HELSINGIN KAUPUNKI
Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu

8.10.2021

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Siltasaarenkadun ja Hakaniemenrannan länsiosan katusuunnitelmaluonnokset

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista (esillä 25.8. - 7.9.2021)

Siltasaarenkatu välillä Pitkäsillanranta-Hakaniementori, 31402/1
Hakaniemenranta välillä Siltasaarenkatu–Hakaniemenkatu, 31530/1, 31530/2

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Hakaniemen alueen katusuunnitelmien lähtökohtana on Helsingin kaupungin laatima Hakaniemenrannan asemakaava 12575 ja liikennesuunnitelma nro 6927. Katusuunnitelmissa on tarkennettu liikennesuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja jalankulun ja pyöräilyn osalta.

Katusuunnitelmaluonnokset olivat esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat kohdassa katu- ja puistosuunnitelmat 25.8. -7.9.2021 välisenä aikana.

Katusuunnitelmaluonnoksia koskeva yleisötilaisuus pidettiin verkkotilaisuutena 26.8.2021 klo 17–18.30. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia maankäyttö- ja kaupunkirakenteen liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta sekä Kruunusillat-allianssista. Tiedote katusuunnitelmaluonnosten esillä olosta ja yleisötilaisuudesta lähetettiin kadun varren kiinteistöille, Kallio-seuralle, Kallion kulttuuriverkostot ry:lle sekä Helsingin Uutisille. Yleisötilaisuutta mainostettiin Kaupunkiympäristön toimialan ja Kruunusillat-raitiotien verkkotiedotuksen kanavilla. Verkossa pidetyssä suunnitelmien esittelytilaisuudessa kävi n. 60 henkilöä. Yleisötilaisuudessa saatiin runsaasti palautetta. Tilaisuuden tallenne on katsottavissa 3 kuukautta tilaisuuden jälkeen Kruunusillat-raitiotien Youtube-kanavalla.

Mahdolliset palautteet suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 7.9.2021 mennessä.

Verkkotilaisuudessa esitettiin chatissa 27 kysymystä/palautetta, jotka koskivat katusuunnitelmien kattavaa aluetta. Lisäksi sähköpostitse toimitettiin 4 palautetta. Osa kysymyksistä koski samoja asioita. Vastauksia on niputettu aiheittain yhteen.

1 YLEISTÄ

Palaute:

Yleisesti kysyttiin rakennustöihin liittyviä työaikoja arkena ja viikonloppuisin. Oltiin kiinnostuneita, että miten yötöistä ja erilaisista katkoista tiedotetaan. Lisäksi kysyttiin myös, että onko palautteesta hyötyä? Palautteissa oltiin huolissaan katupuista ja vehreydestä sekä hulevesien ohjaamisesta alueella.

Vastaus:

Arkena työajat ovat klo 7:00-18:00. Joudumme tekemään töitä väliaikaisesti myös viikonloppuisin. Työajat ovat tällöin pääsääntöisesti klo: 8:00-18:00. Yötöistä ilmoitetaan sosiaalisen median kautta 1-2 viikkoa ennen töiden alkua. Lähimpiä kiinteistöjä tiedotetaan paperitiedotteella n. viikkoa aikaisemmin, mikäli kyseessä ei ole hätätyö, joka joudutaan tekemään yllättäen. Katkoista esim. vedenjakelu ilmoitetaan alaovien laputuksella.

Palautteesta on hyötyä. Pyrimme tekemään parhaat mahdolliset suunnitelmat asemakaavan asettamissa puitteissa.

Puiden osalta olemme pyrkineet säilyttämään ne puut, jotka voidaan säilyttää ja istuttamaan mahdollisimman monta puuta huomioiden katujen alla kulkeva kunnallistekniikka. Hulevedet ohjataan tulvamitoitetuilla hulevesiviemäreillä mereen.

Palaute:

Mikä onkaan asemakaavan muutosprosessi, jos katsotaan, ettei asemakaava ole optimi?

