

## Solmukohta vai pussinperä? Kumpulan kampus pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkossa



Tuuli Toivonen, Timo Jaakkola, Maria Vuori



## **Solmukohta vai pussinperä?**

# **Kumpulan kampus pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkossa**

**Helsingin yliopisto  
Geotieteiden ja maantieteen laitos**

**Tuuli Toivonen  
Timo Jaakkola  
Maria Vuori**

---

---

Julkaisija:  
Geotieteiden ja maantieteen laitos  
PL 64 (Gustaf Hällströmin katu 2)  
00014 Helsingin yliopisto

ISBN 978-952-10-5939-1 (nid.)  
ISBN 978-952-10-5940-7 (PDF)  
ISSN 0355-1105

Helsinki 2010  
Hansaprint Oy, Vantaa 2010

---

---

# Sisällys

<b>Tiivistelmä .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Johdanto.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Liikennekiistojen kampus .....</b>	<b>7</b>
2.1 Kampusalue Kumpulassa .....	7
2.2 Kampusalueen suunnitteluhistoriaa .....	8
2.3 Tiedelinjasta apua poikittaisliikenteeseen.....	12
2.4 Kiistelyä joukkoliikennekadusta .....	13
<b>3. Julkisilla Kumpulaan? .....</b>	<b>17</b>
3.1 Saavutettavuusanalyysin aineistot ja menetelmät.....	17
3.2 Joukkoliikenneyhteydet kampukselle .....	17
3.3 Kampuslaisten asuinpaikat.....	19
3.4 Kampuslaisten työmatkat joukkoliikenteellä .....	21
3.4.1 Matka-ajat kampukselle .....	21
3.4.2 Vaihtojen määrä ja pysäkit matkan varrella .....	22
3.4.3 Kulkuneuvot kampukselle.....	25
3.5 Kumpulanmäeltä muille kampusalueille.....	26
<b>4. Kampuslaisten mielipiteitä liikenneoloista .....</b>	<b>29</b>
4.1 Kyselyn toteutuksesta .....	29
4.2 Kyselyyn vastaaminen ja vastaajat .....	30
4.3 Kumpulan kampuksen liikennejärjestelyt.....	31
4.3.1 Kulku kampukselle (kysymykset 4-7) .....	31
4.3.2 Kumpulan kampuksen yleinen saavutettavuus (kysymys 9-12).....	33
4.3.3 Tärkeimmät kehityskohteet (kysymys 8) .....	37
4.4 Vapaa sana alueen liikennejärjestelyistä.....	39
4.4.1 Yleiskatsaus sanallisiin kommentteihin .....	40
4.4.2 Kannanottoja puolesta ja vastaan.....	41
4.4.3 Muut konkreettiset parannusehdotukset.....	44
4.5 Kyselyn yhteenveto.....	45
<b>5. Vertailua muihin yliopistokampuksiin .....</b>	<b>47</b>
5.1 Vertailumenetelmästä .....	47
5.2 Yliopistokampusten saavutettavuus joukkoliikenteellä.....	47
5.2.1 Kampusten karttavertailu .....	47
5.2.2 Asukkaat kampusten ympärillä.....	51
<b>6. Näkymiä alueen liikenneolojen kehitykseen.....</b>	<b>53</b>
6.1 Solmukohta vai pussinperä?.....	53
6.2 Ongelmien taustalla maankäytön konflikti .....	53
6.3 Uusia toimia liikenneolojen kohentamiseksi.....	54
<b>Lähteet .....</b>	<b>57</b>
<b>Liite 1: Kysymyslomake kampuskyselyssä.....</b>	<b>59</b>

---

## **Julkaisussa esiintyvät lyhenteet**

Aalto	Aalto-yliopisto
HSL	Helsingin seudun liikenne
HY	Helsingin yliopisto
IL	Ilmatieteen laitos
KSL	(Helsingin) kaupunkisuunnittelulautakunta
KSV	(Helsingin) kaupunkisuunnitteluvirasto
LTKM	Luonnontieteellinen keskusmuseo
MML	Maanmittauslaitos
TaiK	Taideteollinen korkeakoulu
TKK	Teknillinen korkeakoulu
YTV	Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
YM	Ympäristöministeriö

## **Julkaisun valokuvat**

Tuuli Toivonen (TT) / Maria Vuori (MV)

Kuva 27: Mikko Heikkinen (MH) (Luonnontieteellinen keskusmuseo)

## Tiivistelmä

Kumpulan kampus on yksi Helsingin yliopiston neljästä kampusalueesta ja yli 6000 hengen päivittäinen työ- ja opiskelupaikka. Alueella toimii myös Ilmatieteen laitos, liikuntakeskus ja kasvitieteellinen puutarha. Kampusalueen liikenneyhteyksiä on kritisoitu suunnittelun eri vaiheissa, ja erityisesti joukkoliikenneyhteydet kampukselta länteen ovat olleet viime aikoina kiivaan keskustelun aihe.

Helsingin yliopiston geotieteiden ja maantieteen laitoksen hanke *Kumpulan kampus Pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkostossa* tutki Kumpulan kampusalueen liikenteellistä sijoittumista vuonna 2009. Hankkeen tavoitteena oli 1) analysoida kampuksen sijaintia nykyisessä joukkoliikenneverkossa sekä 2) kartoittaa kampuksen liikenneoloihin liittyviä kehitystarpeita kampuksella työskentelevien ja opiskelevien keskuudessa. Tarkoituksena oli tuottaa kampusalueen liikennesuunnittelua hyödyttäviä tuloksia sekä tukea siitä käytävää keskustelua. Menetelminä käytettiin paikkatietopohjaisia, joukkoliikennetietoja hyödyntäviä verkostanalyysyjä sekä kampuksella työskenteleville ja opiskeleville suunnattua kyselyä. Tutkimuksen tuloksia julkistettiin niiden valmistuttua myös hankkeen verkkosivuilla.

Tulosten perusteella Kumpulan kampus on melko hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Yhteydet ovat hyvät erityisesti Helsingin keskustaan sekä Koillis-Helsinkiin ja Vantaalle. Tulokset paljastavat kuitenkin kaksi liikenteellistä kipupistettä: 1) Paikallisesti kampuksen alueen kevyen liikenteen yhteydet ovat kehnot, mikä heikentää myös joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja luo mielikuvaa liikenteellisesti keskeneräisestä kampuksesta. 2) Koko seudun mittakaavassa Kumpula kärsii julkisen liikenteen poikittaisyhteyksien heikkoudesta, mikä pidentää matka-aikoja kampukselta pääkaupunkiseudun länsiosiin, sekä Pasilan aseman ja lentokenttäyhteyden kautta myös muualle Suomeen ja ulkomaille.

YTV:n Reittiopas –palveluun pohjautuva analyysi osoitti, että kampuksella työskentelevien ja opiskelevien keskimääräinen matka-aika kotoa Kumpulanmäelle on 35 minuuttia, mutta alueellinen vaihtelu matka-ajoissa on huomattava: lännestä kampukselle matkaavien matka-ajat ovat selkeästi pidempiä kuin pääradan itäpuolelta tulevien. Myös vaihtojen määrä joukkoliikennematkan aikana on suurin Espoosta ja Kauniaisista matkaavilla (optimoiduissa reiteissä keskimäärin 1,7 vaihtoa). Monin paikoin pääkaupunkiseudun länsiosista matka-aika kampukselle venyy niin pitkäksi, ettei joukkoliikenne voi kilpailla yksityisautoilun kanssa. Kehnot yhteydet Pasilaan näkyvät myös Reittiopas-palvelun reittiehdotuksissa. Palvelu ehdottaa monille junalla matkustaville vaihtoa bussiin Pasilan sijaan jo Malmilla, vaikka bussimatka sieltä Kumpulaan on lähes kolminkertainen Pasila-Kumpula -väliin verrattuna. Junaa käytetään 11 %:ssa optimoiduista reiteistä.

Kampuksen liikenneoloja kartoittavassa kyselyssä tärkeimmiksi kehityskohteiksi vastaajat valitsivat kevyen liikenteen väylien kehittämisen (67 % vastaajista), nopeampien joukkoliikenneyhteyksien luomisen eri suuntiin (50 %), joukkoliikenteen nousun kampukselle (38 %), sekä autoilun helpottamisen (19 %). Kyselyyn vastasi kaikkiaan 13 % kaikista kampuslaisista ja laitosten henkilökunnasta jopa 30 %. Vastaajista 53 % kirjoitti myös vapaamuotoisesti näkemyksiään kampuksen liikenneolojen kehittämisestä. Monissa kommentoissa tartuttiin keväällä 2009 velloneeseen kiistaan Kumpulanlaakson halki rakennettavasta Pietari Kalmin

joukkoliikennekadusta. Valtaosassa sanallisista kommenteista vastustettiin kadun rakentamista ja esitettiin vaihtoehtoisia ratkaisuja.

Joukkoliikennevertailu paljasti eroja pääkaupunkiseudun kampusten saavutettavuudessa. Helsingin yliopiston kampuksista keskustakampus ja Meilahti ovat parhaiten ja Kumpulan kampus huonoimmin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Lyhyillä matka-ajoilla Viikki tavoittaa eniten asukkaita. 30 minuutin joukkoliikennematkan sisällä Kumpulasta asuu 109 000 asukasta ja Viikistä 171 000. Tunnin joukkoliikennematalla Kumpulan tavoittaa 745 000 pääkaupunkiseutulaista, mikä on 17 % vähemmän kuin parhaiten menestynyt keskustakampus. Aalto-yliopiston kampuksista TKK ja TaiK ovat koko vertailussa huonoimmin saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Kalasataman ja Kyläsaaren rakentaminen asuinkäyttöön tuo Kumpulan ja Arabianrannan läheisyyteen kymmeniä tuhansia uusia asukkaita lähivuosikymmeninä. Tarve sujuville joukkoliikenneyhteyksille kasvaa entisestään. Tulevaisuudessa Kumpulan alueella on mahdollisuus kehittyä joukkoliikenteen pussinperästä koillisen kantakaupungin liikenteelliseksi solmukohtaksi. Kampuslaisten näkökulmasta joukkoliikenteen kehittäminen on kuitenkin kiireinen asia, jota tulisi mahdollisuuksien mukaan edistää nopeammalla aikataululla kuin uudet asuinalueet rakentuvat. Yliopistokampusten hyvät liikenneyhteydet ovat edellytys innovaatioita tukevalle yhteistyölle ja toimivalle monen kampuksen rakenteelle sekä Helsingin yliopistossa että Aalto-yliopistossa.



Kuva 1. Kumpulanmäki Paavalinkirkolta nähtynä. Valtaosa joukkoliikenteestä keskustasta Kumpulaan kulkee Hämeentietä pitkin. /MV 18.2.2010

## 1. Johdanto

Kumpulan kampusalue Helsingissä on yli 6000 hengen päivittäinen työ- ja opiskelupaikka. Kampus on osa Helsingin yliopiston neljän kampuksen rakennetta, jota on toteutettu vähitellen 1960-luvulta alkaen. Alueella toimii myös Ilmatieteen laitos, joka siirtyi Kumpulaan Helsingin keskustasta vuonna 2005.

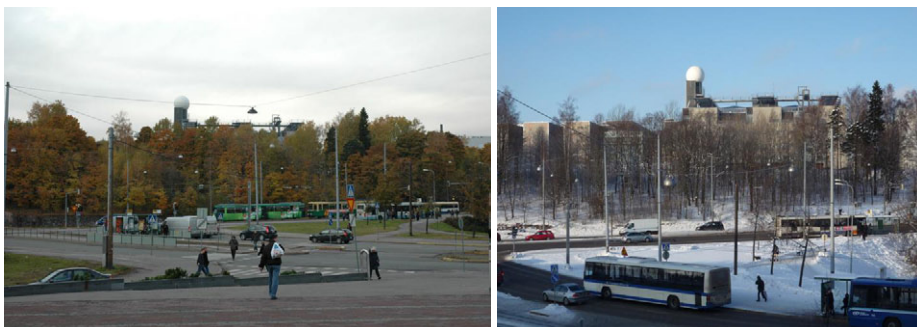
Kampuksen liikennejärjestelyistä on keskusteltu vilkkaasti aina alueen asemakaavan hyväksymisestä alkaen 1980-luvulla ja niitä on kehitetty vähitellen. Keskustelu alueen joukkoliikenneyhteysistä oli kiihkeää jälleen syksyllä 2008 ja keväällä 2009, jolloin Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta ja kaupunginhallitus käsitelivät Kumpulan laakson halki kulkevan Pietari Kalmin kadun jatkeen rakentamispäätöstä.

Helsingin yliopiston geotieteiden ja maantieteen laitoksen *Kumpulan kampus Pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkostossa* –hanke tutki Kumpulan kampusalueen liikenteellistä sijoittumista vuonna 2009. Hankkeen tavoitteena oli 1) analysoida kampuksen sijaintia nykyisessä joukkoliikenneverkossa sekä 2) kartoittaa kampuksen liikenneoloihin liittyviä kehitystarpeita kampuksella työskentelevien ja opiskelevien keskuudessa. Tarkoituksena oli tuottaa kampusalueen liikennesuunnittelua hyödyttäviä tuloksia sekä tukea siitä käytävää keskustelua.

Tämä loppuraportti luo katsauksen alueen suunnitteluhistoriaan ja viime aikojen kiivaaseen keskusteluun alueen joukkoliikenneolojen kehittämisestä (Luku 2). Lisäksi se esittää hankkeen keskeiset tulokset alueen saavutettavuudesta joukkoliikenneverkkoa pitkin (Luku 3) sekä saavutettavuutta koskevista mielipiteistä kampuksella (Luku 4). Vertaamme myös Kumpulan saavutettavuutta muihin Helsingin yliopiston kampuksiin ja Aalto-yliopiston korkeakouluihin (Luku 5) ja lopuksi käymme läpi alueen liikennesuunnittelun tulevaisuudennäkymiä (Luku 6).

Hankkeen tuloksia on julkaistu tuoreeltaan niiden valmistuttua verkkosivuilla osoitteessa <http://blogs.helsinki.fi/liikenneyhteystutkimus-kumpula/>. Siten hanke itsessäänkin on ollut osallisena alueen suunnittelua koskevassa keskustelussa.

Hankkeen työryhmään kuuluivat yliopistonlehtori FT Tuuli Toivonen, tohtorikoulutettava Maria Vuori, tutkimusavustaja Timo Jaakkola sekä asiantuntijoina professori FT Harry Schulman ja KT Matti Lattu.



Kuva 2. Suurin osa Kumpulan joukkoliikennematkustajista jää pois Hämeentien ja Kustaa Vaasan tien risteyksen bussi- ja ratikkapysäkeillä. /TT 18.11.2009 ja MV 27.1.2010



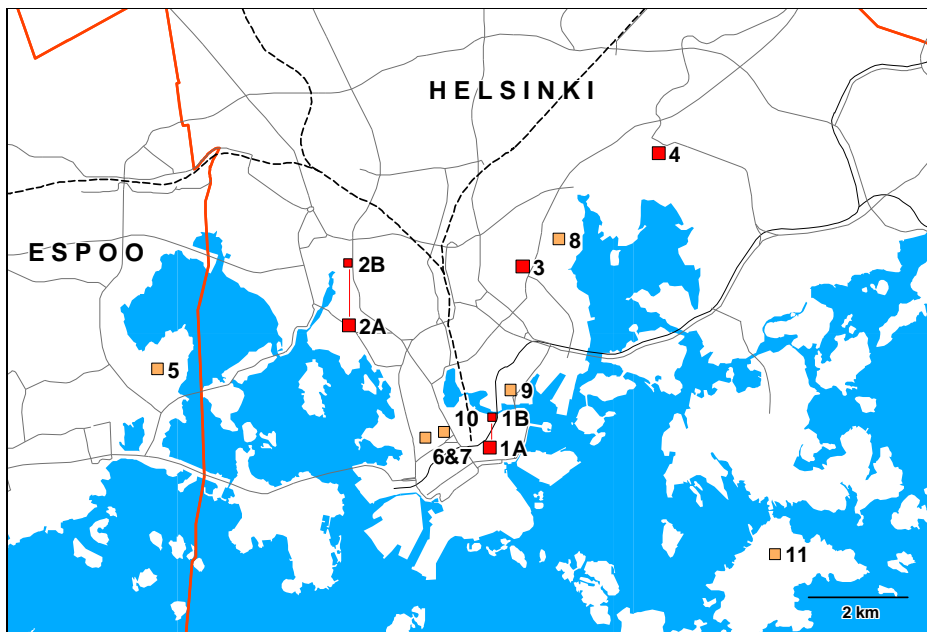


*Kuva 3. Kampuksen liikenneolojen kehittämistä on hidastanut viime vuosina vellone kiista Pietari Kalmin kadun joukkoliikennekadun rakentamisesta. Ratkaisemattomana se hidasti myös alueen muiden yhteyksien kehittämistä. /TT 18.11.2009*

## 2. Liikennekiistojen kampus

### 2.1 Kampusalue Kumpulassa

Kumpulan kampus sijaitsee Kumpulanmäellä noin neljä kilometriä Helsingin keskustasta pohjoiseen Hämeentien ja Kustaa Vaasan tien varrella (Kuva 4). Se rajautuu Kumpulan, Vallilan, Toukolan ja Arabianrannan kaupunginosiin ja niiden viheralueisiin. Muut Helsingin yliopiston kampukset sijaitsevat Helsingin keskustassa, Viikissä sekä Meilahden ja Ruskeasuon alueella.

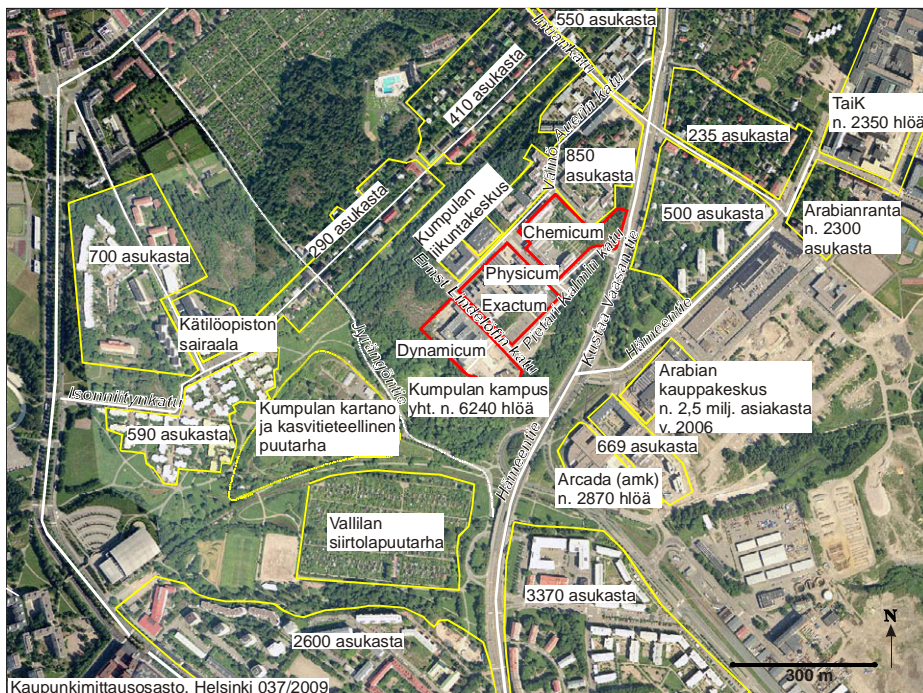


Kuva 4. Helsingin yliopiston kampukset (■) ja muut yliopistot (■): 1= Keskustakampus (HY); 2 = Meilahti-Ruskeasuo (HY); 3 = **Kumpulan kampus** (HY); 4 = Viikin kampus (HY); 5 = Teknillinen korkeakoulu (Aalto); 6 = Kauppakorkeakoulu (Aalto); 7 = Svenska Handelshögskolan; 8 = Taideteollinen korkeakoulu (Aalto); 9 = Teatterikorkeakoulu; 10 = Sibelius-Akatemia; 11 = Maanpuolustuskorkeakoulu. Pohjakartta Kaupunkimittausosasto, Helsinki 037/2009 ja Maanmittauslaitos 351/MML/09.

Kumpulan kampuksella toimii Helsingin yliopiston matemaattis-luonnontieteellinen tiedekunta, jonka eri laitoksilla työskentelee noin 870 henkeä ja yli 4800 perustutkinto-opiskelijaa. Kampusalueeseen kuuluu myös luonnontieteellisen keskusmuseon yleisölle avoin kasvitieteellinen puutarha sekä Ilmatieteen laitos, jossa työskentelee noin 540 henkeä. Vakituisten työntekijöiden ja perustutkinto-opiskelijoiden lisäksi alueella vierailee säännöllisesti monien muiden tiedekuntien ja yliopistojen opettajia, tutkijoita ja opiskelijoita.

Varsinainen kampusalue rajautuu viheralueisiin ja liikenneväyliin (Kuva 5). Sen lähiympäristössä on myös useiden muiden oppilaitosten tiloja. Arabianrannan alueella on Arcada-ammattikorkeakoulu, Taideteollinen korkeakoulu ja Metropolia-ammattikorkeakoulun kulttuurialan opetustiloja. Kumpulan puolella toimii Kätilöopiston sairaala, jonka yhteydessä on myös opetustiloja. Kampusalueen

läheisyydessä on Arabian kauppakeskus, Vallilan siirtolapuutarha sekä asuinalueita Kumpulana, Toukolan ja Arabianrannan suunnissa. Tulevina vuosikymmeninä kampuksen lähialueille tullaan rakentamaan paljon uutta: esimerkiksi yksin Kumpulasta kaakkoon sijaitsevan Kalasataman ympäristö tarjoaa 2030-luvun loppuun mennessä kodin 18 000 uudelle asukkaalle ja 10 000 työpaikalle (KSV 2010a).



Kaupunkimittausosasto, Helsinki 037/2009  
 Kuva 5. Kumpulana kampusalue (rajattu punaisella) ja sen lähiympäristö. Pohjakartta Helsingin kaupunkimittausosasto, Helsinki 037/2009, asukasmäärät Väestörekisterikeskus, TaiKin ja Arcadan tiedot <http://www.taik.fi/> ja <http://www.arcada.fi/> ja Arabian asiakastiedot Kaupparekisterikeskus.

Kampuksen ohi kulkevat Lahden suuntaan vievä Kustaa Vaasan tie ja Helsingin keskustaan johtava Hämeentie. Käytännössä lähes kaikki kampukselle suuntautuva moottoriliikenne ohjautuu näiden väylien kautta. Myös merkittävimmät joukkoliikenteen pysäkit sijaitsevat näiden väylien varressa.

Vilkkaiden väylien läheisyydestä huolimatta kampuksen liikenteellistä saavutettavuutta on kritisoitu paljon, erityisesti itä-länsi -suunnassa. Nykyisiin liikenneväyliin ja joukkoliikenteen reitteihin vaikuttaa keskeisesti kampuksen suunnitteluhistoria. Myös pääkaupunkiseudun yleiset liikennepoliittiset päätökset erityisesti itä-länsi -yhteyksien osalta vaikuttavat kampuksen liikenteelliseen sijaintiin.

## 2.2 Kampusalueen suunnitteluhistoriaa

Helsingin yliopiston jakautuminen nykyiselle neljälle kampusalueelle on ollut pitkä prosessi, jonka juuret ulottuvat 1960-luvulle asti (Kuva 6). Yliopiston kasvaessa 1960-luvulla alettiin etsiä ratkaisua ahtaisiin tiloihin. Aluksi suunniteltiin



luonnontieteellisestä tiedekunnasta, mikä vaikutti myös Kumpulaan rakennettaviin laitostiloihin (Suokko 2005). Nämä toiminnot sijoitettiin Viikkiin maa- ja metsätieteellisen tiedekunnan yhteyteen.

