

An aerial photograph of a bustling outdoor market square. The square is filled with numerous stalls, many of which are covered with white or light-colored canopies. People are seen walking through the square, and several cars are parked along the edges. In the background, there are buildings and a body of water with a ship visible.

Kauppatorin toiminnallinen tarkastelu 2018

Antti Takkunen
19.3.2019

Sisällysluettelo

1. Johdanto.....	1
2. Fyysinen ympäristö ja toiminnot	3
Fyysinen ympäristö.....	3
Toiminnot	5
3. Kävely	6
Kävelijämäärät ja tilan riittävyys.....	6
Kulkusuunnat Suomenlinnan laualta	8
4. Oleskelu.....	10
Sosiaalinen ympäristö	10
Oleskelukartoitukset.....	11
5. Auto- ja pyöräpysäköinti	12
Pysäköintipaikat.....	12
Pyöräpysäköinti	13
6. 12 laatukriteerin arvio	14
7. Johtopäätökset.....	19
Lähdeluettelo	20

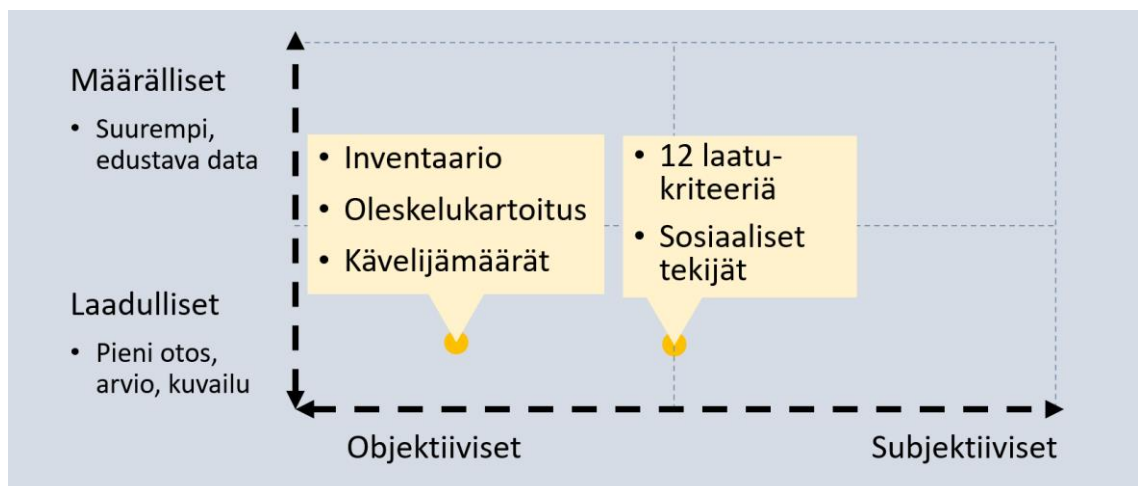
1. Johdanto

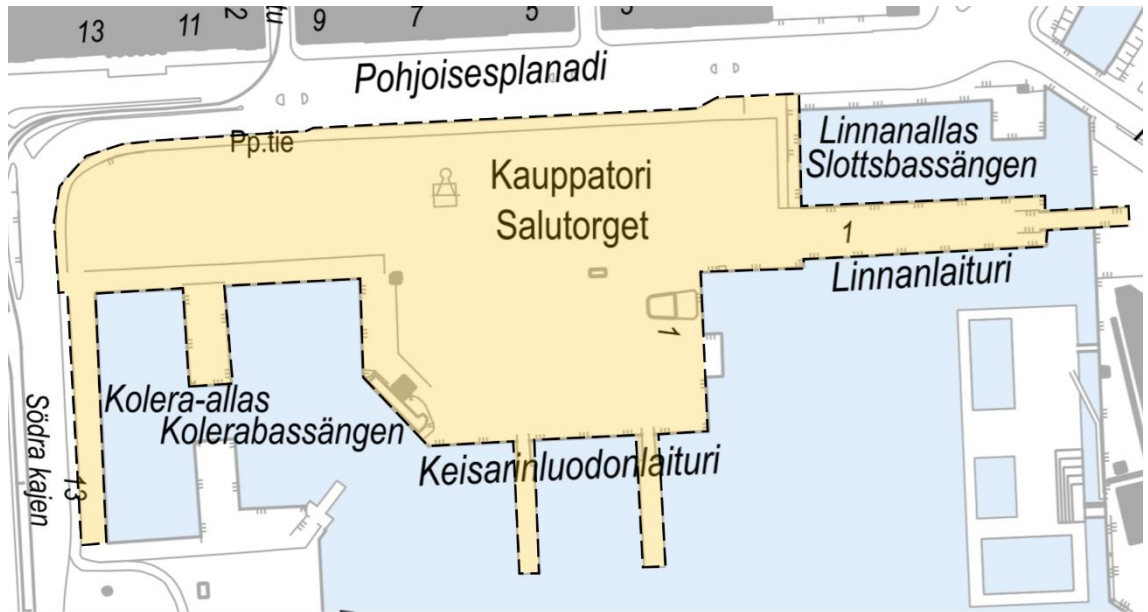
Tutkimuksen tarkoituksena oli arvioida Kauppatorin vuoden 2018 kesäkokeilun toimivuutta erityisesti kävelijöiden näkökulmasta ja tuottaa tietoa Kauppatorin kehittämisen tueksi. Vertailukohtana tutkimukselle toimi vastaava, vuonna 2017 toteutettu pilottitutkimus, jonka menetelmiä toistettiin ja kehitettiin. Kesäkokeilu toteutettiin elokuussa 2018, ja tutkimus tehtiin paikan päällä perjantaina 17.8.2018. Samalla toteutettiin myös drone-ilmakuvaus, josta saatiin lisää tutkimusaineistoa. Tutkimuspäivän sää oli aurinkoinen, ja lämpötila oli 20-23 asteen välillä.

Tutkimusmenetelminä käytettiin Jan Gehlin kaupunkitilan ja kaupunkielämän tutkimusten pohjalta kehitettyjä Gehl Institute -työkaluja. (Gehl Institute 2019) Menetelmissä havainnoidaan, miten ihmiset äänestävät jaloillaan, eli miten tilassa kävellään ja oleskellaan. Menetelmillä voidaan tuottaa tietoa kaupunkielämän näkökulmasta, ja tietoa olisikin hyvä täydentää esimerkiksi paikallisella tilan käyttäjiä ja paikallisia toimijoita haastatteleamalla sekä lähialueelta kerätyllä datalla. Lisäksi tutkimuksessa laskettiin pysäköityjen linja-autojen määriä päivän eri aikoina.

Käytettyjä Gehl Institute -työkaluja olivat inventaario, kävelijämäärien laskenta, oleskelukartoitus, tilan sosiaalisten tekijöiden arviointi sekä 12 laatukriteerin arvio. Taulukon 1 mukaisesti käytetyt menetelmät tarjoavat objektiivisempia ja subjektiivisempia näkökulmia tilan laatuun liittyen paikallisella tasolla. Inventaario, oleskelukartoitus ja kävelijämäärät perustuvat laskentoihin, ja ovat näin objektiivisia menetelmiä. 12 laatukriteerin arvio ja sosiaalisten tekijöiden arviointi ovat kriteeristöön perustuvia arvioita, joihin osaltaan vaikuttaa myös arvioijan subjektiivinen kokemus. Näin nämä menetelmät sijoittuvat objektiivisen ja subjektiivisen arvion välimaastoon. Gehl Instituten menetelmien lisäksi tutkimuksessa tarkasteltiin kävelyreittejä Kauppatorin sisällä ja tarkasteltiin auto- ja pyöräpysäköintiä torilla.

Taulukko 1. Käytettyjen tutkimusmenetelmien arviointi.



