

YHTEENVETO KÄVELYKESKUSTAN PERIAATESUUNNITELMAN VUOROVAIKUTUKSEN TULOXSISTA

Tähän yhteenvetoon on koottu kaupungin sisäisten ja sidosryhmille järjestettyjen viiden työpa-
jan tulokset sekä Kerro kantasi palvelussa käydyn verkkokeskustelun keskeiset tulokset tammi-
kuulta 2017. Verkkokommentteja saatiin 430 kpl. Yhteenveto on laadittu niin että tuloksia voitai-
siin hyödyntää erityisesti vaikutusten arvioinnissa. Yhteenvedossa on keskitytty:

1. vaikutusten identifiointiin
2. keskeisiin kohderyhmiin joihin vaikutusten koetaan kohdistuvan
3. huomioihin esitetyistä toimenpiteistä
4. lisäksi on koottu muita terveisiä suunnittelun sisällössä ja / tai prosessissa huomioitavaksi

Yksityiskohtiin ja toteutussuunnitelmien tasolle menneitä kommentteja ei ole tässä yhteenve-
dossa mukana. Kaikki Kerro kantasi verkkokeskustelun kommentit ovat luettavissa osoitteessa:
<https://kerrokantasi.hel.fi/hearing/kavelykeskusta>

KESKEISIMMÄT VAIKUTUKSET JOITA TULISI ARVIOIDA

Terveysvaikutukset

Terveyteen kohdistuvina vaikutuksina tuotiin esiin hiukkaspäästöt, muut päästöt sekä melu.
Erikseen tulisi arvioida päästöjä niillä alueilla joille toimenpiteitä ehdotetaan sekä niillä alueilla
joille liikenne mahdollisesti siirtyisi. Erityisesti tuotiin esiin vaikutukset Etelä-Helsingin asuin-
kauduille. Lisäksi mainittiin ruuhkautumisen ja ruuhka-aikojen pidentymisen vaikutukset ilmanlaa-
tuun.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuuden nähtiin pääsääntöisesti parantuvan kävelykeskusta-alueeksi suunnitel-
lulla alueella. Eri toimenpidevaihtoehtojen tehokkuutta liikenneturvallisuuden parantamisen nä-
kökulmasta tulisi verrata onnettomuustietoihin. Liikenneturvallisuuden pelättiin toisaalta heikke-
nevän niillä alueilla jonne autoliikennettä siirtyy, erityisesti Etelä-Helsingin asuin-
kaduilla. Nostetiin esiin myös huoli yhdistettyjen joukkoliikenne ja kävelykatujen turvallisuudesta sekä jakelu- ja
huoltoliikenteen aiheuttamat turvallisuusriskit kävelykaduilla. Liikennevalojen poistuminen nähtiin
riskinä näkövammaisten liikenneturvallisuudelle.

Taloudelliset vaikutukset

Taloudellisten vaikutusten tarkastelu nousi esiin monesta näkökulmasta. Kaupungin talouden
näkökulmasta tulisi selvittää rakentamiskustannusten lisäksi ylläpitoon ja huoltoon liittyvät kus-
tannukset sekä mahdollisesti joukkoliikenteen kehittämistarpeesta aiheutuvat kustannukset
sekä arvioida kustannuksia saataviin hyötyihin nähden.

Kiinteistöjen omistajien näkökulmasta tulisi arvioida vaikutuksia kiinteistöjen arvoon ja vuokrata-
soon. Tulisi selvittää myös millaisia investointitarpeita kiinteistöille aiheutuu. Erikseen tulisi tar-
kastella vaikutuksia liiketiloihin ja toimitiloihin.

