

Kruunusillat-raitiotien päätepysäkin tutkimustyö - käyttäjätutkimus

Hellon Oy

1. maaliskuuta, 2021

Helsinki

hellon

Sisältö

1. Yhteenveto työn taustasta ja tavoitteista

- Tutkimuksen tausta ja tavoitteet
- Tutkimuksen rajoitteet
- Kuvaus työn kohteesta ja Kruunusillat-raitiotien päätepysäkin vaihtoehtoista

2. Vaihtoehtoisten päätepysäkkien tarkastelu

- Vaihtoehdot 1–3: Kaivokatu, Rautatientori ja Oodi
 - Kuvaus päätepysäkkivaihtoehdosta kartan ja kuvan avulla
 - Käyttäjien näkökulmia pysäkkivaihtoehdosta
 - Käyttäjien toiveita jatkokehittämiseksi

3. Johtopäätökset

- Yhteenveto vaihtoehtoista
- Käyttäjien näkökulmia Rautatieaseman ympäristön kehittämiseen yleisesti

Liitteet

1. Yhteenveto työn taustasta ja tavoitteista

Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

- Helsingin Kaupungin strategisena tavoitteena on olla maailman toimivin kaupunki kaupungin viihtyvyyden, elinvoimaisuuden ja eri toimijoiden ja käyttäjien näkökulmasta katsottuna. Rautatieaseman ympäristöön suunnitellaan uutta Laajasalon raitiovaunun päätepysäkkiä. Ympäristössä liikkuu päivittäin n. 250 000 ihmistä, mikä asettaa tiettyjä haasteita sen toimivuuteen ja viihtyvyyteen.
- Käyttäjätutkimuksen tavoitteena oli **kerätä toiminnallista ja laadullista ymmärrystä käyttäjiltä päätepysäkkivaihtoehtojen hyödyistä, haitoista, riskeistä ja kehitysehdotuksista** peilaten niitä alueella liikkuvien julkisen liikenteen käyttäjien, pyöräilijöiden, autoilijoiden ja kävelijöiden arkeen ja kokemukseen. Tutkimuksessa keskeistä oli huomioida erilaisten keskustassa liikkuvien henkilöiden näkemykset pysäkkivaihtoehtojen vaikutuksesta alueen houkuttelevuuteen, sujuvuuteen, käytettävyyteen ja muihin käyttäjäkokemukseen vaikuttaviin attribuutteihin.
- Tutkimus toteutettiin interaktiivisena etätyöpajana*, jonka tavoitteena ymmärtää eri käyttäjien näkökulmasta vaihtoehtoisten päätepysäkkipaikkojen hyödyt ja haitat sekä mahdolliset kehityksessä huomioitavat seikat. Käyttäjätutkimuksessa keskeistä on kuvata käyttäjille heidän asiointiinsa liittyvät suuret muutokset teknisten yksityiskohtien sijaan. **Osallistujilta ei odotettu teknistä ymmärrystä infrastruktuurin muutokseen liittyen. Vaihtoehtoja ei ole esitetty osallistujille päätettyinä ratkaisuvaihtoehtoina, vaan ainoastaan konseptitasolla skenaarioiden ja tarinoiden kautta.**
- Käyttäjätutkimuksen ohella arkkitehtitoimisto Harris & Kjisik Oy on arvioinut Rautatieaseman jalankulkuympäristön laatua ja houkuttelevuutta sekä JLL Oy tarkastelualueen elinvoimaisuutta.

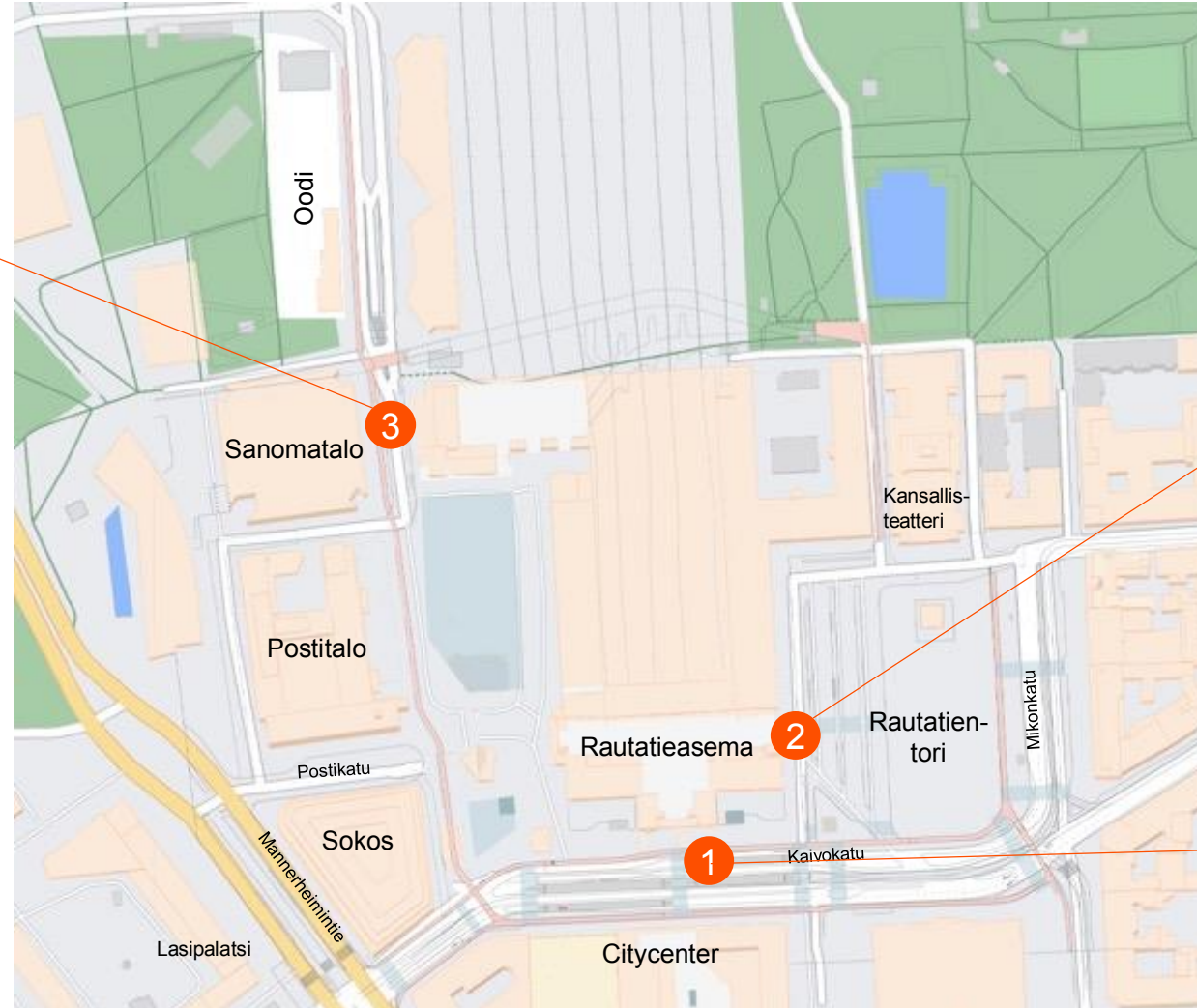
Tutkimuksen rajoitteet

- Tutkimuksen lähtötietoina on käytetty päätepysäkkiskenaarioita, joiden arviointi ja kehitystyö on ollut käyttäjätutkimuksen aikana keskeneräistä. Lähtötietoina olevat versiot ovat olleet arvioinnin kohteena olleita mahdollisia skenaarioita joulukuulta 2020. Skenaariot ja niiden pohjalta laaditut kertomukset työpajan työskentelyn pohjaksi olivat osittain virheellisiä, puutteellisia sekä keskenään eritasoisia johtuen tilaajan liian myöhään antamista lähtötiedoista. Suunnitelmaluonnokset valmistuivat vasta työpajojen jälkeen eikä niitä siten voitu käyttää työpajoissa. Näin ollen työpajojen tulokset sekä raportissa esitetyt päätelmät eivät välttämättä anna oikeaa kuvaa eri vaihtoehtoista eikä työn tuloksia siksi voida suoraan ottaa huomioon jatkotöissä. Päätepysäkkien vaihtoehtoiset skenaariot ovat tarkentuneet raportin kirjoittamisen aikana, mutta tarkentuneita tietoja ei ole pystytty huomioimaan käyttäjien kanssa toteutetun työpajan aikana.
- Käyttäjätutkimuksen laadullisen lähestymistavan huomioiden työpajan osallistujamäärä on ollut rajattu (N=24). Osallistujat jaettiin käyttäjäryhmiin heidän suosimansa kulkumuodon mukaan. Osallistujamäärä eri käyttäjäryhmien välillä erosi toisistaan painottuen pääasiallisesti Rautatieaseman kävely-ympäristön käyttäjiin, jotka nähtiin tutkimuksen tavoitteen kannalta keskeiseksi kohderyhmäksi.
- Käyttäjätutkimus on toteutettu koronapandemian aikana, mikä on saattanut vaikuttaa osallistujien asenteisiin tai vähentää heidän asiointiaan keskustan alueella. Tästä johtuen alueen olemassa olevat liikenneratkaisut työpajan toteuttamishetkellä eivät ole välttämättä olleet kaikilla osallistujilla päivittäisessä käytössä.
- Käyttäjätutkimuksen tulosten tarkastelussa on hyvä huomioida, että käyttäjien vastaukset perustuvat usein tunteeseen eikä faktoihin. Esimerkiksi tunne tietyn alueen tai ratkaisun turvallisuudesta ei välttämättä vastaa tilastoihin toteutuneesta turvattomuudesta. Käyttäjätutkimuksen tarkoituksena onkin rikastaa muuta tutkimusta ja tuoda mukaan uusia, monipuolisia ja ihmisläheisiä näkökulmia, jotka saattavat muuten jäädä tilastollisen tarkastelun ulkopuolelle.

Tutkitut päätepysäkkivaihtoehdot

Vaihtoehto 3: Oodi

Päätepysäkki Rautatieaseman länsipuolella, Sanomatalon edessä ja Oodi-kirjaston läheisyydessä.



Vaihtoehto 2: Rautatientori

Päätepysäkki Rautatieaseman itäpuolella, Rautatieaseman ja Rautatientorin välissä.

Vaihtoehto 1: Kaivokatu

Päätepysäkki Rautatieaseman eteläpuolella Kaivokadulla, välittömästi nykyisten raitiovaunupysäkkien pohjoispuolella.

Kuvaus* päätepysäkki- vaihtoehtoista

Vaihtoehto 1: Kaivokatu

Kruunusillat-raitiotien eteläinen päätepysäkki sijoittuu Kaivokadulle, Rautatieaseman eteläisten pääovien eteen. Kaivokadun autokaistat vähenevät mutta raitiotiekaistat ja pysäkkien vaatima tila lisääntyvät sekä suojatiet pitenevät. Elielinaukion uudistushankkeen myötä Asema-aukion taksiliikenne siirretään maanalaiseen paikoitushalliin.

Vaihtoehto 2: Rautatieasema

Kruunusillat-raitiotien eteläinen päätepysäkki sijoittuu Rautatientorin länsipuolelle, Rautatieaseman itäisen sisäänkäynnin eteen. Osa torin linja-autoista siirtyy torin itäreunalle. Kaivokadun autokaistat vähenevät. Elielinaukion uudistushankkeen myötä Asema-aukion taksiliikenne siirretään maanalaiseen paikoitushalliin.

Vaihtoehto 3: Oodi

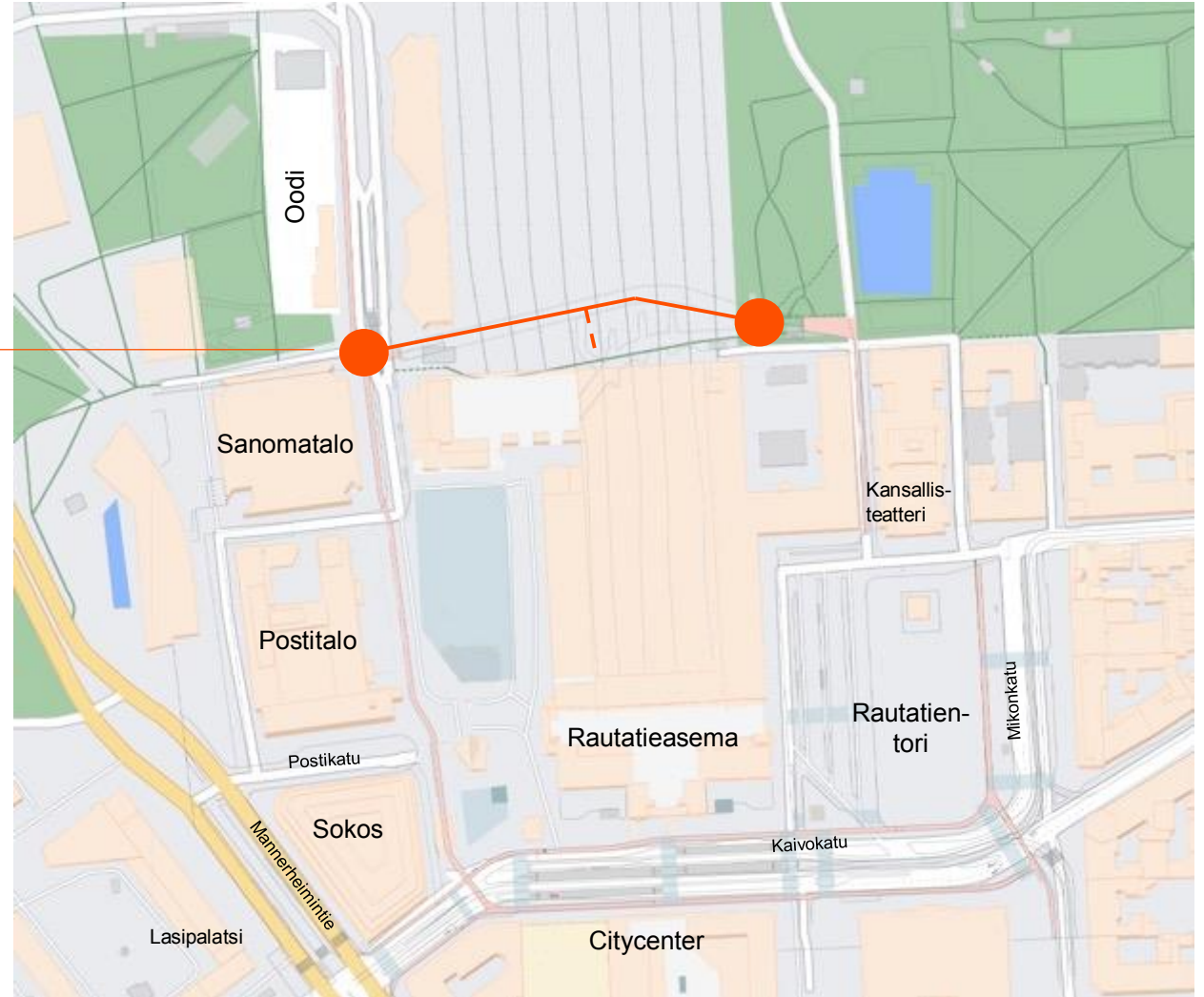
Kruunusillat-raitiotien eteläinen päätepysäkki sijoittuu Sanomatalon ja Holiday Inn -hotellin väliin Oodi-kirjaston lähetyville. Uudella raitiotiellä on pysäkki Kaivokadulla ja kulkee siitä Elielinaukion läntistä reunaa päätepysäkillen. Kääntöraide sijaitsee Oodi-kirjaston edessä. Kaivokadun autokaistat vähenevät mutta raitiotiekaistat ja pysäkkien vaatima tila lisääntyvät sekä suojatiet pidentyvät. Elielinaukion uudistushankkeen myötä Asema-aukion taksiliikenne siirretään maanalaiseen paikoitushalliin.

Osallistujille esitetyt kuvaukset muista muutoksista Rautatieaseman lähiympäristössä lähtötietojen ja niiden päivitysten perusteella.

(20.1.2021)

Kaisantunneli

Kaisantunneli on kävelijöiden ja pyöräilijöiden tunneli, joka kulkee Oodin edustalta päärautatieaseman raiteiden alitse Kaisaniemen puistoon sujuvoittaen kulkua keskustan läpi idästä länteen. Tunnelin puolesta välistä on yhteys vanhaan tunneliin ja sitä kautta keskiraiteiden laitureille.



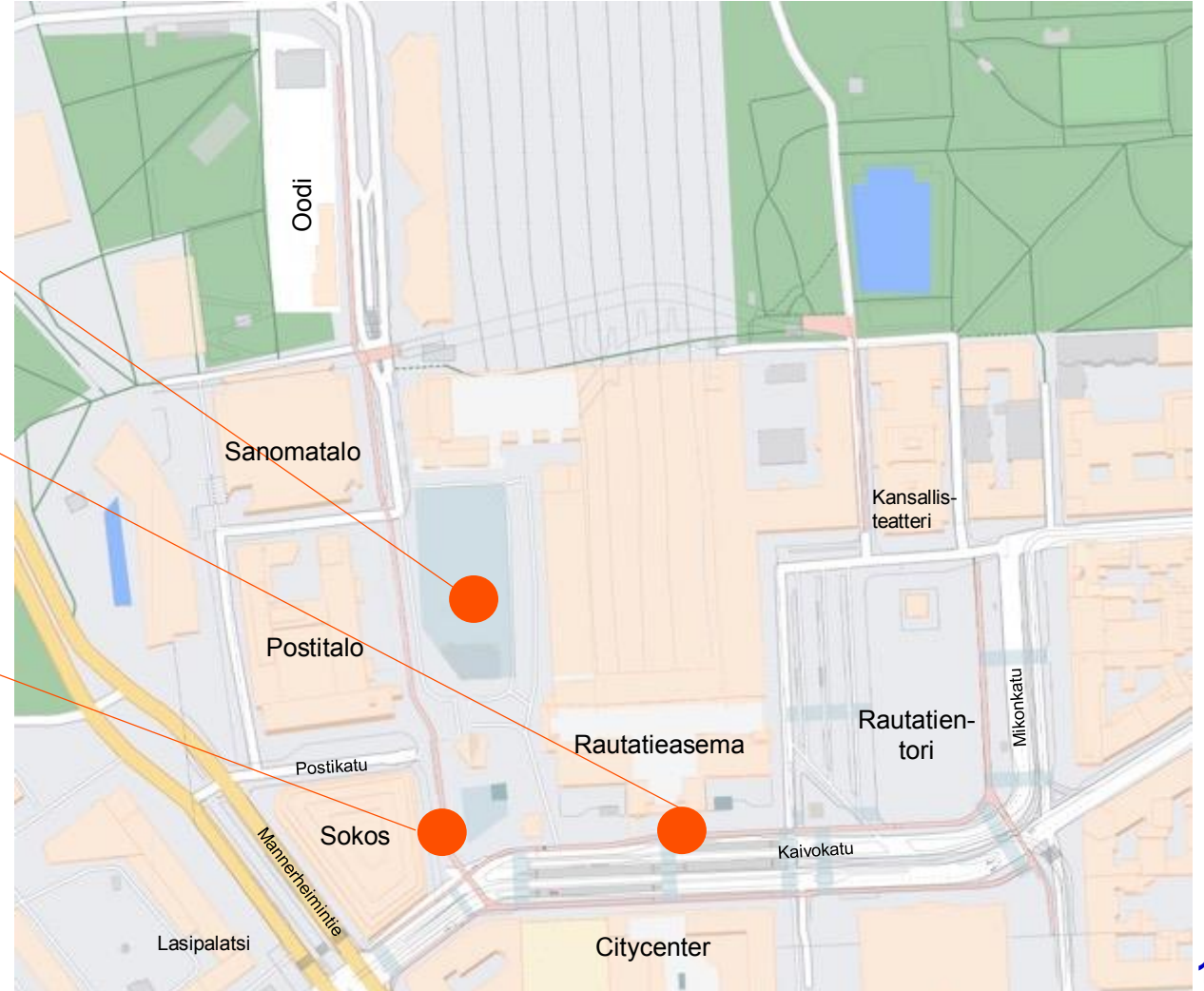
Elielin- ja Asema-aukion muutokset

Elielin- ja Asema-aukioille on suunniteltu uudisrakentamista.

Aseman edestä poistuu pikapysäköinti- ja saattoliikennealue.

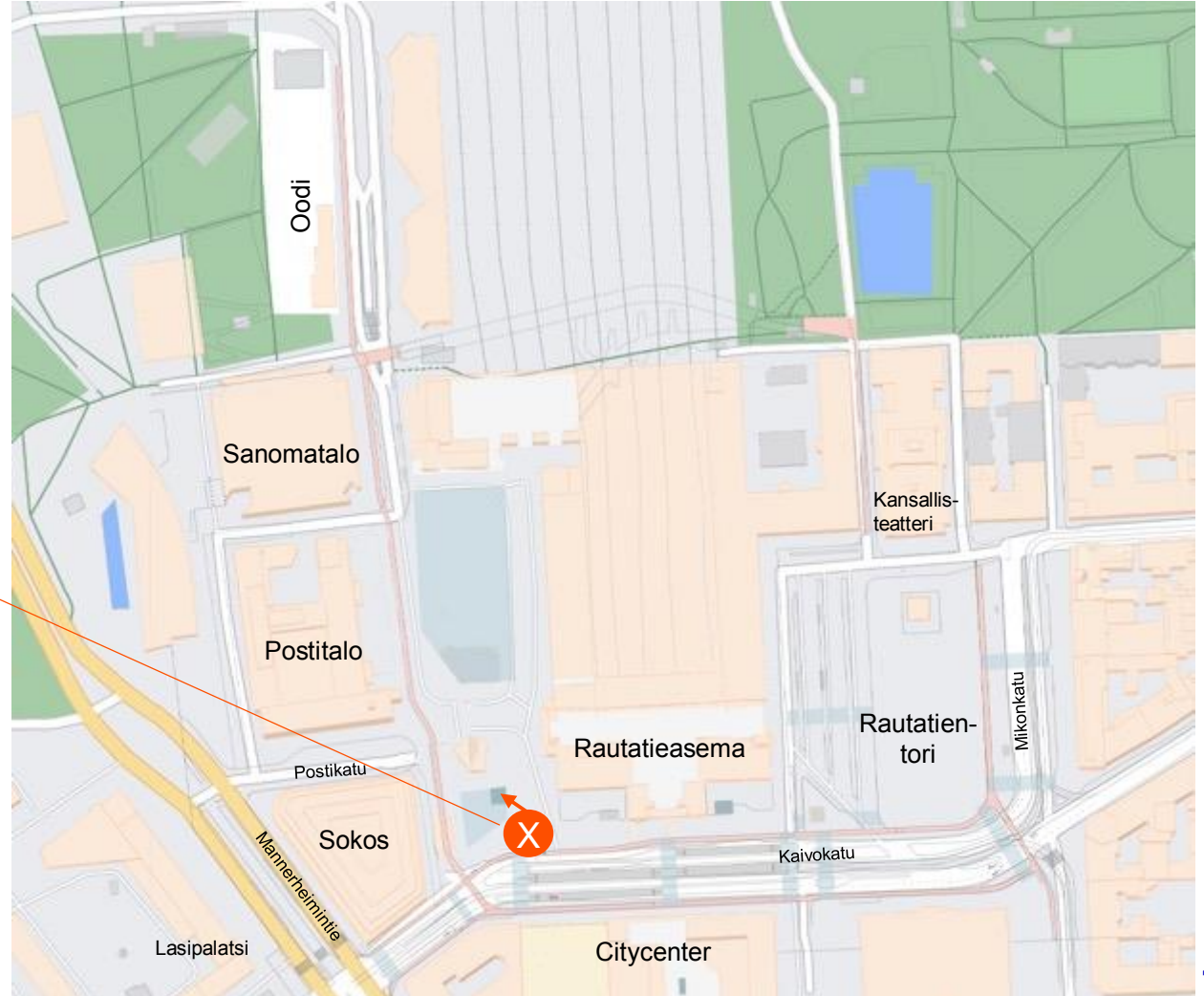
Läpiajoliikenne Postikadulle päättyy ja Elielinaukion taksiasema sekä saattoliikenne siirtyy maan alle.

Postikadun läpiajon katkaiseminen oli virheellisesti työn lähtötiedoissa joulukuussa 2020. Postikadusta tehdään myöhemmin selvityksiä, joiden pohjalta päätetään sen ratkaisusta.



Metroaseman sisäänkäynti

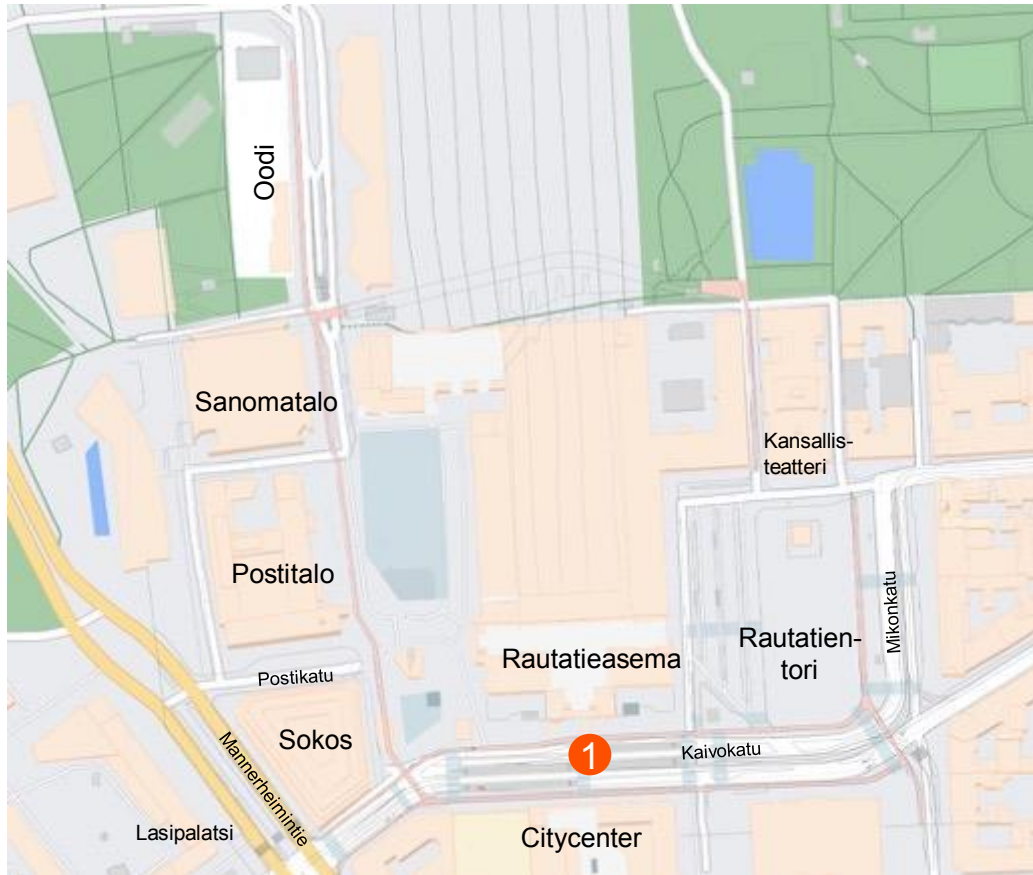
Nykyinen metroaseman sisäänkäynti siirtyy uuteen uudisrakennukseen, joka on hieman keskeemmällä aukioita.



2. Vaihtoehtoisten päätepysäkkien tarkastelu

Vaihtoehto 1: Kaivokatu

Kruunusillat-raitiotien päätepysäkki sijaitsee Kaivokadulla, Rautatieaseman eteläisellä puolella. Pysäkki sijoittuu nykyisten kaupunkiraitiovaunujen laiturien ja Rautatieaseman väliin.



Kuva: Helsingin kaupunki, Ramboll. Muokattu: Sonja Nielsen, 2021.

Vaihtoehto 1: Kaivokatu

Käyttäjien näkökulmia

Käyttäjät pitivät Kaivokadun päätepysäkkiä helpon löydettävänä ja saavutettavana vaihtoehtona, sillä sijainti tunnetaan raitiovaunuyhteyksien vaihtopaikkana. Samalla useat käyttäjät ilmaisivat huolensa siitä, että pysäkki lisäisi alueen ruuhkaisuutta ja siten vähentäisi koettua turvallisuuden tunnetta eikä lisäisi alueen viihtyisyyttä.

- Käyttäjät kokivat, että Kaivokadun päätepysäkkivaihtoehdon **keskeinen sijainti** muiden raitiovaunupysäkkien yhteydessä helpottaisi linjavaihtoja ja pysäkin löydettävyyttä. Vaihtojen sujuvuuden nähtiin tukevan myös esteettömyyttä.
- Autoilijoita ja pyöräilijöitä lukuun ottamatta muut käyttäjäryhmät kokivat pysäkin **toimivan hyvin osana muuta liikennettä** ja helpottavan keskustan palveluiden saavutettavuutta. Autoilijat ja pyöräilijät uskoivat pysäkin vaikeuttavan heidän keskustassaan asiointiaan.
- Liikuntaesteisille kadun ylityksen helpottumisen uskottiin edellyttävän, että pysäkin sijoittelu johtaa useampaan valo-ohjattuun ylitykseen Kaivokadulla tai ylitettävien osien kaventumista.
- Monet käyttäjät ilmaisivat huolensa siitä, että pysäkin sijoittaminen Kaivokadulle voisi **lisätä ruuhkaisuutta ajotilan kaventuessa, sekä uuden raitiolinjan lisätessä uusia joukkoliikenteen käyttäjiä tiiviille alueelle** ja täten vaikeuttaa liikkumista alueella. Useat käyttäjät kokivat, että ruuhkaisuuden lisääntyminen voisi lisätä **turvattomuuden tunnetta** käyttäjien keskuudessa, kun huomiota tulee kiinnittää yhä useampaan tekijään liikenteessä Kaivokatua ylittäessä.
- Osa käyttäjistä arveli, että pysäkin sijoittaminen Kaivokadulle saattaisi vaikuttaa negatiivisesti **alueen viihtyisyyteen ja houkuttelevuuteen** ruuhkaisuuden lisääntyessä, ja täten ohjata käyttäjiä muualle. Erityisesti useampi pyöräilijöistä ja autoilijoista ilmoitti todennäköisesti välttelevänsä aluetta ruuhkaisuuden johdosta.

Lainauksia käyttäjiltä:

”Epäilen että tämä sijainti lisää ruuhkan keskittymistä entisestään jo suppuiseen sijaintiin. Yhdet kiskot lisää supistaa tätä aluetta, mutta toisaalta autojen paikoituksen siirtyminen auttaa tila-ahtaudessa.”

”Helppous ja keskittäminen ehdottomasti valttina. Pyöräkaistojen lisääminen helpottaa myös liikkumista keskusta-alueella.”

”Ehkä turvallisempi tunne liikkua kun taksit poistuvat aseman edestä.”

”Etua eniten niille, jotka vaihtavat kulkuneuvoa tässä keskittymässä sekä turisteille.”

”Uskoisin, että (sijainnilla) positiivinen vaikutus. Helppo ja nopea yhteys keskustaan tuo todennäköisesti lisää asiakkaita myös keskustan palveluita käyttämään.”

”Massojen ohjaamisen oltava selkeää: suojatiet, liikennemerkit, hidasteet... Näissä onnistuminen ei yleisesti ole ollut kaupunkisuunnittelun vahvuus. Alue on todella tiivis, joten erityisen tärkeää onnistua.”

”Uskon, että sijainti parantaisi kulkuyhteyksiä mutta jos autoteitä pitää kaventaa, niin uskon myös tämän vaikuttavan negatiivisesti liikenteeseen ja saattaa lisätä ruuhkatilanteita huomattavasti.”

”Ulkopaikkakuntalaisille ja turisteille helpompi keskitetty vaihtoehto, jolloin elinvoimaisuus mielestäni paranee.”

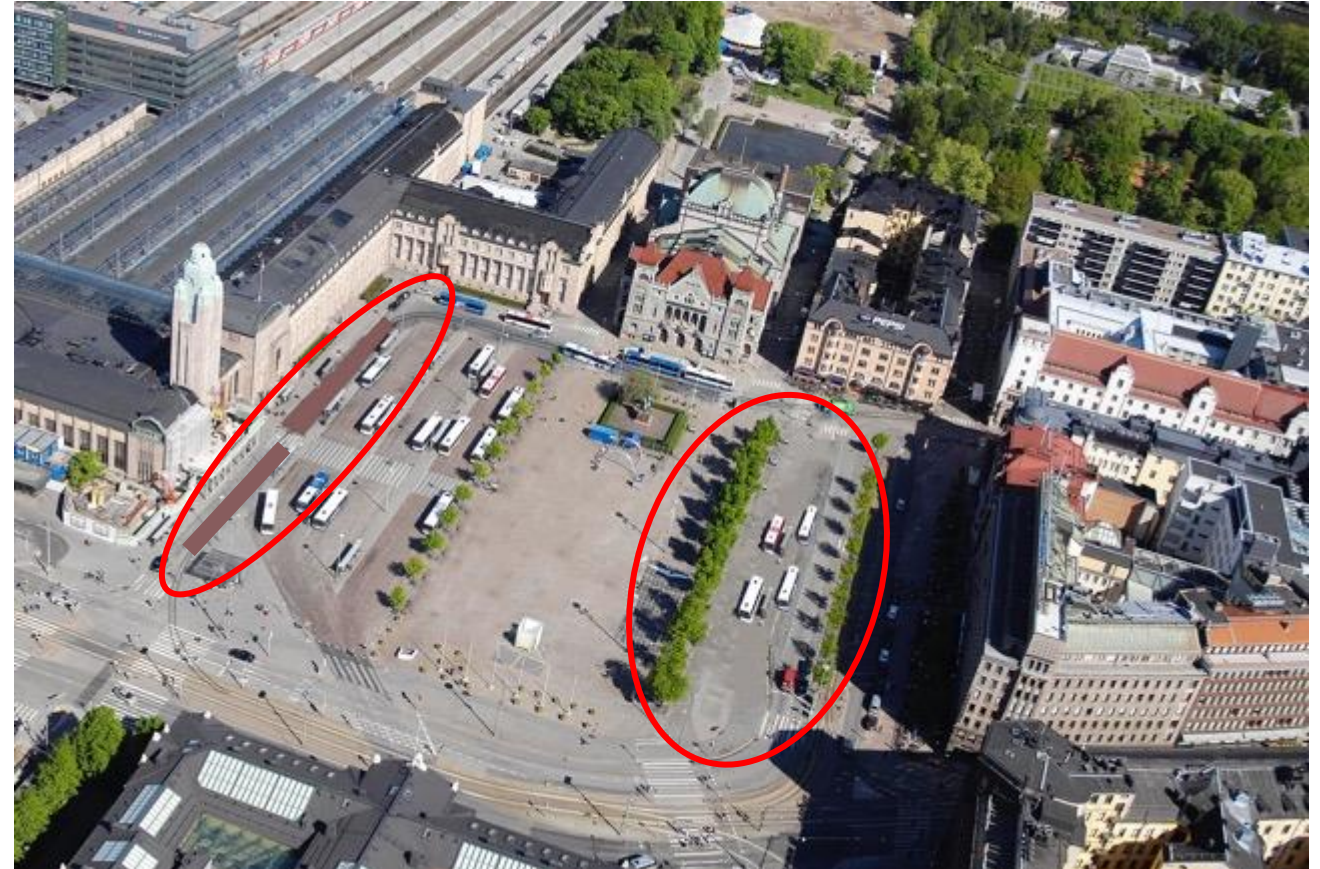
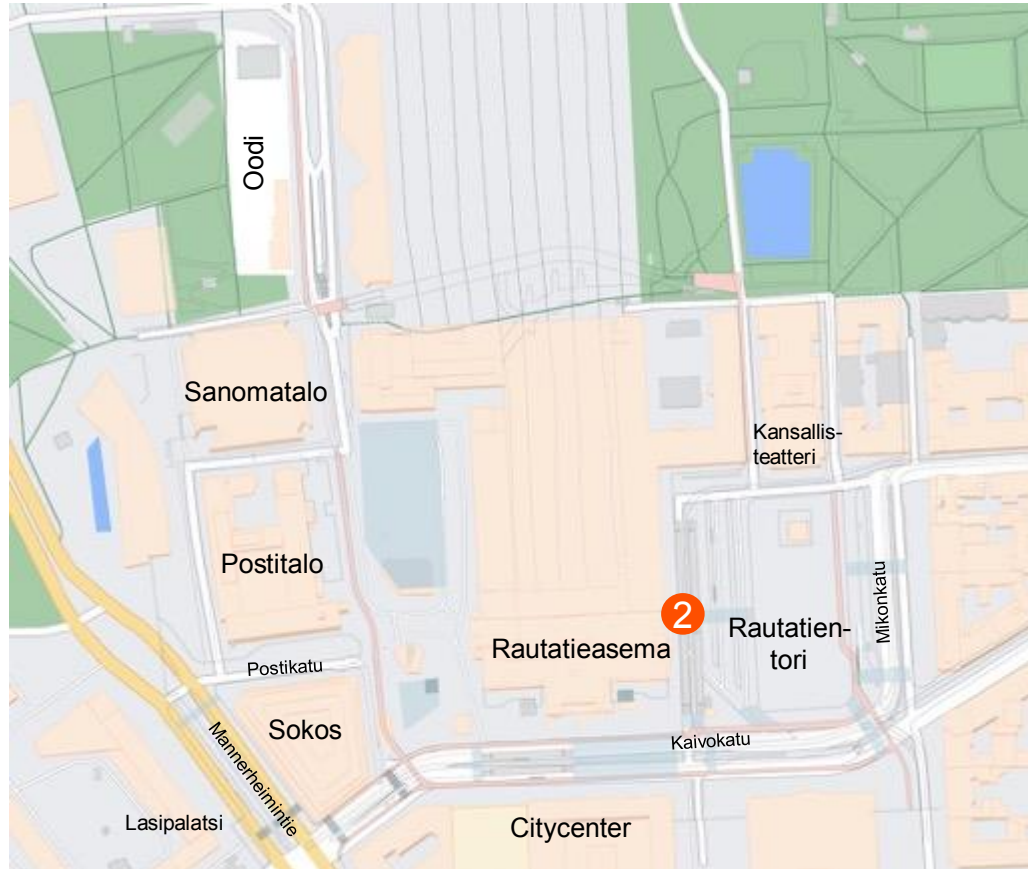
Vaihtoehto 1: Kaivokatu

Käyttäjien toiveita jatkokehittämiselle

- Useamman käyttäjän mukaan Rautatieseman itä- ja länsisivut tulisi ottaa suunnittelussa huomioon, sillä tässä ratkaisussa kehittäminen on pitkälti keskittynyt aseman edessä olevaan alueeseen. Tämän nähtiin lisäävän alueen ruuhkaisuutta ja ratkaisun keskittävän ihmisvirrat kapealle alueelle.
- Erityisesti Kaivonkadun pysäkkiä kehittäessä käyttäjät toivoivat ihmismassojen ohjaamiseen ja opastukseen kiinnitettävän huomiota. Sen tulee olla erityisen selkeää turvallisuuden tunteen varmistamiseksi ja vaaratilanteiden välttämiseksi. Erityisesti kadun ylitys ja laiturien välillä luoviminen nähtiin riskitekijöinä turvallisuuden tunteen kannalta. Lisäksi autokaistojen läheisyys joukkoliikennepysäkkien lähetyvillä koettiin lisäävän turvattomuuden tunnetta, sillä useat ovat todistaneet läheltä piti tilanteita ihmisten juostessa kadun yli päin punaisia ehtiäkseen ratikkaan. Kevyen liikenteen käyttäjien näkökulmasta myös tavarantoimittajien parkkeeraaminen jalankulku- ja pyöräteille nähtiin riskejä lisäävänä tekijänä, joka tulisi huomioida alueen suunnittelussa.
- Käyttäjät toivoivat, että päätepysäkin kohdistuessa alueelle, jolla kiskot jo olemassa, hyödynnettäisiin aseman ympäristöä ja autoilta vapautuvaa tilaa etenkin viihtyvyyden lisäämiseen istutuksilla ja istuimilla.

Vaihtoehto 2: Rautatientori

Päätepysäkki sijaitsee Rautatieaseman itäpuolella, Rautatieaseman ja Rautatientorin välissä.



Oikeanpuoleisella punaisella ympyrällä havainnollistettiin työpajan osallistujille Mikonkadun uusi mahdollinen bussilaiturialue, jonne osa Rautatientorin bussipysäkeistä tulisi siirtymään Kruunusillat-raitiotien päätepysäkin tieltä.

Vaihtoehto 2: Rautatientori

Käyttäjien näkökulmia

Vaihtoehto herätti käyttäjät pohtimaan Rautatietorin – sekä vaihtoehtoista vahvimmin myös koko Rautatieaseman alueen – roolia Helsingin kaupunkikuvassa. Useat käyttäjät pitivät pysäkin sijaintia kulkureitteihinsä nähden etäisimpänä vaihtoehtona, mikä saattaisi vaikuttaa negatiivisesti pysäkin käyttöasteeseen, mutta toisaalta positiivisesti muun liikenteen sujuvuuteen.

- Useat käyttäjät ilmaisivat toiveensa torin elävöittämisestä, esimerkiksi sijoittamalla alueelle terrassin tai kahvikärryjä. Useat käyttäjät kuvailivat, että päätepysäkki ja bussilaitureiden uudelleensijoitus voisivat tuoda torille elämää ja täten tarjota mahdollisuuden palvelutarjonnan kehittämiseen alueen lisääntyneen läpikulkuväen avulla.
- Etenkin autoilijat kokivat ratkaisun olevan muihin vaihtoehtoihin verrattuna vähiten ”tiellä” eli aiheuttavan vähiten häiriötilanteita Kaivokadun kaventumisesta huolimatta.
- Pysäkin todettiin lisäävän turvallisuutta, kun pysäkin vieressä ei ole autokaistaa ja muita raitiotiepysäkkejä.
- Pysäkin koettiin yleisesti hajauttavan ihmismassoja keskustan alueella, mikä nähtiin pääsääntöisesti positiivisena kehityksenä keskustan viihtyisyyden näkökulmasta.
- Monet käyttäjistä pitivät Rautatietorin pysäkin sijaintia vaikeammin löydettävänä kuin Kaivokatua, sillä sijainti poikkeaa muiden raitiovaunujen perinteisistä reiteistä. Tämän nähtiin haittaavan erityisesti turistien navigoimista alueella.
- Useat käyttäjät pitivät vaihtoehtaisuutta kaukaisena muihin joukkoliikennevälineisiin, etenkin metroon, nähden. Käyttäjät epäilivät, että tämä saattaisi johtaa siihen, että moni itä-länsi-akselilla kulkeva käyttäjä tekisi vaihdon raitiovaunusta metroon Hakaniemessä Rautatieaseman sijaan, mikä mahdollisesti lisäisi Hakaniemen aseman käyttöastetta. Bussilaitureiden siirtäminen osittain itäreunalle lyhentäisi taas matkoja Kaisaniemen ja Kluuvin alueelta tultaessa.
- Bussiliikenteen hajautuminen torin molemmin puolin herätti huolta erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden keskuudessa. He epäilivät turvattomuuden tunteen lisääntyvän ja yhteentörmäyksien riskin kasvavan jalankulkijoiden kulkiessa pyöräkaistan yli busseihin torin itälaidalla.
- Pysäkin sijainnin pelättiin kuitenkin myös kasvattavan ruuhkia suojateillä kulkeville potentiaalisesti lisääntyneen bussi- ja ratikkaliikenteen johdosta torin ympärillä. Erityisesti huolta aiheutti heikosti liikkuvien, iäkkäiden ja lapsien liikkuminen alueella. Uusien raiteiden käyttäjät uskoivat tuovan lisää vaikeuksia liikuntaasteisille teiden ylityksissä etenkin Kansallisteatterin suuntaan.

Lainauksia käyttäjiltä:

”Pysäkki ja raitiolinja aukion ympäri lisääisivät ainakin turvallisuutta koska toisi lisää ihmisiä siihen kohtaan kun nyt vähän ns. pimeä kulma.”

”Siirtymävälit pitenisivät. Ei meistä kaikki voi kävellä pitkiä matkoja eri kulkuvälineiden välillä.”

”Pysäkin sijainti lisäsi turvallisuutta kun vieressä ei olisi autokaistaa. Lisäksi ihmis- ja kulkuneuvoruuhan kannalta hyvä olla hieman kauempana muista ratikkapysäkeistä.”

”Helpottaisi liikuttamista yleisesti poistaen ruuhkaa aseman edustalta ja jakaen ihmismassa laajemmalle alueelle.”

”Pyöräilijät, lautailijat, sähköpotkulaudat vs jalankulkijat. Kesällä ainakin on haasteita saada kaikki kulkemaan turvallisesti torin ympäristössä.”

”Ajan usein pyörällä Kaisaniemen puiston läpi, joten nämä muutokset hankaloittaisi sitä.”

”Kaikki mikä vähentää ihmisen tunkua samaan liikennevälineeseen/samalla pysäkkialueella/kulkua alueelle parantaa turvallisuutta.”

”Näen tässä vaaramomentin: Rautatieasemalta alas portaita – jos pysäkki on edessä niin varmaan tulee vaarallisia tilanteita, jos taas toisella puolella toria niin varmasti olisi turvallisempi.”

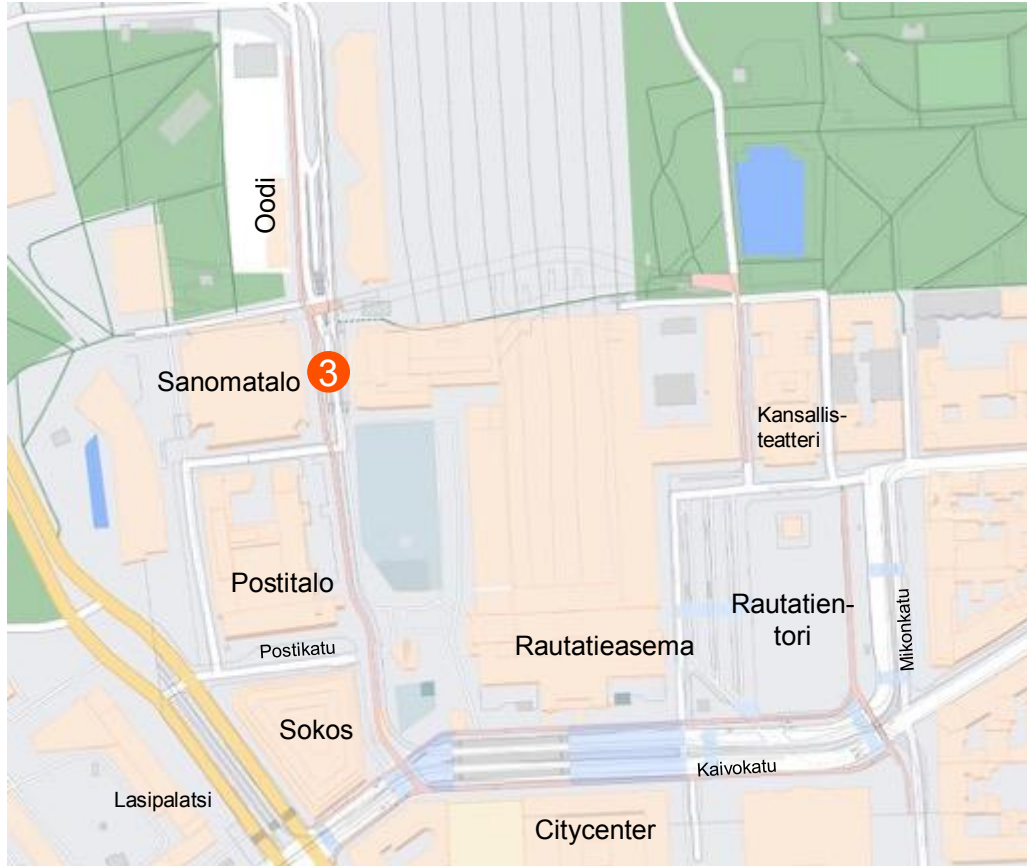
Vaihtoehto 2: Rautatientori

Käyttäjien toiveita jatkokehittämiselle

- Erityisesti tässä pysäkkivaihtoehdossa kaupunkipyörät nousivat käyttäjien keskusteluun, sillä väkijoukon koettiin hajaantuvan torilta useampaan suuntaan ja siksi mahdollisesti jatkavan matkaansa monipuolisemmin eri kulkuvälineillä. Useat käyttäjät toivoivat, että pysäkkiä suunniteltaessa otettaisiin huomioon myös torin puolelle sijoitettavat ja riittävän suuret kaupunkipyöräparkit.
- Torin elävöittäminen eri keinoin nousi vahvasti esiin työpajassa. Pysäkin nähtiin elävöittävän torin ympäristöä lisääntyneen käyttäjämäärän kautta. Lisäksi torin yhteyteen toivottiin mm. seuraavia asioita:
 - Ravintolarekkoja, kahvikärryjä ja telttakahvilaa, terassia
 - Esittelytiloja tuomaan elämää ja nähtävää
 - Lisää istutuksia ja vehreyttä puhdistamaan ilmaa ja tuomaan viihtyisyyttä
 - Popup -myymälöitä
- Alueelle toivottiin selkeitä kulkureittejä torin ympäri ja sen halki ohjaamaan liikennettä.

