa voi vaikuttaa kaupungin kuvaan ja parantaa sen houkuttelevuutta yrityksille ja asukkaille.

Maailman suurkaupunkiseutujen Liveability Ranking -vertailu julkaistaan vuosittain. Siinä sovellet-

tava kriteeristö perustuu seuraaviin kriteeriryhmiin, jotka edelleen jakautuvat alakriteereihin:

- *Yhteiskunnan stabiilisuus*
- *Terveystienhuoltojärjestelmä*
- *Ympäristö ja kulttuuri*
- *Koulutusjärjestelmä*
- *Infrastruktuuri*

Kaupunkien kymmenen kärki 2017

Sijoitus	Pisteet
1. Melbourne	97,5
2. Wien	97,4
3. Vancouver	97,3
4. Toronto	97,2
5. Calgary	96,6
5. Adelaide	96,6
7. Perth	95,9
8. Auckland	95,7
9. Helsinki	95,6
10. Hampuri	95,0

Vuoden 2017 vertailussa Helsinki sijoittui sijalle 9. Vertailussa menestyvät hyvin Kanadan, Australian ja Uuden Seelannin sekä Länsi-, Keski- ja Pohjois-Euroopan kaupungit. Viidenkymmenen parhaan joukossa suunnilleen puolet kaupungeista on Euroopasta. Parhaiten Euroopan kaupungeista menestyy maailmanlaajuisesti toiseksi sijoittunut Wien.

Euroopan kaupungit 2017

Sijoitus		
2. Wien	26. Tukholma	43. Milano
9. Helsinki	27. Luxembourg	50. Rooma
10. Hampuri	28. Bryssel	51. Manchester
15. Zürich	29. Lyon	53. Lontoo
18. Geneve	30. Barcelona	56. Lissabon
21. Frankfurt	32. Pariisi	59. Praha
21. Kööpenhamina	32. Düsseldorf	63. Bratislava
21. Berliini	36. Budapest	65. Varsova
24. München	37. Reykjavik	69. Ateena
25. Oslo	40. Madrid	76. Pietari
Huom. Göteborg, Riika ja Tallinna eivät mukana vertailussa.		80. Moskova

Liveability ranking 2017 -vertailun kärkikaupungit sekä Euroopan kaupunkien sijoitukset.

Kun kriteeristöä avataan tarkemmin, Helsinki menestyy parhaiten yhteiskunnan stabiilisuudessa ja terveydenhuollossa, joissa se saa maksimipisteet. Myös perusrakenne arvioidaan lähes huipputasolle. Jonkin verran heikommät arviot Helsinki saa koulutusjärjestelmästä, jossa puolestaan Kööpenhamina ja Tukholma saavat täydet pisteet koulujärjestelmän suuremman valinnanvapauden ansioista. Sen sijaan kulttuurin ja ympäristön suhteen Helsinki saa yhdessä Oslon kanssa

heikommät pisteet kuin muut pohjoismaiset vertailukaupungit (ml. Hampuri). Tämän kriteerin suhteen Pohjolan keskikokoiset suurkaupungit eivät pärjää vertailussa kertaluokkaa suuremmille metropoleille.

City	Rank	Overall ranking	Stability	Healthcare	Culture & Environment	Education	Infrastructure
Helsinki	10	95,6	100,0	100,0	88,7	91,7	96,4
Hamburg	13	95,0	90,0	100,0	93,5	91,7	100,0
Copenhagen	22	93,5	85,0	95,8	95,4	100,0	96,4
Oslo	23	93,4	95,0	91,7	88,7	91,7	100,0
Stockholm	24	93,3	95,0	87,5	91,2	100,0	96,4

Liveability Ranking 2016 -vertailun pistemäärät eri kriteereille.



4 Helsingin seudun kriittiset menestystekijät

4.1 Helsingin seudun vahvuudet ja kehityksen pullonkaulat

Kansainväliset vertailut ja indikaattorit sijoittavat Helsingin jatkuvasti parhaimmistoon maailman kaupunkien joukossa⁴. Mittaustulokset, kriteeristöt ja indikaattorien oikeellisuus herättävät tunnetusti keskustelua, mutta yhtä kaikki ne kertovat jollakin tasolla, että Helsingissä perusasiat ovat varsin hyvin kunnossa. Helsinki on turvallinen, elinvoimainen ja kiinnostava eurooppalainen kaupunki. Kehittämispotentiaalia kuitenkin on. Vertailu muihin Itämeren alueen metropoleihin tuo Helsingin heikkoudet selvemmin esiin.

Helsingin seudun tulevan kansainvälisen kilpailuvuoden kannalta kriittisimmiksi arvioitua menes-

tystekijät ovat saavutettavuus, kaupunkirakenne, osaamisperusta, houkuttelevuus, yritysdynamiikka ja strateginen päätöksentekokyky.

4.1.1 Saavutettavuus ja kaupunkirakenne

Ulkoinen ja sisäinen saavutettavuus, yritystoiminnan rakenne ja erikoistuminen, sekä sen klusteroituminen ja verkostoituminen ovat tärkeitä alueellisen kilpailuvuoden osatekijöitä. Työmarkkinoiden toiminta on merkittävästi parempaa Suomessa ja tiiviissä kaupungeissa, joissa työn tarjonta on monipuolisempaa ja määrältään suurempaa.⁵ Helsingin seutu on kuitenkin kaupunkirakenteeltaan hajanainen ja alueiden välinen saavutettavuus keskustan ulkopuolella on huono.

Vertailu esimerkiksi Tukholmaan⁶ kuvaa hyvin Helsingin hajanaisuutta. Tiiviisti rakennetulla kaupunkialueella ja raideliikenteen piirissä asuu Helsingissä yli kymmenen prosenttiyksikköä vähemmän asukkaita kuin neljänneksen suuremmassa Tukholmassa. Helsingin kaupunkirakenteesta näkyy vuosikymmeniä jatkunut modernistinen liikenteen suunnittelu, jossa rakenne on voimalisesti hajautunut henkilöautoliikenteen sujuvuuden ehdoin⁷. Helsingin seudun alakeskusten keskinäinen saavutettavuus on heikkoa ja etenkin poikittaisyhteydet ovat huonot.

Matka-aikojen tarkastelu tutkimuksessa vertailtujen kaupunkien keskustojen ja niiden lentokenttien välillä luonnehtii Helsingin ulkoisen saavutettavuuden tilaa. Matka-aika päärautatieasemalta lentokentälle on Helsingissä todella hidas, vaikka etäisyys lentokentän ja keskustan välillä on ver-

⁴ Kaupunkivertailuja koottuna julkaisussa Mistä KIRA-ala puhuu | 2017 kaupungistuminen; KTI kiinteistö Oy

⁵ Ks. esim. Glaeser 2011

⁶ Söderström, Schulman ja Ristimäki 2014

⁷ Ks. esim. Lampinen 2015: Tässä tie, missä kaupunki?

rattain lyhyt. Yhteydet Etelä-Suomen muihin kaupunkeihin ovat myös tasoltaan heikkoja. Suomen verrattain pienten kaupunkiseutujen keskinäinen saavutettavuus on selvä kasvun pullonkaula.

Kasvavan ja tiivistyvän kaupungin liikenne ei voi perustua tilaa vieville kulkumuodoille. Vaikka ruuhkautuminen on Helsingissä verrattain vähäis-

tä, uhkaa väestönkasvu liikkumisen sujuvuutta, mikäli oikeita toimia ei toteuteta. Nykytilassa tie-liikenne ruuhkautuu lähinnä pääkaupunkiseudulla. Ilman tieliikenteen hinnoittelua ajoneuvoliikenteen verkon ylikuormittuminen kasvaa vuoteen 2025 mennessä kysynnän kasvun vuoksi. Edes hyvin merkittävä investointiohjelma ei pysty vastamaan seudulle kohdistuvaan kasvupaineeseen

ja siitä aiheutuvaan ajoneuvoliikenteen verkon ruuhkautumiseen.⁸

Yksityisautoilulle on luotava tosiasiallisia vaihtoehtoja ja autoilun määrää on kyettävä hallitsemaan. Autoilun määrän hallintaa ei tule sekoittaa autoilun olosuhteiden heikentämiseen. Päinvastoin, autoilun määrien hallinta parantaa tarvittavan yksityisautoilun ja huoltoliikenteen mahdollisuuksia poistamalla väyliltä ylimääräisiä ja helposti muilla kulkumuodoilla korvautuvia matkoja. Näin ollen seudun ruuhkat eivät pääse kasvamaan hallitsemattomasti ja osin matkanteko voi peräti nopeutua.

Selkein tapa hallita Helsingin keskusta-alueiden liikennettä on automaattisilla tulliporteilla suori-

Oletetut matka-ajat kaupunkien keskustojen ja lentokenttien välillä.

