

Vastaanottaja
Helsingin kaupunki

Asiakirjatyyppi
Raportti

Päivämäärä
Joulukuu 2018

Helsinki

KAUPPATORI VESILIIKENNESELVITYS



KAUPPATORI VESILIIKENNESELVITYS

Projekti **Kauppatorin vesiliikenneselvitys**
Projekti nro **1510042806**
Vastaanottaja **Helsingin kaupunki**
Asiakirjatyyppi **Raportti**
Versio **6**
Päivämäärä **21.12.2018**
Laatija **Jaakko Kemppainen, Matti Utriainen**
Tarkastaja **Matti Utriainen**
Hyväksyjä **Lauri Axelsson**

Ramboll
PL 25
Säterinkatu 6
02601 ESPOO

P +358 20 755 611
F +358 20 755 6201
www.ramboll.fi

TIIVISTELMÄ

Helsingin kaupunki on laatimassa Kauppatorin alueen yleissuunnitelman päivitystä ja laatimassa asemakaavan muutosta. Työ on osa laajempaa kokonaisuutta, jonka tavoitteena oli Kauppatorialueen yleissuunnitelman (2018) tukeminen selvittämällä alusyrittäjien tarpeet liittyen alueeseen, infraan ja alueella toimimiseen.

Selvityksellä haluttiin tietää miten yritykset alueella toimivat ja kuinka ne näkevät alueen kehittämisen eri kysymykset. Lisäksi haluttiin saada kaupungin sisäisiä näkemyksiä kehittämisen potentiaaliin.

Kauppatorin haasteiksi tunnistettiin toimintojen keskittyminen hyvin pienelle alueelle. Alusliikenne synnyttää suuria ihmisvirtoja ja jonoja. Kauppatorin ilme on epäsiisti, ahdas ja epämiellyttävä. Toimintaa ehdotetaan levitettäväksi laajemmalle alueelle siten, että vesiliikenneyrittäjien ja muiden yrittäjien toimintaedellytykset kehittyvät positiivisesti pitkällä aikavälillä.

Työ perustuu asiantuntijatyöhön ja eri sidosryhmien haastatteluun. Työn yhteydessä tehtiin havainnointia toiminnasta suunnittelukohteessa. Näiden pohjalta arvioitiin erilaisten alusliikenteen konseptitasaisten kehitysvaihtoehtojen toteuttamispotentiaalia ja eri vaihtoehtojen hyviä ja huonoja puolia.

Jalankulkuyhteyttä Kauppatorilla sekä Kauppatorin ja Lyypekinlaiturin välillä ehdotetaan kehitettäväksi. Kauppatorilla ruuhkat vaikeuttavat liikkumista. Nykyinen kapea yhteys Kauppatorin ja Lyypekinlaiturin välillä on pullonkaula. Jonkinlaisen siltayhteyden Kauppatorilta Lyypekinlaiturin alueelle odotetaan lisäävän Kauppahallin alueen ja Vironaltaan ihmismääriä ja siten kehittävän liiketoimintamahdollisuuksia.

Nykyisin hyvillä laituripaikoilla olevat vesiliikenneyritykset kokevat muutoksen riskinä. On myös mahdollista, että ruuhkien väheneminen ja viihtyisyyden kehittyminen lisäävät Kauppatoriin liittyvien alueiden käyttöä ja siellä liikkuvaa ihmismäärää. Tämän odotetaan edistävän sekä vesiliikenneyrittäjien että muiden yrittäjien liiketoiminnan kehittymistä.

Jatkosuunnittelussa ehdotetaan tehtäväksi periaatepäätökset merkittävimmistä muutoksista. Nämä ovat jalankulkusillan mahdollinen rakentaminen sekä Suomenlinnan lautan mahdollinen siirtäminen toiseen paikkaan. Tämän jälkeen toteutusvaihtoehdot tulee suunnitella tarkemmin ottaen huomioon tekninen ja taloudellinen toteutettavuus. Kaavoituksessa vaihtoehdot ehdotetaan otettavan huomioon riittävän laajana alueena, joka mahdollistaa erilaiset toteutustavat.

SISÄLTÖ

Tiivistelmä	2
1. Yleistä	4
1.1 Työn tavoite	4
1.2 Nykytilanne ja haasteet	4
1.3 Alusliikenteen ominaispiirteet ja riskit	6
1.4 Taustatietoa laituralueista	7
2. Haastattelut	10
2.1 Haastatteluiden tavoite	10
2.2 Haastatteluiden toteutus	10
2.3 Kauppatorin laituralueet ja liikennöinti	11
2.4 Johtopäätökset haastatteluista	20
3. Esimerkkejä muualta	21
3.1 Göteborg Stenpiren resecentrum	21
3.2 Tukholma	23
4. Suunnittelu	26
4.1 Yleistä	26
4.2 Elementit	26
4.2.1 Kauppatorin kehittäminen	26
4.2.2 Siltojen rakentaminen	28
4.2.3 Suomenlinnan lautan siirtäminen Pakkahuoneenlaiturille	30
4.2.4 Suomenlinnan lautan siirtäminen Lyypekinlaiturille	31
4.2.5 Toiminta Kolera-altaassa	31
4.2.6 Reittiliikennenteen siirtäminen Vironaltaaseen	32
4.2.7 Vesiliikenteen siirtäminen Pohjoissatamaan	33
4.2.8 Aluksien huolto ja varastojen täydentäminen Eteläsatamassa	35
4.2.9 Opastuksen kehittäminen	35
4.2.10 Aluksien keulalastauksen hyödyntäminen	36
4.2.11 Linnanaltaan toiminta	36
4.2.12 Reitti- ja turistiliikenteen aluksien terminaalit ja lipunmyyntipaikat	37
4.2.13 Laiturin käyttöoikeuden vaikutus vesiliikenteeseen	38
4.3 Versioehdotukset	38
4.3.1 VE 0+	39
4.3.2 VE 1	41
4.3.3 VE 2A	43
4.3.4 VE 2B	45
5. Yhteenveto ja suositukset	47

1. YLEISTÄ

1.1 Työn tavoite

Helsingin kaupunki on laatimassa Kauppatorin alueen yleissuunnitelman päivitystä ja laatimassa asemakaavan muutosta. Tämä työ jakautuu kahteen eri kokonaisuuteen, jotka ovat selvitysvaihe sekä kehitysvaihe. Työ on osa laajempaa kokonaisuutta, jonka tavoitteena oli Kauppatorialueen yleissuunnitelman (2018) tukeminen selvittämällä alusryittäjien tarpeet liittyen alueeseen, infraan ja alueella toimimiseen.

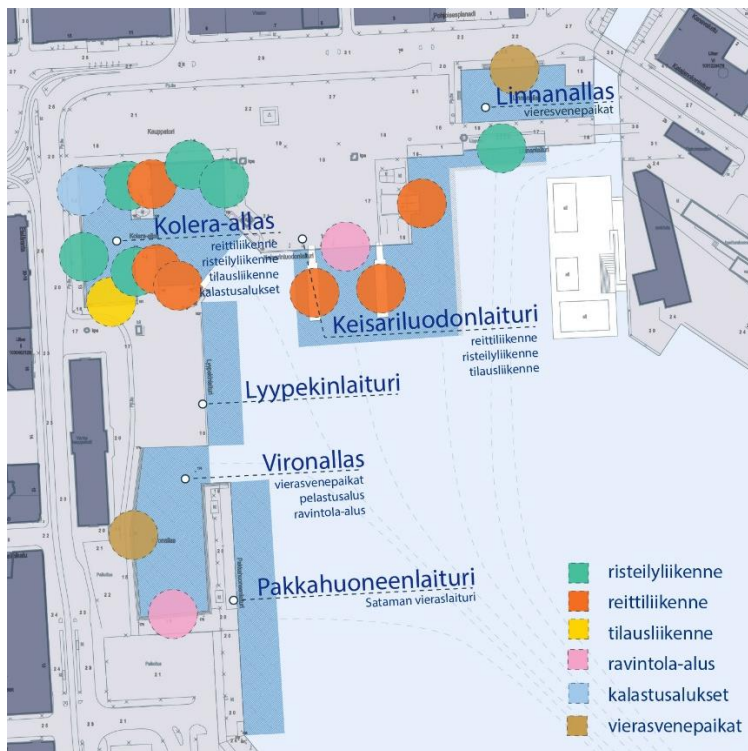
Selvityksellä haluttiin tietää miten yritykset alueella toimivat ja kuinka ne näkevät alueen kehittämisen eri kysymykset. Lisäksi haluttiin saada kaupungin sisäisiä näkemyksiä kehittämisen potentiaaliin.

Lisäksi työssä tehtiin arviointia erilaisten alusliikenteen konseptitasoisten kehitysvaihtoehtojen toteuttamispotentialista sekä eri vaihtoehtojen hyvistä ja huonoista puolista. Kauppatorialueen yleissuunnitelmaa varten on tärkeää arvioida erilaisia vaihtoehtoja Kauppatorin alueen vesiliikenteen kehittämiseksi.

1.2 Nykytilanne ja haasteet

Nykyinen toiminnan järjestäytyminen alueelle on tapahtunut vuosien saatossa vähitellen. Kauppatorin yleisilme on sekava ja epäsiisti. Alue on pahoin ruuhkautunut, ja eri aktiviteetit ja kulkuyhteydet keskittyvät pienelle alueelle.

Vesiliikenteen, varsinkin sightseeing-liikenteen, myynti perustuu näkyvyyteen. Kolera-altaan laiturit ovat halutuimpia liikennöitsijöiden keskuudessa. Laituripaikkojen jakautuminen eri toiminnoille on esitetty alla olevassa kuvassa. Kauppatorin liikennettä on kuvattu tarkemmin kappaleessa 2.3.



Kuva 1-1: Kauppatorialueen laiturialueet ja toimintojen jakautuminen alueella



Kuva 1-2: Kolera-altaan ja Kauppatorin välinen ruuhkainen alue

Tämän selvityksen yhteydessä ei tehty varsinaisia ennusteita liikenteen ja Kauppatorin alueella liikkuvien ihmisten määrästä ja kehittymisestä. Helsingissä vierailevat matkailijat lisääntyvät jatkuvasti, ja Kauppatorille halutaan myös kansalaisia viettämään aikaa. Kaupungin edustalla olevien saarten toimintaa ollaan kehittämässä edelleen ja kävijämäärien ennustetaan kasvavan, mikä lisää vesiliikennettä. Kasvun oletetaan jatkuvan edelleen ja Kauppatorin ruuhkaisuus lisääntyy, ellei aluetta kehitetä.

Kauppatorista halutaan osa elävää kaupunkia, jossa sekä kaupungin omat asukkaat että turistik voivat nauttia merellisestä maisemasta kaupungin "olohuoneena". Tämä edellyttää ja mahdollistaa liiketoimintaa koko ranta-alueella. Pitkällä aikavälillä elävä ranta-alue laajenee vesialueita seuraten (Kuva 1-3). Lisätietoja on saatavissa Kauppatorin alueen kokonaissuunnitelmasta¹.



Kuva 1-3: Kauppatorin nykytilanne ja kehityksen tavoite

¹ https://www.uuttahelsinki.fi/sites/default/files/inline-attachments/2015-09/kauppatorin_kokonaissuunnitelma2015_0.pdf

1.3 Alusliikenteen ominaispiirteet ja riskit

Alusliikenne keskittyy nyt hyvin pienelle alueelle pääsääntöisesti Kolera-altaalle tai sen välittömään läheisyyteen. Alukset odottavat vuoroaan ja joutuvat sopimaan liikennöintikäytännöistä Kolera-altailla. Tämä lisää riskiä yhteentörmäyksiin joko aluksiin tai rakenteisiin.

Nykyisten Keisarinluodonlaiturilla sijaitsevien pistolaiturien välissä olevaa tilaa käytetään myös kiinnittäytymiseen. Tässä havaittiin törmäysriski Korkeasaaren lautan pistolaiturin matkustajasiltaan.



Kuva 1-4: Kiinnittäytyminen lähelle pistolaiturin matkustajasiltaa

Isosaareen liikennöivä Isosaari-laiva on suurikokoinen. Laivan kiinnittyminen Kauppatorille vaikuttaa näköalaan merelle. Aluksen suuri tuulipinta-ala ja massa voi vaikuttaa pistolaitureiden ankkureiden pitävyyteen (Kuva 1-5). Aluksen käyttämä kiinnitystapa laituriin sisältää kiveyksessä olevan kumipehmusteen, joka ei sovi Kauppatorin ympäristöön. Kiinnitystapa koneiden avulla kiveykseen puskien vähentää kelluvaan laituriin kohdistuvaa kuormaa.



Kuva 1-5: Isosaari-laiva (<https://visitisosaari.fi/hotellilaivaisosaari/>)

Nykytilanteessa lyhytaikaiseen kiinnittymiseen tarkoitettuja venepaikkoja on Linnanaltaassa ja Viironaltaassa. Näiden käyttöaste on ollut suhteellisen pieni. Eteläsatamassa on paljon erilaista kaupallista alusliikennettä (isot matkustajalaivat ja lähiliikenteen matkustaja-alukset ja vesibussit). Huviveneiden liikennöinti vilkkaan kaupallisen liikenteen joukossa voi aiheuttaa törmäysriskejä.

Pitkällä aikavälillä on syytä pohtia, ovatko venepaikat Eteläsataman alueella tarkoituksenmukaisia. Vaihtoehtona voidaan pohtia esimerkiksi Kauppatorin ja Katajanokan välisen kanavan kunnostamista siten, että alukset pääsisivät sitä kautta Linnanaltaalle.

Entisessä Suomenlinnan lautassa (nykyiseltä nimeltään Suokki, rakennettu 1952) on sivuportti ajoneuvojen lastaukseen, ja laituri on rakennettu aluksen vaatimuksien mukaisesti. Nykyinen Suomenlinnalautta II on rakennettu vuonna 2004 siten, että alus soveltuu nykyisiin laitureihin. Myös muut Suomenlinnaan liikennöivät alukset (Suokki ja Tor) liikennöivät samasta laiturista. Suomenlinnan liikenne on vuoden ympäri tapahtuvaa. Aluksista Tor on jäänmurtaja ja pystyy liikumaan jäisissä olosuhteissa.

Suomenlinnan lautan perusjärjestely voisi olla toisenlainen, jos suunnittelussa ei olisi tarvinnut huomioida vanhoja rakenteita ja aluksia. Keulalastaus voi olla todennäköinen vaihtoehto tulevaisuudessa.

Suomenlinnaan liikennöi arkipäivinä huoltolautta Ehrensvärd. Alus kuljettaa myös matkustajia HSL-lipulla. Ehrensvärd on rakennettu 70-luvulla. Tyypillisesti aluksien tekninen käyttöikä on 30-40 vuotta. Aluksia uusittaessa ne voidaan suunnitella siten, että sama alus voisi liikennöidä sekä huolto- että matkustajaliikennettä.



Kuva 1-6: Suomenlinnan laituri ja aluksen keulatuki

1.4 Taustatietoa laiturialueista

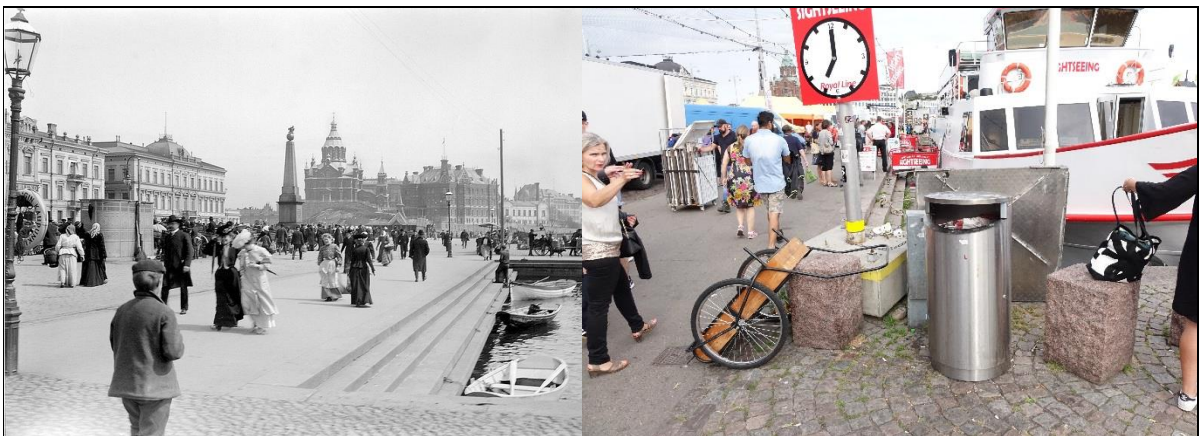
Tämän selvityksen tarkoituksena ei ole ollut selvittää historiaa ja sen vaikutusta tarkasti. Alla olevista valokuvista ilmenee, että alueella on ollut pitkään kaupallista laivaliikennettä sekä rahti- että matkustaja-aluksilla. Lyypekin- ja Pakkahuoneenlaitureilla on ollut viime vuosisadan alkupuolella makasiinikatoksia, joita voidaan käyttää ideoina hyväksi alueen suunnittelussa (Kuva 1-7, Kuva 1-10).

Kauppatorilla Kolera-altaan tuntumassa on ollut toritoimintaa, ja se on ollut oletettavasti keskeinen ajanviettoalue. Kolera-altaalla on myös pitkät perinteet saariston asukkaiden maatalous- ja kalatuotteiden myyntipaikkana (Kuva 1-9).

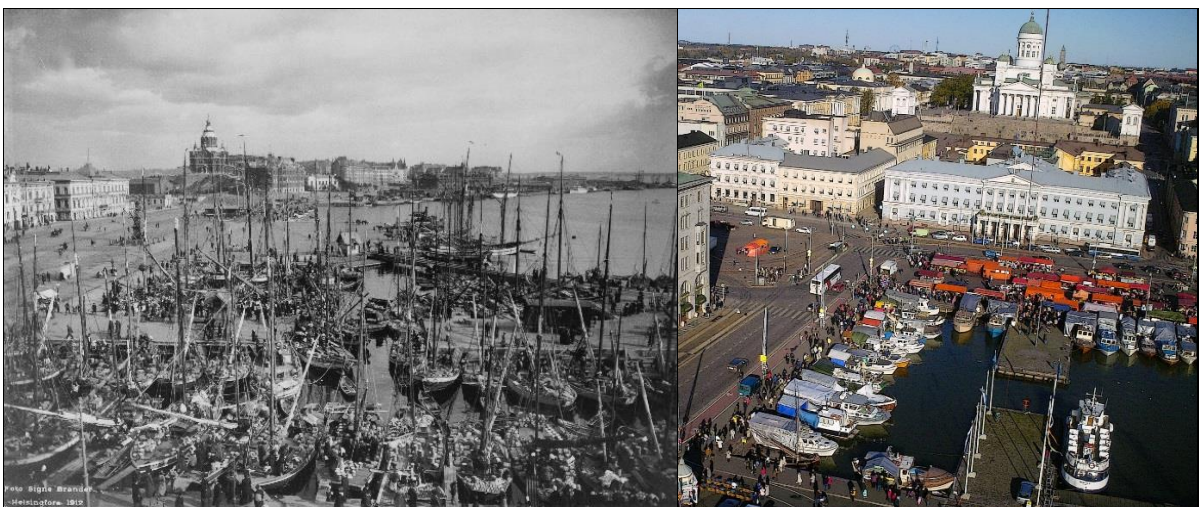
Kolera-altaan edustalla on ollut rautatiesilta, joka palveli Katajanokan satamaosaa ja muuta alueen teollisuutta. Rautatiesilta on osittain olemassa, mutta siitä on poistettu osa, jotta liikennöinti Kolera-altaalle olisi mahdollista nykyisillä aluksilla (Kuva 1-10). Alueen historiaa on tarkemmin selvitetty Kauppatorin kaupunkirakennehistorian selvityksessä (Arkkitehtitoimisto Okulus 2016).