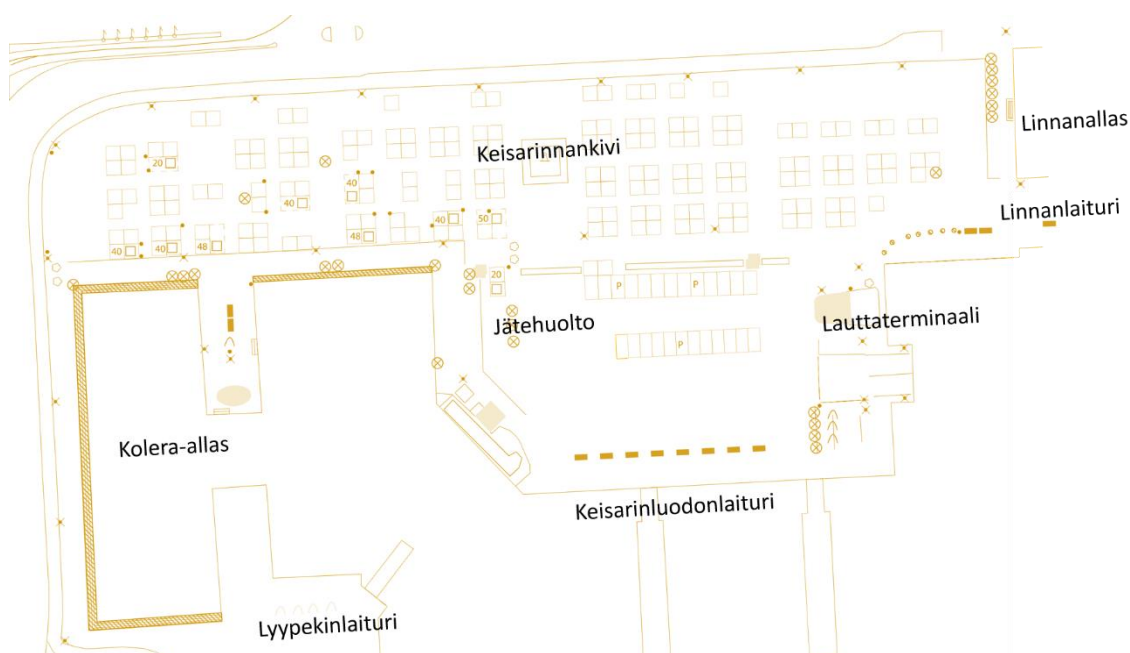


Kuva 1. Tarkastelualueen rajat.

Tämän raportin luvussa 2 tarkastellaan fyysisen ympäristön tekijöitä, jotka toimivat perustana tilan käytölle. Lisäksi luvussa 2 luodaan yleiskuva tilan eri toiminnoista, jota avataan tarkemmin myöhemmissä luvuissa teemakohtaisesti. Näitä teemoja ovat kävelijämäärät, sosiaalinen ympäristö ja oleskelu sekä auto- ja pyöräpysäköinti. Luvussa 6 arvioidaan tilan laatua 12 kriteerin arvion kautta, ja luvussa 7 kootaan yhteen tutkimuksen johtopäätökset.

2. Fyysinen ympäristö ja toiminnot

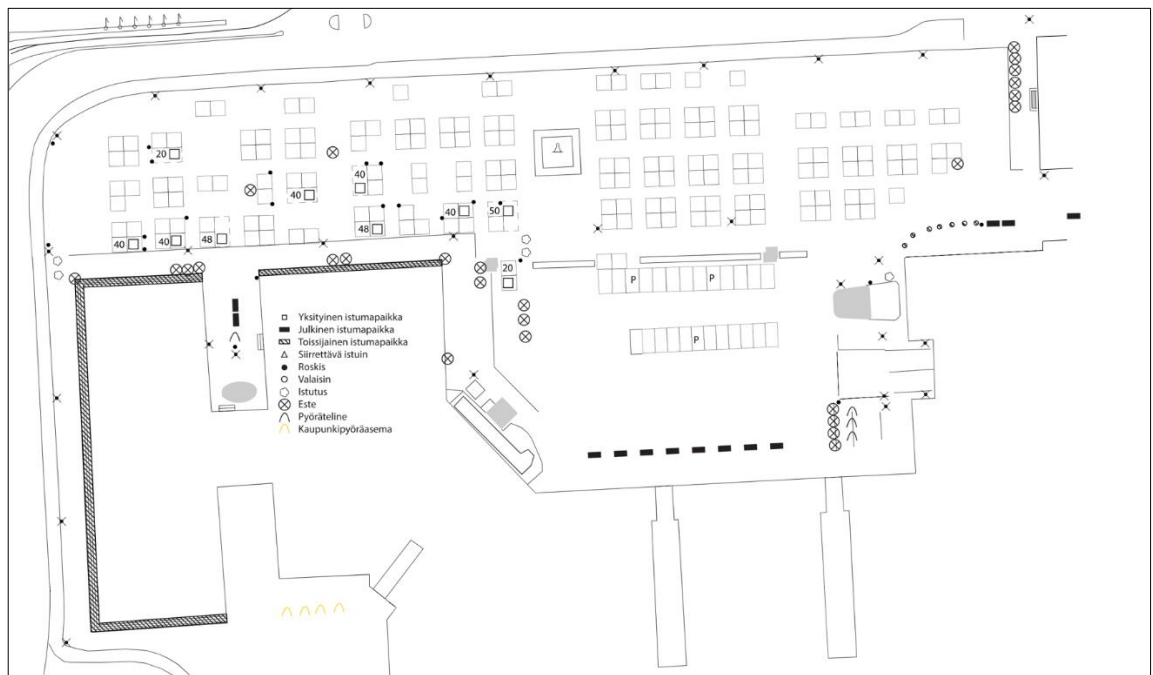
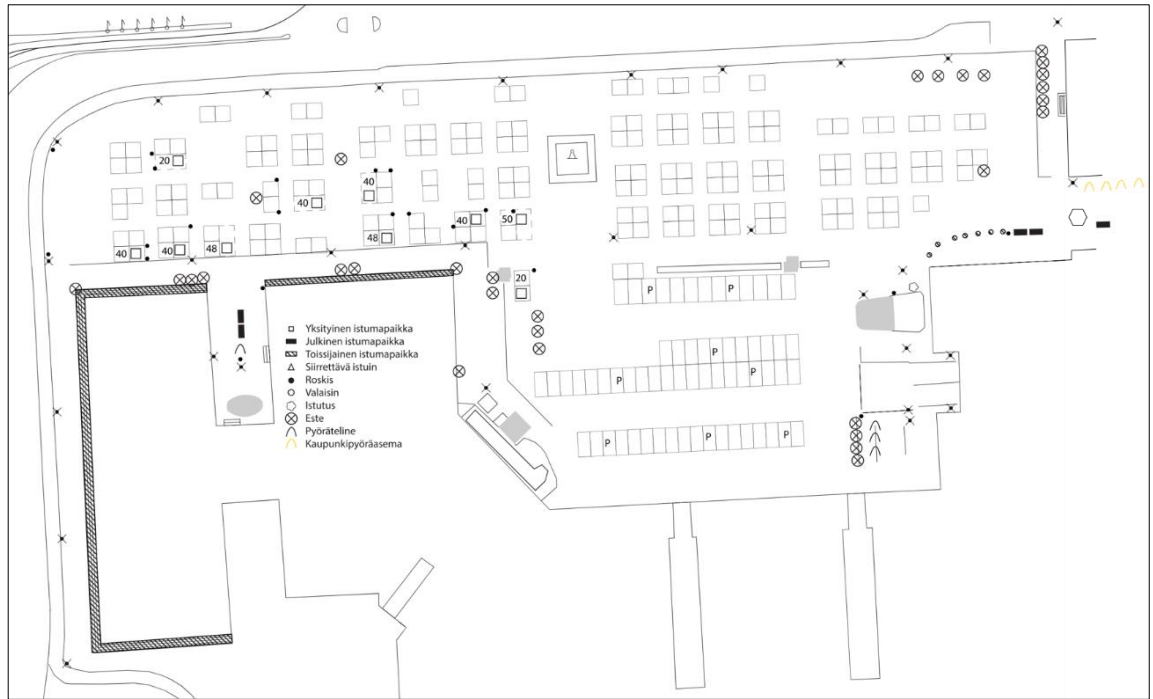
Kuvassa 2 on esitetty Kauppatorin kartta, josta näkyy pääasiallinen tutkimusalue ja sen eri osien nimet. Kartan symbolit käydään alempana tarkemmin läpi. Varsinainen torialue myyntikojuineen jakautuu kahteen osaan. Keisarinnankiven patsaan länsipuoleisella osalla on elintarvikemyyntiä sekä kahvila- ja ravintolakojuja, itäpuoleisella osalla käyttötavaroiden myyntiä. Jäteposteja sijaitsee torin keskellä. Lauttaterminaalista lähtevät Suomenlinnan lautat. Keisarinluodonlaiturilta ja Kolera-altaan laiturilta kulkee lauttoja muun muassa Korkeasaareen ja Vallisaareen, Linnanlaiturilta taas pääsee laivalla esimerkiksi Porvooseen.