Palaute:

Yleisesti prosessi käynnistyy osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla. Isoissa kaavahankkeissa edetään asemakaavaluonnoksen kautta asemakaavaehdotukseen.
Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyy asemakaavaehdotuksen ja lopullisesti se etenee kaupunginhallituksen kautta kaupunginvaltuustoon.

2 SILTASAARENKATU

Palaute:

Tehdäänkö ryhmittymisraide eli kolmas raide Siltasaarenkadulle Hakaniemenrannan risteykseen projektin ensimmäisessä vaiheessa vai vasta Hakaniemi-Rautatietori- vaiheessa?

Vastaus:

Todennäköisesti ennen vaihetta Hakaniemi-Rautatientori-vaihetta, v.2025 aikana. Siltasaarenkatu toteutetaan kerralla suunnitelman mukaiseen lopputilanteeseen, eli myös ryhmittymisraide ja raideyhteydet Hakaniemenrantaan rakennetaan samalla. Näin valmistaudutaan tuleviin yhteyksiin keskustan suuntaan eikä katua tarvitse ottaa uudelleen työmaaksi myöhemmissä vaiheissa. Raideyhteys toimii myös ensimmäisen vaiheen rataosan huoltoyhteytenä.

Palaute:

Vieläkö Hakaniementori on jalankulkualuetta ja nupukivellä päällystetty? Pyöräilyn ohjaaminen sellaiselle alueelle ei kuulosta hyvältä täristävän ja sateella liukkaan pintamateriaalin takia.

Vastaus:

Torin jalankulkualueella on nupukiveys. Pyöräkaista jää torin eteläreunaan jalankulkualueen ja ajoradan väliin. Pyöräkaistalla on asfalttipäällyste. Hakaniementorin suunnittelu käynnistyy alkuvuodesta 2023, jonka yhteydessä pyörätien jatkumista Siltasaarenkadun / Hakaniementorin reunassa suunnitellaan paremmaksi.

Palaute:

Pitkäsillanrannan, John Stenbergin rannan ja Siltasaarenkadun risteyksessä on vain kolmella sivulla suojatiet. Tämä toki on nykytilakin, mutta kun uusi katusuunnitelma laaditaan ja katuja uudistetaan, vanha virhe pitäisi ehdottomasti korjata. Nykytilanteessa esim. rantaa pitkin kulkeva kävelijä joutuu turhaan ylittämään kolme liikennevalosuojatietä, kun yksikin riittäisi; tästä kärsii myös esim. kävelijä, joka tulee Pitkääsiltaa pitkin pohjoiseen ja haluaa jatkaa rantaan vastakkaiselle puolelle.

Vastaus:

Jatkosuunnittelussa selvitetään mahdollisuutta lisätä suojatie Pitkänsillan pohjoispuolelle rannan suuntaisesti. Kadun poikkileikkauksessa on risteyksen kohdalla rajallisesti tilaa ja jalankulkijoille tulisi varmistaa riittävä odotustila suojatien kohdalla.

3 HAKANIEMENRANTA

Palaute:

Useassa palautteessa pohdittiin, että miksi Hakaniemenrannan länsipäähän Siltasaarenkadun liittymään on varattu moottoriajoneuvoilla kääntymiskaistaa: kaksi vasemmalle ja yksi oikealle. Hakaniemen torikadun kohdalla kaistajärjestelyissä on kuitenkin varattu vain yksi ajorata kumpaankin suuntaan. Kahta kääntymiskaistaa vasemmalle pidettiin täysin hyödyttömänä ratkaisuna. Eräässä palautteessa todettiin, että keskimmäistä kaistaa voivat käyttää vain ne henkilöautot, jotka kääntyvät Siltasaarenkadulta Pitkänsillanrantaan, koska vain bussit voivat sitä kaistaa ajaa suoraan Pitkällesillalle. Busseja Hakaniemenrannan suunnasta taas tulee vain öisin sekä linja 55. Yölinjojen aikaan henkilöautoja on erittäin vähän.

