



Harris Kjisik

Elävä Elielinaukio ja Asema-aukio

Elielinaukion ja Asema-aukion kyselyaineistojen yhteenveto, analysointi ja tulosten raportointi



Kansi: Päärautatieasemanseutu on kauan ollut merkittävä joukkoliikenteen solmukohta. Liikenteen ja jalankulun yhteensovittamisen problematiikka leimaa alueen suunnittelua edelleen. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo, Eeva Rista 1977

0 Sisällysluettelo

1. Johdanto.2
2. Yhteenveto4
3. Analyysi – Teemat6
3.1 Jalankulku6
3.2 Pyöräily.8
3.3 Liikenne	10
3.4 Oleskelu ja virkistys	12
3.5 Rakennetun ympäristön laatu	14
3.6 Aistiympäristö	16
4. Aineisto ja menetelmät.	18

Helsingin kaupunki kasvaa ja kehittyy. Osana tiivistyvää ja jalankulkua suosivaa keskustan kehitystä tarkasteluun on otettu Elielinaukio ja Asema-aukio. Eri yhteyksissä toteutetuista paikakatietokyselyistä on kertynyt runsaasti tietoa kaupunkilaisten kokemuksista ja toiveista alueen kehitystä koskien. Tämän työn tehtävänä on koota tieto yhteen, helposti luettavaan muotoon. Valmis raportti toimii alueen jatkosuunnittelun, sekä kaupungin yleisen vuorovaikutuksen apuvälineenä. Työn tarkastelualue rajautuu pohjoisessa Sanomataloon ja Holiday Inn -hotelliin, idässä Rautatieasemaan, etelässä Kaivokatuun ja lännessä Mannerheimintiehen ja Mannerheimin aukioon.

Työ muodostaa yhteenvedon ja analyysin kaupungin eri selvitysten yhteydessä keräämästä kysely- ja vuorovaikutusaineistosta, sekä alueesta laadituista jalankulkuympäristöjen laadullisista arvioista (Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik). Eri yhteyksissä kerätyistä lähtötiedoista on koottu erityisesti tarkastelualueella koskevat tiedot ja vastaukset, sekä otettu huomioon sellaiset alueen ympäristöä koskevat kommentit, jotka saattavat vaikuttaa alueen suunnitteluun välillisesti.

Alueelle osuvien aineistopisteiden vähäinen lukumäärä tekee määrällisestä tarkastelusta epäluotettavaa. Tästä syystä työssä on painotettu löydösten laadullista analyysia, peilaten niiden merkitystä alueen tulevaisuudelle ja kaupunkisuunnittelun teoriaan (mm. Jan Gehlin 12 kriteeriä laadukkaalle kaupunkitalalle). Löydökset on pilkottu ja jäsennetty sisällöllisesti yhtenäisten teemaotsikoiden alle. Kokonaisanalyysissä on identifioitu mm. alueen koetut vahvuudet ja heikkoudet, sekä kehittymismahdollisuudet ja mahdolliset uhat, jotka on esitelty ja koottu taulukkoon yhteenvetokappaleessa.

Käytettyjä menetelmiä ja huomioita aineistosta on kuvailtu lyhyesti raportin lopussa. Viimeisenä on kirjattu ehdotuksia jatkotoimenpiteistä, ehdottaen tätä työtä täydentäviä ja löydösten aukkokohtia paikkaavia jatkotutkimustarpeita ja niiden mahdollisia menetelmiä.

Työssä käytetyt aineistot

Kyselyaineistot:

- Yleiskaavahankkeeseen liittyvä Helsinki 2050 -kysely, (Kaupunkisuunnitteluvirasto, Mapita, 2014, maptionnaire - karttakysely)
- Kiva keskusta kävelijöille! (Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2014, Kerro kartalla -karttakysely)
- Helsingin helmet-missä sijaitsevat Helsingin urbaanit ilot? (Kaupunkiympäristön aineistoja 2017:3, Maptionnaire - karttakysely)
- Millainen olisi Helsingin kansallinen kaupunkipuisto? (Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala, 2017, Maptionnaire - karttakysely)
- Jalan kaupungilla – miltä Helsinki tuntuu kävellessä? (Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala, 2018, Maptionnaire - karttakysely)
- Jalan kaupunginosissa - arjen kävely-ympäristö Helsingissä, (Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala, 2019, Maptionnaire - karttakysely)

Muut aineistot:

- Helsingin jalankulkuympäristöt - jalankulikutkimuksen laadulliset arvioinnit (Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik, 2016)
- Keskusta-Kamppi käyttäjäkysely, Yhteenvedo ja johtopäätökset (FCG Planeko Oy, 2008)
- Helsingin kaupungin torien, puistojen ja aukoiden oleskelukartoitus (Taloustutkimus, 2017) jätettiin pois analyysistä, sillä sen kartoitukset eivät koskeneet tämän työn tarkastelualueita.

Työryhmä

ARKKITEHTITOIMISTO HARRIS-KJISIK OY

Iines Karkulahti

Hennu Kjisik

Taru Niskanen

Charlotte Nyholm

KAAVIOT

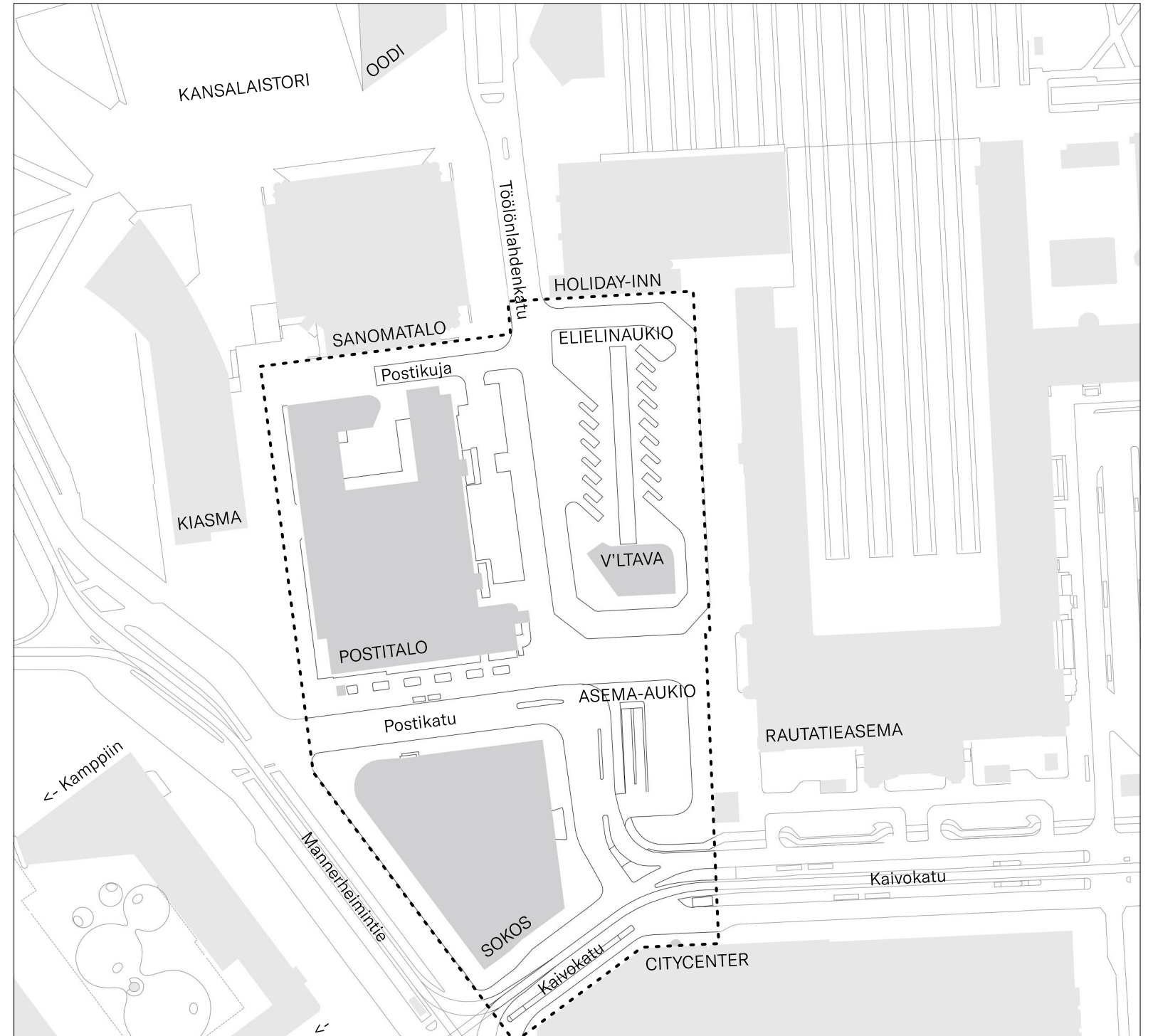
Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy

TAITTOSUUNNITELMA

Tsto Oy - Matti Kunttu

OHJAUS

Työtä ohjattiin Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialan toimesta, työryhmä kokoontui 4 kertaa työn aikana. Työtä ohjasi Perttu Pulkka.



