

13.3.2025

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Ma403-35

KORKEAVUORENKATU välillä Ullanlinnankadun liittymä – Punanotkonkatu, Koulupuistikon aukio

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksesta 32282/1 (esillä 5.–18.2.2025)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä katusuunnitelmaluonnoksen esillä olon aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Katusuunnitelman lähtökohtana on liikenne- ja katusuunnittelupalvelun laatima liikennesuunnitelmaluonnos. Korkeavuorenkadulla on ollut kesäkatu kesästä 2021 lähtien. Pitkälti katusuunnitelman mukaisia liikenteellisiä ratkaisuja on kokeiltu neljän kesän ajan. Kesäkatujen aikaisia kokemuksia ja oppeja on hyödynnetty katusuunnitelman myötä tulevaan pysyvään ratkaisuun. Suunnittelua ohjaavat kaupungin strategiset tavoitteet elinvoimaisesta keskustasta.

- Kesäkatujen toimintamalli (Kaupunkiympäristölautakunta 6. / 620 § 8.11.2022)
- Elämyksellinen ydinkeskusta, ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 2032 hyväksyminen (Kaupunginhallitus 16. / 336 § 22.5.2023)
- Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (Kaupunginhallitus 23. / 823 § 16.12.2024)
- Kaupunkistrategia 2021–2025

Tiedote suunnitelmaluonnosten esillä olosta lähetettiin kadun varren kiinteistöille ja Eteläiset kaupunginosat ry:lle. Helsingin Uutisissa ja Kamppi-Eirassa julkaistiin ilmoitus suunnitelmien esilläolosta. Helsingin kaupungin omilla verkkosivuilla julkaistiin ilmoitus suunnitelmien esilläolosta.

Suunnitelmaluonnoksista pidettiin yleinen esittely Arkkitehtuuri- ja designmuseolla 10.12.2024. Tilaisuudesta laadittiin erillinen osallistumisen yhteenveto.

Katusuunnitelmaluonnos oli esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat 5.2.–18.2.2025 välisenä aikana. Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 18.2.2025 mennessä. Sähköpostilla saatiin yhdeksän palautetta.

Katusuunnitelmaluonnoksesta saadut palautteet:

Palautteet koskivat eniten liikennesuunnittelua. Osa palautteista koski katusuunnitelman suunnittelualueen ulkopuolisia liikenteellisiä järjestelyitä.

Palaute 1:

Kiitokset edustan selkeästä suunnittelusta ja hyvästä suunnasta. Kiitämme, että valmistelussa alue rajataan selkeästi jalankulkuun ja oleiluun. Tästä viestivät pintamateriaalit ja rakennetut esteet, kuten pollarit ja graniitti-istuimet, jolloin alueelle ei voi tulla suurella ajoneuvolla.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Tämä on tehty aidosti jalankulkijan edun mukaisesti. Kiitokset vielä kerran siitä.

Vastaus 1:

Suunnittelukohde on ensimmäinen pysyväksi muutettava Helsingin kesäkatukohde. Kesäkadun tarkoituksena on ollut kokeilla ja tutkia, miten katujen ja pienten aukoiden viihtyisyyttä parantamalla voidaan luoda uusi houkutteleva kohde. Kesäkadun toteutuksesta saatuun asukaspalautteeseen on reagoitu mm. uudella aukion ohittavalla jalkakäytävällä. Suunnittelussa on myös hyödynnetty Helsingin uutta käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohjetta (*Kaupunkiympäristön julkaisuja 2024:17*).

Palaute 2:

Voiko Ullanlinnankadulta kääntyä oikealle Korkeavuorenkadulle autolla tämän rakennustyön jälkeen jos tämä esitelty suunnitelma toteutuu sellaisenaan? Vai onko se umpikuja autoille?