Kaupunki	Kulkuväline	Lähtöpiste kaupungissa	Suora etäisyys	Matka-aika
Kööpenhamina	Juna	Päärautatieasema	7,4 km	14 min
Tukholma	Juna	Päärautatieasema	36,2 km	18 min
Oslo	Juna	Päärautatieasema	36,8 km	24 min
Helsinki	Juna	Päärautatieasema	16,2 km	32 min
Hampuri	Juna	Päärautatieasema	8,9 km	33 min
Tallinna	Raitiovaunu	Virukeskus	3,1 km	20 min
Göteborg	Bussi	Päärautatieasema	26 km	36 min
Riika	Bussi	Päärautatieasema	8,6 km	37 min

⁸ HSL, Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun teknistoiminnallinen selvitys 2016.

tettava ruuhkamaksujärjestelmä. Ruuhkamaksut ohjaavat keskustan ohittavaa liikennettä paremmin vetäville kiertoväylille, kuten Kehä I:lle. Tällä hetkellä tieliikennelaki ei mahdollista ruuhkamaksujärjestelmää. Ruuhkamaksut myös herättänevät sekä kansalaisissa että päättäjissä epäluuloa ja vastustusta. Tukholmassa suoritettu ruuhkamaksujärjestelmän kokeilu kuitenkin osoitti, että asukkaiden mielipiteet vaihtuivat radikaalisti kokeilun aikana suosimaan ruuhkamaksuja. Ennen kokeilua ruuhkamaksuja kannatti vain 36% tukholmalaisista, mutta kokeilun kuluessa järjestelmän suosio nousi yli 70%:iin. Kokeilujakson jälkeen ruuhkamaksuista järjestetyssä äänestyksessä kannatettiin järjestelmän muuttamista pysyväksi.⁹

Tukholman ruuhkamaksuja koskevan kansalaismielipiteen muutosta on tutkittu kattavasti¹⁰. Hankkeen saamalla mediajulkisuudella katsotaan

olleen merkittävä vaikutus kansalaisten mielipiteen muodostumiseen. Mediaimago on kuitenkin vain yksi tekijä muiden joukossa. Oslon tietullijärjestelmän kohdalla oli jo aiemmin huomattu¹¹ asukkaiden tottumisen vaikuttavan huomattavasti ruuhkamaksujen hyväksyntään. Tutkimuksissa Oslon ja Tukholman ruuhkamaksu- ja tietullijärjestelmien hyväksynnän muutoksista neljä merkittävintä perustelua ovat:

- *Hyödyt havaitaan luultua suuremmiksi. Uutta järjestelmää vastustetaan siinä uskossa, ettei se tulisi toimimaan.*
- *Maksujen vaikutuksia liioitellaan mielikuvissa. Kun maksujärjestelmä on käytössä, sen haitat osoittautuvat luultua pienemmiksi.*

- *Kognitiivinen dissonanssi. Kun järjestelmä on käytössä, ja sen vastustus koetaan turhaksi, asukkaat suhtautuvat siihen aiempaa myönteisemmin.*
- *Tottuminen tiekapasiteettiin maksullisena hyödykkeenä esimerkiksi parkkipaikkojen tapaan lisääntyy.*

Yhtä kaikki, Oslon, Tukholman sekä esimerkiksi Göteborgin ruuhkamaksujärjestelmät on koettu menestyksinä. Selvityksissä¹² todetaan ajoneuvo liikenteen hinnoittelun mahdollistavan Helsingissä yli 10% siirtymän henkilöautomatkoista muihin kulkumuotoihin. Näin ollen hinnoittelu vähentäisi merkittävässä määrin tieverkon kuormitusta. Kun ruuhkamaksujärjestelmä toteutetaan Tukholman malliin keskustaa kiertävänä nauhana Oslon yksittäisten väylien tietullien sijaan, ei liikennettä siirtyisi pääväyliltä myöskään alempiasteiseen

⁹ Schuitema et al. 2010; Börjesson et al. 2012

¹⁰ Ks. edellinen

¹¹ Tretvik 2003; Odeck & Bråthen 1997, 2002; Odeck & Kjerkreit 2010

¹² HSL, Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun hinnoitteluselvitys

katuverkkoon. Merkittävä tekijä Ruotsin ruuhkamaksujärjestelmän hyväksynnässä sekä liikenteen hallinnan onnistumisessa on valtionhallinnon päätös investoida ruuhkamaksuilla kerätyt varat liikennejärjestelmän kehittämiseen. Myös Helsingin seudulla ajoneuvoliikenteen hinnoittelu auttaisi käynnistämään tarpeellisia liikenteen investointihankkeita.

Helsingin raitiovaunut ovat eurooppalaisessa vertailussa todella hitaita keskinopeuden ollessa vain hieman yli 14km/h. Raitiovaunujärjestelmien keskinopeus vanhoissa EU-maissa (EU 15) on lähes 23km/h¹³. Raitiovaunujen hitaus on paitsi haitallista liikkumisen sujuvuudelle, myös varsin kallista. Raitiovaunujen nopeuttaminen kolmanneksella voisi säästää vuosittain jopa kymmenen miljoonaa euroa¹⁴. Helsingissä raitiovaunut ovat linjasta riippuen jopa viidenneksen matka-ajastaan lii-

kennevaloissa. Liikennevaloetuksia kehittämällä voitaisiin saada huomattavia aikasäästöjä, mutta muitakin nopeuttamistoimia on syytä toteuttaa.

Metropolin pyöräilyinfrastruktuuri on heikkota-soista ja hajanaista. Väylillä liikkuminen on vaarallista niin kävelijöille kuin pyöräilijöille itselleenkin. Tilanteen taustalla on perinne suunnitella kevyttä liikennettä sen sijaan, että kävelyä ja pyöräilyä käsiteltäisiin erikseen. Pyöräily on erityisen hankalaa Helsingin keskustassa, jossa sen hyödyt ja potentiaali olisivat suurimmat.

Korkea pyöräilyn kulkutapaosuus on mahdollista saavuttaa turvallisilla ratkaisuilla, jotka erottavat pyöräilyn kulkumuotona fyysisesti autoliikenteestä ja kävelijöistä. Pyöräilyn edellytyksiä voidaan selkeästi parantaa sitä joukkoliikenteeseen integroivin toimin, kuten esimerkiksi lisäämällä

pyöräpysäköintiä. Lisääntyvä pyöräily vaatii myös panostuksia sekä pyöräilijöiden että autoilijoiden liikennekouluttamiseen. Kaiken kaikkiaan pyöräily on vaivattominta tiiviissä kaupunkirakenteessa.¹⁵

Pyöräilyn edistämistä vastustetaan yleensä argumentein, jotka liittyvät autoliikenteen saavutettavuuden vaatimuksiin. Autoliikenteen kulkutapaosuutta yleensä liioitellaan mielikuvissa ja sen merkitystä ostovoimassa ei ymmärretä oikein. Kansainväliset ja kotimaiset esimerkit¹⁶ osoittavat kuinka autolla liikkujien osuutta keskusta-alueen kauppajen asiakkaiden ja tulonmuodostuksesta arvioidaan raskaasti yläkanttiin. Autoilijoiden yksittäiset ostokset ovat yleensä muiden kulkumuotojen käyttäjien ostosmääriä suurempia, mutta kävelijät ja pyöräilijät tekevät ostoksia huomattavasti useammin.

¹³ Metro, light rail and tram systems in Europe: http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/errac_metrolr_tramsystemsineurope.pdf

¹⁴ HKL: Helsingin raitioliikenteen kokonaiskehittämisselvitys

¹⁵ Pyöräilykulttuurin kansainvälisistä esimerkeistä katso esim. Pucher & Buehler 2008

¹⁶ Ks. esim. Flyvbjerg 1998b, Rantala et al. 2014

Kansainvälisten tutkimusten¹⁷ mukaan alueiden kaupallinen toiminta voi vilkastua merkittävästi, kun niihin luodaan aidosti jalankulkuystävällistä ympäristöä. Tutkimuksissa on huomattu, että jalankulkuystävälliset muutokset kasvattavat kauppohen asiakasmäärää jopa 20–40%, liikevaihtoa 10–25%, ja nostavat alueen kaupallisten kiinteistöjen vuokratuottoja 10–30%.

Vaikka Helsingissä kaupungin perusrakenne toimii varsin hyvin, on voimakas kaupunkirakenteen hajautuminen selkeä kilpailukykyä heikentävä tekijä. Kaupunkirakenne tukee heikosti elinvoimaisuutta ja verkostoitumista, työvoiman liikkuvuutta sekä saavutettavuutta. Kaupungin tuottavat alueet eivät ole tarpeeksi tiiviitä ja sekoittuneita, vaikka asiantuntijat määrittelevätkin klusteroitumisen olevan Helsingissä kehittyvä vahvuus. Agglomeraatioetujen saavuttaminen edellyttää yhä voimallisempaa tiivistämistä hyödyntämällä

olemassa olevia keskuksia sekä muun rakenteen seassa olevia rakentamattomia kaistaleita.