Hakaniemenrannan länsipään kääntymiskaista todettiin leventävän Hakaniemenrannan ajorataa 3,25 metriä kohdassa , jossa on tärkein jalankulkuyhteys metrosta Laajasalon ratikalle. Lisäksi palautteissa todettiin suojateiden olevan todella pitkiä.

Lisäksi yhdessä palautteessa pohdittiin, jos Siltasaarenkadulle välttämättä halutaan tarjota kääntyminen kahta kaistaa pitkin, niin ihan sama hyöty saataisiin kahdellakin kaistalla, joista vasemmanpuoleiselta voi kääntyä vain vasemmalle ja oikeanpuoleiselta sekä vasemmalle että oikealle. Tällöin myös Hakaniemenrannasta Siltasaarenkadulle etelään kääntyvät bussilinjat voisivat sitä tarvittaessa käyttää. Vielä kun otetaan huomioon, että ajo Hakaniemensillan ja Siltavuorenrannan kautta Unioninkadulle tulee uudessa suunnitelmassa mahdolliseksi, jolloin osa henkilöautoista vaihtaa sille reitille. Ei ole mitään syytä tehdä tuota kolmatta kääntymiskaistaa Hakaniemenrantaan.

Palautteen antaja ymmärtäisi tarpeen, mikäli siinä voisi kahta kaistaa todella käyttää kääntymiseen. Tämä lyhentäisi palautteen mukaan kääntymisen valovaihetta ja kyseisessä kohdassa tarvitaan valovaiheilta moniin eri suuntiin. Näyttää kuitenkin siltä, ettei sitä valovaihetta saada lyhyemmäksi sillä toisella kaistalla, koska sitä käyttäviä ajoneuvoja olisi niin mitätön määrä ja ylimääräinen kaista pidentää jalankulun varoaikoja. Tämä puolestaan syö sitä valovaiheiden käytettävissä olevaa aikaa. Kahdella kaistalla risteävän jalankulun varoaikaakin voitaisiin siis hieman lyhentää. Lisäksi palautteessa muistutettiin, että kyseessä on erittäin tärkeä kahden joukkoliikenteen runkolinjan vaihtopaikka, tulisi käyttää kaikki keinot siihen, että vaihtavien matkustajien hankaluudet voitaisiin minimoida. Mahdollisimman lyhyet katuylitykset ovat siinä yksi keinoista ja tässä se olisi erittäin helppo toteuttaa.

Vastaus:

Toimivuustarkastelut on tehty tulevaisuuden ennustetuilla liikennemäärillä (ennustevuosi 2030, Kaivokadulla 1+1 läpiajavaa kaistaa). Ajoneuvot kääntyvät Hakaniemenrannasta Siltasaarenkadulle molemmille kaistoille ja vaihtavat raitiotien kanssa yhteiselle vasemmanpuoleiselle kaistalle ennen Pitkäsiltaa. Tämä parantaa liittymän toimivuutta verrattuna yhteen kääntyvään kaistaan. Siltasaarenkadun ja Hakaniemen torikadun välillä on erittäin lyhyt liittymäväli. Mikäli oikealle kääntyviä kaistoja olisi vain yksi, jonot ulottuisivat Hakaniemen Torikadun liittymään ja sen kohdalla oleville suojateille.

Kun vasemmalle ja oikealle kääntyvät ajoneuvot ovat eri kaistoilla, mahdollistetaan pyöräilijöille eri vaihe oikealle kääntyvien ajonevojen kanssa, joka parantaa suoraan Siltasaarenkadun ylittävän pyöräkaistan turvallisuutta.

Siltasaarenkadun ylittää poikkeuksellisen pitkä suojatie, joka tarvitsee pitkän suoja-ajan liikennevalo-ohjauksessa, eikä voi olla samassa vaiheessa Siltasaarenkadulle vasemmalle kääntyvien autojen ja raitiovaunujen kanssa. Suojatie lyhentää vasemmalle kääntyvien vaihetta liikennevaloissa.

