



Matkailubussiliikenteen kehittäminen

Helsinki

Esipuhe

Matkailubussiliikenteen määrät ovat viime vuosina kasvaneet matkailun kasvun myötä. Matkailubussiliikenteen merkittäviä asiakasryhmiä ovat matkanjärjestäjät, jotka puolestaan myyvät kiertoajeluja mm. varustamoiden kautta risteilymatkustajille. Lisäksi matkailubussiliikennettä hyödyntävät monet kotimaiset yhdistykset, yritykset ja toimijat muun muassa päiväretkien ja tapahtumien yhteydessä. Merkittäviä muita matkailijaryhmiä ovat esimerkiksi laivamatkustajat ja lentomatkustajat.

Matkailusta aiheutuu kaupungille monia hyötyjä. Matkailijat esimerkiksi käyttävät palveluita, joiden monipuolistuminen tekee kaupungista elinvoimaisemman sekä tuo myös työpaikkoja ja matkailutuloa kaupungille. Matkailijamäärien kasvassa on kuitenkin selvää, että Helsingin suosituimpien vierailukohteiden ja kantakaupungin katujen kapasiteetti matkailubussiliikenteelle ei voi kasvaa samassa suhteessa. Matkailubussiliikenteen koetaan jo nykyisin haittaavan keskeisten nähtävyyksien kokemista ja se heikentää alueiden viihtyisyyttä ruuhkautumisen vuoksi.

Tavoitteena on, että matkailijoille on tarjolla myös helppoja vaihtoehtoisia kulkutapoja tutustua kaupunkiin ja että matkailubussiliikenteellä pystytään sujuvasti palvelemaan juuri niitä kohderyhmiä, joille se on tarkoituksenmukaisin tapa nähdä Helsinkiä. Työssä on tarkasteltu monipuolisesti Helsingin matkailubussiliikenteen nykytilannetta sekä tunnistettu kehittämistarpeita ja ratkaisuehdotuksia muun muassa kansainvälistä kartoitusta hyödyntäen. Näiden avulla on muodostettu kehittämissuunnitelma matkailubussiliikenteelle Helsingissä.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

- Juha Hietanen, Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, Helsingin kaupunki
- Jari Tikkanen, Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, Helsingin kaupunki
- Pekka Nikulainen, Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, Helsingin kaupunki
- Markku Granholm, Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, Helsingin kaupunki
- Inga Valjakka, Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, Helsingin kaupunki
- Janne Prokkola, Asemakaavoitus, Helsingin kaupunki
- Saana Rossi, Asemakaavoitus, Helsingin kaupunki
- Antti Venho, Ympäristöpalvelut, Helsingin kaupunki
- Suvi Haaparanta, Ympäristöpalvelut, Helsingin kaupunki
- Karoliina Isoaho, Ympäristöpalvelut, Helsingin kaupunki
- Sirpa Kallio, Aluerakentaminen, Helsingin kaupunki
- Jukka Punamäki, Elinkeino-osasto, Helsingin kaupunki
- Pekka Mustonen, Elinkeino-osasto, Helsingin kaupunki
- Jenny Taipale, Helsinki marketing, Helsingin kaupunkikonserni
- Sari Nevanlinna, Helsingin satama
- Sakari Montonen, Helsingin satama
- Mikko Saavola, Linja-autoliitto

Lisäksi työssä haastateltiin kaupungin asiantuntijoita sekä useita liikennöitsijöitä, Helsingin Satamaa, Keskustakirjasto Oodia ja Helsinki Marketingia. Työn aikana järjestettiin työpaja marraskuussa 2019, jossa arvioitiin nykytilannetta ja erilaisia kehittämissuhteita sidosryhmien kanssa.

Työ aloitettiin elokuussa 2019 ja se valmistui toukokuussa 2020. Työn toteutuksesta on vastannut WSP Finland Oy. Työhön ovat osallistuneet Essi Pohjalainen, Simo Airaksinen, Tuuli Rantala sekä Laura Poskiparta.

Sisältö

Tiivistelmä.....	5
1 Tausta ja tavoite	6
1.1 Kestävyys ja kapasiteetti ohjaavat matkailun kehittämistä.....	6
1.2 Matkailun muutokset.....	7
1.3 Työn tavoitteet ja rajaus.....	9
2 Kehittämistarpeiden tunnistaminen	10
2.1 Sidosryhmähaastattelut	10
2.2 Työpaja.....	12
2.3 Tunnistetut haasteet	14
3 Matkailubussiliikenteen kehittämisen toimenpideohjelma.....	20
4 Matkailubussien määrät, tyypilliset reitit ja vierailukohteet Helsingissä.....	24
4.1 Matkailubussiliikenteen määrä Helsingissä	24
4.2 Matkailubussien tyypilliset reitit ja vierailukohteet.....	27
5 Kansainvälinen katsaus	30
Liitteet.....	32

Tiivistelmä

Työssä on tarkasteltu Helsingin kantakaupungin alueen matkailubussiliikennettä ja matkailubussitoiminnan kehittämistä erityisesti kesäsesongin aikana. Helsingissä vierailevia matkailijoita palveleva matkailubussiliikenne käsittää pääsääntöisesti päivän mittaisia tai vain muutaman tunnin mittaisia vierailuja kaupungissa. Helsingin kaupungin kasvavana haasteena on matkailubussiliikenteelle osoitettavan tilan, kuten pysäköintitilan jatkuva vähentyminen kaupungin kasvaessa ja tiivistyessä. Kesäsesongin aikana matkailubussiliikenne aiheuttaa katuverkon ruuhkautumista keskeisten nähtävyyksien ympäristössä.

Työn tavoitteena on esittää lähitulevaisuuden suuntaviivat matkailubussiliikenteen sujuvuuden kehittämiseksi toimenpideohjelman avulla. Työn tarkoituksena on tunnistaa sekä pieniä, lyhyellä aikavälillä toteutettavia, että pidemmän aikavälin kehittämistoimenpiteitä matkailubussiliikenteen toimivuuden kehittämiseksi ja haitallisten vaikutusten minimoimiseksi Helsingin kantakaupungin alueella.

Työssä laadittiin nykytilakartoitus, jossa tarkasteltiin matkailubussiliikenteen keskeisimpiä reittejä ja laadittiin arvio matkailubussien lukumäärästä eri kulkumuodoilla Helsinkiin saapuvien matkailijoiden volyymin perusteella. Nykytilan haasteiden kartoittamiseksi työssä haastateltiin liikennöitsijöitä, Helsingin Sataman, Helsinki Marketingin, Keskustakirjasto Oodin ja Helsingin kaupungin edustajia. Haastatteluiden lisäksi työssä järjestettiin laaja sidosryhmiätyöpaja marraskuussa 2019, jonka tavoitteena oli kuulla eri toimijoiden näkemyksiä matkailubussiliikenteen kehittämisestä ja yhdessä ideoida ratkaisuvaihtoehtoja. Matkailijoiden aiheuttamat haasteet liittyvät pääosin Helsingissä keskeisten kohteiden kuten Senaatintorin, Temppeliaukion kirkon ja Sibelius-monumentin ruuhkaisuuteen ja matkailubussien pitkäaikaiseen pysäköintiin. Haasteet ajoittuvat erityisesti aamupäiviin, jolloin kansainväliset risteilijät ovat satamassa.

Kehittämistoimenpiteiden laadinnan tueksi toteutettiin kansainvälinen katsaus, jonka tarkoituksena oli kartoittaa eri kaupunkien matkailubussiliikenteen toimintamalleja. Tarkastelun kohdekaupunkeina olivat Kööpenhamina, Tukholma, Tallinna, Amsterdam, Salzburg ja Vancouver.

Nykytilan tarkastelun, haastatteluiden ja työpajan avulla työssä tunnistettiin tarpeelliset kehittämistoimenpiteet, jotka on koottu matkailubussiliikenteen kehittämisen toimenpideohjelmaksi. Kustakin kehittämistoimenpiteestä on kuvattu keskeinen sisältö, vastuutaho, arvioidut tarvittavat resurssit ja tavoiteaikataulu. Toimenpiteet on jaoteltu viiteen kategoriaan: 1) Yleiset suunnitteluperiaatteet ja toimintamallit, 2) Informaatio ja yhteistyö, 3) Pysäköintipaikat, 4) Infratoimenpiteet ja 5) Palvelut liikennöitsijöille ja matkailijoille. Toimenpiteet on tarkoitus ottaa käyttöön tai toteuttaa vuosien 2020 – 2025 aikana.

1 Tausta ja tavoite

Helsingin kaupunkistrategian mukaisesti Helsinki panostaa matkailun edistämiseen ja kannustaa kaikkia kaupungin vetovoimaisuutta edistävien ideoiden kehittelyyn. Kaupunki on matkailijan kannalta vetovoimainen, kun matkailutuote on houkutteleva, kaupunkia markkinoidaan hyvin ja saavutettavuus on kunnossa.

1.1 Kestävyys ja kapasiteetti ohjaavat matkailun kehittämistä

Helsingin kaupunkistrategiaan on määritetty tavoitteeksi olla maailman toimivin kaupunki, ja *Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelma* asettaa selkeät päämäärät liikenteen ympäristövaikutuksille. Näiden tavoitteiden mukaisesti myös matkailubussiliikenteen toimintamallien kehittäminen on ajankohtaista.

Helsingin Keskustavisio kuvaa liikekeskustan ja kantakaupungin tulevaisuuden tavoitetilaa maankäytön ja liikenteen näkökulmasta. Siinä painotetaan alueen ominaispiirteisiin perustuvaa kehittämistä sekä sitä, että keskusta on perilläolon paikka, joka tukee Helsingin roolia valtakunnan keskuksena ja vetovoimaisena, toimivana ja kestäväenä hubina pohjoisessa. Keskustan vahvistettavia valtteja ovat merellinen ja vihreä urbaani ympäristö, kaunis arkkitehtuuri, saavutettavuus, monipuolinen kulttuuritarjonta sekä turvallisuus, vakaus ja puhtaus.

Helsingin kaupungille on laadittu ilmansuojelusuunnitelma vuosille 2017–2024 hengitettävien hiukkasten ja typpidioksidin raja-arvojen ylitysten vuoksi. Ilmansuojelusuunnitelma sisältää toimenpiteitä liikenteen päästöjen vähentämiseksi niin, että raja-arvojen alle päästään mahdollisimman pian. Lisäksi suunnitelman tavoitteena on parantaa yleisesti ilmanlaatua Helsingissä ja vähentää ilman epäpuhtauksille altistumista sekä terveyshaittoja. Suunnitelma tukee Helsingin ympäristöpolitiikassa ilmansuojelulle asetettuja tavoitteita sekä kaupungin strategiaohjelman 2013–2016 tavoitteita parantaa helsinkiläisten terveyttä ja hyvinvointia sekä edistää kaupunginosien kehittymistä eloisina ja houkuttelevina. Ilmansuojelusuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet L5 ja L7 liittyvät myös matkailubussiliikenteen kehittämiseen:

- L5 Edistetään vähäpäästöisten ajoneuvojen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöä.
- L7 Kehitetään liikkumisen ohjausta ja citylogistiikkaa

Helsingin kaupunki on laatimassa *kestävän matkailun ohjelmaa* osana matkailun kehittämistä. Alustavaksi visioksi on määritelty, että vuonna 2030 Helsinki on kestävä matkailun kärkikohde ja edelläkävijä, jolle vastuullisuuden jatkuva kehittäminen luo selvää kilpailuetua. Ohjelman toimenpiteiden aihekokonaisuudet ovat:

1. Paikallisyhteisön hyvinvointi kaiken lähtökohtana – vuorovaikutus paikallisyhteisön kanssa

2. Kestävää kasvua yhteistyössä – yritysten kanssa tehtävää matkailun kehittämistä
3. Rohkeita valintoja kohti ilmastoviisautta – ilmastohaasteisiin liittyvät eri toimialojen toimenpiteet
4. Tiedolla johtamista kestävän kasvun tukena – kaupungin sisäiset matkailun johtamisen toimenpiteet

Ohjelman alustavia kulmakiviä ovat kasvun kestävyys keskittyen matkailumäärien sijaan matkailutulon kasvattamiseen, siihen että matkailu koetaan paikallisten näkökulmasta positiivisena ilmiönä ja että matkailusta aiheutuvia ympäristövaikutuksia pystytään vähentämään. Helsingin matkailutulon kasvun kannalta esimerkiksi ns. special interest -matkailijat, joita yksilömatkailijat usein ovat, ovat toivottu ryhmä.

Helsingin tavoitteena on olla ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestäväällä tavalla entistä toimivampi, vetovoimaisempi ja paremmin palveleva matkailukaupunki. Lähtökohtana on, että matkailu tuottaa suoraan tai välillisesti hyvinvointia Helsingin asukkaille. Nämä ovat tärkeitä tavoitteita ja niitä voidaan hyödyntää myös markkinoinnissa ja kaupungin profiloinnissa matkailijoille.

Kaupungille keskeisimpiä matkailun hyötyjä ovat kaupungin elinvoimaisuuden kasvu sekä talous- ja työllisyysvaikutukset. Työllistävän vaikutuksen lisäksi kaupunkilaisille välillisenä hyötynä ovat myös paremmat palvelut, kun palveluilla on enemmän kysyntää. Matkailu voi myös aiheuttaa haittoja. Kaupunkilaiset saattavat kokea erityisesti matkailubussiliikenteen haittana ja matkailun sekä erityisesti matkailubussiliikenteen välillisiä hyötyjä voi olla vaikea tiedostaa. Keskeisenä haasteena on, että haitat kohdistuvat usein eri ryhmille kuin hyödyt. On myös huomioitava, että matkailubussiliikenteen asiakkaat muodostavat vain osan Helsingin matkailijoista ja kohteissa käyvistä vierailijoista.

Matkailu on globaalisti yksi nopeimmin kasvavista toimialoista ja myös Helsingissä matkailumäärät ovat jatkuvassa kasvussa. Kestävän kasvun mukaisesti tavoitteena on, että kasvu tulee näkymään ennen kaikkea paikallisyhteisöä hyödyttäen erityisesti matkailutulon kasvuna matkailijamäärien kasvun tavoittelemisen sijaan. Matkailijamäärien kuitenkin kasvaessa globaalin kehityksen mukana, on selvää, että Helsingin suosituimpien vierailukohteiden ja kantakaupungin katujen kapasiteetti matkailubussiliikenteelle ei voi kasvaa samassa suhteessa. On tärkeää, että matkailijoille on tarjolla myös helppoja vaihtoehtoisia kulkutapoja tutustua kaupunkiin, ja että matkailubussiliikenteellä pystytään sujuvasti palvelemaan juuri niitä kohderyhmiä, joille se on tarkoituksenmukaisin tapa nähdä Helsinkiä.

1.2 Matkailun muutokset

Matkailun kehitystä leimaavat tällä hetkellä jatkuva kasvu, yksilömatkailun lisääntyminen sekä huomion keskittyminen matkailun kestävyteen ja vastuullisiin toimintatapoihin. Ilmastonmuutos ja matkailijoiden tietoisuuden lisääntyminen kohteen, ympäristön ja paikallisyhteisön hyvinvoinnista ovat tehneet kestävän matkailun mukaisista taloudellisen, ympäristöllisen ja sosio-kulttuurisen

vastuullisuuden huomioivista toimintamalleista perusedellytyksen matkailun kehittämiselle.



Kuva 1 Matkailun muutosta globaalisti leimaavia ilmiötä¹

Matkailutoimiala kasvaa tällä hetkellä globaalisti bruttokansantuotteen kehitystä nopeammin. Matkailu kasvaa globalisaation myötä ja elintason noustessa, mikä antaa entistä useammalle ihmiselle mahdollisuuden matkailla. Helsingin kannalta huomionarvoista on erityisesti elintason nousu Aasiassa, sillä Aasia on yksi Visit Finlandin tekemän matkailumarkkinoinnin pääkohdealueista ja lento-yhteyksiä Aasiasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle on kehitetty vahvasti. Suurimmat matkailijavirrat tulevat kuitenkin vielä muilta markkinoilta. Helsingissä matkailun kasvu on ollut lähellä Euroopan kärkeä. Esimerkiksi vuonna 2017 kotimaiset yöpymiset lisääntyivät Helsingissä 4 prosenttia ja ulkomaiset 17 prosenttia.²

Matkailun kasvu vaikuttaa myös matkailubussiliikenteen kysyntään. Matkailubussiliikenteen toimintaympäristön parantaminen on tärkeää, jotta toiminnasta saadaan tehokkaampaa ja toimintaedellytykset säilyvät hyvinä. Matkailubussiliikenteellä on laaja työllistävä vaikutus, ja vuonna 2018 linja-autojen tilausliikenne työllisti yli 2300 henkilötyövuotta noin 370 yrityksessä³. Toisaalta lisääntyneet matkailijamäärät lisäävät painetta vähentää ajoneuvoliikenteen määrää tärkeimmillä matkailualueilla ja -kohteissa. Keskeisiä matkailubussiliikenteeseen vähentävästi vaikuttavia trendejä ovat yksilö- ja aktiivimatkailun lisääntyminen sekä edellytykset matkailun vastuullisuudelle ja kestävyydelle liikkuminen mukaan lukien. Ryhmämatkailusta siirrytään enemmän yksilömatkailuun⁴. Opastetut kiertojelut bussilla palvelevat erityisesti ryhmämatkailijoita, kun taas yksilömatkailijat saattavat mieluummin käyttää julkista liikennettä ja esimerkiksi hop-on hop-off -kiertoajeluita. Toisaalta esimerkiksi lentoaseman lyhyen stop-over -pysähdyksen matkailijat saattavat valita myös opastetun kiertojelun. Merkittävän ryhmän muodostavat risteilymatkustajat, joille varustamot myyvät jo ennalta opastetun kiertojelun. Tämän ryhmän matkailubussiliikenteen kasvua rajoittavana tekijänä on, ettei Helsingin satama ole toistaiseksi lisäämässä risteilijöiden laivapaikkoja ja kasvun varaa huippusesonkina ei täten enää juuri ole. Vaikutukset matkailubussiliikenteeseen riippuvat siitä, miten palveluita kehitetään uusia

¹ Osin mukailen WTTC – World, Transformed; Megatrends and their implication for travel & tourism 2019

² Helsingin matkailuvuosi 2017

³ Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto, Tilastokeskus.

⁴ Selvitys Suomen matkailuorganisaatioiden toimintamalleista 19.9.2019. Visit Finland, Business Finland.

toimintamalleja ja teknologioita hyödyntäen niin matkailubussiliikenteessä kuin muita kulkumuotoja koskien.

1.3 Työn tavoitteet ja rajaus

Tässä työssä on keskitytty matkailun saavutettavuuteen matkailubussiliikenteen näkökulmasta huomioiden matkailun kehittyminen kokonaisuutena. Matkailubussiliikenne painottuu kesäsesonkiin ja se palvelee pääsääntöisesti päivän mittaisia tai vain muutaman tunnin mittaisia vierailuja kaupungissa. Kasvavana haasteena on matkailubussiliikenteelle osoitettavan tilan, kuten pysäköintitilan jatkuva vähentyminen kaupungin kasvaessa ja tiivistyessä. Matkailubussiliikenne aiheuttaa jo nykyisin keskeisiä nähtävyyksiä ympäröivän katuverkon ruuhkautumista. Matkailubussiliikenne näyttäytyykin kaupungin toimivuuden näkökulmasta usein haittana.