Vastaus 2:

Suunnitelman myötä kääntyminen Ullanlinnankadulta oikealle Korkeavuorenkadulle on yhä mahdollista. Umpikujia ei muodostu autoliikenteelle suunnitelmassa. Korkeavuorenkadun liikenteellinen ratkaisu on autoliikenteen osalta suunnitelmassa samanlainen kuin se on ollut edellisinä vuosina kesäkatujen aikana.

Palaute 3:

Tutustuin Korkeavuorenkadun Desing museon edustan suunnitelmaan, se vaikuttaa toimivalta, tosin n. 6 kuukautta vuodesta se tulee olemaan autio kenttä.

Ainoa haaste paikallisille asukkaille on merkittävä asukaspysäköintipaikkojen väheneminen. Voisiko samassa yhteydessä tarkastella esim. Ullanlinnankatu yksisuuntaistamista jolloin toiselle puolelle mahtuisi vinoparkki ja toiselle nykyiset kadunsuuntaiset parkkipaikat. Tuolla keinoin parkkipaikkojen määrä pysyisi suurinpiirtein samana. Katuhan tulee olemaan todella vähällä liikenteellä kun läpiajo poistuu käytännössä kokonaan.

Toinen vaihtoehto on tehdä sama toimenpide Korkeavuorenkadulla Ullanlinnankadun ja Ratakadun välille. Tämä lisäisi myös liikenneturvallisuutta kun ajonopeudet kapealla kadulla laskisivat. Kadun liikennemäärä tulee olemaan todella vähäinen eli ei myöskään haittaa sujuvuudelle. Pelastuslaitos käyttää Pikkurobaa.

Lisäksi sähköpotkulautaparkki voisi sijaita uudella alueella, jolloin vapautuisi kaksi asukaspysäköintipaikkaa. Ullanlinnankadulla Kasarmikadun puoleisessa päädyssä on ympäri vuoden tyhjillään oleva pyöräteline, senkin voisi siirtää uudelle alueelle.

Toivottavasti joku näistä ehdotuksista voitaisiin toteuttaa, sillä tämä ei ole ainoa toimenpide, jolla on vähennetty asukaspysäköintipaikkoja lähikortteleissa mm. kesäisin on parkkipaikoilla terasseja, alepapyörien parkkipaikat, sähköpotkulautojen parkkipaikat, Kasarmikadulta lähti koko pääesikunnan sivulta asukaspysäköintipaikat

Palautteessa huomautettiin lisäksi, että asukaspysäköinnin tarve on suurin iltaisin ja öisin.

Vastaus 3:

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Katusuunnitelmassa esitetyllä ratkaisulla parannetaan ympärivuotisen tapahtumallisuuden edellytyksiä ja aukion käytettävyyttä. Aukiolle tulee suunnitelman myötä pysyvät penkit, laadukkaat materiaalit, uusittu valaistus ja tapahtumasähköpiste. Joulukuussa järjestettyyn yleisötilaisuuteen osallistuneet alueen yrittäjät ja asukkaat ideoivat vuoden ympäri aukiolle soveltuvia tapahtumia, joiden toteutettavuutta tuetaan kadun uusilla rakenteilla.

Palautteessa on esitetty toiveita poistuvien pysäköintipaikkojen korvaamiseksi. Katusuunnitelman myötä alueelta poistuu ympärivuotisesti kahdeksan asukas-pysäköintipaikkaa. Samat kahdeksan paikkaa ovat olleet poissa käytöstä kesäkatujen aikana kesäkadun ja kaupunkipyöräaseman yhteisvaikutuksesta. Poistuvien paikkojen tilalle on katusuunnitelmassa esitetty laajentunutta aukiotilaa, katuvihreää ja penkkejä.

Korkeavuorenkatu on erikseen mainittu *Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvassa 2032* (2023) vahvistettavana kävely-yhteytenä ja reittinä ydinkeskustasta rantaan. Korkeavuorenkadun ja Koulupuistikon aukion kehittäminen kävelyreitit vahvistamiseksi katusuunnitelmassa esitetyllä tavalla on Helsingin käveltävän keskustan kehittämiseen liittyvien strategisten tavoitteiden mukaista.