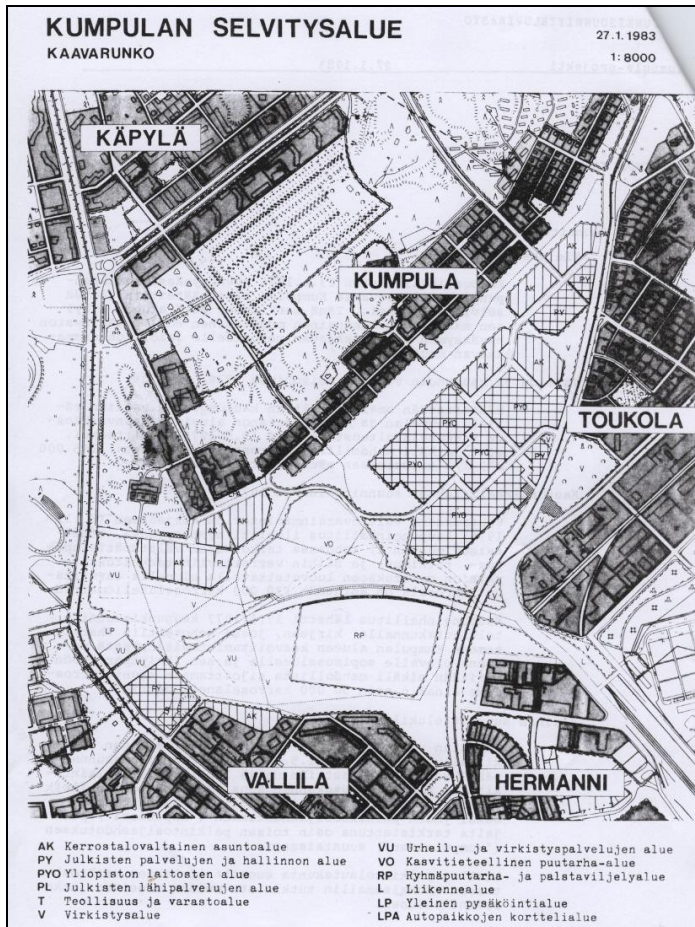


*Kuva 7. Arkkitehtitoimisto Arto Sipisen vuoden 1983 Kumpulan yliopistoalueen maankäyttösuunnitelma (Pekkala-Koskela 1989: 183).*

Kampuksen liikenneyhteyksiin ja niiden kehittämistarpeeseen on kiinnitetty huomiota alueen suunnittelun ja toteutuksen eri vaiheissa, sillä alueen liikenneyhteydet on koettu puutteellisiksi (Pekkala-Koskela 1989; Kosonen 1999). Asia nousi esiin ensimmäisen kerran vuoden 1987 aatekilpailussa, jonka tuottamissa jatkosuunnitteluohjeissa Kumpulanmäen maastollinen eristyneisyys tunnistettiin ongelmaksi (Pekkala-Koskela 1989).

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston Kumpula-projekti 1980-luvun alussa sisälsi Kumpulan alueen kaavarungon, jonka osana oli myös yliopistoalue (Kuva 8). Alueen liikenteelliseksi solmukohdaksi suunniteltiin Hämeentien ja Kustaa Vaasan tien risteystä ja liikennejärjestelyt haluttiin toteuttaa olemassa olevaa liikennejärjestelmää hyödyntäen (KSV 1983). Pääkadut linjattiin Kustaa Vaasan tien suuntaan ja Intiankadulle päin. Suunnitelmiin kuului myös Pietari Kalmin kadun jatkaminen tarvittaessa joukkoliikennekatuna länteen Jyrängöntielle ja siitä edelleen Isonniitynkadulle. Kaavaluonnokseen sisältyi alikulku Kustaa Vaasan tien ali sekä

siltoja yhdistämään yliopistoalue Toukolan ja Kumpulan kaupallisiin palveluihin (KSV 1983).



Kuva 8. Kumpulan alueen kaavarunko vuodelta 1983 (KSV 1983).

Vuoden 1978 aatekilpailun hengessä kevyen liikenteen yhteyksiä ja Vallilan- ja Kumpulanlaaksojen kehittämistä viheralueina korostettiin vuoden 1983 kaavarungossa. Kulttuurimaisemaa haluttiin vaalia ja esikaupunkimaisesti ja kantakaupunkimaisesti rakennettujen alueiden erilaisuutta korostaa jättämällä riittävä rakentamaton vihervyöhyke alueiden väliin (KSV 1983; Pekkala-Koskela 1989). Lopullisessa ja vahvistetussa asemakaavassa Kumpulan- ja Vallilanlaakson alueet kaavoitettiin puistoalueeksi ja joukkoliikennekatualueeksi (YM 1987).

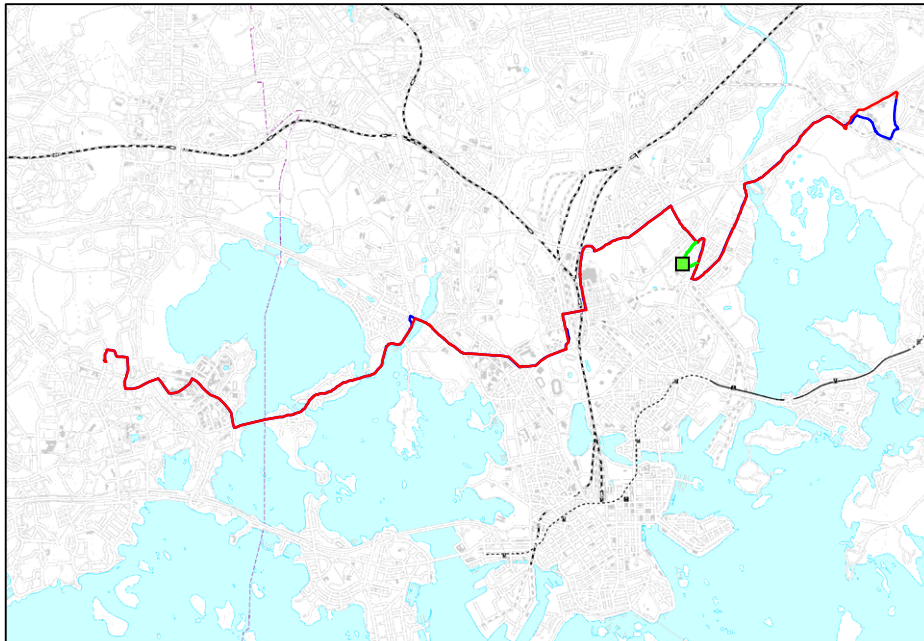
Lopulliseen Kumpulan kampuksen asemakaavaan tuli varsin paljon muutoksia. Esimerkiksi liikennejärjestelmä muuttui reunasyöttöisestä keskisyöttöiseen. Myös kampusalueen kortteleiden koko muuttui huomattavasti alkuperäistä suuremmaksi. Vielä rakennusvaiheessa kritisoitiin, että kampusalue on liikenteellisesti hankalassa paikassa: alue sijoittuu juna-, raitiovaunu-, bussi- ja henkilöautoyhteyksien väliin, joten sen saavutettavuus koettiin kehnoksi (Kosonen 1999).

### 2.3 Tiedelinjasta apua poikittaisliikenteeseen

Yksi yritys parantaa Kumpulan joukkoliikenneoloja erityisesti poikittaisliikenteen osalta on ollut ns. Tiedelinja eli Pohjois-Tapiolasta Otaniemen kautta Kumpulaan ja edelleen Viikkiin liikennöivä bussi 506 (Kuva 9). Vuonna 2005 toimintansa aloittaneen tiedelinjan reitti on 21 kilometriä pitkä ja ajoaika on noin yksi tunti (YTV-tiedote 2005; Reittiopas 1.10.2009). YTV:n reittioppaan mukaan linjan vuoroväli on ruuhka-aikana 15 minuuttia ja ruuhka-ajan ulkopuolella 20 minuuttia.

Reitin suunnittelussa vuodesta 2002 olivat mukana Helsingin ja Espoon kaupunkien lisäksi reitin varrella sijaitsevat korkeakoulut ja niiden ainejärjestöt (YTV 2002; YTV-tiedote 2005). Taustalla vaikutti myös Osaamisen maankäyttöstrategiana tunnettu hanke, jossa nousi esille tarve kytkeä kampukset toiminnalliseksi kokonaisuudeksi liikenneverkkoa kehittämällä (Espoon kaupunki – Marketta Kokkonen 2005).

Vuonna 2004 julkaistussa YTV:n poikittaisen joukkoliikenteen visiossa 506:lle kaavailtiin keskeistä roolia seudullisessa poikittaisliikenteessä. Suunnitelmiin sisältyi mahdollisuus jatkaa linjan reittiä Espoon Suurpeltoon tai Espoon keskukseen. Toimenpide-esityksiin kuuluivat esimerkiksi joukkoliikenne-etuudet, informaationäytöt sekä uusien bussikaistojen toteuttaminen. Visiossa esitettiin tiedelinjan muuttamista myöhemmin raideliikenteellä toimivaksi, ja Pasilan seudun joukkoliikennejärjestelmä nähtiin yhtenä tärkeänä kehittämisen kohteena (YTV 2004). Sama näkemys Pasilan ja Kumpulan välisen joukkoliikennereitin kehittamisestä toistuu myöhemminkin YTV:n viestinnässä (YTV-tiedote 2007; YTV 2009).



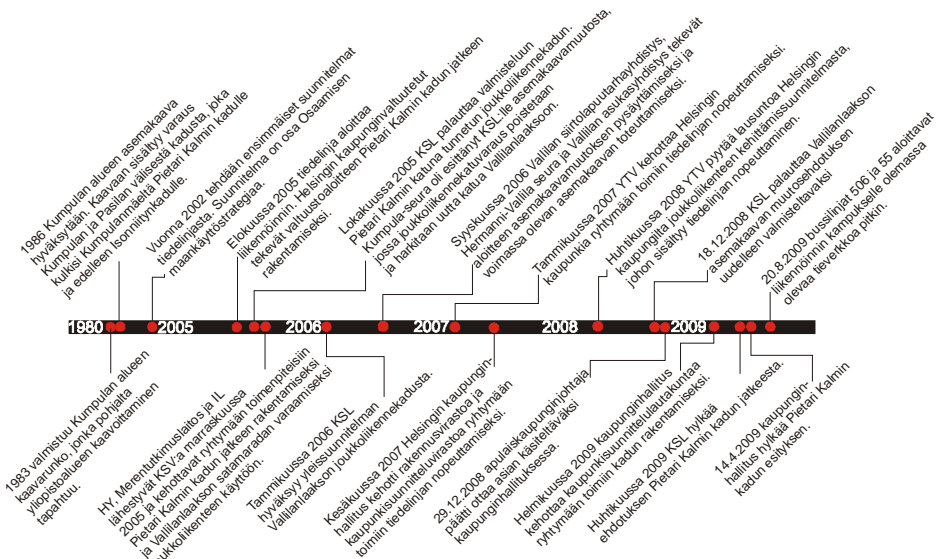
Kuva 9. Tiedelinja 506:n reitti. Elokuussa 2009 linjan reitti muuttui ja bussi nousee ylös kampukselle (reittimuutos ja kampus merkitty vihreällä). Pohjakartta Maanmittauslaitos 351/MML/09, linjatiedot YTV.

## 2.4 Kiistelyä joukkoliikennekadusta

Joukkoliikenneyhteys lännen suunnalta Kumpulan kampukselle on ollut kuuma keskustelun aihe kampuksen perustamisesta alkaen, mutta erityisesti Tiedelinjan aloitettua toimintansa. Tarve nopeuttaa linjan reittiä Kumpulan alueella synnytti yhden Helsingin joukkoliikennesuunnittelun kiivaimmista kamppailuista, jossa on ollut monia vaiheita (Kuva 10) ja toimijoita (Kuva 11).

Elokuussa 2005 joukko Helsingin kaupunginvaltuutettuja teki valtuustoaloitteen kaavan merkityn Pietari Kalmin kadun jatkeen joukkoliikennekadun rakentamiseksi ja Tiedelinjan reitin nopeuttamiseksi (Lausunto valtuustoaloitteesta 2005). Myös kampuksella toimivat Helsingin yliopisto, Merentutkimuslaitos ja Ilmatieteen laitos pyrkivät vauhdittamaan joukkoliikennekadun ja mahdollisen raitioliikenteen avaamista kirjelmöimällä Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastolle (Kumpulanmäen liikennejärjestelyt 2005).

Alueen asukkaat huolestuivat suunnitelmista, sillä joukkoliikennekadun varausalue on suosittu puistoalue. Kumpula-seura esitti kampusta palvelevalle joukkoliikenteelle vaihtoehtoisia reittejä, joka kulkisi vanhan satamaradan pengertä pitkin Vallilanlaaksossa. Seura esitti myös asemakaavan muutosta siten, että Pietari Kalmin kadun jatkeen joukkoliikennevaraus poistettaisiin. Vallilan siirtolapuutarhayhdistys kuitenkin vastusti Kumpula-seuran ehdottamaa joukkoliikennekadun linjausta Vallilan siirtolapuutarhan kupeeseen ja esitti joukkoliikennekadun rakentamista asemakaavan mukaisesti (KSL 2005).

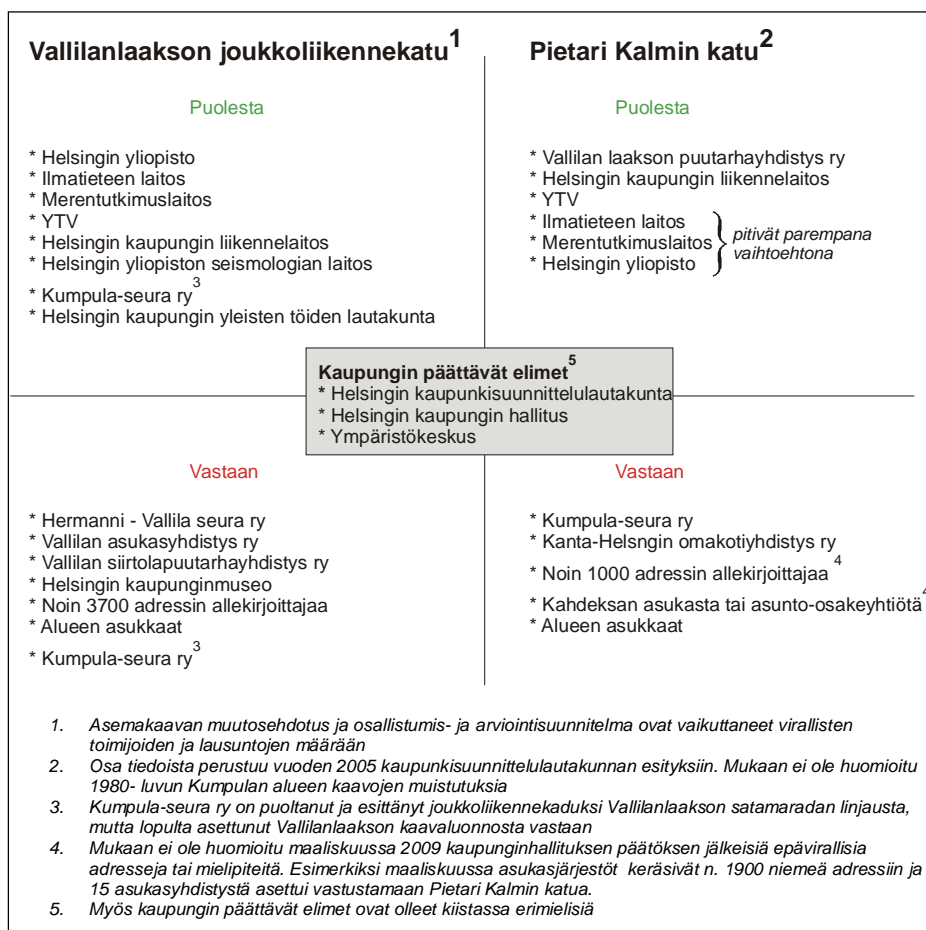


Kuva 10. Tiedelinjaa koskevat päätökset (KSL 2008; Leivonniemi & Salmela 2009).

Lokakuussa 2005 kaupunkisuunnittelulautakunta velvoitti kaupunkisuunnitteluvirastoa tutkimaan joukkoliikennekadulle vaihtoehtoisia reittejä käytöstä poistuvan satamaradan pengertä pitkin. Tässä vaiheessa Pietari Kalmin kadun jatkeen joukkoliikennesuunnitelmaa vastustivat kirjallisesti Kumpula-seura, Kanta-Helsingin omakotiyhdistys sekä kahdeksan muuta asukasta tai asuinyhteisöä. Kaupunkisuunnittelulautakunnalle toimitettiin myös yli tuhannen allekirjoituksen



adressi, jossa katua vastustettiin. Vuoden 2005 lopussa kaupunginsuunnittelulautakunta käsitteli asiaa toisen kerran ja päätti jättää asian pöydälle (KSL 2008).

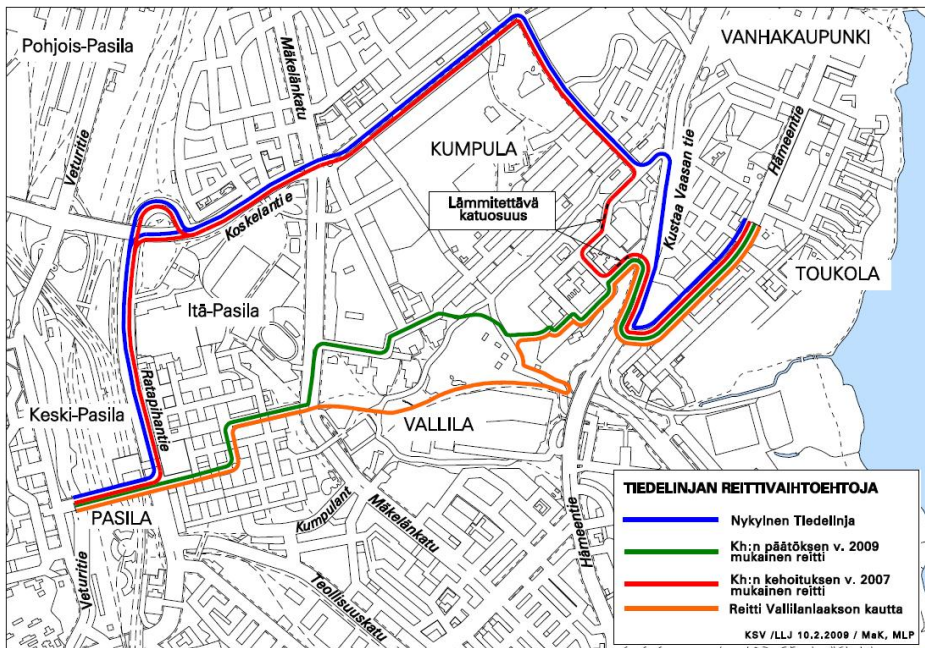


Kuva 11. Pasilan ja Kumpulan välisen joukkoliikennekadun osapuolet. Osapuolten mielipiteet menevät osittain ristiin kahden eri joukkoliikennekatuhankkeen kanssa. Kuvassa on kuvattu vain virallisia muistutuksia, kirjeitä ja mielipiteitä esittäneet toimijat. ”Epävirallisia” kannanottoja on esitetty mielipidekirjoituksissa, adresseissa ja blogeissa.

Seuraavan vuoden alussa kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi kaupunkisuunnitteluviraston laatiman yleissuunnitelman Vallilanlaakson joukkoliikennekadusta. Kaupunkisuunnittelulautakunnalla oli tarkasteltavanaan kaksi eri vaihtoehtoa, joista toinen kulkisi Kumpulanmäelle satamarataa ja Pietari Kalmin katua pitkin ja toinen Vallilanlaaksoa suoraan Hämeentielle satamaradan väylää pitkin (Kuva 12). Molemmat sisälsivät muutoksia asemakaavaan. Maaliskuussa 2007 valmistui asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (KSL 2008). Vallilan siirtolapuutarhayhdistys, Hermanni-Vallila seura ja Vallilan asukasyhdistys vastustivat asemakaavamuutosta ja kannattivat Pietari Kalmin kadun jatkeen toteuttamista tai olemassa olevan katuverkon hyödyntämistä tiedelinjan reittinä (KSL 2008).

YTV pyrki vauhdittamaan alueen suunnittelua muun muassa esittämällä Helsingin kaupungille tiedelinjan reitin nopeuttamista Pasilan ja Kumpulan välillä (YTV 2007). Tämän seurauksena kesäkuussa 2007 kaupunginhallitus kehotti rakennusvirastoa ja kaupunkisuunnitteluvirastoa ryhtymään kiireellisiin toimiin Kumpulan kampuksen liittämiseksi osaksi tiedelinjan verkostoa, joka palvelisi paremmin kampusaluetta (KSL 2008). Kampuksen toimijat kannattivat edelleen asemakaavan mukaista, Pietari Kalmin kadun jatkeen rakentamista (KSV 2008).

YTV ja Helsingin kaupunki pohtivat seudullisen joukkoliikenteen kehittämistä ja sen eri vaihtoehtoja vuoden 2008 aikana, ja lopulta pitkään suunniteltu joukkoliikennekatu liitettiin YTV:n seudullisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämissuunnitelmaan. Suunnitelman mukaan Pietari Kalmin kadun jatke rakennettaisiin linja-autoliikenteelle ja käytöstä poistuneelle satamaradalle tehtäisiin raitiotievaraus (YTV 2009).



Kuva 12. Tiedelinjan reitinvaihtoehdot keväällä 2009 keskustelun käydessä kuumimmillaan. Elokuussa 2009 Kumpulanmäen katujen lämmitysjärjestelmä valmistui ja Tiedelinja siirtyi punaisella merkitylle reitille. Kartta Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kaupunkisuunnitteluviraston suunnitelmat olivat nähtävillä alueen kirjastoissa ja kaupunkisuunnitteluvirastossa lokakuussa 2008 ja asiasta järjestettiin keskustelutilaisuus. Suunnitelmat kirvoittivat paljon kannanottoja. Aiemmin esitettyjen kantojen lisäksi muun muassa Mäkelänrinteen uintikeskus pyysi huomioimaan omat laajenemistarpeensa, Vanhankaupungin yrittäjät toivoivat suunniteltua joukkoliikennekatua myös henkilö- ja jakeluliikenteen käyttöön ja Kaupunginmuseo esitti huolensa alueen kulttuurihistoriallisista arvoista todeten laakson sopivan parhaiten kevyelle liikenteelle.

Loppuvuodesta 2008 Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta päätti palauttaa Vallilanlaakson asemakaavaan ja asemakaavan muutosehdotuksen uudelleen valmisteltavaksi. Helsingin kaupunginhallitus kuitenkin kumosi kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöksen ja kehotti lautakuntaa ryhtymään toimenpiteisiin Pietari Kalmin kadun jatkeen toteuttamiseksi alkuperäisen asemakaavan mukaisesti (KSL 2009).

Kumpulan alueella aktivoiduttiin jälleen tiehankkeen puolesta ja vastaan (Kuva 13). Esimerkiksi Helsingin Sanomissa ja Kumpula-seuran verkkosivuilla julkaistiin useita katuä käsittelyä mieltäkirjoituksia. Myös sosiaalinen media otettiin kiistassa työkaluksi: Facebookissa joukkoliikennekatua vastustava ryhmä keräsi muutamassa viikossa yli 2000 jäsentä ja blogikirjoittelu oli vilkasta. Vaikka Helsingin yliopiston ja Ilmatieteen laitoksen virallinen kanta on ollut puoltaa molempia katuvaihtoehtoja, on laitosten sisällä ollut eriäviä mielipiteitä. Esimerkiksi joukko Helsingin yliopiston tutkijoita ja opettajia julkaisi maaliskuussa Uusi Suomi -lehdessä mielipidekirjoituksen, jossa he kritisoivat Pietari Kalmin kadun joukkoliikennekatua (Kumpulan joukkoliikennekatu... 2009). Myös tässä raportissa esitetyt kyselytulokset osoittivat Helsingin yliopiston ja Ilmatieteen laitoksen sisällä virallisesta kannasta eriäviä mielipiteitä.



*Kuva 13. Keväällä 2008 Pietari Kalmin kadun jatkeen rakentamista vastustettiin lumiukoin ja mielenosoituksella Kumpulanlaaksossa. /TT 28.2.2009 ja 10.3.2009*

Maaliskuussa 2009 asia jäi kaupunkisuunnittelulautakunnassa pöydälle (KSL 19.3.2009) ja huhtikuussa kaupunkisuunnittelulautakunta hylkäsi ehdotuksen Pietari Kalmin kadun jatkeesta (KSL 2.4.2009). Tämän johdosta kaupunginhallitus päätti jatkaa tiedelinjan 506 linjausten suunnittelua kaupunkisuunnittelulautakunnan ehdotuksen mukaisesti olemassa olevaa katuverkkoa hyödyntäen (Helsingin kaupunginhallitus 14.4.2009). Kesän 2009 aikana Kumpulan kampukselle nousevalle Väinö Auerin kadulle rakennettiin lämmitys kadun sulanapitoa varten, ja bussit 506 ja 55 aloittivat liikennöinnin kampukselle elokuussa 2009.

## 3. Julkisilla Kumpulaan?

### 3.1 Saavutettavuusanalyysin aineistot ja menetelmät

Tutkimme Kumpulan kampuksen liikenteellistä sijoittumista YTV:n (nykyinen HSL) joukkoliikenneaineistojen perusteella. Analyysien tulokset kertovat, kuinka Kumpula on saavutettavissa kampuksella työskentelevien ja opiskelevien kodeista ja millaisia alueellisia eroja kampusalueen saavutettavuudessa on.