Työn tavoitteena on esittää matkailubussiliikenteen kehittämisen suuntaviivat toimenpideohjelman avulla, kehittää matkailubussiliikenteen toimivuutta ja pyrkiä reagoimaan siihen kohdistuviin muutoksiin sekä vähentää siitä aiheutuvia haitallisia ympäristö- ja sosiaalisia vaikutuksia. Työn tarkoituksena on tunnistaa sekä pieniä, lyhyellä aikavälillä toteutettavia, että pidemmän aikavälin kehittämistoimenpiteitä matkailubussiliikenteen toimivuuden kehittämiseksi ja haitallisten vaikutusten minimoimiseksi. Tässä selvityksessä matkailubussiliikennettä on tutkittu pääsääntöisesti kantakaupungin alueella.



Kuva 2 Matkailubussiliikennettä Senaatintorin ympäristössä kesäkuussa 2019.

2 Kehittämistarpeiden tunnistaminen

2.1 Sidosryhmähaastattelut

Selvityksen yhteydessä kuultiin useita sidosryhmiä nykytilanteen kartoittamiseksi ja kehittämistarpeiden tunnistamiseksi. Työn aikana haastateltiin viittä liikennöitsijää sekä Helsingin sataman, Helsinki Marketingin, Keskustakirjasto Oodin ja Helsingin kaupungin edustajia. Haastatellut liikennöitsijät olivat Pohjan Matka, Ventoniemi Oy, Nurmijärven Linja Oy/Korsisaari Oy, Lehtimäki Group ja Vainion liikenne Oy. Helsingin kaupungilta haastateltiin kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelupalvelun edustajia (Inga Valjakka, Jari Tikkanen, Juha Hietanen ja Reetta Putkonen).

Liikennöitsijöiden haastattelut

Liikennöitsijöiltä kysyttiin tietoa matkailubussiliikenteen nykyisistä haasteista ja toimivista ratkaisuista. Haastatteluissa keskeisimpinä nousivat esille seuraavat asiat:

- Yleisesti informaation jakamisessa kaivattiin kaupungilta parannusta etenkin liikenteen poikkeusjärjestelyihin liittyen. Nykytilanteessa tietoa liikkuu lähinnä liikennöitsijöiden sisäisissä viestintäkanavissa.
- Liikennöitsijät olivat yhtä mieltä siitä, että Senaatintorin ja Autotalon liikenteenohjaajat ovat olleet hyödyllisiä.
- Merikannontien kesäaikainen yksisuuntaisuus Mechelininkadun katutöiden aikana oli liikennöitsijöiden näkökulmasta erittäin toimiva ratkaisu, ja sen toivottiin palautuvan pysyvästi käyttöön.
- Suurimpia haasteita ruuhkaisilla alueilla aiheutuu ulkomaalaisista kuljettajista, jotka eivät ymmärrä liikenteenohjaajien ohjeita. Tämä korostuu erityisesti Senaatintorin ympäristössä. Usein on tilanteita, joissa jopa kolme linja-autoa on pysäköitynä rinnakkain. Liikennöitsijät olivat yhtä mieltä siitä, että pysäköinninvalvontaa tulisi merkittävästi lisätä keskeisissä kohteissa.
- Liikennöitsijät toivoivat matkanjärjestäjiltä enemmän kiertoajelujen porrastamista etenkin silloin, kun kansainvälisiä risteilijöitä tulee maksimimäärä. Liikennöitsijät kokivatkin, että suurimmat haasteet liittyvät juuri risteilymatkustajaryhmiin, jotka ovat kysyntäpiikiltään selkeästi korkein ryhmä. Suurin kysyntä kohdentuu nykyisin aamupäivään. Tämän osalta esitettiin, että jollain taholla tulisi olla oikeus koordinoida ja aikatauluttaa risteilijöiltä tulevaa liikennettä.
- Liikennöitsijät toivat myös esille, että joidenkin hotellien edustoilla on erityisen haastavaa jättää ja noutaa asiakkaita turvallisesti. Esimerkkinä mainittiin hotelli Clarion Jätkäsaarella, missä pysähtyminen tehdään ajoväylällä.

Helsingin kaupungin haastattelu

Kaupungin edustajien haastattelussa kartoitettiin yksityiskohtaisesti tiedossa olevien hankkeiden vaikutuksia matkailubussiliikenteen pysäköintijärjestelyihin. Haasteena on, että kaupunki kasvaa ja tiivistyy, ja näin ollen uusia alueita matkailubussien käyttöön on haastavaa osoittaa ja osa nykyisistäkin paikoista on ajan myötä todennäköisesti poistumassa.

Sataman haastattelu

Sataman haastattelussa keskusteltiin siitä, kuinka paljon matkailijoita voidaan vastaanottaa satamien kautta. Haastattelun mukaan Helsingin satamalla ei ole suunnitelmia risteilyliikenteen laiturikapasiteetin kasvattamiseksi, eikä satamista suuntautuvan matkailubussiliikenteen määrän pitäisi merkittävästi kasvaa nykyisestä. Sataman toiminta-alueet pienenevät tiivistyvän maankäytön myötä. Näin ollen Helsingin sataman hallinnoimilla alueilla ei nähty mahdollisuuksia tarjota uusia palveluita liikennöitsijöille, kuten tiloja linja-autojen WC-tankkien tyhjenykselle. Nykytilanteessa satamista on varattu roskakoreja satamiin liikennöiville busseille Katajanokalla ja Länsisatamassa. Lisäksi haastattelussa tärkeänä asiana nostettiin esille katutöiden liikennejärjestelyistä informoiminen ja koordinointi.

Helsinki Marketing haastattelu

Helsinki Marketing on Helsingin kaupungin omistama kaupunkimarkkinointiyhtiö, joka toimii tiiviissä yhteistyössä Helsingin kaupungin toimialojen ja yksiköiden kanssa. Haastattelussa kysyttiin Helsinki Marketingin nykyisestä roolista matkailubussiliikenteen järjestelyjen osalta sekä näkemyksiä sen toimivuudesta ja mahdollisista kehitysketoista. Tällä hetkellä Helsinki Marketingin rooli ei ole merkittävä matkailubussiliikenteen osalta. Helsinki Marketingille tulee jonkin verran palautetta liittyen paikallisten matkanjärjestäjien toiveisiin bussien pysäköintipaikoista sekä toimimattomista paikoista, jota Helsinki Marketing välittää eteenpäin.

Helsinki Marketing tekee kaupunkimarkkinointia kansainvälisille markkinoille, mutta matkailubussiliikennettä paljon hyödyntävä risteilymatkailu ei ole enää mukana markkinointisegmenteissä. Helsinki Marketing tuottaa tällä hetkellä Kävelen Helsingissä -esitettä, joka sisältää neljä eri kävelyreittiä. Tämä on matkailijoille suunnatun kartan lisäksi ainoa Helsingistä tuotettu esitemateriaali, sillä digitaaliset palvelut kehittyvät jatkuvasti. Digitaalisten palveluiden osalta voidaan nähdä hyödyntämätöntä potentiaalia. Helsinki Marketing on vuonna 2019 julkaissut kaupunkimarkkinointisivusto MyHelsinki.fi:ssä Valitse vastuullisemmin -palvelun, mikä auttaa valitsemaan kestävämpiä tapoja elää ja vieraila Helsingissä. Myös jatkossa Helsinki Marketing haluaa panostaa Helsingin kilpailuedun kasvattamiseen kokonaisvaltaisessa vastuullisuudessa ja sen konkretisoimiseen kuluttajalle erilaisin palveluin.

Kaupunkikirjasto Oodin haastattelu

Kaupunkikirjasto Oodista on sen avautumisen myötä tullut uusi suosittu matkailukohde. Haastattelussa nousi esille, että Oodissa käy melko paljon matkailijaryhmiä, joista osa saapuu busseilla. Oodin henkilökunta saa usein kysymyksiä siitä, mihin bussin voi pysäyttää ja mihin pysäköidä. Bussit jättävät matkailijat

kyydistä Töölönlahdenkadulla, Holiday Inn -hotellin edessä olevalla pysähtymispaikalla. Keskimääräinen kierros Oodissa kestää noin tunnin, ja tänä aikana tilausajoneuvo ajaa usein Mäntymäen kentälle odottamaan, sillä Oodin lähetyvillä ei ole juurikaan pysäköintipaikkoja.

2.2 Työpaja

Haastatteluiden lisäksi työssä järjestettiin sidosryhmille työpaja 20.11.2019, jonne kutsuttiin toimijoita matkailuliikenteen eri osa-alueilta. Työpajan tavoitteena oli käydä laajaa vuoropuhelua matkailubussiliikenteen kehittämisestä Helsingissä työstäen yhteisesti ratkaisuja matkailubussiliikenteen kehittämiseksi, sujuvoittamiseksi ja haittavaikutusten minimoimiseksi. Työpajaan ilmoittautuneille toimitettiin lisäksi ennakkokysely, jossa kartoitettiin osallistujien näkemyksiä matkailubussiliikenteen haasteista ja tarvittavista kehittämistoimenpiteistä.

Ennakkokyselyn tuloksia

Ennakkokyselyssä moni vastaaja nosti esille haastatteluissa ja työpajassakin todettuja haasteita. Erityisesti liikenneruuhkat sekä pitkään kestävät katutyöt ja niistä johtuvat rajoitukset kesäisin koettiin liikennöitsijöiden näkökulmasta haasteena. Myös tiedotus poikkeavista liikennejärjestelyistä ja pysäköinnistä todettiin hajanaiseksi. Pysäköintipaikkojen vähyys nähtävyyksien läheisyydessä ja kantakaupungissa yleisesti nostettiin esille. Erityisesti mainittiin Sibelius-monumentin ruuhkautuminen ja siitä aiheutuvat vaaratilanteet, Senaatintorin ympäristön pysäköinnin haastavuus sekä uusien kohteiden, kuten Kalasataman alueen, keskustakirjasto Oodin ja Haagan Alppiruusualueen pysähdys- ja pysäköintipaikkojen puute.

Ennakkokyselyssä kysyttiin myös näkemyksiä kehittämistoimenpiteistä. Pysäköinnin kehittämisen osalta vastaukset koskivat pysäköinnin kehittämistä erityisesti päänähtävyyksien yhteydessä. Lisäksi busseille tulisi osoittaa selkeät pysäköintialueet kantakaupungissa, yleisesti pysäköintialueita toivottiin enemmän ja käytössä olevilla paikoilla tulisi olla selkeät ohjeet. Toisaalta esille nostettiin myös pysäköintimahdollisuuksien rajoittaminen keskeisten kohteiden välittömässä läheisyydessä. Pysäköinnin lisäksi esitettiin tiedottamisen kehittämistä poikkeusjärjestelyistä sekä kulloinkin käytössä olevista pysäkki- ja pysäköintialueista. Matkailuliikenteen tarpeita toivottiin huomioitavan osana kaavoitusta ja liikennesuunnittelua. Kehittämistoimenpiteiksi ehdotettiin lisäksi bussien päästörajoitusten käyttöönottoa keskusta-alueella sekä matkailubussiliikennettä käyttävien matkailijoiden siirtämistä enenevässä määrin käyttämään julkista liikennettä.

Työpajan tuloksia

Työpajan alussa esiteltiin selvitystyön taustaa ja tavoitteita, jonka pohjalta matkailuliikennettä käsiteltiin kuuden eri teeman avulla, jotka olivat 1) yhteiset toimintamallit, 2) infraan liittyvät toimintamallit ja kehittämistarpeet, 3) palvelut liikennöitsijöille ja matkailijoille, 4) yhteistyön kehittäminen, 5) Senaatintorin ja Tempelisaukion kirkon pysäköintijärjestelyt sekä 6) matkailubussiliikenteen tulevaisuuteen vaikuttavat trendit. Kukin teema muodosti oman työpajapisteen,

joilla osallistujat kiersivät ryhmissä keskustelemassa työpajapisteen vetäjän opastuksella.

Työpajassa eniten keskustelua herättivät seuraavat asiat:

- Yhteistyö ja viestintä tunnistettiin tärkeäksi tekijäksi matkailubussiliikenteen kehittämisessä. Yksittäisenä tekijänä myös pysäköinninvalvonnan lisäämisen tarve nousi vahvasti esiin.
- Vähäpäästöisyyden suosimisesta todettiin, että kalustoa uusitaan euroluokkien mukaisesti jatkuvasti, joskin tätä hidastaa yritysten investointihaasteet. Päästöihin todettiin voitavan vaikuttaa myös vähentämällä ajamista tehostamalla esimerkiksi pysäköintipaikkojen käyttöä hyödyntämällä enemmän liikenteen ohjaajia. Myös reaaliaikainen tieto vapaista pysäköintipaikoista vähentäisi turhaa ajamista.
- Matkailubussiliikenteen keskeisten reittien varrelle ehdotettiin bussien liikkumista helpottavia ratkaisuja: Ajamisen salliminen suoraan Katajanokalta Päävartiontorille, jotta matkailubussiliikenteen ei tarvitse kiertää Lii-sankadun kautta. Tätä toimenpidettä ei kuitenkaan voida esittää toteuttavaksi, sillä bussi ja raitiovaunu eivät mahdu kohtamaan kyseisessä kohdassa. Toisena tarpeena todettiin, että Ehrenstömintieltä olisi hyvä poistaa pysäköintiä puiston puolelta, jotta bussit mahtuvat kohtaamaan. Myös Kaivopuiston kierroksen virallista yksisuuntaistamista matkailubussiliikenteelle ehdotettiin. Ehdotuksena oli, että esimerkiksi liikennemerkein sallittaisiin linja-autojen ajo vain yhteen suuntaan kyseisellä reitillä. Tätä ei kuitenkaan pidetty mahdollisena toteuttaa.
- Tyypillisistä reiteistä todettiin, että itään suuntaavia kierroksia on enenevässä määrin (esimerkiksi Kalasatama). Uusia kohteita ovat muun muassa Oodi ja Mall of Tripla. Uspenskin katedraalin pysäköinnin muuttaminen maksulliseksi puolestaan vähensi käyntejä.
- Myös useita pysäköintipaikkamuutoksia nousi esille. Työpajassa esitettiin toive, että sataman pysäköintipaikkoja voisi ottaa vuorottaiskäyttöön. Sibeliuksen monumentin viereisen Merikannontien pysäköintiä voisi osoittaa pelkästään matkailubussiliikenteelle kesäkaudella päivällä. Oodin läheisyyteen todettiin tarvittavan lisää pysäköinti- ja jättöpaikkoja. Myös maanalaisen pysäköinnin lisääminen tuotiin esille. Pysäköinnin maksullisuutta kannatettiin pysäköintipaikkojen riittävyyden parantamiseksi. Pysäkeistä ja pysäköintipaikoista olisi tärkeää saada kartalle näkymään myös pysäköintipaikkojen lukumäärät.
- Erilaisten vaihtoehtoisten liikkumistapojen yhdistäminen osaksi ostettavaa palvelua nähtiin hyvänä ratkaisuna vähentää matkailubussiliikenteen määrää. Matkailijoille tarjottavista palveluista paljon keskustelua herätti etenkin yleisten WC-tilojen vähyys.
- Pysähtymis- ja pysäköinti-aikojen mahdolliseen varausjärjestelmään ja rajoituksiin nähtiin liittyvän sekä haasteita että mahdollisuuksia. Etenkin

risteilymatkailijoiden liikkumisen porrastamisessa nähtiin olevan vaikutusta pahimman kysyntäpiikin tasaamiseen. Risteilymatkailijoita palvelevien operoijien nimikoitujen pysähtymispaikkojen käyttöönottoa ei kuitenkaan nähty realistisena ratkaisuna, sillä tilanpuutteen vuoksi paikkojen rajaaminen pienelle joukolle ei kannata.

2.3 Tunnistetut haasteet

Matkailijoiden aiheuttamat haasteet liittyvät pääosin Helsingissä keskeisten kohteiden ruuhkaisuuteen. Erityisiksi ongelmiksi on koettu matkailubussien pitkäaikainen pysäköinti ja niiden suuri määrä keskeisten kohteiden läheisyydessä. Usein matkailun aiheuttamat hyödyt kohdistuvat eri ryhmille kuin haitat.

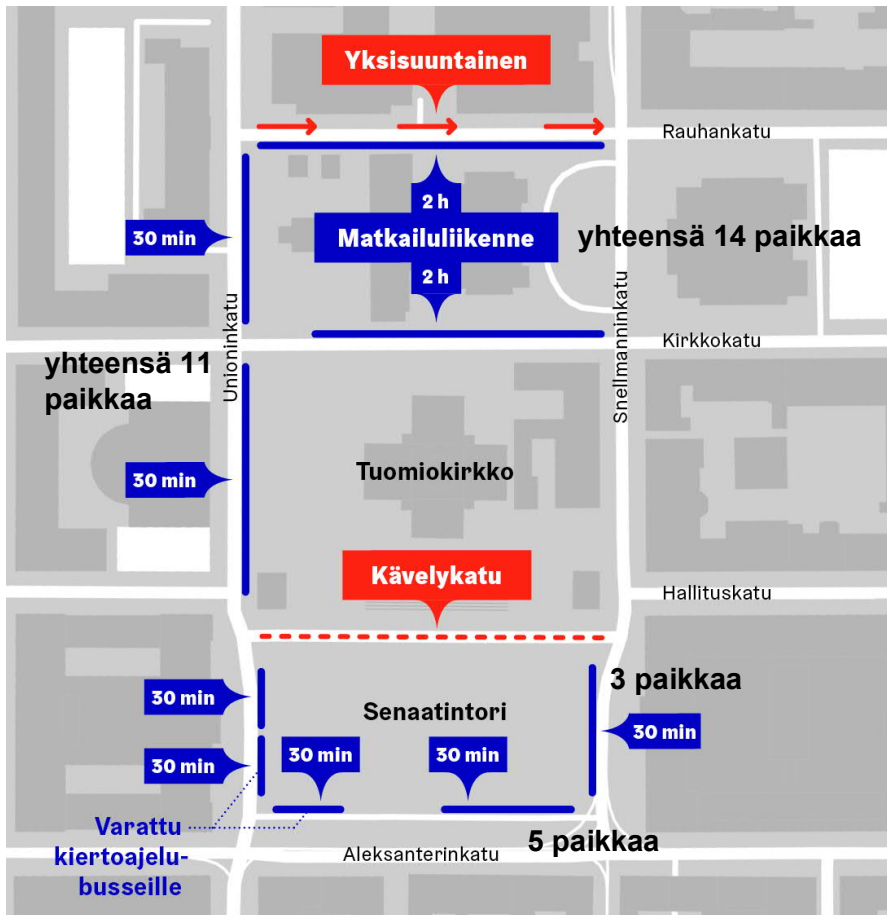
Vakiintuneiden vierailukohteiden vähäinen määrä aiheuttaa osaltaan haasteita matkailubussien pysäköintiin. Haasteet korostuvat erityisesti suosituimmissa kohteissa Senaatintorilla, Tempeliaukion kirkon ympäristössä ja Sibelius-monumentilla. Nämä Helsingin päänähtävyydet ovat vilkkaimmillaan aamupäivällä. Tällöin kansainväliset risteilijät ovat satamassa ja risteilymatkustajat kiertävät päänähtävyyksiä muutaman tunnin ajan.

Keskeisillä kohteilla isoimpien liikennöitsijöiden kuljettajat ajavat paikoilla tavallisesti eteenpäin paikkojen vapautuessa, mikä jonkin verran tiivistää ja tehostaa paikkojen käyttöä, kun bussilla ei ole tarve tehdä taskuparkkeerausta. Tämä toimintatapa ei kuitenkaan ole kaikkien kuljettajien tiedossa tai käytössä.

