

Helsingin kävelykeskustan laajentaminen ja maanalainen kokoojakatu

Markkinavuoropuhelu

Yhteenveto klinikan työpajoista
28.6.2018

Kimmo Kurunmäki
Erkki Aalto
Johanna Aho
Susanna Aula
Marika Latvala
Mikko Östring

Työpajojen teemat

Työpaja 1

Maailman toimivin kaupunki: kaupallinen keskusta toimintaympäristönä. Lähtökohtia, alueellisia rajauksia, esimerkkejä ja muutosten ennakoitua.

Työpaja 2

Käveltävä keskusta: elin- ja vetovoima, profiloituminen. Kauppa ja palvelut. Tilojen käytön (ml. katutila) tarpeet ja reunaehdot.

Työpaja 3

Maanalainen kokoojakatu: Mitä palvelee? Miten ratkaista asiointi- ja huoltoyhteydet ja maanalaisen kokoojakadun kytkeytyminen maanpäällisiin toimintoihin? Millaisen liikkumisen verkon maanalainen kokoojakatu mahdollistaa? Ovatko tienkäyttömaksut toimiva osaratkaisu kustannusten kattamiseen?

Työpaja 4

Maailman toimivin kaupunki: keskustan kehittämisen ainekset, reunaehdot, kumppanuudet. Toimenpidesuosituksia, avoimet kysymykset.

mahdollisuudet | haasteet | kipupisteet | reunaehdot | esimerkit

Keskusta toimintaympäristönä, muutosten ennakointi

- Ulkomaisissa kaupunkikeskustoissa huomio kiinnittyy:
 - saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla
 - käveltävyys ja pyöräiltävyys
 - monimuotoisuus
 - riittävä asumistiheys ja keskustan tiiviys
 - katetut tilat, maanalaiset tilat
 - keskusta auki ja elävä myös iltaisin



Muutosten ennakointi

Miten toiminnot ja tilatarve muuttuvat Helsingin keskustassa vuoteen 2030 mennessä

Ihmisten määrä tulee lisääntymään keskustassa, erityisesti vierailijoiden määrä kasvaa. Kahvilat ja ravintolat, tapahtumat ja matkailu lisääntyvät.

- Aukioloajat tulee sovittaa niin, että keskusta elää myös klo 17 jälkeen.
- Keskustan asukasmäärää tulee kasvattaa.

Katettujen tilojen tarve kasvaa. Majoituksen, kahviloiden ym. viihtymisen tilatarpeet kasvavat. Tietotyö muuttuu ja tilatehokkuus toimistoissa kasvaa edelleen. Kuluttajakäyttäytyminen ja kauppa ovat murroksessa, jossa erityisesti nettikaupan kasvu vaikuttaa kaupan tilatarpeisiin (laatu ja määrä pks:lla).

Liikkumisen ja logistiikan muutoksia

Polttomootorit korvautuvat sähköisillä kulkuneuvoilla, kävely ja pyöräily lisääntyvät voimakkaasti. Jakeluliikenteessä jatkossakin suuret (erilaistuvat) tarpeet, mm. kevyt jakelu. Liikkumisen palvelut lisääntyvät, omistamisen tarve pienenee. Kokemus ja erityisesti mielikuva saavutettavuudesta korostuvat.

- Keskustan saavutettavuus on turvattava.
- Jakeluliikenteen sujuvuus on varmistettava.

Muutosten ennakointi

Miten toiminnot ja tilatarve muuttuvat Helsingin keskustassa vuoteen 2030 mennessä

Mahdollisuudet

- Keskusta on paremmin saavutettavissa.
- **Maanalainen** kokoojakatu mahdollistaa keskustan kehittämisen.
- Keskusta kehittyy ihmislähtöisenä ja miellyttävänä. Luonto on läsnä.
- Keskusta on entistä monipuolisempi.
- Tilojen monikäyttöisyys yleistyy.
- Kaupallinen tarjonta vahvistuu koko keskustassa. Tilojen yhteismanagerointi lisääntyy ja luo edellytyksiä uudelle kehitykselle.
- Kehitysideoita toteutetaan kokeiluin.

Haasteet

- Yhteisen tahdon löytäminen ja ylläpitäminen keskustan kehittämiseen.
- Resurssien (organisointi, rahoitus) kokoaminen sekä pieniin että suuriin toimenpiteisiin.
- **Maanalaisen** kokoojakadun teknisten haasteiden ratkominen.
- Lisääntyvän logistiikan ja huoltoliikenteen tehokas järjestäminen sekä rakentamisen vaiheissa että ”tavoiteympäristössä”.
- Asumista kaivataan lisää keskustaan, keskusta-asuminen on haluttua, mutta minne saadaan lisää asuntoja?
- Ympärivuotisen toiminnan kehittäminen.