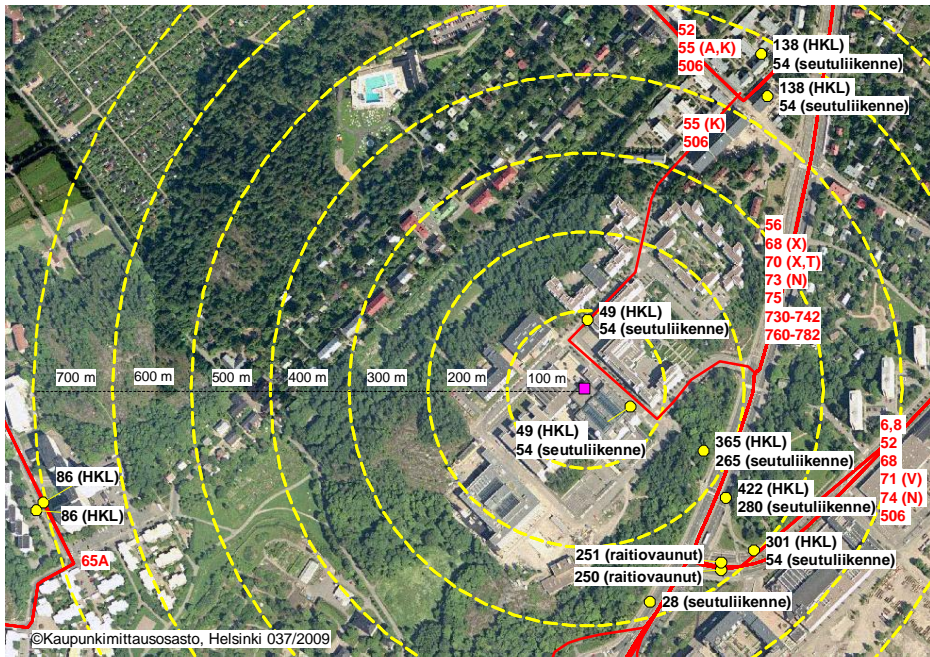
Analyysien aineistoina käytimme pysäkkitietoja, linjakarttoja sekä YTV:n verkkopalvelua Reittiopasta (<http://www.reittiopas.fi/>). Lisäksi selvitimme kampuslaisten laskennallisia työmatkoja joukkoliikenteellä kampukselle yhdistämällä Helsingin yliopiston ja Ilmatieteen laitoksen henkilökunnan ja opiskelijoiden kotiosoiterekisterit Reittiopas-palveluun. Kustakin pääkaupunkiseudulla sijaitsevasta kampuslaisten kotiosoitteesta optimoitiin matkareitti kampukselle Reittioppaan avulla. Tuloksia tulkittaessa on huomattava, että yliopistokampusten välimatkavertailua lukuun ottamatta bussit 55 ja 506 eivät vielä laskentahetkenä nousseet kampukselle.

### 3.2 Joukkoliikenneyhteydet kampukselle

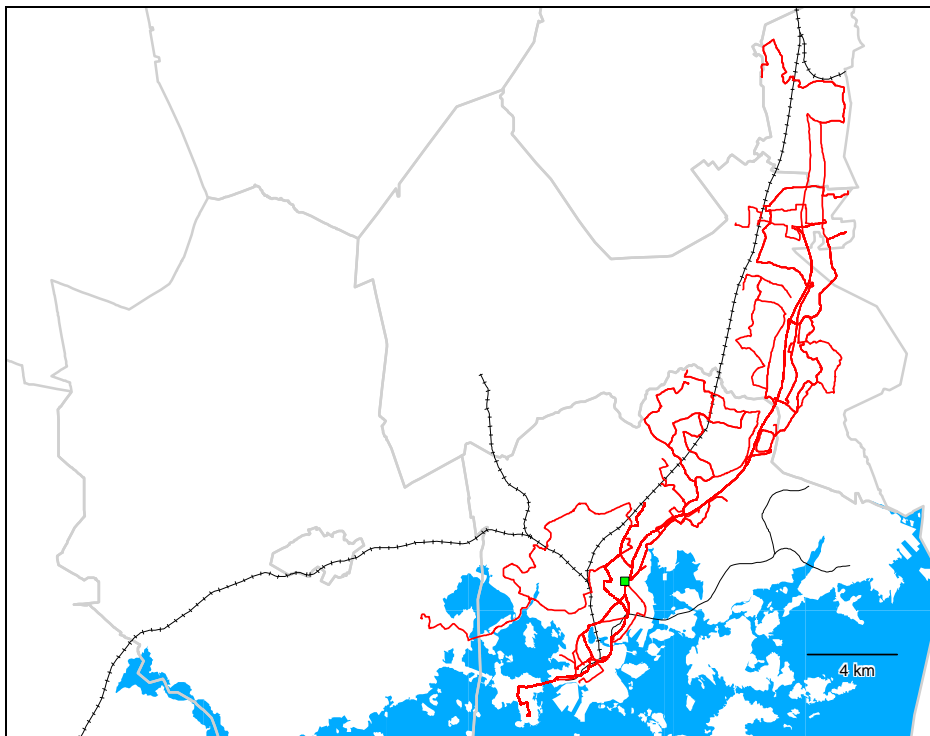
Kumpulan kampuksen joukkoliikenneyhteydet nojaavat pääasiassa busseihin ja raitiovaunuihin. Lähimmälle juna-asemalle Pasilaan matkaa kertyy kevyenliikenteen väyliä pitkin 2,2 kilometriä ja lähimmälle metroasemalle Sörnäisiin 2,5 kilometriä.

Kumpulan kampukselta on selvästi parhaat joukkoliikenneyhteydet Helsingin keskustan suuntaan sekä Koillis-Helsinkiin ja Vantaalle. Kampuksen lähellä (700 metriä kampukselta) sijaitsee useita bussi- ja raitiovaunupysäkkejä, joilla pysähtyy 36 YTV-alueen eri bussilinjaa, raitiovaunut 6 ja 8 sekä joukko kaukoliikenteen busseja (Kuva 14). Sadan metrin säteellä kampuksesta sijaitsevat pysäkit avattiin liikenteelle elokuussa 2009.

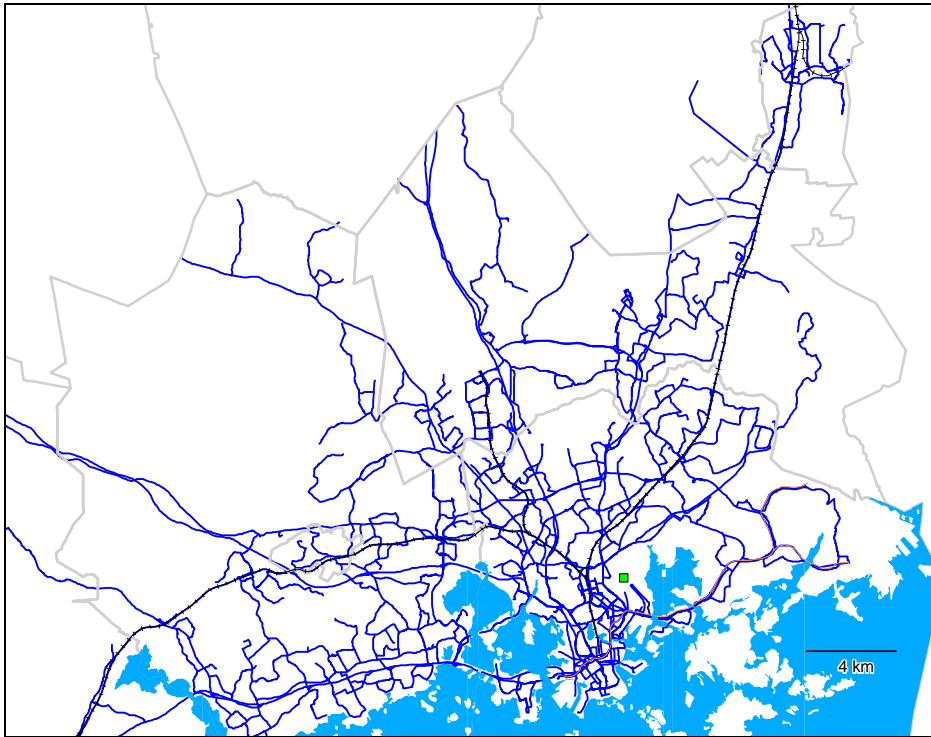
Valtaosa kampuksen suorista joukkoliikenneyhteyksistä suuntautuu etelässä kohti Helsingin keskustaa Hämeentietä pitkin ja pohjoisen puolella koilliseen kohti Vantaata (Kuva 15). Poikkeuksen muodostavat poikittaisesti liikennöivät bussit 506 (Viikki-Otaniemi) sekä 52 (Vanhakaupunki-Munkkiniemi). Oulunkylästä Lauttasaareen kulkeva 65A tarjoaa etelänsuunnalla poikkeuksellisen pitkän suoran reitin, mutta pysäkki on melko etäällä kampuksesta (ks. Kuva 14 ja Kuva 15). Vantaalle Kumpulan kampukselta pääsee kymmenillä bussilinjoilla, mutta Espoon rajan ylittää vain Tiedelinja 506. Yhden vaihdon takaiset yhteydet kattavat suuren osan pääkaupunkiseudusta (Kuva 16).



Kuva 14. Kumpulan kampuksen lähipysäkit, niissä pysähtyvien vuorojen vuorokausimäärä (mustalla) sekä linjat (punaisella) syksyllä 2009. Pohjakartta Helsingin kaupunkimittausosasto, Helsinki 037/2009, linjatiedot YTV.



Kuva 15. Kumpulan kampuksen lähipysäkeillä pysähtyvien linjojen reitikkattavuus. Pohjakartta Maanmittauslaitos 351/MML/09, linjatiedot YTV.



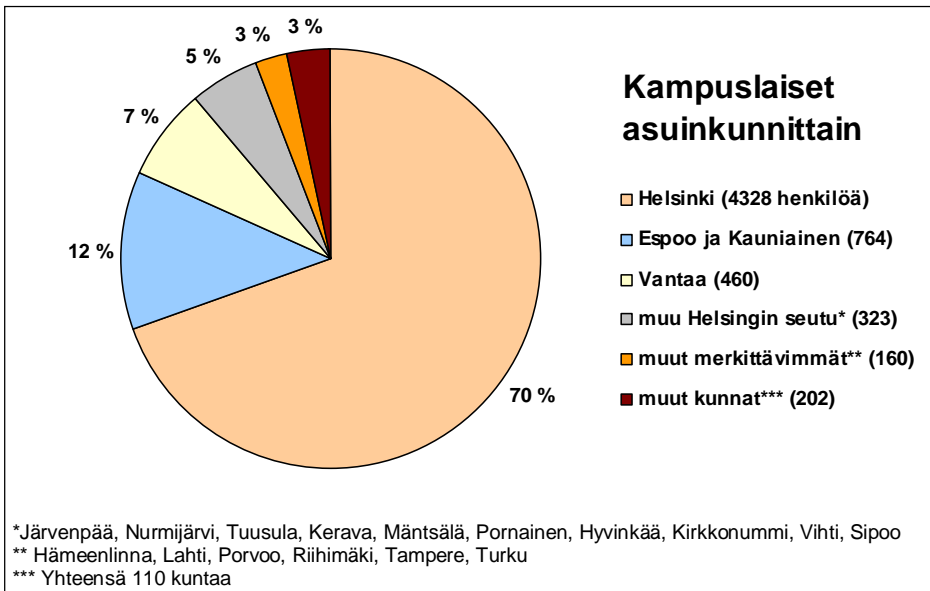
Kuva 16. Joukkoliikenteen reittikattavuus Kumpulan kampukselta korkeintaan yhdellä vaihdolla. Yöbussien reitit on jätetty kartasta pois. Pohjakartta Maanmittauslaitos 351/MML/09, linjatiedot YTV.

### 3.3 Kampuslaisten asuinpaikat

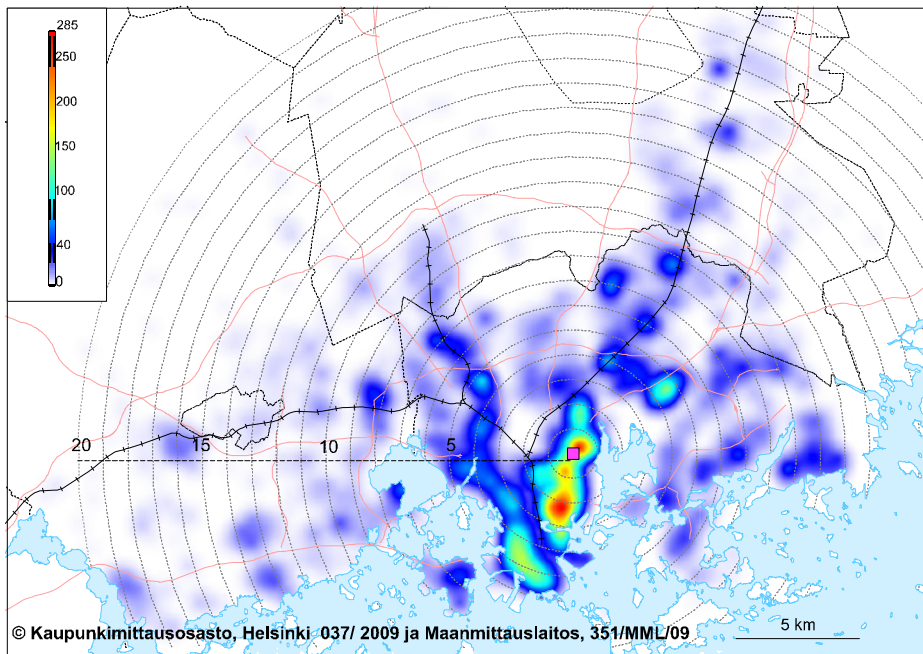
Vuoden 2009 alkupuolella Kumpulan kampuksella työskenteli ja opiskeli vakituisesti kaikkiaan noin 6200 henkeä. Luvussa ovat mukana Helsingin yliopiston (n. 870) sekä Ilmatieteen laitoksen henkilökunta (n. 540) ja perustutkintoa suorittavat opiskelijat (n. 4820). Jatko-opiskelijat on laskettu mukaan, jos he kuuluvat yliopiston henkilökuntaan ja työskentelevät Kumpulassa.

Suurin osa (70 %) kampuksen väestä on helsinkiläisiä (Kuva 17). Kaikkiaan 89 % kampuslaisista asuu pääkaupunkiseudulla (Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen) ja 93 % Helsingin metropolialueella (pääkaupunkiseudun lisäksi Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo). Loput 6 % asuvat 116 kunnassa, joista eniten edustettuina ovat radanvarren Hämeenlinna, Lahti, Riihimäki, Tampere ja Turku sekä Porvoo. Näissä kunnissa asuu 3 % kampuslaisista eli 160 henkeä.

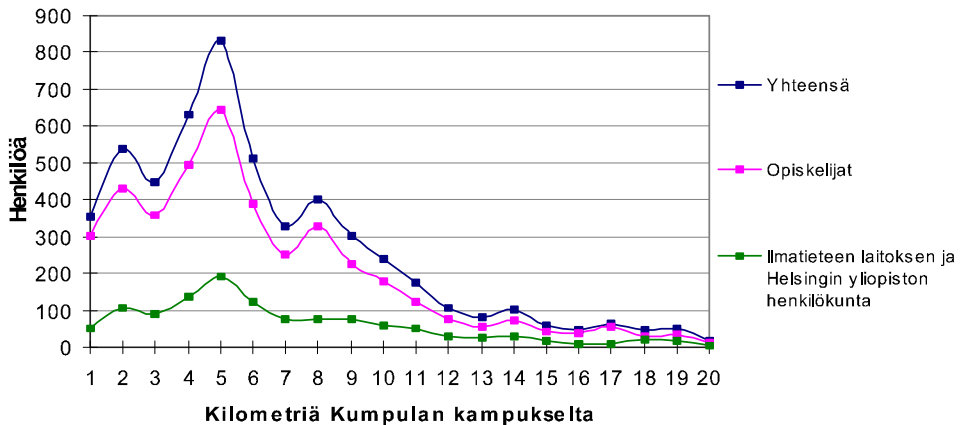
Pääkaupunkiseudun sisällä kampuslaisten asuinpaikat keskittyvät kantakaupungin alueelle pääväylien varteen (Kuva 18). Suurimmat kampuslaisten keskittymät löytyvät muutenkin tiheästi asutuilta alueilta Helsingissä: Vallilan, Sörnäisten ja Kallion kaupunginosista. Myös Etelä-Helsingissä, Töölössä ja pohjoiseen mentäessä Mannerheimintien varressa asuu paljon kampuksen väkeä. Eniten kampuslaisia asuu n. viiden kilometrin etäisyydellä kampukselta, ja valtaosalla työmatkaa on linnuntietä alle 8 kilometriä (Kuva 19).



Kuva 17. Kampuslaiset (N=6237) kotikunnittain alkuvuonna 2009.



Kuva 18. Kampuksella työskentelevien ja opiskelevien asuinpaikkojen jakaantuminen pääkaupunkiseudulla sekä etäisyysvyöhykkeittäin kampukselta. Värit kuvaavat kampuslaisten tiheyttä (kampuslaisia/km<sup>2</sup>). Osoitetiedot Helsingin yliopisto ja Ilmatieteen laitos, pohjakartta YTV:n SeutuCD.



Kuva 19. Kampuslaiset etäisyysvyöhykkeittäin linnuntietä kampukselta.

### 3.4 Kampuslaisten työmatkat joukkoliikenteellä

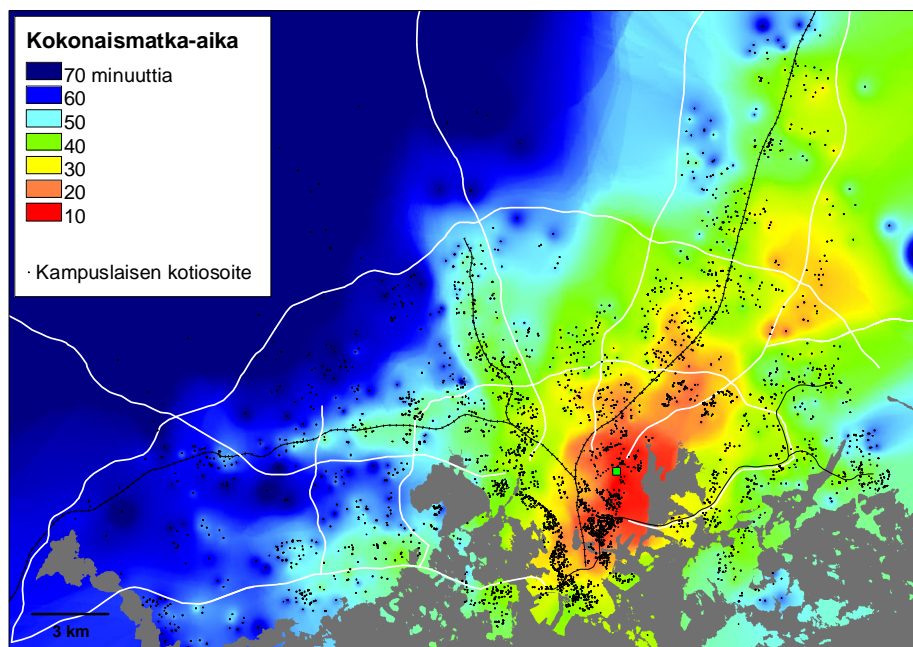
#### 3.4.1 Matka-ajat kampukselle

Selvitimme kampuksella työskentelevien ja opiskelevien matkustusaikoja ja -tapoja kampukselle Reittiopas-palvelun avulla. Käytimme laskuhetkenä maanantaita 23.3.2009 siten, että perillä kampuksella ollaan klo 9.00. Matkan laskenta tehtiin Reittioppaan oletusasetuksilla (ns. tarkoituksenmukaisin reitti). Reitti saatiin laskettua 5 531:lle kampuslaiselle. Tallensimme kunkin kampuslaisen optimoidun työmatkan kulkuneuvojen, matka-aikojen ja pysäkkitietojen osalta taulukkoon, josta seuraavat tulokset on johdettu.

Reittiopasanalyysin perusteella pääkaupunkiseudulla asuvien keskimääräinen matka-aika kampukselle joukkoliikenteellä on 35 minuuttia. Vaihtelua on kuitenkin paljon (Kuva 20): Esimerkiksi Pohjois-Espoosta yhdensuuntainen laskennallinen joukkoliikennematka venyy yli 1,5 tunnin. Helsingin kantakaupungin alueelta matkaan kuluu yleisimmin 20-30 minuuttia, kun taas linnuntietä mitaten lähellä sijaitsevasta läntisestä kantakaupungista matka-aika venyy 40 minuuttiin. Vantaalle suorien bussilinjojen varteen matka taittuu suhteellisen nopeasti. Keskimääräisesti katsoen kampuksella työskentelevät tai opiskelevat helsinkiläiset selviävät työmatkastaan joukkoliikenteellä 29 minuutissa, vantaalaiset 44 minuutissa ja Espoossa ja Kauniaisissa asuvat 55 minuutissa.

Kampuslaisten työmatka-ajasta kuluu kävelyyn keskimäärin 16 minuuttia. Tähän on laskettu mukaan kävely pysäkillä, vaihtopysäkkien väliset kävelymatkat sekä kävely päätepysäkiltä Kumpulanmäelle. Espoolaisten ja itähelsinkiläisten yhteenlasketut kävelymatkat ovat pisimpiä (Kuva 21). Todellisuudessa kävelytajan osuus lienee jonkin verran esitettyä suurempi, sillä monet kulkevat bussivaihdon sijaan kävelen Pasilasta, Kätilöopistolta ja Koskelantieltä. Toisaalta, linjojen 55 ja 506 nykyinen reitti kampuksen kautta lyhentää kyseisillä linjoilla kulkevien kävelymatkaa, mikä ei kuitenkaan näy näissä tuloksissa, jotka on laskettu ennen reittimuutosta.



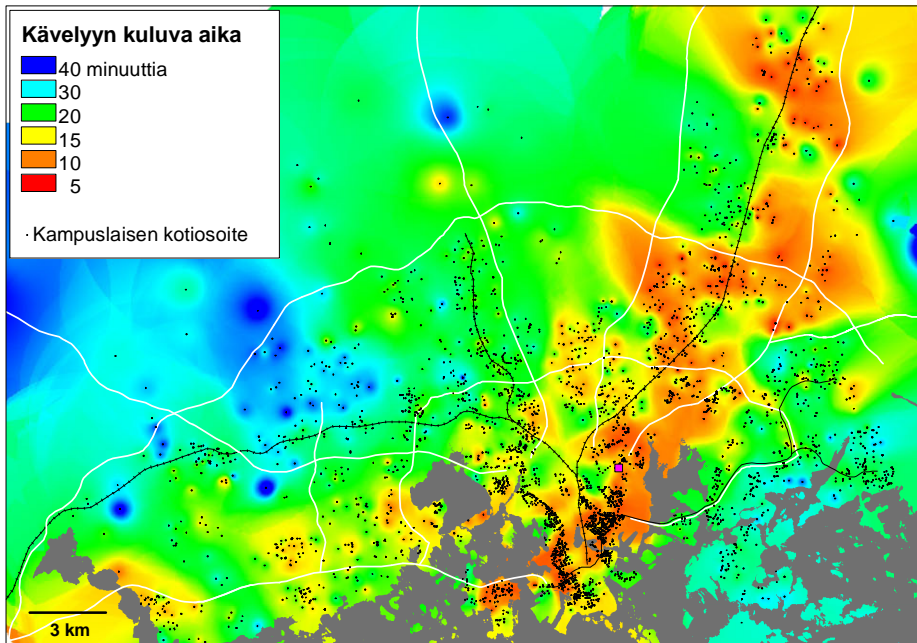


Kuva 20. Kampuslaisten kokonaismatka-aika kotoa töihin maanantaiaamuna klo 9 joukkoliikennettä käyttäen. Laskenta tehtiin YTV:n Reittioppaalla maanantaina 23.3.2009. Pohjakartta Kaupunkimittausosasto, Helsinki 037/2009 ja Maanmittauslaitos 351/MML/09

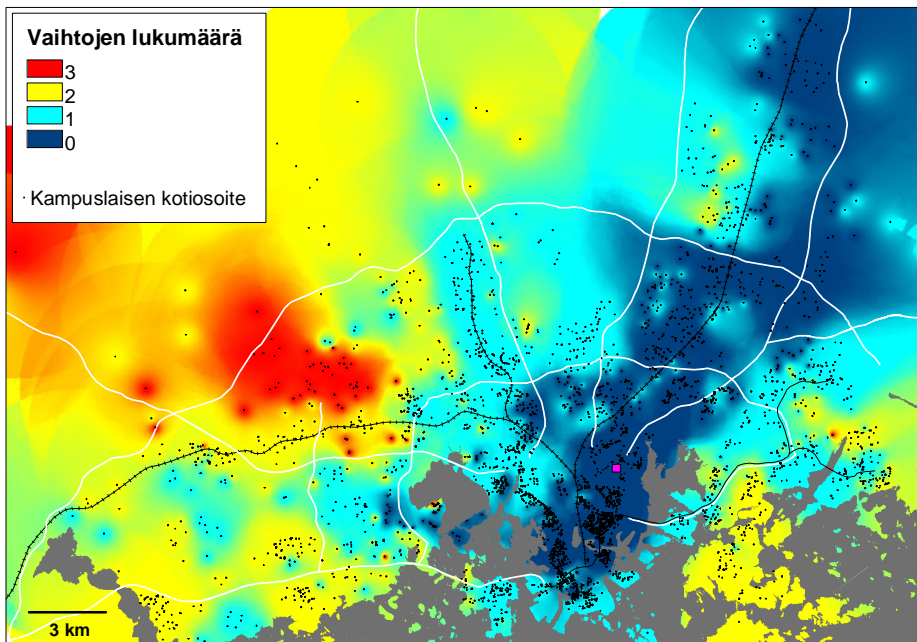
### 3.4.2 Vaihtojen määrä ja pysäkit matkan varrella

Kampuslaiset vaihtavat kulkuvälinettä keskimäärin kerran matkansa aikana (Kuva 22). Yli puolet Helsingissä asuvista kampuslaisista selviää optimoiduissa reiteissä vaihdoitta, kun taas vantaalaiset joutuvat vaihtamaan kulkuneuvoa keskimäärin 0,8 kertaa. Espoossa ja Kauniaisissa asuvien tilanne on huonoin: vaihtoja kertyy keskimäärin 1,7.