Helsingin seudun kasvusta kuitenkin suhteellisen suuri osa tapahtuu Helsingin rajojen sisäpuolen sijaan Espoossa ja Vantaalla, vaikka suurin asuntokysyntä keskittyy Helsingin keskustan lähetyville. Helsingin seudun ympäryskunnat ovat viime vuosina kasvaneet määrällisesti Helsinkiä enemmän. Asiantuntijoiden mielestä Helsingin seudun merkittävimpiä pullonkauloja ovat alakeskusten pienuus ja hajanaisuus yhdessä niiden huonon saavutettavuuden kanssa.

4.1.2 Tutkimus, teknologia, innovatiivisuus ja osaamispääoma

Helsingin yliopisto, Aalto-yliopisto ja Taideyliopisto ovat metropolialueen menestyksen kannalta ratkaisevassa asemassa. Helsingin yliopisto sijoittuu hyvin kansainvälisissä vertailuissa, mutta

Aalto-yliopisto ei ole saavuttanut ”innovaatioyliopistolle” aikanaan asetettuja tavoitteita, vaan on toistaiseksi jäänyt vaikuttavuudessa eurooppalaisista ja pohjoismaisista kilpakumppaneistaan. Esimerkiksi teknologia-alojen vertailussa Aalto-yliopisto rankataan pohjoismaisten yliopistojen joukossa vasta sijoille 7–9 ja eurooppalaisten yliopistojen joukossa sijoille 35–36.¹⁸

Korkean tuottavuuden palveluihin tai korkeaan teknologiaan erikoistuneissa kaupungeissa menestymisen edellytyksenä ovat pitkälle kehittyneet tutkimus- ja kehittämisrakenteet, suuret t&k-pa-nostukset sekä osaavan työvoiman saatavuus. Suomessa t&k-pa-nostuksia on viime vuosina heikennetty. Vaikka Helsinki nähdään yhtenä innovatiivisimmista kaupungeista Euroopassa, ei tämä saavutettu hyvä taso merkitse pysyvyyttä. Päinvastoin Helsingin hyvää innovaatioekosysteemiä tulisi tukea, ylläpitää ja kehittää edelleen.

¹⁷ Tutkimustuloksia koottuna: Rantala et al. 2014, Vitality from walking and cycling

¹⁸ Aalto-yliopiston rankinglistauksia: <http://www.aalto.fi/fi/about/ranking/>

Yliopistojen rahoituksen tuntuvilla leikkauksilla ei varsinaisesti ole karsittu korkeakoulujen päälekkäisyyksiä, vaan supistamistoimenpiteet on toteutettu lähinnä ”juustohöyläämällä” kaikkien alojen ja yksiköiden hallintoa. Seuraukset näkyvät yliopistojen toiminnallisuuden selvänä heikkenemisenä. Aivovuoto Suomesta ulkomaille on alati paheneva ongelma, jota leikkaukset ja yliopistojen huono hallintokulttuuri osaltaan voimistavat.

Heikkenevät valtakunnalliset panostukset tutkimukseen ja kehitykseen heikentävät yliopistojen ja huippuyksiköiden menestysmahdollisuuksia. Helsingin yliopiston perusrahoitus on laskenut lähes viidelläkymmenellä miljoonalla eurolla leikkausten johdosta¹⁹. Tutkimus ja koulutus koetaan yleisesti koko Suomen potentiaalisesti vahvuudeksi, mutta heikkenevät panostukset sekä havaittava koulutuksen arvostuksen lasku antavat ymmärtää, että sektorin potentiaalia ei hyödynnetä täysimääräisesti. Kokonaisuutena

¹⁹ <https://www.helsinki.fi/fi/ylipisto/ylipiston-talouden-lukuja>



yliopistosektori on nähtävä Helsingin metropolialueen lieväksi heikkoudeksi vertailukaupunkiin nähden.

Vähennetyt panostukset osaamiseen, tutkimukseen ja kehittämiseen nakertavat Helsingin me-

nestymismahdollisuuksien perustaa. Sen sijaan, että erikoistumista olisi tuettu ja vahvuuksia hyödynnetty, on kasvun potentiaalia leikattu.

4.1.3 Terveellinen, tyylikäs ja hauska kaupunki

Asiantuntijat korostavat osallistavuutta ja hauskuutta Helsingin metropolialueen vahvuudeksi. Teeman myös nähdään kehittyvän edelleen tulevaisuudessa. Seutua vaivaa kuitenkin ulkomaisen kiinnostuksen puute, mikä näkyy esimerkiksi vähäisinä ulkomaisina investointeina ja verrattain vähäisenä turismina. Financial Timesin Global Cities of the Future -vertailussa Helsinki on kuitenkin teoriassa Euroopan suurkaupungeista kuudenneksi kilpailukykyisin ulkomaisten investointien suhteen.

Kaupungin kiinnostavuudella ja vetovoimalla profiloituminen sekä hyvä brändiarvo ovat kilpailuvyn kulmakiviä. Helsingillä on vetovoimaisiksi miellettyjä piirteitä, kuten kaupungin yleinen

toimivuus, puhtaus ja luonto sekä omaleimainen kaupunkikulttuuri, mutta niiden tunnettuus ja kilpailukyky vastaavien kaupunkien joukossa ovat heikkoja. Vaikka esimerkiksi ympäristökysymykset ja puhdas liikkuminen ovat ilmiselvästi tärkeitä kehittämisikohteita itsessään, on tunnustettava että kilpailu Euroopan huippukaupunkien ja Itämeren alueen metropolien kanssa tunnettuudessa ja profiloitumisessa ympäristöasioissa vaatii panostuksia. Vähintään yhtä tärkeää olisikin kehittää Helsingin tunnettuutta sellaisissa ulottuvuuksissa, joissa vertailukaupunkimme eivät ole jo meitä selvästi edellä.

Brand New Helsinki -projektissa²⁰ tunnistettiin erilaisia Helsingin brändiä muodostavia tekijöitä sekä siihen liittyviä mahdollisuuksia ja ongelmia. Kaupungista puuttuu ”väriläiskii”, jotka tekisivät kaupungista omaleimaisemman ja houkuttelevan.

vamman. Kaupunkitilojen funktionaalisen suunnittelun ja byrokratian katsotaan heikentävän edellytyksiä kiinnostavuuden kehittymiselle. Helsingin rosoisuus ja kaupunkikulttuurin veto-voimaisuus eivät vedä vertoja Itämeren alueen metropoleille. Kaupungin erikoistumista, uuden ja kiinnostavan versomista, osallisuutta ja erottautumista tulisi erityisesti tukea.

Toisaalta Helsinki nähdään myös kiinnostavana kohteena. Helsinki on National Geographicin The Cool List 2017 -listauksen²¹ kolmas matkailusuositus ja UIA:n kongressikaupunkivertailussa Helsinki sijoittuu laajan kaupunkijoukon viidenneksitoista. Helsinki ei kuitenkaan täysimääräisesti kykene hyödyntämään hyviä ominaisuuksiaan. Helsinki ei ole kiinnostava, koska se ei ole tarpeeksi tunnettu ja houkutteleva, mutta ei myöskään omalaatuisen ristiriitainen ja kiinnostava.

²⁰ Brand New Helsinki -projekti: <http://brandnewhelsinki.fi/>

²¹ The Cool List 2017: <http://www.natgeotraveller.co.uk/smart-travel/features/cool-list-17-2017/>

Keskikastin menestyjä näyttäytyy kiinnostavuuden kilpailussa väliinputoajana.

Helsingin selkeä omaleimainen piirre eurooppalaisten kaupunkien joukossa on pitkä ja pimeä talvi. Helsinki ei kuitenkaan profiloidu talvikaupunkina, vaikka tähän olisi kenties varsin hyvät edellytykset. Keskieurooppalaistyyppinen talvitorikulttuuri ja vastaavat perinteet ovat meillä kehittymättömiä. Talven tapahtumatarjonta on myös vähäistä. Matkailijamäärät Helsingissä ovat talvella huomattavan paljon (noin 43%) alhaisemmat kuin kesällä²².

Merellisyys on myös teoriassa osa Helsingin ainutlaatuisuutta. Kuitenkin matkailussa ja kaupunkilaisten virkistymiskohteina Helsingin monipuolisen saariston hyödyntäminen on turhan vähäistä. Niin ikään Helsingin keskustan ranta-alueet ovat suurelta osin epäoptimaalisessa käytössä. Esimerkiksi Eteläsatama on autoilun ja pysäköinnin rajaama epämääräinen alue, vaikka sen kuuluisi olla

kaupungin kasvot. On erikoista, että maamme presidentin linnaa ympäröi nelikaistainen autotie. Eteläsataman ilmettä on pyritty erilaisin selvityksin ja kilpailuin kehittämään, mutta alueen alakulo jatkuu edelleen. Kantakaupungin uudet merelliset kaupunginosat puolestaan ovat ilmeeltään yksitoikkoisia ja asuinvaltaisia.