Senaatintori

Senaatintorilla kokeiltiin kesällä 2018 uusia pysäköinti- ja liikennejärjestelyjä, joiden tavoitteena oli osana kävelykeskustahanketta vähentää pysäköinnin ja muun liikenteen haittoja Senaatintorilla, lisätä kävely-ympäristön viihtyisyyttä, vähentää matkailubussien väärinpysäköintiä Senaatintorin torialueella ja parantaa alueen viihtyisyyttä ja kävelijöiden turvallisuutta. Kokeilun toimenpiteet koettiin toimiviksi ja ne toteutettiin uudestaan kesällä 2019. Senaatintorin järjestely on hyväksytty pysyväksi.

Kuvassa 3 on esitetty Senaatintorin matkailubussiliikenteen vuonna 2018 käytöön otetut järjestelyt, jotka ovat käytössä kesäaikaan. Tuomiokirkon edustan Hallituskatu on muutettu kävelykaduksi ja Rauhankatu on tilapäisesti kesäaikaan yksisuuntainen. Lisäksi kiertoajeluille on varattu omat pysäköintipaikat Senaatintorin laidalta. Matkailubusseille on varattu yhteensä noin 33 pysäköintipaikkaa torin läheisyydessä. Tarkoitus on, että bussit voivat jättää ja noutaa matkailijat torin laidalta, mutta pidempi aikainen pysäköinti tapahtuu Rauhankadulla tai Kirkkokadulla. Pysäköinnin aikarajoitusten perusteella laskien ryhmille tilatuilla matkailuliikenteen busseilla voidaan tuoda Senaatintorille noin 2 250 vierailijaa tunnissa, olettaen yhteen bussiin mahtuvan noin 50 matkustajaa.



Kuva 3 Senaatintorin matkailubussiliikenteen pysäköintijärjestelyt (lähde: Helsingin kaupungin nettisivut, Pysäköinti Helsingissä).

Senaatintorin tilanne on parantunut vuonna 2018 tehtyjen pysäköintimuutosten myötä. Toimijat ovat olleet tyytyväisiä erityisesti Rauhankadun yksisuuntaiseen järjestelyyn. Myös huippusesonkina alueella olleet liikenteenohjaajat ovat liikennöitsijöiden mukaan olleet hyödyllisiä. Yhtenä esiin nousseena haasteena on pysäköinnin aikarajoitusten noudattaminen. Lisäksi alueella on edelleen paljon väärinpysäköintiä.

Matkailubussien pysäköintikäytäntöjä on kuitenkin tarpeen edelleen kehittää Senaatintorin ympäristössä. Pitkällä aikavälillä matkailubussiliikenteen pysäköintiä rajoitetaan Helsingin historiallisen keskusaukion, Senaatintorin, edustalla. Näin matkailukokemuksen laatu säilyy ja samalla haitat paikallisyhteisölle eivät lisäänty tai jopa vähenevät. Matkailun määrät ovat nousussa, mutta samalla haitallisia ympäristövaikutuksia vähennetään arvokkaiden kaupunkiympäristöjen vaikutusalueilla.



Kuva 4 Matkailubussiliikennettä Senaatintorin laidalla Unioninkadulla kesäkuussa 2019.

Sibelius-monumentti

Nykyisellään Sibelius-monumentin läheisyydessä on varattu busseille pysäköintiä Mechelininkadun ja Merikannontien varsilta. Mechelininkadulla on tilaa noin viidelle bussille ja Merikannontielle noin neljälle bussille. Aikarajoitus on molemmissa 30 minuuttia. Näin ollen matkailubussiliikenteen näkökulmasta kohteen kapasiteetti matkailijoiden osalta on noin 900 vierailijaa tunnissa, olettaen yhteen bussiin mahtuvan noin 50 matkustajaa.



Kuva 5 Mechelininkatu Sibelius-monumentin kohdalla elokuussa 2019.

Ruuhkaisimpaan aikaan Mechelininkadulla on busseja pysäköitynä selvästi yli pysäköintikapasiteetin, ajoittain jopa rinnakkain tukkien toisen ajokaistan. Bussien pysäköinnin vieressä kulkee lisäksi pyöräkaista, jonka päälle bussit pysäköivät vaikeuttaen pyöräilijöiden liikkumista ja aiheuttaen vaaratilanteita, kun pyöräilijät joutuvat siirtymään ajoneuvoliikenteen sekaan.

Merikannontien liikennejärjestelyt ovat haastavat bussiliikenteelle, sillä katu on ahdas kaksisuuntaiselle liikenteelle ja tämä vaikeuttaa merkittävästi bussien läpiajo- ja pysäköintimahdollisuuksia kadun varrella. Mechelininkadun työmaan aikainen Merikannontien yksisuuntaisuus kesäkaudella on saanut kuljettajilta paljon positiivista palautetta.

Temppeliaukion kirkko

Temppeliaukion kirkon ympäristö on rauhoitettu matkailubussiliikenteeltä vuonna 2011 ja pysäköinti on osoitettu Eteläisen rautatiekadun varteen, jossa on yhteensä 15 pysäköintipaikkaa tunnin aikarajoituksella. Pysäköinti sijaitsee noin 400 metrin päässä kohteesta. Lisäksi Runeberginkadun varrella on 8 pysäköintipaikkaa tunnin aikarajoituksella, jotka ovat käytössä kesäsesongin ajan toukokuusta lokakuuhun. Näin ollen matkailubussiliikenteen näkökulmasta kohteen kapasiteetti matkailijoiden osalta on noin 1150 vierailijaa tunnissa, olettaen yhteen bussiin mahtuvan noin 50 matkustajaa. Eteläisen rautatiekadun varren pysäköintipaikkoja käyttävät toisaalta oletettavasti myös muut kuin Temppeliaukion kirkolle matkailijoita vievät bussit.



Kuva 6 Runeberginkatu Tempeliaukion kirkon läheisyydessä kesällä 2019.

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman liikenteelliset periaatteet hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 21.1.2020. Matkustajabussiliikenteen paikat poistuvat Ilmarinkadun ja Sammonkadun väliltä. Kiertoajeluita varten on omat pysäkit Arkadiankadun ja Runeberginkadun varrella.

Nykyiset pysäköintijärjestelyt Tempeliaukion kirkon ympäristössä koetaan hyviksi toimijoiden näkökulmasta, mutta paikkamäärät eivät ole riittäviä vilkkaimman sesongin aikana. Lisäksi liikennöitsijät ovat toivoneet osan paikoista olevan käytössä myös talvikaudella.

Muita työn aikana tunnistettuja haasteita

Työn aikana nousi esille myös muita kehittämistarpeita matkailubussiliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi. Yksi keskeinen kehittämistarve on katutyömaajärjestelyistä tiedottaminen. Riittävän aikainen informoiminen poikkeusjärjestelyistä on ensiarvoisen tärkeää etenkin satamalle ja liikennöitsijöille.

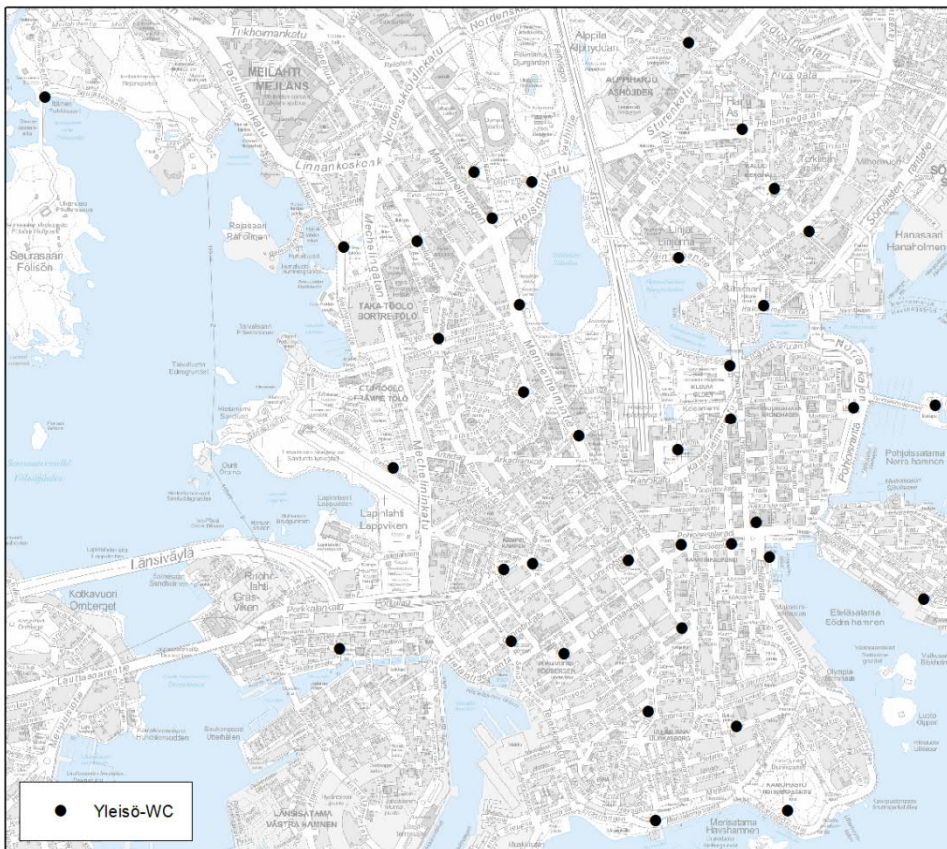
Haasteita aiheuttavat myös melko vähäinen informaatio bussien pysäkeistä ja pysäköintipaikoista sekä selkeiden, koko kaupunkia koskevien käytäntöjen puute. Kaupunki on laatinut ohjeistuksen Senaatintorin matkailubussiliikenteelle, mutta ohjeistus on löydettävissä ainoastaan suomenkielisenä. Samassa ohjeistuksessa on esitetty muita kohteita koskevia vinkkejä kuljettajille.

Matkailukohteiden lisäksi osa hotellien edustoista on haastavia matkailijaryhmien noutamisen kannalta ja liikennejärjestelyt sekä pysähtymis- ja pysäköinti-kieltokäytännöt ovat vaihtelevia. Myös satamien osalta Olympiaterminaalin edustalle tarvittaisiin toimijoiden mukaan lisää paikkoja ja parempia liikennejärjestelyjä linja-autoille helpottamaan liikenteen toimivuutta erityisesti ruuhka-aikoina. Olympiaterminaalin eteen ei kuitenkaan mahdu lisää pysäköintipaikkoja matkailuliikenteelle, ellei henkilöautojen pysäköintiä poisteta.

Oman haasteensa aiheuttavat ulkomaalaiset liikennöitsijät. Liikennöitsijähaastatteluissa nousi esiin, että ulkomaiset liikennöitsijät tarjoavat myös matkailubussiliikenteen palveluita Helsingissä, vaikka se EU:n kabotaasilainsäädännön

vuoksi on kiellettyä. Helsingissä on luonnollisesti myös ulkomaalaisia liikennöitsijöitä, joiden bussit saapuvat Helsinkiin esimerkiksi laivalla. Tämän työn yhteydessä ei ole oltu ulkomaalasiin liikennöitsijöihin yhteydessä, koska toimijoita on erittäin paljon. Matkailuliikenteen haittojen vähentämiseksi olisi kuitenkin keskeistä, että informaatiota jaetaan myös vierailta kielillä, ainakin englanniksi, jotta opastus ja ohjeistus tavoittavat myös ulkomaalaiset kuljettajat ja matkanjärjestäjät. Lisäksi tasapuolisesti niin suomalaisia kuin ulkomaalaisia liikennöitsijöitä on tarpeen ohjata ja valvoa keskeisillä nähtävyyksillä. Oman haasteensa aiheuttavat esimerkiksi Senaatintorilla rinnakkain pysäköinti, jolloin kuljettaja on aina paikalla. Tällöin esimerkiksi pysäköinnin valvonnan puuttuminen ongelmiin on haasteellista.

Yleisö-WC:iden liian vähäinen määrä on noussut vahvasti esille yhtenä haasteena. Nykytilanteessa Helsingin kantakaupungin alueella on yhteensä 39 yleisö-WC:tä, mutta niiden määrä koetaan kuitenkin liian vähäiseksi erityisesti suosituimpien kohteiden läheisyydessä (kuva 7). Temppeliaukion kirkon välittömässä läheisyydessä ei ole lainkaan yleisö-WC:itä ja Sibelius-monumentilla on muutama yleisö-WC, mutta suurten ruuhkapiikkien aikana ne eivät riitä. Kaupunki on reagoinut palautteeseen ja Helsingin kaupungin talousarviossa vuodelle 2020 on ennakoitu olevan noin 50 yleistä käymälää, eli yleisö-WC:itä ollaan lisäämässä.



Kuva 7 Kantakaupungin yleisö-WC:t (tilanne 12/2019, aineisto Helsingin kaupungin karttapalvelu).

Toimijoiden mukaan Helsingin WC-tilojen vähäisyys on kasvattanut WC-käyn-
tejä linja-autoissa, mikä tarkoittaa tiheämpää tarvetta tyhjentää linja-autojen
WC-tankkeja. Käymälöiden tyhjennykselle ei ole mahdollisuutta kantakaupungin
alueella, joten suurimmat toimijat käyvät omilla varikoilla tyhjentämässä WC-
tankit. Tämä puolestaan lisää linja-autojen ajoa. Linja-autojen käymälöiden tyh-
jennykselle olisi tarve kantakaupungin alueella esimerkiksi satamissa.

3 Matkailubussiliikenteen kehittämisen toimenpideohjelma

Nykytilan tarkastelun, haastatteluiden ja työpajan avulla on tunnistettu tarpeelliset kehittämistoimenpiteet. Kustakin kehittämistoimenpiteestä on kuvattu sen keskeinen sisältö, vastuutaho, arvioidut tarvittavat resurssit ja tavoiteaikataulu. Toimenpiteiden tarkempi kuvaus on liitteessä 1. Toimenpiteet on jaoteltu viiteen kategoriaan:

- 1) Yleiset suunnitteluperiaatteet ja toimintamallit
- 2) Informaatio ja yhteistyö
- 3) Pysäköintipaikat
- 4) Infratoimenpiteet
- 5) Palvelut liikennöitsijöille ja matkailijoille

Yleisiin suunnitteluperiaatteisiin ja toimintamalleihin liittyen on esitetty kuutta eri toimenpidettä. Toimenpiteet vaihtelevat päästörajoituksista ja valvonnan pysäköinnin maksullisuuteen ja vaihtoehtoisiin liikkumistapoihin. Osiossa ehdotetaan myös toimenpiteiden toteutuksen seurantasuunnitelman laatimista.

1) YLEISET SUUNNITTELUPERIAATTEET JA TOIMINTAMALLIT		Vastuutahot	Arvioidut tarvittavat resurssit	Tavoiteaikataulu
1.1	Valvotaan matkustajabussiliikenteen pysähtymis- ja pysäköintiaikoja suosituimmissa kohteissa.	Kymp / Pysäköinninvalvonta ja pysäköintipalvelut	Toteutetaan muun pysäköinninvalvonnan ohessa, 1 henkilötyökuukausi	Valvontaa ja liikenteen ohjausta tehdään jatkuvasti. Tehostetaan vilkkaimpina aikoina
1.2	Laaditaan toimenpiteiden toteutuksen seurantasuunnitelma. Lopputuloksena matkailubussiliikenteen kehittäminen on jatkuva prosessi. Toimenpiteiden kautta saadaan kerättyä käytännön kokemuksia niiden toimivuudesta. Kerätyn seurantatiedon pohjalta toimintaa voidaan kehittää jatkuvana prosessina	Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto; Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	1 henkilötyökuukausi / vuosi	01/2022 - kesto on jatkuva
1.3	Otetaan mahdollisesti käyttöön matkailubussien pysäköinnin maksullisuus suosituimmissa kohteissa ja selvitetään samalla tarvetta pysähtymis- ja pysäköintipaikkojen varausjärjestelmän käyttöönottoon tietyissä erityiskohteissa. Nämä mahdolliset päätökset tehdään vasta sen jälkeen, kun on käyty vuorovaikutusta alan toimijoiden kanssa matkailubussiliikenteen tulevaisuuden pysäköintiratkaisuista	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu; pysäköinninvalvonta ja pysäköintipalvelut	2,5 henkilötyökuukautta	01/2022 - 05/2022
1.4	Kartoitetaan kantakaupungin hotellien edustojen pysähtymis- ja pysäköintikäytäntöjä ja yhtenäistetään niitä tarvittaessa.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	1 henkilötyökuukausi	10/2022 - 02/2023
1.5	Kehitetään matkailijoille vaihtoehtoisia tapoja liikkua Helsingissä muutaman tunnin mittaisella kierroksella ja markkinoidaan niitä nykyistä tehokkaammin	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu; Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto	1 henkilötyökuukautta / vuosi	10/2023 - kesto on jatkuva
1.6	Edistetään matkailubussiliikenteen lähipäästöjen vähentämistä ilmanlaadun parantamiseksi sekä CO2-päästöjen vähentämistä. - Edistetään hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman toimenpidettä "Kehitetään ympäristövyyhykettä". - Tuetaan vähäpäästöisyyttä pysäköintimaksujen alennuksissa, mikäli pysäköinnin maksullisuus otetaan käyttöön. - Huomioidaan matkailubussiliikenteen tarpeet vähäpäästöisyyttä tukevan infrastruktuurin edistämiseksi ja toteuttamisessa	Kymp / Ympäristöpalvelut	1 henkilötyökuukautta / vuosi	Kytkeytyy hiilineutraali Helsinki ohjelmaan, arvio alkaa 01/2021

Informaatioon ja yhteistyöhön liittyen on esitetty neljää eri toimenpidettä. Näiden toimenpiteiden toteuttaminen on ensiarvoisen tärkeää, koska tiedottamisen ja ohjemateriaalin parantaminen auttavat matkanjärjestäjiä ja liikennöitsijöitä toimimaan oikein. Monet esitettävät toimenpiteet edellyttävät tiivistä yhteistyötä eri toimijoiden kesken, jotta ne toteutuvat hyvällä tasolla.

2) INFORMAATIO JA YHTEISTYÖ	Vastuutahot	Arvioidut tarvittavat resurssit	Tavoiteaikataulu	
2.1	Toteutetaan matkailubussitoimijoita palveleva sivusto Helsingin kaupungin verkkosivuille, jonne kootaan matkailubussitoimijoiden ja matkaoppaiden tarvitsema ajantasainen tieto ja ohjeistukset. Parannetaan matkanjärjestäjien ja liikennöitsijöiden ohjemateriaalia. Lisäksi käännetään aineisto ainakin englanniksi ja venäjäksi.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu; Kaupunginkanslia / Viestintäosasto, elinkeino-osasto	3 henkilötyökuukautta, voidaan tarvita myös konsulttiresursseja	09/2021 -03/2022
2.2	Otetaan käyttöön yhteistyötapaamisten käytäntö, jossa toteutetaan yhteistyötapaamiset kaupungin, sataman ja yrittäjien kanssa vuosittain ennen ja jälkeen matkailusesongin. Kaupunki toimii kokoonkutsujana.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	0,5 henkilötyökuukautta / vuosi	03/2021 - kesto on jatkuva
2.3	Vahvistetaan matkailun johtamista <i>kestävän matkailun Helsinki, toimenpideohjelma 2020-2025</i> –suunnitelmaluonnoksen mukaisesti	Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto	Vaatii jatkuvia resursseja	Kestävän matkailun Helsinki –suunnitelman aikataulun mukaisesti
2.4	Kehitetään liikenteen poikkeusjärjestelyistä tiedottamista käynnissä olevan erillisen kehitystyön mukaisesti.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	Vaatii resursseja, kehitystyö käynnissä	Arvio valmistumisesta 2022

Pysäköintipaikkoihin liittyen on esitetty yhdeksää eri toimenpidettä. Toimenpiteet liittyvät pysäköintijärjestelyjen kehittämiseen.

