

Helsinki

Kauppatori ja Makasiinirannan alue

Liikenteellinen ja kaupallinen selvitys



Sisällys

1. Johdanto	4
1.1. Työn lähtökohdat ja tavoitteet	4
1.2. Selvityksen työmenetelmät.....	7
1.3. Kauppatorin kehittäminen osana Helsingin strategioita	7
1.4. Toimivan ja vetovoimaisen kaupunkitilan lähtökohdat	9
1.5. Esimerkkejä laadukkaista kaupunkiympäristöistä ja kehityskohteista	13
2. Kauppatori osana Helsingin kaupunkirakennetta	17
2.1. Kauppatorin ja lähialueen toiminnot nykytilanteessa	17
2.2. Kauppatorin alue osana kaupunkirakennetta	20
2.3. Liikenneyhteydet.....	22
2.4. Palveluihin kohdistuva kysyntä.....	30
2.5. Palvelutarjonta	37
2.6. Tutkimusalueen eri osa-alueet ja niiden roolit.....	46
2.7. Alueen kehittämisen sidosryhmät.....	51
3. Ehdotuksia Kauppatorin alueen kehittämiseksi	55
3.1. Yhteydet ja saavutettavuus	56
3.2. Alueen aktiiviset toiminnot ja merellinen kaupunkitila	77
3.3. Liikenteen yleissuunnitelma.....	96
3.3.1. Kustannusarviot.....	96
3.3.2. Raitioliikenteen järjestelyt	97
4. Yhteenveto ja johtopäätökset	99
5. Liitteet	102
Lähdeluettelo	102

Tiivistelmä

Työ on laadittu Kauppatorin asemakaavoituksen ja yleissuunnittelun lähtökohtien selvittämiseksi sekä liikenne- ja katusuunnitelmien laatimista varten. Työssä esitetään mahdollisuuksia ja vaihtoehtoja Kauppatorin ja Makasiinirannan alueen kehittämiseksi. Työ palvelee alueen yleissuunnitelman laatimista ja asemakaavaprosessia. Lisäksi työssä tarkastellaan Kauppatorin ja Makasiinirannan aluetta yhteysien kehittämisen sekä kaupallisen ja toiminnallisen potentiaalin tunnistamisen näkökulmista.

Tarkastelualue on tärkeä kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen kokonaisuus, jonka suunnittelussa on otettava huomioon ja yhteensovittava monia näkökulmia. Empirekeskusta, Esplanadin puisto, torialue, Vanha Kauppahalli ja alueen merellisyys luovat upeat puitteet ja alustan kokonaisuuden kehittämiseksi, mutta samalla ne synnyttävät reunaehtoja alueen luonteelle, liikenteellisille ja toiminnallisille järjestelyille sekä rakennetun ympäristön muuttamiselle. Tarkastelualueeseen kohdistuu myös monia käyttäjätarpeita ja -intressejä; Kauppatorin ja Makasiinirannan muodostama kokonaisuus on alueen asukkaiden ja alueella työssäkäyvien ja asioivien arjen sekä vapaa-ajan ympäristöä, tori- ja kauppahallikauppioiden sekä vesiliikenneyrittäjien liiketoiminnan mahdollistava kokonaisuus sekä merkittävä matkailukohde. Liikenteellisesti alueella risteävät lähes kaikki kulkumuodot kävelystä ja pyöräilystä autoliikenteeseen, julkiseen liikenteeseen sekä vesiliikenteeseen.

Tässä selvityksessä on tarkasteltu Kauppatorin ja Makasiinirannan kehittämisen lähtökohtia ja mahdollisuuksia eri näkökulmista; mitä toimintoja alueella on nyt ja mitä alueella voisi olla tulevaisuudessa, miten aluekokonaisuus liittyy muuhun kaupunkirakenteeseen liikenteellisesti ja toiminnallisesti ja miten aluetta tulisi kehittää, jotta se palvelisi mahdollisimman hyvin alueen eri käyttäjäryhmiä, toimijoita ja Helsingin kaupungin tavoitteita. Työssä on annettu kehittämissuhteita liittyen mm. kävely- ja pyöräyhteyksien kehittämiseen, laituri-alueiden yhdistämiseen, kaupalliseen kehittämiseen sekä alueen toimintojen monipuolistamiseen liittyen. Selvitystyön keskeisenä tavoitteena on ollut arvioida, miten ja millä edellytyksin Kauppatorin ja Makasiinirannan alueesta saataisiin nykyistä toimivampi ja laajempi kokonaisuus, jossa eri toimintojen kehittämiseksi ja alueen merellisyyden kokemiselle luotaisiin paremmat edellytykset.

Selvitystyö on toteutettu vuosien 2017-18 aikana palvelemaan Kauppatorin yleissuunnitelman ja asemakaavoituksen tarpeita. Työn lähtökohtana ovat olleet alueelle laaditut aikaisemmat selvitykset sekä kehittämissuhteet ja -strategiat. Kävelykeskustan ja maanalaisen kokoojakadun suunnittelu on lähtenyt tämän selvitystyön aikana käyntiin ja vuosien 2018-20 aikana kävelykeskustan kehittämiseen liittyen järjestetään kokeiluja, joiden vaikutukset arvioidaan. Samalla käynnistetään kävelykeskustan ja maanalaisen kokoojakadun yleissuunnitelman laatiminen. Toteutuessaan suunnitelmat vaikuttavat merkittävästi myös Kauppatorin ja Makasiinirannan kehittämisedellytyksiin; suunnittelun pitkän aikajänteen vuoksi esimerkiksi maanalaisen kokoojakadun kehittymistä ei ole voitu ottaa tämän työn lähtökohdaksi, vaan kehitysehdotukset on tehty olemassa oleviin suunnitelmiin pohjautuen.

Työ on laadittu Ramboll Finland Oy:ssä, jossa työhön osallistuivat Petri Saarelainen, Eero Salminen, Kalle Syrjäläinen, Petri Tuormala, Inna Ampuja, Anna af Hällström, Mikko Laukkanen, Jari Mäkynen ja Aino-Kaisa Nuotio. Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat Marjaana Yläjäski (KYMP/Aska), Pekka Nikulainen (KYMP/Like), Olli Haanperä (KYMP/Kamu), Jere Saarikko (KYMP/Kamu), Kati Kiyancicek (KYMP/Like), Anu Kiiskinen (KYMP/Kamu), Sirpa Kallio (Kaupunginkanslia) ja Minna Maartola (Kaupunginkanslia).

1. Johdanto

1.1. Työn lähtökohdat ja tavoitteet

Kauppatorin yleissuunnitelman laatiminen on käynnistynyt keväällä 2018. Liikennesuunnitelma ja yleissuunnitelma laaditaan asemakaavan muutoksen liitteeksi. Yleissuunnitelmassa selvitetään lähtökohtia asemakaavoitukseen ja toteutussuunnitteluun sekä toiminnallisia periaatteita määrättyjen toimintojen kehittämiseen. Suunnittelutarpeet on määritelty aiemmassa vaiheessa, Kauppatorin kokonaissuunnitelman laatimisessa. Kauppatorista on laadittu kaupunkirakennehistorian selvitys ja kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymät suunnitteluperiaatteet, jotka ovat tämän työn lähtökohtana.

Kauppatorin asemakaava ja asemakaavan muutosprosessi on tullut vireille keväällä 2018 (OAS 19.3.2018)¹. Helsingin kaupunki omistaa alueen. Kaavoitus on tullut vireille kaupungin aloitteesta. Alueella on voimassa useita asemakaavoja. Pääosalla aluetta ovat voimassa asemakaavat vuodelta 1895. Kaavojen sisältö on yleispiirteinen, eikä niillä juurikaan ole ohjaavaa vaikutusta.

Kauppatorin suunnitteluperiaatteissa (kaupunkisuunnittelulautakunta 16.12.2016)² on määritelty alueen kehittämisen ja suunnittelun tavoitteet. Keskeisimmät tavoitteet on esitetty tiiviisti alla.

*Suunnittelun lähtökohtana on torin **historiallinen arvo ja merellisyys, merkitys Helsingin keskeisenä torikaupan ja kaupunkielämän paikkana sekä sijainti Helsingin kävelypainotteisessa ytimessä**. Kauppatori on Helsingin historiallisesti arvokas merellinen edusaukio ja valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö.*

*Kaupunkijulkisivu meren suuntaan (ns. Helsingin panorama) säilyy. **Kauppatorin kehittämisessä otetaan huomioon alueen rakennustaiteelliset, kaupunkikuvalliset ja kulttuurihistorialliset arvot sekä näkyvät meren suunnastasta**. Kauppatori on avoin aukiotila. **Torin keskeisille osille ei osoiteta uutta rakentamista tai kiinteitä rakennelmia**. Havis Amandan aukion teknisille rakennelmille, kuten raitiovaunupysäkeille, etsitään uudet sijoituspaikat. Katajanokan puolella sijaitseva aukio säilytetään avoimena osana toritilaa ja Esplanadin akselia. Arvokkaimmat ja edustukselliset alueet, kuten presidentin linnan edusta ja historialliset akselit hahmottuvat ympäristössä. Akseleiden jatkuvuuteen myös liikennealueiden yli kiinnitetään erityistä huomiota. Alue toteutetaan korkealuokkaisena kokonaisuutena sille tyyppillistä ajallista kerrostuneisuutta ja yksityiskohtien ikäarvoa vaalien.*

*Meri on osa Kauppatoria. **Torin yhteyttä mereen vahvistetaan näkö- ja kulkuesteitä poistamalla sekä näkymiä säilyttämällä**. Rantamuuria myötäilevää kävelyreittiä ja rannan oleskelupaikkoja parannetaan. Ydinalueilta poistetaan niille soveltumattomat toiminnot, kuten autojen pysäköinti.*

Kokemuksellisuus on osa toria. Täytyvä ja tyhjentyvä tila on itseisarvo. Torille ja altaisiin sijoittuvien toimintojen sijoittumisessa otetaan huomioon Kauppatorin muuttuva syke, vuorokauden ja vuodenaikojen rytmi sekä torin osa-alueiden toisistaan erilaiset luonteet.

***Kauppatori on osa kävelykeskustaa ja asiointi torilla tapahtuu pääsääntöisesti jalan**. Kävelyreittejä torin rantavyöhykkeellä ja satama-altaiden ympäristössä parannetaan osana koko kaupungin rantoja yhdistävää rantareittiä. Kävelyakseli Esplanadilta Kauppatorin poikki Katajanokan suuntaan on sujuva ja suora. Yhteys suunnitellaan siten, etteivät torikauppa tai laivaliikenteen asiakasvirrat tuki kävelyreittiä. Etelärannan suuntaisen kävelyakselin mitoitus vastaa sen varrelle*

¹ <https://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/oas/1346-00.pdf>

² https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Paastostiedote/2016/Ksv_2016-12-13_Kslk_39_Pt/B0CBC1FA-6EBC-C24E-9F24-589600E00004/Liite.pdf

todennäköisesti sijoittuvien uusien toimintojen tarvetta. **Kävely-yhteyksiä Torikortteleiden, Kaupungintalon ja Senaatintorin sekä Kasarmitorin suuntaan parannetaan.**

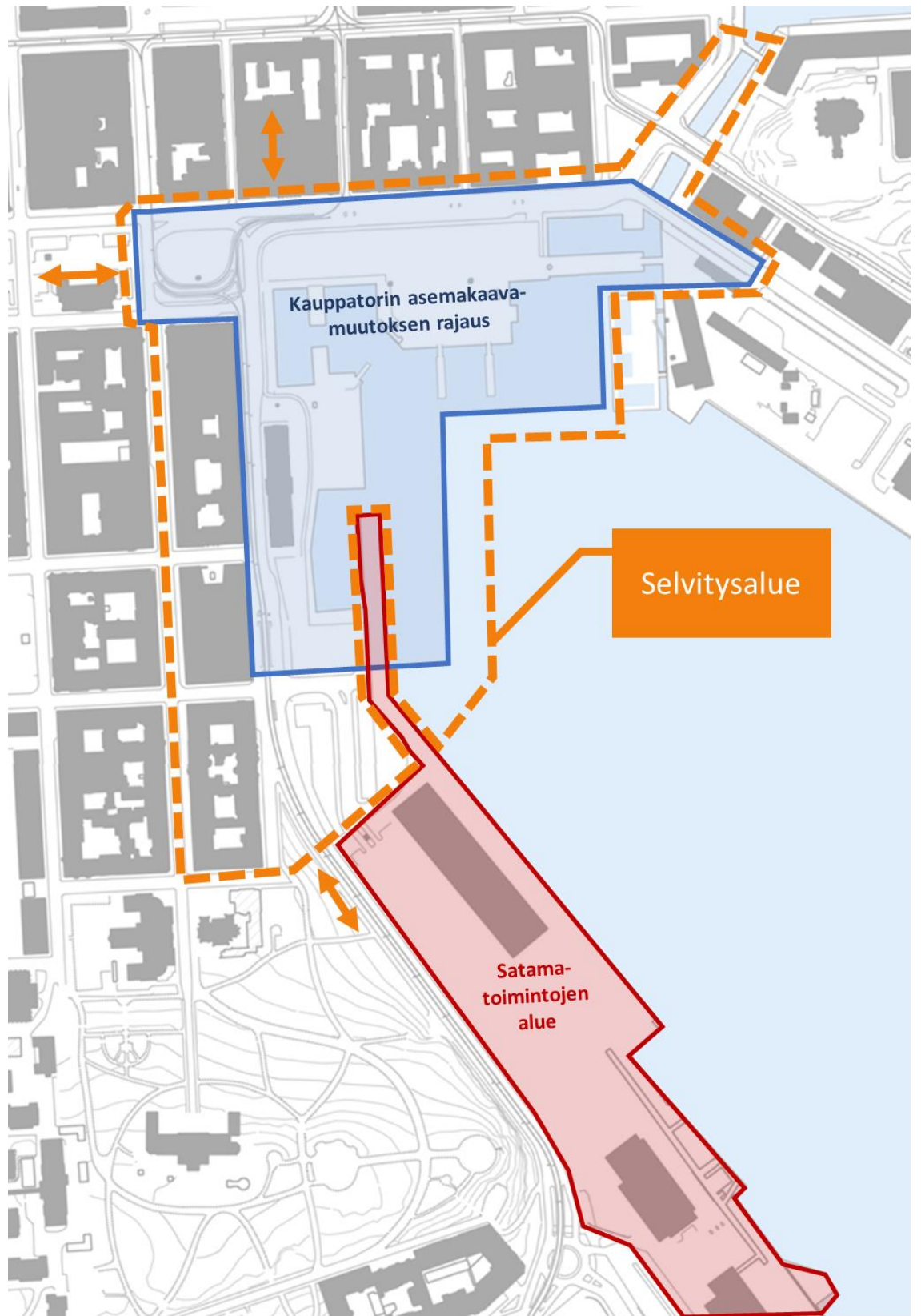
Kauppatori on kehittyvä vesiliikenteen keskus. Vesireittiliikenteen tulevaisuuden tilantarve arvioidaan ja huomioidaan suunnittelussa. Suomenlinnan lauttaterminalille ja lähtölaiturille ajoyhteyksineen etsitään toiminnallisesti parempi sijainti Kauppatorin alueelta tai torin välittömästä läheisyydestä. Päiväristeilläijöiden siirtyminen Vironaltaaseen ja Lyypekinlaiturille tutkitaan. Pyöräilyn tulee olla alueella turvallista ja sujuvaa. Pyöräliikenteen reittejä parannetaan ja pyöräpysäköintipaikkoja lisätään. Pyörät pysäköidään pääsääntöisesti torialueen ulkopuolelle. Kaupunkipyörätilineen paikka tarkistetaan edellä mainitut periaatteet huomioon ottaen. Raitiotieverkosto on keskeinen osa alueen julkista liikennettä. Torin toimintojen hyvä saavutettavuus varmistetaan arvioimalla raitiovaunupysäkkien sijainnin tarkoituksenmukaisuus.

Ajoneuvoliikenteen yhteydet alueella ovat riittävät. Suunnittelussa huomioidaan Kauppatorin sijainti suhteessa muuhun kehittyvään Eteläsataman alueeseen, matkustajalaivaterminalleihin sekä muuhun kävelykeskustaan. Läheisissä maanalaisissa pysäköintilaitoksissa olevien autopaikkojen riittävyys ja saavutettavuus selvitetään.

Torikaupan laajentumisen mahdollisuuksia Havis Amandan aukion, Keisarinluodonlaiturin ja Lyypekinlaiturin alueilla tarkastellaan. Lyypekinlaiturin kytkemistä siltayhteydellä osaksi toiminnallista Kauppatoria tutkitaan. Mahdollisuus torimyynäntiin suoraan veneestä säilytetään. Vanhan Kauppahallin asiakasvirtoja lisätään laajentamalla torikaupan toiminnallista painopistettä Lyypekinlaiturille sekä sijoittamalla vesireittiliikenteen solmukohta terminalirakennuksineen Vironaltaan tuntumaan. Uuden ympärivuotisen ravintola- tai kahvilatoiminnan sijoittumisen edellytykset tutkitaan. Kyseessä voisi olla esim. kelluva rakennus tai ympäristöönsä sopiva ravintolalaiva. Torikauppioiden huoltotilojen sijoittuminen torialueelle tai lähikortteleihin tutkitaan. Torikauppioiden ajoneuvojen pysäköinnin mahdollisuuksia lähikortteleissa tarkastellaan. Torin käyttäjien tarvitsemat wc-tilat sijoitetaan Kaupungintalon yhteyteen tai mahdollisiin uusiin rakennuksiin. Osan vuodesta torin alueelle sijoittuvat kioskit sijaitsevat kokonaisuuteen hyvin soveltuvilla paikoilla. Kioskit sopivat ympäristöönsä ja niiden ulkonäköä ja/tai tyyppiyhäksyntää koskevia kriteereitä täsmennetään osana jatkosuunnittelua. Kiinteitä rakenteita tarvitsevat kaupalliset toimijat ohjataan toimimaan torin olemassa olevissa, suojeltavissa rakennuksissa sekä ympäröivien kortteleiden kivijalkatiloissa. Avoin tila toimii tapahtumien ja kansanjuhlien alustana.

Eteläsataman osalta alueen suunnittelu on etenemässä suunnitteluperiaatteiden laatimiseen vuoden 2018 edetessä. Makasiinirannan suunnittelun edellytyksiä on aiemmin tarkasteltu Guggenheim museo -hankkeen valmistelun yhteydessä. Tavoitteena on satama-alueen liittäminen osaksi kaupungin keskustaa, kävelykeskustaa ja sen julkisia kaupunkitiloja sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä meren äärellä. Tavoitteena oli myös satama-alueen täydennysrakentaminen ja matkustajaliikenteen säilyttäminen keskustassa. Alueen kehittämistyön lähtökohdissa pidettiin tärkeänä tavoitteena myös sitä, että Makasiinirannalle sijoittuvat toiminnot ja tontti voivat liittyä esteettömästi meren rantaan. Liikenteellisesti tavoitteeksi oli asetettu tavaraliikenteen kulkeminen sataman alueelle Eteläisen Makasiinikadun risteuksen kautta ja johtaminen kaksisuuntaisena (yksi kaista kumpaankin suuntaan) uuden jalankulkukansialueen alle.

Oheisella kartalla on esitetty selvityksen suunnittelu- ja tarkastelualue sekä Kauppatorin asema-kaavamuutoksen rajausalue. Suunnittelualueeseen kuuluvat Kauppatori, Havis Amandan aukio, Makasiiniranta ja torialueisiin liittyvät Eteläranta, Esplanadin kadut sekä Unioninkatu Kaartinkaupungin 3. kaupunginosassa. Selvityksen tarkastelualue on suunnittelualueetta laajempi, sisältäen suunnittelualueetta rajaavat korttelit ja alueet, keskustan kaupallisen toiminnan vaikutukset ja liikenneyhteydet. Kartassa on myös esitetty Helsingin Sataman satamatoiminnoille varaama alue, jota tämä suunnittelutyö ei koske.



Selvitysalueen raja, Kauppatorin asemakaava-alue sekä selvityksen ulkopuolelle jäävä sata-
matoimintojen alue

Kauppatorin ja Makasiinirannan alueiden kehittäminen on kytköksissä laajemmin koko alueen kehittämiseen, minkä vuoksi tässä selvityksessä aluerajaus on melko väljä. Työn tarkoituksena on kuvata tarkasteltavan alueen suunnittelun lähtökohtia ja kehittämisen mahdollisuuksia. Työssä esitetyt ratkaisut ja kehittämistoimenpiteet eivät näin ollen sido jatkosuunnittelua. Alueen suunnittelua jatketaan mm. Kauppatorin yleissuunnitelmassa, asemakaavan muutoksessa sekä alueeseen kytkeytyvien muiden kokonaisuuksien kehittämissuunnitelmien ja -hankkeiden työstämisellä. Lisäksi Kauppatorin ja siihen toiminnallisesti kytkeytyvien alueiden kehittäminen jatkuu myös esim. vesireittiliikenteen ja laituritoimintojen kehittämisen sekä esim. Helsingin merellisen strategian työstämisen muodossa. Kaava- ja kehittämissuunnitelmilla voidaan luoda edellytykset Kauppatorin ja Makasiinirannan toimintojen ja elävyyden parantumiselle, mutta näiden lisäksi vaaditaan myös alueen toimijoiden aktiivisuutta ja yhteistyötä uusien ideoiden kehittämisessä.

1.2. Selvityksen työmenetelmät

Selvitys on laadittu Helsingin kaupungin ohjausryhmän ohjauksessa. Työn aikana on pidetty yhteensä viisi ohjausryhmän kokousta.

Työssä on osallistettu Kauppatorin alueen keskeisiä sidosryhmiä teemahaastattelujen muodossa. Työn aikana on haastateltu seuraavia tahoja:

- Helsingin kaupunki, Tukutori: Elina Siltanen, toimitusjohtaja
- Helsingin Leijona Oy / Torikorttelit: Peggy Bauer, kauppapaikkajohtaja
- Helsingin kaupunki, liikuntapalvelut: Tapio Rossi, vesiliikennepäällikkö
- Torikauppa / Helsingin perinteiset torikauppiat ry: Tuula Matero, puheenjohtaja
- Vanha kauppahalli / kauppiasyhdistys: Ville Wikström, puheenjohtaja
- Vesiliikennetoimija / Aava Lines Oy: Oskari Juva, toimitusjohtaja
- Suomenlinnan hoitokunta: Ulla Räihä, Miia Perkkiö
- Helsingin kaupunki (KYMP/Like): Anton Silvo
- HKL: Mikko Metsola, Simo Karjalainen
- HSL: Mirella Bitter.

Työn yhteydessä pidettiin maaliskuussa 2018 alueen toimijoiden sidosryhmätyöpaja, johon osallistui yhteensä noin 40 torikauppiasta, kauppahallin toimijaa sekä vesiliikenneyrittäjää. Työpajassa käsiteltiin alueen suunnittelun nykytilannetta, Keisarinluodonlaiturin ja Lyypekinlaiturin pysäköintikokeiluja sekä alueen uusia liikenteellisiä ja toiminnallisia ideoita. Työpajassa osallistujilla oli mahdollisuus kertoa näkökulmiaan työn aikana tunnistetuista mahdollisuuksista sekä kertoa omia ajatuksiaan alueen kehittämisestä. Työpajatyöskentelyn tuloksia on kuvattu raportin liitteessä 3.

1.3. Kauppatorin kehittäminen osana Helsingin strategioita

Kauppatorin alueen kehittäminen nivoutuu tiiviisti useisiin Helsingin kehittämisen hankkeisiin. Tässä luvussa on lyhyesti koottu keskeisimmät linjaukset, jotka liittyvät myös Kauppatorin alueen tulevaisuuteen.

Helsingin kaupunkistrategia 2017-2020

Kaupunkistrategian mukaisesti Helsinki haluaa olla maailman toimivin kaupunki, jonka vetovoimainen ja toimiva keskusta on kaupungin käyntikortti ja toisaalta myös elinehto. Keskustan elinvoimaisuutta halutaan kehittää yhteistyössä alueen elinkeinoelämän toimijoiden kanssa. Ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämpää laajentamista selvitetään sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset tutkitaan. Olympiaterminaalilta Kauppatorille ulottuvaa rantavyöhykettä kehitetään tavoitteena keskustan elinvoimaisuutta tukevan toiminnallisen kokonaisuuden aikaansaaminen. Ympäristön kehittyvää museoverkostoa pyritään edelleen vahvistamaan.

Vahva tahtotila löytyy lupa- ja järjestelykäytäntöjen keventämiseen siten, että kaupungissa on helppo järjestää erilaisia tapahtumia, sekä kokeilla tilapäisiä ratkaisuja kaupunkikuvassa. urbaani ympäristö tarjoaa hyvän kasvualustan yritysten innovaatiotoiminnalle ja vetovoimaisen asuin ympäristön työvoimalle. Helsingin saaristosta tehdään entistään houkuttelevampi matkailu- ja virkistyskohde, minkä lisäksi kehitetään kaksoiskaupunkikonseptia Tallinnan kanssa³.

Kävelykeskusta ja maanalainen kokoojaku

Helsingin kaupunkistrategian 2017-2020 mukaisesti kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Olympiaterminaalilta Kauppatorille ulottuvaa rantavyöhykettä kehitetään tavoitteena keskustan elinvoimaisuutta tukevan toiminnallisen kokonaisuuden aikaansaaminen. Nykyisellään kävelykeskustana kehitetään Töölönlahden, Kaisaniemenpuiston, Esplanadin puiston, Yliopiston keskustakampuksen, Kauppatorin ja Kampin keskuksen välistä aluetta⁴. Toteutuessaan maanalainen kokoojaku ja kävelykeskustan laajentuminen vaikuttaisivat myös Kauppatorin ja Makasiinirannan kehittämismahdollisuuksiin. Selvitystyö on kuitenkin vasta alkanut ja toteuttamisen aikajänne on pitkä, minkä seurauksena tässä raportissa lähtökohtana on nykyinen infrarakenne.

Yleiskaava

Tavoitteena on Kauppatorin vesiliikenneyhteyksiä parantaminen. Myös Kauppatorin liikennejärjestelyjä ja rannan kävelymahdollisuuksia kehitetään. Helsingin kantakaupungin rantoja kiertää jo osittain ainutlaatuinen merellinen kävely ja pyöräilyreitti. Reitti tarjoaa lukemattoman määrän erilaisia virkistys- ja kulttuurikokemuksia kantakaupungin asukkaille ja vierailijoille, sekä kokoaa yhteen kaupungin kulttuuriset elämykset saman reitin varrelle. Keskeisiä alueita, kuten Eteläsatamaa, Kauppatoria ja Pohjoisrantaa tulee kehittää siten, että autoliikenteen aiheuttamia häiriöitä vähennetään, mm. liikennemääriä laskemalla ja ajonopeuksia vähentämällä sekä kaistojen määrää karsimalla⁵.

Yleiskaavan visioiteema: Merellinen Helsinki

Tarkoituksena on kehittää merialueita aktiivisina paikkoina, jotka ovat helposti kaupunkilaisten saavutettavissa ja tarjota edellytykset kasvavalle pienveneilytoiminnalle sekä monimuotoiselle vesiturheilutoiminnalle. Tärkeää on meren, rantojen ja saariston saavutettavuuden parantaminen niin maalta kuin mereltä, sekä lisätä mahdollisuuksia nauttia merellisestä asuin ympäristöstä ja laajentuneesta merellisen asumisen kirjosta. Aktiivisempi meri-Helsinki tarjoaa myös hyvät edellytykset vireälle elinkeinoelämälle. Kaupungin keskeiset ranta-alueet ovat liikenteen sijaan asukkaiden ja virkistäytyjien käytössä ja rantavyöhykkeen aktivoituminen on luonut uusia palveluita myös virkistyskäyttäjille.

Vision mukaan merenranta kehittyy kaikille avoimena kaupunkina, jonka tilallinen luonne vaihtelee urbaaneista ja vilkkaista rantabulevardeista koskemattomaan luonnon ympäristöön. Merenranta vyöhyke ja saaristo muodostuvat aktiivisiksi toiminnan näyttämöiksi työ- ja asuin ympäristöineen, puistoineen, kahviloineen ja yleisine saunoineen hiljentymiseen sopivia luonnonmaisemia unohtamatta.

Vuonna 2050 merenrannan ja saariston saavutettavuuden halutaan olevan hyvä, jolloin vesiliikenneverkosto on yhdistynyt tiiviiksi osaksi joukkoliikennejärjestelmää, mikä takaa sujuvat yhteydet mantereisen ja merellisen kaupungin välillä. Rantavyöhykkeen meri&metro -solmukohdista tehokkaan joukkoliikenteen on mahdollista ulottua verkostokaupungin rantavyöhykkeille ja näiden yli.

Keskeisiksi toimenpiteiksi merellisen Helsingin kehittämiseksi nousevat muun muassa urbaanien rantojen kehittämismahdollisuuksien edistäminen varaamalla vähemmän tilaa liikenteelle ja enem-

³ <https://www.hel.fi/static/helsinki/kaupunkistrategia/kaupunkistrategia-2017-2021.pdf>

⁴ <https://www.hel.fi/static/helsinki/kaupunkistrategia/kaupunkistrategia-2017-2021.pdf>

⁵ https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-18.pdf

män ihmisille, meri&metro solmukohtien korostaminen merellisten toimintojen keskittyminä ja vesiliikenteen toimintamahdollisuuksien laajentaminen kehittämällä merellisiä attraktioita sekä kattavaa laituriverkostoa. Lisäksi keskusta-alueita kehitetään toiminnoiltaan urbaaneina ranta-alueina⁶.

1.4. Toimivan ja vetovoimaisen kaupunkitilan lähtökohdat

Työssä on hyödynnetty viitekehysten käyttäjälähtöistä suunnittelua ja tarkasteluja on jäsennetty ns. Placemaking-viitekehysten avulla. Työssä on tunnistettu erilaisia käyttäjäprofiileita ja –tarpeita palvelumuotoilun menetelmin. Työn aikana ei ole osallistettu Kauppatorin alueen käyttäjiä, vaan palvelutarpeet on määritelty aikaisempien tutkimusten ja selvitysten pohjalta sekä ohjausryhmän toimesta. Palvelumuotoilussa keskeistä on tunnistaa erilaisten käyttäjien palvelupolkuja sekä arvioida, minkälaisia tarpeita alueella vierailevilla on.

Käyttäjätarpeiden määrittelyssä on hyödynnetty Maslow'n tarvehierarkiaa, jonka mukaan ihmisellä on perustarpeet, jotka tulee tyydyttää riittävässä määrin ennen kuin ihminen hakee tyydytystä hierarkiassa korkeammille – sosiaalisuuteen ja itsensä toteutukseen liittyville – tarpeille. Hierarkia on kuitenkin joustava; ihmisen toiminnan nähdään usein motivoituneen monesta tarpeesta käsin. Alla olevassa kuviossa on jaettu käyttäjätarpeita tarvehierarkian mukaisesti alueella kävijän ja alueen toimijan näkökulmista.



Kauppatorin käyttäjien ja alueen toimijoiden tarpeita ja kehitysnäkökulmia

Ympäristö muodostaa yhdessä ihmisen käytöksen sekä tarpeiden kanssa käsityskokonaisuuden, mikä vaikuttaa paikan luonteeseen ja käyttäjien käsitykseen siitä

- **Pakolliset toiminnot**, kuten ruokakaupassa käynti, tapahtuvat ympäristöstä huolimatta
- **Vapaaehtoiset toiminnot**, kuten kahvilassa käynti, tapahtuvat miellyttävässä ympäristössä
- **Seuraustoiminnot**, kuten yhteisöllisyys, syntyvät kahden ensimmäisen toiminnon yhteisummana.

⁶ http://www.yleiskaava.fi/wp-content/uploads/2013/05/visioiteema_6_merellinen_130516.pdf

Ympäristön viihtyisyyteen vaikuttaa mm. alla olevassa taulukossa kuvatut elinvoimaisen kaupunkiympäristön 12 laatukriteeriä sekä fyysinen ja koettu saavutettavuus. Helsingissä arviointikehikkoa on Kauppatorin ympäristössä sovellettu esim. Helsingin jalankulkuympäristöt -raportissa⁷.

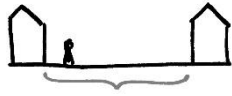
Elinvoimaisen kaupunkiympäristön 12 laatukriteeriä (Lähde: Gehl Architects)

NAUTINNOLLISUUS	MUKAVUUS	SUOJAAVUUS
<p>Mittakaava "Human scale": Aistit, käytäytyminen, liikkuminen, mittasuhteet</p> <p>Mahdollisuus nauttia ilmastosta Mm. aurinko / varjo, lämpö / viileys, tuulenvire / ilmastointi</p> <p>Esteettisyys & positiiviset aistikokemukset Näkymät, näköalat Blue & green</p> <p>Suunnitteluratkaisujen laadukkuus Mielenkiintoiset yksityiskohdat</p>	<p>Käveltävyys Katutilan soveltuvuus ja pintojen laadukkuus, katukuvan mielenkiintoisuus, esteettömyys</p> <p>Oleskelu Reuna-alueiden mielenkiintoisuus, määritellyt paikat oleskelulle, jäämiseen kannustaminen</p> <p>Istuminen Istumisvyöhykkeet, ensija toissijaiset istumismahdollisuudet, penkit levähtämiseen</p> <p>Näkeminen Näkemäetäisyydet, näkymien esteettömyys ja mielenkiintoisuus, valaistus</p> <p>Kuuleminen & juttelu Melutason mataluus, penkkien asettelu</p> <p>Leikki ja tapahtumat Fyysisiin toimintoihin, leikkiin, tapahtumiin ja rentoutumiseen vuorokauden ja vuoden ympäri kutsuvat tilat</p>	<p>Liikenne ja onnettomuudet Suoja liikenne- ja muilta onnettomuuksilta, pelko liikenteestä</p> <p>Rikokset ja väkivalta Turvallisuuden tunne: katutilan eläväisyys, valvonta, päällekkäiset toiminnot</p> <p>Epämiellyttävät aistitunteukset Tuuli, sateet, kylmyys, kuumuus, saasteet, melu, pöly</p>

Helsingin jalankulkuympäristöt -raportissa Kauppatorin osalta kiinnitettiin huomiota historiallisiin ja mielenkiintoihin kerrostumiin sekä toisaalta toriaukion mittakaavalliseen väljyyteen, tuulusuuteen, meluisuuteen sekä alttiuteen auringon porotukselle. Lisäksi mainittiin torin tunnelman synty pienten asioiden summana; kokonaisuuskuvaan vaikuttavat niin visuaalinen ja esteettinen ympäristö kuin ääni- ja hajumaailmakin. Keskeisenä ongelmana raportissa mainitaan jalankulun ja autoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn risteämiset sekä esim. torialueen pysäköintiin ajavien autojen sekä torimyyjien huoltoliikenteen aiheuttamat vaaratilanteet torialueella asioiville. Epäselvät ylitykset Havis Amandan aukiolle on vaivalloinen ja epäselvä ylityspaikkojen huonon laadun vuoksi. Ympäristön esteettisen laadun osalta raportissa tuotiin esiin ristiriita aukion rakennetun julkisivun hienouden ja toisaalta merinäkömän epäsiisteyden (pysäköintipaikat, mainoskyltit, laiturit,) välillä, mikä heikentää kontaktia meren kanssa. Paikalla nähtiin olevan valtavasti potentiaalia käyttäjien näkökulmasta; lisäämällä istumismahdollisuuksia veden äärellä voitaisiin tarjota ihmisille mahdollisuus levähtää merinäkömiä katsellen.

⁷ Helsingin kaupunki / Harris & Kjrisik Architects (2016) Helsingin jalankulkuympäristöt - Jalankulikutkimuksen laadulliset arvot vuonna 2016.

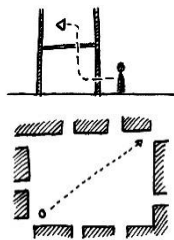
Etäisyyden kokeminen kaupunkitilassa



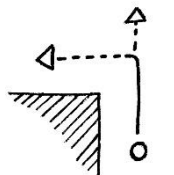
Etäisyys koetaan fyysisen välimatkan sekä psyykkisten, matka-aikaa hidastavien tai kulkemista haittaavien tekijöiden summana. Kaupallisessa keskustassa tämän kokonaisetäisyyden minimoiminen on ensiarvoisen tärkeää; palveluiden tulee sijaita tiiviisti toistensa läheisyydessä, jolloin niiden väliset matkat ovat lyhyitä ja kaupat koetaan helposti saavutettaviksi. Vähittäiskaupan kannalta kriittisen etäisyyden on todettu olevan vain noin 10–25 metriä. Tämä tarkoittaa sitä, että kauppojen välisen matkan ollessa yli 25 metriä muodostuu jo selvä este hakeutua seuraavaan, kaukaiseksi koettuun kauppaan ja jatkaa näin kulkemista kaupunkirakenteessa. Kriittinen etäisyys ylittyy Suomessa useasti jo pelkästään kadun ylityksellä.



Epäviihtyisä kaupunkiympäristö ja erilaiset fyysiset esteet lisäävät myös etäisyyden tunnetta. Erityisen suuri merkitys tällä seikalla on, kun mietitään tietyn alueen soveltumista liiketoiminnalliseen käyttöön sekä sitä, mikä merkitys kokonaisetäisyyksillä on ihmisten ostokäyttäytymiseen ja mahdollisuuksiin hakeutua alueella sijaitsevien kaupallisten palveluiden luokse. Tunne-etäisyyttä lisäävistä tekijöistä on olemassa monia esimerkkejä, ja ymmärtämällä näiden merkitys voidaan suunnittelun avulla pienentää koettua kokonaisetäisyyttä. Esimerkiksi kävely- tai kauppakadulla oleva liian pitkä suljettu näyteikkunasarja voi lisätä suurestikin tunne-etäisyyttä ja estää hakeutumisen edesspäin oleviin liikkeisiin.



Palveluiden sijoittuminen vertikaalisesti useaan kerrokseen pidentää etäisyyden tunnetta moninkertaisesti verrattuna etäisyyden muutoksiin horisontaalisella tasolla: yhden kerroksen nouseminen vastaa psyykkisesti noin 50–100 metrin etäisyyttä katutasolla. Vastaavasti myös suuret tyhjät aukiot ja torit rajoittavat kulkemista kaupunkirakenteessa. Kun aukioilla tai torilla on elämää, ihmisiä ja torimyyjiä, etäisyyden tuntua ei pääse syntymään, mutta aukion ollessa tyhjä tai pysäköityjen autojen täyttämä sen ylittäminen koetaan liian pitkältä matkalta. Torien ja aukoiden kohdalla kriittiseksi matkaksi on todettu noin 25 metriä.



Koettua etäisyyttä lisää myös se, jos liikepaikka jää rakennuksen kulman taakse. Tilanne on sama myös kadun toisella puolella sijaitsevien toimintojen kanssa, etenkin jos kadun ylittäminen koetaan hankalaksi tai vaaralliseksi. Kauppakatua käytetään helposti ainoastaan yhdeltä puolelta, sillä kadulla kulkevat ja pysäköivät autot muodostavat vahvan etäisyyden tunteen, joka muodostuu esteeksi matkan jatkumiselle.

Katuverkossa etäisyyden tunne ollaan pystytty tehokkaasti minimoimaan turvallisten ja matkantehtävää helpottavien kävelykatujen ja kävelypainotteisten ympäristöjen avulla. Kuitenkin kävelykadulakin erilaiset katkokset sekä fyysiset esteet luovat etäisyyden tuntua hyvin nopeasti. Tällaisia esteitä voivat olla esimerkiksi kävelykatua halkovat liikennöidyt kadut, erilaiset rakennelmat ja esteet sekä jopa kävelykadulla kulkevat polkupyöräilijät.

Erilaisten toimintojen sijoittuminen vyöhykkeittäin keskustoissa edistää kaupallisen ympäristön toimivuutta ja vetovoimaisuutta. *Toimivassa ympäristössä ihmisten kulkeminen on tehty mahdollisimman helpoksi, jolloin hän kulkee pakottomasti ja huomaamatta laajallakin alueella.* Tällaisesta alueesta muodostuu erikoiskaupalle ja palveluille toimiva ja vetovoimainen ympäristö. Vastaavasti huono ympäristö, epäyhtenäiset kävelyalueet ja epäkäytännölliset ja ympäristöön sopimattomat pysäköintialueet lyhentävät ihmisten hyväksymää kävelyetäisyyttä, mikä supistaa toiminnallisesti aktiivista aluetta.

Etäisyyksien ja niiden kokemuksen lisäksi kaupunkirakenteessa liikkuvan käyttäytymistä ohjaa ympäristö ja sen tuottamat virikkeet ja elämykset. Kaupungin on tarjottava mielekäästä ja vaihtelevaa nähtävää, jotta liikkujan mielenkiintoa pystytään pitämään yllä. Tällöin erityistarkastelussa ovat kaupungin erilaiset paikat, joiden merkitystä ympäristön toimivuuden kannalta käsitellään seuraavaksi.

Kaupunkitilan paikat

Jalankulkijan reagointia ympäristöönsä tutkittaessa on havaittu hänen mielenkiintonsa lakkaavan kauniissakin ympäristössä noin 220 metrin jälkeen. Toisaalta useissa orgaanisesti kasvaneissa kaupungeissa jalankulkijan taivaleeseen on, vaistomaisesti tai tarkoituksella, järjestetty katkos ”paikan” muodossa sellaisten välimatkojen päähän toisistaan, että ympäristön viehättävyys kasvaa uudestaan. Tällöin ”paikan” tarkoituksena on auttaa kulkijaa toipumaan kuljetun matkan raskuudesta ja nostaa seuraavan matkaosuuden viehättävyys huippuunsa houkutellen näin suuntaamaan eteenpäin.

”Paikalla” tarkoitetaan tässä yhteydessä jotain fyysistä aluetta tai kohtaa keskustan julkisten tilojen ympäristössä, missä kaupungissa kävijälle syntyy paikkaan sidottu elämys tai kokemus. Paikat voivat tuottaa esteettisiä, maisemaan tai kaupunkikuvaan liittyviä kokemuksia, jolloin kyseessä ovat usein puistot, rannat, aukiot, torit tai kadut ja niissä olevat kiintopisteet, sekä kaikki talojen välinen tila, suunniteltu tai suunnittelematon, joka on julkista ulkotilaa. Paikkoihin voidaan liittää myös sosiaalisia kokemuksia, jolloin kyseessä ovat useasti alueet, joissa syntyy paljon ihmisten välisiä kohtaamisia. Esteettisten ja sosiaalisten elämysten lisäksi paikat voivat tarjota toiminnallisia, psyykkisiä, fyysisiä ja kulttuurisia kaupunkikokemuksia. Esimerkkeinä tällaisista paikoista ovat tietyt toiminnat ja niiden rakennukset, kuten kirkot, kirjasto, kaupungintalo, teatteri, taidemuseo, linja-auto- ja rautatieasema. Paikkoja voivat olla myös kaupallisen tarjonnan hyvin rakentuneet ympäristöt ja kaupat, joihin mennään, vaikka ei välttämättä olisi ostettavaakaan.

Elämyksiä ja kokemuksia voi syntyä odotetusti tai odottamatta, spontaanisti. Ne voivat olla yksilöllisiä, omia elämyksiä, tai kollektiivisissa väkijoukoissa koettuja. Tärkeintä on se, että kokemus lähtee kävijästä itsestään ja, mikäli siihen liittyy lisäksi tietoisuus ympäristöstä, muodostuu paikkaan sidottu kokemus. Kaupunkiympäristön kyky tuottaa tällaisia paikkaan sidottuja elämyksiä ja kokemuksia on vahva toimivuuden ja laadun mittari. Paikkojen sijainnit ja kävely-yhteydet muodostavat yhdessä oman verkostonsa, niin sanotun paikkojen järjestelmän. Kriittisiä tekijöitä rakenteellisesti hyvän ja elämyksiä tuottavan kaupunkikeskustan muodostumisessa ovat verkoston laajuus ja yhtenäisyys sekä paikkoja kuvaavien pisteiden sijoittuminen tasaisesti koko verkoston alueelle. Keskusta-alueen rakennetta inventoimalla pystytään paremmin ymmärtämään kunkin kaupungin oman keskustan luonnetta ja samalla paremmin päättämään tulevista kehittämissuunnista.

Paikkojen järjestelmän tunnusomainen piirre on paikkojen välinen lyhyt etäisyys, joka on keskimäärin noin 200–220 metriä. Erityisen laadukkaasti rakentuneissa kaupungeissa etäisyys on vieläkin lyhyempi. Inhimillisesti rakentuneessa kaupungissa paikat toimivat jalankulkijoiden tukikohdina ja niiden sijoittuminen kaupunkirakenteeseen luo sopusointua ja rytmiä. Tällöin tuloksena on korkealaatuinen kaupunkitila ja virikkeitä tarjoava kaupunki, jossa jalankulkija löytää uusia suunnistumahdollisuuksia ja kokee vaihtelua ennen aiemmin mainittua henkistä väsymistään.