Helsingin uudessa yleiskaavassa rannoista ainoastaan Katajanokan kaakkoisosa sekä Hakanienranta mainitaan kehitettävänä täydennysrakentamiskohteina. Helsingin kantakaupunkia tiivistettäessä ranta-alueita ei tule jättää huomiotta, vaan hyödyntää olemassa olevia arvokkaita resursseja kaupungin vetovoiman kasvattamiseen.

Helsingin selkeä voimavara on huipputasolla oleva luottamus yhteiskunnan toimintaan ja vakauteen. Toisaalta suhtautuminen uuteen ja muuttuvaan toimintaympäristöön näyttäytyy vaikeampana kysymyksenä. Suvaitsemattomuus ja maahanmuuttovastaisuus ovat selvitysten (mm.

Brand New Helsinki) ja asiantuntijoiden mukaan selkeitä ongelmia. Helsingin vahvaa sisäistä luottamusta olisi pyrittävä hyödyntämään kansainvälistymisen kontekstissa.

Helsinki mielletään yleisesti terveelliseksi ja vihreäksi kaupungiksi, mutta tunnettuutta ja brändiä kehitettäessä tarvitaan vielä jotain omaleimaista. Lisäksi Helsingin vihreää ja terveellistä imagoa ja todellisuutta heikentävät kaupunki-ilman pienhiukkaspäästöt. Vaikka kaupunki-ilman laatu on Helsingissä maailman mittapuulla varsin hyvällä tasolla, ovat etenkin katukuiluissa päästöt ja katupöly selkeitä terveysongelmia. Päästöt jarruttavat myös vilkasliikenteisten väylien varrelle rakentamista. Hajautunut yhdyskuntarakenne vaatii tiivistämistä, mutta tieliikenteen päästöt tulee ottaa vakavasti. Kaupunkia tuleekin tiivistää paitsi taloudellisista, myös ympäristösyistä. Terveellistä kaupunkia tulee kehittää asukkaan näkökulmasta, eikä vallitsevan liikennekulttuurin

²² Helsingin matkailutilastoja: <http://www.visithelsinki.fi/fi/ammattilainen/miksi-helsinki/faktoja-ja-tilastoja/helsingin-matkailutilastot>

ehdoin. Viihtyisän kaupunkitilan tulee olla myös terveellinen.

4.1.4 Työ- ja asuntomarkkinat

Helsingin erikoistuminen monipuolisesti osaamiseen perustuviin korkean tuottavuuden aloihin koetaan yleisesti vahvuudeksi. Helsinki profiloituu selkeästi korkean teknologian teollisuuden keskittymänä, kun taas esimerkiksi Tukholma ja Kööpenhamina profiloituvat enemmän korkean tuottavuuden palveluissa. Helsinki jää vertailukaupungeistaan jälkeen markkinapalveluiden arvonlisäyksessä sekä myös kaikkien toimialojen kokonaistuotannossa. Osaamisintensiivisten alojen nähdään kehittyvän tulevaisuuden Helsingissä selkeämmäksi vahvuudeksi. Innovaatioekosysteemeitä vertailevassa Euroopan komission Innovati-on Capital -kilpailussa Helsinki menestyi myöskin melko hyvin, ollen yksi kymmenestä finalistista.

Helsinki on Family Life Index -vertailun (InterNations) mukaan maailman paras kaupunki ulkomailta muuttaneen perheen näkökulmasta. Tämä saavutus on merkittävä, kun mietitään keinoja houkutella lisää työperäistä maahanmuuttoa. Myös Global City Talent Competitiveness Index -katsannossa (INSEAD) Helsinki menestyy varsin hyvin, ollen listauksen kolmas. Indeksien mukaan Helsinki on siis periaatteessa varsin hyvä houkuttelemaan ja kiinnittämään huippuosaajia. Näiden indeksien ja vertailujen valossa on erikoista, että Suomessa ja Helsingissä kamppaillaan työvoiman saatavuuden ja kansainvälisten osaajien houkuttelun kanssa. Voidaankin sanoa, että vaikka Helsingillä olisi teoreettisesti hyvät edellytykset menestyä, on byrokratiassa ja kaupungin tunnetuudessa ongelmia, jotka heijastuvat potentiaalinen hyödyntämisen haasteina.

Työmarkkinoiden pullonkaulat, asuntojen hinta- ja laatutaso sekä alhainen suvaitsevaisuus muodostavat osaltaan ongelmia työperäisen maahan-

muuton houkuttelussa. Helsingin asuntotarjonta ei ole kovin monipuolista ja se on liian vähäistä halutuilla alueilla. Korkea hintataso puolestaan heikentää oleellisesti työvoiman liikkuvuutta ulkomailta sekä myös maan sisällä. Helsingin menestyvä start up -toiminta on voimavara, jota kankea byrokratia osaltaan kahlitsee. Myös kielikysymykset ja -vaatimukset ovat maahanmuuttajille monesti hankalia.

Helsingissä ja Suomessa ylipäätään nähdään myös hankaluuksia pitää kiinni ulkomaisista osaajista ja tutkinnon suorittaneista tulevaisuuden toivoista. Vuoden 2014 aikana ylemmän korkeakoulututkinnon Suomessa suorittaneista ulkomalaisista Suomen työmarkkinoilla oli vuoden kuluttua vain 35,5%. EU- ja ETA-maiden kansalaisista työmarkkinoilla oli noin 58% tutkinnon suorittaneista. Vuodesta 2013 on tullut laskua peräti 9 prosenttiyksikköä.²³

²³ Opetushallituksen tilastoja ulkomaisista opiskelijoista: http://www.cimo.fi/palvelut/tilastoja_kansainvalistymisesta/korkeakoulut/ulkomaalaiset_tutkinto-opiskelijat

Helsingin asuntomarkkinoita ei asiantuntija-katsannossa koeta varsinaisesti heikkoudeksi, ainakaan verrattuna Itämeren alueen verrokkikaupunkeihin, mutta ei myöskään vahvuudeksi. Nykyisen kehityksen suunnan jatkumisen kuitenkin arvellaan muuttavan asuntomarkkinat Helsingille lieväksi heikkoudeksi ja kehityksen pullonkaulaksi. Metropolissa todetaan olevan liian vähän urbaaneja asuinalueita. Voimakas sääntely ja normitus ovat heikentäneet tiiviin ja viihtyisän kaupungin rakentamisen mahdollisuuksia sekä rakentamisen monimuotoisuutta.

Vähäinen segregaatio nähdään selvästi Helsingin vahvuudeksi suhteessa muihin eurooppalaisiin kaupunkeihin, mutta toisaalta segregatiokehitys etenee Helsingissäkin jatkuvasti²⁴. Segregaation lisääntymistä vastaan on kamppailtava ahkerasti. Asuinalueiden eriytymisen lisäksi Helsinkiä, kuten koko muuta Suomea, uhkaa lisääntyvä eriarvois-

tuminen ja syrjäytyminen. Nuorten syrjäytymistä on pyrittävä ehkäisemään ja heille on tarjottava eväitä elämään yhteiskunnan osana. Nuorten syrjäytymisen keskiössä on koulumenestyksen lisäksi työmarkkinoiden pullonkaulat sekä asuntojen hintatasoon liittyviä ongelmia. Nuorten syrjäytymistä voidaan ehkäistä tukemalla työllistymistä sekä asumista.

Metropolialue kärsii valtion työmarkkinoita jäykistävästä politiikasta, joka nähdään tällä hetkellä selkeänä heikkoutena Helsingin kilpailukyvyn kehityksessä. Helsingin työllisyysaste on selvästi koko maan keskiarvoa korkeampi, mutta jää tuntuvasti jälkeen pohjoismaisten vertailukaupunkien luvuista²⁵. Työmarkkinoiden toimivuuteen vaikuttavat monet seikat, kuten esimerkiksi kannustinloukkuja luova sosiaaliturvajärjestelmä, työllisyyden kannalta epäedulliset perhevapaat sekä asuntojen vähäinen tarjonta kasvukeskuksissa.

Helsingin työllisyysastetta verrattuna pohjoismaisiin kaupunkeihin selittää osin osa-aikatyön vähäisempi osuus. Tehdyissä työtunneissa Suomi menestyykin paremmin maiden välisessä vertailussa. Työhönosallistumisaste on Suomessa kaikkiaan pienempi kuin muissa Pohjoismaissa. Ero on räikeä etenkin maahanmuuttajien kohdalla, mutta myös naisten työllisyys ja osa-aikatyö ovat meillä paljon matalampia. Suomen työmarkkinat ovatkin polarisoituneet, sillä työmarkkinoille osallistuminen on suhteellisen vähäistä, mutta osallistujat tekevät enemmän töitä kuin verrokki-maissa keskimäärin.