Kipupisteet

- Yhteisen tahdon puute ja siitä johtuva päätöksenteon vaikeus.
- Taloudellisesti kestävä yhtälön löytäminen, kustannusten jakaminen.
- Kaupunkikeskustan toimivuus suurten hankkeiden toteutusvaiheessa.
- Sallivampi suhtautuminen käyttötarkoituksmuutoksiin olemassa olevassa rakennuskannassa. Liittyy mm. keskustan asukasmäärän kehittymiseen.
- Rakennusoikeuksien kohdentuminen, kun muutokset synnyttävät rakentamisen potentiaalia.

Käveltävä keskusta: Millä parannetaan kaupan ja palveluiden edellytyksiä?

Vetovoima ja toimivuus: Kaupan ja palveluiden monipuolisuus on turvattava, keskustan pitää erottua kauppakeskuksista ja uusista aluekeskuksista. Keskusta yhtenä kaupallisena alueena. Asiakaspalvelu. Keskustaan kaivataan lisää 24/7-kokemuksia ja viihtymistä myös ilman rahan kuluttamista. Merkittävä työpaikka- ja asukastiheys turvaa keskustan monipuolisuuden.

Keskustassa käymisen vaivattomuus (koettu saavutettavuus) on tärkeä. Joukkoliikenteen pysäkit ovat olennaisia.

Kuumat vyöhykkeet ja elinvoima: Nykyisten kävelyalueiden ja kuumien kaupallisten vyöhykkeiden kohentaminen ja kokonaisuudeksi liittäminen on tarpeen. Tarvitaan myös uuden toiminnan luomista, ei pelkkiä korjausliikkeitä nykyisiin toimintoihin.

Keskustan sisäistä kulkureitistöä tulee kehittää mm. kattamalla keskeisiä reittejä. Kattaminen luo uusia kauppapaikkoja, joita voisi osoittaa lyhytaikaisiin käyttöihin (specialty leasing). Keskuskatu kokeilukohteeksi ja katettavaksi. Asiakasvirtaseurannalla (heat map -kartat) tulisi tunnistaa vyöhykkeiden kehittämistarpeita.

Reunaehdot ja kipupisteet: Maanalainen kokoojakatu on käveltävän keskustan ison mittakaavan kehittämisen reunaehto. Vuodenaikojen vaikutus keskustan elävyyteen tulisi saada käännettyä monipuolisuutta synnyttäväksi elementiksi. Katutyöt ja muut rakentamisen häiriöt koetaan kipupisteinä. Myös maanalaisen kokoojakadun kustannusten ja hyötyjen jakaminen nähdään tällä hetkellä kipupisteinä – tätä on saatava avattua mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

Käveltävä keskusta: Miten parannetaan kiinteistöjen ja tilojen kehitysedellytyksiä?

Konversiot mahdollisiksi: Rakennusten käyttötarkoituksia koskevia kaava- ja lupakäytäntöjä tulee joustavoittaa ja sujuvoittaa katutason elävöittämiseksi (24/7). Erityishuomio kuumiin vyöhykkeisiin ja niiden katutasoon. Kaupungilta odotetaan saumattomia lupaprosesseja ja asiakasvastaava-tyyppistä palvelua.

Epäkurantit toimistot tulee voida muuttaa asunnoiksi. Lisärakennusoikeutta tarvitaan paljon (kohdennetut lisärakentamisen alueet?).

Maanalaisen kokoojakadun tuoma mielikuva saavutettavuudesta: Kiinteistöjen kehittämiseen vaikuttaa merkittävästi maanalaisen kokoojakadun tuoma potentiaali. Toimivuuden ja vetovoiman kannalta on tehtävä laadukasta pysäköintiä maan alle ja sieltä riittävästi miellyttäviä yhteyksiä maan päälle (ihmisvirrat).

Resurssien hyödyntämiseksi ja taloudellisen yhtälön löytämiseksi olisi tärkeää saada hyödynnettyä mahdollisimman paljon olemassa olevaa maanalaista infraa.



Maanalainen kokoojakatu

Mitä maanalainen kokoojakatu palvelee?

Maanalainen kokoojakatu palvelee/sen tulisi palvella keskustan saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla, maan alla ja päällä. Maanalainen kokoojakatu palvelee jakelun ja huollon logistiikkaa, keskustan läpiajoliikennettä ja maanalaista autopysäköintiä. Se mahdollistaa (ja edellyttää) hyvät yhteydet olemassa oleviin maanalaisiin tiloihin ja pysäköintiin. Se voi auttaa uusien alueellisten maanalaisten asukaspysäköintien ratkaisuisissa.