Tarkastelualan osa-alueet kartalla

2 Yhteenveto

Elielin aukio ja Asema-aukio ovat muovautuneet aikojen saatossa, mutta niiden suunnittelun näkökulma on usein ollut ajoneuvo-liikenteessä. Viime aikoina alueen suunnittelun keskiöön ovat nousseet pikaraitiotie ja pyöräväylät, mutta edelleen jalankulkijan näkökulma ja oleskelun merkitys ovat jääneet pienempään rooliin. Tämän raportin myötä keskustelun kohteeksi nousee ihminen, jalankulku ja oleskelu.

Tavoitteet

Helsingin kaupunkistrategiaan¹ on kirjattu tavoite olla maailman toimivin kaupunki: kansainvälisempi, ketterämpi, palveluhenkempi ja vetovoimaisempi, kaikkia varten. Kaupunki elävöityy ja muuttuu turvallisemmaksi, kestävämmäksi ja terveellisemmäksi, kun ihmisille tarjotaan mahdollisuuksia kävellä, pyöräillä ja oleskella kaupunkitilassa. Näitä tavoitteita ja kaupunkisuunnittelun teorioita hyvästä kaupunkiympäristöstä² mukailleen, on muodostettu tavoitteet alueen laadulle ja tulevaisuudelle. Tässä työssä Elielin aukion ja Asema-aukion tulevaisuus nähdään sujuvana, toimivana ja turvallisena joukkoliikenteen solmukohtana ja vaihtopaikkana. Yhtäläisesti asemanseutu on Helsingin (ja koko Suomen) käyntikortti, jonka tulisi olla elävä, esteettisesti korkealaatuinen, puhdas ja laadukas, sekä kaikille kaupunkilaisille ja vieraille vuorokaudenajasta ja viikonpäivästä riippumatta avoin, kuluttamisesta riippumaton kohtaamispaikka. Mikäli nämä alueen tavoitteet muuttuvat, tulee myös analyysia tarkastella uusien tavoitteiden näkökulmasta.

Päätulokset aineistosta

Tässä raportissa esitellyt tulokset perustuvat aineistossa esiin nousseisiin kommentteihin, eivätkä ne välttämättä luo täydellistä kuvaa alueen arvoista tai ongelmista. Teemakaaviot esittelevät alueesta saatuja kommentteja, mutta niitä tulee tulkita ammattilaisten laatimien selvitysten rinnalla täyden kuvan muodostamiseksi.

Elielin aukio ja Asema-aukio ovat osa keskustan tärkeimpiä jalankulkuyhteyksiä. Rautatieasemanseutu on kaupungin merkittävien

joukkoliikenteen solmukohta ja vaihtopaikka. Rautatieaseman ympäristö palvelee joukkoliikennematkustajia. Alueelle saapumisen ja eri liikennevälineiden välillä vaihtamisen pitäisi olla mahdollisimman sujuvaa.

Merkittävät hyötykävelyreitit kulkevat Asema-aukion ja Elielin aukion läpi ja Kampin keskuksen ja rautatieaseman välillä. Kaivopuiston, Esplanadin ja Keskuskadun sekä Töölönlahden virkistyskävelyreitit kohtaavat rautatieaseman ympäristössä. Selkeät hyöty- ja virkistysreitit katkeavat Kaivokadun ja Asema-aukion sekamelskaan.

Esteettömien yhteyksien rajallisuus koetaan epätasa-arvoisena, ja Asema-aukion metron sisäänkäyntirakennuksen lähiympäristö ja hissit ahtaina, epämiellyttävinä ja likaisina.

Asemanseudun pyöräreittejä leimaa epäjatkuvuus, ahtaus ja epäselvyydet väistämässäännoissa tai ajo-oikeudessa. Reitit mutkittelevat, katkeilevat ja muuttavat muotoaan tiuhaan. Asemanseudulla on useita kohtia, joissa on epäselvää jalankulkijoille ja pyöräilijöille, kuka tilassa saa liikkua ja kenellä on etuoikeus.

Ajokaistojen vaatima tila suhteessa muille kulkumuodoille jäävään tilaan kerää paljon kritiikkiä aineistossa. Erityisesti autoilla on liikaa tilaa ottaen huomioon auto- ja jalankulkijamäärien suhteet. Kokemus epätasa-arvoisesta tilanjaosta koskee myös pysäköinnille varattua tilaa. Taksit käyttävät vilkasta jalankulkuyhteyttä aseman länsiovien edustalla oikoreitinä Elieliaukiolta Asema-aukiolle, sekä toisin päin. Tämä aiheuttaa vaaratilanteita jalankulkijoille. Aseman länsisiivessä sijaitsevien liiketilojen sekä Vltavan huoltoliikenne tapahtuu Asema-aukion ja Elielin aukion jalankulkualueita hyväksi käyttäen. Huoltoajoneuvoja on pysäköitynä aseman länsiovien edustalla vilkkaimman jalankulkuyhteyden kohdalla, minkä takia jalankulkijat joutuvat väistelemään jalankulkualueille pysäköityjä tai niille yllättäen nousevia autoja.

Helpon löydettävyyden ja tunnistettavuuden ansiosta erityisesti aseman ovien läheisyyteen voidaan sopia tapaamispaikka, mutta harva jää alueelle tapaamishetkeä pidemmäksi aikaa. Alueella on

likaista ja nuhjuista, meluisaa ja huono ilmanlaatu. Aluetta kokonaisuutena leimaa oleskelupaikkojen ja istumismahdollisuuksien puute, eikä Elielin- tai Asema-aukioita nimistään huolimatta koeta aukioina.

Mahdollisuudet ja uhat

Merkittävimmät löydökset on koottu oheiseen kaavioon, jossa on haarukoitu aineistosta nousevia alueen vahvuuksia ja heikkouksia, eli mikä on jo nyt hyvin, ja mitä ongelmia tai haittoja alueella esiintyy. Edellä esiteltäisiin alueen tavoitteisiin peilaten on nostettu esiin tulevaisuuden kehityssuuntia alueen mahdollisuuksien ja uhkien kautta. Mahdollisuudet esittelevät alueen potentiaalin, ja uhkissa on pohdittu, millaisia esteitä voi muodostua tavoitteiden saavuttamiselle.

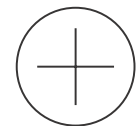
1) Maailman toimivin kaupunki – Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021, <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kaupunki-ja-hallinto/strategia-ja-talous/kaupunkistrategia/strategia-ehdotus/> (vierailtu 12.12.2019)

2) Gehl, J; (2018), Ihmisten kaupunki, Rakennustieto Oy, Viro, Meedia Zone OÜ

MITÄ ON?

Vahvuudet

- Rautatieasema on Helsingin käyntikortti
→ monet saapuvat kaupunkiin ensimmäisenä tänne
- Hyvät yhteydet kaikkialta ja kaikkialle julkisilla liikennevälineillä
- Tärkeiden hyöty- ja virkistysreittien solmukohta ja risteämispaikka
- Sijainti merkittävien kulttuuri-, kauppa- ja virkistysalueiden läheisyydessä
- Alueella liikkuu aina paljon ihmisiä ja se on aina vilkas
- Lisääntyneet ja lisääntyvät jalankulkijamäärät, ei vaaraa autioitumisesta
- Kulttuurit ja kaikki erilaiset ihmiset kohtaavat
- Alueen aktiivisuus kaikkina vuorokaudenaikoina lisää turvallisuutta
→ kadun valvojat
- Pääosin laadukkaat pinnoitteet
- Kaunis asemarakennus, hienoa arkkitehtuuria



Mahdollisuudet

- Alueen kehittäminen luo Helsingille arvoisensa, laadukkaan ensivaikutelman ja "käyntikortin"
- Alueen kehittäminen muodostaa puuttuvan linkin virkistysreittien välille
- Selkeytyvät liikennejärjestelyt helpottavat liikennettä ja sujuvoittavat vaihtoyhteyksiä eri liikennemuotojen välillä
- Viihtyisästä alueesta aivan keskustassa muodostuu kaikkien kaupunkilaisten kohtaamis- ja oleskelupaikka
- Autoliikenteen vähentäminen yhdessä kasvillisuuden lisäämisen kanssa parantaa ilmanlaatua ja melunhallintaa
- Julkisen tilan vapauttaminen kaikkien kaupunkilaisten käyttöön luo paljon lisäarvoa kaikille kaupunkilaisille
- Jalankulkijoille voidaan antaa prioriteetti, enemmän tilaa ja turvallisempi liikkumisympäristö yhdessä Helsingin vilkkaimmista jalankulun paikoista
- Liikennejärjestelyiden uudelleenorganisointi vapauttaa harvoin tarjoutuvaa tilaa lisärakentamiseen aivan kaupungin keskustassa

Heikkoudet

- Hyöty- ja virkistysreitit katkeavat asemanseudulla
- Epäselvät ja mutkikkaat julkisen liikenteen vaihtoyhteydet
- Tilanpuute suhteessa jalankulkijamääriin, erityisesti Asema-aukiolla
- Jalankulkijoiden pysähtymispaikkojen puute
- Muiden ihmisten käytöksestä johtuva turvattomuus
- Konfliktit eri liikennemuotojen välillä
→ liikennejärjestelyjen sekavuudesta johtuva turvattomuus
- Alueen ilmanlaatu on huono, ja siellä on meluista, likaista ja nuhuista
- Alueelta puuttuvat pehmentävät elementit (esim. kasvillisuus)
- Maantasokerrosten sisäänkäyntien ja ikkunoiden välit ovat pitkiä tai ikkunat on teipattu umpeen, mikä tekee julkisivuista sulkeutuneita
- Osa arkkitehtuurista huonolaatuista, mikä luo tylsää ja epäviihtyisää ympäristöä