Kaupunki edistää pysäköintipolitiikassa (2022) esitettyjä toimenpiteitä, joilla mm. tehostetaan nykyisten paikkojen käyttöä, helpotetaan vapaan paikan löytämistä ja pysäköintilaitosten käytön houkuttelevuutta. Kaupunki seuraa pysäköintitunnusten ja -paikkojen käyttöä vuosittain tehtävillä laskennoilla. Pysäköintipaikkojen saatavuuden tilannetta seurataan ja tarkastellaan kokonaisuutena kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelussa. Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueille laaditaan vuoden 2025 aikana alueellinen liikenne- ja kaupunkitilasuunnitelma. Suunnitelmassa käsitellään alueiden katutilan järjestelyitä kokonaisuutena. Pääpaino suunnitelman laadinnassa on ydinkeskustan liikennejärjestelyissä. Suunnitelman vuorovaikutusvaihe ajoittuu keväälle 2025.

Suunnittelualueen ympäristössä Korkeavuorenkadulle on päätetty lisätä 60 uutta asukas-pysäköintipaikkaa (HEL 2024-011158). Uusien paikkojen vaikutus asukkaiden pysäköinnin helpottamiseen kohdistuu erityisesti päiväaikaan eikä sillä ole samansuhteista myönteistä vaikutusta palautteessa hankalaksi koetun yöajan pysäköintiin. Uusilla paikoilla voi olla pieniä positiivisia heijastevaikutuksia alueen muiden asukas-pysäköintipaikkojen saatavuuteen.

Ajoradalla sijaitsevat pyörätelineet ja sähköpotkulautojen pysäköintipaikat tukevat kestäväillä kulkutavoilla helppoa liikkumista. Lisäksi näillä on liikenneturvallisuutta ja esteettömyyttä palvelevia tavoitteita, kun autoja ei pysäköidä liian lähelle suojateitä eikä kävelijöille tärkeää vapaan liikkumisen mahdollistavaa aukiotilaa oteta sähköpotkulautojen pysäköintiin.

Palaute 4:

Epäilen tuleeko alueella tapahtumaan oleskelua ja pieniä tapahtumia syksyisin ja talvisin, koska silloin sääolosuhteet eivät ole otolliset sellaiselle toiminnalle ulkosalla. Epäilen, että aluetta käytettäisiin korkeintaan läpikulkua ja koirien ulkoiluttamiseen. Kesäisin alueella toki on oleskeltu, joskin enimmäkseen ryypiskelyä terassilla. Myönteistä suunnitelmassa on kuitenkin se, että jokavuotinen rakentelu ja purkaminen päättyisi ja näiden aiheuttamat kustannukset säästyisivät.

Jos suunnitelma toteutetaan, se voisi mieluummin tehdä niin, että uusi alue liittyy luontevasti nykyiseen Koulupuistikkoon muodostaen yhtenäisen kokonaisuuden, ilman keinotekoista rajaa niiden väliin. Eli uudelle alueelle samankaltainen nurmikko ja istutukset kuin nykyisessä Koulupuistikossa.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Suunnitelmassa on ajateltu, että nykyinen läpiajoliikenne Merimiehenkadulla siirtyisi Tarkk'ampujankadulle. Onko mietitty sitä, että Tarkk'ampujankadulla on asuintaloja, mutta Merimiehenkadun kyseisellä osalla ei? Melu ja pakokaasut siirtyisivät siis asuntojen keskelle.

Jos suunnitelma toteutuu ja Punanotkonkadun ja Korkeavuorenkadun risteys selkeytyy, voisi samalla poistaa kolmiomuotoinen koroke Korkeavuorenkatu 21:n kohdalta, joka hankaloittaa kääntymistä Punanotkonkadulta Korkeavuorenkadulle.