Haasteina ja kipupisteinä ovat tavaraliikenteen turvaaminen (tavaramäärä tulee olemaan suurta keskustassa), liityntäpaikkojen (kaduille ja kiinteistöihin) ratkaiseminen ja niiden toteutuksen taloudellisen yhtälön löytäminen eri osapuolien kesken.

Yhteydet maanalaiselle kokoojakadulle/-lta

Jalankulkuyhteydet P-laitoksiin ja muihin maanalaiseen kokoojakatuun liittyviin maanalaisiin tiloihin tulee olla useilta keskeisiltä paikoilta (ihmisvirrat, kuumat kaupalliset vyöhykkeet). Henkilöautoyhteydet tehtävä luontaisiin yhteyspaikkoihin katu- ja tieverkosta. Sujuvat yhteydet uusiin ja olemassa oleviin pysäköintilaitoksiin. Tavarakuljetusten yhteydet maanalaiselle kokoojakadulle voivat olla sivummalta, mutta päätepisteet täytyy olla keskeisillä paikoilla. Osa nykyisistä huoltopihoista on tarpeellisia myös kokoojakadun aikana.

Tienkäyttömaksut

Maanalaisen kokoojakadun maksu tulisi korvamerkitä keskustan toimivuuden ja liikenneolosuhteiden parantamiseen. Jos maksujärjestelmä luodaan laajemmin kuin maanalaiselle kokoojakadulle, tulee koko pääkaupunkiseutu sisällyttää siihen.

Maksun ei tule olla kynnyksysymys keskustaan tulemiselle ja keskustassa viipymiselle. Maksun tulee tarjota vastineeksi (kulkemisen) laatutekijöitä. Kuluttajien käyttäytymistä tienkäyttömaksutilanteessa on vaikea ennakoida. Tienkäyttömaksuun liittyy poliittisia kipupisteitä.

Viimeisen työpajan loppukeskustelu

Mitä keskustalta halutaan?

Elämää, vetovoimaa, monipuolisuutta, kerrostuneisuutta, saavutettavuutta, sujuvuutta, palveluita, vuodenaikojen vahvuuksia. Kaupungin keskusta on itseisarvo, historiallinen keskusta tarvitaan.

Mikä ei toimi nyt?

Säätelyä on liikaa ja määräysten ja todellisuuden välillä on usein ristiriita. Tekemistä ja sisältöjen tuottamista kontrolloidaan tarpeettoman paljon.

Vuodenaikojen vahvuuksia hyödynnetään heikosti. Keskustan saavutettavuudessa on ongelmia. Kävelyyn ja pyöräilyyn pitää saada omat väylät.

Keskustaan tarvitaan lisää ihmisiä – vierailijoita ja asukkaita.

Miten saadaan maailman toimivin kaupunkikeskusta?

Pitää kirkastaa viestiä kansalaisille ja päättäjille: Mikä on käveltävän keskustan iso idea? Asetetaan tavoitteet yhdessä ja haetaan niille toteutusratkaisuja rahoituksineen.

Tarvitaan rohkeita kokeiluja, katettuja alueita ja balanssia kaupungin ohjauksen ja muuttuvien tarpeiden välille. Tehdään yhteistyötä ketterin prosessein.

Miten manageroida/kuratoida toiminnan sisältöjä keskustassa?

Korkean tason henkilöitä tukemaan monialaisen keskustakehittämisen resursointia.

Yhteiskehittämisen manageroijana tai kuratoijana kehitysyhtiö-tyyppinen toimija tai keskustakoordinaattori(t).

Toimenpidesuosituksia

Osa suosituksista on heti toteutettavissa, osa pidemmällä aikavälillä. Mukana on sekä kävelykeskustaa, kokoojakatua että näitä molempia yhdessä koskevia suosituksia.