Uhat

- Suuret ja jatkuvasti kasvavat jalankulkijamäärät eivät saa riittävästi huomiota ulkotilojen ja liikenteen suunnittelussa ja jalankululle ei jää riittävästi tilaa
- Uusien kulkumuotojen vaatima tila otetaan valmiiksi ruuhkaisilta ja kasvavilta kulkumuodoilta.
- Uudet pikaraitiovaunujen päätepysäkit sijoitetaan päärautatieaseman eteen, ja aikatauluja tasaavat vaunut estävät selkeät ja sujuvat kävely-yhteydet
- Alueella liikkuvien ihmisten runsaus kääntyy "kadunvalvojista" anonyymeiksi ohikulkijoiksi -> turvattomuus lisääntyy
- Asema-aukion kaupunkikuvallista ja kulttuurihistoriallista merkitystä ja roolia ei ymmärretä -> päärautatieasema jää uudisrakennusten jalkoihin
- Lisärakentamisen ohjaajaksi pääsee ahneus ja rakennusoikeuden tavoitemäärästä muodostuu epärealistinen. Uudisrakennuksista tulee liian suuria, aukiot rakennetaan tukkoon ja tilat rakennusten välissä jäävät ahtaiksi
- Uudisrakentamisen valvonta epäonnistuu tai rakentamisen laatutavoitteet ovat kunnianhimmottomat, ja tuloksesta ei tule paikkaansa nähden riittävän laadukasta
- Ulkotilojen laatu ei parane rakentamisen myötä. Täydennysrakentaminen muuttaa alueen läpikulkuyhteydet kellonaikarajoitetuiksi ja yksityisomisteiseksi. Sujuva liikkuminen alueen läpi käy mahdottomaksi ja aukioaikaisten ulkopuolella syntyy umpikujia, joissa ei ole jalankulkijoita -> alueen turvattomuus lisääntyy

MITÄ VOISI OLLA?

3.1 Jalankulku

Hyöty- ja virkistysreitit

Rautatieaseman seutu on Helsingin vilkkain jalankulkualue, ja Elielinaukio ja Asema-aukio ovat osa seudun läpi kulkevia, keskustan tärkeimpiä jalankulkuyhteyksiä. Rautatieaseman ympäristö palvelee joukkoliikennematkustajia, joiden hyötykävelyreitit kulkevat Asema-aukion ja Elielinaukion läpi läntisille junaraiteille, Kaivokadun raitiovaunupysäkeille, metroon ja etelään kaupungin keskustaan. Merkittävä hyötykävely-yhteys on myös Kampin keskuksen ja rautatieaseman välillä, mutta selkeä reitti puuttuu. Osa jalankulkijoista valitsee tälle välille reitukseen Kaivokadun ja osa Postikadun.

”Pyörien, taksien ja bussien sekä jalankulkijoiden reitit kohtaavat ilman riittävää erottelua - kaamea paikka.”

- Kiva keskusta kävelijöille -kyselyn tuloksia

Kaivopuiston, Esplanadin ja Keskuskadun sekä Töölönlahden virkistyskävelyreitit kohtaavat rautatieaseman ympäristössä, mutta selkeät reitit katkeavat Kaivokadun ja Asema-aukion liikennetiloihin. Elielinaukiolla tärkein hyötykävelyreitti kulkee aseman länsisiiven reunassa ja virkistysreitti Postitalon puoleista reunaa. Alustavien arvioiden mukana Oodi on lisännyt jalankulkijamääriä erityisesti Elielinaukion länsireunalla, jopa 10 000 jalankulkijalla vuorokaudessa. Kyseisellä reitillä kulkee jalankulku ja pyöräreitti samassa tasossa. Aineistojen keruun aikaan Elielinaukiolle saapuneet linja-autot ovat jättäneet matkustajat aukion reunaan kevyenliikenteen väylälle, suoraan pyöräkaistalle. Tämä on aiheuttanut vaaratilanteita sekä jalankulkijoille että pyöräilijöille, mutta tilanne on sittemmin korjattu poistamalla pysäkki.

Jatkuvuus ja uudet yhteydet

Sekä hyöty- että virkistysreitit alueella kaipaavat selkeytystä ja lisää tilaa. Koko aluetta leimaa kadunylitysten aiheuttamat yli-

määräiset kiertoreitit, useat liikennevaloyhteydet ja turhautuminen autoilijoita suosiviin liikennevalosykleihin. Aineistossa korostuu ahtaus ja liikenteen aiheuttamat vaaratilanteet Kaivokadulla, ja sen ylitykseen toivotaankin suurempia ja sujuvampia yhteyksiä. Asema-aukiolla metron sisäänkäyntirakennus tukkii joka suunnalta saapuvia, suuria jalankulkuvirtoja. Erityisen vaarallisena pidetään Asema-aukiolla, Rautatieaseman länsiovien edessä olevaa ”shared space” -tilaa, jossa kolmesta suunnasta saapuvat pyörävirit risteävät neljästä suunnasta saapuvien jalankulkijoiden kanssa ilman selkeitä merkintöjä reiteistä tai erityisalueen alkamisesta. Lisäksi taksit oikaisevat jalankulkualan yli Asema-aukiolta Elielinaukiolle ja toisin päin. Epäselvät roolit tai etuoikeudet tilassa aiheuttavat vaaratilanteita niin jalankulkijoille kuin pyöräilijöille.

Kampin keskuksen ja Rautatieaseman välinen yhteys kaippa parannusta ja selkeytystä niin Postikadulla kuin Kaivokadullakin. Erityisesti toivotaan selkeästi löydettävää, yhtä pääyhteyttä näiden paikkojen välille. Kaivokadulla Sokoksen reunan jalkakäytävä tukeutuu pysäkillä seisoskelevista linja-autojen odottajista.

Nykyisen Elielinaukiolta Kaisaniemeen radat alittavan jalankulkuyhteyden tunnelin päätteeksi Elielinaukion puolella koetaan vaikeasti löydettäväksi, ja sen toivottaisiin olevan sujuvampi. Toive paremmista yhteyksistä radan itä- ja länsipuolien välille toistuu aineistossa useasti.

Pysähtyminen

Asema-aukio ja Elielinaukio eivät houkuttele jäämään. Alueet ovat vilkkaita ja suurten jalankulkijamäärien kohtauspaikka, mutta ihmiset ohittavat paikan pysähtelemättä. Rautatieaseman lähistöllä oleskelevat ihmiset koetaan monesti häiriönä. Suurin ongelma on tilanahtaus, joka ei mahdollista epätoivottujen kohtaamisten väistämistä kiertämällä. Kesäaikaan Rautatieaseman länsisiiven reunan terassit antavat mahdollisuuden jäädä hetkeksi viettämään aikaa alueelle, mutta vain niille, jotka haluavat, tai joilla on varaa maksaa siitä. Terassit kaventavat jo muutenkin ahdasta jalankulkualan. Postitalon paikoituskentän reunamuuri muodostaa alueen ainoat ilmaiset ’istumapaikat’.



Postikadun pyörätie päättyy ruuhkaiseen, merkitsemättömään shared space -alueeseen.



Taksit oikaisevat aseman länsiovien edustan ruuhkaisen jalankulkualan ylitse.



-  MERKITTÄVIN HYÖTYREITTI
-  MUU MERKITTÄVÄ HYÖTYREITTI
-  ONGELMALLINEN YHTEYS
-  MERKITTÄVÄ VIRKISTYSREITTI
-  ONGELMALLINEN YHTEYS
-  VAARA, AUTOT OIKAISEVAT JALANKULKUALUEEN YLI
-  AHDAS KOHTA
-  UUSI YHTEYSTOIVE
-  KÄVELYKATUTOIVE

3.2 Pyöräily

Yhteydet ja jatkuvuus

Junarata erottaa itäisen ja läntisen kantakaupungin tiiviit kaupunginosat toisistaan, kuten Kruununhaan ja Kallion Töölöstä. Yksi suosituimmista itä-länsisuuntaisista pyöräyhteyksistä kulkee rautatieaseman editse, josta matkaa seuraavaan ylityspaikkaan Linnunlaulun sillalle on yli kilometri.

Aineistossa toistuu toive uudesta yhteydestä ratojen poikki, joka yhdistäisi Kaisaniemenpuiston Baanaan, kulkematta ruuhkaisen asemanseudun kautta. Suunnittelupöydällä olevan asemantakaisen pyörätunnelin valmistumisen voidaan olettaa helpottavan tätä tarvetta. Kaivokadun pyöräyhteydelle toivotaan Mannerheimintielle suoraan yhdistyvää jatketta, ilman tarvetta kiertää Asema-aukion ja Elielinaukion kautta. Nykyinen kierros lukuisine liikennevaloineen ja kadunylityksineen ei motivoi varsinkaan etelään jatkavia pyöräilijöitä kiertämään Sokosta, jolloin osa pyöräilijöistä valitsee reitikseen Kaivokadun ajoradan tai valmiiksi ahtaan jalkakäytävän.

Intuitiiviset ja selkeämmin merkityt pyöräväylät

Asemanseudun pyöräreitettä leimaa epäjatkuvuus, ahtaus ja epäselvyydet väistämissäännöissä tai ajo-oikeudessa. Reitit mutkittelevat, katkeilevat ja muuttavat muotoaan tiuhaan.