Maahanmuuttajien työllisyys on Helsingin kaupungissa alle 50% Helsingin Tietokeskuksen mukaan²⁶. Eri ryhmien välillä on valtavia eroja: esimerkiksi irakilaistaustaisten työllisyysaste on noin 15%. Maahanmuuttajien työllisyystilanne

²⁴ Vaattovaara & Kortteinen 2015

²⁵ OECD:n tilastoja metropolialueilta: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=CITIES>

²⁶ Maahanmuuttajien kotoutuminen Helsingissä, Tutkimuskatsauksia 2016/12, Tietokeskus. https://www.hel.fi/hel2/Tietokeskus/julkaisut/pdf/16_12_01_Tutkimuskatsauksia_12_Saukkonen.pdf

on pääkaupunkiseudun kunnista heikoin juuri Helsingissä.

4.1.5 Strateginen päätöksentekokyky

Suomessa valtiolta puuttuu varsinainen kaupunkipolitiikka. Kaupunkien kehittymistä ei erityisesti tueta, vaikkakin esimerkiksi MAL-sopimukset ovat osoittautuneet verrattain toimivaksi instrumentiksi. Esimerkiksi Isossa-Britanniassa valtio on neuvotellut suurimpien metropolien kanssa erityisiä hallinto- ja aluekehitysjärjestelmiä myöntämällä erisuuruksille kaupunkiseuduille erilaisia vastuita ja velvollisuuksia²⁷. Lontoon alueella on lisäksi erillinen metropolijärjestelmänsä. Ranskassa kaupunkipolitiikkaa toteutetaan esimerkiksi erilaisin metropolialuejaoiin²⁸. Tanskassa Kööpenhaminan erillisasema on kuntauudistuksessa poistettu, mutta valtio painottaa pääkaupunkinsa kasvua

esimerkiksi niin kutsutun Fingerplanin kautta ja sen kehitykseen panostetaan huomattavasti voimavaroja²⁹. Alankomaissa valtio tukee kasvukeskuksia ja huippuklustereita³⁰.

Vaikka Helsingin seudun hallinnollinen luottamus ja sosiaalinen pääoma koetaankin vahvuuksina, ovat puolestaan strateginen päätöksentekokyky ja ketteryuden puute merkittäviä heikkouksia. Päätöksentekokyky nähdään vahvasti Helsingin kehityksen pullonkaulana. Samoin sopeutumiskyky toimintaympäristön muutoksissa koetaan heikkoudeksi. Heikko uusiutumis- ja reagoimiskyky linkittyy päätöksenteon hankaluuksiin. Seudun hajanainen hallinto ja kuntien erilliset tavoitteet ja toimenpiteet luovat eri suuntiin vetäviä voimia, eikä seudun kasvu ja kehitys ole laajamittaisesti linjakasta. Yhtenäisempi päätöksentekokyky mahdollistaisi erilaisten potentiaalien hyödyntämisen,

mutta nyt vahva keskinäinen kilpailu on kasvun dynamiikalle haitallista.

Yleisesti varsin toimivaksi instrumentiksi Helsingin seudun kasvun vauhdittamisessa pidettyyn valtion MAL-sopimusmenettelyyn liittyy myös kehityskohtia. MAL-sopimukset ja muut valtion infrastruktuuripäätökset ovat usein luonteeltaan liian lyhytjänteisiä. Tehdyistä päätöksistä tulisi pitää kiinni. Helsingin seudun kasvun ongelmat eivät kuitenkaan johdu vain valtion toimista tai niiden puutteesta, vaan myös Helsingin ja sen seudun omista päätöksentekokyvyn heikkouksista.

Kasvun hitaus liittyy Helsingissä myös investointikyvyttömyyteen, joka on osin saatu aikaan bruttomuotoisella investointikatolla. Se on rajannut vuotuiset investoinnit 435 miljoonaan. Jatkossa investointitaso suunnitellaan määritettävän asu-

²⁷ Katsaus Iso-Britannian metropolisopimuksiin ja niiden kehitysnäkyymiin: <https://publications.parliament.uk/pa/cm201516/cmselect/cmcomloc/369/369.pdf>

²⁸ Ks. esim. Chandler & Hunt 2013; Motte & Dubois 2008

²⁹ Ks. esim. OECD 2010, Denmark. Teoksessa: Regional development policies in OECD countries; OECD 2009, OECD territorial reviews: Copenhagen, Denmark.

³⁰ Ks. esim. OECD 2014, OECD Territorial Reviews: Netherlands 2014

kasmäärään sidotun velkaantumisasteen perusteella. Näin ollen asukasmäärän lisääminen mahdollistaa investointien lisäämisen, mutta tuottavia investointeja tulisi kuitenkin kyetä toteuttamaan vapaammin kaupungin tuloja kasvattaen. Kaupungin kasvattaminen on kallista, mutta kasvuun sijoitetut panostukset maksavat hyvin toteutettuina itsensä takaisin muutamassa vuosikymmenessä. Investointien rajoittaminen hidastaa selvästi kaupungin kasvua.

Investointikyvyn kysymykset kasvavat entisestään julkisten varojen mahdollisesti vähentyessä tulevaisuudessa. Kaupungin kehityksen ja ylläpidon turvaamiseksi on mietittävä vaihtoehtoisia rahoitustapoja ja menettelyjä. Suurten projektien taloudellinen hallinta nousee yhä tärkeämmäksi tehtäväksi kustannusten alati ylittyessä. Suurten projektien hallintaan tulee hyödyntää ja kehittää hyväksi havaittuja käytäntöjä, kuten allianssi- ja elinkaarimalleja. Kaupungin kasvua ja maan arvon nousua puolestaan ei tällä hetkellä hyödynnetä maapohjan verotuksella.

Strategisen päätöksentekokyvyn uhkana häilyy heikon maakuntahallinnon jarru-uhka. Uusille maakunnille siirretään suuri määrä erilaisia tehtäviä liittyen esimerkiksi aluekehittämiseen, maakuntakaavoitukseen, kulttuurin edistämiseen ja ympäristöasioihin. Uudenmaan erillisratkaisussa pääkaupunkiseudun kunnille on kuitenkin myönnetty erivapaus kasvupalveluiden järjestämiseen. Helsingin metropolialueen kehityksessä tulevan maakunnan toiminnalla saattaa olla merkittävä positiivinen tai negatiivinen vaikutus. On selvää, että Suomen maakunnat tulevat olemaan varsin heikkoja toimijoita. Heikko maakunta ei kykene hoitamaan tehtäviään optimaalisesti kasvua tukien. Uhkana on maakunnallisen tason muodostuminen yleisen kehityksen jarruksi.

4.2 Keskeiset kehittämiskohteet

Kasvun tukeminen

Jotta kaupunkiseutujen kehitykseen saadaan vauhtia ja oikeanlaista dynamiikkaa, on valtion kannustimien oltava kohdallaan. Suuret kaupungit ja etenkin metropolialue ovat valtion talouden moottoreita. Valtion tulee kehittää metropolipolitiikkaa ja sopia metropolisopimus Helsingin seudun kuntien kanssa. Metropoliseudun kuntien puolestaan tulee solmia yhteinen kehitysvisio ohjaamaan eri osapuolten päätöksentekoa ja toimimaan esimerkiksi oleellisten joukkoliikenneinvestointien pohjana. Metropolisosimuksessa MAL-sopimusten

sisältöjä tulee kehittää ja kasvattaa. Nykyisiä hyviä käytäntöjä jalostamalla saadaan vielä parempia tuloksia aikaan. Metropolisosimuksessa varmistetaan erilaisin investointikeinoin metropolin kasvun edellytykset sekä edistetään koko Etelä-Suomen suurten kaupunkien välistä saavutettavuutta.

Kaupunkirakenne

Selkein Helsingin kilpailukyvyyn mahdollisuuksia lisäävä tekijä on kaupunkirakenteen tiivistäminen. Helsingissä tarvitaan selvästi lisää oikeaa tiivistä kantakaupunkia ja asemanseutuja on

syytä käyttää hyödyksi laajamittaisesti. Tiivistyvä kokonaisrakenne ja raideliikenteen varrelle syntyvät tiiviit keskukset mahdollistavat kasautumisetujen ja tuottavuuden kasvun. Lisäksi tiivis ja joukkoliikenneperustainen kaupunkirakenne on ympäristöystävällisempi, mielenkiintoisempi ja toiminnallisempi kuin nykyinen hajautunut kaupunki.

Asuntojen kaavoitusta ja tuotantomääriä tulee edelleen nostaa, mutta tärkeämpää on rakentaminen keskuksiin ja halutuille sijainneille. Tämä mahdollistaa asuntojen maltillisen hintakehityksen, paremman työvoiman liikkuvuuden sekä

suuremman ja monipuolisen työvoimapoolin. Asuntotuotannon ja etenkin kohtuuhintaisten asuntojen tuotannon tasojen turvaaminen on tärkeää. Tonttimaavarantoa on syytä edelleen kasvattaa.