Kaupunki on tutkinut Siltasaarenkadun-Pitkänsillan raitioliikenteen erottamista omille kaistoilleen, jolloin autoliikenne siirtyisi käyttämään bussien kanssa yhteistä kaistaa. Tällöin myös Hakaniemenrannasta kääntyisi vain yksi kaista Siltasaarenkadulle etelään. Tarkasteluissa on kuitenkin todettu, ettei tätä kannata tehdä nykyisillä bussi- ja raitioliikenteen määrillä koska joukkoliikenne kokonaisuutena hidastuisi. Kruunusiltoja seuraavien keskustaan ulottuvien pikaraitiolinjojen myötä (Viikin-Malmin pikaraitiotie, Tuusulanbulevardin pikaraitiotie) raitioliikenteen määrä tulee kuitenkin kasvamaan ja samalla bussiliikenteen määrä vähenemään, jolloin kaistajärjestelyjen muutos voi olla perusteltua. Ajankohta tälle voisi olla nykysuunnitelmilla aikaisintaan 2030-luvun alkupuolella.

Palaute:

Hakaniemenrannan kaksisuuntaisen pyörätien pitäisi olla leveämpi kuin luonnoksen 3,0 m. Pyöräliikennettähän tulee jonkin verran olemaan. Ihmettelen myös itään menevien kaistojen leveyksiä Signe Branderin terassin kohdilla, koska 3,0 m + 3,5 m on aika leveä. 3,0 m + 3,0 m olisi fiksumpi

Vastaus:

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan kaksisuuntaisen pyörätien perusleveys pyöräilyn pääreiteillä on 2,5-3,0 m. Ajokaistojen osalta alueelliselle kokoojakadulle kääntymiskaistan leveys 3,0 m ja ajokaistan leveys 3,5 m ovat myös suunnitteluohjeiden mukaiset.

Palaute:

Mistä on tarkoitus olla pääasiallinen reitti Hakaniemenrannasta Merihaan suunnasta Pitkällesillalle ja päinvastoin?

Merihaasta kaupunkiin päin näyttää aika selkeältä, mutta toiseen suuntaan aika haastava järjestely Metallitalon edessä taksiaseman kohdalla on tiukka käännös oikealle, seuraavaksi joudutaan taksiasemalle ja sieltä epämääräisesti kaksisuuntaiselle pyörätielle? Ja jos ymmärrän oikein John Stenbergin rannan reitti (ajoradalla ajaen) on mahdollinen vain toiseen suuntaan. Voiko pyörätiejärjestelyitä vielä muuttaa esimerkiksi niin, että pyörätie kulkisi taksiaseman pohjoispuolitse puurivin eteläpuolella?

Vastaus:

Merihaan suunnasta Pitkällesillalle voi pyöräillä esim. Hakaniemenrannan pohjoispuolta, ylittää Siltasaarenkadun ja jatkaa Siltasaarenkadun länsireunaa etelän suuntaan. Toinen vaihtoehto on pyöräillä Hakaniemenrannan eteläreunan kaksisuuntaista pyörätietä, kääntyä John Stenbergin rantaan ajoradalle ja jatkaa sitä pitkin Pitkäsiltaa kohti.

Siltasaarenkadulta tultaessa etelästä pohjoiseen ja Merihaan suuntaan käännyttäessä Metallitalon kohdalla ajetaan yksisuuntaista pyörätietä pitkin taksiasemalle, jossa pyöräillään ajoradalla aina John Stenbergin rannan yli Hakaniemenrannan kaksisuuntaiselle pyörätielle. Valitettavasti taksiasemalle ei ole löydetty vaihtoehtoista sijaintia alueella, vaan se on entisellä paikallaan. Taksit odottavat pääasiassa taksiaseman pitkillä sivuilla ja esitetyllä ratkaisulla on pyritty siihen, että pyöräilijä pääsisi taksiaseman kaaren kohdalta sujuvasti taksien ohitse ajoradalle.