Ehdotuksen myötä alueelta poistuisi 8 pysäköintipaikkaa. Ne tulee korvata uusilla pysäköintipaikalla. Viime vuosina on pysäköintipaikat jatkuvasti vähentyneet, mikä hankaloittaa olennaisesti asumista tässä kaupunginosassa.

Vastaus 4:

Ympärivuotisen tapahtumallisuuden huomioimisesta suunnittelussa voi lukea *vastauksesta 3*.

Kaupunkikuvalliset tavoitteet ja arvokas kulttuuriympäristö huomioiden aukio on pidetty suunnitelmassa avoimena eikä katettua tilaa ole esitetty suunnitelmaan.

Koulupuistikko kuuluu historiallisesti arvokkaiden kolmiopuistojen sarjaan. Aukion liittämistä puistikkoon palautteessa esitetyllä tavalla on vältetty, koska se muuttaisi puistikon historiallista muotoa ja heikentäisi puistikon omalaatuista arvokkuutta. Suunnitteluratkaisun valinnoissa on tehty yhteistyötä kaupunginmuseon kanssa.

Katuosuuksien sulkemisella on arvioitu olevan vähäiset vaikutukset, sillä siirtyvä liikennemäärä on pieni. Yrjönkadun ja Korkeavuorenkadun väliin jäävän Merimiehenkadun osuuden liikennemäärät ovat arviolta 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tästä liikenteestä kaikki ei kuitenkaan ole Tarkk'ampujankadulle siirtyvää alueen läpiajavaa liikennettä. Tarkk'ampujankadulla liikennemäärät ovat arvioiden mukaan yli 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Suhteellinen liikennemäärän kasvu Tarkk'ampujankadulla jää siis pieneksi ja samalla Merimiehenkadulta poistuva liikenne parantaa Helsingin normaalilyseon välittömän ympäristön liikenneturvallisuutta.

Palautteessa esitetyn saarekkeen poistaminen tekisi ajoväylistä leveämmät ja risteysalueesta suuren, millä olisi liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus. Saarekkeen poisto myös vaikeuttaisi kadun ylittämistä jalan.

Autojen pysäköintipaikkojen huomioimisesta suunnittelussa voi lukea *vastauksesta 3*.

Palaute 5:

Vastustan kohteliaimmin nähtävillä olevaa suunnitelmaa muuttaa liikennejärjestelyjä Ullanlinnankadun ympäristössä. Ullanlinnankatu on koti usealle perheelle ja yksineläjälle, joilla auton tarvetta.

Viihtyvyyttä voi lisätä ilmankin "pollareita". Eikö Helsinki ole kaupunki, jonka pitäisi toimia sekä siellä asuville että kauempaa tuleville?

Lähellä sijaitsevat sekä Johanneksenpuisto (miksi sen kuntoa kohoteta?) ja Tähtitornipuisto. Sallikaa Kaartinkaupungissa asuvien liikkua kuten aiemminkin. Itse en kaipaa yhtään pyöräilijää lisää, joka kuvittelee että jalkakäytävillä ajaminen on jotekin hyväksyttävää. Tässäkin suunnitelmassa nähtävissä ikäihmisten syrjintää. Vetoan tasapuolisuuteen.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus 5:

Suunnitelman myötä liikenne Ullanlinnankadulla rauhoittuu, kun läpiajava liikenne poistuu käytännössä kokonaan. Vapaa reitti kuitenkin löytyy jokaiseen kiinteistöön myös jatkossa. Umpikujia ei suunnitelman myötä muodostu autoliikenteen verkkoon. Rauhoittuvalla liikenteellä on positiivinen vaikutus kadun liikenneturvallisuuteen.

Johanneksenpuistosta on hyväksytty puistosuunnitelma vuonna 2019 (*HEL 2019-002392*) ja puiston rakentamista on edistetty vaiheittain. Viimeisen, leikkipaikan sisältävän, vaiheen urakka käynnistetään vuoden 2025 aikana.