Kivijalkakauppiaiden näkökulmasta tulisi arvioida eri toteuttamisvaihtoehtojen vaikutuksia alu-
eellisesti, syntykö esimerkiksi uusia kauppapaikkoja ja muuttuuko olevien toimintaedellytykset

sekä kilpailutilanne. Tulisi selvittää myös toimialoittain että vaikuttaako muutokset eri tavoin esimerkiksi palvelualoihin ja erikoiskauppaan. Esiin nostettiin myös vaikutukset ja kustannukset liiketilojen huollolle sekä vaikutukset liiketilojen vuokriin.

Tavaratalojen näkökulmasta tärkeäksi koettiin arvioida muutosten vaikutuksia autoilevien asiakkaiden käyttäytymiseen sekä kilpailuasetelmaan suhteessa kantakaupungin ulkopuolisiin kaupakeskuksiin (mm Redi ja Tripla).

Hotellien näkökulmasta esiin nousivat vaikutukset hotellien toimintaedellytyksiin ja hotelli kiinteistöjen arvoon sekä saatto- ja huoltoliikenteen sujuvuuteen ja kustannuksiin.

Toimistojen näkökulmasta esiin nostettiin vaikutukset toimistojen sijoittumiseen, vuokratason, saavutettavuuteen työntekijöille ja asiakkaille sekä keskustan imagoon työpaikka-alueena.

Matkailun näkökulmasta kiinnosti vaikutukset matkailijamääriin ja matkailijoiden kulutukseen sekä se, että lisääkö kävelykeskustan laajentaminen Helsingin houkuttelevuutta matkailukohteenä.

Muina taloudellisiin seikkoihin liittyvinä näkökohtina nousi esiin huoli keskustan näivettymisestä autoilevien asiakkaiden siirtyessä mahdollisesti muualle ja keskiostosten pienentyminen. Tuotiin esiin myös että liikennesimulointien tulisi olla kyllin tarkkoja jotta niiden pohjalta voidaan arvioida asiakasvirtoja ja taloudellisia vaikutuksia esimerkiksi tavarataloille.

Taloudellisiin vaikutuksiin liittyen käytiin keskustelua myös siitä, miten voitaisiin maksimoida jo kävelykeskustaan tehtyjen investointien potentiaali ennen kuin tehdään uusia? Miten elävyyttä ja kaupallista potentiaalia voisi parantaa vielä nykyisen kävelykeskustan alueella ennen kuin laajennetaan? Kaupungin normien ja säätelyn nähtiin estävän yrityksiä toimimasta parhaalla mahdollisella tavalla ja hyödyntämästä jo olevaa potentiaalia.

Vaikutukset eri liikennemuotoihin

Jalankulkukuun liittyen tuotiin esiin arvioitavina asioina se, että paljonko eri vaihtoehdot / toimenpiteet parantavat jalankulun sujuvuutta ja reittien laatua ja voidaanko esimerkiksi poistaa liikennevaloja ja muita jalankulun hidasteita. Esiin nostettiin myös eri kulkumuotojen kohtaamiset (kävely / huolto / joukkoliikenne). Tuotiin esiin myös että jalankululla on kaksi ominaisuutta: keino liikkua paikasta toiseen ja tapa viettää aikaa ja oleilla. Näiden tarpeet pitäisi huomioida erikseen, esimerkiksi pitäisi määritellä erikseen jalankulun "pääreitit" ja kulkusuunnat ja tarkastella parannustarpeita näiden pohjalta.

Autoliikenteen osalta tulisi selvittää vaikutukset autoliikenteen määriin, sujuvuuteen ja muutokset liikenneverkossa. Suunnittelualueen lisäksi erityisesti pitäisi kiinnittää huomiota myös Etelä - Helsingin alempaan katuverkkoon, Katajanokkaan myös Töölöön ja Kallioon. Erikseen tulisi huomioida kantakaupungin asukkaiden liikenne, keskustan työmatka- ja asiointiliikenne sekä keskustan läpiajoliikenne. Lisäksi tulisi selvittää vaikutukset pysäköintilaitoksiin ja niiden käyttömääriin sekä satamien liikenteen sujuvuuteen.

