

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Uutta kantakaupunkia -verkkotilaisuus, illan kysymys – vastaus -palstan koonti

Aika 30.9.2020 klo 16.30 – 20.00

Paikka verkkotilaisuus

Asiantuntijoiden vastaukset koonnut yhteen
vuorovaikutussuunnittelija Tiina Antila-Lehtonen

Tilaisuuden kulku

Tilaisuudessa esiteltiin kantakaupungin ajankohtaisia suunnitelmia ja hankkeita, kuten tulevia katutyöhankkeita. Kysymyksiä tilaisuutta varten oli voinut esittää etukäteen kerrokantasi.hel.fi - palvelussa, jolloin niihin pyrittiin vastaamaan osana esityksiä. Tilaisuudessa oli käytössä kysymykset – vastukset -palsta, johon tullessiin kysymyksiin vastattiin tilaisuuden aikana suoraan chatissä tai suullisesti. Tilaisuus toteutettiin Teams live -tapahtumana.

Tähän dokumenttiin on koottu kysymykset ja niiden vastaukset täydennettynä kysymys – vastaus -palstalta. Kysymykset ovat suoraan siinä muodossa kuin ne tilaisuudessa kirjoitettiin. Kysymykset on ryhmitelty aiheotsikoiden alle. Kysyjien ja vastaajien nimet on siivottu pois.

Tilaisuutta seurasi ja oli samanaikaisesti paikalla yli 200 kaupunkilaista.

Kysymykset ja vastaukset sekä kommentit

1 Yleiset kysymykset ja kommentit suunnitteluun liittyen

1.1 Ilmasto, ympäristö, päästöt, melu

Kaupunki on julistanut ilmastohätätilan. Se on tärkeää asia. Toinen yhtä painava kriisi on biodiversiteetin katoaminen. Onko Helsingillä valmiutta julistaa biodiversiteettihätätilaa? Kaupunkiekologi ja nykyään rehtori Jari Niemelä Helsingin yliopistolta kommentoi vuonna 2016 yleiskaavaa koskevaa suunnittelua, että "Viheryhteyksien nakertaminen on ongelmallista, koska tällöin eliöstön kulkureitit saattavat häiriintyä mutta myös alueen virkistyskäyttö saattaa vaarantua." Keväällä julkistetussa raportissa luonnon monimuotoisuudesta, SYKE:n ja Luken tutkijat kiinnittivät huomiota muun muassa rakentamisen ja muun maankäytön luontoon kohdistuviin paineisiin. SYKE:n Biodiversiteettikeskuksen johtaja Petri Ahlrothin mukaan "Meidän täytyisi ohjata maankäyttöä sellaisille alueille, joissa biodiversiteetille koituu mahdollisimman vähän tappioita. Isoissa infrahankkeissa ja kaupunkisuunnittelussa voitaisiin enemmän ottaa huomioon ympäristöön liittyviä arvoja.

Vastaus: Kaupunginvaltuusto on julistanut ilmastohätätilan äskettäin. Toistaiseksi sen vaikutukset esim. asemakaavoituksen sisältöön on selviämättä. Kaupungin Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman toteutumisen edistymistä voi seurata verkossa Ilmastovahdissa: <https://ilmastovahti.hel.fi/>

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Miten kaupunki varmistaa, että liikenteen päästöt kokonaisuudessa vähentävät? Se on hyvä, että liikenne sähköistyy. Ongelma kuitenkin on, että sähköautot ovat yleensä painavampia, jolloin tulee lisää pienhiukkasia esim. renkaista, tien kulutuksesta, pölystä ym. Nämä ovat terveydelle hyvin haitallisia."

Vastaus: Liikenteen päästöihin vaikutetaan monella tavalla. Kaavoituksessa tehtävillä ratkaisulla pääosin mahdollistetaan vähäpäästöinen liikenne ja liikkuminen. Kaupunkisuunnittelun keinoja ovat mm. liikkumistarpeen vähentäminen ja palveluiden sijoittaminen helposti kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä saavutettaviin paikkoihin. Tällä vaikutetaan paitsi kuljettavien matkojen pituuteen, myös mahdollistetaan vähäpäästöiset liikkumistavat. Näiden valintaan kannustetaan suunnittelemalla viihtyisää jalankulkuympäristöä, hyvin toimivia ja turvallisia pyöräilyn reittejä sekä laadukkaita joukkoliikennepalveluita.

Miten liikenteen, ml. satamien, päästöt huomioidaan suunnittelussa?"

Vastaus: Länsisataman päästöt: osayleiskaavoituksessa ja asemakaavoituksessa selvitettiin sataman hajut, melut, oksidit ym. Myös Hernesaaren telakalta tulevat liuotinpäästöt. Laskenta tehtiin myös autoliikenteen päästöistä sekä meluntorjunnan suunnittelu kaavamääräyksiin." Eteläsataman lahdella on selvitetty satamamelun vaikutuksia maankäytönsuunnitteluun. Lähtökohtana on ollut sataman ympäristöluvan mukainen tilanne. Satamamelu otetaan huomioon rakennusten ja erilaisten toimintojen, kuten hotelli- ja asuinrakennusten sekä asutoparvekkeiden tai oleskelupihojen sijoittumisessa ja/tai suuntautumisessa. Asemakaavamääräyksiin edellytetään riittävä rakenteellinen melunsuojaus julkisivuissa.

Hakaniemensillan melu- ja pienhiukkaspäästöt ovat nykyisellään hurjat. Voisiko sillalle asettaa nopeusrajoituksen? Nykyisellään autot kulkevat useimmiten moottoriteinopeudella varsinkin yöaikaan.

Vastaus: Hakaniemen sillalla on tällä hetkellä 50 km/h nopeusrajoitus, joka on tarkoitus laskea 40 kilometriin tunnissa maankäytön muutosten yhteydessä. Nopeusrajoituksen muutoksella pyritään vaikuttamaan sekä liikenneturvallisuuteen että melu- ja hiukkaspäästöihin.

eikö tehokkaampi tapa vähentää liikennemelua olisi vähentää autoilua? MELUN AUTTAA JA TILAA TULEE LISÄÄ KUN AUTOILLE JA TAVARA- JA JAKEULIIKENTEELLE TEHDÄÄN NE TUNNELIT KUTEN ISOISSA KAUPUNGEISSA. METRO VIE MYÖS VÄHEMMÄN KATUTILAA KUIN PIKARATIKAT.

Vastaus: Helsinki hyödyntää jo nyt runsaasti maanalaisia tiloja, ja meillä on muun muassa tiettävästi maailman ainoa maanalainen yleiskaava, jolla ohjataan eri toimintojen sijoittumista kalliotiloihin. Erityisesti on varmistettu, että nykyisille ja tuleville suurille hankkeille, kuten juuri metrotunneleille, on riittävät tilavaraukset. Kantakaupungin alueella kalliotilat ovat hyvin monipuolisesti käytössä, liikennetunneleiden ja pysäköintihallien ohella kallioon sijoittuu merkittävä määrä teknistä ja energiahuoltoa. Huoltoliikenteelle on myös rakennettu tunneleita, näiden toteutusta rajoittavat kuitenkin niiden korkeat kustannukset ja osin myös tilan puute maan alla. Paikat, joissa liikenne ohjataan maan sisään, on myös suunniteltava huolella paikallisten melu- ja muiden haittojen välttämiseksi.

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Pikaraitiotiet vievät katutilaa, mutta pysäkit ovat hyvin saavutettavissa ja niiden toteutuskustannukset ovat huomattavasti alhaisemmat kuin metrolinjojen.

1.2 Kaupungin kasvu

Vastaus: Helsingillä ei ole kasvutavoitetta. Helsingissä noin + 55 000 asukasta. Seudullista taustatietoa HSY:n palvelusta: ennustettu väestönkasvu 2018-2028 Helsinki 10,2 %, Espoo 17,4 %, Vantaa 18,7 %.

Janne kertoi, että kaupunki kasvaa 8000-9000 asukkaalla vuodessa. Väestönkasvu oli 4800 ja 5800 vuosina 2018 ja 2019. Keskimäärin kasvu oli n. 7000 asukasta vuodessa 2010-2018.

Vastaus: Kiitos tarkennuksesta!

Tiivistämisessä pitää muistaa miksi ihmiset haluavat asumaan Helsinkiin. Ei varmasti anonyymien betonilaatikoiden tai rumien tornien eikä varsinkaan asuntojen hintojen takia vaan ainutlaatuisen ympäristön, meren, luonnon, puistojen, historiallisen arkkitehtuurin takia. Jos työpaikan takia ei etätyön takia enää tarvitse muuttaa, täytyy huolehtia että on muitakin vetovoimatekijöitä ja kaupunki säilyy kauniina mitä se on nyt.

Vastaus: Kiitos kommentista, näitä tärkeitä vetovoimatekijöitä on erityisesti nostettu esiin myös keskustavisiassa. Visiota käsitellään parhaillaan päätöksenteossa. Mikäli päättäjät hyväksyvät vision, se toimii jatkossa maankäytön suunnittelun ohjeellisena lähtökohtana

Selkeät kuvat mistä näkyy kaikki taloudelle uhratut puistot olisi erittäin hyvä. Taitaa olla liian ruma kuva näytettäväksi?

Onko kaupunkia mahdollista laajentaa muutenkin kuin kantakaupunkia tiivistämällä?

Vastaus: Suurin osa uudesta rakentamisesta sijoittuu muualle kuin kantakaupunkiin.

Ne uudet rakennettavat asunnot vasta kalliita ja saavuttamattomia ovatkin? Millä tavalla se (uuden rakentaminen) auttaa asiaa?

Vastaus: Kokemus on osoittanut, että uusiin rakennuksiin muutetaan lähialueilta. Rakentaminen auttaa alueella pysymistä. Asuntotuotanto yleisesti pitää hintakehityksen maltillisena. Jos ei rakenneta, asuntojen hinnat kohoaisivat vielä nopeammin.

Kuinka suuressa osassa kaupungin tiivistämisstrategiassa on olemassa olevien rakennusten korottaminen (esim. peruskorjauksen yhteydessä)? Miten kaavoituksella voidaan edistää tätä?

Vastaus: Yksi esimerkki tästä on ullakkorakentaminen , jota voidaan edistää alueellisen ullakkopoiikkeamisen turvin, eli kun hanke on soveltuvuusselvityksen mukaan mahdollinen, se voi edetä suoraan rakennusluvalla eikä kaavaa tarvita lainkaan. Myös korotushankkeita on ollut vireillä ja kaavoitettu, mutta kaikki eivät ole vielä toteutuneet?