Vaihtoehto 3: Oodin ympäristö

Päätepusäkki sijoittuu Sanomatalon ja Holiday Inn -hotellin väliin. Kääntöraiteet sijaitsevat Oodi-kirjaston vieressä.



Kuva: Mona Schalin ja Kristina Karlsson, 2020.
Muokattu: Sonja Nielsen, 2021.

Vaihtoehto 3: Oodi

Käyttäjien näkökulmia

Pääte pysäkki koettiin käyttäjien vastausten perusteella vaikeimmin hahmotettavaksi vaihtoehdoksi, sillä raitiovaunun reitti vaatisi isoja muutoksia alueella. Arvioinnin haastavuutta lisäsi alueen muiden suunnitelmien, kuten Asema-aukion uudisrakentamisen ja Kaisantunnelin huomioiminen arvioinnissa. Osa käyttäjistä huomioi vastauksissaan laajemmat muutokset, kuten Kaivokadun välipysäkin, osa taas pohti vaihtoehtoa puhtaasti pääte pysäkin sijainnin näkökulmasta.

- Usean käyttäjän mukaan pysäkin sijoittaminen Oodin lähistölle tarjoaisi pääte pysäkillä rauhallisen sijainnin, joka voisi lisätä Oodissa, Töölönlahdella ja Musiikkitalossa asiointia ja täten alueen käyttöastetta.
- Usean käyttäjän mukaan vaihtoehdossa yhdistyy vaihtoehtojen 1 ja 3 parhaat puolet: pääte pysäkin rauhallinen sijainti Oodin lähistöllä ja välipysäkin hyvät vaihtoyhteydet Kaivokadulla.
- Käyttäjät kokivat vaihtoehdon yleisesti vähentävän ja tasoittavan ruuhkaisuutta keskustan alueella. Tosin samaan aikaan myös pääte pysäkin käyttöasteen epäiltiin jäävän matalaksi Kaivokadun välipysäkin vuoksi.
- Usean käyttäjän mielestä pääte pysäkin sijaintia pidettiin vaikeasti löydettävänä, eikä sitä nähty luonnollisena osana muuta liikennettä. Poikkeuksena olivat juniin käyttäjät, jotka arvostivat lyhyttä vaihtoyhteyttä juniin.
- Moni käyttäjä ilmaisi huolensa uusien raiteiden rakentamista alueelle, jolla niitä ei vielä ole. Näitä pidettiin jalankulkua ja pyöräilyä vaikeuttavana ja turvallisuuden tunnetta vähentävänä kehityksenä.
- Käyttäjät useammasta käyttäjäryhmästä ilmaisivat huolensa jalankulku- ja pyöräreittien turvallisuudesta, mikäli kiskot lisätään kevyen liikenteen väylän viereen. Muutosten myötä jalankulun asemalle koettiin mahdollisesti vaikeutuvan. Osa vastaajista epäili tämän aiheuttavan ruuhkaa ja vaaratilanteita kiskot ylittävällä suojatiellä ja sen myötä haasteita etenkin heikosti liikkuville, iäkkäille ja lapsille. Erityisesti Kaisantunnelin uloskäynnin ja raitiotien kääntöraiteen muodostama risteys koettiin riskiksi useammassa keskustelussa.
- Suurin osa käyttäjistä piti mahdollisuutta Postikadun muuttamisesta pääasiallisesti kävelyalueeksi hyvänä ja turvallisuutta lisäävänä kehityssuuntana.

Lainauksia käyttäjiltä:

”Tuo on muutoin niin ”tyhjä” alue, että hyvä, että sinne tulisi julkista liikennettä. Menisi vaan vaikka vähän pidemmällekin.”

”Näistä kolmesta vaihtoehdosta ’rauhhallisin’ paikka pääte pysäkillä. Ei haittaisi muualla Rautatieaseman ympärillä olevaa liikennettä, esim. bussiliikennettä.”

”Näen tässä vähiten haasteita suhteessa aiempiin (vaihtoehtoihin)... spåra-esplanadi kävelykadun keskellä kuulostaisi ihan hyvältä.”

”Jos raiteiden ja kevyen liikenteen välissä on hyvin väljyyttä niin en näe sitten haasteita.”

”En näe suuria haasteita. Joutuisi hieman tarkemmin ylittämään kadun lasten kanssa.”

”Helpottaisi Oodille kulkua ja mahdollistaa vaihdon myös Rautatieaseman edessä.”

”Jos aseman edessä on pysäkki niin pääte pysäkin sijainnilla ei ole merkitystä.”

”En usko pääte pysäkin sijainnin tuovan hirveän paljon uutta, sillä sen sijainti on aika piilossa, ja saattaa jopa hankaloittaa sen käyttöä kun sitä ei helposti löydä.”

”Kirjastolle esim. vanhusten helpompia tulla. Ratikkaliikenne lienee sujuvampaa.”

Vaihtoehto 3: Oodi

Käyttäjien toiveita jatkokehittämiselle

- Monet käyttäjistä pitivät päätepysäkkivaihtoehtoa toimivana vain jos reitillä on välipysäkki Kaivokadulla.
- Osa vastaajista toivoi päätepysäkin sijoittamista ennemmin Postitalon eteen tai Elielinaukiolle, jolloin se olisi lähempänä Kaivokadun muita pysäkkejä ja metroa, ja siten saavutettavampi. Tällöin välipysäkin poistamista Kaivokadulta voitaisiin käyttäjien mukaan harkita.
 - Esimerkiksi pyöräilijät toivoivat päätepysäkkiä Elielinaukiolle niin, että se kiertäisi aukion ja täten mahdollisesti pyöräilylle voitaisiin löytää reitti raiteiden vieritse tarvitsematta ylittää kiskoja.
 - Osa joukkoliikenteen käyttäjistä taas ideoi ja toivoi linjan jatkavan jopa pidemmälle, vaikkapa Pasilaan saakka.
- Käyttäjät pitivät tärkeänä, että Kaisantunnelin ja raitiotien risteystä tulisi kehittää pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden näkökulmasta.
- Pysäkin löydettävyyteen ja opastukseen tulisi käyttäjien mukaan kiinnittää erityishuomiota uuden ja muista liikenneyhteyksistä poikkeavan sijainnin johdosta.
- Monet käyttäjät näkivät taksiliikenteen mahdollisessa siirrossa maan alle positiivisena lämpimän taksijonon, mutta he toivoivat selkeää opastusta sekä ohjeistusta muulle liikenteelle, kuten esim. Uberille ja “lennosta napattaville” kyydeille, jotta Rautatieaseman alue ei tukkeudu tien varteen pysähtyvistä kyydeistä. Tämä on hyvä huomioida muissakin vaihtoehdoissa.

Käyttäjärühmäkohtaiset huomiot vaihtoehtoista (1/2)

Jalankulkijat

Kaivokatu:

- Käyttäjien suhtautuminen Kaivokadun pysäkkivaihtoehtoon oli samansuuntainen julkisen liikenteen käyttäjien kanssa.

Rautatientori:

- Suurin osa jalankulkijoista suhtautui huolestuneesti Rautatientorin pysäkkivaihtoehtoon, ja ilmaisi huolensa siitä, että se ruuhkauttaisi jo valmiiksi ruuhkaisena koettua torin ja Kaivokadun aluetta. Etenkin pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden reittien kohtaamista torin laidoilla koettiin turvattomuuden tunnetta lisäävinä asioina.

Oodi:

- Oodin pysäkkivaihtoehtoon suhtauduttiin yleisesti suopeasti, sillä se tarjosi Kaivokatuun verrattuna rauhallisen sijainnin päätepysäkeille ja hyvät yhteydet alueen vähemmän käytettyihin palveluihin. Käyttäjät pitivät kuitenkin erittäin tärkeänä, että raitiovaunu pysähtyisi myös vaihtoyhteyksiltään suotuisammalla Kaivokadun pysäkillä. Uusien raiteiden läpivedon mahdollisen kävelyalueen halki arvioitiin lisäävän turvattomuuden tunnetta etenkin lapsiperheiden liikkumiseen Elielin- ja Asema-aukioilla.

Joukkoliikenteen käyttäjät

Kaivokatu:

- Kaivokadun päätepysäkki ei ollut yhdenkään joukkoliikenteen käyttäjän mukaan huonoin vaihtoehto. He pitivät Kaivokadun päätepysäkkiä vaihtoehtoista löydettävimpänä ja saavutettavimpana, muun muassa siitä syystä, että sijainti on tuttu ja siten luonteva sijoituspaikka päätepysäkeille. Samalla he pelkäsivät sijainnin kuitenkin lisäävän eniten ruuhkaisuutta keskustan alueella muihin vaihtoehtoihin verrattuna, mikä saattaisi myös vaikuttaa reitin sujuvuuteen ja turvallisuuden tunteeseen.

Rautatientori:

- Rautatientorin pysäkin ei nähty ruuhkauttavan keskustaa yhtä merkittävästi muihin vaihtoehtoihin verrattuna. Tästä johtuen muutama käyttäjä koki vaihtoehdon turvallisimpana eivätkä he eivät pitäneet alueen mahdollista ruuhkautumista riskitekijänä toisin kuin jalankulkijat. Pysäkin sijainti koettiin kuitenkin yleisesti syrjäisenä ja vaihtojen kannalta haastavampana, etenkin liikuntaesteisille pidentyneiden siirtymien vuoksi eri kulkuneuvojen välillä.

Oodi:

- Oodin päätepysäkin edellytyksenä joukkoliikenteen käyttäjät pitivät Kaivokadun päätepysäkkiä, eivätkä siten uskoneet päätepysäkin suuriin käyttäjämääriin. Täten Kaivokadun vaihtoehdon löydökset pätivät heidän mukaansa Oodin ratkaisuun yhtäläillä.

Käyttäjärühmäkohtaiset huomiot vaihtoehtoista (2/2)

Autoilijat

Kaivokatu:

- Autoilijat uskoivat Kaivokadun pysäkkivaihtoehdon vaikeuttavan heidän keskustassa asiointiaan, sillä he olisivat sen lisäävän ruuhkaisuutta pysäkin tuntumassa Kaivokadun lisäksi kaventuessa.

Rautatien tontti:

- Autoilijat kokivat Kaivokadun kaventumisesta huolimatta Rautatien tontin pysäkkiratkaisun aiheuttavan häiriötilanteita keskustan alueella vaihtoehtoista vähiten, sillä se sijaitsisi sivussa muusta liikenteestä.

Oodi:

- Autoilijat näkivät, ettei Oodin pysäkillä olisi suurta vaikutusta heidän liikkumiseensa. Muutama vastaajista ilmoitti, että pysäkkivaihtoehto saattaisi kannustaa heitä käyttämään julkista liikennettä autoilun sijaan.
- Yleisesti autoilijatkin kokivat positiivisena, että kevyen liikenteen väyliä ja joukkoliikenteen toimintaa kehitetään keskustan alueella vahvasti. Hekin tukivat kävelyalueiden lisäämistä Rautatieaseman ympäristössä.

Pyöräilijät

Kaivokatu:

- Kaivokadun pysäkin ei nähty vaikuttavan keskeisesti liikkumisen sujuvuuteen. Liikenteen keskittämisen Kaivokadulle koettiin mahdollisesti helpottavan pyöräilyä koko keskustan alueella, sillä se rauhoittaisi Oodin ja Rautatieaseman aluetta kevyen liikenteen käyttäjän näkökulmasta. Tästä syystä useimmat pyöräilijät valitsivat sen parhaaksi vaihtoehdoksi.
- Kaikki pyöräilijät kokivat liikenteen keskittämisen Kaivokadulle aiheuttavan kuitenkin myös erinäisiä riskitilanteita ruuhkautumisen seurauksena. Kaivokatua ei yleisesti nähty houkuttelevana reittinä pyöräilijöiden näkökulmasta ja useat vastaajat sanoivat suosivansa mieluummin Kaisantunnelia tulevaisuuden reittivalinnoissaan.

Rautatien tontti:

- Pyöräilijät suhtautuivat Rautatien tontin vaihtoehtoon pääsääntöisesti neutraalisti, sillä pysäkki ei suoraan osu heidän reitillensä enempää kuin valo-ohjattuna tien ylityksenä Kansallisteatterin kohdalla kuten nykyin. Pyöräilijöitä myös huoletti jalankulkijoiden turvallisuus monen kulkuneuvon luomassa sumassa tontin ympärillä.

Oodi:

- Oodin pysäkkiin suhtauduttiin yleisesti positiivisesti, mutta jokainen vastaajista ilmaisi huolensa Kaisantunnelin uloskäynnin ja raitiovaunun kääntöraiteen muodostaman risteyksen turvallisuudesta. Pyöräilijät etenkin toivoivat päätepysäkin sijoittamista lähemmäs Kaivokatua kuten Asema-aukiolle.

3. Yhteenveto ja johtopäätökset

Käyttäjien arvioita vaihtoehdoista

Tehtävässä käyttäjät arvottivat väittämiä skaalalla Eri mieltä (1) – Samaa mieltä (5). Tehtävän tarkempi kuvaus esitelty raportin liitteissä.



*Huom. Kaikki vastaajat eivät ole välttämättä huomioineet vaihtoehdossa ”Pääte pysäkki Oodin lähistöllä” linjan välipysäkkiä Kaivokadulla ja sen mahdollisesti aiheuttamaa ruuhkautumista tai reitin vaikutusta turvallisuuden tunteeseen Asema- ja Elielin aukoiden kohdalla linjan kulkiessa kävelyalueen lävitse. Lisäksi turvallisuutta arvioitaessa ei välttämättä ole tiedostettu Kaivokadun kaistojen määriä sekä suojateiden pituuksia eri vaihtoehdoissa lähtömateriaalin puutteellisuudesta johtuen.

Johtopäätös yhteenvedosta käyttäjien mukaan

Vaihtoehto 1: Päätepysäkki Kaivokadulla

Vaihtoehdossa käyttäjien tärkeimmäksi kriteeriksi keskusteluissa nousi pysäkin tunnettavuus ratikoiden vaihtopaikkana ja siten pysäkin löydettävyyys. Lisäksi Kaivokatu koettiin ruuhkaiseksi. Ruuhkaisuus on jo tätä päivää käyttäjien mielestä ja vaikka uuden pysäkin arveltiin lisäävän tätä, monet kokivat sopeutuvansa siihen. Tosin heikosti liikkuvia ei ollut työpajassa vahvasti edustettuna, iäkkäitä ja lapsia ei lainkaan. Tärkeintä oli suunnittelun jatkotarkasteluissa ottaa huomioon eri kulkutapojen mahdollistaminen alueelle turvallisesti ja selkeästi toisista erillään. Tätä tukivat jo nyt suunniteltu autoilun vähentäminen ja pyöräkaistojen lisääminen, vaikkakin käyttäjät uskoivat Kaisantunnelin vähentävän pyöräilyn määrää Kaivokadulla muutenkin.

Vaihtoehto 2: Päätepysäkki Rautatientorilla

Käyttäjät pitivät vaihtoehtoa sekä henkisesti että esteettömyyden näkökulmasta kauimmaisena vaihtoehtona kulkureittien sujuvuuteen nähden. Löydettävyyttä ja pysäkin käytön sujuvuutta kuitenkin tuki käyttäjien kokema väljyys Rautatientorin ympäristössä, pysäkin jakaessa joukkoliikenteen käyttäjät laajemmalle alueelle. Tämä tulisi ottaa kulkureittien opastuksen suunnittelussa.

Turvallisuuden tunteen vahvistamiseksi käyttäjät toivoivat selkeitä ratkaisuja millä estää yhteen törmäyksiä etenkin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välillä lisääntyvän Rautatientorin läpikulkuliikenteen vuoksi.

Vaihtoehto 3: Päätepysäkki Oodi

Päätepysäkkiä itsessään käyttäjät pitivät hyvin rauhallisena pysäkin vähäisen käyttäjämäärän vuoksi ja sen myötä turvallisena. Päätepysäkin sijoittelun ja toimivuuden edellytyksenä vastaajat pitivät Kaivokadun välipysäkkiä. Käyttäjät kokivat, että uuden linjan suurin käyttäjämäärä kohdistuisi Kaivokadulle ruuhkauttaen sitä enemmän kuin päätepysäkkiä.

Vaihtoehto herätti käyttäjissä laajimmin lisäkehitystoiveita, sekä päätepysäkin sijoitteluun, että jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden varmistamiseen Elielinaukiolla. Vaihtoehdoista laajimmin tässä vaihtoehdossa keskusteluun nousi Postikadun ja Elielinaukion rauhoittaminen kävelyalueeksi, mikä herätti käyttäjissä vahvaa kannatusta.

Vaihtoehtojen priorisointi

- Priorisointitehtävän tarkoituksena on tarjota yleiskuva siitä, miten käyttäjät vertailivat vaihtoehtoja omista näkökulmistaan annettujen lähtötietojen perusteella. Koska kyseessä on laadullinen ja toiminnallinen analyysi pienellä otannalla, antavat suulliset tehtävät laajemman ja monipuolisemman kuvan vastaajien preferensseistä.
- Käyttäjät katsoivat skenaarioita omista kokemuksistaan ja reittipreferensseistään käsin, mikä vaikutti eritoten Rautatientorin ja Oodin pysäkkien arviointiin. Osa vastaajista koki Oodin pysäkkivaihtoehdon – tai vaihtoehtoisesti Rautatientorin – läheiseksi ja osa taas kaukaiseksi sijainniksi omiin reittivalintoihinsa nähden. Monet vastaajista, jotka pitivät Rautatientoria parhaana vaihtoehtona, asettivat Oodin viimeiseksi listallaan – ja toisinpäin.
- Osin edellä mainitusta vastakkainasettelusta johtuen Kaivokadun pysäkki sai vähiten viimeisiä sijoja, mutta kuitenkin myös vähiten ”ykkössijoja” käyttäjien priorisoidessa vaihtoehtoja. Johtopäätöksensä voidaan todeta, että Kaivokatu nähtiin neutraaleimpana kompromissiratkaisuna käyttäjien eriävistä preferensseistä ja reittivalinnoista johtuen.
- Lisäksi pysäkkivaihtoehtojen vaihtoyhteydet jakoivat mielipiteitä osallistujien preferensseistä johtuen. Käyttäjätutkimuksen tulokset tulisikin yhdistää teknisiin analyyseihin vaihtoyhteyksien yleisyydestä ja käyttöasteesta (esim. metro-pikaraitiovaunu, bussi-pikaraitiovaunu, juna-pikaraitiovaunu).
- Käyttäjäanalyysi kertoo, miten asukkaat näkevät muutosten vaikuttavan omiin reitteihinsä ja kulkumuotoihinsa. Tästä syystä onkin keskeistä löytää tasapaino sen välillä, minkä verran käyttäjiä halutaan ohjata valitsemaan tietty kulkumuoto ja minkä verran halutaan vastata heidän tarpeisiinsa. Esimerkiksi autoilijat kokivat Rautatientorin vaihtoehdon häiritsevän vähiten autoilun sujuvuutta keskustan alueella, mutta muiden vaihtoehtojen taas ohjaavan heidät vaihtamaan ennemmin joukkoliikenteen käyttäjiksi. He eivät kuitenkaan suhtautuneet kulkumuodon vaihtoon ainoastaan negatiivisena asiana.

Päätepysäkki- vaihtoehto:	Kaivokatu	Rautatientori	Oodi
Sija 1	7	9	8
Sija 2	13	6	4
Sija 3	3	8	12

Työpajan päätteeksi osallistajat asettivat vaihtoehdot itselleen mieluisimpaan järjestykseen. Yksi vastaajista arvotti vain itselleen mieluisimman vaihtoehdon, muttei arvioinut kahta muuta vaihtoehtoa.

Yleiset havainnot

Käyttäjryhmien vastauksissa nousi esiin kolme toistuvaa teemaa, jotka on hyvä ottaa huomioon alueen suunnittelussa:

- **Koettu turvallisuus:** Etenkin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuusnäkökulma nousi huolenaiheeksi kaikkien vaihtoehtojen yhteydessä.
- **Alueen ruuhkaisuus:** Käyttäjät kokivat Rautatieaseman alueen – ja etenkin Kaivokadun – lähtökohtaisesti ruuhkaisena. Tästä syystä tutkimuksen aikana vertailtiin toistuvasti liikenteen ja ihmismassojen hajauttamisen hyötyjä suhteessa joukkoliikennevälineiden keskittämisen tuomiin hyötyihin. Useissa vastauksissa koettu ruuhkaisuus yhdistettiin vahvasti koettuun turvallisuudentunteeseen.
- **Alueen elävöittäminen:** Jokaisen vaihtoehdon ja alueella tehtävien muutosten koettiin lisäävän alueen elinvoimaisuutta toisistaan eriävillä tavoilla. Vastauksissa korostui esimerkiksi hiljaisempien alueiden elävöittäminen ja kulttuuripalveluiden saavutettavuuden tuomat hyödyt. Toisaalta myös liikenteen sujuvoittamisen nähtiin lisäävän viihtyisyyttä ja tätä kautta lisäävään halukkuutta liikkua aseman alueella.

Käyttäjien näkökulmia Rautatieaseman ympäristön kehittämiseen yleisesti

- Käyttäjät pitivät **autoteiden kaventumista** Kaivokadun kohdalla (1+1 kaistaa, nykyisen 2+2 kaistan sijaan) pääosin positiivisena muutoksena ympäristön melun, päästöjen ja turvallisuuden tunteen kannalta, vaikkakin ruuhkautumisen arveltiin lisääntyvän. Lähtötietojen mukaan tarkastelussa ollutta vaihtoehtoa Postikadun läpiliikenteen vähentämisestä ja Postitalon edustan rauhoittamista kävelyalueeksi sai käyttäjien kannatusta edellä mainituista syistä. Yleisesti moottoriliikenteeltä vapaat alueet luovat turvallisuutta jalankulkijoille ja pyöräilijöille.
- Useat käyttäjät kuitenkin pelkäsivät **saattoliikenteen vaikeutuvan** Rautatieaseman eteläpuolelta poistuvan pikaparkin myötä, jolloin etenkin autoilijat arvelivat siirtyvänsä mahdollisesti käyttämään Pasilan tai Tikkurilan asemaa keskustan sijaan.
- Autoilta poistettua tilaa monet käyttäjät toivoivat käytettävän enemmän istutuksiin ja penkkeihin viihtyisyyden lisäämiseksi. Viihtyisyyttä lisätessä käyttäjät kokivat myös turvallisuuden tunteen alueella kasvavan, sillä he uskoivat tällöin nurkissa viihtyvien lieveilmiöiden siirtyvän muualle.
- Käyttäjät pelkäsivät Kaivokadun muuttuvan ns. ”uudeksi Hämeentieksi” ja pohtivat onko kaikkia kadun käyttötapoja ja -tarpeita kattavasti huomioitu. Vaaratilanteita epäiltiin syntyvän esimerkiksi liiketilojen tavarakuljetusten tukkiessa jalka- ja pyöräkaistat.
- Kaivokadun muutoksista johtuen autoilijat ja pyöräilijät toivoivat **selkeää opastusta** vaihtoehtoisesta reitistä keskustan läpi. Lisäksi selkeää opastusta ja ohjeistusta toivottiin mm. siihen mistä Uber otetaan jatkossa, taksiliikenteen mahdollisesti siirtyessä maan alle.
- **Kaisantunnelin** arvioitiin vähentävän pyöräliikennettä Kaivokadulla, mikä lisäisi turvallisuuden tunnetta sekä vähentäen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteentörmäyksiä. Pyöräilijät kuitenkin toivoivat **Kaivokadun pyöräkaistoista kaksisuuntaisia**, jotta reitti olisi yhä sujuva ilman pitkää kiertoreittiä tai tarvetta taluttaa pyörää kadun ylityksissä, jolloin reitin vetovoimaisuus vähenisi.
- Valtaosa käyttäjistä koki **raitioliikenteen hajauttamisen** laajemmalle alueelle mahdollisesti vähentävän ruuhkaa Rautatieaseman eteläpuolella ja täten lisäävän alueen viihtyisyyttä kokonaisuutena. On kuitenkin huomioitava, että kaikki käyttäjät eivät ole välttämättä osanneet arvioida Oodin päätepysäkkivaihtoehdossa Kaivokadun välipysäkin vaikutusta kokonaiskuvaan ruuhkaisuudesta.
- Käyttäjät pitivät hyvänä ratkaisuna keskittää raitioliikenne vahvemmin Kaivokadulle ja bussiliikenne Rautatienraiteille, sillä täten pysäkit olivat tunnistettavia kaupunkilaisille ja helposti havaittavia turisteille. Keskitetty vaihtoehto, jossa bussiliikenne on sijoitettu yhteen paikkaan ja raitioliikenne toiseen, toisi usean käyttäjän mielestä selkeyttä ja sujuvuutta liikenteeseen ja kaupunkikuvaan.

Suosituksset seuraaviksi toimenpiteiksi

- Kaupunkilaiset kokivat hyväksi ja tärkeäksi, että pääsivät osallistumaan ja vaikuttamaan keskusta-alueen suunnitelmiin. Kun päätepossäkkivaihtoehdot tarkentuvat ja suunnittelu yhden ratkaisun ympärille konkretisoituu, suosittelemme osallistamaan käyttäjiä suunnittelussa. Tämä auttaa varmistamaan suunnitelman toimivuuden, käytettävyyden ja sujuvuuden eri käyttäjäryhmien näkökulmista. Tässä yhteydessä myös Kruunuvuoren asukkaiden ja muiden raitiolinjan potentiaalisten käyttäjien tarpeet olisi hyvä huomioida raitiolinjan suunnittelussa.
 - Käyttäjätutkimuksen tarkoituksena on myös rikastaa muuta tutkimusta ja tuoda mukaan uusia, monipuolisia ja ihmisläheisiä näkökulmia, jotka saattavat muuten jäädä tilastollisen tarkastelun ulkopuolelle. Esimerkiksi tunne tietyn alueen tai ratkaisun turvallisuudesta ei välttämättä vastaa tilastoihin toteutuneesta turvattomuudesta, mutta on kuitenkin kaupunkilaisten hyvinvoinnin ja viihtyvyyden kannalta merkittävä asia.
 - Käyttäjätutkimuksen tulokset toimivat parhaiten, kun ne yhdistää liikenneteknisiin ja arkkitehtonisiin tutkimuksiin alueen toimivuudesta sekä teknisiin käyttäjäanalyysiin esimerkiksi vaihtoyhteyksien yleisyydestä ja käyttöasteesta (esim. metro-pikaraitiovaunu, bussi-pikaraitiovaunu, juna-pikaraitiovaunu).

Liitteet

Tutkimusmenetelmä

Tutkimusasetelma

- Tutkimukseen osallistui **24 osallistujaa**, jotka jaettiin ryhmiin heidän suosimansa kulkumuodon mukaan. Kyseen ollessa pääasiallisesti kävelyalueiden huomioimisesta päätepyssä vaihtoehtojen arvioinnissa, painotus ryhmien kesken oli hieman eri.
 - Julkisen liikenteen käyttäjät (8)
 - Jalankulkijat (8)
 - Pyöräilijät (5)
 - Autoilijat (3)
- Osallistujiksi valittiin 18–64-vuotiaita pääkaupunkiseudulla asuvia henkilöitä, jotka liikkuvat tai asioivat säännöllisesti (vähintään kerran viikossa) keskustan alueella. Osallistujat edustivat eri perhe- ja työtilanteita, koulutus- ja ammattialoja sekä ikä- ja sukupuoliryhmiä.
- Osallistujat rekrytoitiin itsenäisen rekrytointiyrityksen kautta. Kukaan osallistujista ei tuntenut toisiaan eikä etätyöpajan fasilitaattoreita.
- Tutkimus järjestettiin **vuorovaikutteisen etätyöpajan** muodossa 20.1.2021 klo 16-18 verkkoalustalla. Työpajassa hyödynnettiin vuorovaikutteista Mentimeter-palvelua itsenäiseen vastaamiseen, jolla varmistettiin laadullisen keskustelun ohella jokaisen mahdollisuus osallistua omalla mielipiteellään. Työpajan ja keskustelua ohjasi neljä fasilitaattoria Hellonilta.

Työpajan vaiheet

- **Alustus:** Tutkimuksen aluksi esittelimme kolme pysäkkivaihtoehtoa sekä tilaajalta työpajan alkuun mennessä saadut alustavat luonnokset keskustan alueelle. Yhteisen alustuksen jälkeen osallistujat jaettiin pienryhmiin heidän suosimiensa kulkumuotojen mukaan.
- **Skenaariot:** Pienryhmissä esittelimme kolme skenaariota yksitellen kartan, luonnoskuvan ja käyttäjäkertomuksen avulla (ks. sivu 8, 9 ja 10). Kartan ja kuvan avulla kuvasimme käyttäjille mahdollisimman selkeästi pysäkkivaihtoehdon tuomat muutokset alueelle. Käyttäjätarinan avulla elävöitimme osallistujille, miten pysäkkivaihtoehto voisi käytännössä vaikuttaa alueen käytettävyyteen, sujuvuuteen ja asiointiin kyseessä olevan käyttäjäryhmän näkökulmasta. Käyttäjätarinat kirjoitettiin jokaiselle käyttäjäryhmälle erikseen, jotta saimme mahdollisimman monipuolisen näkökulman vaihtoehtojen vaikutuksista eri kulkumuotoja suosivien ihmisten liikkumiseen ja asiointiin.
- **Kysymykset:** Esittelyn jälkeen käyttäjät vastasivat fasilitaattorin alustamiin kysymyksiin itsenäisesti Mentimeter-palvelussa. Itsenäinen vastaaminen mahdollisti kaikkien osallistujien tasapuolisen ja objektiivisen kuulemisen. Vastaamisen loppuksi osallistujat pääsivät kertomaan ja keskustelemaan vastauksistaan ja näkemyksistään fasilitaattorin johtaessa keskustelua apukysymyksin.
 - Kysymysten avulla keräsimme ymmärrystä eri skenaarioiden hyödyistä, haitoista, riskeistä ja kehityksessä huomioitavista seikoista. Lisäksi kartoitimme osallistujien näkemyksiä pysäkin vaikutuksesta heidän liikkumiseensa ja alueen elinvoimaisuuteen kokonaisuutena.
- **Yhteenveto:** Skenaarioiden läpikäynnin jälkeen osallistujat laittoivat päätöpysäkkivaihtoehdot itsenäisesti paremmuusjärjestykseen ja perustelivat valintansa kirjallisesti. Tämän jälkeen priorisointijärjestyksestä keskusteltiin fasilitaattorin johdolla. Lopuksi osallistujat jakoivat vielä näkökulmiaan siitä, mitä Rautatieaseman alueen kehittämisessä tulisi ottaa huomioon, jotta alueesta tulisi mahdollisimman viihtyisä.

Kysymykset Mentimeter-työkalussa laadullisen keskustelun pohjaksi

Kysymykset jokaisen skenaarion jälkeen:

- Miten arvioisit (1-5)?
 - *Pääte pysäkin sijainti helpottaa keskustassa asiointiani*
 - *Pääte pysäkin sijainti tukee kulkureittien sujuvuutta*
 - *Pidän pääte pysäkin sijaintia helposti löydettävänä ja saavutettavana*
 - *Pääte pysäkin sijainti toimii hyvin osana muuta liikennettä*
 - *Pääte pysäkin sijainti lisää ruuhkatilanteita*
 - *Pääte pysäkin tuomat muutokset tekevät alueella liikkumisen turvallisemmaksi*
 - *Pääte pysäkin tuomat muutokset tekevät alueen viihtyisämmäksi*
 - *Pääte pysäkin sijainti lisää alueen elinvoimaisuutta*
- Miten pääte pysäkin sijainti ja sen tuomat muutokset vaikuttaisivat keskustassa asiointiisi ja liikkumiseesi?
- Miten pysäkin sijainti vaikuttaa keskustan elinvoimaisuuteen kokonaisuutena?
- Mitä mahdollisuuksia näet tässä pääte pysäkin sijainnissa ja ympäristön muutoksissa?
- Mitä haasteita näet tässä pääte pysäkin sijainnissa ja ympäristön muutoksissa?

Kysymykset yhteenvedon jälkeen:

- Laita pysäkkivaihtoehdot mielestäsi paremmuusjärjestykseen
- Miksi tämä vaihtoehto on mielestäsi paras? (kirjoita vastauksen alkuun V1, V2, V3)
- Mitä Rautatieaseman alueen kehittämisessä tulisi ottaa huomioon, jotta siitä tulisi mahdollisimman viihtyisä?

Otanta osallistujista

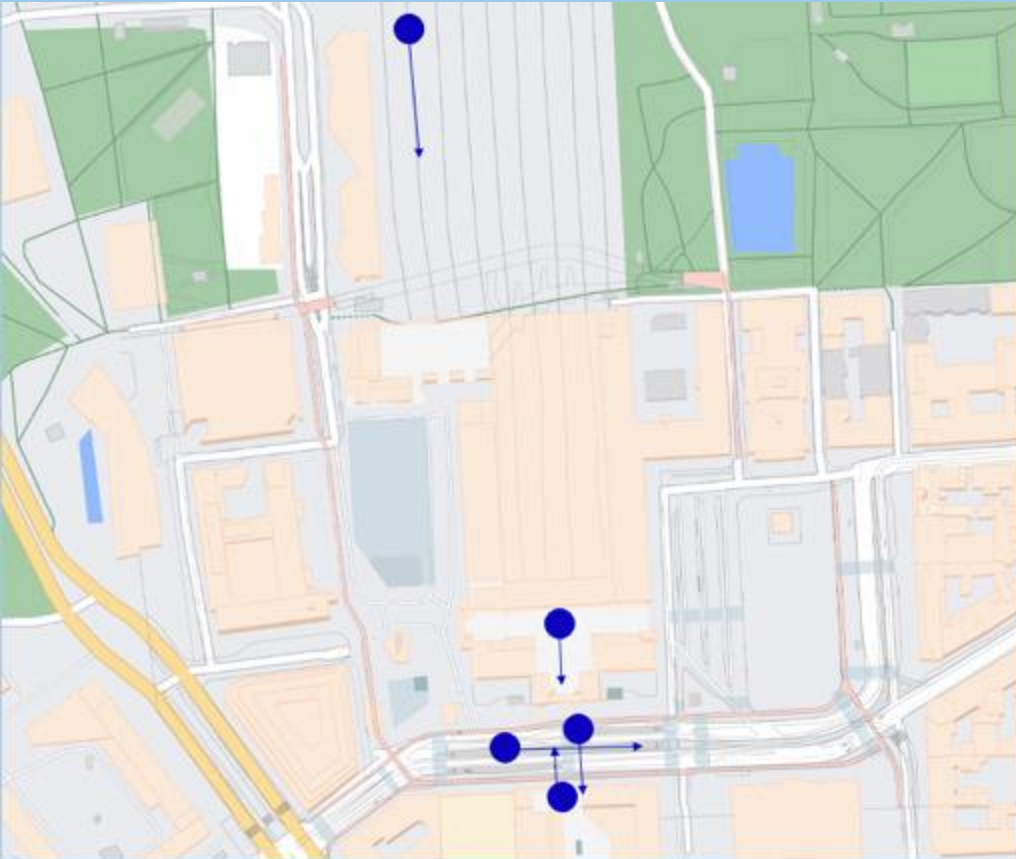
- Sukupuolijakauma: 50 / 50 naiseksi / mieheksi identifioituvat
- Miehiä 25–100 % ja naisia 0–75 % eri ryhmissä
- Ikäjakauma: 19–64 vuotta
- Osallistujien määrä 3 - 8 eri ryhmissä
- Vaihteleva ammatti- ja koulutustausta, työ- ja perhetilanne.
- Kaikki osallistujista liikkuvat Helsingin keskustassa vähintään kerran viikossa, valtaosa vastaajista yli neljä kertaa viikossa.

Käyttäjätarinat

Esitetyt käyttäjätarinat

- Käyttäjätarinoita laadittaessa oli käytettävissä tilaajalta saadut puutteelliset sekä osittain virheelliset luonnokset vaihtoehtoista, joten tarinat eivät ole kaikin puolin työn loppuvaiheessa valmistuneisiin luonnoksiin sopivia.
- Seuraavilla kalvoilla kuvaamme kunkin päätepysäkkivaihtoehdon yhteydessä esitetyt käyttäjätarinat, joiden tarkoitus ei ole ollut kuvata absoluuttista tulevaisuuden kuvaa vaan herättää käyttäjät ajattelemaan Rautatieaseman ympäristöä eri näkökulmista, ohjaten ajatuksia omiin kokemuksiin liikenteestä, turvallisuuden tunteeseen alueella, liikennejärjestelyihin, muihin käyttäjiin ja niin edelleen. Jokaiselle neljälle käyttäjäryhmälle luotiin omat tarinansa kyseisen käyttäjäryhmän näkökulmasta.
- Työpajan fasilitaattori luki käyttäjätarinan ääneen. Samalla kartalla oleva nuoli siirtyi tarinassa kuvattuun paikkaan. Tätä kautta osallistujien oli helpompi kuvitella, missä kohdassa tarinan henkilö alueella liikkui ja hahmottaa mitä tarinan henkilön ympärillä sijaitsee ja tapahtuu.
- Eriävät käyttäjätarinat saattavat vaikuttaa ryhmien välisten tulosten kokonaisvertailuun.

Joukkoliikenteen käyttäjä: Vaihtoehto 1

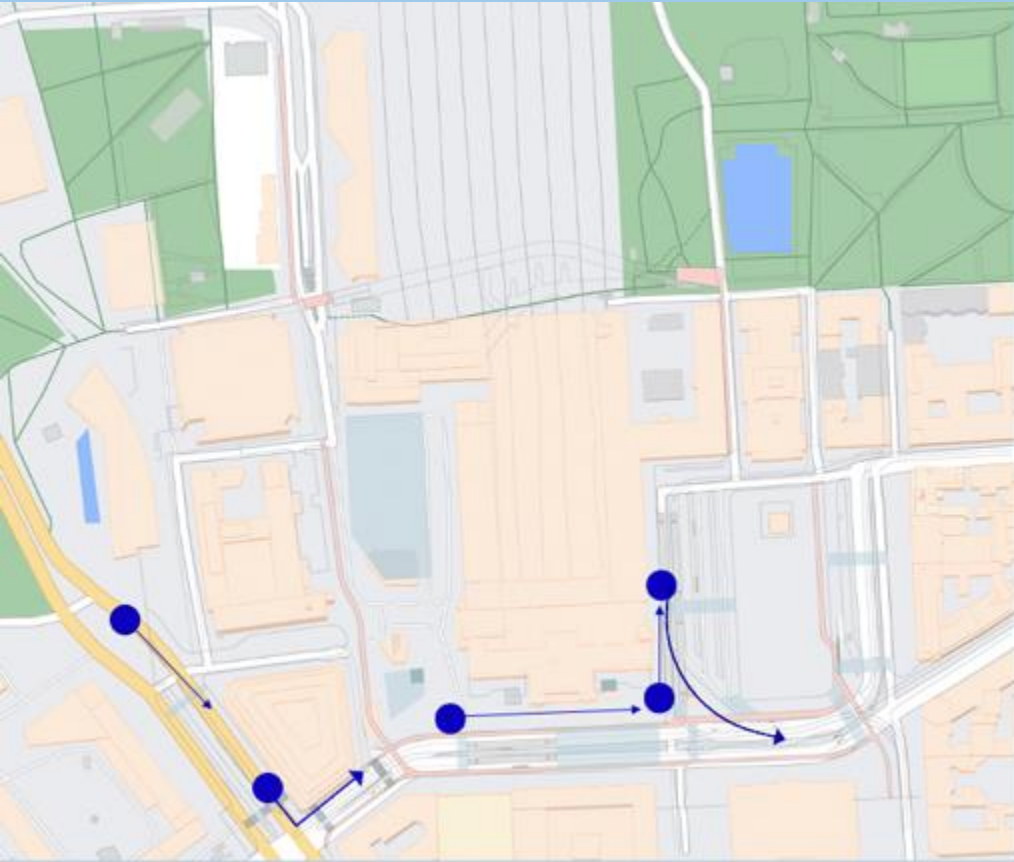


Minna on 35-vuotias pianonsoiton opettaja. Hän asuu Leppävaarassa ja kulkee usein paikallisjunalla Helsingin keskustaan oppilaidensa luo. Tänään hän on menossa oppilaansa kotiin Merihakaan. Ulkona on tuulinen pakkaspäivä, joka saa hänet hytisemään kylmästä hänen astuessaan ulos rautatieaseman pääovista. Kauniilla säällä hän usein mielellään kävelee Kaisaniemenpuiston läpi kohti Merihakaa mutta tänään hän on päättänyt vaihtaa uuteen Kruunusiltaojen pikaratikkaan, joka pysähtyy juurikin Merihaassa.

Hän huomaa kuitenkin olevansa vielä aika etuajassa, joten päättääkin vielä poiketa Kaivokadun toisella puolella hakemassa kahvin Citycenteristä. Hän ylittää Kaivokadun näin ruuhka-aikana soljuvan massan mukana ja samalla näkeekin jo ratikan tulevan Kaisaniemenkatua alas kohti Kaivokadun päätepysäkkiä, joka sijaitsee autokaistojen välissä lähimpänä Rautatieasemaa. Minna on kuitenkin on käyttänyt linjaa ennenkin ja tietää, että hänellä on hyvin 10min aikaa ennen kuin kääntöraiteella odotteleva ratikka lähtee takaisin kohti Laajasalaa. Minna toivoo ainoastaan, ettei kahvilassa olisi kovin pitkää jonoa. Hänellä käykin tuuri ja hän saakin kahvin nopeasti mukaansa.

Palatessaan ratikkapysäkille hän ylittää kahdet suojatiet aseman edestä ylittäen autokaistan sekä kaupunkiratikoiden kiskot heti kuutos-ratikan mentyä ohi ja valojen vaihtuessa vihreäksi. Joku onkin ilmeisesti myöhässä ja juokseekin nopeasti hänen ohi kohti asemaa. Aina tämä sama hyörinä ja pyörinä tässä keskustassa! Minna ajattelee. Minna astuu pikaratikan pysäkillä odottavaan ratikkaan. Hän istuu alas höyryävä kahvi kädessään ja on tyytyväinen kun hänen ei tarvinnut värjötellä ulkona kylmässä pitkiä aikoja. Samalla ratikka alkaakin jo täytyä hyvää vauhtia kanssamatkustajista.

Joukkoliikenteen käyttäjä: Vaihtoehto 2

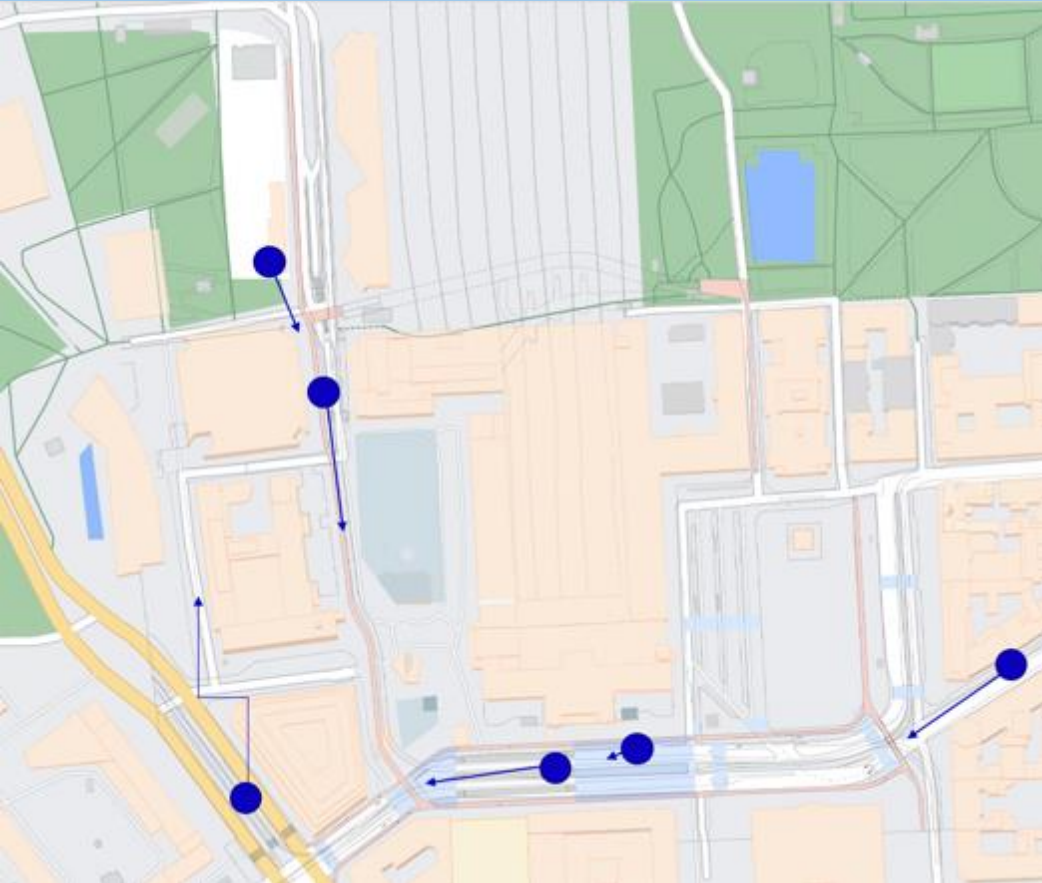


Timo asuu Munkkiniemessä. Hänen hyvä ystävänsä on kutsunut hänet kylään kotiinsa Laajasaloon. Timo hyppää raitiovaunu 4:een ja ajaa Lasipalatsille. Usein huonolla ilmalla hän käyttää Sokoksen ovelta lähtevää maanalaista kävelyreittiä rautatieasemalle mutta reitin sokkeloisuus ja rautatieaseman väkijoukon läpikulkeminen ei tänään houkuttele häntä, joten hän jatkaakin Kaivokatua pitkin alas Rautatieasemalle. Hän on tyytyväinen kun reitti on nyt muutenkin nopeampi kuin aiemmin, sillä aiemmin hän usein joutui odottamaan Postikadun ylitystä liikennevaloissa.

Hän katselee muuttunutta maisemaa Sokoshotellin edustalla eteenpäin kävellessään. Elielinaukion aiemman taksiaseman kuhina on muuttunut pieneksi uudisrakennukseksi ja Sokoshotellin edustan muututtua pääasiallisesti jalankulkuun tarkoitetuksi, on alue nyt vähemmän ruuhkaisen oloinen. Myös Timon on nyt nopea kiertää aseman ulkokautta Rautatien torin puolella olevalle Kruunuratikan päätepysäkille, vaikkakin aseman edustalla häneen meinaa törmätä joku selvästi junalta kaupunkiratikkaan juokseva.