Liikenne-ennusteisiin liittyen esitettiin kysymyksiä siitä, minkä ajankohdan maankäytön mukaisia ennusteet ovat ja onko esimerkiksi Hernesaaren tulevat asukkaat ja liikenne huomioitu. Pohdittiin myös miten suunnitelmat vaikuttavat kulkumuotojakaumaan.

Huoltoliikenteen osalta tuotiin esiin huoli sen sujuvuudesta, mahdollisuuksista, kustannuksista sekä mahdollisista huoltoliikennettä koskevista rajoituksista.

Pyöräilyn osalta esiin nousivat vaikutukset pyöräilyverkon kehittämiselle ja mahdollisuudet ohjata jalankulkijoita ja pyöräilijöitä omille verkoilleen.

Joukkoliikenteen osalta tulisi selvittää vaikutukset joukkoliikenteen sujuvuuteen ja matka-aikoihin, kapasiteettiin sekä kehittämis- ja investointitarpeisiin. Esiin nousivat myös pysäkki- ja terminaalialueiden kehittämistarpeet sekä reittien tarkastustarpeet.

Pysäköinnin osalta tulisi selvittää pysäköintipaikkojen määrän muutos ja kapasiteetti sekä mahdolliset muutokset liikuntarajoitteisten pysäköintimahdollisuuksiin. Myös vaikutukset keskustan pysäköintioperaattoreille tulisi selvittää.

Keskustan saavutettavuus

Suunnitelman vaikutuksia keskustan saavutettavuuteen tulisi arvioida eri ryhmien / kulkumuotojen näkökulmasta. Esitettiin että saavutettavuuden muutoksia ei tulisi arvioida ainoastaan ajoneuvomäärinä vaan myös ihmismäärinä. Jos saavutettavuus heikkenee, niin tulisi tutkia miten voidaan vetovoimaa lisätä muilla toimilla. Saavutettavuuteen liittyen tulisi erikseen arvioida toimistojen, työpaikkojen ja liiketilojen sekä pysäköintilaitosten saavutettavuutta. Huolena esitettiin, että autoilun vaikeutuessa mielikuva keskustan saavutettavuudesta heikkenee, asioinnin sujuvuus ja mukavuus kärsivät ja arjen toiminnot siirtyvät keskustan ulkopuolelle.

Keskustan vetovoimaisuus ja elävyys

Keskustan elävyyteen liittyen tulisi tarkastella vaikutuksia julkisen tilan käyttöön ja mahdollisuuksiin sekä lyhyellä että pitkällä aikajänteellä. Syntykö toimenpiteillä uutta tilaa tapahtumille ja mitä ovat vaikutukset virkistyskäyttöön ja paranevatko yhteydet virkistysalueille.

Sosiaalinen yhdenvertaisuus

Sosiaaliseen yhdenvertaisuuteen liittyen tulisi arvioida eri kulkutapojen ja ihmisryhmien tasavertaisuutta keskustassa. Suositaanko joitakin ryhmiä toisten kustannuksella ja miten liikuntarajoitteiset ja esteettömyys on huomioitu. Esitettiin huoli myös keskustan palvelujen kohdentumisesta vain turisteille.

Kaupunkikuva ja kaupunkirakenne

Tulisi arvioida myös vaikutuksia tilallisiin arvoihin (orientoituvuus, tilahierarkia) sekä kaupungin historian ja rakentamisen hahmottumiseen. Selvitettäväksi esitettiin myös oleskelualueiden viihtyisyyttä sekä heikosti kehittyneiden paikkojen parantumista kaupunkirakenteessa muutosten myötä.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Suunnitelmien toteutuksesta aiheutuu myös rakentamisen aikaisia vaikutuksia ja tulisikin tutkia rakentamisen haittoja liikenteelle ja yrityksille sekä rakentamisen vaiheistusta.