Kuva 2. Kauppatorin kesän 2018 kartta

Fyysinen ympäristö

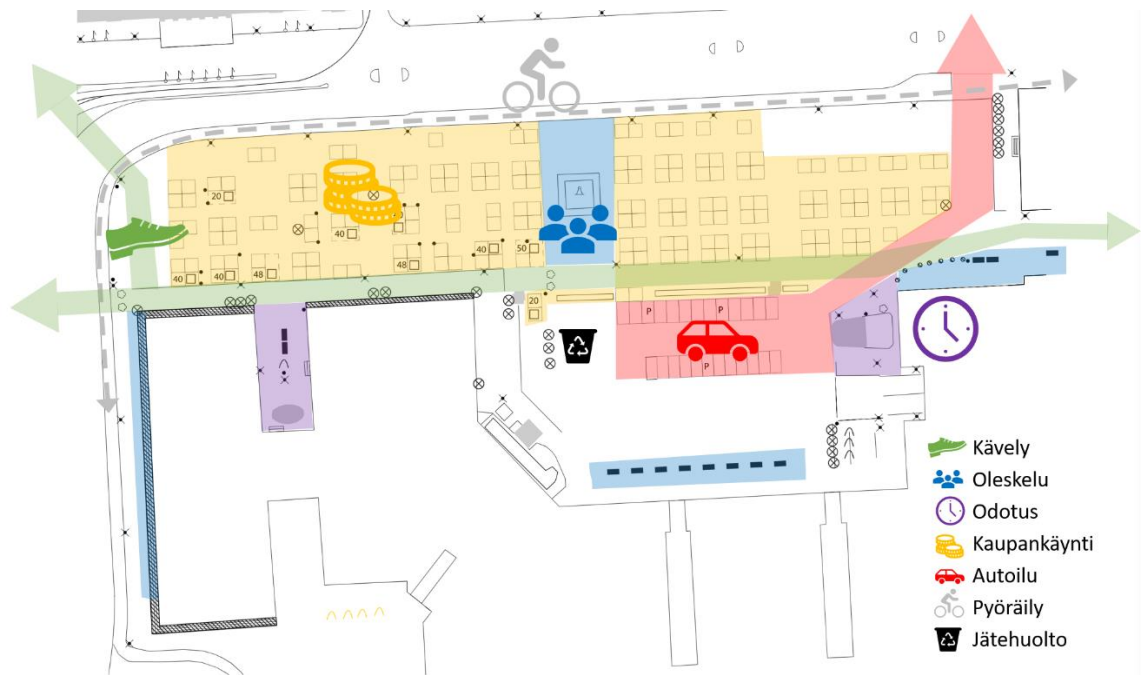
Kauppatorin fyysisestä ympäristöstä tehtiin inventaario Gehl Instituten ”Place Inventory”-työkalun avulla. Menetelmällä inventoidaan ne fyysiset elementit, jotka voivat lisätä kaupunkielämää. Kuvissa 3 ja 4 esitetyistä inventaarioista käy ilmi Kauppatorin muutokset kesien 2017 ja 2018 välillä.



Kuvat 3 ja 4. Tilanne vuosina 2017 (ylempi kuva) 2018.

Suurin muutos vuoteen 2017 verrattuna on pysäköintipaikkojen vähentyminen 65:sta 25:een. Lisäksi Keisarinluodonlaiturin lähelle on tuotu lisää penkkejä, ja torin läpi kulkevalle kävelyväylän päihin on tuotu ajoesteinäkin toimivia istutuksia. Kaupunkipyöräasema on siirretty Linnanlaiturilta Lyypekinlaiturille. Keisarinnaankiven eteläpuolella on lisää myyntipöytiä. Torin koilliskulmasta on viety pois betoniporsaita ja Linnanlaiturilla ollut mutterinmuotoinen rakennus on poistettu.

Toiminnot



Kuva 5. Torin jakaminen toiminnoittain.

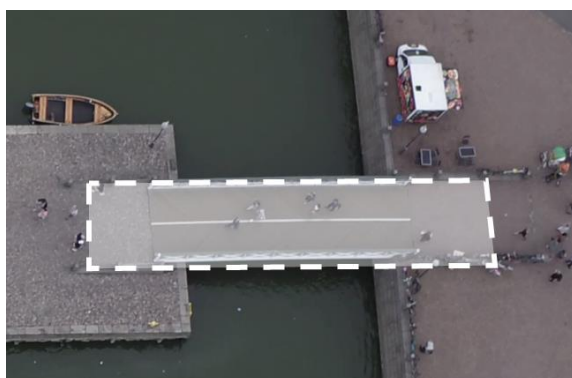
Torin voi nähdä jakautuvan toiminnoiltaan erilaisiin alueisiin. Kuvassa 5 on esitetty torin eri osien pääasiallinen toiminto. Kävelyn, pyöräilyn ja autoilun kohdalla kyse on liikkumisesta. Oleskelu, odotus ja kaupankäynti taas ovat staattisempia toimintoja. Osassa torialuetta mitään yksittäistä toimintoa on hankala nimetä. Toiminnot ovat paikoin päällekkäisiä, minkä aiheuttamia haasteita tutkitaan myöhemmissä luvuissa.

3. Kävely

Kävelyn osalta keskityttiin kahteen päänäkökulmaan. Ensinnäkin, tilan riittävyyttä arvioitiin kävelijämäärältään kiireisimmällä kulkuväylällä, joka kulkee itä-länsisuuntaisesti Kolera-altaiden luota kohti lauttaterminaalia (merkitty vihreällä edellisen sivun kuvaan 5). Toiseksi, tutkimuksessa arvioitiin torilla tehtyjen muutosten vaikutusta ihmisten käyttämiin kävelyreitteihin Suomenlinnan laualta saapuvien ihmisten osalta.

Kävelijämäärät ja tilan riittävyys

Kauppatorin yhdeksi ongelmaksi havaittiin jo kesällä 2017 tilanahtaus torin läpäisevällä kulkuväylällä. Kulkuväylän ruuhkautumista arvioitiin Lontoon kaupungin käyttämällä ohjeistuksella ”*Pedestrian Comfort Guidance*”, jossa kävelyn vaatiman tilan leveys pyritään mitoittamaan viikon huipputunnin keskimääräisen kävelijämäärän perusteella (Transport of London 2010). Yksikkönä on kävelijämäärä/ minuutti/ metri, ja väylän todellinen leveys väliaikaisine esteineen huomioidaan mittauksessa. Tavoitelukemana on 9-11 hlö/min/m, jolloin ihmiset pystyvät vielä kävelemään omaa tahtiaan. Raja-arvona ohjeistuksessa pidetään 12-14 ihmistä, jolloin konfliktien määrä kävelijöiden välillä kasvaa.



	2018	2017
Klo 11	6.1	6.7
Klo 15	5.1	8.1
Klo 17	-	7.4

Kuva 6. ja taulukko 2. Linnanlaiturin sillan mittauspaikka.