John Stenbergin ranta on korttelin eteläreunasta ajoneuvoliikenteelle yksisuuntainen, mutta siihen mahdollistetaan uuden tieliikennelain nojalla kaksisuuntainen pyöräily. Puurivin pohjoispuolella on linja-autopysäkin odotustila, minkä vuoksi pyöräilijöitä ei voi ohjata sinne.

Palaute:

Onko tällä Hakaniemenrannan katusuunnitelmalla tarkoitus ohjata autoliikennettä Siltavuorenrantaan, niin pohjoiseen kuin etelään menevän autoliikenteen osalta?

Vastaus:

Liikenne-ennusteen mukaan näyttää siltä, että Siltavuorenrantaan ohjautuu nykyistä enemmän ajoneuvoliikennettä. Liikenne suurin piirtein kaksinkertaistuu n. 4000 ajoneuvoon vuorokaudessa molemmat suunnat mukaan lukien. Siltavuorenranta ja Hakaniemenranta ovat katuluokiltaan samanarvoisia, eli alueellisia kokoojakatuja. Siltavuorenrannassa on uudessa ennustetilanteessa kuitenkin merkittävästi pienempi liikennemäärä, kuin Hakaniemenrannassa. Tarkoituksella liikennettä ei kuitenkaan ohjata Siltavuorenrantaan.

Palaute:

Onko tällä suunnitelmalla Hakaniemensillalle autoliikennettä lisäävä vaikutus? Eli vähentääkö tämä suunnitelma nyt esillä olevan katuverkon autoliikenteen kapasiteettia?

Vastaus:

Tehtyjen liikenne-ennusteiden perusteella Hakaniemen sillalla liikennemäärät tulevat hieman kasvamaan nykyisestä. Liikenteen toimintatarkasteluiden perusteella ei ole havaittu merkittäviä ongelmia.

Palaute:

Jääkö rantavyöhykkeelle yhtenäinen jalankulkureitti erilleen pyöristä?

Vastaus:

Signe Branderin terassille tulee yhtenäinen korkeatasoinen jalankulkualue likimain Hakaniementorin ja Kulttuurisaunan välillä rantaa pitkin.

Palaute:

Mihin siirtyy tai mitä tapahtuu "Rauhanpatsaalle", joka näyttää jäävän katujärjestelyjen alle?

Vastaus:

Rauhanpatsas siirretään rakentamisen ajaksi entisöitäväksi ja sijoitetaan jatkossa Signe Branderin kujalle.

Palaute:

Miten uuden hotellin rakentaminen ajoittuu suhteessa näihin katutöihin?

Vastaus:

Tällä hetkellä on vaikea arvioida tarkkaan hotellitontin ympäristön esirakentamisen aloitusajankohtaa. Vesilupa on Vaasan hallinto-oikeuden käsittelyssä ja käsittelyajat ovat pitkiä. Olemme arvioineet, että rakentamaan päästäisiin aikaisintaan v. 2023 loppupuolella.

Palaute:

Kuinka väliaikainen pikaraitiotien päätepysäkki on? Onko se jotain väliaikaista materiaalia, puuta?

Vastaus:

Raitiovaunupysäkit rakennetaan ihan normaaleina pysäkkeinä. Väliaikaisuus tässä tarkoittaa sitä, että jatkossa raitotien on määrä jatkua keskustaan asti. Tämän takia puhutaan nyt väliaikaisesta päätepysäkistä.