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Milloin keskustatunnelista päästään eroon kaavavarauksissa? Kuinka paljon kaavavaraukset maksavat vuositasolla esim. menetettyjen tulojen kautta?

Vastaus:

1.3 Toimitilan määrä

Miten koronatilanteen vaikutuksia tulevaisuuden toimitilatilanteen tarpeisiin tullaan arvioimaan?

Vastaus: Pyrimme huolehtimaan, että toimitilatilanteita on tarjolla kysyntään nähden riittävästi. Kasvava seutu ja kaupunki tarvitsevat myös työpaikkoja ja palveluja. Toimitiloja on poistunut konversioiden myötä, mutta yritykset ovat edelleen kiinnostuneita sijoittumaan kantakaupunkiin. Markkinat pitää huolen, että toimitilaa rakennetaan kysyntää vastaava määrä. Koronatilanteen mahdollisia pitkäaikaisvaikutuksia kantakaupunkiin liittyviin tilatarpeisiin ei voida vielä arvioida täsmällisesti. Vaikka työnteon tapoihin tulisi pysyviä muutoksia, on yrityksillä jatkossakin tarpeita tiloille ja kohtaamispaikoille.

Tarvitaanko jatkossa toimitiloja joka paikassa?

Vastaus: Uutta toimitilaa syntyy kysyntää vastaava määrä. Saavutettavuus joukkoliikenteellä on entistä tärkeämpi. Vaikka toimitilojen kokonaistarpeen määrä ei välttämättä enää kasva, lisätilan kysynnän on ennakoitu kohdistuvan keskeisille sijainneille ja yritysverskostojen äärelle. Kantakaupunki palvelee laajasti monenlaisia toimijoita jopa koko Suomen mittakaavassa.

Mihin tarvitaan niin paljon lisää hotelleita ja toimitiloja kuin nyt kaikkiin paikkoihin on suunnitteilla? Nytkin ja paljon tyhjiä toimitiloja ja korona muutti myös hotellitarvetta.

Vastaus: Toivotaan, että koronan jälkeen palataan kysynnässä normaalille tasolle. Pyrimme panostamaan hotellin määrän lisäksi monipuolisempaan tarjontaan. Helsingin keskusta on Suomen merkittävin työpaikka-alue. Keskustassa tyhjää toimitilaa ei juuri ole. Toimitiloihin sijoittuu toimistojen ja hotellien lisäksi myös monenlaisia palveluja kaupallisista, terveyden ja hyvinvoinnin palveluihin sekä koulutukseen, päiväkoteihin, vapaa-aikaan liittyviä yms.

Vastaus: Tavoitteena on rakenteellisesti erotella pyöräliikenne jalankulusta niin, että järjestelyt ovat selkeitä kaikkien liikkujien kannalta. Arabian rantapuistoa kulkee nykyisinkin tärkeä yhteys ja tuleva Arabianbaanan yhteys Kalasatamasta Viikkiin. Rantapuiston pyöräliikenteen ja jalankulun järjestelyistä on tarkoitus laatia yleissuunnitelma vuonna 2021, jonka pohjalta sitten voidaan laatia tarkemmat rakentamissuunnitelmat. Kohde on haasteellinen mm. pohjaolosuhteiden vuoksi. Ratkaistavaksi tulee myös talven hiihtolatuja ja ympärivuotisen pyöräilyn järjestäminen. Ennen isompia muutoksia mietimme voidaanko tilannetta selkeyttää liikennemerkkein tai muiden pienien keinojen avulla.

1.4 Vetovoima

Onko Triplan vaikutusta keskustan vetovoimaan tarkoitus seurata?

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Vastaus: Teemme jatkuvasti kaupallisia selvityksiä uusien hankkeiden arvioimiseksi. Näissä otetaan huomioon toteutuneet hankkeet, kuten Tripla. Voimakkaasta väestönkasvusta johtuen on liiketilan tarpeen arvioitu hieman kasvavan verkkokaupasta huolimatta. Keskustan vetovoimaa voidaan lisätä synnyttämällä sinne uusia työpaikkoja. Kantakaupunki on monipuolisen erikoiskaupan pääkeskittymä jossa on laajempi valikoima kuin muualla

Jos kantakaupunkiin halutaan ihmisiä kaduille ja palveluita kuluttamaan, olisi ostoskeskusten rakentaminen lopetettava! Kaupunki ampuu itseään jalkaan pitkällä tähtäimellä, kun haetaan pikavoittoja ostoskeskuksista. Ne eivät toteuta strategiaa elävästä ja houkuttelevasta kaupungista.

Ollaanko kaavoituksessa vielä vähään aikaan valmistautumassa Helsinki-Tallinna-tunneliin?

Vastaus: Helsinki-Tallinna tunneliin valmistaudutaan keskusta-alueen suunnittelussa.

1.5 Säilyttäminen

Onko kaupungilla mielenkiintoa säilyttää yhtään vanhaa puurakennusta?

Vastaus: Vanhaa rakennusperintöä on tavoitteena säilyttää. Helsingissä on runsaasti suojeltuja puurakennuksia eri aikakausilta.

1.6 Virkistys ja viheralueet

Miten turvataan asukkaiden lähivirkistys, jos rakennetaan asuntoja puistoihin, kuten aiotaan tehdä Skattalla?

Vastaus: Katajanokanrannan alueen suunnitteluperiaatetasolla sekä täydennysrakentamisen jatkosuunnittelun yhteydessä tarkastellaan myös alueen virkistysalueiden riittävyyttä ja laatua. Erityisesti rantareitin laatu ja jatkuvuus mahdollistavat rantojen ja rantareitin varrelle sijoittuvien virkistysalueiden käyttöä.

Vistra ei ole vain "viheralueiden verkostotarkastelu" vaan Helsingin ainut viheralue strategia.

Vastaus: Erittäin hyvä tarkennus. VISTRA on Helsingin viheralueiden strateginen kehityskuva. Se sisältää kaksi osaa, joista ensimmäinen VISTRA I on lähtökohdat ja visio, joka valmistui vuonna 2013 ja toinen VISTRA II on Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma vuodelta 2016.

1.7 Suunnittelijoiden työ ja sen organisointi

Kuinka suunnittelija x voi etukäteen tietää, että Hernesaaren valitukset hylätään hallinto-oikeudessa?"

Miksi satama-alueiden kaavoitus on eriytetty

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Miksi satama-alueisen kaavoitus on eri ryhmällä, kuin naapurialueiden? Tämä näkyy mm. Jätkäsaaren ja Hernesaaren naapurialueisiin kohdistuvien liikennevaikutusten totaalisena unohtamisena.

Vastaus: vastattu suullisesti

2 Kysymykset eri kohteista tai alueista

2.1 Kansallismuseo

Miksi Kansallismuseon laajennuksella halutaan pilata museon historiallinen piha? Miten tiedetään varmaksi että urbaanin uusi kolmiosainen tila muodostuu ikoniseksi. Saako veronmaksajat takuun siitä että ikonisuus muodostuu seuraavan 4 vuoden aikana?

Vastaus: Kansallismuseon Suomen tärkeimpänä museona on jäämässä pieneksi, eikä toiminnallisesti vastaa nykyaikaista museo- ja näyttelytoimintaa. Laajennus sijoittuu suurimmaksi osaksi maan alle.

Onko huomattu että Kansallismuseon laajennus tulee historiallisen puistosommitelman päälle, mm. satavuotiaan jalavan päälle? Eikö sijaintia voisi hieman viilata tai laittaa kokonaan maan alle eikä vain osaksi?

Vastaus: Laajennuksen sijaintia ja vaikutusta puiston sommitelmaan ja olevaan puustoon on selvitetty ja suunniteltu yhdessä asiantuntijoiden kanssa. On havaittu, että osa puista on valitettavasti heikossa kunnossa puusairauksien vuoksi. Istutettaviksi uusiksi puiksi tavoitellaan sellaisia puulajeja, jotka kestävät nykyistä puukantaa paremmin sairauksia vastaan - mahdollisimman suurikokoisina taimina. Jotta laajennus ei mitenkään vaikuttaisi pihan puustoon, laajennus tulisi louhia kallioon.

2.2 UrBaana

Meni ohi äsken: oliko UrBaana siis tulossa Kerro kantasi -palveluun vai ollut jo siellä?

Vastaus: UrBaana ei ole vielä ollut Kerro kantasi -palvelussa. Vuorovaikutusmuotoja ei olla vielä suunniteltu.

Miten pyöräilyn baanan toimivuus ja turvallisuus varmistetaan jos kuiluun rakennetaan?

Vastaus: Tämä on keskeinen suunnittelukysymys jota joudumme jatkossa miettimään. Baanan sujuvuus ja turvallisuus on suunnittelun lähtökohtana.

Urbaana ei saa pilata parasta mitä viime aikoina on tapahtunut eli sujuvaa pyöräily-yhteyttä ja hienoa julkisen tilan akselia. Asukkaita pitää kuulla alueen kehittämisessä.

UrBaana-suunnitelma hyödyttää vain rakentajia. Suunnitelma on väärässä mittakaavassa, siinä on kysymys lähinnä Eteläisen Rautatiekadun poistamisesta ja se hankaloittaa liikennettä.

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Pohjoiselle Rautatiekadulle ei mahdu suunnitelmassa esitettyjä kahta kaistaa kahteen suuntaan.

Suunnitellut rakennukset ovat etelän puolella ja pimentävät paitsi Baanan, myös Pohjoisen Rautatiekadun.

UrBaanaa vastustetaan aktiiviryhmissä, mutta osa meistä töölöläisistä pitää sitä myös mielenkiintoisena.

Vastaus: Vastaus: UrBaanan suunnittelun lähtökohtana on pyöräily-yhteyden säilyttäminen ja sen olosuhteiden parantaminen. UrBaana hankkeen suunnittelun yhteydessä tullaan laatimaan liikennesuunnitelma, jonka yhteydessä tullaan selvittämään liikennetekninen mitoitus ja liikenteen toimivuus. Hanke on haasteellinen, mutta se antaa myös mahdollisuuksia alueen kaupunkirakenteelliseen kehittämiseen.

