

Katajanokalle uusi museo, vai palveluja matkailijoille?

Mediassa on käyty vilkasta keskustelua Guggenheim-museosta. Sitä on oltu sijoittamassa lähinnä Katajanokalle, kanavaterminaalin paikalle. Helsinki ja Suomi tarvitsee hyviä, sekä vetovoimaisia matkailukohteita. Onko se tämä uusi museoehdokas, vai joku muu, emme siihen ota nyt kantaa, vaan tarkastelemme asiaa kokonaisuutena matkailun ja siihen liittyvän logistiikan näkökulmasta.

Katajanokalla sijaitseva Kanavaterminaali on ollut pitkään pois alkuperäisestä käytöstä. Risteilylaivat ovat sitä jonkin verran käyttäneet. Terminaali sijaitsee erittäin arvokkaalla ja keskeisellä paikalla. Tästä syystä tontti kiinnostaa monia tahoja. Guggenheim tarvitsee mahdollisesti toteutuessaan arvolleen sopivan paikan, joten ei ole ihme, että kyseinen tontti nousee keskusteluissa esiin.

Matkailuliikenteen toimintaedellytykset ovat olleet tähän saakka kohtuullisen hyvät. Tulevaisuudessa Senaatintorin ympäristö tulee muuttumaan ratkaisevasti. Bussiryhmille ja ylipäättään turisteille tarkoitettuja WC-palveluja ei ole käytännössä lainkaan. Kauppatori ja sen lähialue ovat kuitenkin eräs Helsingin keskeisimpiä ja toiminnallisesti aktiivisimpia alueita.

Kanavaterminaalista VISITOR'S CENTER

Kanavaterminaalin voisi korjausrakentaa Visitor's Centeriksi, jossa olisi matkailijoille suunnattuja palveluja. Rakennuksessa olisi kaupungin infopiste, Suomea esittelevä näyttely, kahvila- ja matkamuistomyymälä (vain aidoille laatuotteille), toiminnalliset wc-tilat, tontilla olisi hyvät pysäköintialueet turistibusseille. Paikka olisi kaikkien matkailijoiden, sekä kaupunkilaisten käytössä. Sieltä avautuu upea näkymä merellisen keskustan keskeisimpiin kohteisiin. Rakennus tarvitsee vain remonttia ja ulkonäön päivityksen, johon voisi kuulua katettu parkkipaikka busseille. Siten voisimme palvella asiakkaitamme säältä suojassa, niin kuumalta auringolta kuin sateilta. Uusi taidemuseo löytää varmasti jostain muualta arvoisensa paikan, jos sellainen päätetään rakentaa.

Turistibussitko ongelma?

Temppeliaukion kirkko, joka on ollut Helsingin suosituin kohde, on jäämässä pois monilta kiertoajeluilta. Aikaisemmin kirkon luona on tehty lyhyt pysähdys, jolloin kohteen pysäköintipaikat ovat olleet todella tehokkaassa käytössä. Nyt uudet paikat ovat Autotalon parkkialueella (5 ruutua / Eteläinen Rautatienkatu), josta tulee ainakin 10 minuutin kävely (tervejalkaiselle henkilölle) suuntaansa, eli bussin pysähdys tulee olemaan vähintään 40 minuuttia. Käytännössä nämä paikat ovat nykyisin venäläisten pikkubussien käytössä. Talvella päivittäin on liikkeellä vain muutamia ryhmiä, mutta kesää kohti matkailu tulee vilkastumaan. Nähtäväksi jää, kuinka liikenteelliset asiat sujuvat sesongin alettua.

Elielin Aukio, Mäntymäen kenttä

Lähitulevaisuudessa jää myös Elielin alueella sijainnut bussien pysäköintialue pois käytöstä. Korvaavat paikat on luvattu Mäntymäen kentälle, jossa bussien P-alue on jo sijainnutkin. Stadionilla järjestettävät tapahtumat vievät nämäkin paikat pois käytöstä, jolloin kantakaupungin alueella ei ole bussipaikkoja käytännössä lainkaan. Mikäli bussia ei voi pysäköidä mihinkään, on sillä ajettava. Tämä on vain kylmä tosiasia. Parkkitaloihin voisi tehdä katutasoon busseja varten tiloja. Hieman lisää korkeutta ei luulisi olevan ylivoimainen panostus.

Vaikka nykyaikaiset bussit ovat vähäpäästöisiä ja suhteellisen hiljaisia, vievät ne tilaa ja aiheuttavat lisää ruuhkia. Ylimääräinen ajo aiheuttaa myös kustannuksia ja vaikeuttaa ajoikalainsäädännön noudattamista. Päivittäin jo risteilylaivoilta tulee 3000- 6000 turistia, vilkkaimpina päivinä jopa 10 000. Yhteen bussiin otetaan yleensä noin 40 henkilöä. Jokainen voi laskea siitä bussien määrän.

Ellei liikennejärjestelyt ole volyymejä vastaavalla tasolla, tulee varmasti ongelmia.

Ryhmät liikkuvat busseilla ja kohteina ovat kaikki museot, konserttitalot, hotellit sekä ravintolat, kaupoista puhumattakaan. Hyvin harvassa ovat ne kohteet, joissa turistibussiliikenne olisi otettu edes jotenkin huomioon. Uusi hieno musiikkitalo on hyvällä paikalla ja monien ryhmien kohde. Busseille ei ole ainuttakaan osoitettua paikkaa. Kuljettajat joutuvat kuitenkin palvelemaan asiakkaitaan. Käytännössä bussit purkavat asiakkaat jossain mahdollisimman vähän muuta liikennettä haittaavassa paikassa ja kotiinlähdön aikaan seisoo helpostikin 10 bussia laittomissa paikoissa, aiheuttaen haittaa muulle liikenteelle. Tämä sama ongelma on miltei jokaisessa matkailukohteessa, mittakaava vain vaihtelee. Turistibussit ovat osa joukkoliikennettä, joten vallitseva tilanne tuntuu vähintäänkin ristiriitaiselta.

Suomen Pääkaupunki on myös matkailun tärkein painopistealue. Me kuljettajat teemme käytännön työtä yhdessä oppaiden ja alan toimijoiden kanssa. Kaikki ovat alansa kokeneita ammattilaisia. Alan työllistävä vaikutus on myös erittäin merkittävä. Juhlapuheissa muistetaan aina hehkuttaa turistimääriä ja niistä kertyviä rahasummia. Pitäisi myös muistaa luoda tekemiselle edellytykset ja huolehtia matkailukohteiden tavoitettavuudesta. Itämeren alueella on muitakin kiinnostavia kohteita, joissa panostetaan merkittävästi mm satamatoimintoihin suurten risteilijöiden rantautumisen helpottamiseksi. Helsingin tulee olla kilpailukykyinen matkailukaupunki. Edellytyksiä siihen on, ellei niitä hukata väärillä päätöksillä.

Tilausajokuljettajat ry

Puheenjohtaja Timo Rinnekari, tilausajokuljettaja

Charter Club-lehti pt. Matti Kulmala, tilausajokuljettaja

Charter Club-lehti toimitussihteeri Isko Uusimäki, tilausajokuljettaja

Jorma Kuismin, tilausajokuljettaja

( Tilausajokuljettajat ry on valtakunnallinen, yli 1500 matkailuliikenteen ammattilaisen yhdistys)