Paikkojen ja niitä yhdistävien katujen merkitystä kaupungille ei voi aliarvioida, sillä kaupunki ja siellä olevat ihmiset tarvitsevat monimuotoisuutta, virikkeitä, estetiikkaa ja mielekkäitä toimintoja. Mitä kauniimpia paikat ovat, sitä arvokkaampia niiden läheisyydessä sijaitsevat talot ja rakennelmat ovat. Monipuolinen ja koko keskusta-alueelle levittyvä paikkojen järjestelmä on tärkeä suunnittelu- ja kehittämiskohde. Järjestelmää on tarkasteltava kokonaisuutena kehittäen paikkojen välisiä kulkuyhteyksiä sekä suhdetta toisiinsa. Myös uusia paikkoja voidaan luoda lyhentämällä niiden välisiä etäisyyksiä ja täten tuoda kauempanakin sijaitsevia kohteita verkoston osaksi.

1.5. Esimerkkejä laadukkaista kaupunkiympäristöistä ja kehityskohteista

Tämä kappale on jaettu neljään osaan: *käveltävä kaupunki, tilapäistoiminnot ja kokeilukulttuuri, kulttuuri ja kaupunkikehitys, sekä tori- ja kauppahallitoimintojen monipuolisuus.*

Käveltävä kaupunki

Käveltävä ja toiminnoiltaan monipuolinen ympäristö on viihtyisän ja vetovoimaisen kaupunkitilan lähtökohta useassa esimerkikohteessa. Esimerkiksi Tukholman ikoninen mutta huonokuntoinen Slussen on parhaillaan suurien muutoksien kohteena.

Vanhan Slussenin rakenteet on tarkoitus purkaa ja rakentaa uusiksi vastaamaan nykyajan kaupunkisuunnittelun ja -elämän tarpeita. Alueen tuleva painotus on viihteellä, kulttuurilla, puistoilla, ravintoloilla ja kahviloilla. Nykyisiä autoliikenteelle varattuja alueita osoitetaan tulevaisuudessa jalankulku- ja pyöräilyalueiksi. Tavoitteena on muodostaa kohtauspaikka kävelijöille, pyöräilijöille ja julkisen liikenteen käyttäjille.

Alueella sijaitsevasta Södermalmstorgista muodostuu keskeinen tapaamispaikka, johon rakennetaan rakennus läpinäkyvällä fasadilla. Tähän sijoittuu ravintola tai kulttuuritoimintaa. Uusi Katariinaparken, josta on näkymä Saltsjöniin ja Skeppsholmeniin rajautuu terasseihin. Puiston viereen on rakenteilla uusia toimistorakennuksia, joiden kivijalkoihin on tulossa liiketilaa⁸.



Tukholma – Slussenin kehitysvision

⁸ <https://vaxer.stockholm.se/projekt/slussen/>

Tilapäistoiminnot ja kokeilukulttuuri

Erilaiset tilapäistoiminnot tarjoavat mahdollisuuden muodostaa kohtaamispaikkoja sekä aktivoida kaupunkitilaa alueen käyttötarkoituksen muuttuessa. Esimerkiksi Sydneyn ranta-alueelle sijoittuvat yritykset ja toimijat halusivat elävöittää ympäristöään väliaikaisella puistolla ja lisätä vuorovaikutusta eri yhteisöjen välillä (kuva alla). Puiston ja sen tarjoamien ajanviettomahdollisuuksien nähdään tukevan muita tulevia toimintoja, joita alueelle myöhemmin suunnitellaan⁹.



Sydney – Metcalfe park



Kööpenhamina – Reffen



Gdańsk – Targ Węglowy square

Kööpenhaminan edustalla sijaitsevalla saarella on pääasiassa teollisuushalleja, jotka jäivät teollisen toiminnan loputta tyhjilleen (kuva). Aluetta kehitetään kulttuuri- ja ravintolatoiminnan, sekä luovan alan yritysten keskittymäksi. Väliaikaista tiloja erilaisille pop-up-toiminnoille on järjestetty mm. rahtikonttien avulla. Tarkoituksena on kokeilukulttuurin hengessä selvittää mitkä toiminnot menestyvät saarella ja mitkä eivät ja tarjota alusta uusille liiketoimintatideoille¹⁰.

Toimintojen poistuminen voi tarjota myös tilapäisiä mahdollisuuksia aktivoida kaupunkitilaa, jolloin helposti toteuttavat ja kustannuksiltaan edulliset ratkaisut kannattaa sovittaa myös kaupunkikuvalisestisesti alueelle. Gdanskissa historialliselta aukiolta poistettiin pysäköintipaikat ja tilalle toteutettiin väliaikainen puisto (kuva). Moduulikappaleisiin perustuva ratkaisu oli mahdollista toteuttaa pienillä kustannuksilla. Modulaariset osat pelillistivät tilan, jolloin käyttäjien oli mahdollista muokata paikoista omanlaisensa miellyttävä tila¹¹.

⁹ <https://www.aspect-studios.com/project/metcalfe-park-park-within-park/>

¹⁰ <http://reffen.dk/>

¹¹ <http://gdyby.pl/opened-targ-weglowy-2/>

Kulttuuri ja kaupunkikehitys

Taide ja erilaiset kulttuuritoiminnot yhdistyvät useassa kaupunkikehityshankkeessa kaupallisiin palveluihin ja asumiseen. Aker Bryggen entinen satama/telakka-alue Oslossa on kehittynyt nykyiseksi Tjuvholmeniksi. Sisäsatamasta on muodostunut suosittu alue, josta löytyy ravintoloita, ostosmahdollisuuksia, sekä asuntoja ja toimistoja. Katutasolla Aker Brygge on vilkas kaupallinen alue ja tällä sijaitsevilla laajakoilla aukeilla järjestetään konserteja, taidenäyttelyitä, sekä pop-up tapahtumia¹².



Oslo – Aker Brygge



Toronto – Harbourfront Center



Melbourne – Federation Square

Toronto Harbourfront Center on esimerkki kaupunkikehityshankkeesta, jossa eri kulttuuritoimijoiden kanssa on muodostettu houkutteleva julkinen kaupunkitila. Alueella järjestetään työpajoja, opetus- ja koulutustoimintaa sekä kansainvälisiä taide- ja kulttuuritapahtumia ympäri vuoden. Alueella on paikallisesti huomattava taloudellinen vaikutus taiteen ja kulttuurin keskuksena sekä turistikohdeena. Toisella puolella maapalloa, Federation Square on Melbournen keskeinen julkinen aukio, joka yhdistää eri toimintoja, liikennemuotoja ja käyttäjäryhmiä. Kehittämisen johtoajatuk-sena on kaupallisten toimintojen ohella ollut arkkitehtuurin, kulttuuritapahtumien ja taiteen esille tuominen.

¹² <https://www.visitoslo.com/en/activities-and-attractions/boroughs/aker-brygge-tjuvholmen/>

Tori- ja kauppahallitoimintojen monipuolisuus

Tuotevalikoiman laajentaminen ja perinteisiin toritoimintoihin yhdistetyt palvelut tuovat yhteen eri käyttäjäryhmiä ja aktivoivat kaupunkitilaa myös varsinaisen toriajan ulkopuolella. Esimerkiksi Tukholman Östermalmin kauppahallissa yhdistyy kauppahallin palvelut sekä ravintolamaailma. Rakennuksessa on parhaillaan käynnissä muutostyöt, joiden tarkoituksena on ajanmukaistaa ja parantaa tiloja vastaamaan paremmin kaupan tarpeita. Historiallisesti arvokas tiilirakennus on peräisin 1800-luvun loppupuolelta.



Havainnekuva uudistuvasta Östermalmin kauppahallista (Tengbom Arkkitehdit / Östermalms-hallen 13)



New York – Bryant park



Amsterdam – De Hallen

New Yorkin Bryant Park tarjoaa talviaikaan erittäin monipuolisen valikoiman torimyyntiä. Perinteeksi muodostuneen talvitorin tuotevalikoima käsittää merkkituotteita, muotikauppaa, taidetta ja käsityötä useilta eri yrittäjiltä. Alueella on myös ilmainen luistinrata sekä erilaisia kahvila- ja ravintolapalveluita.

Amsterdammassa vanha punatiilinen raitovaunuhalli, De Hallen, on kunnostettu kaupan ja erilaisten palveluiden käyttöön. Rakennuksessa yhdistyvät ruokatori, kulttuuri, muoti ja vapaa-ajan toiminnot (elokuvat ja kirjasto).

¹³ <http://www.ostermalmshallen.se/en/building-the-new-food-hall/>

2. Kauppatori osana Helsingin kaupunkirakennetta

2.1. Kauppatorin ja lähialueen toiminnot nykytilanteessa

Helsingin Kauppatorilla torimyynnin juuret ulottuvat noin 200 vuoden taakse, sillä torimyynni vakiintui alueella jo 1820-luvulla. Vuosien kuluessa torikauppa ja myytävät artikkelit ovat muuttuneet ja kehittyneet: torilla on ennen myyty mm. puutavaraa ja viljaa. Läpi torin historian elintarvikkeet ovat olleet merkittävässä roolissa¹⁴. Nykyisin Kauppatorilla keskeisimpiä myytäviä tuoteryhmiä ovat elintarvikkeet kuten marjat, hedelmät ja vihannekset, leivonnaiset, puutarhatuotteet, sekä käsitöitä ja matkamuistot. Torilla sijaitsee myös lukuisia kahviloita ja ravintoloita.



Helsingin Kauppatorin elämää vuonna 1909 (Kuva: Signe Brander / Helsingin kaupunginmuseo)

Seuraavalla kartalla on havainnollistettu tutkimusalueen toimintoja ja yhteyksiä nykytilanteessa. Keskeisimpinä kokonaisuuksina kartalta voidaan tunnistaa:

- Kauppatorin alue ja Keisarinluodonlaituri
- Havis Amandan aukio
- Kauppahalli ja Lyypekinlaituri
- Makasiiniranta
- Makasiiniterminaalien ja Olympiaterminaalien satama-alueet
- Kytkeytyvät alueet: Torikorttelit ja Senaatintori, Esplanadin puisto, Tähtitorninvuorenpuisto sekä Katajanokan tilapäistoiminnot.

¹⁴ https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/aos_2016-1.pdf

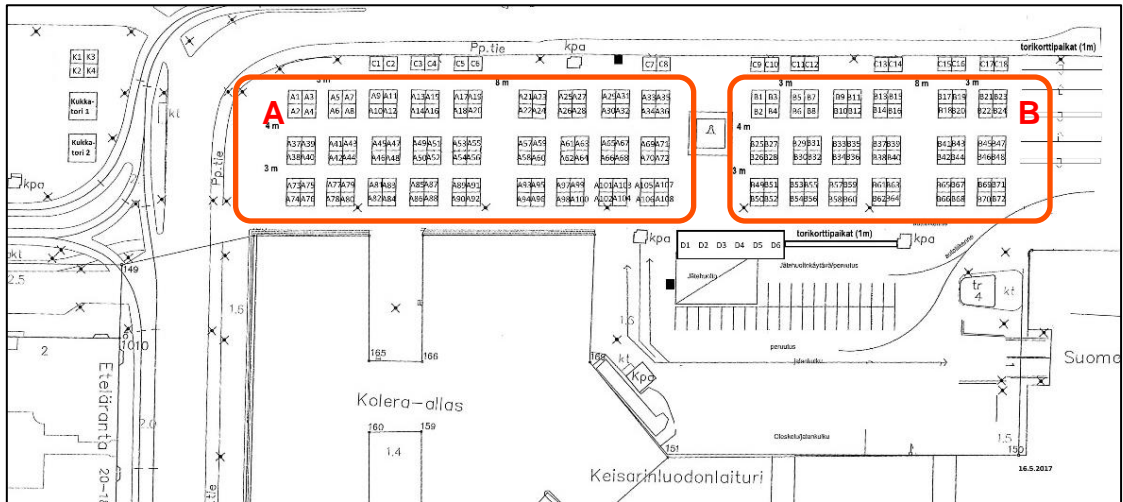


Helsingin Kauppatorin ja ympäröivien alueiden toiminnot vuonna 2018

Kuten muitakin torialueita ja kauppahalleja hallinnoi Kauppatori kaupungin organisaatioon kuuluva Tukutori. Kauppatorilla torimyynti levittäytyy kesäisin noin 6 400 m²:n laajuiselle alueelle ja talvella torimyynti sijoittuu puolta pienempään tilaan, painottuen Keisarinnankiven länsipuolelle. Kesäisin elintarvikemyynti, ml. kahvilat ja ravintolat, sijoittuu pääsääntöisesti Keisarinnankiven länsipuolen myyntikojuihin. Keisarinnankiven itäpuolella myyntiartikkelit ovat painottuneet erikoistavaroihin kuten käsitöihin ja matkamuistoihin. Kauppatorilla myyntikojuet on jäsennetty neljään itä-länsisuuntaiseen riviin, joiden välissä on 3-4 metriä leveät käytävät. Lisäksi alue on jäsennetty

neljään isompaan lohkoon niin, että Torikortteleiden suunnasta tulevat pohjois-eteläsuuntaiset kadut ”jatkuvat” noin 8 metrin levyisinä kävelyväylinä myyntikojujen välissä.

Elintarvikemyyntiin on yhteensä 27 neljän ruudun ruudukkoa (A) ja erikoistavaroiden myyntiin 18 neljän ruudun ruudukkoa (B). Lisäksi alueen pohjoisreunassa on 9 kahden ruudun ruudukkoa rajaamassa toria Pohjoisesplanadista. Näiden lisäksi torimyyntiä harjoitetaan Havis Amandan aukiolla, jossa sijaitsee kahvilatoimintaa ja kukkamyyntiä. Torialueen ja Keisarinluodonlaiturin välissä sekä Linnanaltaan länsipuolella sijaitsee myös yhden metrin päiväpaikkoja, ns. torikorttipaikkoja.



Torikaupan sijoittuminen Kauppatorilla (Lähde: Tukkutori)

Helsingin torien myyntipaikkoja vuokrataan vuosipaikkoina sekä kausimyyntiluvan ja torikortin perusteella. Myyntilupia koskevat erilaiset ehdot ja säännöt, joita on kuvattu oheisessa taulukossa.

Helsingin torien vuosipaikan, kausimyyntiluvan ja torikortin vertailu¹⁵

	Vuosipaikka	Kausimyyntilupa	Torikortti
Toimija	Yritys (y-tunnus)	Yritys (y-tunnus)	Yksityishenkilö (hetu)
Artikkelit	Matkamuistot	Käsityö- ja puutarhatuotteet	Itse tehty laadukas käsityö, leivonnaiset, itse kerätyt tai viljellyt tuotteet
Myyjät	Saa käyttää palkattuja myyjiä	Saa käyttää palkattuja myyjiä	Vain torikortin haltija saa myydä
Myyntipaikka	3x3 m telttapaikka	3x3 m telttapaikka	1 m myyntipöytä
Myyntipaikan sijainti	Vakituinen paikka	Vuokrataan saapumisjärjestyksessä (arvonta klo 7.15)	Vuokrataan saapumisjärjestyksessä (arvonta klo 7.15)
Myyntiluvan vahvistus		Vuosittain vahvistettava	Voimassa

Torimyyntiä koskee myös lukuisia muita sääntöjä liittyen torilla toimimiseen sekä myytäviin artikkeleihin. Pysäköinnin näkökulmasta esimerkiksi torikauppiaiden ajoneuvojen pysäköinti on kielletty torialueella. Toisaalta tavaroiden lastaus ja purkaminen on tehtävä kauppatoimintaa häiritsemättä (enintään 30 min) ja ajoneuvolla ajo on torialueella kokonaan kielletty touko- ja syyskuun välisenä aikana klo 10 – 15 (ma-la).¹⁶

¹⁵ https://www.hel.fi/static/heltu/asiointi/Tukkutori_Vertailu_toripaikka_kausimyyntilupa_torikortti.pdf

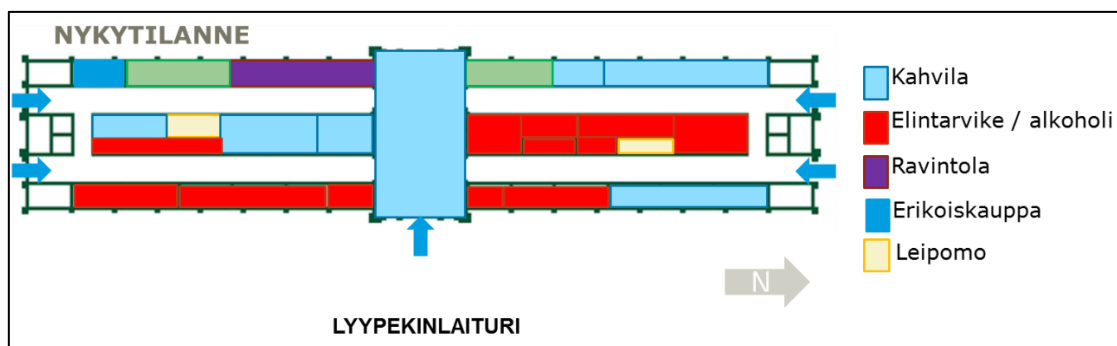
¹⁶ https://hel.fi/static/heltu/asiointi/Tukkutori_Torisaannot.pdf

Vanha Kauppahalli

Helsingin Vanha Kauppahalli on rakennettu vuonna 1889 ja on nykyisin yksi suosituimmista käyntikohteista: vuoden aikana kauppahallissa vierailee ovilaskureiden perusteella peräti noin 1,5 miljoonaa kävijää. Vertailun vuoksi Östermalmsshallissa Tukholmassa käy noin 2 miljoonaa vierailijaa vuosittain. Vuoden 2017 elokuussa Kauppahallissa kävijöitä oli ovilaskureiden perusteella peräti 212 155 (keskimäärin n. 7 900 / aukiolopäivä). Vanha Kauppahalli on ainutlaatuinen kokonaisuus, jossa yhdistyvät erikoistuotteiden laaja saatavuus, asiantunteva palvelu ja ainutlaatuinen hallitunnelma. Vanhassa Kauppahallissa palveli vuoden 2017 lopulla 25 liikettä:

- 14 elintarvikeliikettä (ml. Alko)
- 2 leipomoa
- 7 kahvilaa
- 1 ravintola
- 1 erikoisliike.

Kauppahallin myyntipaikan yleisin koko on 10+2,5 m². Toimintaa rajoittaa erityisesti se, että kyseessä on ns. puolilämmin tila.



Kauppahallin toimijat 12/2017

2.2. Kauppatorin alue osana kaupunkirakennetta

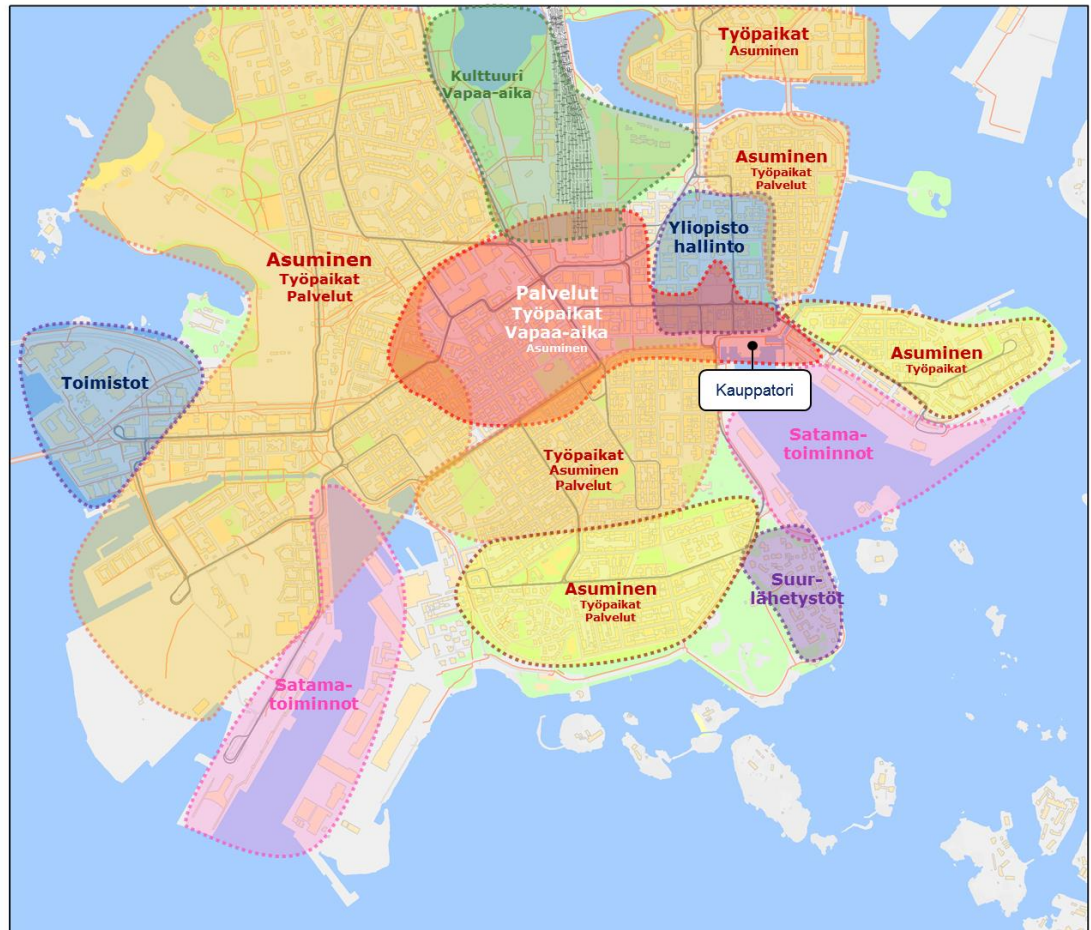
Kauppatorin sijainti Helsingin ydinkantakaupungin rakenteessa on keskeinen: etäisyys kävelen Senaatintorille on noin 150 metriä, Stockmannin tavaratalolle 500 metriä, Rautatieasemalle 900 metriä ja Kampin keskukseen 1 200 metriä. Kauppatori on näin ollen saavutettavissa kävelen koko liikekeskustan alueelta.

Kauppatori lähiympäristöineen itsessään on monipuolinen ja arvokas ympäristö, jonka keskeisimpiä toimintoja ovat tori- ja kauppahallikauppa sekä erityyppinen vesi- ja laivaliikenne sekä niihin liittyvät satama- ja terminaali-toiminnot. Kauppatorin alue profiloituu kaupunkikuvallisesti arvokkaana ja historiallisena miljööna, jonka keskeisinä elementteinä ovat merellisyys sekä aluetta ympäröivät Empire-keskustan ikoniset rakennukset kuten Presidentinlinna, päävartiosto, Ruotsin suurlähetystö sekä Helsingin kaupungintalo. Alue on turvallisuussyistä saatava tyhjäksi esim. valtiotieverailujen ja muiden tapahtumien aikana.

Kauppatoria ympäröivät hyvin erityyppiset alueet. Helsingin kantakaupunki itsessään on liike-elämän, kaupan, erikoistuneiden palveluiden ja työpaikkojen, matkailun, hallinnon, asumisen sekä kulttuurin keskittymä. Torin pohjoispuolella avautuu Torikortteleiden alue, jota on viimeisen vuosikymmenen ajan kehitetty erityisesti design- ja boutique-alueena, josta saa elämyksellisiä tuotteita sekä kulttuuri- ja ravintolapalveluita. Torikortteleiden takana sijaitsee Senaatintori ja Helsingin tuomiokirkko sekä Yliopisto- ja virastorakennusten keskittymä. Kauppatori ja Senaatintori -akseli muodostavat yhdessä keskeisen matkailullisen kokonaisuuden, jota tukevat alueen lukuisat nähtävyydet ja kohteet sekä kaupan ja palveluiden tarjonta.

Kauppatorin yksi tärkeimmistä lähestymissuunnista on lännestä, Esplanadin puistosta. Puisto on keskeinen vapaa-ajan ja virkistytymisen keidas keskellä ydin-Helsinkiä. Puistoa reunustavat lu-

kuisat muotiin ja designiin keskittyneet brändiliikkeet. Muita lähestymissuunta on etelä, Olympia-terminaalin ja Kaivopuiston ohitse, sekä pohjoisesta, Senaatintorin kautta. Kauppatori sijaitseekin Helsingin keskustan kaupallisen ydinalueen reunalla. Kauppatorin lähimmät asuinalueet ovat itäpuolella sijaitseva Katajanokka, pohjoispuolella sijaitseva Kruununhaka sekä lounaispuolella sijaitseva Kaartinkaupunki.



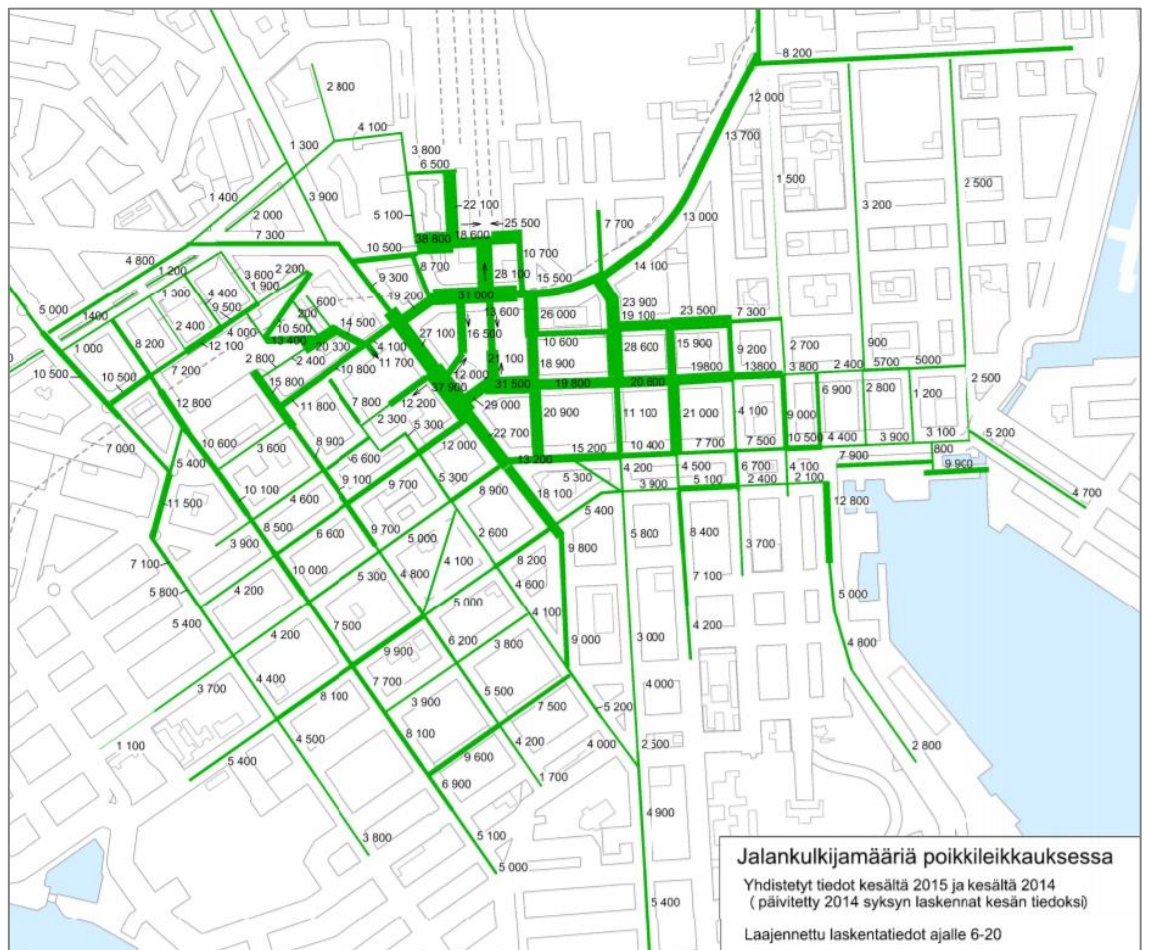
Helsingin eteläisen kantakaupungin toiminnalliset roolit ja painotukset (viitteellinen)

2.3. Liikenneyhteydet

Kauppatorin ympäristössä risteävät useat eri liikennemuodot. Kauppatorilla ja sen ympäristössä liikkuu runsaasti jalankulkijoita, ja alueen läpi kulkevat vilkkaasti liikennöidyt pyörätie ja autoliikenteen katu sekä raitiotie. Suomenlinnan lautan lisäksi Kauppatorin ympäristössä toimii lukuisia vesiliikenneyrityksiä, ja se onkin Helsingin saaristoliikenteen keskus. Liikennevirrat ja niiden vuorokausirytmii ovat osa torin luonnetta ja vaikuttavat vahvasti myös alueen toimintoihin.

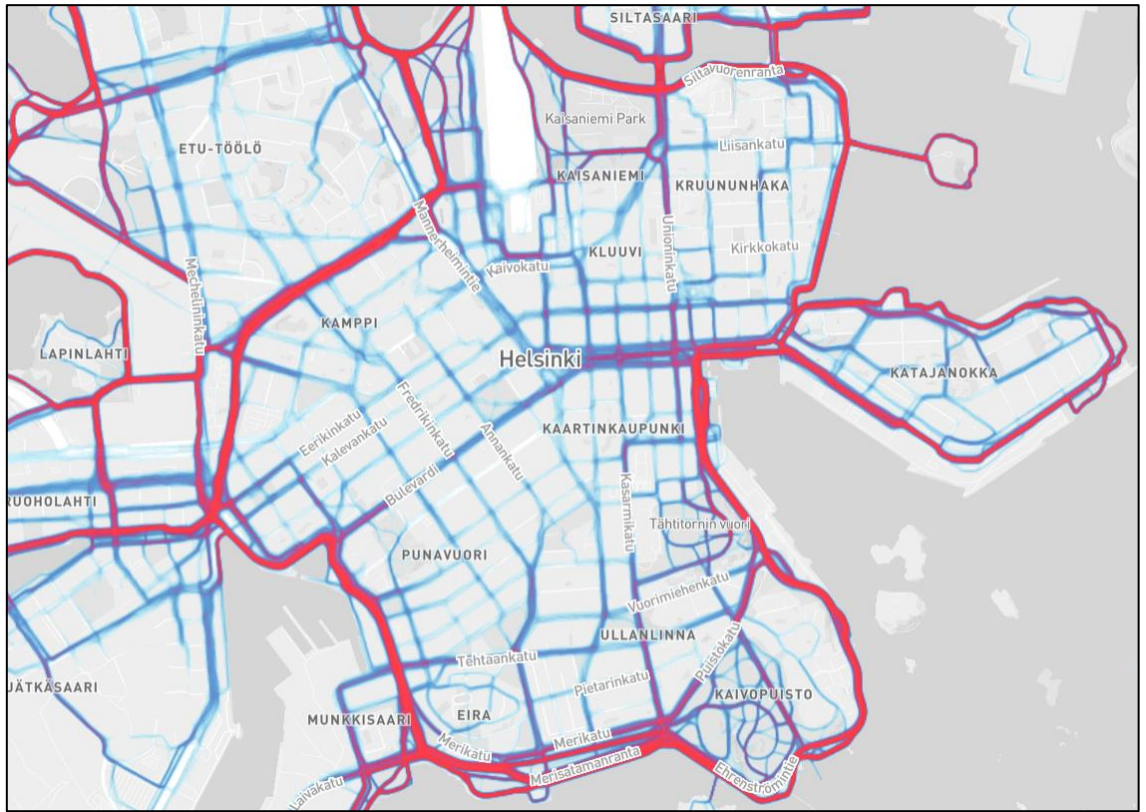
Kävely ja pyöräily

Kauppatori on osa Helsingin kävelykeskustaa, merkittävä jalankulkureittien risteys ja osa ranta-promenadia. Vilkaat jalankulkijavirrat halkovat aluetta sekä itä-länsi että pohjois-etelä -suunnissa.

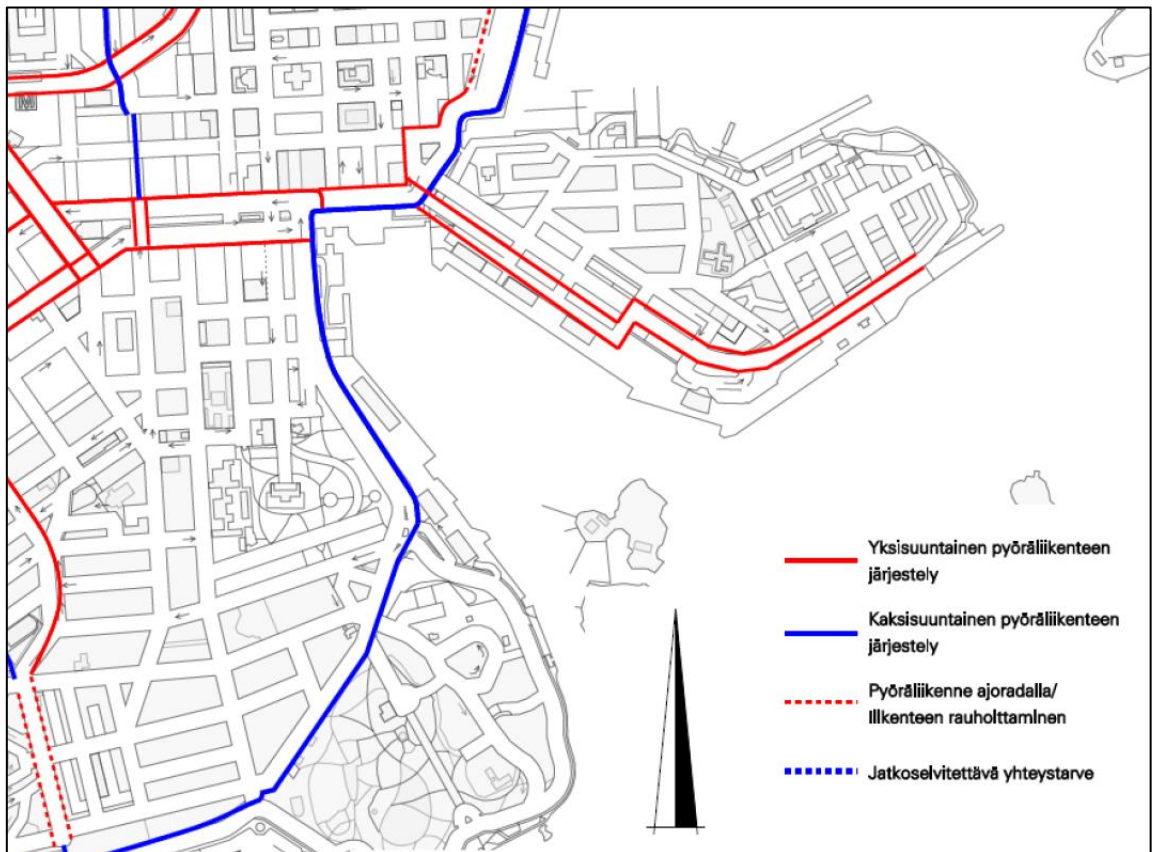


Jalankulkijamääriä poikkileikkauksessa (Lähde: Helsingin kaupunki)

Polkupyöräyhteyksistä alueen läpi kulkee kaksisuuntainen pyörätie Kauppatorin pohjois- ja Kauppahallin itäpuolitse. Eteläesplanadin itä-länsisuuntainen pyörätie liittyy reittiin Kolera-altaan länsipuolella. Polkupyöräpysäköintiin tarkoitettuja alueita sijaitsee mm. Suomenlinnanlaudan terminaaliläheisyydessä sekä Kolera-altaiden välisellä laiturilla. Kantakaupungin pyöräilyverkon tavoitetilassa 2025 pohjois-eteläsuuntainen rantareitti on merkitty kaksisuuntaisena järjestelyinä, Pohjois- ja Eteläesplanadeilla on yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt.



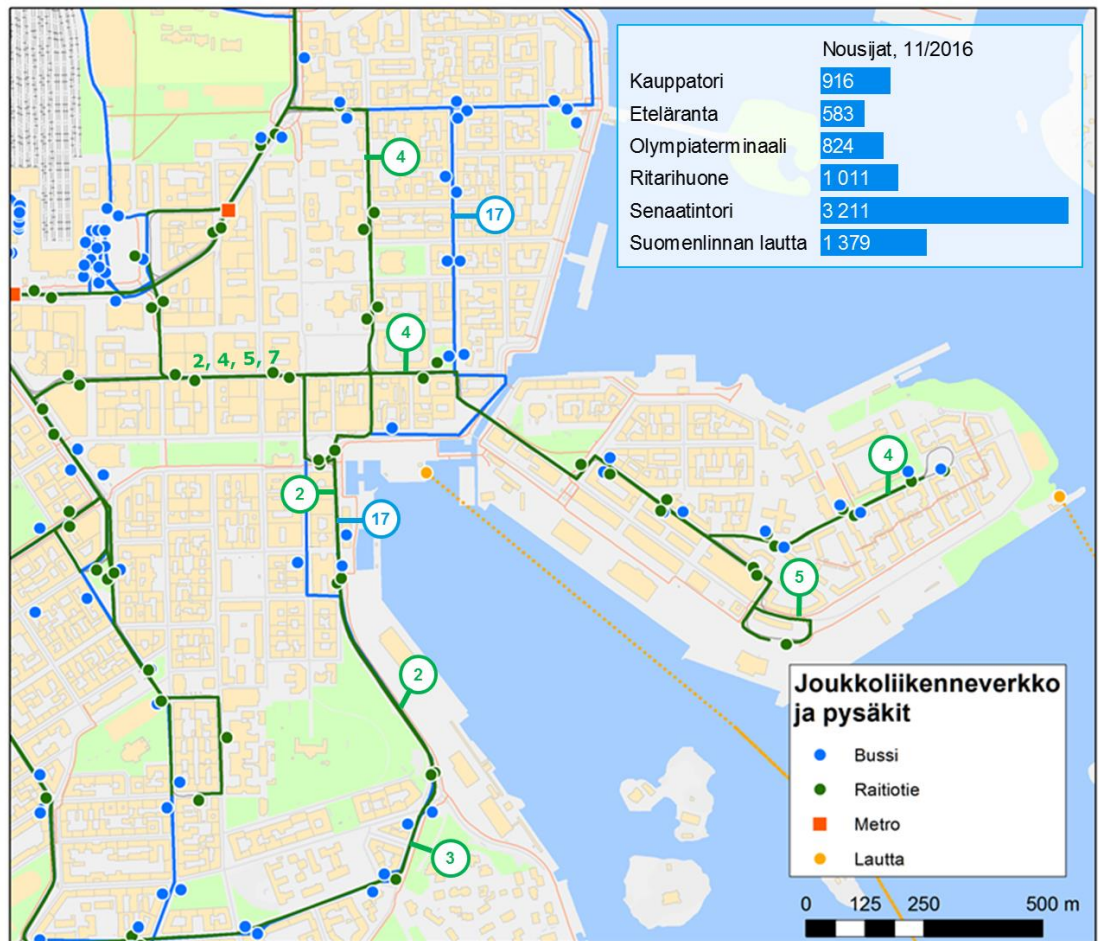
Suosituimmat pyöräilyreitit eteläisessä kantakaupungissa (Lähde: Strava)



Ote Kantakaupungin pyöräiliikenteen pääverkon tavoitetilasta 2025 (Helsingin kaupunki)

Joukkoliikenne

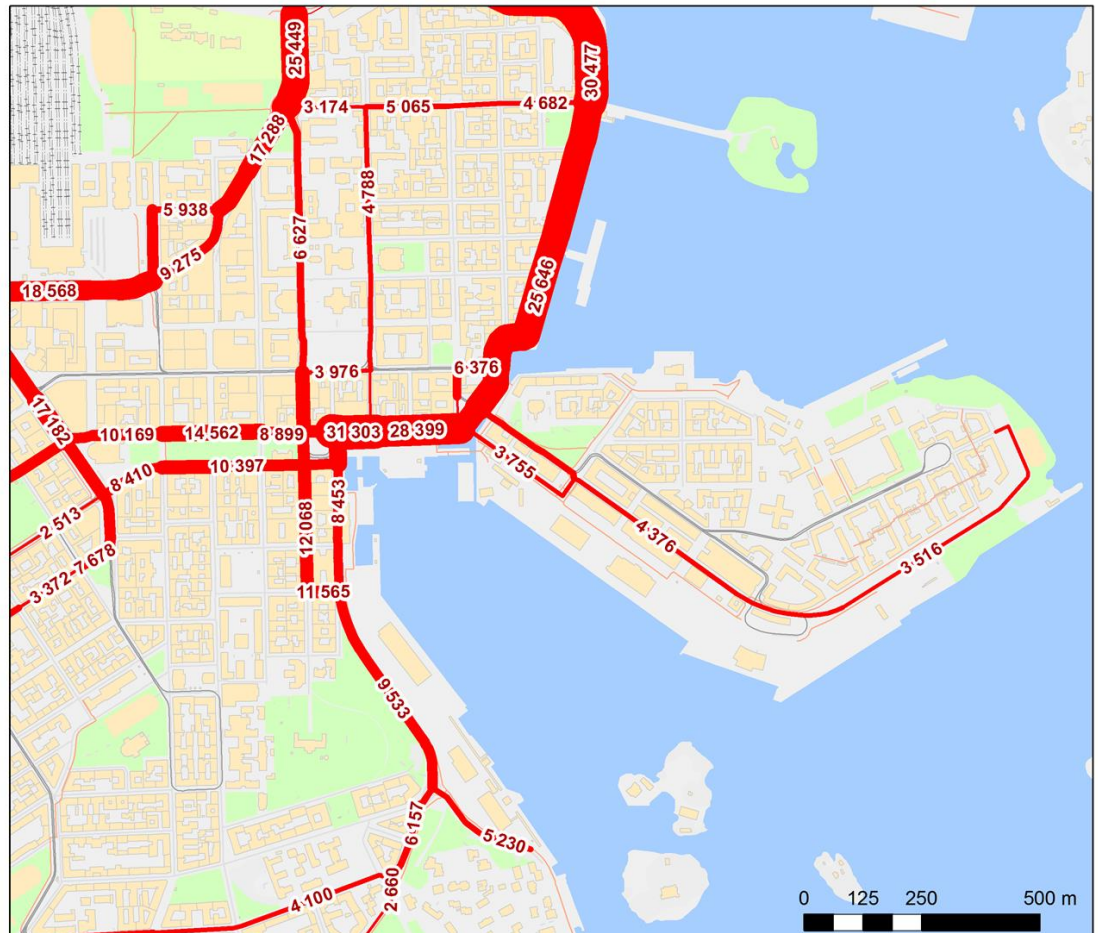
Joukkoliikennedyhteisistä Kauppatorin alueen läpi kulkevat nykyisin raitiolinja 2 sekä bussilinjat 17. Pysäkeistä aluetta palvelevat Kauppatorin raitiovaunupysäkki Havis Amandan aukion läheisyydessä sekä Etelärannan pysäkki Pohjoisen Makasiinikadun sekä Eteläisen Makasiinikadun välisellä osuudella. Bussipysäkeistä Kauppatorin aluetta palvelevat erityisesti Pohjoisen Makasiinikadun pysäkki Etelärannassa sekä Kauppatorin pysäkki Pohjoisesplanadilla. Ruuhka-aikoina linja 2 kulkee 10 minuutin vuorovälein, linjan 17 vuorovälin ollessa 30 minuuttia. Lisäksi alueella on vilkasta turistibussiliikennettä erityisesti kesäaikana. Joukkoliikenteen näkökulmasta Kauppatorin alue on kohtalaisesti saavutettavissa raitiovaunulla ja bussilla Helsingin ydinkeskustasta (rautatieasemalta ja Mannerheimintien ympäristöstä). Useimmille Kauppatori on kuitenkin helpompi saavuttaa keskustasta kävellen kuin joukkoliikenteellä johtuen melko harvasta vuorovälistä sekä joukkoliikenteen käytöstä aiheutuvasta koetusta vaivasta. Makrotasolla alueen saavuttaminen edellyttää lisäksi joukkoliikennevälineen vaihtoa. Esimerkiksi Hakaniemen tori on helposti ja nopeasti saavutettavissa laajemmalta alueelta metroon perustuvan joukkoliikennedyhteyden ansiosta.



Joukkoliikennelinjat Kauppatorin ympäristössä 2018 (Lähde: HSL)

Autoliikenne

Autoliikenteen määrät ovat Kauppatorin ympäristössä suhteellisen suuret. Pohjoisesplanadilla kulkee Kauppatorin pohjoispuolitse keskimääräisenä vuorokautena noin 30 000 ajoneuvoa, ja Etelärannasta suuntautuu Kauppatorin länsipuolitse pohjoiseen noin 9 000 ajoneuvoa. Reitti Pohjoisrannasta Olympiaterminaalille on osa yleiseurooppalaiseen päätieverkkoon kuuluvaa Eurooppatietä E75, jota käyttää myös Olympiaterminaalista lähtevien autolautojen raskas autoliikenne. Autolautojen aiheuttama autoliikenne on vähäistä suhteessa alueen kokonaisliikennemääriin sekä suurimmalta osin hetkittäistä, riippuen ajankohdasta jolloin lautta saapuu laituriin.