Pysäkillä Timo ehtii hieman katselemaan torin laidan kuhinaa kun ihmiset vaihtavat torin poikki eri kulkuneuvojen välillä. Tori onkin muuttunut viime vuosina. Bussit pysähtyvät tätä nykyä historiallisen torin molemmilla puolilla sekä nyt toki toria kiertää uuden raitiovaunulinjan kiskot, jotka kulkevat Vilhonkadulta teatterin vieritse Rautatieaseman eteen. Torilla istuskelee muutamia vanhuksia ilmeisesti bussejaan odottaen sekä myös showryhmällä on näyttävä tanssiesitys käynnissä torilla ja torin poikki kulkee myös nuorisoryhmä piknikkorin kanssa kohti Töölönlahtea. Kiva, että torillekin on tullut elämää!

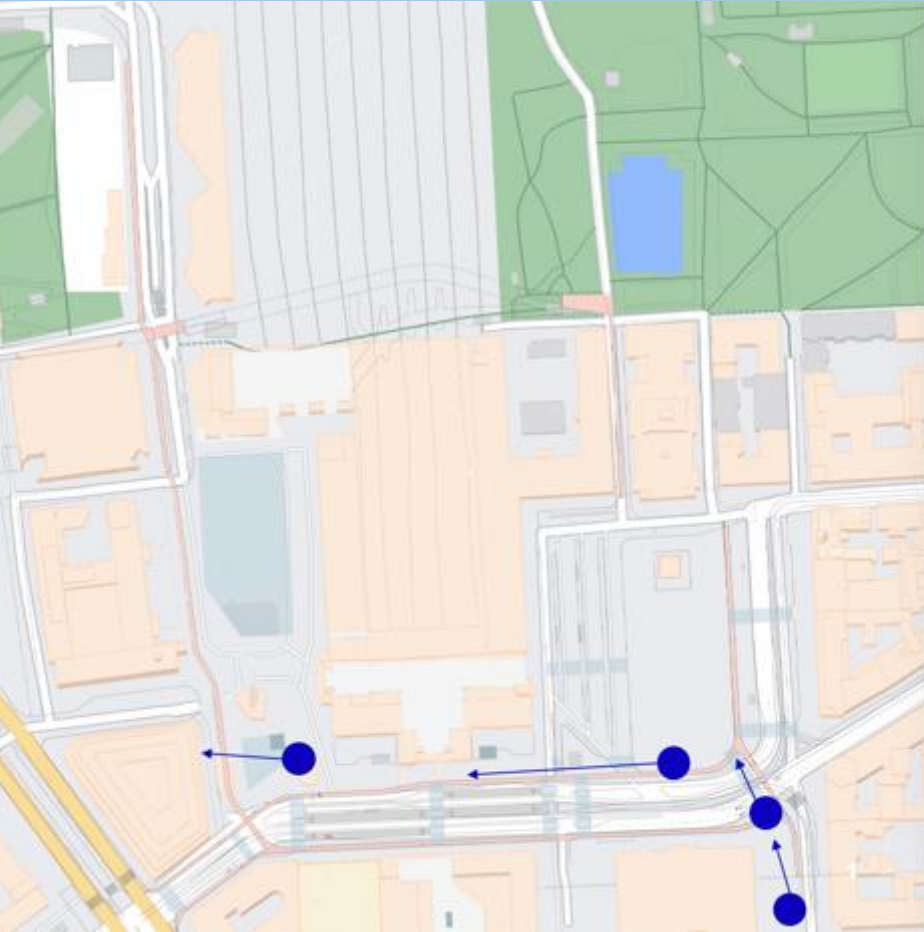
Joukkoliikenteen käyttäjä: Vaihtoehto 3



Titta asuu Sompasaarella ja käy töissä Punavuorella. Töihin mennessään Titta usein käyttää uutta Kruunuvuoren pikaratikkaa ja vaihtaa pikaratikasta yleensä kaupunkiratikka 3:een jäädäkseen Fredrikinkadulla pois. Vaihdos on hänelle näppärä pysäkkien sijaitessa lähes vierekkäin Rautatieaseman edessä, jolloin hänen täytyy vain ylittää yksi suojatie Kruunuratikan kiskoja yli päästäkseen kolmosen pysäkille. Laiturit kuhisevat ihmisiä kuten yleensäkin aamuisin ja suojateilla Kaivokadun yli käy kuhina. Autokaistojen vähennyttyä Kaivokadulla, pitää Titankin silti usein muistuttaa itseään ettei juokse kadun ylitse, sillä nyt raitiovaunukiskoja on enemmän, joten huomion ei saa antaa herpaantua.

Tänään Titta aikoo töiden jälkeen käydä vielä lainaamassa muutaman kirjan Oodista, joten hän hyppääkin töiden jälkeen kohdalleen sattuneeseen raitiovaunu 1:een ja ajaa Lasipalatsille. Sieltä hän kävelee Kiasman ohi Oodille ja pysähtyy hetkeksi ihastelemaan sirkustaiteilijoita Kansalaistorilla Oodin edessä. Oodin kirjavalikoimaa selaillessaan hän miettii, että kuinka paljon enemmän hänen nyt tuleekaan käytettyä kirjaston ja yhteisötilojen palveluita päästessään pikaratikalla kotoansa suoraan Oodille, jossa pikaratikan päätepysäkki sijaitsee. Kirjat lainattuaan hän astuu Oodin eteläpuolen ovista ulos ja odottaa hetkisen pyöräbaanan tunneliin sujahtavien pyöräilijöiden ajavan edestään ja ylittääkin sitten tien pysäkille, jossa ratikka jo odottaakin. Ratikan jatkaessa Kaivokadulle hän katselee kaupunkivilinää ja ratikan nopeaa täyttymistä kanssamatkustajista. Ratikka odottaa hetken vielä edessään suojatietä ylittävää nuorisojoukkoa ja lähteekin sitten liikkeelle kotia kohti.

Jalankulkija: Vaihtoehto 1



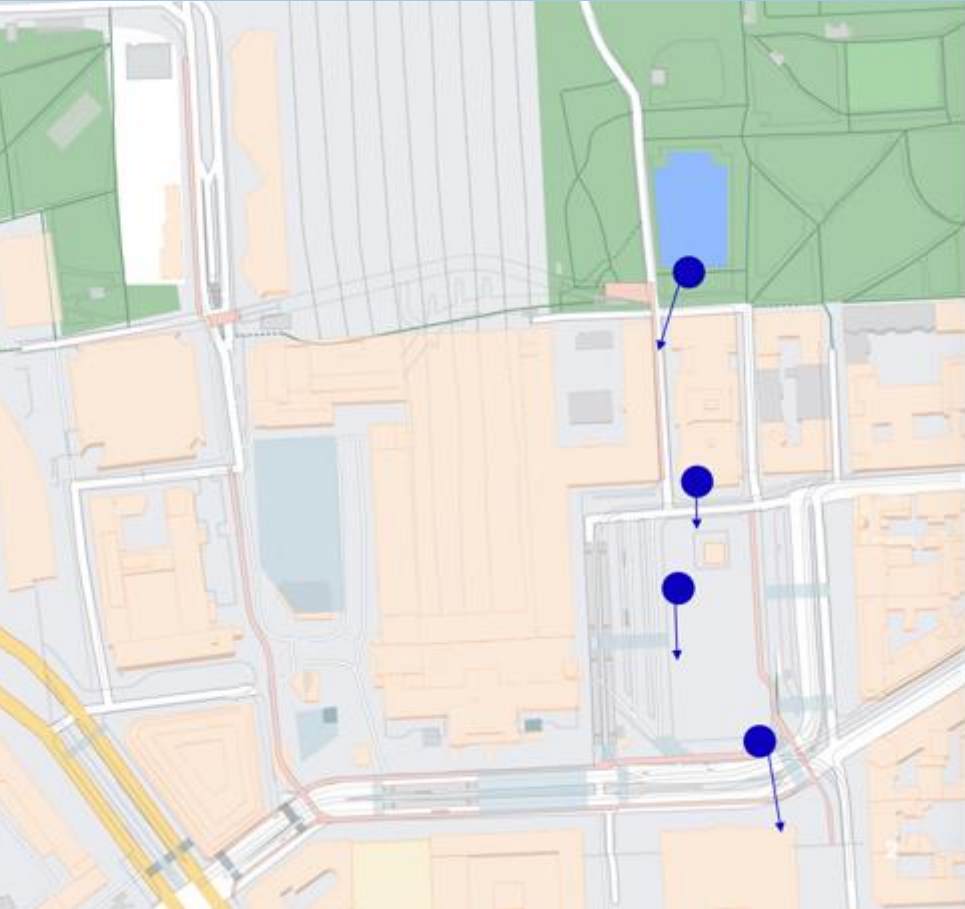
Marketta, 34 v., poistuu kampaajaltaan Aleksanterinkadun ja Mikonkadun risteyksessä. Hän on tyytyväinen. Uudet hiukset tekevät olon rennoksi ja viehättäväksi ja vievät huomion hetkeksi pois ikävästä onnettomuudesta: nilkan nyrjähdyksestä johtuen hän joutuu linkkaamaan kainalosauvoilla jo kolmatta viikkoa putkeen. Lisäksi tänään on mukava päivä, sillä Marketan on tarkoitus tavata ystäväänsä Nataliaa Sokoksen Loiste-ravintolassa kaupungin kattojen yllä.

Hän punnitsee hetken nopeinta reittiä ravintolalle ja päättää suunnata sinne Mikonkadun kautta. Hän lähtee kainalosauvojensa auttamana etenemään Aleksanterinkadulta Mikonkadulle. Eteneminen on hidasta, sillä Mikonkadun kävelytie on epätasainen. Pian hän kuitenkin jo saavuttaa Ateneumin museon ja kääntyy sen kulmalta Kaivokadulle. Hän pysähtyy hetkeksi museon portaiden eteen pohtimaan sujuvinta reittivalintaa. Hän voisi jatkaa kulkuaan Makkaratalon puolella ja ylittää Kaivokadun raitiovaunupysäkkien toisessa päässä. Toinen vaihtoehto olisi ylittää Kaivokatu jo nyt, jolloin hän säästyisi ylittämästä suojatien raitiopysäkkien väentungoksessa. Hän päätyy jälkimmäiseen vaihtoehtoon ja ylittää Kaivokadun Rautatientorin kohdalta. Suojatie on uusien pikaraitiokiskojen vuoksi aiempaa pidempi ja hän yrittää tähdätä kainalosauvat tarkoin asvaltille, etteivät ne vain jäisi kiinni raitiokiskojen rakoihin.

Marketta kävelee uuden pikaraitiovaunun päätepysäkin ja pysäkillä odottavan raitiovaunun vieritse. Tällä puolella Kaivokatua kävelytie vilisee jalankulkijoita bussipysäkkien ja uuden raitiovaunun päätepysäkin johdosta. Toisaalta Rautatieaseman etualan taksiasemat on poistettu, minkä johdosta aseman edusta tuntuu aiempaa rauhallisemmalta. Lisäksi pyörätiet on merkitty selkeästi molemmille puolille katua, joten suojatiellä viuhuvia polkijoita ei tarvitse pelätä entiseen malliin.

Hän pujottelee ihmispaljoudessa asema-aukion kautta Sokoksen kulmalle. Käsivarret olivat puutuneina kepeillä kulkemisesta, mutta siitä huolimatta hän oli saavuttanut päämääränsä.

Jalankulkija: Vaihtoehto 2



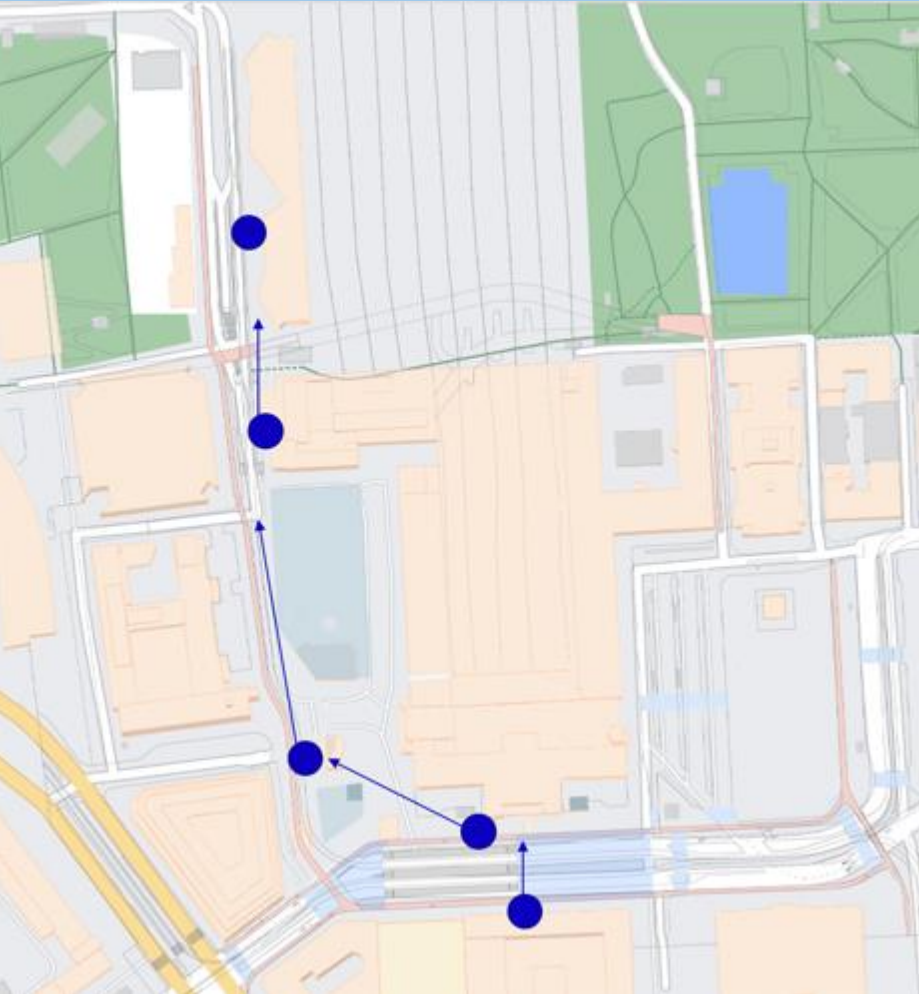
Jemila, 76v. on matkalla Ateneumin uuteen taidenäyttelyyn. Hän matkaa sinne jalan kotoaan Hakaniemestä. Matka kulkee ensin Pitkängän yli ja siitä Kaisaniemenpuistoon, jossa Jemila pysähtyy ihastelemaan kasvitieteellisen puutarhan huhtikuisia tulppaneja.

Hän saapuu Kaisaniemen puiston altaalle, ihastelee hetken uuden hotellirakennuksen jylhää profiilia ja astelee sitten tuttua reittiä Kansallisteatterin vasemmalta puolelta kulkevaa katua Rautatien torille. Tori on muuttunut viime vuosina. Bussit pysähtyvät tätä nykyä historiallisen torin molemmilla puolilla. Lisäksi toria kiertää uuden raitiovaunun kiskot, jotka kulkevat Vilhonkadulta teatterin vieritse Rautatieaseman eteen. Ja sieltähän raitiovaunu jo tulee! Jemila odottaa kärsivällisesti raitiovaunun kulkevan editseen ja ylittää sitten tien saapuen Rautatien torille. Raitiovaunun olemassaolo on Jemilalle huojentava uutinen – mikäli voimat pettävät, hän voi hypätä pikaraitiovaunuun, joka kulkee aseman edestä suoraan hänen kotiinsa Hakaniemeen.

Jemila astelee torin poikki kävely- ja pyöräilytietä pitkin ihailien sen istutuksia ja puurivistöä. Keskellä aukiota kävelytie kohtaa poikittain toisen epävirallisen kävelytien, jota pitkin ihmisten kiihuhtavat bussilaitureille – osa hätäisesti juosten, osa rauhallisemmin kuljeskellen. Jemila muistelee aukion olleen aiemmin tyhjempi, mutta toisaalta iloitsee nähdessään siellä liikettä ja elämää.

Jemila saapuu kaivokadulle, ylittää liikennevalot ja astelee Ateneumin jylhiä portaita museon pääoville. Siellä hän kääntyy vielä hetkeksi katsomaan muuttunutta maisemaa. Uuden raitiovaunun matkustajat purkautuvat Rautatieasemalle, busseille, Kaisaniemenpuistoon ja aseman vieritse keskustaa kohti. Aseman itäpuolen edusta on täynnä eloa.

Jalankulkija: Vaihtoehto 3



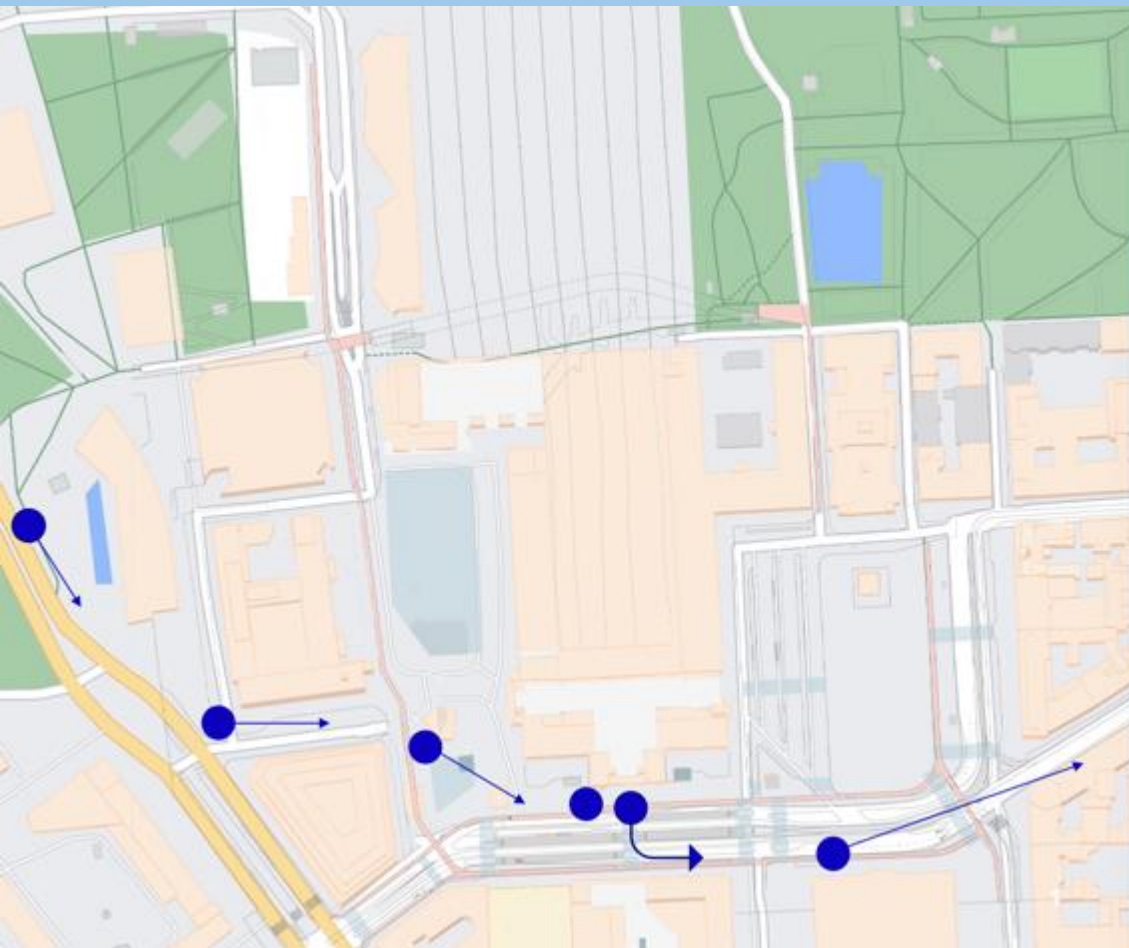
Mairella, 22v. on ollut pitkä päivä töissä City Centerin Espresso Housessa. Hän kaipaa raitista ilmaa ja auringonpaistetta, joka on vihdoin päättännyt esittäytyä, vaikka kevät on jo pitkällä. Maire päättää suunnata Töölönlahdelle virkistäytymään.

Hän poistuu Makkaratolosta Kaivokadun puolelta. Ovensuulla hän pysähtyy hetkeksi tarkastelemaan muuttunutta näkymää: Elielinaukion uudet talot luovat entiselle linja-autoaukiolle jylhän tunnelman. Hän ylittää Kaivokadun liikennevalot samasta kohtaa, jossa aiemmin parveili takseja. Nyt ne on siirretty maan alle ja aseman edusta on rauhoittunut. Maire etenee aseman vieritse kohti Postikadun ja Töölönlahdenkadun risteystä. Uuden pikaratikan kiskot lävistävät Postikadun kävelytien ja suuntaavat suoraviivaisina kohti Oodi-kirjastoa. Maire jatkaa kulkuaan raitiokiskojen ja uusien rakennusten välillä kulkevaa kävelykatua pitkin kohti kirjastoa, toimistorakennuksia ja lopulta Töölönlahtea, joka erottuu tien päässä.

Sanomatalon kohdalla Mairen ohi kulkenut raitiovaunu pysähtyy päätepysäkilleen. Vaunusta tulvii ihmisiä aurinkoiseen keskustaan: Osa matkustajista suuntaa asemalle, toiset Kamppiin päin ja kolmannet Töölönlahdelle. Matkustajien päästyä ulos raitiovaunu ajaa parisen kymmentä metriä eteenpäin kääntöraiteelleen. Kuski astuu ulos ja jaloittelee hetken auringossa. Mairen päästyä hänen kohdalleen, kuski astuu sisään ratikan toisesta etelänpuoleisesta päästä ja ajaa raitiovaunun takaisin pysäkille. Se täyttyy nopeasti uusista matkalaisista matkalla Hakaniemeen, Sompasaareen, Korkeasaareen ja lopulta sillan yli Laajasaloon.

Ohitettuaan raitiovaunukiskot Maire kääntyy vielä katsomaan taaksepäin muuttunutta maisemaa. Toimistorakennukset, kirjasto, raitiovaunu ja Elielin aukion uudet rakennukset ovat muuttaneet kaupunkikuvaa ja tuoneet Elielinaukiolle uutta elämää: Bussit ovat korvaantuneet ratikkalinjalla, kävelijöillä ja pyöräilijöillä.

Pyöräilijä: Vaihtoehto 1



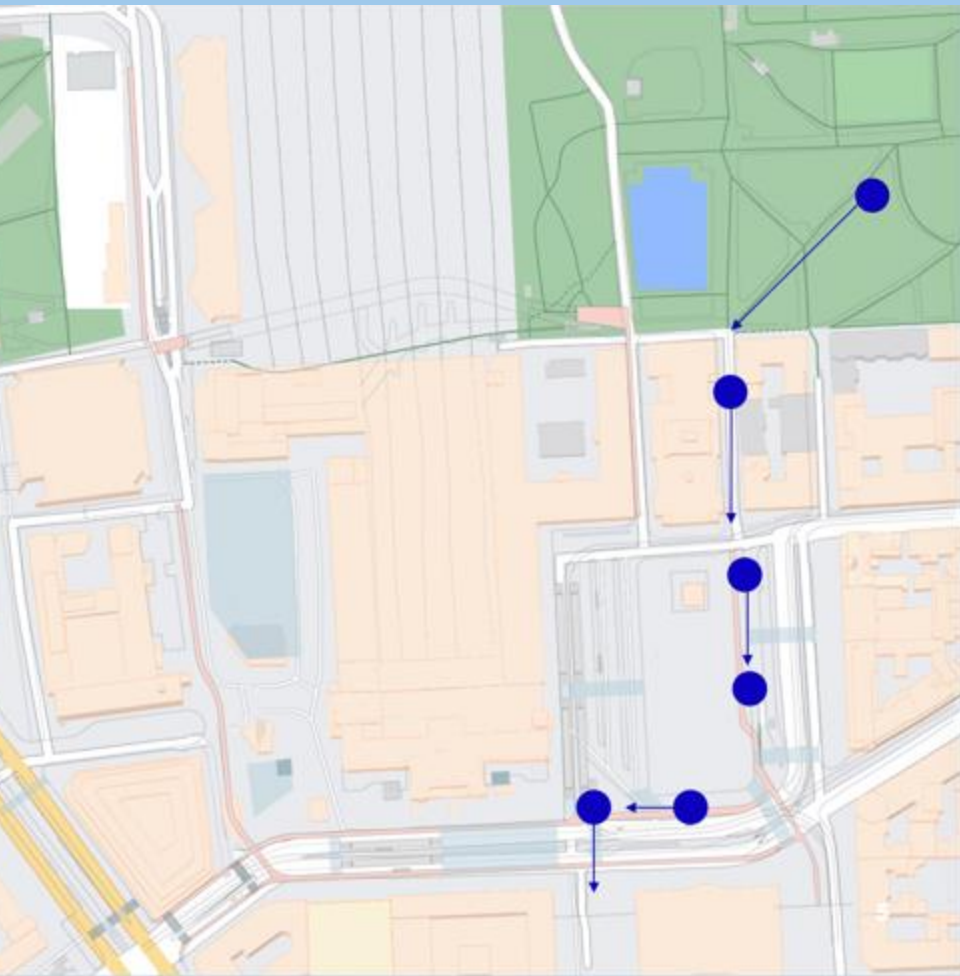
Aki, 15v. pyöräilee ystävänsä Markin, 14v. kanssa Mannerheimin tien Töölönlahden puoleista laitaa. Heillä on kiire – elokuva alkaa Kaisaniemen Finnkinossa jo 10 minuutin kuluttua ja popcornit ovat vielä ostamatta. Kesäinen tuuli vilvoittaa polkijoita muutoin paahtavana päivänä.

Pojat saapuvat huohottaen Postitalon kulmalle ja kurvaavat kävely- ja pyöräilytieksi muutettua Postikatua Asema-aukiolle. Kaivokadulle saavuttuaan he kääntyvät Kaivokatua mukailevalle pyörätielle kohti Kaisaniemeä. Matka tuntuu kulkevan joutuisammin taksiasemien siirryttyä maan alle aseman edustalta.

He joutuvat hiljentämään vauhtiaan saapuessaan uuden raitiovaunulinjan päätepysäkin kohdalle, sillä täpötäydestä raitiovaunusta purkautuu matkustajia pyörätien ylittävälle suojatielle. Samalla uudet matkustajat harppovat raitiovaunuun ehtiäkseen pakkautua sisään ennen lähtöaikaa.

Jalankulkijoita odotellessaan pojat huomaavat polkeneensa väärään suuntaan yksisuuntaisella kadulla ja päättävät ylittää Kaivokadun ja jatkaa polkemista toisella puolella tietä. Suojatiet ovat uusien pysäkkien seurauksena pitemmät kuin aiemmin, mutta sujuvat hieman aiempaa ripeämmin vähentyneen autoliikenteen vuoksi. Pojat singahtavat valojen läpi taluttamatta saaden paheksuvia katseita raitiovaunuihin pinkovilta ohikulkijoilta. Pojat eivät katseista välitä, sillä popcornit eivät odota. He jatkavat Kaisaniemenkadun suuntaista pyörätietä ehtien Kinopalatsiin nipin napin ennen elokuvan alkamista.

Pyöräilijä: Vaihtoehto 2



Eija, 70v., hyppää kaupunkipyörän selkään Varsapuiston kohdalla Kaisaniemessä. Hän on matkalla Ruotsalaiselle teatterille katsomaan uutta näytöstä ystävättärensä kanssa. Eija on varsin onnellinen keltaisten kaupunkipyörien paluusta katukuvaan – se on hänelle ensimmäinen kesän merkki.

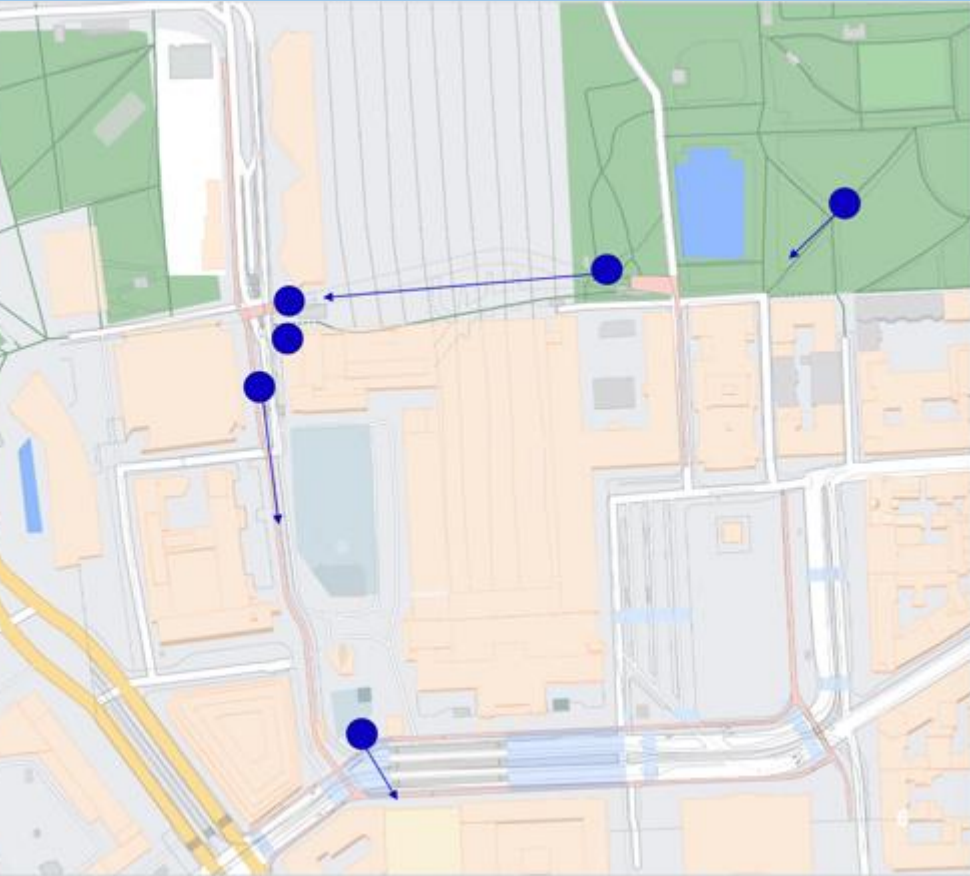
Toukokuinen ilma on viileä mutta aurinkoinen ja kaikkialla on niin valoisaa, että silmiä kivistää. Hän päättää polkea jo hieman vihertyneen Kaisaniemenpuiston halki. Puiston altaalle saavuttuaan hän pysähtyy hetkeksi ihastelemaan tulppaani-istutuksia ja siirtää sitten katseensa uuteen, uljaaseen hotellirakennukseen Rautatieaseman kyljessä. Hän jatkaa kulkuaan Kansallisteatterin vasemmalta puolelta kulkevaa pyörätietä pitkin saapuen Rautatientorille.

Jopas tori on talven aikana muuttunut! Bussiasemat oli sijoitettu molemmille puolille toria ja uudet hopeisina hohtavat pikaratikkakiskot kiertävät torin pohjois- ja länsilaidat. Raitiovaunu seisoo rauhallisena päätepysäkillään Rautatieaseman idänpuoleisen sisäänkäynnin edustalla. Uudet matkustajat kiirehtivät sinne tasaisena virtana, moni Kaivokadun raitiovaunupysäkeiltä, osa bussiasemilta torin molemmilta puolin ja kolmannet aseman sisältä. Torilla oli enemmän liikettä ja elämää entiseen verrattuna bussien kiertäessä torin molempia laitoja ja niihin kiirehtivien matkustajien harppoessa torin läpi tasaisena virtana.

Eija jatkaa pyörämatkaansa torin halki. Torin puolivälissä hän pysähtyy ja antaa tilaa bussiin kiirehtivälle porukalle ja jatkaa sitten matkaansa torin etelälaidalle, mistä hän kaartaa suoraan länteen Kaivokadun suuntaista pyörätietä pitkin.

Rautatientorin ja Kaivokadun kulmassa Eija pysähtyy liikennevaloihin ja antaa bussien ja raitiovaunujen kulkea ohi omiin suuntiinsa. Kadun ylitettyään Eija taluttaa pyöränsä Kaivokadun yli saapuen Keskuskadulle, mihin hän saa jätettyä kaupunkipyöränsä. Loppumatka teatterille sujuukin Keskuskadun kävelytietä pitkin.

Pyöräilijä: Vaihtoehto 3



Jalmari, 48v., lähtee pyörällä toimistoltaan Hakaniemestä kohti keskustaa. Matkan tarkoituksena on poiketa Oodi-kirjastossa ja jatkaa sen jälkeen kotiin Etu-Töölöön. Jalmari polkee tuttua reittiä Tokoinrannan kautta Kaisaniemenpuistoon.

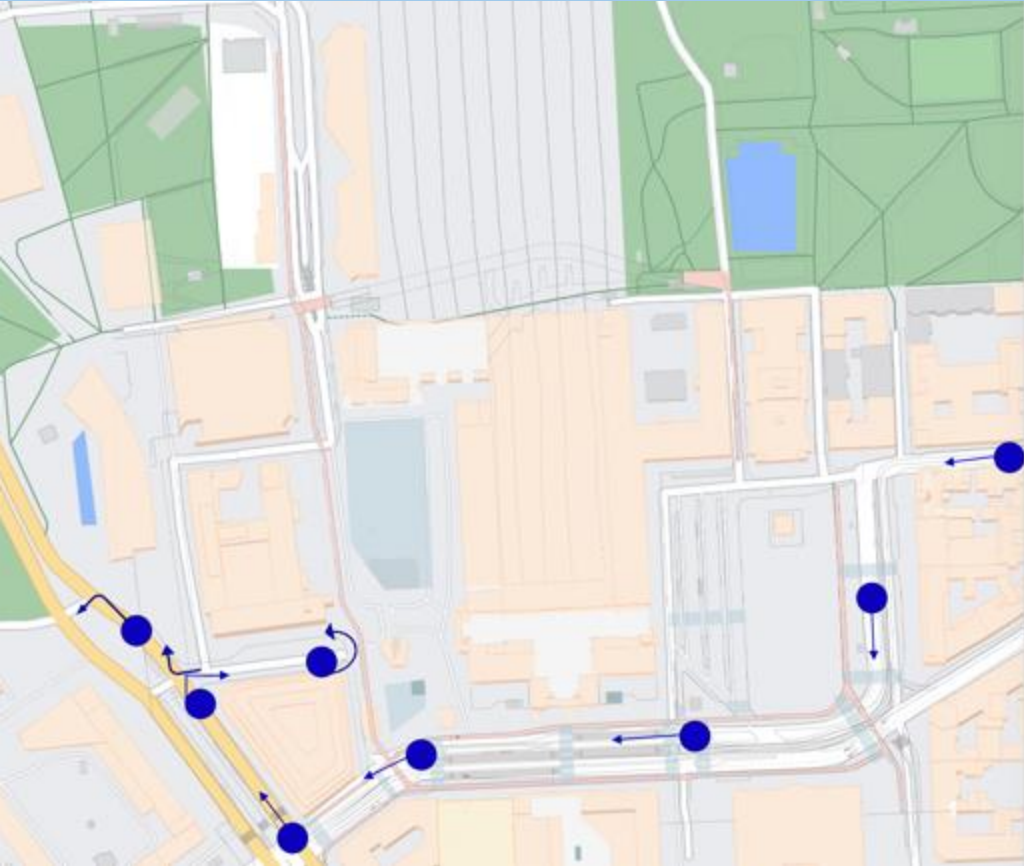
Lokakuun viileä tiikusade ropisee kasvoille, mutta muuten kokeneen työmatkapyöräilijän varusteet suojaavat sateelta ja kylmyydeltä. Kaisaniemenpuiston vaahteranlehdet ovat värjäytyneet punaisiksi ja irtoavat tuulen mukaan suurina parvina. Kaisaniemenpuistossa Jalmari kaartaa uuteen Kaisantunneliin, joka mahdollistaa suoraviivaisen reitin ratakiskojen alitse Töölönlahdenkadulle. Tunneli on yli 200 metriä pitkä ja siinä on kulkuväylät sekä pyöräilijöille että jalankulkijoille. Jalmari polkee tunnelin läpi saapuen ulos Töölönlahdenkadulle, Postitalon ja Oodi-kirjaston välissä sijaitsevalle uloskäynnille. Tästä hän voisi jatkaa Baanaa myöten kotiin, mutta kirjastokäynti ja ostokset on hoidettava ensin.

Tunnelin loppupäässä on vilkkuvat varoitusvalot, jotka saavat Jalmarin hidastamaan. Jalmari odottelee muiden pyöräilijöiden ohella Kruunusillan ratikan ohittavan hänet ajaessaan kääntöraiteelleen Oodin ja toimistorakennuksen väliin, Kaisantunnelin uloskäynniltä pohjoiseen. Ratikan kuljettua ohi pyöräilijät polkaisevat menopelinsä matkaan – onhan ruuhka-aika. Onneksi bussiliikenne on tiellä vähentynyt Elielinaukion bussiterminaalin siirryttyä muualle.

Jalmari etsii katseellaan sopivaa pyöräparkkia. Oodin edessä olevat paikat ovat täynnä, mutta tunnelin suulta löytyy uusia pyöräpaikkoja. Jalmari käväisee kirjastossa ja palaa sitten pyörälleen.

Hän polkee Töölönlahdenkatua ratikkakiskojen oikealla puolella sijaitsevaa pyörä- ja kävelytiestä kohti City Centeriä ohittaen uuden raitiovaunun päätepysäkin ja sen jälkeen Elielinaukion. Hän joutuu pysähtymään vasta Kaivokadun kohdalla liikennevaloihin ja suojatien ylitettyään onkin jo saapunut määränpäähensä City Centerille.

Autoilija: Vaihtoehto 1



Mikko asuu perheineen Arabianrannassa. Tänään hänen 16-vuotias tyttärensä Milla on lähdössä junalla vierailemaan isovanhempiensa luona Lappeenrannassa ja Mikko on luvannut pudottaa Millan Helsingin Rautatieasemalle samalla kun lähtee noutamaan ostamaansa uutta kitaraa Lauttasaaresta.

Vaikka Mikko ajaakin keskustan läpi usein, hän silti ei kovin usein pysähdy asemalla ja siksi joutuukin hetken miettimään reittiään Mikonkadulle tullessaan. Nähdessään pikaratikan uuden päätepysäkin aseman edessä Kaivokadulla, hän muistaakin ettei hän enää pystykään ajamaan suoraan aseman eteen pikaparkkiin päästääkseen Millan kyydistä.

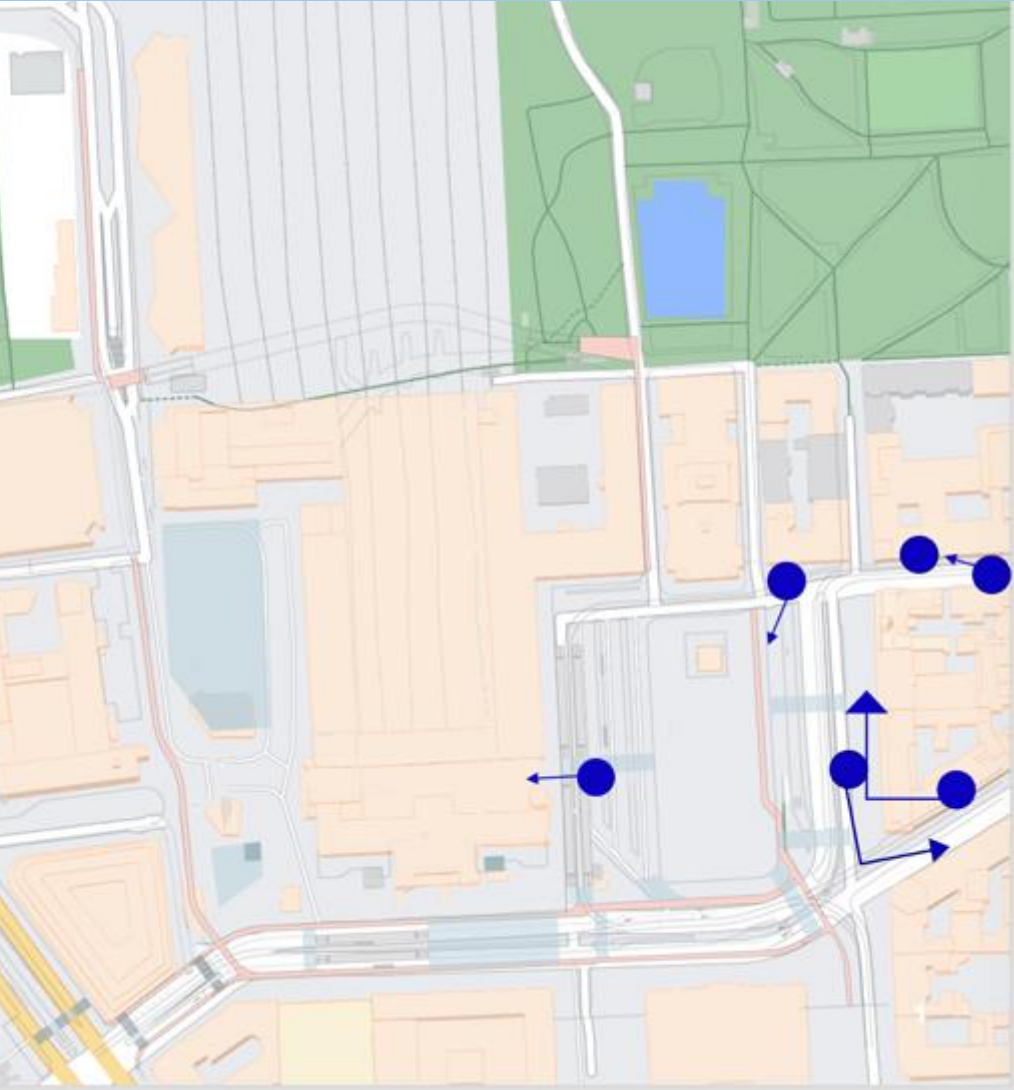
Mikko pysähtyy liikennevaloihin ja näkeekin virran jalankulkijoita kiirehtivän eri raitiovaunuihin ja kohti asemaa. Uudelta ratikaltakin purkautuu juuri täysi lasti matkustajia Mikon edessä ja oikealla olevalle laiturille josta he jalkautuvat ylittämään Kaivokatua sekä kohti asemaa ja osa pinkaiseekin jo juoksuun ehtiäkseen koko Kaivokadun yli kohti City Centeriä.

Mikko on tyytyväinen, että liikennevalot toimivat aaltona ja vaikka jalankulkijoiden ylityspaikkoja aseman edessä onkin paljon, niin he eivät Millan kanssa joudu odottamaan kauaa valoissa. Hän tietää, että ruuhka-aikaan nykyään yksikaistainen Kaivokatu aseman ohi saattaa ruuhkautua liikenteestä. Onneksi Milla haluaakin olla aina ajoissa asemalla ehtiäkseen ostaa eväät junaan, joten heillä ei ole kovin kova kiire.

Mikko ajaa Rautatieaseman sekä nyt kokonaan poistetun Postikadun risteyksen ohitse Mannerheimintielle, josta kääntyy ajatuksissaan heti Sokoksen jälkeen oikealle ja päätyy Postikadulle, unohtaen, että saattoalue on nykyään maan alla, jonne olisi pitänyt ajaa Töölönlahdenkadulta Oodin vierestä. Nyt ei kuitenkaan enää sinne asti ehditä, joten hän neuvookin Millaa hyppäämään kyydistä Postikadun päässä ja pyytää kertomaan isovanhemmille terveiset.

Mikko tekee Postikadun rinteiden taksiasemalla U-käännöksen vaikka tietääkin ettei taksikuskit erityisemmin tästä pidäkään ja palaa sitten Postikatua takaisin ylös kääntyen oikealle, Mannerheimin tielle ja sieltä Arkadiankadulle suunnatakseen kohti Hietalahden hautausmaata ja Länsiväylää Lauttasaareen. Hänellä onkin jo uusi kitara ja illan bändiharjoitukset mielessään.

Autoilija: Vaihtoehto 2



Minna ja Timo ovat Sipoossa asuva 40-kymppinen pariskunta. Viikonloppuisin he käyvät mielellään Helsingissä illallisella ja elokuvissa. Yksi heidän lempielokuvateattereistaan on Kinopalatsi Kaisaniemenkadulla. He usein parkkeeravat autonsa Vilhonkadulle Laatuparkkiin, jossa on yleensä hyvin tilaa.

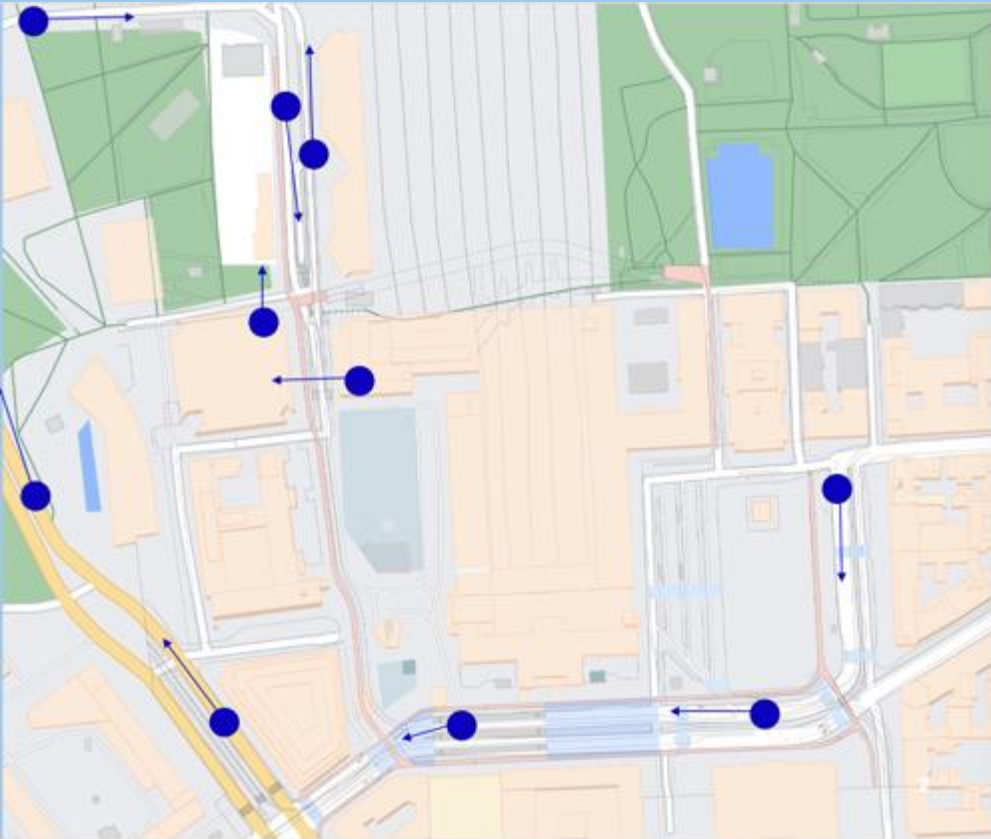
Ajaessaan Kaisaniemenkatua pitkin kohti Vilhonkatua he ajavat uuden Kruunusillan pikaratikan perässä Vilhonkadulle, joka ajaakin kohti Rautatieaseman kyljessä olevaa päätepysäkkiänsä. Parkkeerattuaan autonsa Minna ja Timo kävelevät ylittävät tien Rautatientorin kohdalla ja kävelevät Rautatientorin poikki kohti Rautatieasemaa, sillä Minna haluaa nopeasti poiketa aseman R-kioskilla ennen illalliselle menoa Sokoksen talossa olevaan Happy Farmer ravintolaan.

Oikaistessaan Rautatientorin poikki Rautatieasemalle he näkevät torilla uutta elämää. Torin itä laidalla istuskelee muutama vanhempi nainen jutellen, ja he selkeästi odottavat bussiaan lähteväksi Mikonkadun pysäkillä ja torilla temppuilee myös ryhmä nuoria pyörillänsä. Timon ja Minnan ohittaessa Kruunusillan ratikan päätepysäkin juuri ennen asemaa, juokseekin suojatien kohdalla nuori pariskunta kovaa vauhtia asemalta kohti torin toisella laidalla olevia busseja ja he tönäisevätkin ohijuostessaan kevyesti Minnaa käsivarteen. ”Onhan tämä tietysti mennyt vähän kapeaksi tämä suojatie” Timo toteaa mutta samalla muistelee, kuinka villi länsi alue oli aiemmin kaikkien juostessa pitkin aluetta busseihin. ”Ainakin ratikka nyt vähän rajaa juoksualuetta” Timo naurahtaa.