”Pyöräilijät ajelevat jalankulkijoiden seassa kovalla vauhdilla. Pyörätiet alkavat ja loppuvat ilman mitään logiikkaa.”

- Jalan kaupunginosissa -kyselyn tuloksia

Erityisen hankalana on koettu Vltavan kulmalla Asema-aukiolta ja Elielinaukiolta saapuvien pyöräteiden katkeaminen ”shared space”

tilaan. Niin jalankulkijoille kuin pyöräilijöillekin on epäselvää, kuka tilassa saa liikkua ja kenellä on etuoikeus. Jalankulkijan kannalta tila ei myöskään eroa mitenkään Postikadun tai Asema-aukion kävelypinnasta, jolloin alueella harvoin liikkuvalla pyöräilijöiden ilmaantuminen tulee täysin yllättäen.

Lisäksi kyselyiden aikaan Elielinaukiolle saapuvien linja-autojen jättöpysäkki on purkanut matkustajat suoraan pyörätielle, mikä aiheutti vaaratilanteita sekä pyöräilijöille että jalankulkijoille. Sittemmin asiaa on korjattu siirtämällä pysäkki muualle.

Kaivokadun ylittävien suojateiden valo-ohjaus koskee autoilijoita ja jalankulkijoita, mutta ei pyöräilijöitä. Tästä syystä pyöräilijät eivät väistä vihreillä kulkevia jalankulkijoita, ja punaisissa valoissa odottavat jalankulkijat päätyvät seisomaan pyörätielle. Asema-aukion ajoradan viereinen pyörätie on valo-ohjattu, mutta jalankulkijat ryhmittyvät silti odottamaan valojen vaihtumista pyörätielle. Aineistossa toivotaankin konfliktien välttämiseksi pyöräteiden selkeämpää ja yhtenäisempää merkintätapaa, esimerkiksi punaisella päällysteellä.

Pysäköinti

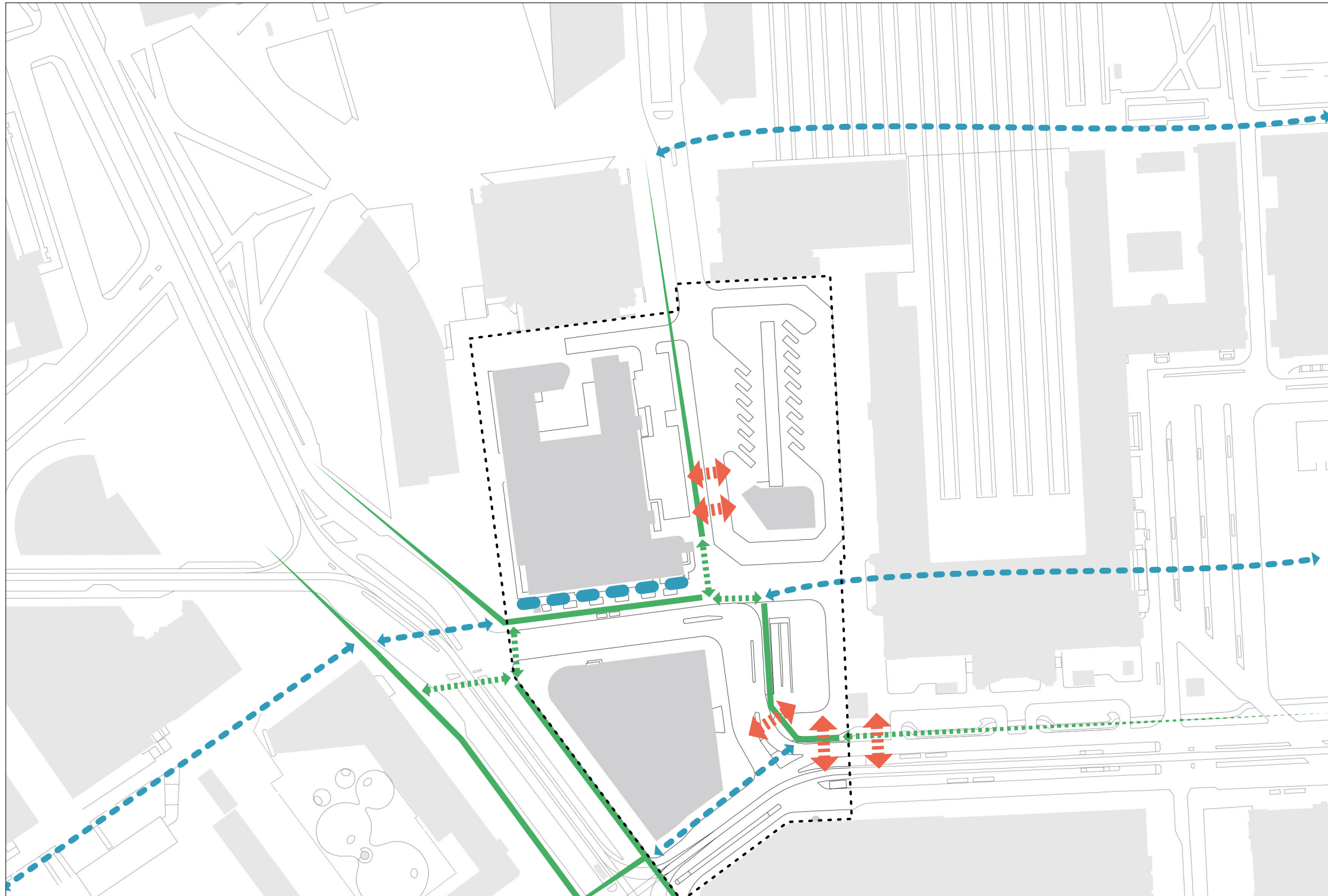
Monet tämän selvityksen pohjana olevista kyselyistä on suunnattu juuri jalankulkijoille, jolloin pyöräilijän näkökulmasta annettuja kommentteja tai toiveita on saatu melko vähän. Pyöräilyn houkuttelevuutta parantavia, uusia runkolukittavia pyörätelineitä on kuitenkin toivottu esimerkiksi Postikadulle Postitalon seinustalle.



Epäloogisuus liikennevaloissa aiheuttaa konflikteja jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välillä.



Runkolukittavien pyörätelineiden puute vähentää pyöräilyn houkuttelevuutta, sekä johtaa luoviin pysäköintitratkaisuihin.



-  MERKITTÄVÄ PYÖRÄILYREITTI
-  ONGELMALLINEN YHTEYS
-  KONFLIKTI JALANKULKIJOIDEN KANSSA
-  UUSI YHTEYSTOIVE
-  UUSI RUNKOLUKKOPYÖRÄPYSÄKÖINTI

3.3 Liikenne

Vaihtoyhteyksien sujuvuus

Rautatieasemanseutu on kaupungin merkittävin joukkoliikenteen solmukohta ja vaihtopaikka. Sen lähiympäristössä kohtaavat kaikki liikennemuodot: lähi- ja kaukojunat, linja-autot, taksit, raitiovaunut ja metro, sekä pian myös pikaraitiotie. Alueelle saapumisen ja eri liikennevälineiden välillä vaihtamisen pitäisi olla mahdollisimman sujuvaa. Erityisesti aineistossa nousee esiin tarve selkeämmille yhteyksille Kampin linja-autoaseman ja rautatieaseman välillä.

Tilanahtaus ja yllättävät konfliktipaikat kulkumuotojen välillä

Linja-autot vievän paljon tilaa Elielinaukiolla. Laaja laiturialue hankaloittaa alueen läpikulkua, ja laitureiden sijoittuminen keskeissaarekkeelle saa jalankulkijat ylittämään linja-autojen ajoradan hallitsemattomasti joka puolelta saareketta. Lähijunalle tai lähijunista kiiruhtavien matkustajien reitti aseman länsijulkisivun vierellä on paikoitellen liian ahdas.

Kaivokadulla sijaitsevan Sokoksen seinustan linja-autopysäkillä on liian vähän tilaa linja-autoa odottaville, ja sen sijoittelu pahentaa jalankulkutilan ahtautta. Postikadun pysäkkikatokset luovat hankalia tilanteita jalankulkijoiden ilmestyessä yllättäen katoksen takaa pyörätielle.

”Elielinaukion sisäänkäynti metroon on epäsiisti ja turvattoman tuntuinen. Inhottava paikka kulkea lastenvaunuilla.”

- Yleiskaavahankkeen Helsinki 2050 -kyselyn tuloksia

Esteetön kulku metroon tapahtuu pitkälti erillisestä yhteysrakenneksestä Asema-aukiolla. Esteettömien yhteyksien rajallisuus koetaan epätasa-arvoisena, ja kyseisen rakennuksen lähiympäristö

ja hissit ahtaina, epämiellyttävänä ja likaisina. Lisäksi kyselyiden aikaan Elielinaukiolle saapuvien linja-autojen jättöpysäkki on purkanut matkustajat suoraan pyörätielle, mikä aiheutti vaaratilanteita sekä pyöräilijöille että jalankulkijoille. Sitten asiaa on korjattu siirtämällä pysäkki muualle.

Aineistossa ehdotetaan ainakin linja-autojen ajantasauspysäköintiä sijoitettavaksi muualle, vaikka lähtölaiturit olisivatkin Elielinaukiolla. Linja-autoja ehdotetaan siirrettäväksi esimerkiksi Kamppiin.