Yksittäisenkin poikittaislinjan merkitys näkyy vaihtotarpeessa. Bussi 506:n ansiosta esimerkiksi Munkkiniemeen ja Kuusi- ja Lehtisaareen muodostuu vaihdottomia alueita. Kartoja tarkasteltaessa on kuitenkin huomioitava, että Reittioppaan laskelmat suosivat kävelymatkojen sijaan bussimatkoja lähes aina kun bussikyty on tarjolla. Esimerkiksi koko Lauttasaari näyttäytyy kartalla yhden vaihdon alueena. Todellisuudessa sieltä linjalla 65A:lla matkustavista valtaosa todennäköisesti kävelee kampukselle Kätilöopistolta (700 m) sen sijaan, että vaihtaisivat bussia Reittioppaan ehdotuksen mukaisesti.



Kuva 21. Kävelyyn kuluva aika joukkoliikennematkalla kotoa kampukselle. Laskenta tehtiin YTV:n Reittioppaalla maanantaina 23.3.2009 siten, että perillä ollaan klo 9.00. Pohjakartta Kaupunkimittausosasto, Helsinki 037/2009 ja Maanmittauslaitos 351/MML/09.

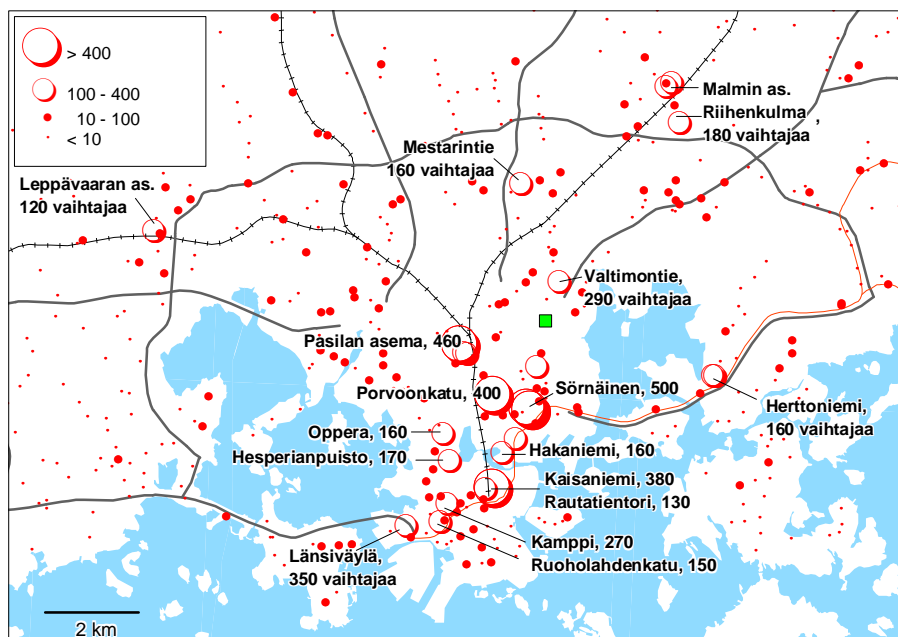


Kuva 22. Vaihtojen lukumäärä kampuslaisten joukkoliikennematkalla kotoa töihin. Pohjakartta Kaupunkimittausosasto, Helsinki 037/2009 ja Maanmittauslaitos 351/MML/09.

Vaihtopysäkkien kartoitus paljastaa, että vaihtopaikkoja on lukuisia eri puolilla Helsinkiä (Kuva 23). Tärkeimpiä näistä ovat Sörnäinen, Pasilan asema, Helsingin keskusta ja Ruoholahti, mutta myös muualta löytyy vilkkaita vaihtopaikkoja. Esimerkiksi Malmin asema ja lähistöllä sijaitseva Riihenkulman pysäkki keräävät paljon vaihtajia, joista osa vaihtaa asemalla bussia ja osa junasta bussiin. Malmin asemalta Kustaa Vaasan tielle tuleva suora bussiyhteys (numero 73) on siis laskennallisesti ajoittain nopeampi kuin bussiyhteys Pasilasta. Näin siitäkin huolimatta, että Malmille on matkaa tieverkkoa pitkin yli 7 kilometriä ja Pasilaan vain 2,2 kilometriä.

Merkittävimmiäks päätepysäkeiksi Reittioppaan laskemissa reiteissä nousevat bussi- ja raitiovaunupysäkit heti Kumpulanmäen itäpuolella Kustaa Vaasan tiellä ja Hämeentiellä (pysäkinimet *Kumpulan kampus* ja *Kyläsaarenkatu*) (Kuva 24). Näihin päättyy 88 % (n= 4874) kampuslaisten optimoiduista joukkoliikennematkoista. Loput matkat päättyvät joko Intiankadun (n = 370) tai Kättilöopiston (n=33) pysäkeille.

Linjojen 506 ja 55 reittien liikennöinti kampukselle analyysin teon jälkeen vaikuttaa varmasti lukuihin. Edelleen kampuslaisten kannalta kaikkein merkittävin pysäkkialue löytyy kuitenkin Kustaa Vaasan tien ja Hämeentien risteyksestä.



Kuva 23. Kampukselle matkaavien (5 531 optimoitua matkaa) vaihtopysäkit ja vaihtajien lukumäärä pysäkeillä laskennallisen Reittiopas-analyysin perusteella. Pohjakartta Kaupunkimittausosasto, Helsinki 037/2009 ja Maanmittauslaitos 351/MML/09.



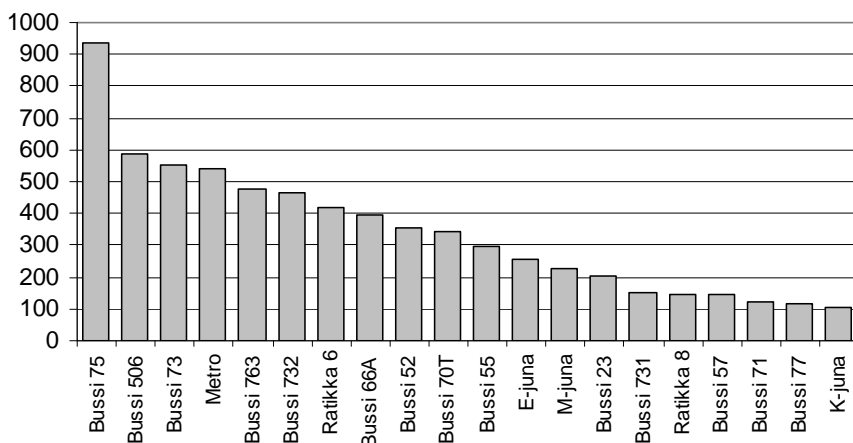
*Kuva 24. Kustaa Vaasan tiellä ja Hämeentiellä sijaitsevat pysäkit ovat kampuslaisten eniten käyttämät pääte pysäkit. /MV 27.1.2010*

### 3.4.3 Kulkuneuvot kampukselle

Kaikkiaan 5 %:lle kampuslaisista (optimoituja reittejä yhteensä 5531 kpl) Reittiopas ehdottaa kävelyä töihin. Muissa tapauksissa joukkoliikenne on ainakin laskennallisesti kävelyä nopeampi vaihtoehto. Bussia jossain matkansa vaiheessa käyttää 85 % kampuslaisista eli 4725 optimoitua reittiä sisältää bussimatkan. Junaa käytetään 11 %, ratikkaa 15 % ja metroa 10 %:ssa reiteistä. Kaikkien kulkuneuvojen käyttäjiä kertyy siis satoja, mutta bussi on ylivoimaisesti suosituin kulkuväline (Kuva 25).

Bussit 75 ja 73 kulkevat Malmin ja Puistolan asemien ohi Kumpulaan ja vaihtajia ohjataan näihin busseihin. Linjojen suosiota kasvattaa nopea reitti Kumpulaan sekä tiheä vuoroväli. Näiden ansiosta junamatkaajikin ohjataan vaihtamaan jo esimerkiksi Malmin asemalla, vaikka se on Kumpulasta katsottuna huomattavasti Pasilaa kauempana.

Yksittäisistä kulkuneuvoista toiseksi suosituin on poikittaislinjan bussi 506. Reittiopasanalyysin mukaan sillä matkustaa jopa 11 % (588 kpl) kampuslaisista. Heistä 48 % pääsee 506:lla suoraan kotoa kampukselle ja 52 % tulee bussiin vaihdon kautta. Vaihtajista matkustajista valtaosa (263 kpl) tulee Pasilaan junalla ja vaihtaa siellä 506:een.



Kuva 25. Kampuslaisten työmatkakulkuneuvojen Top 21 Reittioppaan optimoinnin perusteella. Kaikkiaan reitti saatiin optimoitua 5531:lle kampuslaiselle. Kaaviossa on esitetty ne kulkuneuvot, joilla Reittioppaan mukaan matkaa yli sata kampuslaista.

### 3.5 Kumpulanmäeltä muille kampusalueille

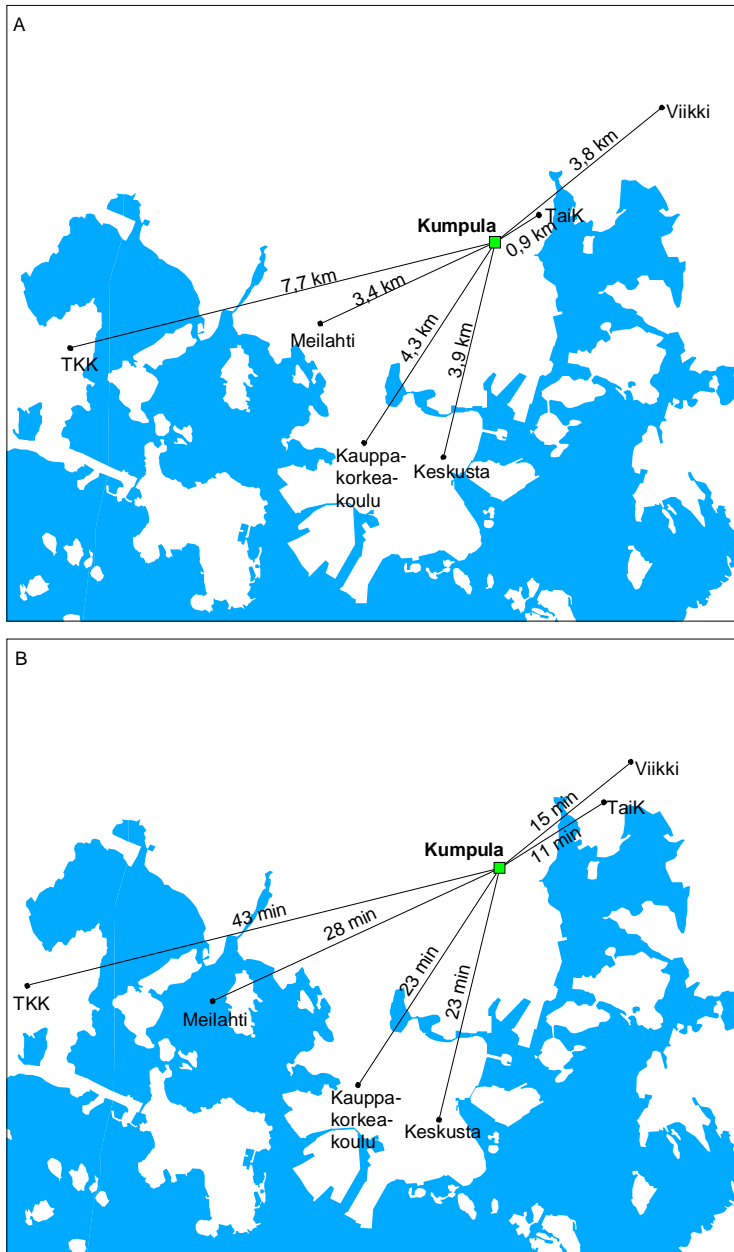
Kodin ja työpaikan välisen matkan lisäksi monet yliopistolaiset matkustavat julkisella liikenteellä myös työpäivän aikana. Usein tutkijan ja opettajan työ edellyttää vierailuja päivän aikana yhteistyökumppanien luona. Opiskelijat käyvät kursseilla useilla kampuksilla ja eri yliopistoissakin.

Analysoimme Kumpulan sijoittumista suhteessa muihin yliopistokampuksiin pääkaupunkiseudulla keskittyen Helsingin yliopiston kampusalueisiin sekä Aalto-yliopiston toimipisteisiin keskustassa (Kauppakorkeakoulu), Arabianrannassa (Taideteollinen korkeakoulu, TaiK) sekä Otaniemessä (Teknillinen korkeakoulu, TKK). Helsingin yliopiston keskustakampus samoin kuin lääketieteellisen tiedekunnan tilat on hajautettu useaan toimipisteeseen, mutta analyysissä käytimme vain keskeisimpiä näistä: keskustakampuksen osalta Yliopistokadun toimipistettä ja lääketieteellisen tiedekunnan osalta Haartmaninkadun toimipistettä. Käytimme YTV:n Reittiopasta ja laskimme matka-ajat eri kampuksille Kumpulasta käsin (Gustaf Hällströmin katu 2) arkaamuna klo 8.00.

Linnunteitse etäisyydet Kumpulasta muille kampusalueille vaihtelevat alle kilometristä lähes kahdeksaan kilometriin (Kuva 26A). Lähimpänä sijaitsee TaiK Arabiassa ja seuraavaksi lähin vertailukampuksista on HY:n Meilahden toimipiste. Kauimpana Kumpulasta on TKK Otaniemessä, kun taas Viikki, keskustakampus ja Kauppakorkeakoulu ovat keskenään lähes samalla etäisyydellä.

Kuvassa 26B kampusten ilmansuunnat ovat ennallaan, mutta välimatkat on kuvattu aikaetäisyyksinä (5 min = 1 km). Kumpulasta koilliseen sijaitsevat TaiK ja Viikki ovat aikaetäisyydeltään selkeästi lähempänä Kumpulaa kuin loput vertailukampuksista. Kauimpana Kumpulasta on edelleen TKK, jonne matka joukkoliikenteessä kestää noin 43 minuuttia. Meilahti on seuraavaksi kauimpana, ja matka sekä keskustakampukselle että Kauppakorkeakoululle kestää Kumpulasta noin

23 minuuttia. Kuva 26 vahvistaa käsitystä poikittaisliikenteen kehnosta tarjonnasta: vaikka Meilahden kampus on euklidiselta etäisyydeltään toiseksi lähin kampus Kumpulasta katsottuna, on se aikaetäisyydeltään toiseksi kauimmainen. Yhteydet koilliseen puolestaan ovat mainiot: matka-ajassa mitattuna Viikki on Kumpulaa selkeästi lähempänä kuin keskusta, vaikka kilometreissä matka on lähes sama.



Kuva 26. (A) Linnuntie-etäisyydet ja (B) joukkoliikenteen aikaetäisyydet Kumpulasta muille Helsingin yliopiston kampuksille sekä Aalto-yliopiston korkeakouluihin.



*Kuva 27. Kumpulan kartanon mailla sijaitseva kasvitieteellinen puutarha avattiin yleisölle alkukesällä 2009. Puutarhan kävijät muodostavat uuden asiakaskunnan Kumpulaan suuntautuvalla joukkoliikenteelle. /MH (LTKM) 12.6.2009*

## 4. Kampuslaisten mielipiteitä liikenneoloista

### 4.1 Kyselyn toteutuksesta

Laadimme maaliskuussa 2009 nettikyselyn kartoittamaan Kumpulan kampuksella työskentelevien ja opiskelevien käsityksiä alueen liikenneyhteyksistä sekä niiden kehittämistarpeista. Kysely paljasti muutamia keskeisiä kehityskohteita Kumpulan kampuksen liikenneoloissa. Se myös nosti esiin voimakkaitakin vastakkaisia mielipiteitä kampukselle suunnitellun joukkoliikennekadun tarpeesta.

Kysely (Liite 1) toteutettiin 16.3.-23.3.2009 käyttämällä Helsingin yliopiston e-lomake-palvelua. Helsingin yliopistolaisilta lomakkeen käyttö edellytti kirjautumista omilla yliopiston käyttäjätunnuksilla, Ilmatieteen laitoksen henkilökunnalta kirjautumista ei vaadittu, koska se olisi ollut hankala toteuttaa teknisesti.

Pyrimme tiedottamaan kyselystä mahdollisimman laajasti kampuslaisten keskuudessa. Lähetimme tiedotteen sähköpostitse nettilomakkeen avaamisen jälkeen Helsingin yliopiston matemaattis-luonnontieteellisen tiedekunnan ja sen laitosten henkilökuntalistoilta sekä eri oppiaineiden ainejärjestöjen sähköpostilistoille. Lisäksi tiedotimme kyselystä Kumpulan tiedekirjaston, liikuntakeskuksen ja kasvitieteellisen puutarhan työntekijöiden listoilla. Ilmatieteen laitoksen henkilöstöä tiedotimme laitoksen tiedottajan kautta. Tiettyjen sähköpostilistojen kautta tiedottaminen

*Taulukko 1. Sähköpostilistat, joiden kautta kyselystä tiedotettiin. Osa listoista vaati yhteyshenkilön hyväksynnän. Vahvistus-sarake kertoo onko viestin lähetys listalle vahvistettu ja onnistunut.*

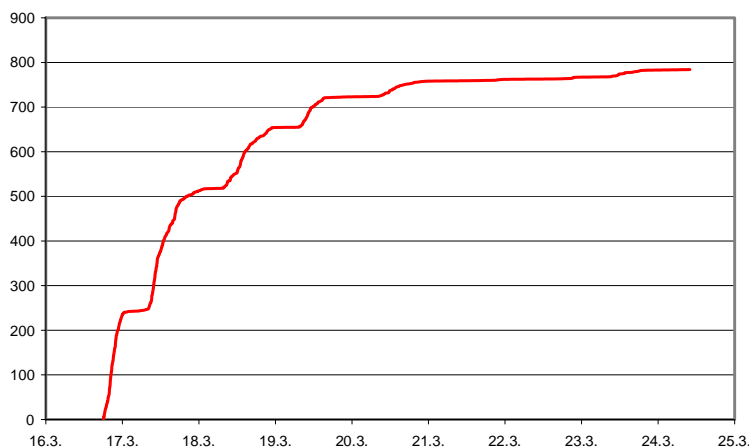
ORGANISAATIO	LÄHETYSTAPA	HENKILÖITÄ	VAHVISTUS
<b>Ilmatieteen laitos</b>	Yhteyshenkilön kautta	n. 540	OK
<b>Ainejärjestöt (HY)</b>			
Kemian opiskelijoiden ainejärjestö	Ryhäsähköposti	479	OK
Fysiikan opiskelijoiden ainejärjestö	Yhteyshenkilön kautta		OK
Geologian opiskelijoiden ainejärjestö	Ryhäsähköposti	237	OK
Matematiikan opiskelijoiden ainejärjestö	Yhteyshenkilön kautta	963	OK
Tietojenkäsittelytieteen opiskelijat	Ryhäsähköposti	470	OK
Maantieteen opiskelijat	Ryhäsähköposti	457	OK
<b>Henkilökunta (HY)</b>			
Fysiikan laitos	Yhteyshenkilön kautta		Ei onnistunut
Geologian laitos	Ryhäsähköposti		Ei vahvistusta
Kasvitieteellinen puutarha	Yhteyshenkilön kautta	20	OK
Kemian laitos	Ryhäsähköposti	244	OK
Liikuntakeskus	Yhteyshenkilön kautta		OK
Maantieteen laitos	Ryhäsähköposti	54	OK
Matematiikan ja tilastotieteen laitos	Ryhäsähköposti	260	OK
Tiedekunnan kanslia	Ryhäsähköposti	17	OK
Tietojenkäsittelytieteen laitos	Ryhäsähköposti	215	OK
Tähtitieteen laitos	Ryhäsähköposti	51	OK
<b>Yhteensä</b>		<b>min. 4000</b>	<b>15/17 OK</b>



edellyttää listan yhteyshenkilön hyväksyntää tai viestin edelleenvälitystä. Tästä johtuen esimerkiksi kaikki fysiikan laitoksen henkilökunnassa eivät saaneet sähköpostitse tietoa kyselystä. Taulukko 1 listaa tahot, joille kysely lähetettiin.

## 4.2 Kyselyyn vastaaminen ja vastaajat

Kyselyyn vastasi kaikkiaan 784 ihmistä. Maanantaina 16.3. ja tiistaina 17.3. vastauksia kyselyyn tuli n. 250 päivää kohden, minkä jälkeen vastaustahti alkoi hidastua (Kuva 28).



Kuva 28. Kyselyvastausten kertyminen kyselyviikolla. Kysely aukesi vastaajille iltapäivällä 16.3. Aikaa kyselyyn vastaamiseen oli seuraavaan maanantaihin 23.3. saakka. Yksi tiistaiamuna 24.3. ennen kyselylomakkeen sulkemista tullut vastaus otettiin analyysiin mukaan. Tiedottaminen kyselystä alkoi sähköpostitse maanantai-iltapäivänä 16.3., ja osa tiedotusviesteistä lähetettiin vielä tiistaina 17.3.

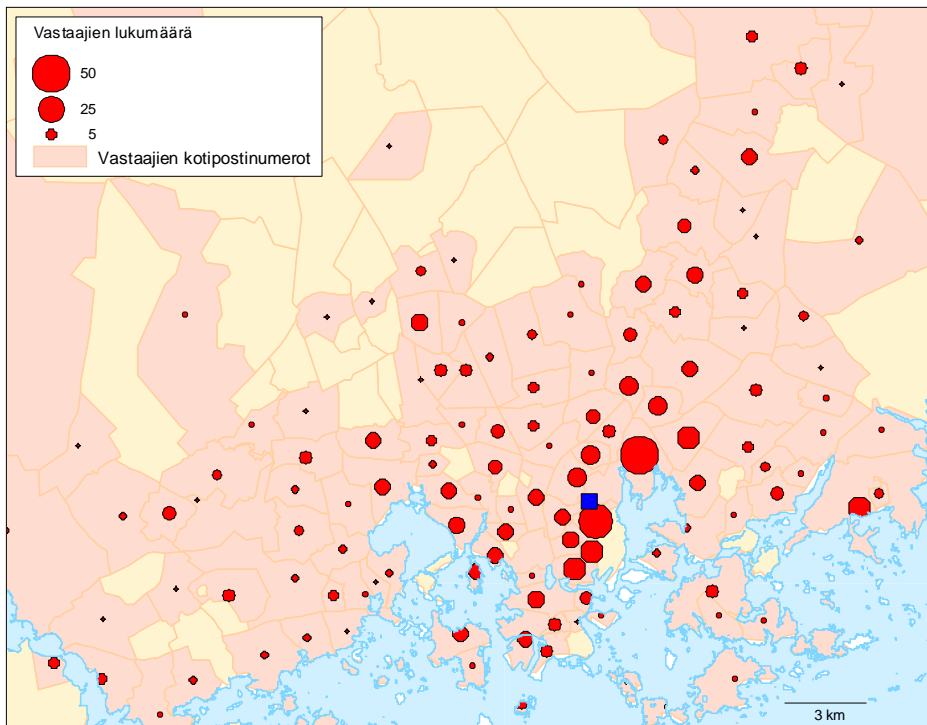
Vastaajat edustavat noin 13 % kampuksella opiskelevista ja työskentelevistä henkilöistä (Taulukko 2) ja valtaosa vastaajista on kampuksella säännöllisesti työskenteleviä tai opiskelevia (Taulukko 3). Heidän kotinsa sijaitsevat eri puolilta pääkaupunkiseutua (Kuva 29).