Kuva 1-7: Eteläsatama 1900-luvun alussa (Helsingin kaupungin museo)



Kuva 1-8: Kolera-altaan edusta 1900-luvun alussa ja vuonna 2018 (Helsingin kaupungin museo ja Ramboll 2018)



Kuva 1-9: Kolera-altaan silakkamarkkinat 1900-luvun alussa ja 2000-luvulla (Signe Brander - Helsingin kaupungin museo ja Timo Noko CC BY 2.0)



Kuva 1-10: Rautatiesilta ja Lyypekinlaituri 1900-luvun alussa ja rautatiesilta vuonna 2018 (Signe Brander - Helsingin kaupungin museo ja Ramboll 2018)

2. HAASTATTELUT

2.1 Haastatteluiden tavoite

Kauppatori alueena on tunteita herättävä ja vahvoja mielipiteitä synnyttävä alue. Alueella on vahva paikallishistoria ja sen läheisyyteen sijoittuu merkittäviä suomalaisia rakennuksia ja historiallisia kohteita. Siellä on järjestetty merkittäviä tapahtumia, ja se on jäänyt ihmisten mieliin sekä tunteisiin. Usealla eri toimijalla, virastolla, yrittäjällä ja kaupunkilaisella on alueesta mielipide, näkemys tai tietoa. Paikka on merkityksellinen ja tärkeä: siellä tapahtuvien muutosten tulee olla tarkkaan pohdittuja ja eri osapuolia huomioivia.

Tämän työn puitteissa olevien haastatteluiden tavoitteena oli Kauppatorialueen yleissuunnittelun ja asemakaavoituksen (2018) tukeminen selvittämällä alusyrittäjien tarpeet liittyen alueeseen, infraan ja alueella toimimiseen. Selvityksellä haluttiin tietää, miten yritykset alueella käytännössä toimivat ja kuinka ne näkevät alueen kehittämisen eri kysymykset. Haastatteluiden ja tarkkailun avulla haluttiin saada lisäksi käsitys arkipäivän ratkaisuista alueella, laitureiden toiminnasta, rakenteiden kunnosta, palveluista, ihmisten liikkumisesta, jonottamisesta ja muista alueella ope- rointiin vaikuttavista tekijöistä.

Yrittäjien lisäksi haluttiin saada kaupungin sisäisiä näkemyksiä kehittämisen potentiaaliin, ongelmiin ja haasteisiin. Eri virastoilla on omia linjauksia alueen toiminnoista, niiden rajoista ja rajoit- teista sekä kehitysvisiona tulevaisuudesta. Tätä tietoa kerättiin eri virastoista kuten Tukutorilta, Helsingin Satamalta, Suomenlinnan liikenteeltä ja Liikuntavirastolta. Lisäksi työn ohjausryhmän jäsenet täydensivät kommentoimalla omilta näkökannoiltaan eri asiakysymyksiä

2.2 Haastatteluiden toteutus

Työssä haastateltiin alusliikenneyrittäjiä, jotka toimivat Kauppatorin alueella, sekä Helsingin kau- pungin työntekijöitä, joiden vastuulla ovat alueen alus- ja vesiliikennekysymykset. Haastattelut toteutettiin teemahaastatteluna. Haastatteluiden teemat sisälsivät kysymyksiä aluksista, liikennöinnistä, laiturista ja sen sijainnista, toiminnasta maissa, infrasta, virastojen toiminnasta, liike- toiminnasta ja mielipiteitä kehitysideoista.

Osa yrittäjien haastatteluista toteutettiin puhelimitse ja osa paikan päällä Kauppatorilla tarkkaillen samalla alusliikennetoimintaa. Haasteltavat kertoivat vapaamuotoisesti aihealueen kysymyksistä, joiden pohjalta tehtiin jatkokysymyksiä ja tarkennuksia. Haastateltavat saavutettiin sähköpos- titse, jonka jälkeen sovittiin haastattelu-aika ja mahdollinen tarkkailu Kauppatorilla. Haastateltavia yrityksiä oli kymmenen ja kaupungin asiantuntijoita kuusi. Yrittäjien kanssa paikan päällä Kaup- patorilla tehtyjä tarkkailuhaastatteluja oli neljä kappaletta.

Yrittäjien haastatteluiden vastauksissa korostui epäselvyys tulevaisuudesta kaupungin aikeista alueelle. Tämä nousi esiin erityisesti siltavaihtoehtojen kysymyksissä Kolera-altaalle ja sen vaiku- tuksissa alusliikenteelle. Haastateltavat olivat vastauksissaan ja kannoissaan pääosin samansuun- taisia, vaikkakin tietynlaista vastausten jakautumista vastauksissa tuli Suomensaaristoseuraan kuuluvien ja siihen kuulumattomien välillä. Esimerkiksi laituripaikkojen sopimusten avoimuudesta esitettiin kritiikkiä ja niiden jakamista uudestaan toimijoiden kesken esitettiin. Vaikka tietyissä asioissa oli näkökantaeroja yrittäjien kesken, oli kaikilla haastateltavilla vahva tahtotila viedä alusliikennettä eteenpäin elinkeinona. Haastatteluiden vastaukset eri teemoihin tulevat tarkemmin esiin taulukossa 2-3 kappaleessa ”Teemahaastatteluiden vastausten yhteenveto”.

Kaupungilta haastateltiin Rain Mutkaa (HSL / Suomenlinnan liikenne), Jouko Laaksoa (Stara), Kari Noroviitaa (Helsingin Satama) ja Tapio Rossia (Liikuntavirasto). Lisäksi täydentävänä näkemyk-

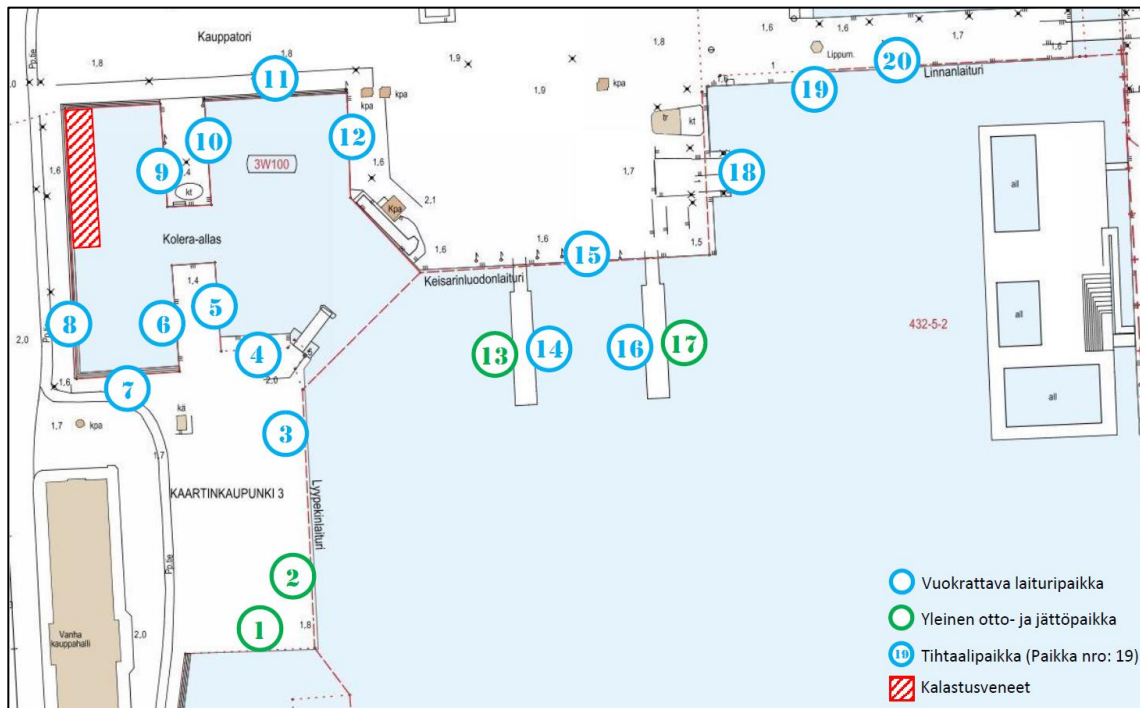
senä kaupungilta haastateltiin Kauppatoriin alueeseen liittyen Merja Sorakaria (Helsingin Tukku-tori), Nils Fastia (Helsingin Tukku-tori), Tomi Stålhbergia (Helsingin Tukku-tori) ja Peggy Baueria (Helsingin Leijona).

Kaupungin haastatteluiden yhteenvedona voidaan todeta, että eri toimijoilla on tavoitteita, joiden yhteensovittaminen ei ole aina suoraviivaista eri toimijoiden välillä. Yrittäjät saattavat kokea epä-tasapuolisena kohteluna ajan saatossa muuttuneet alueen kehittämisen tavoitteet, jotka voivat rajoittaa tiettyjä toimia alueella tiukemmin kuin aikaisemmin. Pääsääntöisesti tulevaisuuden ke-hittämisselvityksissä kaupungin vastaajat ymmärtävät muutostarpeen ja kehittämisen tavoitteet samoin kuin alueen yrittäjät, vaikkakin edustamansa tahon näkökulmat ja edut ymmärrettävästi painottuivat.

Helsingin Satama Oy:n kanta Pakkahuoneenlaiturin muuttamiseen enemmän julkiseen käyttöön oli vastaajasta ja lausunnon antajasta riippuen ristiriitainen. Lausunnossa mielipide oli ehdotto-man negatiivinen, mutta haastatteluissa pragmaattinen; mistä löytää vastaavat laituritilat Helsin-gistä. Samoin Suomenlinnan lautan mahdollinen siirtäminen todettiin mahdolliseksi tiedostaen ny-kyiset toiminnan haasteet (hankala kulku, heikot odotustilat ja yhteys muuhun julkiseen liikentee-seen). Tukku-torin näkemykset puolisivat alueen parkkipaikkojen muuttamista torikäyttöön. Yh-teenvetona kaupungin kanta oli alueen (ml. vesi ja maa-alueet) kehittämisen puolella siten, että siitä saadaan yhtenäisempi ja maankäyttöä voitaisiin parantaa nykyisestä tilanteesta, jossa jalan-kulku ja ajoneuvoliikenne menevät sekaisin ja alue jäsentyy epäselvästi.

2.3 Kauppatorin laiturialueet ja liikennöinti

Kauppatorin laituripaikat on esitetty alla olevassa kuvassa.



Kuva 2-1: Kauppatorialueen alusliikenteen laituripaikat 2018. Helsingin Kaupunki.

Liikennöiviä aluksia lähtee Kauppatorilta kolmelta eri alueelta: Kolera-altaalta, Keisariluodonlaiturilta ja Linnanlaiturilta (kuva 2-1). Lisäksi Kolera-altaan sisempään osaan on varattu kalastusve-neille laituripaikkoja. Kolme laituripaikoista (numerot 4,5,16) on jaettu eri yritysten kesken. Laitu-ripaikkoja on Kauppatorilla (2018) kokonaisuudessaan 20 ja ne jakautuvat seuraavasti:

- **Lyypekinlaiturilla paikkoja on 3**, joista yksi ei ole vuokrattuna ja kaksi on määrittely yleiseksi otto- ja jättopaikaksi (laituripaikat 1-3)
- **Kolera-altaalla paikkoja on 9**, joista kaikki ovat vuokralla (paikat 4-12)
- **Keisariluodolla paikkoja on 6**, joista kolme on vuokrattu (paikat 14-16), kaksi on yleisessä käytössä (paikat 13 ja 17) ja yksi on Suomenlinnan käytössä (paikka 18)
- **Linnanlaiturilla paikkoja on 2**, joista vuokralla on paikka 20 ja paikka 19 on tihtaaliapaikka, joka on varattu Suomenlinnan lautoille. Tihtaaliapaikalla lautan henkilökunta pitää esimerkiksi lakisääteiset tauot työvuoron aikana.

Taulukkoon 2-1 on koottu aakkosjärjestyksessä yritykset ja niiden käyttämät laituripaikat sekä pääasialliset alukset Kauppatorilla. Tulee huomata, että aluksia voi olla taulukossa enemmän kuin aktiivisessa käytössä päivittäin. Tämä johtuu siitä, että tiiviin kesäkauden aikana käytetään enemmän aluksia, kun taas kauden loppu- ja alkupäässä tiivistä liikennöintiä on vähemmän sen keskittyessä enemmän tilausliikenteeseen, jolloin paikalle voidaan liikennöidä eri aluksilla.

Taulukko 2-1: Kauppatorilta liikennöivät alukset

Yritys	Liikennöinti Kauppatorilta	Alukset Kauppatorilla	Laituri NRO
Aava Lines	reitti: Vallisaari tilaus	m/s Vallisaari, m/s Merisaraste, m/s Merisaukko, (m/s Emilia)	5, 7, 16
Amfion Marine Charters	tilaus ravintola	m/s Merival II	15
City Cruisers Ky	reitti: Vasikkasaari-Villa Salmela tilaus	m/s Lotta	4
EW Finland	reitti: Söderskär tilaus	m/s Söderskär	16
IHA-Lines Oy	risteily tilaus	m/s Doris I, m/s Doris II,	5, 8
JT-Line Oy	reitti: • Suomenlinna-Lonna-Val- lisaari • Pihlajasaari • Mustasaari tilaus	m/s Viapori, m/s Amiraali, m/s Chap- man, m/s Esa, m/s Meritähti, m/s Walhalla, m/s Hymy, m/s Monica, m/s Panda, m/s Ilves, pw/s Vispilä	5, 10
Royal Line	risteily tilaus	m/s King, m/s Katariina, m/s Royal CAT	11, 12
Skiipa Oy	reitti: Seurasaari tilaus	m/s Skiipa	4
Suomen Saaristokuljetus	reitti: Korkeasaari (2), Isosaari tilaus	m/s Isosaari, m/s Vire, m/s Kajava, m/s Tuulispää, m/s Wellamo, m/s Okeanos	14, 16, 17
Suomenlinnan liikenne Oy / Helsingin kaupunki	reitti: Suomenlinna	m/s Suomenlinna II	18, 19
Strömmä Suomi Oy Ab	risteily tilaus	m/s Diana, m/s Sofia, m/s Victoria, m/s Julia	6, 9
Sun Ferry Oy	reitti: Suomenlinna (alihankin- tana) tilaus	m/s Suokki, m/s Tor m/s Emma	18, 19
Varustamo Oy J.L. Runeberg	risteily tilaus	m/s J.L. Runeberg	20

Haastatteluiden perusteella Kauppatorin aluslinjojen tyypit voidaan jakaa neljään eri tyyppiin ope-
roinnin, liiketoiminnan ja asiakkaiden saavuttamisen kannalta:

- **Reittiliikenne** on säännöllistä aikatauluun perustuvaa vakiokohteeseen liikennöintiä, joka yleensä tehdään kilpailuttamalla kyseinen linja julkisen tahon puolesta. Reittiliikennettä

tehdään Kauppatorilla Kolera-altaasta ja Keisarinluodonlaiturilta. Tähän kuuluu ns. "Island Hopping" -liikenne, jossa tehdään kierroksia säännöllisesti eri saarille, sekä perinteinen edestakainen liikennöinti yhteen kohteeseen.

Kauppatorilta liikennöidään yhdeksään kohteeseen. Näistä Korkeasaaren reitti on kaupungin kilpailuttama ja ylläpitämä. Vallisaari-Lonna-Suomenlinna -reitti on kaupungin kilpailuttama mutta ylläpitäjä on Suomenlinnan hoitokunta.

Suomenlinnan Liikenne Oy on Helsingin kaupungin liikennelaitoksen tytäryhtiö. Se harjoittaa linjaliikennettä kaupungin ja Suomenlinnan välillä osana Helsingin seudun liikenteen järjestämää joukkoliikennettä. Suomenlinnan Liikenne Oy:n omistaa Helsingin kaupunki. Liikennöinti tapahtuu kaupungin omalla lautalla (m/s Suomenlinna II) sekä kahdella alihankintayrityksen operoimalla aluksella (Sun Ferry: m/s Tor ja m/s Suokki).

Kauppatorin reittiliikenteen kohteet ovat:

Suorat reitit

1. Suomenlinna
2. Vallisaari
3. Korkeasaari
4. Isosaari
5. Vasikkasaari
6. Seurasaari
7. Söderskär
8. Porvoo

Lisäksi Island hopping -reitit varrella:

1. Lonna
2. Suomenlinna
3. Vallisaari

Tässä liikennemuodossa kohteiden tunnettavuus, toiminnot ja vetovoima vaikuttavat matkustajien määrään kasvattamalla sitä. Uudet liikenteelliset ratkaisut, kuten sillat, voivat laskea alusliikenteen matkustajamääriä ja tällöin tulee pohtia mitkä linjat ovat toimivia. Asiakkaat yleensä tekevät ennen matkaa päätöksen kohteesta, minne haluavat matkustaa ja etsivät sitten aikataulusta sopivan ajan päästä kohteeseen.

Liikennöintitavassa asiakkaalle korostuvat seuraavat asiat; kohde, helppous, aikataulu ja hyvät jatkoyhteydet. Maissa reittiliikenteessä alueelle korostuvat jonotustila, laiturin jatkuva toiminta, esteettömyys, informaatio ja opastaminen, toimintojen sujuvuus ja laivan purkautuminen matkustajista. Suomenlinnan reittiliikenteessä korostuu lisäksi autoliikenne saareen. On huomattava, että Suomenlinnaan liikennöidään ympäri vuoden ja sen liikenne on matkustajamääriltään suurinta, joten jonotustilat korostuvat ympäri vuoden eri olosuhteissa. Haastatteluiden perusteella voidaan todeta Suomenlinnan lautan nykyisen terminaalirakennuksen olevan alimitoitettu käyttöasteeseen nähden.

- **Säännöllinen risteilyliikenne** on pääsääntöisesti aikataulua noudattavaa yleensä matkalenkin muodostavaa vapaa-ajan viettoa. Tähän liikennemuotoon kuuluu myös ns. ruokaristeilyt. Risteilyliikenne on aikataulullisesti suhteellisen lyhyttä, noin 1-1,5h kestävä kiertoajelua Helsingin saaristossa. Vilkkain aika ajoittuu noin toukokuun lopulta elokuun puoliväliin. Risteilyn hintaluokka on noin 15-35 euroa. Aluksissa on yleensä ainakin pientä

purtavaa, lounaita tai illallisia. Kuluttajan näkökulmasta verrattavissa oleva kustannus ja ajanviettoaika voisivat olla elokuvat ja/tai lounas ravintolassa.