Liikennemäärät tie- ja katuverkolla 2016 (Lähde: Helsingin kaupunki)

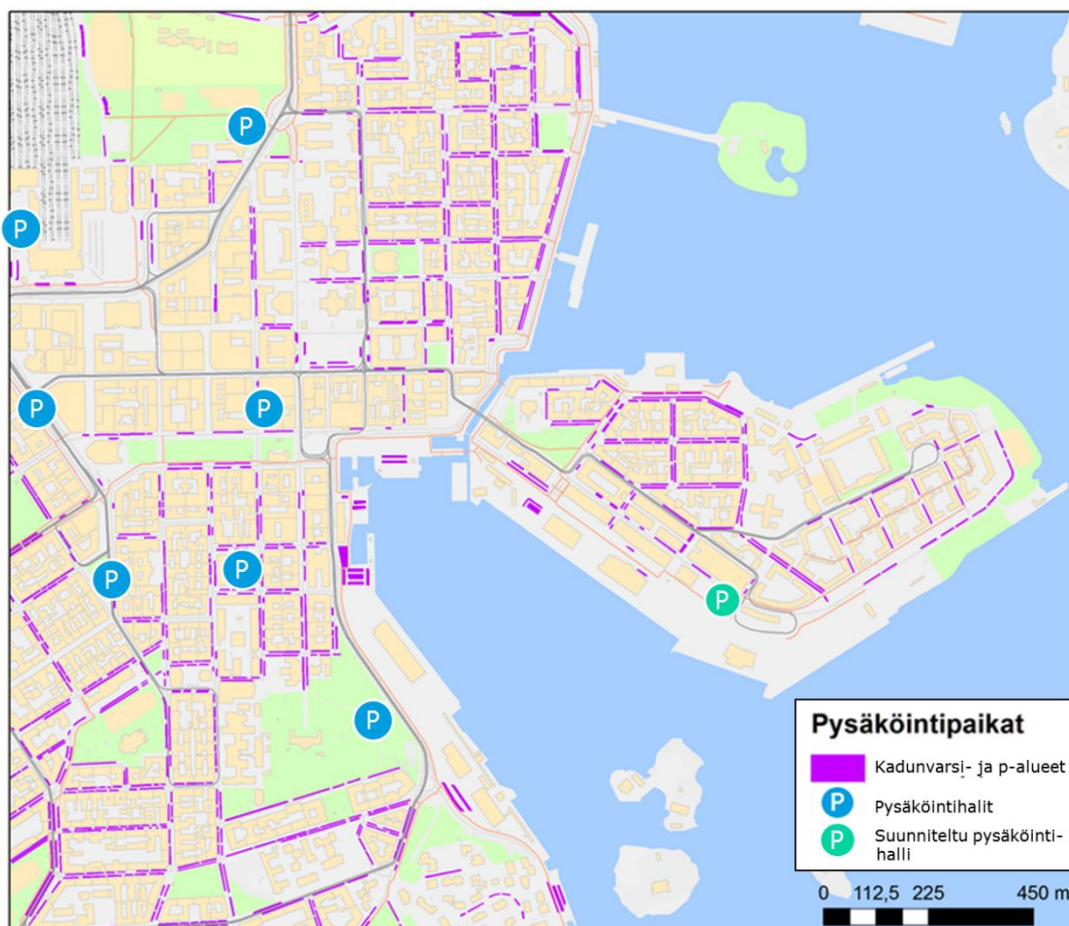
Pysäköinti

Nykytilanteessa pysäköinti sijoittuu Kauppatorin ympäristössä pääasiassa pysäköintikentille, joita sijaitsee niin Keisarinluodonlaiturilla (63 ap), Lyypekinlaiturilla (39 ap) kuin Etelärannassa Kauppahallin ja Makasiiniterminaalien välisellä alueella. Lähin pysäköintilaitos sijaitsee Kasarmitorilla, minkä lisäksi Tähtitorinvuorenmäen pysäköintilaitos sijaitsee suhteellisen lähellä Kauppatorin aluetta ja erityisesti Lyypekin- ja Makasiinilaiturin alueita. Noin 500 metrin säteellä Kauppatorista sijaitsee arviolta yli 1 000 kadunvarsij- ja pysäköintialuepaikkaa. Nykyisten pysäköintipaikkojen lisäksi Katajanokalle on tulevaisuudessa mahdollisesti rakentamassa uusi pysäköintilaitos.

Kauppatorin pysäköintipaikat ovat maksullisia asiointipysäköintipaikkoja. Torialueella on torikauppa-ajan ulkopuolella sallittua pysäköidä. Pysäköintipaikkoja käytetään jonkin verran iltaisin ja viikonloppuisin Suomenlinnassa järjestettävien tapahtumien aikana.

Kauppatorin myyjille ei ole osoitettu pysäköintipaikkoja ja monet myyjät pysäköivätkin sääntöjen vastaisesti Keisarinluodonlaiturin pysäköintipaikoille. Pysäköinnin etsimiseen kuluukin myyjiltä runsaasti ylimääräistä aikaa, sillä esim. yrityspaikan ostaminen alueen pysäköintilaitoksista tulee kalliiksi ja paikat sijaitsevat suhteellisen kaukana. Kauppahallin kauppiaille on varattu pysäköintipaikkoja hallin eteläpäässä sijaitsevalta alueelta.

Matkailuliikenteen linja-autopysäköinti tapahtuu pääasiassa Katajanokan puolella. Kauppahallin eteläpuolella sijaitsee pysäkkisyvennys matkailuliikenteen käyttöön.



Pysäköinti Kauppatorin ympäristössä, viitteellinen (Lähde: Helsingin kaupunki)

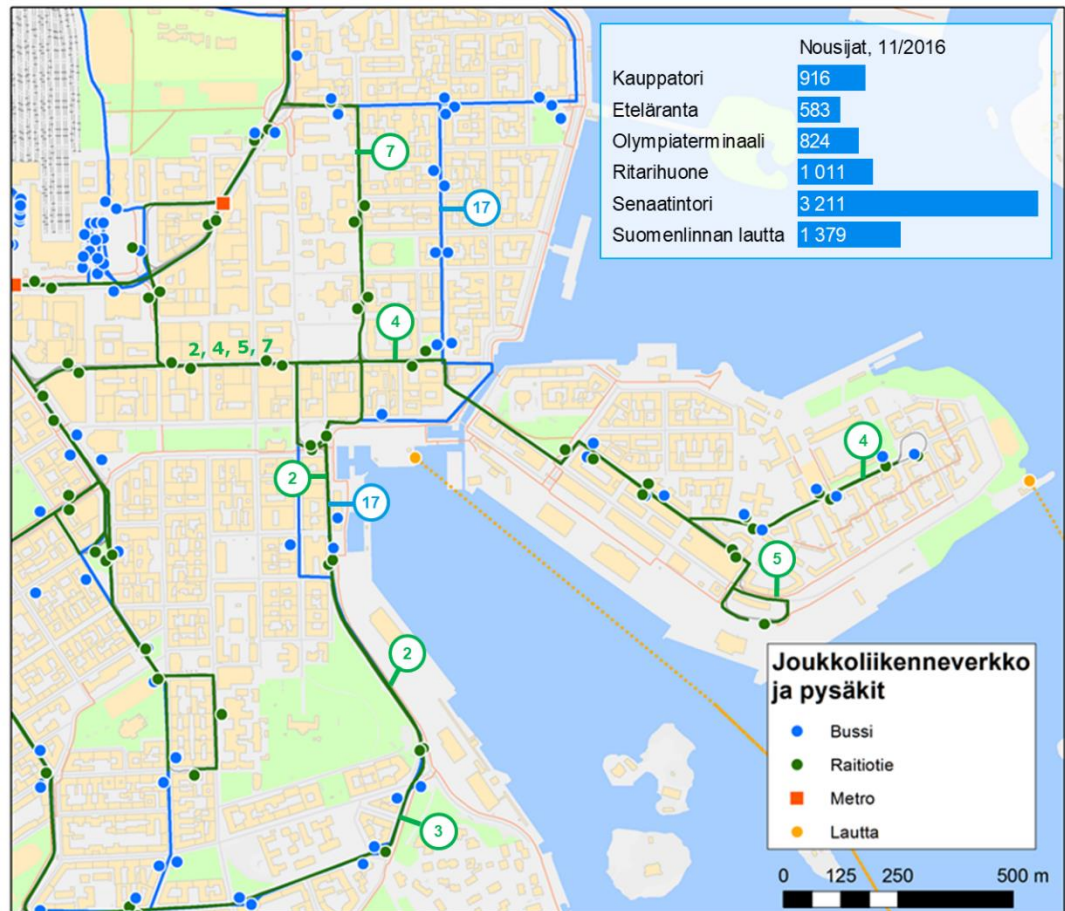
Vesiliikenne

Kauppatorin ympäristö on Helsingin vesiliikenteen keskus. HSL:n operoiman Suomenlinnan lautan lisäksi alueella toimii lukuisia vesiliikenneyrityksiä ja Suomenlinnan ohella sieltä liikennöidään mm. Lonnaan, Vallisaareen, Korkeasaareen, Vasikkasaareen ja Isosaareen. Lisäksi alueelta operoidaan tilaus- ja sightseeing-risteilyitä. Kauppatorin alueella, Linnan- ja Vironaltaassa, sijaitsee myös pienvenesatamia vieraileville veneille.

Kauppatorilta lähtevä vesiliikenne voidaan jakaa neljään eri kategoriaan, joilla kaikilla on hieman toisistaan eroavat tarpeet:

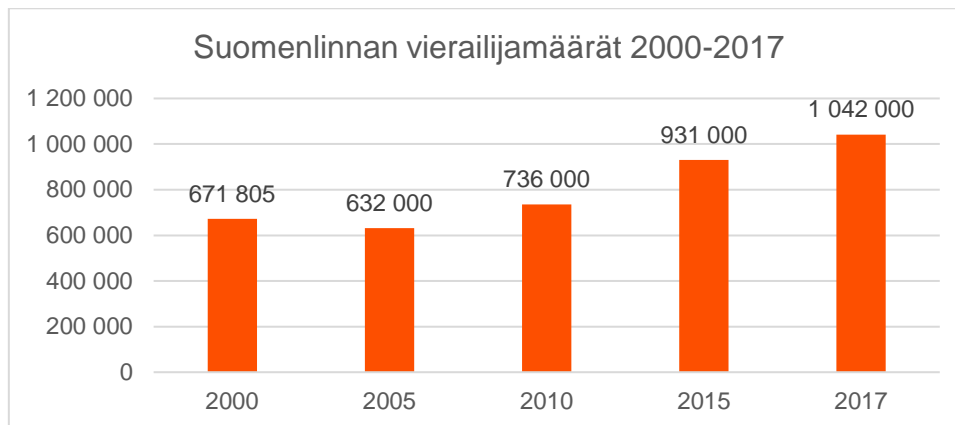
1. Suomenlinnan lauttaliikenne: vuoden ympäri jatkuva reittiliikenne Suomenlinnan asukkaille sekä alueella vieraileville.
2. Linjaliikenne Helsingin ulkoilusaarille Lonnaan, Vallisaareen, Korkeasaareen, Vasikkasaareen ja Isosaareen
3. Sightseeing- ja lounasristeilyt Helsingin edustalla
4. Charter- eli tilausristeilyt.

Erityisesti linjaliikenteen ja sightseeing-risteilyiden myynnissä ja markkinoinnissa keskeistä on näkyvä lähtöpaikka. Ostopäätös saatetaan tehdä pikaisestikin osana vierailua Kauppatorille tai Helsingin keskustaan, jolloin lähtöpaikalla on suuri merkitys. Kauppatorilta lähtevät risteilyt tuovat ostovoimaa myös alueen toriyrittäjille esim. picnic-eväiden ostamisen kautta. Kauppatorilta lähtevä risteilyliikenne nähtiinkin keskeisenä osana alueen merellistä luonnetta. Charter-risteilyt puolestaan tilataan erikseen ja näiden osalta lähtöpaikka voisi olla mikä tahansa erikseen sovittava ja helposti saavutettava laituri Kauppatorin ympäristössä tai muualla Helsingissä. Alla olevassa kartassa on havainnollistettu Helsingin alueelta sekä Kauppatorilta lähteviä vesiliikenneyhteyksiä.



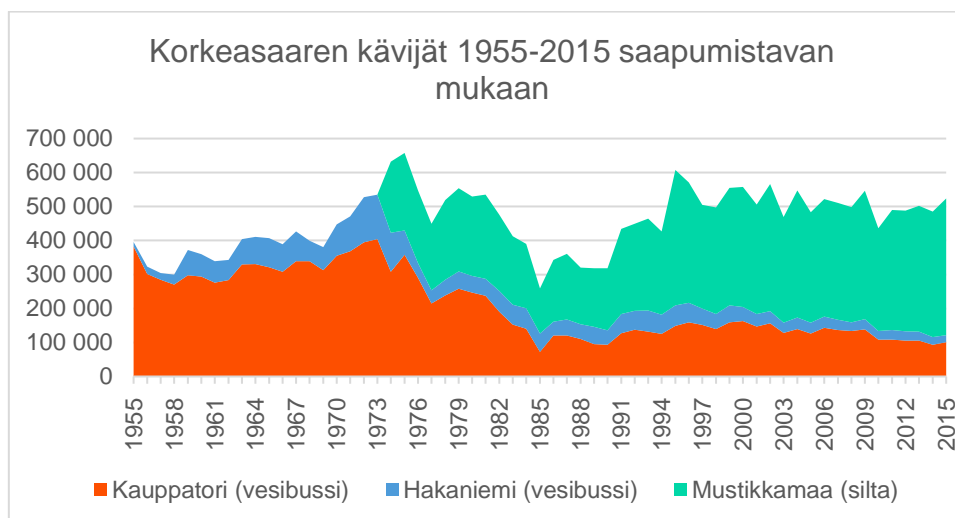
Vesireittiliikenteen lähtölaiturit ja kohteet (Lähde: Helsingin kaupunki)

Kauppatorilta lähtevän vesireittiliikenteen merkittävimpiä kohteita ovat Suomenlinna ja Korkeasaari. Suomenlinnan kävijämäärät ovat nousseet tasaisesti lähes koko 2000-luvun. Vielä 1990-luvun alussa linnoituksessa vieraili vuosittain vain noin 300 000 kävijää, mutta Suomenlinnan julistaminen Unescon maailmanperintökohteeksi vuonna 1991 ja linnoituksen perustamisen 250. juhlavuosi vuonna 1998 ovat erityisesti nostaneet kohteen merkitystä Helsingin matkailussa. Suomenlinnassa vierailikin vuonna 2016 yhteensä noin 1,05 miljoonaa kävijää, joista 57 % oli ulkomaalaisia. Vierailijoista 73 % kävi Suomenlinnassa kesällä, 89 % saapui linnoitussaareen lautalla ja 10 % vesibussilla¹⁷. Suomenlinnaan suuntautuvasta lauttaliikenteestä valtaosa lähtee Kauppatorin Keisarinanlaiturista, jossa sijaitsee 1950-luvun alussa valmistunut terminaalirakennus. Vuonna 2016 Suomenlinnan lauttaa käytti noin 2,16 miljoonaa matkustajaa ja yhteysväylillä kuljettiin 17 900 ajoneuvoa.



Suomenlinnan vierailijamäärien kehitys 2000-2017 (Lähde: Suomenlinna.fi/HRI)

Toinen merkittävä vesiliikenteen kohde on Korkeasaaren eläintarha. Vuonna 2015 Korkeasaarella vieraili yhteensä 523 602 kävijää, joista noin 23 % saapui kohteeseen vesiliikennettä käyttäen. Kauppatorilta vesibussilla Korkeasaareen saapui noin 101 000 kävijää, eli noin 84% kaikesta alueelle saapuvasta vesiliikenteestä. Parhaimmillaan Kauppatorilta on vesibussiliikenteellä kulkenut Korkeasaareen yli 400 000 vierailijaa vuonna 1973, mutta 1974 avattu silta Mustikkamaalta (uusittu 2003) on huomattavasti vähentänyt lauttaliikenteen merkitystä liikkumismuotona Korkeasaareen. 2000-luvulla Kauppatorilta lähtevän vesibussiliikenteen käyttäjämäärät ovat pienentyneet noin 62 000:lla (-38 %).



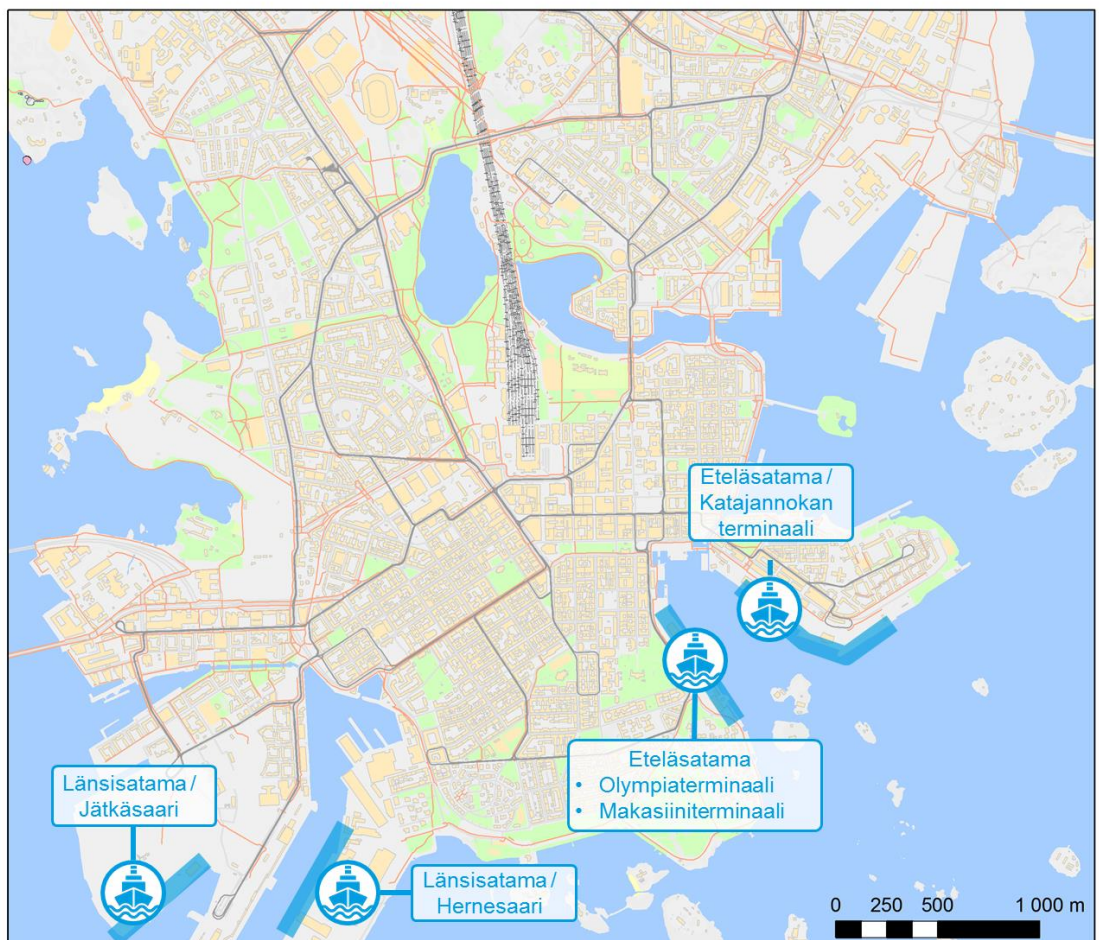
Korkeasaaren kävijämäärien kehitys 1955-2015 saapumistavan mukaan (Lähde: HRI)

¹⁷ <https://www.suomenlinna.fi/suomenlinnassa-vierailee-moninainen-joukko-kavijoita/>

Sataman laivaliikenne

Helsingissä on laivamatkustajien käytössä kuusi terminaalia. Vuonna 2017 Helsingin Sataman kokonaismatkustajamäärä oli noin 12,3 miljoonaa, joista 11,8 miljoonaa linjaliikenteen käyttäjää. Helsingistä on säännöllinen laivayhteys Tukholmaan, Tallinnaan, Pietariin, Travemünden ja Rostockiin. Ruotsinlaivat lähtevät Eteläsatamasta Olympiaterminalista ja Katajanokan terminalista. Tukholmaan suuntautuvassa linjaliikenteessä oli vuonna 2017 yhteensä noin 2,3 miljoonaa matkustajaa. Viroon matkustetaan Länsiterminalien 1 ja 2 sekä Makasiiniterminalin ja Katajanokan terminalin kautta. Pietariin laiva lähtee Länsiterminalista 1, Saksan laivat Hansaterminalista Vuosaaresta.

Helsingissä vierailee lisäksi vuosittain lähes 300 risteilyalusta. Vuonna 2017 Helsinkiin saapui yhteensä noin 470 000 risteilymatkustajaa. Kansainväliset risteilyalukset saapuvat Hernesaareen, Eteläsatamaan, Katajanokalle ja Länsisatamaan. Kansainvälisten risteilymatkustajien määrä Helsingissä on ollut viime vuosina kasvussa.



Risteilyliikenteen satamat Etelä-Helsingissä

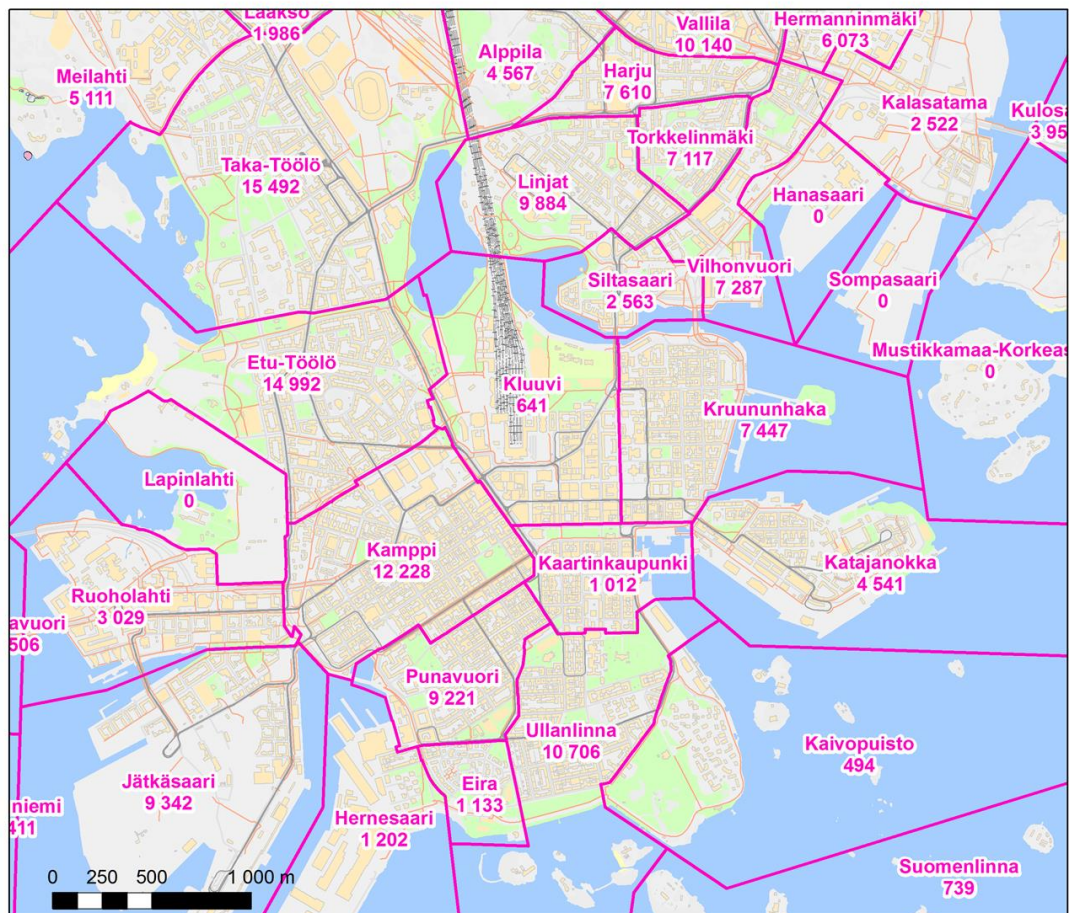
2.4. Palveluihin kohdistuva kysyntä

Väestö

Erialaisten kauppaan, palveluihin ja kulttuuriin liittyvien toimintojen sijoittumisen näkökulmasta alueen asukkaat muodostavat tyypillisesti keskeisen käyttäjäryhmän ja tuovat ostovoimaan esimerkiksi torikaupalle ja kauppahallille sekä alueen muille liikkeille. Yksi Helsingin kauppatorialueen kehittämisen tavoitteista onkin tarjota lisää palveluita ja kehittää tarjontaa helsinkiläisille ja lähiympäristön asukkaille.

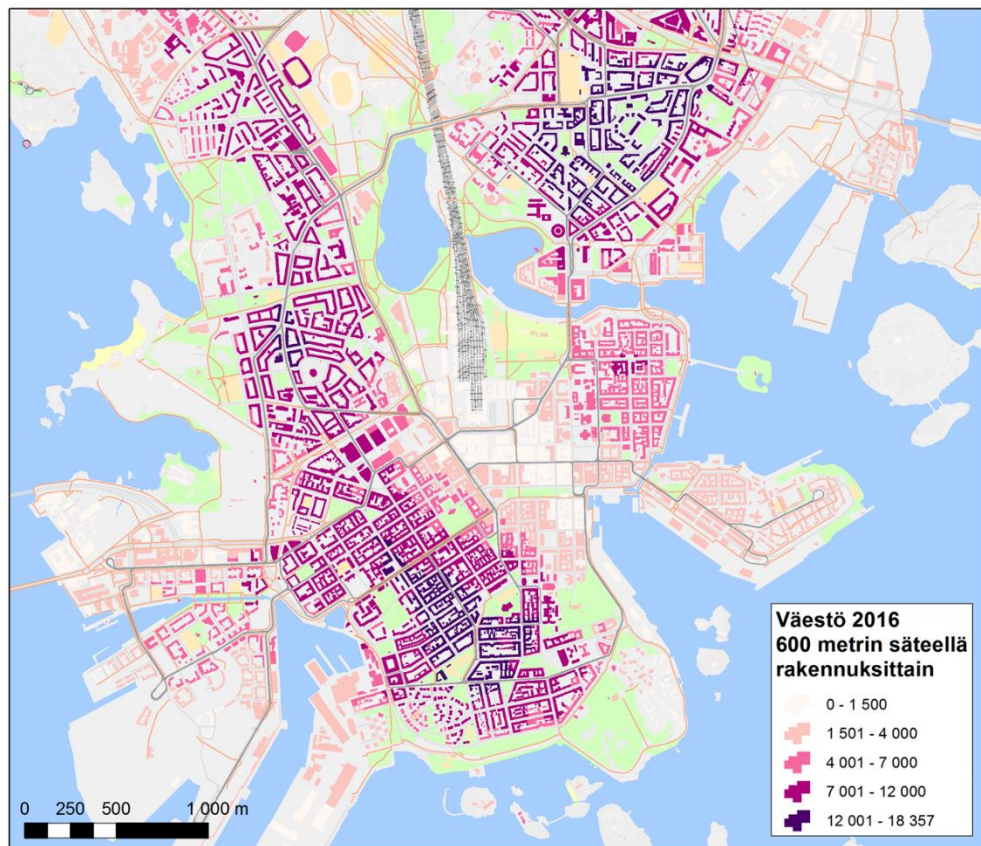
Vuoden 2018 alussa Helsingin väkiluku oli reilut 643 000 asukasta. Vuodesta 2000 Helsingin väestö on kasvanut yli 92 000 asukkaalla (+17 %). 2010-luvulla Helsingin asukasmäärä on kasvanut vuosittain noin 5 200 – 8 700 henkilöllä ja kasvun arvioidaan jatkuvan samanlaisena tulevaisuudessaakin. Helsingin yleiskaavan mukaan 700 000 asukasta ylittyisi vuonna 2028, ja nopean kasvun vaihtoehdossa jo vuonna 2025.

Vuoteen 2027 mennessä Helsingin kantakaupungin (Etu-Töölö, Kluuvun ja Kruunuhaka sekä eteläpuoliset alueet) väestömäärän arvioidaan Aluesarjojen mukaan kasvavan nykyisestä 76 000:sta noin 82 800 asukkaaseen (+9 %) väestönkasvun painottuessa Jätkäsaaren ja Hernesaaren alueille (+10 700 asukasta). Useilla kantakaupungin pienalueilla väestömäärän arvioidaan pienentyvän. Kauppatoria ympäröivien kaupunginosien (Katajanokka, Kruunuhaka, Kluuvi ja Kaartinkaupunki) väestömäärä oli 13 600 ja asukasmäärän arvioidaan vähenevän vuoteen 2027 mennessä noin 300:lla. Seuraavalla kartalla on kuvattu Helsingin eteläisen kantakaupungin väestömäärää pienalueittain 1.1.2018. Etu-Töölön, Kluuvun ja Kruunuhakan eteläpuolisten alueiden (ml. edellä mainitut kaupunginosat) asukasmäärä oli yhteensä noin 76 000, eli noin 12 % koko Helsingin väestömäärästä.



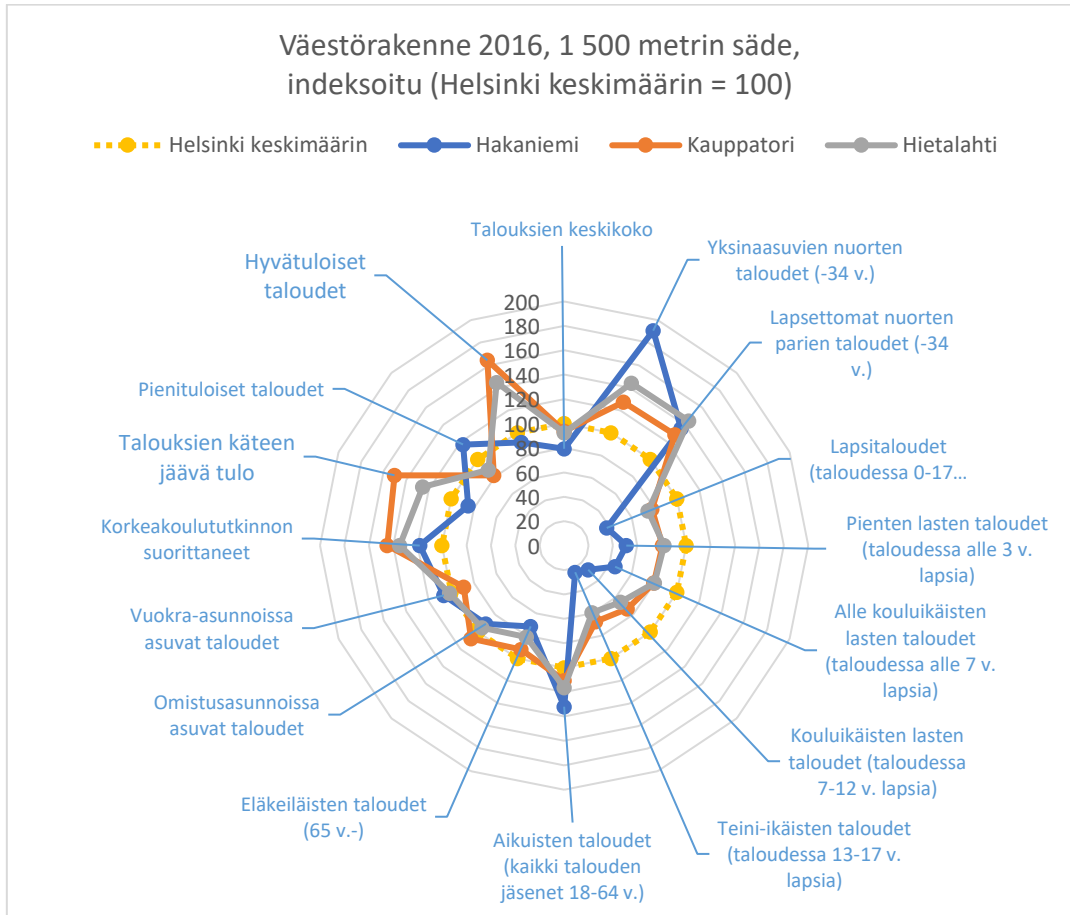
Väestö pienalueittain 1.1.2018 (Lähde: Aluesarjat.fi)

Erilaisten liiketiloihin ja alueille sijoittuvien toimintojen ja kaupunkirakenteen aktiivisuuden kannalta yksi keskeinen tekijä on väestötiheys ja alueen ympärillä sijaitseva asiakaspotentiaali. Kantakaupunkimaisessa ympäristössä kävelyetäisyydellä sijaitsevan väestön määrä on erityisen keskeisessä roolissa. Oheisella kartalla on havainnollistettu väestön määrää 600 metrin etäisyydellä (n. 10 minuutin kävelymatka) rakennuksittain vuonna 2016. Rakennuksen väri osoittaa väestön määrän: mitä tummempi rakennuksen teemaväri, sitä enemmän ympärillä on väestöä. Kartasta voidaan havaita erityisen selkeästi rautatieasemalta Kauppatorille jatkuva vyöhyke, jolla asukasmäärä ja -tiheys ovat hyvin matalia. Tällä on vaikutusta kauppatorialueen käyttöön erityisesti arjen lähiasiointien paikkana. Kauppatorista 600 metrin säteellä asuu vain noin 1 400 helsinkiläistä ja kilometrin etäisyydellä väestömäärä on noin 12 000. Kauppatorin lähellä väestömäärä jääkin huomattavasti pienemmäksi kuin Hakaniemen ja Hietalahden torin ympärillä: kilometrin etäisyydellä Hakaniemen sekä Hietalahden torista ja kauppahallista asuu noin 26 000 asukasta.



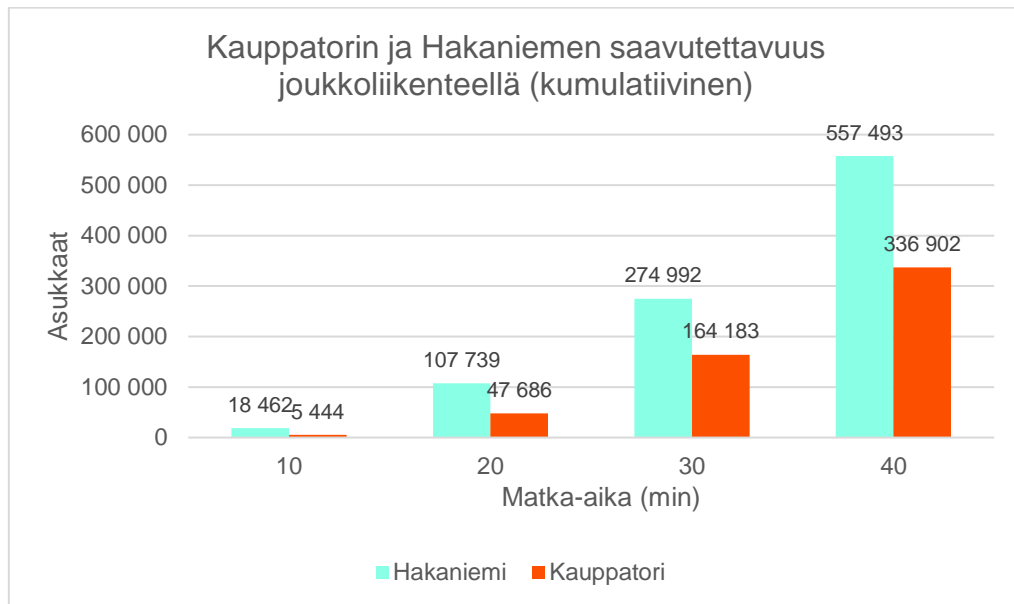
Väestötiheys eteläisessä kantakaupungissa 600 metrin säteellä rakennuksista (2016)

Ostokäyttäytymiseen vaikuttaa myös lähialueen asukkaiden demografia (ikä rakenne, taloustyypit) sekä ostovoima (käteen jäävä tulo). Oheisessa kaaviossa on havainnollistettu Kauppatorin, Hakaniemen ja Hietaniemen lähialueen (1 500 metrin säde katuverkkoa pitkin) asukasrakennetta suhteutettuna Helsinkiin keskimäärin (indeksiluku 100). Kauppatorista 1 500 metrin säteellä sijaitsee noin 20 300 kotitaloutta (2015). Hakaniemen ympärillä vastaavasti talouksien lukumäärä on noin 29 300 ja Hietalahden 26 500. Kauppatorin ympäristössä korostuu erityisesti kotitalouksien korkea tulotaso sekä alueen asukkaiden korkea koulutustaso. Koko kantakaupungin alueella yksinasuvien ja lapsettomien nuorten parien talouksien suhteellinen osuus on selkeästi Helsingin keskiarvon yläpuolella, mutta erityisesti tämä korostuu Hakaniemen ympäristössä, jossa yksinasuvien nuorten suhteellinen osuus on lähes kaksinkertainen koko Helsinkiin verrattuna.



Väestörakenne 1 500 metrin säteellä Kauppatorista, Hakaniemestä ja Hietalahdesta, indeksi Helsinki keskimäärin = 100 (Lähde: Tilastokeskus, Ruututietokanta 2017)

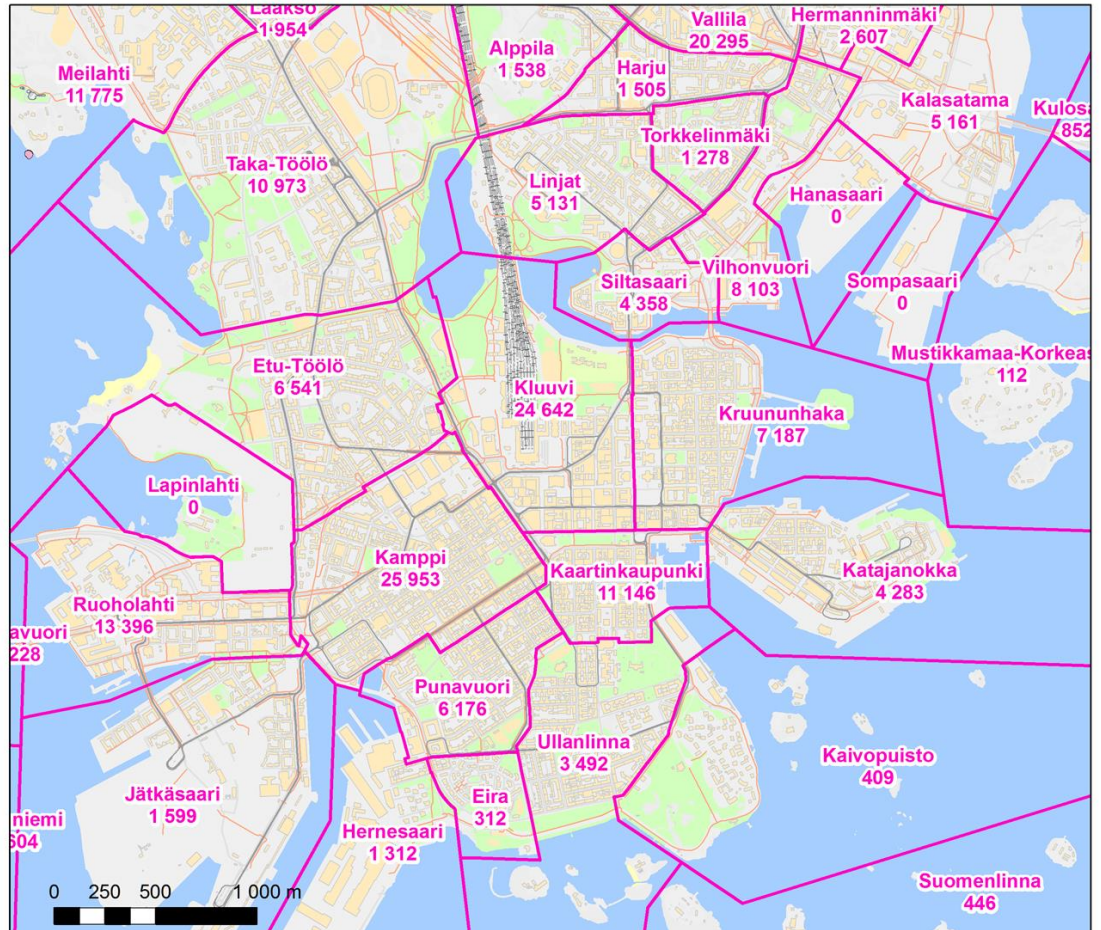
Seuraavassa kaaviossa on havainnollistettu Kauppatorin ja Hakaniemen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Kaavion palkit kuvaavat kumulatiivista väestömäärää tietyn matka-ajan säteellä kohteesta. Tarkastelusta voidaan selkeästi havaita Hakaniemen joukkoliikenteellisesti parempi sijainti; puolessa tunnissa Hakaniemen saavuttaa noin 275 000 asukasta, kun vastaavasti Kauppatorin saavuttaa noin 164 000 asukasta. **Kohteiden kaupunkirakenteelliset ja liikenteelliset sijainnit luovat täysin erilaiset edellytykset paikalliseen kysyntään pohjautuvan tarjonnan ja konseptien kehittämiseksi; Hakaniemi sijoittuu osaksi asukkaiden luonnollista arjen asiointi- ja liikkumisympäristöä, kun taas Kauppatorin alue on ennemminkin kohde, johon asukkaat suuntavat varta vasten tietyn motiivin ohjaamana (ostosten tekeminen, vesireitti-liikenne, vapaa-ajanvietto, tapahtumat).**



Kauppatorin ja Hakaniemen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Työpaikat

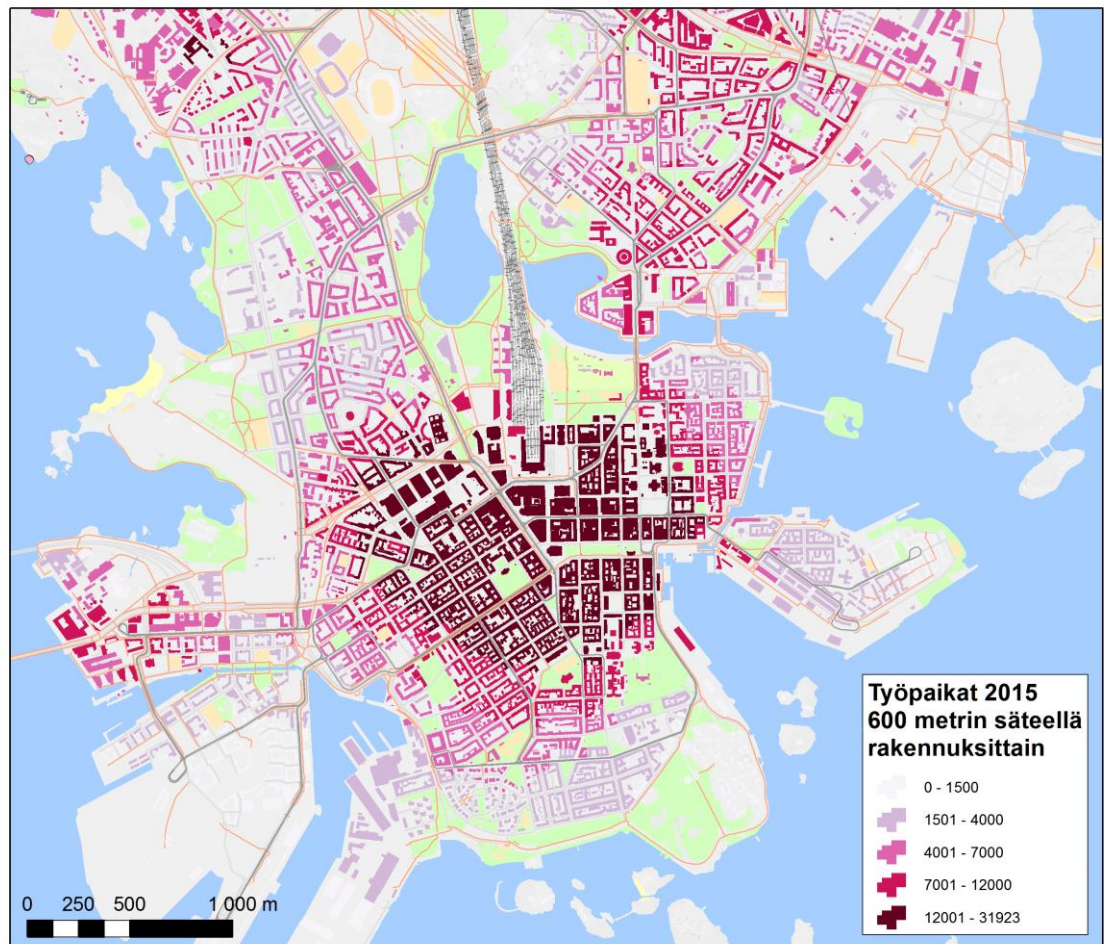
Väestön lisäksi keskeinen ostovoimaa Helsingin keskustaan tuova tekijä ovat alueella sijaitsevat työpaikat ja alueelle suuntautuvat työasioinnit. Vuoden 2015 lopulla Helsingissä oli yhteensä 379 500 työpaikkaa. Etu-Töölön, Kluuvun ja Kruununhaan eteläpuolisissa kaupunginosissa (ml. edellä mainitut) sijaitsi yhteensä 106 400 työpaikkaa, eli noin 28 % kaikista kaupungin työpaikoista. Seuraavassa kartassa on tarkemmin kuvattu työpaikkojen sijoittumista pienalueittain vuoden 2015 lopulla. Kauppatoria ympäröivillä Katajanokan, Kruununhaan, Kaartinkaupungin ja Kluuvun pienalueilla sijaitsi yhteensä 47 258 työpaikkaa.