Illan elokuvan jälkeen he kävelevät Finnkinolta autolleen yhä elokuvasta keskustellen. Ajaessaan ulos parkkihallista he päästävät vielä päätepysäkille menevän pikaratikan ohitseen ja kääntyvät Mikonkadulle. ”Ehkäpä nämä uudet bussipysäkit Rautatientorin tällä Mikonkadun laidalla tuovat tosiaan lisäeloa koko torille vaikkakaan toria ei kyllä nyt bussien takaa enää juuri näykään” toteaa Minna Timolle.

Mikonkadulta he kääntyvät Kaisaniemenkadulle ja lähtevät ajamaan pimenevässä yössä kotia kohti mukavan illan hyvillä fiiliksillä.

Autoilija: Vaihtoehto 3



Riitta käy autolla töissä Sanomatalossa. Hänellä alkaa usein työ aamuradiojuontajana hyvin aikaisin aamulla, joten hän on etenkin talvisin tyytyväinen, että pääsee hyppäämään autoonsa kotonaan Viikissä ja ajamaan Elielinaukion EuroPark parkkihalliin, josta hänellä on kausipaikka.

Riitan työmatka on hieman muuttunut Rautatieaseman kulmilla. Hänen aikaisten työaikojensa vuoksi hän pääsee ilman ruuhkia Mikonkadulta nopeasti Kaivokadulle, josta hän aiemmin kääntyi Postikadulle. Nyt hän jääkin liikennevaloihin juuri ennen vanhaa poistettua risteystä, josta hän aiemmin ajoi aseman vieressä olevalle parkkihallin rampille. Pikaratikan välipysäkin vuoksi on Kaivokatu kaventunut autoille yksikaistaiseksi mutta se ei Riittaa haittaa liikenteen vähäisyyden vuoksi. Rautatieaseman ympäristö on vielä hyvin unelias, muutamaa jalankulkijaa lukuun ottamatta. Riitalla on aikaa tarkastella aseman edustan muuttunutta ympäristöä, uusia ratikkapysäkkejä aseman edessä sekä Elielinaukiolta kohoavaa uutta toimistorakennusta. Sen alakerrassa onkin yksi Riitan lempileipomoista. Uudessa maisemassa Riittaa miellyttää etenkin taksiaseman ja vanhan metroaseman sisäänkäynnin poistuminen heti Kaivokadun vierestä sillä, etenkin ruuhkaiseen aikaan Riitta kokee maiseman selkeytyneen.

Nyt Postikadun sulkeuduttua läpiliikenteeltä, kääntyykin sieltä juuri Kaivokadulle Oodin päätepuskikiltä tuleva aamun ensimmäinen Kruunuvuoren ratikka, joka ajaa Riitan ohitse. Ratikka näyttää vielä tähän aikaan aamusta hyvin tyhjältä mutta Minna arvelee sen pian alkavan kyllä täyttyä. Valojen vaihduttua Riitta ajaakin Kaivokatua Mannerheimintielle, josta kääntyy Musiikkitalon jälkeen oikealle ja kohti Töölönlahdenkatua. Oodin vierestä hän ajaa alas Elielinaukion maanalaiseen parkkihalliin rampia pitkin. Parkkihallista hän kävelee Sanomatalolle maan alla, tämän päivän tuulisesta kelistä välittämättä.

Töiden jälkeen Riitta päättää käydä vielä Oodin kahvilassa tapaamassa ystävänsä, joka hyppääkin uuden ratikan kyydistä päätepuskikilla pois ja tien ylitettyään tapaa Riitan heti Oodin sisäänkäynnillä. Kahvittelun jälkeen Riitta lähtee kotia kohti ja liikenteen lisääntyttyä iltapäivällä, päättääkin ajaa Mannerheimintietä pitkin Töölönlahden pohjoispuolen kautta kotiin. Hän on tyytyväinen kun välttää keskustan pahimman liikenteen tätä kautta ajamalla, Töölönlahdenkadunkin liikenteen rauhoituttua ennestään bussiaseman siirrettyä Rautatieaseman toiselle puolelle. Kotimatalla hän miettiikin jo kotipihaan odottavia lumitöitä.

Lähtötietoaineisto

- Aloituspalaveri 21.12.2020 Helsingin kaupungin kanslian, Helsingin Kaupunkiympäristön toimialan sekä Harris & Kjisik -arkkitehtitoimiston kanssa. Lähtötietoina käytetty suullisten keskustelujen perusteella laadittuja tarkkoja muistiinpanoja sekä kuvia kanslian esityksestä.
- Elielinaukion ja Asema-aukion asemakaavan muutos, Helsingin kaupunki, 2020
- Helsingin jalankulkuympäristöt, Jalankulikutkimukset laadulliset arvioinnit vuonna 2016, Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik oy, Trafix oy, Masu Planning oy, Helsingin kaupunki, 2016
- Helsingin keskustan asiointiselvitys, Helsingin kaupunki, Helsingin seudun kauppakamari, Ramboll oy, 2019
- Jalankulkuympäristöjen laatu Helsingin keskustassa, Laadullisten kriteerien toteutuminen Helsingin keskustassa, 2017
- Jalan kaupungilla - miltä Helsinki tuntuu kävellessä? Kysely Helsingin kävelykeskustan kehittämisestä keväällä 2018, Yhteenveto kyselyn tuloksista
- Kruunuratie, Kaivokadun alueen työaikaisten yritysvaikutusten arviointi, Kruunusillat-hanke, Helsingin kaupunki, Ramboll oy, raporttiluonnos, 2020
- Kooste Helsingin ydinkeskustaa koskevista selvityksistä jatkosuunnittelun pohjaksi, Colliers International Finland Oy, 2019
- Maanalainen kävely-ympäristö osana viihtyisää kaupunkia, FCG oy, Helsingin Kaupunkiympäristö, 2019
- Maanalaisen kävely-ympäristön yleiskaavatasoiset suunnitteluperiaatteet, Voodoo Associates Oy, Kaupunkiympäristön aineistoja 2020, Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala
- Päärautatieasema kohti seuraavaa sataa vuotta, esitys asemaseutujen kehityksestä, VR, 2020
- Rautatieaseman ympäristön kaupunkirakenteellinen kokonaistarkastelu, Liite: Liikennesuunnittelu, WSP Group oy, Helsingin kaupunkiympäristön toimiala, 2019
- Rautatien ja Asema-aukio, Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys, Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy / Arkkitehtitoimisto Okulus Oy, Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2020:18
- Rautatieaseman ympäristön liikenteelliset tarkastelut, Helsingin kaupunki, 22.1.2021
- Uusi Eliel - Elielinaukion ja Asema-aukion kehitys, Kansainvälinen arkkitehtuuri- ja konseptikilpailu, kilpailuohjelma, 2020–2021

Kuvalähteet:

- Helsingin kaupunki & Ramboll (2020). Haettu (18.1.2021) <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000006625032.html> Muokattu (19.1.2021) Sonja Nielsen.
- Mona Schalin ja Kristina Karlsson (2020). Haettu (15.1.2021) <https://yle.fi/uutiset/3-9313553>. Muokattu (18.1.2021) Sonja Nielsen, 2020.
- Aito maaseutu (2018). Haettu (15.1.2021) https://www.aitomaaseutu.fi/tapahtuma/amazing-keski-suomi/rautatien_ilmakuva Muokattu (18.1.2021) Sonja Nielsen.

Kiitos!

Helsinki

Rautatieaseman ympäristön kävely-ympäristön houkuttelevuuden arviointi

Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy



Harris Kjisik
Architects

10.03.2020

Työryhmä

Ohjausryhmä

Katariina Barman, Helsingin kaupunginkanslia, projektinjohtaja

Sirpa Kallio, Helsingin kaupunginkanslia, projektinjohtaja

Minna Maartola, Elinkeinoasiat, kehityspäällikkö

Janne Prokkola, Kaupunkiympäristön toimiala, Kaavoitus, yksikönpäällikkö

Niko Setälä, Kaupunkiympäristön toimiala, Liikenne, projektipäällikkö

Outi Sääntti, Helsingin kaupunginkanslia, aluerakentamispäällikkö

Työryhmä Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy

Hennu Kjisik, prof. emeritus, arkkitehti SAFA

Taru Niskanen, arkkitehti SAFA

lines Karkulahti, arkkitehti SAFA

Lauri Kontiainen, tekn. kand (ark)

Hannin Alnimri, tekn. kand (ark)

Työ tehtiin tammi-maaliskuussa 2021. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana 3 kertaa.

Sisältö

1. Tausta ja tavoitteet

- Työn tausta ja tavoitteet
- Selvitysalueen rajaus ja tarkasteltavat skenaariot
- Selvitysalueen tausta

2. Työtavat ja metodit

- Skenaarioiden muodostaminen
- Tarkasteltavat näkökulmat
- Arvioitavat kriteerit

3. Skenaariotarkastelut

- Yleisiä huomioita
- Tarkastelu VE1
- Tarkastelu VE 2
- Tarkastelu VE 3

4. Johtopäätökset

5. Suosituksen jatkosuunnitteluun

Lähtötietoaineistosta

Muut käytetyt aineistot

Liite: Skenaarioiden arviointitaulukko

Tausta ja tavoitteet



Työn tausta ja tavoitteet

Helsingin Kaupungin strategisena tavoitteena on olla maailman toimivin kaupunki kaupungin viihtyvyyden, elinkelpoisuuden, eri toimijoiden ja käyttäjien näkökulmasta katsottuna. Samalla Helsinki kehittää keskustan syöttöliikennettä uusilla pikaraitiotieyhteyksillä. Osana tätä kehitystä päärautatieaseman ympäristöön on sijoittumassa uuden Kruunusillan pikaraitiotien päätepysäkki.

Selvityksen tavoitteena oli kerätä laadullista ymmärrystä päätepysäkkivaihtoehtojen hyödyistä, haitoista, riskeistä ja potentiaaleista kaupunkikuvan, kaupunkitilan ja jalankulkuympäristön laadun näkökulmasta. Selvitys toteutettiin karttapohjaisella asiantuntijoiden skenaarioarvioinnilla. Asiantuntijat perehtyivät työn alussa saatuihin lähtötietoihin alueen nykytilanteesta, tulevista suunnitelmista ja tunnistetuista arvoista.

Selvityksessä ei ollut tarkoitus tuottaa uusia suunnitelmia, vaan arvoida miten annetut skenaariot vaikuttavat:

- ... jalankulkuympäristön laatuun ja houkuttelevuuteen
- ... keskustan toimintojen saavutettavuuteen jalankulkijan kannalta
- ... kolmen osa-alueen sarjan luomiin mahdollisuuksiin
- ... oleskelun mahdollisuuteen

Selvityksen kanssa samanaikaisesti kerättiin tietoa skenaarioiden herättämästä käyttäjäpalautteesta käyttäjätyöpajan muodossa (Kruunuvuoren raitiotien päätepysäkin tutkimustyö -käyttäjätutkimus, Hellon, 2021). Nämä laadulliset ja osallistavat selvitykset luovat pohjaa Helsingin kaupungin päätöksenteon tueksi.

Rajaus ja skenaariot

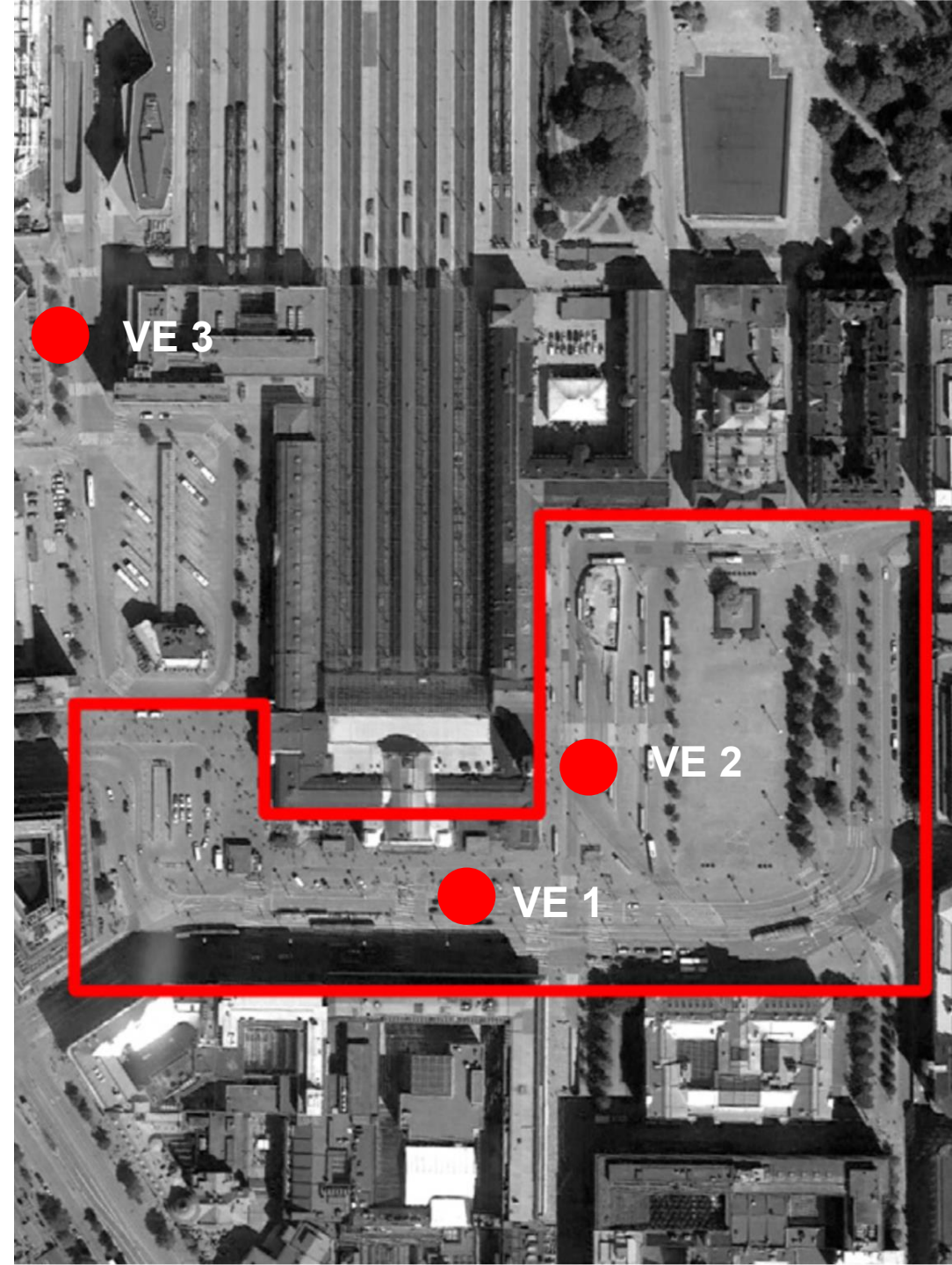
Selvitysalue sijoittuu Helsingin päärautatieaseman ympäristöön. Alue voidaan jakaa kolmeen yleisesti tunnistettuun osa-alueeseen:

- Asema-aukio
- Kaivokatu
- Rautatientori

Selvityksessä tutkittiin kolmea skenaariota, jotka kaikki tarjoavat mahdollisuuden sijoittaa Kruunusillan pikaraitiotien pääteasema päärautatieaseman lähiympäristöön.

Vertailtavat skenaariot

- VE1: Pääte pysäkki sijoittuu Kaivokadulle, päärautatieaseman pääovien eteen. Rautatientorin bussiterminaali jää nykyiselleen.
- VE2: Pääte pysäkki sijoittuu Rautatientorin länsireunaan, aseman itäovien eteen. Rautatientorin bussiterminaali on pääte pysäkin itäpuolella jaettuna toriaukion molemmin puolin.
- VE3: Pikaraitiotie jatkaa Kaivokadun läpi Töölönlahdenkadulle siten, että Kaivokadulle sijoittuu linjan välipysäkki ja pääte pysäkki Sanomatalon kohdalle. Rautatientorin bussiterminaali jää nykyiselleen.

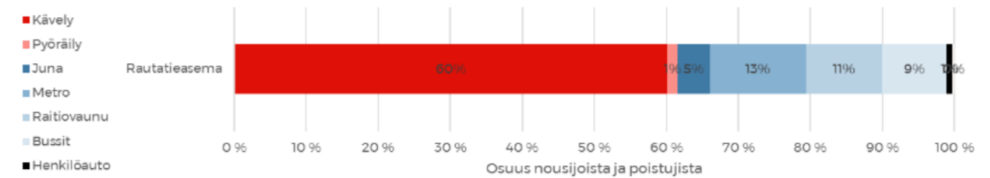


Selvitysalueen tausta

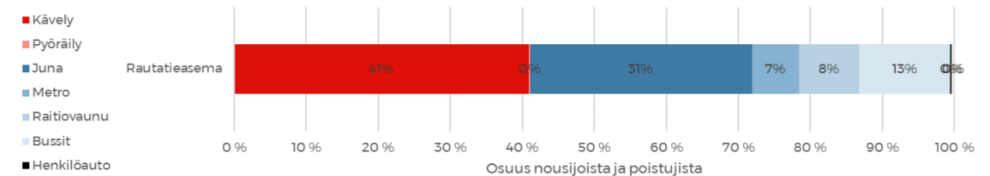
Päärautatieaseman ympäristössä tapahtuu keskimäärin 155 000 nousua joukkoliikennevälineisiin päivittäin. Alueelle saapuvat linja-autot, lähi- ja kaukojunat, metro ja kaupunkiraitiovaunu, sekä lähitulevaisuudessa myös pikaraitiotie. Alue on siten **suomalaisittain merkittävin joukkoliikenteen (vaihto)asema**. Nousuista n.60% on junaliikenteeseen ja n.23% metroon, loppujen jakautuessa melko tasaisesti linja-auton ja raitiovaunun kesken.

Joukkoliikenteen käyttäjistä suurin osa saapuu tai jatkaa matkaa jalan (n.50-60%, HSL Lippulajitutkimukset 2014-16), minkä lisäksi jalankulkuympäristön sujuvuus ja laadukkuus on ensiarvoista myös liikennevälineiden välillä vaihtajille.

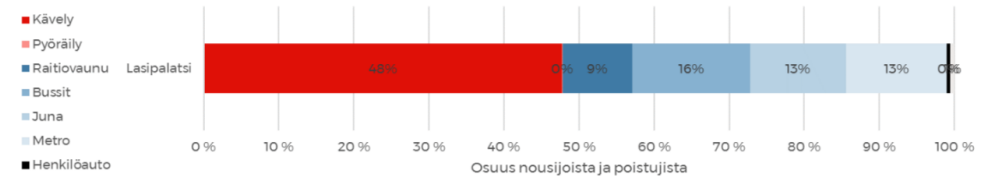
Joukkoliikenneaseman rooli ja toimivuus on oleellista myös koko keskustan kehitykselle, sillä keskustan asiointimatkoista n.75% tehdään joukkoliikenteellä. Myös ostovirtauksesta 60-70% tulee joukkoliikenteellä. (Helsingin seudun kauppakamari et.al, Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019)



Rautatieaseman junamatkustajien liityntäkulkutavat (HSL Lippulajitutkimus 2016)



Kaivokadun raitiotiepysäkin käyttäjien liityntäkulkutavat (HSL Lippulajitutkimus 2015)



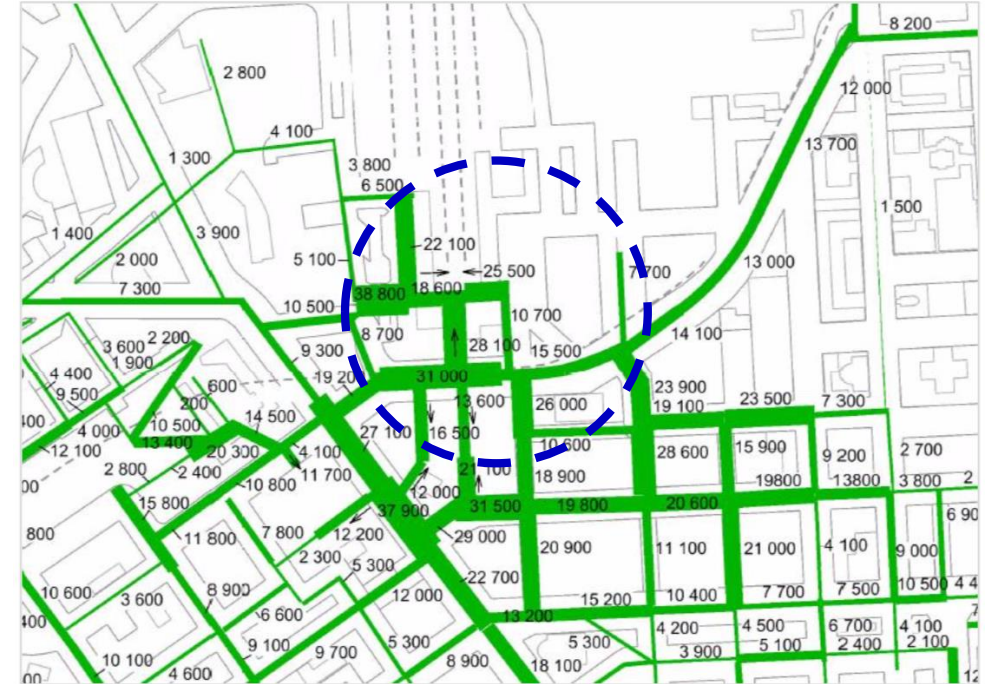
Lasipalatsin raitiotiepysäkin käyttäjien liityntäkulkutavat (HSL Lippulajitutkimus 2015)

Helsingin yleiskaavan mukaan selvitysalue onkin keskeinen osa **ydinkeskustaan kehitettävää kävelypainotteista aluetta** (Helsingin yleiskaava 2016, tuli voimaan 2018, merkintä C1 liike- ja palvelukeskusta).

Nykyiset asenteet ja jalankulkijamäärät puoltavat kehitystä:

- Asema-aukiolla kulkee n.38 000 jalankulkijaa päivän aikana, mikä on koko Helsingin keskustan (ja koko Suomen) tihein jalankulkijakeskittymä. (Helsingin kaupunki, Jalankululaskennat 2014-15)
- Jalankulkijoita alueella selvästi eniten. Kaivokadulla 31 000 jk päivän aikana, ajoneuvoja 19 300 (laskentatiedot KAVL, 2019) pyöräilijöitä 2400 (automaattinen laskentapiste 2018).
- Jalan kaupungilla –kävelyreititkyselyssä (KYMP, 2018) Rautatieaseman ympäristö oli ylivoimaisesti useimmiten osana vastausten aluerajauksia ensisijaisesti jalankulkijaystävällisemmiksi kehitettävistä alueista.

Oman haasteensa alueelle asettaa **Kaivokadun rooli toisena kahdesta Helsinginniemen itä-länsisuuntaisesta alueellisesta kokoojakadusta**.

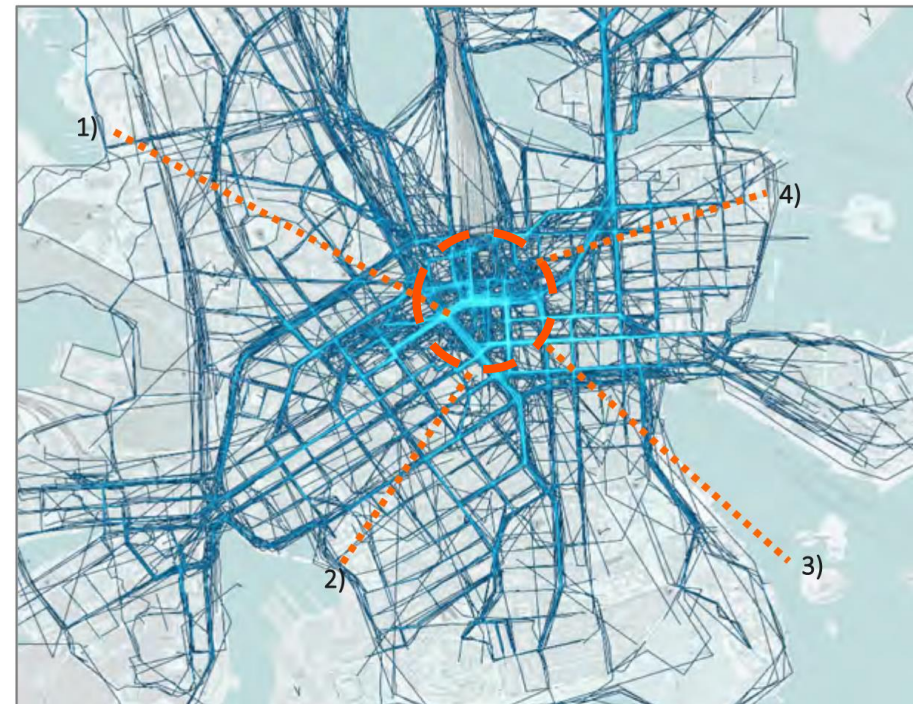


Jalankulkijamäärät poikkileikkauksessa ajalta klo 06-20 (HKS 2014 & 2015)

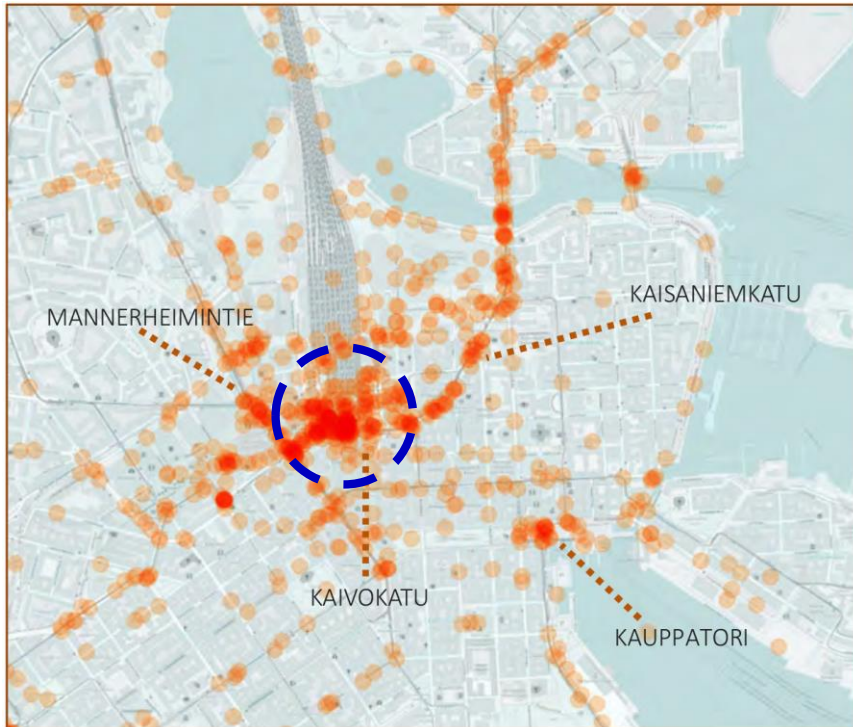
Samalla päärautatieasema on kansallisesti merkittävä junaliikenteen pääteasema, sekä nykyään yhä useammin lentokenttäjunalla saapuvien ensivaikutelma Helsingistä ja Suomesta. Selvitysalue on merkittävä **näyteikkuna ja portti Helsinkiin**, jonka laadukkuus ja viihtyisyys on koko kaupungin etu. Rautatien ympäristö onkin luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi ympäristöksi (RKY), jonka merkityksellinen historia ansaitsee arvoisensa tulevaisuuden.

Alueen rakennettu kulttuuriympäristö teattereineen, museoineen ja hotelleineen on myös tunnistettu oleelliseksi osaksi alueen vetovoimaa ja potentiaalia (Colliers International Finland, 2019).

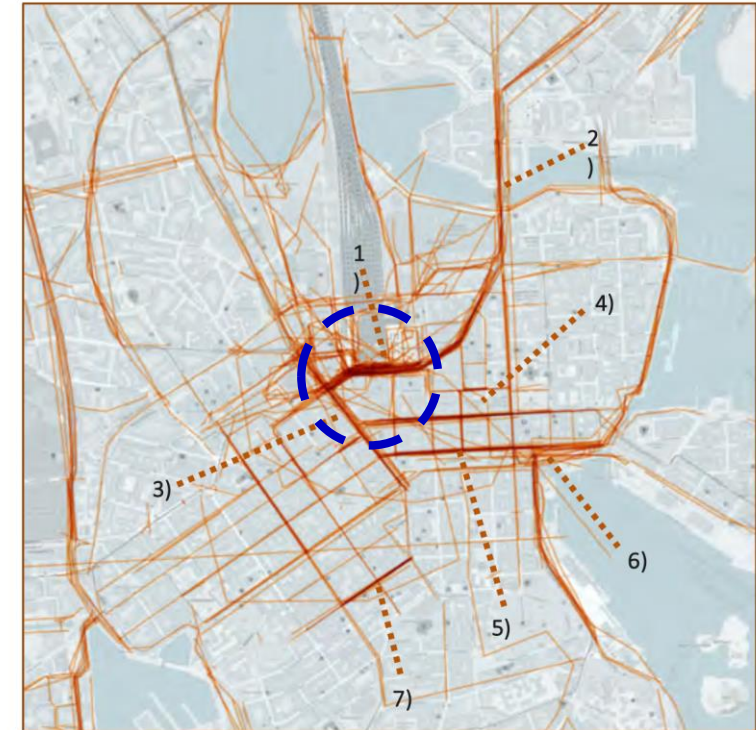
Rautatieaseman ympäristö korostuu Jalan kaupungilla –reittikyselyn mukaan erityisen voimakkaana ja tiheänä jalankulkuympäristönä. Hyötyreitit kuvataan kyselyssä käytännöllisiksi, järkisyin valittaviksi arjen kulkuväyliksi. Samassa kyselyssä pyydettiin merkitsemään ikävä kohta kävelyreitillä. Rautatieaseman ympäristö erottuu näistä vastauksista. Vastaavasti Rautatieaseman edusta ja Kaivokatu korostuvat vastauksissa kysymykseen, mitä reitin kohtaa tulisi parantaa.



Jalan kaupungilla –reittikyselyn (KYMP, 2018) hyötykävelyreitit keskustassa
1) Kävely-yhteydet Rautatieasemalta Kampin suuntaan
2) Mannerheimintie
3) Aleksanterinkatu: yhteydet torikortteleiden suuntaan
4) Rautatieasemalta itään Kaisaniemenpuiston halki, Kaisaniemenkatu sekä Hakaniemen Pitkäsilta



Ikävä kohta kävelyreitillä



Jalan kaupungilla –reittikyselyn (KYMP, 2018) Ikävä kohta kävelyreitillä. Rautatieaseman ympäristö korostuu vastauksissa. Liikenteellinen turvattomuus ja liikenteen suuri määrä koettiin ikävimmiksi tekijöiksi.

Jalan kaupungilla –reittikyselyn (KYMP, 2018) Tätä kävelyreittiä tai reitin kohtaa pitäisi parantaa.

1) Rautatieaseman edusta ja Kaivokatu: Toivottiin jalkakäytävän leventämistä ja autoliikenteen vähentämistä, sekä istumismahdollisuuksien lisäämistä.

Helsingin yleiskaavan (2016) yhteydessä tehdystä viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelmassa virkistysverkon yhteys on merkitty kulkemaan Mannerheimintien kautta.

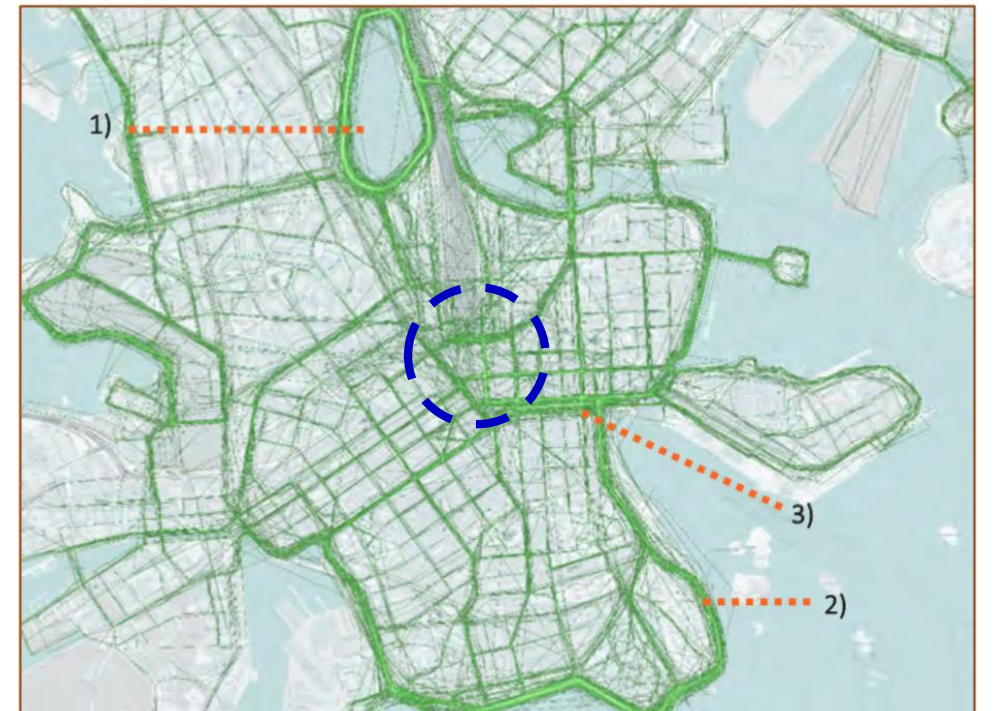
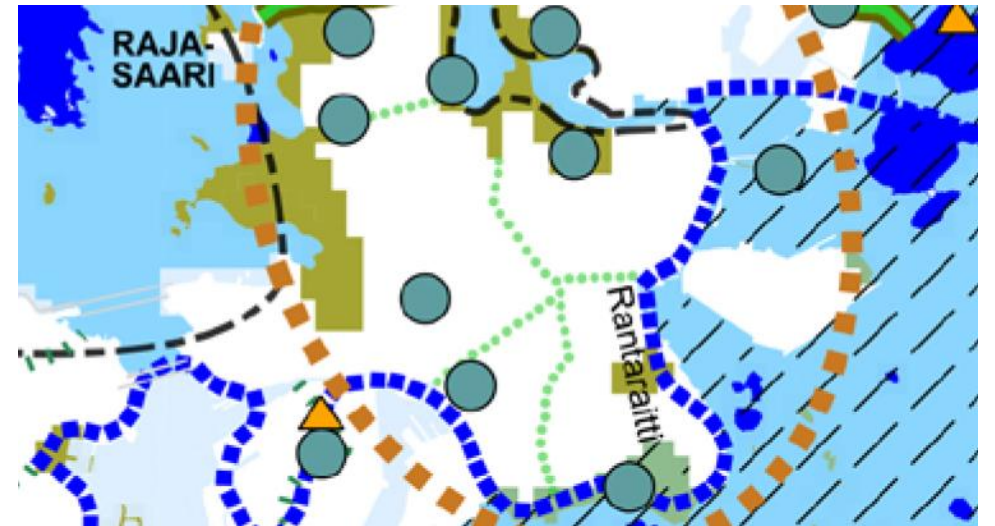
Selvitysalue linkittyy Mikonkadun ja Keskuskadun kautta Aleksanterinkatuun ja Esplanadeihin, sekä edelleen Kaivopuistonrantaan. Selvitysalue ja Kaivokatu sijaitsevat Töölönlahden ja Kaivopuiston virkistysalueiden välissä.

Lyhin kävely-yhteys Rautatieaseman alueelta kohti Esplanadia kulkee Kaivokadun kautta Keskuskadun kävelykadulle. Keskuskatu on yksi keskustan laadukkaimmista jalankulkualueista ja luonteva reitti jalankulkijalle Rautatieaseman alueelta kohti Esplanadia. Tätä yhteyttä tulisi tarkastella **Mannerheimintien kautta kulkevan puisto- ja viheryhteyden rinnalla, merkittävänä virkistysyhteytenä Töölönlahden ja Kaivopuiston laadukkaassa yhdistymisessä.** Yhteyden pullonkaula jalankulkijalle osuu Kaivokadulle.

Kuva yllä oik.: Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma, yleiskaavan liite 2016. Keskustan vihreät akselit, eli merkittävät puistoakselit ja -yhteydet. Kehitetään identiteettitekijöinä historiallisten, kaupunkikuvallisten ja virkistysarvojen lähtökohdista osana kaupunkirakennetta.

Kuva alla oik: Jalan kaupungilla -reittikyselyn (KYMP, 2018) virkistysreittivastaukset keskustassa

- 1) Töölönlahti
- 2) Meren rannat, tihein reittien keskittymä Kaivopuiston kohdilla
- 3) Esplanadit



Alueen nykytilaa on arvioitu aikaisemmin jalankulkuympäristön laadun osalta Helsingin Jalankulkuympäristöjen laadullisessa arvioinnissa (Harris-Kjisik 2016).

Arvioinnissa käytettiin julkisen tilan laatua mittaavista kriteeristöistä vakiintuneinta, Jan Gehlin (How to Study Public Life, Island Press, 2013) kehittämää kahdentoista kohdan mittaristoa. Laadun arviointi jaettiin tässä kolmeen tekijään: suojaan, viihtyisyyteen ja nautinnollisuuteen.

Laadullinen arviointi tehtiin useasta keskustan alueesta ja asiantuntijoina toimi 3 arkkitehtiä, 1 maisema-arkkitehti ja 1 liikennesuunnittelija. Lisäksi Kaivokadusta tehtiin tuolloin jalankululaskentoja ja lyhyitä käyttäjähaastatteluja. **Tällöin alueet saivat seuraavanlaiset arviot:**

Kaivokadulla huonoimmat arvosanat saivat suojele onnettomuuksia ja liikennettä vastaan, sekä pysähtymisen paikat. Ainoana positiivisena asiana esiin nousi mahdollisuudet nähdä (kauas, ympäristöön).

Suoja	LIIKENNETURVALLISUUS JA SUOJA ONNETTOMUUKSILTA <ul style="list-style-type: none"> Jalankulun turvallisuus Turvallisuuden kokemus 	SOSIAALINEN TURVALLISUUS: SUOJA RIKOKSILTA JA VÄKIVALLALTA <ul style="list-style-type: none"> Vilkas ja elävä julkinen tila Näköyhteys rakennuksista kadulle Toimintoja sekä päivisin että öisin Hyvä valaistus 	SUOJA EPÄMIELLYTTÄVILTÄ AISTIKOKEMUKSILTA <ul style="list-style-type: none"> Tuuli Sade ja lumi Kylmyys/kuumuus Saasteet Pöly, melu, häikäisy
Viihtyisyys	KÄVELY-MAHDOLLISUUDET <ul style="list-style-type: none"> Tilaa kävellä Esteettömyys Laadukkaat pinta- materiaalit Saavutettavuus kaikille väestöryhmille Kiinnostavat julkisivut 	OLESKELU-MAHDOLLISUUDET <ul style="list-style-type: none"> Reunaefekti/ kutsuvat oleskelu- vyöhykkeet Seisomisen tuet 	ISTUMIS-MAHDOLLISUUDET <ul style="list-style-type: none"> Istumiselle varatut alueet Katselu ympäristö: maisema, aurinko, ihmiset Hyvät istuinpaikat Penkit levähtämistä varten
	KATSELU-MAHDOLLISUUDET <ul style="list-style-type: none"> Kohtuulliset näköetäisyydet Esteettömät näkölinjat Kiinnostavat näkymät Valaistus (pimeään aikaan) 	PUHE- JA KUUNTELU-MAHDOLLISUUDET <ul style="list-style-type: none"> Matala melutaso Kadunkalusteet, jotka tarjoavat keskustelun tiloja 	LEIKIN JA ITSEILMAISUN MAHDOLLISUUDET <ul style="list-style-type: none"> Luovan toiminnan, fyysisen aktiivisuuden, liikunnan ja leikin tilat Päivä- ja yöaikaan Kesällä ja talvella
Nautinto	MITTAKAAVA <ul style="list-style-type: none"> Rakennusten ja tilojen suunnittelu ihmisen mittakaavaan 	HYVISTÄ SÄÄOLOISTA NAUTTIMINEN <ul style="list-style-type: none"> Aurinko/varjo Lämpö/viileys Tuulenvire 	MIELLYTTÄVÄT AISTIKOKEMUKSET <ul style="list-style-type: none"> Laadukas muotoilu ja yksityiskohdat Laadukkaat materiaalit Kauniit maisemat Puut, kasvit, vesiaiheet

Rautatientorilla erityisen huonoksi arvioitiin suojele onnettomuuksia ja liikennettä vastaan, sekä positiivisimmaksi suojele rikoksia ja väkivaltaa vastaan.

Asema-aukiolla huonoimman arvosanan saivat pysähtymisen paikat ja mahdollisuus suojautua epämiellyttäviä aistitunteja vastaan, ja jopa parhaan arvosanan ansaitsivat jalankulkumahdollisuudet ja mahdollisuus nähdä.

LAADULLISTEN KRITERIEN TOTEUTUMINEN KESKUSTASSA
ASiantuntijaryhmän mukaan

	SUOJA			MUKAVUUS						NAUTINNOLLISUUS			KAIKKI KATEGORIAT KOHTEITTAIN	
	Suojelu liikenteeltä ja onnettomuudelta	Suojelu rikoksia ja väkivaltaa vastaan	Suojelus epämiellyttäviä aistitunteja vastaan	Kävelymahdollisuudet	Mahdollisuus seisomiseen tai jäämiseen	Istumismahdollisuudet	Mahdollisuudet nähdä	Mahdollisuudet kuulla tai jutella	Mahdollisuudet leikille tai tapahtumille	Mittakaava	Mahdollisuus nauttia ilmastosta positiivisista puolista	Esteetön laatu tai positiiviset aistikokemukset		
1. KAIVOKATU	--	+-	+-	+-	-	-	+	-	--	+-	+-	-	-8	+1
15. ASEMA-AUKIO	+-	+	-	++	-	-	++	-	+	+	+-	+	-4	+8
17. RAUTATIENTORI	--	+	-	+-	-	-	+-	-	+-	-	+-	+-	-7	+1

Helsingin Jalankulkuympäristöt, jalankulikutkimuksen laadulliset arviot vuonna 2016. Ote arvioinnin koontitaulukosta Kaivokadulta, Asema-aukiolta ja Rautatientorilta. (Harris-Kjistik 2016).

Työtavat ja metodit

Skenaarioiden muodostaminen

Skenaarioiden alustavat, osittain epätarkat ja rajaukseltaan vaihtelevat, päätepysäkkipaikkaluonnokset toimivat lähtötietoina työn alussa. Arvioinnin toteuttamiseksi skenaarioista koottiin tilannekuvat liikenteen ja tilankäytön osalta. **Tässä työssä esiintyvät tilannekuvat esittävät skenaariot luonnosmaisina periaatekaavioina**, eivätkä ne esitä tarkkoja liikennesuunnitelmia.

Pikaraitiotiepysäkin sijoittumisesta johtuvien muutosten ja erojen vertailemiseksi kaikissa vaihtoehdoissa alueen muun kehityksen oletettiin tapahtuvan yhtäläisesti.

Aluekehityksen yleiset suuntaviivat

- Uusi Eliel –hankkeen kilpailuohjelman mukaisesti, Elielin- ja Asema-aukiolle sijoittuu uutta liike- ja toimitilarakentamista, ja samalla radan länsipuolisten bussien terminaali siirtyy pois Elielinaukiolta ja taksisaattopaikat pois Asema-aukiolta ja Kaivokadulta. Taksit ja saattopaikat sijoitetaan maan alle. (Elielinaukion kilpailuohjelma 2020)
- Aluetta kehitetään jalankulkupainotteisemmaksi vähentämällä ajokaistoja Kaivokadulla ja Postikadulla (molemmilla 1+1 kaistaa, KYMP Liikennesuunnitelmaluonnos 2019)
- Tulevaisuudessa Pisara- ja mahdollinen Helsinki-Tallinna ratayhteys liittyvät Asematunneliin. Maanalaisen yhteyden merkitys korostuu (Pisara-hanke)
- Pyöräliikenne asemanedustalla vähenee 50-75% Kansalaistori-Kaisaniemi alikulkuyhteyden valmistuessa. Pyöräilyä kehitetään liikennesuunnitelmaluonnoksen mukaisesti. (KYMP, tunnelin rakennettavuusselvitys 2018 ja KYMP Liikennesuunnitelmaluonnos 2019)

Työn edetessä todettiin, että skenaariot asettavat lukuisia kysymyksiä ja tarkennuksia alueen liikennesuunnitteluun ja skenaarioiden toteutettavuuteen. Tämän johdosta kaupunki on aloittanut uusien liikennesuunnitelmaluonnosten laatimisen jokaisesta skenaariosta.

Nämä myöhemmin valmistuvat suunnitelmat saattavat poiketa tai tarkentaa tässä työssä esitettyjä ratkaisuja ja tuloksia.

Tarkasteltavat näkökulmat

Vertailujen kohdentamiseksi kaupunkitilan ja jalankulkuympäristön houkuttelevuuden, sekä tämän selvityksen lähtökohtien kannalta tärkeimpiin piirteisiin, muodostettiin arvioinnin lähtökohdiksi **kolme näkökulmaa**.

Nykyisin alueen valta-asemasta kilpailee kolme pääkäyttötarkoitusta

- Helsingin näyteikkuna ja kävelykeskusta
- Joukkoliikenteen vaihtoterminaali
- Kaivokatu alueellisena itä-länsisuuntaisena kokoojakatuna

Hyvällä ja harkitulla suunnittelulla alue voi palvella useampia tarkoituksia, mutta näin keskeisen tilan ilme ja ensivaikutelma tulee olla harkittu ja hallittu. Tästä syystä **alueen luonteen muodostuminen** on ensimmäinen arvioitava näkökulma skenaarioiden tarkastelussa.



**Alueen luonteen
muodostuminen**

Kaupungin julkisten tilojen käyttötavat voidaan jakaa välttämättömiin, sekä vapaaehtoiisiin ja sosiaalisiin. Laadukkaassa kaupungissa kaikki nämä kategoriat ovat läsnä. (Gehl, 2011)

Nimensä mukaisesti välttämättömät toiminnot ovat sellaisia, jotka tapahtuvat paikassa vääjäämättä, alueen ominaisuuksista riippumatta. Suunnittelualueella välttämättöminä jalankulkijan toimintoina voidaan pitää alueen hyöty- ja virkistysliikennettä sekä julkisen liikenteen käyttäjiä ja vaihtoliikennettä.

Näiden toimintojen kehitystä voidaan estää tai parantaa **jalankulkumahdollisuuksilla**, jotka muodostavat toisen tarkasteltavan näkökulman.



Kaupungin vapaaehtoiset ja sosiaaliset toiminnot tapahtuvat paikassa, mikäli niille on tilaa ja olosuhteet ovat suotuisia. Ne ovat riippuvaisia kaupunkitilan laadusta. Vapaaehtoiset ja sosiaaliset toiminnot käsittävät erilaiset oleskelun ja kohtaamisen tavat.

Näiden toimintojen syntymistä kuvaa **pysähtymismahdollisuudet**, jotka muodostavat kolmannen tarkasteltavan näkökulman.