Yrittäjähaastatteluiden mukaan tässä liiketoiminnassa sekä esimarkkinoidaan aktiivisesti (internetsivut ja esitteet) että ”houkutellaan” torilta vapaa-aikaa viettäviä asiakkaita mukaan risteilylle. Tällöin jokin alus on yleensä laiturissa tai juuri tulossa siihen, jotta asiakas voi nousta kyytiin odottamaan lähtöä. Haastatteluiden mukaan risteilyliikenteen asiakkaita ovat pääosin turistit, kesälomalaiset ja illalla vapaa-aikaa viettävät. Tässä korostuu Kauppatorin toritoiminta, joka vetää ihmisiä alueelle. Kaikilla toimijoilla on aluksen edessä myyntihenkilöitä esittelemässä risteilytuotetta yleensä yrityksen aikataulun luona. Osalla yrityksillä on lisäksi jaettu lipunmyyntikoju, josta voi ostaa lipun. Alus toimii huomionherättäjänä ja kauppa tapahtuu myös useasti ”ex-tempore” sillä paikalla. Muutamalla yrityksellä on lisäksi kiertoajelulinja-autoja, jotka markkinoivat saman yrityksen alusliikennepalveluita. Haastatteluissa mainittiin asiakaskunnan jakautuminen siten, että aamupäivisin korostuvat turistit, lounasaikaan turistit ja paikalliset ja iltaisin matkan erikseen ennakkoon ostaneet tai varanneet suomalaiset illallisristeilyasiakkaat.

Pääasiassa lähes kaikki tätä liiketoimintaa tekevät yritykset ovat Kolera-altaan alueella. Tämä tekee altaan liikenteestä suhteellisen vilkasta, ja yritykset ovat keskenään sopineet aikataulun, kuinka alueella operoidaan, jotta aluksilla olisi tilaa liikkua. Alus on yleensä laiturissa noin 20-30 minuutin ajan täyttymässä asiakkaista, jonka jälkeen se lähtee liikkeelle. Esimerkiksi kolmella aluksella tehdyt noin tunnin kestävät ajelut tekevät sen, että yksi alus on aina laiturissa täyttymässä matkustajista. Alukset siis täyttyvät matkustajista hitaammin kuin tyhjenevät, ja tämä heijastuu myös jonottamiseen ja purkamiseen siten, että jälkimmäinen lisää hetkellisiä ihmisvirtoja enemmän.

Haastatteluiden perusteella voidaan päätellä, että risteily-yrittäjät periaatteessa toivovat lähellensä heidän toimintaansa tukevaa muuta palvelu tai liiketoimintaa, jotta alueella olisi tarpeeksi ”kriittistä” massaa ja asiakkaita, jotka ovat vapaa-ajan viettoon orientoineita. Tulee kuitenkin huomata, ettei kaikki risteilymyynti perustu täysin sijaintiin suhteessa väkimäärään, vaan osa asiakaista tulee paikalle jo matkan varanneena / tietoisena, mihin risteilylle on menossa. Lisäksi voidaan todeta, että risteilyliikenteessä korostuvat sijainti suhteessa potentiaalisiin asiakkaisiin, näkyvyys, aluksen purku asiakkaista laiturille sekä kaupankäyntitilanne laiturilla tai aluksen läheisyydessä. Yritykset, jotka tekevät tätä liiketoimintaa, ovat erityisen tarkkoja omasta sijainnistaan, jotta voivat saada aluksiin mukaan mahdollisimman paljon asiakkaita.

- **Tilausliikenne** on erillisellä sopimuksella tehtävää liikennöintiä joko tiettyyn kohteeseen tai vapaasti valittuun kohteeseen / reittiin. Suurin osa kaikista toimijoista tarjoaa tilausliikennettä ainakin jossain määrin. Liikennöinti on pääasiassa vapaa-ajanviettoa tai virkistytymistä asiakkaille. Tällöin eri aluksilla ovat eri tuntihinnat niiden koon mukaisesti, ja kuluttaja valitsee reitin ja sille soveltuvan aluksen. Tuntihintojen luokka on noin 500-2500 euroa. Tilausajoja voivat olla esimerkiksi yritystapahtumat, häät tai muut vastaavat. Osa yrittäjistä tarjoaa myös omaisille vainajien tuhkan laskua mereen. Tilausliikenne tapahtuu pääasiassa vilkkaimman kauden ulkopuolella satunnaisesti täydentävänä liiketoimintana. Purku ja lastauslaitureina käytetään omia tai yleisiä laituripaikkoja. Tilausliikennettä voidaan pitää haastatteluiden mukaan joustavana liikennemuotona, jossa asiakkaan kanssa voidaan sopia lastaus- ja purkupaikat yhdessä. Tilausliikenteeseen liittyy yleensä myös tarjoilu-/catering-liiketoimintaa, jossa aluksiin tilataan ruokaa ja juomaa ennen liikennöintiä. Tässä korostuu lastauslaiturin saavutettavuus ajoneuvolla.

- **Ravintola / hotelli** ei ole liikennöintiä vaan pääasiallista muuta palveluliiketoimintaa. Osa yrityksistä tekee kyseiseen toimintaan soveltuvilla aluksilla pelkästään ravintolatoimintaa, mutta osa liikennöi lisäksi tilausajaja ja tekee kesäkauden ulkopuolella myös hotelliliiketoimintaa aluksella. Kaupungin taholta hotellilaivojen sijoittumiseen Kauppatorille talven ajaksi on suhtauduttu kriittisesti, ja hotellilaivoille on pyritty löytämään kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti paremmat sijainnit muualta Helsingistä. Yrittäjähaastatteluiden mukaan täyttöaste hotellissa on ollut korkea, minkä syynä on arveltu olevan asiakkaan kokema eksoottisuus ja sijainti ydinkeskustassa. Tämä liiketoiminta on suhteellisen pientä ja vielä kokeiluluonteista niin yrittäjien kuin kaupungin osalta. Yrittäjien puolelta toivotaan tulevaisuudessa yhtenevää ja selkeää kantaa kaupungilta tähän liiketoimintamuotoon.

Alukset vaihtelevat pituudeltaan noin 10,5 metrisestä 44 metriin. Alukset ovat pääosin yksirunkoisia teräsaluksia, sivulta lastattavia ja potkurivetolaitteisia. Keskimääräinen syväys aluksissa on noin 2 metriä. Alukset voivat ottaa suhteellisen paljon matkustajia keskiarvon ollessa noin 150 matkustajaa. Vertailuna voidaan mainita linja-auto, jonka keskimääräinen istumapaikkaluku on 50 matkustajaa. Usea alus on muunnettu kyseiseen käyttöön alkuperäisestä käytöstä tai alusta on vuosien mittaan päivitetty lisäämällä kansia tai paikkoja. Tämä näkyikin alusten ulkonäössä, jossa korostuvat eri kannet, kaiteet ja kerrokset.

Taulukko 2-2 Kauppatorille liikennöivät alukset

nro	Omistaja	Aluksen nimi	Laituri- paikka 1.	Laituri- paikka 2.	Suurin pituus (m)	Suurin leveys (m)	Syväys (m)	Korkeus max. (m)	Suurin kapasiteetti	1. käyttö	2. käyttö	Muut huomio
1	Aavalines	Emilia	7		10,50	2,50	1,10		23	tilaus		
2	Aavalines	Merisaraste	5		14,80	4,40	1,50	3,50	55	tilaus		
3	Aavalines	Merisaukko	5		14,80	4,00	1,50	3,50	48	tilaus		
4	Aavalines	Vallisaari	16		18,50	5,00	1,00	2,50	158	reitti	tilaus	
5	Amfion Marine Charters	Merival II	15		22,00	6,00	1,50	7,50	77	ravintola	tilaus	
6	City Cruisers Ky	Lotta	4		13,00	3,90	1,50	3,00	38	reitti	tilaus	
7	EW Finland / portoline	Söderskär	16		14,19	5	1,5	3,5	78	reitti	tilaus	
8	IHA-Lines	Doris I	8	5	24,00	6	1,9	8	180	risteily	tilaus	
9	IHA-Lines	Doris 2	8	5	24,00	7,4	1,4	6	160	risteily	tilaus	
10	JT-Line	Viapori	10	5	15,72	6,03	2	3	183	reitti	tilaus	
11	JT-Line	Amiraali	10	5	19,66	6	2	3	218	reitti	tilaus	
12	JT-Line	Chapman	10	5	18,85	5,26	2	4	178	reitti	tilaus	
13	JT-Line	Esa	10	5	14,01	4,18	1,5	3	98	reitti	tilaus	
14	JT-Line	Meritähti	10	5	13,64	4,03	1,5	3	98	reitti	tilaus	
15	JT-Line	Walhalla	10	5	13,99	4,22	1,5	3	98	reitti	tilaus	
16	JT-Line	Hymy	10	5	15,00	4,3	2	3	88	tilaus		
17	JT-Line	Ilves	10	5	16,03	4,82	2	3	136	tilaus		
18	JT-Line	Monica	10	5	13,98	4,69	2	3	98	tilaus		
19	JT-Line	Panda	10	5	16,03	4,82	2	3	151	tilaus		
20	JT-Line	Vispilä	10	5	23,97	7,2	2,5	7	250	tilaus		
21	Royal Line	Royal CAT	11	12	23,00	6,3	2	7,5	150	risteily	tilaus	katamaraani, keulalastattava
22	Royal Line	King	11	12	28,00	6	2	5	190	risteily	tilaus	
23	Royal Line	Katarina	11	12	24,00	5	2	5	150	risteily	tilaus	
24	Skiipa	Skiipa	4						73	reitti	tilaus	
25	Suomen Saaristokuljetus	Isosaari	16		44,00	10	3	14,5	275	reitti	tilaus	liikkuu jäissä, hotelli talvisin
26	Suomen Saaristokuljetus	Vire	14		17,50	6	2	6	175	reitti	tilaus	
27	Suomen Saaristokuljetus	Kajava	14		15,50	5,5	1,5	4,5	128	reitti		
28	Suomen Saaristokuljetus	Tuulispää	16		14,90	4,46	1,2	3,5	98	tilaus		
29	Suomen Saaristokuljetus	Wellamo			15,50	5,5	1,5	4,5	150	reitti		
30	Suomen Saaristokuljetus	Isabella			10,50	2,5	0,8	2		tilaus		
31	Suomen Saaristokuljetus	Taxen 1			10,50	2,5	1	2,5	128	tilaus		
32	Suomen Saaristokuljetus	Taxen 2			13,50	3,5	1,2	3		tilaus		
33	Suomen Saaristokuljetus	Okeanos			15,75	4,9	0,9	4,5	98	tilaus		
34	Suomelinna liikenne	Suomenlinna II	18	19	33,80	8,5	3,95	14	350	reitti		Tihtaali 19, autolautta 2 ajoneuvoa, Helsingin kaupunki
35	Strömmä	Diana	9	6	24,30	5,1	1	3,9	135	risteily	tilaus	keulalastattavissa
36	Strömmä	Sofia	9	6	21,25	5,4	1,25	3,65	135	risteily	tilaus	keulalastattavissa
37	Strömmä	Victoria	9	6	17,10	5	1,3	3,6	93	risteily	tilaus	keulalastattavissa
38	Strömmä	Julia	9	6	14,35	4,2	1,3	3,5	98	risteily	tilaus	keulalastattavissa
39	Sun Ferry Oy	Suokki	18	19	35,00	9	3,08		350	reitti		tihtaali 19
40	Sun Ferry Oy	Tor	18	19	24,44	6,85	3,76	10	350	reitti		tihtaali 19, jäänmurtaja
41	Sun Ferry Oy	Emma			28,50	6,8	2,1	8	218			
42	Varustamo Oy J.L Runeberg	Runeberg	20		28,80	6,65	2	10	220	reitti	tilaus	on yön yli Kauppatorilla

Teemahaastatteluiden vastausten yhteenveto

Taulukossa 2-3 on koottuna teemahaastattelun aiheita ja niistä yhteen vedettyjä kommentteja ja huomioita. Haastattelusta nousevat esiin vastaajien taustat ja vastausten peilautuminen omaan liiketoimintaan. Vastauksien yhteenveto tulee lukea kriittisesti, koska vastausten skaala osassa kysymyksiä vaihteli eikä yhtenevää kantaa ollut.

Taulukko 2-3: Yhteenveto haastattelujen vastauksista

Koottuja vastauksia yrittäjiltä teemoihin		
Teema / aihe	Kommentit	Huomiot
Kävelysilta kolera-alueelle	Kävelysilta nähtiin vastaajien puolesta liiketoimintaa ja alusliikennettä rajoittavana tekijänä ja täten uhkatekijänä.	Osa vastaajista kommentoi sillan olevan mahdollinen ja hyödyttävän toritoimintaa, vaikkakin epäili sen haittaavan siellä toimivia yrityksiä.
Toiminnan osittainen siirtäminen muualle esimerkiksi Pohjoisrantaan.	Nykyinen liiketoiminta nähdään kiinteänä osana Kauppatoria. Osittainen siirtäminen nähdään sen liiketoiminnan kannalta uhkaavana.	Vastauksessa nostettiin kysymys: voiko Kaivopuistossa olla paikkoja alusliikenteelle? Kysymyksenä nostettiin lisäksi Korkeasaaren liikenteen lähtölaiturin siirto lähemmäksi Pohjoisrantaan.
Terminaalirakennus / uudisrakennus alueelle	Vastaajat kokivat uuden terminaalirakennuksen hyvänä ideana. Suomenlinnan lautan matkustajat tarvitsevat laadukkaan suojaisan paikan, koska liikenne on ympärivuotista. Myös asiakkaiden WC-tilat ja kahvilatoiminta nähtiin tarpeelliseksi.	Mahdollinen Kauppatorin varastotila/sosiaalitalat voitaisiin yhdistää myös siihen.
Jaetut laituripaikat / vuorottaiset ajat samalle laiturille (ns. slot-ajoitus)	Ei nähty tarpeellisenä niillä yrittäjillä, jotka liikennöivät usealla omalla aluksella ja joilla on jo tiivis liikennöintiväli. Erityisesti risteilyliikennettä tekevät yrittäjät näkevät aluksen laiturissa mainospaikkana, jonka avulla kauppa tehdään ja asiakas saadaan houkutteltua kyytiin. Liian lyhyt vuoroväli vaikuttaisi siihen, ettei alus ehtisi täyttyä. Yrittäjät, joilla oli yksi tai muutama alus tai jotka liikennöivät harvemmin, tekivät paikan jakamista.	Paikat 4,5, ja 16 ovat nykyisellään jo jaettu paikkoja. Runeberg joka paikalla 20, on joustava oman paikan jakamiseen. "Slot-periaate" toimii reitiliikennelinjoilla tai suurilla ihmismäärillä, mitä Helsingissä nykyisellään alusliikenteessä pääsääntöisesti ei ainaakaan vielä ole.
Keulakiinnityksellinen lastaus ja purku (ns. "Tukholman malli")	Ei ole kovin käytännöllistä, koska nykyinen kalusto ei pääosin tue tätä mahdollisuutta. Periaatteessa voisi toimia yrittäjien kannalta, jos alukset sen mahdollistaisivat. Kaluston muuttaminen keulastattaviksi ei onnistu suurten investointien ja teknisten ratkaisujen vuoksi. Nykyisellään kaksi yritystä pystyy viidellä aluksella tekemään keulakiinnityksellistä lastausta ja purkua.	Tukholman malli jossa alukset kiinnitetään keulasta, nähtiin periaatteessa hyvänä ratkaisuna, koska se vie vähemmän laituritilaa. Samantyyppistä mallia olikin ehdotettu kaupungille vuosikymmen sitten, mutta silloin ehdotettuja pistolaitureita ei koettu hyväksi Helsingin kaupungin puolesta. Osa vastaajista nosti esille, että Tukholmassa (jossa on käytössä keulastattavia aluksia ja sen mahdollistavia laitureita) suuren osan liikennöinnistä hoitaa yksi yritys. Tällöin yksi yritys pystyy paremmin investoimaan samantyyppisiin aluksiin ja optimoimaan vuoroja/aluksia helpommin. Myös Tukholman pidempi

Koottuja vastauksia yrittäjiltä teemoihin

Teema / aihe	Kommentit	Huomiot
		historia lähisaarien käytössä on ohjannut liikenteen (kaluston) kehittymistä eri lailla kuin Helsingissä, missä saarien yleinen käyttö/tietoisuus on lisääntynyt vasta viime vuosina.
Kauppatorin toiminnan laajentaminen / painopisteen siirtäminen Keisarinluodolle	Asialla ei nähty olevan paljon vaikutusta alusliikenteeseen.	Kauppatori ja alusliikenne tukevat toisiaan. Molempien parantuvat toimintaedellytykset nähdään yhteisenä hyötynä. Parkkipaikat ovat liian keskeisessä osassa ja alueen viihtyisyyttä tulisi parantaa.
Infra / tilat / sopimukset	<p>Infran kunto: kiveykset, kiinnitykset, knaapit ovat vanhentuneita.</p> <ul style="list-style-type: none"> Ahtaus kulkuväylillä, jossa vie-rekkäiset tolpat ja rakenteet vievät tilaa kulkuväyliltä Ajoratojen merkinnät heikot Jonotukset hankalia järjestää, Suomenlinnan ja Korkeasaaren jonotus Laiturinumero-opasteet eivät ole ajan tasalla. <p>Laiturien korkeudet eivät osu aina yhteen alusten kanssa (esim. Lyypekinlaituri).</p>	<p>Vastaaajien kommenttien lisähuomioita ja kysymyksiä:</p> <ul style="list-style-type: none"> Laituripaikkojen sopimukset ovat pitkäikäisiä -> esimerkiksi Kolera-allas Onko uusien reittien kilpailutus aina avointa ja ovatko niiden kriteerit toimivia? Onko hintakilpailu pelkästään hyväksi ajatellen turvallisuutta ja imagoa.
Huoltotarpeet	Yrittäjät haluaisivat puhtaan veden, viemärin ja sähköt laiturille. Pohjoisrannan huolto on liian kaukana ajatellen, että se tulisi tehdä keskellä päivää, joten sitä ei käytetä kuin päivän loputtua tai huolto tehdään muualla päivän aikana. Yrittäjät joiden aluksissa on ruokatarjoilua lastaavat aamulla / täydentävät päivän aikana kevyillä kärryillä tms.	Kauppatorille ei haluttaisi kaupungin toimesta lisää jäte-/ huoltoliikennettä. Vesipisteitä torilta toivottaisiin voitavan käyttää.
Suomenlinnan lautan laituri	Suomenlinnan lautan laiturilla on liian vähän tilaa, jonotusjärjestelyt välillä heikot. Jonotuksen suunta epäselvä. Purkautuva ihmisliikenne ruuhkauttaa hetkellisesti alueen (kesällä 2018 poistuneet autopaikat helpottavat tilannetta). Terminaalirakennus heikossa kunnossa ja alimitoitettu nykyiselle kävijämäärälle. WC tilat eivät toimi / eivät käytössä terminaalirakennuksessa.	Suomenlinnan käänstöportit ovat heikot (09/18 korjattu). Jonotusta ollaan kehittämässä teemmällä jonotusalueesta selkeämpi.
Suomenlinnan lautan siirto Lyypekinlaiturille / Vironaltaan suuntaan.	Jos muu liikenne voidaan hoitaa toimivasti, se voisi periaatteessa toimia. Risteävän liikenteen välttäminen Kauppatorin ja Vanhan kauppahallin alueella on haastavaa.	Osa vastaajista kommentoi, että vaatisi mahdollisia ruoppaus-/ kallionpoistotoimenpiteitä. Tulee myös huomioida, että lautan henkilökunta tarvitsee ruokatauaon, jolloin yksi lautta seisoo paikallaan. Nykyisessä järjestelyssä alus seisoo Suomenlinnan laiturin luona paikalla 19.