Työpaikat pienalueittain 31.12.2015 (Lähde Aluesarjat.fi)

Samoin kuin asukastiheys, on myös työpaikkatiheys keskeinen alueen palveluiden käytön näkökulmasta; miten esimerkiksi alueen työpaikat generoivat lounaskysyntää ja miten Kauppatori sijoittuu suhteessa työmatkavirtoihin mahdollistaen esim. kotimatkan yhteydessä tehtävät ostokset. Seuraavassa kartassa on havainnollistettu työpaikkamääriä 600 metrin (10 minuutin kävelyetäisyys) säteellä ja tunnusluku on teemoitettu rakennuksiin. Mitä tummempi rakennuksen väri on, sitä enemmän työpaikkoja sijaitsee kävelyetäisyydellä.

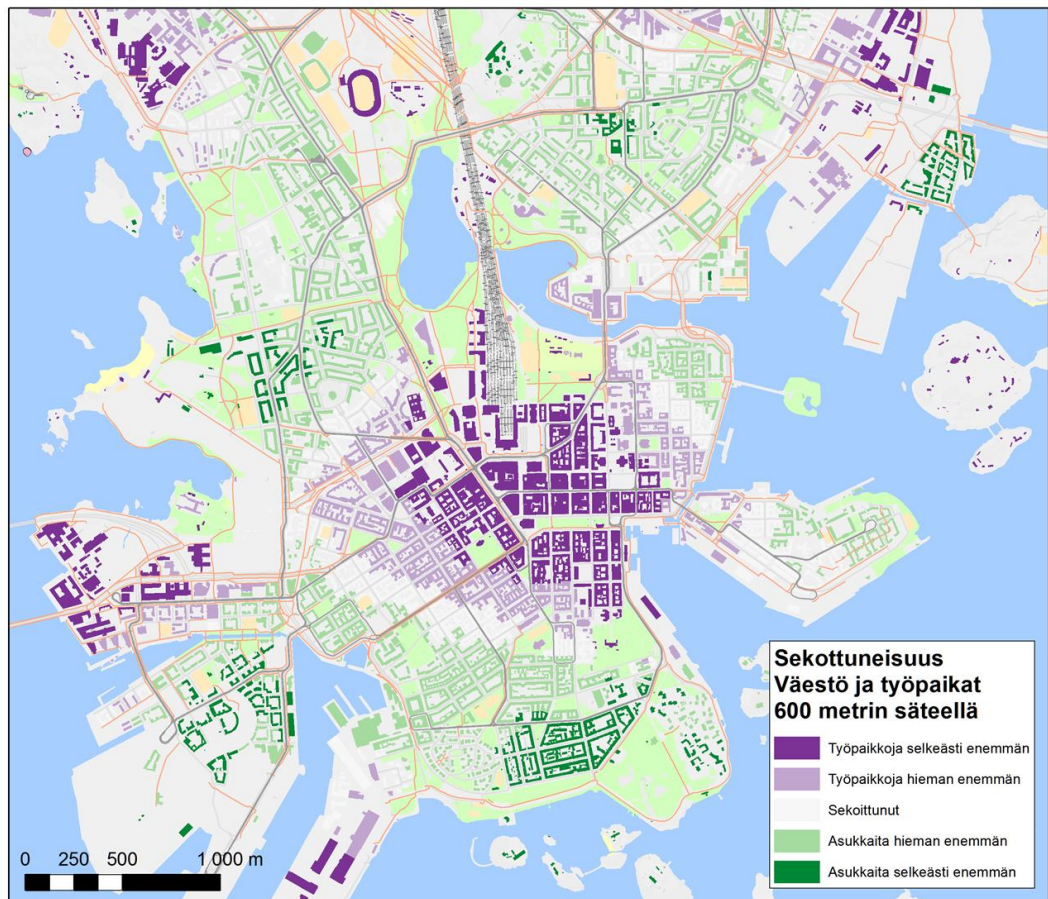
Kartasta voidaan selkeästi havaita miten työpaikat ovat keskittyneet erityisesti ydinkeskustaan, rautatieaseman ympärille. Kauppatorista 10 minuutin kävelyetäisyydellä sijaitsee lähes 15 000 työpaikkaa. Vertailun vuoksi voidaan mainita, että Hakaniemen ympärillä vastaava luku on 7 800 työpaikkaa ja Hietalahdessa 6 200 työpaikkaa. Kilometrin etäisyydellä Kauppatorista on peräti reilut 50 000 työpaikkaa. Kauppatorin kautta kulkevat erityisesti rautatieasemalta ja muualta ydinkeskustasta Katajanokalle sekä Etelärantaan suuntautuvat työmatkat. Alue on myös helposti saavutettavissa esim. Kluuvin, Kruununhaan sekä Kaartinkaupungin alueilla sijaitsevista hallinto- ja yliopistokortteleista.



Työpaikkatiheys eteläisessä kantakaupungissa 600 metrin säteellä rakennuksista (2015)

Edellä tehdyistä tarkasteluista voidaan selkeästi huomata Kauppatorin ympäristön työpaikkavaltaisuus suhteessa alueen asukkaisiin. Kymmenen minuutin kävelyetäisyydellä (600 metriä) Kauppatorista työpaikkojen määrä on yli kymmenkertainen suhteessa asukkaiden määrään. Vastavasti Hakaniemessä ja Hietalahdessa kaupunkirakenne on huomattavasti sekoittuneempaa; Hakaniemessä asukkaita on noin 15 % enemmän kuin työpaikkoja ja Hietalahdessa vastaavasti asukkaita on noin 69 % enemmän kuin työpaikkoja.

Oheisessa kartassa on havainnollistettu kaupunkirakenteen sekoittuneisuutta rakennuksiin teemoitettuna. Kartta kuvaa asukkaiden ja työpaikkojen välistä suhdetta 600 metrin säteellä rakennuksittain. Kartalta voidaan selkeästi todeta Helsingin ydinkeskustan työpaikkavaltaisuus, mikä vaikuttaa esim. alueen kaupan ja arjen lähipalveluiden kysyntään. Kauppatorin lähiympäristön ollessa vahvasti painottunut muuhun kuin asumiseen, ei alue ole luontainen asiointiympäristö useimmille helsinkiläisille. Vastaavan tarjonnan (tori + kauppahalli) alueet Hakaniemi ja Hietalahti sijaitsevat huomattavasti tiiviimmin asutuilla alueilla, minkä lisäksi erityisesti Hakaniemen saavutettavuus joukkoliikenteellä on huomattavasti Kauppatoria parempi. **Kauppatorin kehittyminen erityisesti asukkaiden arjen asiointipaikkana edellyttää asukkaita sekä sitä, että ympäristö tarjoaa ainutlaatuisia virikkeitä, palveluita ja elämyksiä niin, että alue vetää puoleensa arjen asiointeja kauempaa kuin välittömältä lähietäisyydeltäkin.**



Väestön ja työpaikkojen sekoittuneisuus 600 metrin säteellä rakennuksittain

Matkailu

Kauppatorin alueelle virtaavasta ostovoimasta yhä suurempi osa tulee matkailijoilta. Kesäkuukausina matkailijavirtoja on alueella ja kauppahallin käytävillä paikoin jopa ruuhkaksi asti. Matkailu onkin kasvanut Helsingissä viime vuosina erityisen nopeasti. Helsinki on mm. Pohjoismaiden suosituin kongressikaupunki sekä Euroopan vilkkain matkustajasatama. Vuonna 2017 Helsingissä rikottiin neljän miljoonan yöpymisen raja ja kasvua edellisvuoteen tuli yhteensä 13 %. Yöpyjistä peräti 2,2 miljoonaa (55 %) oli kansainvälisiä, suurimpina matkailijaryhminä venäläiset, saksalaiset, brittiläiset, yhdysvaltalaiset ja ruotsalaiset¹⁸.

Matkailusta saadaan merkittäviä tuloja. TAK:n rajatutkimus 2015:n mukaan pääkaupunkiseudulla vierailleet ulkomaalaiset matkailijat jättivät pääkaupunkiseudulle yhteensä noin 1,4 miljardia euroa. Venäläismatkailijat jättivät seudulle keskimäärin 214 euroa matkustajaa kohden, kiinalaiset 592 euroa ja japanilaiset 404 euroa matkustajaa kohden. Ostoksiin pääkaupunkiseudulla vierailleet ulkomaalaiset matkailijat käyttivät yhteensä 354 miljoonaa euroa, majoitus- ja ravintolapalveluihin 515 miljoonaa euroa, liikkumiseen 109 miljoonaa euroa ja muihin palveluihin noin 100 miljoonaa euroa¹⁹.

Helsingin matkailijoista työmatkalaisten osuus kaikista yöpymisistä on 47 %, mikä on seurausta kaupungissa järjestettävistä kansainvälisistä kongresseista. Helsinki onkin kansainvälisessä UIA:n (Union of International Associations) kongressitilastossa globaalisti sijalla 15. Helsingissä järjestettiin vuoden 2017 aikana yhteensä 367 kansainvälistä kongressia, joihin osallistui noin 71 700 kongressivierasta. Kongressimatkailun taloudelliset vaikutukset Helsingissä olivat vuonna 2016 lähes 115 miljoonaa euroa. Tutkimuksen mukaan yksittäisen kongressidelegaatin kokonaisuudet Helsingissä ovat keskimäärin 1 750 euroa²⁰.

Kesän 2017 risteilykauden (touko–lokakuu) aikana Helsingissä kävi yhteensä 266 risteilyalusta ja 478 000 kansainvälistä risteilymatkustajaa, mikä oli 17 % enemmän kuin vuonna 2016. Risteilymatkailijoista suurimpia ryhmiä ovat yhdysvaltalaiset (26 %), saksalaiset (25 %) ja isobritannialaiset (10 %). Risteilymatkustajat viettävät Helsingissä keskimäärin noin viisi tuntia ja valtaosa maihin tulevista suuntaa etukäteen varatulle retkelle Helsinkiin tai ympäryskuntiin. Tutkimuksen mukaan kesän 2017 risteilymatkustajat toivat kaupunkiin yhteensä noin 32 miljoonaa euroa; risteilymatkustaja kuluttaa keskimäärin vierailunsa aikana 63,7 € ja retkille osallistuva 92,7 €²¹.

Risteilyliikenteen lisäksi Helsingin Sataman kansainvälinen linjaliikenne (Eteläsatama ja Katajanokka yhteensä n. 4,7 miljoonaa matkustajaa) tuo ostovoimaa ympärivuotisesti kaupunkiin ja erityisesti keskustaan. Risteily- ja linjaliikennematkustajien tuoman ostovoiman lisäksi Helsingin Satama Oy:n tuottaa verotuloja kaupungille.

2.5. Palvelutarjonta

Kaupan ja palveluiden toimintaympäristön trendejä

Vähittäiskaupan ja palveluiden toimintaympäristön kysyntä- ja tarjontapuolen yleisten muutosten ja muutostrendien ymmärtäminen on keskeistä tarkasteltaessa esimerkiksi tori- ja kauppahallikaupan kehittymistä. Seuraavaksi on käsitelty muutamia keskeisimpiä kaupan ja palveluiden kysyntään sekä tarjontaan liittyviä muutostrendejä.

Kaupan palveluiden kysyntään vaikuttavat erilaiset asiakkaiden kyvyissä, tarpeissa, arvoissa, elämäntilanteissa ja kiinnostuksen kohteissa tapahtuvat muutokset. Osa muutoksista on mitattavia, kuten väestön demografiassa tapahtuvat muutokset tai asukkaiden tulotason kehittyminen. Kysyntään vaikuttaa merkittävästi kuluttajien ostovoiman kehitys ja myös se, missä määrin ostovoima jatkossa suuntautuu kulutukseen ylipäänsä ja ostetaanko enemmän tavaroita vai palveluita.

¹⁸ <http://news.cision.com/fi/helsinki-marketing/r/helsingin-matkailu-kaikkien-aikojen-kasvuennatukseen,c2455899>

¹⁹ http://www.visithelsinki.fi/sites/default/files/legacy_files/files/Tutkimukset/tak_rajatutkimus_vuosiraportti_2015_-_paakaupunkiseutu.pdf

²⁰ <http://materialbank.myhelsinki.fi/viewer?file=deployedFiles/fe51510c80bfd6e5d78a164cd5b1f688.pdf>

²¹ <http://materialbank.myhelsinki.fi/viewer?file=deployedFiles/4e6cd95227cb0c280e99a195be5f6615.pdf>

Asukkaiden ostovoimasta kilpailevat vähittäiskaupan lisäksi myös monet muut kulutuskohteet, kuten viihde ja vapaa-ajanpalvelut (esim. matkailu, harrastukset ja kulttuuri). Lisäksi kulutuksen määrään vaikuttavat muissa merkittävässä kulutuskohteissa, kuten asumis- ja liikkumiskustannuksissa, tapahtuvat muutokset.

Merkittävimpiä sosiodemografisia ilmiöitä ovat väestön ikääntyminen, perheeseen pienentyminen ja yksinasuvien määrän kasvu. Väestön ikääntyminen ja suurten ikäluokkien eläköityminen vaikuttavat kaupassa lyhyellä aikavälillä siihen, että entistä suuremmalla osalla väestöstä on entistä enemmän vapaa-aikaa, jota voidaan käyttää esimerkiksi viihteeseen, kulttuuriin ja harrastuksiin. Pidemmällä aikavälillä väestön ikääntyminen vaikuttaa tarpeeseen turvata palveluiden saavutettavuus ja esteettömyys. Yksinasumisen lisääntyminen vaikuttaa esimerkiksi keuhkotautien kulutukseen. Entistä merkittävämpänä ilmiönä näkyy maahanmuutto ja sen tuoma monikulttuurisuus, millä on pitkällä tähtäimellä vaikutuksia esimerkiksi kaupan valikoimiin. Yhtä kaikki, **kulutustottumukset eriytyvät toisaalta kuluttajien ja kulutustottumusten erilaistuessa, toisaalta kulutusmahdollisuuksien monipuolistumisen ja kaupan sekä palveluiden tarjontaan syntyvien erilaisten konseptien myötä.**

Kaupalta odotetaan yhä enenevässä määrin perustarpeiden täyttämisen lisäksi elämyksiä vapaa-aikaan. Kauppa toimii sosiaalisten kohtaamisten näyttämönä ja shoppailusta haetaan yhä enemmän yhdessäoloa, nautintoa ja mukavaa ajanvietettä. Tämä on heijastunut palveluiden yhä merkittävämpään rooliin kauppojen yhteydessä; ostosten teon lisäksi voidaan samalla esimerkiksi mennä ravintolaan, käydä elokuvissa tai yöpyä hotellissa. Erityisesti erikoistavarakaupan ostoksia tehdäänkin enenevässä määrin muun vapaa-ajan vieton yhteydessä. Tavoitteena on saada asiakas viihtymään ja viettämään mahdollisimman paljon aikaa ostosympäristössä. **Ostosympäristöt muuttuvatkin yhä enemmän hybrideiksi:** esimerkiksi kaupan yhteydessä sijaitsee kahviloita, ravintoloita ja baareja, ja kaupat järjestävät tiloissaan erilaisia tapahtumia ja kursseja.

Ihmisten arvoissa tapahtuvat muutokset näkyvät myös kaupan kehityksessä. Kulutusta ei nähdä vain positiivisena tarpeiden tyydyttämisenä ja mielihyvän tuottajana, vaan yhä useammin siihen suhtaudutaan kriittisesti. Erilaiset yhteisölliset lainaus- ja kierrätyspalvelut ja myös kuluttajien välinen kauppa ja erilaiset jakamistalouden muodot ovat varsinkin nuorempien sukupolvien suosiossa, vaikka toiminnan volyymi on toistaiseksi vielä pientä verrattuna vähittäiskaupan volyymiin. Vanhemmissa ikäluokissa tavaroiden kulutukseen suhtaudutaan usein jo vanhastaan epäilevämmiin.

Palveluiden kuluttaminen sen sijaan on nousussa. Varsinkin hyvinvointipalveluiden kysyntä kasvaa jatkuvasti. Ympäristötietoisuuden nousu taas voi vaikuttaa esimerkiksi henkilöauton käyttötottumuksiin ja kertakäyttöisten tai lyhytikäisten tuotteiden ostamisen vähentymiseen. Auton omistusta tai ajokorttia ei pidetä nykyään samanlaisina statussymboleina kuin ennen ja auton omistus onkin laskenut huomattavasti nuorten perheiden keskuudessa esimerkiksi Saksassa ja Ruotsissa.

Kaupan ja palveluiden tarjontaa muokkaamalla ja laajentamalla kauppa pyrkii vastaamaan liiketoiminnassaan kysynnässä tapahtuviin muutoksiin. Toisaalta tarjonnassa tapahtuvat muutokset ovat myös seurausta kaupan pyrkimyksistä tehostaa toimintaansa ja hakea kilpailuetua suhteessa muihin toimijoihin. Myös teknologinen kehitys luo mahdollisuuksia uusille konsepteille ja edellytyksiä toimia uusia tai useita tarjontakanavia pitkin.

Vähittäiskauppa on jo voimakkaasti ketjuuntunut. Palvelujen osalta sama kehitys on kiihtymässä. Erityisesti nähtävillä on ollut globaalien ketjujen esiinmarssi ja kaupunkikuvaa ilmentävätkin monien kansainvälisten suuryritysten brändit. **Toisaalta globaalin rinnalle on tullut yhä enenevässä määrin lokaalisuus, paikallisuuden, luomun ja lähituotannon korostaminen.** Lähi- ja luomuruoka on kansainvälisesti jo merkittävässä roolissa ja erilaisia pieniä maatilatojia ja luomupuoteja on viime vuosina näkynyt suomalaisissakin kaupungeissa.

Kaupan konsepteissa nopeasti tapahtuvien muutosten myötä tulevaisuuden trendinä on myös laajemmin ottaen tilojen ja konseptien elinkaaren lyheneminen. **Tilojen ja kaupan ympäristöjen on oltava muuntautumiskykyisiä ja kaupan konsepteissa tapahtuviin muutoksiin on pystyttävä vastaamaan nopeasti.** Erilaiset rakennusten ja tilojen tilapäiskäytöt yleistyvät esim. pop up-

ja kokeilukulttuurin levitessä entistä laajemmin palveluiden ja vähittäiskaupan piiriin. Toinen merkittävä tilojen käyttöön liittyvä trendi on palveluiden määrän lisääntyminen: erilaiset yksityiset ja julkiset hyvinvointi-, viihde- ja kulttuuripalvelut sijoittuvat entistä enemmän osaksi kaupallisia ympäristöjä.

Taloustilanteen ohella merkittävin kaupan toiminta- ja sijaintilogiikkaa muokkaavista trendeistä on verkkokaupan kasvu. Verkkokauppa on ollut esillä jo 90-luvulta saakka, mutta siinä on vasta viime vuosina ollut havaittavissa konkreettista ja nopeaa kasvua. Verkkokauppa on näkynyt erityisesti erikoistavara-kaupassa, jossa kulutus on siirtynyt voimakkaasti verkkoon esimerkiksi vaatteiden, elektroniikan, kirjojen, musiikin ja videoiden kohdalla. Joissain tuotteissa nopeutuneet verkkoyhteydet ovat mahdollistaneet tuotteiden virtuaalikulutuksen. Verkko on myös luonut entistä parempia mahdollisuuksia kuluttajien väliseen (C2C) kaupantekoon ja erilaisten jakamistalouden palveluiden kehittymiselle. Esimerkiksi lähiruokarengas REKO:ssa tuotteiden tilaus ja markkinointi tapahtuvat suljetussa Facebook-ryhmässä. Kaupat tehdään "lähiruokatorilla" yhdessä sovittuun aikaan.

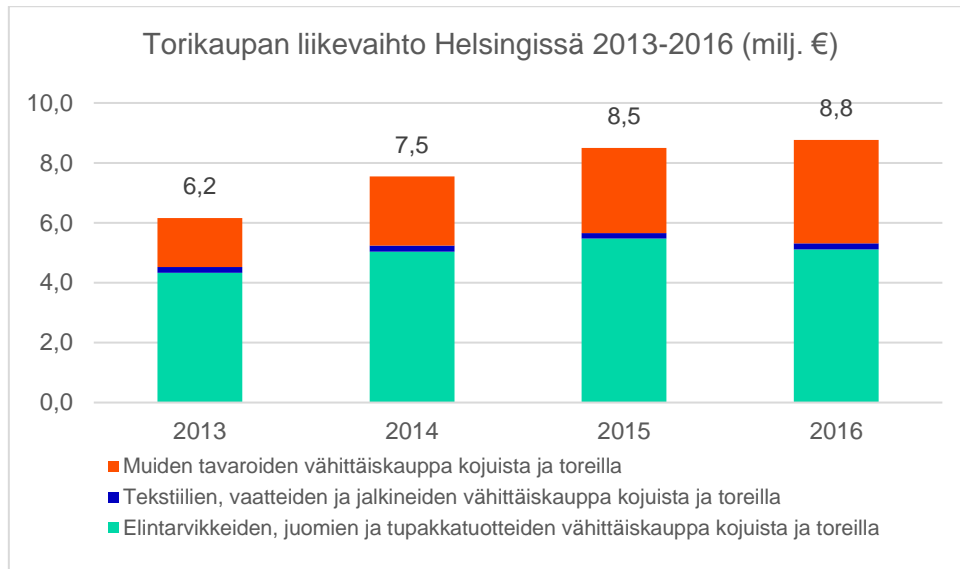
Tori- ja kauppahallikauppa osana kaupan tarjontakenttää

Torit ovat yhteiskunnan vanhimpia markkinapaikkoja, joilla on erittäin tärkeä asema koko kaupankäynnin kehittämisessä. Torit ovat aina sijainneet kaupunkien ydinkeskustoissa, joissa erilaiset liikenne- ja liikkujavirrat risteävät. Toreille on tultu kaukaakin myymään itse tehtyjä ja tuotettuja elintarvikkeita ja töitä. Koko läntisessä Euroopassa kaupunkien ydinkeskusta on historiallisesti muodostunut "pyhästä kolminaisuudesta": kirkosta, raatihuoneesta ja torista.

Torikauppa ei ole koskaan ollut irti ympäröivästä yhteiskunnasta ja kaupankäynnin trendeistä, vaan torikauppa on kehittynyt aikakauden kysynnän ja tarjonnan muoti-ilmiöiden ja tarpeiden mukaisesti. Torikauppa on säilynyt elinvoimaisena muuntautumiskykynsä vuoksi, mutta tori on aina ollut myös tärkeä ihmisten tapaamispaikka, jossa järjestetään erilaisia tapahtumia ja suuria yleisötilaisuuksia. Tori tarjoaa elämyksiä ja lukuisia mahdollisuuksia sosiaaliseen yhteydenpitoon. Vaikka torikaupan rinnalle on tullut marketkauppaa ja kauppakeskuksia, on torikaupan merkitys ydinkeskustojen elävöittäjänä edelleen tärkeä: **torikauppa tuo asiointeja myös ympäröivälle liike-elämälle.**

Ihmisten kulutustottumuksissa ja kaupan tarjontaympäristössä tapahtuneet muutokset ovat heijastuneet myös torikauppaan. Asiakkaat arvostavat entistä enemmän asiointiin helppoutta ja asiointit suuntautuvat entistä suurempiin kaupan yksiköihin. Marketkauppojen valikoima on vuosien saatossa monipuolistunut ja nykyisin lähikaupastakin saa monipuolisesti erilaisia tuore- ja sesonkituotteita, joiden pääasiallinen ostopaikka oli ennen tori.

Oheisessa kaaviossa on havainnollistettu Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisterin perusteella tori- ja kojukaupan (TOL 47810, 47820 ja 47890) kehitystä Helsingissä vuosina 2013-2016. Vuodesta 2013 torikaupan liikevaihto on kasvanut yhteensä noin 2,6 milj. €. Vastaavalla ajanjaksolla koko maassa torikaupan liikevaihto on kasvanut 1,1 milj. €. Tilastoa voidaan pitää vain suunta-antavana, sillä torikaupan liikevaihto rekisteröityy torikauppiaan yrityksen kotikuntaan.



Torikaupan liikevaihto Helsingissä 2013-2016 (milj. €)

Toimiva ja elinvoimainen tori on monipuolinen, viihtyisä ja asiantuntevaa palvelua tarjoava kaupapaikka. Torikaupan merkitys on voimakkaimmillaan sesonkituotteissa (mm. taimet, kukat, vihannekset ja marjat). Yhä merkittävämmäksi ovat nousseet erikoistuotteet, joita ei muualta ole saatavissa. Tällaisia ovat mm. käsityöt, luomutuotteet, lähiruoka ja laajemminkin maatalouden liitännäiselinkeinojen mukanaan tuomat uutuudet²². Lähiruoan ja tuotannon eettisyyden korostuminen ihmisten kulutustottumuksissa onkin yksi tekijä, mikä on torikaupan tulevaisuuden kannalta entistä tärkeämmässä roolissa.

Suomessa toimii nykyään 15 kauppahallia, joista kolme Helsingissä (Vanha kauppahalli sekä Hakaniemen ja Hietalahden kauppahallit). Valtaosa kauppahalleista on rakennettu Venäjän vallan aikana 1800-1900-lukujen taitteessa. Kauppatorin reunalla sijaitseva Vanha kauppahalli on valmistunut 1889. Kauppahallien tarjonnassa on paljon yhtäläisyyksiä torikauppaan: kauppahalleissa tarjotaan laadukkaita ja itsetehtyjä tuotteita elintarvikkeista erikoistavaroihin. Laatumielikuva kauppahallista on korkea, millä voidaan perustella tyypillisesti marketkauppaa korkeampaa hintatasoa. Kauppahalleissa on myös tyypillisesti laaja kahvila- ja ravintolatoiminta.

Elinvoimainen tori- ja kauppahallikauppa on tulevaisuudessakin laadukasta, paikallista ja omaleimaista. Kehittymisen kannalta keskeisiä tekijöitä ovat:

- Tuotteiden ja palvelun korkea laatu, asiantuntevuus
- Paikallisuuden ja lähituotannon korostaminen sekä tuotanto- ja toimitusketjun läpinäkyvyys
- Elämykselliset asiointi- ja ostosympäristöt, alueella vietettävän ajan maksimointi
- Omaleimainen ja tunnistettava kokonaisuus: brändin ja imagon päämäärätietoinen kehittäminen
- Riittävä uudistuminen ja asiakkaiden mielenkiinnon ylläpito: uudet tuotteet ja palvelut, näkyvä markkinointi
- Torille asiointeja tuovat tori- ja markkinatapahtumat sekä muut yleisömassoja alueelle tuovat tilaisuudet.

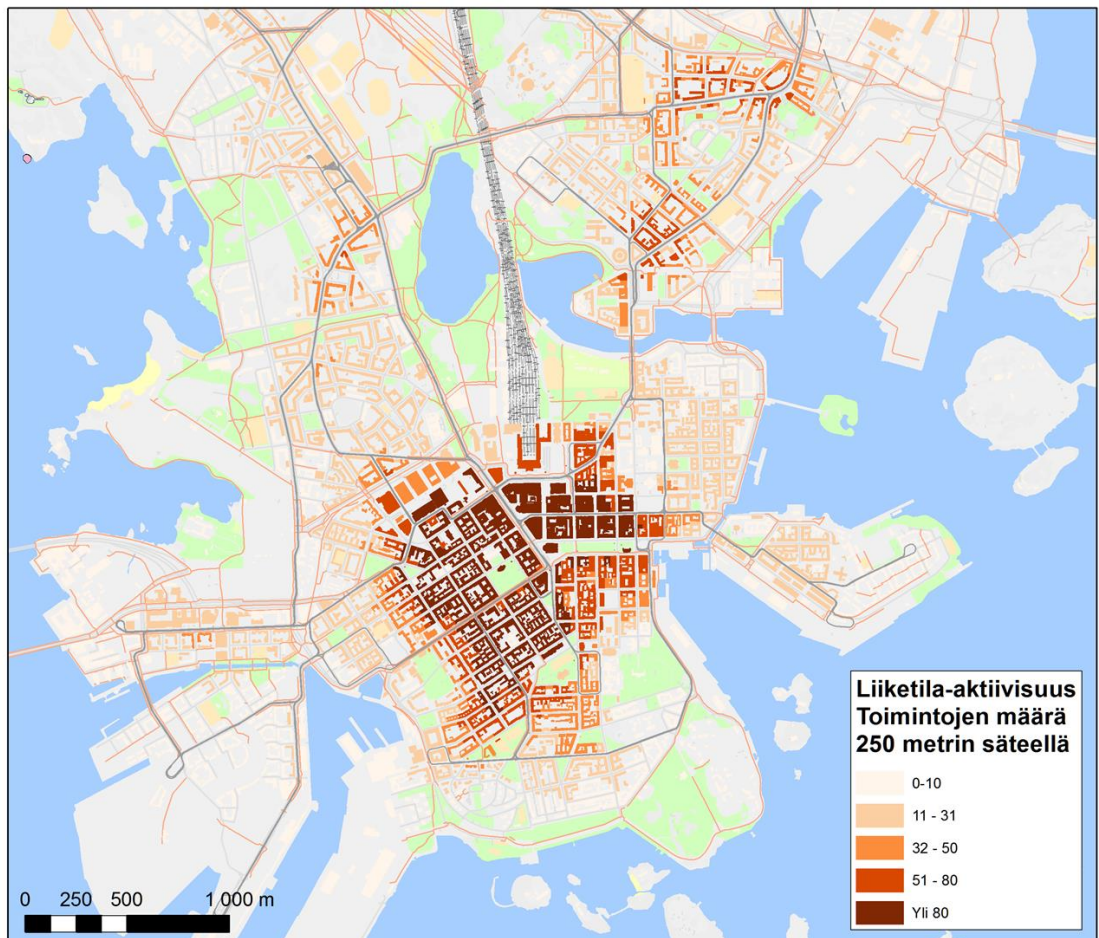
²² <http://www.markkina.net/toimivatori/ToriABC2009.pdf>

Kaupan ja palveluiden tarjonta Helsingissä

Helsingin kantakaupunki on liike-elämän, kaupan, erikoistuneiden palveluiden ja työpaikkojen, matkailun, hallinnon, asumisen sekä kulttuurin keskittymä. Palvelu-, liike- ja toimitilapainotteiset alueet sijoittuvat erityisesti Kauppatorin ja Rautatieaseman väliselle alueelle. Liiketila-aktiivisuuden perusteella voidaan hahmottaa Helsinginniemelle selkeä kaupallinen ydinalue, jonne sijoittuvat myös suurimmat kauppakeskukset ja tavaratalot monipuolisine palveluvalikoimineen.

Oheisessa kartassa on havainnollistettu suuntaa-antavasti toimintojen sijoittumista kivijalkaliiketiloihin Rambollin keräämän aineiston sekä esim. Open Street Mapin palvelupisteaineistojen perusteella. Kartassa on laskettu kivijalkatiloissa sijaitsevien toimintojen (yksityiset ja julkiset palvelut) määrä kävelyetäisyydellä (600 metriä katuverkkoa pitkin) rakennuksittain. Mitä tummemmalla punaisella rakennus on teemoitettu, sitä enemmän sen ympärillä sijaitsee kivijalkaliiketilojen toimintoja.

Kartalta voidaan havaita Kauppatorin alueen sijoittuminen Helsingin kaupallisen ytimen itäiseen reunaan. Liiketilojen määrä ja aktiivisuus heikkenevät selkeästi siirryttäessä Kauppatorilta Katajanokalle sekä Torikortteleista pohjoiseen yliopisto- ja hallintokortteleiden suuntaan. Mitä aktiivisempia liiketilat ovat, sitä todennäköisemmin asiakasvirtoja saadaan ko. alueelle. Mikrotasolla jo pienetkin, vain korttelinmittaiset katkokset liiketila-aktiivisuudessa saattavat heikentää alueella liikkujan todennäköisyyttä jatkaa eteenpäin.

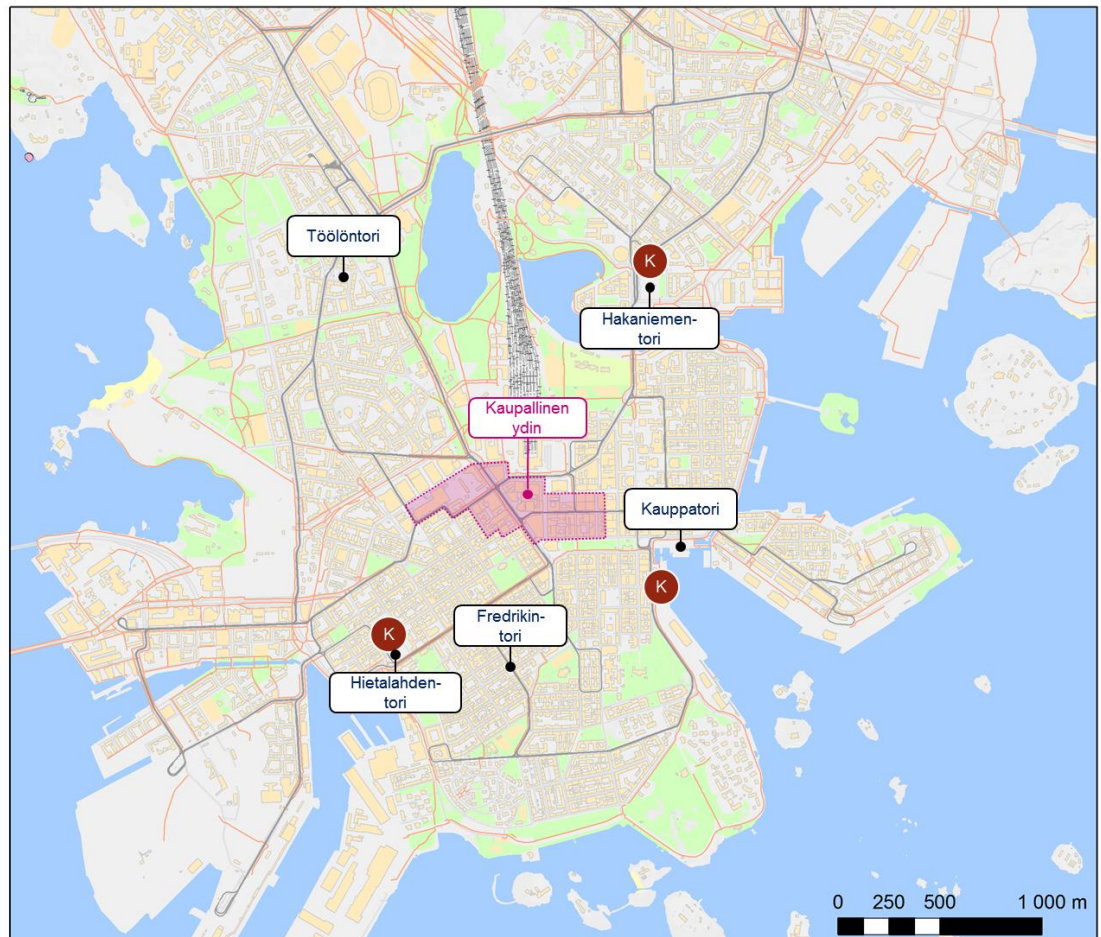


Helsingin ydinkeskustan liiketila-aktiivisuus

Kaupallisen ytimen ohella kaupallisia toimintoja tarjoavat myös torialueet kantakaupungin eri osissa. Helsingin aktiivisimmat torialueet ovat Kauppatori, Hakaniementori ja Hietalahdentori, joissa toimii myös kauppahalli. Näiden lisäksi Töölöntorilla ja Fredrikintorilla järjestetään torimyyntiä ja erilaisia tapahtumia varsinkin kesäaikaan.

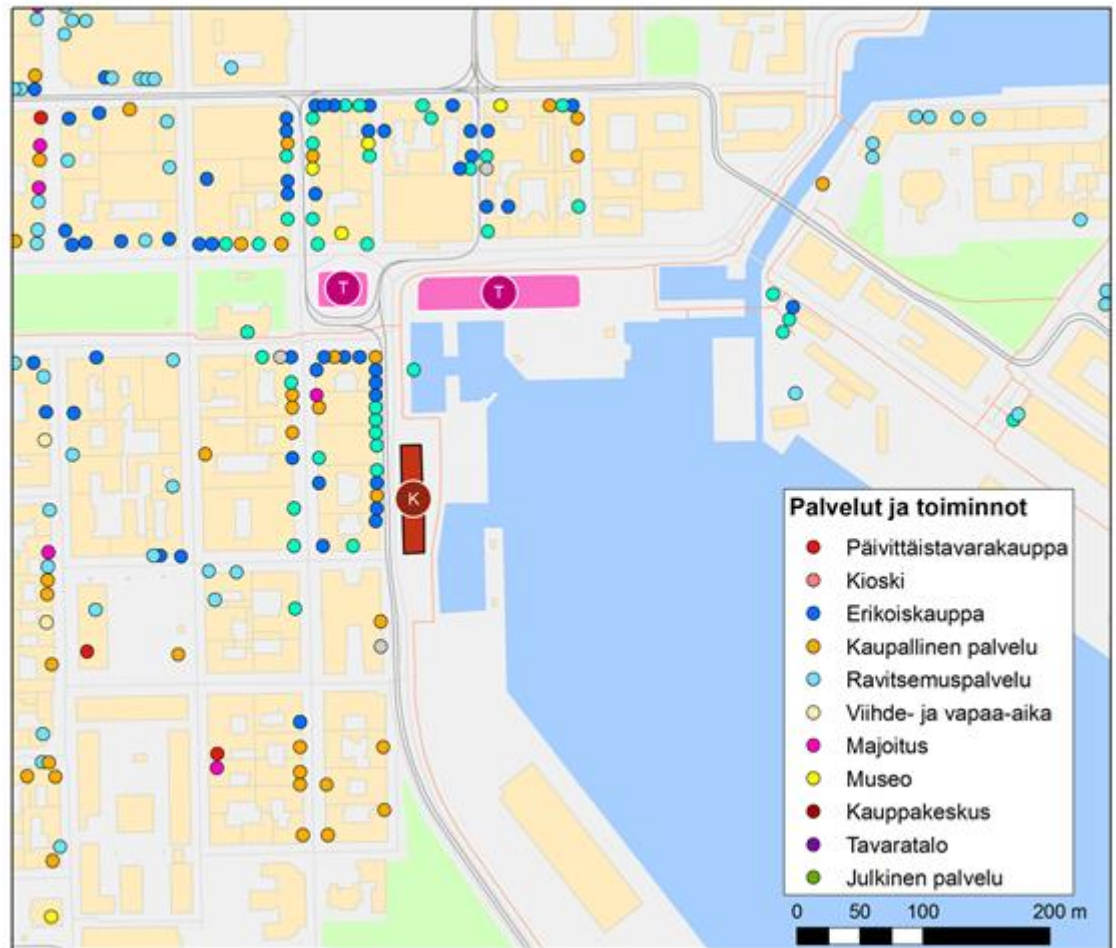
Etu-Töölön kaupunginosan keskelle, liikenteen solmukohtaan sijoittuu Töölöntori, jossa toimii kesäisin torikauppaa ja torikahviloita. Alueella järjestetään myös tapahtumia, kuten vuosittainen Helsinki-päivä. Talvisin tori on pääasiassa pysäköintialueena, mutta myös torikauppa- ja joulukuusi-kauppapaikkana. Punavuoren kaupunginosassa tiiviin kaupunkirakenteen sisälle ja osaksi kantakaupungin korttelirakennetta sijoittuu pieni Fredrikintori, jonka toimintaa aktivoivat torin lähiympäristöön sijoittuvat kivijalkaliikkeet sekä kahvila- ja ravintolapalvelut. Kesäaikaan alueella järjestetään myös kirpputoreja ja erilaisia kaupunginosatapahtumia.

Helsingin torialueet elävöittävät kaupunginosia ja tarjoavat paikkoja erilaisille tapahtumille. Kantakaupungin sisäosissa kivijalkatoiminnot yhdessä riittävän väestöpohjan kanssa aktivoivat torialueiden ympäristöä myös iltaisin. Kauppatorin sijainti kantakaupungin liike- ja palvelukeskustan läheisyydessä mahdollistaa vilkkaan ja kansainvälisen toritunnelman. Alueen pienen väestöpohjan takia torialueen aktiivisuus on kuitenkin kausiluonteista painottuen päiväsaikaan.



Kantakaupungin torit ja kauppahallit (K) sekä keskustan kaupallinen ydin

Seuraavassa kartassa on havainnollistettu Kauppatorin ympäristön liiketilojen käyttöä. Kauppatorin pohjoispuolella sijaitsevat Torikorttelit erottuvat ravintoloiden, kahviloiden ja design-liikkeiden keskittymänä. Kauppatorilta Pohjoisesplanadia pitkin keskustaan päin siirryttäessä matkan varrelle osuu useita brändi- ja designmyymälöitä kaupungin arvokkaimmissa kiinteistöissä. Kauppahallia ja Makasiinirantaa rajaavan Etelärannan kadunvarren liiketiloissa sijaitsee useita ravintoloita sekä muutamia erikoiskaupan myymälöitä. Alueella sijaitsee myös toimistotiloja sekä esimerkiksi hotelleja.



Kauppatorin ympäristön kaupalliset toiminnot; T=torialue ja K=kauppahalli (Lähde: maastokäynti ja Open Street Map -aineisto)

Kauppatorin pohjoispuolella sijaitseva **Torikortteleiden alue** on 2010-luvun aikana kehittynyt kaupungin virastotaloista ravintola- ja kulttuuritarjonnan sekä designin keskittymäksi. Kortteleissa on lukuisia liiketiloja niin katujen varsilla kuin sisäpihoillakin. Yhteensä Torikortteleissa on noin 40 yritystä ja alueella toimii peräti 20 ravintolaa, kahvilaa ja baaria, 20 kauppa, 7 kulttuuri- tai muuta palvelua sekä useita toimistoja. Torikorttelien tavoitteena on toimia kaupunkilaisten ja alueella vierailevien olohuoneena, jossa kaupan ja palveluiden tarjonta on ainutlaatuisista ja paikallista. Liiketiloiden lisäksi Torikortteleita hallinnoiva Helsingin Leijona Oy järjestää Senaatintorilla Tuomaan joulumarkkinat. Torikortteleiden alueeseen kuuluu myös Kaupungintalo, jonka aulatilaa on avattu mm. Virka-gallerian näyttelyiden ja infopisteen myötä yleisölle.



Torikorttelit katufestivaalien aikaan (Kuva: Maija Astikainen / Torikorttelit)

Kauppatorin kehittämisen näkökulmasta Torikortteleiden alue sijoittuu keskeisesti: alue yhdistää Kauppatorin ja Senaatintorin toisiinsa ja toimii Helsingin keskustan kaupallisen ytimen itäisenä vetovoimatekijänä. Kauppatori ja Torikorttelit hyötyvät toisistaan ja alueiden keskinäiset synergiat olisi mahdollista hyödyntää vielä nykyistäkin paremmin.

Haasteina ovat esim. Pohjoisesplanadin ylitys (4 autokaistaa + 1 raitiovaunukisko) sekä kortteleiden liiketilojen epäjatkuvuus tietyillä alueilla. Kortteleissa on useita suojelluisia tekijöitä, minkä vuoksi esim. liiketilojen jatkuvuutta ei ole mahdollista toteuttaa. Haasteita on myös opastuksen järjestämisessä. Torikortteleiden ja Senaatintorin alueelle lännestä saavuttaessa haasteena on esimerkiksi Fabianinkadun ja Unioninkadun välinen kortteli, jossa kivijalassa ei ole liiketiloja ja mihin niitä ei ole myöskään jälkikäteen juurikaan mahdollista toteuttaa. Tällaiset ”kylmät” julkisivut ovat kaupunkirakenteessa katkoksia, jotka vaikuttavat merkittävästi koettuun saavutettavuuteen.



Torikortteleiden ja Kauppatorin välissä on saavutettavuuden näkökulmasta haasteellinen Pohjoisesplanadin ylitys

Muut asiointi- ja vierailukohteet

Helsingin ydinkeskustassa sijaitsee lukuisia asiointi- ja vierailukohteita niin paikallisille asukkaille kuin alueella asioiville, työssäkäyville ja matkailuille. Helsingissä on laaja kirjo kauppakeskuksia ja tavarataloja, nähtävyyksiä ja museoita, jotka houkuttelevat vierailijoita. Alla olevassa kartassa on havainnollistettu Helsingin eteläisen kantakaupungin museotarjontaa ja kävijämääriä 2016. Kauppatorin välittömässä läheisyydessä on useita museoita ja vierailukohteita, jonka kävijämäärät ovat sadoissa tuhansissa vuosittain. Kauppatorin ympäristön sekä esim. Makasiinirannan kehittyminen mahdollistaisi myös museokohteiden välisten synergiaetujen hyödyntämisen.