2.3 Etelä-Satama, Kaartinkaupunki

Eikö Etelä-Sataman ja Hernesaaren risteilylaivojen siirtäminen pois keskustasta antaisi huomattavasti vapaammat kädet asuntotuotannolle ja liikenteen suunnittelulle?

Vastaus: Eteläsatamassa risteilyalukset vaikuttavat maankäytönsuunnitteluun lähinnä siten, että uudisrakentamisessa tulee ottaa huomioon niiden aiheuttama melu. Erityisesti se vaikuttaa majoittumisessa - kuten asumisessa ja hotellirakentamisessa - rakennusten julkisivujen ääneneristysvaatimuksiin. Myös ulko-oleskelutilojen, kuten parvekkeiden ja pihojen ratkaisut pitää suunnitella oikein. Katajanokanrannassa asuinkortteleiden pihojen suunnittelu on osoittautunut hankalaksi lähellä risteilyalusten laituripaikkoja.

Sopiiko tämä Kasarmintorinkin laatikko kaupunkikuvaan? Voisiko hiukan avata, kiitos!

Vastaus: Kasarmitorilla on pidetty tärkeänä, että uudisrakennuksen korkeus jää Pääesikunnan räystääskoron alapuolelle. Muilta osin suunnittelu on vasta alkuvaiheessa ja esimerkiksi julkisivuratkaisuihin neuvotellaan vielä pitkään.

Miksi Eteläsataman tuleva kilpailu järjestetään rakennuttaja- ja urakoitsijavetoisesti yleisen kansainvälisen kaksivaiheisen arkkitehtuurikilpailun sijaan?

Vastaus: Eteläsataman länsiosaan on valmisteilla laatu- ja konseptikilpailu, joka suunataan rakennus- ja kiinteistöalan toimijoille tai näiden muodostamille konsortioille, joilla on tekniset, taloudelliset- sekä muut edellytykset erittäin vaativan ja laadukkaan rakentamiskokonaisuuden toteuttamiseksi asetetussa määräajassa. Laatu- ja konseptikilpailun lisäksi jokaisen tontin osalta voidaan jatkossa edellyttää erillisiä arkkitehtuurikilpailuita. Arkkitehtuuri- ja designmuseosta järjestetään joka tapauksessa erillinen arkkitehtuurikilpailu. Alueella aiemmin järjestetyt arkkitehtuurikilpailut eivät ole johtaneet toteutettaviin lopputuloksiin.

2.4 Katajanokka

Katajannokanlaiturin suunnitelmat ovat hienot!

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Voitaisiin puhua asioista oikeilla nimillä, eli Matruusinpuiston päälle rakennetaan konttori. Voitaisiin näyttää karttoja joista näkyy miten talot sijoittuu nykyisiin puistoihin.

Vastaus: Osalle nykyistä Matruusinpuiston aluetta suunnitellaan asuinrakentamista kivijalkaliiketoiloihin. Sen sijaan Katajanokanlaiturille Katajanokan sataman länsi puolelle tavoitellaan toimisto-, palvelu- ja liikerakentamista.

2.5 Töölö, Kamppi, Elielinaukio, Punavuori

Töölöntorin voittajaehdotuksessa on laitettu talomassa siihen ainoaan paikkaan, jossa voisi olla rauhaa, saasteeton, suojaisa ja toimiva ulkoterrassi ravintolalle (niinkuin nyt). Miksi näin? Massa on lisäksi aivan liian suuri.

Vastaus: Kilpailuun tulleissa ehdotuksissa nähtiin useita eri sijoituspaikkoja torirakennukselle. Torin itälaita nähtiin kuitenkin luontevana sijoituspaikkana torin sommitelman suhteen, tässä rakennus ei myöskään sijoitu toria ympäröivien rakennusten kivijaloissa sijaitsevien liiketilojen eteen, koska itäreunan rakennuksessa ei sellaisia ole. Rakennuksen kokoa ja sijaintia tarkastellaan vielä jatkosuunnittelussa sekä kaupunkikuvan että torialueen toimivuuden kannalta. Torirakennuksen edustalle muodostuu luontevasti korotettu alue terasseille ja tapahtumille. Koko Töölöntoria on tarkoitus kehittää siten, että muodostuu viihtyisää ympäristöä oleskelulle ja asioinnille.

Miten jatkuu Töölöntorin kehittäminen seuraavaksi? Miten paljon asiaan on varattu lähiaikoina rahaa?

Vastaus: Töölöntorin jatkosuunnittelu ideakilpailun pohjalta on juuri käynnistynyt, siinä tarkennetaan ja jatkokehitetään kilpailuehdotuksen suunnitelmaa. Samalla kartoitetaan kevyitä tilapäisiä toimenpiteitä ja kokeiluita, joilla voitaisiin ilmentää uutta Töölöntoria jo vuosina 21-23. Asemakaavoitus käynnistyy ensi talvena ja torin uudistamisen on tarkoitus alkaa vuonna 2023. Tähän päivitämme Töölöntorin suunnittelutilannetta ja aikataulua ihan lähiaikoina: <https://www.uuttahelsinki.fi/fi/keskusta/toolontori>

"Rannat avautuvat kantakaupunkilaisille", "elämää löytyy vuorokauden jokaiselle tunnille" --> Miten nykyiset rantarakentamiseen ja toimistotaloihin keskittyvät kaavoitus suunnitelmat tukevat tätä tavoitetta esim. Hietalahden alueella?

Vastaus: Hietalahden alueella on tavoitteena kehittää torialuetta ja Hietalahdenaltaan reunoja kävelypainotteisena tilana. Torille on tarkoitus mahdollistaa monipuolista toimintaa ja tapahtumia eri vuoden- ja vuorokaudenaikoina. Uusiin toimistorakennuksiin vaaditaan sijoitettavaksi kivijalkapalveluita, jotka lisäävät alueen palvelutarjontaa. Aivan merenrantaan tehdään uusi kävely- ja pyöräily-yhteys sekä oleskelutilaa. Uusi autoliikenteen yhteys toki muuttaisi rantareitin luonnetta nykyisestä. Yleisellä tasolla asumisen, työpaikkojen ja esimerkiksi vapaa-ajan toimintojen erilaiset yhdistelmäkokonaisuudet tuovat liikekeskustan ulkopuolisille alueille ihmisiä niin arkena kuin viikonloppunakin ja se ylläpitää monipuolista palvelurakennetta.

Hietalahden esittelyssä ei kerrottu juuri rakennetun Hietalahdenrannan kadun siirtämisestä Hietalahdenlaituriin. Ei myöskään selvinnyt, mistä koko suunnitelma lopulta on lähtenyt

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

liikkeelle. Asukkaille se tuli puskista ja valittu varausmenettely käytännössä ohittaa asukkaiden mahdollisuuden vaikuttaa itse suunnitelman lähtökohtiin, kuten maankäyttölaki edellyttäisi.

Vastaus: Hanke on lähtenyt liikkeelle HGR Property Partners Oy:n kehittämisvaraushakemuksesta. Suunnitelmavaihtoehtojen laatiminen on tarkoitus käynnistää nyt lokakuussa yhteistyössä kaupungin kanssa. Kadun siirtäminen on tosiaan otettu lähtökohdaksi tässä kehittämisvarauksessa, mutta sen laajempien liikennevaikutusten selvittäminen on vasta aloitettu ja hankkeen toteuttamisedellytyksiä arvioidaan siinä vaiheessa, kun kehittämisvarausaika päättyy. Asemakaavoitus käynnistetään todennäköisesti vuoden -21 keväällä ja siihen kuuluu normaali vuorovaikutusprosessi.

ELIELINAUKION kehittämisestä: Jos bussit siirretään pois Elielinaukiolta ja lähtöpisteet muutetaan Kamppiin, bussit tulevat ruuhkautumaan Kampin terminaalin ramppiin ja lähikaduille, jolloin matka-ajat pitenevät. Siirto poistaa joustavan yhteyden Mannerheimintien pohjoispään suunnasta tuleville julkisen liikenteen käyttäjille ja matkustajille, jotka jatkavat matkaa junalla tai Rautatientorin busseilla. Kampin terminaalin ja rautatieaseman välinen matka on liian pitkä raahata matkatavaroita, ja siirtyminen maan alle metroon lisäisi myös tuntuvasti matka-aikaa. Siirto asettaisi Helsingin pohjoisosien ja saman suunnan Espoon/Vantaan asukkaat huonompaan asemaan verrattuna muualta tuleville, jotka pääsevät rautatieasemalle metrolla tai idästä tulevilla busseilla Rautatientorille. Yhteys rautatieasemalle on tärkeä myös Finnairin busseja käyttäville matkailijoille. Hyvät liikenteen suunnittelijat, jos Elielinaukion bussiterminaalit poistuu, miten julkisen liikenteen sujuva käyttö ja yhteys rautatieasemalle turvataan kaikista suunnista? Elielinaukion bussiterminaalit on liikenteen solmukohtana osa elävää Helsinkiä. Siksi se on säilytettävä."

Vastaus: Bussiterminaalien siirron yhteydessä tullaan myös Kampin terminaalista ulosajon sujuvuuden parantamista selvittämään. Kampin terminaalit tarjoaa matkustajille laadukkaat säältä suojassa olevat terminaalipalvelut sekä metroyhteyden Rautatieasemalle.

Mistä Kaartin Lasaretin olemassa oleva kaava löytyy?

Milloin Kaartin lasaretin korttelia koskeva asukkaiden kuuleminen ja osallistaminen käynnistyy? Tuleeko se joskus vai ei?

Vastaus: Voimassa olevat asemakaavat löytyvät Helsingin karttapalvelusta kartta.hel.fi. Kaartin lasaretista ei ole kaavaprosessia käynnissä

2.6 Meilahti

Mitä suunnitellaan Metropolian Meilahden rakennukseen?

Vastaus: Sairaanhoidon oppilaitoksen käyttötarkoituksen muutosta ollaan tutkimassa asuin- liike- ja toimitilakäyttöön.

2.7 Kalasatama ja Hermannin

Kalasataman koulun ei ole sitten tarkoitus auttaa liian täyteen buukattua Arabian koulua? Aiemmin oli puhetta, että koulu tulisi lähemmäs Arabiaa.

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Vastaus: Pitkällä tähtäimellä koulun sijainti on luonteva. Uusi koulu sijoituu puolimatkaan Arabianrannan ja Kalasataman koulun välillä. Valittu sijainti mahdollistaa nopeimman toteutuksen, koska vieressä oleva Verkkosaaren kunnallistekniikan rakentaminen on jo käynnissä.