Liikenne ja saavutettavuus

Helsinki ja Etelä-Suomen muut suuret kaupungit ovat tosiasiaassa varsin pieniä ja hajanaisia keskitymiä. Hyötyäkseen toisistaan, on kaupunkien välisen saavutettavuuden oltava nykyistä parempaa. Lisäksi suhteellisen hitaat yhteydet lentokentälle ovat selvä heikkous. Helsingin ulkoista saavutettavuutta on mahdollista parantaa huomattavasti uusilla raideratkaisuilla.

Myös metropolialueen sisäinen saavutettavuus on saatava kuntoon. Poikittaisyhteydet eri alakeskusten välillä ovat huonot ja kantakaupungin liikenne etenkin ruuhka-aikaan varsin hidasta ja tehotonta. Tilaa vieviä kulkumuotoja on mahdollista hallita erilaisin ratkaisuin, jolloin kaupunkiliikenteestä saadaan yleisesti sujuvampaa ja puhtaampaa.

Helsingissä on kokeiltava ruuhkamaksujärjestelmää, jähka valtion lainsäädäntö tämän sallii. Tutkimus ja esimerkit naapurimaistamme osoittavat, että ruuhkamaksut ovat toimiva keino pienentää ruuhkia sekä nopeuttaa tarpeellista autoliikennettä.

Helsingin seudun selkeäksi tavoitteeksi tulisi nostaa kattavan saavutettavuuden ohella liikenteen päästöttömyys ja puhtaus. Ilmansaasteiden torjunta sekä päästötön liikenne muiden kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden tapaan edellyttävät kattavaa keinovalikoimaa ja ennakoluulotonta päätöksentekoa. Investointeja julkiseen liikenteeseen ja muihin vähäpäästöisiin kulkumuotoihin tulee kasvattaa. Helsingissä on mahdollista parantaa huomattavasti pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita luomalla toimivuudeltaan kansainvälisesti vertailukelpoista infrastruktuuria. Käveltävän kaupungin kehittämistä tulee markkinoida myös alueen liiketoiminnan edistämisenä. Edellä mainitut ruuhkamaksut tulee ymmärtää myös liikenteen päästöjen hillitsemisen kautta. Kaupunki-ilman saasteita voidaan lisäksi hallita

esimerkiksi katukohtaisin nastarengaskielloin, joita on harkittava katu- tai aluekohtaisesti.

Liikenteen sujuvoittamisessa kuntien tulee myös edistää eri liikennemuotoja yhdistäviä saumatomia matkaketjuja ja sovelluksia. Samalla kun luodaan Helsingin seudulle maailman parasta kaupunkiliikennettä, luodaan myös tuotteita kansainvälisille markkinoille.

Kaupunkiympäristö ja kaupunkikulttuuri

Helsingin tunnettuutta, brändiä ja kiinnostavuutta parannetaan monipuolisesti rakentamalla entistä parempaa kaupunkiympäristöä. Viihtyisässä ja vireässä kaupunkiympäristössä katutila on kansalaisten käytössä, eikä liikenne dominoi tilaa liikaa. Kaupunkirakentamisessa on luotava erilaisia asuinalueita ja mahdollistettava erilaisia asumisratkaisuja. Rakennetun ympäristön ja asuinalueiden vetovoimaan tulee panostaa, ja eri alueiden profiloitumista kehittää suunnitteluvaiheessa. Kaupunkidesignin tulee olla kehittämisen kärjessä.

Helsingin kaupunkikulttuurin on syytä antaa kehittyä omaleimaiseen suuntaan. Sen edellytyksenä tarvitaan tiiviyyttä, mutta myös rosoisuutta, eleganssia ja joustavuutta. Mahdollistava kaupunki toimii välillä vähemmän funktionaalisesti. Helsingin kaupunkikulttuurin sekä tiiviin ja hauskan kaupunkiympäristön kehittymättömyys näkyy myös verrattain vähäisenä matkailuna ja kiinnostuksena kaupunkia kohtaan. Helsinki on kesäisin täynnä hienoja tapahtumia, mutta talvella tarjonta on vähäistä. Uusi talvitapahtumien sarja voisi laajentaa matkailukautta ja varmistaa kaupungin hauskuuden jatkumisen vuoden ympäri. Kaikkiaan Helsingin brändiä on syytä terävöittää ja kaupungin erityislaatuisia ominaisuuksia on syytä tuoda tehokkaammin esiin.

Työ ja osaajat

Helsingin seudun työllisyysaste on varsin alhainen verrattuna verrokkikaupunkeihin. Helsingin tulee aktiivisesti tavoitella vastaavia työllisyyslukemia kuin Tukholmassa, eli työllisyysastetavoitteen

olisi oltava 85%. Helsingissä on erityisesti tuettava maahanmuuttajien ja naisten työllistymistä. Työllisyystavoitteiden ohella on tuettava syrjäytymisvaarassa olevia nuoria ja näiden asumista sekä työpaikan saantia.

Suomi ei pärjää ilman työperäistä maahanmuuttoa. Sama pätee Helsinkiin, jossa kaivataan etenkin huippuosaajia. Uudet keinot osaajien kiinnostuksen herättämiseksi ovat tarpeen. Helsingissä on syytä panostaa voimallisesti ulkomaisten opiskelijoiden ja ammattilaisten laajamittaiseen houkutteluun ja näiden kotouttamiseen. Suomesa opiskelevia ulkomaisia huippuja tulisi intensiivisesti tuoda yhteen työnantajien kanssa ja luoda entistä parempia houkuttimia jäämiseen. Helsingin menestystä elämänlaatua mittaavissa vertailuissa on syytä korostaa. Esimerkiksi ensimmäinen sija Family Life Index -vertailussa on selvä osoitus siitä, että Helsinki mielletään oikeasti hyväksi paikaksi muuttaa työn perässä. Tätä ja muita tuloksia tulisikin käyttää hyväksi markkinoinnissa, brändityössä ja suoraan uusia osaajia houkuteltaessa.

Helsingillä on siis teoreettisesti hyvät edellytykset houkutella ulkomaisia osaajia. Ulkomaisen työvoiman houkuttelun lisäksi tulee myös alueen yritykset ottaa yhä vahvemmin mukaan kansainvälisen työvoiman hyödyntämiseen ja hankkimiseen. Helsingissä tulee selvittää yritysten kiintiöharjoittelupaikkoja. Työnteon tulee olla mahdollista yhä laajemmin myös englanniksi, vaikka maahanmuuttajien suomen kielen opetuksen tulee myös olla tasokasta. Ulkomaisten osaajien houkuttelun onnistumisen uhkana nähdään verrattain alhainen suvaitsevaisuus. Tämän vuoksi nuorten kansainvälistymistä ja suvaitsevaisuuden kehitystä täytyy tukea. Samalla tulee huolehtia myös seudun asukkaiden keskinäisestä luottamuksesta ja yhteiskunnan eriarvoistumisen ehkäisystä. Segregaation ei voida antaa edetä Helsingissä hallitsemattomasti ja nuorten hälyttäviin syrjäytymislukemiin on puututtava.

Ulkomaisia osaajia houkuteltaessa tulee lisäksi panostaa asumispalveluiden monipuolistamiseen, joustavuuteen ja houkuttelevuuteen. Myös

peruspalveluiden saatavuutta kattavasti englannin kielellä on syytä kehittää nopeasti ja englannista on syytä tehdä metropolin kolmas asiointikieli. Mikäli Helsingin on tarkoitus olla maailman toimivin kaupunki, sen on syytä olla sitä ensisijaisesti niille henkilöille, jotka kaupungin palveluja ja tukea eniten tarvitsevat.

Innovaatiot ja elinkeinot

Metropolin elinkeinoja ja erikoistumista on tuettava panostamalla parhaimpiin yliopistoihin voimallisesti. Helsingin teknologiateollisuusvetoinen elinkeinoelämä ja alikehittyneen palveluvien kohentaminen vaativat tosiasiallisia ja mittavia panostuksia. Suurten yliopistoyksiköiden tavoittelun sijaan tulisi keskittyä enemmän tutkimuksen ja opetuksen laatuksymyksiin. Yritysten ja yliopistojen välistä yhteistyötä tulisi parantaa entisestään ja yliopistojen sekä t&k-toiminnan soveltuvuutta elinkeinorakenteeseen tulisi kehittää.

Elinkeinopolitiikassa nähdään ensiarvoisen tärkeäksi, että julkiset tutkimus-, kehittämis- ja

innovaatiopanostukset nostetaan kilpailukykyiselle tasolle. Tekesin ja Team Finlandin resursseja tulisi kohdistaa reilun kilpailun kautta parhaimmille yrityksille. Elinkeinopolitiikan tukemisessa turha sääntely ja byrokratia ovat selkeä pullonkaula.