Eteläisen kantakaupungin museot ja kävijämäärät 2016 (Lähde: Museotilasto, Helsingin kaupunki)

Kauppatorin välittömään läheisyyteen Katajanokalle valmistui syksyllä 2016 merikylpylä, Allas Sea Pool. Kylpylä toimii alueella väliaikaistoimintona näillä näkymin vuoteen 2030 saakka. Vuoden 2017 aikana Altaalla oli 155 000 maksanutta kävijää, joista 142 000 oli kylpyläasiakkaita ja 13 000 musiikkitapahtumien kävijöitä²³. Allas Sea Pool on synnyttänyt Katajannokan alueelle uudenlaisia toimintoja, jotka ovat saaneet myös kansainvälistä näkyvyyttä ja houkuttelevat niin paikallisia kuin matkailijoitakin.

²³ <https://www.city.fi/opas/allas+sea+poolin+ensimmainen+vuosi+oli+menestys+altaita+tulossa+lisaa/11468>



Merikylpylä Allas Sea Pool (Kuva: Eetu Ahanen / Allas Sea Pool)

2.6. Tutkimusalueen eri osa-alueet ja niiden roolit

Selvityksen tarkastelualue on jaettu neljään osa-alueeseen, joille on tunnistettu toisistaan erottuva rooli nykyisten toimintojen ja käyttäjäryhmien perusteella. Toiminnot ja niihin liittyvät käyttäjäryhmän ovat myös osittain päällekkäisiä. Osa-alueet ovat:

- **Kauppatori ja Keisarinluodonlaituri**
- **Lyypekinlaituri ja vanha Kauppahalli**
- **Havis Amandan aukio**
- **Makasiiniranta.**

Kunkin alueen kohdalla on kuvattu yhteenveto nykytilanteesta sekä ominaisuuksista, jotka voivat toimia Kauppatorin kehittämisen lähtökohtina tai asettavat haasteita alueen suunnittelulle. Tarkastelussa hyödynnetään kohdassa 1.3. kuvattua viitekehystä, jossa kaupunkitilan ominaisuuksia tarkastellaan sosiaalisen tilan, toiminnallisuuden, viihtyisyyden ja elämyksellisyyden sekä yhteyksien ja saavutettavuuden näkökulmasta.

Kauppatori ja Keisarinluodonlaituri



Torimyyntiä Kauppatorilla (kuva: Jussi Hellsten/Helsinki Marketing)

Yhteydet ja saavutettavuus

Alueella risteävät useat eri suunnista tulevat liikennevirrat ja liikennemuodot. Kauppatori toimii laivamatkustajille ja muulle vesiliikenteelle sataman solmukohtana orientoiduttaessa Helsingin keskustaan. Eri liikennemuotojen risteyskohdissa jalankulkijoiden orientoituminen on haastavaa, mikä osaltaan heikentää alueen saavutettavuutta ja kytkeyttä lähialueiden jalankulkuverkkoon.

Torialueen keskeisimpiä lähestymissuuntia ovat Havis Amandan aukio lännestä ja Pohjoisesplanadi Torikortteleiden suunnasta. Torialueelle saapuminen edellyttää vilkkaiden liikenneväylien sekä raitiotiekiskojen ylittämistä, mikä heikentää alueen koettua saavutettavuutta.

Sisäisesti Kauppatorin alue jakautuu torialueeseen sekä Keisarinluodonlaituriin, joka on nykyisin pustinperänä vailla luonnollisia läpikulkureittejä.

Viihtyisyys ja elämyksellisyys

Kauppatorin elämyksellisyys perustuu pitkälti meren välittömään läheisyyteen, avoimeen kaupunkitilaan sekä vilkkaan toritoiminnan muodostamaan ilmapiiriin. Lähialueiden kaupunkikuvallisena haasteena ovat jäsentymättömät toiminnot, sekavat kadunkalusteet, kioskit sekä tekniset laitteet, jotka korostuvat erityisesti toritoiminnan ulkopuolella.

Toiminnallisuus

Kauppatorin tärkein ja näkyvin toiminto on torikauppa, joka on kesäisin levittänyt koko torialueelle, mutta talvisin torikauppaa käydään vain torin länsireunalla. Torikaupan lisäksi toinen alueen näkyvä toiminto on vesireittiliikenne, jonka lähtölaiturit sijaitsevat Kolera-altaassa ja Keisarinluodonlaiturilla.

Avoin torialue soveltuu hyvin myös erilaisten suurien yleisötapahtumien järjestämiseen. Kauppatorilla järjestetään vuosittain muutamia suuria tapahtumia (vappu, silakkamarkkinat).

Kauppatorin alue elää vahvasti vuoden- ja vuorokaudenaikojen mukaan: kesällä ja aamu- sekä ilta-päivän aikaan alue on vilkas ja virikkeellinen, mutta torikaupan laannuttua iltaisin ja kesäsesongin ulkopuolella alue hiljenee.

Sosiaalinen tila

Kauppatorilla sosiaalisten kohtaamisten tilanteet liittyvät pääasiassa päiväsaikana tapahtuvaan torikauppaan ja siihen liittyviin toimintoihin. Torimyyntikojujen välissä kapeat kulkuväylät palvelevat pääasiassa torimyyntiä ja istumapaikkoja on vain torimyyntin kahvila- ja ruokamyyntin omilla asiakaspaikeilla.

Lyypekinlaituri ja Vanha Kauppahalli



Vanha Kauppahalli (Kuva: Helsinki Marketing)

Yhteydet ja saavutettavuus

Lyypekinlaituri ja Vanha Kauppahalli ovat saavutettavissa Kauppatorin suunnasta Kolera-altaan länsireunaa pitkin sekä etelästä Makasiinirannan suunnasta. Nykyiset reitit kulkevat pääasiassa Etelärantaa reunustavilla jalankulku- ja pyöräteillä. Kauppahallin sisäänkäyntien tuntumassa sekä reunalla risteävät pyörä- ja jalankulkuliikenne, mikä tuo haittaa molemmille liikkumismuodoille. Selkeänä puutteena on houkutteleva ja selkeä yhteys Lyypekinlaiturin ja Keisarinluodonlaiturin välillä, mikä mahdollistaisi alueiden toiminnallisen kytkeytymisen toisiinsa ja toisaalta alueen sisäisen saavutettavuuden parantamisen.

Viihtyisyys ja elämyksellisyys

Vanha Kauppahallin rakennus on rakennushistoriallisesti kiinnostava osa kaupunkiympäristöä. Sen ympäristöä hallitsevat pysäköintialueet ja jäsenymättömät oleskelualueet heikentävät kuitenkin paikan viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta.

Kauppahalli itsessään on noin 85 metrin suljettu tila, joka avautuu ulospäin vain päädyistä ja keskeltä. Kauppahallin toiminnot eivät juurikaan näy ulospäin.

Toiminnallisuus

Lyypekinlaiturin näkyvin yksittäinen kokonaisuus on Vanha Kauppahalli, joka on perinteinen sisätiloihin sijoittuva vähittäismyyntipaikka. Kauppahallissa sijaitsee erityisesti päivittäistavara- ja elintarvikkeiden myymälöitä sekä ravintoloita ja kahviloita. Kauppahallin toiminnallisen haasteena on toimintojen avaaminen ulkotiloihin, liittyminen Kauppatoriin ja ranta-alueen hyödyntäminen. Lyypekinlaituri on tällä hetkellä osoitettu lähinnä autojen pysäköintialueeksi.

Sosiaalinen tila

Kauppahallia ympäröivät jäsenymättömät pysäköintialueet eivät kannusta pidempiaikaiseen oleskeluun eivätkä mahdollista esim. merellisyden hyödyntämistä alueen kehittämisessä.

Lyypekinlaiturilla ei juurikaan ole muita sosiaalisia kohtaamisia mahdollistavia tekijöitä kuin Vanhan Kauppahallin sisätilat, jotka elävät aukioloaikojen mukaan.

Havis Amandan aukio



Havis Amandan aukio joulumarkkinoiden aikaan (kuva: Elise Kulmala/Helsinki Marketing)

Yhteydet ja saavutettavuus

Aukio sijoittuu Esplanadin puiston jatkeeksi ja alueen saavutettavuus on hyvä erityisesti kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta.

Vilkkaat liikenneväylät sivuavat aukiota ja eri liikennemuodot risteävät useassa kohdassa, minkä vuoksi selkeää yhteyttä Kauppatorin suuntaan on vaikea hahmottaa.

Viihtyisyys ja elämyksellisyys

Havis Amandan patsas toimii kaupunkikuvallisena kiintopisteenä sekä oleskelun ja erilaisten tapahtumien keskipisteenä. Avoin kaupunkitila keskeisten kulkuväylien risteyksessä muodostaa tunnistettavan ja elämyksellisen ympäristön julkisille tapahtumille, ihmisten kohtaamisille ja torimyynnille.

Toiminnallisuus

Aukiolla ei ole kiinteitä rakennuksia, mutta vilkas läpikulkuliikenne, suihkulähteellä oleskelu sekä erilaiset tapahtumat ja torimyynni aktivoivat aukioita erityisesti kesäaikaan.

Talviaikaan marras-tammikuussa aukiolla järjestetään Manta joulumarkkinat, johon osallistuu parikymmentä torimyyjää.

Sosiaalinen tila

Aukio sijoittuu liikenteen solmukohtaan ja Havis Amandan patsas suihkulähteineen tarjoaa luontevan kohtaamisen paikan. Alueella ei ole kiinteitä rakenteita tai suojaisia oleskelun paikkoja, jolloin oleskelu on lyhytaikaista ja sosiaalinen tila muodostuu lähinnä torikaupan tai satunnaisten yleisötapahtumisen ympärille.

Makasiiniranta



Näkymä Makasiiniterminalin takaa kohti Katajanokkaa (Kuva: Jussi Hellsten/Helsinki Marketing)

Yhteydet ja saavutettavuus

Autoliikenteen ja julkisen liikenteen näkökulmasta alueelle on hyvät yhteydet.

Kävelyliikenteen näkökulmasta Makasiinirannan alue sijoittuu irralleen muusta kaupunkirakenteesta ja puuttuvien poikittaisyhteyksien takia alue on vaikeasti saavutettavissa Tähtitorninvuoren suunnasta. Makasiiniterminalin kohdalla alue on rajattu merenkulkusäädösten mukaisesti aidalla vesialueesta ja alueelta on heikot kävelyliikenteen yhteydet rantavyöhykkeeseen tai vesirajaan.

Viihtyisyys ja elämyksellisyys

Alueelta avautuva merimaisema, siihen liittyvät suuret risteilyalukset sekä kantakaupungin historiallinen julkisivu muodostavat kiinnostavia näkymiä, jotka jäävät nykytilanteessa suurelta osin hyödynnettämättä.

Alue toimii pääosin satamatoimintojen ehdoilla, eikä nykyisten liikenne- ja pysäköintialueiden hallitsema alue houkuttele pidempään oleskeluun.

Toiminnallisuus

Alue on suurelta osin pysäköintialuetta. Makasiiniterminalin toiminnot ovat sidoksissa laivaliikenteen aikatauluihin, minkä vuoksi terminaali ja sen lähiympäristö ovat usein vajaakäytöllä.

Makasiinirakennukseen ollessa toiminnassa laivaliikennettä palvelevia toimintoja, kuten matkatavarojen säilytystä, palvelupiste ja kahvila.

Sosiaalinen tila

Terminaalirakennukseen sijoittuu kahvila, joka palvelee avovesikautena lähinnä matkustajaliikennettä sekä terminaalin henkilökuntaa. Terminaalirakennuksen edessä kevyt katos suojaa takseja ja muuta saattoliikennettä odottelevia matkustajia. Pysäköintialueen tai pääsisäänkäynnin yhteyteen ei ole järjestetty ulkotiloja, joita muodostuisi erityisen viihtyisiä oleskelutiloja tai kohtaamisen paikkoja.

2.7. Alueen kehittämisen sidosryhmät

Alueen käyttäjät

Kauppatorin alueen käyttäjistä on muodostettu viisi käyttäjäprofiilia, jotka on jaettu paikallisiin sekä vierailijoihin. Seuraavassa kuviossa on tarkasteltu Kauppatoriin kohdistuvia tarpeita ja potentiaaleja sen mukaisesti, kohdistuuko käyttäjien vierailu nimenomaan Kauppatoriin, vai onko vierailu ennemminkin läpikulku.

	Paikallinen	Vierailija
Läpikulku	<ul style="list-style-type: none"> • Paikalliset asukkaat • Satunnaiset ostokset, esim. elintarvikkeet • Pieni mutta jatkuva ostovoima • Houkutus: maine, palvelut, tapah-tumat, elämykset 	<ul style="list-style-type: none"> • Risteilymatkustaja (kansainvälinen risteily- ja linjaliikenne, paikallinen vesireittiliikenne) • Lappi- ja luontorekeilijät • Ravintola, kahvila • Pieniä tuliaisia, Finnish Design • Pieni ostovoima • Houkutus: maine, ihmisvilinä, ta-pahtumat, taide, nopeat elämykset
Kohde	<ul style="list-style-type: none"> • Vakioasiakkaat • Tapahtumakävijät • Palveluiden tuottajat (torimyyjät, risteilyjen järjestäjät, kaupungin työntekijät, jne.) • Elintarvikkeet • Ravintolat, kahvilat • Hygienia • Myyntitoiminta ja siihen liittyvät tarpeet, kuten varastointi, pysäköinti • Erittäin pieni ostovoima • Tähän ryhmään investoidaan, jotta muut ryhmät viihtyvät 	<ul style="list-style-type: none"> • Turistit ja turistiryhmät • Työmatkailijat (kongressi, konferenssi, kokous, jne.) • Ravintolat, kahvilat, baarit • Matkamuistot, Finnish Design • Toiminnallisuus (ref. Allas, teema-markkinat) • Ostovoima noin 150-175€ päivässä • Houkutusena: maine, merelli-syys, paikallisuus, ihmisvilinä, tapahtumat, elämykset, museot, design ja laatu

Käyttäjäprofiilit perustuvat Kauppatorilla aiemmin toteutettuihin selvityksiin, kuten Helsingin kaupungin toteuttama Kauppatorin liikenteellinen tarkastelu (2017). Käyttäjäprofiilien välityksellä tarkastellaan Kauppatorin vetovoimaisuuteen vaikuttavia ominaisuuksia, kuten saavutettavuutta, kiinnostavuutta ja viihtyisyyttä.

Paikallisista käyttäjistä on tunnistettu kolme päätyyppiä, jotka ovat Läpikulku, Vakioasiakas ja Tapahtumakävijä. Vierailijat on jaettu kahteen ryhmään, jotka ovat Seikkailija ja Turistiryhmä. Ryhmät esitellään seuraavaksi tarkemmin esimerkkipersonojen ja toimintojen avulla.

Läpikulkija

- Martti viihtyy kotikulmillaan Helsingin kanta-kaupungissa, jossa hän sekä asuu että työskentelee.
- Martin työmatka taittuu kaupunkipyörällä Kauppatorin viertä.
- Kauppatorilla ei tule vietettyä aikaa, sillä alue on läpikulkupaikka, jolla pysähtyminen ei tule mieleen.

Tavoite: 1) Saada Martti pysähtymään ja käyttämään Kauppatorin palveluja 2) Mahdollistaa Martin sujuva pyöräily sille varustulla alueella Kauppatorilla.



Vakioasiakas

- Camilla vierailee torilla pääasiassa viikonloppuisin, ja täydentää ostoksiaan tuoreilla elintarvikkeilla.
- Camilla suorittaa torilla aina saman tutun ruttiin: ensin hän käy viikonloppulounaalla Kauppahallissa ja lähtiessään ostaa tuoreen kalan kalakauppialta.
- Camilla saapuu torille henkilöautolla.
- Joka juhannus Camilla lähtee miehensä kanssa saaristoristeilylle.

Tavoite: Tutustuttaa Camilla uusiin palveluihin Kauppatorilla.



Tapahtumakävijä

- Mirja ja Seppo vierailevat Kauppatorilla joka vuosi Silakkamarkkinoiden aikaan.
- Pariskunnan reitti suuntautuu rautatieasemalta Kauppatorille raitiovaunulla
- Tapahtuman aikaan tulee vierailtua myös kauppahallissa, ja joinakin vuosina Suomenlinnassa.

Tavoite: 1) Ohjata ihmisvirtoja niin, että Mirja ja Seppo osaavat navigoida alueella eikä heidän tarvitse ahdistua tungoksesta 2) Mahdollistaa sujuva liikkuminen julkisen liikenteen välineillä



Seikkailija

- James matkustaa yksin ja pitää matkakertomuksistaan blogia
- Helsinkiin Jamesin houkutteli useat positiiviset matkakertomukset sosiaalisessa mediassa.
- James tutustuu Helsingin keskustaan pääasiassa jalkaisin
- James on kiinnostunut Kauppatorin ja Kauppahallin perinteistä.

Tavoite: Saada Jamesin tietoon ja käyttöön laajasti Kauppatorin tarjoamat mahdollisuudet jo ennen torille saapumista, sekä Kauppatorilla vierailun aikana.



Turistiryhmä

- Aasialainen turistiryhmä tutustuu yhdessä Kauppahallin tarjontaan ja ottaa lautan Suomenlinnaan.
- Ryhmä saapuu Kauppatorille turistibussilla, joka jättää ryhmän Senaatintorille.
- Ryhmän jäsenillä on vapaata tutustumista Kauppatorin alueella puolen tunnin ajan.

Tavoite: 1) Opastaa isoa ryhmää Kauppatorille ja torilla tehokkaasti 2) Ohjata ryhmän jäsenet nopeasti heitä kiinnostavien palveluiden äärelle vapaan tutustumisen aikana.



Alueen toimijat

Kauppatorin alueella on lukuisia erilaisia toimijaryhmiä, joilla on osittain toisistaan eriävät intressit. Työn yhteydessä on toteutettu toimijahaastatteluja, joiden avulla on pyritty hahmottamaan Kauppatorin kehittämisen lähtökohtia toimijoiden näkökulmasta. Haastateltavat tahot ovat olleet:

- Helsingin Tukutori (tori- ja kauppahallimyynti)
- Helsingin Leijona Oy (Torikorttelit)
- Kauppatorin elintarvikemyynnin kauppiasyhistys
- Kauppahallin kauppiasyhistys
- Helsingin liikuntavirasto (vesiliikenteen laituripaikat)
- Vesiliikennetoimijat.

Kauppatorin alueen hyväksi puoliksi nykytilanteessa nähtiin mm. seuraavat asiat:

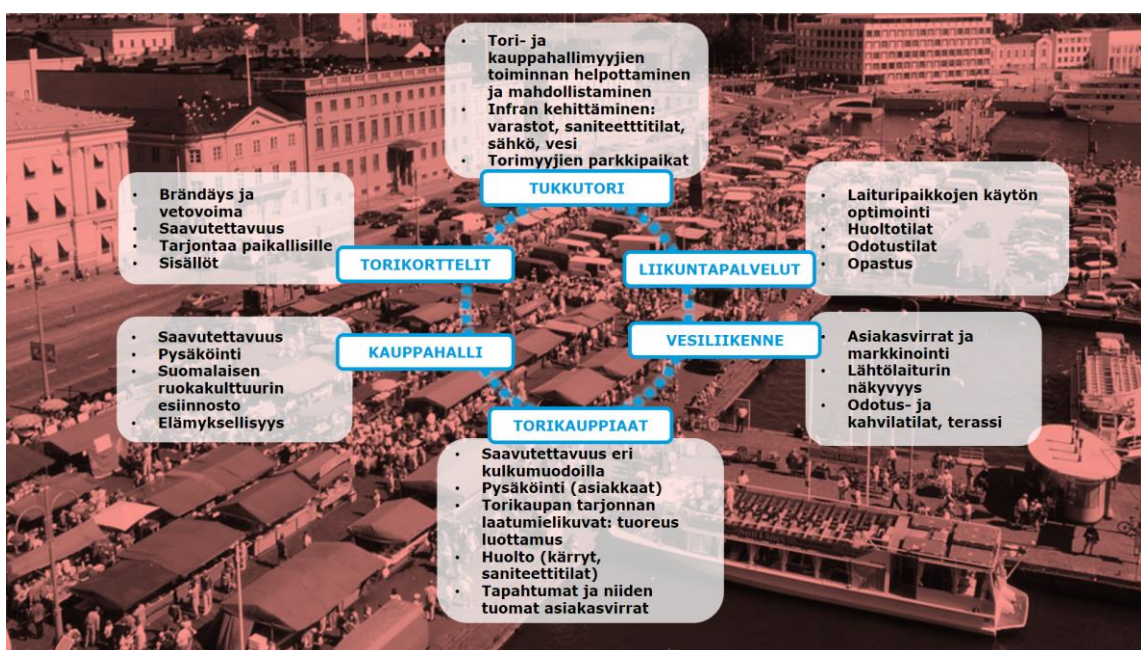
- Alueen vetovoima ja asiointivirrat ennen kaikkea kesäisin
- Toimintojen välinen synergia; torikauppa tuo asiakkaita vesiliikenteelle ja päinvastoin
- Suomenlinnan lautan vetovoima
- Katajanokan uudet vetovoimaiset toiminnot
- Toimijoiden välinen vuoropuhelu.

Huonoiksi puoliksi mainittiin mm.:

- Alueen perusinfraan heikko kunto (esim. vesi, sähkö, hygienia- ja saniteettitilat, varastot, pintamateriaalit). Osalla torin toimijoista on nykytilanteessa kellarivarasto ja sosiaalituloja osoitteessa Katariinankatu 3.

- Tori- ja kauppahallimyyjien pysäköintitilanteen heikkous; ei osoitettuja ja varmoja pysäköintipaikkoja lähistöllä
- Helsingin mittakaavassa melko huono saavutettavuus joukkoliikenteellä
- Alueen ruuhkaisuus ja tukkoisuus pahimpina turistikuukausina
- Torialueen vähäinen käyttö talvikuukausina
- Liikkuminen Esplanadin puiston suunnasta ja Torikortteleista tultaessa; matkalla useita hankalia kadunlyityksiä
- Risteilyturistiryhmät, jotka eivät pysty käyttämään rahaa alueen palveluihin, mutta heikentävät alueen asiointikokemusta muiden asiakkaiden näkökulmasta (esim. tukkivat kulkuväyliä)
- Vesiliikenteen lähtölaituripaikkajärjestelyt, joita ei ole optimoitu; laituripaikat on vuokrattu toimijakohtaisesti, jolloin paikka on valtaosan päivästä tyhjiään.

Yhteisinä intresseinä kaikille toimijoille oli alueen saavutettavuuden turvaaminen ja sen kehittäminen kaikilla kulkumuodoilla sekä liikkumisen sujuvuus alueella. Kauppatorialueen vetovoima ja siitä syntyvien asiakasvirtojen hyödyntäminen liiketoiminnassa nähtiin keskeisenä. Erityisen keskeistä esimerkiksi vesiliikennetoimijoille on näkyvä ja helposti tunnistettava paikka, sillä asiointipäätös voidaan tehdä pikaisestikin alueella ollessa. Tori- ja kauppahallikaupan edustajien sekä Torikortteleiden toiveena on kehittää alueen toimintoja palvelemaan yhä enemmän helsinkiläisiä. Oheisessa kuvassa on havainnollistettu eri toimijoiden keskeisimpiä intressejä ja kehitystoiveita.



Kauppatorin ympäristön keskeisimmät toimijat ja haastatteluiden pohjalta tunnistettuja kehitystarpeita

Kauppatorin ja kauppahallin toimijoiden sekä Torikortteleiden näkökulmasta alueen toimintoja tulisi kehittää erityisesti niin, että alueen brändi ja laatumielikuva täytyisivät. Mahdollisia kehityssuuntia olisivat esim. palvelun laadun korostaminen sekä paikallisen ruokakulttuurin esiin nostaminen. Alueen tulee profiloitua suhteessa muihin, tyyppillisesti edullisemmän hintatason, kaupallisiin palveluihin. Alueen imagoa voitaisiin kehittää erityisesti elämyksellisyyttä ja sisältöjä kehittämällä niin, että alue mielletään kokonaisuutena ja sillä on selkeä tarina. Kauppatorin merellinen ja kaupunkikuvallinen ympäristö luo kehittämiselle hyvät konkreettiset raamit, joita voi hyödyntää täydentävillä toiminnoilla ja sisällöillä.

3. Ehdotuksia Kauppatorin alueen kehittämiseksi

Työn yhteydessä on hyödynnetty Placemaking-suunnitteluperiaatteen lähtökohtia ja jäsentelyä vetovoimaisen kaupunkitilan kehittämiseen: **yhteydet ja saavutettavuus, toiminnot, viihtyisyys ja elämyksellisyys sekä kaupunkitilan sosiaalinen ulottuvuus**. Mikään osa-alueista ei voi toteutua yksinään, vaan alueen kehittäminen tulee nähdä kokonaisuutena, jossa kehitystoimenpiteet tukevat kokonaisuuden rakentumista.

Tässä luvussa esiteltävät Kauppatorin alueen kehittämisajatukset on jäsennetty kahdeksi osakokonaisuudeksi; **yhteydet ja saavutettavuus** sekä **toiminnot ja toiminnallisuus**. Osa-alueiden välillä käydään kuitenkin vuoropuhelua esimerkiksi siitä, miten kehitystoimenpiteet vaikuttavat laajemmin kokonaisuuteen. Yhteydet ja saavutettavuus ovat runko, joka mahdollistaa alueen toimintojen ja toiminnallisuuden ja sitä myötä viihtyisyyden, elämyksellisyyden ja sosiaalisuuden ulottuuksien nykyistä parempaa esiintuomista alueella.

Visioiden jäsentely sekä tavoitteet

Yhteydet ja saavutettavuus	Toiminnot ja toiminnallisuus
<p>Alue kytkeytyy sujuvasti ja esteettömästi muuhun liikenneverkkoon ja eri liikkumismuotoihin. Kaupunkitilassa helppo orientoitua ja se tarjoaa turvallisen sekä miellyttävän liikkumisympäristön eri ikäisille käyttäjille.</p>	<p>Viihtyisyys ja elämyksellisyys. Kaupunkitila on puhdas, turvallinen ja se tarjoaa riittävästi suojaisia ja viihtyisiä oleskelutiloja. Elämyksellisyys syntyy alueen yksilöllisistä ominaisuuksista, kuten historiallisesta ympäristöstä ja merellisyydestä. Kaupunkitila on monikäyttöinen ja aktiivinen eri vuorokauden- ja vuodenaikoina. Se tarjoaa kiinnostavia toimintoja sekä yksilöllisiä tapahtumia eri käyttäjäryhmille.</p> <p>Kaupunkitilan sosiaalinen ulottuvuus. Kaupunkitila on monipuolinen ja huomioi eri ikäryhmät ja kansallisuudet. Alueella on helppo liikkua kävelen ja se tarjoaa viihtyisiä paikkoja oleskeluun ja sosiaalisiin kohtaamisiin. Se on helposti lähestyttävä, vuorovaikutteinen ja avoin (tarjoaa myös muita kuin kaupallisia tiloja ja toimintoja). Alueella huomioidaan ja mahdollistetaan esteetön liikkuminen.</p>

Visioita on käsitelty tavoitelähtöisesti, minkä jälkeen tavoitteet on purettu erilaisiksi kehittämistoimenpiteiksi ja näiden vaikutusten arvionniksi. Tässä yhteydessä kehittämistoimenpiteet ovat vielä suuntaa-antavia ja kuvaavat enemmänkin kaupunkirakenteen ja toimintojen kehittämisen roolia toiminnallisuuden mahdollistajana. Varsinaiset ratkaisut suunnitellaan tarkemmin alueen maankäytön ja toteutuksen suunnitteluprosesseissa. Lisäksi on huomioitava se, että selvitys on tehty kaupunkisuunnittelun tarpeisiin, vaikka vuoropuhelua onkin käyty useiden toimijaryhmien kanssa. Esimerkiksi torimyyntin ja kauppahallin ympäristön kehittäminen sekä vesiliikenteen järjestelyt vaativat tarkempaa ja yksityiskohtaisempaa arviointia siitä, miten tässä ehdotettuja kehittämistoimenpiteitä tulisi huomioida ja ovatko esitetyt ratkaisut ylipäättään mahdollisia.

Alueen toimijoilla ja sidosryhmillä on lisäksi suuri vastuu toimenpiteiden jalkauttamisessa, mikä edellyttää tiivistä vuoropuhelua niin toimijoiden kesken kuin kaupungin eri organisaatioiden suuntaan. Kehittämisessä on huomioitava myös toimijoiden rajalliset taloudelliset ja muut resurssit: mikäli Kauppatorin alueesta halutaan todella kehittää nykyistä vetovoimaisempi, merellisempi ja

toimivampi kokonaisuus, edellyttää se kaupungilta erilaisia panostuksia niin infraan ja puitteisiin kuin toimintojenkin kehittämiseen.

Kehittämissivioita tarkasteltaessa on lisäksi huomioitava niiden ajallinen ulottuvuus. Osa kehittämistoimenpiteistä on toteutettavissa erilaisina kokeiluina ja sovelluksina heti, mutta erityisesti alueen infraan ja yhteyksiin tehtävät parannustoimenpiteet vaativat aikaa ja resursseja. Tässä työssä toimenpiteet on eroteltu kahdeksi eri vaiheeksi:

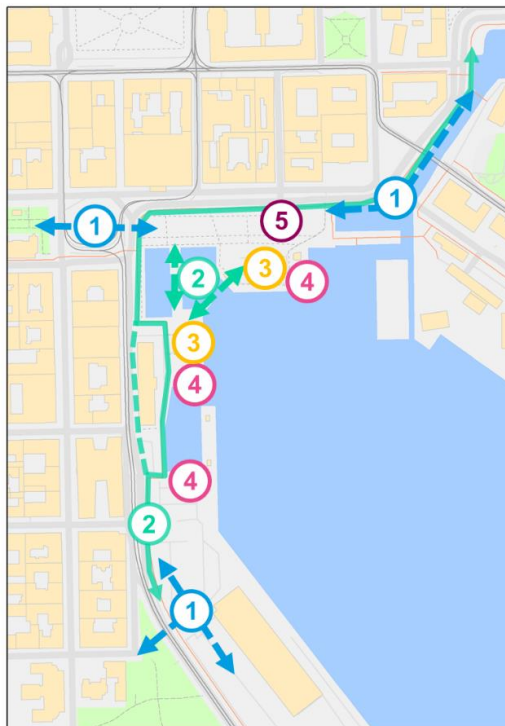
- **Vaihe 1: Nopeina kokeiluina ja pieninä kehittämistoimenpiteinä tehtävät, pienten kustannusten ratkaisut**
- **Vaihe 2: Pitkäjänteisempää suunnittelua edellyttävät ja alueen infraan ja rakenteisiin puuttuvat toimenpiteet.**

3.1. Yhteydet ja saavutettavuus

Kauppatorin alue kytkeytyy sujuvasti ja esteettömästi muuhun liikenneverkkoon ja eri liikkumis-
muotoihin. Kaupunkitilassa helppo orientoitua ja se tarjoaa turvallisen ja miellyttävän liikkumisym-
päristön eri ikäisille ja toimintakykyisille käyttäjille. Kävely- ja pyöräily-yhteydet alueen läpi ja sen
sisällä ovat sujuvat ja turvalliset. Kauppatorin toiminnallinen alue levittäytyy nykyistä laajemmalle,
mikä sujuvoittaa osaltaan alueen sisäistä jalankulkuliikennettä.

Joukkoliikenne on perustavanlaatuinen palvelu Kauppatorilla. Vaikka Kauppatori sijaitsee hyvien
kävely-yhteyksien varrella, on Kauppatorin saavutettavuus joukkoliikenteellä hyvä ympäri vuoden
ja eri vuorokaudenaikoina. Pysäkkien sijainnit ja muotoilu ovat tarkoituksenmukaiset matkustajien
ja joukkoliikenteen operoinnin kannalta.

Autoliikenteen yhteydet ovat alueella riittävät Eteläsataman raskas liikenne huomioiden. Kauppa-
torin ja Kauppahallin asiakkaille, muille torilla vieraileville ja Suomenlinnan asukkaille on järjestetty
riittävät pysäköintimahdollisuudet alueen keskeinen sijainti huomioiden.



- 1 Alueen saavutettavuuden parantaminen kehittämällä kävely- ja pyöräily-yhteyksiä
- 2 Alueen sisäisten pyöräily- ja kävelyreittien sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen
- 3 Pysäköintijärjestelyihin liittyvät muutokset
- 4 Vesiliikenteen lähtölaitureiden ja terminaalitoimintojen kehittämien
- 5 Kauppatorin huoltoyhteyksien ja huollon parantaminen

1

Alueen saavutettavuuden parantaminen kehittämällä kävely- ja pyöräily-yhteyksiä

Kauppatorin ympäristön elinvoimaisuuden näkökulmasta keskeistä on alueen saavutettavuuden kehittäminen sekä parempi kytkeytyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja toimintoihin. Saavutettavuutta tulee tarkastella kahdella tasolla: miten Kauppatori on saavutettavissa ympäröiviltä alueilta ja toisaalta, miten Kauppatorin sisäiset yhteydet toimivat. Kauppatorilla on hyvin erityyppisiä liikkujaryhmiä, joiden tarpeet tulisi huomioida suunnittelussa. Alueella kiertelee erityyppisiä liikkujaryhmiä yksittäisistä täsmäostoksia tekevistä paikallisista aina alueen nähtävyyksiä ihasteleviin ulkomaalaisiin turistiryhmiin. Alueella on niin nopean liikkumisen väyliä kuin hitaan ohituksen ympäristöjä, jotka paikoin risteävät keskenään. Erityisiä pullonkauloja ja sumppuja aiheuttavat esimerkiksi seuraavat kohteet:

- Kolera-altaan reuna Kauppatorilla (risteilyalusten lähtölaiturit)
- Linnanlaiturin ja Kanavarannan kapeat kävely- ja pyöräilyväylät
- Havis Amandan aukion ja Kauppatorin väliset suojatiejärjestelyt ja odotusalueet.

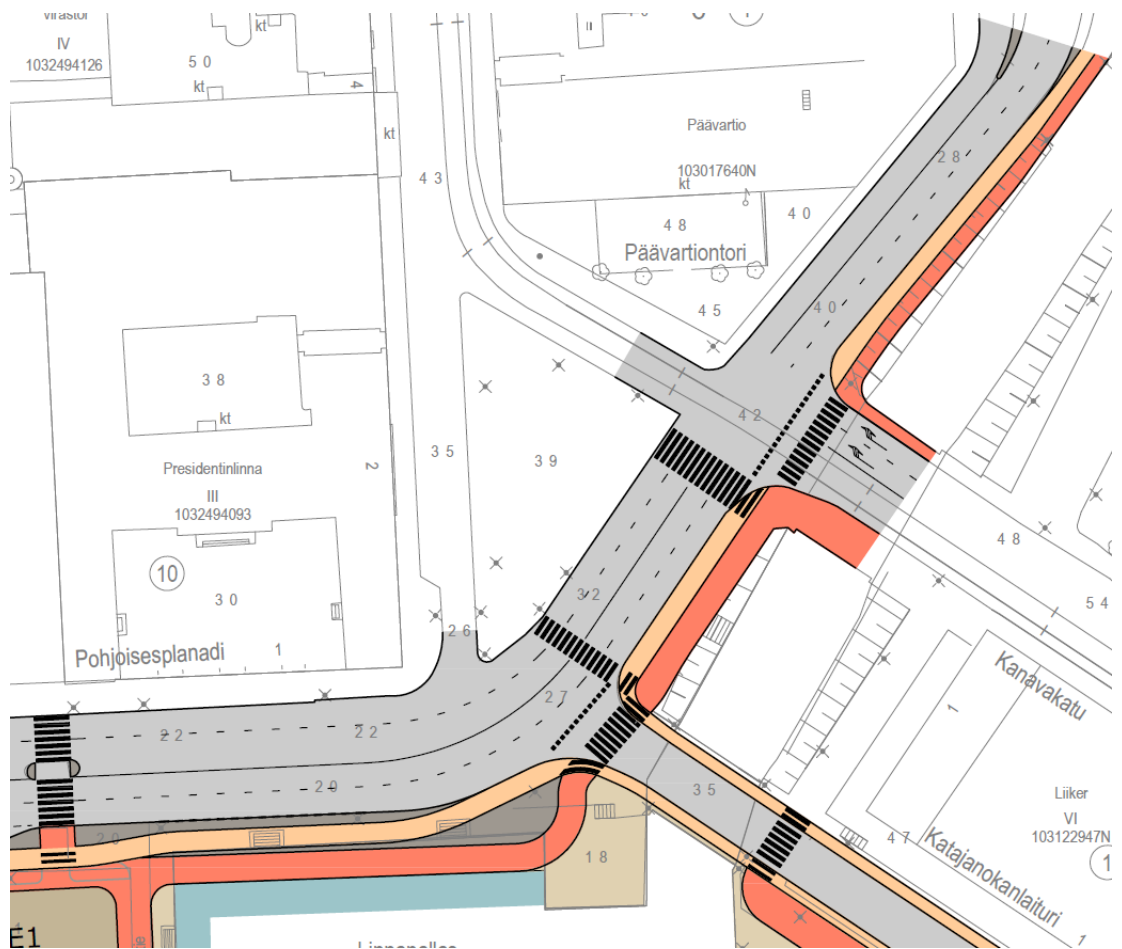
Tavoitteena on kehittää kävely- ja liikkumisympäristöä, jotta kulkeminen alueelle ja alueella on sujuvaa. Yhtenä keskeisenä tavoitteena on Kauppatorin ja Kauppahallin/Lyypekinlaiturin alueen sitominen nykyistä tiiviimmin toisiinsa. Toisaalta on huomioitava myös yhteydet ympäröivään kaupunkirakenteeseen kuten Esplanadin puistoon, Torikortteleihin, Katajanokalle ja Kanavarantaan sekä Olympiaterminalin ja Tähtitorninmäenpuiston suuntaan. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää seuraavia muutoksia ja toimenpiteitä:

1A: Jalankulkuyhteyksien parantaminen Linnanlaiturin ja Kanavarannan alueella
1B: Kauppatorin saavutettavuus Esplanadin puiston suunnasta sekä Havis Amandan aukion toimintojen jäsentely
1C: Yhteydet etelään Olympiaterminalille sekä kävelysilta Tähtitorninmäenpuiston suuntaan

1A

Jalankulkuyhteyksien parantaminen Linnanlaiturin ja Kanavarannan alueella

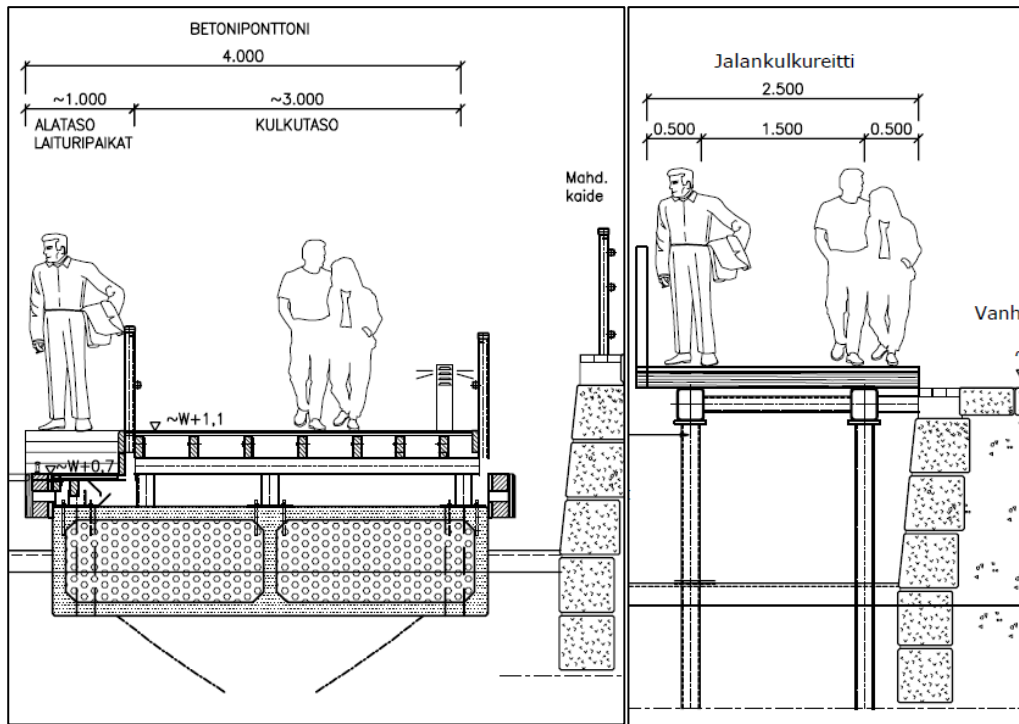
Nykyisellä Etelä- ja Pohjoisrannan välisellä jalankulku- ja pyörätiellä on epäjatkuvuuskohta Linnanaltaan ja Meritullintorin välisellä osuudella, jossa eroteltu väylä muuttuu yhdistetyksi jalankulku- ja pyörätieksi. Jalankulun erottelu pyöräilystä olisi molempien liikkumismuotojen etujen mukaista.



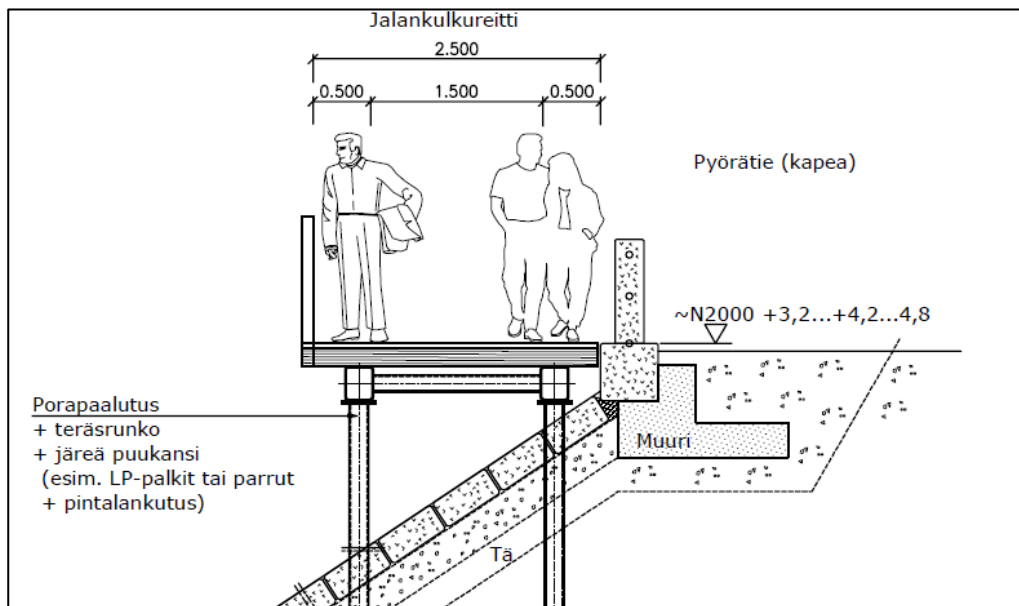
Linnanaltaan ja Meritullintorin välinen osuus

Toteutus

Erotellun jalankulku- ja pyöräväylän toteuttaminen ilman autoliikenteen kaistojen vähentämistä tai kaventamista voitaisiin toteuttaa leventämällä jalankulku- ja pyöräväylää osittain Linnanaltaan ja Kanavarannan päälle sijoittuvilla laiturirakenteilla. Linnanaltaan kohdalla rakenne olisi mahdollista toteuttaa kelluvana laiturina tai porapaaluihin tukeutuvana rakenteena, ja Kanavarannassa kanavan luiskaan porapaaluilla tukeutuvana rakenteena. Oheisissa kuvissa on esitetty periaatteet rakenteista.



Vaihtoehtoiset rakenteet Linnanaltaan kohdalla



Rakenne Kanavarannassa

Vaikutukset

Toimenpiteen vaikutuksesta jalankulku alueella olisi sekä miellyttävämpää että turvallisempaa ja alueen läpikulkeva pyöräily sujuvampaa.

Toimenpide	Jalankulkyhteyksien parantaminen Linnanaltaan ympäristössä ja Kanavarannan alueella
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> Sujuvammat ja turvallisemmat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> Laituri- tai vastaavat rakenteet Linnanaltaan pohjoisreunaan sekä Kanavarannan länsireunaan
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> Sujuvammat ja turvallisemmat pyöräily-yhteydet
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> Linnanaltaan laiturirakenne lyhyen aikajänteen ratkaisu Kanavarannan laiturirakenteet pidemmän aikajänteen ratkaisu
Kustannukset	<ul style="list-style-type: none"> Kohtalaiset investoinnit, kelluva siltarakenne paalutettua edullisempi

1B

Kauppatorin saavutettavuus Esplanadin puiston suunnasta ja Havis Amandan aukion toimintojen jäsentely

Kauppatorin ja Esplanadin puiston välinen yhteys on nykyisin vaikeasti hahmotettava. Havis Amandan aukio on osaltaan osittain jäsentymätön raitioliikenteen ohitusraiteen viedessä merkittävän osan aukion etelälaidasta ja pohjoisen suunnan raitiovaunupysäkin sijoituessa aukion ja Kauppatorin väliin.