Altaiden raput helpottavat alusten lastaamista ja purkua eri vedenkorkeuksilla. Kuva Ramboll 2018.



Kolera-altaiden välissä oleva lipunmyyntikoju. Kuva Ramboll 2018.



Kolera-altaassa useat veneet ajetaan paikalleen ajamalla ensin keula kiinni laiturin pehmikkeisiin (kuvassa autonrenkaat) ja sitten puskemalla kääntäen perän kohti laituria. Alukset kiinnitetään köysin kyljestä. Kuva Ramboll 2018.



Korkeasaarenlautan jono voi olla pitkä, ja tilaa on vähän toriparkin vuoksi. Heinäkuussa 2018 kaupunki poisti osan parkkipaikoista ja tilaa tuli enemmän johtamiselle. Kuva Ramboll 2018.



Vanhan kauppahallin vieressä oleva Vironallas, jossa on julkisia pienvenepaikkoja. Kuva Ramboll 2018.



Kolera-altaalla operoivat kipparit ovat ohjaavat aluksia pienessä tilassa. Kuva Ramboll 2018.

2.4 Johtopäätökset haastatteluista

Haastatteluiden ja tarkkailun perusteella Kauppatorin alusliikenne on aktiivista ja erittäin sesonki-luontoista liiketoimintaa. Yrittäjät ovat investoineet kalustoon, jonka käyttöaste tulisi maksimoida, jotta se tuottaa liikevoittoa. Suurin osa toiminnasta painottuu kesäkuukausille toukokuusta elokuun loppuun, jolloin tehdään liiketoiminnallisesti merkittävin tulos. Isommat toimijat työllistävät kesäkaudella kymmeniä työntekijöitä per yritys enemmän kuin hiljaisimpana aikana, joten niiden työllistämisaikutus kausiluontoisille työntekijöille on merkittävä. Täten yritykset luonnollisesti pyrkivät maksimoimaan kauden liikevoiton, jotta pärjäävät hiljaisemman talvikauden. Muutokset tällaisessa toimintaympäristössä koetaan uhiksi liiketoiminnalle, joka on riippuvainen ulkoisista tekijöistä (sää, talvi, kaupungin päätökset, turistiliikenne). Osa yrityksistä pyrkii jatkamaan liike-toimintaa ympäri kauden pitämällä aluksia auki talvisin joko ravintolana, hotellina tai hankkimalla kalustoa, jolla pystyy liikkumaan jäissä. Osa yrityksistä on suhteellisen vanhoja (yli 70v.) ja ne ovat perheomistuksessa, osa on puolestaan muutaman vuoden vanhoja.

Usea alus on muutettu käyttötarkoitukseltaan vastaamaan liikennöintitarvetta. Yritysten investointikyky uusiin aluksiin on pieni. Muutostarpeet kalustoon tulisi tehdä talvikauden aikana. Tällöinkin voi olla haastavaa saada vanha alus toimimaan uudessa käytössä hyvin esteettömyydeltään ja toiminnaltaan. Kaupungin tulee olla tarkkana varsinkin laadullisissa ja turvallisuutta korostavissa vaatimuksissa tuleville reittilinjoille. Lisäksi tulevaisuudessa voisi olettaa toiminnan ekologisuuden, turismin, linjojen optimoinnin ja kaupallisen kokonaiskannattavuuden tarpeiden lisääntyvän.

Haastatteluissa yritys vastaajat totesivat, että alusliikennettä tulee kehittää Helsingin lähtökohdista. Nämä lähtökohdat luonnollisesti ovat riippuvaisia vastaajista. Yrittäjien näkökulmissa korostuvat nykykalusto, yrittäjien sijainti, todennettu liiketoimintamalli, kysyntä ja tarjonta. Kaupungin näkökulmista korostuvat alueen toiminnat, kokonaiskehittäminen, liikenneongelmat ja historialliset arvot. Näistä painopisteistä haastavimpina ristiriitoina koetaan sijainti suhteessa liikenneongelmiin ja alueen toimintoihin. Nykytilanteessa varsinkin Kauppatorin risteilyliikenne nojaa Esplanadin kävelijäliikenteeseen, turistien liikenteeseen Eteläsatamasta, torikortteleihin ja Allas Sea Poolin poikittaiseen liikenteeseen. Parhaimmaksi paikaksi yrittäjien puolesta nähdään Kolera-altaan kulma, koska se on lähellä vilkkaimpia paikkoja, joita kaupunki vuokraakin kalleimpaan hintaan. Alueen toimintojen muuttaminen vaikuttamatta lyhytaikaisesti negatiivisesti yritysten liiketoimintaan voi olla haastavaa.

Helsingin saarien laajempi hyötykäyttö on vielä kehittymässä. Merellinen Helsinki -hanke koetaan positiivisena suuntana viedä tätä eteenpäin. Helsingin matkailun maine ja imago tulee pohtia myös merelliseltä kannalta ja tätä ollaan nyt aloittamassa. Helsingissä saarien hyödyntäminen suuremmissa määrin on vasta kehittymässä, ja se vaatii toimivaa alusliikennettä, huoltoa ja hyviä kulkuyhteyksiä.

3. ESIMERKKEJÄ MUUALTA

3.1 Göteborg Stenpiren resecentrum

Skeppsbron alueella Götajoen rannalla sijaitseva Stenpiren matkakeskus valmistui vuonna 2016. Stenpiren toimii terminaalina ja palvelupaikkana, jossa on kahvila-, ravintola- ja kioskitoimintaa. Matkakeskus yhdistää vesiliikenteen (pääsääntöisesti reittiliikenne) vieressä oleviin raitiotie- ja bussiyhteyksiin. Matkakeskuksen ympäristössä on monikäyttöistä oleskelutilaa.

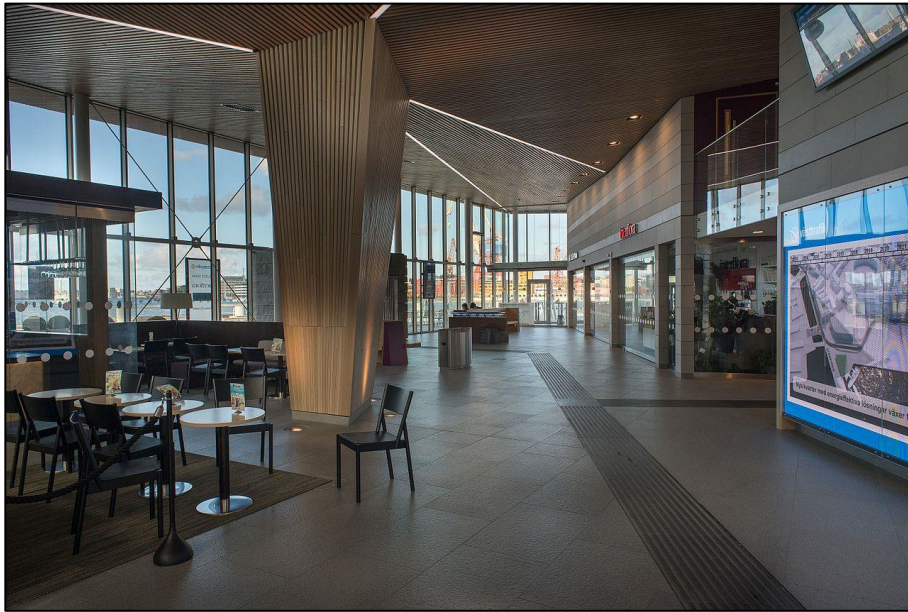
Laituriin liikennöivät joen ylittävät ilmaiset lautat sekä maksullisen reittiliikenteen alukset. Alukset käyttävät keulalastaustekniikkaa, eikä aluksia kiinnitetä normaalisti köysillä.

Stenpiren arkkitehtuuri on palkittu Sienapriset 2017 -palkinnolla (Architects Sweden's prize for the best landscape architecture project)².



Kuva 3-1: Stenpiren matkakeskus ulkopuolelta (Av Arild Vågen, CC BY-SA 4.0)

² <http://www.sweco.se/en/our-offer/architecture/urban-development/stenpiren-goteborg/>
<https://www.vasttrafik.se/en/about-vasttrafik/news-archive/stenpiren-travel-centre-wins-sienapriset-2017/>
<https://viscando.com/en/taxonomy/term/152>
<https://stadsutveckling.goteborg.se/en/projects/skeppsbron/>



Kuva 3-2: Stenpiren matkakeskus sisäpuolelta (By Arild Vågen, CC BY-SA 4.0)

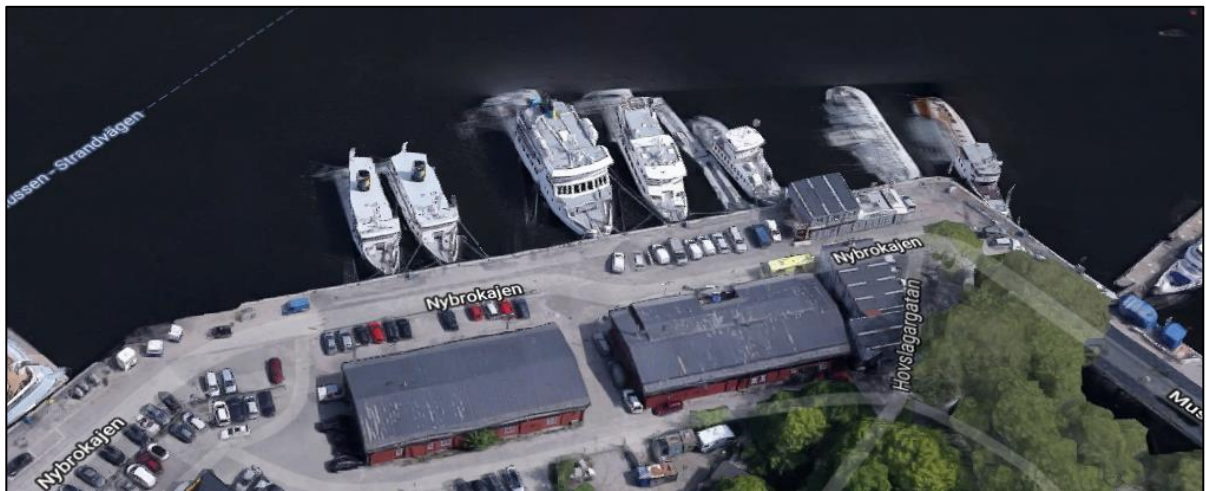


Kuva 3-3: Esimerkki Stenpireniltä liikennöivästä aluksesta (Styrsobolaget.se)

3.2 Tukholma

Tukholmassa on perinteisesti ollut enemmän pienalusliikennettä kuin Helsingissä. Tämä selittyy osin Tukholman saaristolla ja sen loma-asutuksella. Tukholmassa merkittävä osa aluksista kiinnittyy keulastaan laituriin, millä säästetään laituritilaa. Kiinnittyminen on myös nopeampaa. Saariston laiturit ovat pieniä ja keulalastaus on myös näissä järkevä kiinnittymistapa.

Osassa saariston reittiliikenteen laitureita on sähköiset opasteet (Kuva 3-6). Kokonaisuutena eri satamat eivät muodosta yhtenäistä kokonaisuutta. Erilaisia yrityskohtaisia opasteita ja lipunmyyntipisteitä on useita (kts. Kuva 3-7 ja Kuva 3-8). Laitureita on kuitenkin useassa eri paikassa, ja ihmisvirrat jakaantuvat tasaisemmin. Helsingin kaltaisia ruuhkia laiturin läheisyydessä on vähemmän. Tähän syynä voidaan pitää sitä, etteivät laiturit ole torikaupan läheisyydessä.

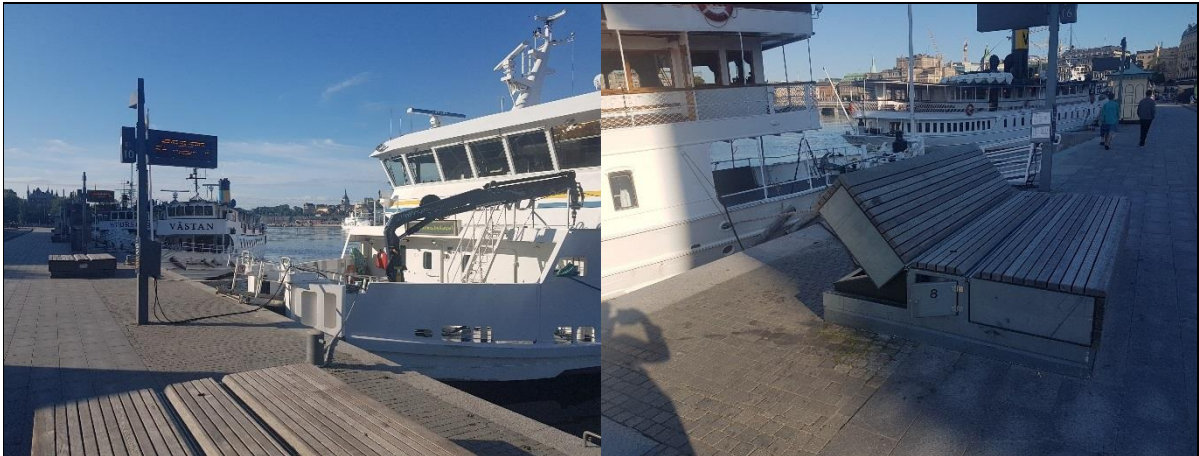


Kuva 3-4: Nybrokajen huoltolaituri (Google maps)



Kuva 3-5: Logårdstrappan (Google maps)

Tukholmassa osa reittiliikenteen laitureista on varastettu huoltokaapilla, joka on maisemoitu penkiksi. Tällaiseen kaappiin voitaisiin asentaa esim. septitankkien tyhjennyslaitteisto ja juomaveden syöttö aluksille (Kuva 3-6).



Kuva 3-6: Strömkajen piilotetulla huoltokaapilla (Lauri Axelsson)



Kuva 3-7: Strandvägen (Google maps)



Kuva 3-8: Nybroplan (Google maps)



Kuva 3-9: Ångbåtsbrygga (Google maps)



Kuva 3-10: Norr Mälärstrand (Google maps)

4. SUUNNITTELU

4.1 Yleistä

Suunnittelu perustuu Eteläsataman toiminnan kehittämiseen kokonaisuutena, jossa otetaan huomioon pitkän tähtäimen tavoitteet. Yleisenä tavoitteena on alueen viihtyvyyden parantaminen, eri alojen liiketoimintamahdollisuuksien parantaminen ja alueen toimivuus palvelun sekä kaupungin asukkaita että turisteja.

Konsultti on tunnistanut Kauppatorin vesiliikenteen kehittämiseen liittyviä elementtejä. Näitä elementtejä ovat esimerkiksi:

- Kauppatorin kehittäminen
- Siltojen rakentamisen vaihtoehdot
- Suomenlinnan lautan laiturin mahdollisen siirtämisen vaihtoehdot
- Kolera-altaan toiminta tulevaisuudessa
- Reittiliikenteen keskittäminen Vironaltaaseen ja Pakkahuoneenlaiturille
- Vesiliikenteen siirtäminen Pohjoissatamaan
- Aluksien huollon ja varastojen täydentämisen kehittäminen Eteläsatamassa

Näitä elementtejä voidaan jossakin määrin yhdistellä eri vaihtoehtojen kehittämiseksi. Konsultti on koonnut omat suosituksensa kolmeen versioehdotukseen (VE):

- VE 0+ Kauppatorin alueelle ei rakenneta siltaa ja muutenkaan ei tehdä radikaaleja muutoksia
- VE 1 Kolera-altaalle rakennetaan lyhyt silta A (kts. 4.2.2)
- VE 2 Kolera-altaalle rakennetaan uusi silta B (kts. 4.2.2) entisen rautatiesillan linjauksen mukaisesti ja Suomenlinnan lautta ja muu reittiliikenne siirretään Vironaltaalle ja Pakkahuoneen laiturille (kts. 4.2.3 ja 4.2.6)

4.2 Elementit

Alla on esitelty Kauppatorin alueen vesiliikenteen kehittämisessä tunnistetut elementit, jotka ovat osin riippumattomia toisistaan.

4.2.1 KAUPPATORIN KEHITTÄMINEN

Kauppatorin kehittämiseksi on tehty erillisiä selvityksiä ja alueellisia määrityksiä. Ne määrittävät teknisiä, kaupallisia, toiminnallisia ja kaupunkikuvallisia tekijöitä.

Kauppatorin kehittämisen yleisiä teemoja ja tavoitteita on linjattu Kauppatorin suunnitteluperiaatteet (KSLK 13.12.2016) -dokumentissa. Suunnitteluperiaatteissa on korostettu, että Kauppatori on kehittyvä vesiliikenteen keskus: vesireittiliikenteen tulevaisuuden tilantarve tulee arvioida ja huomioida suunnittelussa. Suomenlinnan lauttaterminaalille ja lähtölaiturille ajoyhteyksineen etsitään toiminnallisesti parempi sijainti Kauppatorin alueelta tai torin välittömästä läheisyydestä. Päiväristeilijöiden siirtyminen Vironaltaaseen ja Lyypekinlaiturille tutkitaan.

*”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.**”* Kauppatorin suunnitteluperiaatteet (KSLK 13.12.2016)

”Kaupunkijulkisivu meren suuntaan (ns. Helsinki-panorama) säilyy. Kauppatorin kehittämisessä otetaan huomioon alueen rakennustaiteelliset, kaupunkikuvalliset ja kulttuurihistorialliset arvot sekä näkymät meren suunnasta. Kauppatori on avoin

aukiotila. Torin keskeisille osille ei osoiteta uutta rakentamista tai kiinteitä rakennelmia. Havis Amandan aukion teknisille rakennelmille, kuten raitiovaunupysäkeille, etsitään uudet sijoituspaikat.” Kauppatorin suunnitteluperiaatteet (KSLK 13.12.2016)

”Katajanokan puolella sijaitseva aukio säilytetään avoimena osana toritilaa ja Esplanadin akselia. Arvokkaimmat ja edustuksellisimmat alueet, kuten presidentin linnan edusta ja historialliset akselit hahmottuvat ympäristössä. Akseleiden jatkuvuuteen myös liikennealueiden yli kiinnitetään erityistä huomiota. Alue toteutetaan korkealuokkaisena kokonaisuutena sille tyypillistä ajallista kerrostuneisuutta ja yksityiskohtien ikäarvoa vaalien.” Kauppatorin suunnitteluperiaatteet (KSLK 13.12.2016)

”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.” Kauppatorin suunnitteluperiaatteet (KSLK 13.12.2016)

Vesiliikenteellistä teemaa ja Kauppatoria on käsitelty raportissa Kauppatori Liikenteellinen ja Kaupallinen Kehittäminen, Ramboll 2018:

”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 ja vastaavasti torimyyjät ja kauppahalli saavat asiakkaita vesiliikenteen käyttäjistä.” Kauppatori Liikenteellinen ja Kaupallinen Kehittäminen, Ramboll 2018.