Taulukko 2. Vastaajien jakaantuminen eri viiteryhmiin ja edustavuus omassa taustaryhmässään.

TAUSTARYHMÄ	VASTAAJIA (N)	% VASTAAJISTA	% TAUSTARYHMÄSTÄÄN
HY:n henkilökuntaa	254	32 %	29 %
IL:n henkilökuntaa	162	21 %	30 %
Opiskelijoita	355	(4 %)	7 %
Muita tai vastaamatta jättäneitä	12	(< 2 %)	
<b>Yhteensä</b>	<b>784</b>	<b>100 %</b>	<b>13 %</b>

Taulukko 3. Vastaajien työskentely kampuksella.

Kuinka usein käyt kampuksella?	Vastaajia (N)	% kaikista vastaajista
Viitenä päivänä viikossa	472	60
Neljänä päivänä viikossa	120	15
2-3 kertaa viikossa	133	17
Kerran viikossa	25	3
Harvemmin	34	4



Kuva 29. Vastaajien kotipostinumerot (Kysymys 3). Kyselyyn vastanneiden kotiosoitteiden maantieteellinen jakauma. Kampusen sijainti on merkitty sinisellä neliöllä. Pohjakartta Maanmittauslaitos 351/MML/09.

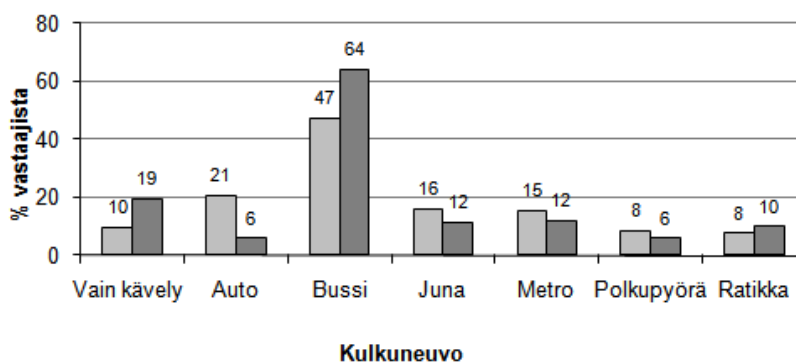
### 4.3 Kumpulán kampuksen liikennejärjestelyt

#### 4.3.1 Kulku kampukselle (kysymykset 4-7)

Bussi on ylivoimaisesti suosituin kulkuneuvo matkattaessa kotoa kampukselle (kysymys 4) (Kuva 30): kaikista vastaajista 55 % matkaa bussilla kampukselle. Jaetulla toisella sijalla ovat pelkkä kävely, auto, juna ja metro (14 % kullakin kulkuneuvolla matkaavia).

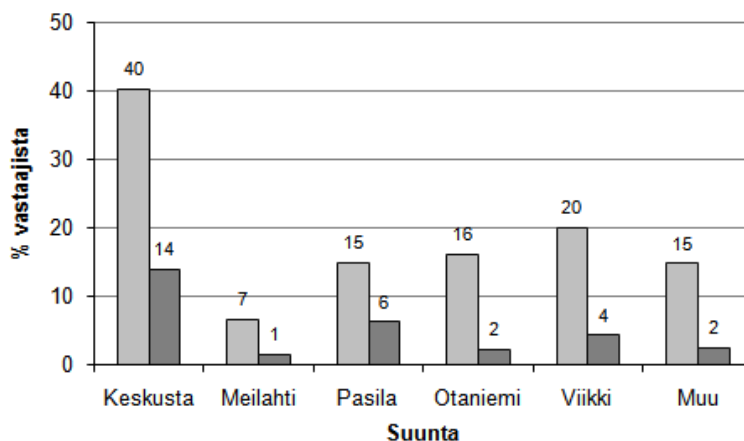
Henkilökunnan ja opiskelijoiden kulkutottumukset ovat melko lähellä toisiaan. Henkilökuntaan kuuluvat käyttävät enemmän autoa, opiskelijoista suurempi osa selviää pelkällä kävelyllä.

Mieluisinta kulkutapaa kysyttäessä (kysymys 5) ei ilmennyt suuria eroja nykyisiin matkustusmuotoihin. Kaikkiaan 6 % vastaajista jätti kokonaan vastaamatta kysymykseen, ja sanallisen palautteen mukaan kysymys oli vaikeatulkintainen. Vastauksissa näkyi kuitenkin vuodenaikaisuuden ja sään vaikutus, jotka tulivat esiin vielä paremmin kysymyksessä 6. Vastaajista 35 % kertoi kävelevänsä ja pyöräilevänsä sulan maan aikana koko matkan tai tavallista suuremman osan matkastaan (kysymys 6).

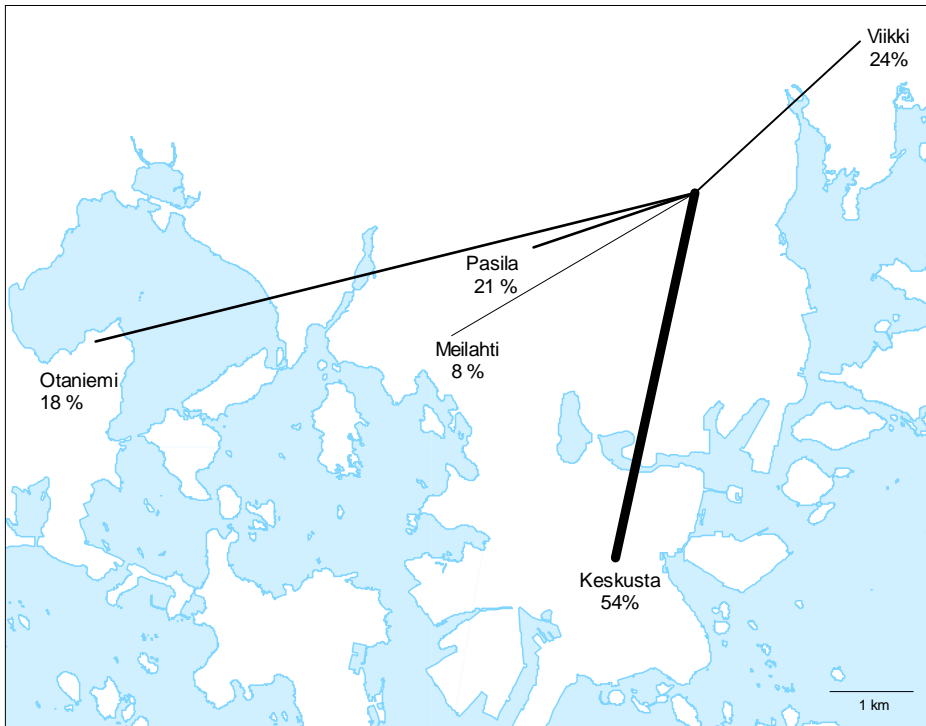


Kuva 30. Henkilökunnan ja opiskelijoiden kampukselle matkaamiseen käyttämät kulkuneuvot.

Kodin ja kampuksen välinen matka muodostaa vain osan kampuslaisten liikkumistarpeesta, sillä monilla työ ja opiskelu edellyttävät siirtymistä paikasta toiseen myös päivän aikana (kysymys 7). Kaikkiaan 71 %:lla vastaajista työ tai opiskelu edellyttää paljon tai jonkin verran työpäivän aikaista liikkumista kampualueelta muualle (Kuva 31 ja Kuva 32). Keskeisimpiä suuntia ovat keskusta (54 % kaikista vastaajista), Viikki (24 %), Pasila (21 %) ja Otaniemi (18 %). Yhteensä kampukselta länteen päin (Pasila, Otaniemi, Meilahti) matkustaa työpäivän aikana noin 47 % kyselyyn vastanneista.



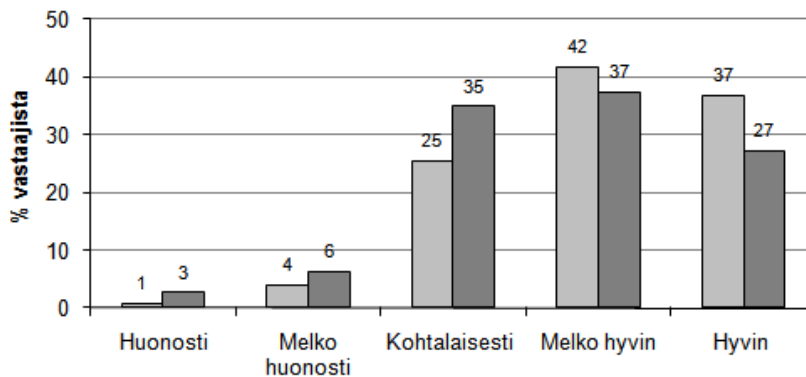
Kuva 31. Kumpulan kampuksella opiskelevien ja työskentelevien liikkumissuunnat työpäivän aikana kyselyyn vastaajien mukaan. Tarvetta liikkua kyseiseen suuntaan a) jonkin verran b) paljon.



Kuva 32. Kumpulan kampuksella työskentelevien ja opiskelevien liikkumissuunnat työpäivän aikana (kysymys 7). Prosenttiluvut kuvaavat niiden vastaajien määrää, joiden työ tai opiskelu edellyttää työpäivän aikaista liikkumista kyseiseen suuntaan paljon tai jonkin verran. Pohjakartta Maanmittauslaitos 351/MML/09.

#### 4.3.2 Kumpulan kampuksen yleinen saavutettavuus (kysymys 9-12)

Vastaajista 79 % piti Kumpulan kampusta hyvin tai melko hyvin saavutettavana yleisesti liikenneväylien suhteen ja 65 % joukkoliikenteen suhteen (Kuva 33 ja Kuva 35). Huonoksi tai melko huonoksi yleisiä liikenneyhteyksiä moitti 5 % ja joukkoliikenneyhteyksiä 9 % vastaajista. Myös ne vastaajat, jotka pitivät nykyisiä yhteyksiä vähintäänkin kohtalaisina, nimesivät selkeitä kehitystarpeita ja kommentoivat nykytilannetta osin varsin kipakasti.



Kuva 33. Vastaukset kysymyksiin 9 ja 10: Miten Kumpulan kampus on saavutettavissa ajatellen a) liikenneväyliä yleensä (■) b) joukkoliikennettä (■).

Vastaajista ainoastaan 5 % oli sitä mieltä, että kampusalue on saavutettavissa huonosti tai melko huonosti ajatelleen liikenneväyliä yleisesti (Kuva 36). Radanvarrella asuvat vastaajat olivat hieman muita useammin sitä mieltä, että Kumpula on heikosti saavutettavissa. Hieman yllättäen kampukselta noin kahden kilometrin etäisyydellä asuvat vastasivat myös varsin usein, että Kumpulan kampus on heikosti saavutettavissa.

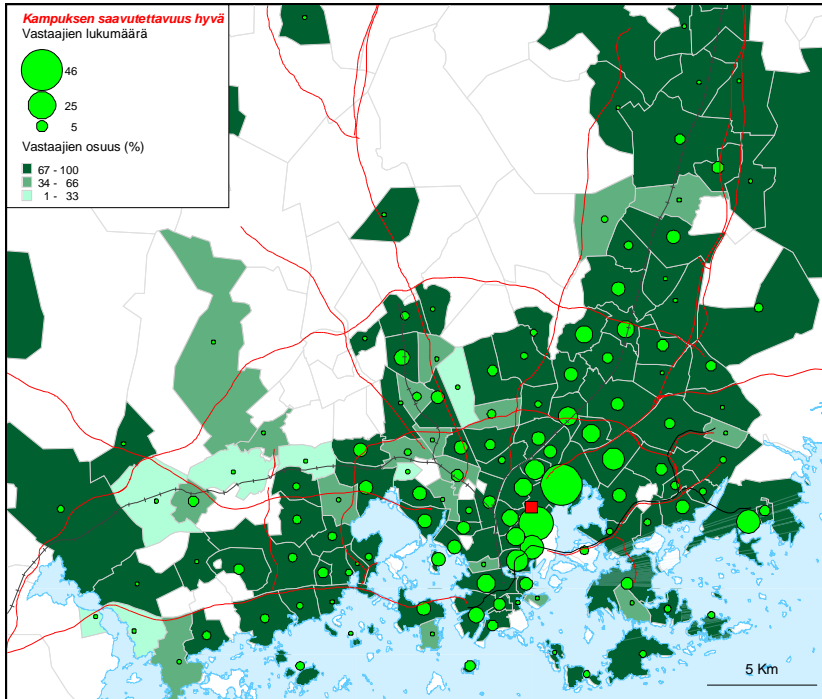
Kysymyksessä 10 vastaajia pyydettiin arvioimaan Kumpulan kampuksen saavutettavuutta joukkoliikennettä ajatellen. Vastaajien sijoittuminen painottuu samalle alueelle kuin kysymyksessä 9. Suurin osa vastaajista pitää Kumpulan saavutettavuutta kohtalaisena tai hyvänä (Kuva 33; Kuva 37). Yhteensä 9 % vastaajista oli sitä mieltä, että kampusalue on joukkoliikennevälineillä saavutettavissa huonosti tai melko huonosti (Kuva 38).

Hiukan yli puolet vastaajista (51 %) oli sitä mieltä, ettei kampuksen sijainti ole vaikuttanut heidän asumisvalintoihinsa (kysymys 11). Vajaa puolet vastaajista puolestaan ilmoitti kampuksen sijainnilla olleen ainakin jonkin verran vaikutusta asuinpaikan valintaan. Vastaajista 19 % sanoi kampuksen sijainnin vaikuttaneen paljon asuinpaikan valintaan.

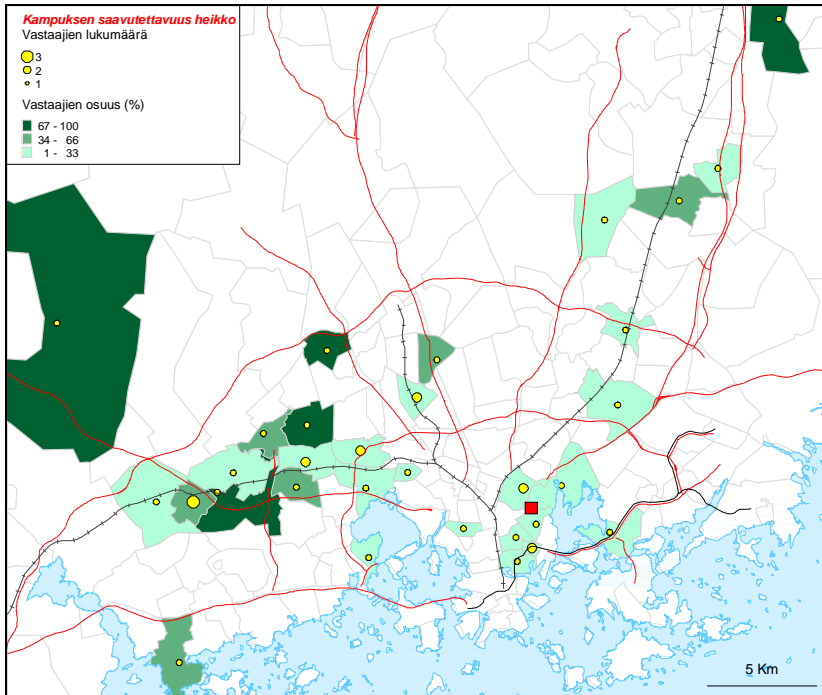
Kysymyksessä 12 vastaajia pyydettiin arvioimaan kampuksen sijainnin ja liikenneyhteyksien vaikutusta kurssimahdollisuuksiin ja etätyöpäivien määrään. 25 % vastaajista oli sitä mieltä, että kampusalueen sijainti ja liikenneyhteydet lisäävät heidän etätyöpäiviensä määrää jonkin verran tai reilusti. 51 % vastaajista arveli, ettei kampuksen sijainnilla ja liikenneyhteyksillä ole vaikutusta etäpäivien määrään (Kuva 39). Opiskelijoista 22 % arveli kampuksen sijainnin ja liikenneyhteyksien heikentävän kurssien valintamahdollisuuksia jonkin verran tai reilusti. Toisaalta, 10 % arveli sijainnin ja yhteyksien lisäävän mahdollisuuksia (Kuva 40). Valtaosan mielestä kampuksen sijainnilla ei ole vaikutusta kurssien valintamahdollisuuksiin.



*Kuva 34. Noin neljännes vastaajista koki laitoksen sijainnin lisäävän etätyöpäivien määrää tai heikentävän kurssimahdollisuuksia. /MV 24.2.2010*

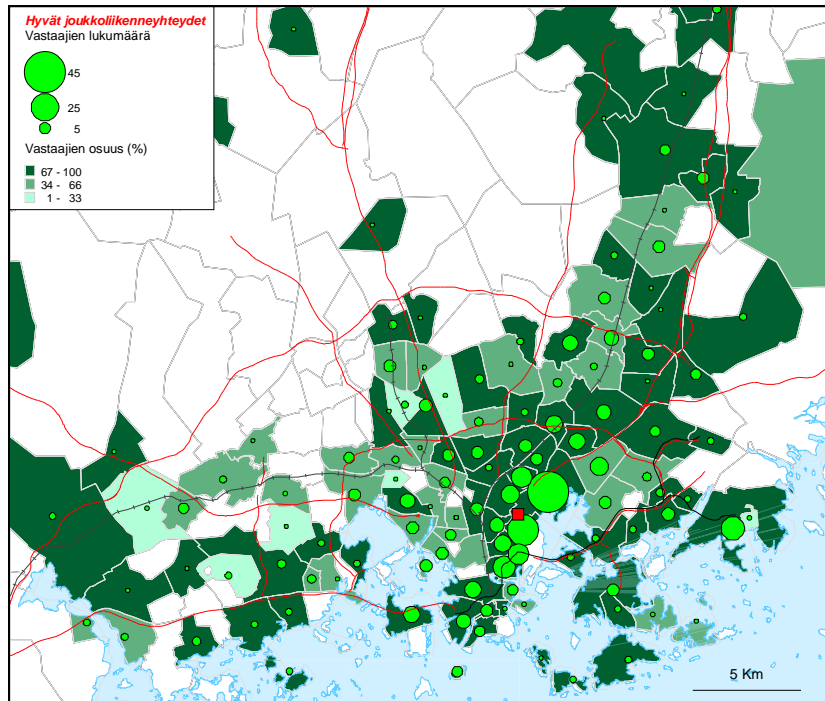


Kuva 35. Vastaajat, joiden mielestä Kumpulan kampus on saavutettavissa hyvin tai melko hyvin ajatellen liikenneväyliä yleisesti (Kysymys 9). Pohjakartta Maanmittauslaitos 351/MML/09.

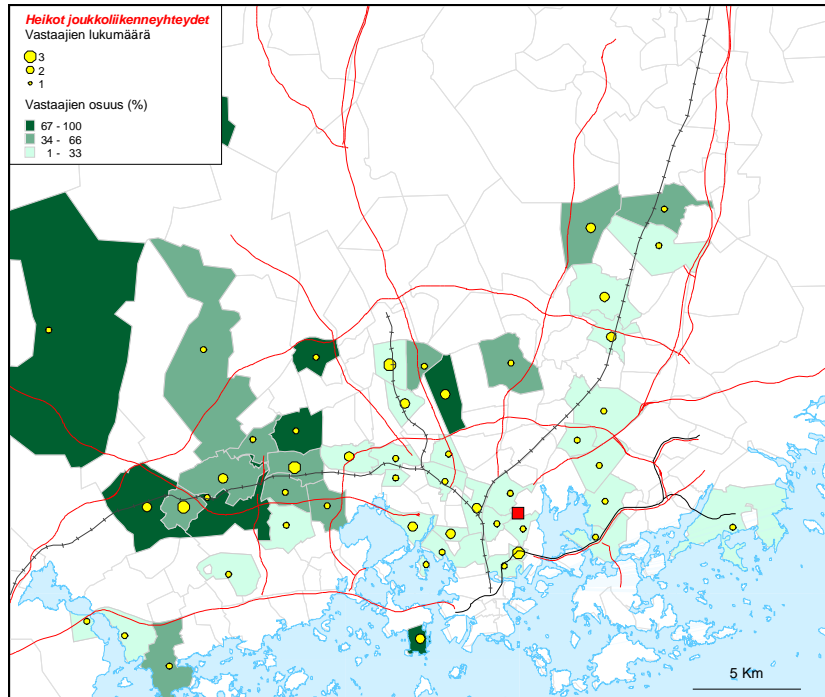


Kuva 36. Vastaajat, joiden mielestä Kumpulan kampus on saavutettavissa huonosti tai melko huonosti ajatellen liikenneväyliä yleisesti (Kysymys 9). Pohjakartta Maanmittauslaitos 351/MML/09.

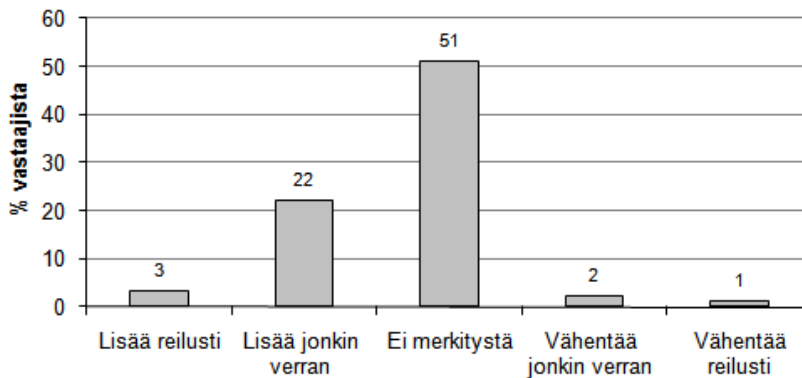
#### 4. Kampuslaisten mielipiteitä liikenneoloista



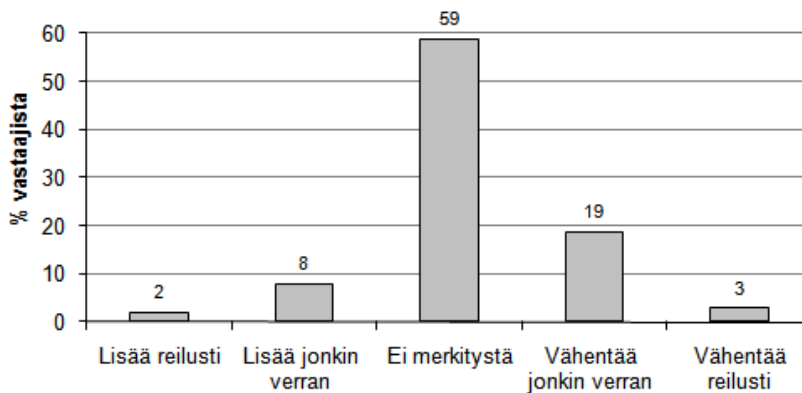
Kuva 37. Vastaajat, joiden mielestä Kumpulan kampus on joukkoliikenteellä hyvin tai melko hyvin saavutettavissa (Kysymys 10). Pohjakartta Maanmittauslaitos 351/MML/09.



Kuva 38. Vastaajat, joiden mielestä Kumpulan kampus on joukkoliikenteellä melko huonosti tai huonosti saavutettavissa (Kysymys 10). Pohjakartta Maanmittauslaitos 351/MML/09.



Kuva 39. Vastaukset kysymykseen 12: Vaikuttaako kampuksen sijainti ja liikenneyhteydet etätyöpäivien määrään? 20 % vastaajista jätti vastaamatta tähän kysymykseen.



Kuva 40. Vastaukset kysymykseen 12: Vaikuttaako kampuksen sijainti ja liikenneyhteydet kurssimahdollisuuksiisi?