Palaute:

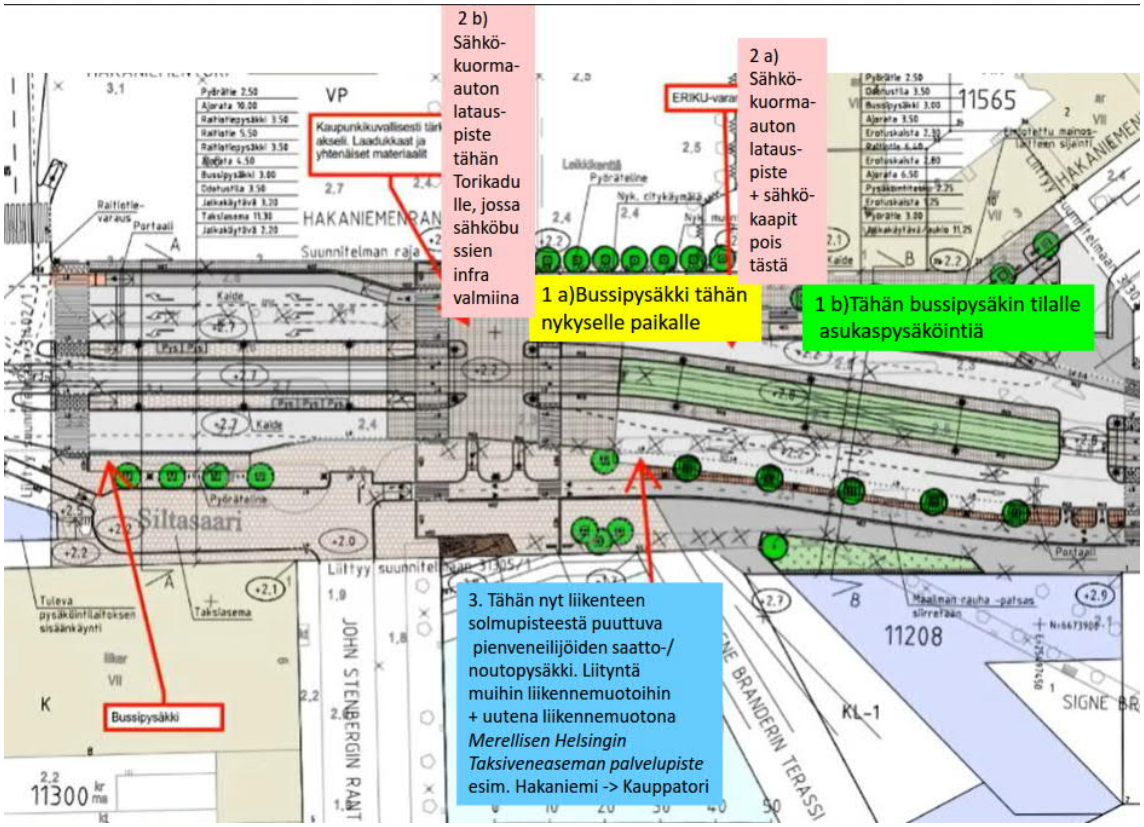
Miten asukaspysäköintipaikkojen määrä saadaan säilytettyä riittävänä rakentamisen aikana ja kun rakentaminen on valmista? Paljonko uusia asukkaita on arvioitu tulevan uusiin rannan kerrostaloihin ja mihin heidän autojen pysäköinti on suunniteltu. Mitä tarkoitetaan markkinaehtoinen pysäköinti? Saavatko uusien talojen asukkaat asukaspysäköintitunnuksia?

Vastaus:

Asemakaavan yhteydessä on todettu, että pysäköintipaikat vähenevät rakentamisen päätyttyäkin. Hakaniemenrannassa on 100 paikkaa vähemmän nykyiseen verrattuna. Uusien rakennusten pysäköintiratkaisut on asemakaavan mukaiset, niillä on joko markkinaehtoinen pysäköinti tai laskentaohjeen mukainen velvoite pysäköintipaikkamäärille. Markkinaehtoisella pysäköinnillä tarkoitetaan, että rakennushankkeille (asuinrakennukset) ei ole velvoitettu asemakaavassa vähimmäispysäköintipaikkamäärää. Asukaspysäköintitunnuksen saa, mikäli uusi talo sijaitsee asukaspysäköintitunnusalueella.