3) PYSÄKÖINTIPAIKAT	Vastuutahot	Arvioidut tarvittavat resurssit	Tavoiteaikataulu
3.1 Kartoitetaan Helsingin arvokkaimmat kulttuurihistorialliset nähtävyydet ja muut keskeiset kohteet, jotka rauhoitetaan matkailubussiliikenteen pysäköinniltä. Toteutus tehdään vaiheittain alan toimijoiden kanssa yhteistyössä	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, viestintäpalvelut	2 henkilötyökuukautta	02/2021 - 05/2021, toteutus vaiheittain
3.2 Lisätään kaksi pysäköintipaikkaa matkailuliikenteen busseille Marimekko Outlet Herttoniemen edustalle.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	0,5 henkilötyökuukautta	09/2021 - 12/2021
3.3 Lisätään Töölönlahden puiston ja Elielinaukion välisen alueen matkailubussiliikenteen pysäköintipaikkoja kesäsesongin ajaksi.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	1 henkilötyökuukausi	01/2022 - 04/2022
3.4 Lisätään Senaatintorin viihtyisyyttä rauhoittamalla sen ympäristöä bussiliikenteeltä vähentämällä matkailubussiliikenteen pysäköintiä torin ympäristössä vaiheittain sekä kehittämällä vaihtoehtoisia toimintatapoja alan toimijoiden kanssa yhteistyössä. Ratkaisuihin vaikuttaa matkailubussiliikenteen käynnistyminen pandemian jälkeen.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, viestintäpalvelut	1,5 henkilötyökuukautta / vuosi	Toteuttamisen aikatauluun vaikuttavat pandemian tilanne ja torin muu mahdollinen käyttö.
3.5 Arvioidaan Sibelius-monumentin matkailubussiliikenteen pysäköinnin toimivuutta. Tarvittaessa Merikannontie voidaan muuttaa yksisuuntaiseksi ja matkailubussiliikenteen pysäköintiä lisätä vaikutustarkastelujen perusteella.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	2 henkilötyökuukautta	Vaiheittain 2021 alkaen
3.6 Tarkastellaan matkailubussiliikenteen pysäköinnin lisäämistä kesäsesongin ajaksi Elielinaukiolle, mikäli Elielinaukio on käytettävissä. Toteutuksesta päätetään tarkastelun tulosten perusteella.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	1 henkilötyökuukausi	01/2022 - 04/2022
3.7 Selvitetään mahdollisuuksia sijoittaa matkailubussiliikenteen pysäköintiä Kampin terminaaleihin. Jos Elielinaukio ei ole tulevaisuudessa HSL - liikenteen käytössä, niin Kampin terminaalissa ei ole enää tilaa matkailuliikenteen busseille. Toteutus tehdään, mikäli tarkastelujen perusteella ei kohtuuttomasti haitata HSL-liikenteen ja muun linjaliikenteen toimivuutta.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	0,5 henkilötyökuukautta	01/2022 - 04/2022
3.8 Varmistetaan Temppeleaukion kirkkoa palvelevien Autotalon ja Runeberginkadun pysäköintipaikkojen toimivuus muutosten yhteydessä.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	Osana hanketta / virkatyönä toteutettava 0,5 henkilötyökuukautta	Muiden suunnitelmien etenemisen mukaan
3.9 Varmistetaan Mäntymäen kentän nykyisten linja-autojen pysäköintipaikkojen säilyminen alueen kehittyessä (yhteensä 44 paikkaa). Huomioidaan linja-autojen riittävä pysäköinti Helsinki Gardenin maanalaisten pysäköintitilojen suunnittelussa.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	0,5 henkilötyökuukautta	Toimenpide toteutuu Gardenin rakentumisesta riippuen vuosina 2024-2025

Infratoimenpiteisiin liittyen on esitetty kolmea eri toimenpidettä. Infratoimenpiteiden toteuttamisella helpotetaan matkailubussiliikenteen toimintaa hankaliksi tunnistetuissa liittymissä tai katuosuuksilla.

4) INFRATOIMENPITEET		Vastuutahot	Arvioidut tarvittavat resurssit	Tavoiteaikataulu
4.1	Poistetaan Ehrenströmintien kadunvarsipysäköintiä Kaivopuiston puoleiselta reunalta matkailusesongin ajaksi siten, että pysäköintiä on vain yhdellä puolella katua.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	0,5 henkilötyökuukautta	01/2022 - 04/2022, toteutetaan vuosittain matkailusesonkina
4.2	Suunnitellaan ja toteutetaan matkailijoita palveleva viitoitus satamien ja Helsingin keskustan välillä yhtenevällä ulkoasulla valmiiksi suunnitellun opastuskonseptin pohjalta. Opasteet parantavat ja selkeyttävät risteilymatkailijoiden opastusta ja helpottavat tutustumista kaupunkiin omatoimisesti.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	0,5 henkilötyökuukautta, teetetään konsulttityönä	Suunnittelu 10/2022 - 02/2023, toteutus 04/2023
4.3	Varmistetaan, että liikennesuunnitelman mukainen Merikannontien ja Linnankoskenkadun liittymän levennys säilyy pyöräliikenteen järjestelyjen katusuunnitteluvaiheessa, jotta linja-auto mahtuu kääntymään nykyistä paremmin Merikannontieltä oikealle Linnankoskenkadulle.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	Sisältyvät Linnankoskenkadun suunnittelu- ja toteuttamisresursseihin	Linnankoskenkadun suunnittelun aikataulun mukaisesti

Palveluihin liikennöitsijöille ja matkailijoille liittyen on esitetty kolmea eri toimenpidettä. Matkailijoille keskeisenä palvelutarpeena on noussut esiin WC-tilojen puute keskeisten nähtävyyksien yhteydessä. Lisäksi ehdotetaan linja-autojen WC-tankkien sekä roska-astioiden tyhjennyspisteiden lisäämistä.

5) PALVELUT LIIKENNÖITSIJÖILLE JA MATKAILIJOILLE		Vastuutahot	Arvioidut tarvittavat resurssit	Tavoiteaikataulu
5.1	Yleisten wc-tilojen lisääminen suosittujen kohteiden yhteyteen erikseen laaditun toteuttamissuunnitelman mukaisesti.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	0,5 henkilötyökuukautta / vuosi	Vuosittain toteutussuunnitelman mukaisesti
5.2	Linja-autojen wc-tankkien tyhjennyspaikan toteuttaminen kantakaupungin alueelle. Mahdollinen sijaintipaikka voi olla Helsingin sataman alueella tai jokin huoltoasema mahdollisimman lähellä kantakaupunkia. Kaupungin roolina on toteuttavien tahojen kartoittaminen.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	0,5 henkilötyökuukautta	11/2021 - 03/2022
5.3	Selvitetään mahdollisuutta perustaa linja-autojen roska-astioiden tyhjennyspisteitä matkailubussiliikenteen kannalta hyviin paikkoihin. Esimerkkipaikkoja voivat olla Hernesaari ja Katajanokka.	Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu	0,5 henkilötyökuukautta	11/2021 - 03/2022

4 Matkailubussien määrät, tyypilliset reitit ja vierailukohteet Helsingissä

4.1 Matkailubussiliikenteen määrä Helsingissä

Matkailumäärät Helsingissä ovat kasvussa. Yöpymisten määrät ovat lisääntyneet 20 %:lla vuodesta 2015 vuoteen 2018, ja vuonna 2019 määrä oli jo marraskuussa samoissa lukemissa vuoden 2018 kanssa. Heinä-elokuu pysyttelee huippusezonkina ja kuukausittaisten yöpymisten määrä ylitti vuonna 2019 jo puolen miljoonan rajapyykin. Vuonna 2019 kesä-elokuu muodostivat 35 % tammikuun ja marraskuun välisistä yöpymisistä ja näiden huippukuukausien kokonaisyöpymismäärä on kasvanut lähes neljänneksellä (23 %) vuodesta 2015.⁵

Ulkomaalaiset matkailijat pääkaupunkiseudulla 2018

(lähde: TAK/rajahaastattelututkimus)

- 4,93 miljoonaa vierailua
- 1,21 miljoonaa päivämatkaa, 3,72 miljoonaa yön yli matkaa
 - > 2,01 milj. vapaa-ajan matkaa
 - >112 000 ostosmatkaa
 - >897 000 työmatkaa
- 1,2 milj. ulkom. saapumista rekisteröit. majoitusliikkeisiin

Kotimaiset matkailijat Helsingissä 2018

- Yhteensä 1,22 miljoonaa saapumista (rekisteröityihin majoitusliikkeisiin)
- 2,21 miljoonaa vapaa-ajan yön yli matkaa, näistä 0,85 miljoonaa maksullisessa majoituksessa

Kuva 8 Matkailijamääriä pääkaupunkiseudulla ja Helsingissä vuonna 2018.

Matkailun kasvu lisää myös matkailubussiliikenteen kysyntää. Toisaalta lisääntyneet matkailijamäärät lisäävät painetta vähentää ajoneuvoliikenteen määrää tärkeimmillä matkailualueilla ja -kohteissa. Keskeisiä matkailubussiliikenteeseen vähentävästi vaikuttavia trendejä ovat yksilö- ja aktiivimatkailun lisääntyminen sekä edellytykset matkailun vastuullisuudelle ja kestävyydelle liikkuminen mu-

⁵ Suomen virallinen tilasto (SVT): Suomalaisten matkailu [verkojulkaisu]. ISSN=1798-8837. 2018, Liitetäulukko 9. Kotimaan vapaa-ajanmatkat matkaryhmittäin kohdemaakunnan mukaan vuonna 2018 . Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 9.1.2020].

kaan lukien. Vaikutukset matkailubussiliikenteeseen riippuvat siitä, miten palveluita kehitetään uusia toimintamalleja ja teknologioita hyödyntäen niin matkailubussiliikenteessä kuin muita kulkumuotoja koskien.

Matkailubussiliikenteen nykytilan kartoittamiseksi matkailijat on jaoteltu ryhmiin sen mukaan, miten he oletettavasti käyttävät matkailubusseja. Ensimmäinen jako on tehty yksilö- ja ryhmämatkailijoihin ja seuraava jako saapumiskulkumuodon mukaan.

Yksilömatkailijat

Yksilömatkailijoita saapuu oletettavasti kaikilla kulkumuodoilla. Yksilömatkailijoiden kulkutapaan vaikuttavat heidän pääasiallinen liikkumisympäristönsä sekä liikkumistottumukset. Henkilöautolla saapuneet todennäköisemmin käyttävät liikkumiseensa henkilöautoa myös vierailunsa aikana. Osa saattaa myös vuokrata auton, jos on saapunut muulla kulkutavalla Helsinkiin. Todennäköisesti moni käyttää HSL:n joukkoliikennettä. Kaupunkiin tutustuessaan yksilömatkailijat voivat käyttää myös markkinaehtoisia Hop On Hop Off -busseja muun tilausajoliikenteen sijaan. Osa saattaa ostaa kiertojoukon tilausajobussilla.

Ryhmämatkailijat

Ryhmämatkailijoiden voidaan olettaa saapuvat lähes kaikilla julkisen liikenteen kulkumuodoilla; lentokoneella, kansainvälisillä risteilijöillä, linjaliikenteen laivoilla, junilla sekä linja-autoilla.

Matkailubussiliikenteen matkailijamäärien volyymejä












Matkailijamäärien volyymeja sekä matkailubussien lukumääriä on arvioitu eri kulkumuodoilla saapuvien matkailijoiden volyymin perusteella. Risteilymatkustajien määrä on pysynyt tasaisena vuosina 2017 ja 2018. Kansainvälisen lentoliikenteen saapuvien matkustajien määrä on kasvanut 8,8 % vuodesta 2017 vuoteen 2018. Matkailumäärien kasvun perusteilla matkailubussiliikenteen määrä on kasvanut arviolta noin 10 % vuodesta 2017 vuoteen 2018. Kasvua on tuonut erityisesti ulkomaalaiset matkustajat, kun taas suomalaisten ryhmien määrän on oletettu pysyneen ennallaan.

Helsinkiin saapuvien kansainvälisten risteilyalusten määrät vaihtelevat päivittäin, mutta kokonaismäärää rajoittaa laiturit, joita risteilyaluksille on kuusi kappaletta. Satamalla ei ole suunnitelmia risteilijäliikenteen kapasiteetin kasvattamiseksi, joten bussiliikenteen määrä risteilyaluksilta ei tule merkittävästi kasvamaan. Kansainvälisiä risteilyaluksia tulee Helsingin satamaan huhti-lokakuun välillä. Vuonna 2019 risteilymatkustajia saapui Helsingin satamaan lähes 600 000, ja noin 70 % heistä poistui laivasta⁶. Tutkimuksen mukaan matkailijat viipyvät Helsingissä keskimäärin lähes 5 tuntia. Linja-autolla, sisältäen sekä tilausajot että paikallisliikenteen, matkusti 76 %.

Kuvassa 9 on esitetty kootusti matkailubussiliikenteen arvioituja määriä saapumiskulkumuodoittain. Matkailubussien määrää on arvioitu muun muassa aikaisempien selvitysten, haastatteluiden ja työpajan pohjalta. Työssä laaditun karkean arvion mukaan Helsingin kantakaupungissa liikkuisi kerrallaan vilkkaana

⁶ TAK/rajahaastattelututkimus 2019

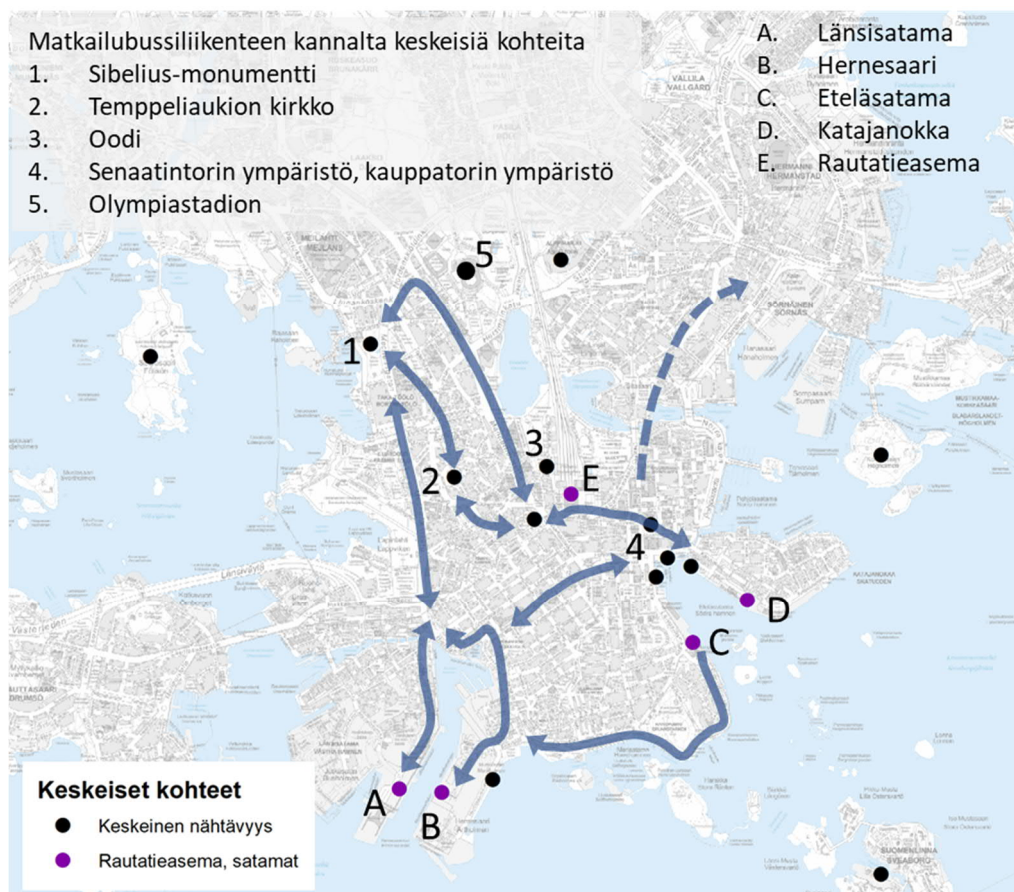
sesonkipäivänä noin 100-150 tilausajoneuvoa sekä noin 15 Hop on - Hop off -bussia.

Matkailijoiden määriä		Ryhmämatkailijat, tilausajot
Lentokoneella saapuvat 8,9 milj. ulkomaalaista ja 1,5 milj. kotimaista vuodessa		 Tyypillisesti enintään 1-5 tilausajoa / lento
Kansainvälisiltä risteilijöiltä saapuvat 0,6 miljoonaa vuodessa		 Tyypillisesti 30-40 tilausajoa / risteilijä, enintään 6 risteilijää / päivä
Linjaliikenteen laivoilta saapuvat 11,6 miljoonaa vuodessa		 Laivojen mukana saapuu noin 13 000 tilausajoneuvoa/vuosi/suunta Satamaan saapuu noutamaan / jättämään tyypillisesti noin 5-10 tilausajoa / laiva, enimmillään 30 bussia / laiva. Kuitenkaan nämä eivät lähtökohtaisesti kuormita kantakaupungin nähtävyyksiä, vaan kuljettavat matkailijoita maakuntien ja satamien välillä.
Junalla saapuvat: 0,5 miljoonaa vuodessa Allegrolla, kotimaan osalta ei arvioitu		 Tyypillisesti enintään 1 tilausajo per saapuva kaukojuna
Suoraan tilausajoneuvoilla saapuvat: ei arvioitu		 Tyypillisesti noin 30-50 per päivä huippusesonkiaikaan
		 Karkean arvion mukaan Helsingin kantakaupungissa olisi kerrallaan noin 100 - 150 tilausajoneuvoa vilkkaana sesonkipäivänä. Näiden lisäksi kantakaupungin alueella kulkee noin 15 Hop On - Hop Off bussia sekä sataman Shuttle-busseja välillä Hernesaaren satama - Helsingin keskusta.

Kuva 9 Matkailijamääriä ja arvioita matkailubussiliikenteen määristä vilkkaimpana aikana.

4.2 Matkailubussien tyypilliset reitit ja vierailukohteet

Matkailubussiliikenteen keskeisiä kohteita ja reittejä niiden välillä on esitetty kuvassa 10. Tilausliikenteen bussien kiertoajelu sisältää pääsääntöisesti vierailut Tempeliaukion kirkolla, Senaatintorilla ja Sibelius-monumentilla. Töölönlahden ympäristö ja erityisesti keskustakirjasto Oodi ovat nousseet uudeksi suosituksi kohteeksi myös matkailubussilla toteutettavassa ryhmämatkailussa. Oodin läheisyyteen on noussut tarvetta matkailuliikenteen pysäköinnille. Nykyisin ryhmät jätetään Holiday Inn -hotellin edustan pysäkille, josta bussit ajavat Mäntymäen kentälle odottamaan noin tunnin kestävästä kierrosta Oodissa ja sen ympäristössä. Oodin lisäksi ryhmiä viedään katsomaan Helsingin uusia alueita kuten Kalasatamaa. Myös Pasilassa sijaitseva kauppakeskus Tripla voi jatkossa houkutella matkailuryhmiä.