Helsingin keskustavisiassa katutilan käyttöä priorisoidaan kestävien kulkumuotojen näkökulmasta. Helsingin kaupunkistrategiassa mainitaan keskustan elinvoimaprojekti, jossa panostetaan käveltävään ja viihtyisään kaupunkitilaan. Korkeavuorenkatu on erikseen mainittu *Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvassa 2032 (2023)* vahvistettavana kävely-yhteytenä ja reittinä ydinkeskustasta rantaan. Korkeavuorenkadun ja Koulupuistikon aukion kehittäminen kävelyreitit vahvistamiseksi katusuunnitelmassa esitetyllä tavalla on Helsingin käveltävän keskustan kehittämiseen liittyvien strategisten tavoitteiden mukaista. Pollareita käytetään estämään aukiolle ajoa, jotta kaikenikäisillä lapsista ikäihmisiin olisi turvallista liikkua vapaasti ja oleskella aukiolla. Aukio on ollut sekä asukkaiden että kauempaa tulevien vierailijoiden suosiossa kesäkatujen aikana. Katusuunnitelman myötä kehitettävän viihtyisän kaupunkiaukion toivotaan palvelevan myös jatkossa paikallisten ja muualta tulevien tarpeita.

Autoliikenteen vähentyessä Ullanlinnankadulla myös aremmille pyörällä liikkuville on suotuisimmat edellytykset tieliikennelain mukaiseen ajoratapyöräilyyn. Tällöin kadun jalkakäytävillä liikkuminen on esteettömämpää ja turvallisempaa. Jalkakäytävillä ajamiseen puututaan Helsingissä poliisin suorittamalla valvonnalla, liikennevalistuksella ja mahdollisimman selkeällä liikenteenohjauksella.

Kävelyn esteettömyyttä ja sujuvuutta helpotetaan Yrjönkadun puoleisella uudella asfalttipäällysteisellä jalkakäytävällä. Uusi jalkakäytävä helpottaa mm. Johanneksenkirjon ratikkapysäkillä esteetöntä liikkumista. Kaupunkilaisten tasavertainen kohtelu on pyritty huomioimaan myös kalustevalinnoissa, joihin kuuluvat esteettömät penkit aukion Koulupuistikon puoleisella sivulla.

Palaute 6:

Palautteessa esitettiin huoli valaistuksen voimistumisesta ja sen aiheuttamasta häiriöstä ympäristöön.

Vastaus 6:

Valon määrää tai voimakkuutta ei ole suunnitelmassa lisätty ja sen tarkoituksenmukaista käyttöä ohjataan ympäristöä kunnioittavilla suunnitteluratkaisuilla.

Ulkovalaistuksessa aiemmin käytetyt valonlähteet kuten oranssinsävyisen suurpainenatriumlampun käyttö EU-lainsäädännöllä heikon energiatehokkuutensa vuoksi loppuu 2027, kun niitä ei saa tuoda enää markkinoille. Energiatehokkaat valonlähteet, erityisesti LED-lamput, pienentävät vähäisemmän energiankulutuksensa vuoksi hiilidioksidipäästöjä. Helsingin kaupunki pyrkii kaikilla toimenpiteillään vähentämään hiilidioksidipäästöjä ja olemaan hiilineutraali viimeistään vuonna 2035.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Helsingissä käynnissä olevan ulkovalaistuksen LED-vaihtoprojektin tavoitteena on saada kaikki noin 97 000 valopistettä LED-käyttöisiksi vuoteen 2031 mennessä. Katu- ja aukioalueilla LED-valaistuksen värielämytila 3000 K tuottaa valaistusta, jonka avulla ympäristön osa-alueet hahmottuvat luontevasti ja esimerkiksi pintamateriaalien värit toistuvat tunnistettavina. Lämpimämpää valaistusta eli esimerkiksi 2700 K valaistusta tullaan rakentamaan mm. ranta- ja luontoalueiden lähteisyyteen. Myös värielämytilaa vaihtavia valaisimia (3000 K → 1800 K) on jo markkinoilla ja niiden käyttöä suunnitellaan. Olemme myös olleet mukana kehittämässä tätä tekniikkaa ja toteuttaneetkin maailman ensimmäisen katuvalaistuksen, jossa tätä on hyödynnetty.