”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 ja toisaalta laituripaikkojen organisointi ja sijoittelu kohteiden, ei liikennöitsijöiden perusteella. Lisäksi laituripaikkojen vuokraamisessa olisi mahdollista hyödyntää dynaamista, aikatauluihin ja vesiliikenteen kysyntään perustuvaa hinnoittelua.” Kauppatori Liikenteellinen ja Kaupallinen Kehittäminen, Ramboll 2018.

”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. Taukopaiikat 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 suoja mereltä puhaltavalta tuulelta sekä ympärillä lenteleviltä lokeilta.” Kauppatori Liikenteellinen ja Kaupallinen Kehittäminen, Ramboll 2018.

Raportissa Kauppatorin Yhdyskuntateknisten Järjestelyiden Lähtökohdat (Ramboll 2018) alusliikenteen näkökulmasta voidaan nostaa esiin rantarakentaminen ja merenpinnan korkeuden vaikutukset rantarakentamiseen. Raportissa käsiteltiin yhtenä vaihtoehtona muun muassa kiinteiden tulvavallitolppien asentamista kauppatorille. Vuonna 2005 tulvinut merenpinta nousi 151cm nousun toripinnalle asti. Tällöin asennetut tulvavallit eivät pysäyttäneet vedentuloa.

”Alueen rantaviiva on ollut likimain sama yli 100 vuotta. Rantamuurirakenteita on korjattu ja kunnostettu useassa eri vaiheessa. Tyypillisesti kunnostuksessa vanha paalutettu rantarakenne tai hirsiarkkurakenne on jätetty maan sisään ja sen päälle/edustalle on rakennettu uusi rantarakenne. Uusi rakenne on yleensä paalutettu rakenne, jossa meren puolelle on asennettu teräsponsittiseinä.” Kauppatorin Yhdyskuntateknisten Järjestelyiden Lähtökohdat, s.11, Ramboll 2018

”Vuoden 2005 tammikuussa merenpinta nousi ennätyskorkealle. Silloin veden pääsy torialueelle ja alueella oleviin rakennuksiin pyrittiin estämään tekemällä tilapäinen tulvapato kierrätyspahvipaaleista. Pahvipaaleista tehty pato ei ollut riittävän tiivis estämään veden leviämistä torille. Paalien saumakohtat ja alusta olisi pitänyt tiivistää muovikelmulla. Kuvassa 1 on näkymä tulvatilanteesta. Vuoden 2005 tulvan jälkeen HSY on asentanut Esplanadin / Kauppatorin alueen sekaviemäriverkon ylivuotokaivoihin takaisinvirtauksenestoläpät. Näin ollen merivesi pääsee vaikuttamaan verkostossa vain ylivuotokaivolle asti.” Kauppatorin Yhdyskuntateknisten Järjestelyiden Lähtökohdat, s.12, Ramboll 2018

4.2.2 SILTOJEN RAKENTAMINEN

Siltavaihtoehtojen tarkoitus on yhdistää Kauppatori sataman eteläosaan (Lyypekinlaituri, Pakka-huoneenlaituri ja Vironallas). Tällä hetkellä Etelärannan ja Kolera-altaan välinen yhteys rajoittaa ihmisten liikkumista ja alueen toimintojen kehittämistä. Kolera-altaan länsipuolella jalankulkukäytävän leveys on vain noin 5,4 metriä ja sen vieressä on 2,7 metrin levyinen pyörätie. Uusi silta mahdollistaa ihmisten laajemman liikkumisen alueella ja yleisen viihtyvyyden ja liiketoimintamahdollisuuksien kehittymisen.

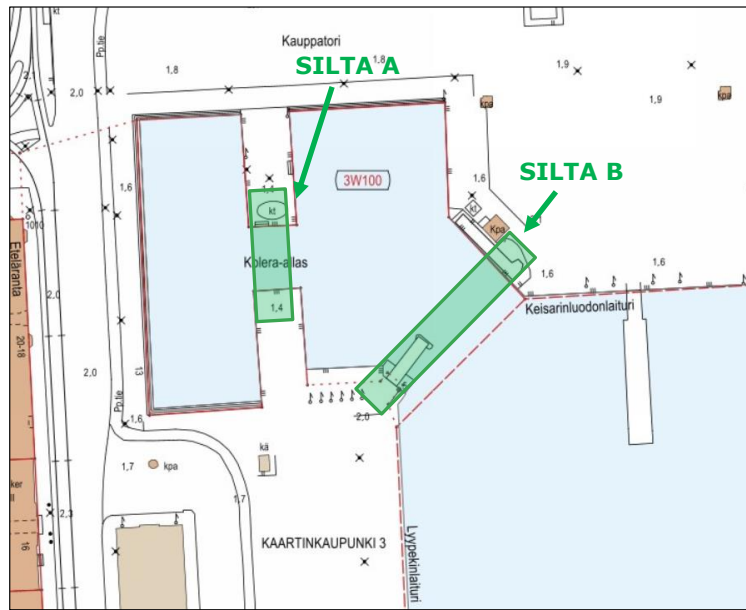
Kolera-altaalla on pitkät perinteet silakkamarkkinoiden ja muiden tapahtumien järjestämispaikkana. Tällaisten tilaisuuksien järjestäminen vaativat sillalta joko riittävää alituskorkeutta tai avattavuutta. Riittävä alituskorkeus voi olla haastava toteuttaa, koska sillasta tulisi tällöin korkea ja esteetön liikkuminen ei olisi mahdollista. Suurin liuskan kallistuma tulisi olla alle 5 %.

Sillan teknisessä toteuttamisessa on useita vaihtoehtoja. Avattava silta on mahdollinen, mutta rajoittaa arkkitehtuuria ja lisää kustannuksia. Avattava silta voi olla myös kelluva, jolloin ponttoni voidaan hinata pois esim. silakkamarkkinoiden aikana. Kelluvan sillan alikulkukorkeus on hyvin pieni. Muutaman kerran vuodessa tarvittava avattavuus voidaan myös toteuttaa nostamalla silta nosturilla syrjään tilapäisesti.

Sillan ulkomuodolla on tärkeä vaikutus alueen kokonaisuuteen. Silta voi olla perinteitä mukaileva tai arkkitehtuurisesti moderni.

Siltavaihtoehtojen linjaukset

Sillan linjauksessa on tunnistettu kaksi vaihtoehtoa, jotka esitetään erikseen (Silta A ja Silta B) (Kuva 4-1). Sillat tulevat muuttamaan aluksien liikkumista ja siihen liittyvää liiketoimintaa. Muutosta ei voi tehdä erillisenä, vaan siihen on liityttävä alusliikenteen toimintaedellytyksien kehittämistoimenpiteitä.



Kuva 4-1: Siltavaihtoehtojen linjaukset

Vaikutukset

Silta A yhdistää Kauppatorin ja Lyypekinlaiturin ja mahdollistaa ihmisten siirtymisen alueelta toiseen. Sillan myötä alukset eivät pääse enää Kolera-altaan läntiseen osaan. Kolera-altaan länsiosassa on neljä laituriapaikkaa, joiden yhteispituus on 139 metriä.

Alusliikennöitsijät pitävät Kolera-altaan länsiosaa hyvänä kiertoajaluiden myynnin kannalta, koska useimmiten ihmiset saapuvat ensin tälle alueelle. Kieroaajeluiden myynti perustuu merkittävin osin laiturilla tapahtuvaan myyntiin, ja näkyvyydellä on keskeinen rooli. Mahdollinen Kolera-altaan osittainen tai kokonaan sulkeminen vähentää tai lopettaa Kolera-altaan laiturien käytön matkustajaliikenteeseen. Sen takia liikenteelle on osoitettu laituritilaa uudelta vesiliikenteeseen käytettävältä alueelta. Laituritilaa on mahdollista käyttää jopa nykyistä enemmän. Ihmiset tulevat liikumaan laajemmalla alueella ja uudet laiturit ovat edelleen keskeisellä alueella. On vaikea ennustaa, miten uusi sijainti ja vähentynyt ruuhkaisuus vaikuttavat vesiliikennepalveluiden myyntiin. Vaikutukset voivat olla positiivisia tai negatiivisia. Kauppatorin aktiviteetti ja vetovoimaisuus lisääntyvät edelleen tulevaisuudessa kehitystoimenpiteiden johdosta, jonka takia on oletettavaa, että potentiaalisia asiakkaita on enemmän.

Silta B noudattaa käytöstä poistetun rautatiesillan linjausta. Linjausta voi perustella jossakin määrin myös historiallisten tekijöiden säilyttämisellä. Silta sulkee molemmat Kolera-altaat siten, että ainakaan säännöllisen liikenteen alukset eivät pääse alueelle. Sillan korkeus voidaan mitoittaa kalastusaluksille helpommin kuin siltavaihtoehto A:han B-sillan pitemmän jännevälin mahdollistaman suuremman alituskorkeuden takia. Alustavan tarkastelun pohjalta siltavaihto A:han on toteutettavissa kahden metrin alituskorkeus ja vastaavasti siltavaihtoehto B:hen kolmen metrin alituskorkeus.

Kaksi metriä ei ole riittävä alituskorkeus. Kolmen metrin alituskorkeudella pienemmät veneet pääsevät alueelle. Silakkamarkkinoille on osallistunut myös isompia troolareita ja purjealuksia, jotka eivät pääsisi Kolera-altaaseen edes kolmen metrin alituskorkeudella. Silta tulee suunnitella avattavaksi, mikäli silakkamarkkinat halutaan pitää tulevaisuudessakin Kolera-altaassa.

Stara siivoaa Kolera-allasta tunnelirunkoisella Lippo-aluksella. Lippo-aluksen korkeus on 1,6 metriä ja syväys 0,4 m. Siinä voidaan käyttää käsihaavien lisäksi hydraulista elevaattoria, joka helpottaa isompien roskalauttojen keräämistä. Jätteet kerätään veneessä olevaan jätetastiaan, josta se nostetaan rantanosturilla tukikohdassa tyhjennettäväksi.



Kuva 4-2: Staran Lippo-alus, jossa jätkekeräin (kuva Stara)

Taulukko 4-1: Staran huoltoalukset

Alukset	HAAVI 3	HAAVI 2	LIPPO	RAPU
Materiaali	alumiini	alumiini	alumiini	alumiini
Pituus	18,45	10,7 m	7,5 m	8,0 m
Leveys	5,1 m	3,2 m	2,8 m	2,6 m
Korkeus	6,8 m	3,5 m	1,6 m	3,2 m
Kantavuus	8 t	3500 kg	1200 kg	1000 kg
Omapaino	26 300 kg	5000 kg	2000 kg	2000 kg
Kok. Paino	34 t	8500 kg	3200 kg	3000 kg
Syväys	1,1 m	0,47 m	0,40 m	0,40 m

4.2.3 SUOMENLINNAN LAUTAN SIIRTÄMINEN PAKKAHUONEENLAITURILLE

Suomenlinnan lautoilla tehtiin vuoden 2015 aikana noin 1,92 miljoonaa matkaa. Nykytilanteessa matkustajat kävelevät Kauppatorin läpi lautalle ja sieltä pois. Lautalla kuljetetaan myös ajoneuvoja, jotka joutuvat kulkemaan Kauppatorin poikki ihmisvirrassa.

Pakkahuoneenlaituri on Helsingin Satama Oy:n käytössä. Laituria pidetään Helsingin edustuslaiturina. Siinä vierailee pienempiä risteilyaluksia ja esim. vierailevia sota-aluksia. Laiturin käyttöaste on suhteellisen pieni.

Vaikutukset

Suomenlinnan lautan siirtäminen Pakkahuoneenlaiturille muuttaisi Suomenlinnan asukkaiden ja vierailijoiden maaliikenneyhteyksiä. Matkustajavirrat ohjaisivat ihmisiä laajemmalle alueelle Eteläsataman alueella. Tämä lisäisi viihtyvyyttä ja liiketoimintamahdollisuuksia Lyypekinlaiturilla ja Kauppahallissa. Kauppatorilla olisi enemmän tila torikaupalle tai muulle toiminnalle.

Kävelymatka lautalta Unioninkadun risteykseen pitenee noin 150 metriä. Kävelyä ja polkupyöräilyä helpottaa uusi reitti, joka on vähemmän ruuhkainen. Autolla pääsee suoraan Etelärannasta

olemassa olevasta risteyksestä laiturialueelle. Raitiovaunupysäkki on 80 metrin päässä uudesta laiturista. Bussin 17 pysäkki on noin 150 metrin päässä laiturista.

Vesiliikenteen kannalta etäisyyden muutos on pieni. Suomenlinnan lautan nykyisen laiturin suunta on sellainen, että alukset voivat tulla reitiltä lähes suoraan laituriin. Pakkahuoneenlaiturilla alusta joudutaan kääntämään enemmän laiturin suuntaiseksi. Uusimmassa Suomenlinnan lautassa on kääntyvät potkurit aluksen molemmissa päissä, jotka tekevät sen erittäin ketteräksi. Suokissa on säätölapapotkurit ja peräsin molemmissa päissä, ja alus on myös suhteellisen ketterä. Tor-aluksessa on säätölapapotkurit ja keulapotkuri. Kaikissa tapauksissa aluksen ohjailu on mahdollista, ja kiinnittyminen voi hidastua vain hieman.

Karkea kustannusarvio Suomenlinnan laiturin siirtämisestä Pakkahuoneenlaiturille nykyisestä paikasta on noin 0,7 – 1,0 miljoonaa euroa. Lisäksi nykyisen Suomenlinnan lautan laiturirakenteita tulee muuttaa. Arvioissa on epävarmuustekijöitä. Tarkempi arvio edellyttää konseptisuunnittelua ja esim. ruoppaustarpeen arviointia.

Helsingin satama haluaa ensisijaisesti pitää Pakkahuoneenlaiturin satama-alueena nykyisessä käytössä. Tähän liittyy kansainvälisten säännösten mukainen turvatoimialue, joka edellyttää laiturin aitaamista.

4.2.4 SUOMENLINNAN LAUTAN SIIRTÄMINEN LYYPEKINLAITURILLE

Suomenlinnan lautan siirtämistä Lyypekinlaituriin on arvioitu vaihtoehtona. Tällä hetkellä Lyypekinlaiturin käyttöaste on huono. Vaihtoehtona on sijoittaminen joko Lyypekinlaiturin pohjoisosaan tai Vironaltaan puoleiselle sivulle.

Vaikutukset

Kauppatorilta vapautuu aluetta muuhun toimintaan ja ajoneuvoliikenteen määrä vähenee. Suomenlinnan lauttaliikenteen siirto Lyypekinlaiturille ei tuo merkittävää etua nykytilanteeseen. Ruuhka-alue siirtyisi Lyypekinlaiturille ja estäisi Kauppahallin edustan toiminnan kehittämisen.

Vironaltaanpuoleinen vaihtoehto kaventaa Vironaltaan vesiliikenteen kulkuaukkoa ja voi lisätä liikennöintiin liittyviä riskejä. Sijainti edellyttää Pakkahuoneenlaiturin lyhentämistä aukon leventämiseksi.

Karkea kustannusarvio Suomenlinnan laiturin siirtämisestä Lyypekinlaiturille nykyisestä paikasta on noin 0,7 – 1,0 miljoonaa euroa. Lisäksi nykyisen Suomenlinnan lautan laiturirakenteita tulee muuttaa. Arvioissa on epävarmuustekijöitä. Tarkempi arvio edellyttää konseptisuunnittelua ja esim. ruoppaustarpeen arviointia.

4.2.5 TOIMINTA KOLERA-ALTAASSA

Kolera-altaan toimintaan vaikuttavat siltavaihtoehdot ja alusliikenteen toiminta. Kolera-altaassa voi edelleen olla kalanmyyntialuksia, jos valittavassa siltatyypissä on riittävä alikulkukorkeus tai se on nopeasti ja helposti avattava. Periaatteessa altaassa voi olla myös huvialuksia, jos se katsotaan tarkoituksenmukaiseksi. Matkustaja-aluksetkin ovat mahdollisia, mutta niiden pitää olla erityisen matalia (vrt. Keski-Euroopan kanavaliikenne).



Kuva 4-3: Esimerkki matalasta turistialuksesta (<https://www.stockholmpass.com/stockholm-attractions/royal-canal-tour.html>)

Vaikutukset

Kolera-altaan sulkeminen vesiliikenteeltä voi vaikuttaa sinne nyt liikennöivien yritysten toimintaan. Altaan toiminnan vähentäminen vaikuttaa rauhoittavasti pullonkaulana olevaan alueeseen ja luo viihtyisän oleskelutilan. Kauppatorin alueen vetovoima lisääntyy, mikä luo liiketoimintamahdollisuuksia yrityksille.

4.2.6 REITTIKÄYNNÄN SIIRTÄMINEN VIRONALTAASEEN

Matkustajat päättävät lähteä reittiliikenteen matkalle pääosin ennen satamaan saapumista. Tämän takia laituripaikan sijainti ei ole yhtä tärkeä kuin kiertoajeluun käytettäville aluksille. Vironallas ja Pakkahuoneenlaituri on tunnistettu potentiaalisiksi vaihtoehdoiksi reittiliikenteen siirtämiseksi Kauppatorin ydinalueen ulkopuolelle.

Vironallasta käytetään satunnaisesti veneiden kiinnittämiseen, ja siellä sijaitsevat myös meripelastusseuran tukikohta ja ravintolalaiva Nikolai II. Lyhytaikainen veneiden kiinnitys voinee jatkua Vironaltaassa mutta pylväspaikkojen sijasta sivukiinnitys on suositeltavaa. Meripelastusseuran tukikohdalla on pitkät perinteet Vironaltaassa, ja sijainti edistää yhdistyksen näkyvyyttä. Toiminnallisesti sijainti ei ole alueen toimintoja tukevaa ja siirtäminen muuhun paikkaan (esim. Merisatama tai Pohjoisranta) on perusteltua.