Palaute:

Esitämme neljää muutosta ja kehityskohdetta Hakaniemenrannan katusuunnitelmaan



Esitys nro 1:
Esitämme bussipysäkin säilyttämistä sen nykyisellä paikalla Hakaniemenrannan ja Torikadun kulmassa Geometrisen puiston päädyssä, koska paikka on paras mahdollinen ja lähellä uudessa tilanteessa sekä uutta ratikkapysäkkiä että kadun toisen puolen bussipysäkkiä. Nyt bussipysäkki sijaitsee asuntalojen kohdalla Hakaniemenkadun ja Hakaniemenrannan kulmauksessa, mikä aiheuttaa melua ja ilmansaasteita erityisesti alimpien kerrosten asukkaille ja tämän bussipysäkin tilalle esitämme asukaspysäköintipaikkoja vastaavasti, kun suunnitelmassa on esitetty kadun vastakkaiselle puolelle.

Esitys nro 2:
Viherniemenkadun päädyn ja Hakaniemenrannan välisellä alueella on kaksi sähkökaappia, jotka liikennemerkin lisäkilven perusteella on suunniteltu sähkökuorma-autojen latauspaikaksi. Uudessa tilanteessa kyseinen paikka soveltuu heikosti tätä toimintaa varten.
Esitämme sähkökaappien ja sähkökuorma-autojen latauspisteen siirtoa Torikadulle siinä olevan sähköbussien latausinfran kohdalle. Sähköbussien latausinfra Torikadulla ei ole enää käytössä, koska sähköbussien uudet autot on varustettu kokopäivän kestävillä akustoilla ja latausinfra on nyt rakennettu bussivarikkojen yhteyteen. Torikadun sähköbussien latausinfran kohdalle saa hyvän paikan sähkökuorma-autojen latausinfralle.

Esitys nro 3:
Hakaniemi on jo nyt ja tulevaisuudessa Helsingin kantakaupungin keskeisin liikenteellinen solmukohta. 26.8 suunnitelmaluonnoksesta kuitenkin puuttui kokonaan merellinen liikennesolmu. Esitämme, että John Stenbeckin rannan ja Hakaniemenrannan kulmaukseen suunnitellaan tavallisten asukkaiden pienveneiden merellinen saatto-/noutoliikenteen solmupiste, josta voi siirtyä muuhun liikennejärjestelmään tai päinvastoin merelle.
Lisäksi esitämme pienveneillä toimivan meritaksitoiminnan käynnistämistä, meritaksiasemaa, samaan merellisen saatto- ja noutoliikenteen solmuun. Helsinki profiloituu kansainvälisessä markkinoinnissaan Itämeren helmeksi. Olisi aika ottaa myös pienimuotoisesti merellinen liikenne osaksi Helsingin liikennejärjestelmää.

Esitys 4:
26.8. katusuunnitelmaluonnoksen mukaan asukaspysäköintipaikkoja on poistumassa Hakaniemen puolelta 100 kappaletta ja Kruunuhaan puolelta 70 kappaletta.
Esitämme asukaspysäköintipaikkojen säilyttämistä ennallaan, joten Hakaniemen puolelle tulee lisätä uuteen tilanteeseen 100 asukaspysäköintipaikkaa.

Lisäksi esitämme vakavan huolemme uusien rannan kerrostalojen asukkaiden autojen pysäköintiin liittyen, koska heille ei kaavan mukaan rakenneta ensinkään pysäköintipaikkoja kerrostalojen yhteyteen. Asuntoja tulee karkean arviomme mukaan ainakin 500, joten Hakaniemen asukaspysäköintipaikkojen nykyiset määrät eivät mahdollista lisäksi heidän autojensa asukaspysäköintiä. Miksi tästä uusien tulevien kerrostalojen asukkaiden autojen pysäköinnistä ei ole tehty minkäänlaista suunnitelmaa eikä tarkastelua. Asia vaatii selvittämistä ja meidän nykyisten Hakaniemeläisten informointia.