Onko kyläsaaren ja hermanninrannan metsikköaluetta tarkoitus säästää ollenkaan? Alueen virkistymismahdollisuudet ovat perin korkeat ja rakentamismahdollisuudet huonot.

Vastaus: Puistovyöhyke rakentamisen ja meren välissä on noin 200 metriä syvä. Puiston suunnittelussa on ajatus, että luonto hoitaisi omatoimisesti valtaosan kasvillisuudesta ja siten myös muun elävän luonnon alueella.

Toivottavasti Hermanninrannan ja Kyläsaaren rantareitit säilyvät avoimina, tarpeeksi väljinä olemisen paikkoina ja kävely- ja pyöräreitinä ja liikkumista ei rakenneta autoilun ehdoilla.

Vastaus: Hermanninrantaan tulee Baana. Autot on tarkoitus keskittää kolmeen pysäköintitaloon Hermannin rantatien varteen.

Voisitteko vähän avata puukaupunginosia Verkkosaareen ja Hermanninrantaan tarkemmin, eli miten esimerkiksi rakennuskapasiteetti? Kyseessä olisi kuitenkin Suomen mittakaavassa hyvin iso puurakentamishanke, erinomaista toki jos toteutuu.

Vastaus:

Milloin Nihtiin ruvetaan rakentamaan kovan rahan asuntoja?

Vastaus: jos asiat menevät sujuvasti, vuonna 2022

2.8 Länsisatama, Ruoholahti

eikö Kellosaarenrantaa kannattaisi suunnitella kokonaisuutena vasta sitten kun myös varavoimalan paikalle voi rakentaa? nykyinen ehdotus kolmesta pistetalosta on saanut suurta asukasvastustusta, vähentää kanavanrannan virkistyskäyttöä ja tuntuu muutenkin kokonaan irralliselta suunnitelmalta joka pitäisi kuopata."

Vastaus: Varavoimala ei ole vuosikymmeniin lähdössä mihinkään. Sitä käytetään vain, kun sähköverkossa on häiriöitä. Uuden, korvaavan rakentaminen ei ole suunnitelmissa.

Mikä on Jätkäsaaren Bunkkerin tämän hetkinen tilanne? Milloin pääsemme uimaan?

Vastaus: Kaupungin ja SRV:n välisestä kiinteistökaupasta on valitettu ja odotamme asian ratkaisua ennen kuin rakentaminen voi alkaa.

2.9 Hakaniemi, Kruunuhaka

Hakaniemen ja Kruununhaan tulevaisuus kiinnostaa. Sinne tulossa isoja muutoksia?

Vastaus: Hei! Kyllä vain. Alueelle on tulossa paljon muutoksia. Asemakaavavaihe on pitkälti ohi, joten ei esillä tässä tilaisuudessa. Lisää tietoa alueesta voi saada täältä: https://kartta.hel.fi/applications/sukka/dist/#/print-plan/https:%252F%252Fkartta.hel.fi%252F/sukka_asebakaava_user/94

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Hakaniemeä käsitellään myös Kruunusillat-hankkeen esityksessä klo 18.05 jälkeen

2.10 Teollisuuskatu

Teollisuuskadulla edelleen varattu 90% pinta-alasta autoille? Miten tämä on kaupungin prioriteettilistan mukaista?

Vastaus: Teollisuuskadun akselin luonnosaineistoa on parhaillaan nähtävillä Kerro kantasi –palvelussa.

Teollisuuskatu säilyy pääkatuna, mutta sen luonne tulee muuttumaan kaupunkimaiseksi. Suunnittelutyössä alueen katuverkkoa on tarkasteltu kokonaisuutena. Mm. autoliikenteen päällekkäisiä reittejä karsimalla voidaan selkiyttää liikennejärjestelyjä ja samalla vapauttaa tilaa muulle käytölle. Kaavarunkoluonnokseen on merkitty pikaraitiotien / joukkoliikenteen nopean runkoyhteyden kaistat kadun keskelle. Teollisuuskadun jalankulun yhteyksiä parannetaan ja kadulle tulee baanatasoinen pyöräliikenteen yhteys. Kadunvarsipysäköinti poistuu pääkaduilta. Kaavarunkoluonnoksessa osa pääkatuun liittyvistä sivukaduista on merkitty vihreiksi kaduiksi, eli jalankulun ja katuympäristön ehdoilla kehitettäväksi kaduiksi.

Mihin teollisuuskadun raitio jatkaa teollisuuskadun länsipään jälkeen? Miten matka jatkuu mäkeä ylös kohti Pasilan asemaa ja miten siitä eteenpäin?

Vastaus: Teollisuuskadun länsipäässä tutkitaan mahdollisuutta viedä pikaraitiotie maan alla Pasilan aseman alla olevaan metroasemavaraukseen, Sörnäisten metroasemalle pyritään saamaan sisäänkäynti lähelle Teollisuuskadun bussi- ja ratikkapysäkkejä. Teollisuuskadun raitiotie liittyy yleiskaavassa esitettyyn poikittaiseen Raide-Jokeri 0 -pikaraitiotiehen.

Tuleeko metroliiyntyä teollisuuskadulle asti Sörnäisistä?

Vastaus: Sörnäisten metroasemalle pyritään saamaan sisäänkäynti lähelle Teollisuuskadun bussi- ja ratikkapysäkkejä. Kaavarunkoluonnoksessa Kinaporinpuistossa on ohjeellinen merkintä metron uudelle sisäänkäynnille. Uuden sisäänkäynnin toteutettavuutta on selvitettävä jatkosuunnittelussa.

Onko Teollisuuskadun pikaraitiotien toteutumiselle jonkinlaista alustavaa aikataulua? Toteutuuko se jo lähivuosina?

Vastaus: Ei ole aikataulua määritelty. Alustavasti Raide-Jokeri 0 -pikaraitiotien toteuttaminen voisi alkaa mahdollisesti 2030-luvun aikana.

Onko Teollisuuskadu nja Savobkadun suunnittelussa lähdetty siitä, että A K katu säilyy hyvänä asuinkatuna?"

Vastaus: Sekä Teollisuuskadun akselin että Savonkadun alueen suunnitelmissa lähdetään siitä, että Aleksis Kiven kadun luonne säilyy. Teollisuuskadun akselin kaavarungon nyt esillä olevissa luonnoksissa Dallapénpuiston aluetta kehitetään

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

ja puiston itäkärkeen esitetään täydennysrakentamista. Muutokset sovitetaan Aleksis Kiven kadun katutilaan ja mittakaavaan.

2.11 Alppila

Alppila: tulisiko mainittu viheryhteys etelästä pohjoiseen Alppitalon ja Savonkadun välistä (siis Alppitalon länsipuolelta) vai Alppitalon itäpuolelta?

Vastaus: Etelä-Pohjoissuuntaiselle yhteys on tarpeen ja suunnittelun lähtökohta. Tarkemmin suunnittelua ei ole vielä aloitettu, ja suunnittelua varten kerätään pohjatietoa puiston käytöstä kerätään eri tavoin.

2.12 Taivallahti

Mihin siirtyy veneiden talvisäilytys, entä kesäteatteri? Ja kenelle tehdään taas yksi hotelli? Ei tämä viimeinen pandemia ole. Ranta ei saa olla hotellin takapihaa!

Vastaus: Taivallahden hotellia ympäröivästä Sigurd Frosteruksen puistosta on tavoitteena luoda kaikkia kaupunkilaisia palveleva viihtyisä ja toiminnallinen uusi kaupunkipuisto. Hietarannan nykyistä uimarantaa on tavoitteena laajentaa kohti Taivallahden kärkeä. Uudelle puistoalueelle on suunnitteilla oleskelu- ja piknikurmea, leikkitoimintoja, näköalapaikkoja, grillipaikka, sekä rantaa kiertävä rantareitti.

Vastaus: Veneiden talvisäilytykselle ja kesäteatterille mietitään uusia sijainteja. Molemmat ovat olleet väliaikaistoimintoja tontilla ja puistossa.

Vastaus: Kylpylähotellin suunnittelussa otetaan huomioon liittyminen julkiseen puistoon siten, että toiminta ei haittaa puiston käyttöä. Yhtenä päämääränä hankkeessa on tarjota kylpylä- ja virkistyspalveluja myös lähialueen asukkaille.

Millä tavalla noi laatikot istuvat kaupunkikuvaan, voiko avata hiukan, kiitos."

Vastaus: Mihin suunnitelmaan tämä kysymys mahtoi liittyä? Otathan yhteyttä suunnittelijaan, jos haluat vielä palata tähän.

3 Liikkuminen, liikenne ja infrahankkeet yleisesti

Moi! Olen ymmärtänyt, että joitain kevyen liikenteen suunnitelmia ollaan aikaistamassa alkuperäisistä suunnitelmista, jotta kestävätkä kulkumuodot kantakaupungissa korostuisivat liikkumisvalinnoissa. Mikä tilanne tässä on, mitkä suunnitelmat valikoituvat? Erityisesti Mäkelänkadun tilanne tuntuu todella huolestuttavalta, pyörätietä kun ei ole ja kävely on todella epämiellyttävää kovavauhtisen ja meluisan yhteensä 6-kaistaisten autoväylien takia... vaaratilanteita näkyy joka päivä.

Vastaus: Terve! Kerron omassa esityksessäni hieman tulevista pyöräliikenteen hankkeista. Tällä hetkellä suunniteltu järjestys on, että Mäkelänkatua ennen on tarkoitus uudistaa Mannerheimintietä ja Sturenkatua. Isoja katuremontteja ei voi haittojen takia olla liikaa samaan aikaan käynnissä, joten rakentamisjärjestystä tulee arvioida monien asioiden kautta. Tällä hetkellä kartoitamme myös kohteita

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

ja keinoja kantakaupungissa, joissa pyöräilyn ja jalankulun olosuhteita voitaisiin parantaa nopeammilla ja kevyemmilla toimenpiteillä.

Mitä meinaa "eri kulkumuodoin"? Ei kai autoilu ole edelleen pyhä lehmä, jolla on pakko päästä joka ikisen kaupan oveneteen.

Vastaus: "Liikennettä suunnitellaan kaikki kulkumuodot huomioiden". Tiiviissä kaupungissa tämä tarkoittaa sitä, että autoilukin huomioidaan, mutta luodaan kävelystä, pyöräliikenteestä ja joukkoliikenteestä entistä houkuttelevampia vaihtoehtoja kaiken ikäisillä ja kaiken kykyisille.