Kuva 4-4: Vironallas

Vaikutukset

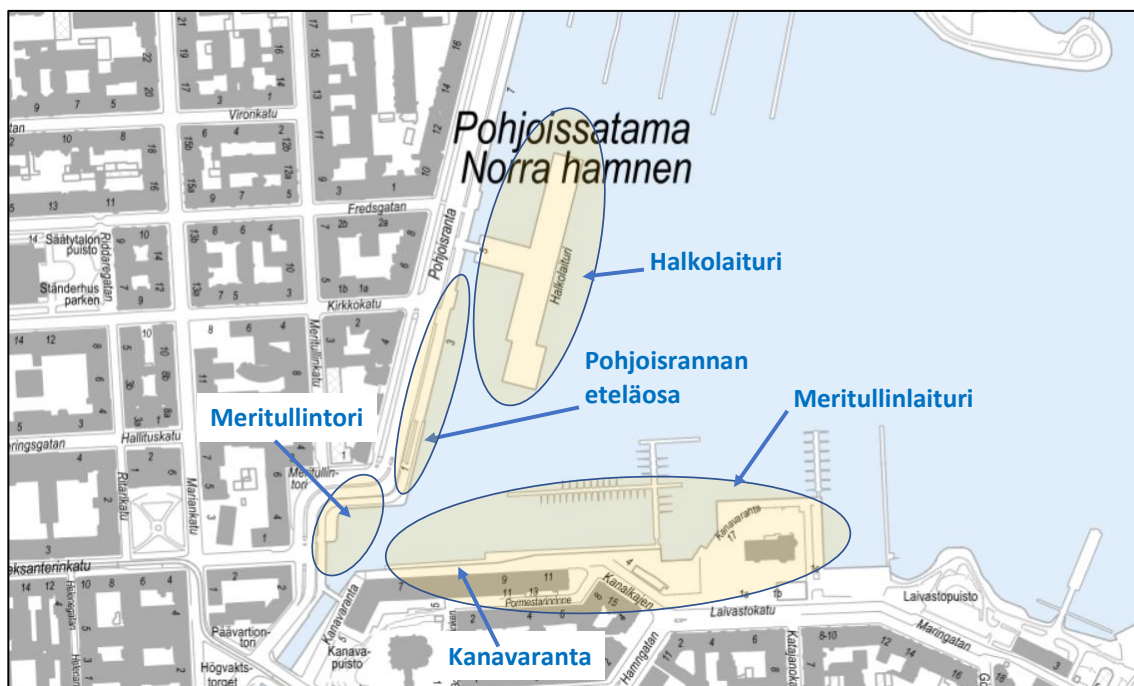
Reittiliikenteen ja Suomenlinnan lautan siirtäminen samalle alueelle siirtää ihmisiä Kauppatorilta laajemmalle alueelle. Siirto mahdollistaa selkeät opasteet, ja mahdollisen yhteisen terminaalirakennuksen rakentamisesta on hyötyä kaikille osapuolille. Alueen vieressä on raitiovaunupysäkki, ja julkista liikennettä on mahdollista kehittää tarvittaessa.

Vironaltaan nykyiset suurempien veneiden kiinnityspaikat on toteutettu pylväillä. Reittiliikenne tarvitsee tilaa aluksen käsittelyyn. Sen takia pylväät täytyy poistaa, ja huviveneiden kiinnitys olisi mahdollista sivukiinnityksenä. Venepaikkojen käyttö on ollut vaatimatonta, ja sivukiinnityksen mahdollistama kapasiteetti arvioidaan riittäväksi. Toisaalta voidaan pohtia, onko huviveneiden tarkoituksenmukaista olla Eteläsataman alueella vesiliikenneturvallisuuden takia.

4.2.7 VESILIIKENTEEN SIIRTÄMINEN POHJOISSATAMAAN

Pohjoissatamasta tunnistettiin viisi mahdollista laiturialuetta, joita voidaan käyttää vesiliikenteeseen:

1. Meritullintori
2. Pohjoisrannan eteläosa
3. Kanavaranta
4. Meritullinlaituri
5. Halkolaituri



Kuva 4-5: Pohjoissataman laiturit

Meritullintori

Pohjoisrannasta olisi lyhyempi matka joihinkin kohteisiin kuten esimerkiksi Korkeasaaren. Alue on kuitenkin syrjässä muusta toiminnasta, ja sinne opastaminen on haasteellista. Satunnaisia kuljijoita on haastavaa saada asiakkaaksi. Nykyisin Meritullintorin laiturilla olevia portaita käytetään satunnaisesti vesibussien tilausliikenteen otto- ja jättölaiturina. Laituriin kiinnittyneet huviveneet ovat olleet haasteena vesibussiliikenteelle. Meritullintorilla sijaitsee myös ravintolalaituri Relendersgrund.

Laituri on suoraan yhteydessä jalkakäytävään ja pyörätiehen, ja esim. tilausajobussilla ei voi pysäköidä lähelle aluetta. Näiden syiden takia konsultti ei suosittele toimintojen siirtämistä Pohjoisrantaan, mutta mahdollisuus uudelle liiketoiminnalle on syytä pitää mahdollisena.



Kuva 4-6: Meritullintorin mahdolliset vesibussilaiturit

Pohjoisrannan eteläosa

Pohjoisrannan eteläosassa on kiinnitettynä vapaa-ajan käyttöön tarkoitettuja suurempia aluksia. Tähän laituriin on tulossa talvikaudeksi hotellilaivaksi Isosaari-alus. Periaatteessa laiturien käyttö-tarkoitus voidaan muuttaa pitkäaikaisesta aluksien kiinnityksestä matkustaja-aluksien lähtöpai-kaksi. Alue on kuitenkin nykyisellään ihmisvirtojen ulkopuolella, ja alueen saavutettavuus on huono. Paikka on huono alusliikenneyrittäjille.



Kuva 4-7: Meritullintori ja Pohjoisranta

Kanavaranta ja Meritullinlaituri

Kanavarannassa on kiinnittyneenä tilausliikenteessä olevia aluksia. Alueella on useita ravintoloita, ja nykyiset laivat soveltuvat hyvin miljööseen. Meritullinlaiturissa on vierasvenesatama ja venei-den pitkäaikaisen kiinnittymisen paikkoja.

Periaatteessa laituriin ja koko alueen käyttötarkoitusta voidaan muuttaa, mutta laituri-alueet ovat nykyisellään syrjässä ihmisvirrasta ja saavutettavuus on huono.



Kuva 4-8: Meritullinlaituri (vas.) ja Kanavaranta (oik.)

Halkolaituri

Halkolaituri on valmistunut vuonna 1891. Viimeinen rahtiliikenteessä oleva kaljaasi liikennöi laituriin 1970-luvun alussa. Vuonna 1991 Helsingin kaupunki teki päätöksen Halkolaiturin kunnostamisesta purjelaivaivojen käyttöön, ja vuonna 1994 Helsingin Satama vuokrasi laiturin Helsingin Purjelaivasatamayhdistykselle. Halkolaituri on myös muutamien purjehtimiseen ja meriperinteeseen perehtyneiden yhdistysten toiminnan kotipaikka (<http://purjelaivasatama.com/halkolaituri>).

Halkolaiturista olisi periaatteessa mahdollista saada merkittävä vesiliikenteen kokonaisuus, jonne mahtuisivat käytännössä kaikki Kauppatorin alukset tai vain reittialukset. Laituria on n. 480 m ja siinä on noin 14-15 vertailukelpoista laituripaikkaa. Laituri on kuitenkin syrjässä.

Vaikutukset (Pohjoissataman laiturit)

Pohjoissataman laiturit ovat syrjässä ihmisvirrasta, kaupoista ja palveluista. Alueen saavutettavuus ja näkyvyys on huonompi kuin Eteläsatamassa. Tilausliikenteeseen alue toimii rajoitetusti, koska tilausajobussilla ei pääse pysähtymään lähelle.

Pohjoissataman alue ehdotetaan pidettävän reservinä mahdolliselle tulevaisuuden liikenteelle. Sijoitettavien aluksien ulkonäöllä ja tyypillä on merkittävä vaikutus koko alueen ilmeeseen ja tunnelmaan.

4.2.8 ALUKSIEN HUOLTO JA VARASTOJEN TÄYDENTÄMINEN ETELÄSATAMASSA

Varsinainen aluksien huolto ja varastojen täydennys tehdään tulevaisuudessakin aluksien tukikohdassa. Kaikilla aluksilla ei ole mahdollista vierailta tukikohdassa kesken päivän. Esimerkiksi septitankkien tyhjentäminen voi kestää matkoineen yli tunnin. Tämän takia Eteläsataman alueelle tulee harkita yhtä laituripaikkaa, jossa alukset voisivat tyhjentää septitankkinsa ja täydentää vesivarastonsa. Sijaintina voisi olla esim. Lyypekinlaituri. Laitteisto voisi olla piilotettu kuten Tukholman esimerkissä (Kuva 3-6).

Lyhytaikaisen huollon laituripaikan sijainti riippuu valittavasta vaihtoehdosta tai niiden yhdistelmästä. Perusvaihtoehtona ehdotetaan laituripaikkaa 1 Vironaltaassa Lyypekinlaiturin sivustalla tai mahdollisesti käyttöönotettavaa Pakkahuoneenlaituria. Tässä laituripaikassa tulee olla hyvä saavutettavuus pakettiautolla, septitankin tyhjennyslaitteisto sekä juomaveden täydennysmahdollisuus.

4.2.9 OPASTUKSEN KEHITTÄMINEN

Tällä hetkellä opastus on sekava ja aiheuttaa väärinkäsityksiä. Aluksien lähtöpaikat ovat lähellä Kauppatorin toimintaa, ja alue on ruuhkainen. Opastusta tulisi kehittää. Toisaalta reittiliikenteen

ja sightseeing-liikenteen eriyttäminen selkeyttäisi tilannetta. Laiturilla tulisi olla yhtenäiset opasteet, joista selviää selkeästi, minne ja koska alus on lähdössä.

Vaikutukset ja toimenpide-ehdotuksia

Selkeällä opastuksella vähennetään ruuhkia ja ohjataan ihmiset oikeisiin paikkoihin. Nykyiset opasteet ovat laitureiden numerotauluja, jotka eivät vastaa kaupungin antamia paikkanumeroita. Yrittäjät ovat lisänneet itse omia myyntitauluja ja opastetauluja.

Kauppatorin alue on haastava opastaa, kun se on täynnä ihmisiä ja toriteltoja. Visuaalisia ärsykeitä on paljon, ja opasteita ei ole helppoa huomata. Lisäksi ranta-alueen muotoa on todella vaikea hahmottaa sitä tietämättömälle. Tämä tekee alueen opastamisesta haastavaa.

Opasteiden kokoa tulisi suurentaa ja sijoittaa ne ylemmäksi. Opasteista tulisi tehdä yhdenmukaisia, ja asetella ne alueelle paremmin. Myös alueopastetaulua tulisi harkita sisääntuloväylien läheisyyteen niin, etteivät ne lisää ruuhkia niille. Toiminnot ovat myös sijoittuneet limittäin, jolloin tulisi myös harkita tiettyjen toimintojen keskittämistä samalle alueelle (nyt esimerkiksi risteily- ja reittiliikennettä sekaisin). Lisäksi kokonaisuutta voidaan parantaa yhdenmukaisella suunnitteluohjeistolla. Parannettavia kokonaisuuksia ovat mm. värikoodit toimintoille, aikataulut, yhtenäiset ikonografiat, opastamisen hierarkian suunnittelu alueen laidoilta kohti torialueen keskustan palveluita, valaistus ja kulkuväylien pinnoitteet. Tämä kokonaisuus tulisi yhdistää digitaaliseen opastamiseen.

4.2.10 ALUKSIEN KEULALASTAUKSEN HYÖDYNTÄMINEN

Joissakin aluksissa on keulalastausmahdollisuus. Tällä menetelmässä voidaan säästää laituritilaa. Nyt keulalastausta käyttävät alukset varaavat kuitenkin laiturin koko aluksen pituudelta. Koleraltaan alusten lastaaminen ruuhkauttaa kulkuväylät Kauppatorilla.

Vaikutukset

Keulalastaus aiheuttaa nyt ruuhkaa poikittaiselle kävely-yhteydelle, vaikka alus on kiinnitetty siten, että sivulastaus laiturilta olisi mahdollinen. Keulalastaus mahdollistaa palveluiden myynnin suoraan ihmisvirrassa.

Keulalastaus on hyvä vaihtoehto varsinkin nopeatempoisessa liikenteessä, jossa ei tarvita köysien kiinnittämistä. Aluksilta olisi kohtuutonta edellyttää keulalastausmahdollisuutta, mutta soveltuvissa paikoissa sen käyttöä voidaan harkita.

4.2.11 LINNANALTAAN TOIMINTA

Linnanallas sijoittuu keskeiselle paikalle Presidentinlinnan edustalle. Linnanaltaan vesisyvyys on matala. Kulkua altaaseen rajoittavat myös siltojen korkeudet. Tämän takia altaan käyttö kaupalliseen liikenteeseen on rajoitettua. Nykyisin altaan laitureita käyttävät lähinnä pienet yksityisveneet satunnaiseen kiinnittymiseen (Kuva 4-9). Laiturin venepysäköinti on rajoitettu kahteen tuntiin.



Kuva 4-9: Linnanallas

Alueen kehittämisen yhteydessä on päätettävä, minkälainen toiminta sopii Presidentinlinnan edustalle. Linnanaltaalta on yhteys siltojen alitse Pohjoisrantaan ja edelleen esim. Töölönlahdelle. Tällä hetkellä kanavan vesisyvyys on merkitty 0,0 metriksi vastuukysymyksiä takia.

Venetaksipalvelut (esim. <https://www.bout.fi/fi>) voivat kehittyä tulevaisuudessa. Linnanallas voi olla potentiaalinen kiinnittymispaikka näille aluksille.

SUP-lauta- ja kajakkiretkiä tarjoavat yritykset käyttävät Linnanallasta satunnaiseen kiinnittymiseen. Yrittäjät ovat jo aikaisemmin toivoneet Linnanaltaalle n. 20 cm korkuista laituria, johon kajakit ja SUP-laudat voisi kiinnittää Kauppatorilla vierailun ajaksi. Laituriin toivotaan esteettömän kulun mahdollistavaa luiskaa laiturin päätasolta. Vaihtoehtona on jatkaa nykyistä toimintaa veneiden lyhytaikaisena kiinnityspaikkana.

4.2.12 REITTI- JA TURISTILIIKENTEEN ALUKSIEN TERMINAALIT JA LIPUNMYYNTIPAIKAT

Suomenlinnan laituri paikan nykyinen terminaalirakennus on liian pieni ja epäkäytännöllinen. Sen peruskorjaus on alkamassa. Terminaalirakennus tulee rakentaa uuteen paikkaan, jos Suomenlinna lautan laituri siirretään.

Muu reittiliikenne hyötyy myös terminaalirakennuksesta ja sen mahdollistamasta lipunmyynnistä. Suomenlinnan liikenteen ja reittiliikenteen terminaali voi olla samassa rakennuksessa, jos laiturit ovat lähellä toisiaan.

Turistialukset myyvät lippuja sekä suoraan aluksen ovelta että lipunmyyntikojuista. Erilaiset mobiilit lipunmyyntisovellukset yleistyvät tulevaisuudessa. Silti perinteinen lippujen myynti on ajankohdasta vielä pitkään. Erilaiset lipunmyyntikojut tai terminaalirakennukset tulee olla sijoitettu ja suunniteltu ottaen huomioon alue ja sen ilme kokonaisuutena. Lähtökohtaisesti pienellä alueella toimiminen hyötyisi yhteisestä lipunmyyntipisteestä. Tämä voi olla toteutettu yhteisellä tai erillisillä yhtiökohtaisilla palvelupaikoilla.

4.2.13 LAITURIN KÄYTTÖOIKEUDEN VAIKUTUS VESILIIKENTEeseen

Laiturien käyttöoikeuden jakamista voidaan jatkaa nykykäytännön mukaisesti: laituripaikkoja on riittävästi nykyiselle kalustolle. Tiettyjen paikkojen vuokraaminen yksinoikeudella toistaiseksi voimassa olevilla sopimuksilla vaikeuttaa kapasiteetin tehokasta käyttöä, tasapuolisten toimintaedellytysten tarjoamista, uuden yritystoiminnan ja palveluiden kehittymistä. Käyttöoikeuden vuokraaminen mahdollistaa laitureiden tehokkaamman käytön ja voi vähentää laiturien kokonaistarvetta. On kuitenkin huomattava, että joidenkin yrittäjien frekvenssi on niin suuri, että laiturin jakaminen voi olla vaikea toteuttaa.

Vuokraus nykymallin mukaan

Tällä hetkellä kaupunki vuokraa laituripaikkoja. Laituripaikoilla on sijainnin perusteella eri hinta. Vuokrasopimukset ovat siirtyneet Liikuntavirastolle (nyk. Kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan liikuntapalvelut) Helsingin Satamalta. Ainakin kuuden paikan vuokrasopimukset ovat Helsingin sataman tekemiä toistaiseksi voimassa olevia sopimuksia. Vapautuvia paikkoja on vuokrattu hakeusten perusteella. Tätä järjestelmää voidaan pitää epäoikeudenmukaisena. Laituripaikat tulisi kilpailuttaa säännöllisesti.

Laituripaikkojen huutokauppa vaihtoehtona

Kiertoajeluiden myynnistä merkittävä osa tapahtuu laiturilla, ja laiturin sijainnilla on merkitystä. Kaupunki voisi antaa markkinoiden määrätä kunkin laituripaikan kausivuokran siten, että laituripaikat huutokaupataan esimerkiksi 1–5 vuoden välein. Tämä voi antaa etulyöntiaseman suurille ja vakiintuneille yrityksille, joilla on suurempi valmius riskinottoon.

Aikaikkunat eli ns. slottien hyödyntäminen

Laiturien käyttöaste on joissakin tapauksissa huono. Alus voi esimerkiksi olla laiturissa puoli tuntia ja olla sen jälkeen liikkeellä pois laiturista 1–2 tuntia. Laiturien käyttöastetta voidaan tehostaa, jos vuokran kohteena olisi esim. puolen tunnin tai tunnin mittainen oikeus käyttää tiettyä laituria. Laiturilla voi olla sähköiset opasteet.

Aikaikkunoiden käyttö voisi tulla kyseeseen erityisesti reittiliikenteessä. Järjestelmän toimivuus ja käytännön järjestelyt edellyttävät tarkempaa selvitystä. Nykyinen liikenne pystytään järjestämään Eteläsatamassa myös ilman aikaikkunoita.

4.3 Versioehdotukset

Konsultti on koonnut ehdotukset Kauppatorin alueen vesiliikenteen kehittämiseksi. Tarvittaessa ehdotuksiin sisältyviä elementtejä voidaan vaihtaa tai muuttaa kaupungin päätöksentekoprosessin yhteydessä.