Toteutus

Toimenpiteet toteutus koostuisi pohjoisen suunnan raitiovaunupysäkin siirrosta Havis Amandan aukion itäreunasta Etelärantaan, raitioliikenteen ohitusraiteen siirrosta aukion etelälaidasta Eteläesplanadille, sekä suojatieyhteyksien parantamisesta. Pysäkin toteuttaminen vaatisi autoliikenteen nykyisen vasemmalle kääntymiskaistan lyhentämisen Etelärannasta Pohjoisesplanadille.

Vaikutukset

Toimenpide vahvistaisi Esplanadin ja Kauppatorin välistä yhteyttä ja akselin suuntaisen kävely-yhteyden sujuvoittaminen. Alueelle saapuminen kävellen Esplanadin ja keskustan suunnasta olisi tällöin houkuttelevaa ja orientoituminen helppoa. Raitioliikenteen ohitusraiteen siirto Havis Amandan aukion etelälaidalta Eteläesplanadin ajoradalle vapauttaisi tilaa aukiolta muuhun toiminnan käyttöön. Raitiovaunupysäkin siirto ja suojatieyhteyksien parantaminen tekisivät itä-länsisuuntaisesta jalankulusta sujuvampaa ja houkuttelevampaa.

Toimenpide	Kauppatorin saavutettavuus Esplanadin puiston suunnasta sekä Havis Amandan aukion toimintojen jäsentely
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> Amandan Aukion toiminnallisuuden kehittäminen
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> Raitioliikenteen uudelleenjärjestelyt
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> Esplanadin akselin vahvistuminen
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> Pitkän aikajänteen toimenpiteitä
Kustannukset	<ul style="list-style-type: none"> Kohtalainen investointi

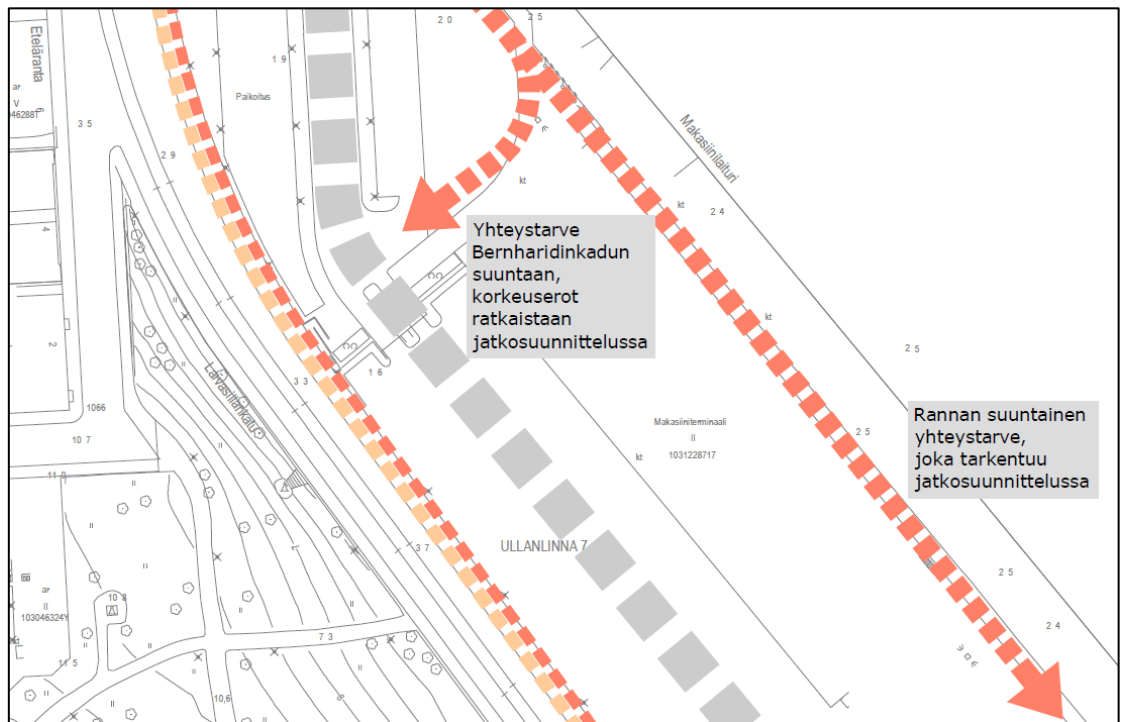
1C

Yhteydet etelään Olympiaterminalille sekä kävely-yhteys Tähtitorninmäenpuiston suuntaan

Makasiiniranta on selkeästi irrallaan Kauppatorin ja Lyypekinlaiturin vilkkaimmista toiminnoista. Kehittämällä yhteyksiä etelään ja toisaalta Tähtitorninmäenpuiston suuntaan mahdollistettaisiin Kauppatorin toiminnallisen alueen jatkumisen etelään Makasiinirannan suuntaan. Makasiinirannan maankäytön kehittyminen mahdollistaisi myös merellisyyden vahvemman kokemista alueella.

Toteutus

Ratkaisu tulee suunnitella ja toteuttaa Makasiinirannan maankäytön suunnittelun yhteydessä, korkeuserot ratkaistaan jatkosuunnittelussa. Sataman raskaan liikenteen yhteystarve Olympiaterminalin suuntaan säilyy ja tarkentuu niin ikään jatkosuunnittelun edetessä.



Vaikutukset

Toimenpide yhdistäisi Kauppatorin ja Kauppahallin muodostaman kokonaisuuden Makasiinirannan alueeseen. Kävelysilyhteyden kautta alue yhdistyisi edelleen Tähtitorninvuorenpuistoon ja Kaartinkaupunkiin sekä rannan suuntaisen yhteyden kautta Olympiaterminalin ja Kaivopuiston suuntiin. Kävelysilyhteys olisi myös mahdollista integroida alueelle mahdollisesti rakentuviin uusiin toimintoihin.

Toimenpide	Yhteydet etelään Olympiaterminalille sekä kävelysilta Tähtitorninmäenpuiston suuntaan
Mahdollisuudet	Kauppatorin toiminnallisen alueen laajentuminen ja merellisyyden vahvistuminen
Edellytykset	Makasiinirannan maankäytön kehittyminen Kävelysiltayhteyden toteuttaminen Makasiinirannan ja Bernhardinkadun välille
Vaikutukset	Kauppatorin ja Kauppahallin muodostaman kokonaisuuden yhdistäminen toiminnallisesti Makasiinirannan alueeseen
Toteuttamisen aikajänne	Pitkä aikajänne
Kustannukset	Toteutuksesta riippuen suuri tai kohtalainen investointi

2

Alueen sisäisten pyöräily- ja kävelyreittien sujuvuuden ja turvallisuuden kehittäminen

Pyöräily ja jalankulku sekoittuvat Kauppatorin ja Makasiinirannan ympäristön ruuhkaisimmilla alueille toisiinsa luoden vaaratilanteita sekä toisaalta negatiivisia kokemuksia ympäristöstä. Kauppatorin ympäristön asiointiviihtyvyyden ja -kokemusten kannalta keskeistä on yhteyksien kehittäminen sekä järjestelyjen kehittäminen kriittisissä solmupisteissä. Kauppatori on ensisijaisesti jalankulkijoiden aluetta, mutta myös pyöräilijöille pitää taata sujuva ja turvallinen yhteys rannan suuntaisella runkoreitillä. Alueella pyöräilee monenlaisia pyöräilijöitä, minkä vuoksi reittien selkeys sekä helposti omaksuttavat liikenne- ja liikkumisjärjestelyt ovat ensisijaisen tärkeitä. Pyöräily-ympäristön parantamiseen liittyy myös kaupunkipyöräasemien ja pyöräpysäköinnin kehittäminen alueella.

Tavoitteeseen pääsemistä edistää seuraavien osa-alueiden kehittäminen:

2A: Siltayhteys Kauppatorin ja Lyypekinlaiturin välille

2B: Pyöräilyn runkoreitin liikennejärjestelyt ja liikkumismuotojen erottelu

2C: Kauppahallin ympäristön pyöräreittien vaihtoehtojen ja jäsentelyn tarkastelu

2D: Kaupunkipyöräasemien ja pyöräpysäköinnin sijoittaminen alueella

2A Siltayhteys Kauppatorin ja Lyypekinlaiturin välille

Kauppatorin ja Kauppahallin välillä ei nykyisin ole selkeää jalankulkuyhteyttä. Jalankulkuyhteys kiertää nykyisin Kolera-altaan länsipuolitse, missä jalankulkuliikenne ruuhkautuu helposti. Toimenpiteenä Kauppatorin ja Lyypekinlaiturin välille toteutettaisiin jalankululle siltayhteys.

Toimenpide parantaisi jalankulkuyhteyksiä, lyhentäisi kävelymatkaa Kauppatorin ja Kauppahallin välillä vahvistaen näin Kauppatorin ja Kauppahallin toiminnallista yhteyttä ja synergiaa. Toimenpide mahdollistaisi myös Keisarinluodonlaiturin ja Lyypekinlaiturin paremman aktiivisuuden.

Toteutus

Sillan toteuttamiselle on kaksi vaihtoehtoista ratkaisua. Silta voidaan toteuttaa joko diagonaalisenä yhteytenä Keisarinluodon lounaiskulmasta Lyypekinlaiturin koilliskulmaan tai pohjois-eteläsuuntaisena yhteytenä Kolera-altaan laitureiden välille.



Vaihtoehtoiset ratkaisut sillan toteuttamiseksi.

Vaikutukset

Silta synnyttäisi vahvan yhteyden Kauppatorin ja Kauppahallin välille ja erityisesti diagonaalinen vaihtoehto yhdistäisi Keisarinluodonlaiturin ja Lyypekinlaiturin kytkemistä toiminnallisesti toisiinsa. Diagonaalinen vaihtoehto rajoittaisi toisaalta Kolera-altaan käyttöä vesiliikenteessä. Pohjois-eteläsuuntaisella vaihtoehdolla vaikutukset vesiliikenteeseen kohdistuvat ainoastaan Kolera-altaan läntiseen osaan, mutta jalankululle ja alueen toimintojen kehittämiseksi ja aktivoimiselle syntyvät edellytykset olisivat diagonaalista vaihtoehtoa vähäisemmät.

VE 0: Ei yhteyttä	VE 1: Diagonaalisyhteys	VE 2: Pohjois-etelä
<ul style="list-style-type: none"> + Ratkaisu ei aiheuta kustannuksia + Kolera-altaan käyttö vesiliikenteen lähtöpaikkana ei häiriinny - Keisarinluodonlaiturin ja Lyypekinlaiturin toiminnallinen yhdistäminen hankaloituu - Laiturien aktivoitipotentiaali heikkenee kaupallisten toimintojen näkökulmasta - Kauppatorin alueelle ei saada luontaista kiertoyhteyttä 	<ul style="list-style-type: none"> + Mahdollistaa laiturialueiden tiiviin kytkeytymisen fyysisesti ja toiminnallisesti toisiinsa + Synnyttää kaupallisesti kiinnostavia kiintopisteitä uuden kulkureitin varrelle sekä reitien risteämiskohtiin + Mahdollistaa paremman synergian Kauppahallin ja Kauppatorin välille + Luo alueelle uuden nähtävyyden - Sulkee Kolera-altaan jatkuvalla vesiliikennekäytöltä (tilapäinen käyttö mahdollista, jos silta on avattava) - Kustannuksiltaan suurin toimenpide 	<ul style="list-style-type: none"> + Kytkee Kauppatorin alueen paremmin Kauppahalliin + Synnyttää vaihtoehtoisen pohjois-eteläsuuntaisen kulkureitin ruuhkatilanteiden varalle + Mahdollistaa Kolera-altaan itäisen puolen hyödyntämisen jatkuvassa vesiliikenteessä - Ei lyhennä merkittävästi matkaa Lyypekinlaiturin/Kauppahallin ja Kauppatorin välillä - Kauppatorin alueelle ei saada luontaista kiertoyhteyttä - Keisarinluodonlaituri jää ”pussinperäksi” vailla luonnollisia liikkujavirtoja; hankaloittaa aktivointia

Silta synnyttäisi uuden yhteyden pohjois-eteläsuuntaiselle jalankululle vähentäen samalla osaltaan kuormitusta Kolera-altaan pohjois- ja länsipuolisilla jalkakäytävillä, jotka ruuhkautuvat nykyisin herkästi haitaten myös viereisen pyörätien liikennettä.

Toimenpide	Siltayhteys Kauppatorin ja Lyypekinlaiturin välille
Mahdollisuudet	Jalankulkuyhteyksien sekä alueen sisäisen saavutettavuuden ja yhteyksien parantaminen; alueiden toiminnallinen kytkeytyminen toisiinsa.
Edellytykset	Siltarakenteen toteuttaminen
Vaikutukset	Kauppatorin ja Kauppahallin välisen yhteyden vahvistuminen Kolera-altaan länsipuolisen jalankulkuyhteyden kuormituksen vähentäminen
Toteuttamisen aikajänne	Pidemmän aikajänteen toimenpide
Kustannukset	Kohtalainen investointi. Vaihtoehto VE1 hieman vaihtoehtoa VE2 edullisempi (ei huomioitu kääntösillan vaadittavia toimenpiteitä).

2B**Pyöräilyn runkoreitin sujuvoittaminen ja liikkumismuotojen erottelu**

Kävely-yhteyden muodostaminen Kauppatorin pohjois- ja länsilaidoille sekä pyöräreitin erottaminen omalle väylälleen Etelärannan ja Pohjoisrannan välisellä osuudella mahdollistaisi liikkumismuotojen paremman yhteensovituksen ja parantaisi alueen saavutettavuutta.

Toteutus

Kävely-yhteys voitaisiin ensi vaiheessa toteuttaa Kauppatorin länsi- ja pohjoislaidoille maalauksin ja toritoimintojen sijoittelun avulla. Tarvittaessa yhteydestä on myöhemmin mahdollista tehdä väylämaisempi esimerkiksi muusta toripinnasta erottuvalla esteettömällä kiveyksellä. Pyörätien toteuttaminen kolmitasoratkaisuna, jossa jalankulun ja pyöräliikenteen sekä pyöräliikenteen ja auto liikenteen välissä on reunakivellä toteutettu korokoero, erottelisi pyöräilijät ja jalankulkijat tehokkaasti. Jalkakäytävän ja pyörätien ero olisi tällöin selkeästi rajattu ja erottuva, jolloin jalankulkijat eivät eksy pyörätielle. Reunakivi on hankala ylittää pyörällä, mikä vähentää pyöräilijän ajamista jalankulkijoiden puolella. Auto- ja pyöräliikenteen välinen reunakivi puolestaan luo pyöräilijöille turvallisuuden tunteen. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan kaksisuuntaisen pyörätien perusleveys pääreiteillä on 3,0–4,0 m. Mitoituksessa tulee huomioida kunnossapidon vapaan tilan vaatimukset. Kaksisuuntaiset pyörätiet tulisi lisäksi erotella aina noin 1,0 m leveällä erotuskaistalla ajoradasta. Tämä voi olla haastavaa historiallisessa torimiljöössä, ja onkin suotavaa selvittää pyörä-yhteyksien vaihtoehdot.

Vaikutukset

Pyöräreitin sujuvoittaminen sekä erottelu muista liikennemuodoista parantaisi pyöräliikenteen sujuvuuden lisäksi kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta. Vaivaton kävely-yhteys Kauppatorin pohjoislaidalla vähentäisi osaltaan Kauppatorin etelälaidan nykyisin kuormittuneen itä-länsisuuntaisen jalankulkuyhteyden kuormitusta.

Toimenpide	Pyöräilyn runkoreitin sujuvoittaminen ja liikkumismuotojen erottelu
Edellytykset	Fyysiset muutokset jalankulku- ja pyörätiejärjestelyissä
Vaikutukset	Jalankulun ja pyöräilyn sujuvoittaminen ja liikenneturvallisuuden parantuminen
Toteuttamisen aikajänne	Kävely-yhteyden muodostaminen lyhyen aikajänteen toimenpide Jalankulkuväylän ja pyörätien parantaminen keskipitkän aikajänteen toimenpide
Kustannukset	Ei vaadi suuria investointeja

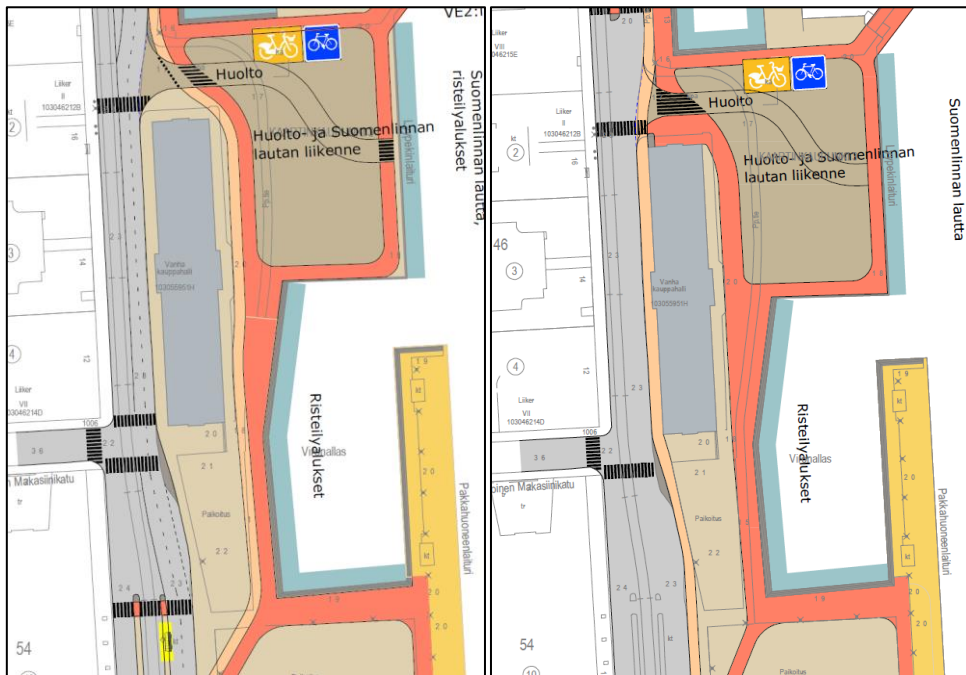
2C**Kauppahallin ympäristön pyöräreittien vaihtoehtojen ja jäsentelyn tarkastelu**

Toimenpide mahdollistaa sujuvampien pyöräily-yhteyksien kehittämisen kauppahallin ympäristössä. Toisaalta järjestelyillä pyritään mahdollistamaan myös kauppahallin ympäristön parempi ja laadukkaampi käyttö, toimintojen monipuolistaminen sekä ympäristön laadukkuuden kehittäminen. Nykyisellä Kauppahallin itäpuolitse kulkevalla pyöräreitillä on jyrkkiä käännoksiä sekä useita risteämiä jalankulun kanssa. Lyypekinlaiturilla reitti on merkitty ajoratamaalauksilla, jotka ovat osittain heikosti havaittavissa lisäen kävelijöiden ja pyöräilijöiden välisiä konflikteja. Tavoitteena on tarkastella Kauppahallin ympäristön pyöräreittien kehittämismahdollisuuksia niin, että pyörä- ja jalankululiikenne toimivat alueella mahdollisimman hyvin samalla mahdollistaen Kauppahallin toimintojen laajentamisen Lyypekinlaiturin alueelle.

Toteutus

Pyöräreitin parantamisessa on kaksi periaatteellista vaihtoehtoa. Pyörätie voidaan parantaa joko Kauppahallin itäpuolitse nykyistä pyörätien linjausta mukaillen tai Kauppahallin länsipuolitse nykyisen jalkakäytävän kohdalla. Itäpuolitse kulkevaa linjausta voitaisiin parantaa nykytilanteesta loiventamalla kaarteita Kauppahallin pohjois- ja eteläpuolilla sekä vähentämällä risteämiä jalankulun kanssa. Lisäksi pyörätie voitaisiin erottaa jalankulusta esimerkiksi erilaisella pintamateriaalilla.

Vaihtoehtoisessa ratkaisussa pyörätie johdettaisiin Kauppahallin länsipuolitse, jolloin reitistä saataisiin entistä suurempi ja se risteäisi jalankulun kanssa ainoastaan liittymien yhteydessä. Pyöräreitti kulkisi tällöin johdonmukaisesti samassa katutilassa autoliikenteen kanssa, ja Kauppahallin itäpuoli vapautuisi kokonaan jalankululle. Ratkaisu vaatisi kuitenkin merkittäviä muutoksia Etelärannan nykyisiin kaista- ja/tai raitiotiejärjestelyihin, jotta pyöräväylälle saataisiin riittävä tila Kauppahallin länsipuolella. Ongelmaksi muodostuu täällä erityisesti Kauppahallin ulko-ovesta johtuva kavennus. Satamaliikenteen toimivuuden turvaamiseksi ei myöskään autoliikenteen kaistoja voida Kauppahallin kohdalla vähentää tai kaventaa niin merkittävästi, että pyöräyhteydelle saataisiin riittävästi lisätilaa. Ratkaisun edellytykset voidaan arvioida uudelleen, mikäli Eteläsataman liikenne ei tulevaisuudessa kulje Etelärannan kautta.



Vaihtoehtoiset periaateratkaisut pyöräyhteyden toteuttamiseksi

Vaikutukset

Pyörätien jäsentelyn parantaisi pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta vähentäen konflikteja jalankulun kanssa. Pyöräreitien johtaminen Kauppahallin länsipuolitse tarjoaisi pyöräilylle suuremman ja täten sujuvamman yhteyden. Ratkaisu olisi myös johdonmukainen reitin muiden osuuksien kanssa, joilla pyöräily kulkee samassa katutilassa autoliikenteen kanssa.

VE 1: Kauppahallin itäpuoli	VE 2: Kauppahallin länsipuoli
<ul style="list-style-type: none"> + Mahdollista toteuttaa riittävän leveä pyörätie + Pyöräilijöille turvallisempi ratkaisu, huomioiden kuitenkin jalankulkijoiden ensisijaisuus Lyypekinlaiturin kohdalla + Kustannuksiltaan kevyempi ja helpommin toteutettava ratkaisu - Risteävät pyöräilijä- ja kävelijävirrat aiheuttavat vaaratilanteita ja toisaalta huonon liikumisympäristön molemmille kulkumuodoille - Mahdollisuudet hyödyntää Lyypekinlaituria ulkomyyntiin ja oleskeluun heikommät - Kauppahallin ja laiturialueen väliin toiminnallinen "katkos" 	<ul style="list-style-type: none"> + Suurempi ja sujuvampi yhteys + Selkeämpi erottelu Lyypekinlaiturin ja kauppahallin liikkujavirroista + Turvallisempi ratkaisu jalankulkijoiden ja alueen muiden käyttäjien näkökulmasta, ei risteävää kävely- ja pyöräliikennettä + Mahdollistaa Kauppahallin ja Lyypekinlaiturin toiminnallisen kytkemisen ja esim. oleskelun toteuttamisen laiturialueelle - Pyörätien kapeus kauppahallin sivulla - Muiden liikkumismuotojen toimivuudet huonontaminen - Muutostoimenpiteiden kustannukset

Toimenpide	Kauppahallin ympäristön pyöräreittien vaihtoehtojen ja jäsentelyn tarkastelu
Mahdollisuudet	Lyypekinlaiturin ja Kauppahallin välisen toiminnallisen yhteyden vahvistamisen ja Lyypekinlaiturin toimintojen kehittäminen jalankulkijoiden ehdoilla
Edellytykset	Ratkaisu edellyttää muutoksia Etelärannan liikennejärjestelyihin Kauppahallin länsipuolella riittävän leveyden mahdollistamiseksi pyöräväylälle
Vaikutukset	Pyörätien aiheuttaman estevaikutuksen poistaminen Lyypekinlaiturilta
Toteuttamisen aikajänne	Suunnitteluratkaisu liikennesuunnitelman yhteydessä Valitun ratkaisun toteutus pidemmällä aikajänteellä
Kustannukset	Pyörätiejärjestelyillä vähäiset kustannukset (Vaihtoehdon 2 vaatimia muutoksia auto- ja raitioliikenteen järjestelyihin ei arvioitu)

2D

Kaupunkipyöräasemien ja pyöräpysäköinnin sijoittaminen alueella

Polkupyörien pysäköinti Kauppatorin ympäristössä on sekavaa. Pysäköintipaikkoja on kysyntään nähden vähän ja ne sijaitsevat osittain epätarkoituksenmukaisesti, minkä johdosta pyöriä pysäköidään runsaasti myös alueen muihin rakenteisiin kiinnitettyinä. Kaupunkipyöräaseman sijainti Linnanlaiturilla palvelee hyvin Suomenlinnan lautan matkustajia, mutta on hyvin kuormittunut ja häiritsee Linnanlaiturin jalankulkua. Toimenpide mahdollistaisi pyöräilyn houkuttelevuuden kasvattamisen liikkumismuotona ja mahdollistaisi sujuvat vaihdot pyöräilyn ja Suomenlinnan lautan välillä.

Vaikutukset

Pyöräpysäköinnin keskittäminen Suomenlinnan lautan terminaalirakennuksen ja Kauppahallin ympäristöön sijoitettaviin runkolukittaviin pyörätelineisiin vähentäisi tarvetta pyörien kuljettamiseen ja lukitsemiseen niille kuulumattomille alueille, mikä selkeyttäisi osaltaan muiden alueiden toimintoja. Ylimääräiseen kaupunkipyöräaseman sijoittamiseen Katajanokan puolelle vähentäisi Kauppatorilla sijaitsevan aseman kuormitusta.

Toimenpide	Kaupunkipyöräasemien ja pyöräpysäköinnin sijoittaminen alueella
Mahdollisuudet	Pyöräilyn houkuttelevuuden kasvattaminen
Edellytykset	Runkolukittavat pyörätelineet sekä kaupunkipyöräasemat
Vaikutukset	Pyöräilyn osuuden kasvaminen, toritilan selkeytyminen
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt aikajänne, Kauppatorin kaupunkipyöräaseman osalta toimenpide toteutuu jo kesän 2018 aikana
Kustannukset	Ei vaadi suuria investointeja

3

Pysäköintijärjestelyihin liittyvät muutokset

Keisarinluodon- ja Lyypekinlaituri ovat osa merellisintä Helsinkiä. Laiturit ovat suorassa fyysisessä kontaktissa mereen ja niiden potentiaali kaupunkitilana on tällä hetkellä alihyödynnetty autojen pysäköintikenttänä. Pysäköinnin poistaminen mahdollistaisi meren ottamisen yhdeksi kaupunkitilan julkisivuksi sekä merellisen ympäristön hyödyntämisen eri tavoin.

Keisarinluodon- ja Lyypekinlaiturien elävöittämisen edellytyksenä on autopaikkojen poistaminen kyseisiltä alueilta. Keisarinluodonlaiturilla on yhteensä 63 pysäköintipaikkaa ja Lyypekinlaiturilla noin 39 pysäköintipaikkaa. Osa Keisarinluodonlaiturin pysäköintipaikoista on kesäaikaan varattuna torikäyttöön.



Pysäköintipaikkoja Keisarinluodonlaiturilla 11/2017.

Pysäköintipaikkojen poistaminen laitureilta mahdollistaisi Helsingin merellisimpien kohteiden nykyistä paremman hyödyntämisen ihmisten ajanvietto- ja oleskelupaikkoina, merellisyydestä nauttimisen, erilaisten tapahtumien järjestämisen sekä kaupallisten toimintojen laajentamisen ja kehittämisen alueella. Pysäköinnin poistamisen myötä meri tulisi yhä paremmin ja tiiviimmin osaksi Kauppatorin ympäristöä, omaksi julkisivukseksi.

Toteutus

Pysäköintipaikkojen poistaminen toteutetaan aluksi kokeiluluonteisesti puolentoista vuoden aikana paikkoja vähentäen, ei kokonaan poistaen. Myöhemmin ratkaisu on mahdollista tehdä pysyväksi. Kaikki pysäköintipaikat voidaan kuitenkin poistaa alueelta tilapäisesti, esimerkiksi tapahtumien ajaksi. Talvikaudella toritoiminnan ollessa vähäisempää osa pysäköinnistä voidaan mahdollistaa. Taksien pysähtyminen voidaan joka tapauksessa mahdollistaa.

Vaikutukset

Pysäköintipaikkojen poistamisella olisi useita positiivisia vaikutuksia, mikäli pysäköinniltä vapautuva tila pystytään hyödyntämään osana Kauppatorin ja Kauppahallin ympäristön toiminnallista kokonaisuutta sekä parantamaan alueen kontaktia mereen. Ympäristöön olisi mahdollista luoda erityyppisiä toimintoja, jotka houkuttelevat alueelle niin paikallisia asukkaita kuin matkailijoitakin.

Alueella voidaan viettää pidempään aikaa, mikä tarkoittaa myös lisääntyvää myyntiä tori- ja kaup-
pahallikauppiaille.

Pysäköintipaikkojen poistamisella tulisi olemaan vaikutuksia torialueen ja Kauppahallin saavutet-
tavuuteen henkilöautolla. Erityisesti vanhusten, liikuntakyvyltään heikkojen sekä ulkopaikkakunta-
laisten asiointimahdollisuudet alueella heikkenisivät.

Vaikutuksia voidaan lieventää pysäköintiin ohjaamisella sekä ennakoivalla opastuksella ja tiedo-
tuksella, minkä myötä yksityisautoilijat osaavat varautua ja hakea pysäköintipaikkoja torialueen
ulkopuolelta. Talvikauden aikana tilapäisiä pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa kesäaikana tori-
käytössä olevilta alueilta.

Toimenpide	Pysäköinnin poistaminen Keisarinluodon- ja Lyypekinlaitureilta
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> Alueen toiminnallisuuden ja aktiivisuuden kehittäminen Merellisyyden parempi hyödyntäminen Alueen imagon kehittyminen
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> Korvaavien pysäköintipaikkojen osoittaminen esimerkiksi Suo- menlinnan asukkaille Pysäköintipaikkojen varaaminen pistäytymiseen ja esim. tavaroi- den lastaamiseen autoon Mukulakivipinnan esteettömyyden kehittäminen
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> Alueen aktivointi ja merellisyyden parempi hyödyntäminen Ympäristön monipuolisempi hyödyntäminen ja lisääntyvät käyttä- jät Alueen henkilöautoliikennesaavutettavuuden heikkeneminen ja negatiiviset vaikutukset tiettyihin asiakasryhmiin
Toteuttamisen aika- jänne	<ul style="list-style-type: none"> Kokeiluna 2018-2019 Pysyväenä (vaihe 2), mikäli kokeilun tulokset positiivisia

4

Vesiliikenteen lähtölaitureiden ja terminaalitoimintojen kehittäminen

Kauppatori on Helsingin vesiliikenteen merkittävä keskittymä, josta lähtee lauttaliikennettä mm. Suomenlinnaan ja Helsingin ulkoilusaariin sekä lounas-, charter- ja sightseeing-risteilyitä. Valtaosa vesireittiliikenteestä lähtee Keisarinluodonlaiturin pistolaitureista sekä Kolera-altaasta. Keisarinluodonlaiturista lähtee myös Suomenlinnan säännöllinen lauttaliikenne, jolle laiturissa on myös 1950-luvun alussa rakennettu pieni terminaalirakennus. Rakennus ei kuitenkaan nykyisellään pysty enää palvelemaan suurta käyttäjämäärää ja talviolosuhteissa se ei ole optimaalinen ratkaisu. Lisäksi Suomenlinnan lautan ja muun vesiliikenteen aiheuttamat jonot synnyttävät ruuhkia ja sumppuja heikentäen ajoittain koko Kauppatorin eteläreunan toimivuutta.



Suomenlinnan lautan nykyinen terminaalirakennus.

Helsingin jatkuvasti lisääntyvä vesiliikennetarjonta ja avautuvat ulkoilusaaret lisäävät tarvetta kehittää vesiliikenteen lähtöpaikkoja niin Kauppatorin ympäristössä kuin muuallakin. Vesireittiliikenteen näkökulmasta kehitettäviä osa-alueita olisivat:

- 4A: Suomenlinnan lautan terminaalin sijaintipaikan määrittely
4B: Vesireittiliikenteen uusi terminaalit ja laituripaikkojen organisointi

4A

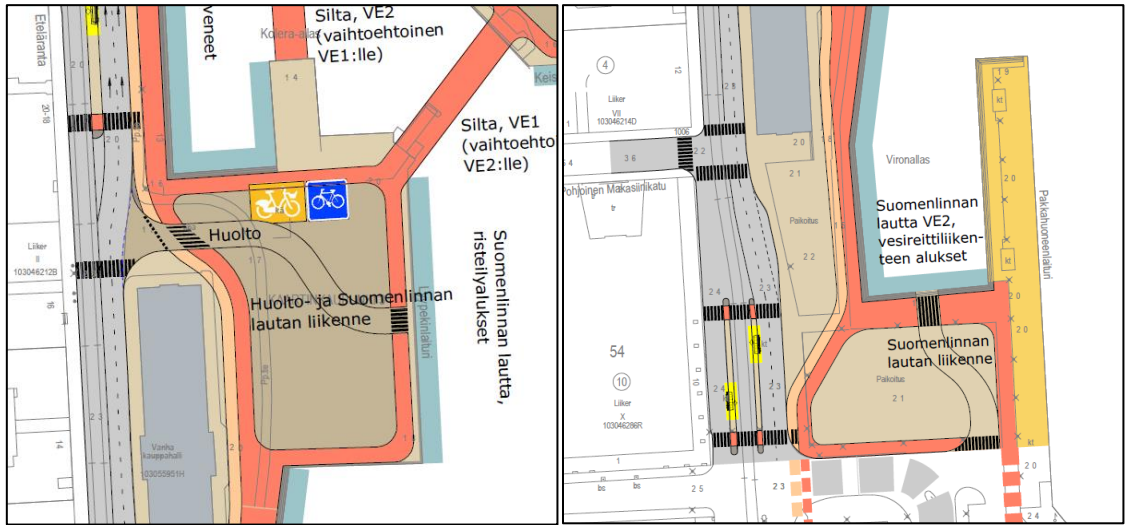
Suomenlinnan lautan terminaalin sijaintipaikan määrittely

Suomenlinnan lauttaterminaalit Keisarinluodonlaiturilla on jäänyt liian pieneksi, eikä se enää vastaa Suomenlinnan liikennöinnin tarpeisiin. Suomenlinnan lauttaliikenne on yksi keskeisistä Kauppatorin alueen vetovoimatekijöistä, joka myös luo ajoittain ruuhkia ympärilleen. Siirtämällä lauttaterminaalin sijainti uuteen paikkaan voitaisiin rakennuttaa uusi terminaalirakennus nykyaikaisine fasiliteetteineen ja lauttaliikennettä palvelevine oheistoimintoineen sekä toisaalta laajentaa toiminnallisesti aktiivista aluetta.

Toteutus

Suomenlinnan lauttaterminaalille on kolme vaihtoehtoista sijaintia:

1. Nykyinen sijainti Keisarinluodonlaiturilla, mahdolliset tarpeelliset parannus- ja laajentamistoimenpiteet
2. Lyypekinlaituri
3. Makasiiniranta/Vironallas.



Vaihtoehtoiset sijainnit (2 ja 3) Suomenlinnan lautan terminaali-alueeksi.

Vaikutukset

Suomenlinnan lauttaterminaalin siirrolla olisi merkittäviä vaikutuksia niin liikennöinnin kuin Kauppatorin ja Makasiinirannan välisen alueen toiminnalliselle kehitymiselle. Suomenlinnassa vieraillee vuosittain yli miljoona kävijää ja valtaosa näistä siirtyy saarelle hyödyntäen Kauppatorilta lähtevää lauttayhteyttä. Lauttaterminaali on näin ollen keskeinen ihmisvirtoja puoleensa vetävä toiminto. Keskeisiä kysymyksiä sijaintipaikan valinnassa ovatkin, teknisten ja vesiliikenteen järjestämiseen liittyvien seikkojen lisäksi, minkälaisia toimintoja uusi terminaalirakennus mahdollistaisi ja toisaalta, mitkä ovat siirtämisen vaikutukset esim. torikauppaan ja alueen ihmisvirtojen siirtymiseen. On myös huomioitava VE 3:n mukaisen ratkaisun toteutettavuutta rajoittava Pakkahuoneenlaiturin ISPS-alue (International Ship and Port Facility Security Code), jolla kulku ja liikennöinti on sallittu ainoastaan kulkuluvalla.

VE 1: Nykyinen sijainti	VE 2: Lyypekinlaituri	VE 3: Makasiiniranta
<ul style="list-style-type: none"> + Toimii Kauppatorialueen itäisenä magneettina tukien toimintaa + Kustannuksiltaan edullinen, riippuen parantamis- ja laajentamistoimenpiteiden kattavuudesta - Kapasiteetin riittämättömyys nykyisessä terminaalissa - Heikentää alueen kokonaistoiminnallisuutta - Ei mahdollista yhteisille terminaalitoiminnoille muun vesireittiliikenteen kanssa ilman huomattavia parantamis- ja laajentamistoimenpiteitä 	<ul style="list-style-type: none"> + Synnyttää Lyypekinlaiturille vetovoimaisen kohteen + Tukee kauppahallin toimintaa + Mahdollista toteuttaa yhteisiä terminaalitoimintoja muun vesireittiliikenteen kanssa - Ratkaisun kustannukset - Kaupunkikuvallisesti haastava 	<ul style="list-style-type: none"> + Laajentaa toiminnallisesti Kauppatorialuetta etelään kohti Olympiaterminaalia + Mahdolliset synergiat Makasiinirantaan syntyvien uusien toimintojen kanssa - Ratkaisun kustannukset - Sijainti suhteellisen kaukana joukkoliikenteestä ja keskeisimmistä ihmisvirroista - Sataman ISPS-alue

Toimenpide	Suomenlinnan lautan terminaalin sijaintipaikan määrittely ja mahdollisen uuden terminaalirakennuksen toteuttaminen
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> Suomenlinnan lauttaliikenteen terminaalitoimintojen ja asiakaskokemuksen kehittäminen Toimintojen yhteyteen synnyttävät uudet palvelut
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> Sijainteihin liittyvien erityiskysymysten ratkaiseminen
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> Suomenlinnan vesireittiliikenteen kehittyminen Mahdollisesti Lyypekinlaiturin vetovoimaisuuden parantaminen/Kauppatorialueen toiminnallinen laajentuminen etelään riippuen lopullisesta sijainnista
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> Keskipitkä aikaväli
Kustannukset	<ul style="list-style-type: none"> Nykyinen sijainti kustannuksiltaan edullisin, suurin kustannuksia aiheuttava tekijä uuden terminaalirakennuksen toteuttaminen

4B Vesireittiliikenteen uudet terminaalitoiminnot ja laituripaikkojen organisointi

Suomenlinnan lauttaterminaalien lisäksi myös muu Kauppatorin alueen vesireittiliikenne tarvitsee laiturin- ja terminaalitoimintojen kehittämistä. Nykyisin vesireittiliikenteen tärkeimmät lähtölaiturit sijaitsevat Kolera-altaassa sekä Keisarinluodonlaiturin päässä olevilla pistolaitureilla. Suurimpia ongelmakohtia ovat lähtölaitureiden ajoittainen ruuhkautuminen sekä laitureiden huono opastus ja löydettävyyden puute. Mahdollinen uusi siltayhteys ja sen myötä tapahtuvat muutokset Kolera-altaan vesiliikennekäytössä edellyttävät laiturin- ja terminaalitoimintojen kehittämistä alueella; sekä vesiliikennetoimijoiden että kaupungin ja Kauppatorin muiden toimijoiden tavoitteena on säilyttää vesireittiliikenne osana Kauppatorin merellisiä toimintoja.

Mahdolliset uudet ja kehitettävät sijaintipaikat vesireittiliikenteelle sekä lounas- ja tilausristeilyille olisivat Keisarinluodonlaiturilla (esim. nykyisen Suomenlinnan lauttaterminaalien ympärillä), Lyypekinlaiturilla sekä Vironaltaassa. Vesiliikennetoimijoille keskeistä on alueen asiakasvirrat sekä laituripaikan näkyvyys markkinoinnillisessa ja opastuksellisessa mielessä. Integroituminen alueen muihin toimintoihin on keskeistä, mutta uusien laituripaikkojen ja vesiliikenneterminaalien yhteydessä olisi mahdollista myös toteuttaa vesiliikennetoimijoita ja -matkustajia hyödyttäviä lisäarvopalveluita kuten ravintola- ja kahvilatoimintoja, myyntipalveluita sekä saariston infopalveluita.

Toteutus

Laituritoimintoja olisi mahdollista kehittää laituripaikkojen uudelleenorganisoinnilla sekä optimoinnilla: nykyisin laituripaikat on vuokrattu toimijoittain eikä esimerkiksi liikennöintikohteen perusteella. Lisäksi vesireittiliikenteelle ja lounas- sekä tilausristeilyille on ominaista se, että liiketoiminta tapahtuu merillä ja laitureissa oloaika pyritään minimoimaan. Tämän vuoksi olisi myös mahdollista muuttaa laituripaikkojen vuokrausperiaatteita, sijoittumista sekä hinnoittelua nykyistä muuntojoustavammaksi ja dynaamisemmaksi.

Vaikutukset

Vesireittiliikenteen laituripaikkojen uudelleenjärjestelyllä ja sijaintimuutoksilla olisi toteutuessaan vaikutuksia erityisesti vesiliikennetoimijoihin, mutta myös laajemmin Kauppatorin torimyyjiin ja muihin toimintoihin. Toisaalta muutokset synnyttäisivät uusia mahdollisuuksia kuten näkyvämmän terminaalikonaisuuden toteuttamisen, oheis- ja lisäarvopalveluiden kehittämisen sekä opastuksen helpottamisen. Vesiliikenteen lähtölaitureiden levittäminen nykyistä laajemmalle alueelle aktivoisi myös nykyisin vähemmän vesireittiliikenteen käytössä olevia Lyypekinlaituria ja Makasiinirantaa. Toisaalta vesireittiliikenteen kannalta nykyinen Kolera-altaan keskittyminen on liiketoiminnallisesti houkuttelevin alueen vilkkaiden asiakasvirtojen ja helpon saavutettavuuden näkökulmasta. Nykyinen sijainti mahdollistaa myös torikaupan ja vesireittiliikenteen yhteistyön, mikä voisi mahdollisesti heikentää toimintojen siirtymisen myötä.

Toimenpide	Vesireittiliikenteen laituritoimintojen kehittämisen ja siirtäminen, uusi vesireittiliikenteen terminaalirakennus
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> Laituritoimintojen ja terminaalin yhteyteen toteutettavat uudet lisä-arvopalvelut, vesireittiliikenteen brändin kehittyminen. Mahdollistaa siltayhteyden toteuttamisen Lyypekinlaiturin ja Keisariluodonlaiturin välille.
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> Sijainteihin liittyvien erityiskysymysten ratkaiseminen, houkuttelevien ja asiakasvirtojen puoleensa vetävien sijaintivaihtoehtojen kehittäminen
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> Alueen laajempi aktivoituminen. Vesireittiliikenteen näkökulmasta asiointivirroiltaan potentiaalisimman liikepaikan menetys. Kauppatorialueen merellisen yhteyden kehittäminen synnyttämällä alueilta, joissa ei alusten aiheuttamaa estevaikutusta.
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> Keskipitkä aikaväli, pistolaitureiden yms. ratkaisuiden ja kokeiluiden toteuttaminen mahdollista nopeamminkin
Kustannukset	<ul style="list-style-type: none"> Laituritoimintojen ja -rakenteiden kehittäminen Uuden terminaalirakennuksen toteuttaminen

5

Kauppatorin huoltoyhteyksien ja huollon parantaminen

Kauppatorin jätehuolto sekä torimyyjien laatikko- ja kärrysäilytys sijaitsevat nykyisin Keisarinluodonlaiturin länsipäädystä, torikaupan välittömässä läheisyydessä. Torimyyjät joutuvat kuitenkin viemään tavaroitaan torikaupan ajaksi myös Lyypekinlaiturin pysäköinnin yhteydessä sijaitsevalle alueelle. Keisarinluodonlaiturin hyödyntäminen muussa toiminnassa kuin autojen säilytyspaikkana edellyttää jätehuollon ja torikauppiaiden tavaransäilytyksen uudelleensijoittamista. Kesäisin jättepisteestä leviää hajuja, jotka vaikuttavat negatiivisesti alueesta saatavaan kokemukseen. Lisäksi jätehuolto sijaitsee keskeisellä alueella, joka olisi paremmin hyödynnettävissä torikaupan alueena ja paikkana, missä nauttia alueen merellisyydestä.



Kauppatorin nykyinen jätehuoltoalue.

Tavoite voitaisiin mahdollistaa seuraavilla toimenpiteillä:

- 5A: Kauppatorin jätehuollon ja huoltoliikenteen uudelleenjärjestely
- 5B: Torikauppiaiden huollon kehittäminen

5A Kauppatorin jätehuollon ja huoltoliikenteen uudelleenjärjestely

Kauppatorin nykyinen jätehuoltopiste sijaitsee Keisarinluodonlaiturilla Keisarinnakiven eteläpuolella. Huoltoajoyhteys jättepisteelle kulkee Suomenlinnan lautan ajoyhteyden kanssa samaa reittiä Linnanaltaan länsipuolitse risteten viistosti Kauppatorin itä-länsisuuntaisen jalankulkuyhteyden kanssa. Huoltotoiminnot katkaisevat Kauppatorin alueen ja Keisarinluodonlaiturin välisen yhteyden sekä synnyttävät estevaikutuksen merellisyydestä nauttimiselle.