Miksi Helsinki suunnittelee mieluummin hitaita Pikaratikoita kuin Toista metrolinjaa, jota suunniteltu ja on myös yleiskaavassa? Pikaratikat tukkivat nykyisen Ratikkaverkkoa

Vastaus: Pikaraitioteilla muodostetaan verkostoa, joka yhdistää kaupungin keskukset, solmukohdat, rautatiet ja metron. Näin pystytään toteuttamaan yleiskaavan mukaista maankäyttöä yhdessä liikennehankkeiden kanssa. Metron kustannukset ovat kertaluokkaa, raitioteitä suuremmat, joten pikaraitioverkoston hinnalla saataisiin yksi metrolinja. Yleiskaavassa on varaukset Töölön ja Östersundomin metrolinjoille. Töölön metroa todennäköisesti suunnitellaan pidemmällä aikajänteellä ja Östersundomin metro on puolestaan riippuvainen kyseisen alueen toteutumisesta.

Miksi Helsingissä ei toteuteta yhteistä katutilaa eli ns. shared space -katuja?

Vastaus: Ns. shared space -ratkaisuja on toteutettu jonkin verran uusilla asemakaava-alueilla esim. Jätkäsaarella ja Kalasatamassa. Ne ovat kuitenkin hieman hankalia tieliikenneläin näkökulmasta muun muassa väistämissääntöjen takia. Lisäksi toteutetuissa tiiviissäkin kohteissa ne on koettu osittain hankaliksi. Mahdolliset toteutuskohteet pyritään harkitsemaan tarkkaan siten, että ne sopivat ympäristöön ja ovat toiminnallisesti hyviä.

Voisiko kevyen liikenteen nopeaksi jouhevoittamiseksi rajata rajata autokaistat yhteen/suunta kantakaupungissa? Nopeana ratkaisuna tässä koronavuoden aikana!

Miksi ei ole tehty koronavuoden aikaisia väliaikaisjärjestelyjä kävelijöille ja pyöräilijöille kuten niin monessa muussa viihtyisässä kaupungissa? Eiran kävelytiefarssia ei voi laskea oikeaksi yritykseksi.

Vastaus: Mikäli tässä tarkoitetaan 2+2 ratkaisuiden muuttamista 1+1 ratkaisuiksi, ei kantakaupungissa voida muuttaa kaikkia katuja siten, että niissä kulkee ainoastaan yksi kaista suuntaansa. Joillain kaduilla bussiliikenteen sujuvuuden varmistaminen on tälle esteenä. Esimerkiksi Runeberginkadulla bussiliikenteen sujuvuus heikkenee, mikäli bussit ajavat samalla kaistalla autojen kanssa. Osalla kaduilla tämä voisi olla mahdollista. Tällöin autokaistalta osoitettaisiin tilaa väliaikaiselle pyöräkaistalle.

Pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen on tärkeää toimivan ja kestäväen kaupungin kannalta niin pitkällä kuin lyhyellä aikavälillä. Uusi pyöräliikenteen kehittämisohjelma on kaupungin hallituksen käsittelyssä. Ohjelmassa tähdätään pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen pitkällä aikavälillä 34 toimenpiteen avulla siten, että Helsingissä kaiken ikäiset ja kaiken kykyiset voivat pyöräillä ympäri vuoden. Pyöräliikenteellä voidaan korvata osa julkisen liikenteen

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

matkoista, muttei kaikkia. Tästä syystä epidemian leviämisen ehkäisemisessä pyöräliikenteen olosuhteet ovat erityisen tärkeä turvata kuitenkin siten, ettei joukkoliikenteen olosuhteita haitata liikaa. Helsingissä on jo lähtötilanteessa paremmat pyöräliikenteen olosuhteet kuin monessa eurooppalaisessa kaupungissa, joissa on tehty väliaikaisia liikennejärjestelyitä Koronaviruksen leviämisen hillitsemiseksi. Pyöräliikenteen johtavissa kaupungeissa, kuten Kööpenhaminassa ja Amsterdamissa ei ole tarvinnut turvautua väliaikaisiin pyöräliikenteen järjestelyihin olemassa olevan laadukkaan ja kattavan infran vuoksi. Toistaiseksi Helsingin pyöräliikenneverkko on pystynyt vastaamaan kysyntään myös poikkeusolosuhteissa. Helsingillä on kuitenkin vielä matkaa Kööpenhaminan ja Amsterdamin pyöräliikenneolosuhteisiin nähden. Pyöräliikenteen määrät eivät ole merkittävästi kasvaneet epidemia-aikana. On myös huomioitava, että vaikka pyöräliikenteen suhteellinen kulkutapaosuus olisi noussut epidemian aikana, on myös liikenteen kokonaismäärä hieman normaalia pienempi (https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/liikenne-ja-kartat/kadut/liikennetilastot/Korona/Liikenteen_kehitys_korona_2020.pdf)

Kutakin katua tulee tarkastella erikseen omana kokonaisuutenaan, mikäli ne halutaan muuttaa 2+2 kaistaisesta kadusta 1+1 kaistaiseksi. Tarkastelussa tulee huomioida liikennemäärät kulkumuodoittain, vallitseva tartuntatilanne, liikenneturvallisuus, kadun asema liikenneverkossa sekä järjestelyihin kohdistuva kysyntä.

Väliaikaisia liikennejärjestelyiden mahdollisuuksia tutkittiin useita eri puolilla kaupunkia. Kaivopuiston väliaikaiset liikennejärjestelyt valikoituvat useiden eri vaihtoehtojen joukosta. Kaivopuiston järjestelyissä olisi pitänyt panostaa enemmän ympäristön viihtyisyyden suunnitteluun, mutta kokeilua suunniteltaessa sen ajan tiedon mukaan kohteesta ei haluttu tehdä niin sanottua vetonaulaa, johon ihmiset tulisivat runsain määrin viettämään aikaa. Järjestely pyrittiin toteuttamaan mahdollisimman nopealla aikataululla ja olemassa olevilla tarvikkeilla, jotka olisi helppo tarvittaessa purkaa. Järjestelyiden tarkoitus oli tarjota lisää tilaa alueen virkistyskäyttöön siten, että turvavälien pitäminen alueella olisi helpompaa. Lisäksi kaupunki sai kaupunkilaisten tekemän aloitteen, jossa vaadittiin väliaikaisten liikennejärjestelyiden toteuttamista Kaivopuistoon.

Kaivopuisto ei sijaitse luontaisten ihmisvirtojen alueella, kuten joukkoliikenteen solmukohdassa. Kohde on luonteeltaan virkistysalue. Epidemia-ajan ulkopuolella kaupunki pyrkisi sijoittamaan vastaavia järjestelyitä kohteisiin, joissa olisi luontaista jalankulkija- ja pyöräilijävirtoja. Siitä huolimatta, että Kaivopuistossa ei ole suuria ohikulkuvirtoja, ihmisten määrä kadulla kasvoi järjestelyiden myötä. Kaupungin tekemien liikennelaskentojen mukaan jalankulkija- ja pyöräilijämäärät olivat järjestelyn aikana suuremmat, kuin sitä ennen. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteenlaskettu määrä oli suurempi järjestelyiden aikana kuin jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja autoilijoiden summa ennen järjestelyiden toteuttamista. Tämä antaa osviittaa siitä, että jalankulku- ja pyöräliikenneolosuhteiden parantamiselle kokeiluiden avulla olisi kysyntää jatkossa etenkin alueilla, joissa esiintyy edellä mainittuja luontaisia ihmisvirtoja, kuten joukkoliikenteen solmukohdissa.

Liikennesuunnittelusta: huomattavat parannukset pyöräilijöiden ja kävelijöiden turvallisuudessa ovat tarpeen. Pyöräilijät ovat nyt viime aikoina kuolleet kolareissa Meilahdessa sekä

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Herttoniemessä. Ymmärtääkseni molemmista kohdista olivat kaupunkilaiset antaneet palautetta, mutta siihen ei reagoitu.

Vastaus: kaupunki tutkii parhaillaan, onko risteyksessä tarpeen tehdä toimenpiteitä turvallisuuden parantamiseksi. Emme ole vielä saaneet tarkempaa tietoa Meilahdessa tapahtuneen onnettomuuden syistä. Pyrimme kaupungin liikennesuunnittelussa jatkuvasti parantamaan jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta.

Yhdistetäänkö valvontakameroihin muitakin antureita, kuten lämpötilamittareita? Voisi hyvä olla hyödyllistä esim. kelimallien luomiseksi.

Vastaus: Ei ole tällaista ollut suunnitteilla mutta ajatuksena mielenkiintoinen

Kun keskusta-alueella tehdään isoja infrauudistuksia, tehdäänkö siellä myös uudelleenallokointia kaupungin tavoitteiden (kävely, julkinen, pyöräily, viimeisenä autoilu) mukaisesti?

Vastaus: Kyllä, kaikissa infrauudistuksissa noudatetaan uusia suunnittelu- ja toteutusperiaatteita.

Keskustan saavutettavuus autoilevilta asiakkailta huolettaa. Palvelut tulisi saavuttaa kaikilla Liikennemuodoilla ja kulkuneuvoilla. Pysäköintipaikat uupuvat. Erikoisliikkeet ja yrittäjä ovat huolissaan keskustan liikkeiden saavutettavuudesta autoilla. Keskustassa alueen yritysten muuttoliike kehyskuntiin on jo alkanut, miten Helsinki huomioi suunnittelussa kadunvarsi- ja lyhytaikaiset pysäköintipaikat, koskien myös liikkuvaa palvelutyötä tekeviä yrityksiä, logistiikka, jakeluliikennettä sekä saattoliikennettä. "

Vastaus: Autoilevat asiakkaat on huomioitu liikennejärjestelmän kehittämisessä eikä autosaavutettavuutta olla heikentämässä. Liikennejärjestelmän kokonaisvaltainen kehittäminen parantaa olosuhteita niille, joilla autoilu on ainoa vaihtoehto. Lisäksi kävely, pyörä- ja joukkoliikenne muodostuu houkuttelevammaksi monille, joka tuo enemmän asiakkaita yritysten lähetyville. Monet kansainväliset tutkimukset osoittavat, että sen tyyppisellä liikennejärjestelmän kokonaisvaltaisella kehittämisellä, jota Helsingissä tehdään, on positiivisia vaikutuksia yrityksille. Lisäksi kehityksen on todettu vähentävän autoruuhkia, joka parantaa autosaavutettavuutta. Suunnittelussa huomioidaan myös logistiikka Citylogistiikan kehittämisohjelman mukaisesti.