Yksityisautoilun murros

Kaivokatu on merkittävä läpiajoysteys Helsingin keskustan läpi. Kaupungin laajemmissa tulevaisuusstrategioissa yksityisautoilun tarvetta keskustassa pyritään kuitenkin vähentämään, jolloin Kaivokadunkin autoliikenne tulee vähenemään. Nykyisellään alueella on paljon autoja, takseja ja huolto liikennettä, ja niiden vaatima tila vie suurimman osan julkisesta tilasta.

”[Asema-aukio on] keskeinen tori täynnä takseja.”

- Yleiskaavahankkeen Helsinki 2050 -kyselyn tuloksia

Tilanjako ja konfliktit liikennemuotojen välillä

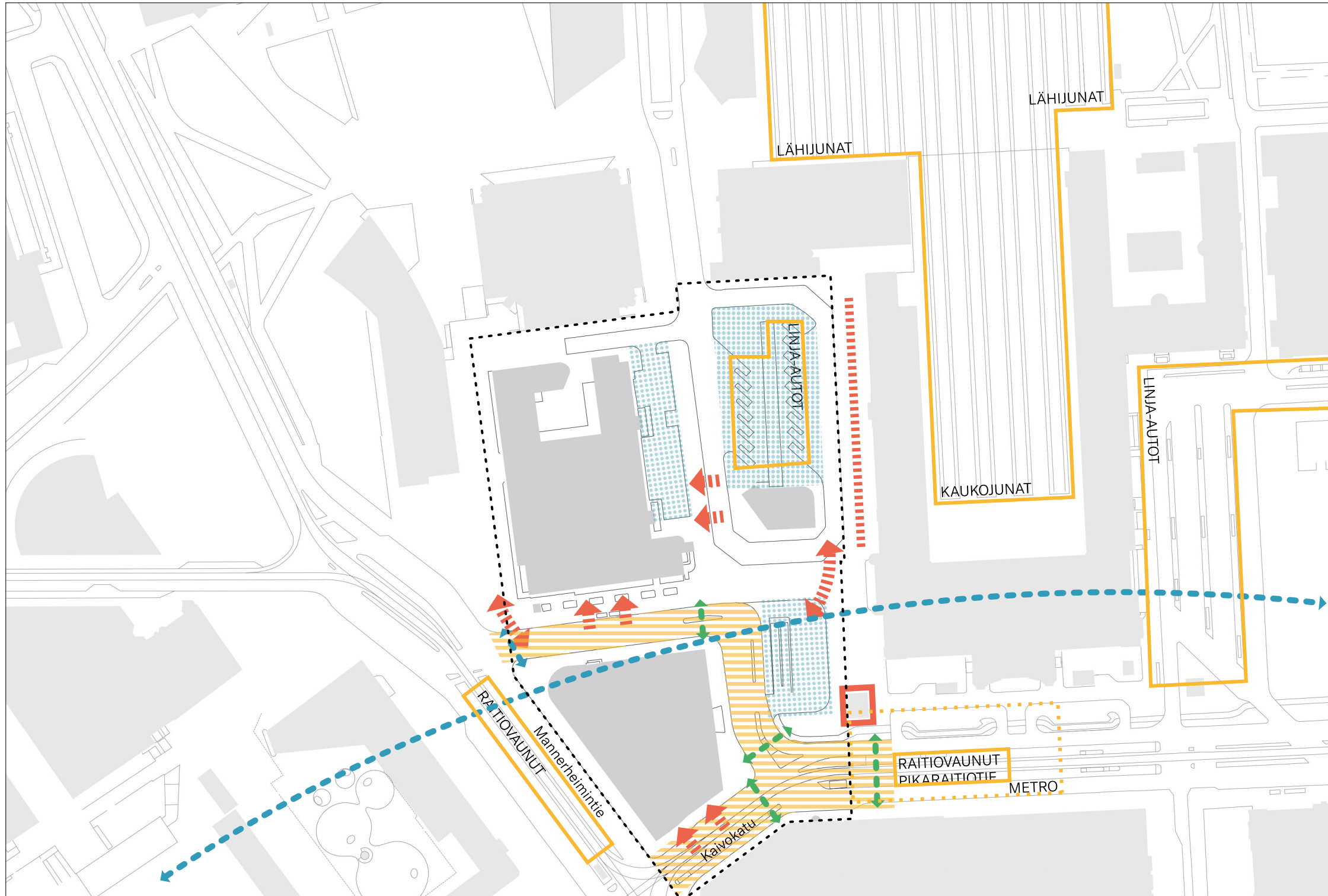
Aineistossa nousee vahvasti esiin kritiikki erityisesti ajokaistojen vaatimasta tilasta suhteessa muille kulkumuodoille jäävään tilaan. Erityisesti autoilla on liikaa tilaa ottaen huomioon auto- ja jalankulkijamäärien suhteet. Kaivokadulla, Asema-aukion reunassa ja Postikadulla 2+2 ajokaistaa koetaan liioitteluna, joka saa leveätkin katutilat tuntumaan ahtailta. Lisäksi liikennevalojen rytmityksen koetaan priorisoivan autoja, jolloin jalankulkijalle pitkään kestävät punaiset valot lisäävät turhautumista ja punaisia päin kävelyä. Kadun ylitykset koetaan turvattomiksi.

Kokemus epätasa-arvoisesta tilanjaosta koskee myös pysäköinnille varattua tilaa. Asema-aukion parkkihallin ramppi on sijoitettu keskeisesti, ja sen viereisellä taksitolpalla seisovat ja pysäköidyt autot vievät paljon tilaa. Tolppa on varmasti yksi kaupungin käytetyimmistä, ja taksit käyttävät vilkasta jalankulkuyhteyttä aseman länsiovien edustalla oikoreittinä Elielinaukiolta Asema-aukiolle, sekä toisin päin. Tämä aiheuttaa vaaratilanteita jalankulkijoille. Taksit ehdotetaan siirrettäväksi Elielinaukion reunaan, jolloin läpiajo Asema-aukiolle voitaisiin kieltää ja estää. Samaten Postitalon edessä maantasossa sijaitsevien pysäköintipaikkojen aiheellisuus kyseenalaistetaan.

Aseman länsisiivessä sijaitsevien liiketilojen sekä Vltavan huolto liikenne tapahtuu Asema-aukion ja Elielinaukion jalankulkualueita hyväksi käyttäen. Huoltoajoneuvoja on pysäköitynä aseman länsiovien edustalla vilkkaimman jalankulkuyhteyden kohdalla, minkä takia jalankulkijat joutuvat väistelemään jalankulkualueille pysäköityjä tai yllättäen niille nousevia autoja.



Leveät ajoväylät, paikoitushallin ramppi ja taksitolppa vievät suurimman osan Asema-aukiosta.





 LIIKENNEALUE DOMINOI
 JULKISTA TILAA


 JULKISEN LIIKENTEEN
 PYSÄKKI



 JULKISEN LIIKENTEEN
 MAANALAINEN PYSÄKKI


 KONFLIKTI JOUKKOLIIKENNE-
 PYSÄKIN JA MUIDEN
 LIIKENNEMUOTOJEN KANSSA



 VAARA, AUTOT OIKAISEVAT
 JALANKULKUALUEEN YLI


 HUONO TASOYHTEYS


 AHDAS PAIKKA


 TOIVE, AUTOKENTÄT
 IHMISTEN KÄYTTÖÖN


 UUSI YHTEYSTOIVE


 TOIVE, PRIORITEETTI
 LIIKENNEVALOISSA
 JALANKULKIJOILLE

3.4 Oleskelu ja virkistys

Tunnistettava kohtaamispaikka

Päärautatieaseman seutu on yksi kaupungin harvoista paikoista, jossa jokainen kaupunkilainen varmuudella vierailee. Helpon löydettävyyden ja tunnistettavuuden ansiosta erityisesti aseman ovien läheisyyteen voidaan sopia tapaamispaikka, mutta harva jää alueelle tapaamishetkeä pidemmäksi aikaa. Alueella olisi mahdollisuus olla kaikkien kaupunkilaisten kohtaamispaikka, mutta sen ei koeta houkuttelevan oleskeluun tai leikkiin.

”Yksi Helsingin käyntikorteista, varsinkin junalla saapuville. Ei lumoa ketään.”

- Yleiskaavahankkeen Helsinki 2050 -kyselyn tuloksia

Epä-aukioita ja läpikulkutiloja

Fyysisen ympäristön pirstaleisuuden takia kumpikaan aukioista ei hahmotu yhtenäisenä tilana. Aluetta kokonaisuutena leimaa oleskelupaikkojen ja istumismahdollisuuksien puute, eikä Elielin- tai Asema-aukioita nimistään huolimatta koeta aukioina.

Asema-aukio pyritään ohittamaan pysähtymättä, sillä ahtaissa jalankulkutiloissa tapahtuu vääjäämättä kohtaamisia, mutta nykyisellään ne ovat usein ei-toivottuja, kuten pelottaviksi koettuja, epämääräisesti käyttäytyviä ihmisiä tai liian päällekkäviksi koettuja mainostajia. Ahtaassa tilassa ei mahdu väistämään ei-toivottuja kohtaamisia, minkä takia Asema-aukio koetaan ahdistavaksi ja turvattomaksi.