Kuva 10 Matkailubussiliikenteen näkökulmasta keskeiset kohteet ja reitit.

Suosituimmat kohteet ovat bussien pysäköinnin kannalta haasteellisimmat, sillä kiertoajeluilla bussit odottavat kohteissa matkailijoita vierailun ajan. Tyypillisesti vierailuaika kohteessa on noin 30–60 minuuttia. Yhtenä keskeisenä ryhmänä ovat risteilymatkustajat, jotka ovat suhteellisen suuri ryhmä matkailijoita ja joiden vierailut kohteissa ajoittuvat aina aamupäivään. Lisäksi kiertoajeluja tekevät lentäen, laivalla tai bussilla saapuvat matkailijat. Konferenssivierailuilla kiertoajelut ovat usein ilta-aikaan ja ajoittuvat siten nähtävyyksien kannalta ruuhkatomaan aikaan.

Kiertoajelujen lisäksi Hop On Hop Off -bussit kulkevat myös suosituimpien kohteiden kautta. Hop On Hop Off -bussit aiheuttavat kuitenkin vähemmän ruuhkia,

sillä busseja on pysäkeillä yleensä kerrallaan vain yksi, eivätkä ne jää odottamaan matkailijoiden vierailuja nähtävyyksillä.

Risteilymatkustajien vierailuja on selvitetty muun muassa Tutkimus- ja analysointikeskus Oy:n (TAK) rajahaastattelututkimuksessa (2019), jonka mukaan risteilymatkustajat vierailivat eniten seuraavissa kohteissa:

- **Kauppatori 84 %**
- **Tuomiokirkko 79 %**
- **Temppeli aukion kirkko 52 %**
- Uspenskin katedraali 51 %
- Esplanadin puisto 41 %
- **Sibelius-monumentti 36 %**
- Eduskuntatalo 34 %
- Stockmannin tavaratalo 21 %
- Jokin kauppakeskus 17 %
- Oodi kirjastotalo 15 %
- Finlandia-talo 10 %

Helsingin sataman ja Helsingin kaupungin teettämän matkapuhelinten Bluetooth-signaaleihin perustuneen tutkimuksen mukaan risteilymatkustajat vierailivat seuraavissa kohteissa 10.8.2019 – 21.8.2019⁷:

- Pakkahuoneenlaituri (22%)
- Kaivopuistonranta (21%)
- Kauppatori (17%)
- Senaatintori (11%)
- Kolmikulma (10%)
- Sibelius-monumentti (8%)

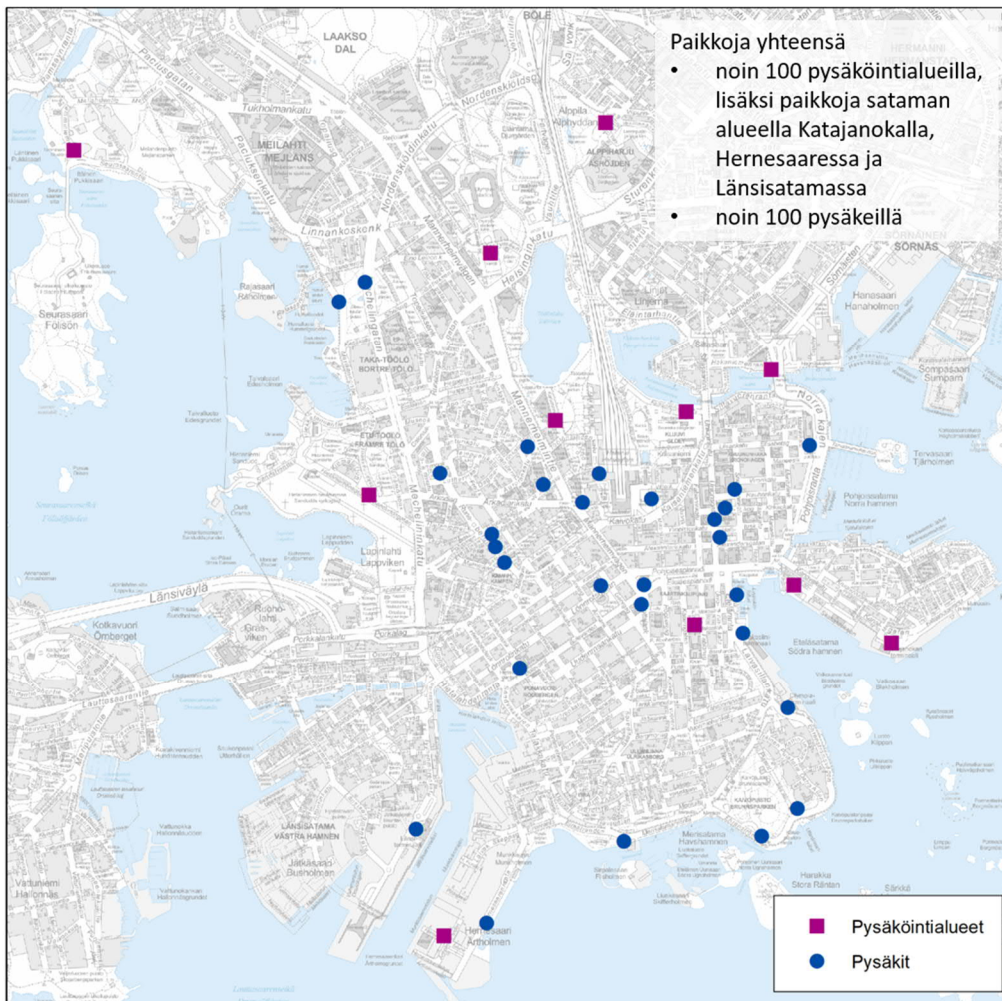
Tässä pilottitutkimuksessa tarkastellut kohteet oli valittu ennalta, joten on mahdollista jonkin keskeisen kohteen puuttuvan listalta. Lisäksi tutkimusmenetelmä on pilotointivaiheessa, ja otokseen voi sisältyä myös muiden kuin matkailijoiden matkapuhelinten signaaleja alueilta. Tutkimuksen tuloksiin tuleekin suhtautua hyvin suuntaa-antavina, eikä täsmällisinä tietoina vierailukohteista. Tutkimuksessa tarkasteltiin myös matkustajien viipymiä kohteissa. Kauppatorilla viivytettiin keskimäärin 44 minuuttia, Senaatintorilla ja Sibelius-monumentilla 43 minuuttia.

Matkailubusseille osoitetut nykyiset pysäkit ja pysäköintipaikat

Matkailubussiliikenteelle on osoitettu pysäkkejä ja pysäköintipaikkoja eri puolilla kantakaupunkia, jotka on esitetty kootusti kuvassa 11. Pysäköintialueilla on tällä hetkellä yhteensä noin 94 bussien pysäköintipaikkaa ja tämän lisäksi kartalla esitetyille pysäkeille mahtuu noin 102 bussia. Paikkamäärät on arvioitu ilmakuvi-perusteella ja ovat siten suuntaa-antavia. Satamien alueiden pysäköintipaikoista ei ole tarkkaa tietoa Katajanokalta, Hernesaaresta ja Länsisatamasta.

⁷ Hypercell - pilottitutkimus 2019

Helsingin kaupungin verkkosivuilla on bussien pysäköintikartta, jossa näkyy pysäköinti- ja pysähtymispaikan lisäksi tieto kunkin kohteen mahdollisesta aikarajoituksesta. Kohdekohtaisia paikkamääriä nykyisessä kartassa ei ole esitetty.



Kuva 11 Matkailuliikenteen pysäkit ja pysäköintipaikat

Matkailubusseille tarjotun infran kapasiteetti ei ole ensisijainen tekijä, mikä määrittää Helsingin kantokyvyn matkailijoiden määrälle. Matkailubussiliikenteelle tarjottu pysäköintikapasiteetti vaikuttaa matkailubussiliikennettä käyttävien matkailijoiden maksimimäärään ainakin nykyisellä toimintatavalla, jossa kierretään hyvin suppeaa nähtävyyssjoukkoa.

Jos tarkastellaan näitä suosituimpia ja samalla pysäköintikapasiteetiltaan rajallisia kohteita, matkailijamäärän maksimimääräksi voidaan arvioida Senaatintorille noin 2 250 vierailijaa tunnissa, Sibelius-monumentille 900 vierailijaa tunnissa ja Tempeliahaukion kirkolle noin 1150 vierailijaa tunnissa. Laskelmat ovat hyvin karkeita, ja ne on laskettu pysäköinnin aikarajoitusten perusteella, lisäksi niissä on oletettu yhteen bussiin mahtuvan noin 50 matkustajaa. Eteläisen rautatiekadun varren pysäköintipaikkoja käyttävät toisaalta oletettavasti myös muut kuin Tempeliahaukion kirkolle matkailijoita vievät bussit.

Pysäköintikapasiteetin rajallisuuteen voidaan vaikuttaa lisäämällä vierailukohteiden määrää, jolloin kaikki matkailijat eivät kävisi samoissa kohteissa ja samalla saataisiin lavennettua ruuhkahuippuja.

5 Kansainvälinen katsaus

Osana työtä toteutettiin kansainvälinen katsaus, jonka tarkoituksena oli kartoittaa eri kaupunkien matkailubussiliikenteen toimintamalleja työn taustatiedoksi. Kohdekaupungeiksi valikoituivat tiedon löydettävyyden perusteella Kööpenhamina, Tukholma, Tallinna, Amsterdam, Salzburg ja Vancouver^{8,9,10,11,12,13}.

Katsauksen perusteella eri kaupungeilla tunnistettiin olevan samantyyppisiä toimintamalleja matkailubussiliikenteen järjestelyissä. Asetettujen rajoitusten laajuus riippui haittavaikutusten merkittävydestä kaupungissa. Alla olevaan kuvaan (kuva 12) on koottu kansainvälisessä katsauksessa tarkasteltujen kaupunkien osalta löydettyjä tunnuslukuja vuosittaisten yöpymisten, risteilymatkustajien määrän sekä bussien pysähtymispaikkojen osalta. Helsingissä on suhteellisen paljon pysähtymispaikkoja busseille verrattuna muiden kaupunkien, erityisesti lähikaupunkien Tallinnan, Tukholman ja Kööpenhaminan pysäköintipaikkojen määriin.

TALLINNA 3 milj. yöpymistä 560 000 risteilymatkustajaa - 3 kohteessa 15 min paikkoja - <i>Erillinen pysäköintialue ydinkeskustan laitamilla</i>	TUKHOLMA 15 milj. yöpymistä 620 000 risteilymatkustajaa - Yht. 69 pysähtymispaikkaa - - Ilmaisia - <i>Liikenne kielletty Slottbackenilla</i>	KÖÖPENHAMINA 10 milj. yöpymistä 740 000 risteilymatkustajaa - Yht. 70 pysähtymispaikkaa - - Maksullisia, osin aikarajoitteet -
AMSTERDAM 16 milj. yöpymistä 700 000 risteilymatkustajaa - Yht. 100 pysähtymispaikkaa - <i>Paikat poistumassa kokonaan ydinkeskustasta 2025 mennessä</i>	SALZBURG 24 milj. yöpymistä - Ydinkeskustassa vain 2 nouto/jättöpaikkaa - <i>2 maksullista pysäköintialuetta ydinkeskustan laitamilla</i>	VANCOUVER 10 milj. yöpymistä 500 000 risteilymatkustajaa - 23 kohteessa 12-184 m tilaa - - Aikarajoitteet - <i>Canada Place ja P-talot maksullisia</i>
HELSINKI 4 milj. yöpymistä 500 000 risteilymatkustajaa - Yht. 196 pysähtymispaikkaa - - Ilmaisia, aikarajoitteet -		

Kuva 12 Kansainvälisen katsauksen kohdekaupunkien vertailua.

Kansainvälisessä katsauksessa kävi ilmi, että jotkut kaupungit ovat ottaneet käyttöön toimenpiteitä pysäköinti- ja pysähtymispaikkojen käytön optimointiin parantaakseen vilkkaan matkailubussiliikenteen sujuvuutta ja palvelutasoa. Suurten matkailijavolyymien kaupungeissa tiukatkin rajoitukset ovat arkipäivää. Esimerkiksi Salzburgissa suuret päivämatkustajien määrät ovat kasvattaneet matkailubussien määriä ja johtaneet erittäin negatiiviseen suhtautumiseen niitä

⁸ Visittallinn.ee / Parking in Tallinn

⁹ Tillstand.stockholm / Tourist Bus Parking in Stockholm

¹⁰ Parkeringsinfo.dk / Priser for parkering i København

¹¹ Gemeente Amsterdam / Agenda Touringcar 2020-2025 (2019); lamsterdam.com / Information for coach operators; Amsterdam.nl / Coaches and tour buses

¹² Salzburg.info / Regulations for Tourist Buses – General Information; By Tour Bus to Salzburg

¹³ Vancouver.ca / Tour bus parking and zones

kohtaan. Salzburgissa on nostettu esille matkailubussien pääsyn kieltäminen kokonaan tietyille alueille. Niin ikään Amsterdamissa ollaan täysin kieltämässä matkailubussiliikenne ydinkeskustan alueella. Kuvaan 13 on koottu teemoittain katsauksessa esille nousseita eri kaupunkien hyödyntämiä toimenpiteitä matkailubussiliikenteen toiminnalle.

VIESTINTÄ	RAJOITUKSET	MÄÄRIEN HALLINTA	KONFLIKTIT
Selkeät nettisivut ja ohjedokumentit matkailubusseille, eri kieliversiot	Pääsyn kieltäminen tietyille alueelle täysin	Varattava pysähtymisslotti ja/tai pysäköintipaikka tai erikseen anottava lupa	Suosituksia uusiksi matkailijoiden reiteiksi pysähtymispaikoilta kohteisiin/keskustaan
Opastusvideot matkailubussilla vierailemiselle	Pysähtymiskiellot yöaikaan	Reaaliaikaisen kapasiteettiilanteen välittäminen nettikameralla	Ryhmäkokojen rajoittaminen
Häiriöiden tekstiviestiihmoitusten ja/tai uutiskirjeen tilaus ajankohtaisista asioista	Pysähtymiskiellot tiettyyn aikaan tiettyjen kohteiden lähellä	Joustava kapasiteetti: kapasiteetin lisääminen kesäaikaan	Moottorin käynnissä pitämisen kieltäminen yli 5 min, kun bussi pysähtynyt
OHJAUS JA SUJUVUUS	Rajoitukset ajoneuvon suhteen (paino, päästöttömyys)	Valvonta ja monitorointi (pysähdyspaikkojen käyttö, bussien määrä)	MÄÄRIEN VÄHENTÄMINEN
Selkeästi osoitetut reitit matkailubusseille	HINNOITTELU / TARJONTA		P+R henkilöautoille – pysäköinnin ja joukkoliikennelipun yhdistäminen (5 hlö)
Selkeästi osoitetut pysähtymis- ja pysäköintipaikat	Ydinkeskustassa sallittua vain nouto/jätö	Vain lyhyt pysähtyminen (5-15 min) ilmaista	Vaihtoterminaalien rakentaminen (matkailubussi – paikallisliikenne)
Varsinaisten pysäköintialueiden osoittaminen keskustan laitamilta	Kaikista suosituimpien kohteiden muuttaminen maksullisiksi	Alueelle tulo maksullista, mikäli haluaa pysähtymis-/pysäköintioikeuden	PALVELUT
	Erilaiset maksuvaihtoehdot (sovellus, internet, palvelupiste)	Erilaiset lippuvaihtoehdot (QR, Access Permit, sovellus jne.)	Wc:n tyhjennys- ja pesupaikkojen osoittaminen esim. pysäköintialueilta

Kuva 13 Mahdollisia toimenpiteitä matkailubussiliikenteen sujuvuuden parantamiseksi ja haittavaikutusten vähentämiseksi

Liitteet

1 Kehittämissuunnitelman toimenpiteiden tarkemmat kuvaukset

1) Yleiset suunnitteluperiaatteet ja toimintamallit

Toimenpide 1.1 Valvotaan matkustajabussiliikenteen pysähtymis- ja pysäköintiaikoja suosituimmissa kohteissa.

Tavoiteltava lopputulos: Pysäköinnin ja lyhytaikaisen pysähtymisen sujuvuuden ja tehokkuuden parantuminen, kun väärinkäytökset vähenevät valvonnan myötä. Myös yleinen viihtyisyys ja turvallisuus paranevat kohteissa, kun väärinpysäköinti vähenee. Pysäköinninvalvonnan avulla saadaan kerättyä tietoa valvonnan vaikutuksista pysäköintikäyttäytymiseen.

Toimenpiteen sisältö:

- Valvotaan tehostetusti matkailubussien pysäköintiä keskeisimpien kohteiden ympäristöissä: Senaatintori, Tempeliahaukion kirkon pysäköinti Runeberginkadulla ja Autotalolla sekä Mechelininkatu Sibelius-monumentilla.
- Kerätään valvonnan kokemuksista tietoa, jonka avulla voidaan arvioida valvonnan resurssitarvetta jatkossa.
- Valvonnan ohella myös ohjataan matkailubussiliikennettä liikenteen sujuvuuden parantamiseksi nykyisen käytännön mukaisesti.

Vastuutaho: Kymp / Pysäköinninvalvonta ja pysäköintipalvelut

Osallistujat: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Tarvittavat kaupungin resurssit: Toteutetaan muun pysäköinninvalvonnan ohessa, 1 henkilötyökuukausi. Liikenteen ohjaajien resursseja ei ole arvioitu.

Toteuttamisaikataulu: Valvontaa ja liikenteen ohjausta tehdään jatkuvasti. Niitä tehostetaan vilkkaimpina matkailusesonkeina.

Toimenpide 1.2

Laaditaan toimenpiteiden toteutuksen seurantasuunnitelma.

Tavoiteltava lopputulos: Matkailubussiliikenteen kehittäminen on jatkuva prosessi. Toimenpiteiden kautta saadaan kerättyä käytännön kokemuksia niiden toimivuudesta. Kerätyn seurantatiedon pohjalta toimintaa voidaan kehittää jatkuvana prosessina.

Toimenpiteen sisältö:

- Nykyistä kattavamman tiedon kerääminen matkailubussiliikenteen määristä, luonteesta, kysynnästä ja vaikutuksista.
- Matkailubussiliikenteen kehittymisen seuranta (ennen-jälkeen) osana kunkin toimenpiteen toteuttamista.
- Seuranta voi olla määrällistä tai laadullista seurantaa, kuten erilaiset kyselyt matkailijoille, matkailutoimijoille ja asukkaille säännöllisesti siitä, miten eri paikat koetaan (esim. vuosittain sesongin alku- ja loppupuolella). Määrällisenä seurantana kohdekohtaiset lukumäärät ja volyymit.
- Tarkistetaan, että esitetyt toteuttamisaikataulut ovat yhteneväiset *kestävän matkailun Helsinki, toimenpideohjelma 2020-2025*–suunnitelman kanssa.
- Seurannan yhteydessä päivitetään tarvittaessa toimenpiteiden toteuttamisaikatauluja.
- Toimenpide linkittyy yhteistyötoimenpiteeseen 2.2 yhteistyötapaamisten käytännön käyttöönotosta.