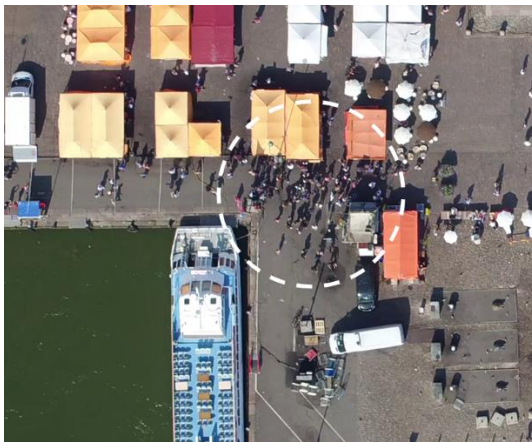
Ensimmäinen laskentapiste oli Linnanlaiturin sillan kohdalla. Sillan leveys on 5 metriä ja 15 minuutin mittausten keskiarvot vuonna 2018 olivat 5,1- 6,1 hlö/min/m välillä. Tila siis riittää hyvin Kauppatorin itälaidalla. Ainoat tutkimuksissa havaitut ongelmat syntyivät, kun siltaa ylittivät samanaikaisesti sekä kävelijät että pyöräilijät.



	2018	2017
Klo 10:30	7.1	8.6
Klo 13:30	12.1	12.5
Klo 15:30	9.4	-
Klo 16:30	8.0	10.5

Kuva 7 ja taulukko 3. Kolera-altaan mittauspaikka.

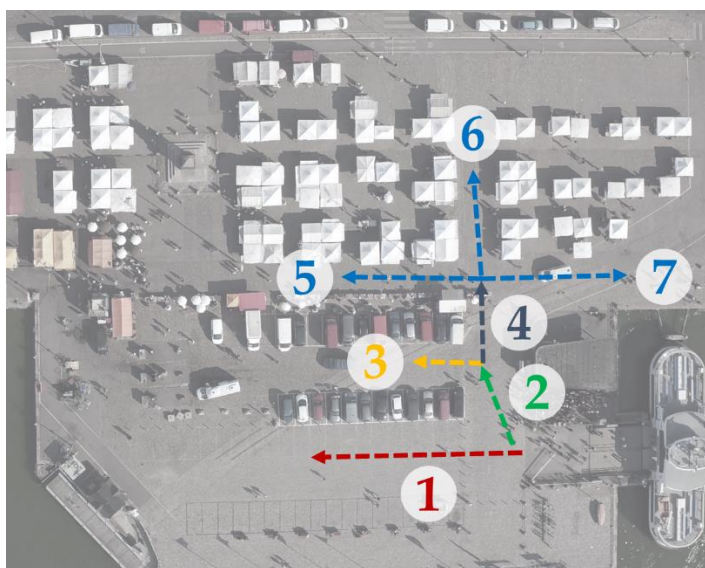
Toinen mittauspiste oli Kolera-altaan kohdalla torin länsilaidalla. Siellä väylän leveys oli 4 metriä kuvassa näkyvän myyntitiskin kohdalla. Välillä väylä todellinen leveys oli ajoittain tätä kapeampi, kun ihmisten asioivat torikojuilla tai kun niiden huoltoliikenne pysäköi väliaikaisesti kulkuväylälle. Taulukossa 3 esitetyt tulokset ovat 15 minuutin keskiarvoja 4 metrin väylänleveydellä. Keskipäivästä eteenpäin torin väkimäärä kasvaa, ja väylä ruuhkautuu ajoittain. Ajoittaista tungosta tehostaa myös se, että ihmiset saapuvat sykäyksittäin torille liikennevalojen tahdissa ja lähtevät isoina ryhminä lautoilta.



Kuvat 8 (vas.) ja 9 (oik.). Kävelyn ongelmakohtia Kauppatorilla.

Muuten torilla on tungosta lähinnä torin keskivaiheilla, jossa torikojuilla asioidaan ja torin läpi liikutaan samassa kapeassa kohdassa (kuva 8). Torikojujen järjestelyt ja mukulakiveä miellyttävämpi pinnoita saavat myös osan kulkemaan torin ympäri kulkevalla pyörätiellä (kuva 9).

Kulkusuunnat Suomenlinnan lautalta



Kuva 10. Ilmakuvauksesta tunnistetut pääkulkusuunnat.

Ilmakuvauksesta tarkasteltiin Suomenlinnan lautalta lähtevien ihmisten kulkusuuntaa, vertaillen niitä kesän 2017 havaintoihin. Kulkusuunnat numeroitiin kuvan 10 mukaisesti, ja eri nuolien mukaisiin suuntiin lähtevien ihmisten määrät laskettiin näiden poistuessa lautalta.

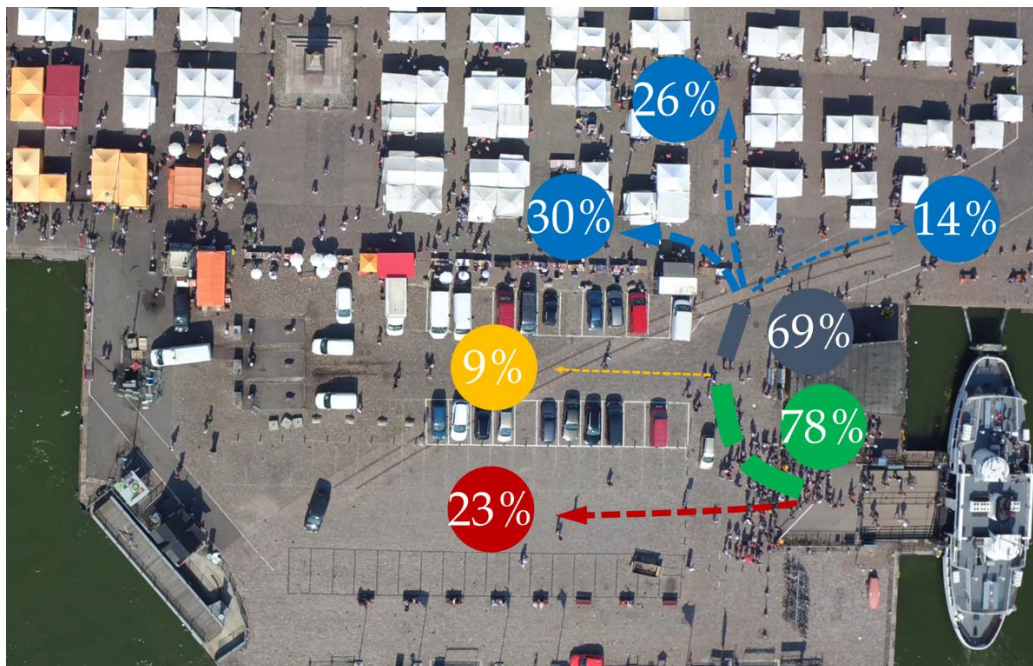
Taulukko 4. Eri kulkusuuntiin lähtevien prosenttiosuudet 2017 ja 2018.

	2018 10:30	2017 8:15	2018 13:40	2017 13:40	2018 15:40	2017 16:30
Suunta 1	16 %	19 %	14 %	20 %	37 %	27 %
Suunta 2	84 %	81 %	86 %	80 %	63 %	74 %
Suunta 3	8 %	27 %	11 %	30 %	7 %	25 %
Suunta 4	76 %	54 %	74 %	50 %	56 %	58 %
Suunta 5	30 %	5 %	35 %	13 %	24 %	16 %
Suunta 6	32 %	22 %	20 %	24 %	25 %	20 %
Suunta 7	14 %	27 %	20 %	13 %	7 %	13 %