Elielinaukio mielletään läpikulkutilaksi. Aseman länsijulkisivulla on kesäaikaan terasseja, mutta ainoana ei-kaupallisena istumapaikkana palvelee Postitalon paikoituskentän muuri aukion länsilaidalla.

Postikatu ja Kaivokatu ovat niin ikään vain läpikuljettavia katuja.

Paikka kaikille

Alueen toivottaisiin olevan kaikkien kaupunkilaisten käytössä, ei siis vain kaupalliseen käyttöön tai tietyille ihmisryhmille. Erityisesti Asema-aukioille on toivottu puistoa, suihkulähdettä ja mahdollisesti toritoimintaa. Elielinaukiolla nähdään olevan potentiaalia muodostua viihtyisäksi aukioksi, jossa voisi olla lämmitettyjä terasseja ja suihkulähde. Toisaalta Elielinaukion täydennysrakentamisen nähdään mahdollistavan talvikäyttöisten tilojen luomisen, kuten kauppahalli tai taidetilat.

Virkistys

Alueen läpi kulkee merkittävä, Töölönlahden Esplanadiin ja Kaivopuistoon yhdistävä virkistysreitti, joka kuitenkin hajoaa alueen hälyyn. Alueelta puuttuvat kasvillisuus ja selkeästi hahmottavat urbaanit tilat, jotka viestisivät jalankulkijalle virkistysreitin jatkumisesta.

Pehmentävän kasvillisuuden lähes täydellinen puuttuminen luo alueelle tylyn ilmeen. Postikadun katupuut ovat saaneet kehuja mittakaavan inhimillistämisestä rajaamalla katutilaa ja rytmittämällä korkean rakennuksen julkisivunäkymää.

”[Asema-aukion] muuttaminen tori-alueeksi. Suihkulähde. Toritoimintaa.”

- Jalan kaupunginosissa -kyselyn tuloksia

Erityisesti Asema-aukio nähdään potentiaalisena paikkana puistolle tai muulle kaupunkivihreälle ja oleskelulle.

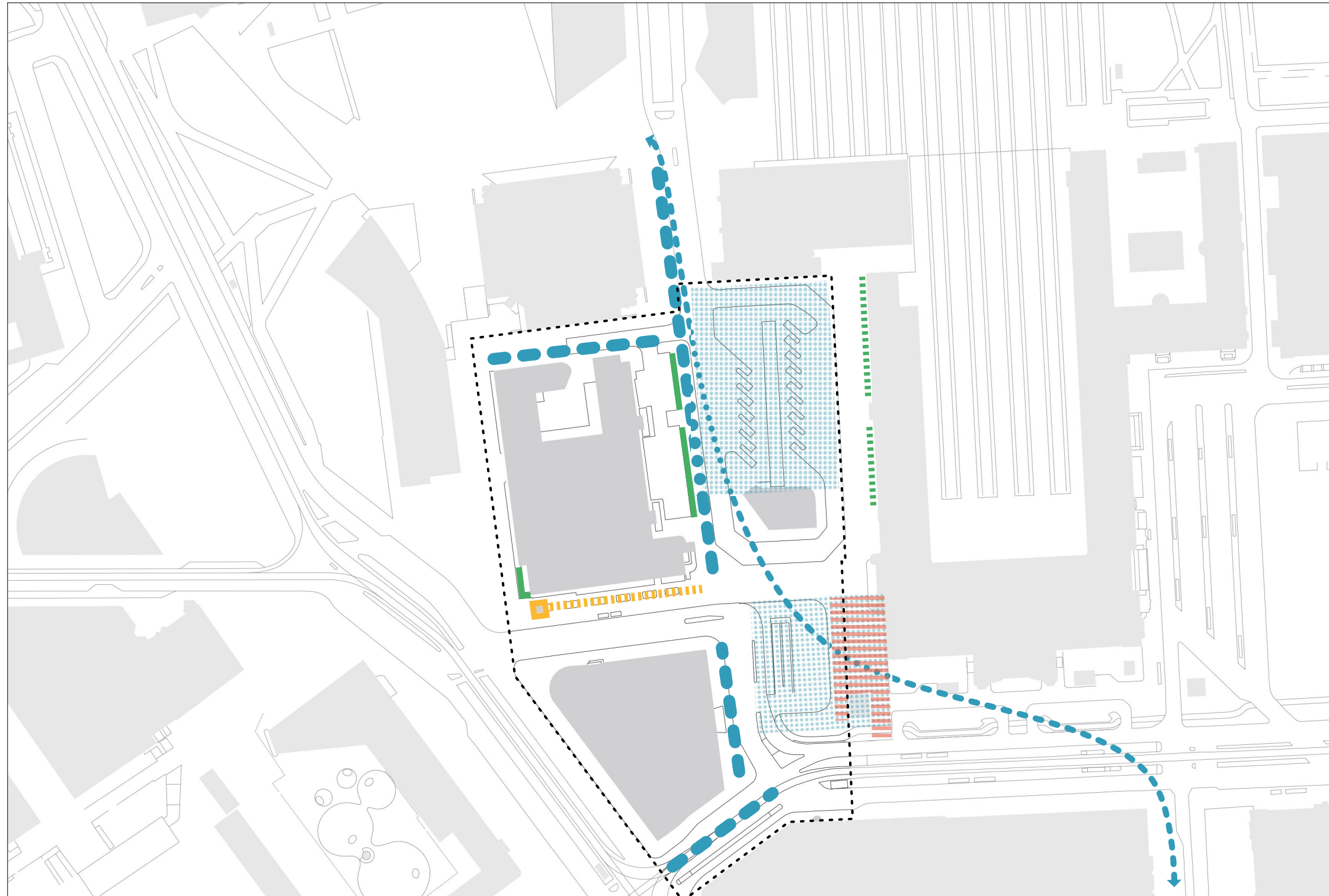
Toiminnallinen kasvillisuus

Aineistossa toistuu toive kasvillisuudesta, jolla parannettaisiin sekä alueen viihtyvyyttä, että mikroilmastoa. Kasvillisuudella voitaisiin rajata ajoneuvoliikennettä jalankulkualueista siten, että liikenteen häiriöt vähenevät. Puiden latvukset voisivat luoda suojaa tuulelta ja viimalta, sekä auringonpaisteelta. Kasvillisuus myös puhdistaa ilmaa sitomalla ilman epäpuhtauksia kuten rikin ja typen oksideja.

Alue on osa laajaa koviin pintojen katu- ja aukioverkkoa, jolla on niukasti hulevesiä imeyttävää tai viivytävää pintaa. Kasvillisuuden lisäämisellä on merkittävä potentiaali hulevesien hallinnassa.



Ilmaisen levähdyspaikan löytäminen alueelta vaatii luovuutta.



- 
AVOIN
PYSÄHTYMISPAIKKA
- 
KAUPALLINEN
PYSÄHTYMISPAIKKA
- 
ALUETTA PIRISTÄVÄ
YLLÄTYS
- 
PUURIVI LUO
HYVÄN MITTAKAAVAN
- 
EI-TOIVOTUT
KOHTAAMISET AIHEUTTAVAT
TURVATTOMUUDEN TUNNETTA
- 
UUSI OLESKELUPAIKKA
- 
UUSI PUURIVITOIVE
- 
VIHERYHTEYSTOIVE

3.5 Rakennetun ympäristön laatu

Arvokas asemanseutu

Rautatieaseman ympäristö on Helsingin käyntikortti, joten sen tulisi olla esteettisesti erityisen korkeatasoinen. Rautatieasema on alueen kohokohta, ja erityisesti sen arkkitehtuuri, julkisivut ja asemahalli saavat analysoidussa aineistossa kehuja kauneudestaan.

Alueen jalankulkualueiden päällysteet ovat laadukkaita ja alue on pääosin esteetön.

Muodottomat aukiot ja tylyt julkisivut

Alueen julkinen ympäristö koetaan yleisesti rumana. Molemmat aukiot ovat mittakaavaltaan liian suuria. Lisäksi aukiot eivät hahmotu kunnolla, sillä liikenneväylät ja linja-autokatokset, sekä Asema-aukiolle sijoittuvat parkkihallin ramppi ja metrosisäänkäynnin katos pilkkovat tilaa. Rakennelmien sirpaleinen ja mitäänsanomaton arkkitehtuuri ei sovi arvokkaaseen asemarakennukseen.

Salakauppa saa analysoidussa aineistossa kehuja inhimillisestä mittakaavastaan ja katutilan piristyksestä.

”Vltavan ravintolatalon voisi täydentää umpikortteliksi. Nykyaukio on liian suuri!”

- Yleiskaavahankkeen Helsinki 2050 -kyselyn tuloksia

Vltavan rakennuksen pohjoispuoli on sulkeutunut ja takapihamainen ja se vaikuttaa hylätyltä ja väliaikaiselta. Julkisivut molemmin puolin Postikatua ja -kujaa ovat sulkeutuneita, ja niissä on vähän rytmittäviä tai mielenkiintoisia yksityiskohtia. Postitalo ja Sokos ovat katutilaan nähden korkeita. Lisäksi Postitalon ja Sanomatalon itäjulkisivut hiljenevät illaksi, mikä lisää Elielinaukion länsireunan autoitumisen tunnetta öisin.