Kaupunki kokeilujen alustana

Kansainvälisen tason älykkäiden ratkaisujen ja alustojen kehittämiseen sisältyy suuria metropolialueen kilpailukyvyn ja elinvoiman kehittämisen mahdollisuuksia. Erinäisissä testiympäristöissä voidaan toteuttaa pilottikokeiluja ja tuottaa uusia ratkaisuja kaupungin ja asukkaiden ongelmiin. Samalla luodaan yhteisiä toimintamalleja ja verkostoja innovaatioympäristöjen toiminnan tueksi. Älyratkaisujen testiympäristöt avaavat myös mahdollisuuksia kotimaisille ja kansainvälisille yrityksille. Älykaupungin alustoja ja kehitysmahdollisuuksia tulee hyödyntää kaupungin brändäyksessä yhdessä puhtaiden ratkaisujen ja kiertotalouden edistämisen kanssa luoden Helsingistä kansainvälistä kuvaa puhtaana, ympäristöystävällisenä ja älykkäänä tulevaisuuden kaupunkina.

Investointikyky

Kaupungin kasvattaminen on välittömästi realisoituvien kustannusten valossa varsin kallista. Jokaista uutta asukasta varten vaaditaan arvioiden mukaan keskimäärin noin 30 000 € investointipanostukset. Kaupungin kehittämistä ja kasvattamista voitaisiin tehokkaasti rahoittaa maapohjaan kohdistuvilla veroilla ja maksuilla. Kaupungin toiminnasta aiheutuvaa arvonnousua on oikeudenmukaista ja tarpeellista verottaa. Kiinteistöverotuksen oikeat tasot mahdollistavat investointikyvyn kehittymisen. Helsingin vuotuisia investointeja myös rajoitetaan kaupungin lainakatolla, jossa velkaantumisaste on sidottu asukasmäärän kasvuun. Tuottaviakaan investointeja ei voida toteuttaa velkaantumisasetusta kasvattaen. Koska Helsinki ei kykene ottamaan velkaa, joudutaan esimerkiksi rakennettavia alueita myymään vuokraamisen sijaan. Maa-alan omistus on ollut Helsingin päätöksenteossa vahvuus, jota nyt menetetään. Helsingin velkaantumisrajoitukset täytyy poistaa.

The background image is a faded, grayscale photograph of a harbor scene. In the foreground, a large, rusted metal structure, possibly a ship's hull or a large container, is visible. In the background, several cranes are positioned along the waterfront, and a city skyline with various buildings is visible across the water. The sky is overcast.

5 Ratkaisut metropolialueen kehittämiseksi

Ehdotukset Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukyyn parantamiseksi ja kasvun esteiden poistamiseksi on kasattu kolmen toimintalinjan alle. Kunkin toimintalinjan suosituksista on valittu kärkihankkeet, joiden edistäminen katsotaan ensiarvoisen tärkeäksi.

Metropolisopimus

Otetaan käyttöön valtion ja koko Helsingin seudun välinen sopimusmenettely, joka sisältää MAL-sopimuksen ainekset maankäytön, asumisen ja liikenteen, mutta on aikajänteeltään pidempi (15 vuotta) ja sisällöltään laajempi. Metropolisopimuksessa määritellään myös metropolin kehityksen kannalta tärkeimmät kasvualat ja kehittämisen kaupunkipoliittiset kysymykset. Sopimukseen osallistuvat valtion ja kaupunkien lisäksi myös korkeakoulut ja yritykset.

Metropolisopimus perustuu metropolialueen toimijoiden laatimaan kasvuvisioon, jossa asetetaan tavoitteet seudun kasvulle, työllisyyskehitykselle ja kansainvälistymiselle. Seudun kehitysvision tarkoituksena on löytää keinot metropolin kasvun varmistamiseksi, ja metropolisopimuksessa valtio sitoutuu mahdollistamaan ja rahoittamaan vision ratkaisuja.

Kaupungit sitoutuvat varmistamaan väestönkasvun edellyttämän tonttivarannon hyvin saavutettaville paikoille. Lisäksi kaupungit huolehtivat sosiaalisen segregaation torjumisesta, asunnottomuuden poistamisesta ja asuntomarkkinoiden monimuotoisuudesta. Kaupungit myös sitoutuvat yhteiseen kunnianhimoiseen ilmastopimukseen, jolla leikataan liikenteen päästöjä ja vähennetään hengitettäviä hiukkasia puoleen vuoteen 2030 ja 20 prosenttiin vuoteen 2050 mennessä. Vähäpäästöiseen liikenteeseen tulee investoida

aiempaa enemmän, huomioiden myös tie- ja parkkimaksut kustannustehokkaina keinoina vähentää liikenteen päästöjä. Kaupungit asettavat tavoitteeksi matkailun kaksinkertaistamisen vuoteen 2030 mennessä.

Kärkihanke: Valtio ja Helsingin seudun kunnat luovat uuden Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukyyn parantamiseen tähtäävän metropolisopimusmenettelyn, johon osapuolet sitoutuvat pitkäjännitteisesti.

Sujuvammat yhteydet ja tiiviimpää kaupunkia

Ohjataan pääradan kaukojunat lentoaseman kautta Helsingin keskustaan. Toteutetaan myös tunnin juna Turkuun. Samalla kytketään Helsinki-Vantaan lentoasema olennaisesti nykyistä nopeammin junayhteyksin maakuntakeskuksiin. Uusi lentoaseman rata voi aikanaan jatkua Tallinnaan ja liittyä Rail Balticaan.

Myös Helsingin seudun sisäisiä yhteyksiä tulee jatkuvasti parantaa keskittyen liikenteen puhtauteen. Liikenteen on oltava tehokasta ja tilaa vieviä kulkumuotoja tulee hallita. Metropolialueen kehitysvissiossa ja metropolisopimuksessa laaditaan seudun yhteinen näkemys niistä joukkoliikenteen investoinneista, jotka linkittäisivät seudun

alakeskuksia parhaiten toisiinsa. Metropolialueella otetaan käyttöön ruuhkamaksujärjestelmä hillitsemään liikenteen haittoja ja lisäämään pelivaraa liikenneinvestointeihin. Ruuhkamaksujärjestelmä sujuvoittaa liikennettä kaupunkiseudun sisällä, ennaltaehkäisee ruuhkautumista ja on lisäksi merkittävä askel kohti puhtaampaa liikkumista.

Helsingin kantakaupunkia tulee laajentaa ja metropolin muita keskuksia tiivistää. Vetovoimaisten kaupunkiympäristöjen luominen edellyttää toimenpiteitä kaavoituksen ja rakentamisen sääntelyn joustavoimiseksi. Sääntelyä on yhtäältä vähennettävä (esim. käyttötarkoituksivaatimukset, valokulmat ja pysäköintipaikat), ja toisaalta kehitettävä ohjaamaan käveltävän, sekoittuneen, vaihtelevan sekä aidosti tiiviin korttelikaupunkirakenteen toteutukseen. Helsingin designosaami-

nen on ulotettava koskemaan myös rakennetun ympäristön muotoilua. Metropolialueella otetaan käyttöön yhteiset kaavoitusperiaatteet, jotka ohjaavat keskustojen tiivistämiseen sekä kaupunkiympäristöjen laadun parantamiseen.

*Kärkihanke: Valtio rahoittaa
pääradan luotijunayhteyden
Helsinki-Vantaan lentokentän
kautta.*

Kansainvälistymisloikka

Panostetaan seudun kansainvälisen vetovoiman ja tunnettuuden vahvistamiseen. Parannetaan yritysten edellytyksiä houkutella kansainvälisiä osaajia tekemällä englannin kielestä metropoli-alueella virallinen asiointikieli ja sujuvoittamalla sijoittumispalveluja entisestään. Samalla Helsingin seudun yrityksiä on sitoutettava kansainvälistymään ja helpottamaan ulkomaisten opiskelijoiden ja osaajien työllistymistä.

Turvataan Suomen huippuyliopistojen perusrahoitus ja varmistetaan korkeakoulujen edellytykset houkutella ulkomaista henkilökuntaa ja opiskelijoita. Rahoitusta on kohdennettava erityisesti metropolisopimuksessa tunnistettuihin kasvualoihin ja -alustoihin sekä pitkäjänteiseen

kaupunkitutkimukseen, joka kartoittaa pidemmällä aikavälillä kehityksen trendejä, eli tuottaa oikeita kysymyksiä ja visaisia ongelmia ratkaistavaksi yhteisesti.

Kaupungit edistävät omia, kansalaisten ja yksityisen sektorin toimia eläväisemmän ja hauskeamman kaupungin tekemiseksi. Toteutetaan Helsingin saariston avaamiseen ja kantakaupungin merenrantojen viehkeyteen sekä luodaan kansainvälisesti profiloitu talvitapahtumien kokonaisuus.

Metropolialueen kansainvälistä brändiä vahvistetaan edistämällä kierto- ja alustataloutta sekä älyratkaisujen kehittämistä. Seudun kunnat luovat älykkäiden ratkaisujen testiympäristöjä yhdessä alueen yritysten ja yliopistojen kanssa. Pilottiko-

keiluilla ja alustatalouden edistämisellä tuetaan toimivaa kaupunkia ja uutta liiketoimintaa. Puhautta, eläväisyyttä sekä mahdollistavaa ja vastaanottavaista ympäristöä käytetään metropolin brändäyksen kärkenä.