**Pysähtymis-
mahdollisuudet**

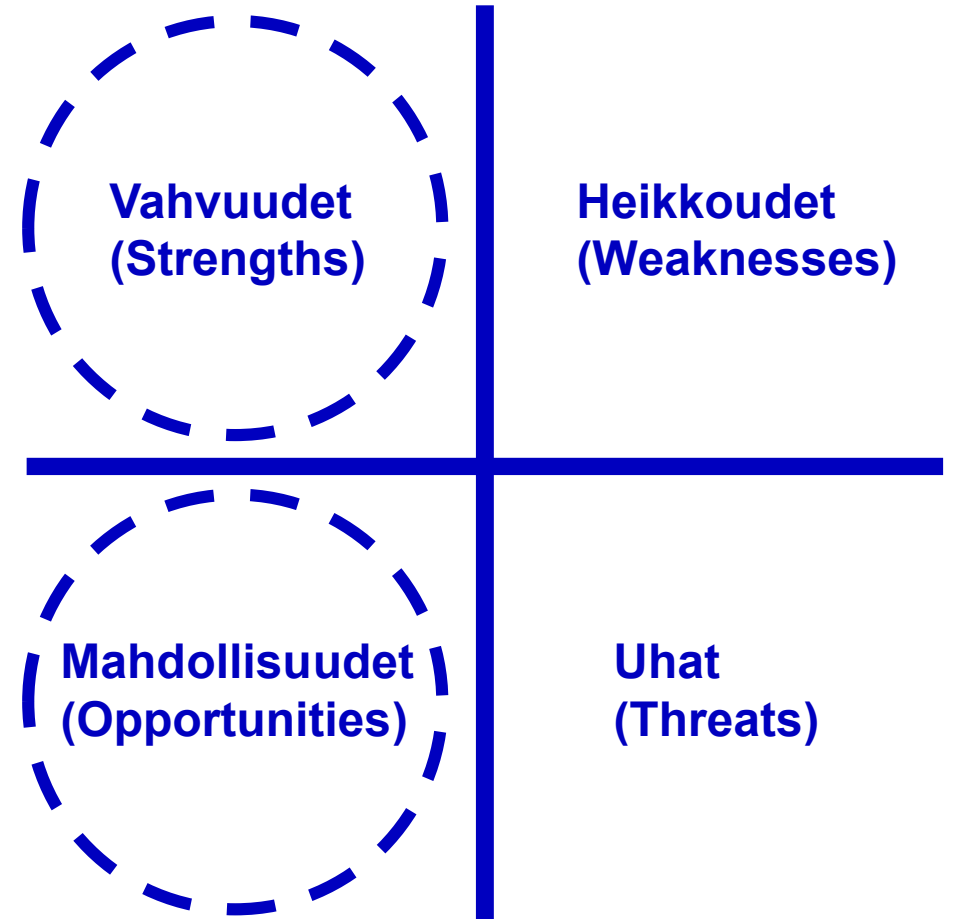
Arviointimenetelmä

Skenaarioita arvioitiin **muodostaen SWOT -arvioinnit jokaisesta osa-alueesta** (Asema-aukio, Kaivokatu, Rautatientori) erikseen. Metodissa jokaisesta alueesta erotellaan vahvuudet (Strengths) ja heikkoudet (Weaknesses), sekä mahdollisuudet (Opportunities) ja uhat (Threats).

SWOT-analyysin periaatteiden mukaisesti

- **vahvuudet ja heikkoudet kuvaavat skenaarion toteutuessaan luomaa tilannetta** (Kruunusillat pikaraitiotien rakentuessa n. vuonna 2025), kun taas
- **mahdollisuudet ja uhat haarukoivat skenaarion avaamia mahdollisia tulevaisuuden kehityssuuntia** (joskus kauempana tulevaisuudessa)

Uhkien ja mahdollisuuksien esiintuomisen tavoitteena on, että jatkosuunnittelussa tunnistetaan ne kohdat, joissa voidaan vaikuttaa mahdollisuuksien realisoitumiseen, sekä mahdollisimman monien uhkien torjumiseen. **Tiedostavalla jatkosuunnittelulla mahdollisuudet täyttyvät ja uhat jäävät toteutumatta.**



Arviontia tehtiin aikaisemmin esiteltyjen **kolmen näkökulman** (alueen luonteen muodostuminen, jalankulkumahdollisuudet, pysähtymismahdollisuudet) kautta.

Näkökulmia peilattiin jokaiseessa skenaariossa osa-alueittain. Arviointi tehtiin excelissä matriisina, jonka periaate näkyy viereisessä kaaviossa.

Tuloksena arvioinnista pyritään tunnistamaan:

- ...millaisia **vahvuuksia** skenaarioissa on **tällä hetkellä?**
- ...millä skenaarioista saavutetaan **eniten potentiaalia tai avoimia mahdollisuuksia tulevaisuudessa**
- ...mitkä **heikkoudet tai uhat on välttämätöntä huomioida** suunnittelussa, jotta alueesta voi syntyä houkuttelevaa kävely-ympäristöä

		ASEMA-AUKIO		KAIVOKATU		RAUTATIENTORI	
ALUEEN LUONTEEN MUODOSTUMINEN esim näkymät, laadukkaat tilaelämykset, pääkäyttötarkoitus							
VE 1 KAIVOKATU	Kruunuvuoren pikaratikka, 2025 myöhemmin tulevaisuudessa	S	W	S	W	S	W
		O	T	O	T	O	T
VE 2 RAUTATIENTORI	Kruunuvuoren pikaratikka, 2025 myöhemmin tulevaisuudessa	S	W	S	W	S	W
		O	T	O	T	O	T
VE 3 SANOMATALON LÄHELLÄ	Kruunuvuoren pikaratikka, 2025 myöhemmin tulevaisuudessa	S	W	S	W	S	W
		O	T	O	T	O	T

		ASEMA-AUKIO		KAIVOKATU		RAUTATIENTORI	
JALANKULKUMAHDOLLISUUDET eli hyöty- ja virkistysreitit, vaihtoyhteydet							
VE 1 KAIVOKATU	Kruunuvuoren pikaratikka, 2025 myöhemmin tulevaisuudessa	S	W	S	W	S	W
		O	T	O	T	O	T
VE 2 RAUTATIENTORI	Kruunuvuoren pikaratikka, 2025 myöhemmin tulevaisuudessa	S	W	S	W	S	W
		O	T	O	T	O	T
VE 3 SANOMATALON LÄHELLÄ	Kruunuvuoren pikaratikka, 2025 myöhemmin tulevaisuudessa	S	W	S	W	S	W
		O	T	O	T	O	T

		ASEMA-AUKIO		KAIVOKATU		RAUTATIENTORI	
PYSÄHTYMISMAHDOLLISUUDET eli orientoitumispaikat, omaehtoisen oleskelun paikat ja tapahtumat							
VE 1 KAIVOKATU	Kruunuvuoren pikaratikka, 2025 myöhemmin tulevaisuudessa	S	W	S	W	S	W
		O	T	O	T	O	T
VE 2 RAUTATIENTORI	Kruunuvuoren pikaratikka, 2025 myöhemmin tulevaisuudessa	S	W	S	W	S	W
		O	T	O	T	O	T
VE 3 SANOMATALON LÄHELLÄ	Kruunuvuoren pikaratikka, 2025 myöhemmin tulevaisuudessa	S	W	S	W	S	W
		O	T	O	T	O	T

SWOT-analyysin lisäksi alueista tehtiin ilmiöitä avaavia karttatarkasteluja.

- Kustakin skenaariosta muodostettiin **havainnollistava kuva siitä, missä ja miten jalankulkualueen tila muuttuu** kussakin päätepysäkkivaihtoehdossa.
- Jokaisen päätepysäkkivaihtoehdon **joukkoliikenteen vaihtoyhteydet ja niiden SWOT-tulokset esitettiin erillisellä kartalla.**

Lopuksi jokaisesta skenaariosta **koottiin yhteenvetolistaus skenaarion merkittävimmistä piirteistä ja huomioista.**

Skenaariotarkastelut

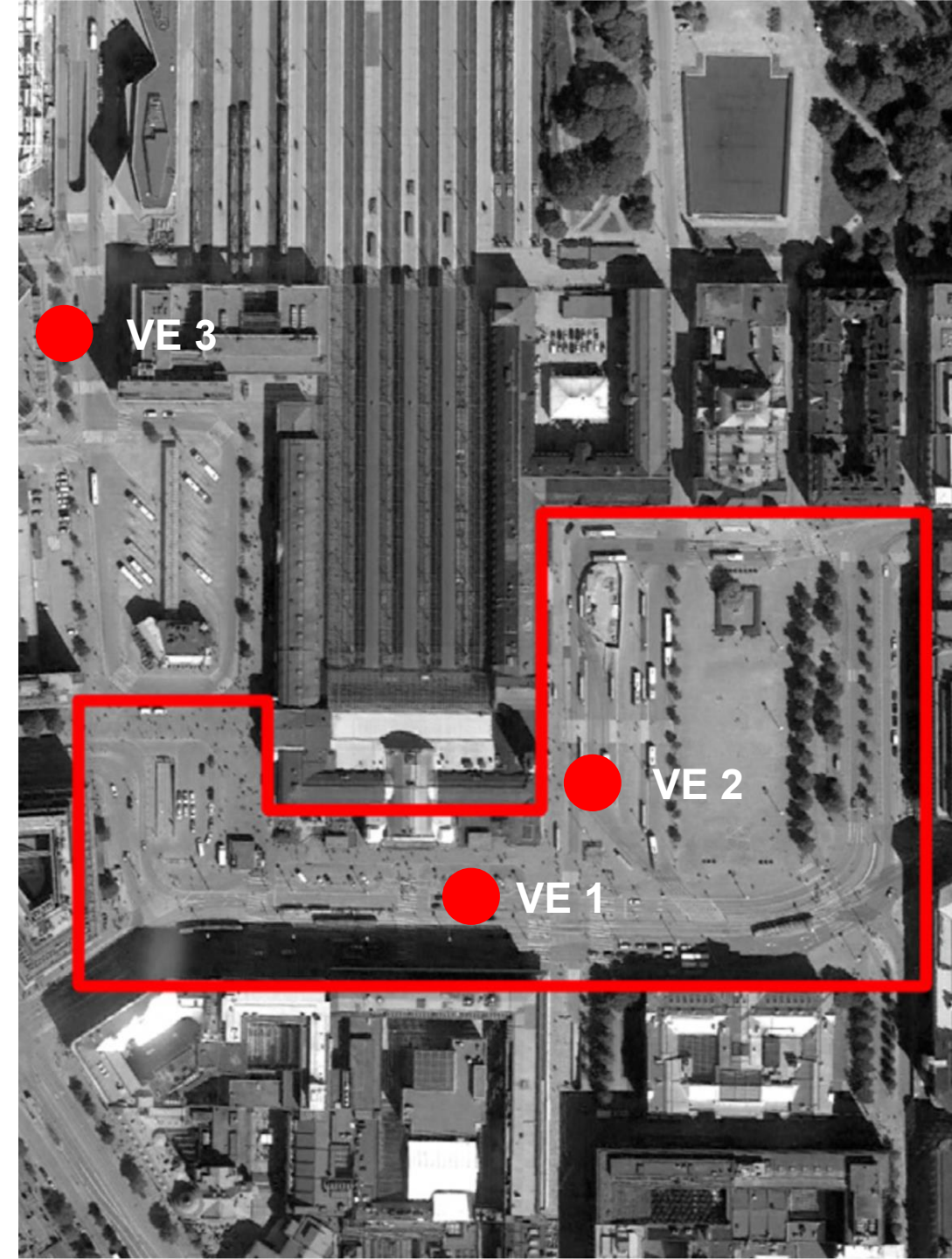


Yleisiä huomioita...

Rautatieasemanseltu on valmiiksi vilkas alue, jolla useat eri käyttäjäryhmät taistelevat tilasta. Pikaraitiotie tuo alueelle uuden toiminnon, jolloin vääjäämättä tilaa on otettava joltain toiselta käytöltä. Kaikissa selvityksen lähtötietona käytetyissä kolmessa skenaariossa **tila otetaan jalankulkijalta, ajoneuvo- ja saattoliikenteeltä.**

Tämä tarkoittaa, että skenaarioissa **toisen osa-alueen jalankulkuympäristön ja houkuttelevuuden parantuessa, toisella tai toisaalla se huononee. Samalla eri vaihtoehdot myös avaavat ja sulkevat mahdollisuuksia kehittää osa-alueita eteenpäin jatkosuunnittelussa.**

- VE 1 ja 2 tuottavat Asema-aukiolle vastaavanlaiset tilanteet
- VE 1 ja 3 tuottavat Rautatientorille vastaavanlaiset tilanteet
- VE 1 ja 3 luovat Kaivokadulle lähes vastaavanlaiset tilanteet. VE 1 pikaraitiotien päätepysäkillä vaunujen seisonta-aika on pidempi, mikä voimistaa pysäkin vaikutuksia kaupunkitilassa.
- VE 2 on skenaarioista ainoa, joka ei tällaisenaan oleellisesti huononna Kaivokadun tilannetta jalankulkuympäristön näkökulmasta.

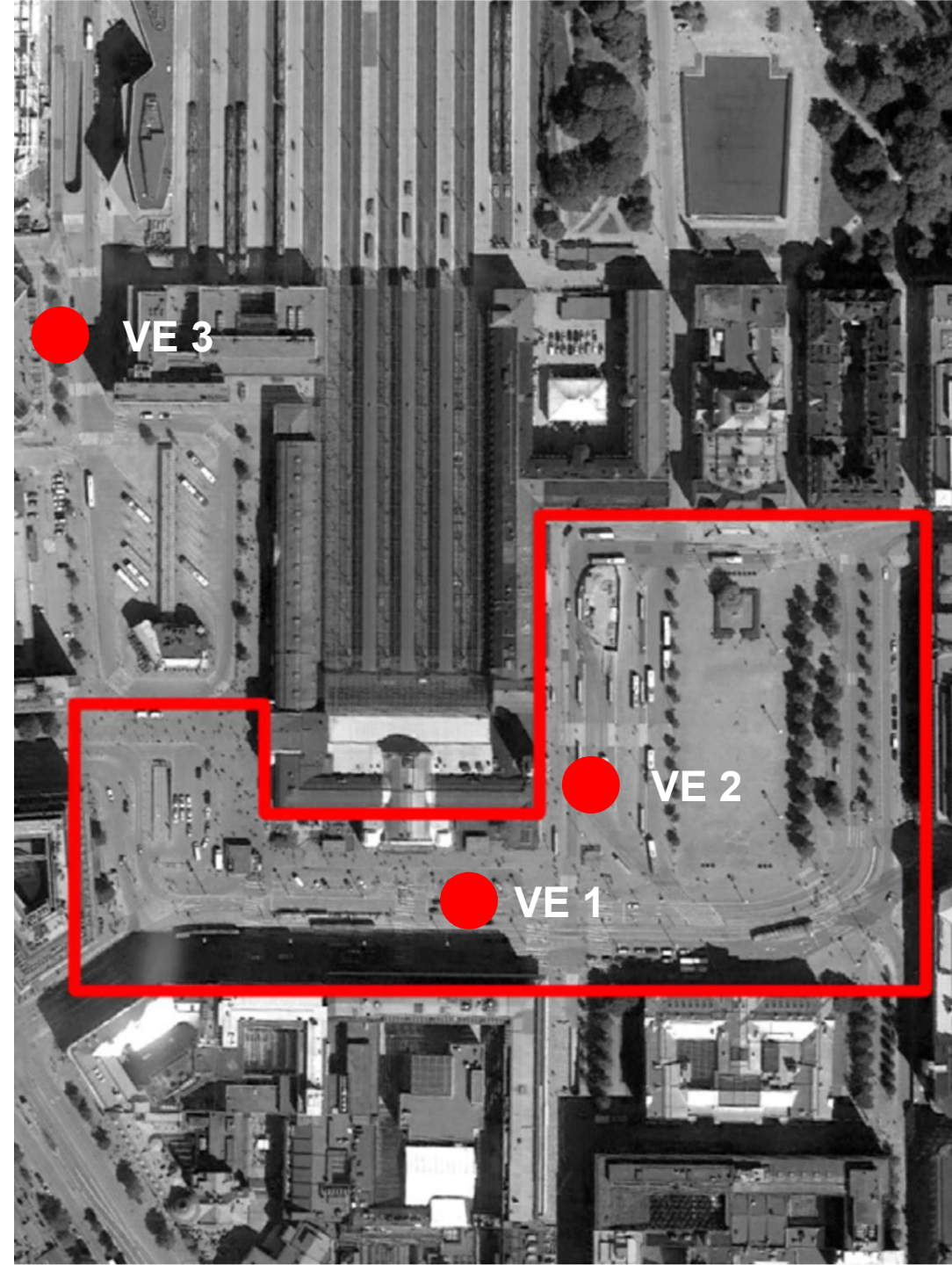


Yleisiä huomioita vaikutuksista

Alueen liikenneratkaisujen ja toimintojen säilyessä samankaltaisina kaikissa skenaarioissa, muutokset eivät vaikuta merkittävästi esimerkiksi alueen reittitarpeisiin (pikaraitiotien vaihtoyhteyksiä lukuun ottamatta), tai muuta alueen valo-, melu- tai muita luonnonolosuhteita.

Lisäksi on huomioitava, etteivät arvioinnin pohjana käytetyt skenaariokaaviot ole mittatarkkoja liikennesuunnitelmia, joten tilojen riittävyyden todentaminen jää tarkemman suunnitteluvaiheen ja simuloinnin tehtäväksi.

Skenaarioista voidaan kuitenkin todeta, että ne vaikuttavat eri tavoin kaupunkikuvaan, reittien sujuvuuteen ja käytettävyyteen, riittävien ja mielekkäiden tilojen muotoutumiseen niin jalankululle kuin oleskelulle, ympäristön laatuun sekä esimerkiksi merkittäviin näkymiin.



Yleisiä huomioita alueen luonteesta

Rautatieasemansseutu on Helsingin ensivaikutelma ja portti. Rautatieaseman pääovien edustan tulisi olla selkeä ja laadukas paikka, johon saavutaan. Paikka, johon on mahdollisuutta syntyä saapumisaukio. Nykyinen katutila ei anna sille mahdollisuutta tilanahtauden ahtauden takia. **Pikaraitiotiepysäkin sijoittuminen vaikuttaa kaupungin saapumisaukion paikan muodostumiseen ja sijaintiin.**

- Jos saapumiselle ei ole tilaa Kaivokadulla pääovien edessä, saapumisaukio pyrkii siirtymään sivuoville (esimerkiksi tapaamispaikka, lähdön odottelu).
- Skenaarioista ja toteutuksesta riippuu, kumpi aukioista (Asema-aukio vai Rautatientori) muodostuu houkuttelevammaksi.
- **Saapumisaukion sijoittuminen voi muuttaa houkuttelevan jalankulkukeskustan painopistettä.**

Raitiotien linjaus uusille aluille voi joko **johdattaa elämää alueelle, tai viedä jalankululta ja viihtymiseltä tilaa. Suunnittelun ja toteutuksen laatu määrittävät, kumpi toteutuu.**

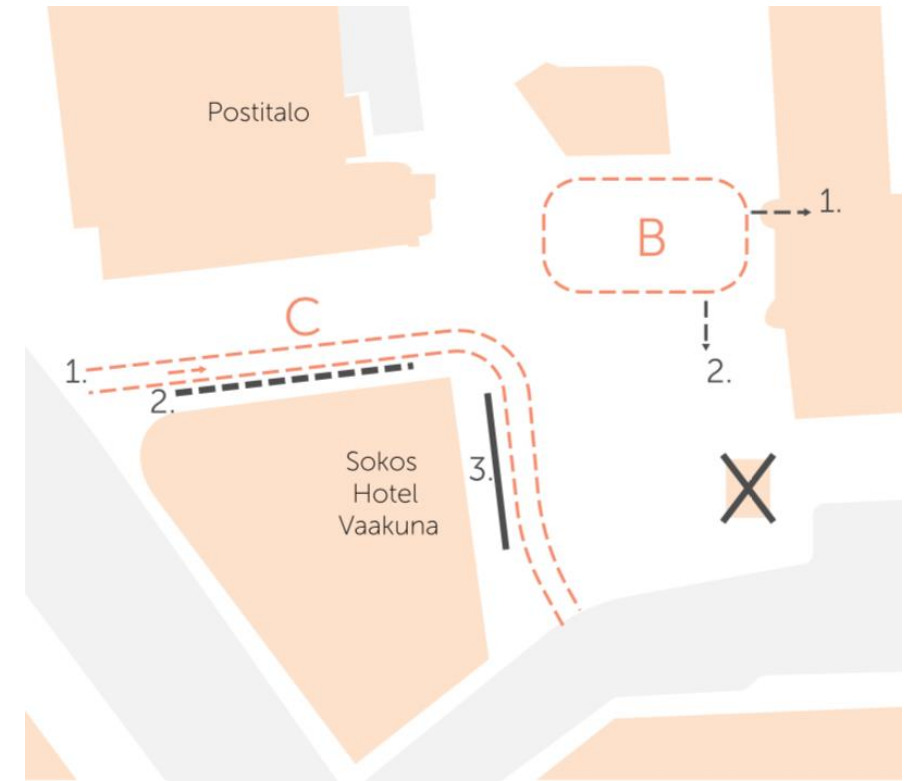
- Samalla raitiotien linjaus toisaalle voi johdattaa elämää pois ulkopuolisiksi jääviltä alueilta.
- VE 1 ja 3 tulee kiinnittää erityistä huomiota, että **Rautatientori ei jää kehityksestä jälkeen.** Torin tulee kehittyä muun alueen tasoisesti, vaikka sille ei kohdistu välittömiä muutoksia. Erityisesti näitä skenaarioita pidemmän aikajänteen tulevaisuudessa, kun keskustaa kaupungin strategian mukaan syötetään entistä useammalla pikaraitiotieyhteydellä ja Rautatientorille saapuvat bussilinjat samalla vähitellen vähenevät, tulee kiinnittää huomiota tyhjenevän tilan käyttöön ja käsittelyyn.

Yleisiä huomioita Postikadusta

Postikadun jatkosuunnittelussa ajoneuvoliikenteen uudelleenjärjestelyllä on vaikutuksia laajalle Postikadun ulkopuolelle alueella.

Tämän selvityksen pohjatietoina oli **Postikadun kaksisuuntaisen ajoneuvoliikenteen lisäksi Postikadun ajoliikenteen rajoittaminen ja jalankulkualueiden lisääminen** siten, että hotellin saatto ja aseman taksisaatto mahdollistuvat alueella.

Postikadusta on sittemmin tehty suunnitelmat, joissa katu on käytössä kaikelle liikenteelle tai vaihtoehtoisesti vain huoltoliikenteelle. Molemmassa vaihtoehdoissa tavoitteena on jalankulkualueiden lisääminen.



C Taxi and drop-off zone on a one-way pedestrianized street
Taksi- ja saattoalue yksisuuntaisella kävelypainotteisella kadulla

1. Bollard system or other technical system ensures that the street is used only by taxi traffic and bus traffic related to the hotel.
Maahan laskeutuva pollari tai muu tekninen järjestelmä varmistaa, että katu on vain taksi- ja hotelli saattoliikenteen käytössä
2. 10 places for taxis
10 taksipaikkaa
3. Drop-off for hotel
Hotellin saattoliikenne

Elielinaukion kilpailuohjelmassa esitetty, yksi potentiaalisesti tutkittava kehityssuunta Postikadulle. (Elielinaukion kilpailuohjelma 2020)

Tämän selvityksen mukaan Postikadun kehittäminen

- ...parantaa kokonaisvaltaisesti Asema-aukion houkuttelevuutta ja käytettävyyttä jalankulkijan näkökulmasta kaikissa vaihtoehdoissa.
- ...mahdollistaa Kaivokadun jalankulun ylitysten (tai osan niistä) kehittämisen tulevaisuudessa kaikissa vaihtoehdoissa.
- ...ja sen mukana poistuva Kaivokadun kääntyvien kaista tuo lisätilaa jalankulkijoille läntisimmän suojatien kohdalla, Kaivokadun pohjoisreunalla, eli myös rautatieaseman pääovien edustalla, kaikissa vaihtoehdoissa.
- ...mahdollistaa VE 3:ssa Kaivokadun pysäkkien uudelleenjärjestelyn siten, ettei kulttuurihistoriallisesti arvokkaita näkymiä menetetä.

Lisäksi todettiin, että tilanne, jossa **Postikadulla on kaksisuuntainen autoliikenne**, syntyy ristiriita Asema-aukion uudisrakennuksen **kilpailuohjelmassa annetun ohjeellisen rakennusalan kanssa**, ja se edellyttäneen tarkistamista.

Skenaariotarkastelu VE1

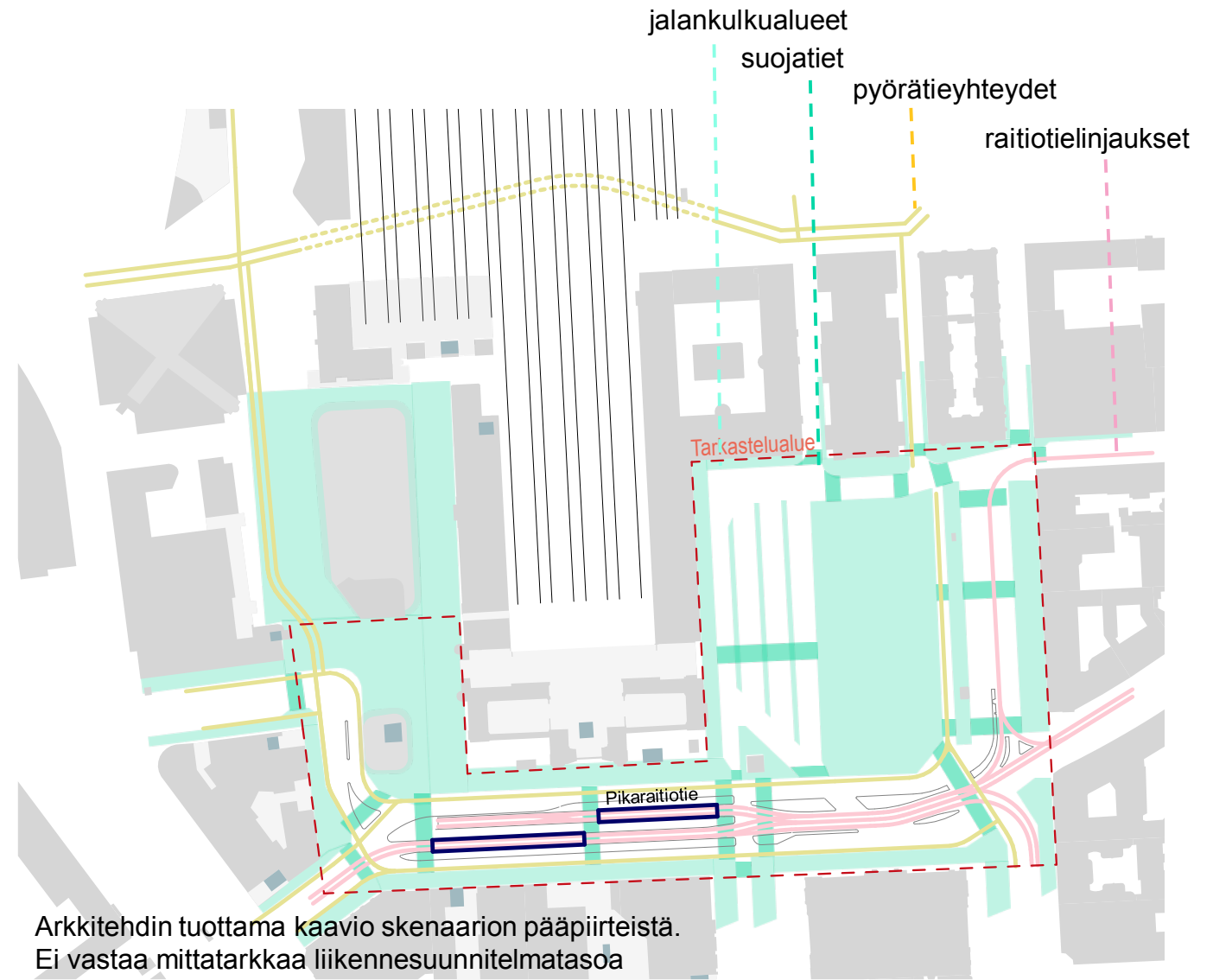
Kruunusillan pikaraitiotien päätepysäkki Kaivokadulla, rautatieaseman pääovien edustalla. Rautatien torin bussiterminaali nykyisellään.

VE 1 Kaivokatu

Skenaariossa Kruunusillan pikaraitiotien päätepysäkki Kaivokadulla, rautatieaseman pääovien edustalla. Rautatien bussiterminaali nykyisellään.

Skenaario VE 1 perustuu Helsinki KYMP laatimaan liikennesuunnitelmaluonnokseen vuodelta 2019. Suunnitelmaa on jatkettu samoin periaattein koko selvitysalueelle.

Muutoksena luonnokseen Asema-aukion taksisaattoaukio ja paikoitushallin sisäänajo ovat poistuneet uudisrakennuksen tieltä, Elielinaukion käynnissä olevan arkkitehtuurikilpailun kilpailuohjelman mukaisesti. Kilpailuohjelma esittää lisäksi, että taksisaatto sijoitetaan maan alle ja sisäänajo Elielin pysäköintilaitokseen järjestetään Töölönlahdenkadulta.



Arkkitehdin tuottama kaavio skenaarion pääpiirteistä.
Ei vastaa mittatarkkaa liikennesuunnitelmatasoa

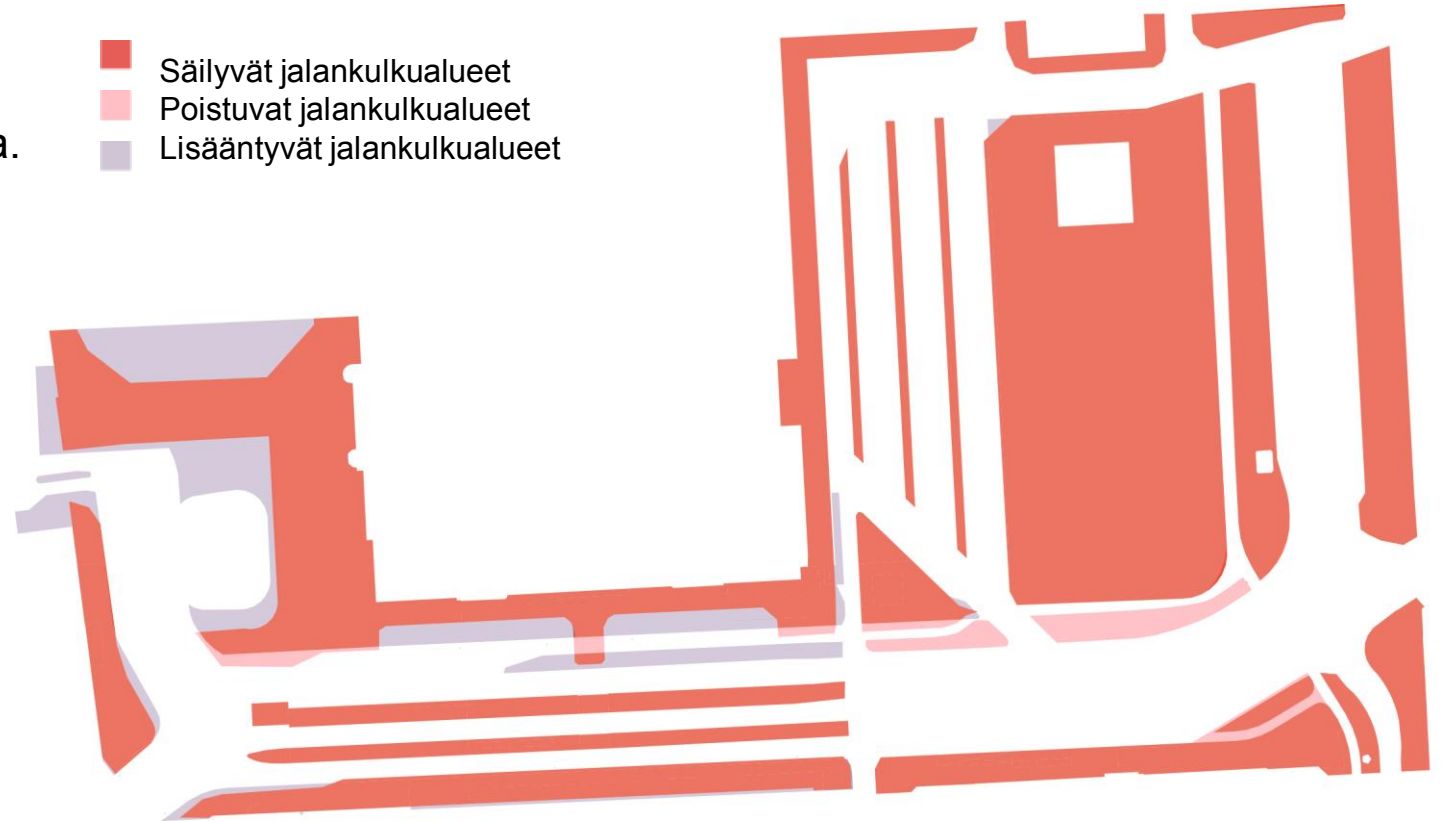
VE 1 Tilankäyttö

Suurimmat muutokset tilankäyttöön tapahtuvat Elielin- ja Asema-aukion kehityksen mukana selvitysalueen länsiosassa kaikissa skenaarioissa. Asema-aukiolla jalankulkuun ja pysähtymiseen käytettävissä oleva tila kasvaa linja-auto- ja taksiaseman muutosten myötä koko uudisrakennusten rajaamaan tilaan.

Skenaariossa VE 1 Kaivokadulta poistuvilta saattoalueilta vapautuva tila jaetaan uuden pikaraitiotien ja jalankulun kesken. **Kävelyalue laajenee Kaivokadulla aseman pääoven edessä 7,5 metristä 12 metriin.**

Uudet kaistajärjestelyt leventävät Kaivokatua Rautatientorin eteläpuolella. Tila otetaan torin jalankulkupinta-alasta.

- Säilyvät jalankulkualueet
- Poistuvat jalankulkualueet
- Lisääntyvät jalankulkualueet

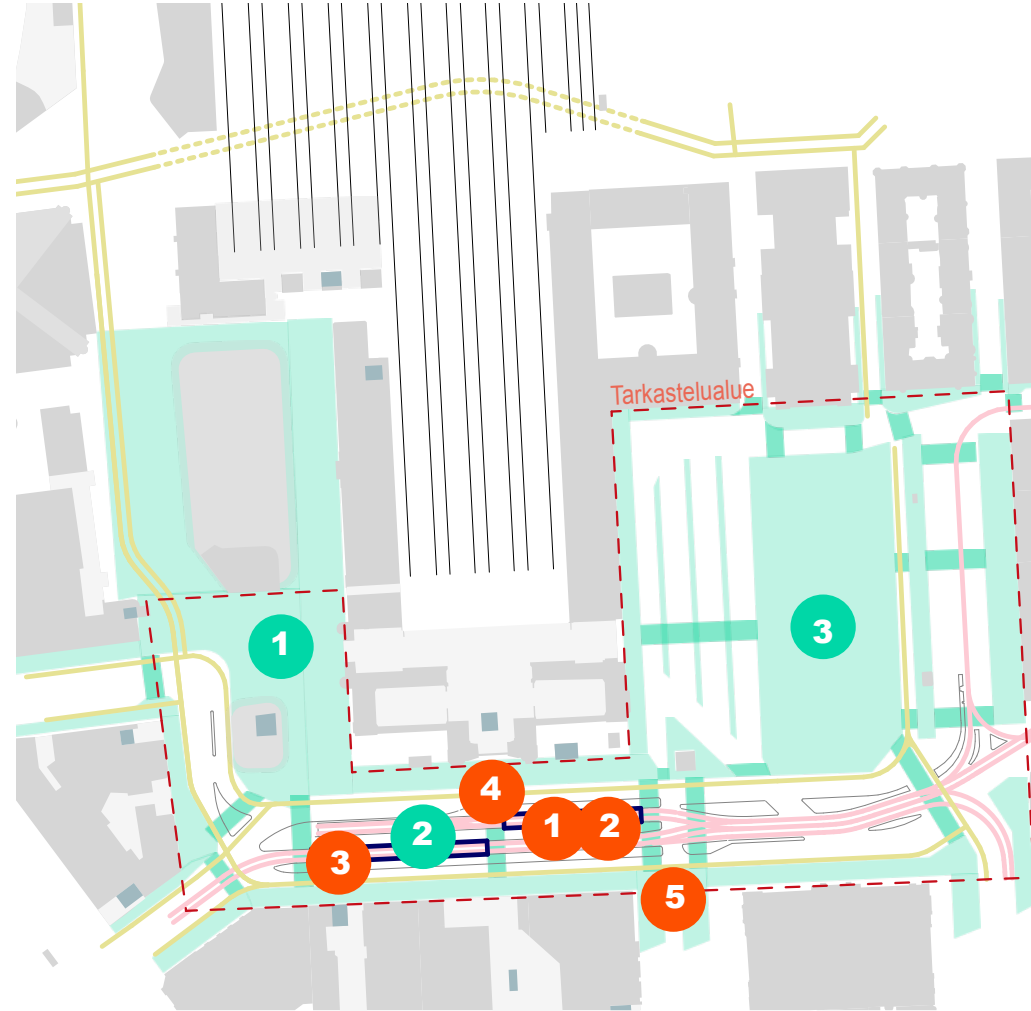


Jalankulkualueiden kehityskaavio.
Vertailussa muutos nykytilanteen ja skenaarion VE 1 välillä.

VE 1 Alueen luonteen muodostuminen

Strengths / Vahvuudet

- +1 Asema-aukiosta jalankulun kaupunkiaukio. Selkeä ja laadukas saapuminen kaupunkiin.
- +2 Raitiovaunut lähtevät samasta paikasta, selkeyttää orientoitumista. Lähtölaiturit helppo löytää.
- +3 Näkymät aseman itäovi-Ateneum-Kansallisteatteri säilyy.



Weaknesses / Heikkoudet



- 1 Kaivokadulla liikenneväylä dominoi, ei palvele kaupungin sisääntuloa paikkana.
- 2 Kaivokadulle sijoittuu pääteasema, luonne kaupungin itä- ja länsipuolen yhdistävänä paikkana hämärtyy.
- 3 Espoosta tulevien junien käyttämiltä länsiraiteilta kohti Kaivopihaa kuljettaessa näkymäyhteys katkeaa raitiovaunun seisossa edessä.
- 4 Aseman pääjulkisivua ei voi nähdä kokonaisuutena, aseman pääjulkisivu jää pääoven molemminpuolisilla pysäkeillä seisovien pikaratikoiden taakse peittoon.
- 5 Keskuskadulta näkyvyys pääovien tai Asema-aukion suuntaan katkeaa, Töölönlahden-Kaivopuiston virkistysyhteys ei hahmotu.

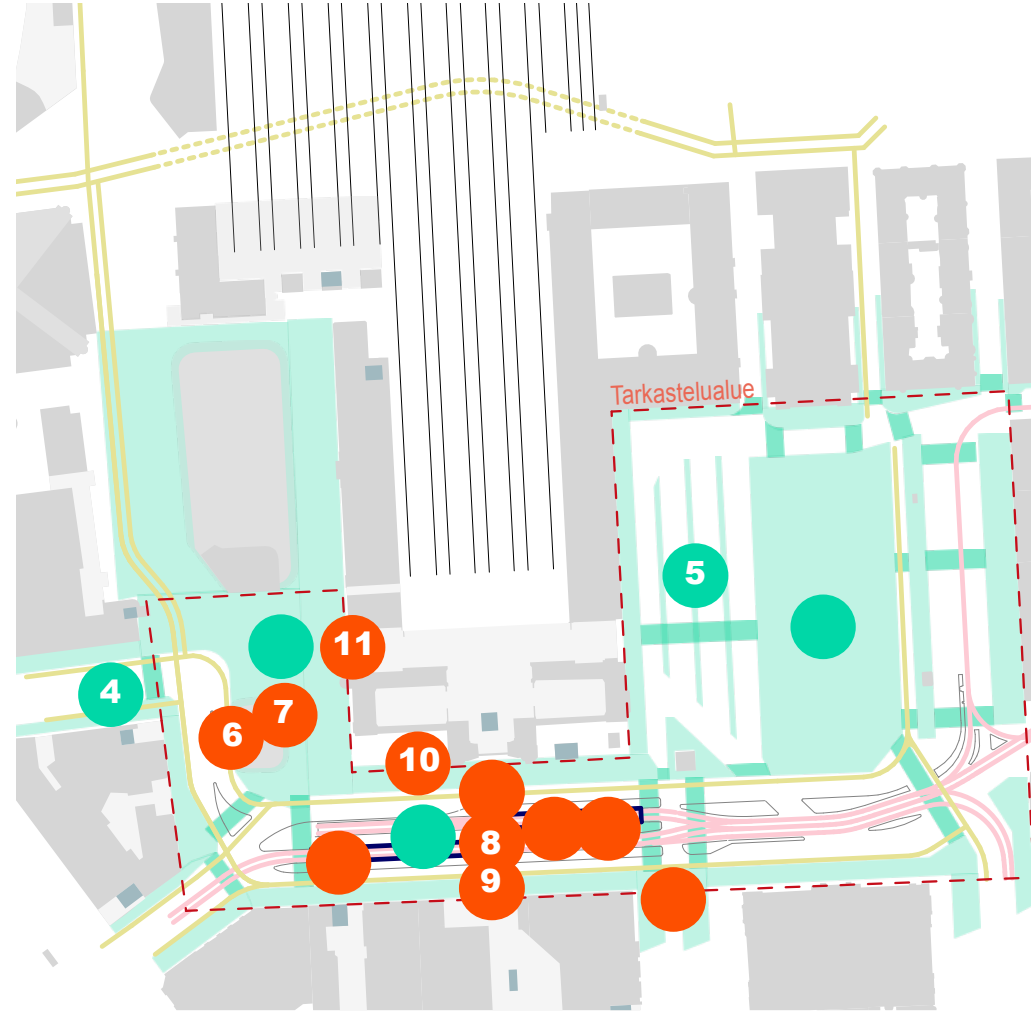
VE 1 Alueen luonteen muodostuminen

Opportunities/

Mahdollisuudet

+4 Postikadun muutoksilla yhteys Kampista/Lasipalatsilta aseman länsioville voi parantua.
+5 Myöhemmin tulevaisuudessa, kun pikaraitiotieverkosto edelleen laajenee ja keskustaan tulevia linja-autoyhteyksiä voidaan vähentää (Koillis-Helsingin pikaraitiotie, 2020), Rautatientorilla vapautuu tilaa ja toria voidaan kehittää jalankulkupainotteisemmaksi aukioksi. Erityisesti luoteiskulman liittäminen osaksi toria toisi arvokas rakennusten roolin esiin tilassa. Voi kehittyä laadukas kaupungin saapumisaukio, Asemaukion pariaksi.

-  Strengths/Vahvuudet edellisellä kartalla
-  Weaknesses/Heikkoudet edellisellä kartalla



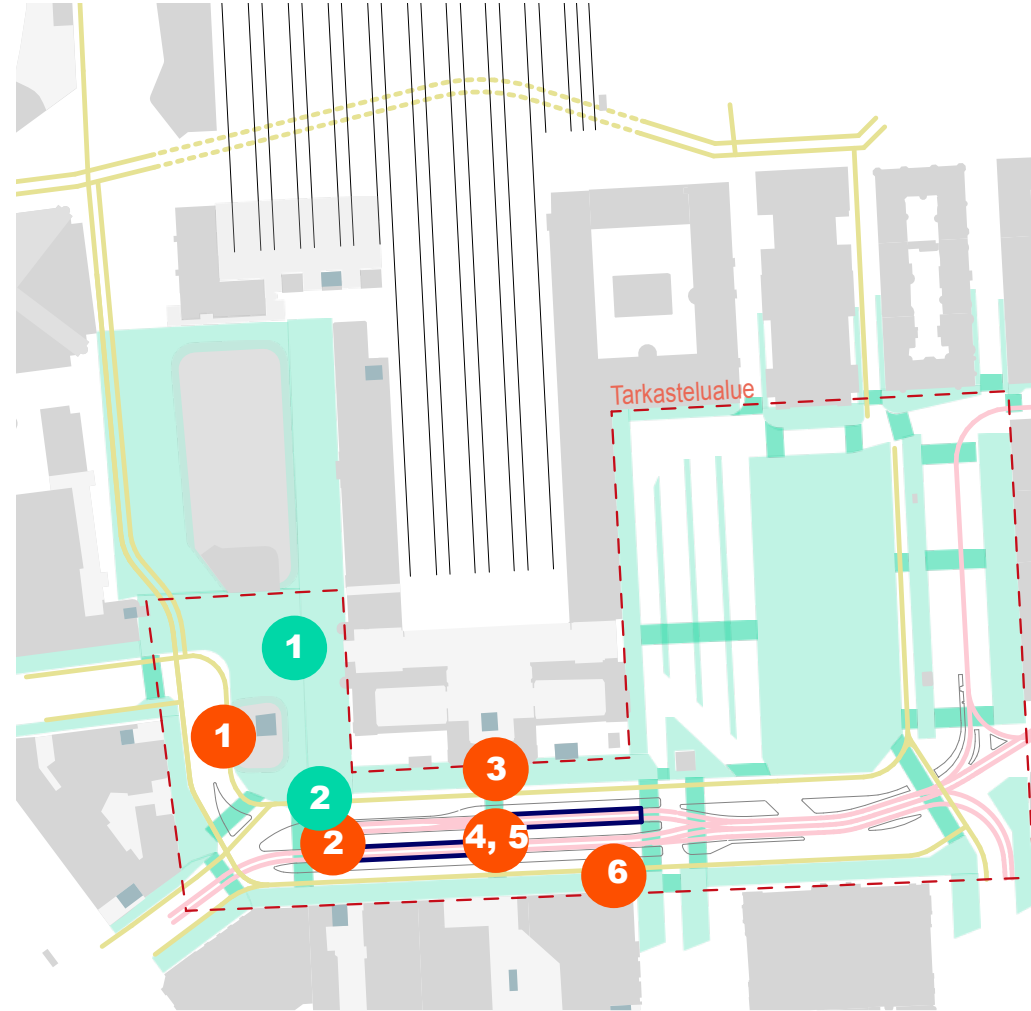
Threats/ Uhat

- 6 Jos Postikadun liikeneratkaisu ei muutu, Uusi Eliel kilpailuohjelman mukainen rakennusalue pienenee.
- 7 A-aukion uudisrakennus sijoittuu tiiviisti risteykseen. Sisäänkäynneillä tilaa aueta vain pohjoiseen, yhteys Asematunneliin jää heikoksi.
- 8 Aseman pääovien edusta ruuhkainen, ensivaikutelma kaupungista ahdas ja sekava liikenneväylä.
- 9 Samalla orientoituminen vaikeutuu, vaikea hahmottaa mihin reitit tai kaupunki jatkuu.
- 10 Kaivokadulla ei tilaa pysähtymiselle (kohtaamiset, lähdön odottelu), asemanseudun lieveilmiöt voimistuvat. Pääovien edustaa aletaan vältellä.
- 11 Jos Kaivokatu ja Rautatientori eivät houkuttelevia, aseman kulku siirtyy länsioville ja A-aukiolle. Houkuttelevan jalankulkukeskustan painopiste siirtyy länteen.

VE 1 Jalankulkumahdollisuudet

Strengths / Vahvuudet

- +1 A-aukiosta jalankulun kaupunkiaukio, jota halkoo ainoastaan pyöräliikenne Postitalon kulmalla. Palvelee suurta jalankulkuvirtaa.
- +2 Ylitettävien autokaistojen määrä vähenee, joka parantaa jalankulkijan liikenneturvallisuutta suhteessa ajoneuvoihin.



Weaknesses / Heikkoudet

- 1 Postikadun ja Uusi Eliel –kilpailun uudisrakennuksen tila muodostuu ahtaaksi.
- 2 Pidentyvä raitiovaunupysäkki katkaisee suoran suojatieyhteyden Kaivokujan kohdalla.
- 3 Aseman pääovien edustalla ei riittävästi tilaa ohi- ja aseman ovista kulkevien risteämiseksi. Jalankulkijoiden itä-länsiyhteys alueen läpi ei parane.
- 4 Aseman pääovien molemminpuoliset raitiotiepysäkit kaventavat edustan suojatietä.
- 5 Kaivokadun jalankulun ylitykset pidentyvät entisestään pikaratikan kiskoilla, -pysäkillä ja pyöräkaistoilla.
- 6 Töölönlahden-Kaivopuiston virkistysalueet yhdistävä lyhin jalankulkyhteys tukkeutuu entisestään Kaivokadun kohdalla.