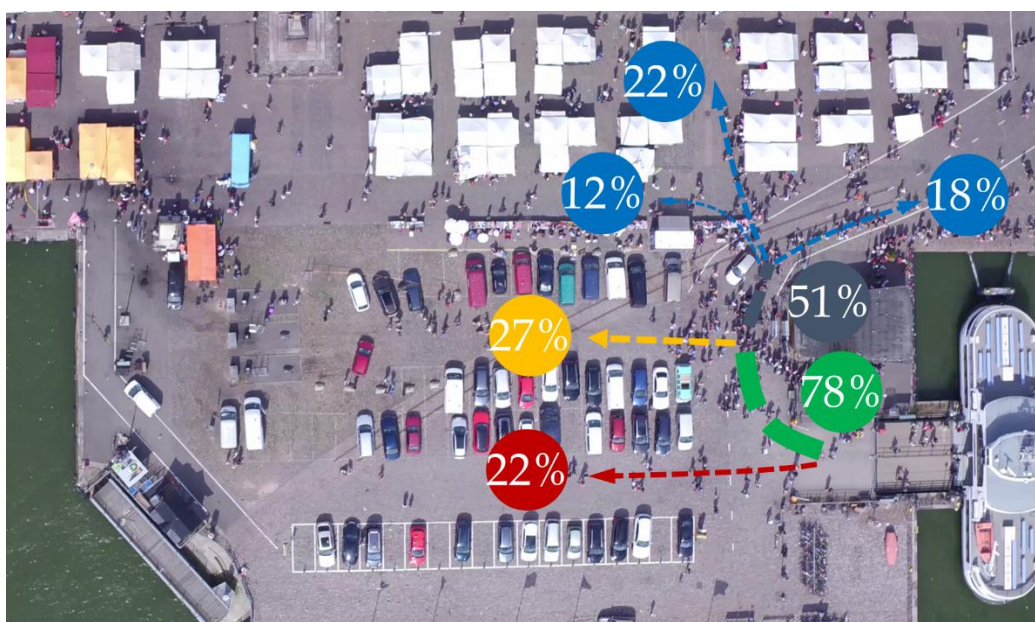
Taulukkoon 1 on koottu kulkusuuntatarkastelujen tulokset eri kellonaikoina vuosina 2017 ja 2018. Merkittävimmät erot on korostettu näkyviin: suunta 3 oli paljon käytetympi vuonna 2017 kuin vuonna 2018, jolloin suunta 4 korostui. Suunta 5 taas oli selkeästi käytetympi vuonna 2018.

Suunta 1 oli molempina vuosina selkeästi käytetympi iltapäivällä kuin aiemmin päivällä.

Ero suuntien 3 (keltainen) ja 4 (siniharmaa) käytössä selittyy sillä, että vuodeksi 2018 Keisarinnankiven ja jätehuollon väliin lisättiin myyntipöytiä, joita ei sillä kohtaa edellisenä vuonna ollut (kuvat 11 ja 12). Pysäköintipaikkojen poisto ei sen sijaan ole muuttanut kulkureittejä. Molempina vuosina länsisuuntaan (suunnat 1, 3 ja 5) lähtevien ihmisten osuus on ollut lähes sama (62% vuonna 2018 ja 61% vuonna 2017). Sama toistuu myös aamun (54% v. 2018 ja 51% v. 2017), päivän (63% molempina vuosina) ja iltapäivän (68% molempina vuosina) laskelmissa. Tulokset osoittavat, että pienet asiat vaikuttavat kävelijän reittivalintoihin. Pääkulkusuunnat ovat kuitenkin ennakoitavissa, ja niitä on mahdollista suunnittelulla ennakoida.



Kuva 11. Aamun, päivän ja iltapäivän laskentojen keskiarvot vuonna 2018.



Kuva 12. Aamun, päivän ja iltapäivän laskentojen keskiarvot vuonna 2017.

4. Oleskelu

Sosiaalinen ympäristö

Tilaa sosiaalisena ympäristönä tarkasteltiin *Social Space Survey* -työkalun avulla. Menetelmässä sosiaalisen vuorovaikutuksen avaintekijät pyritään havainnoimaan paikan päällä ja niistä tehdään ”konsepti”. Avaintekijöitä on kolmenlaisia: magneetit ovat vetovoimaisia kohteita, kuten maisemia, tapahtumia, taidetta tai aktiivisia julkisivuja. Osallistumisen kantamalla kuvataan mahdollisuutta olla magneetin lähellä: näitä ovat erilaiset penkit, reunat ja muut oleskeluun sopivat paikat. Kompressio taas kuvaa suunnitteluelementit, jotka tuovat luonnostaan ihmisiä lähemmäs toisiaan, kuten portit ja kapeat kujat.

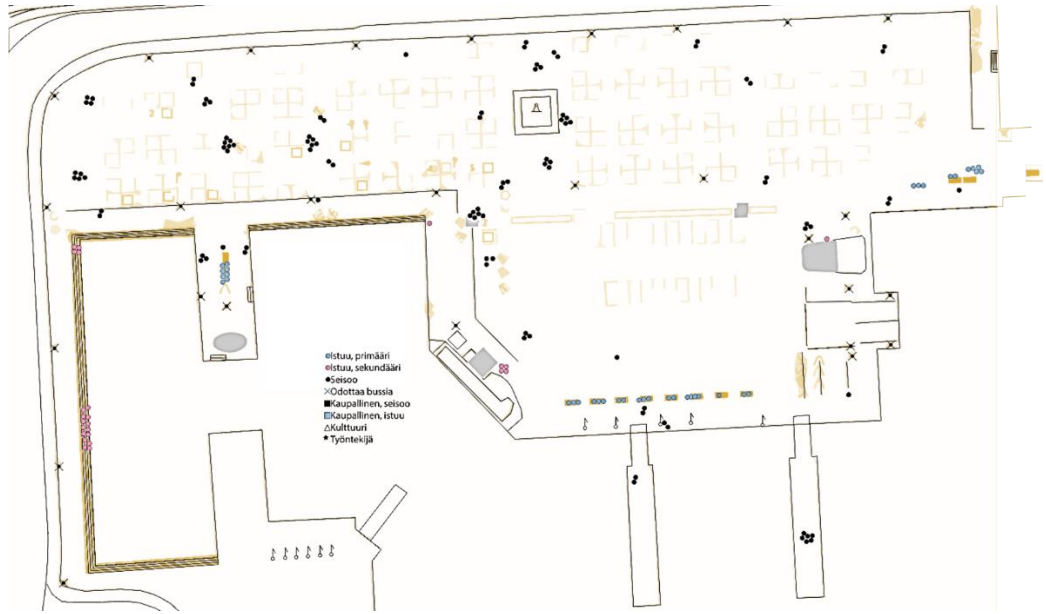


Kuva 13. Kauppatorin sosiaalisen vuorovaikutuksen avaintekijät.

Kuvassa 13 on Kauppatorista tehty konseptipiirros. Magneetteja ovat torikojut, Keisarinnankivi ja merelle päin avautuvat maisemat. Torielämää voi seurata torikahviloiden tuoleilta ja merta ihailta esimerkiksi erilaisilta askelmilta ja penkeiltä. Kompressiota syntyy erityisesti vilkkaammilla kävelyväylillä, mutta myös torikojujen välissä.

Menetelmässä arvioitiin myös tilan soveltuvuutta eri tarkoituksiin. Kauppatorin koettiin soveltuvan hyvin tuntemattomien ihmisten kanssa yhdessä olemiseen ja ajanviettoon perheen tai kavereiden kanssa., tarjoten sekä kaupallisia että ilmaisia mahdollisuuksia oleskeluun Torin suuren ihmismäärän ja parkkipaikalle ajavien autojen takia lapset eivät kuitenkaan pääse leikkimään vapaasti ja esimerkiksi jätehuollon ja sen ympäristön epäsiisteys saavat ihmiset välttämään tiettyjä osia torista.

Oleskelukartoitukset



Kuva 14. Oleskelukartoitus 17.8.2018 klo 13:40

Oleskelukartoituksissa tilassa kartalle merkittiin eri symbolein paikallaan olevat ihmiset: penkeillä tai tuoleilla istuvat (primääri), askelmilla tai kivipaaseilla istuvat (sekundääri), seisijat, bussia odottavat jne. Kartoituksesta jätettiin pois kahviloissa istuvat ihmiset ja tutkittiin näin vain julkisessa tilassa oleskelua. Kaikissa kartoituksissa, eli kello 9:40, 13:40, 15:40 ja 16:30 ensisijaiset penkit olivat käytössä. Lisäksi toissijaisia istumamahdollisuuksia käytettiin ja lisäksi pienehköjä ryhmiä kokoontui ympäri toria. Kuvasta 15 voidaan vertailla oleskelujen sijainteja suhteessa tunnistettuihin magneetteihin, jotka saavat pysähtymään sekä kompressioon, jossa ihmiset liikkuvat.