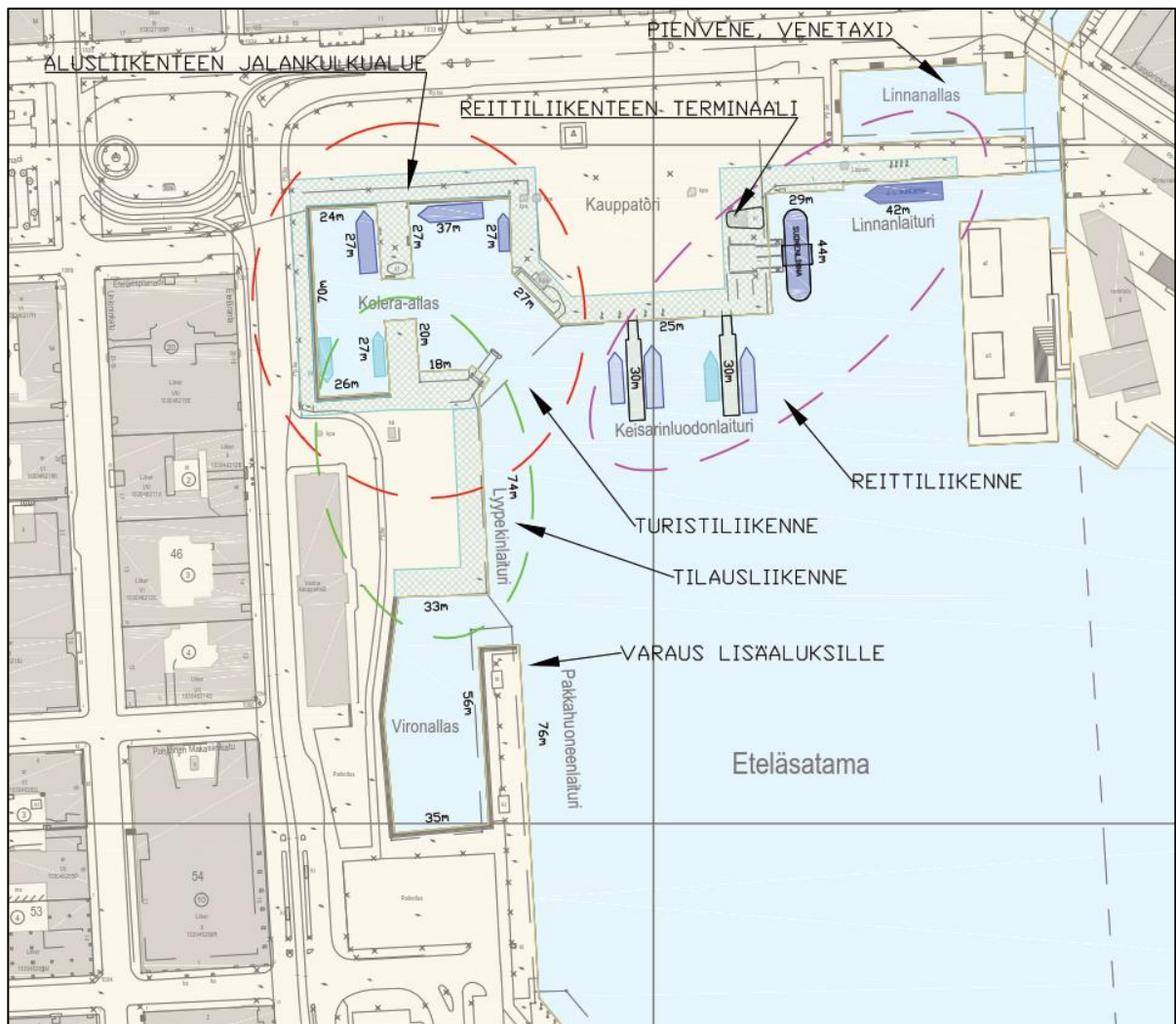
Yhteisinä tekijöinä kaikissa vaihtoehdoissa ovat seuraavat kehityskohteet:

- Opastusta tullaan kehittämään yhtenäiseksi
- Lipunmyyntiä keskitetään tiettyihin rakennuksiin
- Kolera-altaan pohjoispuolella oleva ruuhkainen jalankulkualue on nyt n. 5 metriä leveä. Samalla alueella oleva aluksien matkustajatoiminta vaatii n. 1,5–2 kertaa leveämpää aluetta. Versioehdotuksissa alusliikenteen laitureille on varattu 10 metriä leveä jalankulkijoiden kulkuväylä. Suomenlinnan lautan alue on suurempi. Lisäaluetta ei tarvinne, jos matkustajaliikennettä ei alueella ole.
- Lyypekinlaiturille ehdotetaan huoltolaituria lyhytaikaiseen käyttöön esim. septitankkien tyhjenykseen ja juomaveden täydennykseen.
- Nykyisen avattavan rautatiesillan jäänteet poistetaan ja tilalle rakennetaan laituripaikka.
- Vironaltaalle ja Pakkahuoneenlaiturille tulisi saada pitkällä aikavälillä aktiivisempaa toimintaa, joka tuo ihmisiä enemmän etelään.

4.3.1 VE 0+

0+ -vaihtoehdossa ei tehdä radikaaleja muutoksia. Kauppatorin vesiliikenteen toimivuutta parannetaan toiminnallisilla ratkaisuihin. Pakkahuoneenlaituria ei tarvita nykyisen toiminnan mukaiseen liikenteeseen, mutta se ehdotetaan otettavan osittain käyttöön tulevaisuuden varauksena ja laajennusalueena.

Keskeinen osa vaihtoehtoa on Kauppatorin pysäköintialueen poistaminen. Tämän ansiosta toritoimintaa voidaan siirtää laajemmalle alueelle ja laiturin läheisyydessä olevia kulkuväyliä voidaan kehittää siten, että ruuhkaantuminen vähenee. Vesiliikenteen laituriapaikoille varataan riittävä jalankulkualue, joka vähentää ruuhkia kulkuväylillä. Laitureiden ja koko alueen vesiliikenteeseen liittyvää opastusta kehitetään ja yhdenmukaistetaan.



Kuva 4-10: VE 0+ -konseptipiirustus

4.3.1.1 Arviointi ja vaikutukset

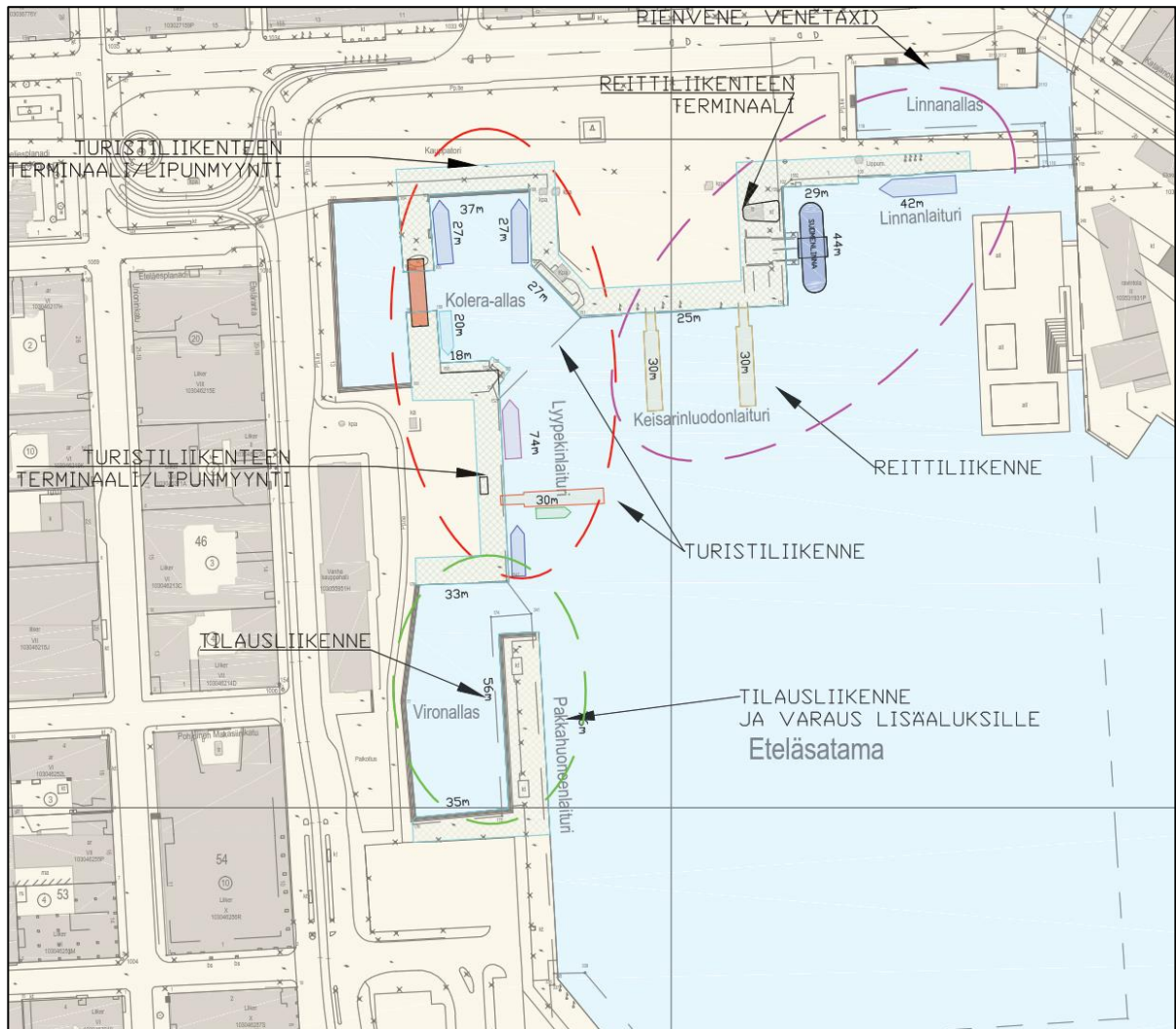
Positiiviset tekijät	Negatiiviset tekijät
<ul style="list-style-type: none">• Nykyiset toimijat kokevat tilanteen turvallisenä.• Laituripaikat ja laiturimetrit pysyvät ennallaan.• Kustannukset ovat pienet.	<ul style="list-style-type: none">• Kauppatorin toiminta on edelleen ruuhkainen ja tilanne pahenee tulevaisuudessa.• Alusliikenne keskittyy pienelle alueelle.• Alue ei kehity ja laajene kokonaisuutena.• Reitti-, tilaus- ja turistiliikenne ovat sekaisin.• Ajoneuvot Suomenlinnan lautalle häiritsevät toritoimintaa ja vähentävät toripaikkoja.

4.3.2 VE 1

VE 1 -vaihtoehdossa rakennetaan silta keskelle Kolera-allasta. Tällä toimenpiteellä saadaan toimivampi kävely-yhteys Kauppatorilta Lyypekinlaiturille. Lyypekinlaiturille asennetaan uusi kelluva laiturirakennus, joka mahdollistaa pienempien aluksien kiinnittymisen korvaamaan Kolera-altaasta menetettyä laiturikapasiteettia. Pakkahuoneenlaituria ei tarvita nykyisen toiminnan mukaiseen liikenteeseen, mutta se ehdotetaan otettavan osittain käyttöön tulevaisuuden varauksena ja laajennusalueena. Turistialuksien liikenne keskitetään sataman luoteiskulmaan Kolera-altaaseen ja Lyypekinlaiturille. Turistiliikenteen terminaalirakennuksia tarvitaan kaksi: Kolera-altaalle ja Lyypekinlaiturille.

Reittiliikenne pidetään Keisarinluodon- ja Linnalaiturissa. Nykyinen Suomenlinnan terminaalirakennus kunnostetaan, ja muulle reittiliikenteelle harkitaan uutta terminaalirakennusta. Käytöstä poistettu rautatiesilta ehdotetaan purettavaksi. Sen tilalle rakennetaan yksi laituripaikka.

Sillan korkeus rajoittaa Kolera-altaan käyttöä merkittävästi; sitä voidaan käyttää rajoitetusti myyntitoimintaan tai veneiden kiinnittämiseen.



Kuva 4-11: VE 1 -konseptipiirustus

4.3.2.1 Arviointi ja vaikutukset

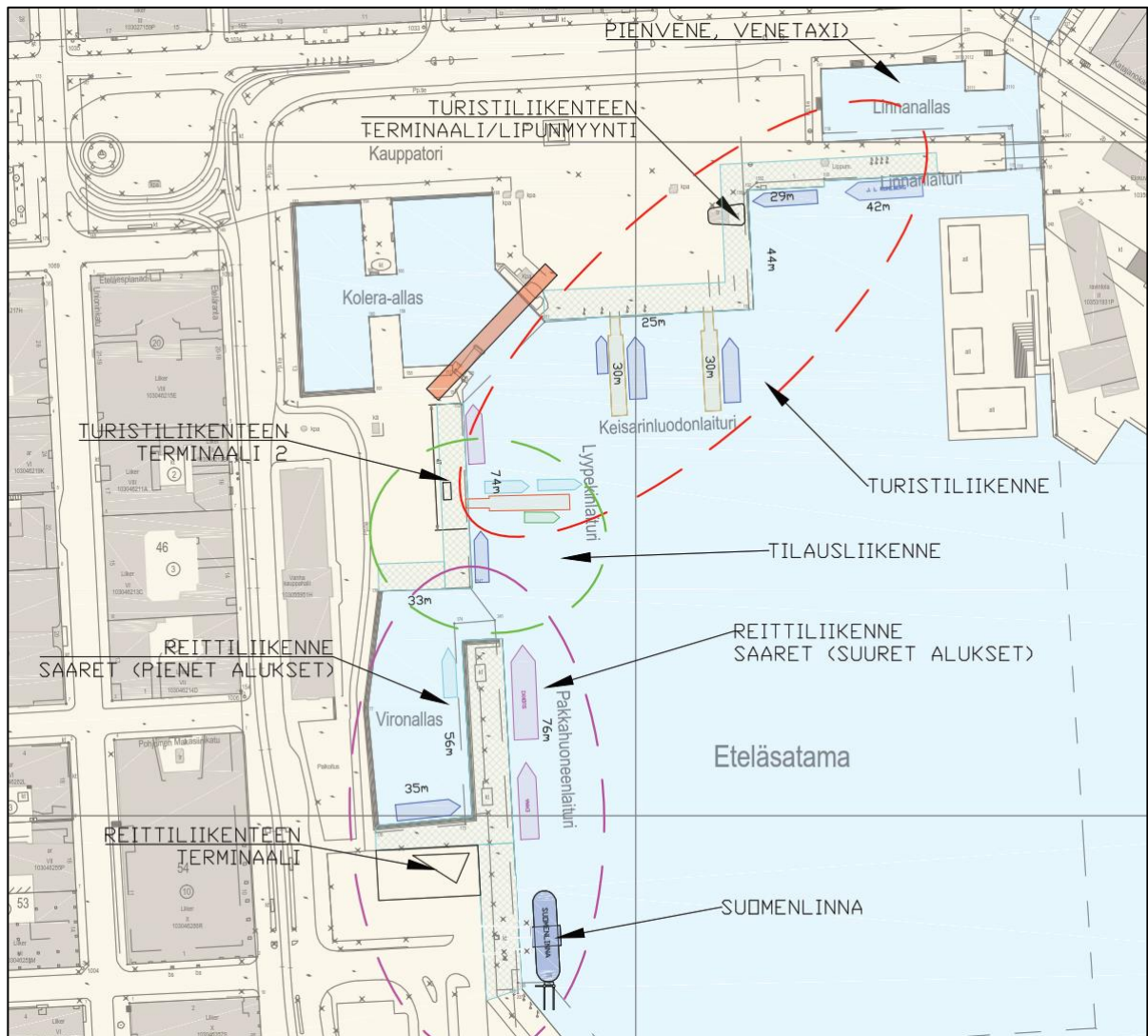
Positiiviset tekijät	Negatiiviset tekijät
<ul style="list-style-type: none"> • Kauppatorin, Kauppahallin ja Lyypekinlaiturien välille syntyy parempi yhteys. • Ulomman Kolera-altaan eteläpuoli on säästettävissä paremmin. • Laituripaikat ja laiturimetrit pysyvät ennallaan tai lisääntyvät (riippuvat Vironaltaasta). 	<ul style="list-style-type: none"> • Osa vesiliikennetoimijoista kokee muutoksen uhkana. • Rautatiesillan osien poistaminen voi olla haastavaa museoarvojen takia. • Ruuhkat jäävät edelleen osittain Kolera-altaan alueelle. • Laiturialuetta tulee varata aluksien matkustajille, mikä vähentää torimyyntitilaa. • Kolmen yrityksen käytössä oleva lipunmyyntikoju poistuu. • Ajoneuvot Suomenlinnan lautalle häiritsevät toritoimintaa ja vähentävät toripaikkoja.

4.3.3 VE 2A

VE 2A -vaihtoehdossa rakennetaan uusi silta käytöstä poistetun rautatiesillan tilalle. Tämä silta yhdistää Kauppatorin ja Kauppahallin alueen jakaen toimintaa laajemmalle alueelle. Siltaan on mahdollista saada noin kolmen metrin alituskorkeus, joka mahdollistaa pienehköjen kalastusaluksien ja huviveneiden pääsyn alueelle. Periaatteessa erityisen matalat vesibussitkin ovat mahdollisia, mutta niiden liikennöinti voi aiheuttaa nykyisenkaltaisia ruuhkia jalankulkuyhteyksissä Kolera-altaan laiturialueilla.

Suomenlinnan lautta ja kaikki säännöllinen reittiliikenne siirretään Pakkahuoneenlaiturille ja Vironaltaaseen. Reittiliikenteelle rakennetaan uusi terminaali ja lipunmyyntirakennus. Tässä terminaalissa voi olla myös esim. kahvilatoimintaa.

Turistiliikenne jakaantuu laajemmalle alueelle. Lyypekinlaiturille voidaan rakentaa uusi kelluva laiturituri, joka mahdollistaa pienempien vesibussien kiinnittymisen ja lisää laiturikapasiteettia. Pakkahuoneenlaituri tarvitaan korvaamaan menetettyjä laituripaikkoja Kolera-altaalla. Pakkahuoneenlaituri on Helsingin Satama Oy:n hallussa ja sen käyttämisestä tulee neuvotella Helsingin sataman kanssa.