1. Kokeilujen toteuttaminen. Kattamisen pilotit (esim. Keskuskatu kokeiluympäristönä). Teemat ja toimenpiteet piloteille, esim. Hackathon/vastaava tapahtuma talvikauden tapahtumista. Kysely kiinteistönomistajille potentiaalisista pilottikohteista.
2. Kaupunkilaisten tapahtumien järjestäminen mahdolliseksi ilmoitusmenettelyllä (case Rantakesä).
3. Jatkuva ennakointi ja asiakasvirtadatan kerääminen, yhdistäminen ja hyödyntäminen. Kehitettävien alueiden tunnistaminen todellisista asiakasvirroista (heat mapit).
4. Tavaralogistiikkaselvityksen laatiminen (volyymit jne.), huoltoliikenteen sujuvoittamistarpeiden selvittäminen ja sen mukaiset toimenpiteet.
5. Maanalaisen kokoojakadun tuoman lisärakentamispotentiaalin kartoittaminen (rakennusoikeuksien korottamismahdollisuudet, nykyinen rakennuskanta + uudisrakentaminen).
6. Maanalaisen kokoojakadun innovaatiokumppanuuksien luominen ja hyödyntäminen.
7. YVA:t ja kannattavuuslaskelmat kävelykeskustan laajentamisesta ja maanalaisesta kokoojakadusta.
8. Kävelyn edistämishjelman laatiminen.

Työpajojen herättämiä jatkokysymyksiä (1/2)

- Helsingin kaupunkikeskusta kaipaa kehittämistä, ja markkinatoimijat haluavat kehittää sitä yhdessä kaupungin kanssa.
- Ison kokonaisuuden (kävelykeskustan laajentaminen ja maanalainen kokoojakatu) toteuttamista ei pidä lykätä siihen saakka, kunnes se on ”kokonaan suunniteltu” ja ”valmis toteutettavaksi”. Asioita tulee edistää matkan varrella.
→ *Mitä voidaan heti tehdä keskustan elävöittämiseksi?*
 - Kokeilut
 - Muut toimenpiteet, jotka eivät ole riippuvaisia kokonaisuuden toteutumisesta
 - Toisaalta: Tunnistetaan asiat, jotka voivat jäädä toteutumatta vaarantamatta kokonaisuutta.
 - Ja tunnistetaan asiat, jotka ovat välttämättömiä kokonaisuuden toteutumiselle.



Työpajojen herättämiä jatkokysymyksiä (2/2)

- Markkinatoimijat kaipaavat joustavuutta ja ketteriä prosesseja lupiin, joilla tavoitellaan elävää ja taloudellisesti kestäväää tilankäyttöä (tilapäiset ja pysyvämmät tarpeet, konversiot ym.).
 - *Miten Helsingin kaupunki vastaa näihin tarpeisiin?*
- Kävelykeskustan laajentamisen argumenttien terävöittäminen
 - *Miksi kävelykeskustaa tulee laajentaa? Mitä kävelykeskustalla saavutetaan? Millainen on kävellen sujuvasti hallittava kaupungin sydän? Miksi kokeillaan asioita?*
- Tienkäyttömaksu ei aiheuttanut voimakasta/laajaa vastustusta markkinatoimijoiden keskuudessa, ennemminkin haettiin erilaisia toteutustapoja ja perusteluita maanalaiselle kokoojakadulle.
- Merkittävimmät kipupisteet liittyivät yhteisen tahdon löytämiseen ja poliittiseen päätöksentekokykyyn sekä hyötyjen ja kustannusten jakautumiseen.
 - *Miten purkaa kipupisteitä hallitusti matkan varrella?*
- Mitä olisi maanalainen kaupunginosa, jossa olisi tiloja eri toiminnoille ja Pisara ja Tallinna-tunneli huomioituina?

Klinikan aikataulu



Avoimessa tulosseminaarissa 13.9. esitellään sekä klinikan että ideakartoituksen tulokset.

Klinikan osallistujat

Markkinatoimijat

Catella Property Oy
Colliers International Finland
Exilion Management Oy
Helsingin seudun kauppakamari
Helsingin Seudun
Kuljetusyrittäjät
Helsingin Yrittäjät
Helsinki City Markkinointi ry
HOK-Elanto
HSL
HYY Yhtymä
Ilmarinen
Kaupan liitto
Kauppatieto Oy
Kesko Oyj

Logistiikkayritysten Liitto ry
Mercada Oy
NCC Property Development Oy
Newsec Asset Management
Posti Kiinteistöt Oy
Prometheus Partners Oy
Propdea Oy
Päivittäistavarakauppa ry
Senaatti-kiinteistöt
SOK
SRV Yhtiöt Oyj
Stockmann Oyj Abp
YIT
YTL ry

Helsingin kaupungin kutsumat suunnittelutoimistot

A-Insinöörit
Destia Oy
FCG Suunnittelu ja tekniikka
Finnmap-Infra Oy
Pöyry Finland Oy
Ramboll Finland Oy
Sitowise
Strafica
Traficon Oy
WSP

Helsingin kaupunki

Kanslia/Talous- ja suunnitteluosasto
Kanslia/Elinkeino-osasto
Kymp/Asemakaavoitus
Kymp/Liikennesuunnittelu