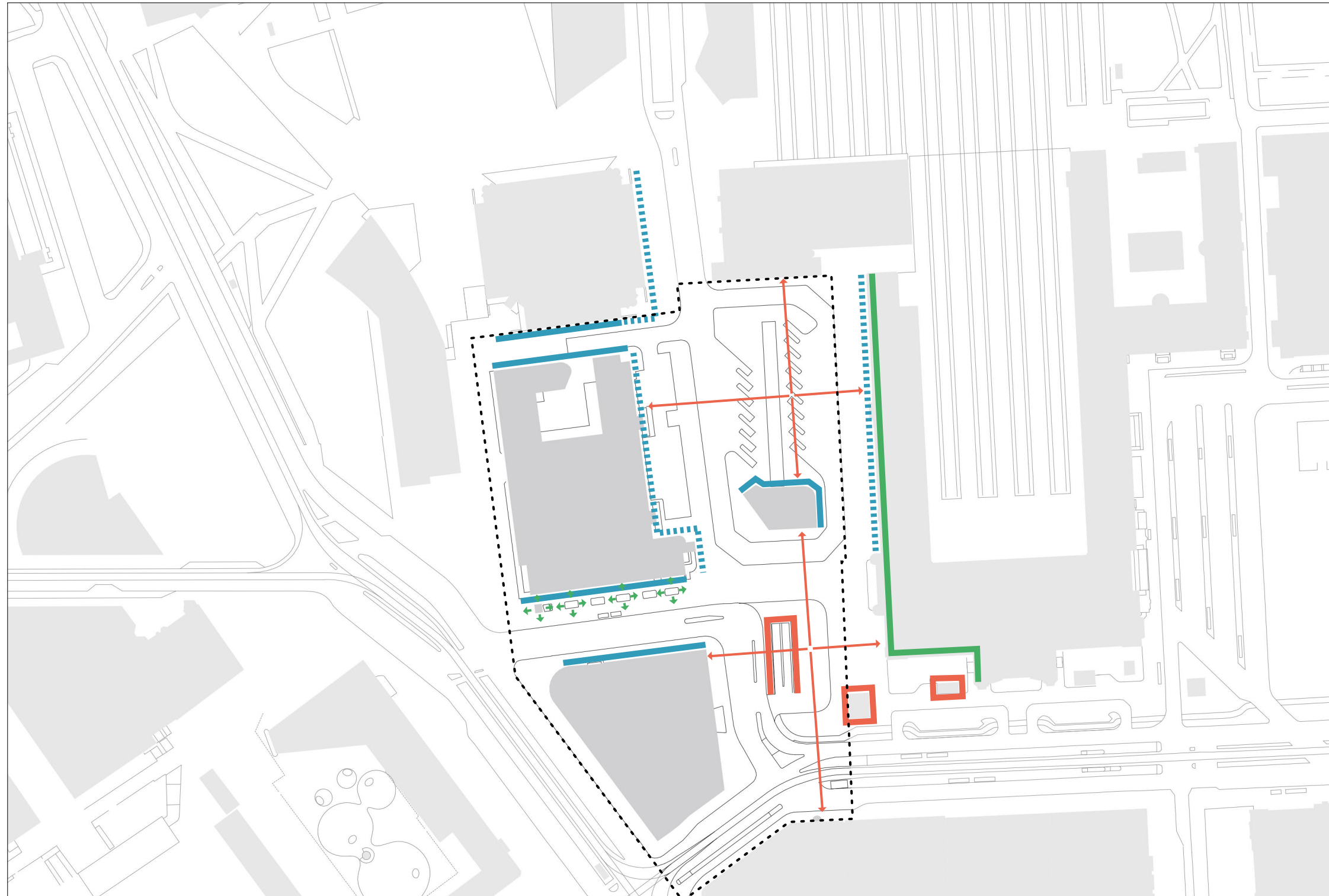
Päärautatieaseman arkkitehtuuri saa paljon kehuja, mutta jää usein hälyn jalkoihin.






Mielikuvat ruuhkaisesta, epäsiististä ja turvattomasta ympäristöstä eivät houkuta oleskeluun.



Asema- ja Elielinaukiolla on ollut monenmuotoisia aukiosommitelmia, mutta aukiot eivät ole kertaakaan historiassa olleet yhtä suuria kuin nykyään.
Kuva: Helsingin kaupunginmuseo, Osmo Aittapelto, 1977



-  ARKKITEHTONISESTI LAADUKAS
-  ARKKITEHTONISESTI HUONOLAATUINEN TAI HUONOSTI HOIDETTU
-  SULKEUTUNUT JULKISIVU
-  ILTAISIN SULKEUTUNUT JULKISIVU
-  MITTAKAAVALLISESTI LAADUKAS
-  MITTAKAAVALLISESTI LIIAN SUURI / HAHMOTTUU EPÄSELVÄSTI

3.6 Aistiympäristön laatu

Suojaton aistiympäristö

Alueella ei tarjoa suojaa epämiellyttäviä aistituntemuksia vastaan.

Asema-aukio, Kaivo- ja Postikatut kärsivät liikennemelusta. Ilmanlaatu erityisesti Kaivo- ja Postikatujen läheisyydessä on huono, sillä runsas liikenne aiheuttaa pakokaasuja ja nostattaa pölyä. Alueen yleisilme on epäsiisti ja roskainen, ja erityisesti syrjäiset nurkat ja metroon vievät hissit haisevat. Osa alueen käyttäjistä käyttäytyy ennakoimattomasti, mikä luo turvattomuutta.

”Meinaa jäädä pyörän alle risteyksessä ja autot kaahailevat ja melu on pelottava.”

- Jalan kaupungilla -kyselyn tuloksia

Elielinaukiolla on Asema-aukiota ja Kaivokatua vähemmän melua, koska siellä on matalammat ajonopeudet ja selvästi vähemmän liikennettä ja ajoneuvoja. Seisovien linja-autojen pakokaasut huonontavat ilmanlaatua. Laaja aukio on suojaton tuulelta ja viimalta, ja kapea katos suojaa bussin odottajia sateelta osittain.

”Talvella Rautatieaseman ympäristö kaipaa nykyistä enemmän valaistusta ehkäisemään turvattomuutta.”

- Kiva keskusta kävelijöille -kyselyn tuloksia

Koko alueelle toivotaan tehokkaampaa ja selkeämpää valaistusta, mikä ehkäisisi turvattomuuden tunnetta. Yhtenäisillä ja harkituilla valaistusperiaatteilla voitaisiin parantaa visuaalista ilmettä ja siten korottaa alueen laatua.

Kyselyaineiston kohdennus

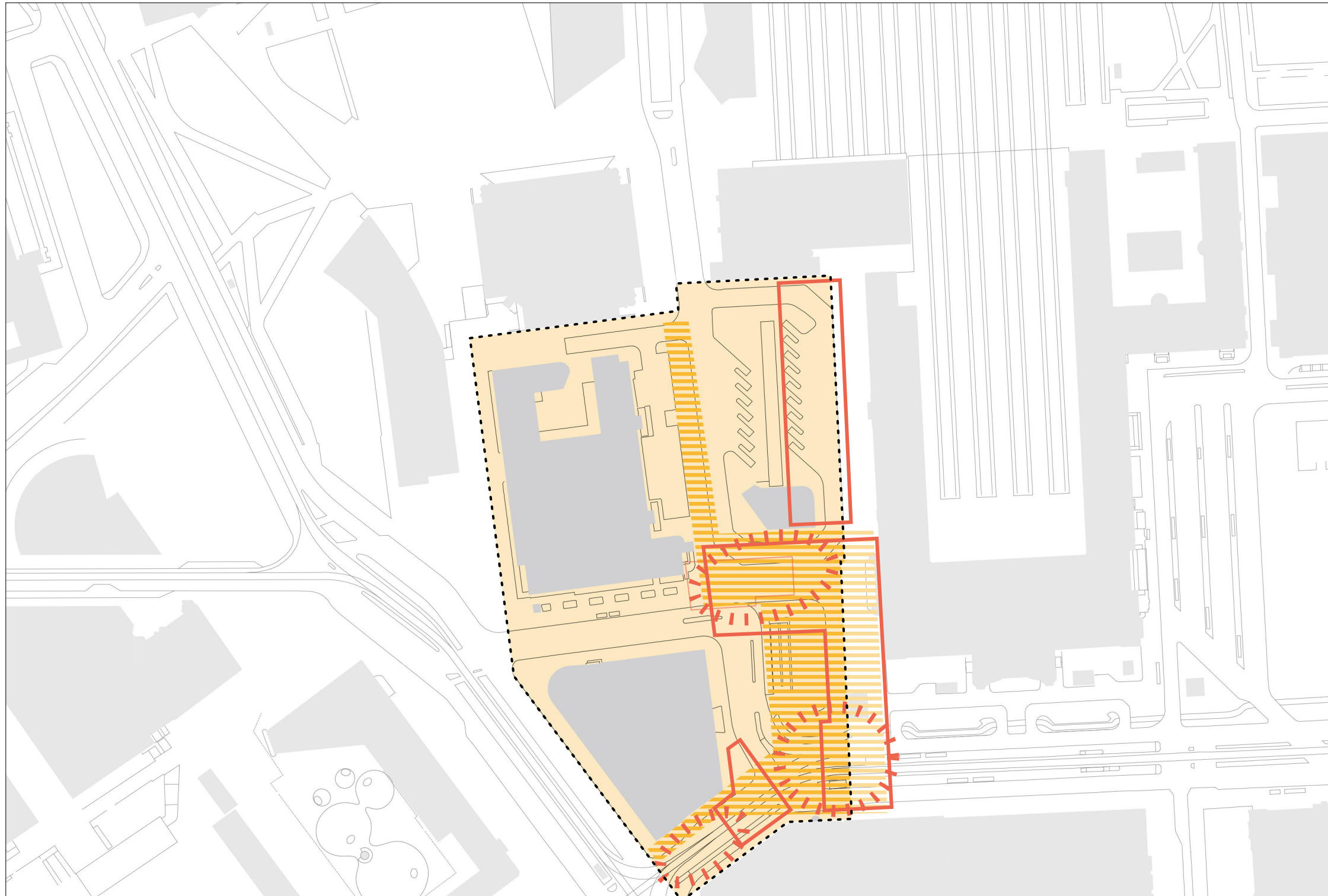
Kokonaisuutena aistiympäristöstä saatiin niukasti kommentteja, mutta siitä erityisesti kysyttäessä kommentteja saatiin runsaasti. Alueen yleiset järjestelyt ja yhteydet ovat ihmisillä päällimmäisinä mielessä, jolloin aistiympäristön laatu jää niiden jalkoihin. Toisaalta yleisten järjestelyjen paranemisen voidaan olettaa parantavan myös aistiympäristöä.