Seuraamme jatkuvasti sekä kotimaista että kansainvälistä tutkimusta siitä millä valaistuksen ratkaisuilla voimme parhaiten palvella sekä ihmisten pimeän ajan toimintaa että määrätietoisesti välttää luontoympäristölle ja eliöstölle aiheutuvaa haittaa. Valaistusratkaisuja tarkastellaan kiinteänä osana muuta ympäristöä, sekä rakennettua aluetta että luontoa.

Valaistuksen uudistamisessa LED-käyttöiseksi tavoitteena on turvallisuuden, viihtyisyyden, energiatehokkuuden ja ohjattavuuden lisääminen. Energiatehokkuus ja valaistuksen ohjaaminen ovat merkittäviä hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamisen näkökulmasta.

LED-valaistuksen tavoitteena ei ole lisätä valon määrää eikä kaikkia paikkoja ole tarkoitus valaista lainkaan. Pimeät ja hämäräksi jäävät alueet ovat Helsingin koko alueen valaistuksen suunnittelussa erityisessä asemassa. Valaistustarvetta arvioidaan rinnakkain viher- ja luontoalueiden käytön ja suojelun kanssa.

Palaute 7:

Det måste göras möjligt för cyklister att komma fram längs med hela Högbergsgatan. De senaste tre åren har gatan blockerats av en dansbana och diverse trästockar. Det har betytt att fotgängare, turistgrupper, museibesökare, elscottrar, cyklister och Wolt-kuskar på elmopeder har samsats om en mycket smal trottoar - ca. en meter bred.

Att cykla runt om skvären, som det säkert är tänkt att man skall göra, är inte ett alternativ. Och ingen, absolut ingen, gör det. Med gropar, kullerstenar, skenor, mötande spårvagnar och bilar på en smal gata är det både obekvämt och farligt.

Den enda möjligheten för oss som bor på Högbergsgatan är att cykla längs Kaserngatan, men då Skarpskyttegatan är enkelriktad blir hemfärden från centrum också olaglig. Detta är inte något som man konfronteras med då och då utan varje dag under sommarhalvåret. Därför tycker jag att problemet är värt att ta hänsyn till.

Vastaus 7:

Området framför museet kommer att vara som andra torg och platser i staden, och man kan cykla genom det.

Cyklingen underlättas genom att dubbelriktad cykling tillåts på Röddälsgratan. För mer information om detta beslut, vänligen besök: <https://paatokset.hel.fi/sv/arende/hel-2024-011158?beslut=8562689f-1004-45ba-bdbd-58eb8c393d1a>. Dubbelriktad cykling på Röddälsgratan ger ett nytt alternativ från söder på Högbergsgatan mot t.ex. Kaserntorget eller Salutorget. Denna rutt kan också användas för att kringgå platsen.

Cykelarrangemangen har förtydligats i gatuplanen. Cykling längs Högbergsgatan har underlättats genom utformningen av kantstenarna. Sjömansgatan och Högbergsgatan är likvärdiga cykelrutter genom platsen.

Palaute 8:

On hyvä ja tärkeää, että kyseistä aluetta kehitetään tulevaisuudessa huomioiden myös aikaisempien väliaikaiskokeilujen kokemukset ja palaute.