Valitettavasti raitioliikenne on tilankäytön kannalta kaikkein tehottomine väline. Suurimman osan ajasta tila on tyhjä ja sitä ei välttämättä voi käyttää pyöräilijäkään. Ja periaatteellisista syistä muukaan joukkoliikenne ei tuota tilaa voi käyttää. Niin romanttista kuin raitioliikenne onkin

Vastaus: Pikaratikoilla saadaan kulkemaan jopa noin 2500 matkustajaa tunnissa yhdellä linjalla. Raitiovaunuille varataan omat kaistat, jotta niiden kulku on sujuvaa ja täsmällistä eivätkä ne häiriinny autoliikenteen ruuhkista.

3.1 Pyöräliikenne ja Kaisantunneli

Entä koska Runeberginkatu Töölöntorilta Kamppiin päin nykyisten pyöräkaistojen alkuun ? :)

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Vastaus: Tässä vaiheessa tämän toteutus on ohjelmoitu vuoden 2025 jälkeen tapahtuvaksi läntisen kantakaupungin raitioteiden yhteydessä, mutta tästä ei ole vielä päätöstä. Topeliuksenkadun uusi raitiotie pitää ensin saada käyttöön, jotta bussikaistoista voidaan luopua ja näin saada tilaa pyöräteille.

Kaupungin pyörätiet ovat pintansa puolesta usein melkoisia perunapeltoja. Voisiko niiden ylläpidossa huomioida sen, että pyörissä on usein hyvin kapeat renkaat verrattuna muihin kulkuneuvoihin -> tien pinnan pitäisi olla hyvälaatuinen

Vastaus: Tämä on keskeinen kehityskohde. Pyöräteille on mm. kaapeliassennusten takia kohdistunut paljon kaivamistarvetta, jonka takia asfaltteihin tulee saumoja. Vanhoilla pyöräteillä asfalttia ei ole uusittu kovinkaan tiuhaan. ja korjausvelkaa on paljon. Pääreiteistä on teetetty kuntokartoitus ja jatkossa tarkoitus on lisätä pyöräteiden uudelleenpäällystyksiä. Työlistalla on myös nykyisten rakennusohjeiden tarkistus pyöräteiden päällysteiden osalta.

Kaisantunnelin yhteydessä olisi myös Kaisaniemen puiston läpi kulkeva reitti saatava paremmaksi - se on nyt ruuhkainen ja sateiden aikaan mutainen. Onko tällaista suunnitteilla?

Vastaus: Kaisaniemenpuiston peruskorjauksen suunnittelu on käynnissä. Siinä yhteydessä pyrimme parantamaan puiston reitistön kuntoa.

Kaisantunneli on tervetullut mutta liian etelässä. Ei palvele Töölö-Hakaniemi -suuntaa. Tutkittiinko vaihtoehtoa jossa pyöräily olisi alittanut rautatiesillan Kaisaniemenpuiston pohjoisosaan?

Vastaus: Kyllä, vaihtoehtoja on tutkittu. Pyöräiliikenteen reittien ja joukkoliikennekytkennän takia nyt päätetty sijainti on kannattavin. Kaisaniemenpuiston pohjoisosassa asemakaava mahdollistaa ratapihan ylittävän sillan rakentamisen, joten siltä on mahdollista tehdä tämän alikulkuyhteyden lisäksi myöhemmin. Kaisantunnelin rakennettavuusselvityksessä on tuotu vaihtoehtoja hyvin esille: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/5d/5d649c25de5e2c8ab217453355b7c75e38b5d39c.pdf>

3.2 Ratikkaverkosto ja bussilinjasto, rakentamisen aikaiset haitat

Voitaisiinko Sturenkadulla säilyttää ainakin yksi ratikkalinja Hämeentien valmistumisen jälkeen? Esimerkiksi linja 6 olisi kätevä. Osalle Vallilaa kierto Sörnäisten kautta keskustaan ja myös vaihtojen (1 ja 8) avulla Töölöön on aivan turha. Ilmeisesti Sturenkatu on menossa remonttiin, mutta sen jälkeen ratikkalinjan voisi palauttaa.

Vastaus: HSL on aloittamassa seuraavan raitioliikenteen linjastosuunnitelman laadintaa pian, vielä tämän syksyn aikana. Tämän yhteydessä on mahdollista antaa palautetta ja toiveita raitiolinjastosta ja siellä se tulee parhaiten huomioitua. Sturenkatu on nähty toistaiseksi normaalitilanteessa varayhteysreitteinä. Sturenkadun liikennesuunnitelmassa raitiovaunuilta on poistettu omat kaistat ja Roineentien pysäkki.

Siis häipyvätkö jollain aikataululla Runskilta kokonaan bussit?? Mistä etutöölöläiset kulkevat pohjoiseen, Kamppiin, metrolle? Ratikka poistui jo, metroa ei ole tulossa. Ei voi olla niin että kantakaupungissa pitää kävellä bussipysäkillä kilometritolkulla.

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Vastaus: Bussit vähenevät tai poistuvat vasta, kun Topeliuksenkadulle ja Fredrikinkadulle on rakennettu uudet raitiotiet. Niiden myötä Töölöstä pääsee ratikalla Kamppiin, Etelä-Helsinkiin ja Meilahden suuntaan.

Toivottavasti ei myöskään kalasataman ratikkayhteyteen liittyvää rakentamista jouduta lykkäämään. Lykkääminen tulisi tosiaan kalliiksi ja vaikuttaa monen alueen asukkaiden liikkumiseen, esimerkiksi Hermannin, Vallilan ja Pasilan.

Vastaus: Kalasataman raitiotiehankkeen aikataulut selviävät syksyn budjettineuvotteluiden yhteydessä. Toteutus alkuperäisen aikataulun mukaan on edelleen mahdollista.

Miksi raitiovaunupysäkkejä vähennetään?

Vastaus: Laajasti ratikkapysäkkien määrää ei aiota vähentää. Raitioliikenteen nopeuden ja sujuvuuden lisäämiseksi joitakin vähemmän käytettyjä ja lähekkäin sijaitsevia pysäkkejä poistetaan.

Säilyy Mannerheimintien/Runegerginkadulla bussikaistat myös tulevaisuudessa? Paljon tulee matkustajia myös alueilta joita raitiovaunuliikenne ei palvele.

Vastaus: Mannerheimintien säilyy, mutta Runeberginkadulta bussilinjat pääosin siirtyisivät muualle ja bussikaistoista luovuttaisiin. Näin saadaan myös tilaa pyöräteille.

MENEEKÖ PIKARAITIO TIE VAIN EROTTAJALLE VAI KUTEN NYT 10 PÄÄTTÄRILLE

Vastaus: Yleissuunnitelman mukaan pikaraitiolinjan päätepysäkki olisi Erottajalla Kolmikulmassa. Kirurgille kulkisi toinen raitiolinja.

Raitiotiesuunnitelmat maksavat yhteensä pitkälti yli miljardin euron. Miksi sitten Länsisataman tietunnelin 180 miljoonaa euroa on ylivoimainen hanke, vaikka se ratkaisisi sekä Länsi-että Eteläsatamien ongelmat.

Vastaus: Satamatunneliin en osaa ottaa kantaa, mutta raitiotieinvestoinnit ja suuri osa katuinvestoinneista palvelevat asuntotuotantoa.

Keskustan mylläys näyttää jatkuvan Kruunuvuorella ja Kaivokadulla. Siis Maailman toimivien kaupunkien - joskus 2030-2040-luvulla.

Vastaus: Kruunusillat-raitiotien on tarkoitus valmistua vuonna 2026.

CRH, Mannerheimintie ja Länsi-Helsingin raitiotie. Nämä työmaat haittaavat ja mullistavat kantakaupungin kaupunkikuvaa koko 2020-luvun. Näin tulee melkein 20 vuoden putki, jona aikana kantakaupunki on työmaana ja liikennöinti on todella hankalaa. Onko tätä mietitty?

Vastaus: Katuhankkeita on nimenomaan sen vuoksi ketjutettu, ettei kaikki kadut ole auki samaan aikaan.

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Miten Töölöstä kuljetaan lentokentälle jatkossa jos kaikki yhteydet lopetetaan??
Rautatieasemalle ei pääse ratikalla tai bussilla, eikä Kamppiin. Onko tarkoitus ajaa omalla autolla joka paikkaan?

Vastaus: Lentoasemalle kulkemiseen on jatkossakin useita vaihtoehtoja, joista nopein on todennäköisesti junalla Pasilan kautta.

3.3 Kruunusillat ja siihen liittyvät hankkeet sekä Malmi - Viikki pikaratikka

Tuliko siitä mahdollisesta B suunnitelmasta kruunuvuorenrannasta jotain infoa vai oliko tossa infossa missä ei ollut mitään uutta kaikki info?

Vastaus: Aikaisemmin kerrottiin, että myös älylauttaa suunnitellaan. Lisäksi HSL huomioi bussiliikenteen kapasiteetissa asian.

Sopiiko kysyä vai meneekö ohi aiheen että onko mitään B suunnitelmaa kruunuvuorenrannan liikenteen avuksi (ehkä lautta) mikäli Kruunusiltojen sporaliikenne ei valmistu suunnitellusti 2026?

Vastaus: Kyllä, tällaista on suunnitteilla.

Kruunusiltojen pikaraitiotie päätepysäkki joko Rautatien laidalle tai Hakaniemeen, Kaivokadusta tällä suunnitelmalla tulee sumppu. Saman sumppuun sumputetaan jalankulkijat, pyörät kuin autotkin. Autokaistoja on suunniteltu kavennettavan, ja kadun päällinen tila on riittämätön.

Vastaus: Kaivokadun suunnittelussa huomioidaan sujuvat ja viihtyisät jalankulkuyhteydet, selkeästi eroteltu ja turvallinen pyöräliikenne, tehokkaan joukkoliikenteen toimintaedellytykset sekä myös toimiva autoliikenne.

Kruunusiltojen rakentamista ei saa lykätä missään nimessä. Lykkääminen tulee kalliiksi/sotkee monta projektia!

Vastaus: Me Kruunusillat-väki olemme samaa mieltä!

Mistä Viikki-Malmi raitiotie tulisi keskustaa kohti?