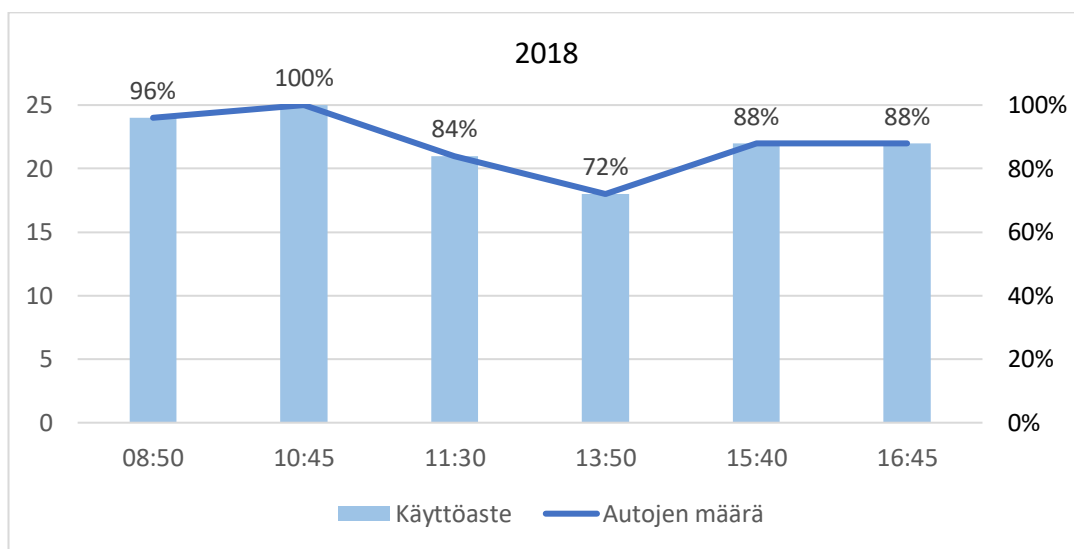
Kuva 15. Kaikki oleskelukartoitukset 2018 verrattuna konseptipiirrookseen.

5. Auto- ja pyöräpysäköinti

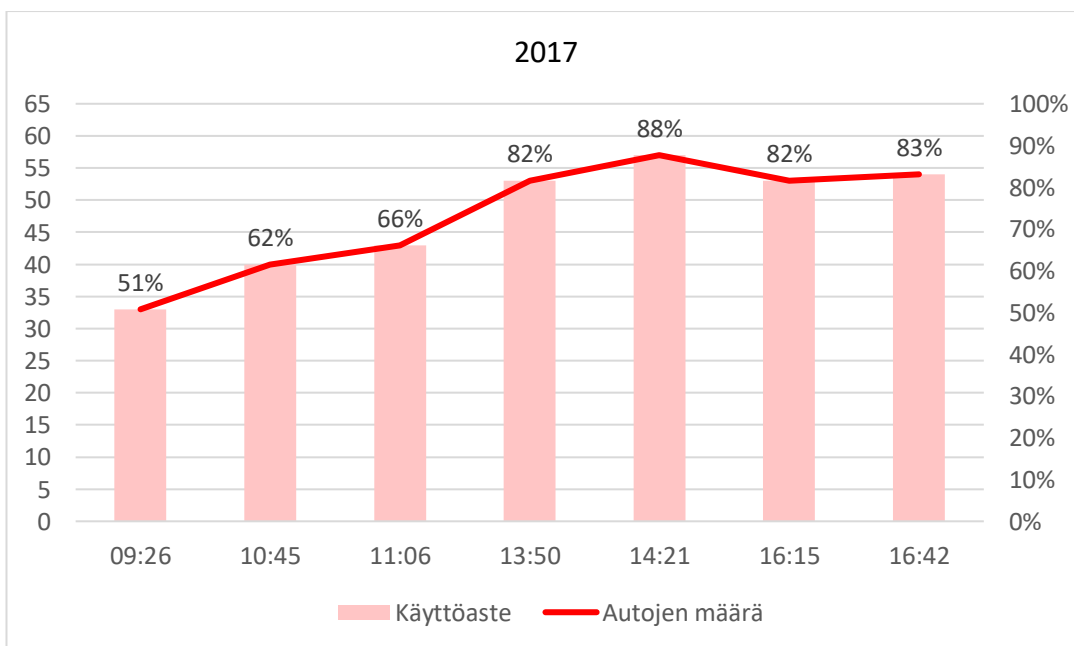
Pysäköintipaikat

Suurin muutos Kauppatorilla oli pysäköintipaikkojen väheneminen 65:stä 25:een. Taulukoista 6 ja 7 voidaan nähdä, että vuonna 2017 parkkipaikalla oli enemmän tyhjiä paikkoja, ja vuonna 2018 melkein kaikki paikat olivat käytössä, erityisesti aamulla. 17.8.2018 laskentojen yhteydessä huomattiin myös osoittamattomille paikoille pysäköityjä autoja, joita oli 4-6 kussakin laskennassa.

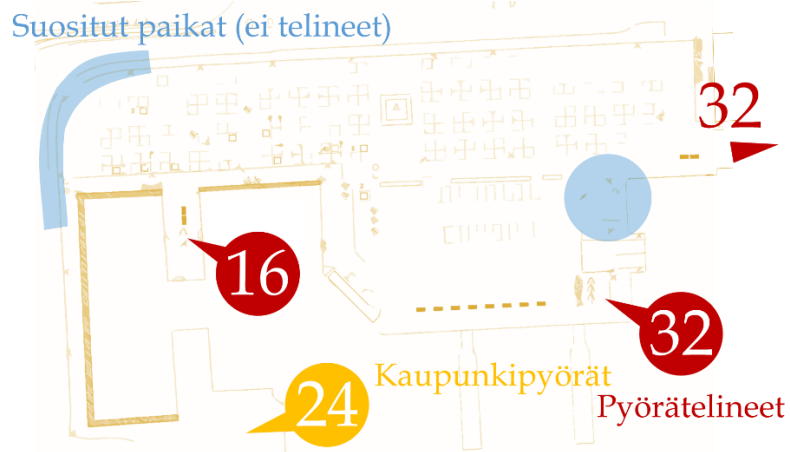
Taulukko 5. Pysäköintipaikkojen käyttö vuonna 2018.



Taulukko 6. Pysäköintipaikkojen käyttö vuonna 2017.

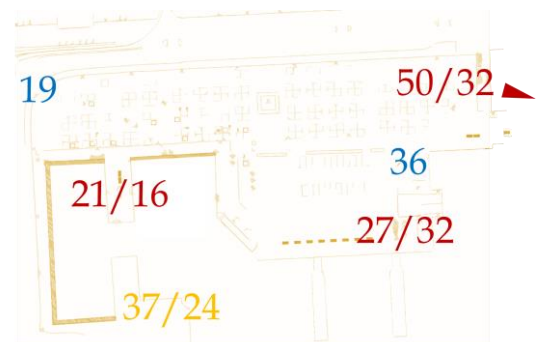
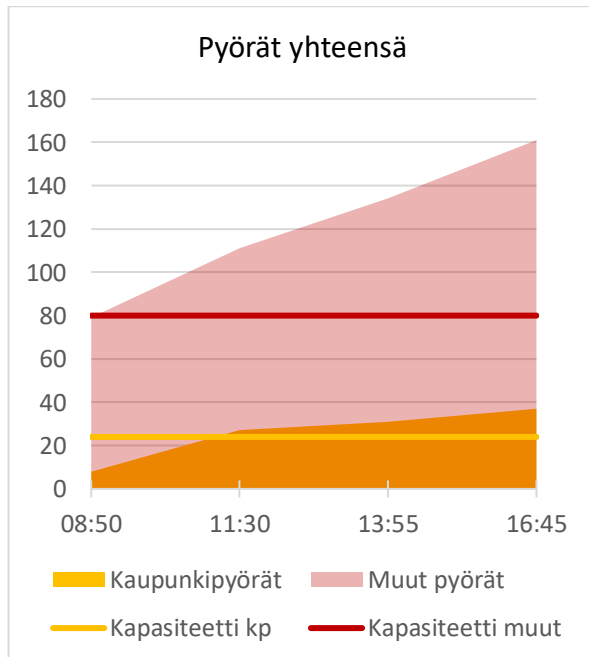


Pyöräpysäköinti



Kuva 16. Pyöräpysäköinti ja telineiden kapasiteetit.