Ongelmaksi näemme kuitenkin, että alueelle aiotaan tehdä nyt lopullinen ratkaisu ennen kuin tiedetään, mikä on nykyisen Design-museon rakennuksen kohtalo. Jos ko. rakennus seuraavassa käyttötarkoituksessaan vaatii esimerkiksi saattoliikennettä suoraan ovelle, tällaiset asiat tulee ottaa huomioon alueen suunnitelmaa tehdessä. Nyt tuntuu, että asiat tehdään väärässä järjestyksessä: ensin suunnitellaan rakennuksen edusta ja myöhemmin vasta tiedetään, mitä rakennukseen tulee. Pelkona on tämän väärän järjestyksen vuoksi, että se rajoittaa ko. rakennuksen myyntiä ja seuraavaa käyttötarkoitusta tai vaihtoehtoisesti aiheuttaa kaupungille lisäkustannuksia, jos katua ja aukiota täytyy uudelleen avata ja muuttaa, kun rakennuksen tarpeet ovat tiedossa.

Emme näe, että lopullisella ratkaisulla olisi mikään kiire. Ehdotamme siis väliaikaisratkaisujen jatkamista, kunnes Design-museon rakennuksen kohtalo on tiedossa, huomioiden tähänastiset palautteet ja kokemukset.

Tapahtumalava ja sen ympäristön muut rakenteet ovat vaikeuttaneet alueen asukkaiden kulkua. Suunnitelmassa tuntuu unohtuneen, että kyse on myös asuinalueesta. Alue on myös historiallinen arvoalue, joten katusuunnittelu tukekoon sitä, mutta kuten mainittua, Designmuseon rakennuksen tuleva käyttötarkoitus ja käyttäjäkunta on vielä avoin.

Itse aukio on aivan raitiotiessä kiinni ja vieressä on jo oleskelupuisto. Puistoaluetta ei tule kasvattaa liikennettä heikentäen. Liian suurisuuntaiset suunnitelmat eivät sovi ahtaaseen paikkaan. Pieni piazzamainen levähdyspaikka on sopiva konsepti, eli mielellään lisää penkkejä ja istutuksia.

Aukiolla voisi olla esim. tyylikäs metallikalusteinen shakki- tai muu vastaava pelialue lähiravintolan tarjoilualue-mahdollisuuksineen (myös talvella viereinen jääkenttä huomioiden) sekä pienhiukkasia sitovat pensaat/pensasaita raitiotiekiskojen puolelle.

Tanssilava on jakanut mielipiteitä alueen asukkaiden kesken. Siellä järjestetyt tanssit ovat osoittautuneet hyvin suosituksi tapahtumaksi, tila on ollut täynnä hyväntuulisia ihmisiä ja se on myös hyvin tukenut alueen yrittäjiä. Tanssit on myös järjestetty sellaiseen aikaan, etteivät ne ole haitanneet lähiasukkaiden nukkumaanmenoa tai muuta elämää. Mutta itse lavarakennelma oli kolho ja sen varmasti pystyisi toteuttamaan tyylikkäämmällä tavalla niin, että se istuisi paremmin ympäristöönsä ja olisi linjassa arvokkaan kaupunkimaiseman kanssa. Itseasiassa tanssilava ja shakkipelialue voisivat olla aivan sama paikka, tilanteen mukaan vain eri käyttötarkoituksessa.

Pelkkä autoilun sulkua rakennuksen portaiden edestä voisi riittää, mutta saattoliikenne on kuitenkin sallittava. Negatiivista palautetta on myös tullut halvan ja ruman näköisistä lautarakennelmista ja käytetyistä kalusteista, kun kyseessä on kuitenkin Design-museon edusta, jonka pitäisi mieluummin edustaa suomalaisen muotoilun ja arkkitehtuurin korkeaa tasoa.