KOHDERYHMIÄ JOIDEN NÄKÖKULMISTA VAIKUTUKSIA TULISI ARVIoidA

Matkailuun liittyen tuotiin esiin erikseen turistit, satamien matkustajat risteilijämatkustajat, turistibussit, hotellit ja hotellien asiakkaat.

Joukko- ja huoltoliikenteen näkökulmasta nousi esiin HSL, bussit, ratikat, joukkoliikenteen käyttäjät, autottomat, jakeluliikenne, huoltoliikenne, taksit, invataksit sekä kotihoidon henkilökunta.

Kantakaupungin asukkaista erikseen nostettiin esiin lapsiperheet, vanhukset, näkövammaiset, lapset, koululaiset (Tehtaankadun koulu) sekä opiskelijat.

Autoilun näkökulmasta mainittiin läpiajajat, kantakaupungin asukkaat, työssäkäyvät, pysäköijät, ryhmät joille auto ainoa vaihtoehto sekä ulkopaikkakuntalaiset.

Liike-elämän näkökulmasta esiin tuotiin keskustan liikkeiden asiakkaat, toimistojen asiakkaat, toimistojen työntekijät, kuluttajat, kivijalkaliikkeet, vähittäistavarakauppa, kahvilat ja ravintolat, pysäköintioperaattorit, kiinteistöjen omistajat, kiinteistöjen vuokralaiset sekä tapahtumajärjestäjät.

Myös pyöräilijöiden näkökulmasta muutoksia tulisi arvioida.

HUOMIOITA ESITEYISTÄ TOIMENPITEISTÄ

Eerikinkatua pidettiin hyvänä esimerkkinä toimivasta ratkaisusta ja sen koettiin sopivan malliksi muihinkin kohteisiin.

Kaikki Esplanadin kolme vaihtoehtoa saivat runsaasti palautetta sekä puolesta että vastaan. Esitetyistä vaihtoehdoista määrällisesti suosituin oli se, jossa Pohjoisesplanadi oli muutettu kävely / huoltokaduksi. Se, että onko kävelytilan leventämiselle tarvetta, jakoi mielipiteitä mutta potentiaalia viihtyisyyden paranemiselle ja tapahtumille koettiin olevan. Esitettiin myös, että riittäisi pelkästään pysäköintipaikkojen poisto ja niiltä vapautuvan tilan muuttamien kävelyalueeksi. Tuotiin esiin myös että Esplanadi on historiallisesti merkittävä ympäristö, symmetrinen katu- ja puistokokonaisuus, joka on säilynyt sellaisenaan nykyisen Helsingin alusta asti - kahden kadun rajaama puisto - tämän arvokkaan ympäristön olisi syytä säilyä tunnistettavana jatkossakin. Ete-läesplanadin muuttamisessa kävelykaduksi ei nähty suurta potentiaalia, vaan voittopuolisesti liikenteelle koituvia haittoja.

Fabianinkadun muutosta vastustettiin kaikkein vähiten, tosin epäiltiin sillä saavutettavia hyötyjä. Haittojen koettiin jäävän joka tapauksessa pieniksi. Hyvänä nähtiin että kehittämisessä olisi selkeä toimija eli yliopisto. Esitettiin myös että Fabianinkadun ohella olisi hyvä tarkastella risteävää Yliopistonkatua. Yliopistonkadusta voisi tehdä kävelypainotteisen myös Fabianinkadun ja Unioninkadun välillä. Näin saisi kivan ympäristön yliopistokampukselle. Uuden Tiedekulman ympäristössä olisi tällöin kaikkiin suuntiin kävelypainotteinen katu. Näin saisi myös houkuttelevan kävely-yhteyden Rautatientorilta Senaatintorille. Ateneuminkuja ja Yliopistonkatu muodostaisivat uuden itä-länsi-suuntaisen kävelypainotteisen reitin Aleksin rinnalle. Fabianinkadun muistutettiin kuitenkin olevan keskeinen reitti Kluuvin parkkihalliin.