VE 1 Jalankulkumahdollisuudet

Oportunities/ Mahdollisuudet

+3 Postikadun muutoksilla aseman länsioilta voidaan saada keskeytymätön yhteys Mannerheimintien risteykseen (nyt ylityspaikka eri puolella Postikatua, ylimääräinen jalankulkijan suojatieylitys).

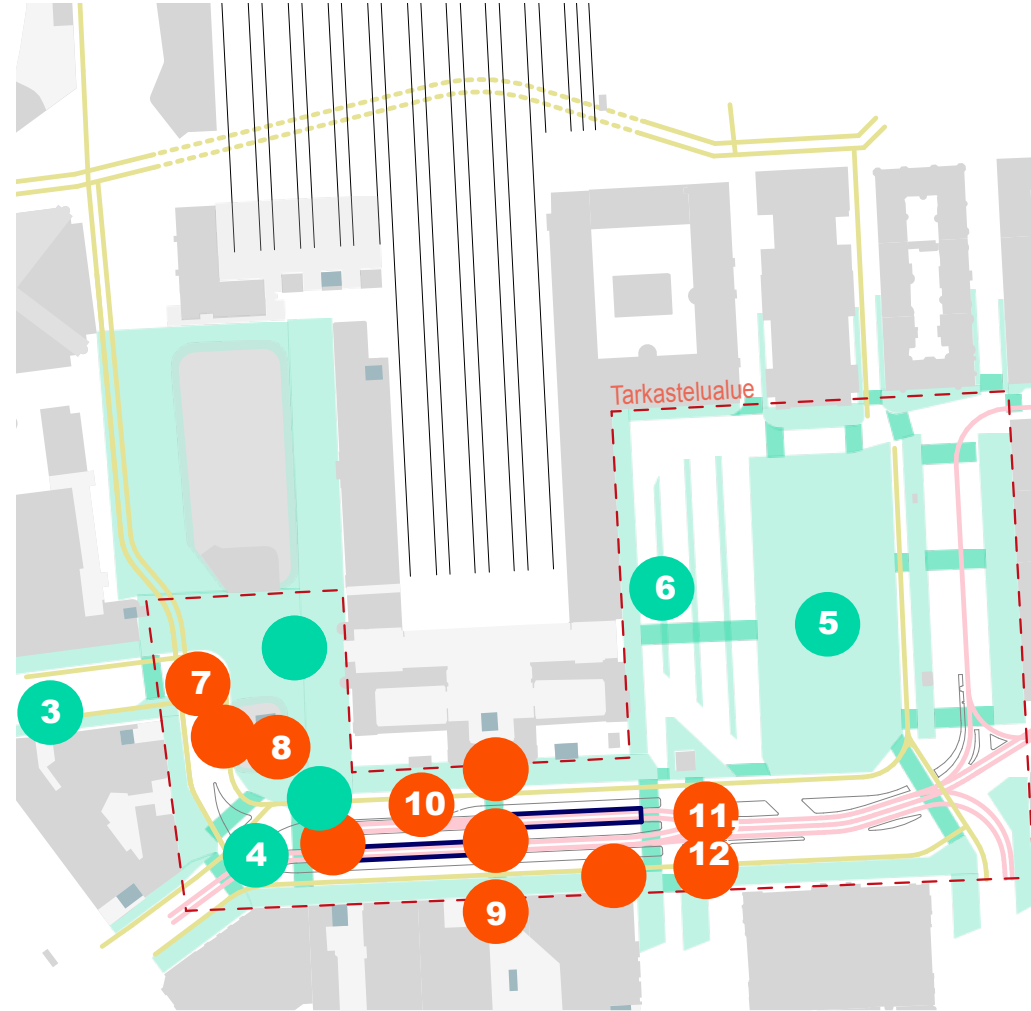
+4 Postikadun muutoksilla suojateitä Sokoksen koilliskulmalta ja A-aukiolta Kaivokadulle voidaan kehittää eteenpäin. Mahdollisuus ristikkäiseen ylitykseen parantaisi jalankulun luonnollisia virtauksia.

+5 Rautatientorille ei sijoitu uutta pysyvää infrastruktuuria. Myöhemmin tulevaisuudessa, kun pikaraitiotieverkosto edelleen laajenee ja keskustaan tulevia linja-autoyhteyksiä voidaan vähentää (Koillis-Helsingin pikaraitiotie, 2020), jää jalankulun kehittämiseksi runsaasti mahdollisuuksia.

+6 Samalla virkistysyhteys Keskuskadulta Kaisaniemenpuistoon torin länsireunasta paranee.

● Strengths/Vahvuudet edellisellä kartalla

● Weaknesses/Heikkoudet edellisellä kartalla



Threats/ Uhat

-7 Sokoksen koilliskulmalta houkuttelevaa oikaista ajokaistojen yli suoraan aseman länsioille, suojatien tarve arvioitava jatkosuunnittelussa.

-8 Jos Postikadun liikennetarkaisu ei muutu, Uusi Eliel kilpailuohjelman mukainen uudisrakennuksen rakennusalue pienenee. Uudisrakennuksen sisäänkäynneillä tilaa aueta vain pohjoiseen, yhteys Asematunneliin jää tällöin heikoksi.

-9 Kaivokadun jalankulun ylitysten suuri jalankulkijamäärä ei mahdu kapeille levähdysaarekkeille odottamaan valojen vaihtumista, syntyy vaaratilanteita. Samalla koettu turvallisuus heikkoa.

-10 Kaivokadun jalankulun ylityksillä ei tilaa kehittyä tulevaisuudessa.

-11 Pikaraitiotien kiskojen haarautuminen tapahtuu Keskuskadun päätteen suojatien kohdalla, ylityspaikka torille tärkeä ja pyrittävä säilyttämään

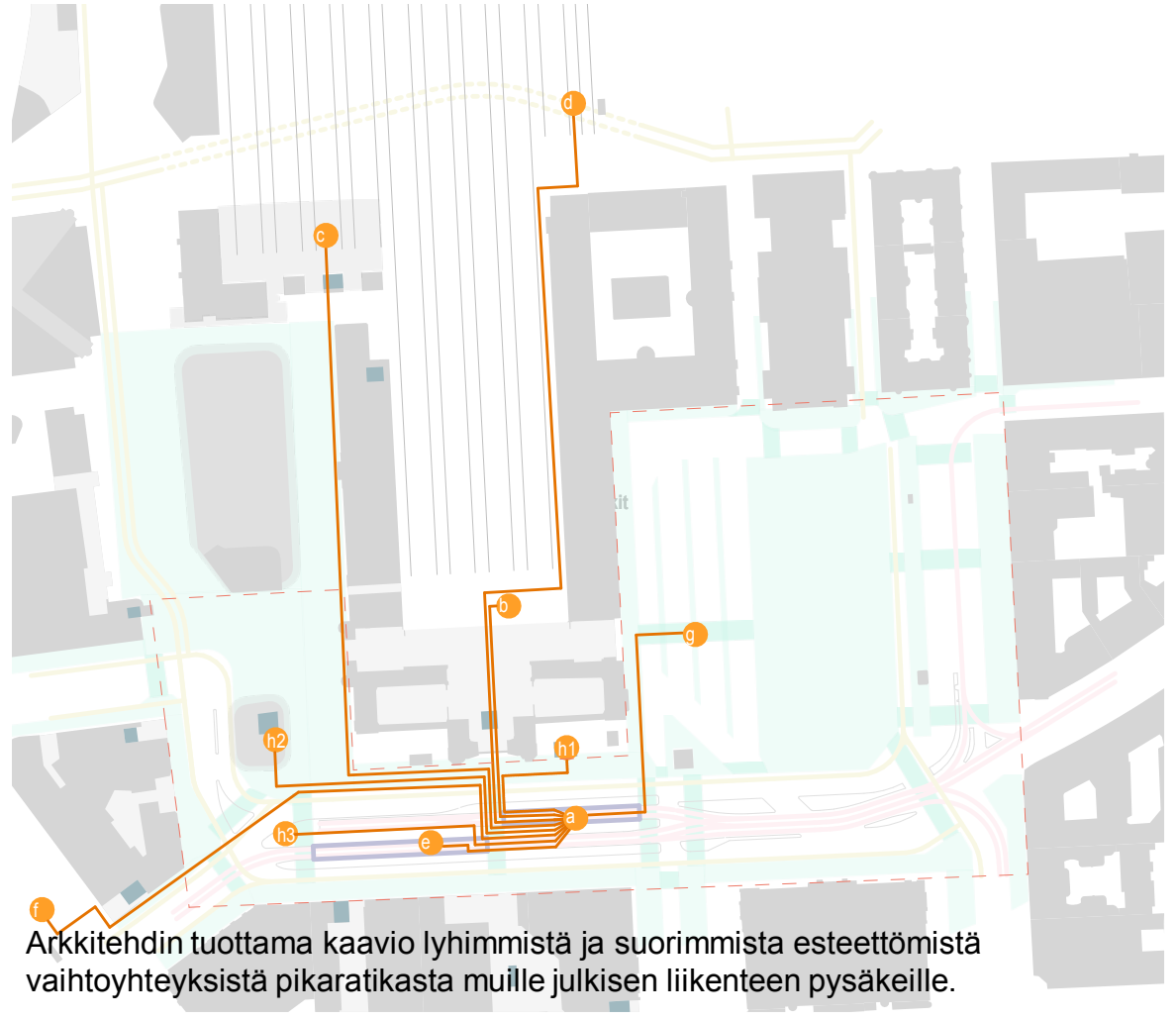
-12 Samalla virkistysyhteys Keskuskadulta Kaisaniemenpuistoon kärsii.

VE 1 Jalankulk. vaihtoyhteydet

Kruunusillan pikaraitiotien päätepysäkki
Kaivokadulla, rautatieaseman pääovien edustalla.
Rautatientorin bussiterminaali nykyisellään.

Kartalla julkisen liikenteen pysäkit esteettömine vaihtoyhteyksineen

- a1. Kruunusillan pikaraitiotien päätepysäkki VE 1
- b. Rautatieaseman pääraiteet
- c. Rautatieaseman länsiraiteet
- d. Rautatieaseman itäraiteet
- e. Kaupunkiraitiovaunu Kaivokatu
- f. Kaupunkiraitiovaunu Lasipalatsi
(suunta linja-autoasemalle Kamppiin)
- g. Linja-autoasema Rautatientori
- h1. Metro rautatieaseman itäinen paviljonki
(huom. ei esteetön)
- h2. Metro Asema-aukion uudisrakennus
- h3. Metro poistumistieporras (vaihtoehtoinen
esteetön yhteys)



Arkkitehdin tuottama kaavio lyhimmistä ja suorimmista esteettömistä vaihtoyhteyksistä pikaratikasta muille julkisen liikenteen pysäkeille.

VE 1 Jalankulk. vaihtoyhteydet

Vahvuudet (ja mahdollisuudet)

+1 Lyhyet vaihtoyhteydet pikaratikasta metroon, raitiovaunuihin ja esteettömästi pääraiteelle.

+2 Pikaratikasta länsiraiteelle syntyy luonteva kulkuyhteys myös Asema-aukion kautta, vähentää painetta asemalaitureilla.

+3 Jos metron poistumistieportaasta saadaan esteetön yhteys, se parantaa vaihtoyhteyttä kaupunkiratikasta ja pikaraitiotiestä. Myös ruuhkaisuus Kaivokadun pohjoispuolella vähenee.

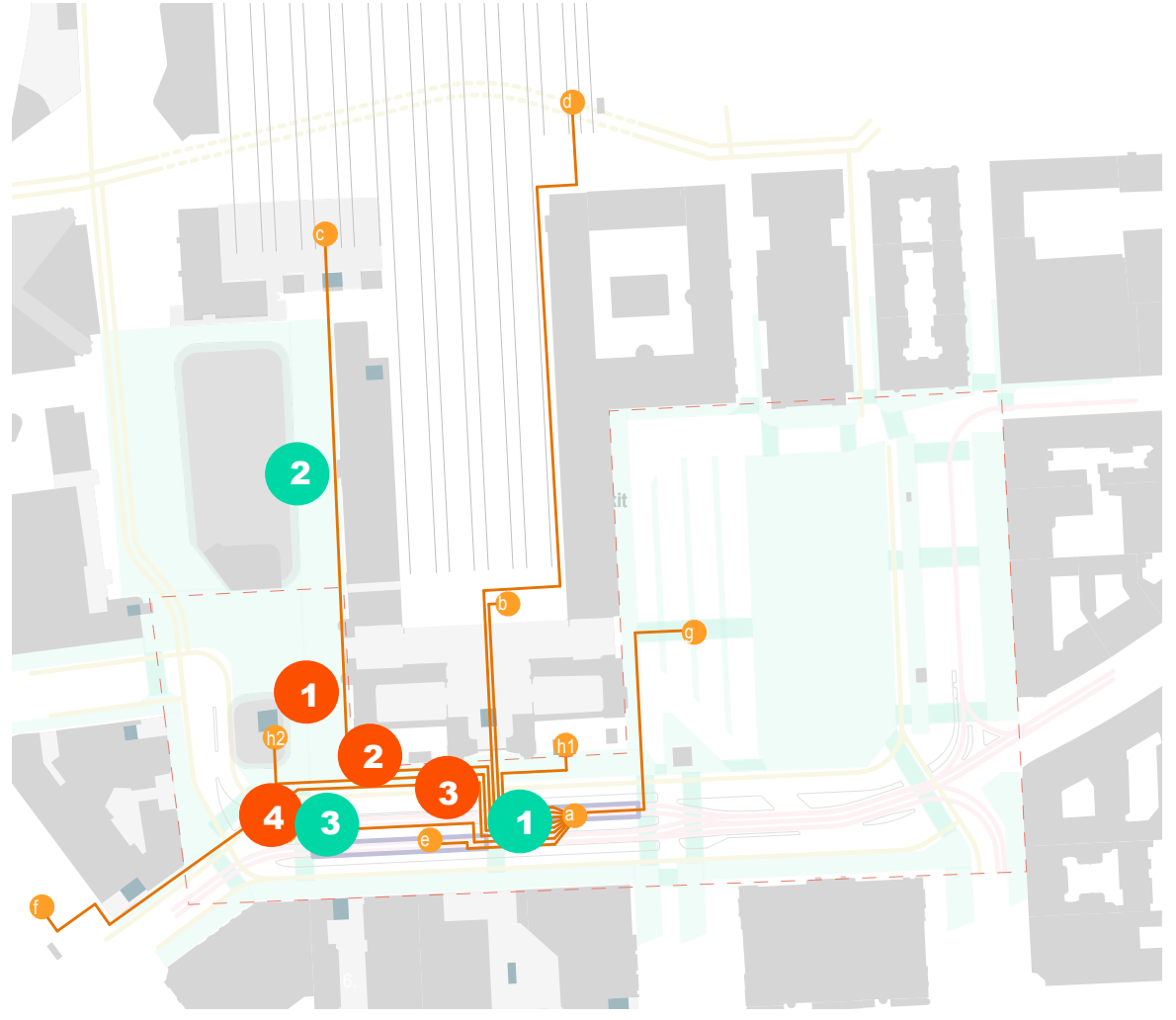
Heikkoudet (ja uhat)

-1 Uhkana on, että Sokoksen ja A-aukion uuden rakennusmassan väliin ei mahdu riittävän leveää jalankulkureittiä. Jalankulkureitin riittävä mitoitus on varmistettava jatkosuunnittelussa. Jos kulku junien länsiraiteilta Kaivokadulle ruuhkautuu Asema-aukion uudisrakennuksen kohdalla, myös Pikaratikan vaihtoyhteys länsiraiteille kärsii tästä.

-2 Pikaratikan ja kaupunkiratikoiden vaihtoliikenne ohjautuu lähes kokonaan pääoven edustan suojatien kautta Kaivokadun pohjoispuoliselle jalkakäytävälle.

-3 Pikaratikasta kaupunkiratikkaan vaihtavat risteävät pääovien edessä ylittävän suojatien kanssa.

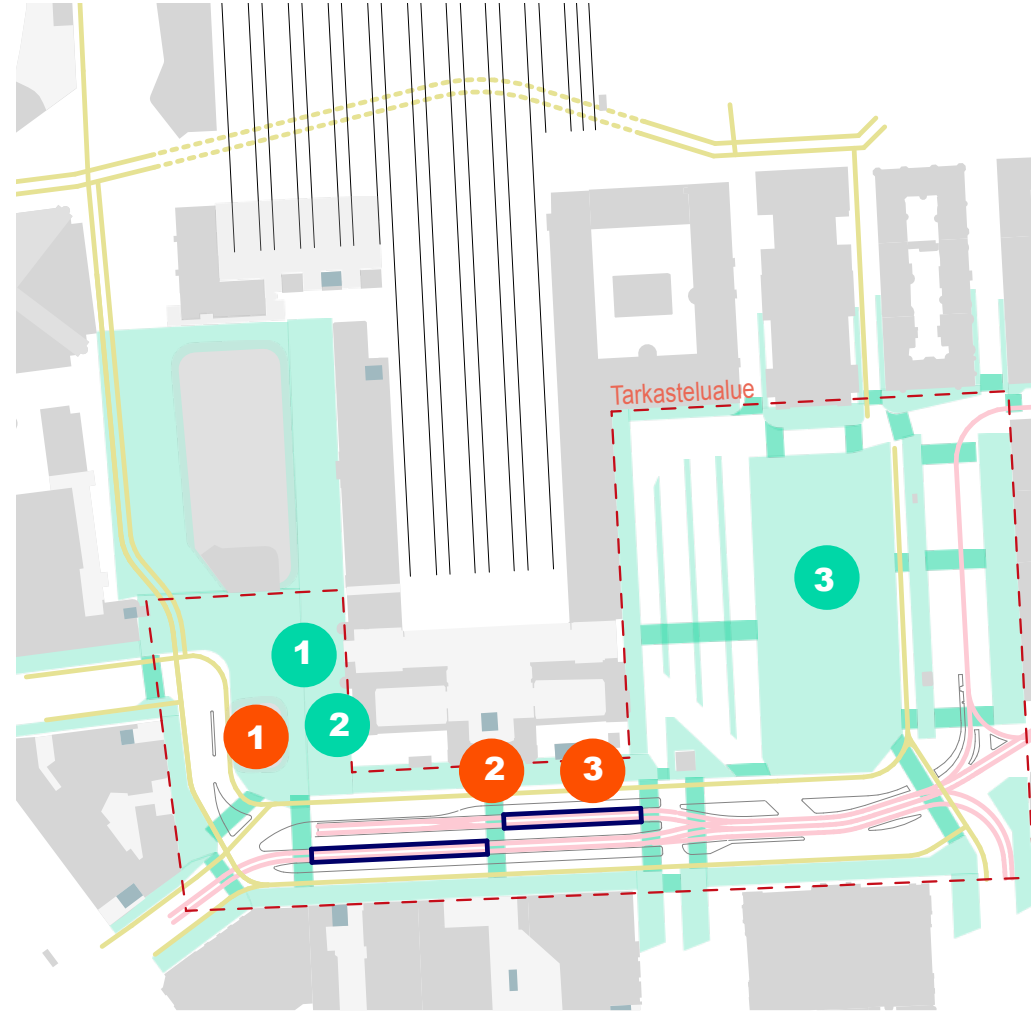
-4 Kaivokadun jalankulun kehitysmahdollisuudet ovat lukitut tällä suunnitelmalla. Jalankulun suojateiden ylityksille ei ole tilaa parantua, (vaan päinvastoin ne ovat kaventuneet).



VE 1 Pysähtymismahdollisuudet

Strengths / Vahvuudet

- +1 A-aukiosta selkeä, rakennuksien rajattu aukio, jota vain pyöräilijät katkovat postitalon kulmalla. Länsiovien edustalla riittävästi tilaa kohtaamisille.
- +2 Rautatieaseman länsiseinustalle (nykyiset pyöräpaikat) muodostuu oleskelutilaa, kun pidentyneet Kaivokadun ratikkapysäkit ja länteen siirtynyt suojatie ohjaavat jalankulkua irti rakennuksesta.
- +3 Rautatientoria on mahdollista kehittää laadukkaaksi kaupunkitilaksi. Avoin Rautatientori mahdollistaa ympäristön tarkkailun.



Weaknesses / Heikkoudet

- 1 Postikadun auto- ja pyörätiet hipovat Asema-aukion uudisrakennusta, sen lupaaville itä- tai länsiseinustoille ei voi syntyä oleskelupaikkoja. Myös rakennusalueen eteläpuoli jää Posti- ja Kaivokadun mutkaan, aurinkoiselle seinustalle ei voi muodostua laadukasta oleskelupaikkaa.
- 2 Aseman pääovien edustalla ei tilaa pysähtymiselle tai kohtaamiselle.
- 3 Koko Kaivokadulle ei synny pysähtymisen paikkoja.


VE 1 Pysähtymismahdollisuudet

Opportunities/ Mahdollisuudet

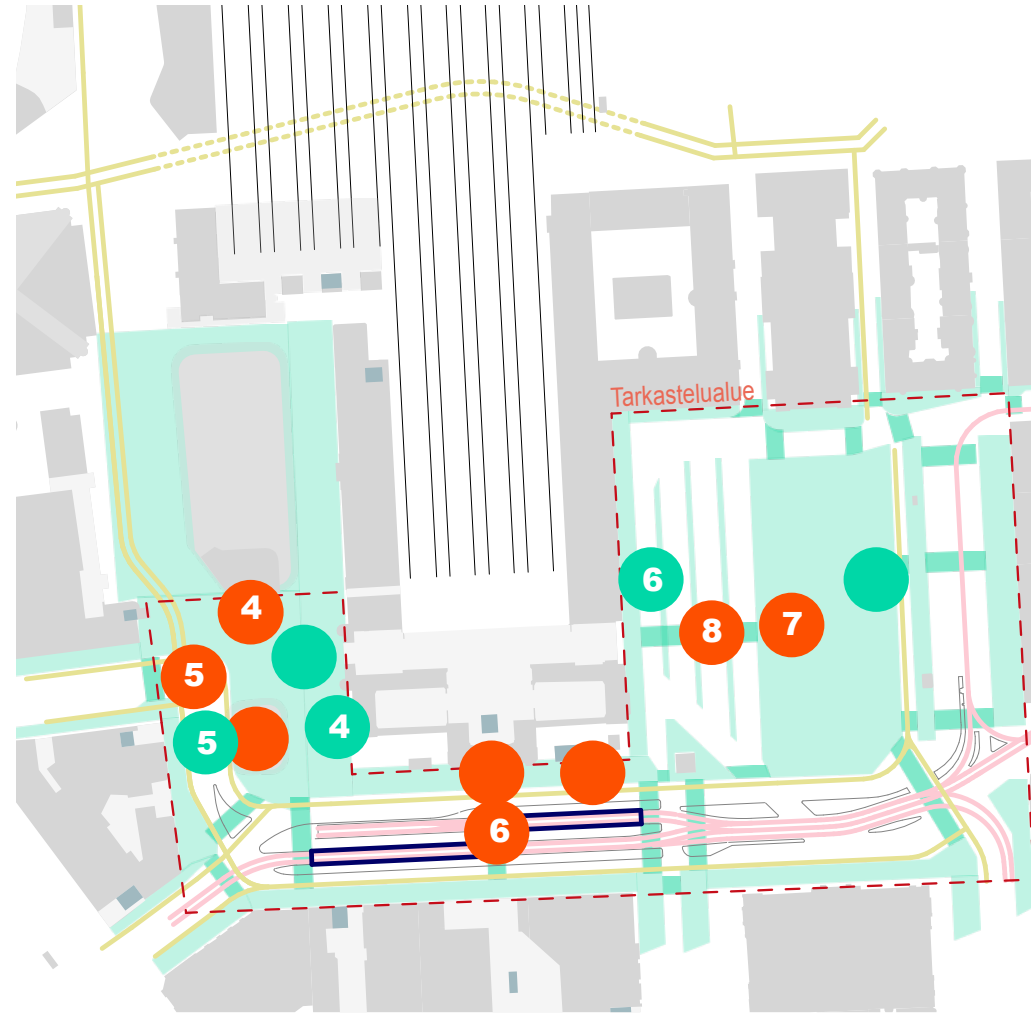
+4 Asema-aukion reunoilla rakennuksia, jotka luovat potentiaalisia selustoja terasseille ja oleskelulle. Erityisesti Vltavan eteläseinusta aurinkoinen paikka olla ja katsella.

+5 Postikadun muutoksilla jalankulku mahtuu kulkemaan A-aukion uudisrakennuksen molemmin puolin, seinustoille voi vapautua tilaa oleskelulle. Samalla metroon käynti voi tapahtua rakennuksesta useammalta puolelta.

+6 Myöhemmin tulevaisuudessa, kun pikaraitiotieverkosto edelleen laajenee ja keskustaan tulevia linja-autoyhteyksiä voidaan vähentää (Koillis-Helsingin pikaraitiotie, 2020), Rautatientorin länsireunaa voidaan kehittää eteenpäin osana toria.

 Strengths/Vahvuudet edellisellä kartalla

 Weaknesses/Heikkoudet edellisellä kartalla



Threats/ Uhat

-4 A-aukiolla rakentaminen on tuotu kiinni aukion kulkureitteihin, jalankululta ei jää tilaa oleskelulle. Massoittelu ei synnytä "taskuja" pysähtymiselle.

-5 Postikadun läpiliikenne tuo alueelle melua ja pölyä, eikä aukiosta muodostu laadukasta pysähtymisen paikkaa.

-6 Kaivokadulle ei synny tilaa pysähtymiselle (tapaamispaikka, lähdön odottelu), asemaseudun ikävät lieveilmiöt voimistuvat. Pääovien edustaa aletaan vältellä.

-7 Rautatientorille ei kohdistu muutoksia, jää kehityksestä sivuun. Samalla asemaseudun lieveilmiöt siirtyvät torille. Avointa toria aletaan vältellä.

-8 Linja-autopääteasemien vähentyessä Rautatientori ei kehity tai sille ei ole käyttöä, houkuttelevan jalankulkukeskustan painopiste siirtyy länteen (sillä sinne yhdistyy myös metro, Pisara jne).

VE 1 Yhteenveto

- Skenaarion VE 1 suurimmat muutokset kohdistuvat Kaivokadulle. Kaivokadun suojatiet pitenevät ja ylitettävät raitiotieliikenteen kaistamäärät lisääntyvät. Turvallisuudentunne heikkenee. Kaivokadun ennestään ahtaille jalankulkualueille ohjautuu lisää jalankulku- ja vaihtoliikennettä. **Kaivokadun jalankulkuympäristöllä ei ole tilaa kehittyä eteenpäin jatkosuunnittelussa.**
- **Kaivokadun pullonkaula kaikille liikennemuodoille kiristyy.** Ruuhkaisuus lisääntyy kaikilla liikennemuodoilla. Tämän yhden keskustan keskeisimmistä paikoista tukkeutuminen estää myös lähiympäristön ja alueella risteävien strategisten tavoitteiden (kuten hyöty- ja virkistysyhteyksien paraneminen) toteutumisen. Samaten, jos pysähtymiselle (tapaamispaikka, lähdön odottelu) ei synny tilaa, ja jos tilanpuute saa tavalliset kulkijat etsimään vaihtoehtoisia reittejä, ei alueelle synny sosiaalista valvontaa eli ns. ”kadunvalvojat” puuttuvat. Tällöin on uhkana, että asemanseudun ikävät lieveilmiöt voimistuvat.
- Pikaraitiotien esteettömät **vaihtoyhteydet ovat lyhyitä, mutta reittien ruuhkaisuus lisääntyy.**
- Alueen tärkeimpiin näkyymiin kuuluva **Rautatieaseman eteläjulkisivunäkymä peittyy** seisovien raitiovaunujen taakse Mannerheimintien, Kaivokujan, Keskuskadun ja Mikonkadun suunnista tultaessa.
- Kun aseman pääoven eteen ei muodostu kaupungin saapumisaukiota, se siirtyy sivuoville. **Uhkana on, että Asemaukio kehittyy itäpuolen kustannuksella, ja houkuttelevan kävelykeskustan painopiste siirtyy länteen.**

Skenaariotarkastelu VE2

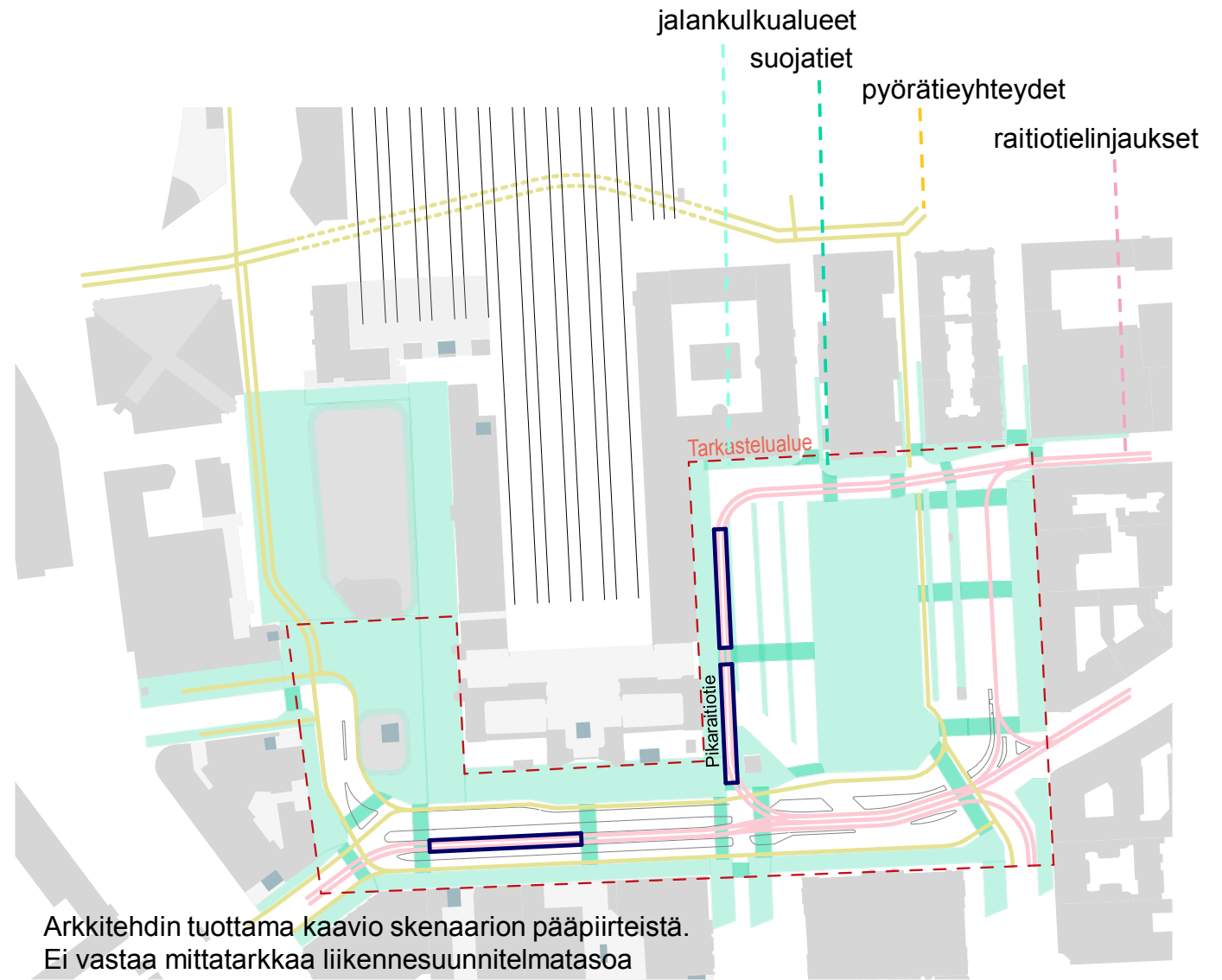
Kruunusillan pikaraitiotien päätepysäkki Rautatientorin länsireunassa, rautatieaseman itäovien edustalla. Rautatientorin bussiterminaali päätepysäkin itäpuolella jaettuna oletettavasti toriaukion molemmin puolin.

VE 2 Skenaario

Kruunusillan pikaraitiotien päätepysäkki Rautatientorin länsireunassa, rautatieaseman itäovien edustalla. Rautatientorin bussiterminaali päätepysäkin itäpuolella jaettuna oletettavasti toriaukion molemmin puolin.

Skenaario VE 2 perustuu Helsinki KYMP laatimaan liikennesuunnitelmaluonnokseen vuodelta 2019, sekä uudempaan, vuoden 2020 lopulla Rautatieaseman ympäristön liikenteellisten tarkastelujen yhteydessä tehtyyn liikennesuunnitelmaluonnokseen. Uudempi liikennesuunnitelmaluonnos 2021 on tulossa, jonka perusteella tämän raportin asioita voidaan jatkossa tarkentaa.

Muutoksena vuoden 2019 luonnokseen asema-aukion taksisaattoaukio ja paikoitushallin sisäänajo ovat poistuneet uudisrakennuksen tieltä, Elielinaukion käynnissä olevan kilpailun (Uusi Eliel kilpailuohjelma 2020) mukaisesti.



Arkkitehdin tuottama kaavio skenaarion pääpiirteistä. Ei vastaa mittatarkkaa liikennesuunnitelmatasoa

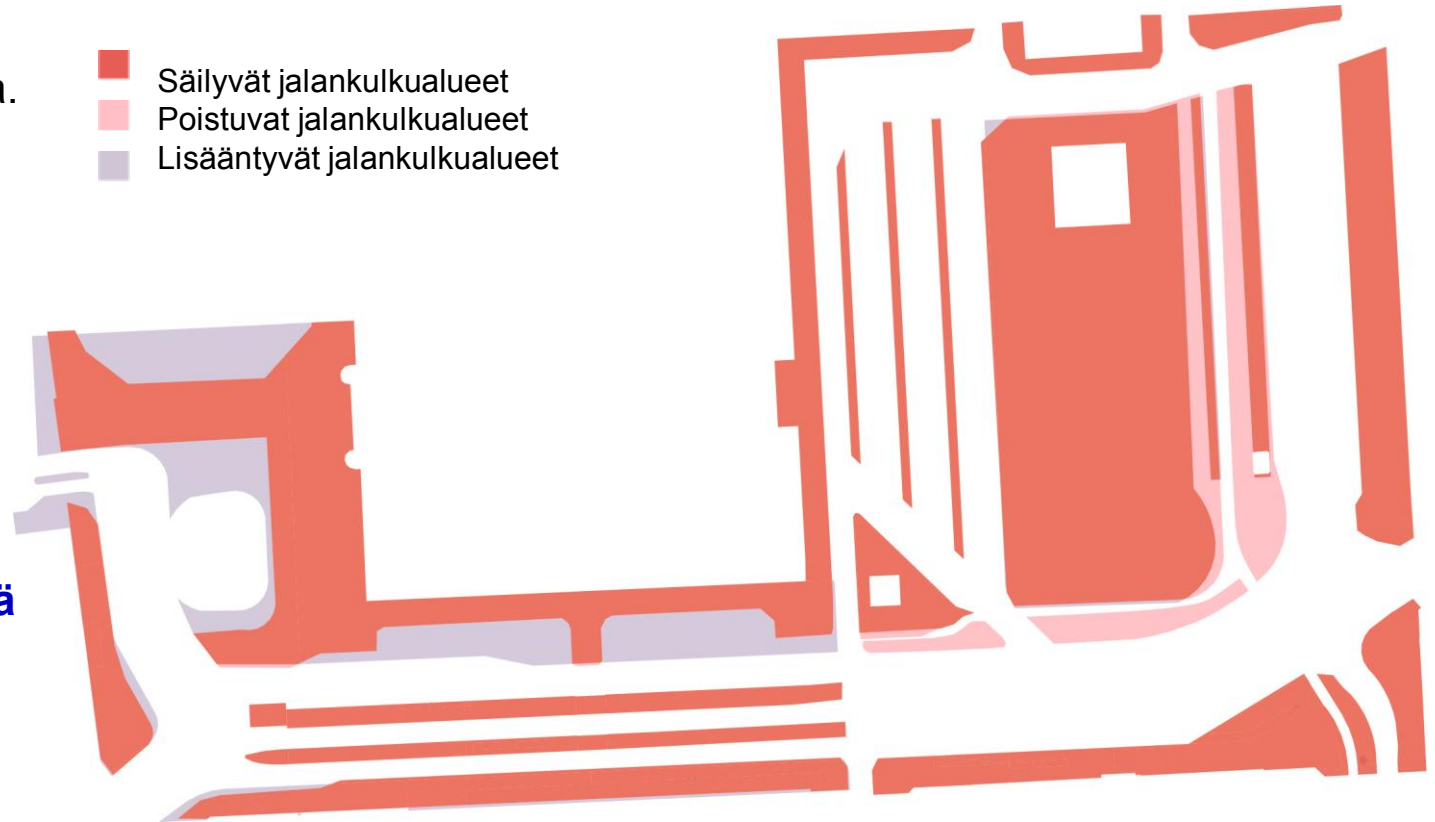
VE 2 Tilankäyttö

Suurimmat muutokset tilankäyttöön tapahtuvat Elielin- ja Asema-aukion kehityksen mukana selvitysalueen länsiosassa kaikissa skenaarioissa. Asema-aukiolla jalankulkuun ja pysähtymiseen käytettävissä oleva tila kasvaa linja-auto- ja taksiaseman muutosten myötä koko uudisrakennusten rajaamaan tilaan.

Skenaariossa VE 2 Kaivokadulta poistuvilta saattoalueilta vapautuva tila otetaan pääosin jalankululle ja pysähtymiselle. **Pääovien edustan pohjoinen jalkakäytävä levenee parhaimmillaan kolminkertaiseksi (7,5 metristä 21 metriin).** Tilaa on riittävästi jotta sen jäsentämistä oleskeluun tai istutuksiin voidaan tutkia.

Tarkemman 2021 valmistuvan liikennesuunnitelman mukaan Rautatientorin puolella tapahtuvat pinta-alan muutokset voidaan tarkastella uudestaan.

- Säilyvät jalankulkualueet
- Poistuvat jalankulkualueet
- Lisääntyvät jalankulkualueet

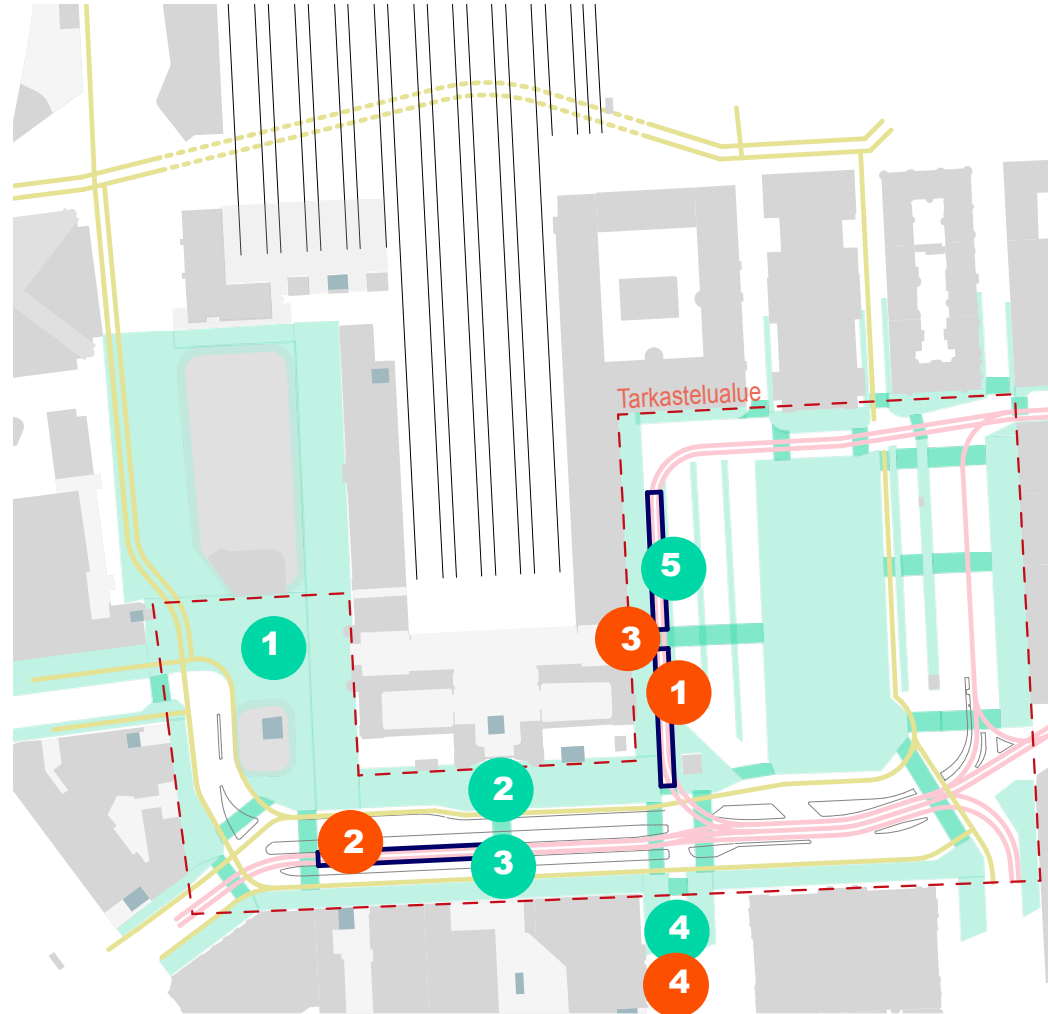


Jalankulkualueiden kehityskaavio.
Vertailussa muutos nykytilanteen ja skenaarion VE 2 välillä.

VE 2 Alueen luonteen muodostuminen

Strengths / Vahvuudet

- +1 A-aukiosta jalankulun kaupunkiaukio. Selkeä ja laadukas saapuminen kaupunkiin.
- +2 Kaivokadulle lisää tilaa, aseman pääovien edustalle laadukas saapumipaikka kaupunkiin. Suojatieylitykset Kaivokadulla lyhenevät.
- +3 Samalla näymät aseman pääoville parantuvat joka suunnasta, kun yhdet autokaistat poistuvat (Simon-, Keskus- ja Kaisaniemenkadulta).
- +4 Pikaratikat Keskuskadun näkymän päätteellä, joukkoliikenne helppo löytää empirekeskustasta saapuessa.
- +5 Idästä saapuvia bussilinjoja korvaava pikaraitiotie päättyy samaan paikkaan.





Weaknesses / Heikkoudet

- 1 Raitiovaunut eivät lähde samasta paikasta. Täytyy tietää mistä mikäkin kulkee.
- 2 Suora kävely-yhteys aseman länsiraiteilta kohti Kaivopihaa tekee mutkan, kun suojatie siirtyy.
- 3 Kaisaniemen- ja Mikonkadun suunnalta aseman itäinen julkisivu peittyy seisovien pikaratikoiden taakse.
- 4 Pikaratikat Keskuskadun virkistysyhteyden näkymän päätteellä.

VE 2 Alueen luonteen muodostuminen

O pportunities/ Mahdollisuudet

- +6 Postikadun muutoksilla yhteys Kampista/Lasipalatsilta aseman länsioville voi parantua.
- +7 Kaivokadun kehittämiseksi runsaasti avoimia mahdollisuuksia.
- +8 Linja-autopääteasemien vähentyessä Rautatien torilla, aseman kolmelle puolelle voi kehittyä laadukkaat kaupungin saapumisaukiot/paikat. Aukioille omat roolit.
- +9 Julkisen liikenteen ihmisvirtojen mukana houkuttelevaa jalankulkukeskustaa kehittyä myös radan itäpuolella.

-  Strengths/Vahvuudet edellisellä kartalla
-  Weaknesses/Heikkoudet edellisellä kartalla



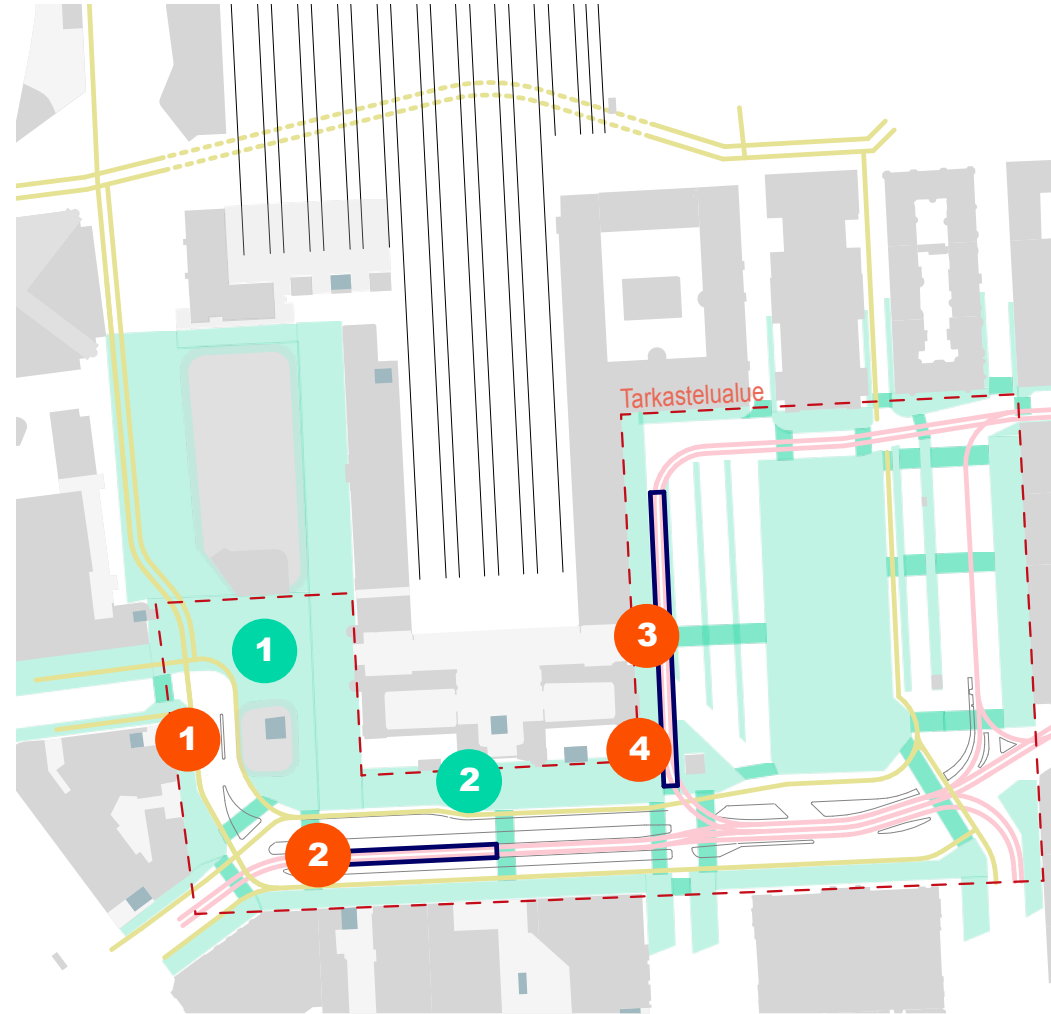
T hreats/ Uhat

- 6 A-aukion uudismassa ei mahdu nykyisen Postikadun kanssa täysikokoisena. Rakennus pienenee ja maanalaisen- ja pällisen yhteys jää heikoksi.
- 7 A-aukion uudisrakennus sijoittuu tiiviisti risteykseen. Sisäänkäynneillä tilaa aueta vain pohjoiseen, yhteys Asematunneliin jää heikoksi.
- 8 Toritila kapenee.
- 9 Hajautettu bussiterminali vaatii tilan torin itäreunan puurivin itäpuolelta, pyöräily siirtyy torin puolelle.