Kuvasta 16 näkyvät Kauppatorilla olevien pyörätelineiden paikat ja kapasiteetit. Yksi teline löytyy Linnanlaiturin sillan itäpuolelta, yksi Lauttaterminaalin eteläpuolelta ja yksi Kolera-altaan vierestä. Lisäksi pyöriä pysäköitiin sinisellä merkittyihin paikkoihin. Kauppatoria lähin kaupunkipyöräteline oli kesällä 2018 Lyypekinlaiturilla. Alla taulukosta voidaan nähdä, että telineiden kapasiteettiin verrattuna pyöriä pysäköitiin torin alueelle selkeästi enemmän jo aamusta alkaen. Määrä kasvoi päivän mittaan, ja pyörälaskennan tulos kello 16:45 on esitetty kuvassa 17. Kaupunkipyöräasema ei ylikuormittunut kesällä 2018 yhtä paljon kuin vuonna 2017, jolloin se sijaitsi aivan Lauttaterminaalin vieressä.



Taulukko 7 ja kuva 17. Pysäköityjen pyörien kokonaismääräpäivän aikana (vas.) ja pysäköityjen pyörien sijainnit klo 16:45 (oik.).

6. 12 laatukriteerin arvio

12 laatukriteerin arvio on Jan Gehlin kehittämä havainnointiin perustuva menetelmä. Sillä voidaan arvioida julkisen tilan ominaisuuksia rajatuissa kohteissa, hyödyntäen suojaan, mukavuuteen ja nautinnollisuuteen liittyviä kriteereitä. (Gehl & Svarre 2013 p. 106) Kauppatori on arvioitu vuoden 2016 jalankulun laadullisten arvioiden yhteydessä, mikä tarjoaa mielenkiintoisen vertailukohdan erilaisille näkemyksille tilan ominaisuuksien suhteen (Helsingin kaupunki 2016).

Yleensä menetelmässä käytetään kolmeportaista asteikkoa, jossa kukin kriteeri joko täyttyy (+), ei täyty (-) tai ei ole selkeästi kumpaakaan (0). Vuoden 2016 arvioinnissa käytettiin viisiportaista asteikkoa (++, +, 0, -, --) ja tulokset olivat neljän asiantuntija-arvion keskiarvo. Tässä kesän 2018 tutkimuksessa tehtiin kaksi arviota samalla asteikolla. Vuoden 2018 tulokset on esitetty taulukossa 1 yksittäisinä arvioina, johon on koottu vertailukohdaksi myös 2016 arvioiden tulokset.

Taulukko 8. Taulukko 1. 12 laatukriteerin arviot vuodelta 2018 ja 2016.

		2018 ARVIO A	2018 ARVIO B	2016 ARVIO
SUOJA	SUOJA LIIKENTEELTÄ JA ONNETTOMUUKSILTA	-	+	-
	SUOJA RIKOKSELTA JA VÄKIVALLALTA	+	+	+
	SUOJA EPÄMIELLYTTÄVILTÄ AISTIKOKEMUKSILTA	-	+	-
MUKAVUUS	KÄVELYMAHDOLLISUUDET	0	-	+
	MAHDOLLISUUDET SEISOSKELUUN	-	0	+
	ISTUMISMAHDOLLISUUDET	0	0	-
	MAHDOLLISUUDET NÄHDÄ	+	+	+
	MAHDOLLISUUDET JUTELLA JA KUULLA	0	+	0
	MAHDOLLISUUDET LEIKILLE JA AKTIVITEETEILLE	--	-	0
NAUTINNOL- LISUUS	MITTAKAAVA	+	+	++
	MAHDOLLISUUDET NAUTTIA ILMASTOSTA	0	+	+
	ESTEETTINEN LAATU JA POSITIIVISET AISTIKOKEMUKSET	0	+	++

Tuloksista käy ilmi, että arvioijat kokevat tilan eri tavoin. Lisäksi kriteeristön selitteet olivat hieman erilaisia vuonna 2016 ja 2018, ja tilassa on toteutettu myös pieniä muutoksia. Menetelmän avulla pystytäänkin tuomaan esiin erilaisia näkökulmia, jotka on syytä huomioida suunnittelussa. Seuraavaksi arvioiden tulokset ja arvioiden erojen syyt käydään kriteereittäin läpi.

SUOJA LIIKENTEELTÄ JA ONNETTOMUUKSILTA

-	+	-
---	---	---

(Arviot 2018a / 2018b / 2016)

Kriteerillä tarkoitetaan, koetaanko liikenne turvalliseksi kaikissa ryhmissä, sisältäen esimerkiksi lapset, vanhukset ja liikuntarajoitteiset: voiko tilassa kävellä ja pyöräillä turvallisesti vai aiheuttaako autoliikenne vaarantunnetta?

Torialueen pysäköintiin ja Suomenlinnan lautalle ajavat autot sekä huoltoajo torikojuille aiheuttavat vaarantunnetta ja ajoitellen vaaratilanteita. Lisäksi kadunylitykset torin reunoilla tuntuvat turvattomilta, johtuen vilkkaasta auto- ja pyöräliikenteestä. Erityisesti torin pohjoislaidan liikennevalottomat ylitykset vaativat kävelijältä rohkeutta.

SUOJA RIKOKSELTA JA VÄKIVALLALTA

+	+	+
---	---	---

(Arviot 2018a / 2018b / 2016)

Kriteeri kuvaa, tuntuuko tila turvalliselta sekä päivällä että yöllä. Tähän vaikuttavat esimerkiksi valaistus pimeällä ja se, onko tilassa ihmisiä ja toimintoja kaikkina kellonaikoina.

Päivällä tori on vilkas, paikoin tungosta voi olla liikaakin. Illalla tori on hieman hiljaisempi, mutta alueella liikkuu edelleen verrattain paljon ihmisiä. Lauttaliikenne jatkuu pitkälle iltaan ja torikojujen pystytys alkaa jo aamuyöllä, ja kesäaikaan tori on aktiivinen ympäri vuorokauden. Kauppatorissa olisi kuitenkin potentiaalia ajanviettopaikkana myös torin aukioloaikojen ulkopuolella.

SUOJA EPÄMIELLYTTÄVILTÄ AISTIKOKEMUKSILTA

-	+	-
---	---	---

(Arviot 2018a / 2018b / 2016)

Kriteeriin vaikuttavat melu, pöly ja hajut, sekä mahdollisuus suojaautua tuulelta, sateelta tai voimakkaalta auringonpaisteelta.

Torin pohjois- ja länsireunoilla liikenteen melu on kova. Torialue ei torikojuja lukuun ottamatta tarjoa juuri suojaa tuulelta ja auringonpaisteelta. Tämä on toki osa torin luonnetta, sen sijaitessa meren äärellä.

KÄVELYMAHDOLLISUUDET

0	-	+
---	---	---

(Arviot 2018a / 2018b / 2016)

Kävelymahdollisuuksilla tarkoitetaan tilan esteettömyyttä ja helppokulkuisuutta niin, että käveleminen on sujuvaa. Kriteerissä huomioidaan, soveltuuko tila esimerkiksi pyörätuolilla liikkuville tai lastenvaunujen kanssa kulkeville.

Torilla kulkeminen on sinällään selkeää, mutta välillä kulkuväylät ruuhkautuvat. Mukulakivipäälyste, tasoerot ja sähköjohdot heikentävät esteettömyyttä.