#### 4.3.3 Tärkeimmät kehityskohteet (kysymys 8)

Pyysimme vastaajia valitsemaan korkeintaan kolme tärkeintä kehityskohdetta Kumpulan kampuksen liikennejärjestelyissä 11 ennalta annettujen vaihtoehtojen joukosta. Kaikki lomakkeessa mainitut kehityskohteet saivat kannatusta, mutta joukosta nousi esiin selviä kehitysprioriteetteja (Taulukko 4):

- *Kevyen liikenteen väylien kehittäminen* nousi vastauksissa kaikkein tärkeimmäksi kehityskohteeksi. Kaikkiaan 67 % vastauksista toivottiin joko kevyen liikenteen väylien parempaa kunnossapitoa ja/tai väylien lisäämistä. Sanallisissa kommentteissa (kohta 13) tuotiin esille erityisesti Kustaa Vaasan tielle johtavan kävelytien jyrkkyys ja talviaikainen liukkaus (Kuva 41) sekä kevyen liikenteen väylän puuttuminen Kumpulan kartanon suuntaan.
- *Joukkoliikenteen nousu Kumpulanmäelle* nähtiin toisena selvänä kehityskohteena. Vastaajista 38 % piti tätä yhtenä tärkeimmistä kehityskohteista. Lisäksi 11 % toivoi erikseen liikuntarajoitteisten parempaa huomioimista alueen liikennejärjestelyjen kehityksessä. Sanallisissa vastauksissa joukkoliikenteen nousua mäelle sekä vaadittiin että pidettiin turhana.



- *Nopeampia (joukkoliikenne)yhteyksiä eri suuntiin* peräänkuulutti kaikkiaan 50 % vastaajista. 32 % tunnisti tärkeäksi kehityskohteeksi nimenomaan nopean yhteyden Pasilan suuntaan, kun taas Otaniemen otti esille 12 % vastaajista. Nykyisten linjojen vuorovälin tihentämistä toivoi 34 % kaikista vastaajista.
- *Autoilua helpottavia muutoksia* liikennejärjestelyihin piti tärkeimpinä 19 % vastaajista. Erityisesti pysäköinnin kehittämistä toivottiin (18 %), kun taas henkilöautoyhteyksien kehittämistä piti tärkeänä vain 4 % vastaajista.

*Taulukko 4. Tärkeimmät kehityskohteet kampuksen liikennejärjestelyissä (kysymys 8). Vastaajia pyydettiin valitsemaan korkeintaan kolme tärkeintä kehityskohdetta. Yllä esitetystä yhteenvedosta joitakin kohtia on katsottu kokonaisuuksina (esim. kevyen liikenteen väylät).*

KEHITYSKOHDE	N	%
Kevyen liikenteen väylien kunnossapidon parantaminen	449	57
Joukkoliikenteen nousu Kumpulanmäelle	301	38
Nykyisten joukkoliikennelinjojen tiheämpi vuoroväli	268	34
Nopea yhteys Pasilaan	251	32
Kevyenliikenteen väylien lisääminen	210	27
Pysäköinnin kehittäminen	140	18
Nopea yhteys Otaniemen suuntaan	94	12
Liikuntarajoitteisten parempi huomioiminen liikennejärjestelyissä	83	11
Nopea yhteys Kalasatamaan	58	7
Nopea yhteys Viikin/Arabian suuntaan	37	5
Henkilöautoyhteyksien kehittäminen	28	4



*Kuva 41. Kampukselle johtavat kävelytiet tarjoavat työmatkalaisille päivittäisen liikuntahaasteen. Kuvassa vilkkaimmalle bussi- ja raitiovaunupysäkillä johtava kävelytie. /MV 27.1.2010*



Kuva 42. Kyselyyn vastanneet moittivat kampuksen puutteellisia ja keskeneräisen oloisia pysäköintipaikkoja. /TT 19.11.2009

#### 4.4 Vapaa sana alueen liikennejärjestelyistä

Kysely tuotti paljon sanallisia kommentteja alueen liikennejärjestelyistä. Kaikkiaan 416 henkeä eli 53 % vastaajista innostui kirjoittamaan näkemyksiään omin sanoin. Vastaukset vahvistavat edellä esitettyjä kehitystarpeiden priorisointeja. Toisaalta niissä otetaan myös kantaa julkisuudessa esillä olleisiin suunnitelmiin, vaikka näitä ei kyselyssä suoraan mainittukaan.

Kommenteista 58 % oli Helsingin yliopiston ja Ilmatieteen laitoksen henkilökunnan ja 40 % opiskelijoiden kirjoittamia (Taulukko 5). Erityisesti henkilökunta käytti vapaan sanan mahdollisuutta hyväkseen, ja esimerkiksi koko Ilmatieteen laitoksen henkilökunnasta 20 % kirjoitti kyselyn kautta omin sanoin näkemyksiään kampuksen liikenneolojen kehittämistä. Sanallisia vastauksia kertyi suunnilleen samalla maantieteellisellä jakaumalla kuin kyselyvastauksia.

Taulukko 5. Sanallisia kommentteja kirjoittaneiden määrä ja osuus kaikista vastaajista sekä omasta taustaryhmästään (esim. koko Ilmatieteen laitoksen henkilökunta).

TAUSTARYHMÄ	KOMMENTTEJA OMIN SANAIN	% KOMMENTTEJA KIRJOITTANEISTA	% TAUSTARYHMÄSTÄÄN
HY:n henkilökuntaa	135	32	15
IL:n henkilökuntaa	109	26	20
Opiskelijoita	167	40	3
Muita	5	1	
<b>Yhteensä</b>	<b>416</b>	<b>100</b>	<b>7</b>

#### 4.4.1 Yleiskatsaus sanallisiin kommentteihin

Kirjoitukset voidaan jakaa karkeasti kahteen tyyppiin: mielipiteisiin yksittäisistä kehityskohteista ja yleisempiin liikenneyhteyksien parannusehdotuksiin. Suorissa mielipiteissä otettiin varsin voimakkaasti kantaa yksittäisiin kehityskohteisiin. Kommentit olivat usein lyhyitä ja napakoita.

*”Talvella kävelytiet ovat hengenvaarallisen liukkaat tultaessa mistä suunnasta tahansa Kumpulan kampuksen mäelle.”*

*”Joukkoliikenneyhteys Pasilan suuntaan Kumpulanpuiston läpi rakennettava. Pasilan ja Kalasataman välinen raideyhteys rakennettava mahdollisimman pian.”*

*”Suunniteltu joukkoliikennekatu tuntuu mielestäni todella huonolta ja jopa hieman harkitsemattomalta ratkaisulta”*

*”Ei katua Kumpulan kartanon laakson poikki!”*

*”Bussi numero 71 on tiheästä vuorovälistä huolimatta lähes aina täynnä.”*

*”Eskalaattori mäelle!”*

*”Pysäköinti on kaaosta”*

Toisessa tavallisessa kirjoitustyyppissä tehtiin yleisempiä parannusehdotuksia Kumpulan kampuksen liikenneratkaisuiksi joukkoliikenteestä polkupyöräilyn helpottamiseen. Kirjoitusten pituus vaihteli, mutta monet vastaajat käyttivät hyvinkin paljon aikaa ajatustensa esittelyyn ja perusteluun.

*”Kiireellisintä on kevyen liikenteen väylien kunnossapidon parantaminen ja lisääminen. Nykyisin ainoataan pohjoisen suunnasta tulee talvella kunnossa pidettyjä väyliä. Kävelytie kampukselta Kustaa Vaasan tien bussipysäkeille on talvella hengenvaarallinen. Itsellenikin tulee yleensä joka talvi pari sairauslomapäivää liukastumisien takia. Portaat tulee rakentaa koko matkalle, ja niiden hiekoitus tulee saada kaupungin vastuulle. Samoin pysäkiltä Exactumille kulkeva epävirallinen tie tulee korvata talvikunnossa pidetyillä portailla. Kiireellistä on myös jatkaa Pietari Kalmin katua pyörätienä alas Kumpulan laaksoon. Tätä kautta mäelle pääsisi pyörällä Pasilan suunnasta. Nykyisin ainoa reitti Pasilan suunnasta on metsäpolkuja pitkin. Toiseksi kiireellisintä olisi saada nopea yhteys kampuksen ja Pasilan aseman välille. Nykyisin sadat, ellei tuhannet, kävelevät joka päivä tämän välin. Tätä yhteyttä ei kuitenkaan missään nimessä saa toteuttaa puiston läpi kulkevan bussikadun avulla. Paras nopean aikavälin ratkaisu olisi raitiovaunulinja Arabiasta Sturenkadun ja Mäkelänkadun kautta Pasilaan nykyisiä raiteita pitkin. Toisin kuin puiston läpi kulkeva bussi, tämä linja hyödyttäisi myös Mäkelänkadun asukkaita. Nykyisillä julkisen liikenteen reiteillä ei esimerkiksi Mäkelänrinteen uimahallilta pääse Kumpulaan ilman bussin vaihtoa Sörnäisissä, mutta tällä uudella linjalla se onnistuisi. Jos tämä linja perustettaisiin, voisi linjan 8 päättärin siirtää takaisin Paavalin kirkolle. Paras pitkän aikavälin ratkaisu on raitiovaunulinja*

*Kalasatamasta Pasilaan junaradan pohjaa pitkin. Mitä reittiä Pasilan ja Kumpulan välinen linja sitten kulkeekaan, oleellisinta on vuoroväli, ei niinkään matkan kesto. Syy siihen, miksi niin harva käyttää tiedelinjaa välillä Pasila - Kumpula, on varmasti pitkä vuoroväli. Näin on etenkin sen takia, että 506 on usein reilusti aikataulusta myöhässä. Tällä välillä alle 10 min. välein kulkevan 'sukkulan' matkustajamäärät olisivat varmasti ihan eri luokaa. Bussien nouseminen mäelle on oleellista, etenkin liikuntarajoitteisten kannalta. Nykyiset liikenneyhteydet sortavat vammaisten perustuslaillista oikeutta koulutukseen. Nopean aikavälin ratkaisu olisi se, että 55 ja 506 kiertäisivät mäen kautta nykyisiä katuja pitkin. Lämmitys pitäisi tietenkin rakentaa. Pitkällä aikavälillä yksi vaihtoehto olisi Pietari Kalmin kadun jatkaminen Jyrängöntielle, Kumpulan kartanon itäpuolelle. Tätä katua pitkin voisi kulkea bussilinja mäen päältä Pasilaan Sturenkadun ja Mäkelänkadun kautta. Tämä linja korvaisi samaa väliä aiemmin kulkeneen raitiovaununlinjan. Tässä mainittu joukkoliikennekatu ei halkaisisi puistoa, vaan ainoastaan leikkaisi siitä vähän reunasta. Niinpä siitä olisi paljon vähemmän haittaa, kuin nykyisen suunnitelman mukaisesta kadusta. Länsimetron myötä yhteys Otaniemen suuntaan tulee niin hyväksi, että sitä ei voi enää juuri parantaa. Siispä yhteyttä Arabiasta ja Kumpulasta Otaniemeen ei voi käyttää (teko)syynä kadun rakentamiselle puiston läpi.”*

#### 4.4.2 Kannanottoja puolesta ja vastaan

Luokittelimme sanalliset kommentit niissä esiintyvien teemojen mukaisesti. Suoriksi kannanotoiksi (Taulukko 6) laskimme vain ne, joissa yksiselitteisesti otettiin kantaa jonkin asian puolesta tai sitä vastaan. Rivien välissä ilmaistuja viestejä emme laskeneet, mutta kaikki 416 tekstiä lukemalla syntyi selkeä kuva kommenttien yleisimmistä painotuksista.

Taulukko 6. Sanallisia kommentteja kirjoittaneiden yleisimmät kannanoton aiheet.

KANNANOTON AIHE	KOMENTTEJA PUOLESTA	KOMENTTEJA VASTAAN	% VASTAAJISTA KOMMENTOI ASIAA
Pietari Kalmin kadun rakentaminen	30	123	20
Kevyen liikenteen väylien parantaminen	124	-	16
Joukkoliikenteen nousu			
Kumpulanmäelle	60	55	15
Nopea yhteys Pasilaan	92	-	12
Kevyenliikenteen väylien lisääminen	97	-	12
Nykyisten joukkoliikennelinjojen tiheämpi vuoroväli	81	-	10
Nopea yhteys Otaniemen suuntaan	18	-	2
Pysäköinnin kehittäminen	18	2	3
Liikuntarajoitteisten parempi huomioiminen liikennejärjestelyissä	16	-	2
Nopea yhteys Viikin/Arabian suuntaan	15	-	2
Nopea yhteys Kalasatamaan	12	-	2
Henkilöautoyhteyksien kehittäminen	5	7	2

Useat vastaajat kirjoittivat alueen liikennejärjestelyistä ottamatta suoraan kantaa yksittäisiin kohteisiin. Joukkoliikenneyhteyksien toimivuutta kommentoitiin 120

kirjoituksessa, eli 15 % kyselyyn vastanneista kirjoitti aiheesta. Heistä valtaosa (76) oli sitä mieltä, etteivät Kumpulan kampuksen joukkoliikenneyhteydet ole nykyisellään tarpeeksi kattavia. Toisaalta kymmenet vastaajat kirjoittivat yhteyksien olevan hyvät ja riittävät. Tavallisin kritiikin aihe oli poikittaisliikenteen järjestelyt kampukselle. Yhteyksiä keskustaan pidettiin sanallisissa kommentteissa pääosin hyvinä.

Yksityiskohtaisemmissa kommentteissa otettiin useimmin kantaa kevyen liikenteen väyliin ja niiden ylläpitoon. Väylien kunnossapidon kuvailussa ei sanoja säästelyä, ja monet pitivät joitain mäen kevyen liikenteen väyliä jopa hengenvaarallisina. Kustaa Vaasan tien ja Hämeentien pysäkeiltä toivottiin parempaa ja paremmin ylläpidettyä kevyen liikenteen väylää kampusalueelle. Kasvitieteellisen puutarhan suuntaan *Dynamicumin* kulmalta kulkevaa epävirallista reittiä vaadittiin kunnostettavaksi pikaisella aikataululla (Kuva 44 ja Kuva 45). Myös kasvitieteellisen puutarhan ja pysäkkien ja parkkipaikkojen välisiä kulkuyhteyksiä toivottiin selkeytettäväksi ja paremmin opastetuiksi.

Kaikkiaan 153 vastaajaa otti suoraan kantaa suunnitellun Pietari Kalmin kadun jatkeen rakentamiseen. Sen rakentamista vastusti suurin sanoin 123 vastaajaa ja kannatti 30 vastaajaa. Kadun rakentamisen vastustuksen syynä oli yleisimmin se, ettei sitä pidetty riittävänä ratkaisuna poikittaisliikenteen ongelmiin ja siksi se koettiin ylimitoitetuksi ratkaisuksi. Samanaikaisesti surtiin Kumpulanlaakson puiston pirstoutumista ja kannettiin huolta liikenteen lisääntymisestä ja hiljaisen alueen menetyksestä (Kuva 46). Valtaosassa katua vastustavissa kommentteissa tunnustettiin kuitenkin tarve kehittää yhteyksiä länteen. Ratkaisuksi tarjottiin mm. raitiovaunuyhteyttä Kumpulanlaakson halki, pikayhteyttä Pasilasta Kumpulanmäelle esimerkiksi pikkubussilla, ratikkayhteyttä Sturenkadun kautta ja olemassa olevien linjojen vuorovälin tihentämistä, ennakoitavuuden lisäämistä sekä pysäkkien karsimista.

Sanallisissa kommentteissa joukkoliikenteen nousu Kumpulanmäelle herätti yhtä paljon suoraa vastustusta ja kannatusta, joskin monet kannattajista olivat ilmaisseet kantansa jo aiemmin; monivalintatehtävässä 8 kaikkiaan 38 % kyselyn vastaajista oli toivonut joukkoliikenteen nousua mäelle. Monet joukkoliikenteen nousua sanallisesti puoltaneet toivoivat joukkoliikenneyhteyden rakentuvan olemassa olevia reittien varaan ja tiheällä vuorovälillä. Myös jonkin keskustasta tulevan bussin (esim. 55) nousua mäelle toivottiin monissa kommentteissa. Toisaalta joukkoliikenteen nousua mäelle vastustettiin tarpeettomana, katujen lämmityksen vuoksi kalliina ja pysäköintioloja heikentävänä.



Kuva 43. Vanha satamarata on yksi reittivaihtoehto laaksoon suunnitellulle raitiotielle. /MV 24.2.2010



*Kuva 44. Kumpulan kartanon ja laitosten välinen ”kurapolku” sai kyselyssä runsaasti kritiikkiä mäellä työskenteleviltä. Kuva on otettu kartanon suunnalta Ilmatieteen laitoksen Dynamicumille päin. /TT 20.10.2009*



*Kuva 45. Polku Dynamicumilta kartanolle on kävelijöiden itsensä auki pitämä. /MV 30.1.2010*



*Kuva 46. Pietari Kalmin kadun rakentamista nykyisen virkistysalueen halki kommentoi kaikkiaan 20 % kyselyyn vastanneista sanallisissa vastauksissaan. Valtaosa kommenteista vastusti joukkoliikennekadun rakentamista puistoon, mutta myös kannatus kirjoitti kirjoituksia. /TT 20.10.2009*

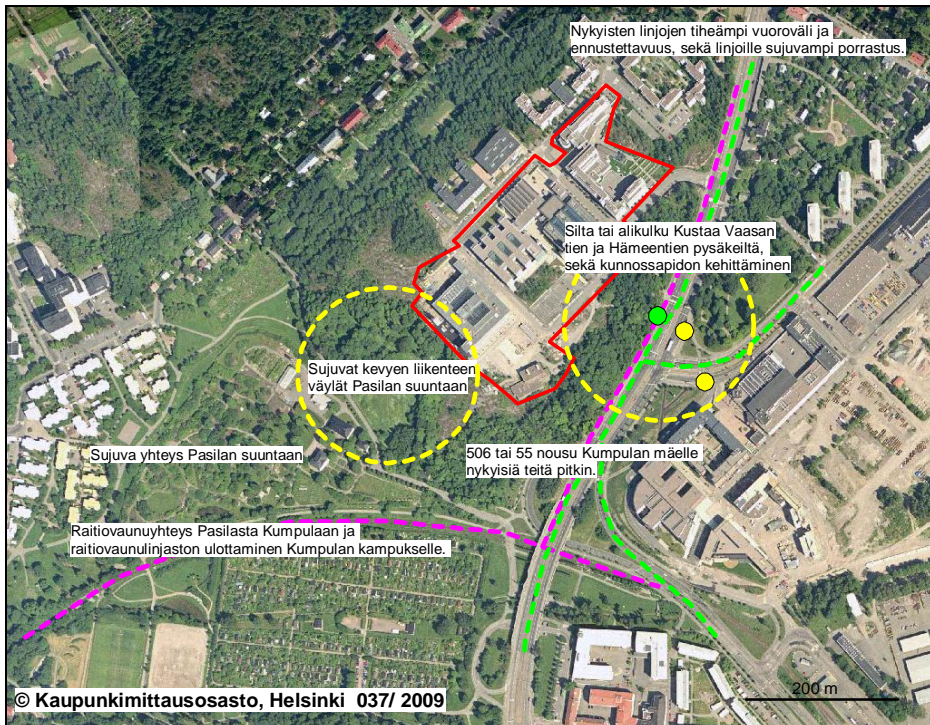
#### **4.4.3 Muut konkreettiset parannusehdotukset**

Sanallisissa kommenteissa 126 henkilöä esitti kaikkiaan 37 uudenlaista parannusehdotusta kampuksen liikennejärjestelyihin. Vastaukset vaihtelivat varsin humoristisista ehdotuksista kokonaisvaltaisiin joukkoliikennejärjestelmän kehittämisideoihin. Yleisimmät parannusehdotukset liittyivät joukkoliikenteen kehittämiseen ja kevyen liikenteen sujuvoittamiseen kampuksen lähiympäristössä (Kuva 47). Kommenteissa nousi esiin viisi keskeistä parannusehdotusta:

- Kevyen liikenteen silta tai alikulku Kustaa Vaasan tien ja Hämeentien pysäkeiltä kampuksen puolelle katua.
- Kevyen liikenteen väylä *Dynamicumin* takaa Pasilan suuntaan.
- Nykyisten bussilinjojen tiheämpi vuoroväli ja ennustettavuus, sekä linjoille sujuvampi porrastus.
- Raitiovaunuyhteys Pasilasta Kumpulaan ja raitiovaunulinjaston ulottaminen Kumpulan kampukselle esimerkiksi vanhaa satamarataa hyödyntäen.
- Bussien 506 tai 55 nousu Kumpulanmäelle.

Näiden lisäksi vastauksissa kirjoitettiin Pasilan liikenneolojen kehittämistarpeista ja Pasila-Kumpula –pikkubussista, metrolinjaston ulottamisesta Kumpulaan, uusista katuvaihtoehtoista linjalle 506 sekä Jokeri-linjan jakamista kahteen osaan, niin että toinen reitti kulkisi Kumpulan kautta Pasilaan ja Meilahteen. Myös polkupyöräilyn kehittäminen sai mielenkiintoisia ratkaisuvaihtoehtoja, mistä esimerkkeinä vuokrapolkupyörien hankinta kampukselle ja Pasilaan, polkupyörien säilytyspaikkojen rakentaminen Pasilan asemalle ja suihkumahdollisuuden järjestäminen kampukselle. Näiden ehdotusten lisäksi polkupyörien ilmaisen

kuljetuksen puolesta metrossa ja junassa kirjoitettiin kommentteja. Merkittävimpinä autoilua parantavana keinona pidettiin pysäköinnin kehittämistä ja alueelle toivottiin esimerkiksi pysäköintialoa. Toisaalta, monessa kommentissa nimenomaan torjuttiin autoilun helpottamiseen liittyvät toimet.



Kuva 47. Sanallisissa kommentteissa yleisimmin esiintyneet kampuksen liikenneolojen konkreettiset parannusehdotukset. Taustakartta Helsingin kaupunkimittaosasto, Helsinki 037/2009.

## 4.5 Kyselyn yhteenveto

Kysely osoitti selkeitä ja yhteisesti tunnistettuja kehitystarpeita Kumpulan kampuksen liikenneoloissa. Toisaalta se osoitti erilaisten näkemysten kirjon keskustelun alla oleviin käytännön parannusratkaisuihin. Kyselyn toteutusajankohta varmasti vaikutti tuloksiin jonkin verran. Esimerkiksi maaliskuun sääolosuhteilla on ollut vaikutusta kevyen liikenteen väylien kunnossapidon saamaan runsaaseen kritiikkiin. Toisaalta Pietari Kalmin kadun jatkeen rakentamiseen liittyvä julkinen keskustelu nosti aiheen esille vahvasti myös kyselyssä ja sen sanallisissa kommentteissa.

Kyselyssä ei kysytty yksittäisistä reiteistä tai reittivaihtoehdoista, mutta ne nousivat esille etenkin sanallisissa kommentteissa. Kampuslaisia puhuttivat ainoat poikittaissuuntaiset bussilinjat 506 ja 52, joiden reitit ja aikataulut koettiin eri tavoin heikoiksi.

Kyselyn perusteella näyttää kokonaisuudessaan siltä, että kampuksen liikennejärjestelyt vaativat kehittämistä ja paine kehittämiselle on suuri. Suunnittelulta toivotaan hyvinkin nopeita, mutta toisaalta harkittuja ratkaisuja. Koko kyselyn perusteella selvästi tarpeellisimpia kehityskohteita ovat 1) kevyen liikenteen väylien



kehittäminen eri suunnilla, 2) joukkoliikenteen nousu mäelle tai vähintäänkin paremmat yhteydet pysäkeille sekä 3) poikittaisyhteyksien parantaminen kokonaisvaltaisesti. Myös pysäköintiin vaadittiin kohennusta. Vahvojen mielipiteiden lisäksi kampukselta tuntuu löytyvän intoa ja ideoita hyvien ratkaisujen etsimiseen.



*Kuva 48. Autoilijoiden kannalta pysäköinti on kampuksen liikenneolojen kompastuskivi. /MV 18.2.2010*

## 5. Vertailua muihin yliopistokampuksiin

### 5.1 Vertailumenetelmästä

Vertasimme Kumpulan kampuksen joukkoliikenneyhteyksiä muiden pääkaupunkiseudun kampusten yhteyksiin saavutettavuusanalyysillä. Keskityimme erityisesti Helsingin yliopiston kampuksiin (Kumpula, Keskusta, Meilahti, Viikki) sekä Aalto-yliopiston korkeakouluihin (Kauppakorkeakoulu, Taideteollinen korkeakoulu ja Teknillinen korkeakoulu).