Vastaus: Viikin-Malmin pikaraitiotie liittyy nykyiseen raitiotieverkkoon Kustaa Vaasan tien eteläpäässä ja tulee keskustaan Hämeentietä pitkin.

3.4 Caloniuksenkatu, Runeberginkatu, Helsinginkatu

Kaadetaanko Carelian edessä olevat puut?

Vastaus: Kyllä, valitettavasti ne 4 puuta joudutaan poistamaan. (Kaadetaanko Carelian edessä olevat puut?

Käytetäänkö Caloniuksenkadun autotien mukulakiviä kävelytien rakentamisessa?

Vastaus: Niitä ei voi suoraan käyttää jalkakäytävällä, koska jalkakäytävän pinnan tulee olla tasainen, mutta niitä käytetään mm. pysäköintipaikkojen kohdalla ja jalkakäytävän kohdalla. Ylijäävät kivet varastoidaan käytetään hyödyksi muissa kantakaupungin kohteissa.

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Eikö autokaistaa voi kaventaa caloniuksenkadun alueella puita varten? Puut lisäävät kaupunkiviihtyvyyttä autoja enemmän.

Vastaus: Ajorata on jo toiseen suuntaan kavennettu 3,25 metriin eikä siitä voi enää kaventaa. Toiseen suuntaan ajorata on 4m, mutta siinä tarvitaan leveyttä, kun on sekakaista raitioliikenteen kanssa.

Puita "joudutaan" poistamaan? Miksei niitä lisätä?

Vastaus: Puita lisätään aina silloin, kun niille on tarpeeksi tilaa kasvaakseen. Puut vaativat paljon tilaa, jotta ne menestyisivät hyvin, (väh. mielellään 3m tilaa) eikä ne saisi myöskään olla liian lähellä talojen seinää. Lisäksi puiden lähellä ei saisi olla putkia ym. kunnallistekniikkaa, ettei putkirikon sattuessa kaiveta puun juuria ja vahingoiteta puuta.

Mistä kohdin kaatuu Runeberginkadulla neljä puuta?

Vastaus: Runeberginkadun eteläreunassa Mannerheiminkadun puoleisessa päässä. Tässä suunnitelmassa merkitty rasteilla https://kartta.hel.fi/helshares/pw_docs/d0266751/30267_1_Runeberginkadun_py%C3%B6r%C3%A4tie_v._T%C3%B6ölöntori-_Mannerheimintie_Katusuunnitelma.pdf

Jaetaanko Caloniuksenkadun asukkaille jotain spesifiä tietoa projektista vai alkaako työ yön pimeydessä? T: Caloniuksenkadun asukas

Vastaus: Ei ala. Kerromme työn aloituksesta ja muista yksityiskohdista hyvissä ajoin.

Miksi puita ei lisätä esim. Caloniuksenkadulle kuten muualla maailmassa tehdään?

Vastaus: Caloniuksenkadulle ei mahdu puita muualle Runeberginkadun puoleiseen päähän. Katupuut tarvitsivat mielellään 3m tilaa, jotta niille saa kantavankasvualustan rakennettua. Myös runsas kadunalainen kunnallistekniikka rajoittaa puiden sijoittamista, koska putkikaivannot eivät saa olla liian lähellä puita, ettei niiden juuret tuhoudu ja puut kuole.

Vastaus: Lisätietoa CRH: katusuunnitelmat löytyvät nyt kartta.hel.fi -palvelun katu- ja puistohankkeista. Niissä ovat myös puut.

Harmittaa kun Runeberginkadun bussikaistojen poistoa ei haluta nähdä suorana tekijänä siihen että bussilinjat joudutaan sieltä lakkauttamaan, riippumatta siitä mikä nyt tuleekaan olemaan tarkempi ratkaisu tulevaisuudessa, sehän ei ole enää kaupungin käsissä. Tällä on kuitenkin laajoja vaikutuksia.

Todella toivon että bussien poistamista Ruskilta harkittaisiin vielä! Ratikka on hidas eikä mitenkään korvaa busseja! Töölöstä kulkevilla voi olla myös kiire jonnekin, ei täällä pelkkiä vanhuksia asu!

Vastaus: Runeberginkadun (väli Töölöntori-Mannerheimintie) urakka alkaa näillä näkymin ensi vuoden puolella. Tällä hetkellä urakoitsijan kanssa käynnissä

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

kehitysvaihe, jossa suunnitellaan mm.työjärjestys, työmaa-aikaiset liikennejärjestelyt ja viestintä,

Koska Runeberginkadun remontti väli töölöntori - ooppera tehdään ja onko saman mittakaavan urakka kuin hämeentie ja kauan kestää.

Vastaus: Runeberginkadun (väli Töölöntori-Mannerheimintie) urakka alkaa näillä näkymin ensi vuoden puolella. Tällä hetkellä urakoitsijan kanssa käynnissä kehitysvaihe, jossa suunnitellaan mm.työjärjestys, työmaa-aikaiset liikennejärjestelyt ja viestintä, ja kun nämä suunnitelmat saadaan valmiiksi, käynnistyy rakentuminen .Todennäköisesti vuoden 2021 puolella. Tästä informoidaan alueen asukkaita kirjeitse, lisätietoa löytyy myös seuraamalla www.hel.fi/crh sivua

Saman aikaisesti rakennetaan Runeberginkadun lisäksi, Caloniuksenkatu ja Helsinginkatu. Rakentamisen on tarkoitus valmistua vuonna 2022. Samassa yhteydessä uusitaan myös kunnallistekniikka kadun alla, joten mittakaava on aikalailla sama kuin esim. Hämeentiellä.

3.5 Liikenne -kysymyksiä eri paikkoihin liittyen

MIHIN EIRAAAN MAHTUU SÄHKÖBUSSIEN LATAUSASEMA? JA TULEEKO SINNE MISTÄ VAIN BUSSEJA LATAUKSEEN VAI VAIN ALUEEN OMAT LINJAT?

Vastaus: Eiraan suunnitellaan Laivurinkadulle aikuislukion kohdalle likimain nykyisen päätepysäkin sijainnille latausmahdollisuutta. Tämän hetken tiedon mukaan latausasemaa käyttäisi ainakin linja 18 ja mahdollisesti myös linja 39, eli pääosin nykyiset linjat. Linjastosuunnittelusta vastaa viime kädessä kuitenkin HSL.

Elielinaukion bussiterminaali poistuu. Poistuuko samalla puolet lähiöiden bussilinoista? Kamppi lienee täynnä.

Vastaus: Bussilinoja ei ole tarkoitus vähentää.

Mikä idea sörnäistentunnelilla on? Sen vastine rahoille tuntuu olevan naurettavan pieni, eikä se edes ole kaupungin arvojen mukainen. Autoille rakennetut tunnelit ovat todella epämiellyttäviä paikkoja.

Vastaus: Sörnäistentunnelin tavoitteena on parantaa erityisesti jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita Hermannin rantatiellä ja Kalasataman metroaseman ympäristössä sekä varmistaa autoliikenteen sujuminen pohjois–etelä-suunnassa Kalasataman alueen rakentuessa. Metroaseman ympäristö tulee kuormittumaan nykyisestä yhä enemmän mm. Kalasataman raitiotien tuomien muutosten myötä ja alueen asukas- ja työntekijämäärän kasvaessa. Lisäksi tunneli vapauttaa kapasiteettia Junatien liittymäalueella, mikä puolestaan mahdollistaa Junatien alueen kehittämisen, kuten itä-länsisuuntaisen pikaraitiotien/bussiliikenteen runkoyhteyden sekä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien parantamisen.

Mannerheimintien upeita ruotsinpihlajia ei saa kaataa!

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Onko Helsingin Yliopiston metroasemalle tulossa uusi sisäänkäynti Liisankadun ja Unioninkadun risteykseen? Huhuja on liikkunut suuntaan ja toiseen. Paransi myös koulumatkaturvallisuus Kaisaniemeen.

Vastaus: Uusi sisäänkäynti on suunnitteilla mainittuun paikkaan. Suunnittelu on vielä alkuvaiheissaan. Toteutuksen ajankohta on vielä epävarma.

4 Venepaikat

Mitä tapahtuu venepaikoille, jotka tullaan jyräämään esim. Merihaan edestä?"

Vastaus: Etsitään sekä väliaikaiset että pysyvät uudet.

Jatkoa veneasiaan. Olisi aika tylsää, jos veneen joutuu siirtämään jonnekin muualle, varsinkin kun yksi syy veneen hankintaan oli sataman läheisyys. Asutaan siis Merihaassa ja meillä on siinä kaksi venettä. Varsinkin verkkokalastusveneen siirtäminen jonnekin muualle, olisi kyllä kuolonisku lähikalastukselle. Matkaveneen siirtäminenkin pakottaisi ostamaan auton, jotta tavaroita voi siirtää asunnon ja veneen välillä.

Vastaus: Tavoite on löytää paikat mahdollisimman läheltä, mutta nykyisestä matka laiturille luultavasti pitenee. Lopullisessa suunnitelmassa on sitten uusia laituripaikkoja tarjolla.

5 Kävelyn edistäminen:

Esittelyssä jäi selostamatta, miten kävelyä edistetään keskustan suunnittelussa. voisiko siihen vastata lyhyesti.

Vastaus: Käveltävä keskusta kehittyy ja laajenee maankäytön hankkeiden myötä (esimerkkinä Eteläsataman suunnittelu, Elielin aukion kehittäminen ja monet muut keskustan asemakaavahankkeet) sekä katujen saneerausten yhteydessä. Lisäksi kiinteistökehittämisen yhteydessä kiinnitetään erityistä huomiota katutasen toimintoihin ja avautumiseen sekä yhteyksiin. Keskustan huoltotunnelin alueella kävely-ympäristön viihtyisyyteen voidaan vaikuttaa siirtämällä yhä suurempi osa sen piirissä olevien kiinteistöjen huollosta maan alle.

Kävelyn liittyen: monet tiet jossa autot kulkevat, meteli on aika kova ja kävely on sitämyötä kohtalaisen epämiellyttävää. Miten melu muita kulkumuotoja kohtaan huomioidaan esim Vallilan alueella, jossa reittien eriyttäminen ei välttämättä palvele tarkoitusta. Lisää puita?

6 Puistot ja liikunta

Kaisaniemenranta on tienä aika raskas ottaen huomioon että se ei "johda mihinkään". Onko sitä tarkoitus keventää tunnelmallisesti?