Vastuutaho: Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto; Kympp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Tarvittavat kaupungin resurssit: 1 henkilötyökuukausi / vuosi

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 1/2022, kesto on jatkuva

Toimenpide 1.3

Otetaan mahdollisesti käyttöön matkailubussien pysäköinnin maksullisuus suosituimmissa kohteissa ja selvitetään samalla tarvetta pysähtymis- ja pysäköintipaikkojen varausjärjestelmän käyttöönottoon tietyissä erityiskohteissa. Nämä mahdolliset päätökset tehdään vasta sen jälkeen, kun on käyty vuorovaikutusta alan toimijoiden kanssa matkailubussiliikenteen tulevaisuuden pysäköintiratkaisuista.

Tavoiteltava lopputulos: Kysynnän hallinta ja pysäköintikäyttäytymisen seurantatiedon kerääminen.

Toimenpiteen sisältö:

- Otetaan tarvittaessa käyttöön pysäköintimaksut ruuhkaisimmilla pysähtymis-/pysäköintipaikoilla kysynnän hallitsemiseksi, valvonnan helpottamiseksi ja seurantatiedon keräämiseksi matkailubussien pysäköintikäyttäytymisen kehityksestä. Tarvittaessa maksun suuruutta säätelemällä voidaan hillitä kysyntää.
- Ensisijaisina kohteina Senaatintorin ympäristö, Sibelius-monumentti ja Tempeliahaukion kirkkoa palvelevat pysäköinnit. Senaatintorin ympäristössä maksullisuus on osa kattavampaa ehdotettua toimenpidekokonaisuutta, jossa osassa aluetta pysäköintiä myös siirretään asteittain pois Senaatintorin edustalta.
- Selvitetään samassa yhteydessä tarve pysähtymis- ja pysäköintipaikkojen varausjärjestelmän käyttöönottoon tietyissä erityiskohteissa.

Vastuutaho: Kympp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, pysäköinninvalvonta ja pysäköintipalvelut

Osallistujat: Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto

Tarvittavat kaupungin resurssit: 2,5 henkilötyökuukautta

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 01/2022, päättyy 05/2022

Toimenpide 1.4 Kartoitetaan kantakaupungin hotellien edustojen pysähtymis- ja pysäköintikäytäntöjä ja yhtenäistetään niitä tarvittaessa.

Tavoiteltava lopputulos: Ensisijainen tavoite on mahdollistaa nouto- ja jätöliikenne pysäköintikielloilla hotellien edustoilla. Jos tähän ei ole mahdollisuutta, tavoitteena on osoittaa jätö- ja noutopaikat muualta hotellien lähiympäristöstä, jonne hotellien tulisi ohjata bussit sekä matkailijat noutoa ja jätöä varten. Näin vähennetään bussien turhaa ajoa, eivätkä bussit myöskään turhaan tuki hotellien edustoja.

Toimenpiteen sisältö:

- Kartoitetaan kantakaupungin alueen hotellit, joissa on haasteita pysähtymis- tai pysäköintikäytännöissä (esim. kevyt kysely hotelleille). Suunnitellaan tarvittavat muutokset ja laaditaan ohjeistus noutoa ja purkua varten, jos se ei hotellin välittömässä läheisyydessä ole mahdollista tai aiheuttaa haittaa tai vaaratilanteita muulle liikenteelle.
- Muutoksista ja uusista käytännöistä tiedottamisessa yhteistyö hotellien kanssa.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Osallistujat: Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto

Tarvittavat kaupungin resurssit: 1 henkilötyökuukausi

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 10/2022, päättyy 02/2023

Toimenpide 1.5 Kehitetään matkailijoille vaihtoehtoisia tapoja liikkua Helsingissä muutaman tunnin mittaisella kierroksella ja markkinoidaan niitä nykyistä tehokkaammin.

Tavoiteltava lopputulos: Matkailubussiliikenteen määrä kantakaupungissa ei lisääny, vaikka matkailijamäärät kasvavat.

Toimenpiteen sisältö:

- Kaupunki järjestää matkanjärjestäjille suunnattuja yhteistapaamisia vuosittain. Tapaamisten keskeinen tavoite on tukea uusia kaupunkiin tutustumismahdollisuuksia, jotka vähentävät matkailubussiliikennettä suosituimmilla nähtävyyksillä.
- Informaation ja viestinnän kehittäminen ja lisääminen Helsingin kokemisesta eri kulkutavoin, eri viestintäkanavat huomioiden. Helsingin markkinointiviestin määrittäminen kestävän ja aktiivisen liikkumisen näkökulmasta sekä markkinointi keskeisissä solmupisteissä (lentoasema, terminaalit, satamat, hotellit).
- Hyvien paikallisjoukkoliikennettä hyödyntävien kaupunkikierrosten kehittäminen erityisesti yksilömatkailijoille (esim. kaupunkikierrros, jossa siirtymiset mahdollisimman monella eri kulkutavalla; Helsinki pyöräillen; Helsinki ratikalla; merellinen Helsinki vesitse). Vesiliikenteen kehittäminen erityisesti Hernesaaresta.
- Matkailubussiliikennettä ja paikallisjoukkoliikennettä yhdistävien tuotteiden kehittämisen mahdollistaminen ja siihen kannustaminen: matkailijaryhmien lipunmyynnin ja lipputuotteiden kehittäminen sekä sopivien yhteysvälien/linjojen tunnistaminen ja palvelutason tarkastelu. Raitiotieliikenteen uusien konseptien kehittäminen (esim. matkailijoiden raitiotie- hop-on hop-off, raitiovaunujen tilausajoliikenne). Hyödynnetään Hernesaaren rakennettavaa ratikkaa mahdollisuuksien mukaan matkailuliikenteessä. Risteilymatkustajia on vilkkaimpina ajankohtina niin paljon, että ratikka voi palvella vain osaa heistä. Varmistetaan, ettei matkailijoiden lisääntyvä määrä aiheuta haittaa paikallisyhteisölle.
- Toimenpide voi toteutua kaupungin, Helsingin seudun liikenteen ja matkailualan toimijoiden yhteistyönä.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu; Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto

Osallistajat: Kymp / Viestintäpalvelut; Helsingin seudun liikenne; matkailualan toimijat

Tarvittavat kaupungin resurssit: 1 henkilötyökuukautta / vuosi

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 10/2023, kesto on jatkuva. Hernesaaren raitiotieyhteys valmistuu 2023

Toimenpide 1.6 Edistetään matkailubussiliikenteen lähipäästöjen vähentämistä ilmanlaadun parantamiseksi sekä CO₂-päästöjen vähentämistä.

- Edistetään hiilineutraali Helsinki 2035 –ohjelman toimenpidettä ”Kehitetään ympäristövyöhykettä”.
- Tuetaan vähäpäästöisyyttä pysäköintimaksujen alennuksissa, mikäli pysäköinnin maksullisuus otetaan käyttöön.
- Huomioidaan matkailubussiliikenteen tarpeet vähäpäästöisyyttä tukevan infrastruktuurin edistämässä ja toteuttamisessa.

Tavoiteltava lopputulos: Matkailubussiliikenteen tuottamat päästöt ovat osa liikenteen kokonaispäästöjä. Tavoitteena on liikenteen kokonaispäästöjen väheneminen hiilineutraali Helsinki 2035 tavoitteiden mukaisesti. Ilmansuojelusuunnitelman mukaisesti tavoitteena myös vähäpäästöisten ajoneuvojen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön edistäminen.

Toimenpiteen sisältö:

- Edistetään Hiilineutraali Helsinki -ohjelman mukaisesti hiilidioksidipäästöjen alentamista matkailubussiliikenteessä. CO₂-päästöjen alentaminen tarkoittaa esimerkiksi uusiutuvan biodieselin (HVO) käytön edistämistä. Myös sähköistymistä edistetään pitkällä aikajänteellä.
- Mikäli matkailubussiliikenteen pysäköintimaksut otetaan laajassa mitassa käyttöön, vähäpäästöisyyttä tuetaan samoin periaattein kuin yleisesti myöntämällä vähäpäästöisille ajoneuvoille pysäköintimaksujen alennukset.
- Vähäpäästöisyyttä tukevan infrastruktuurin kehittäminen tiiviissä vuoropuhelussa liikennöitsijöiden kanssa, kuten parhaiden pysähtymis-/pysäköintipaikkojen allokonti vähäpäästöisille ajoneuvoille. Myös sähkölatauspisteiden tarvetta kartoitetaan matkailubussiliikenteen käyttöön ja bussiliikenteen sähköistymiseen valmistaudutaan sitä tukevan latausinfrastruktuurin kehittämisellä. Infrastruktuurin kehittäminen on luontevaa kytkeä muun liikenteen infran kehittämiseen. Tässä huomioidaan sähkökäyttöisen matkailubussiliikenteeseen soveltuvan kaluston kehittyminen.
- Tieliikennelaki ei mahdollista päästörajojen asettamista. Mikäli lainsäädäntöön tulee muutoksia tältä osin, tutkitaan päästörajoitusten käyttöönottoa ympäristövyöhykkeellä seuraavasti: Alkuvaiheessa kyselyn toteuttaminen liikennöitsijöille. Tämän jälkeen eteneminen laatimalla esimerkiksi tiekartta kriteerien käyttöönottoon. Kriteerien käyttöönotossa huomioidaan riittävät siirtymäajat ja välitavoitteet, jotta siirtymä on hallittu ja toimijoille ennakoitavissa. Selvitetään ympäristövyöhykkeen mukaisen päästörajan laajentamista matkailubussiliikenteeseen. Ympäristövyöhyke on nykyisin tiukimman EURO 6 -luokan mukainen, mutta se ohjaa vain julkisten tilaajien tilaamaa bussiliikennettä. Valvonnan ja sanktioinnin kannalta tämä edellyttäisi liikennemerkkejä ja valvontaa. Huomioidaan tarvittavat siirtymäajat ja kytetään toimenpide Hiilineutraali Helsinki -ohjelman logistiikkaan ja ajoneuvoteknologiaan liittyviin toimenpiteisiin.

Vastuutaho: Kymp / Ympäristöpalvelut

Osallistajat: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu; Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto

Tarvittavat kaupungin resurssit: 1 henkilötyökuukautta / vuosi (valvonta ja infrastruktuurin toteuttaminen eivät sisälly arvioon)

Toteuttamisaikataulu: Kytkeytyy hiilineutraali Helsinki -ohjelmaan, arvio alkaa 01/2021

2) Informaatio ja yhteistyö

Toimenpide 2.1 Toteutetaan matkailubussitoimijoita palveleva sivusto Helsingin kaupungin verkkosivuille, jonne kootaan matkailubussitoimijoiden ja matkaoppaiden tarvitsema ajantasainen tieto ja ohjeistukset. Parannetaan matkanjärjestäjien ja liikennöitsijöiden ohjemateriaalia. Lisäksi käännetään aineisto ainakin englanniksi ja venäjäksi.

Tavoiteltava lopputulos: Matkailubussitoimijoille on tarjolla ajantasaista tietoa Helsingin toimintatavoista, jolloin matkailukohteiden pysäköinnin ja vierailujen toimintatavat ovat kaikkien saatavilla edesauttaen niiden noudattamista. Ohjemateriaalista laaditaan selkeä, havainnollinen ja yksinkertainen, jota voidaan helposti päivittää. Ohjemateriaalin avulla parannetaan tiedon saatavuutta yhteisistä säännöistä ja käytännöistä erityisesti suosituimmista kohteissa. Kiertoajelut on suunniteltu ja porrastettu siten, että suosituimmista kohteissa ruuhkaisuuden taso ei nouse liian korkeaksi.

Toimenpiteen sisältö:

- Matkailubussitoimijoita palvelevien verkkosivuston toteuttaminen Helsingin kaupungin verkkosivuille sisältäen muun muassa kattavaa informaatiota kaupungissa toimimisesta, suositukset hyvistä, muut toimijat huomioon ottavista toimintamalleista, tietoa tulevista kehittämistoimenpiteistä ja linjauksista.
- Olemassa olevasta kaupungin matkailubussiliikenteen ohjeaineistosta kootaan yksi selkeä tietopaketti, joka sisältää nykyisen tiedon jäseneltynä ja täydennettynä kartta-aineistolla. Tietopaketti laaditaan yhteistyössä matkailubussitoimijoiden (matkanjärjestäjät, bussioperaattorit) kanssa, ja se sisältää myös suositukset kiertoajeluiden hyviksi periaatteiksi kaupungissa. Aineisto nykyistä helpommin löydettäväksi kaupungin verkkosivuilta eri kielillä. Hyvänä esimerkkinä Tukholman kaupungin aineisto Turistbussparkering i Stockholm / Tourist Bus Parking in Stockholm.
- Aineistoon ohjeistus keskeisten kohteiden käytännöistä sekä suomeksi, ruotsiksi, venäjäksi että englanniksi. Ohjeistuksen otsikointi koskemaan yleisiä käytäntöjä, ei vain Senaatintoria. Havainnollistavaa kartta-aineistoa Senaatintorin tapaan myös muista poikkeuksellisista järjestelyistä, kuten Kaivopuiston ajaminen itä-länsi-suuntaisesti, jotta myös ulkomaalaiset kuljettajat ymmärtävät ohjeen.
- Pysäköintipaikkojen havainnollisempi esittäminen, esimerkiksi interaktiivinen lähestymiskartta paikoista, vrt. kauppakeskusten ohjeet pysäköintiin ajamisesta tai HSL:n kuljettajaohjeistus terminaalien sisäisistä ajoreiteistä. Lisätään pysäköintikartan selitteisiin pysäköintipaikkamäärät / kohde.
- Ohjeaineiston jakaminen varustamoiden kautta laivoilla saapuville linja-auton kuljettajille laivapaikan varaamisen yhteydessä.
- Viestintäprosessien määrittäminen.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu; Kaupunginkanslia / Viestintäosasto, elinkeino-osasto

Osallistujat: Kymp / Viestintäpalvelut

Tarvittavat kaupungin resurssit: 3 henkilötyökuukautta, voidaan tarvita myös konsulttiresursseja

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 09/2021, päättyy 03/2022

Toimenpide 2.2 Otetaan käyttöön yhteistyötapaamisten käytäntö, jossa toteutetaan yhteistyötapaamiset kaupungin, sataman ja yrittäjien kanssa vuosittain ennen ja jälkeen matkailusesongin. Kaupunki toimii kokoonkutsujana.

Tavoiteltava lopputulos: Yhteistyön vahvistaminen, jonka avulla saadaan kerättyä palautetta ja kokemuksia toteutetuista muutoksista, joihin voidaan reagoida tarvittaessa. Lisäksi kaupunki voi esittää tahtotilan ja tavoitetilan, jota kohti matkailuliikenteen olosuhteiden osalta aiotaan edetä.

Toimenpiteen sisältö:

- Matkailubussiliikenteen osalta yhteistyö kaupungin ja yrittäjien välillä vakiintuneiden toimijoiden kanssa on jo nykyisellään toimivaa. Satamalla on käytäntönä järjestää matkailukauden alussa yhteistyötilaisuus matkanjärjestäjien kanssa.
- Yhteistyön laajentaminen yhdistämällä käytäntöjä ja järjestämällä yhteistyötilaisuus 1) sesongin alussa, jossa sovitaan käytännöistä ja 2) sesongin lopussa, jossa käydään läpi esille nousseet haasteet ja opit seuraavaa matkailusesonkia varten. Yhteistyötapaamiset ovat tärkeitä erityisesti matkanjärjestäjien ja bussioperaattorien kannalta.
- Tilaisuuksissa voidaan käsitellä kaupungin tulevat muutokset, jotka vaikuttavat matkailubussiliikenteeseen, kuten keskeiset katuverkon muutokset.
- Mahdollisuuksien mukaan yritetään suunnata viestiä myös Linja-autoliittoon kuulumattomille ja ulkomaisille yrityksille.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Osallistujat: Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto

Tarvittavat kaupungin resurssit: 0,5 henkilötyökuukautta / vuosi

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 03/2021, kesto on jatkuva

Toimenpide 2.3 Vahvistetaan matkailun johtamista *kestävän matkailun Helsinki, toimenpideohjelma 2020-2025*–suunnitelmaluonnoksen mukaisesti.

Tavoiteltava lopputulos: Matkailun kehittäminen ja edistäminen on kokonaisvaltaista. Myös matkailubussiliikenteen kehittäminen on selkeämmin osana matkailun kehittämistä.

Toimenpiteen sisältö:

- Edistetään ja jatkoselvitetään verkostomaisen kohdejohtamisen alueorganisaation perustamista *kestävän matkailun Helsinki*–suunnitelmaluonnoksen mukaisesti. Ohjelmassa on esitetty alustavasti seuraavaa:
 - Perustetaan ja resursoidaan pysyvä, verkostomainen kohdejohtamisen alueorganisaatio (Destination Management Organization, DMO), johon kutsutaan mukaan KYMP:n, KUVA:n, HSL:n, Helsinki Marketingin, viestinnän, terveys- ja turvallisuusviranomaisien ynnä muiden tahojen virallisesti nimetyt matkailuvastaavat. DMO-organisaatiota johdetaan elinkeino-osastolta, ja siihen kuuluu kiinteästi matkailun tutkimus.
 - Perustamisen yhteydessä laaditaan organisaation toimintasuunnitelma, joka pitää sisällään myös matkailun tilannekuvan seurannan (esimerkiksi turvallisuus)
 - Kaupungin matkailun johtamisen tueksi perustetaan kaupungin organisaation ulkopuolisista toimijoista koostuva Helsingin matkailun Advisory Board

Vastuutaho: Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto

Tarvittavat kaupungin resurssit: Vaatii jatkuvia resursseja

Toteuttamisaikataulu: Kestävän matkailun Helsinki –suunnitelman aikataulun mukaisesti

Toimenpide 2.4 Kehitetään liikenteen poikkeusjärjestelyistä tiedottamista.

Tavoiteltava lopputulos: Toimijat saavat tietoa poikkeusjärjestelyistä siten, että poikkeuksiin ehditään reagoimaan.

Toimenpiteen sisältö:

- Kaupungilla on käynnistymässä kehitystyö internet-pohjaisesta työkalusta/palvelusta, jonka avulla katualueilla olevat kaupungin ja muiden toimijoiden työmaat ja niiden poikkeusjärjestelyt esitetään sekä vaikutuksia hallitaan.
- Työkalun/palvelun käyttöönotosta tiedottaminen laajasti.

Vastuutaho: Kympp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Tarvittavat resurssit: Vaatii resursseja, kehitystyö käynnissä

Toteuttamisaikataulu: Arvio valmistumisesta vuonna 2022

3) Pysäköintipaikat

Toimenpide 3.1 Kartoitetaan Helsingin arvokkaimmat kulttuurihistorialliset nähtävyydet ja muut keskeiset kohteet, jotka rauhoitetaan matkailubussiliikenteen pysäköinniltä. Toteutus tehdään vaiheittain alan toimijoiden kanssa yhteistyössä.

Tavoiteltava lopputulos: Helsingin arvokkaimpien kulttuurihistoriallisten kohteiden viihtyisyyttä ja turvallisuutta lisätään siten, että Helsinki olisi entistä houkuttelevampi ja viihtyisämpi matkailukohde.