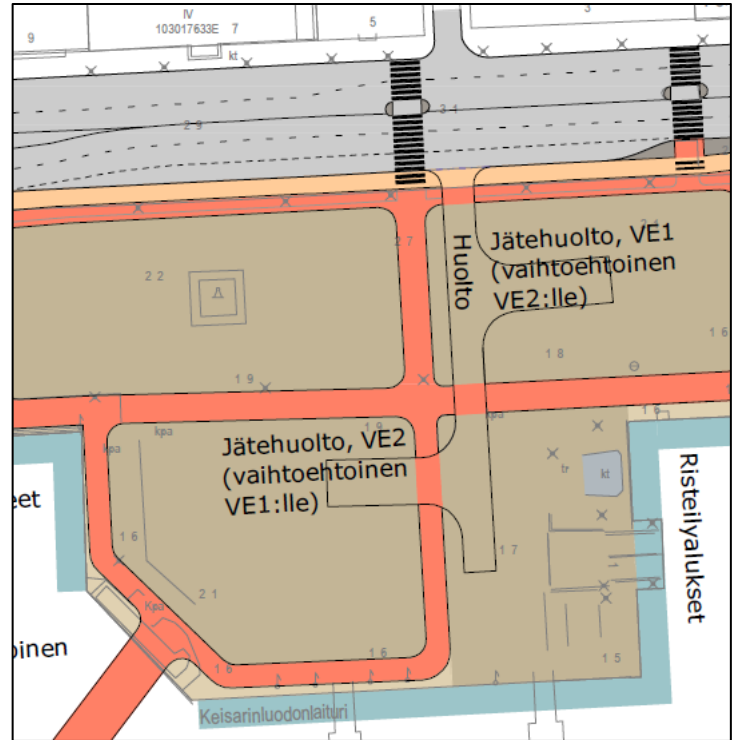
Jätehuoltopisteen siirto ja uusi huoltoajoyhteys selkeyttäisivät Kauppatorin toimintojen jäsentelyä sekä vapauttaisivat tilaa muille toiminnoille Linnanaltaan länsilaidalle ja Keisarinnankiven ympäristöön. Samalla mahdollistettaisiin merellisyyden tuominen paremmin osaksi Kauppatorin kokonaisuutta sekä voidaan synnyttää uusia oleskelupaikkoja.

Toteutus

Huoltoajoyhteys voidaan toteuttaa toripinnan tasossa joko erilaisella pinnoiteratkaisulla tai ajoratamaalauskein. Jätehuoltopisteelle on kaksi vaihtoehtoista sijaintia, se voi sijaita joko huoltoajoyhteiden itäpuolella Pohjoisesplanadin tuntumassa tai huoltoajoyhteiden länsipuolella lähempänä Keisarinluodonlaituria. Torialueen toiminnallisuuden kannalta keskeistä on jätehuollon mahdollisimman huomaamaton integroituminen ympäristöönsä sekä huoltopisteen saavutettavuus torimyyjien näkökulmasta.

Vaikutukset

Jätehuollon sijainti Pohjoisesplanadin tuntumassa minimoisi Kauppatorin halki kulkevan huoltoajoyhteiden määrän. Toisaalta jätehuoltopiste sijaitsi tällöin Pohjoisesplanadin arvokkaan julkisivun edustalla sekä Esplanadin pituusakselilla. Sijainti etelämpänä Keisarinluodonlaiturilla huoltoajoyhteiden itäpuolella olisi sivussa sekä Esplanadin että Kauppatorin keskiakselista ja vapauttaisi Linnanaltaan länsipuolisen alueen hyödyntämisen muuhun käyttöön. Huoltoajoyhteys tarvittaneen joka tapauksessa Suomenlinnan lautan nykyiselle terminaalirakennukselle asti, mikäli siinä sijaitsee tulevaisuudessa muuta toimintaa. Henkilöautoliikenteen saatto- ja lyhytaikaisen pysäköinnin alue voidaan tarvittaessa sijoittaa huoltoajoyhteiden läheisyyteen kummassakin vaihtoehdossa. Uusi huoltoajoyhteys sekä sen yhteen toteutettavana jalankulkuyhteys korostavat Helenankadulta merelle suuntautuvaa akselia.



VE 1: Pohjoinen sijainti	VE 2: Eteläinen sijainti
<ul style="list-style-type: none">+ Jätehuollon hajuhaitat rannan oleskelualueille minimoituvat+ Ei aiheuta torialueen poikki kulkevaa huoltoajoyhteiden liikennettä+ Rajaa torialuetta Pohjoisesplanadin liikennealueesta- Kaupunkikuvallisesti haastava: sijoittuu presidentinlinnan näkymään rannalta katsottaessa	<ul style="list-style-type: none">+ Kaupunkikuvallisesti selkeämpi ratkaisu+ Sijaitsee torimyyjien näkökulmasta paremmin saavutettavalla kohdalla- Heikentää ranta-alueen hyödyntämistä

Toimenpide	Kauppatorin jätehuollon ja huoltoliikenteen uudelleenjärjestely
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> Toimintojen jäsentelyn selkeytyminen ja Keisarinnakiven ympäristön vapauttaminen muuhun käyttöön
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> Toimenpide edellyttää jätteiden keräysjärjestelmän uusimista
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> Jätehuollon parantuminen alueella, merellisyuden parempi esiintuominen ja hyödyntäminen Keisarinluodonlaiturin länsiosassa
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> Uusi huoltoajoyhteys lyhyen aikajänteen toimenpide, palvelee myös Suomenlinnan lautan autoliikennettä Uuden jätehuoltopisteen toteuttaminen uuteen sijaintiin pidemmän aikavälin toimenpide, Suomenlinnan lautan terminaalin siirtyessä mahdolliseen uuteen sijaintiin, ajoyhteys jää huoltoliikenteen käyttöön
Kustannukset	<ul style="list-style-type: none"> Vaihtoehtojen välillä ei merkittävää eroa

5B

Torikauppioiden huollon kehittäminen

Jätehuollon lisäksi torikauppiaille on useita muitakin huoltotarpeita päivittäisessä arjessa. Tarpeet liittyvät esimerkiksi tavaroiden siirtämiseen autosta myyntikojulle, autopaikan löytäminen päivän ajaksi, karrujen ja koriin säilytys alueella sekä hygieniasta huolehtiminen. Nykyiset huoltofacilitetit ovat puutteellisia ja torikauppioiden arjen pyörittämiseen liittyy monia hankaloittavia tekijöitä.

Torikauppiaille tulisi osoittaa autopaikat lähistön pysäköintialueilta tai autohalleista. Nykyisin pysäköintiin ja erityisesti pysäköintipaikan etsimiseen kuluu huomattavan paljon aikaa, sillä pysäköintipaikka tulee etsiä kadunvarresta. Kaupungin tulisi myös yhteistyössä torikauppioiden ja pysäköintioperaattoreiden kanssa etsiä ratkaisuita torikauppioiden pysäköintiongelmaan; miten voidaan löytää sopuhintaisia ratkaisuita läheltä torialuetta ja toisaalta, voitaisiinko pysäköintiin liittyen tuottaa uudenlaisia palveluita?

Tuotteiden siirtämiseen tarkoitettuja karruja ja laatikoita säilytetään nykyisin sekä Keisarinluodonlaiturilla sijaitsevan jätehuoltoalueen yhteydessä, että Lyypekinlaiturin pohjoisosan pysäköintialueella. Torikauppiat tarvitsevat myös jatkossa tiloja tämän tyyppisille säilytyspisteille. Potentiaalisimpia kohteita olisivat esim. Lyypekinlaiturin nykyisen sijainnin kehittäminen, joka muuttuisi nykyistä paremmaksi mahdollisen siltayhteyden toteuduttua, tai esim. Keisarinluodonlaiturin itäosa nykyisen Suomenlinnan terminaalarakennuksen yhteydessä.

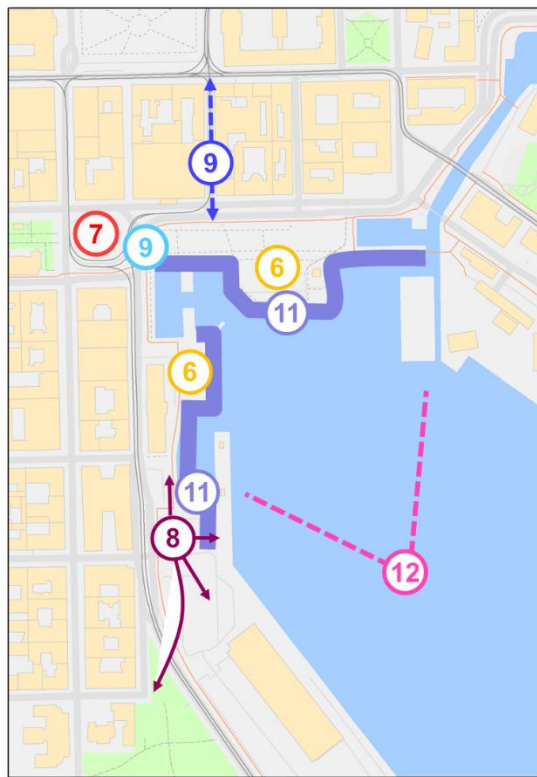
Torimyyjät tarvitsevat myös hygieniä ja wc-tiloja. Elintarvikkeiden kanssa työskenteleville tulisi osoittaa tilat, joita esim. asiakkaat eivät voi käyttää. Nykyisin torimyyjät käyttävät mm. Kaupungintalon aulassa sijaitsevia wc-tiloja. Hygieniä- ja wc-tilat olisi mahdollista toteuttaa esim. johonkin nykyisistä alueen rakennuksista tai mahdollisesti toteutettavaan uuteen Suomenlinnan lautan ja/tai vesireittiliikenteen terminaalarakennuksen yhteyteen.

Toimenpide	Kauppatorin torikauppioiden huollon järjestäminen
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> Torikauppioiden huoltotoimintojen ja hygieniatilojen kehittäminen on keskeistä niin alueen toimivuuden kuin torikauppioiden arjen kannalta.
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> Huoltotoiminnoille osoitettavat alueet ja rakennukset, huollon tarpeiden huomiointi uusien rakennusten suunnittelussa
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> Toiminnallisten edellytysten kehittyminen, torikauppioiden työssäjaksaminen paranee
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> Lyhyt/keskipitkä aikajänne
Kustannukset	<ul style="list-style-type: none"> Huoltotilat ja rakennukset, tarvittava infrastruktuuri

3.2. Alueen aktiiviset toiminnot ja merellinen kaupunkitila

Kauppatorin ja ympäröivien alueiden toiminnot ja aktiivinen kaupunkitilan käyttö ovat vetovoimatekijöitä, jotka houkuttelevat alueelle asiakkaita sekä muita käyttäjiä. Alueen ainutlaatuinen ympäristö muodostuu empirekeskustan rakennuksista ja merellisyydestä. Alueella löytyy niin rauhallisia levähdyspaikkoja kuin toiminnan keitaita, niin elintarvikemyyntiä kuin elämyksiä ja matkamuistoja. Nämä tekijät yhdessä saavutettavuuden ja yhteyksien kanssa luovat puitteet monipuolisten toimintojen kehittämiseksi sekä alueen yrittäjien liiketoiminnan edellytysten parantamiselle.

Alueen toiminnot ovat sekä kaupallisia (esim. myynti, sisäänpääsymaksut, opastus, vesiliikenne) että ilmaiseksi käytettäviä (esim. kaupunkitilasta ja merellisyydestä nauttiminen, kohtaamiset, kaupunkitapahtumat). Viihtyisä ja toimiva ympäristö rakentuu sekä maksullisten että ilmaiseksi käytettävien toimintojen vuoropuheluna: molempien kehitys tukee kaupunkitilan käyttöä ja alueen konaisvetovoimaa.



- 6 Keisarinluodon- ja Lyypekinlaiturien avaaminen aktiiviseksi ja merelliseksi kaupunkitilaksi
- 7 Havis Amandan aukion toiminnallinen jäsentely
- 8 Makasiinirannan toiminnallinen aktivointi ja tulevaisuuden mahdollisuudet
- 9 Yhteys Torikortteleiden ja Senaatintorin toimintoihin
- 10 Opastuksen kehittäminen ja alueelle orientoitumisen helpottaminen
- 11 Merellisyyden korostaminen
- 12 Helsinki-panoraman esiintuominen

Keisarinluodon- ja Lyypekinlaiturien avaaminen aktiiviseksi ja merelliseksi kaupunkitilaksi

Keisarinluodon- ja Lyypekinlaituri ovat osa merellisintä Helsinkiä. Laiturit ovat suorassa fyysisessä kontaktissa mereen ja niiden potentiaali on tällä hetkellä alihyödynnetty autojen pysäköintikenttänä. Pysäköinnin poistaminen mahdollistaisi meren ottamisen yhdeksi kaupunkitilan julkisivuksi sekä merellisen ympäristön hyödyntämisen eri tavoin. Tavoitteen toteutumista edistäisivät seuraavat toimenpiteet:

6A: Keisarinluodonlaiturin toimintojen kehittäminen
6B: Lyypekinlaiturin toimintojen kehittäminen

6A

Keisarinluodonlaiturin kaupallisten ja merellisten toimintojen kehittäminen

Pysäköinnin poistuessa Keisarinluodonlaiturilta olisi vapautumassa tilaa alueen kehittämiseksi ja aktivoinnille. Keisarinluodonlaiturista olisi mahdollista kehittää eräänlainen vaihtumisvyöhyke Kauppatorin ja meren välille sekä hyödyntää alueen merellistä ympäristöä monin eri tavoin.

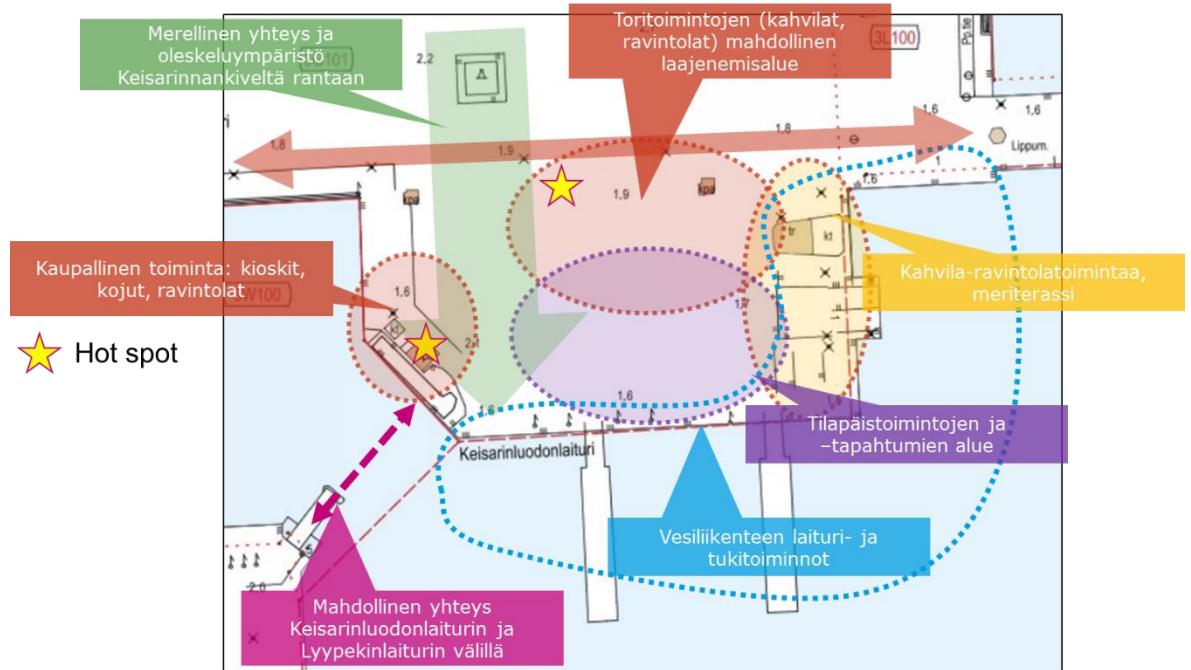
Nykytilassa Keisarinluodonlaituri sijaitsee ”pussin perällä” eikä laiturilta kulje luonnollisia kulkureittejä. Laiturialueen kehittämisen ja aktivoinnin näkökulmasta keskeistä on:

1. Keisarinluodonlaiturin yhdistäminen Lyypekinlaituriin ja Vanhan kauppahallin ympäristöön kävelysillalla
2. Aktiivisten ja vetovoimaisten toimintojen tuominen Keisarinluodonlaiturille: torikauppa ja kahvilatoiminta, vesiliikenne, tapahtumat ja merellinen oleskeluympäristö, joka vetää puoleensa alueen käyttäjiä
3. Keisarinluodon ja Keisarinnaikiven yhteen nivominen ja torialueiden rajojen korostaminen

Keisarinluodonlaiturin kehittämisen kannalta keskeinen kehittämistoimenpide olisi siltayhteyden muodostaminen Lyypekinlaiturille. Uusi yhteys lisäisi liikkujavirtoja alueella ja toisaalta kytkisi molemmat laiturit toiminnallisesti paremmin toisiinsa. Ilman laitureiden välistä yhteyttä Keisarinluodonlaiturin toimintojen kehittäminen on huomattavasti haastavampaa ja alueen houkuttelevuus esim. laajentuvana toritoimintojen alueena pienenee.

Kokonaisuudessaan Keisarinluodonlaiturin pinta-ala on noin 4 200 m². Kauppatorin nykyinen aktiivinen torialue on yhteensä noin 5 300 m². Torimyyntistä osa voisi levittäytyä Keisarinluodonlaiturille, mutta myyntikojujen lisäksi alueelle on kehitettävä muita toimintoja. Keisarinluodonlaiturille soveltuisivat erityisesti sellaiset toiminnot, jotka tukevat merellistä oleskeluympäristöä ja joiden tarjoamia tuotteita voi nauttia rannalla; jäätelöt, kahvila- ja ravintolatoiminta sekä hedelmien ja marjojen myynti. Samalla kyseisiä tuotteita voisi ottaa mukaan Keisarinluodonlaiturilta lähteville saaristoristeilyille sekä picnic-eväiksi Helsingin ulkoilusaarille.

Riippuen Suomenlinnan lautan tulevasta lähtöpaikasta, olisi vanhasta terminaalirakennuksesta mahdollista kehittää pienimuotoinen kahvila ja ympäröidä se merellisellä terassialueella, jos terminaalia ei laajenneta ja alueen laivaliikennetoimintoja keskitetä sinne. Suomenlinnan lauttatermiinaali on Keisarinluodonlaiturin näkyvin pysyvä rakennelma, minkä vuoksi se toimii hyvänä kiintopisteenä ja jonka ympärille olisi mahdollista tuoda muita toimintoja ja tilapäistapahtumia. Laiturin eteläisimpään reunaan voisi kehittää tilapäistoimintoja ja erilaisia merellisiä tapahtumia sisältävä alue, jonka käyttöä voitaisiin joustavasti muuttaa tarpeen mukaan. Alueella voitaisiin järjestää esim. konsertteja, pop up -tapahtumia, näyttelyitä ja tansseja. Alueella voidaan myös esitellä kestävästi Helsingin ulkoilusaarien tarjontaa ja markkinoida kohteita kävijöille lähellä lauttojen lähtölaitureita.



Uusien toimintojen ja yhteyksien mahdollinen sijoittuminen Keisarinuodonlaiturilla, rajaukset viitteellisiä

Kauppatorin alue hiljenee nykyisin toriaikojen ja -sesonkien ulkopuolella. Keisarinuodonlaiturin, kuten koko muunkin Kauppatorialueen, aktivoinnin kannalta haasteeksi muodostuu ympärivuotisuus ja -vuorokautisuus; miten alueesta saadaan aktiivinen toriajan ja -sesonin ulkopuolella?

Torin ympärivuorokautisuutta ja -vuotisuutta olisi mahdollista kehittää järjestämällä alueella enemmän isoja ja pieniä tapahtumia sekä mahdollistaa esim. iltatorit sekä iltaa jatkuva myynti tietyllä osalla toria. Keisarinuodonlaituri sopisi merellisen luonteensa ja varsinaisesta torialueesta erillään olevana kokonaisuutena luontevasti erilaisten pienimuotoisempien tapahtumien (keikat, näytökset, puheet yms. tilaisuudet) järjestämispaikaksi. Alueelle olisi mahdollista sijoittaa myös sellaisia tilapäismyyntipaikkoja, jotka olisivat auki myöhempään iltaan. Näin tuettaisiin mm. alueelta lähtevien illallisristeilyiden toimintaa. Keisarinuodonlaiturin alue on myös potentiaalinen alue muidenkin muuttuvien toimintojen kokeilualustana; jotta paikallisia saadaan alueelle usein, tulee Kauppatorilla olla aina tasaisin väliajoin jotain uutta, mitä tulla katsomaan. Alueelle olisikin mahdollista toteuttaa esimerkiksi sesonkiluonteisia tilapäisnähtävyyksiä (esim. valotaideympäristöt, jääveistokset) sekä liikuntapaikoilla (esim. luistelukenttä). Aluetta voidaan myös vuokrata tapahtumatilaksi, jolloin alueella olisi mahdollista kehittää organisoitua tai spontaania kaupunkikulttuuria tiettyjen ympäristön laatuun liittyvien reunaehtojen puitteissa. Hyvänä esimerkkinä tämänkaltaisesta kaupunkiympäristön tarjoamisesta tapahtuma-alustaksi on Helsingin ja Espoon yhteinen Rantakesäpalvelu, jonka laajentamista esim. Keisarinuodonlaiturille voisi tarkastella.

Keisarinnankiven ympäristön rauhoittaminen luo yhteyden Pohjoisesplanadilta rantaan: merellisyys tuodaan torille asti. Yhteys ja alueen rauhoittaminen helpottaisi samalla käveltävyyttä riippumatta minkälainen yhteys Keisarinuodonlaiturin ja Lyypekinlaiturin välille rakennetaan. Yhteyden ei tarvitse olla leveä: kaupunkitilalliset ratkaisut kuten siirrettävät istutukset sekä istuimet rajaavat tilaa ja selkeyttävät Kauppatorin nykyistä muodotonta väljyyttä. Muistomerkkiä korostettaisiin esimerkiksi valaistuksella ja istumapaikkojen sijoittelulla sekä integroimalla digitaalinen opastus ja informaatio osaksi kokonaisuutta.



Jane's Carousel Brooklynissä (Kuva: Javier Rodríguez)

Toteutus

Keisarinluodonlaiturin aktivoinnissa ja sen toteutuksessa tulee ottaa huomioon seuraavia asioita:

- Pohjan epätasaisuus: nykyisin kivetystä ja mukulakiviä. Minkälaisilla pysyvillä tai väliaikaisilla pinnoitemateriaaleilla ja -ratkaisuilla alueesta on mahdollista toteuttaa esteetön ja helppokulkuinen sekä myyjien seisomatyöhön soveltuva?
- Pysyvien ja tilapäisten oleskelualueiden kehittäminen: kiinteät ja siirrettävät penkit ja pöydät. Merellinen ja toriympäristöön soveltuva design, ylläpitovastuun määrittely.
- Ratkaisut tuulisuuden hillitsemiseen sekä suoja lokeilta
- Uusien kaupallisten toimintojen kehittäminen ja torimyynnin laajentaminen yhteistyössä Tukutorin ja alueen nykyisten toimijoiden kanssa
- Keisarinna-kiven ympäristön rauhoittaminen istutuksin, levähdyspaikoin ja muilla kaupunkikuvallisilla keinoilla.

Vaikutukset

Hyvin toteutettuna Keisarinluodonlaiturista voitaisiin toteuttaa vetovoimainen ja omaleimainen ympäristö, joka hyödyntää ja hyödyttää Kauppatorialueen kokonaisuutta. Alueella on mahdollista hyödyntää Kauppatorin merellisyyttä uudella tavalla uusien oleskelu- ja levähdysalueiden muodossa. Alue ei ole keskeisten liikkumisreittien varrella, joten laiturille on mahdollista kehittää keuitaita, joilla alueen käyttäjät voivat pysähtyä nauttimaan niin merestä kuin aktiivisesta Kauppatorin kuhinasta ja ikonisesta kaupunkinäköymästä.

Toimenpide	Keisarinluodonlaiturin aktivointi
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> • Merellisyyden hyödyntäminen • Uusien, koko Kauppatoria hyödyttävien aktiviteettien tuominen ympäristöön • Torikaupan laajentaminen • Kesäsesongin ulkopuolisten toimintojen kehittäminen • Torialueiden rajauksen korostaminen ja nykyisen hajanaisen kokonaiskokemuksen selkeyttäminen
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> • Alueen esteettömyyden kehittäminen • Kehittyvä yhteys Lyypekinlaiturille • Ranta-alueiden kehittäminen oleskeluympäristöinä • Kaupallisten toimijoiden (torimyyjät, Tukutori) kiinnostus aluetta kohtaan • Aktiivisten toimijoiden houkuttelu kehittämään tilapäistoimintoja • Torin sääolosuhteiden huomioonottaminen jatkosuunnittelussa
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> • Kauppatorin tiiviimpi kytkös merenrantaan ja meriympäristöön • Kauppatorin imagon kehittyminen • Mahdollisuus toritoimintojen laajentamiseen kesäsesonkina
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> • Nopea aikajänne: tilapäistoiminnot ja tapahtumat, torimyyntin laajentaminen, merellisten oleskelupaikkojen toteuttaminen • Pitkä aikajänne: yhteys Lyypekinlaiturille, alueen tapahtumien vuosikello
Kustannukset	<ul style="list-style-type: none"> • Laiturialueen pintamateriaalien kehittäminen esteettömäksi • Yhteys Lyypekinlaiturille • Oleskelualueiden pysyvät ja tilapäiset kalusteet (tuolit, penkit, pöydät, mahdollinen tapahtumalava)

6B

Lyypekinlaiturin ja Kauppahallin ympäristön kaupallisten ja merellisten toimintojen kehittäminen

Lyypekinlaituri on toinen pysäköinniltä mahdollisesti vapautuva merellinen alue Kauppatorin ympäristössä. Lyypekinlaiturin imagon ja toiminnallisuuden kulmakivi on Vanha kauppahalli, joka luo pysyvän ja tarjonnaltaan monipuolisen raamin alueen kehittämiselle. Lyypekinlaiturilta on myös erinomainen näkymä varsinaiselle Kauppatorille ja sen taustalla avautuvaan, kaupunkikuvallisesti tärkeään maisemaan. Lyypekinlaiturin toiminnallisen kehittämisen kulmakivinä ovat:

- Toiminnan synergiat Vanhan kauppahallin kanssa
- Merellisyyden ja oleskelun mahdollisuudet
- Kaupunkikuva
- Vesiliikenteen kehittäminen alueella

Kauppahallin ympärille olisi mahdollista toteuttaa monia erilaisia toimintoja, jotka hyödyttäisivät myös kauppahallin toimintaa ja toisaalta korostaisivat alueen merellisyyttä.

Lyypekinlaituri olisi potentiaalinen paikka ”Food Court” -tyyppisen kokonaisuuden kehittämiseksi, jossa seurueen jäsenet voivat tilata kahvila- ja ravintola-annoksia kauppahallin ja torin eri toimijoilta ja istuutua nauttimaan ruoasta yhdessä saman pöydän ääreen, nauttien samalla merellisestä ympäristöstä ja upeista näkymistä. Nykyisin torialueella ja kauppahallissa pöydät ja tuolit sijaitsevat pääasiassa tietyn ravintolan tai myyntikojun yhteydessä. Kulutustottumusten ja -preferenssien eriytyessä yhden toimijan on kuitenkin hankala tyydyttää kaikkien seurueen jäsenten tarpeita. Tällöin food court mahdollistaa sen, ettei alueen kahviloiden ja ravintoloiden tarjontaa tarvitse sivuuttaa yksittäisen henkilön eriavien tarpeiden vuoksi, vaan mahdollistetaan laajempi palveluiden kirjo seurueille ja perheille. Kauppahallin tarjonnan lisäksi food courtin ympäristössä voi sijaita esim.

muita myyntikojuja ja -pisteitä, jotka luovat alueelle elämää ja vilinää tukien Lyypekinlaiturin virkistystoimintaa sekä alueen elinvoimaisuutta. Helsingiläiset ja alueella vierailijat käyvät food courtissa lounaalla, illallisella sekä brunssilla.

Food court -tyyppisiä ratkaisuita on toteutettu niin kauppahallin sisällä kuin ulkopuolellakin. Turun kauppahalliin muodostettiin vuonna 2013 ravintolamaailma, jossa laajasta kahvila- ja ravintolatarjonnasta voidaan valita sopivia ja nauttia niitä yhdessä saman pöydän ääressä. Kööpenhaminassa Torvehallerne -kauppahallin ulkopuolella vastaavasti sijaitsee lukuisia myyntipisteitä ja istuskelpaikoja, jotka tukevat kauppahallin ympäristön muuta toimintaa. Lyypekinlaiturilla voisi tutkia myös kesäsesongin ulkopuolella kesäkauden pidentämistä esim. lämpölamppujen ja väliaikaisen kevyen lasipaviljongin avulla. Kehittämisessä tulee pitää mielessä myös synergiat Lyypekinlaiturille mahdollisesti sijoittuvan vesiliikenteen uuden terminaalarakennuksen kanssa.



Torvehallerne-kauppahallin ympäristössä on elämää aamusta iltaan (Kuva: VisitCopenhagen24)

Kauppahallin ja Kauppatorin tavoitteena on tuoda yhä enemmän esiin suomalaista ruokakulttuuria ja tarjota paikallisia ruokaelämyksiä alueen käyttäjille. Tämä tulisi huomioida jatkossa entistä paremmin kauppahallin sisältöä ja strategiaa miettiessä; kenelle tarjontaa halutaan kohdistaa, mitä tarjontaa ja ennen kaikkea miksi? Kauppatorin ja kauppahallin ympäristö ei ole luontaisten asiointireittien varrella, vaan enemmänkin destinaatio-tyyppinen kohde, johon tullaan varta vasten hakemaan elämyksiä arkeen ja juhlaan. Kauppahallin ja -torin tarjonnan synergioita tulisi miettiä myös sekä muodostaa kiinnostavia ja ainutlaatuisia konsepteja. Tulevaisuudessa asiakas voisi esimerkiksi hakea torilta ja hallin myyjiltä tuoreita ja sesongin mukaisia tuotteita, joista alueen – niin kauppahallin kuin ympäröivien kortteleidenkin – tietyt ravintolat tekisivät personoituja annoksia kyseiselle henkilölle tai seurueelle. Tällaisten konseptien kehittäminen edellyttää myös yhteistyötä eri toimijoiden välillä.

Lyypekinlaiturille mahdollisesti siirtyvä vesiliikenne mahdollistaisi myös liikennettä tukevan kaupallisen toiminnan kehittämistä; lautan lähtöä odotellessa voidaan ostaa retkelle picnic-eväitä, marjoja tai nauttia välipalasta. Vesireittiliikenteen laiturij- ja terminaalityönteiden yhteyteen olisi syytä varata tiloja myös tällaiselle toiminnalle. Samoin vesireittiliikenteen lähtöpisteiden yhteydessä voitaisiin markkinoida Helsingin ainutlaatuisia ulkoilusaaria ja herättää kiinnostusta näitä

²⁴ <https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/torvehallerne-gdk545401>

kohteita kohtaan. Matkaketju saariin lähtee jo laiturilta, joissa virittäydytään tunnelmaan ja selvitetään, mitä kaikkea nähtävää ja koettavaa ulkoilusaarissa on.

Toimenpide	Lyypekinlaiturin ja kauppahallin ympäristön elävöittäminen
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> • Food court -tyyppinen ratkaisu laiturille • Vesiliikenteen uudet laituri- ja terminaalitoiminnot • Helsingin ulkoilusaarien markkinointi ja info
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> • Hygieniatilojen ja huollon riittävyys • Yhteistyö toimijoiden välillä • Kaupungin tuki toimintojen ja fyysisten puitteiden kehittämiseen
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> • Lyypekinlaiturin elävöittäminen • Kauppahallin toiminnan tukeminen • Vesiliikenteen sujuvuus ja näkyvyys alueella • Merellisyyden kehittyminen
Toteuttamisen aika-jänne	<p>Vaihe 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lyypekinlaiturin merellisten oleskelupaikkojen kehittäminen • Food court -tyyppinen kokonaisuus <p>Vaihe 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Paviljonkirakennus • Vesiliikenteen terminaali

7

Havis Amandan aukion toiminnallinen jäsentely

Kauppatorille suuntautuvien vierailujen yksi merkittävimmistä lähestymissuunnista on Esplanadin puisto sekä Pohjoisesplanadin jalkakäytävä. Havis Amandan aukion rooli alueelle orientoitumisessa ja toisaalta alueesta saatavan ensikokemuksen kannalta merkittävä. Nykytilassa vilkkaat liikenneväylät sivuavat aukiota ja eri liikennemuodot risteävät useassa kohdassa, minkä vuoksi selkeää yhteyttä Kauppatorin suuntaan on vaikea hahmottaa. Havis Amandan patsas toimii kaupunkikuvallisena kiintopisteenä sekä oleskelun että erilaisten tapahtumien keskipisteenä. Alueella ei ole kiinteitä rakenteita tai suojaisia oleskelun paikkoja, jolloin oleskelu on lyhytaikaista ja aukion käyttö keskittyy lähinnä torikaupan tai satunnaisten yleisötapahtumisen ympärille. Alueelle sijoituvat tilapäiset rakennelmat, kuten torikojut kahvilapöydät ja siirrettävät infopisteet muodostavat paikoin epäyhtenäistä kaupunkitilaa Esplanadin ja Kauppatorin väliselle alueelle.



Joulumarkkinat Havis Amandan aukiolla (Kuva: Julius Kontinen / Helsingin kaupunki)

Havis Amandan aukioon liittyy useita mahdollisia kehittämistoimenpiteitä, joiden toteuttamisen myötä voitaisiin parantaa liikenteellistä ympäristöä, kaupunkikuvaa, toiminnallisuutta ja toisaalta koko Kauppatorin alueen opastusta ja orientoitumista ympäristöön. Havis Amandan aukion roolina on:

- Johdattaa ja orientoida Kauppatorin alueella vieraileva sujuvasti alueelle sekä opastaa, mitä alueella tapahtuu ja mistä eri paikat löytyvät
- Muodostaa selkeä visuaalinen väylä Esplanadin suunnasta Kauppatorille; torikojujen ja myyntipisteiden jäsentely
- Mahdollistaa oleskelu ja kaupunkitilasta nauttiminen
- Tarjota tilaa erilaisille tapahtumille

Aukion pintamateriaalit tai muu rakennettu ympäristö eivät mahdollista suurten toimenpiteiden toteuttamista. Havis Amandan aukiota voidaan kuitenkin kehittää mm. seuraavilla pienillä toimenpiteillä:

- Torimyyntin järjestely niin, että muodostuu selkeät visuaaliset käytävät ihmisvirtojen ohjaamiseen oikeisiin suuntiin
- Oleskelutilan muodostaminen ja vapaasti siirrettävien pöytä-tuoliryhmien tuominen Havis Amandan patsaan tuntumaan
- Opastusjärjestelyt ja Kauppatorin alueen tapahtumista tiedottaminen
- Liikenteelliset järjestelyt ja yhteyksien sujuvoittaminen

Toimenpide	Aluetta koskevassa yleissuunnitelmassa määritellään kadun kalustukselle, valaistukselle sekä tilapäisille rakennuksille (kuten torikojuille, katoille ja infopisteille) yhtenäinen ja paikkaan sopiva ilme.
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> • Alueen yleisilmeen ja kaupunkikuvan kohentuminen • Esplanadin jatkoksi sijoittuvan aukion imagon vahvistaminen • Alueen houkuttelevuuden lisääminen
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> • Paikan merkityksen tunnistaminen ja yhteinen tahtotila laatutason nostamisesta • Alueen toimijoiden yhteistyö
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> • Orientoitumisen helpottuminen • Alueen käyttöasteen parantaminen myös sesongin ulkopuolella.
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> • Yleissuunnitelma ja toteutussuunnitelma 2018 – 2019. • Vaiheittain toteutus alkaen 2020

8

Makasiinirannan toiminnallinen aktivointi ja tulevaisuuden mahdollisuudet

Makasiinirannan alue on osa merellisen Helsingin keskeistä rantavyöhykettä, jota tulee kehittää osana Kauppatorin lähiympäristöä. Alueelta avautuvat merimaisema ja siihen liittyvät suuret ris-teilyalukset sekä kantakaupungin historiallinen julkisivu muodostavat kiinnostavia näkymiä, jotka jäävät nykytilanteessa suurelta osin hyödyntämättä. Kauppatoria Olympiaterminaalin ja Tähtitor-ninmäen suunnasta lähestyttäessä alue näyttäytyy nykyisellään liiaksi autojen varastointipaik-kana. Makasiinirannan alue sijoittuu irralleen muusta kaupunkirakenteesta ja toimii pääosin sata-matoimintojen ehdoilla, eikä nykyisten liikenne -ja pysäköintialueiden hallitsema alue houkuttele läpikulkuun tai pidempään oleskeluun. Viereisten satamatoimintojen aidattu ISPS-turva-alue ra-joittaa alueen kehittämistä ja yhteyttä mereen. Alueen tulevaisuuden kannalta keskeistä olisikin ranta-alueiden parempi hyödyntäminen. Tässä työssä kuitenkin otettu lähtökohdaksi alueiden säi-lyminen satamatoimintojen alueena.

Makasiinirannan laajamittaisempi kehittäminen edellyttäisi toisaalta vetovoimaisen kohteen muo-dostamista alueelle ja toisaalta satamatoimintojen alueen tehostamista nykyisestä. Makasiiniran-nan ja Pakkahuoneenlaiturin ranta- ja satamatoimintojen alueet on nykyisellään erotettu muusta ympäristöstä ISPS-aidalla. Alueen tulevaisuuden käytön kannalta keskeistä on ranta-alueen pa-rempi hyödyntäminen ja merellisyyden tuominen osaksi myös Makasiinirannan ympäristöä ja ke-hittyviä toimintoja.

Makasiiniranta on selkeästi irrallaan Kauppatorin ja Lyypekinlaiturin vilkkaimmista toiminnoista. Tämä luo alueen kehittämiseksi sekä mahdollisuuksia että haasteita. Syrjäisyys mahdollistaa ur-baanin kaupunkitilan kehittämisen sekä erilaisten tilapäistoimintojen toteuttamisen alueelle. Ma-kasiinirannan ympäristö ei ole kaupunkikuvallisesti niin herkkää aluetta kuin Kauppatorin ja Kaup-pahallin ympäristöt, minkä vuoksi alueella voi toteuttaa rohkeampiakin kokeiluja ja rakennelmia sekä edistää spontaania kaupunkikehittämisen kulttuuria. Toisaalta syrjäisyys tarkoittaa myös sitä, että ihmisvirtojen houkuttelu alueelle on hankalaa, minkä vuoksi myös tukevien kaupallisten toi-mintojen sijoittuminen on epävarmaa. Makasiiniranta tarvitsisi toimiakseen vetovoimaisen koh-teen, jossa mahdollisesti yhdistyisivät kulttuuri, julkinen tila sekä kaupalliset toiminnot.

Ilman vetovoimatekijän syntymistäkin aluetta olisi mahdollista kuitenkin kehittää kaupunkikulttuu-rin ja julkisen kaupunkitilan alueena, joka tarjoaisi alustan erilaisille tempauksille ja tapahtumille sekä toimintaa tukeville kaupallisille toiminnoille. Alueelle olisi kokeiluluonteisesti mahdollista pe-rustaa esimerkiksi merellinen aukiotila, jossa voitaisiin kehittää toimintoja, jotka eivät sovellu muu-alle kauppatorialueelle tai Tähtitorninvuorelle. Kokeilut voivat olla kampanjaluonteisia ja sijoittua esim. kesäkuukausiin, Silakkamarkkinoiden aikaan tai vaikkapa Lux Helsinki -festivaalien yhtey-teen. Tällä tavoin saataisiin kaupunkilaiset omaksumaan alue osaksi Kauppatorin ympäristöä ja tuettaisiin alueen toiminnallista laajentumista.



Targ Węglowyn aukion tilapäistä julkista kaupunkitilaa Gdanskissa, Puolassa²⁵



Konteista rakennettuja tilapäistoimintoja. Frau Gerolds Garten, Zürich

Makasiinirannan aluetta on mahdollista kehittää myös julkisten ja kaupallisten toimintojen alueena. Makasiiniranta kytkeytyy erinomaisesti esim. keskustan ja Torikortteleiden museokeskittymään sekä muihin keskusta-alueen nähtävyyksiin ja toimintoihin. Makasiiniranta on erittäin näkyvällä paikalla ja alueella on helppo vieraila.

Mitä tahansa alueelle tulevaisuudessa kehitetäänkin, tulee erityishuomio kiinnittää alueen toimintojen, fyysisen rakenteen sekä merenrannan vuoropuheluun. Merellisyyden hyödyntäminen tulee huomioida suunnitteluvaiheessa ja tarkastella keinoja, joilla pystytään hyödyntämään sataman näkymiä ja alueen aktiviteetteja (vaikka niille ei voitaisikaan päästää ihmisiä vapaasti kulkemaan) osana kokonaisratkaisua: miten yhteensovittaa mielenkiintoisesti merellinen satama ja urbaani kaupunkirakenne.

²⁵ Kuvan lähde: <http://www.morethangreen.es/en/new-public-space-on-targ-weglowy-in-gdansk-by-gdyby-group/>



Lissabonissa sijaitseva Museum of Art, Architecture and Technology hyödyntää merellisyyttä monin eri tavoin ja useissa kerroksissa (Kuva: Aires Almeida / MAAT)

Toimenpide	Alueen kokonaissuunnittelu ja vaiheittain toteutus. Liikenneympäristön kehittäminen ja kaupunkitilan aktivoiminen väliaikaistoimintojen avulla.
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> • Alueen kiinnostavuuden, toiminallisuuden ja käyttöasteen kehittäminen. • Kaupungin merellisen julkisivun kehittäminen ja toimintojen kytkeminen osaksi Kauppahallin ja Kauppatorin ympäristöä.
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> • Makasiiniterminalin vapautuminen muuhun käyttöön ja rantavyöhykkeen avautuminen • Alueen nykyisten ja tulevien toimijoiden poikkihallinnollinen yhteistyö esimerkiksi tilapäistoimintojen toteutuksessa.
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteyksien parantuminen Tähtitorninvuorenpuiston ja rannan välillä. • Lisääntyvät käyttäjät ja uudet käyttäjäryhmät Olympiaterminalin ja Kauppatorin välisellä rantavyöhykkeellä.
Toteuttamisen aika-jänne	<ul style="list-style-type: none"> • Riippuvainen Makasiiniterminalin alueen jatkovaiheista.

9

Yhteyden tiivistäminen Torikortteleiden ja Senaatintorin toimintojen kanssa

Kauppatorin ympäristön, Torikortteleiden ja Senaatintorin muodostama alue tulee nähdä kokonaisuutena, joka toimii ydinkeskustan itäisenä vetovoimakohteena. Alueen toimijat tekevät jo nykyisinkin yhteistyötä, mutta toisaalta eri alueilla on myös kilpailevia ja päällekkäisiä aktiviteetteja. Yhtenä esimerkkinä voidaan mainita joulumarkkinat, joita järjestetään Senaatintorilla (Tuomaan markkinat) ja Havis Amandan aukiolla.

Kauppatorin sekä Torikortteleiden ja Senaatintorin yhteinen brändääminen ja toiminnallisten roolien määrittely auttaisi asiakkaita paremmin löytämään Senaatintorilta Kauppatorille ja toisinpäin. Yhteinen identiteetti näyttäytyy vierailijalle esimerkiksi opastamisessa, visuaalisessa ilmeessä sekä yhteisten markkinointitempausten ja tapahtumien muodossa. Tiivis vuoropuhelu Tukutorin ja Helsingin Leijonan välillä on keskeistä, mutta sen lisäksi yhteistyön fasilitointi myös alueen toimijoiden välillä voisi tuottaa uusia ideoita alueen kokonaiskuvan parantamiseen. Mahdollisia yhteistyön aihioita voisivat olla esim:

- Opastaminen alueelle ja alueella, opastusalueen hyödyntäminen tiedotuksessa
- Yhteiset kampanjat ja markkinointi
- Brändimielikuvan kirkastaminen
- Yhteiset konseptit
- Keskustelufoorumit toimijoiden välillä.

Saavutettavuuden ja tiiviin toiminnallisen kytköksen näkökulmasta haasteena alueiden yhdistämisessä on Pohjoisesplanadin ylitys. Fyysistä saavutettavuutta voidaan parantaa pienillä liikennesuunnittelun toimenpiteillä (suojatie- ja liikennevalojärjestelyt, odotusalueiden laajentaminen), mutta keskeisintä on mielikuvallisen, koetun saavutettavuuden parantaminen. Tämä tarkoittaa nimenomaan alueiden yhteismarkkinointia ja opastuksellisten keinojen hyödyntämistä; miten Kauppatorin alueella viestitään Torikortteleiden tapahtumista ja toisinpäin?