Kampusalueiden saavutettavuusvertailu perustui jälleen YTV:n Reittiopaspalveluun. Reittilaskennan lähtökohtana toimivat pääkaupunkiseudun osoitteet, joista valittiin satunnaisesti 10 % (18 011 kpl) analyysiä varten. Osoitepisteistä laskettiin keskimääräinen matka-aika kullekin kampukselle arki-aamuna klo 8-9.

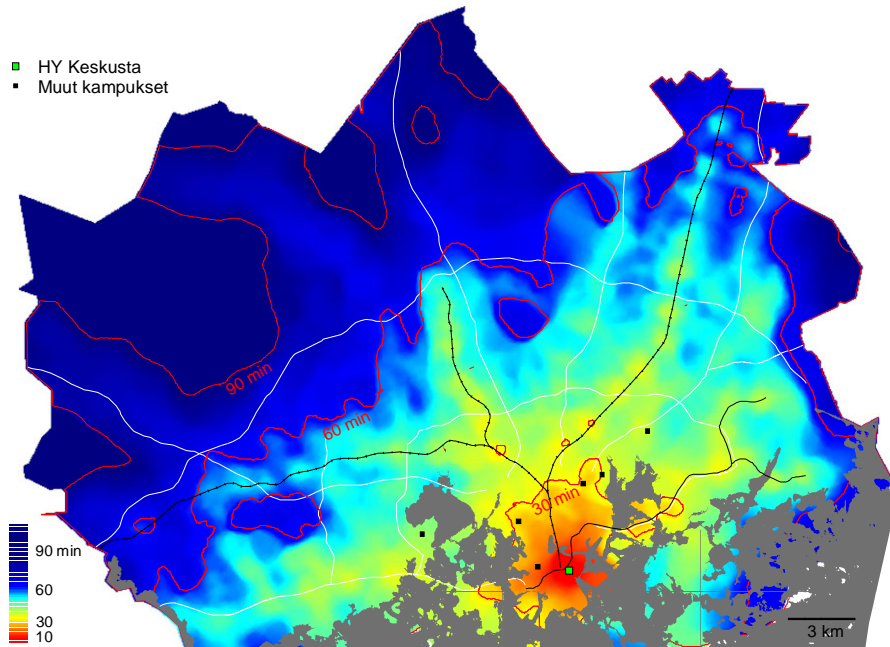
Osoitteille lasketuista keskimääräisistä matka-ajoista interpoloimme koko pääkaupunkiseudun kattavia aikaetaisyyspintoja äärevyyksiä tasoittavalla inverse distance weighting -menetelmällä. Tunnistimme kunkin kampuksen ympärillä kolme eri aikaetaisyysvyöhykettä (<30 min; 30 - 60 min; 60 - 90 min) ja laskimme YTV:n SeutuCD:n väestöaineistoon perustuen asukkaiden määrän kunkin kampuksen aikaetaisyysvyöhykkeille.

### 5.2 Yliopistokampusten saavutettavuus joukkoliikenteellä

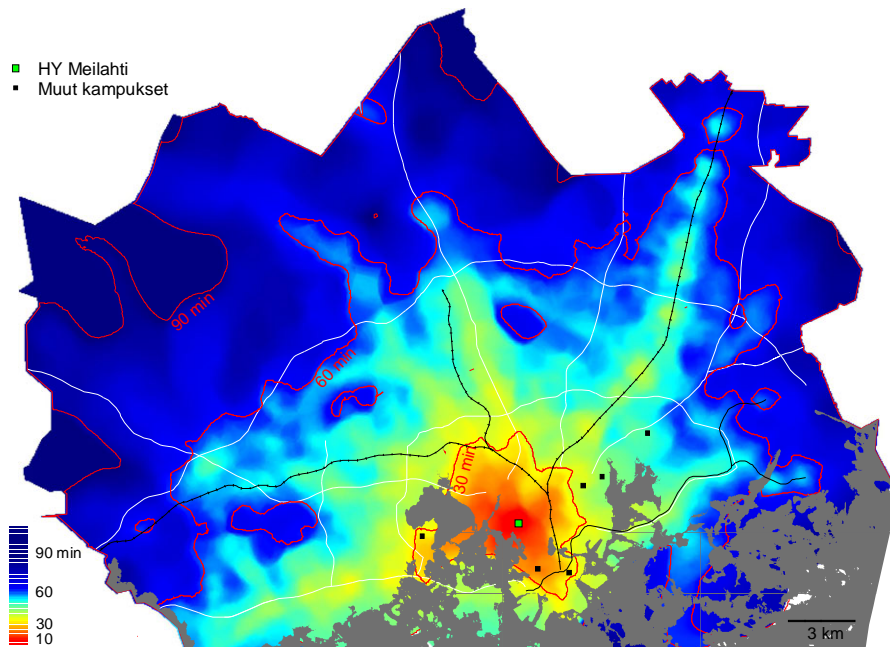
#### 5.2.1 Kampusten karttavertailu

Pääkaupunkiseudun yliopistokampusten vertailussa pääliikenneväylien vaikutus näkyy selkeästi: paremman saavutettavuuden vyöhykkeet kulkevat juna-, metro- ja moottoritieväylien mukaisesti. Helsingin yliopiston kampuksista keskustakampus tarjoaa yleisesti ottaen parhaat joukkoliikenteen yhteydet sekä idästä että lännestä pääliikenneväylien mukaisesti (Kuva 49). Myös Meilahden kampuksen saavutettavuus (Kuva 50) on varsin hyvä itä-länsisuunnassa ja pohjoiseen mentäessä. Se onkin koko pääkaupunkiseutua ajatellen parhaiten saavutettavissa oleva kampus. Helsingin yliopiston kampuksista Kumpula (Kuva 51) on puolestaan heikoimmin saavutettavissa. Sen, samoin kuin Viikin kampuksen (Kuva 52) yhteydet painottuvat voimakkaasti pääkaupunkiseudun itäpuolelle.

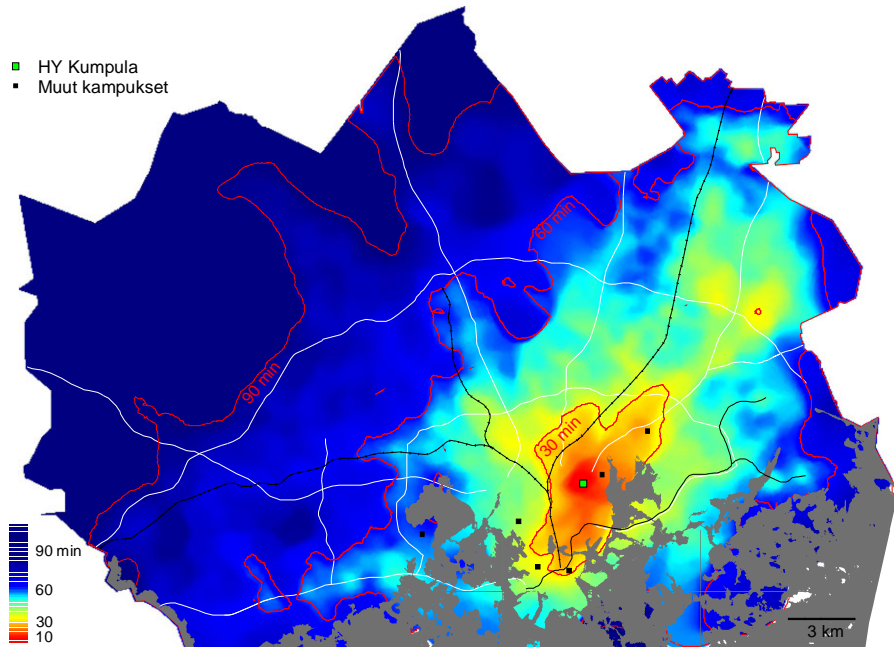
Aalto-yliopiston kampuksista keskustassa sijaitseva Kauppakorkeakoulu on HY:n keskustakampuksen tavoin hyvin saavutettavissa (Kuva 53). TKK:n hyvän saavutettavuuden alue rajautuu tiukasti länteen (Kuva 54), kun taas pääradan itäpuolella sijaitseva TaiK (Kuva 55) on melko hyvin saavutettavissa idästä, mutta lännen suunnasta aikaetaisyudet ovat huomattavan pitkiä.



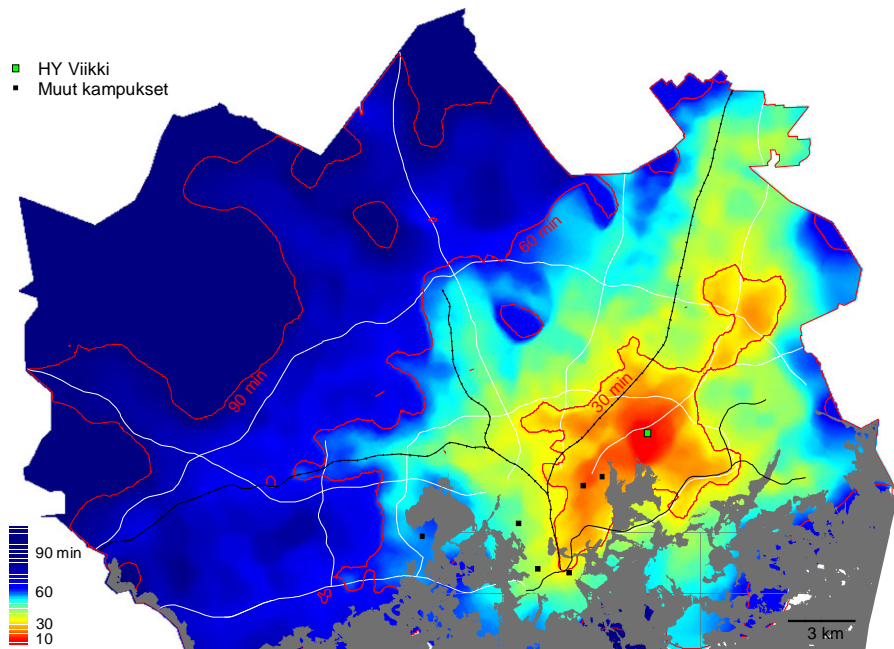
Kuva 49. Helsingin yliopiston keskustakampuksen saavutettavuus joukkoliikenneverkkoa käyttäen arkaamuna klo 8-9 YTV:n Reittiopas-palvelun mukaan.



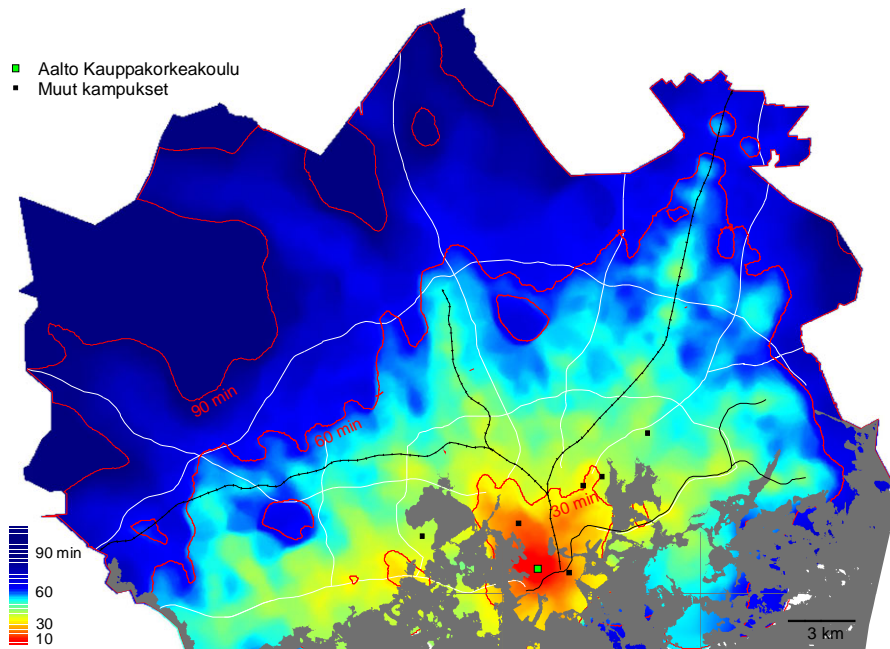
Kuva 50. Meilahden kampuksen saavutettavuus joukkoliikenneverkkoa käyttäen arkaamuna klo 8-9 YTV:n Reittiopas-palvelun mukaan.



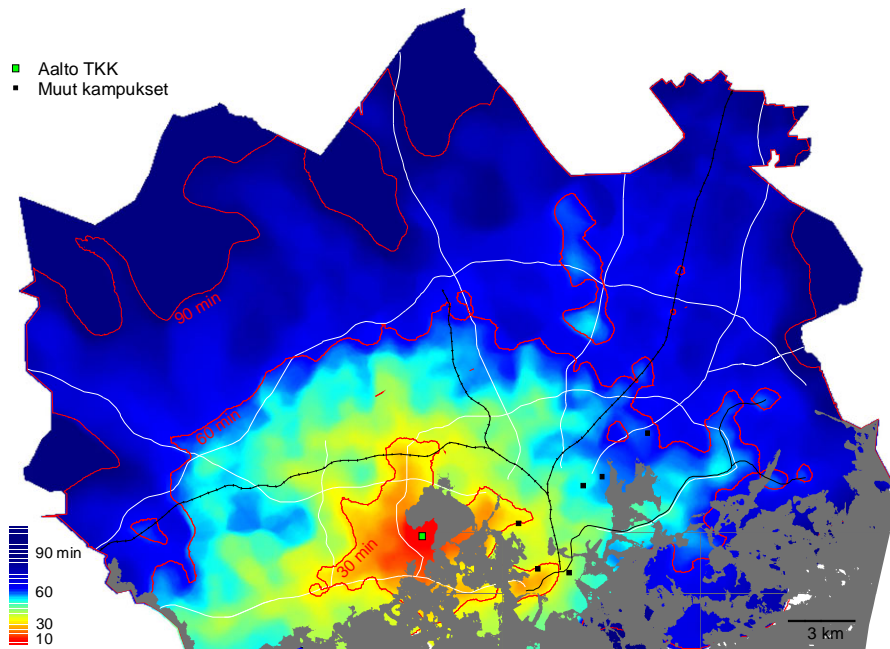
Kuva 51. Kumpulan kampuksen saavutettavuus joukkoliikenneverkkoa käyttäen arkaamuna klo 8-9 YTV:n Reittiopas-palvelun mukaan.



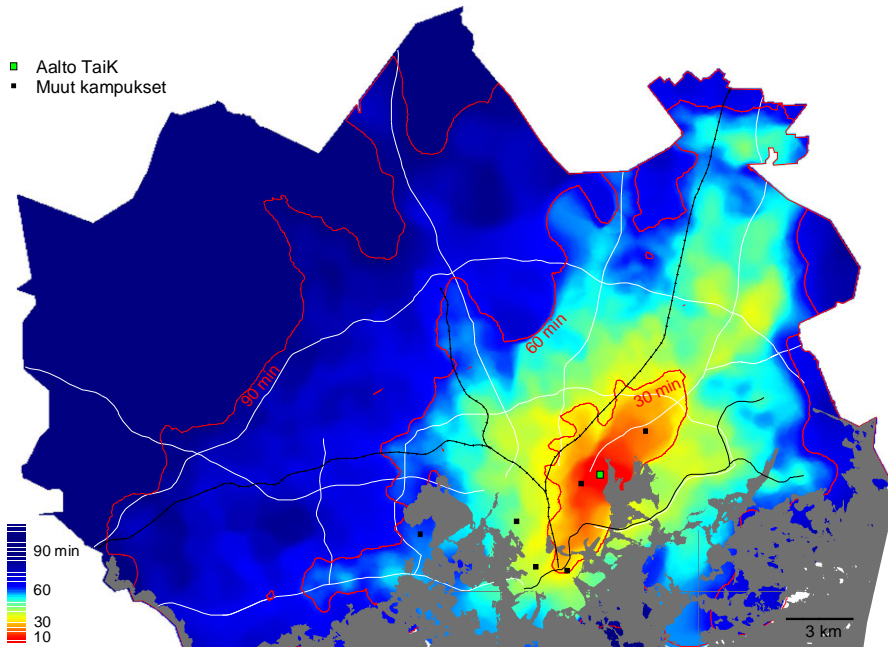
Kuva 52. Viikin kampuksen saavutettavuus joukkoliikenneverkkoa käyttäen arkaamuna klo 8-9 YTV:n Reittiopas-palvelun mukaan.



Kuva 53. Aalto-yliopistoon kuuluvan Kauppakorkeakoulun saavutettavuus joukkoliikenneverkkoa käyttäen arkaamuna klo 8-9 YTV:n Reittiopas-palvelun mukaan.



Kuva 54. Teknillisen korkeakoulun saavutettavuus joukkoliikenneverkkoa käyttäen arkaamuna klo 8-9 YTV:n Reittiopas-palvelun mukaan.



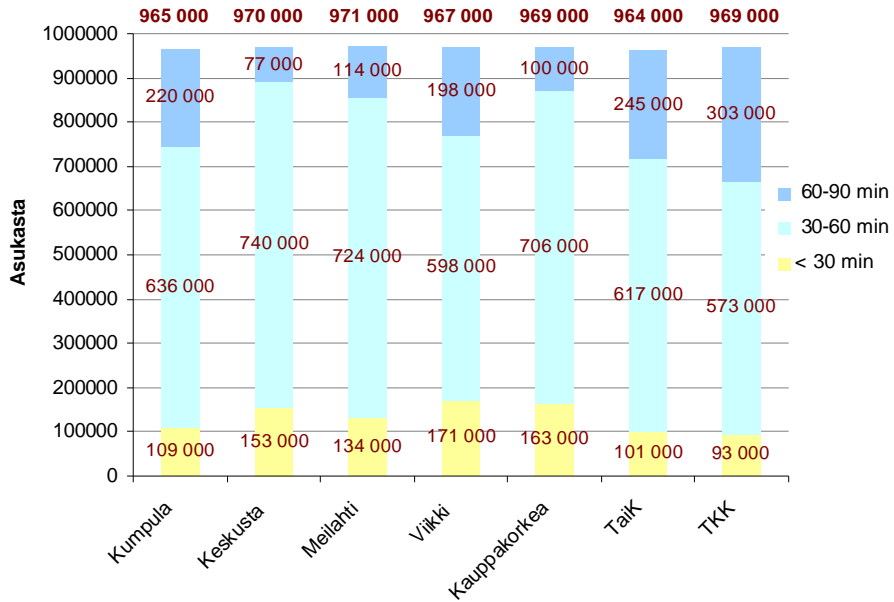
Kuva 55. Taideteollisen korkeakoulun saavutettavuus joukkoliikenneverkkoa käyttäen arkaamuna klo 8-9 YTV:n Reittiopas-palvelun mukaan.

### 5.2.2 Asukkaat kampusten ympärillä

Helsingin yliopiston ja Aalto-yliopiston kampukset sijaitsevat keskenään hyvin eri lailla suhteessa joukkoliikenneverkkoon ja pääkaupunkiseudun asutuskeskittymiin nykyisellä maankäytöllä (Kuva 56). Alle 30 minuutin aikaetäisyydellä eniten asukkaita löytyy Viikin kampuksen ympäriltä (171 000 asukasta). Seuraaviksi sijoittuvat Kauppakorkeakoulu (163 000 asukasta) ja HY:n keskustakampus (153 000 asukasta). Alle puolen tunnin aikaetäisyydellä Kumpulasta asuu 109 000 ihmistä, eli se on Helsingin yliopiston kampuksista huonoimmin tavoitettavissa. Kumpula on vertailussa viidentenä, häviten Viikille noin 61 500 asukkaalla. TKK sijoittuu vertailussa viimeiseksi; sen saavuttaa puolessa tunnissa vain 92 800 asukasta.

Seuraavan vyöhykkeen (matka-aika alle 60 minuuttia) sisään selkeästi eniten asukkaita mahtuu keskustakampusten ja Meilahden ympärillä (yli 800 000 asukasta). Kumpula on jälleen viidennellä sijalla tavoittaen alle tunnissa 745 000 asukasta – siis 147 000 vähemmän kuin keskustakampus. Kaikkein vähiten asukkaita tälläkin vyöhykkeellä tavoittaa TKK (666 000 asukasta).

Puolentoista tunnin joukkoliikennematalla pääsee pääkaupunkiseudulla pitkälle. Niinpä tuon vyöhykkeen sisällä kampusten saavutettavuudessa ei enää ole suuria eroja. Meilahden kampus on 90 minuutissa parhaiten saavutettavissa, kaikkiaan 971 300 pääkaupunkiseudun asukkaalle. Vähiten asukkaita asuu TaiKin ympäristössä, jossa 90 minuutin rajan sisäpuolella on yhteensä 963 800 asukasta. Näiden ääripäiden ero on vain alle 7500 asukasta.



Kuva 56. Asukkaat Helsingin yliopiston ja Aalto-yliopiston ympäristössä joukkoliikenteen eri aikataisyysvyöhykkeillä. Kuvan luvut on pyöristetty lähimpään tuhanteen.



Kuva 57. Arabian tehtaat ja Taideteollinen korkeakoulu ovat olennainen osa Arabian kaupunginosan imagoa. Lähiviivoina Kumpulan kampuksen ja Taideteollisen korkeakoulun läheisyyteen muuttaa kymmeniä tuhansia uusia asukkaita, kun Arabianranta, Toukoranta, Kyläsaari ja Kalasatama rakennetaan. /TT 19.11.2009

## 6. Näkymiä alueen liikenneolojen kehitykseen

### 6.1 Solmukohta vai pussinperä?

Laskennalliset analyysit ja kyselytutkimus vahvistavat yleistä käsitystä, jonka mukaan Kumpulan kampus on kohtuullisesti saavutettavissa julkisella liikenteellä. Yhteydet ovat hyvät etenkin Helsingin keskustaan, sekä Koillis-Helsinkiin ja Vantaalle. Nykyisellä kaupunki- ja asukasrakenteella Kumpula on kuitenkin Helsingin yliopiston kampuksista huonoiten joukkoliikenteen tavoittama.

Tutkimuksemme tuloksissa nousee esiin tarkastelumenetelmästä riippumatta nämä kaksi liikenteellistä ongelmakohtaa:

- 1) *Paikallisesti kampuksen alueen kevyen liikenteen yhteydet ovat kehnot. Tämä heikentää paitsi kävelyn ja pyöräilyn, myös joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja luo mielikuvaa liikenteellisesti keskeneräisestä kampuksesta.*
- 2) *Koko seudun mittakaavassa Kumpula kärsii poikittaisyhteyksien heikkoudesta. Monin paikoin pääkaupunkiseudun länsiosista matka-aika kampukselle venyy niin pitkäksi, että joukkoliikenteen on hyvin vaikea kilpailla yksityisautoilun kanssa. Seudullisen saavutettavuuden lisäksi keuhko yhteys Kumpulan ja Pasilan välillä huonontaa yhteyksiä myös muualle Suomeen.*

Joukkoliikenneyhteyksien ja kevyenliikenteen väylien kehittäminen saattaisi myös vähentää yksityisautoilua, mikä puolestaan keventäisi kampukselle autoilevien huolia, joista kyselyn mukaan suurin on parkkitilan puute.

### 6.2 Ongelmien taustalla maankäytön konflikti

Molempien ongelmien taustalla vaikuttaa alueen liikennejärjestelmän suunnitteluhistoria ja tietty keskeneräisyys. Kumpulan poikittaisyhteyksien kehittäminen on kulminoitunut Kumpulan ja Pasilan välisen joukkoliikennekadun kiistaan. Sen ratkaisemattomuus on hidastanut joukkoliikenneyhteyksien vahvistamisen lisäksi myös alueen kevyen liikenteen väylien rakentamista.

Lasse Peltonen kumppaneineen on tutkinut suomalaisessa yhdyskuntasuunnittelussa tapahtuneita maankäytön konflikteja. Heidän mukaansa suurissa kaupungeissa maankäytön konfliktin ongelma on se, että konfliktiin kietoutuu useita erilaisia ristiriitoja ja toimijoita. Peltonen ym. (2006) kuvaa vaikeimmaksi konfliktiksi tilannetta, jossa ”*intressien, arvojen ja tiedollisten konfliktien lisäksi konfliktikäyttäytyminen on tulehduttanut osapuolten välejä*”. Lukkoon lyödyt tavoitteet vaikeuttavat riitojen ratkaisua lisäämällä epäluuloa suunnittelusta. Juuri liikennesuunnittelu on konflikteille herkintä suunnittelun alaa (Peltonen ym. 2006).