Vastaus:

Esitys 1

Hakaniemenrannassa on erikoiskuljetusreitti, joka asettaa vaatimuksia ajoratojen leveyksille. Valitettavasti puiston eteläreunalla ei ole tilaa kahden bussin pysäkille.

Esitys 2

Sähkökuorma-autojen latauspiste poistuu Hakaniemenrannasta Kruunusillat raitiotien rakennustöiden myötä. Kaupunki selvittää, onko latauspisteelle jatkossa tarvetta ja mikäli on, sille etsitään uusi paikka.

Esitys 3

Hakaniemenrannan ja John Stenbergin rannan risteyksen kaakkoiskulmaan on suunniteltu oleskelualue. Pienveneiden kiinnittymiskohtaa ei tällä alueella valitettavasti ole. John Stenbergin

rannan katusuunnitelmassa kadun pohjois-/eteläsuuntaiselle osuudelle on esitetty paikka vesibussiliikenteen laiturille.

Esitys 4

Hakaniemeen on tulossa uusi silta sekä asuinrakentamista rantaan. Asukaspysäköintipaikat vähenevät, mutta kaupunki selvittää mahdollisia ratkaisuja, joilla vähenemistä voisi pienentää.

Hakaniemeen ollaan suunniteltu uuden pysäköintilaitoksen toteuttamista. Toteutuessaan laitos parantaa alueen pysäköintitilannetta, mutta hankkeen toteutumisesta ei vielä ole varmuutta.

Kaupunkiympäristölautakunta on hyväksynyt 16.4.2019 markkinaehtoisen pysäköinnin kokeilun periaatteet ohjeellisena noudatettavaksi Nihdin, Hernesaaren ja Hakaniemenrannan asemakaava-alueiden tai niiden osa-alueiden asuntorakentamisessa.

Markkinaehtoisen pysäköinnin ajatuksena on, että pysäköintipaikkojen vähimmäismäärää ei enää määrätä asemakaavassa, vaan markkinaehtoinen kysyntä vaikuttaa niiden lukumäärään. Rakennuttaja voi toteuttaa pysäköintipaikkoja haluamansa määrän. Asemakaavassa on varauduttu asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen määrittämään pysäköintipaikkojen minimimäärään, koska rakennuttajalla tulee olla mahdollisuus toteuttaa pysäköintipaikkoja.

Asemakaavassa ei määrätä pysäköintipaikkoja toteutettavaksi, mutta se ei tarkoita, että niitä ei rakennettaisi tonteilla. Tavoitteena on, että rakennuttaja toteuttaisi paikkoja niin paljon kuin asukkailla on maksuhalukkuutta pysäköintipaikoille niiden oikeilla toteutuskustannuksilla. Toisin sanoen pysäköintipaikan hintaa ei subventoida, mutta jos asukas on valmis maksamaan pysäköintipaikasta sen todellisen hinnan, hänen tulisi saada pysäköintipaikka.

Markkinaehtoisessa pysäköinnissä asukkaan vastuu hankkia pysäköintipaikka kasvaa nykytilanteeseen verrattuna. Hankkeeseen ryhtyvät saavat lisää joustoa, mutta toisaalta heidän vastuunsa hankkeiden onnistumisesta kasvaa. Kaupunki pystyy toteuttamaan asuinalueita, joissa pysäköinnistä maksetaan nykytilanteeseen verrattuna ainakin lähemmäksi niiden toteuttamista vastaava kustannus.

Markkinaehtoisesta pysäköinnistä kerätään kokemuksia valituilta pilottialueilta. Markkinaehtoisen pysäköinnin laajentaminen riittävien kokemusten jälkeen on mahdollista.

Projektinjohtaja

Heidi Piiroinen

Tiedoksi Palautteen antajat