Toimenpiteen sisältö:

- Kartoitetaan ne kohteet, jotka rauhoitetaan matkailubussiliikenteen pysäköinniltä. Tällaiseksi kohteeksi on tunnistettu muun muassa Senaatintorin ympäristö, johon on ehdotettu toimenpiteitä tässä selvityksessä (toimenpide 3.4).
- Matkailubussien määriä vähennetään tärkeimpien nähtävyyksien välittömässä läheisyydessä. Matkailuliikenteen toimijoiden kanssa yhteistyössä luodaan malli, miten matkailijat kiertävät keskustan arvokkaat matkailukohteet siten, ettei busseja pysäköidä kulttuurihistoriallisten kohteiden välittömään läheisyyteen.
- Tavoitteena on tehdä muutokset vaiheittain yhteisesti sovitun siirtymäajan aikana.
- Toimenpide toteutetaan matkailubussiliikenteen toimijoiden kanssa yhteistyössä.
- Toteutusaikatauluun vaikuttavat matkailubussiliikenteen volyymit pandemian aikana sekä käynnistyminen pandemia-ajan jälkeen.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, viestintäpalvelut

Osallistujat: Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto; matkailuliikenteen tarvittavat toimijat

Tarvittavat kaupungin resurssit: 2 henkilötyökuukautta

Aikataulu: 02/2021 – 05/2021, toteutus vaiheittain

Toimenpide 3.2

Lisätään kaksi pysäköintipaikkaa matkailuliikenteen busseille Marimekko Outlet Herttoniemen edustalle.

Tavoiteltava lopputulos: Matkailijaryhmien vierailukohteeksi vakiintuneella paikalla on pysäköintipaikka kohteen läheisyydessä ympäri vuoden.

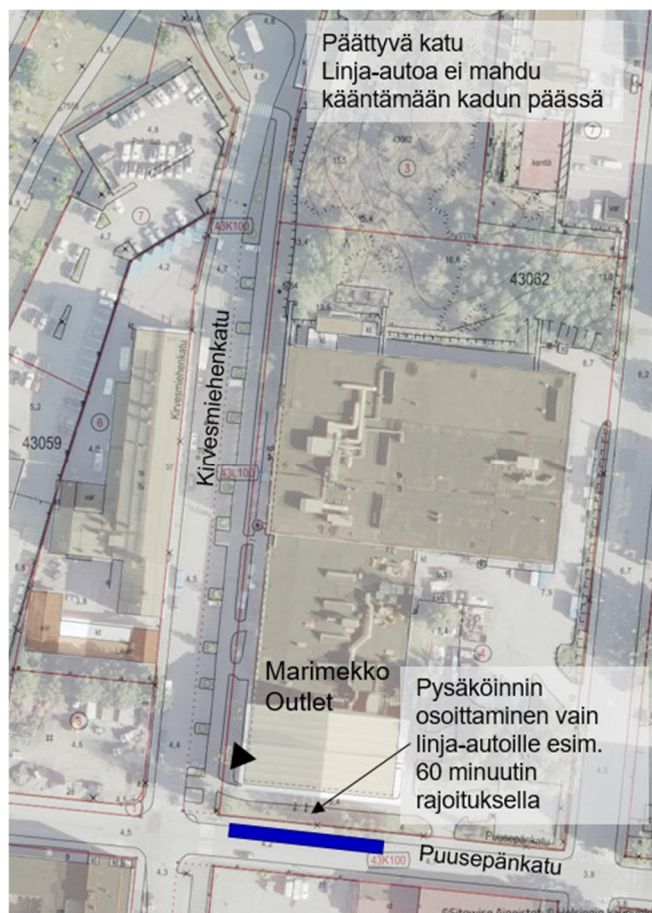
Toimenpiteen sisältö:

- Lisätään 1-2 pysäköintipaikkaa Marimekko Outletin edustalle Kirvesmiehenkadulle tai Puusepänkadulle. Toimenpide sisältää liikennemerkkin asentamisen.
- Matkailijoiden jättö Outletin oven edustalle. Kirvesmiehenkatu on päättävä katu ja linja-auton kääntäminen ei ole mahdollista kadun päässä. Nykyisin kääntyminen tehdään liittymässä. Tällöin linja-auto tulee peruuttaa Kirvesmiehenkadun pysäköintipaikalle. Vaihtoehtoisesti Puusepänkadulla matkailijoiden kulku takaisin bussiin tapahtuisi nurmialueen kautta.
- Vaihtoehtona on, että linja-auto ajaa reittiä Sahaajankatu, Puusepänkatu, Puusepänportti ja Laivalahdenkatu. Tällöin sen ei tarvitse peruuttaa, mutta matkailijat eivät pääse suoraan Marimekon oven eteen.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Tarvittavat kaupungin resurssit: 0,5 henkilötyökuukautta

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 09/2021, päättyy 12/2021



Toimenpide 3.3

Lisätään Töölönlahden puiston ja Elielinaukion välisen alueen matkailubussiliikenteen pysäköintipaikkoja kesäsesongin ajaksi.

Tavoiteltava lopputulos: Alueella on paljon uusia nähtävyyksiä. Lisäämällä matkailubussiliikenteen pysäköintipaikkoja muualle kuin suosittujen kohteiden läheisyyteen, parannetaan kohteiden toimivuutta ja vähennetään ruuhkaisuutta.

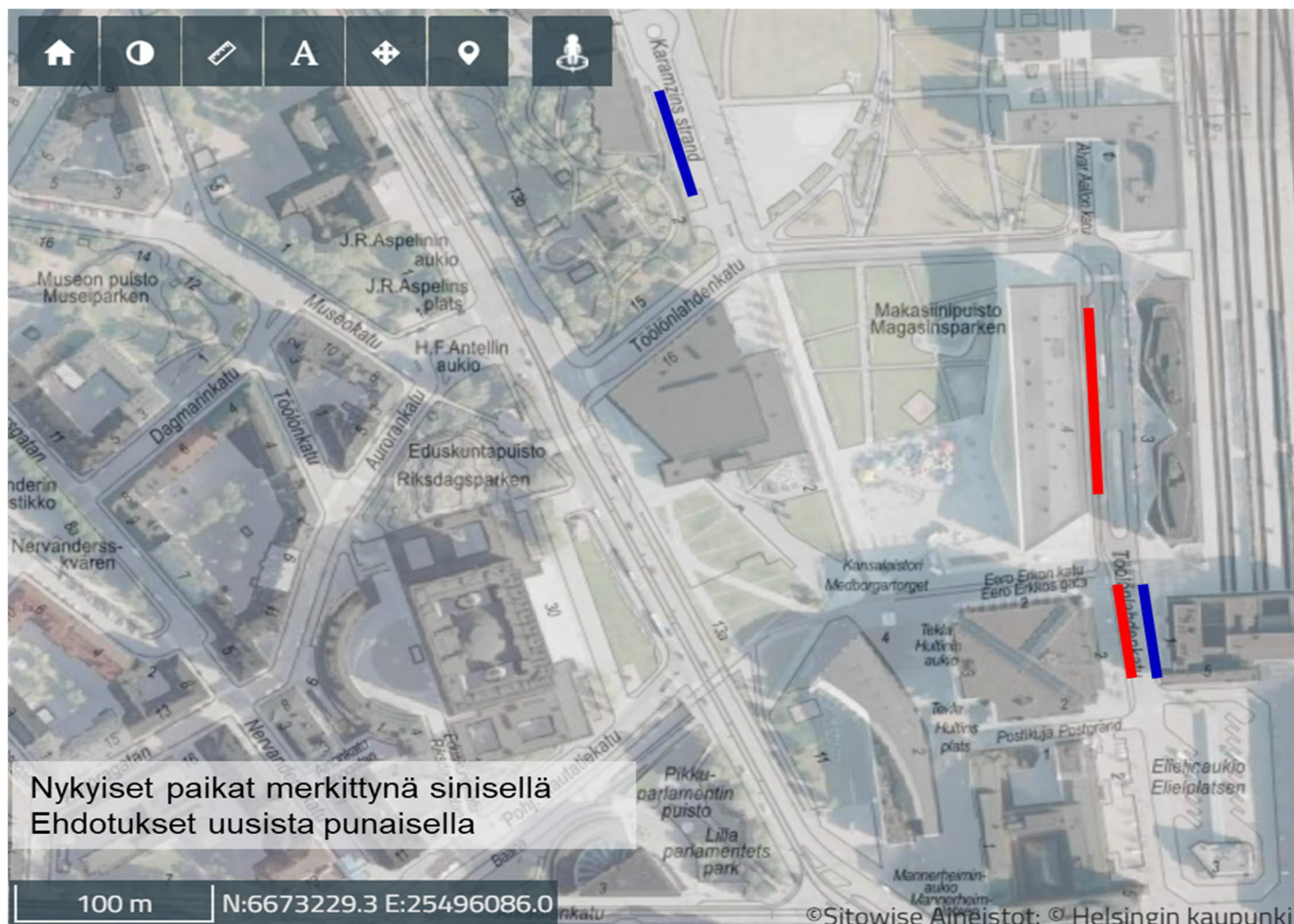
Toimenpiteen sisältö:

- Sanomatalon edustalle nykyisten 6 henkilöautojen pysäköintipaikan tilalle sallitaan matkailubussiliikenteen pysäköinti. Korvaavia henkilöautopysäköintipaikkoja on esimerkiksi Postitalon edustalla tai Elielinaukion pysäköintihallissa.
- Vaihtoehtoisesti selvitetään Töölönlahdenkadun muiden kadunvarsipysäköintipaikkojen muuttamista kesäkaudeksi maksullisiksi matkailuliikenteen pysäköintipaikoiksi.
- Finlandia-talon takaosan nykyisten pysäköintipaikkojen pysäköintiajan muuttaminen nykyisestä 30 minuutista 60 minuuttiin, mikä mahdollistaa kävelyn etäämmällä oleviin kohteisiin.
- Oodin itäpuolelle nykyisten henkilöautojen pysäköintipaikkojen tilalle matkailuliikenteelle merkitään pysäköintipaikat 60 minuutin aikarajoituksella.
- Tulevat maankäytön muutokset saattavat vaikuttaa Elielinaukion ja sen ympäristön käyttöön matkailubussien pysäköintiin.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Tarvittavat kaupungin resurssit: 1 henkilötyökuukausi

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 01/2022, päättyy 04/2022



Toimenpide 3.4 Lisätään Senaatintorin viihtyisyyttä rauhoittamalla sen ympäristöä bussiliikenteeltä vähentämällä matkailubussiliikenteen pysäköintiä torin ympäristössä vaihteittain sekä kehittämällä vaihtoehtoisia toimintatapoja alan toimijoiden kanssa yhteistyössä.

Tavoiteltava lopputulos: Senaatintorin ympäristö rauhoitetaan matkailijoille, vierailijoille ja kaupunkilaisille. Moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttama häiriö kohteen kokemiseksi vähenee.

Toimenpiteen sisältö:

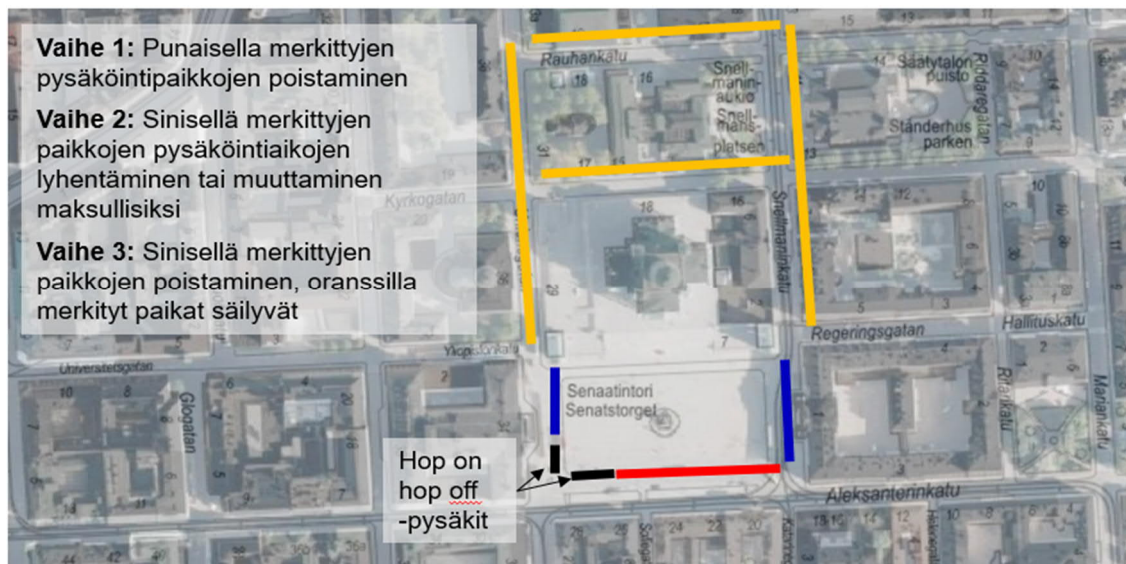
- Toimenpiteen sisältö määritellään toimenpiteen 3.1 tulosten mukaisesti (kartoitetaan yhteistyössä keskeiset kohteet ja määritetään toimintamalli). Yksi mahdollinen etenemistapa on seuraava:
- **Vaihe 1** Pysäköintipaikkojen poistaminen Aleksanterinkadulta, Hop-on hop-off bussin pysäkki säilyy.
- **Vaihe 2** Senaatintorin laidalle jäljelle jäävien paikkojen pysäköintiaikojen lyhentäminen tai muuttaminen maksullisiksi. Rauhankadun ja Kirkkokadun paikat maksuttomia.
- **Vaihe 3** Senaatintorin reunojen pysäköinti poistetaan. Unioninkadulle, Rauhankadulle ja Kirkkokadulle jää aikarajoitettuja tai maksullisia pysäköintipaikkoja. Mahdollisesti Unioninkadulle lisätään uusia pysäköintipaikkoja Senaatintorin pohjoispuolelle. Paikkoja varataan Etelärannasta ja Katajanokalta, jolloin toimintamallina voi olla, että turistit jätetään kauppatorin eteläpuolella kyydistä ja otetaan sovittuun ajan jälkeen tuomiokirkon pohjoispuolelta takaisin kyytiin. Tällöin turistit tutustuvat kävellen tärkeimpiin nähtävyyksiin.
- Kaikki vaiheet edellyttävät toimenpiteen 1.1 toteuttamista pysäköinninvalvonnan lisäämisestä. Lisäksi vaiheet kytkeytyvät vahvasti toimenpiteeseen 1.3 ”Otetaan mahdollisesti käyttöön matkailubussien pysäköinnin maksullisuus suosituimmissa kohteissa ja selvitetään samalla mahdollisuutta pysähtymis- ja pysäköintipaikkojen varausjärjestelmän käyttöönottoon.”
- Muutoksista tiedottaminen hyvissä ajoin ennen kesäsesongin alkua.

Vastuutaho: Kympp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu, viestintäpalvelut

Osallistujat: Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto; Kympp / Pysäköinninvalvonta ja pysäköintipalvelut

Tarvittavat kaupungin resurssit: 1,5 henkilötyökuukautta / vuosi

Toteuttamisaikataulu: Aikatauluun vaikuttavat pandemian tilanne ja torin muu mahdollinen käyttö.



Toimenpide 3.5 Arvioidaan Sibelius-monumentin matkailubussiliikenteen pysäköinnin toimivuutta. Tarvittaessa Merikannontie voidaan muuttaa yksisuuntaiseksi ja matkailubussiliikenteen pysäköintiä lisätä vaikutustarkastelujen perusteella.

Tavoiteltava lopputulos: Sibelius-monumentilla matkailubussien väärinpysäköinti, siitä aiheutuvat häiriöt muulle liikenteelle sekä kohteen ruuhkaisuus vähenevät.

Toimenpiteen sisältö:

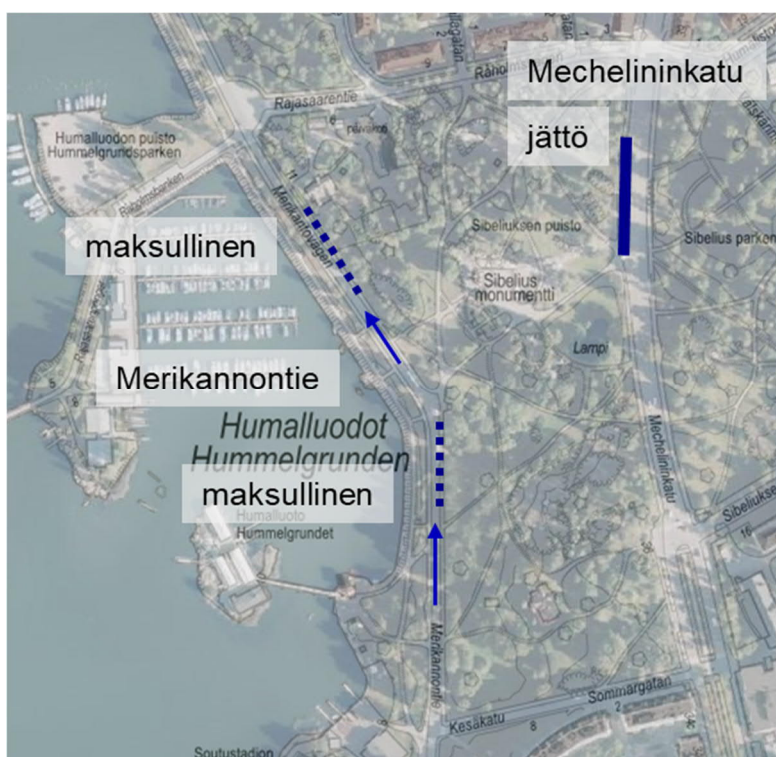
- **Vaihe 1:** Merikannontien pysäköinti on muuttunut maksulliseksi. Tavoiteltavana vaikutuksena pysäköinnin väheneminen ja tilan vapautuminen bussien käyttöön. Seurataan maksullisuuden vaikutuksia pysäköintipaikkojen kapasiteettiin kevään ja kesän 2021 aikana.
- **Vaihe 2:** Jos maksullisuuden tuomat vaikutukset eivät ole toivotunlaisia tai lisätilaa bussien pysäköintiin ei vapaudu riittävästi Mechelininkadun ruuhkaisuuden poistamiseksi, tutkitaan Merikannontien nykyisen kaksisuuntaisen liikenteen muuttamista yksisuuntaiseksi (ajosuunta etelästä pohjoiseen). Pyöräliikennettä parantavassa liikennesuunnitelmaluonnoksessa Merikannontie on suunniteltu 1-suuntaistettavan Pohjoisen Hesperiankadun ja Kesäkadun välillä (Merikannontien, Hietakannaksentien ja Hietaniemenkadun liikennejärjestelyt 30.9.2019, luonnos).
- **Vaihe 3:** Toteutetaan mahdollinen yksisuuntaisuusmuutos ja lisäksi osoitetaan Merikannontieltä pysäköintipaikkoja matkailubussiliikenteelle 1.5.-30.10. väliselle ajalle, jotta saadaan osa matkailubusseista siirtymään Mechelininkadulta Merikannontielle. Ratkaisuna jätö Mechelininkadulle ja nouto Merikannontieltä, jossa pysäköinti on maksullista.

Vastuutaho: Kympp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelut

Osallistujat: Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto

Tarvittavat kaupungin resurssit: 2 henkilötyökuukautta

Toteuttamisaikataulu: vaihe 1 alkaa 04/2021 ja päättyy 09/2021, vaihe 2 alkaa 10/2021 ja päättyy 02/2022, vaihe 3 toteutus vaiheen 2 tulosten mukaisesti 2022-2023.