Pietari Kalmin kadun jatke on kaavoitettu alueen osayleiskaavaan ja asemakaavaan ja näin tämä kadun osa on ollut liikennesuunnitelmaa ja rakentamista vaille valmis. Toisaalta alueen kaavoituksesta on kulunut 20 vuotta, minä aikana alueen luonne on muuttunut olennaisesti. Kaavojen osittain ristiriitaiset merkinnät ovat olleet omiaan vaikeuttamaan konfliktia. Kaavoihin on varattu alue joukkoliikennekadulle, mutta



samaan aikaan myös kaupunkipuistolle, yhtenäiselle viheralueelle ja kevyen liikenteen väylälle.

Konfliktille ominaiseen tapaan myös asian ratkaisuun käytetyt keinot ovat olleet poikkeuksellisia; apulaiskaupunginjohtajan käyttämä otto-oikeus ja kaupunkisuunnittelulautakunnan ja kaupunginhallituksen eriävät mielipiteet ovat tehneet ratkaisun löytämisestä tavallista haastavampaa. Mielipidekirjoitusten, blogien ja sosiaalisen median perusteella ristiriitoja on esiintynyt myös sisäisesti esimerkiksi Kumpulan ja Toukolan asukkaiden keskuudessa ja kampuksen laitosten virallisissa kannoissa ja henkilöstön mielipiteissä.

Alla on listattu tekijöitä, jotka ovat vaikeuttaneet konfliktin käsittelyä:

- Alueen pitkä ja kerrostunut suunnitteluhistoria
- Rakentamattomaksi jäänyt katu ja sille varatun alueen maiseman muuttuminen kaavoittamisen jälkeen
- Kaavojen epätäsmällisyys
- Vaihtoehtojen ristiriitainen käsittely
- Toimijoiden lukumäärä, jota erilaiset katuvaihtoehdot ovat ennestään lisänneet
- Toimijoiden keskenään ristiriitaiset näkemykset kadun rakentamisesta ja voimakkaat keinot omien näkemysten edistämiseksi
- Kiistan kunnallispoliittinen ulottuvuus

Toisaalta tapauksessa voidaan nähdä myös positiivisia asioita. Esimerkiksi katuvaihtoehtojen lukumäärä on tuonut joustoa suunnitteluun. Joukkoliikennekadun lykkääminen on luonut mahdollisuuden uusien joukkoliikennetarkoitusten tutkimiselle paremmin koko aluetta tukevana hankkeena.

Pietari Kalmin kadun jatkeen rakentamissuunnitelman kaatuminen keväällä 2009 lopetti yhden kiistan Kumpulan alueen liikennesuunnittelussa. Samoihin aikoihin yleisölle auennut kasvitieteellinen puutarha on lisännyt positiivista vuorovaikutusta alueen asukkaiden ja yliopiston välillä. Positiivinen ilmapiiri näkyy toivottavasti myös alueen kehittymisenä hyvässä vuorovaikutuksessa, eri toimijoiden tarpeet huomioiden.

### **6.3 Uusia toimia liikenneolojen kohentamiseksi**

Pöydän puhdistuminen yhdestä liikennevaihtoehdosta antaa vauhtia alueen liikenneyhteyksien kehittämiseen muilla tavoin. Kaupungin tasolla Kumpulan ongelmiin on jo tartuttu: sekä kevyen liikenteen väyliin että joukkoliikenneyhteyksiin on suunniteltu parannuksia, ja kyselyssä esiin noussut toive bussien nousemisesta Kumpulanmäelle on jo toteutunut.

Vuoden 2010 alussa Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta päätti kevyenliikenteenväylän rakentamisesta kampukselta Kumpulan kartanolle ja edelleen Pasilan suuntaan, missä nyt kulkee parjattu kampuslaisten itsensä ylläpitämä polku. Tämän raportin valmistuessa työ oli jo aloitettu (Kuva 58). Kumpulan kartanon ja kasvitieteellisen puutarhan ja yliopistonmäen väliin jäävälle alueelle ollaan myös laatimassa puistosuunnitelmaa. Onnistuessaan puiston saattaa toimia kampuslaisia ja alueen asukkaita yhdistävänä oleskelupaikkana. Näin se voisi toteuttaa myös 1980-

luvun kaavateksteissä esitettyjä tavoitteita sitoa yliopistonmäki osaksi ympäröivää aluetta.



*Kuva 58. Osa kampuksen liikenneolojen ongelmakohdista on jo työn alla. Kevyenliikenteenväylän rakentaminen kampuksen ja Kumpulan kartanon välille aloitettiin helmikuussa 2010. Elokuussa 2009 linjat 55 ja 506 alkoivat kiertää Kumpulanmäen kautta. /MV 18.2.2010 ja 17.1.2010*

Pidemmän aikajänteen suunnitelmiin kuuluu kävelysilta kampusalueelta Kustaa Vaasan tien ja mahdollisesti myös Hämeentien yli, mikä helpottaisi vilkkaimmilla pysäkeiltä kampukselle nousua. Hanke on vasta ideasuunnittelutasolla, mutta se on saanut myönteisen vastaanoton kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Kyselytuloksemme ja talven 2009-2010 kunnossapito osoittivat, että kampuslaisten näkökulmasta hanke on kiireellinen.

Länteen suuntautuvien joukkoliikenneyhteyksien kohentamien nojaa suunnitelmissa raideliikenteeseen. Kalasataman, Kumpulan, Pasilan ja myöhemmin Töölön välille suunnitellaan raitiotieyhteyttä. Raitiotieyhteys Pasilan ja Kumpulan välillä entistä satamarataa pitkin saattaa, poliittisesta paineesta riippuen, toteutua jo tämän vuosikymmenen aikana. Varsinaisena tavoitteena on jatkaa linja nopeasti kasvavan Kalasataman alueen kautta keskustaan ja lännessä Meilahden kautta Otaniemeen. Yhtenä raitiotiesuunnittelun vaihtoehtona on ollut myös niin sanottu ”tiederatikka”, joka yhdistäisi Viikin kampuksen edellä mainittuun linjaan (KSV 2010b).

Kumpulan kampus on mukana myös raskaan raideliikenteen, eli metron ja pikaraitiotien suunnitelmissa. Joidenkin skenaarioiden mukaan nykyistä metrolinjastoa täydennettäisiin Kampista Töölön, Pasilan ja Viikin kautta kulkevalla linjalla, joka yhdistyisi idässä Itäkeskukseen kohdalla nykyiseen metrorataan. Tässä suunnitelmassa myös Hämeentielle tulisi pysäkki, joka palvelisi Kumpulan kampuksen väkeä. Suunnitteilla on ollut myös pikaraitiotie, joka alkaisi Santahaminasta ja korvaisi edellä kuvatun uuden metrolinjan.

Kumpulan ja Arabianrannan alue on paitsi työ- ja opiskelupaikkojen keskittymä, myös merkittävä osa pääkaupunkiseudun innovaatioverkostoa. Yliopistokampusten väliset hyvät liikenneyhteydet ovat edellytys yhteistyölle ja toimivalle monen kampuksen rakenteelle sekä Helsingin yliopistossa että Aalto-yliopistossa. Tarve paremmille kampusten välisille yhteyksille on tunnustettu myös metropolipolitiikan linjauksissa: valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen aiesopimus metropolialueen kilpailukyvyyn vahvistamiseksi listaa yhdeksi toimenpiteeksi uuden liikennejärjestelmän kehittämisen korkeakoulukampusten välille (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010). Campus Shuttle -järjestelmässä opiskelijat ja yliopistojen henkilökunta voisivat puhelimen tai internetin välityksellä tilata pikkubussin

liikennöimään kampukselta toiselle. Vaikka järjestelmän suunnittelu aloitettiin Aalto-yliopiston näkökulmasta, olisivat pikkubussit myös muiden kampusten ja kaikkien kansalaisten käytettävissä (Lehmuskoski 2010). Campus Shuttlen toivotaan houkuttelevan nimenomaan yksityisautoilijoita joukkoliikenteen käyttäjiksi, mutta uusi järjestelmä vaikuttaa varmasti myös nykyisten joukkoliikenteen käyttäjien valintoihin ja näin myös muun joukkoliikenteen suunnitteluun. Pikkubussiliikenne pyritään saamaan käyntiin vuoden 2011 lopussa (Lehmuskoski 2010).

Uusien alueiden, kuten Kalasataman rakentaminen tulevana vuosikymmeninä tuo kymmeniä tuhansia uusia asukkaita ja työpaikkoja Kumpulan ympäristöön. Näin myös paine Kumpulan kampuksen joukkoliikenneolojen kehittämiseen kasvaa. Alueella on mahdollisuus kehittyä joukkoliikenteen pussinperästä koillisen kantakaupungin liikenteen solmukohtaksi, joskin vuosikymmenten kuluessa. Tämän tutkimuksen tulosten perusteella liikenneyhteyksien parantaminen etupainotteisesti – jo ennen uusien asuinalueiden valmistumista – on sekä Kumpulan kampuksen että kampusten välisen yhteistyön näkökulmasta välttämätöntä.



*Kuva 59. Bussien nousu kampukselle edellyttää Väinö Auerin kadun kiistelyä katulämmitystä. Ensimmäisen talven runsaslumisuus kuitenkin hankaloitti uuden reitin käyttöä, ja ajoittain linjat ajoivat jättäen kampuslenkin väliin. /TT 20.10.2009 ja MV 9.3.2010*

## Lähteet

- Espoon kaupunki – Marketta Kokkonen (2005). Lyhennelmä kaupunginjohtaja Marketta Kokkosen puheesta tiedelinjan avajaisissa. 10.5.2009. <<http://www.espo.fi/default.asp?path=1;28;11866;11869;37330;25024;25025;25027>>.
- Helsingin kaupunginhallitus 14.4. (2009). Pietari Kalmin kadun liikennesuunnitelma. Helsingin kaupunginhallituksen päätöstiedote. 12.5.2009. <<http://www.hel2.fi/paatoksenteko/kh-tiedote/arkisto/20090414.html>>.
- KSL (2005). Pietari Kalmin kadun joukkoliikennekatu. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslista 13.10.2005. 12.5.2009. <<http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/liitteet/053500051.pdf>>
- KSL (2008). Vallilanlaakson joukkoliikennekatua koskeva asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus. 12.5.2009. <[http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2008/Ksv\\_2008-12-11\\_Kslk\\_36\\_El/F20ADE9B-AFE7-442B-9685-449BAB1AD509/Vallilanlaakson\\_joukkoliikennekatua\\_koskeva\\_asekak.pdf](http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2008/Ksv_2008-12-11_Kslk_36_El/F20ADE9B-AFE7-442B-9685-449BAB1AD509/Vallilanlaakson_joukkoliikennekatua_koskeva_asekak.pdf)>.
- KSL (2009). Pietari Kalmin kadun joukkoliikennekadun liikennesuunnitelma. 12.5.2009. <[http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2009/Ksv\\_2009-03-19\\_Kslk\\_09\\_El/3549D8A0-3CA3-443E-9E42-C5A6001BBFC4/Pietari\\_Kalmin\\_kadun\\_joukkoliikennekadun\\_liikennes.html](http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2009/Ksv_2009-03-19_Kslk_09_El/3549D8A0-3CA3-443E-9E42-C5A6001BBFC4/Pietari_Kalmin_kadun_joukkoliikennekadun_liikennes.html)>.
- KSL 19.3 (2009). Pietari Kalmin kadun joukkoliikennekadun liikennesuunnitelma. 12.5.2009. <[http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Paatos/2009/Ksv\\_2009-03-19\\_Kslk\\_09\\_Pk/B3871C24-7B41-4B23AA39072B897DDF72/Pietari\\_Kalmin\\_kadun\\_joukkoliikennekadun\\_liikenes.html](http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Paatos/2009/Ksv_2009-03-19_Kslk_09_Pk/B3871C24-7B41-4B23AA39072B897DDF72/Pietari_Kalmin_kadun_joukkoliikennekadun_liikenes.html)>.
- KSL 2.4. (2009). Pietari Kalmin kadun joukkoliikennekadun liikennesuunnitelma. 12.5.2009. <[http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Paatos/2009/Ksv\\_2009-04-02\\_Kslk\\_11\\_Pk/AB796273-4721-4815-86EF-1049776E124B/Pietari\\_Kalmin\\_kadun\\_joukkoliikennekadun\\_liikennes.html](http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Paatos/2009/Ksv_2009-04-02_Kslk_11_Pk/AB796273-4721-4815-86EF-1049776E124B/Pietari_Kalmin_kadun_joukkoliikennekadun_liikennes.html)>.
- KSV (1983). *Kumpulan kaavarunko* 27.1.1983.
- KSV (2008). Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostusluonnos 2008. 10.5.2009. <[http://www.hel2.fi/ksv/liitteet/2008\\_kaavakuvat/vallilanlaakson\\_joukkoliik\\_selostus.pdf](http://www.hel2.fi/ksv/liitteet/2008_kaavakuvat/vallilanlaakson_joukkoliik_selostus.pdf)>.
- KSV (2010a). Kalasatama. 10.2.2010. <[http://www.hel.fi/wps/portal/Kaupunkisuunnitteluvirasto/Artikkeli?WCM\\_GL\\_OBAL\\_CONTEXT=/ksv/fi/Ajankohtaiset%20suunnitelmat/Projektialueet/Kalasatama](http://www.hel.fi/wps/portal/Kaupunkisuunnitteluvirasto/Artikkeli?WCM_GL_OBAL_CONTEXT=/ksv/fi/Ajankohtaiset%20suunnitelmat/Projektialueet/Kalasatama)>.
- KSV (2010b). Suullinen tiedoksianto 9.2.2010.
- Kosonen, M (1999). Yhteinen koti luonnontieteille. *Teoksessa* Vuori, E (toim.): *Helsingin yliopisto – Kämpusten yliopisto*, 108–111.
- Kumpulan joukkoliikennekatu ei ole tätä päivää (2009). Mieliopidekirjoitus Uusi Suomi- lehdessä 25.3.2009. 18.5.2009. <<http://www.uusisuomi.fi/mielipide/54710-kumpulan-joukkoliikennekatu-ei-ole-tata-paivaa>>.
- Kumpulanmäen liikennejärjestelyt (2005). Ilmatieteen laitoksen, Merentutkimuslaitoksen ja Helsingin yliopiston kirje Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirastolle. 12.5.2008.

- <<http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/liitteet/053420496.pdf>>.
- Lausunto valtuustoaloitteesta (2005). Lausunto valtuustoaloitteesta, joka koskee Pietari Kalmin kadun joukkoliikennekadun rakentamista 7.9.2005. 12.5.2009. <[http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/052830181.htm#P1853\\_98182](http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/052830181.htm#P1853_98182)>.
- Lehmuskoski, V (2010). HSL:n joukkoliikennesuunnitteluosaston johtaja. Suullinen tiedoksianto 9.3.2010.
- Leivonniemi, S & M. Salmela (2009). Kumpulaan ei rakenneta bussikatua. *Helsingin Sanomat* 15.4.2009. A10.
- Meriläinen, M (2009). Kumpulan kampus. Helsingin yliopiston internetsivut. 10.5.2009. <<http://www.helsinki.fi/kumpula/rakentuminen.htm>>.
- Pekkala-Koskela, E (1989). Kumpulan yliopistoalue. *Teoksessa* Pekkala-Koskela, E (toim.): *Yliopiston Helsinki*, 182-186.
- Peltonen, L., Hirvonen, J., Manninen, R., Linjama, H & R. Savikko (2006). Maankäytön konfliktit ja niiden ratkaisumahdollisuudet. Suomalaisen nykytilan kartoitus. *Suomen ympäristö* 12/2006. 12.5.2009. <<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=55270&lan=fi>>.
- Rydman, W (2002). Kumpulan kampus, luonnontieteiden näköalapaikka. *Tekniikan Akateemiset* 2/2002. 10.5.2009 <<http://www.tek.fi/tek-lehti/202s38.pdf>>.
- Suokko, K (2005). Kumpulaan muodostumassa merkittävä tiedekeskittymä. *Teoksessa* Nevanlinna, H (toim.): *Kaisaniemestä Kumpulaan – tutkimusta, havaintoja ja ihmisiä Ilmatieteen laitokselta*, s 89–97.
- Työ- ja elinkeinoministeriö (2010). Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen aiesopimus metropolialueen kilpailukyvyn vahvistamiseksi. Luonnos 4.2.2010. 9.3.2010. <<http://www.valtioneuvosto.fi/tiedostot/julkinen/pdf/2010/metropoli-aiesopimus-halke/fi.pdf>> .
- Vuori, E (1999). Yliopistoa on rakennettu Helsinkiin kaksi vuosisataa. *Teoksessa* Vuori, E (toim.): *Helsingin yliopisto – Kampusten yliopisto*, 16–22. Edita, Helsinki.
- YM (1987). *Asemakaava nro 9010*. Vahvistettu 30.10.1987.
- YTV (2002). Joukkoliikenteen tiedelinja – Toteutussuunnitelma, vaihe I. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B2002:8.
- YTV (2004). Poikittaisen joukkoliikenteen visio 2030 ja kehittämissuunnitelma vuosille 2005–2010. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2004:14. 10.5.2009. <[http://www.ytv.fi/NR/rdonlyres/E36B1E02-FCFD-44A5-A048-IAE3CEA68E24/0/pojo\\_loppuraportti\\_B2004\\_14.pdf](http://www.ytv.fi/NR/rdonlyres/E36B1E02-FCFD-44A5-A048-IAE3CEA68E24/0/pojo_loppuraportti_B2004_14.pdf)>.
- YTV (2007). YTV:n kirje tiedelinjan 506 reitin nopeuttamisesta. 12.5.2009. <<http://www.hel2.fi/helakanslia/Kaupunginhallitus/Poytakirjat/liitteet/071720074.DOC>>.
- YTV (2009). Seudullisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämissuunnitelma 2009. YTV:n julkaisuja 3/2009. 12.5.2009. <[http://www.ytv.fi/NR/rdonlyres/B6959CD5-53F6-4C34-B058-A7034F43520F/0/Joukkoliikenteentoiminnanparantaminen\\_netti.pdf](http://www.ytv.fi/NR/rdonlyres/B6959CD5-53F6-4C34-B058-A7034F43520F/0/Joukkoliikenteentoiminnanparantaminen_netti.pdf)>.
- YTV-tiedote (2005). Tiedelinja 506 avaa bussiliikenteen uuden suunnan. 12.5.2009. <[http://www.ytv.fi/FIN/tietoa\\_ytv/tiedotteet/arkisto\\_2005/liikenne/lo\\_230805a.htm](http://www.ytv.fi/FIN/tietoa_ytv/tiedotteet/arkisto_2005/liikenne/lo_230805a.htm)>.
- YTV-tiedote (2007). Tiedelinja kasvattaa suosiotaan. 10.5.2009. <[http://www.ytv.fi/FIN/tietoa\\_ytv/tiedotteet/arkisto\\_2007/liikenne/lo\\_07\\_18\\_10.htm](http://www.ytv.fi/FIN/tietoa_ytv/tiedotteet/arkisto_2007/liikenne/lo_07_18_10.htm)>.

## Liite 1: Kysymyslomake kampuskyselyssä

E-lomake - Tuoko työ tai opiskelu sinut Kumpulan kampukselle?

<https://elomake.helsinki.fi/lomakkeet/15060/lomake.html>

### Tuoko työ tai opiskelu sinut Kumpulan kampukselle?

Vastaa kyselyyn ja kerro mielipiteesi alueen liikennejärjestelyistä viimeistään 23.3.2009 mennessä.

Kyselyn tarkoituksena on tuottaa tietoa kampusen liikennejärjestelyjä koskevan keskustelun ja päätöksenteon tueksi.

### Taustatiedot

#### 1. Oletko

- Helsingin yliopiston henkilökuntaa
- Ilmatieteen laitoksen henkilökuntaa
- Opiskelija
- Muu

#### 2. Kuinka usein käyt kampuksella?

- Viitenä päivänä viikossa
- Neljänä päivänä viikossa
- 2-3 kertaa viikossa
- Kerran viikossa
- Harvemmin

#### 3. Millä postinumeroalueella asut?

\_\_\_\_\_

### Tietoja matkustamisesta Kumpulaan

#### 4. Kuvaa TYYPILLISIMMÄN yhdensuuntaisen kampusmatkasi VAIHEET

- Kävely kotoa ( \_\_\_\_\_ km)
- Auto ( \_\_\_\_\_ km)
- Bussi ( \_\_\_\_\_ km)
- Juna ( \_\_\_\_\_ km)
- Metro ( \_\_\_\_\_ km)
- Polkupyörä ( \_\_\_\_\_ km)
- Ratikka ( \_\_\_\_\_ km)
- Kävely kampukselle ( \_\_\_\_\_ km)

### 5. Millainen olisi MIELUISIN matkustustapasi Kumpulan kampukselle

- Kävely kotoa ( \_\_\_\_\_ km)  
Auto ( \_\_\_\_\_ km)  
Bussi ( \_\_\_\_\_ km)  
Juna ( \_\_\_\_\_ km)  
Metro ( \_\_\_\_\_ km)  
Polkupyörä ( \_\_\_\_\_ km)  
Ratikka ( \_\_\_\_\_ km)  
Kävely kampukselle ( \_\_\_\_\_ km)

### 6. Riippuko matkustustapasi vuodenajasta?

- Kyllä  
 Jonkin verran  
 Ei

Jos kyllä, kerro miten

---

### 7. Edellyttääkö työsi/opiskelusi liikkumista Kumpulasta työpäivän aikana

- Keskustan suuntaan  Paljon  Jonkin verran  Ei juurikaan  
Meilahden suuntaan  Paljon  Jonkin verran  Ei juurikaan  
Pasilan suuntaan  Paljon  Jonkin verran  Ei juurikaan  
Otaniemen suuntaan  Paljon  Jonkin verran  Ei juurikaan  
Viikin suuntaan  Paljon  Jonkin verran  Ei juurikaan  
Muualle  Paljon  Jonkin verran  Ei juurikaan

## Kumpulan kampuksen liikennejärjestelyt

### 8. Tärkeimmät kehityskohteet kampuksen liikennejärjestelyissä (valitse maks. 3):

- Henkilöautoyhteyksien kehittäminen  
 Joukkoliikenteen nousu Kumpulanmäelle  
 Kevyen liikenteen väylien kunnossapidon parantaminen  
 Kevyenliikenteen väylien lisääminen  
 Liikuntarajoitteisten parempi huomioiminen liikennejärjestelyissä  
 Nopea yhteys Kalasatamaan  
 Nopea yhteys Otaniemen suuntaan  
 Nopea yhteys Pasilaan  
 Nopea yhteys Viikin/Arabian suuntaan  
 Nykyisten joukkoliikennelinjojen tiheämpi vuoroväli  
 Pysäköinnin kehittäminen

**9. Ajatellen liikenneväyliä yleisesti: Onko kampus saavutettavissa**

- Hyvin
- Melko hyvin
- Kohtalaisesti
- Melko huonosti
- Huonosti

**10. Ajatellen joukkoliikennettä: Onko kampus saavutettavissa**

- Hyvin
- Melko hyvin
- Kohtalaisesti
- Melko huonosti
- Huonosti

**11. Onko kampusen sijainti vaikuttanut asumisvalintoihisi?**

- Paljon
- Hieman
- Ei lainkaan

**12. Vaikuttaako kampusen sijainti ja liikenneyhteydet**

Etätyöpäiviesi määrään

- Lisäten reilusti
- Lisäten jonkin verran
- Ei merkitystä
- Vähentäen jonkin verran
- Vähentäen reilusti

Yhteistyömahdollisuuksiisi

- Lisäten reilusti
- Lisäten jonkin verran
- Ei merkitystä
- Vähentäen jonkin verran
- Vähentäen reilusti

Kurssimahdollisuuksiisi

- Lisäten reilusti
- Lisäten jonkin verran
- Ei merkitystä
- Vähentäen jonkin verran
- Vähentäen reilusti



---

Joukkoliikenteen käyttöön

- Lisäten reilusti
- Lisäten jonkin verran
- Ei merkitystä
- Vähentäen jonkin verran
- Vähentäen reilusti

### **13. Vapaa sana Kumpulan kampuksen liikenneyhteyksien kehittämistä:**

E-lomake - Tuoko työ tai opiskelu sinut Kumpulan kampukselle?  
<https://elomake.helsinki.fi/lomakkeet/15060/lomake.html>

Kyselyn taustalla on Helsingin yliopiston maantieteen laitoksen tutkimushanke, jonka tuloksia voi seurata kevään aikana osoitteessa:  
<http://blogs.helsinki.fi/liikenneyhteystutkimus-kumpula/>