Kuva 4-12: VE 2A -konseptipiirustus

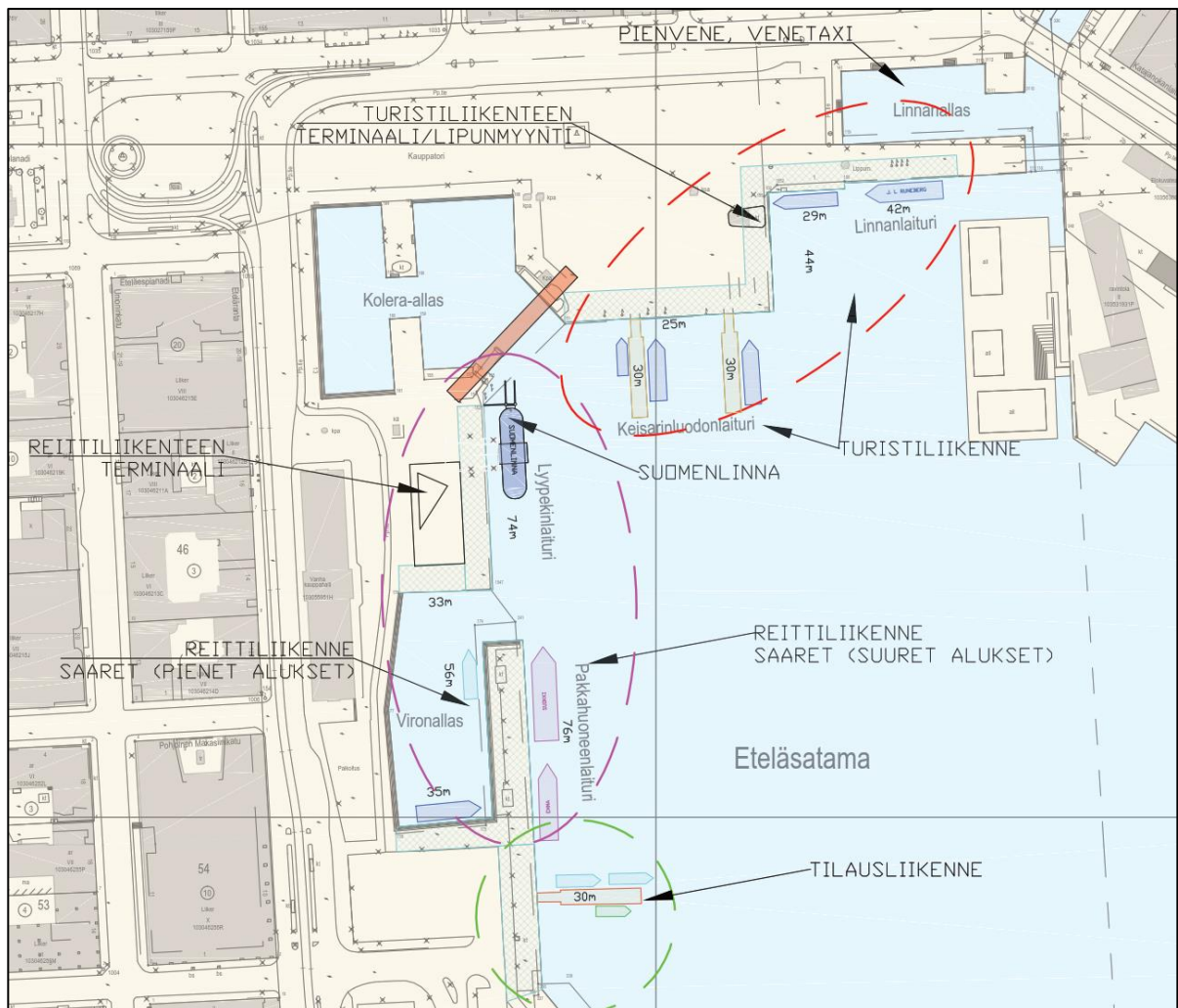
4.3.3.1 Arviointi ja vaikutukset

Positiiviset tekijät	Negatiiviset tekijät
<ul style="list-style-type: none"> • Suomenlinnan lautta ja muu reittiliikenne vetää painopistettä etelään. • Vanha kauppahalli yhdistyy paremmin Kauppatorialueen kokonaisuuteen. • Reittiliikenteen keskittäminen erilleen turistiliikenteestä helpottaa ruuhkaa Kauppatorilla. Oikeat ihmiset löytävät turistialukset helpommin. • Reittiliikenne hyötyy lähellä olevasta raitiovaunupysäkistä (raitio linja 2). • Suomenlinnan ajoneuvoliikenne hyötyy paremmasta tieyhteydestä. • Laituripaikat ja laiturimetrit lisääntyvät. • Pienet kalastusalukset pääsevät Kolera-altaaseen. • Suuret alukset eivät ole Kauppatorin keskeisimmällä paikalla peittämässä näkyvyyttä. 	<ul style="list-style-type: none"> • Helsingin sataman tulee löytää uusi edustuslaituri esim. Katajanokalta. • Kolera-altaassa toimivat alusliikenneyrittäjät suhtautuvat hankkeeseen erittäin negatiivisesti ja näkevät liiketaloudellisia riskejä. • Huoltoalusten (Stara) pääseminen alueelle on riippuvainen sillan korkeudesta-> altaan roskien kerääntyminen. • Silakkamarkkinoiden suurimmat alukset eivät pääse Kolera-altaalle (riippuen sillan korkeudesta). • Muut joukkoliikenneyhteydet (esim. raitio linjat 4, 5 ja 7) ovat kauempana kuin nykytilanteessa.

4.3.4 VE 2B

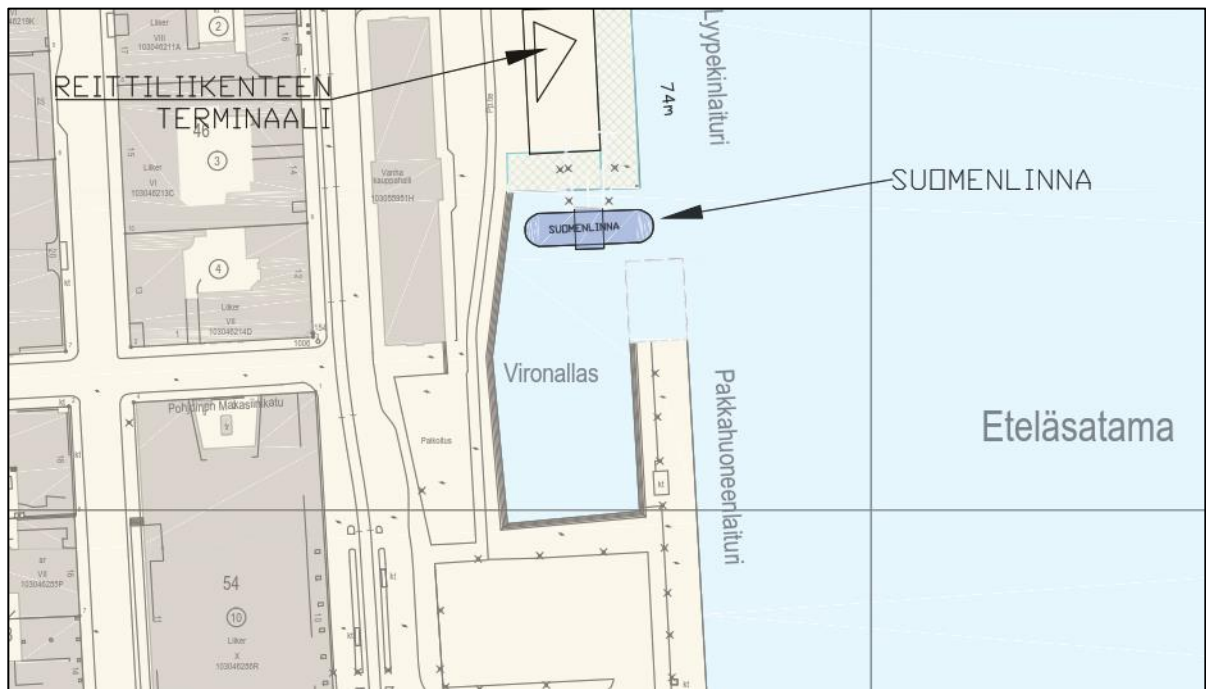
Ehdotus 2B on samanlainen kuin 2A sillä erotuksella, että Suomenlinnan lautta on siirretty Pakkahuoneenlaiturilta Lyypekinlaituriin ja Lyypekinlaiturille ehdotettu kelluva pistolaituri on Pakkahuoneenlaiturilla korvaamassa menetettyä kapasiteettia Kolera-altaalla.

Vaihtoehto ei ole suositeltava, koska se ei paranna olosuhteita merkittävästi. Suomenlinnan lautan matkustajat ruuhkauttavat Kauppahallin edustaa, mikä rajoittaa alueen kehittämistä.



Kuva 4-13: VE 2B -konseptipiirustus

Tämän ehdotuksen variaationa Helsingin sataman ehdotti, että Suomenlinnan lautan laiturin siirretäisiin Lyypekinlaiturin Vironaltaan puoleiselle sivulle (Kuva 4-14). Tämä edellyttää Pakkahuoneenlaiturin lyhentämistä. Tällöin Pakkahuoneenlaituri voisi edelleen toimia nykyisessä käytössä. Tämä vaihtoehto ei mahdollista toiminnan laajentamista yhtä suurelle alueelle kuin muissa vaihtoehtoissa. Se muodostaa Lyypekin laiturille ruuhkaa ja vähentää Lyypekinlaiturin kehittämismahdollisuuksia VE 2B tavoin. Laiturikapasiteetin takia tämä vaihtoehto voisi olla mahdollinen Kolera-aitaiden väliin suunnitellussa silta A -vaihtoehdossa, jossa ulompi Kolera-allas jää alusliikenteen käyttöön. Nykyisen rautatiesillan linjausta mukailevan silta B vaihtoehdossa laituripaikat vähenisivät.



Kuva 4-14: Helsingin sataman ehdotus Suomenlinnan lautan laituripaikaksi

5. YHTEENVETO JA SUOSITUKSET

Haastattelujen perusteella merkittävin huomio oli kriittisyys etenkin niiltä tahoilta, joiden asema muuttuu. Mitään muutoksia ei tehtäisi, jos kaikkien mielipiteet otettaisiin täysin huomioon. Haastatteluista pyrittiin löytämään oleelliset tekijät, ja niitä peilattiin kokonaistavoitteeseen. Työssä huomioitiin, että alueen historia tulee ottaa huomioon suunnittelussa.

Eri kehitysehdotuksissa on otettu huomioon korvaavat tai paremmat laituripaikkavaihtoehdot muutoksien yhteyksissä. Kehitysehdotuksissa laituripaikkoja on yhtä paljon tai enemmän kuin nykytilanteessa.

Toiminnalliset kehitystoimenpiteet

- Opastusta tulee kehittää yhdenmukaiseksi, ja tässä yhteydessä on harkittava sähköisiä opasteita.
- Alusliikenteen laiturialueelle tulee osoittaa enemmän tilaa ja alue tulee pitää siistinä.
- Lipunmyyntiä keskitetään tiettyihin rakennuksiin.
- Suomenlinnan lauttaliikenne tarvitsee terminaalirakennuksen.
- Lyypekinlaiturille ehdotetaan huoltolaituria lyhytaikaiseen käyttöön esim. septitankkien tyhjen-nykseen ja juomaveden täydennykseen.
- Nykyisen avattavan rautatiesillan jäänteet poistetaan ja tilalle rakennetaan laituripaikka tai uusi silta.
- Suomenlinnan lautta ja mahdollisesti muu reittiliikenne keskitetään yhteen paikkaan, joka ei ole ydinalueella.

Konsultti on tunnistanut erilaisia suunnitteluun liittyviä elementtejä ja verrannut toimintojen sijoitusvaihtoehtoja. Alla olevassa taulukossa on kuvattu eri vaihtoehtojen vaikutukset laituripaikkojen määrään ja laiturimetreihin. Osa laituripaikoista (varsinkin nykytilanteessa) on niin lyhyitä, että niitä ei tosiasiallisesti käytetä laituripaikkoina.

Taulukko 5-1: Yhteenveto vesiliikenteen laitureista ilman Suomenlinnan lautan tarvitsemää laituria

Laiturialue	Nykytilanne		VE0+		VE1		VE2A		VE2B	
	kpl	metrit	kpl	metrit	kpl	metrit	kpl	metrit	kpl	metrit
Kolera-allas si-sempi	5	139 m	5	139 m	-	-	-	-	-	-
Kolera-allas ulompi	6	156 m	6	156 m	6	156 m	-	-	-	-
Keisarinluodon-laituri	4	120 m	4	120 m	4	120 m	4	120 m	4	120 m
Linnanlaituri	1	42 m	1	42 m	1	42 m	3	115 m	3	115 m
Lyypekinlaituri	2	74 m	2	74 m	4	116 m	4	116 m	-	-
Vironallas	-	-	3	88 m	3	88 m	3	88 m	3	88 m
Pakkahuoneen-laituri	-	-	2	76 m	2	76 m	2	76 m	5	156 m
YHTEENSÄ	18	531 m	23	695 m	20	598 m	16	515 m	15	479 m

Jalankulkuyhteyttä Kauppatorilla sekä Kauppatorin ja Lyypekinlaiturin välillä ehdotetaan kehitettäväksi. Kauppatorilla ruuhkat vaikeuttavat liikkumista. Nykyinen kapea yhteys Kauppatorin ja Lyypekinlaiturin välillä on pullonkaula. Jonkinlaisen siltayhteyden rakentamisen Kauppatorilta Lyypekinlaiturin alueelle odotetaan lisäävän Kauppahallin ja Vironaltaan ihmismääriä ja siten kehittävän liiketoimintamahdollisuuksia. Ruuhkien väheneminen Kauppatorilla tulee lisäämään alueen viihtyvyyttä.

Nykyiset hyvillä laituripaikoilla olevat vesiliikenneyritykset kokevat muutoksen riskinä. On myös mahdollista, että ruuhkien väheneminen ja viihtyvyyden kehittyminen lisäävät Kauppatoriin liittyvien alueiden käyttöä ja siellä liikkuvaa ihmismäärää. Tämän odotetaan edistävän sekä vesiliikenneyrittäjien että muiden yrittäjien liiketoiminnan kehittymistä.

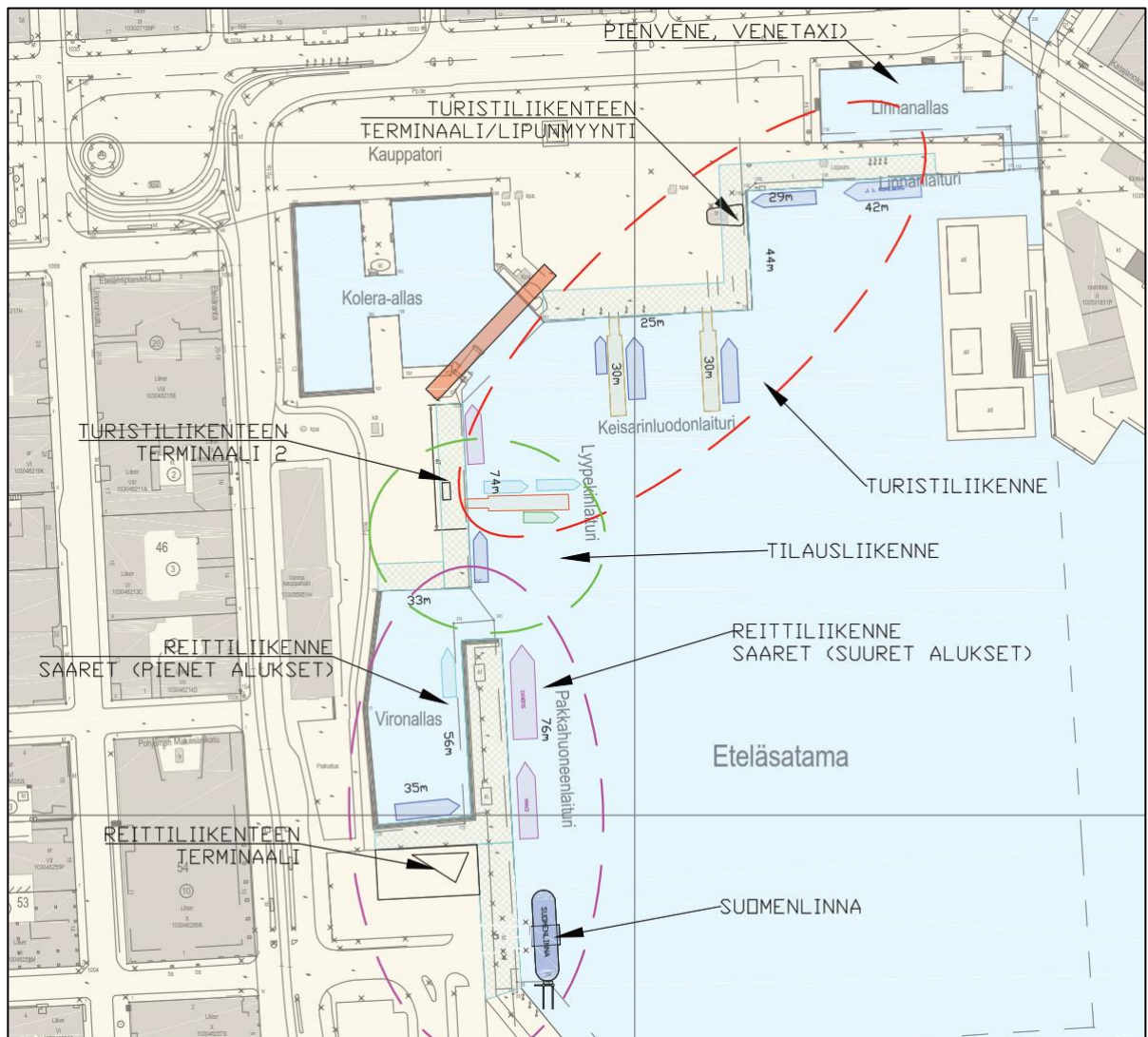
Konsultin suositus

Keskeinen osa konsultin suositusta on sillan rakentaminen (joko vaihtoehto A tai B) ja Suomenlinnan lautan ja reittiliikenteen siirtäminen pois nykyisestä paikasta. Näille toimenpiteille on olemassa useita vaihtoehtoja ja niiden yhdistelmiä, joita pitää arvioida teknisen toteutettavuuden, kustannuksien ja muiden tekijöiden avulla.

Merkittäväntä on siirtää reittiliikenne yhteen keskitettyyn paikkaan, joka laajentaa ihmisvirtoja laajemmalle alueelle. Reittiliikenne ei ole riippuvainen myynnistä laiturilla. Tämä vaikuttaa koko alueen viihtyvyyteen ja lisää liiketoimintamahdollisuuksia koko Eteläsataman alueella. Kauppahalli sijoittuu kulkuyhteyksien väliin, mikä edistää siellä toimivien yritysten liiketoimintaa. Paikallisen vesiliikenteen kannalta toiminnallisesti paras vaihtoehto on VE 2A (Kuva 5-1). Tämän vaihtoehdon arvioinnissa on huomioitava, että se poistaisi Helsingin Satama Oy:lle tärkeän laiturin sen nykyisestä käytöstä.

Turistialukset ovat keskeisessä paikassa ihmisvirtojen keskiössä. Tämä mahdollistaa aktiivisen matkojen myynnin. Turistimatkojen myynti ja toritoiminta hyötyvät toisistaan.

Jatkosuunnittelussa ehdotetaan tehtäväksi periaatepäätökset merkittävimmistä muutoksista. Nämä ovat jalankulkusillan mahdollinen rakentaminen sekä Suomenlinnan lautan siirtäminen toiseen paikkaan. Tämän jälkeen toteutusvaihtoehdot tulee suunnitella tarkemmin ottaen huomioon tekninen ja taloudellinen toteutettavuus. Kaavoituksessa vaihtoehdot ehdotetaan otettavan huomioon riittävän laajana alueena, joka mahdollistaa erilaiset toteutustavat.



Kuva 5-1: Konsultin suositus, VE 2A

LIITE 1 KONSEPTIPIIRUSTUS VE 0+

LIITE 2 KONSEPTIPIIRUSTUS VE 1

LIITE 3 KONSEPTIPIIRUSTUS VE 2A

LIITE 4 KONSEPTIPIIRUSTUS VE 2B

LIITE 5 LAUSUNTO KELLUVIEN LAITURIEN SIIRTÄMISESTÄ