Toimenpide 3.6 Tarkastellaan matkailubussiliikenteen pysäköinnin lisäämistä kesäsesongin ajaksi Elielinaukiolle. Toteutuksesta päätetään tarkastelun tulosten perusteella.

Tavoiteltava lopputulos: Lisätään matkailubussiliikenteen pysäköintikapasiteettia siinä määrin kuin Elielinaukion terminaalin toimivuus antaa tähän mahdollisuuden. Ryhmien vienti ja nouto rautatieasemalle on mahdollisimman sujuvaa.

Toimenpiteen sisältö:

- Elielinaukion pysäköintikäytäntöjen kartoitus, lähtökohtaisesti alue on HSL:n sopimusliikenteen käytössä.
- Tarkastellaan mahdollisuutta järjestää lisätilaa matkailubusseille esimerkiksi paikallisliikenteen kesäaikataulujen ajaksi, jolloin ajetaan vähemmän vuoroja.
- Toimenpiteen toteuttamisessa on varmistettava, ettei siitä ole haittaa paikallisliikenteelle, jalankululle tai pyöräilylle.
- Elielinaukiolla on käynnissä maankäytön kehittämishanke, joten terminaali voi poistua linja-autojen käytöstä. Tällöin toimenpide ei enää ole toteutettavissa.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Osallistujat: Helsingin seudun liikenne

Tarvittavat kaupungin resurssit: 1 henkilötyökuukausi

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 01/2022, päättyy 04/2022

Toimenpide 3.7 Selvitetään mahdollisuuksia sijoittaa matkailubussiliikenteen pysäköintiä Kampin terminaaleihin. Toteutus tehdään, mikäli tarkastelujen perusteella ei kohtuuttomasti haitata HSL-liikenteen ja muun linjaliikenteen toimivuutta.

Tavoiteltava lopputulos: Tulevaisuudessa matkailubussiliikenteen pysäköintiolosuhteet paranevat, mikäli matkailuliikenteen busseille on tilaa Kampin terminaaleissa.

Toimenpiteen sisältö:

- Matkailuliikenteen pysäköintitarve on suurin kesällä klo 9–15 välillä. Kampin HSL:n liikenteen terminaalissa on jonkin verran enemmän tilaa ruuhka-aikojen välissä, sillä Espoon suoria bussilinjoja ei liikennöidä klo 9–14.
- Jos Elielinaukio ei ole tulevaisuudessa HSL -liikenteen käytössä, niin Kampin terminaalissa ei ole enää tilaa matkailubussiliikenteen busseille, koska siellä ei ole vapaata kapasiteettia.
- Kampin kaukoliikenneterminaalin osalta selvitetään yhdessä Matkahuollon kanssa mahdollisuuksia tehostaa laiturien käyttöä vaihtuvalaiturijärjestelmällä tai siten, ettei kullakin linjalla ole aina omaa laituria, vaan laiturit voivat vaihtua päivän aikana.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Osallistujat: Helsingin seudun liikenne; Matkahuolto Oy

Tarvittavat kaupungin resurssit: 0,5 henkilötyökuukautta

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 01/2022, päättyy 04/2022

Toimenpide 3.8

Varmistetaan TempPELLIAUKION kirkkoa palvelevien Autotalon ja Runeberginkadun pysäköintipaikkojen toimivuus muutosten yhteydessä.

Tavoiteltava lopputulos: TempPELLIAUKION kirkon ympäristöä palveleva pysäköinti säilyy vähintään osittain.

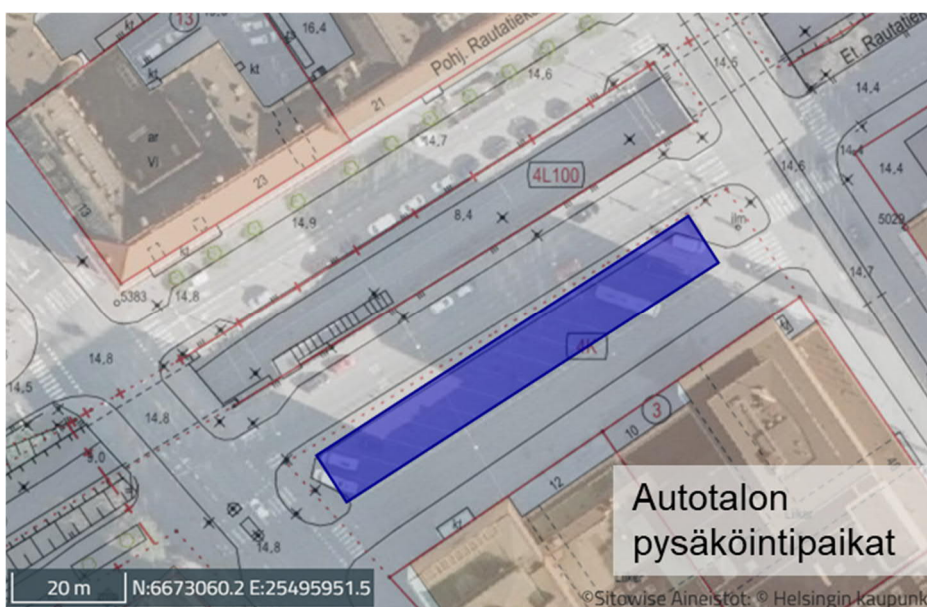
Toimenpiteen sisältö:

- Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman liikenteelliset periaatteet hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 21.1.2020. Matkustajabussiliikenteen paikat poistuvat Ilmarinkadun ja Sammonkadun väliltä. Varmistetaan, että suunnitelmissa nyt esitetyt paikat säilyvät jatkosuunnittelussa.
- Autotalon paikkojen poistumisen huomioiminen, mikäli suunnitteluvaraus toteutuu. Toistaiseksi paikat säilyvät.

Vastuutaho: Kympp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Tarvittavat resurssit: Osana hanketta / virkatyönä toteutettava 0,5 henkilötyökuukautta

Toteuttamisaikataulu: Muiden suunnitelmien etenemisen mukaan



Toimenpide 3.9 Varmistetaan Mäntymäen kentän nykyisten linja-autojen pysäköintipaikkojen säilyminen alueen kehittyessä (yhteensä 44 paikkaa). Huomioidaan linja-autojen riittävä pysäköinti Helsinki Gardenin maanalaisten pysäköintitilojen suunnittelussa.

Tavoiteltava lopputulos: Matkailubussiliikenteelle tärkeä pysäköintialue säilyy käytössä jatkossakin.

Toimenpiteen sisältö:

- Nykytilanne säilytetään toistaiseksi.
- Gardenin suunnittelussa huomioidaan matkailubussiliikenteen pysäköintipaikat. Helsinki Garden asemakaavamuutos hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 17.12.2019. Kaava mahdollistaa mm. maanalaisen huolto- ja pysäköintitilojen rakentamisen keskuspuiston alle. Maanalaisia huoltotiloja voidaan hyödyntää bussien saattoliikenteeseen ja pysäköintiin tapahtuma-aikojen ulkopuolella tai pienempien tapahtumien yhteydessä silloin, kun huoltopaikkoja on vapaana.

Vastuutaho: Kympp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Tarvittavat kaupungin resurssit: 0,5 henkilötyökuukautta

Toteuttamisaikataulu: Toimenpide toteutuu Gardenin rakentumisesta riippuen vuosina 2024-2025.

4) Infratoimenpiteet

Toimenpide 4.1 Poistetaan Ehrenströmintien kadunvarsipysäköintiä Kaivopuiston puoleiselta reunalta matkailusesongin ajaksi siten, että pysäköintiä on vain yhdellä puolella katua.

Tavoiteltava lopputulos: Pysäköinnin ollessa kadun molemmin puolin katualue on liian kapea kahden linja-auton kohtaamiseen. Suositulla reitillä ajaminen onnistuu linja-autolla ilman tarvetta peruuttaa.

Toimenpiteen sisältö:

- Poistetaan henkilöautojen pysäköintipaikkoja Ehrenströmintieltä Uunisaarensalmen kohdalta.
- Arvioidaan toimenpiteen vaikutuksia. Jos vaikutukset ovat positiivisia, tehdään päätös vuosittaisesta toteutuksesta matkailusesongin ajaksi.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Tarvittavat resurssit: 0,5 henkilötyökuukautta

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 01/2022, päättyy 04/2022, toteutetaan vuosittain matkailusesonkina huhtikuu - lokakuu



Toimenpide 4.2 Suunnitellaan ja toteutetaan matkailijoita palveleva viitoitus satamien ja Helsingin keskustan välillä yhtenevällä ulkoasulla valmiiksi suunnitellun opastuskonseptin pohjalta.

Tavoiteltava lopputulos: Opasteet parantavat ja selkeyttävät risteilymatkailijoiden opastusta ja helpottavat tutustumista kaupunkiin omatoimisesti.

Toimenpiteen sisältö:

- Hernesaaren ympäristössä on käynnissä katutöitä, ja niihin liittyen on suunniteltu työmaihin tukeutuva opastus, mikä on helposti muokattavissa työmaan edetessä. Opastusta ei ole vielä otettu käyttöön.
- Toteutetaan matkailijoita palveleva viitoitus satamista Helsingin keskustaan ja takaisin satamiin jo valmiiksi suunnitellun opastuskonseptin pohjalta. Kehitettäessä opastusta hyödynnetään älykästä kaupunkiopastamista, jossa perinteinen opastus ja digitaaliset ratkaisut täydentävät toisiaan. Älykkästä kaupunkiopastamisesta hyötyvät loppukäyttäjät, kunnat ja elinkeinoelämä. Käyttäjille tulevia hyötyjä ovat kohteiden ja palveluiden helppo löytäminen, monipuolisempi kaupunkikokemus, turvallisuuden, viihtyisyyden ja osallisuuden tunne sekä sujuvat vaihdot julkisilla liikennevälineillä.
- Opastuksen suunnittelun apuna voi käyttää älykkään kaupunkiopastamisen käsikirjaa sekä Helsingin opastamisen konseptia.

Vastuutaho: Kympp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Osallistujat: Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto

Tarvittavat kaupungin resurssit: 0,5 henkilötyökuukautta, teetetään konsulttityönä

Toteuttamisaikataulu: Suunnittelun käynnistäminen 10/2022, päättyy 02/2023. Toteutus 04/2023

Toimenpide 4.3 Varmistetaan, että liikennesuunnitelman mukainen Merikannontien ja Linnankoskenkadun liittymän levennys säilyy pyöräliikenteen järjestelyjen katusuunnitteluvaiheessa, jotta linja-auto mahtuu kääntymään nykyistä paremmin Merikannontieltä oikealle Linnankoskenkadulle.

Tavoiteltava lopputulos: Käännös Merikannontieltä Linnankoskenkadulle onnistuu linja-autolla osumatta keskisaarekkeeseen.

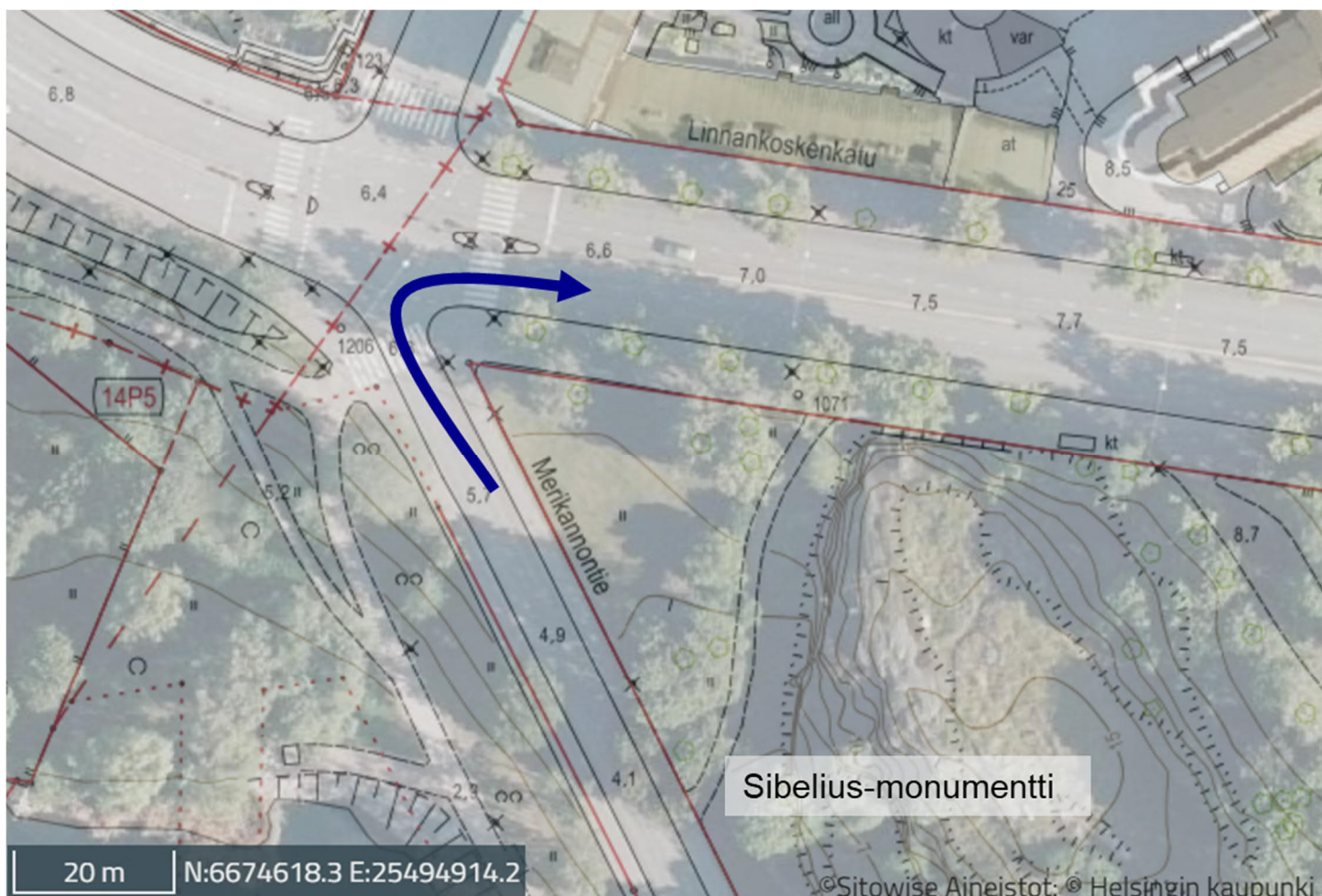
Toimenpiteen sisältö:

- Liittymän uudelleen muotoilu, jotta linja-auto pystyy kääntymään oikealle Merikannontieltä Linnankoskenkadulle. Liittymää on levennetty hyväksytyssä liikennesuunnitelmassa (Paciuksenkadun ja Stenbäckinkadun risteysjärjestelyt 29.4.2014, 6306-2).
- Linnankoskenkadun pyöräliikenteen järjestelyjen katusuunnittelu on alkamassa, mikä voi edellyttää hyväksytyin liikennesuunnitelman mukaisten järjestelyjen muokkaamista Paciuksenkadun ja Stenbäckinkadun risteyksessä. Varmistetaan, että käännös Merikannontieltä oikealle Linnankoskenkadulle paranee pyöräkaistojen parantamisen yhteydessä.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Tarvittavat resurssit: Sisältyvät Linnankoskenkadun suunnittelu- ja toteuttamisresursseihin

Toteuttamisaikataulu: Linnankoskenkadun suunnittelun aikataulun mukaisesti



5) Palvelut liikennöitsijöille ja matkailijoille

Toimenpide 5.1 Yleisten wc-tilojen lisääminen suosittujen kohteiden yhteyteen erikseen laaditun toteuttamissuunnitelman mukaisesti.

Tavoiteltava lopputulos: Helsingin kaupungin imago matkailijoille on korkeatasoinen. Toimenpiteellä parannetaan matkailijoiden matkailukokemusta.

Toimenpiteen sisältö:

- Kaupunki on tunnistanut julkisten wc-tilojen puutteen kantakaupungin alueella. Kaupungin talousarvioon vuodelle 2019 oli sisällytetty investointi- ja ylläpitovaraus kymmenelle uudelle yleisö-wc:lle.
- Vuoden 2020 budjetissa on yksi uusi yleinen käymäläyksikkö vuosittain.
- Mahdollisuuksien mukaan kehitetään yhteistyötä keskeisten nähtävyyksien edustajien kanssa. Helsingin Tuomiokirkkoon ollaan palkkaamassa matkailutyön kehittäjää. Eräänä mahdollisuutena ovat sisäänpääsymaksut, joilla katetaan mm. wc-tilojen käytöstä aiheutuvia kustannuksia.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Osallistujat: Kaupunginkanslia / Elinkeino-osasto; Helsingin seurakuntayhtymä

Tarvittavat kaupungin resurssit: 0,5 henkilötyökuukautta / vuosi

Toteuttamisaikataulu: Vuosittain toteutussuunnitelman mukaisesti

Toimenpide 5.2 Linja-autojen wc-tankkien tyhjennyspaikan toteuttaminen kantakaupungin alueelle.

Tavoiteltava lopputulos: Matkailuliikenteelle on tarjolla mahdollisuus wc-tankkien tyhjentämiseen kantakaupungin alueella, jolla vähennetään julkisten wc-tilojen käytön tarvetta ja linja-autojen turhaa ajoa omalle varikolle wc-tankkien tyhjentämistä varten.

Toimenpiteen sisältö:

- Luonteva paikka wc-tankin tyhjentämiseen olisi satamat. Kymp/ Liikenne ja katusuunnittelupalvelut neuvottelee sataman kanssa tyhjentämispaikan toteuttamiseksi.
- Toisena vaihtoehtona on toteuttaa tyhjentämispaikka yhteistyössä esimerkiksi kantakaupungissa toimivan huoltoaseman kanssa. Jos kantakaupungista ei löydy sopivaa huoltoasemaa, etsitään yhteistyökumppania koko Helsingin alueelta.
- Septitankkien tyhjennyspaikkojen toteutuksen investoinnit ja ylläpito kuuluvat tyhjennyspaikat toteuttavalle taholle. Kaupunki ei toteuta tai ylläpidä tyhjennyspaikkaa.

Vastuutaho: Kymp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Osallistujat: Helsingin satama

Tarvittavat resurssit: 0,5 henkilötyökuukautta

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 11/2021, päättyy 03/2022

Toimenpide 5.3 Selvitetään mahdollisuutta perustaa linja-autojen roska-astioiden tyhjennyspisteitä matkailubussiliikenteen kannalta hyviin paikkoihin. Esimerkkipaikkoja voivat olla Hernesaari ja Katajanokka.

Tavoiteltava lopputulos: Matkailubussien roskat eivät kuormita katu- ja puistoalueiden roska-astioita, ja roskat eivät muutenkaan päädy paikkoihin, joihin ne eivät kuulu.

Toimenpiteen sisältö:

- Lisätään riittävän tilavat roska-astiat erikseen päätettyihin paikkoihin
- Ohjelmoidaan roska-astioiden tyhjentäminen ja ylläpito käytön perusteella.

Vastuutaho: Kympp / Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Osallistujat: Kympp / Ylläpito

Tarvittavat resurssit: 0,5

Toteuttamisaikataulu: Alkaa 11/2021, päättyy 03/2022

Helsinki

**Helsingin kaupunki
Kaupunginkanslia**

Pohjoisesplanadi 11–13
00170 Helsinki
PL 1
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihde 09 310 1641

www.hel.fi