VE 2 Jalankulkumahdollisuudet

Strengths / Vahvuudet

- +1 A-aukiosta jalankulun kaupunkiaukio, jota halkoo ainoastaan pyöräliikenne Postitalon kulmalla. Palvelee suurta jalankulkuvirtaa.
- +2 Kaivokadulla saattoalueelta vapautuva tila jalankulkijoiden käyttöön. Aseman ohi- ja ovista kulkevilla tilaa ristettä. Jalankulkijoiden itä-länsiyhteys alueen läpi paranee.



Weaknesses / Heikkoudet

- 1 Postikadun auto- ja pyörätiet hipovat A-aukion rakentamisaluetta, syntyy vaaralliset kulmat jalankulkijoille.
- 2 Pidentyvä raitiovaunupysäkki katkaisee suoran suojatieyhteyden Kaivokujan kohdalla.
- 3 Aseman itäovien suojatie Rautatientorille kaventuu. Kapealla suojatiellä risteävät ohikulkijat ja pysäkillä pyrkijät.
- 4 Pikaraitiotien päätepysäkki kaventaa aseman kaakoinnurkan suojatietä. Kapealla suojatiellä risteävät ohikulkijat ja pysäkillä pyrkijät.

VE 2 Jalankulkumahdollisuudet

Oportunities/ Mahdollisuudet

+3 Postikadun muutoksilla aseman länsioilta voidaan saada keskeytymätön yhteys Mannerheimintien risteykseen (nyt ylityspaikka eri puolella Postikatua, ylimääräinen jalankulkijan suojatieylitys).

+4 Postikadun muutoksilla suojateitä Sokoksen koilliskulmalta ja A-aukiolta Kaivokadulle voidaan kehittää eteenpäin. Mahdollisuus ristikkäiseen ylitykseen parantaisi jalankulun luonnollisia virtauksia.

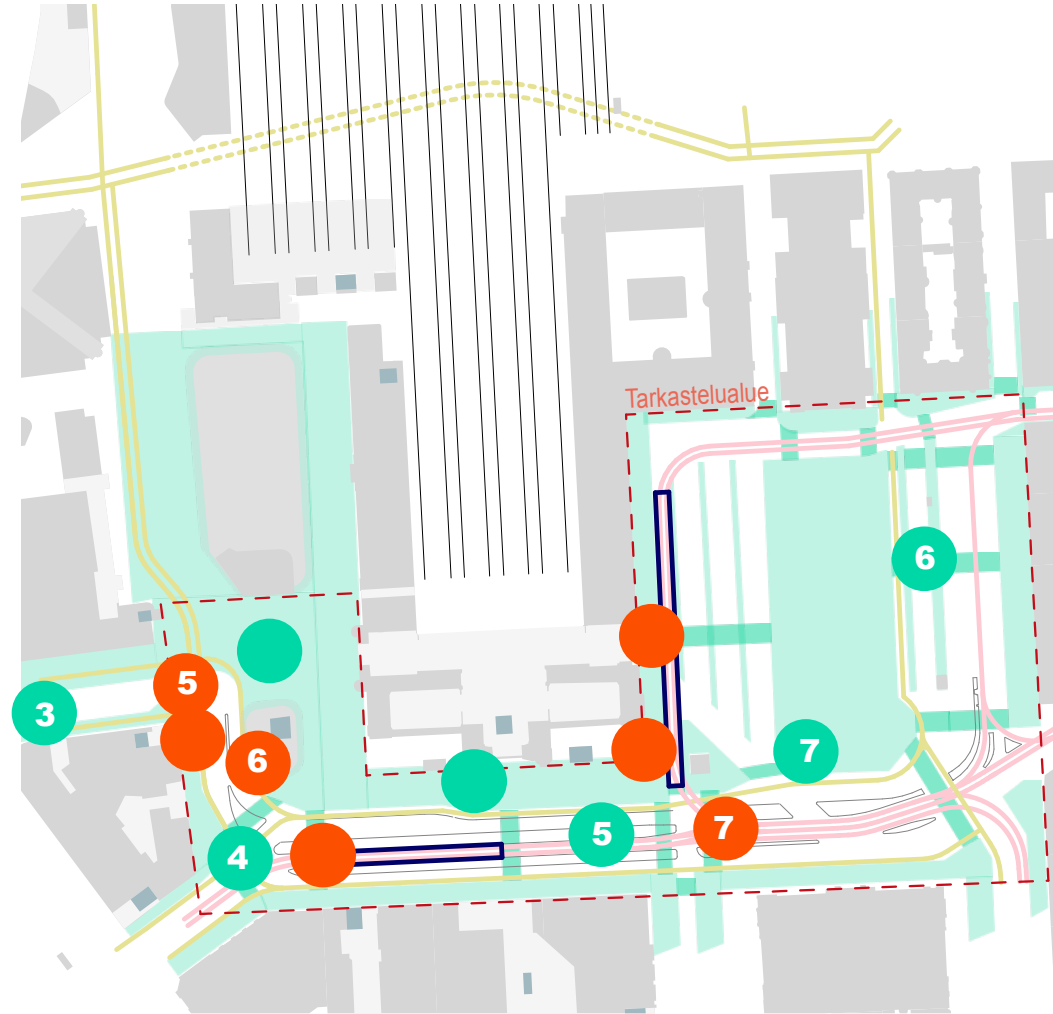
+5 Kaivokadun jalankulun ylityksillä tilaa kehittyä tulevaisuudessa.

+6 Hajautetun bussiaseman myötä torin itä-länsisuuntaista ylittämistä Fenniakortteliin kehitetään.

+7 Pikaratikan lähistöltä halutaan yhteys Asematunneliin maanalaiseen verkostoon. Asematunnelin yhdistyminen Rautatien torin alitse Kaisaniemen tunneliverkostoon toteutuu (maalainen yleiskaavallinen tavoite).

● Strengths/Vahvuudet edellisellä kartalla

● Weaknesses/Heikkoudet edellisellä kartalla



Threats/ Uhat

-5 Sokoksen koilliskulmalta houkuttelevaa oikaista ajokaistojen yli suoraan aseman länsioville, syntyy vaaratilanteita. Suojatien tarve arvioitava jatkosuunnittelussa.

-6 A-aukion uudisrakennus sijoittuu tiiviisti risteykseen. Sisäänkäynneillä tilaa ajeta vain pohjoiseen, yhteys Asematunneliin jää heikoksi.

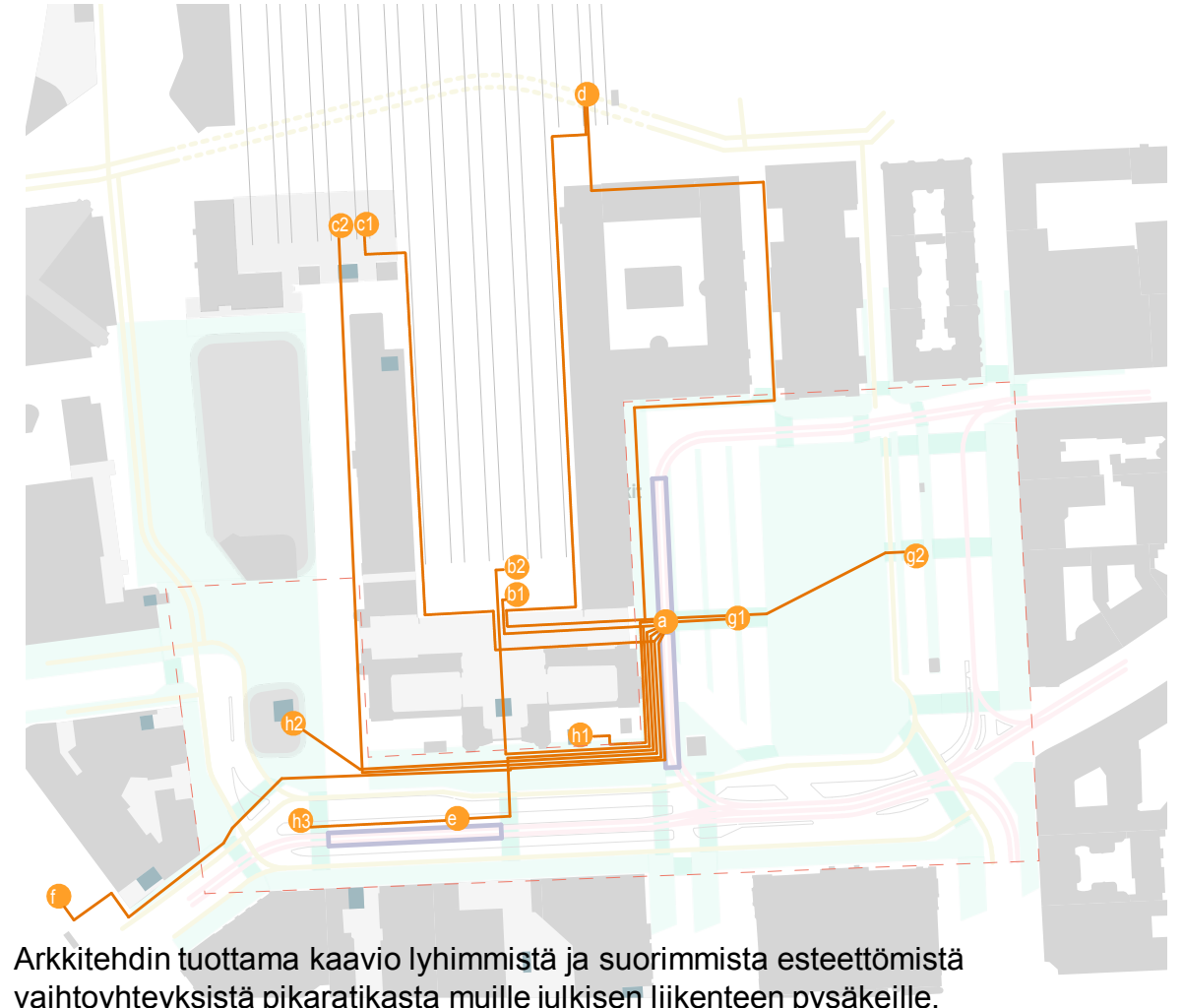
-7 Torilta kääntyvät pikaratikat tuottavat monimutkaisia risteysjärjestelyjä. Jalankulkijoiden ylitysmahdollisuudet monimutkaistuvat ja pitenevät entisestään.

VE 2 Jalankulk. vaihtoyhteydet

Kruunusillan pikaraitiotien päätepysäkki
Rautatientorin länsireunassa, rautatieaseman
itäovien edustalla. Rautatientorin bussiterminaali
päätepysäkin itäpuolella jaettuna toriaukion molemmin puolin.

Kartalla julkisen liikenteen pysäkit sujuvimpien vaihtoyhteyksineen

- a2. Kruunusillan pikaraitiotien päätepysäkki VE 2
- b1. Rautatieaseman pääraiteet (esteellinen itäoven kautta)
- b2. Rautatieaseman pääraiteet (esteetön pääoven kautta)
- c1. Rautatieaseman länsiraiteet (esteellinen itäoven kautta)
- c2. Rautatieaseman länsiraiteet (esteetön ulkokautta)
- d2. Rautatieaseman itäraiteet (esteellinen itäoven kautta)
- d2. Rautatieaseman itäraiteet (esteetön ulkokautta)
- e. Kaupunkiraitiovaunu Kaivokatu
- f. Kaupunkiraitiovaunu Lasipalatsi (suunta linja-autoasemalle Kamppiin)
- g. Linja-autoasema Rautatientori
- h1. Metro rautatieaseman itäinen paviljonki (esteellinen)
- h2. Metro Asema-aukion uudisrakennus
- h3. Metro poistumistieporras (vaihtoehtoinen esteetön)



Arkkitehdin tuottama kaavio lyhimmistä ja suorimmista esteettömistä vaihtoyhteyksistä pikaratikasta muille julkisen liikenteen pysäkeille.

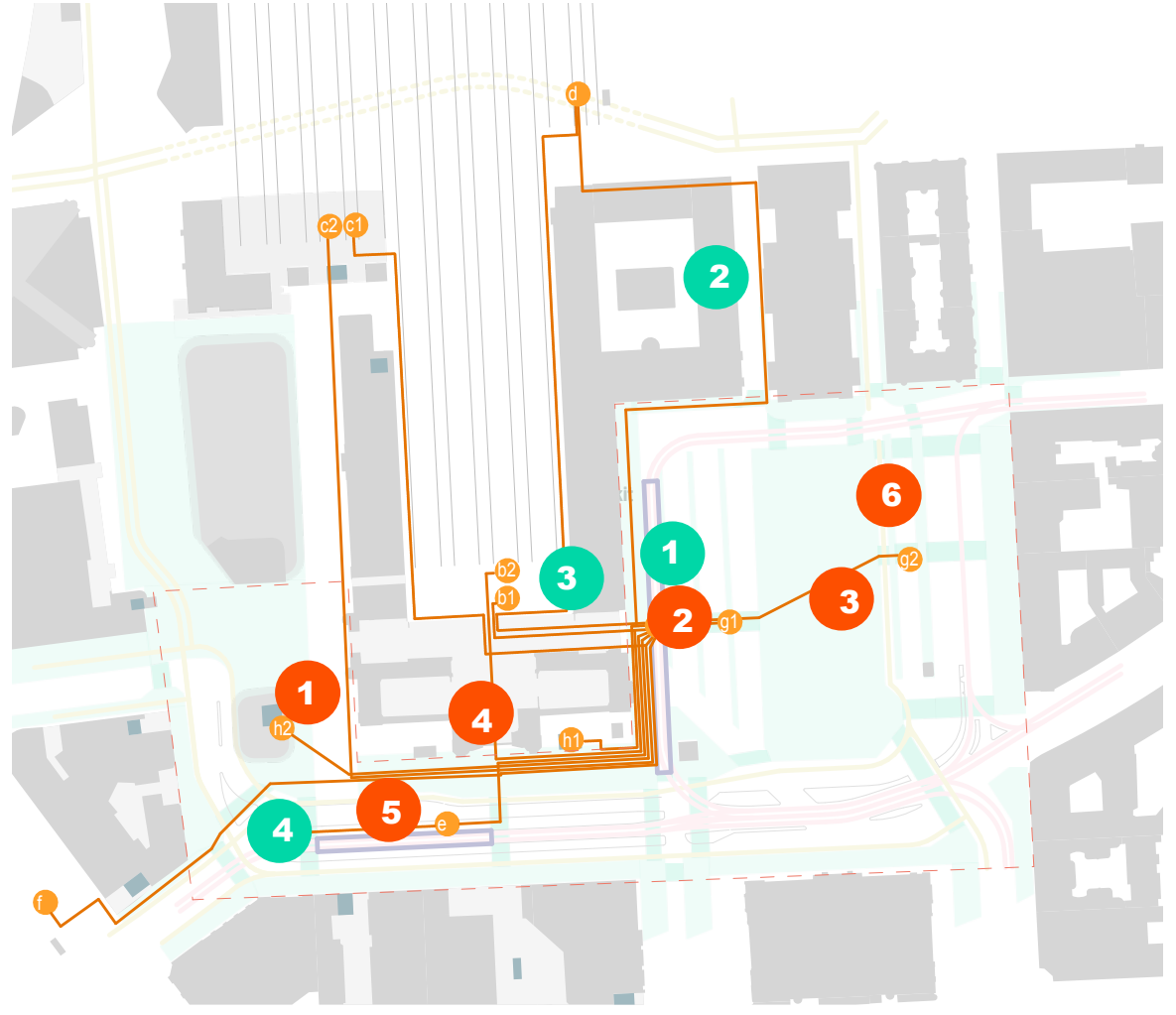
VE 2 Jalankulk. vaihtoyhteydet

Vahvuudet (ja mahdollisuudet)

- +1 Idästä saapuvia bussilinoja korvaava pikaraitiotie päättyy bussien entiseen paikkaan.
- +2 Pikaraitiotieltä junan itäraiteelle syntyy luonteva reitti läntistä teatterikujaa pitkin, vähentää painetta asemalaitureilla.
- +3 Lyhimmät ei-esteettömät yhteydet rautatieaseman kaukojunien raiteille.
- +4 Jos metron poistumistieportaasta saadaan esteetön yhteys, se parantaa vaihtoyhteyttä kaupunkiratikasta.

Heikkoudet (ja uhat)

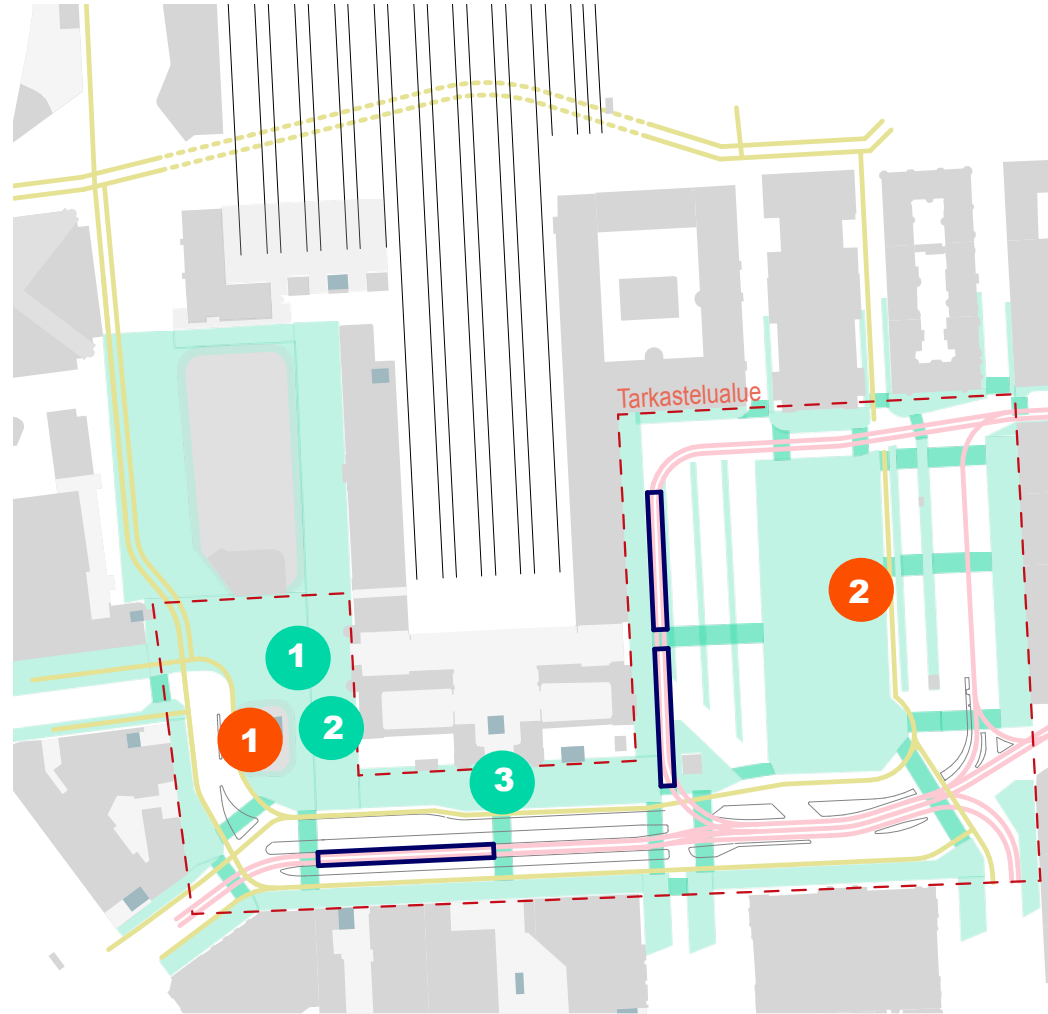
- 1 Sokoksen ja A-aukion uuden massan väliin ei mahdu jalankulkureittiä. Kulku junien länsiraiteilta Kaivokadulle ruuhkautuu entisestään Asema-aukion uudisrakennuksen kohdalla.
- 2 Aseman itäovien eteen sijoittuvat pikaraitikalaiturit kaventavat oville lähtevää suojatieyhteyttä torille. Kapealla suojatiellä risteävät ohikulkijat ja pysäkillä pyrkijät.
- 3 Torin molemmin puolin hajautettu bussiasema ohjaa jalankulkua torin poikki. Bussipysäkki on rajattava kaitein, että jalankulkijat ylittävät pyörätien suojatien kohdalta.
- 4 Uhkana on, että Rautatieaseman itäpuolelta ei saada esteetöntä yhteyttä, esteetön yhteys toteutuu pidempänä pääovien kautta.
- 5 Pisimmät vaihtoyhteydet metroon ja kaupunkiratikkaan.
- 6 Hajautettu bussiterminaali huonontaa osan busseista saavutettavuutta (esim. vaihdot muista liikennevälineistä pitenee).



VE 2 Pysähtymismahdollisuudet

Strengths / Vahvuudet

- +1 A-aukiosta selkeä, rakennuksien rajattu aukio, jota vain pyöräilijät katkovat postitalon kulmalla. Länsiovien edustalla riittävästi tilaa kohtaamisille.
- +2 Rautatieaseman länsiseinustalle (nykyiset pyöräpaikat) muodostuu oleskelutilaa, kun pidentyneet Kaivokadun ratikkapysäkit ja länteen siirtynyt suoja tie ohjaavat jalankulkua irti rakennuksesta.
- +3 Aseman pääovien edustalta vapautuva tila jalankulkijoiden käyttöön. Aseman edustalle orientoitumisen ja kohtaamisen paikka.



Weaknesses / Heikkoudet

- 1 Postikadun auto- ja pyörätiet hipovat Asema-aukion uudisrakennusta, sen lupaaville itä- tai länsiseinustoille ei voi syntyä oleskelupaikkoja. Myös rakennusalueen eteläpuoli jää Posti- ja Kaivokadun mutkaan, aurinkoiselle seinustalle ei voi muodostua laadukasta oleskelupaikkaa.
- 2 Rautatien torin jalankulkupinta vähenee ja mikroilmastoa parantava sekä toritilaa rajaava puurivi poistuu. Linja-autojen siirtyessä lähemmäs toria koettu turvallisuus reunoilla vähenee.

VE 2 Pysähtymismahdollisuudet


Oportunities/ Mahdollisuudet

+4 Asema-aukion reunoilla rakennuksia, jotka luovat potentiaalisia selustoja terasseille ja oleskelulle. Erityisesti Vltavan eteläseinusta aurinkoinen paikka olla ja katsella.

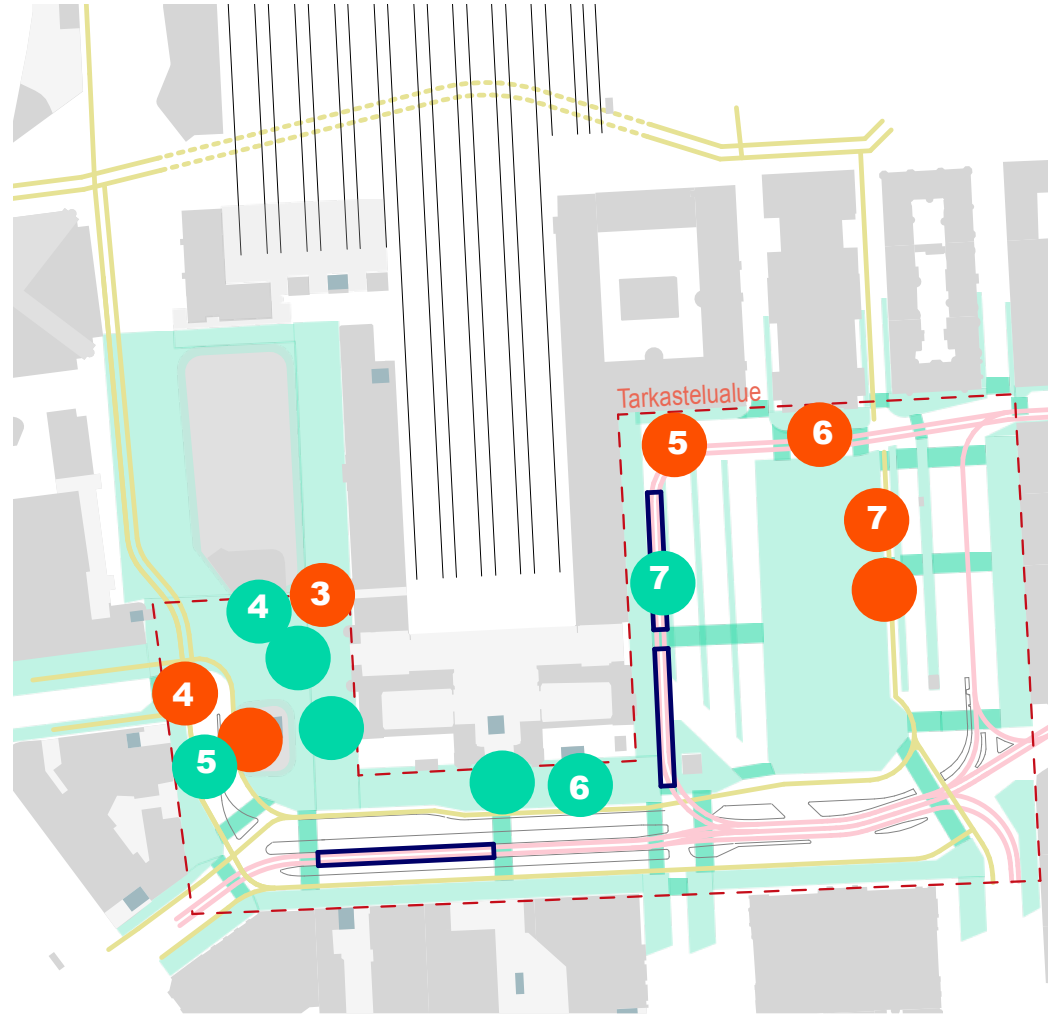
+5 Postikadun muutoksilla jalankulku mahtuu kulkemaan A-aukion uudisrakennuksen molemmin puolin, seinustoille voi vapautua tilaa oleskelulle. Samalla metroon käynti voi tapahtua rakennuksesta useammalta puolelta.

+6 Pääovien edustan kohtaamis- ja oleskelupaikka tuo alueelle sosiaalista valvontaa, asemanseudun lieveilmiöt vähenevät paikassa.

+7 Linja-autopääteasemien vähentyessä Rautatietorilla, pikaraitiotie tuo edelleen käyttäjiä suoraan torille. Houkuttelevuus tapaamis- ja kohtaamispaikkana säilyy.

 Strengths/Vahvuudet edellisellä kartalla

 Weaknesses/Heikkoudet edellisellä kartalla



Threats/ Uhat

-3 A-aukiolla rakentaminen on tuotu kiinni aukion kulkureitteihin, jalankululta ei jää tilaa oleskelulle. Massoittelu ei synnytä "taskuja" pysähtymiselle.

-4 Postikadun läpiliikenne tuo alueelle melua ja pölyä, eikä aukiosta muodostu pysähtymisen paikkaa.

-5 Rautatietorilla pikaraitiotien koilliskulman linjaus synnyttää konflikteja taksien ja hotellivieraiden kanssa.

-6 Kansallisteatterin sisäänkulku on ahdas ja risteää pikaraitiotien kanssa. Teatterin edustalla ei ole tilaa kohtaamiselle.

-7 Hajautettu bussiterminaali vie tilan Rautatietorin itäpuolelta, pyöräily siirtyy puurivin takaa torille.

VE 2 Yhteenveto

- Skenaarion VE 2 suurimmat muutokset kohdistuvat Rautatientorille. Pikaraitiotien pääteasema kaventaa itä-länsisuuntaisia jalankulun ylityksiä ja torialaa. Hajautettu bussiterminaali lisää jalankulkua torin yli. **Uhkana on, että Rautatientorin hahmo sirpaloituu.** Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota torialueen viihtyisyyden parantamiseen.
- VE 2 on skenaarioista ainoa, jossa **Kaivokadun pullonkaula helpottaa jalankulkijoille.** Tämän keskustan epäjatkuvuuskohdan sujuvoituminen avaa mahdollisuuksia lähiympäristön ja alueella risteävien strategisten tavoitteiden (kuten hyöty- ja virkistysyhteyksien paraneminen) toteuttamiseen.
- Pikaraitiotien esteettömät **vaihtoyhteydet ovat pisimpiä**, mutta ei-esteettömät yhteydet ovat lyhimpiä. Suuri osa yhteyksistä **paranee merkittävästi, mikäli Rautatieaseman itäovista onnistutaan järjestämään esteetön yhteys.** Kaikki aseman itäjulkisivun ovet sijaitsevat eri korossa kuin jalankulku ja esteettömän yhteyden järjestäminen aseman itäpuolelle on haastavaa.
- Pikaraitiotien **pääteaseman mahtuminen ja sijoittelu Rautatientorille vaatii tarkempaa suunnittelua.** Kaupunki on laatimassa vuonna 2021 uutta liikennesuunnitelmaa, jonka mukaan tässä selvityksessä olevat arviot voidaan tarkastella uudestaan.
- Skenaariossa **menetetään kaksi merkittävää näkymää.** Kaisaniemen- ja Mikonkadun suunnalta katsottuna aseman pääovi jää pysäkillä seisovan, Kaivokadun jalankulkutilaan työntyvän, pikaraitiovaunun pään taakse. Rautatieaseman itäisen siiven julkisivu jää lähes kokonaan vaunujen peittoon.

Skenaariotarkastelu VE3

Kruunusillan pikaraitiotie jatkaa Kaivokadun läpi Töölönlahdenkadulle siten, että Kaivokadulle sijoittuu linjan välipysäkki, ja päätepysäkki järjestetään Sanomatalon eteen. Rautatientorin bussiterminaali nykyisellään.

VE 3 Skenaario

Kruunusillan pikaraitiotie jatkaa Kaivokadun läpi Töölönlahdenkadulle siten, että Kaivokadulle sijoittuu linjan välipysäkki, ja päätepysäkki järjestetään Sanomatalon eteen. Rautatien bussiterminaali säilyy nykyisellään.

Skenaario VE3 perustuu Helsinki KYMP laatimaan liikennesuunitelmaluonnokseen vuodelta 2019, sekä olettaamaan, että pikaraitiotien kisko saadaan linjattua Postikadun läpi Töölönlahdenkadulle. Uudempi liikennesuunitelmaluonnos 2021 on tulossa, jonka perusteella tätä kohtaa voidaan tarkentaa.

Muutoksena vuoden 2019 luonnokseen asema-aukion taksisaattoaukio ja paikoitushallin sisäänajo ovat poistuneet uudisrakennuksen tieltä, Elielinaukion käynnissä olevan arkkitehtuurikilpailun (Uusi Eliel kilpailuohjelma 2020) mukaisesti.



Arkkitehdin tuottama kaaviö skenaarion pääpiirteistä.
Ei vastaa mittatarkkaa liikennesuunitelmatasoa

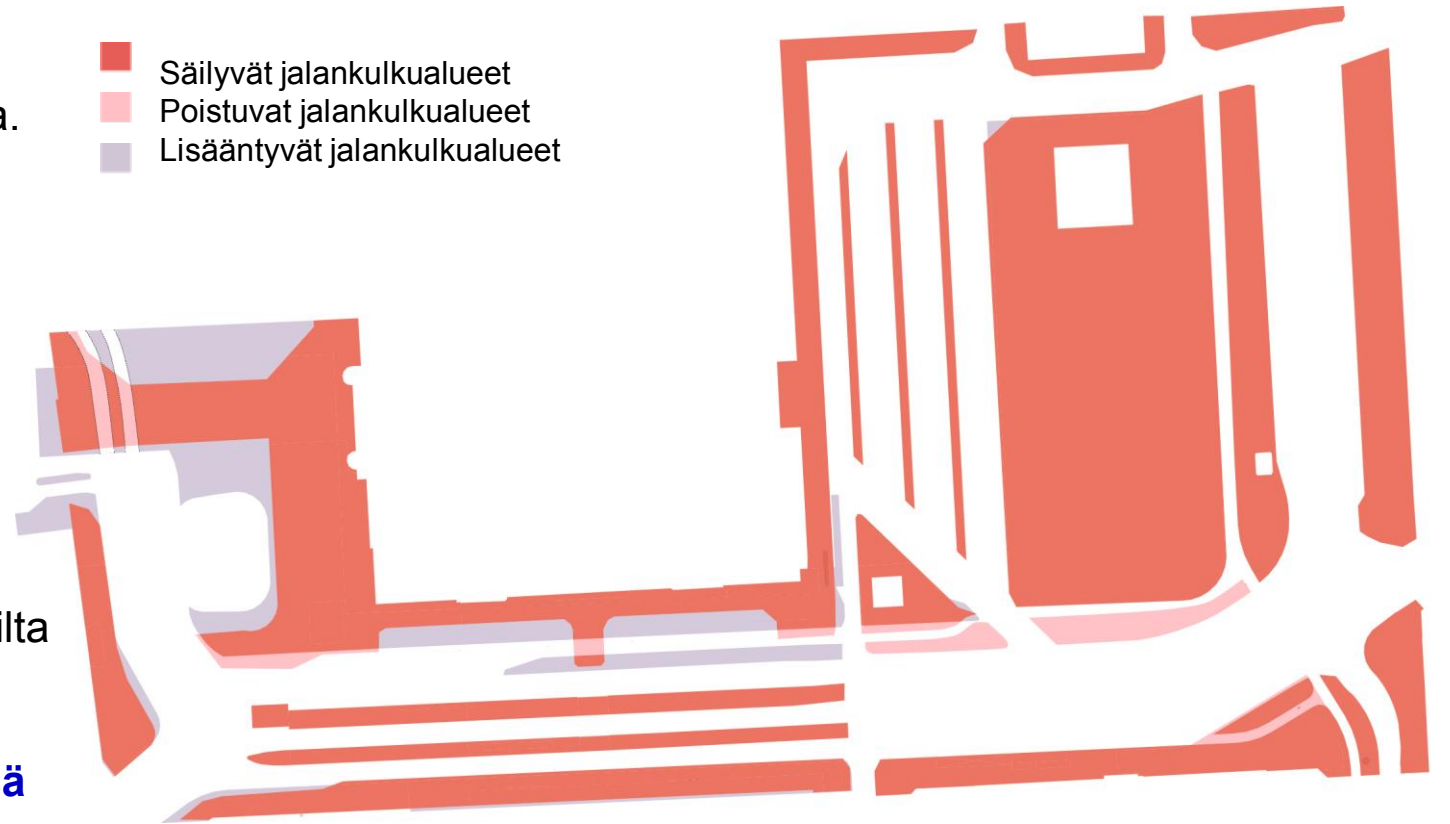
VE 3 Tilankäyttö

Suurimmat muutokset tilankäyttöön tapahtuvat Elielin- ja Asema-aukion kehityksen mukana selvitysalueen länsiosassa kaikissa skenaarioissa. Asema-aukiolla jalankulkuun ja pysähtymiseen käytettävissä oleva tila kasvaa linja-auto- ja taksiaseman muutosten myötä koko uudisrakennusten rajaamaan tilaan.

Skenaariossa VE 3 **Asema-aukion ylittävä raitiotie vaatii tarkempaa tarkastelua.** Samalla pyörätiejärjestelyjä tulee selkeyttää.

Skenaariossa Kaivokadulta poistuvilta saattoalueilta vapautuva tila jaetaan uuden pikaraitiotien, pyörätien ja jalankulun kesken. **Kävelyalue laajenee Kaivokadulla aseman pääoven edessä 7,5 metristä 12 metriin.** Tarkemman 2021 valmistuvan liikennesuunnitelman mukaan Rautatientorin puolella tapahtuvat pinta-alan muutokset voidaan tarkastella uudestaan.

- Säilyvät jalankulkualueet
- Poistuvat jalankulkualueet
- Lisääntyvät jalankulkualueet

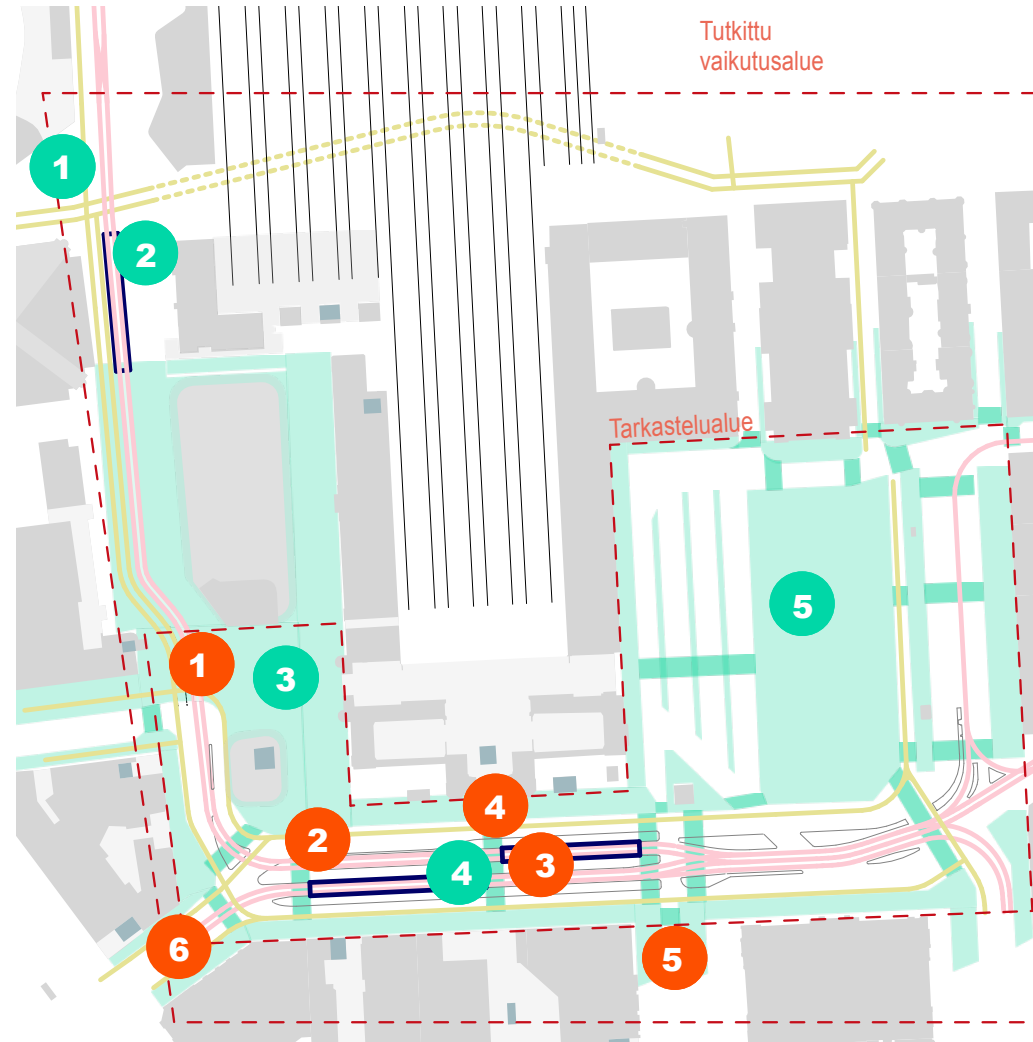


Jalankulkualueiden kehityskaavio.
Vertailussa muutos nykytilanteen ja skenaarion VE 3 välillä.

VE 3 Alueen luonteen muodostuminen

Strengths / Vahvuudet

- +1 Uusi raitiotielinjaus tuo käyttäjiä Töölönlahdenkadun nykyiselle "kaupungin takapihalle".
- +2 Töölönlahden kulttuuri- ja viheralueiden saavutettavuus paranee.
- +3 A-aukiosta rakennuksin rajattu kaupunkiaukio.
- +4 Eri kaupunkiratikoiden ja pikaratikan pysäkit kaikki Kaivokadulla, selkeyttää orientoitumista. Laiturit helppo löytää. Kaivokadun rooli itä- ja länsipuolen yhdistäjänä voimistuu.
- +5 Näkymät aseman itäovi-Ateneum-Kansallisteatteri säilyy.



Weaknesses / Heikkoudet



- 1 A-aukion yli kulkeva raitiovaunu katkaisee ajoittain näkymän länsiovilta Kamppiin.
- 2 Näkymäyhteys aseman länsiraiteilta kohti Kaivopihaa katkeaa.
- 3 Kaivokadulla liikenneväylänä dominoi, ei palvele kaupungin sisääntuloa paikkana.
- 4 Aseman pääjulkisivua ei voi nähdä kokonaisuutena, pääoven molemminpuolisilla pysäkeillä seisovat ratikat tukkivat kulttuurihistoriallisen "maiseman".
- 5 Keskuskadulta näkyvyys pääovien tai A-aukion suuntaan katkeaa.
- 6 Näkymä Mannerheimintieltä rautatieaseman pääoville peittyi hetkittäin, ratikoiden ollessa pysäkillä ja kääntöraiteella.

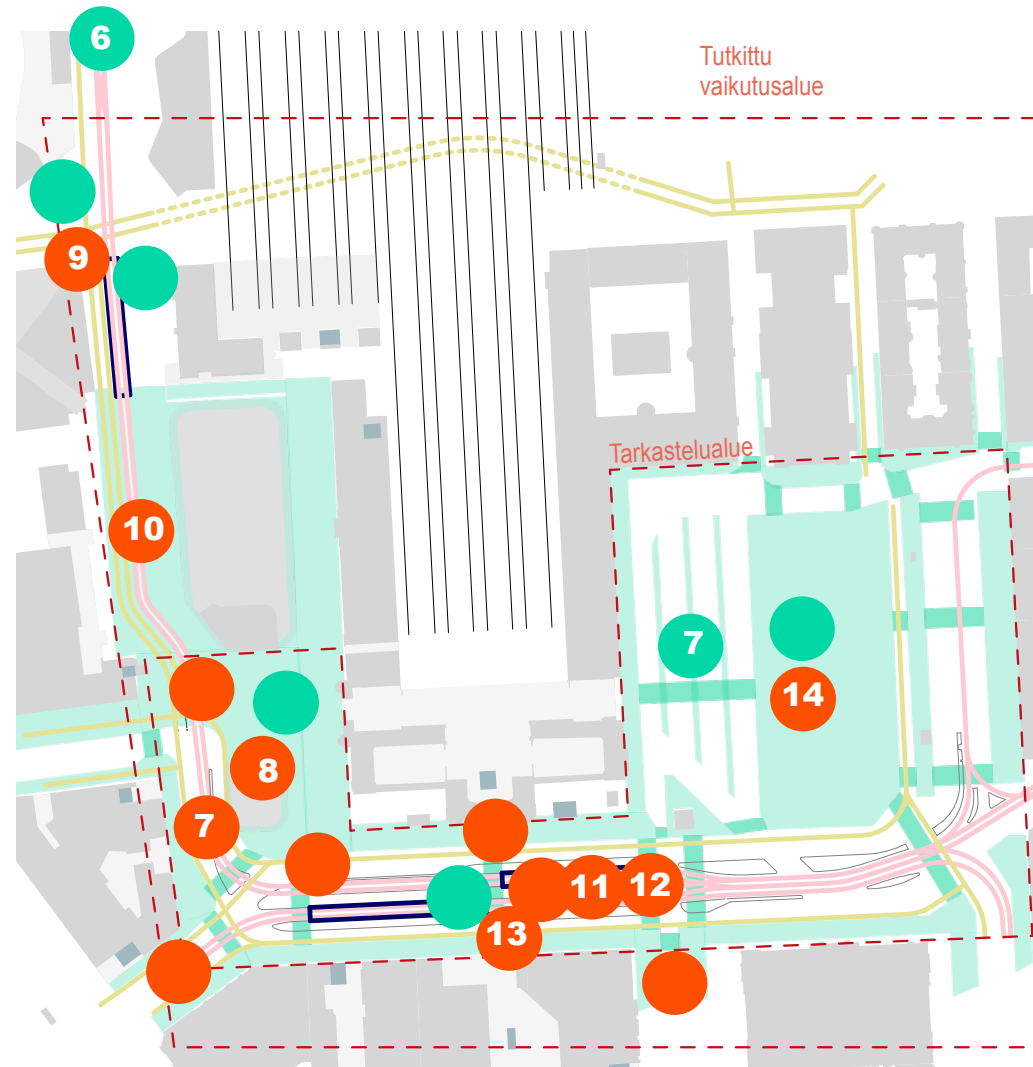
VE 3 Alueen luonteen muodostuminen

O pportunities/ Mahdollisuudet

+6 Töölönlahdenkadun raitiotieyhteyden liittyminen takaisin raitiotieverkkoon esim. Mannerheimintielle tutkittavissa. Mahdollisuus raitioteiden heiluriliikenteelle, Mannerheimintien-Kaivokadun risteysen vaikutus ratikoiden vikaherkkyyteen vähenisi.

+7 Myöhemmin tulevaisuudessa, kun pikaraitiotieverkosto edelleen laajenee ja keskustaan tulevia linja-autoyhteyksiä voidaan vähentää (Koillis-Helsingin pikaraitiotie, 2020), voidaan Rautatientoria kehittää jalankulkupainotteiseksi aukioksi. Erityisesti luoteiskulman liittäminen osaksi toria toisi arvorakennusten roolin esiin tilassa.

-  Strengths/Vahvuudet edellisellä kartalla
-  Weaknesses/Heikkoudet edellisellä kartalla



T hreats/ Uhat

-7 Jos Postikadun liikenneratkaisu ei muutu, Uusi Eliel kilpailuohjelman mukainen rakennusalue pienenee.

-8 A-aukion uudisrakennus sijoittuu tiiviisti risteykseen. Sisäänkäynneillä tilaa aueta vain pohjoiseen, yhteys Asematunneliin jää heikoksi.

-9 Uusi raitiotieyhteys siirtää houkuttelevan jalankulkukeskustan painopistettä länteen idänpuolen kustannuksella.

-10 Uusi raitiotie estää Elielin/Töölönlahdenkadun istutukset. Virkistysyhteys ei vehreydy.

-11 Aseman pääovien edusta ruuhkainen, ensivaikutelma kaupungista ahdas ja sekava liikenneväylä.

-12 Samalla vaikea hahmottaa mihin reitit tai kaupunki jatkuu.

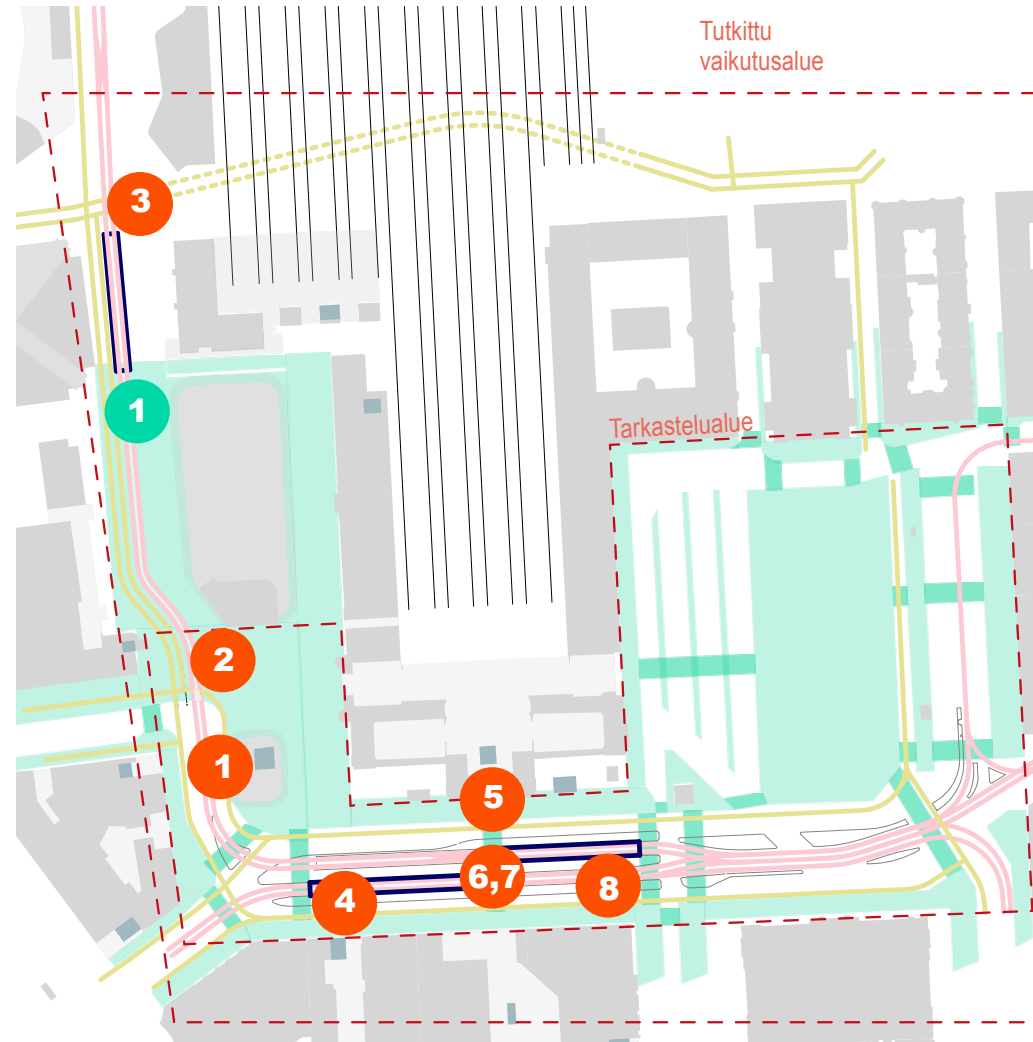
-13 Kaivokadulla ei tilaa pysähtymiselle, suojatieyhteys pitkä.