Ajokaistojen ja paikoitusalueiden hallitsemat avoimet kentät eivät suojaa tuulelta ja tuiskulta.



Alueelle toivotaan yhtenäisiä ja laadukkaita valaistusperiaatteita.



TURVATON YMPÄRISTÖ



HUONO ILMANLAATU



MELUHAITTA



KOKO YMPÄRISTÖÄ
RASITTAVAT ONGELMAT:
Tuulisuus
Huono valaistus
Epäsiisti yleisilme

4 Aineisto ja menetelmät

Aineisto

Aineiston koostavat käyttäjäkyselyt ja havainnointityö on tehty vuosien 2008-2019 välisenä aikana. Suurin osa kyselyistä on tehty neljän viimeisen vuoden sisällä. Useimmissa aineistoissa on käytetty internet-pohjaista kyselylomaketta tai karttakyselyä, paitsi Helsingin jalankulkualueiden laadullisissa tutkimuksissa, jotka perustuivat asiantuntija-arvioihin ja haastatteluihin. Keskusta-Kamppi -käyttäjäkyselyssä käytettiin internet-kyselyn rinnalla postitse lähetettyjä otantakyselyjä.

Analyysissa käytetty aineisto on listattu johdantokappaleessa.

Useimmat internet-pohjaiset kyselyt ovat sisältäneet kartalle merkittäviä pisteitä tai reittejä, ja usein niihin on liittynyt mahdollisuus vapaamuotoiseen kommentointiin. Kyselyihin on voinut vastata keskimäärin noin kuukauden ajan (3 – 7 viikkoa), ja ne ovat tavoittaneet vaihtelevan määrän vastaaajia, sadoista tuhansiin. Yleensä karttamerkintöjä on ollut moninkertainen määrä vastaajien lukumäärään nähden. Yksittäiset vastaajat ovat siis merkinneet useampia karttamerkintöjä. Internet-pohjaisten kyselyiden etuna on, että ne vaativat vähemmän henkilöresursseja kuin perinteisemmät kyselymenetelmät, joten niillä voidaan saada lukumääräisesti enemmän vastauksia. Toisaalta vastaaja ei saa tukea fasilitaatorista, jos kysely tuntuu vaikealta.

Käytettyjen menetelmien yksipuolisuus on rajannut kyselyistä saatavaa tietoa sekä osaltaan muodostanut vastaajajoukon profiilin homogeeniseksi. Vastaajiksi on valikoitunut henkilöitä, jotka käyttävät aktiivisesti internetiä ja joilla on mahdollisuus kyselyn tekemiseen sähköisesti. Vastaajista puuttuvat ne, joilla mahdollisuutta ei ole: lapset, vanhukset, muunkieliset tai suomen-, ruotsin- tai englanninkielentaidottomat.

Alidustettuina ovat alle 20- tai 30-vuotiaat, kyselyn ikähaarukan muodosta riippuen. Iäkkäämmistä vastaajista alidustettuina ovat olleet yli 60 vuotiaat (joissakin tutkimuksissa yli 50- tai 70-vuoti-

aat). Kysymyksiin vastanneiden ikäjakauma painottuu siis 30-50 ikävuoden välille.

Kyselyihin on vastannut jonkin verran enemmän naisia kuin miehiä. On tiedossa, että suurin osa joukkoliikenteen käyttäjistä on naisia ja naiset liikkuvat miehiä useammin kävellen tai pyörällä.¹ Sukupuolijakaumasta ei voi kuitenkaan suoraan vetää johtopäätöstä, että naiset olisivat kiinnostuneempia vastaamaan koska he liikkuisivat enemmän alueella, tai koska he liikkuisivat siellä enemmän jalan.

Kyselymenetelmien yksipuolisuuden vuoksi vastaajaryhmä on homogeeninen eikä edusta näin kaikkia niitä erilaisia ryhmiä, jotka ovat tarkastelualueella edustettuina. Kyselyt ovat olleet toisistaan erillisiä, eikä kyselyiden tuloksia siksi ole helppo tulkita kokonaisuutena. Kyselyistä puuttuu keskinäistä systemaattisuutta, joka vaikeuttaa vertailua tuottamatta kuitenkaan tietoa eri tasoilla: esimerkiksi vastaajat on jaettu kolmeen ikäryhmään, mutta kyselystä riippuen ryhmät on jaettu 5-10 -vuoden tarkkuudella eri tavoin. Kysymysten taustalla vaikuttavat lähtötiedot ovat hajanaisesti saatavilla, ja joistakin kyselyistä eivät edes saatavilla: esimerkiksi mikä on se suunnitelma, jota kysymyksissä on pyydetty kommentoimaan, tai millaisilla perusteilla aineiston kohdealueet on valittu.

Kyselyissä on paljon keskinäistä päällekkäisyyttä ja yksinkertaistetuilla karttamerkinnoilla vastauksien taso jää pinnalliseksi. Kysymykset keskittyvät paljolti nykytilanteeseen ja niissä on vain vähän ratkaisukeskeisiä kysymyksiä. Lisäksi useat kysymyksistä ovat arvottavia: kysymykset kuten ”kerro mikä on huonosti” tai ”miten parantaisit” sisältävät olettamuksen ongelmasta. Kysymysten asettelu ohjaa kohdistamaan kirjoitetut vastaukset ongelmiin, ja positiiviset huomiot saavat vain vähän tilaa.

Menetelmät

Eri yhteyksissä kerätystä aineistosta koottiin erityisesti suunnittelualuetta koskevat tiedot ja vastaukset, mutta myös sellaiset laajempaa aluetta koskevat kommentit, jotka välillisesti saattavat

vaikuttaa alueen suunnitteluun. Kyselyiden materiaali pilkottiin teemoittain ja koottiin taulukoihin teemojen mukaan. Teemat on käsitelty kokonaisuuksina ja niiden huomiot on esitetty kartalla sekä tekstimuodossa. Yhteenvedoon on käytetty SWOT-analyysiä, jossa on kerätty yhteen alueen nykytilan vahvuudet ja heikkoudet sekä esitetty sen tulevaisuuden mahdollisuudet ja uhkat. Yhteenvedossa on hahmoteltu tavoitteita alueelle, jotka on johdettu Helsingin kaupunkistrategiasta² ja hyvän kaupunkisuunnittelun teorioista, kuten Jan Gehlin Jan Gehlin laadukkaan kaupunkiympäristön 12 kriteeristä³.

Jatkotutkimusehdotukset

- Tässä työssä käsitelty aineisto on keskittynyt pääosin puutteisiin, ongelmiin ja negatiivisiin asioihin. Jatkossa kyselyissä tulisi nostaa enemmän esille myös potentiaalit ja vahvuudet.
- Kyselymenetelmien yksipuolisuus on johtanut vastaajakunnan yksipuolisuuteen. Aineiston puutteita voisi täydentää kohdennetuilla kyselyillä tai kiinnittämällä jatkotutkimuksissa huomiota menetelmien monipuolisuuteen.
- Päällekkäisyyksiä ja samantapaisia kyselyjä on monia, mutta aiheissa ei päästä kovin syvälle. Kysymykset voisivat olla monipuolisempia ja nykytilan tutkimuksen lisäksi ratkaisukeskeisiä.
- Kyselyt eivät muodosta kokonaisuutta, vaan ovat hajanaisia. Kaupungin erilaisia tutkimusprojekteja voisi tulevaisuudessa koordinoida niin, että ne olisivat selkeämmin osia kokonaisuudesta ja täydentäisivät toisiaan.

1) <https://www.liikennefakta.fi/markkinat/yhdenvertaisuus/tasa-arvo> (vierailtu 9.12.2019)

2) Gehl, J; Svarre, B; (2013), How to Study Public Life, Washington, Covelo, London, Island Press

3) Maailman toimivin kaupunki – Helsingin kaupunkistrategia 2017-2021, <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kaupunki-ja-hallinto/strategia-ja-talous/kaupunkistrategia/strategia-ehdotus/> (vierailtu 12.12.2019)