Kärkihankkeet: Englannin kielestä tehdään metropolialueella virallinen ja helppokäyttöinen hallintokieli. Helsingin kantakaupunkiin luodaan laaja kävelykeskusta.

6 Läheteet



Andersson, Å. & Andersson, D.E. 2012. Minne luovat kaupungit? teoksessa Loikkanen, H. & Laakso, S. & Susiluoto, I. (toim.), Metropolialueen talous. Näkökulmia kaupunkitalouden ajankohtaisiin aiheisiin. Kaupunkitutkimus ja metropolipolitiikka -ohjelma ja Helsingin kaupungin tietokeskus.

Andersson, Å. & Andersson, D.E. 2015. Creative Cities and the New Global Hierarchy. Applied Spatial Analysis and Policy.

Andersson, Å. 1985. Kreativitetet. StorStadens Framtid. Bokförlaget Prisma.

Antikainen J. & Laakso, S. & Lönnqvist, H. & Pyykönen, S. & Soininvaara, I. 2017. Asuntopolitiikan kehittämiskohteita. Eduskunnan tarkastusvaliokunnan julkaisu 1/2017.

Börjesson, M., Eliasson, J., Hugosson, M. B., & Brundell-Freij, K. 2012. The Stockholm congestion charges—5 years on. Effects, acceptability and lessons learnt. Transport Policy, 20, 1-12.

Cambridge Econometrics & Applica & WIIW. 2012. Analysis of the Main Factors of Regional Growth: An in-depth study of the best and worst performing regions. European Commission, Directorate General Regional Policy.

Chandler, J. A. (Ed.). 2013. Local government in liberal democracies: an introductory survey. Routledge.

Economist Intelligence Unit. 2009.

European Green City Index. Assessing the environmental impact of Europe's major cities. https://www.siemens.com/entry/cc/features/green-cityindex_international/all/en/pdf/report_en.pdf (22.9.2017).

Euroopan komissio. 2014. Eurooppa 2020. http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/priorities/index_fi.htm (28.10.2016).

Florida, R. 2004. The Rise of the Creative Class and How It is Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life. Basic Books, New York.

Flyvbjerg, B. 1998b. Rationality and power: Democracy in practice. University of Chicago press.

Glaeser, E. 2008. The Economic Approach to Cities. Discussion Paper No 2149. Harvard Institute of Economic Research, Harvard University, Cambridge, Mass.

Glaeser, E. 2011. Triumph of the city: How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier. Penguin.

HSL. 2016. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun teknistoiminnallinen selvitys. HLJ 2015 Jatkoselvitys. https://www.hsl.fi/sites/default/files/hsl_julkaisu_4_2016_ajoneuvoliikenteen_hinnoitteluselvitys_teknistoiminnallinen.pdf

Kortteinen, M., & Vaattovaara, M. 2015. Segregation aika.

KTI Kiinteistö Oy. 2017. Mistä KIRA-ala puhuu | Kaupungistuminen

Lahdelma, T. & Laakso, S. 2016. Toimipaikkojen läheisyys ja työvoimavirtojen verkostot pääkaupunkiseudulla. Helsingin kaupunki, Tietokeskus, tutkimuksia 2016/6.

Lampinen, S. 2015. Tässä tie, missä kaupunki? Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen haajautuminen.

Lanki, T. 2013. Katupölyn vaikutukset terveyteen. NASTA-tutkimusohjelma.

Loikkanen, H.A. & Laakso, S. 2016. Tiivistävä kaupunkikehitys – Tuottavuuden ja hyvinvoinnin kasvun perusta. Tehokkaan tuotannon tutkimussäätiö.

Motte, A & Dubois, J. 2008. City-region planning and urban projects “Coexistence or integration?”: The case of marseille-aix in france (1990–2006).

Teoksessa: Sustainable City Regions, 247-273. Springer Japan.

Odeck, J., & Bråthen, S. 1997. On public attitudes toward implementation of toll roads—the case of Oslo toll ring. Transport policy, 4:2, 73-83.

Odeck, J., & Bråthen, S. 2002. Toll financing in Norway: The success, the failures and perspectives for the future. Transport Policy, 9:3, 253-260.

Odeck, J., & Kjerkreit, A. 2010. Evidence on users' attitudes towards road user charges—a cross-sectional survey of six Norwegian toll schemes. Transport Policy, 17:6, 349-358.

OECD. 2009. OECD territorial reviews: Copenhagen, Denmark 2009. Organisation for Economic Co-operation and Development, Pariisi.

OECD. 2010. Denmark. Teoksessa: Regional development policies in OECD countries. OECD Publishing, Pariisi.

OECD. 2014. OECD territorial reviews: Netherlands 2014. Organisation for Economic Co-operation and Development, Pariisi.

OECD. 2017. Regional Competitiveness. <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/regionalcompetitiveness.htm> (8.11.2017).

Piekkola, H. & Susiluoto, I. 2012. Kaupunkialueiden taloudellinen kasvu ja aineettoman pääoman merkitys alueilla, teoksessa Loikkanen, H. & Laakso, S. & Susiluoto, I. (toim.), Metropolialueen talous. Näkökulmia kaupunkitalouden ajankohtaisiin aiheisiin. Kaupunkitutkimus ja metropolipolitiikka -ohjelma ja Helsingin kaupungin tietokeskus.

Pucher, J., & Buehler, R. 2008. Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. Transport reviews, 28:4, 495-528.

Rantala, T., Metsäpuro, P., Luukkonen, T., Karhula, K., Vaismaa, K., & Mäntynen, J. 2014. Vitality from Walking and Cycling.

Salonen, R. O., & Pennanen, A. 2006. Pienhiukkasten vaikutus terveyteen. Tuloksia ja päätelmiä teknologiaohjelmasta FINE Pienhiukkaset-Teknologia, ympäristö ja terveys. Helsinki: Tekes.

Schuitema, G., Steg, L., & Forward, S. 2010. Explaining differences in acceptability before and acceptance after the implementation of a congestion charge in Stockholm. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 44:2, 99-109.

Scott, A.J. (2006) Creative Cities: Conceptual Issues and Policy Questions. (Revised version of a seminar presentation). <<http://www.ur-plaza.osaka-cu.ac.jp/symposium/200612pdf/061221KN-speech.pdf>> (3.7.2008).

Söderström, P. & Schulman, H. & Ristimäki, M. 2014. Pohjoiset suurkaupungit. Yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen kehitys Helsingin ja Tukholman metropolialueilla. Suomen ympäristökeskus, SYKE:n julkaisu 2.

Söderström, P., Schulman, H., & Ristimäki, M. 2014. Pohjoiset suurkaupungit: Yhdyskuntarakenteen kehitys Helsingin ja Tukholman metropolialueilla.

TEM (Työ- ja elinkeinoministeriö). 2009. Evaluation of the Finnish National Innovation System. Policy Report. Taloustieto Oy.

Tervo, H. 2016. Do People Follow Jobs or Do Jobs Follow People? The Case of Finland in an International Context. The Journal of Regional Analysis & Policy 46(1): 95-109.

Tretvik, T. 2003. Urban road pricing in Norway: Public acceptability and travel behaviour. In Acceptability of transport pricing strategies (pp. 77-92). Pergamon Press.

7 Liitteet

*Liite 1. Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky
-hankkeeseen osallistuneet*

Tilaaajat

<i>Juhana Brotherus</i>	Hypoteekkiyhdistys, Hypo
<i>Ari Pauna</i>	Hypoteekkiyhdistys, Hypo
<i>Sauli Hievanen</i>	SAK
<i>Sami Pakarinen</i>	Rakennusteollisuus RT ry
<i>Janne Peljo</i>	Sitra
<i>Matti Rautiola</i>	Rakennustietosäätiö
<i>Antti Veirto</i>	PAM
<i>Katri Jakosuo</i>	PAM

Asiantuntijat

<i>Peter Fredriksson</i>	Elinkeinoelämän Keskusliitto EK
<i>Riikka Heikinheimo</i>	Nordic West Office
<i>Kristiina Helenius</i>	YIT
<i>Juha Kostiainen</i>	Smart&Clean -säätiö
<i>Tiina Kähö</i>	Snowcone
<i>Marco Steinberg</i>	Helsingin yliopisto
<i>Antti Suvanto</i>	Helsingin yliopisto
<i>Mari Vaattovaara</i>	Ympäristöministeriö
<i>Matti Vatiilo</i>	

MDI:n tiimi

*Janne Antikainen
Timo Aro
Eero Holstila
Timo Hämäläinen
Ilppo Soininvaara*

Selvitys Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukyvyn vahvistamisesta

KAUPUNKIEN MESTARIEN LIIGAAN

Kaupunkipolitiikan tiekartta IV