-14 Rautatientorille ei kohdistu muutospainetta, jää kehityksestä jälkeen ellei Rautatientoria kehitetä samanaikaisesti.

VE 3 Jalankulkumahdollisuudet

Strengths / Vahvuudet

+1 Oodille jatkuva raideyhteys ohjaa jalankulkijoita Töölönlahden suuntaan.





Weaknesses / Heikkoudet

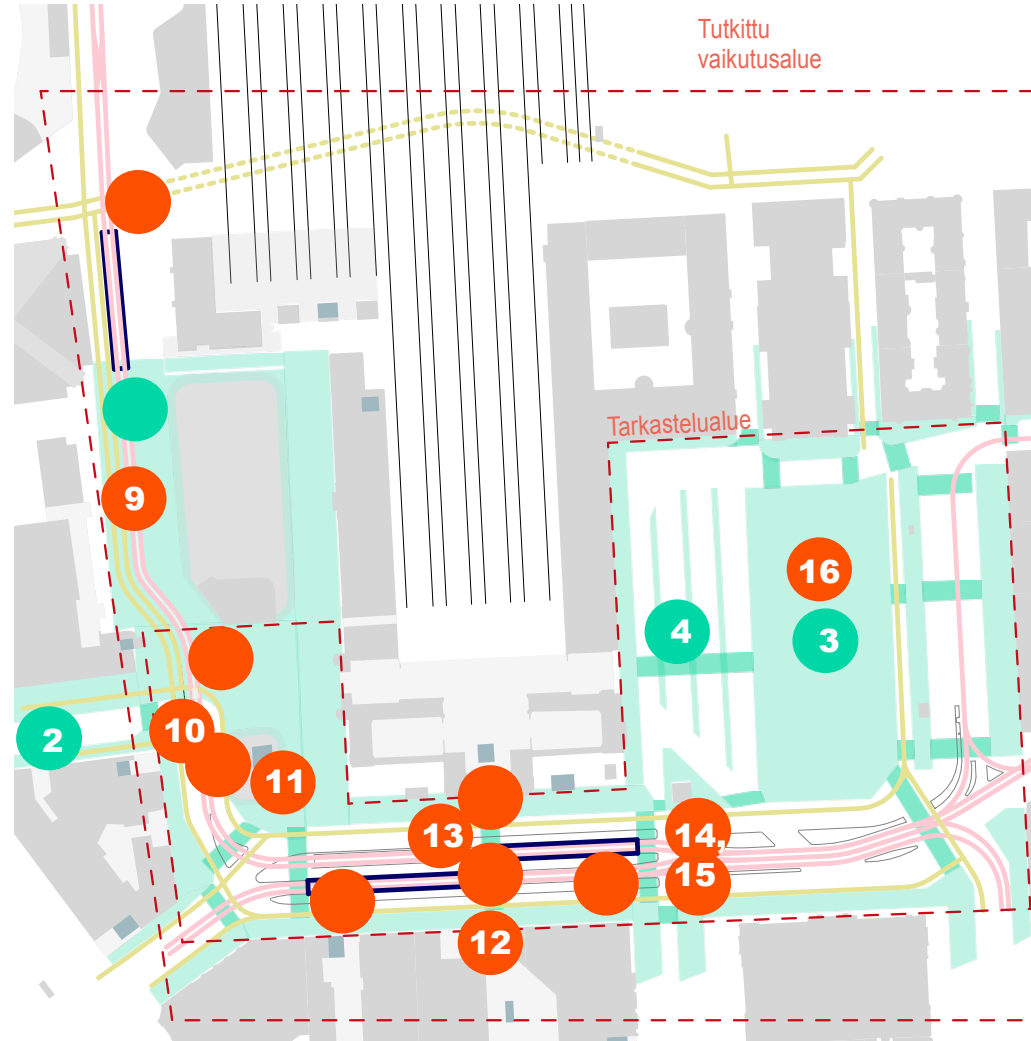
- 1 Postikadun auto- ja pyörätiet hipovat A-aukion rakentamisaluetta, syntyy vaaralliset kulmat jalankulkijoille.
- 2 Uusi raitiotiekisko halkaisee A-aukion jalankulkupinnan, turvallisuuden tunne heikkenee.
- 3 Pikaratikan päätepysäkkiliikenne risteää Kaisatunnelin kanssa, ja Sanomatalon kohdalla on ahdasta.
- 4 Pidentyvä raitiovaunupysäkki katkaisee suoran suojatieyhteyden Kaivokujan kohdalla.
- 5 Aseman pääovien edustalla ei riittävää tilaa ohi- ja aseman ovista kulkevien risteämiseksi. Jalankulkijoiden itä-länsiyhteys alueen läpi ei parane.
- 6 Aseman pääovien molemminpuoliset raitiotiepysäkit kaventavat edustan suojatietä.
- 7 Kaivokadun jalankulun ylitykset pidentyvät entisestään pikaratikan kiskoilla, -pysäkillä ja pyöräkaistoilla.
- 8 Töölönlahden-Kaivopuiston puuttuva virkistysyhteys tukkeutuu entisestään Kaivokadun kohdalla.

VE 3 Jalankulkumahdollisuudet

Oportunities/ Mahdollisuudet

- +2 Postikadun muutoksilla aseman länsioivilta voidaan saada parempi yhteys Mannerheimintien risteykseen.
- +3 Rautatientorille ei sijoitu uutta pysyvää infrastruktuuria. Myöhemmin tulevaisuudessa, kun pikaraitiotieverkosto edelleen laajenee ja keskustaan tulevia linja-autoyhteyksiä voidaan vähentää (Koillis-Helsingin pikaraitiotie, 2020), jää jalankulun kehittämiselle Rautatientorilla runsaasti mahdollisuuksia.
- +4 Samalla virkistysyhteys Keskuskadulta Kaisaniemenpuistoon torin länsireunasta paranee.

-  Strengths/Vahvuudet edellisellä kartalla
-  Weaknesses/Heikkoudet edellisellä kartalla



Threats/ Uhat

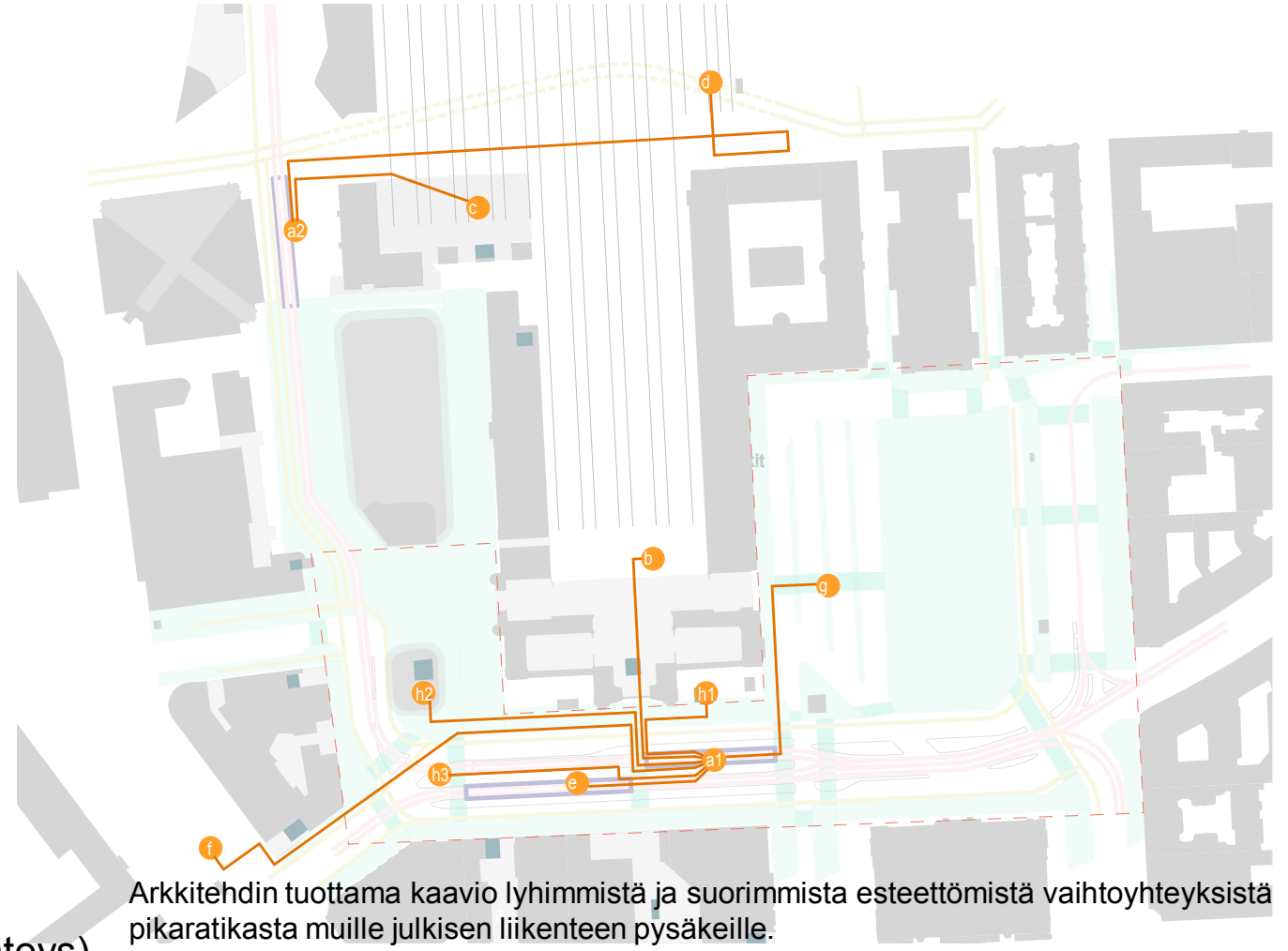
- 9 Raitiotie ruuhkauttaa yhteyttä Töölönlahdelle, Töölönlahti-Kaivopuisto virkistysyhteys heikentyy Elielillä.
- 10 Sokoksen koilliskulmalta houkuttelevaa oikaista ajokaistojen yli suoraan aseman länsioiville, syntyy vaaratilanteita. Suojatietarve arvioitava jatkossa.
- 11 A-aukion uudisrakennus sijoittuu tiiviisti risteykseen. Sisäänkäynneillä tilaa aueta vain pohjoiseen, yhteys Asematunneliin jää heikoksi.
- 12 Kaivokadun jalankulun ylitysten suuri jalankulkijamäärä ei mahdu kapeille levähdysaarekkeille odottamaan valojen vaihtumista, syntyy vaaratilanteita.
- 13 Ilman Postikadun muutoksia Kaivokadun jalankulun ylityksillä ei tilaa kehittyä tulevaisuudessa.
- 14 Pikaraitiotien kiskojen haarautuminen tapahtuu Keskuskadun päätteen suojatien kohdalla, ylityspaikka torille siirtyy tai poistuu.
- 15 Virkistysyhteys Keskuskadulta Kaisaniemenpuistoon kärsii.
- 16 Rautatientorille ei kohdistu uudistuksia, jalankulkuympäristön kehitys jää huomiotta.

VE 3 Jalankulk. vaihtoyhteydet

Kruunusillan pikaraitiotie jatkaa Kaivokadun läpi Töölönlahdenkadulle siten, että Kaivokadulle sijoittuu linjan välipysäkki, ja päätepysäkki järjestetään Sanomatalon viereen. Rautatien torin bussiterminaali nykyisellään.

Kartalla julkisen liikenteen pysäkit esteettömine vaihtoyhteyksineen

- a2. Kruunusillan pikaraitiotien päätepysäkki VE 2
- b. Rautatieaseman pääraiteet
- c. Rautatieaseman länsiraiteet
- d. Rautatieaseman itäraiteet
- e. Kaupunkiraitiovaunu Kaivokatu
- f. Kaupunkiraitiovaunu Lasipalatsi (suunta linja-autoasemalle Kamppiin)
- g. Linja-autoasema Rautatien tori
- h1. Metro rautatieaseman itäinen paviljonki (huom. ei esteetön)
- h2. Metro Asema-aukion uudisrakennus
- h3. Metro poistumistieporras (vaihtoeht. esteetön yhteys)



Arkkitehdin tuottama kaavio lyhimmistä ja suurimmista esteettömistä vaihtoyhteyksistä pikaraitikasta muille julkisen liikenteen pysäkeille.

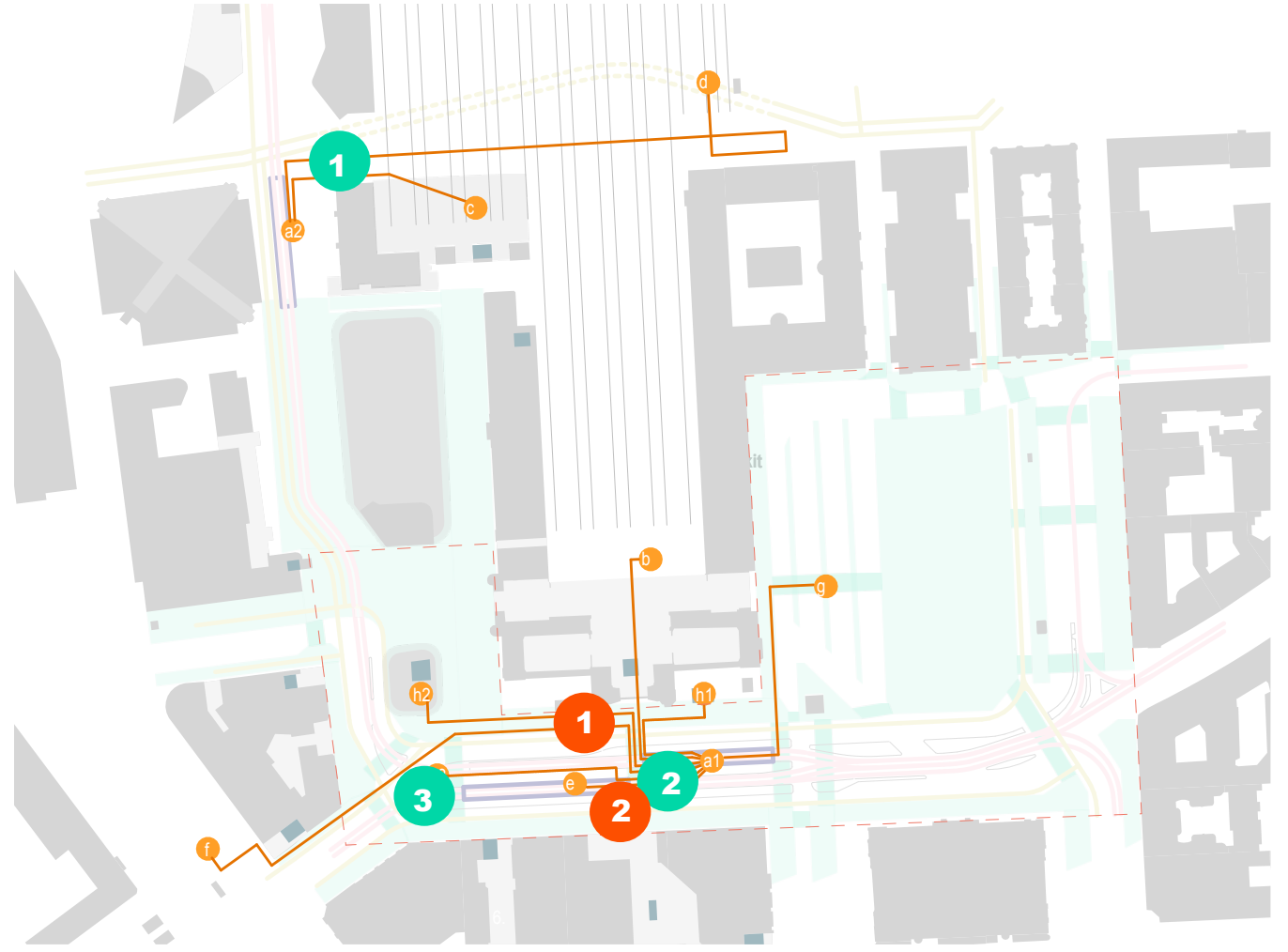
VE 3 Jalankulk. vaihtoyhteydet

Vahvuudet (ja mahdollisuudet)

- +1 Oodin päätepysäkki mahdollistaa vaihtoyhteyden pikaratikasta junan länsi- ja itäraiteille Kaisatunnelia pitkin.
- +2 Lyhyet vaihtoyhteydet pikaratikasta metroon, raitiovaunuihin ja esteettömästi pääraiteelle.
- +3 Jos metron poistumistieportaasta saadaan esteetön yhteys, se parantaa vaihtoyhteyttä kaupunkiratikasta ja pikaraitiotiestä. Myös ruuhkaisuus Kaivokadun pohjoispuolella vähenee.

Heikkoudet (ja uhat)

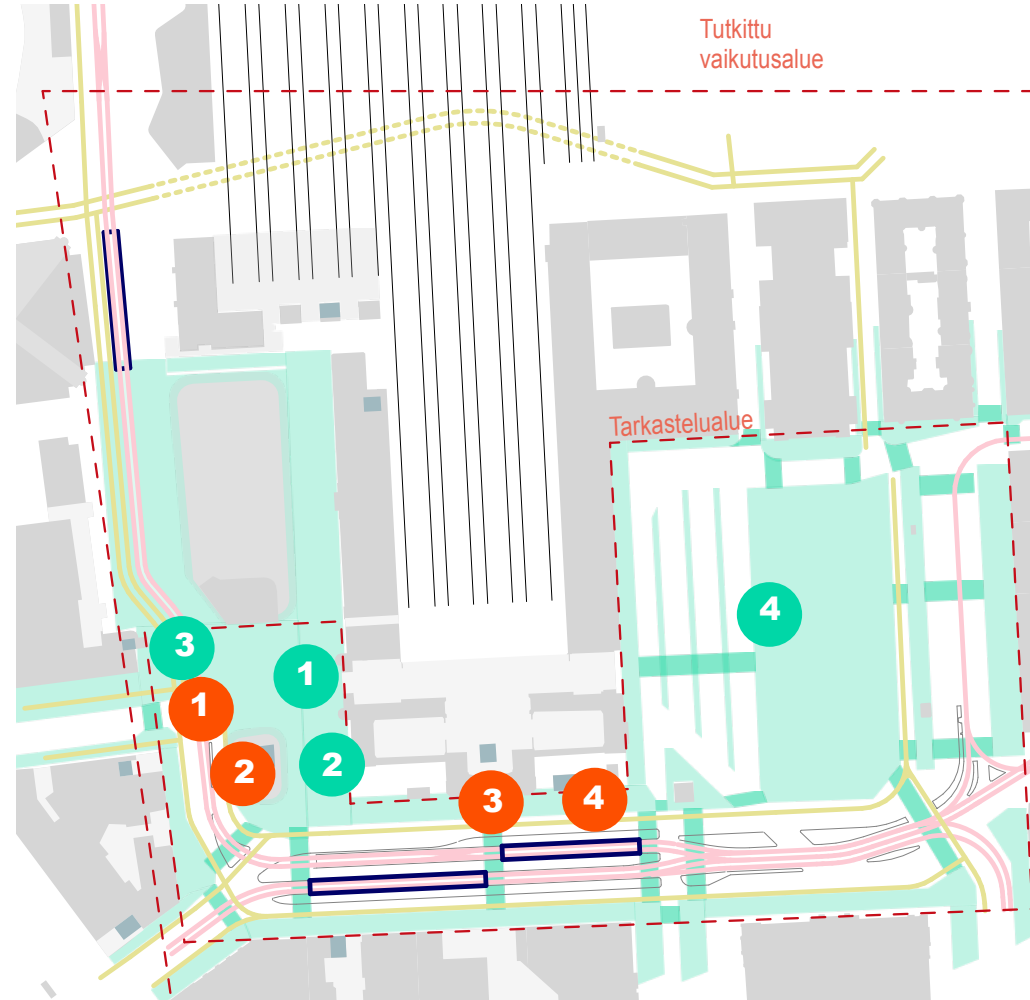
- 1 Pikaratikan vaihtoliikenne (paitsi kaupunkiratikka, junan länsi- ja itäraide) ohjautuu lähes kokonaan pääoven edustan suojatien kautta Kaivokadun pohjoispuoliselle jalkakäytävälle.
- 2 Pikaratikasta ratikkaan vaihtavat risteävät pääovien edessä ylittävän suojatien kanssa.



VE 3 Pysähtymismahdollisuudet

Strengths / Vahvuudet

- +1 Länsiovien edustalla riittävästi tilaa kohtaamisille.
- +2 Rautatieaseman länsiseinustalle (nykyiset pyöräpaikat) muodostuu oleskelutilaa, kun pidentyneet Kaivokadun ratikkapysäkit ja länteen siirtynyt suojatie ohjaavat jalankulkua irti rakennuksesta.
- +3 Raitiotie ei nostata pölyä ja likaa vastaavasti kuin autoliikenne, ei häiritse A-aukion oleskelua tältä osin.
- +4 Avoin rautatientori mahdollistaa ympäristön tarkkailun.



Weaknesses / Heikkoudet

- 1 Uusi raitiotie tuo ajoittaista melua A-aukiolle. Tosin niin kauan kuin Postikadulla ajaa autoja, koettu meluisuus ei oletettavasti lisäännä.
- 2 Postikadun auto- ja pyörätiet hipovat Asema-aukion uudisrakennusta, sen lupaaville itä- tai länsiseinustoille ei voi syntyä oleskelupaikkoja. Myös rakennusalueen eteläpuoli jää Posti- ja Kaivokadun mutkaan, aurinkoiselle seinustalle ei voi muodostua laadukasta oleskelupaikkaa.
- 3 Aseman pääovien edustalla ei tilaa pysähtymiselle tai kohtaamiselle.
- 4 Kaivokadulle ei synny pysähtymisen paikkoja.


VE 3 Pysähtymismahdollisuudet

Oportunities/ Mahdollisuudet

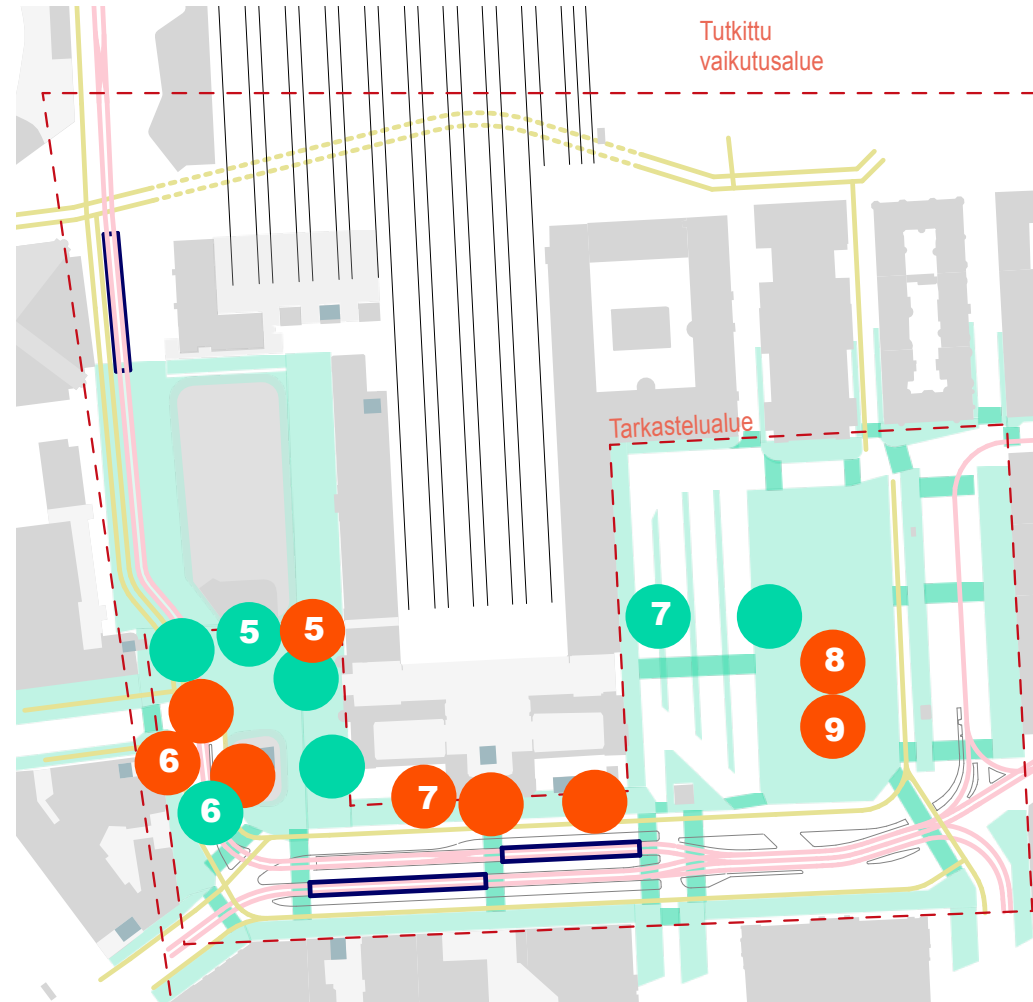
+5 Asema-aukion reunoilla rakennuksia, jotka luovat potentiaalisia selustoja terasseille ja oleskelulle. Erityisesti Vltavan eteläseinusta aurinkoinen paikka olla ja katsella.

+6 Postikadun muutoksilla jalankulku mahtuu kulkemaan A-aukion uudisrakennuksen molemmin puolin, seinustoille voi vapautua tilaa oleskelulle. Samalla metroon käynti voi tapahtua rakennuksesta useammalta puolelta.

+7 Myöhemmin tulevaisuudessa, kun pikaraitiotieverkosto edelleen laajenee ja keskustaan tulevia linja-autoyhteyksiä voidaan vähentää (Koillis-Helsingin pikaraitiotie, 2020), voidaan Rautatientorin länsireunaa kehittää eteenpäin osana toria.

 Strengths/Vahvuudet edellisellä kartalla

 Weaknesses/Heikkoudet edellisellä kartalla



Threats/ Uhat

-5 A-aukiolla rakentaminen on tuotu kiinni aukion kulkureitteihin, jalankululta ei jää tilaa oleskelulle. Massoittelu ei synnytä "taskuja" pysähtymiselle.

-6 Postikadun läpiliikenne tuo alueelle melua ja pölyä, eikä aukiosta muodostu pysähtymisen paikkaa.

-7 Jos Kaivokadulle ei synny tilaa pysähtymiselle (tapaamispaikka, lähdön odottelu), asemaseudun ikävät lieveilmiöt voimistuvat. Pääovien edustaa aletaan vältellä.

-8 Rautatientorille ei kohdistu muutoksia, jää kehityksestä sivuun. Samalla asemaseudun lieveilmiöt siirtyvät torille. Avointa toria aletaan vältellä.

-9 Linja-autopääteasemien vähentyessä Rautatientori ei kehity tai sille ei ole käyttöä, houkuttelevan jalankulkukeskustan painopiste siirtyy länteen (sillä sinne yhdistyy myös metro, pisara jne).

VE 3 Yhteenveto

- Skenaarion VE 3 suurimmat muutokset kohdistuvat Kaivokadulle ja Asema-aukiolle. Kaivokadun jalankulkijan ylitykset pitenevät, ja sen ennestään ahtaille jalankulkualueille ohjautuu lisää jalankulku- ja vaihtoliikennettä. Uusi raitiotielinjaus halkoo Asema-aukiota. Skenaariossa on eniten uhkia, mutta myös eniten avoimia mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Suunnittelun toteutus ja laatu ratkaisevat kummat toteutuvat.
- Ilman Postikadun muutoksia **Kaivokadun pullonkaula kaikille liikennemuodoille kiristyy.**
- Pikaraitiotien esteettömät **vaihtoyhteydet ovat lyhyimpiä ja sujuvimpia**, ja niille avautuu uusia potentiaaleja.
- Alueen tärkeimpiin kuuluva **Rautatieaseman eteläjulkisivunäkymä peitty** seisovien raitiovaunujen taakse ajoittain.
- **Pikaraitiotie voi joko tuoda Asema-aukiolle ja Töölönlahdelle elämää, tai viedä tilaa jalankululta ja viihtymiseltä. Suunnittelun ja toteutuksen laatu määrittävät, kumpi toteutuu.**
- Raitiotien **Töölönlahden jatkeen toteutuskelpoisuus vaatii tarkempaa suunnittelua**, ennen kuin skenaarion vaikutuksista voidaan tehdä varmoja johtopäätöksiä. Raitiotien, Elielin- ja Asema-aukion uudisrakennusten, sekä Oodin kasvavien kävelyvirtojen mahtumisen kanssa haasteita.
- Kun aseman pääoven eteen ei muodostu kaupungin saapumisaukiota, se siirtyy sivuoville. **Uhkana on, että länsipuoli kehittyy itäpuolen kustannuksella, ja houkuttelevan kävelykeskustan painopiste siirtyy länteen.**

Johtopäätökset

Huomio jalankululle

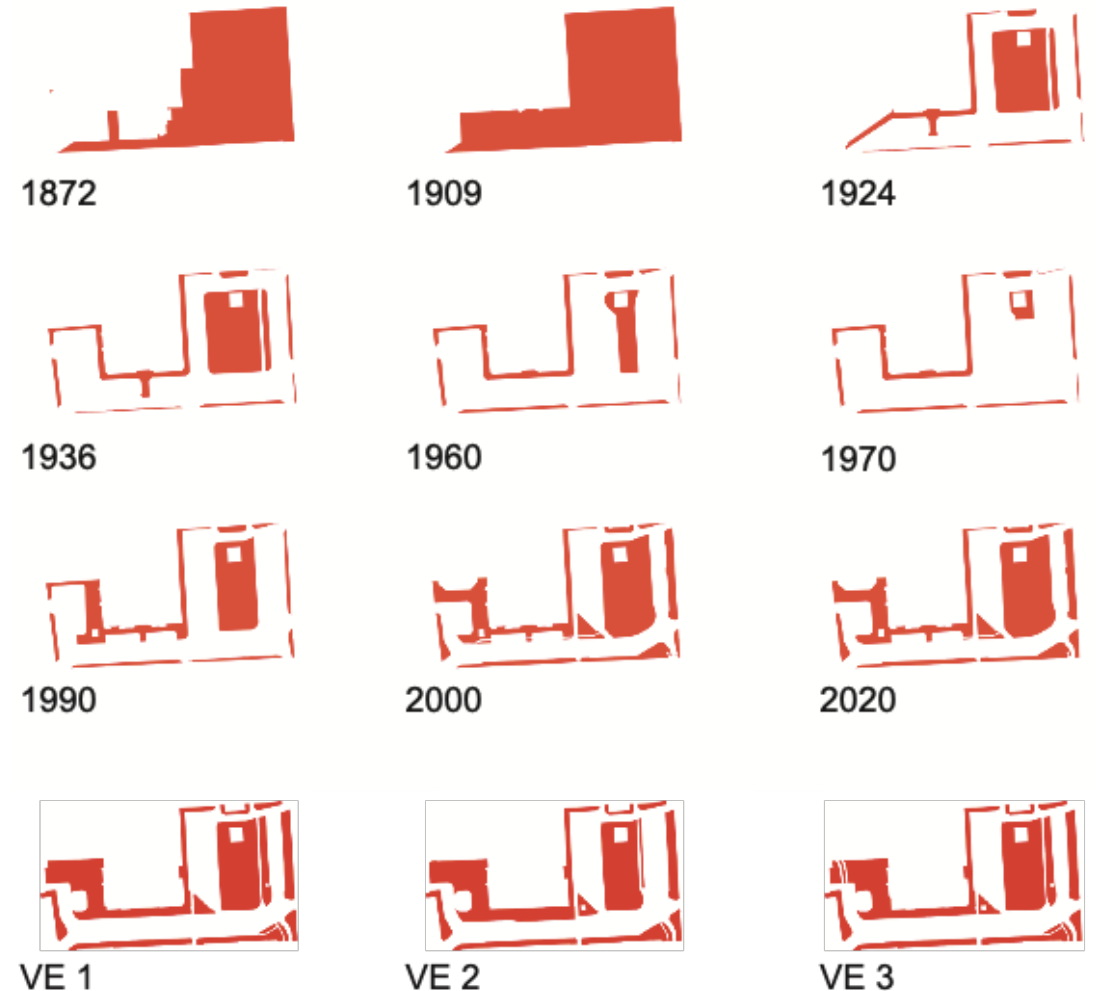
Tämän selvityksen tarkastelualue on tärkeä ja keskeinen koko Helsingille, mikä vaatii suunnittelulta riittävää huolellisuutta ja panostusta. Alueella on useita sidosryhmiä, joilla on erilaiset ja ristiriitaiset intressit, mikä tekee kehityksestä monimutkaista ja herkkyyttä vaativaa. Kuitenkin, **Helsingin yleiskaavan mukaan selvitysalueen tulee olla kävelypainotteinen**, sillä se on keskeinen osa ydinkeskustaan kehitettävää kävelypainotteista aluetta.

Alue on vääjäämättömän muutoksen edessä, kun Kruunusillan pikaraitiotien päätepysäkin suunnittelu ja Elielinaukion kehitys- ja tiivistämishanke etenevät. Rautatieasemanselu on valmiiksi vilkas alue, jolla useat eri käyttäjäryhmät taistelevat tilasta. **Pikaraitiotie tuo alueelle uuden toiminnon, jolloin vääjäämättä tilaa on otettava joltain käytöltä.**

Ympäristön tämänhetkinen laatu ei vastaa alueen keskeisyyttä ja merkityksellisyyttä kaupungissa, eikä suurten käyttäjämäärien vaatimaa tasoa. Selvitysalueen suunnitteluratkaisut ovat muotoutuneet vuosisatojen aikana eri liikennelähtöjen vaatimusten mukaan ja **nykyinen kävely-ympäristö on tämän yhtälön ylijäämä**. Siksi kävely-ympäristö ei ole ratkennut hyvällä, toimivalla ja houkuttelevalla tavalla.

Karttatarkastelu paljastaa, että 1970-luvulle saakka jalankulun käytössä oleva pinta-ala on vähentynyt, ja siitä eteenpäin jalankululle on pyritty saamaan lisää tilaa. Tämä **myönteinen kehityssuunta uhkaa tyrehtyä**, kun uuden pikaraitiotien päätepysäkki on sovitettava ahtaalle alueelle: kaikissa selvityksen lähtötietona käytetyissä kolmessa skenaariossa tilaa päätepysäkille otetaan myös jalankulkualueilta kaikkein kriittisimmässä Kaivokadun pullonkaulassa, tai Rautatientorin eheimmällä jalankulkualueella.

Kuva (oik.): kolmen skenaarion vertailu Rautatieaseman ympäristön jalankulun dominoimien alueiden kehitykseen aikavälillä 1872-2020



Uhkia vai mahdollisuuksia

Tämän selvityksen lähtötietojen suunnittelutarkkuudella skenaarioiden ominaisuuksista **ei voida tehdä varmoja johtopäätöksiä tai ehdottaa soveliainta jatkosuunnitteluun**. Esimerkiksi tilojen riittävyyden todentaminen jää tarkemman suunnitteluvaiheen ja simuloinnin tehtäväksi.

Selvityksestä voidaan kuitenkin todeta, että pikaraitiotiepäätelysakin sijoittuminen vaikuttaa osaltaan **houkuttelevan kävelykeskustan ja koko keskustan kaupunkielämän painopisteeseen**, ja siten siihen, **millaiseksi tämä Helsingin ensivaikutelma ja portti muodostuu**. Hyvä jalankulkuympäristö ei ole vain jalankulkijan etu, vaan myös edellytys sujuvalle joukkoliikenteelle. Samalla **raitiotien linjaus uusille alueille voi joko johdattaa elämää alueelle, tai viedä jalankululta ja viihtymiseltä tilaa**. **Harkitulla suunnittelulla ja laadukkaalla toteutuksella alueen muutokset voivat parhaimmillaan toimia positiivisen muutoksen katalysaattoreina.**

Skenaariovertailuissa selviää myös, että alueen liikenneratkaisujen ja toimintojen säilyessä samankaltaisina kaikissa skenaarioissa, muutokset eivät vaikuta merkittävästi esimerkiksi alueen reittitarpeisiin (pikaraitiotien vaihtoyhteyksiä lukuun ottamatta), tai muuta alueen valo- tai muita luonnonolosuhteita. Sen sijaan skenaarioiden välillä on selvästi nähtävissä **eroja reittien sujuvuudessa ja käytettävyydessä, riittävien ja mielekkäiden tilojen muotoutumisessa niin jalankululle kuin oleskelulle, sekä merkittävien näkymien säilymisessä.**

Erityisen vahvasti skenaarioiden erot näkyvät siinä, kuinka **toiset luovat enemmän mahdollisuuksia kävely-ympäristön houkuttelevuuden jatkokehitykselle, kun taas toiset lukitsevat tulevaisuuden vaihtoehtoja paikoilleen**. Skenaarioita huolettomasti valitsemalla voidaan myös menettää arvokasta kulttuurihistoriaa vuosikymmeniksi eteenpäin.

- **Skenaariossa VE1** Kaivokadun alueen kriittisin pullonkaula uhkaa kiristyä entistä ruuhkaisemmaksi. Nykyiselläänkään tilaa ei riitä jalankulkijoille, raitiovaunuun nousijoille ja poistujille, raitiovaunuille, pyöräilijöille, eikä autoille. Skenaariossa **Kaivokatu pakkautuu niin täyteen, ettei varaa tulevaisuuden muutoksille ole**. Samalla alueen kulttuurihistoriallisesti tärkein, päärautatieaseman eteläjulkisivunäkymä jää aikataulua tasaavien pikaraitiotievaunujen taakse pitkiksi ajoiksi. **Asema-aukiolle ja Rautatientorille ei kohdistu pikaraitiotien uudistuksia**, joten niiden tulevaisuudelle jää avoimia mahdollisuuksia.
- **Skenaariossa VE2 Kaivokadun tilanne paranee**, ja sille ja Asema-aukiolle jää lukuisia mahdollisuuksia tulevaisuuden tarpeisiin. Samalla kuitenkin pikaraitiotie- ja linja-autopääteasemien mahtuminen **uhkaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Rautatientorin yhtenäisyyttä**, sekä asettaa rajoitteita ja vaatimuksia sen tulevalle kehitykselle. Itäpuolella menetetään myös kaksi arvokasta näkymää.
- **Skenaariossa VE3 on eniten avoimia kysymyksiä, ja siten niin uhkia kuin mahdollisuuksiakin**. Jatkotarkasteluista, sekä suunnittelun ja toteutuksen laadusta riippuen, se voi saada aikaan kaikki VE1:n heikkoudet Kaivokadulle, sekä rajoittaa Asema-aukion kehitystä, tai vaihtoehtoisesti vapauttaa Kaivokadun pullonkaulaa ja johdattaa uusia käyttäjiä Töölönlahdenkadun ”kaupungin takapihalle”.

Kynnyskysymyksenä Postikatu

Pikaraitiotien pääteaseman ja Kaivokadun ajoneuvoliikenteen kaistojen vähenemisen mukana selvityksen yhdeksi keskeiseksi kysymykseksi nousi myös Postikadun tulevaisuuden ratkaisut. Selvityksessä kävi selvästi ilmi, että jatkosuunnittelussa **Postikadun ajoneuvoliikenteen katkaisulla tai uudelleenjärjestelyllä yksisuuntaiseksi on vaikutuksia laajalle** Postikadun ulkopuolelle.

Erityshuomion arvoista on, että **Postikadun kaksisuuntainen ajoneuvoliikenne ja Asema-aukion uudisrakennukselle kilpailuohjelmassa annettu ohjeellinen rakennusala ovat keskenään ristiriidassa**. Ristiriita korostuu erityisesti skenaariossa VE2, jossa kääntyvä pikaraitiotie ohjautuu Asema-aukion läpi pohjoiseen. Kaikissa skenaarioissa onkin välttämätöntä suunnitella **Postikadun ajoneuvoliikenne laajuudeltaan korkeintaan kilpailuohjelman antamien reunaehtojen mukaisesti, jos Asema-aukiolle halutaan rakentaa uudisrakennus**.

Postikadun ajoneuvoliikenteen väheneminen parantaisi myös kokonaisvaltaisesti Asema-aukion houkuttelevuutta ja käytettävyyttä jalankulkijan näkökulmasta kaikissa vaihtoehdoissa, sekä avaisi uusia **mahdollisuuksia Kaivokadun kehittämiseksi entistä jalankulkupainotteisemmaksi** tulevaisuudessa. Erityisesti skenaariossa VE3 lukuisat Kaivokadun uhkat voisi kääntää mahdollisuuksiksi Postikadun uudelleenjärjestelyllä.

Suosituksset jatkosuunnitteluun

Suosituksset jatkosuunnitteluun

Selvityksen tuloksena voidaan todeta, että Rautatieaseman ympäristön tila on rajallinen, olemassa olevien rakennusten rajaama, eikä tilaa saada lisää. Eri toiminnot kilpailevat tilasta keskenään, eikä se riitä kaikille. Yleiskaavan selkeä tavoite alueen kävelypainotteisuudesta täytyy ottaa kaiken suunnittelun keskiöön. **Mitä kävelypainotteisuus käytännössä tarkoittaa, riippuu tulkitsijasta ja vaatii tarkennusta. Ennen suunnittelun etenemistä on tehtävä päätöksiä siitä, kenen ehdoilla suunnitellaan ja miten tila jaetaan erilaisten toimintojen välillä.**

Selvitysalueen tilanteeseen on lähivuosien aikana kohdistunut isoja muutoksia, kuten länsimetron liikennöinnin aloitus ja keskustakirjasto Oodin aukeaminen. Alueen viimeisimmät jalankululaskennat ovat vuodelta 2014-15. Koronapandemian erityisvaikutusten hellittäessä, **jalankululaskennat tulisi päivittää ja niiden vaatimia riittäviä tiloja simuloida päivän huippuruuhkatunnin mukaisesti**, kuten muillekin liikennemuodoille on tapana tehdä. Ennen suunnittelun tarkentumista on myös varmistuttava siitä, että kaikki ratkaisut ovat esteettömästi toteutettavissa. Lisäksi laskennat olisi arvokasta **toistaa pikaraitiotien liikennöinnin alettua**, jotta saadaan tietoa suunnitteluratkaisujen olettamien toteutumisesta.

Koko aluetta tulee jatkossa tutkia kokonaisuutena, liikenteen, kaupunkikuvan ja jalankulkuympäristön kehityksen yhteistyössä, eri ratkaisuja avoimesti etsien.

Suunnittelun keskiössä tulee selvästi olla yleiskaavassa annettu tavoite alueen jalankulkupainotteisuudesta ja siitä, että asemanseutu on Helsingin ja koko Suomen käyntikortti.

Lähtötietoaineistolista

- Elielinaukion ja Asema-aukion asemakaavan muutos, Helsingin kaupunki, 2020
- Helsingin keskustan asiointiselvitys, Helsingin kaupunki, Helsingin seudun kauppakamari, Ramboll oy, 2019
- Jalan kaupungilla - miltä Helsinki tuntuu kävellessä? Kysely Helsingin kävelykeskustan kehittämisestä keväällä 2018, Yhteenveto kyselyn tuloksista
- Jalankulkuympäristöjen laatu Helsingin keskustassa, Laadullisten kriteerien toteutuminen Helsingin keskustassa, 2017
- Kooste Helsingin ydinkeskustaa koskevista selvityksistä jatkosuunnittelun pohjaksi, Colliers International Finland Oy, 2019
- Kruunuratikka, Kaivokadun alueen työaikaisten yritysvaikutusten arviointi, Kruunusillat-hanke, Helsingin kaupunki, Ramboll oy, raporttiluonnos, 2020
- Maanalainen kävely-ympäristö osana viihtyisää kaupunkia, FCG oy, Helsingin Kaupunkiympäristö, 2019
- Maanalaisen kävely-ympäristön yleiskaavatasoiset suunnitteluperiaatteet, Voodoo Associates Oy, Kaupunkiympäristön aineistoja 2020, Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala
- Päärautatieasema kohti seuraavaa sataa vuotta, esitys asemaseutujen kehityksestä, VR, 2020
- Rautatieaseman ympäristön kaupunkirakenteellinen kokonaistarkastelu, Liite: Liikennesuunnittelu, WSP Group oy, Helsingin kaupunkiympäristön toimiala, 2019
- Rautatieaseman ympäristön liikenteelliset tarkastelut, Helsingin kaupunki, 22.1.2021
- Rautatientori ja Asema-aukio, Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys, Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy / Arkkitehtitoimisto Okulus Oy, Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2020:18
- Uusi Eliel - Elielinaukion ja Asema-aukion kehitys, Kansainvälinen arkkitehtuuri- ja konseptikilpailu, kilpailuohjelma, 2020–2021

Muut lähteet

- Elävä Elielin aukio ja Asema-aukio, Elielin aukion ja Asema-aukion kyselyaineistojen yhteenveto, analysointi ja tulosten raportointi, Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik oy, Helsingin kaupunki, 2019
- Gehl, Jan. 2011. Life between buildings. Island Press.
- Gehl, Jan. 2013. How to Study Public Life. Island Press.
- Helsingin jalankulkuympäristöt, Jalankulku tutkimukset laadulliset arvioinnit vuonna 2016, Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik oy, Trafix oy, Masu Planning oy, Helsingin kaupunki, 2016
- Helsingin kaupunki, <https://www.uuttahelsinki.fi/fi/uutiset/2020-05-18/uusi-pikaraitiotie-suunnitteilla-koillis-helsinkiin>
- <https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/ajankohtaiset-suunnitelmat/yleiskaava-2016> (Helsingin yleiskaava 2016, vierailtu 1.2.2021)
- Kävelykeskustan laajentamisen ja maanalaisen kokoojakadun liikennejärjestelmävaikutusten arviointi, 2+2 ja 1+1 kaistaisten vaihtoehtojen arviointi, Starfica oy, Helsingin kaupunki, 2019
- <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/liikenne-ja-kartat/kadut/liikennetilastot/pyoraliikenne/webmap/index.html#18/60.17081/24.94092>, (Liikennetilastot pyöräliikenne, tarkasteltu 2.2.2021)
- <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/liikenne-ja-kartat/kadut/liikennetilastot/Jalankulku/webmap/index.html#17/60.17086/24.94084>, (Liikennetilastot jalankulku, tarkasteltu 2.2.2021)
- Pyöräilykatsaus 2019, Kaupunkiympäristön esitteitä 2019:1, Helsingin kaupunki, 2019
- Rautatieaseman ympäristön kaupunkirakenteellinen tarkastelu ja ideasuunnittelu, Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik oy, Helsingin kaupunki, 2018
- Rodney Tolley (2011), Good For Business - The Benefits Of Making Streets More Walking And Cycling Friendly, Heart Foundation South Australia at www.heartfoundation.org.au/SiteCollectionDocuments/GoodforBusinessFINAL_Nov.pdf.