MAHDOLLISUUDET SEISOSKELUUN

-	0	+
---	---	---

(Arviot 2018a / 2018b / 2016)

Mahdollisuuksiin seisoskella vaikuttavat tilan elementit, joiden vieressä on mukava oleskella tai joihin on mukava nojailla. Näitä ovat esimerkiksi rakennusten julkisivut, askelmat, penkit, puut sekä erilaiset syvennykset tai muut reunat.

Torialueella ei juuri ole reunoja, joiden lähellä oleilla tai joihin nojailla. Torikojujen lähellä, ja muutamilla rauhallisemmilla alueilla pysähdytään seisoskelemaan.

ISTUMISMAHDOLLISUUDET

0	0	-
---	---	---

(Arviot 2018a / 2018b / 2016)

Kriteerillä tarkoitetaan sekä ensisijaisia että toissijaisia istumismahdollisuuksia. Ensisijaisia ovat esimerkiksi penkit ja tuolit, toissijaisia esimerkiksi askelmat ja muut reunat, joilla voi istua. Hyvässä julkisessa tilassa istumismahdollisuudet eivät ole vain kaupallisia. Esimerkiksi ravintoloiden tuoleilla istuakseen on käytettävä rahaa.

Istumismahdollisuudet ovat lähinnä kaupallisia. Torialueella olevat penkit ovat kovassa käytössä, ja myös erilaisilla askelmilla ja pilareilla istutaan paljon. Ihmismäärään suhteutettuna istumismahdollisuuksia on melko vähän.

MAHDOLLISUUDET NÄHDÄ

+	+	+
---	---	---

(Arviot 2018a / 2018b / 2016)

Kriteerillä tarkoitetaan, tarjoaako tila mielenkiintoisia näkymiä, erityisesti istumapaikoilta. Pimeällä valaistuksella voidaan vaikuttaa mahdollisuuksiin nähdä.

Torilta avautuu paljon mielenkiintoista nähtävää ja seurattavaa niin merelle, ympäröiviin rakennuksiin kuin torialueelle itsessään. Tämän voisi huomioida edelleen paremmin penkkien ja muiden istumismahdollisuuksien sijoittelussa.

MAHDOLLISUUDET JUTELLA JA KUULLA

0	+	0
---	---	---

(Arviot 2018a / 2018b / 2016)

Kriteeri täyttyy, kun melutaso ei ole liian korkea ja tilassa on mahdollista istua yhdessä ja keskustella.

Torihälyä on melko paljon, mutta erityisesti torikojujen pöytien äärellä on hyvä jutella. Muuten istuminen porukalla on hankalaa, ja keskustelut käydäänkin usein seisten.

MAHDOLLISUUDET LEIKILLE JA AKTIVITEETEILLE

--	-	0
----	---	---

(Arviot 2018a / 2018b / 2016)

Kriteeri tarkoittaa, houkutteleeko tila leikkimään ja erilaisiin aktiviteetteihin eri kellon- ja vuodenaikoina.

Torille tullaan lähinnä asioimaan tai lauttoihin ja laivoihin nousemista varten, eikä esimerkiksi leikkiviä lapsia juuri näy. Toritoimintojen ollessa suljettuina, alue soveltuu myös muunlaisten tapahtumien järjestämiseen.

MITTAKAAVA

+	+	++
---	---	----

(Arviot 2018a / 2018b / 2016)

Kriteerillä tarkoitetaan, että tila ja ympäröivät rakennukset ovat ihmisen mittakaavaisia, jolloin esimerkiksi tilan reunoilla olevat ihmiset eivät näytä liian pieniltä suhteessa ympäristöön.

Vaikka tori onkin alueena itsessään suuri, torikojut ja niiden väliset alueet tekevät mittakaavasta kävelijälle miellyttävän ja kotoisan. Ympäröivät rakennukset ovat sinällään mittakaavaltaan sopusuhtaisia, mutta ne ovat kaukana kadun toisella puolella torin reunoista katsottuna. Meren puolella Olympiaterminaalista ja Katajanokalta lähtevät valtavat risteilijät tuovat hauskan lisän torin mittakaavaan.

MAHDOLLISUUDET NAUTTIA ILMASTOSTA

0	+	+
---	---	---

(Arviot 2018a / 2018b / 2016)

Ilmaston positiivista puolista nauttiminen tarkoittaa, että paikalliset sääolosuhteet on huomioitu ja että tilassa voi hyvällä säällä viettää aikaa vuoden eri aikoina. Hyvä tila tarjoaa esimerkiksi paikkoja auringossa ja varjossa, samoin lämpö ja viileys ovat sopivassa suhteessa.

Aurinkoisella säällä torilla on viihtyisä oleskella, nauttien mereltä tulevasta tuulenvireestä. Muulla säällä vaihtoehtoisia paikkoja löytyy lähinnä torikojujen suojasta.

ESTEETTINEN LAATU JA POSITIIVISET AISTIKOKEMUKSET

0	+	++
---	---	----

(Arviot 2018a / 2018b / 2016)

Kriteeri tarkoittaa, että tila on sekä kokonaisuudessaan että yksityiskohdiltaan kaunis.

Toria ympäröivien rakennusten julkisivut sekä meri tarjoavat kauniita näkemyksiä ympärille. Tori on kuitenkin itsessään paikoin roskainen. Pieni epäjärjestys sopii toki torikojujen tunnelmaan, mutta räikeänväriset mainoskyltit ja torin keskellä oleva jätehuoltoalue heikentävät kokonaisuutta.

7. Johtopäätökset

Kauppatorin kesäkokeilu toteutui vasta loppukesästä 2018, ja suurimmat muutokset koskivat pysäköintipaikkojen vähentämistä ja penkkien lisäämistä. Lisätyt penkit olivat heti käytössä, vaikka muita kehittämistoimenpiteitä ei vapautuneella alueella tehtykään. Autojen määrä torialueella väheni pysäköintipaikkojen vähenemisen myötä, mikä oletettavasti parantaa kävelijöiden ja esimerkiksi Suomenlinnan lautta odottavien turvallisuudentunnetta. Tätä ei kuitenkaan ole vähäisen tutkimusmateriaalin takia ollut mahdollista arvioida.

Ihmisten liikkumiseen torialueella vaikutti eniten myyntipöytien lisääminen Keisarinnankiven eteläpuolelle. Tämä sai ihmiset käyttämään torin läpi kulkevaa kulkuväylää jo heti lauttaterminaalien kohdalla. Tämä väylä ruuhkautui torin keskivaiheilla ja erityisesti Kolera-aitaiden kohdalla, jossa tila kapenee torikojuilla asioivien ihmisten, päiväristeilijöiden myyntikojujen ja huoltoliikenteen takia. Toritungoksen ja paremman esteettömyyden takia osa päätyi kävelemään toria kiertävällä pyörätiellä. Muiksi kehittämiskohteita olisivat esimerkiksi torin siisteyden parantaminen ja pyöräpysäköinnin kapasiteetin lisääminen.

Tutkimus osoittaa, että ihmisten kävelysuuntia ja tilantarvetta Kauppatorilla on mahdollista ennakoida. Aluetta ja sen kävelyolosuhteita olisi kuitenkin tärkeä tarkastella laajempaan kokonaisuuteen paremman yleiskuvan saamiseksi. Kävelyn tarpeet huomioimalla myös esimerkiksi pyöräliikenteen ja pysäköinnin järjestelyjen haasteita olisi helpompi ratkaista.

Lähdeluettelo

Gehl Institute (internet-sivut). (2019). Tools for measuring public life. Viitattu 12.3.2019. Saatavilla: <https://gehl.institute.org/public-life-tools/>

Gehl, J., & Svarre, B. (2013). How to study public life. Island Press.

Helsingin kaupunki (2016). Helsingin jalankulkuympäristöt: jalankulikututkimuksen laadulliset arviot vuonna 2016. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2016:8.

Transport of London (2010). Pedestrian Comfort Level Guidance. Saatavilla: <http://content.tfl.gov.uk/pedestrian-comfort-guidance-technical-guide.pdf>

Kuvalähteet

Pohjakartat: kartta.hel.fi