Mannerheimintien osalta suunnitelmat jakoivat suhteellisen tasaisesti mielipiteitä puolesta ja vastaan. Huolta aiheutti esimerkiksi ratikoiden ja jalankulkijoiden kohtaaminen ja se, että karsiikö joukkoliikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus tästä. Kiasman kohdalla ylityksen parantamistarve nähtiin selkeimmin. Mannerheimintiestä kaivattiin myös vaihtoehtoista suunnitelmaa, jossa 1+1 kaistaa olisivat kadun länsireunalla ja itäreuna olisi kokonaisuudessaan kävelyä varten. Huolta aiheutti myös mm. Stockmannin pysäköintilaitoksen saavutettavuus.

Kaivokadulla 1+1 vaihtoehto sai enemmän kannatusta kuin kävelykatu. Yhtenä näkökulmana tuotiin esiin kadun ylittämisen turvallisuusnäkökulmat. Kaivokadun muutoksen nähtiin parantavan mahdollisuuksia kehittää myös Kaisaniemenkatua. Sen suhteen jotkut olivat skeptisiä että tuoko muutos mitään kaupallista potentiaalia tai lisäarvoa. Kruunusiltojen päätepysäkkiä esitettiin useissa kommentteissa Rautatietorille, samoin idästä tulevaa rautatieaseman saattoliikennettä. Pelkän Kaivokadun sijaan esitettiin tarkasteltavaksi myös katujaksoa Simonkatu-Kaivokatu-Kaisaniemenkatu.

Postikadulla autoliikenteelle koituvan haitan lisäksi kritisoitiin kävelykatuehdotusta tuulisuudella ja epäviihtyisyydellä. Ehdotuksen puoltajat kannattivat sitä ennen kaikkea kävelyn sujuvuuden näkökulmasta.

MUITA PALAUTTEESTA ESIIN NOUSSEITA NÄKÖKULMIA

Joissakin kannanotoissa suunnitteluun kaivattiin lisää kunnianhimoa ja vielä rohkeampia suunnitelmia. Esitettiin myös että pitäisi kokeilla käytännössä tutkittavia ratkaisuja ennen loppulisia päätöksiä. Myös vuodenaikojen merkitystä vaadittiin paremmin huomioitavaksi sekä mahdollisuuksia katettuihin terasseihin ja katujen kattamiseen. Esitettiin myös että liikenneratkaisut voisivat olla erilaiset kesällä ja talvella. Massiivisten toimenpiteiden sijaan esitettiin keskittymistä pieniin parannuksiin.

Esitettiin myös että tulisi tunnistaa keskeiset kulkuyhteydet ja panostaa niiden sujuvuuteen ja yhtenäisyyteen sekä tunnistaa ongelmakohdat. Kävelylle tulisi olla vastaava runkoverkkotavoite kuin muillakin kulkumuodoilla.

Näkövammaisten kannalta tärkeäksi mainittiin selkeät reitit, ohjaavat rakenteet, äänivalot, korotetut kohdat ylityksissä.

Massiivisten ja kalliiden muutosten sijaan esitettiin omaa ohjelmaa keskustan viihtyisyyden ja houkuttelevuuden parantamiseksi nykyisten liikennejärjestelyiden puitteissa. Kaikkea potentiaalia ei ole nyt hyödynnetty tehdystä investoinneista tai sen hyödyntäminen on estetty liialla sääntelyllä ja lupabyrokratialla. Kritisoitiin myös nykyisten kävelyalueiden olevan varsin kolkkoja ja epäviihtyisiä, suunnittelussa tulisi panostaa laatuun, viihtyisyyteen ja esimerkiksi puihin ja istutuksiin. Penkkejäkään ei ole missään.

Esitettiin myös vaatimus että jos autoilun reittejä jostain karsitaan niin pitää osoittaa korvaavat yhteydet niiden tilalle.