Säilyykö Kaisaniemen tenniskentät?

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Vastaus: Kaisaniemenrannan peruskorjauksen suunnittelu on käynnissä. Kaisaniemenrannan jalkakäytävien ja kääntöpaikan pintamateriaalien laatutason nostoa mietitään (mahdollisesti lisätään luonnonkivipintoja). Lisäksi kadun ja rannan välistä aluetta kehitetään miellyttävämmäksi oleskella ja kulkea.

Kaisaniemenpuiston tenniskentät säilyvät tämän hetkisen suunnitelman mukaan. Kenttien hallinnointi on siirtymässä kulttuurin ja vapaa-ajan toimialalta kaupunkiympäristön toimialalle.

Voisiko Hesperianpuistoon saada lenkkeilijäystävällisen pinnoitteen kulkuväylille, kivituhka tai hiekka on nivelistävällistä.

Vastaus: Töölönlahtea kiertävä rantareitti, joka Hesperian puistossa toimii myös pyöräilyn pääreitteinä on tavoitteena pitää jatkossakin asfalttipintaisena. Tavoitteena on tehdä rantareitin reunaan kapea kivituhkapintainen osuus palvelemaan erityisesti lenkkeilijöitä. Muut puistokäytävät on tavoitteena säilyttää kivituhkapintaisina.

Miksi puistoissa (esim. tässä Sibelius-puistosuunnitelmassa) nurmikoiden reunoihin pitää laittaa tuollaiset matalat "aidat"? Ne ovat rumia eivätkä ne estä ketään menemästä nurmikolle? Aidat eivät estä oikaisemista. Niiden yli pääsee helposti.

Vastaus: Matalat suoja-aidat asennetaan, jotta nurmikoiden yli oikaiseminen vähenisi ja nurmikot säilyisivät vihreinä. Aidat valitaan mahdollisimman hyvin puiston tyyliin sopiviksi.

Tuleeko tekojäärata Johanneksenpuistoon jo siis alkuvuodesta 2021? Vai vasta loppuvuodesta?

Vastaus: suullinen

Siis mikä ihme on Sotkapuisto? Google ei tunne sellaista nimeä....

Vastaus: Sibeliuspuiston itäosaa kutsutaan joskus Sotkapuistoksi siinä sijaitsevan "Ilmatar ja sotka" -nimisen julkisen veistoksen takia. Sotkapuisto: <https://www.hamhelsinki.fi/julkinen-taide/Ilmatar-ja-sotka>. Myös <https://www.helsinki.fi/search/record/>

Keskuspuiston kylttien luettavuus (esim D) on edelleen mahdotonta lukea pyörän selästä. Lisäksi varsinkin nykyinen ohjeistus sanoo usein "tonne päin", ja jatko-opastus puuttuu kokonaan. Keskuspuisto on hyvin haastava uutta reittiä etsiessä.

ollaanko kukkaniittyjä lisäämässä joka puistoon

Vastaus: Ei olla. Niittyjä on tarkoituksenmukaista kehittää tai perustaa puistoihin, joissa on riittävästi avointa tilaa (ei paljon puita) pienellä käyttöpaineella.

Löytyisikö kuntoportaille paikkaa Käpylä-Vallila-Toukola-Viikki-akselilta? Hallainvuoren rinteessä olisi ainakin viikissä hyviä paikkoja kuntoportaille :)

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

Vastaus: Alakivenpuistoon on tulossa kuntoportaat. Lisätietoa uutisessa vuodelta 2019, asiantuntijat varmasti kommentoi, jos jotkut tiedot on muuttuneet:
<https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunkiymparisto/kuntoportaat-041119>

Frisbeegolf sopii hyvin korona-aikaan, voisiko kenttiä kunnostaa?

Vastaus: suullinen

Paljonko Helsinki kaavoittaa/ varaa asukkaille lähiluontoa suhteessa asukastiheyteen? Lähiluonto on siis mikä vaan viheralue noin 300-500m kotoa.

Vastaus: suullinen

Voisiko vihdoinkin saada Töölönlahdelle suihkulähteen takaisin.

Vastaus: suullinen

Miten kaupunki aikoo pitää jatkossa huolen siitä, että lintuja ei häiritä puistoalueilla? Meno on mennyt viime vuosina todella ikäväksi.

7 Kaupungin oma asuntotuotanto

Hitas-asuntojen meneminen asuntosiirtajille syö hieman sitä järjestelmän toimivuutta. Miksi useampi hitas-asuntoja ei voisi omistaa vain yhtä-kahta kerrallaan? Myös puolihitas on täysin älytön järjestelmä, se ei auta hintojen yleistason kanssa ollenkaan.

Anteeksi nyt, mutta asuntotuotanto ei kiinnosta ketään kuulijoista, joilla todnak on jo asunto kantakaupungissa. Meitä kiinnostaa vastaukset puisto-osion kysymyksiin.

Kiinnostaa hitas-järjestelmän parantaminen siihen suuntaan, että meillä vuorka/aso-asujilla olisi joskus mahdollisuus ostaa oma asunto :)"

Minua ainakin kiinnostaa asuntotuotanto erittäin paljon. Aijon myös vaihtaa asuntoa seuraavan vuoden sisään mikäli mahdollista.

Mutta saako olla monia muita omistusasuntoja kun ostaa uuden hitas asunnon?

Hei, asunnon vaihtaminen voi olla ajankohtaista, toki. Mutta kohderyhmä on eri kuin muiden osioiden, ensi kerralla olisi kiva että puistoista pidetyn esityksen jälkeen saisi heti niihin vastauksen ilman että tarvitsee kuunnella asuntotuotannon historiasta. Kiitos!

Vastaus: Jos uuden Hitas-asunnon ostajatalous omistaa jo Hitas-asunnon, tulee asunto myydä talouden ulkopuolisille henkilölle ennen uuden Hitas-asunnon valmistumista.

[hel.fi/hitas](https://www.hel.fi/hitas) löytyy lisätietoja Hitas-järjestelmästä.

Jos olette kiinnostuneita uusista Hitas- omistusasunnoista tai Haso-asumisoikeusasunnoista, löydätte kotisivuiltamme [att.hel.fi](https://www.hel.fi) paljon tietoa.

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

8 Osallistuminen ja viestintä, palautteen vaikuttavuus

Tehdäänkö nykyään vuorovaikutusta kaavoituksessa vain visioiden eikä asukkaiden kanssa?

Vastaus: Hei, Kiitos kysymyksestä! Visio pohjaa laajaan vuorovaikutukseen. Se tehtiin yhdessä mm. keskustaa käyttävien ja siellä asuvien kanssa. Yhteensä lähes 10 000 ihmistä osallistui ja visiotyö mahdollisti yksittäisiä hankkeita laajemman vuorovaikutuksen koskien kokonaisuuden tavoitteita. Myös moni sellainen kohderyhmä osallistui, jota ei yleensä tavoiteta. Asia on päätöksenteko prosessissa parhaillaan. Erillisiä kaavahankkeita vuorovaikutetaan (ja niitä koskevat päätökset tehdään) edelleen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Ajankohtaisista suunnitteluhankkeita ja niihin liittyvistä vuorovaikutusmahdollisuuksista saa lisää tietoa: (nettisivun osoite)

Kerro kantasi -sivusto tuntuu aina perin siltä, että se on lähinnä espoolaisia autoilijoita. Voisiko tuolla olla kaupungin vahva tunnistautuminen, jotta tiedetään että kantansa kertojat ovat helsinkiläisiä?" Varsinkin kun siellä tuntuu jatkuvasti olevan kaupungin kehittämistä edistäviä hankkeita vastustavia huutelijointa

Vastaus: KerroKantasi -palvelussa on haluttu pitää tarkoituksella kommentoinnin kynnys mahdollisimman matalalla ja siksi siinä ei ole edellytetty edes kirjautumista tai nimellä kommentointia. Vasta suunnittelun myöhemmissä vaiheissa, esimerkiksi kun jotain on julkisesti nähtävillä ja varsinkin kun ollaan jättämässä muistutusta, edellytetään nimeä. On selvää, että Helsingin monet asiat, kuten liikennetkaisu, kiinnostavat myös naapurikunnissa.

Millä tavalla kaupunki aikoo huomioida kaupunkilaisten antaman palautteen käytännössä? Näyttää siltä, että kaupunkilaiset laajalti suosivat rantojen säilyttämistä vapaana, toimistorakentamisen kohtuullistamista, elävää kaupunkikeskustaa?

Vastaus: Kaavoituksessa sovitetaan yhteen monia tavoitteita, tarpeita ja toiveita, myös kaupunkilaisilta tulleiden. Kaupungilla on periaatteena avata rantoja kaikille kaupunkilaisille. Rakentaminen ei saa yksityistää rantaa, vaan näissä mahdollisissa rakennushankkeissa yhtenä tärkeänä periaatteena on rantojen kaupunkitilat. Rakentaminen myös mahdollistaa alueen kaupunkitilojen ja kävelyalueiden kehittämistä ja esim. kivijalan elävyyttä ja palveluja.

Oma stadi -hankkeiden aluejako suosii isompia kaupunginosia pienempien kustannuksella. Pitäisi olla pienemmät alueet tms.

Vastaus: Juuri tätä uudistusta/muutosta ei tähän kakkoskierrokseen tehty, mutta määrärahan kohdentumisen rajoituksella (yksi ehdotus voi viedä vain puolet koko alueen budjetista), sekä yhteiskehittämisen pidentämisellä ja vahvistamisella tätä haastetta on pyritty ratkaisemaan. OmaStadia kehitetään kierros kierrokselta, mutta kaikkia asioita ei ole järkevää muuttaa kerralla vaan on hyvä arvioida muutosten vaikutuksia.

8.10.2020

Kaupunkiympäristön toimiala

9 Palautetta illan järjestelyistä:

Kyllähän täällä pysytään katsomassa, kun on kiinnostavaa ohjelmaa 🙌🏻"

Se kyselykoodi meni liian nopeasti ohi

Tää menti on aikas vinha mie tykkään

Vaihtoehtoista kyselyssä puuttui oma sähköpotkulauta

Hieno ja linjakas tilaisuus! Kiitos! Asiantuntevaa porukkaa kertakaikkiaan!

Hyvä tilaisuus, paljon hyvää tiivistä tietoa

Uskomatonta kommunikaatiota! Mahtavaa!