Vastaus 8:

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Katusuunnittelun ohjausryhmään ovat osallistuneet kiinteistön omistajan edustaja sekä kaupungin asemakaavoitus. Suunnittelussa on yhdessä tähdätty siihen, ettei mitään rakennuksen käyttötarkoituksen muutosta estetä suunnitteluratkaisulla. Katusuunnitelmaan on esillä olon jälkeen lisätty Ullanlinnankadun puolelle irrotettavat pollarit, jotta rakennuksen edustan saattoliikennettä voidaan tarvittaessa vaivattomasti helpottaa. Jo nyt merkittävä osa rakennuksen huoltoliikenteestä hoidetaan rakennuksen sisäpihan puolelta.

Kesäkauduilla tutkitaan ensisijaisesti pysyviä ratkaisuja ja aukioratkaisu on todettu onnistuneeksi ja soveltuvaksi myös pysyvään toteutukseen. Katusuunnitelman mukaisen pysyvän toteutuksen myötä kesäksi toteutettavan ja syksyllä purettavan ratkaisun resurssit saadaan vapautettua muihin kaupungin kohteisiin, joissa halutaan saada kokeilujen kautta tietoa mahdollisista pysyvistä toteutuksista.

Katusuunnitelmassa esitetään kadun pysyvät rakennelmat ja laitteet. Kesäkauduilta tuttuja kalusteita ei olla esittämässä ympärivuotisiksi pysyviksi rakenteiksi, mutta lavalle ja muulle tapahtumallisuudelle on jätetty tilavaraus. Katusuunnitelma ei poissulje muita kesäajan väliaikaisia kalusteita. Katusuunnitelmassa esitettyjen pysyvien rakennelmien materiaali- ja kalustevalinnat on sovitettu arvokkaaseen kulttuuriympäristöön.

Penkkien ja istutusten määrää on lisätty aukiolle siinä määrin, että aukiolle jää tilaa liikkumiseen ja väliaikaisille toiminnoille, kuten terassille. Museorakennusta on korostettu jättämällä sen edusta kokonaan avoimeksi pysyvistä rakennelmista. Samalla kunnioitetaan Korkeavuorenkadun avointa katuakselin näkymää. Kesäkauduista annettu asukaspalaute on huomioitu kulkureittien avoimuudella. Esimerkiksi Johanneksenkirjon ratikkapysäkki on uuden aukion ohittavan jalkakäytävän myötä sujuvasti saavutettavissa. Jalkakäytävä myös erottaa aukiolle painottuvan oleskelutilan Yrjönkadun raitiotiestä. Esillä olon jälkeen aukiolle sijoittuvan katuvihreän määrää on lisätty. Lisäys tarjoaa enemmän suojaa Yrjönkadun liikenteeltä. Suunnitteluratkaisun valinnoissa on tehty yhteistyötä kaupunginmuseon kanssa.

Palaute 9:

Toivoisin, että tanssilava (mikä on ollut kesäisin pystyssä) pysyy koska se on lisännyt ihmisten spontaania kanssakäymistä kesäisin. Jos mahdollista, pitäkää ulkokeinut, ne olivat viihtyisiä. Pölyttäjäystävälliset kasvit istutuksiin olisivat mahtavia! Kiitos.

Vastaus 9:

Katusuunnitelmassa esitetään kadun pysyvät rakennelmat ja laitteet. Kesäkauduilta tuttuja kalusteita ei olla esittämässä ympärivuotisiksi pysyviksi rakenteiksi, mutta lavalle on jätetty tilavaraus mahdollista kesätoteutusta varten myös tulevina vuosina. Katusuunnitelma ei muutenkaan poissulje muita kesäajan väliaikaisia kalusteita. Katusuunnitelmassa esitettyjen pysyvien rakennelmien materiaali- ja kalustevalinnat on sovitettu arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Kasvillisuuden tarkemmissa valinnoissa tavoitellaan näyttäviä, ympäristöön sopivia ja luonnon monimuotoisuutta tukevia istutuksia.

Projektipäällikkö
Valteri Karttunen

TiedoksiPalautteen antajat, kartta.hel.fi