Hyvä lähtölaukaus Torikortteleiden ja Kauppatorin tiiviimmälle yhteistyölle saatiin keväällä 2018, kun Kauppatorilla tehtävien toimenpiteiden koordinaatio keskitettiin Helsingin Leijona Oy:lle. Tehäväkentän laajentaminen on luonteva jatkumo aiemmasta Torikortteleiden kehittämisestä kohti Kauppatoria. Kaupunkistrategian mukainen pitkän tähtäimen visio laajemman alueen kokonaisuudesta luodaan tämän työn rinnalla²⁶.

Toimenpide	Yhteyden tiivistäminen Torikortteleiden ja Senaatintorin toimintojen kanssa
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> • Koko Kauppatori-Torikorttelit-Senaatintori -alueen vetovoiman kasvaminen • Yhteinen opastus • Yhteiset tapahtumat ja kampanjat, brändi
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteistyö Helsingin kaupungin organisaatioiden välillä • Yhteistyön fasilitointi alueen toimijoiden välillä, yhteistyöfoorumit ja alustat, kaupungin tuki
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> • Alueen parempi kokonaishahmotus • Yhteinen brändi ja vierailijoiden kokonaismielikuva • Vetovoiman ja elinvoiman kasvu
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> • Mahdollista toteuttaa heti

²⁶ <https://www.sttinfo.fi/tiedote/helsingin-leijona-koordinoimaan-kauppatorin-vetovoimaisuuden-ja-toiminnallisuuden-kehittamista?publisherId=60590288&releaseId=67992078>

10

Opastuksen kehittäminen ja alueelle orientoitumisen helpottaminen

Sujuva ja ennakoiva opastaminen Kauppatorin tarjoamista palveluista ja elämyksistä on ratkaisevassa roolissa alueen potentiaalin hyödyntämisessä. Tammi-huhtikuussa 2018 toteutetussa Kauppatorin opastustarpeita koskevan selvityksen mukaan opastamista koskevat suurimmat haasteet ovat seuraavat:

- Kauppatorin alueen tarjonnasta ja fasiliteeteista on vaikea saada kokonaiskäsitystä
- Tietoa vesiliikenteen kohteista ei ole helposti saatavilla ja laitureita on vaikea löytää
- Kauppatoria ei löydetä tai siitä ei tiedetä
- Kauppahallissa ja lauttarannassa kiemurtelevat jonot haastavat myyntitoimintaa
- Perusfasiliteetteja, kuten saniteettitiloja ja pankkiautomaattia, ei löydetä, ja opastamisen tarpeessa olevat käyttäjät työllistävät toimijoita avunpyynnöllään

Tavoitteeseen pääseminen edellyttää seuraavia muutoksia ja toimenpiteitä:

Kauppatorin opastamista käsitelleessä selvityksessä ideoitiin opastusratkaisuja yhdessä Kauppatorin alueen toimijoiden kanssa. Ideoissa painottui erityisesti eri toimijoiden ja kohteiden välinen yhteistyö ja alueen voimakkaampi brändäys, vesiliikenteen palveluiden opastaminen yhden luvun periaatteella, sekä opastamisen elämyksellisyys ja painottuminen digitaaliseen opastamiseen sekä koontiopasteet keskeisimmille saapumissuunnille. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää seuraavia muutoksia ja toimenpiteitä:

10A: Digitaalinen opastusratkaisu
10B: Alueopasteet sisään tuloväylille

10A Digitaalinen opastusratkaisu

Digitaalinen opastusratkaisu, kuten sovellus tai web, johon on koottu kaikki Helsingin kaupallisiin ja elämyspalveluihin sekä matkailuun liittyvä tieto karttapohjaisesti ja reaaliaikaisesti päivittyen. Kauppatoria koskevia tietoja ovat erityisesti palveluvalikoima, vesiliikenteen tilannetiedot sekä alueella navigointiin liittyvät tiedot. Ratkaisun sisältö tarkentuu Opastamisen ekosysteemi -hankkeen aikana.

Opastuspalvelun avulla sekä houkutellaan että ohjataan käyttäjiä Kauppatorin alueelle. Kauppatorin ja Kauppahallin myyjät sekä vesiliikenteen yrittäjät voivat markkinoida palvelujaan ja samalla Kauppatorin vierailukokemusta. Digitaalisen opastusratkaisun avulla on mahdollista helpottaa ruuhkapiikkejä tarjoamalla reaaliaikaista tietoa vesiliikenteen palveluista, esimerkiksi Suomenlinnan lauttojen jonotustilanteesta ja saaristoristeilyjen varaustilanteesta. Lisäksi digitaalinen opastaminen mahdollistaa markkinoinnin räätälöinnin eri käyttäjä- ja kohderyhmille.

Toteutus

Opastusratkaisun toteutusta kokeillaan vuoden 2018 aikana osana Opastamisen ekosysteemi -hanketta ja pilotoidaan vuonna 2019.

Vaikutukset

Digitaalisella parantuneella opastusratkaisulla on positiivisia vaikutuksia erityisesti vierailijoiden käyttökokemukseen sekä toimijoiden liiketoimintaan. Ratkaisuun koottu tieto Kauppatorin erilaisista rooleista niin kaupallisten palvelujen kuin vesiliikenteen ja saarikohteiden kokemuspalvelujen tarjoajana, sekä niiden tukipalvelut (perusfasiliteetit) on mahdollista koota yhteen osoitteeseen. Digitaaliseen tilaan keskittyvä opastaminen ei lisää opasteviliniä fyysiseen kaupunkitilaan, ja mahdollistaa tietojen reaaliaikaisen päivittymisen ketterästi. Yhteisen opastusratkaisun ylläpito lisää myös Kauppatoriin kytkeytyvien toimijoiden välistä yhteistyötä.

Toimenpide	Digitaalinen opastusratkaisu
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> • Kauppatorin alueelle linkittyvien palvelujen koonti ”yhden luukun periaatteella” • Palvelujen reaaliaikainen ja ketterä markkinointi • Palveluvalikoiman kohdentaminen erilaisille käyttäjäryhmille
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> • Toimijoiden aktiivinen osallistuminen Opastamisen ekosysteemi -hankkeeseen, opastusratkaisun kehittämiseen ja ylläpitoon • Yhteistyön ja opastusratkaisun koordinointi
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> • Palveluvalikoiman parempi tunnettuus • Toimijat voivat keskittyä olennaiseen, eli oman toiminnan kehittämiseen Kauppatorin käyttäjien opastamisen sijaan • Opastusratkaisun toimiminen linkkinä eri toimijoiden välillä, yhteistyön ylläpito
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> • Suunnitteluvaihe jo käynnistynyt • Kokeilut 2018 • Pilotointi 2019

10B Kauppatorin alueopasteet

Tärkeimpien sisääntuloväylien varrelle ja tiettyihin saarikohteisiin tulisi sijoittaa alueopasteet, jotka esittävät Kauppatorin alueen palveluvalikoiman. Tärkeimmiksi sisääntuloväyliksi tunnistettiin Espananadi, Senaatintori, Kauppatorin luoteiskulma ja Kauppahallin pohjoispääty. Alueopasteiden toteutuksessa kiinnitetään erityistä huomiota Kauppatorin löydettävyyteen ja sen palveluvalikoiman tarjoutumiseen jo ennen alueelle saapumista. Myös alueopasteen kohdalla on tärkeää yhdistää sekä kaupalliset että liikenteelliset palvelut samaan opastusratkaisuun.

Alueopasteisiin liittyviä mahdollisuuksia ovat mm. reaaliaikaiset, digitaaliseen opastusratkaisuun linkittyvät älytaulut sekä perinteisemmät, Kauppatoria kartalla kuvaava palveluvalikoimakyltti. Älytaulujen informaatio päivittyy reaaliaikaisesti ja vaihtelee sijainnista riippuen – taulut ehdottavat palveluja ja tapahtumia, jotka sijaitsevat käyttäjän tulevalla reitillä. Taulu voi näyttää käyttäjälle reitin valitsemaansa kohteeseen kartalla sekä ilmoittaa esimerkiksi etäisyydet kohteisiin.

Toteutus

Alueopastus toteutetaan osana Helsingin keskustan opastusta. Opastuksesta on laadittu hankeohjelma, jota päivitetään vuoden 2019 aikana.

Vaikutukset

Ks. kohta ”digitaalinen opastusratkaisu”. Lisäksi fyysiseen kaupunkitilaan sijoitettavilla opasteilla on vaikutusta kaupunkikuvaan, joten ratkaisujen tarkemmassa toteutuksessa tulee huomioida niiden sopivuus Kauppatorin kulttuurihistorialliseen miljööseen.

Toimenpide	Kauppatorin alueopasteet
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> • Kauppatorin alueelle linkittyvien palvelujen koonti ”yhden luukun periaatteella” • Palvelujen reaaliaikainen ja ketterä markkinointi
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> • Alueopasteiden sovittaminen historialliseen kulttuurimaisemaan • Yhteistyön ja opastusratkaisun koordinointi
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> • Palveluvalikoiman parempi tunnettuus • Toimijat voivat keskittyä olennaiseen, eli oman toiminnan kehittämiseen Kauppatorin käyttäjien opastamisen sijaan • Alueelle orientoituminen jo ennen sinne saapumista
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> • Toteutetaan osana Helsingin keskustan opastusta. Hankeohjelma laadittu, päivitetään vuoden 2019 aikana.

Kauppatorin kehittämisen lähtökohtana tulee olla sen nykyisten erityispiirteiden tunnistaminen ja vahvistaminen. Kauppatorin elämyksellisyys perustuu pitkälti meren välittömään läheisyyteen, avoimeen kaupunkitilaan sekä vilkkaan toritoiminnan muodostamaan ilmapiiriin. Torimyöntikojujen välissä kapeat kulkuväylät palvelevat pääasiassa torimyyntiä ja istumapaikkoja on vain torimyynnin kahvila- ja ruokamyynnin omilla asiakaspaikoilla. Torialueen keskivaiheille sijoittuva Keisarin-kiven aukio toimii lähinnä läpikulkualueena istumapaikkojen puuttuessa. Keisarinluodon- ja Lyypekinlaiturin sekä Makasiinirannan ympäristöstä valtaosa on varattu pysäköinnille. Toritoiminnan ja Laivaliikenteen myötä syntyy merkittäviä kävelyliikenteen virtoja, joiden viipymiseen ja oleskeluun soveltuvia paikkoja on kokonaisuudessaan liian vähän. Rantavyöhyke sekä altaiden reunoille meren ja vesirajan läheisyys tarjoavat luontevia paikkoja oleskeluun ja mahdollisuuden nauttia merellisen Helsingin näkymistä aitiopaikalta.



Vesistön hyödyntämistä ja rantaelämää Düsseldorfissa, Saksassa

Merellisyyden kokeminen koostuu useista erilaisista osa-alueista, joita kehittämällä voitaisiin entisestään korostaa Kauppatorin ja Makasiinirannan sekä samalla koko Helsingin merellisyyttä. Tällaisia osa-alueita ja kehittämistoimenpiteitä voisivat olla esim.:

- Vesiliikenteen ja laituritoimintojen kehittäminen helpommin saavutettaviksi, viihtyisämmiksi ja toiminnallisesti paremmiksi
- Oleskelu- ja ajanvietemahdollisuuksien kehittäminen ranta-alueella lisäämällä esim. istumapaikkoja, kaupallisia toimintoja, tapahtuma-alueita
- Mereen ja merellisyyteen liittyvien tapahtumien lisääminen alueella, meren hyödyntämisen alueen brändäyksessä
- Merellisyyden ja merellisten tuotteiden lisääminen Kauppatorin ja Vanhan Kauppahallin valikoimassa (esim. kala- ja merenelävätuotteisiin panostaminen)
- Näkymien raivaaminen ja meren tuominen paremmin osaksi kaupunkitilaa

- Meren hyödyntäminen myös talviaikaan (talveksi tuotavat tilapäistoiminnot, esim. ravintolalaivat, kelluvat paviljongit yms.).

Toimenpide	Oleskeluun soveltuvien alueiden sijoittaminen vesirajan läheisyyteen. Yhtenäisen rantavyöhykkeen korostaminen esimerkiksi pintamateriaalien, valaistuksen ja laiturirakenteiden avulla.
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> • Rantavyöhyke muodostuu houkuttelevaksi oleskelualueeksi • Osa-alueet kytkeytyvät toisiinsa rantavyöhykkeen avulla. • Kauppatorin merellinen imago vahvistuu. • Kauppatorin kiinnostavuus lisääntyy myös toriajan ulkopuolella. • Käyttäjärühmien monipuolistuminen
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> • Uusien rakenteiden, kuten laituri-alueiden reunojen ja kadunkalusteiden huolellinen yhteensovittaminen historiallisen torialueen ilmeeseen. • Korvaavien pysäköintipaikkojen osoittaminen esimerkiksi Suomenlinnan asukkaille. • Meren näkyvyyden parantaminen tori- ja ranta-alueilta (fyysisten esteiden poistaminen)
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> • Rantavyöhykkeen käyttö lisääntyy myös toriajan ulkopuolella. • Rantavyöhykkeen ja kaupunkikuvan yleisilmeen kohentuminen.
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> • Yleissuunnitelma ja toteutus suunnitelma 2018 – 2020.

12

Helsingin panoraman esiintuominen ja korostaminen

Kauppatorilla on ainutlaatuinen asema historiallisena ympäristönä, joka toimii kaupungin merellisenä edusaukiona ja porttikohtana Helsingin keskustaan. Kauppatorin kaupunkikuvallinen merkitys tulee parhaiten esille osana laajempaa maisemakuvaa. Kaukomaisemassa ja mereltä saavuttaessa avoin torialue, sitä reunustavat rakennukset sekä julkisivumuurin ylle kohoava Tuomiokirkko ovat osa Helsingin tunnistettavaa julkisivua. Lähiympäristössä Kauppatorin alueeseen liittyviä tärkeitä elementtejä ovat suojaisat satama-altaat sekä laivaliikenne ja sen toiminnallisuuden näkyminen. Kauppatorin ainutlaatuisuutta pyritään korostamaan osana Helsingin historiallista aluejulkisivua.

Tavoitteeseen pääseminen edellyttää seuraavia muutoksia ja toimenpiteitä:

- 12A: Helsingin panoraman kaupunkikuvallinen vaaliminen
12B: Helsingin panoraman avaaminen ja uudet sovellukset

12A

Helsingin panoraman kaupunkikuvallinen vaaliminen

Mereltä saavuttaessa torin ja Kauppahallin lähiympäristö säilytetään myös jatkossa avoimena, jolloin se hahmottuu kaukomaisemassa osaksi kantakaupungin julkisivumuuria. Torialueen ja Kauppahallin lähiympäristöön ei sijoiteta merkittäviä kiinteitä rakennelmia ja rantavyöhykettä käsitellään yhtenäisenä kokonaisuutena. Yhteyttä vesirajaan vahvistetaan. Valaistus, torimyyntipisteet ja kadunkalusteet suunnitellaan siten, että ne muodostavat paikkaan soveltuvan ja historiallista ympäristöä tukevan kokonaisuuden.

Toimenpide	Laaditaan Kauppatorin ympäristöön yleissuunnitelma, jossa torialuetta ja sitä reunustavaa merellistä julkisivua tarkastellaan riittävän laajana kokonaisuutena myös vesiliikenteen ja makasiiniterminaalin suunnasta.
Mahdollisuudet	• Kauppatorin tunnistettavuuden ja erityispiirteiden vahvistuminen.
Edellytykset	• Eri mittakaavatasot huomioiva kokonaisuunnitelma ja toteutus. Laatutason nostaminen Helsingin edustusaukion vaatimalle tasolle.
Vaikutukset	• Alueen merellisen profiilin vahvistuminen ja houkuttelevuuden lisääntyminen.
Toteuttamisen aikajänne	• Yleissuunnitelma ja toteutussuunnitelma 2018 – 2020.

12B

Helsingin panoraman avaaminen ja uudet sovellukset

Helsingin panoramaa pyritään avaamaan myös rantavyöhykkeeltä. Hyödynnetään tulevaisuudessa esimerkiksi Makasiiniterminaalin sijaintia, josta Helsingin merellinen aluejulkisivu voidaan hahmottaa laajana kokonaisuutena. Kiinnitetään huomioita rantavyöhykkeen suunnittelussa merelle avautuviin näkyymiin ja osoitetaan oleskeluun ja soveltuvia paikkoja kaupunkinäkökymien kannalta parhaille paikoille. Hyödynnetään Helsingin panoraman esittelyssä erilaisia AR/VR-tekniikkaa hyödyntäviä digitaalisia sovelluksia, joilla voidaan havainnollistaa, elävöittää ja tarinallistaa Helsingin ja Kauppatorin alueen historiallisia vaiheita.

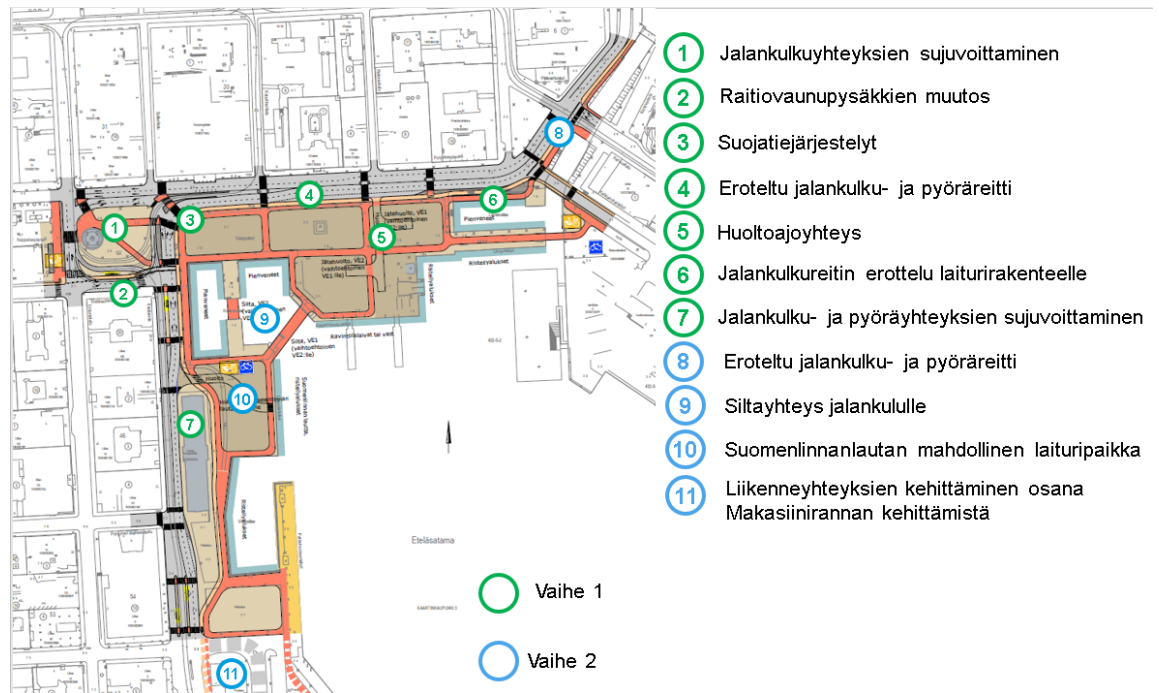


Panorama Eteläsatamasta noin vuodelta 1900 (Kuva: Svenska litteratursällskapet i Finland / Gustaf Sandberg)

Toimenpide	Osoitetaan oleskeluun ja ympäristön tarkkailuun soveltuvia paikkoja kaupunkinäköymien kannalta kiinnostaville paikoille. Integroidaan rantarakenteisiin (esim. maisemalaitureihin ja näköalatorneihin) Helsingin merellisyyttä ja historiallista kaupunkikuvaa esitteleviä sovelluksia.
Mahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> • Kauppatorin tunnistettavuuden ja erityispiirteiden vahvistuminen. • Uusien käyttäjäryhmien houkuttelevuus
Edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> • Oleskeluun soveltuvien alueiden suunnittelu osana laajempaa rantavyöhykettä.
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> • Alueen merellisen profiilin vahvistuminen ja houkuttelevuuden lisääntyminen.
Toteuttamisen aikajänne	<ul style="list-style-type: none"> • Suunnittelu ja toteutus vaiheittain 2019 - 2025

3.3. Liikenteen yleissuunnitelma

Työn yhteydessä laadittiin Kauppatorin ympäristöstä liikenteen yleissuunnitelma, jossa on esitetty liikenteelliset ratkaisut kappaleissa 3.1 ja 3.2 esitettyjen toimenpiteiden toteuttamiseksi. Suunnitelma on vaiheistettu kahteen vaiheeseen, joista ensimmäinen kuvaa lyhyellä aikavälillä toteutettavia toimenpiteitä ja toinen pidemmän aikavälin ratkaisuita. Suunnitelman pääkohdat on esitetty oheisessa kuvassa. Ratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa liikennesuunnitelmatasolla.



Ote liikenteen yleissuunnitelmasta.

Suunnitelmat on esitetty raportin liitteinä 1 ja 2.

3.3.1. Kustannusarviot

Liikenteen yleissuunnitelmille laadittiin kustannusarviot FORE-kustannuslaskentaohjelmistolla. Kustannusarviot sisältävät ainoastaan katu- ja torialueiden pintamateriaalit sekä mahdolliset uudet siltarakenteet kustannuslaskentatarjojen mukaisesti. Siltarakenteet on arvioitu yksinkertaisina teräspalkistorakenteina järeillä puukansilla joko liimapuusta tai parruista sekä kulutuslankutus pintaan. Kustannusarviot eivät sisällä avattavan sillan edellyttämiä lisäkustannuksia (lisäperustukset, laittilat, koneistot yms.).

Taulukossa on esitetty kooste kustannusarvioista eri suunnitelmavaiheille ja siltavaihtoehdoille kustannuslaskentatarjoittain eriteltynä. Kustannukset esitetään alv. 0 %:lla. Kustannuslaskennassa on käytetty aluekerrointa 1,10, työmaakustannuskerrointa 1,25, tilaajatehtäväkerrointa 1,15 ja kokonaiskustannuskerrointa 1,35.

Kustannusarviot

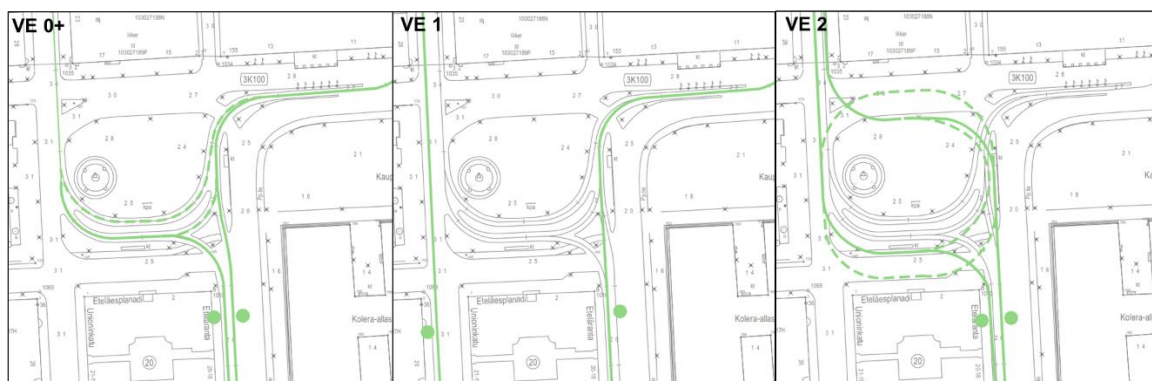
Vaihe 1	Yksikköhintakustannus	Yksikköhintakustannus (sis. työmaatehtävät)	Yksikköhintakustannus (sis. tilaajatehtävät)	Yksikköhintakustannus (sis. varaukset)
Eteläranta	959 824 €	1 199 780 €	1 379 747 €	1 862 658 €
Eteläesplanadi	418 644 €	523 305 €	601 801 €	812 431 €
Pohjoisesplanadi	671 412 €	839 265 €	965 155 €	1 302 959 €
Kauppatori	656 678 €	820 848 €	943 975 €	1 274 366 €
Yhteensä (alv. 0 %):	2 706 558 €	3 383 198 €	3 890 677 €	5 252 414 €

Vaihe 2, silta VE1	Yksikköhintakustannus	Yksikköhintakustannus (sis. työmaatehtävät)	Yksikköhintakustannus (sis. tilaajatehtävät)	Yksikköhintakustannus (sis. varaukset)
Eteläranta	1 841 783 €	2 302 229 €	2 647 563 €	3 574 210 €
Eteläesplanadi	418 644 €	523 305 €	601 801 €	812 431 €
Pohjoisesplanadi	1 128 550 €	1 410 688 €	1 622 291 €	2 190 092 €
Kauppatori	1 123 836 €	1 404 795 €	1 615 514 €	2 180 944 €
Yhteensä (alv. 0 %):	4 512 813 €	5 641 016 €	6 487 169 €	8 757 678 €

Vaihe 2, silta VE2	Yksikköhintakustannus	Yksikköhintakustannus (sis. työmaatehtävät)	Yksikköhintakustannus (sis. tilaajatehtävät)	Yksikköhintakustannus (sis. varaukset)
Eteläranta	1 841 783 €	2 302 229 €	2 647 563 €	3 574 210 €
Eteläesplanadi	418 644 €	523 305 €	601 801 €	812 431 €
Pohjoisesplanadi	1 128 550 €	1 410 688 €	1 622 291 €	2 190 092 €
Kauppatori	1 063 836 €	1 329 795 €	1 529 264 €	2 064 507 €
Yhteensä (alv. 0 %):	4 452 813 €	5 566 016 €	6 400 919 €	8 641 240 €

3.3.2. Raitioliikenteen järjestelyt

Työn aikana tutkittiin periaatetasolla vaihtoehtoisia järjestelyitä raitioliikenteen järjestämiseksi Kauppatorin ympäristössä. Nykytilanteessa Havis Amandan aukion etelälaidalla on kaksi rinnakkaista raideyhteyttä, joista eteläinen on normaalitilanteessa raitioliikenteen käytössä etelän suuntaan. Eteläisen raiteen kääntömahdollisuus pohjoisen suuntaan palvelee Aleksanterinkadun ja Kruununhaan raitiolinjoja poikkeustilanteissa, ja on tarpeellinen myös tulevaisuudessa. Pohjoisen ohitusraiteen tarve on vähemmän selkeä. Raitiovaunuja seisotetaan raiteella harvoin, mutta turistiliikenteen käyttö kesäisin on kuitenkin huomionarvoista. Tutkitut periaatevaihtoehdot on esitetty oheisessa kuvassa.



Tutkitut raitioliikenteen periaatevaihtoehdot.

Periaatevaihtoehto VE0+:

- Vastaa periaatteiltaan nykyjärjestelyitä
- Pysäkin siirto Havis Amandan aukiolta Etelärantaan
- Raitiotieliikenteen toimivuus edellyttää poikkeusliikenne tilanteissa Unioninkadulta tulevalle raitiovaunulle kääntymismahdollisuutta Havis Amandan aukiolla. Ohitusraide voidaan myös sijoittaa Eteläesplanadin ajoradalle VE2 mukaisesti.
- Etelän suunnan raitiotiepysäkin sijoittaminen Etelärantaan esitettyyn kohtaan on haasteellinen. Pysäkistä ei voida tehdä esteetöntä (=korotettua) tonttiliittymän vuoksi. Mikäli pysäkki halutaan tehdä korotetuksi, tulisi se siirtää etelän suuntaan. Tämä sijainti heikentäisi yhteyttä Kauppatorille.

Periaatevaihtoehto VE1:

- Etelään johtavan suunnan vieminen Havis Amandan aukiolta Unioninkatua pitkin etelään
- Toisi lisätilaa Etelärannan katujärjestelyihin
- Vaihtoehdossa on useita ongelmia ratateknisesti. Lisäksi kiskosuuntien eriyttäminen on käytäjien kannalta vaikeasti hahmotettavissa.
- vaihtoehtoa ei pidetty raitieliikenteen kannalta toteutuskelpoisena.

Periaatevaihtoehto VE2:

- Torikortteleiden suunnittelun (2012) yhteydessä suunnitellut periaatteet
- Pysäkin siirto ja pohjoiseen johtavan suunnan vieminen Katariinankadun sijasta Unioninkatua pohjoiseen
- Unioninkatu 2-suuntainen
- Vaihtoehto vaatii merkittäviä muutoksia kiskoihin Aleksanterinkadulla, Unioninkadulla ja Havis Amandan patsaan ympäristössä.
- Etelärannan etelän suunnan pysäkissä samat ongelmat kuin VE0+ssa.
- Vaihtoehtoa voidaan pitää tulevaisuuden/pitkän tähtäimen suunnitelmana.

Etelärannan muuttaminen yksiraiteiseksi/limittäiseksi kaksiraiteiseksi (kuten Mikonkadulla) tai se-kaliikennekaistaksi tuottaa epävarmuutta raitiovaunujen liikennöintiin, ja on raitieliikenteen strategia- ja kehittämistavoitteiden vastainen. Järjestelyjä ei näin ollen pidetty toteutuskelpoisena.

4. Yhteenveto ja johtopäätökset

Torikauppa on Kauppatorin alueen toiminnallinen sydän, jonka säilymistä ja kehittymistä alueella tulee vaalia. Torille tulee antaa mahdollisuuksia myös kehittyä ja elää trendien sekä sesonkien mukaan. Torikaupassa ja tuotteiden esillepanossa tulee korostaa entistä paremmin paikallisuutta ja tuotannon läpinäkyvyyttä sekä toisaalta alueelta saatavaa ainutlaatuista palvelua ja mieleenpainuvia asiakaskokemuksia. Torikauppaan kuuluu olennaisesti myös myyntikojujen esteettinen laatu ja yhdenmukaisuus, jota on yritetty toteuttaa väri- ja kokomäärityksillä. Myyntipisteiden esteettinen ja toiminnallinen laatu kuitenkin vaihtelee huomattavasti. Ajatus esimerkiksi myyntikojujen vuokrauksesta toimijoiden käyttöön onkin tulevaisuudessa tarkasteltava asia. Myyntikojujen vuokrauksen pitää kuitenkin sujua helposti ja antaa mahdollisuuksia myös tilapäisille torimyyjille (kausilupa- ja torikorttipaikat). Talvikaudella torikauppa toimii vain osassa toria ja myyjiä on kylmimpinä kuukausina vain kourallinen. Toisaalta talviaika on torimyyjien ansaittua lepoaikaa, mutta myös talviajan toimintaa voidaan kehittää. Talvimyynnin osalta tulisi selvittää mahdollisuuksia kiinteämpien ja koko sesongin ajan pysyvien myyntikojujen sijoittamiselle Kauppatorialueen länsireunaan ja/tai Havis Amandan aukiolle. Kotoisat ja kutsuvat myyntikojut luovat talven kolkolle torialueelle intiimiä tunnelmaa, joka houkuttelee asiakkaita ja toisaalta myös parantaa torimyyjien työskentely-ympäristöä.

Kauppahallikauppa on torikaupan ohella tärkeä alueen toiminto. Kauppahallissa sijaitsevien toimijoiden kirjo on nykyisin laaja ja mielikuvallisesti kauppahallin brändi on epäselvä. Suomalaisen ruokakulttuurin esiintuominen monipuolisesti niin elintarvikemyynnissä kuin kahvila- ja ravintola-toiminnassakin toisi selkeämmän kärjen hallin toiminnalle ja vahvistaisi asiakaslupausta. Kauppahallin mahdollisuutena olisi sijaintinsa puolesta profiloitua myös selkeästi esimerkiksi merellisiin tuotteisiin erikoistuneena kokonaisuutena. Yhteyttä mereen voitaisiin tiivistää myös Lyypekinlaiturin uusien toimintojen (esim. Food court ja meriliikenteen paviljonki) myötä. Erilaisissa palvelukonsepteissa voitaisiin laajemmin huomioida kytkökset kauppahallin kahvila- ja ravintolapuolen sekä hallin ja torin elintarvikemyynnin välillä; hallin ja torin kahviloilla sekä ravintoloilla on valtava tuoretuotteiden valikoima välittömässä läheisyydessä, minkä vuoksi annoksissa voitaisiin tuoda selkeästi esiin, mitkä tuotteet on ostettu miltäkin torimyyjiltä yms. Samoin mahdollista olisi toteuttaa konsepti, jossa asiakas voisi itse kerätä tuottajilta raaka-aineet, jotka ravintola valmistaisi toiveiden mukaisesti. Vastaavasti myös erilaiset elintarvikemyynnin ja ravintolatoiminnan elementtejä yhdistelevät hybridikonseptit vahvistaisivat ruokakulttuurin ja lähituotannon näkyvyyttä.

Liikenteen kannalta Kauppatorin aluetta määrittävät vahvasti eri liikennemuodot sekä niiden väliset ajoittaiset ristiriitaisuudet; alueen sisäinen sekä sen läpikulkeva jalankulku ja pyöräily, raitio-liikenne sekä sataman autoliikenne. Suomenlinnan lautta on myös omalaatuinen osansa pääkaupunkisuden joukkoliikennejärjestelmässä. Alue tulee säilymään eri liikennemuotojen vilkkaana risteämisspaikkana ja liikennevirrat määrittävät osaltaan Kauppatorin luonnetta eri vuorokaudenaikoina. Nykyisillä reunaehdoilla ei päästä kaikkien liikennemuotojen kannalta täysin tyydyttävään ratkaisuun, vaan kompromisseja joudutaan tekemään kokonaisuuden kannalta parhaan mahdollisen lopputuloksen saavuttamiseksi. Liikenneratkaisut tulisikin arvioida kokonaisuutena uudelleen maanalaisen kokoojakadun sekä kävelykeskustan suunnittelun edetessä, kun mm. satamaliikenteen mahdollisista järjestämävaihtoehdoista saadaan lisätietoa.

Vesiliikenne ja laituritoiminnot ovat osa Kauppatorin alueen merellisyyttä ja toimivat tiiviissä synergiassa torin muiden toimijoiden kanssa; lautta- ja vesiliikenne hyötyy torialueen muista toiminnoista ja myynnistä, vastaavasti torimyyjät ja kauppahalli saavat asiakkaita vesiliikenteen käyttäjistä. Vesiliikenne aiheuttaa kuitenkin alueelle myös paikoin ruuhkia ja huonosti toimivia alueita; levittämällä vesiliikenteen toimintoja laajemmalle alueelle voitaisiin ongelmia lieventää ja toisaalta laajentaa Kauppatorin aktiivista aluetta. Vesiliikenteen kehittämisen näkökulmasta keskeisiä teemoja ovat laituripaikkojen tehostaminen sekä toisaalta laituripaikkojen organisointi ja sijoittelu kohteiden, ei liikenneöitsijöiden perusteella. Lisäksi laituripaikkojen vuokraamisessa olisi mahdollista hyödyntää dynaamista, aikatauluihin ja vesiliikenteen kysyntään perustuvaa hinnoittelua.

Ympäröivät liiketilat ja Torikorttelit olisi mahdollista kytkeä toiminnallisesti nykyistä paremmin osaksi Kauppatoria. Kytköksiä voidaan toteuttaa esim. yhteistyöllä opastuksessa ja markkinoinnissa sekä yhteisten toimintakonseptien avulla. Toimijoiden välinen yhteistyö edellyttää fasilitointia, jossa kaupungilla tai mulla osapuolella olisi merkittävä rooli. Kauppatorin ympäristön toimijoille olisi mahdollista kehittää säännöllisesti kokoontuva yhteistyöfoorumi, jossa suunniteltaisiin yhteisiä tempauksia ja tapahtumia, markkinointia sekä mahdollisuuksia toteuttaa uusia ja ainutlaatuisia toimintakonsepteja. Kehittämistä varten tarvitaan myös yhteistyöalustoja, joissa toimivat niin kauppatorin toimijat kuin esim. tapahtumajärjestämisen ammattilaisia ja muita potentiaalisia tahoja.

Merellisyys ja oleskelu kaupunkitilassa on Kauppatorin alueen kehittämisen yksi keskeisiä lähtökohtia. Nykytilanteessa meri jää pysäköintikenttien sekä muiden rakennelmien taakse piiloon eikä helppoa kontaktia mereen synny. Uudet merelliset oleskelualueet mahdollistaisivat ympäristöstä nauttimisen uudella tavalla. Taukopaikat tarjoavat levähdysmahdollisuuden kaikille Kauppatorilla asioiville, niin paikallisille kuin vieraille, torin palveluita tuottaville kuin niitä käyttäville. Oleskelualueet voivat olla kiinteitä sekä tilapäisiä, tarpeen mukaan muokattavia Tarkkaan suunnitellut ja valikoidut penkit, tasanteet ja valaistus tekevät levähdystuokiosta mieluisan ja rauhallisen tapahtuman torihulinan keskellä. Alueilla olisi mahdollista nauttia torin ja kauppahallin myyjien antimista, tavata ystäviä, viettää aikaa sekä nauttia merellisestä toritunnelmasta ikonista kaupunkikuvaa ihailen. Keisarinluodonlaiturilla ja Lyypekinlaiturilla oleskelualueiden kehittämisessä tulee huomioida myös riittävä suojaa mereltä puhaltavalta tuulelta sekä ympärillä lenteleviltä lokeilta. Oleskeluun liittyy myös sitä tukevien toimintojen huomioiminen alueen suunnittelussa; alueelta tulisikin istumapaikkojen ja myyntipisteiden lisäksi löytyä esim. riittävästi roskikasia sekä wc-tiloja.

Torimyyjien ja alueen muiden toimijoiden huomioiminen suunnitteluratkaisuissa on keskeistä; alueen toimijoiden tyytyväisyys heijastuu asiakastoimintaan ja sitä myöden myös alueen käyttäjien kokemuksiin ja viihtyisyyteen. Alueen toimijoiden viihtyisyyttä ja työskentely-ympäristön toimivuutta voidaan parantaa esimerkiksi kehittämällä alueen perusinfraa (sähkö, vesi, jätehuolto, varastointi ja pysäköinti). Keskeisiä parannettavia osa-alueita ovat hygieniatilojen sekä torimyyjien pysäköinnin osoittaminen läheltä torimyyntin aluetta. Pysäköinnin kannalta läheistä sijaintia keskeisempää on se, että myyjille olisi selkeästi osoitettu alue, johon pysäköidä; tällä hetkellä pysäköintipaikan etsimiseen kuluu suhteettoman paljon aikaa. Tulisikin selvittää mahdollisuuksia osoittaa myyjille pysäköintitiloja lähialueen pysäköintilaitoksista sekä arvioida, voidaanko pysäköinnin kustannuksia heidän osaltaan lieventää. Myös erilaiset Kauppatorin toimijoille osoitetut palvelut ja toimintaa tukevat ratkaisut parantaisivat arjen ja myyntityön sujuvuutta. Kaupungin tulisi tutkia mahdollisuutta päivystävään tori-isännöintiin ja apuun, jota torikauppiaat ja muut torilla toimivat voisivat hyödyntää lisämaksusta/käyttämällä palvelukrediittejä joko omaan tai asiakkaan tarpeisiin kuten torimyyjän auton pysäköintiin, myyntikatoksen pystytykseen, myyntiapuun hygieniatauon ajaksi tai vaikkapa auttamaan asiakasta marjalaatikon kantamisessa autolle.

Alueen ympärivuotisuus ja -vuorokautisuus on tärkeä huomioitava asia; Kauppatori ei voi toimia samoilla periaatteilla vuoden ympäri, sillä vuodenaikojen vaihtelu ja tuotteiden sesonkivaihtelu vaikuttavat alueen vierailijamääriin sekä palveluntuottajien toimintaedellytyksiin. Kesäsesongilla alue kuhisee ihmisistä ja alueelle virtaa paljon ostovoimaa. Talvella, potentiaalisten ostajien vähentyessä alueelle tulisi miettiä muita vetovoimatekijöitä, jotka houkuttelisivat erityisesti helsinkiläisiä puoleensa. Keisarinluodonlaiturille olisi mahdollista kehittää esimerkiksi Talvimaailma, jonne voi tulla esimerkiksi luistelurata, lumilinna, talviurheilukeskusten markkinointipisteitä sekä suomalaisten talvi- ja/tai teknologiayritysten esittelyitä. Ympärivuotisuutta voidaan lisätä myös pidentämällä ulkoilukautta esim. kiintein myyntikojuin, kevyin lasipaviljonkirakentein sekä infrapuna-/lämpölamppuin. Tällaisille rakenteille paras sijaintipaikka olisi Lyypekinlaiturin ympäristö, jossa synergiaetuja saataisiin niin kauppahallin kuin alueelle mahdollisesti sijoittuvan vesiliikenneterminaalin kanssa.

Kauppatori toimii niin kohtaamisten kuin tapahtumienkin kaupunkitilallisena alustana. Ympärivuorokautisuutta puolestaan lisäävät alueella iltaan asti jatkuvat toiminnot kuten iltaan asti avoinna olevat ravintolat sekä erilaiset **tapahtumat** kuten iltatorit, musiikki ja tanssi, iltamat, juhlat ja sesonkimarkkinat ja -tilaisuudet. Tapahtumissa tulisi korostaa merellisyyttä sekä eri sesonkeja; esimerkiksi Havis Amandan ympäristöön ja kauppahallin ympäristöön voisi kokoontua kesän ulko-

puolella muiden sesonkien mukaisia toimijoita: Vappukylä, Oktoberfest, Kekrijuhlat, Joulumarkkinat yms. Tapahtumat voivat olla luonteeltaan tuotettuja ja kalenterivuoteen sidottuja, mutta alueella tulisi mahdollistaa myös spontaanimpien tapahtumien ja tilaisuuksien järjestäminen, jotta alueesta tulisi yhä paremmin osa kaupunkilaisten olohuonetta. Keskeistä tapahtumien järjestämisen näkökulmasta on mahdollistaa entistä paremmin erilaiset kohtaamiset sekä tuoda alueelle sekä paikallisia asukkaita että muita alueen käyttäjiä, jotka puolestaan voivat hyödyntää alueen kaupallisia palveluita.

Valaistus toimii tilan rajaajana ja luo paikan luonnetta, minkä lisäksi valaistusta voidaan hyödyntää pysyvässä ja tilapäisessä opastuksessa sekä reittien osoittamisessa. Valaistusta voidaan hyödyntää esim. Kauppatorin ja Torikortteleiden alueen paremmassa kytkemisessä toisiinsa sekä Havis Amandan aukiolla ihmisvirtojen ja vierailijoiden opastamisessa. Valojen avulla voidaan parantaa tilan käytettävyyttä, erityisesti pimeinä vuorokauden- ja vuodenaikoina, samalla luoden tunnelmaa ja korostaen tärkeitä aiheita ja kohteita.

Seuraavassa kartassa on tiivistetty selvityksessä esiin tulleita eri alueiden toiminnallisia rooleja ja kehitettäviä kokonaisuuksia.



Kauppatorin ja Makasiinirannan alueiden toiminnalliset roolit ja kehitettävät osa-alueet (rajaukset viitteellisiä)

5. Liitteet

Liite 1: Liikenteen yleissuunnitelma, vaihe 1

Liite 2: Liikenteen yleissuunnitelma, vaihe 2

Liite 3: Kooste sidosryhmätyöpajan tuloksista

Lähdeluettelo

Gehl, Jan – Gemzøe Lars (2000) *New City Spaces*. Danish Architectural Press.

Gehl, Jan (2008) *Life Between Buildings. Using Public Space*. Danish Architectural Press.

Gehl, Jan (2010) *Cities for People*. Island Press.

Harris – Kjisik (2016) *Helsingin jalankulkuympäristöt. Jalankulikutkimuksen laadulliset arviot vuonna 2016*.

Haukka, Pieta & Takkunen, Antti (2017): *Kauppatorin liikenteellinen tarkastelu*. Helsingin kaupunki, liikenne- ja katusuunnittelupalvelu.

Heikkilä, Mikko – Karppinen, Seppo – Santasalo, Tuomas (1998) *Parempi kaupunkikeskusta – seitsemän kaupunkikeskustan kehittäminen*. Ympäristöministeriö: Suomen ympäristö 186: Vantaa.

Heikkilä, Mikko – Santasalo, Tuomas – Karppinen, Seppo (1996) *Suomalaisia kävelykeskustoja*. Ympäristöministeriö: Suomen ympäristö 23: Helsinki

Helsingin kaupunki (2016) *Kauppatori. Kaupunkirakennehistorian selvitys*. (https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/aos_2016-1.pdf)

Project for Public Spaces. *What is Placemaking*. (<https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>)

Santasalo, Tuomas – Heusala, Heli (2002) *Erikoiskauppa kaavoituksessa*. Tuomas Santasalo Ky: Helsinki.

Knoflacher, Hermann (1995) *Kaupungin ja liikenteen harmonia. Vapaus autolla ajamisen pakosta*. (alkuteos *Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren* 1993, Suomeksi toimittaneet Jarmo Kalanti ja Pekka Ryttilä) Liikennesuunnittelun Seura ry.