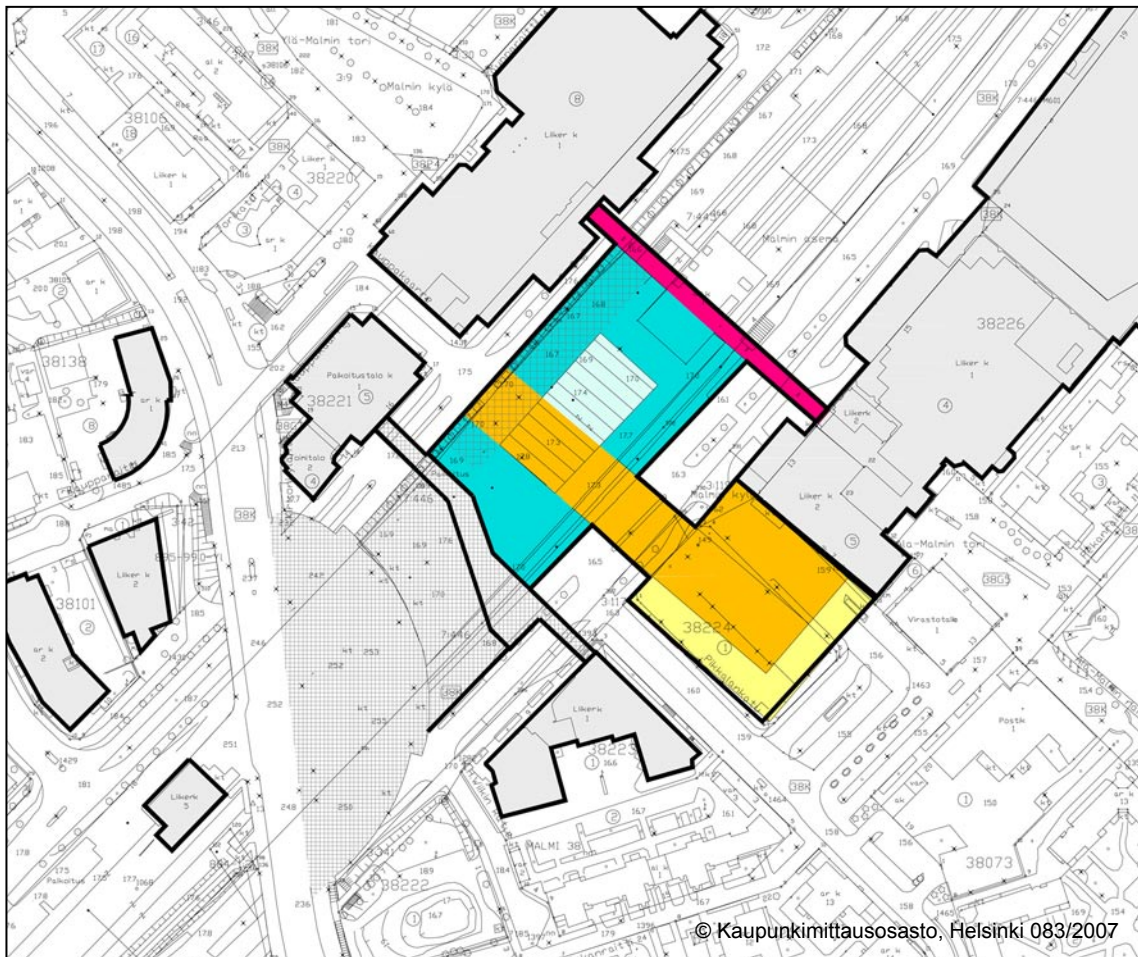


Helsingin lähijuna-asemien kehittämisselvitys

Huopalahti, Pohjois-Haaga, Kannelmäki, Malminkartano, Malmi, Puustola



Julkaisija HELSINGIN KAUPUNKI LIIKENNELAITOS Suunnitteluosasto		KUVAILEHTI Julkaisun päivämäärä 30.6.2007	
Tekijä(t) Juhani Bäckström (Ramboll), Sonja Lehtonen (Ramboll), Ulla Loukkaanhuhta (Ramboll), Kari Anttila (Ramboll), Aki Davidsson (arkkitehtitoimisto Davidsson), Petteri Littu (arkkitehtitoimisto Davidsson)			
Julkaisun nimi Helsingin lähijuna-asemien kehittämiselvitys: Huopalahti, Pohjois-Haaga, Kannelmäki, Malminkartano, Malmi, Puistola			
Tiivistelmä Työn tavoitteena on ollut esittää ja suunnitella kehitysideoita kuudelle lähijuna-asemalle: Huopalahti, Pohjois-Haaga, Kannelmäki, Malminkartano, Malmi ja Puistola. Työn alussa on esitetty kustakin asemasta yleisluonnehdinta sekä negatiiviset ja positiiviset havainnot. Seuraavaksi on esitetty yhteisiä asioita, jotka on oltava kunnossa jokaisella asemalla ja jotka on huomioitava toteutettaessa ideakorteissa esitetyjä asioita. Ideakorteissa on esitetty kunkin aseman osalta kehitysajat ja tehdyt suunnitelmat. Työn tilaajina toimivat Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) ja Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Etelä-Suomen lääninhallitus on lisäksi myöntänyt avustusta työn kustannuksiin. Työn tekemistä on valvonut seuraava ohjausryhmä: <ul style="list-style-type: none"> o Ville Lehmuskoski, pj. HKL o Ville Lepistö HKL o Arto Siitonen HKL o Seppo Jussila HKL o Timo Juolevi HKL o Heidi Hyvärinen HKSV o Sini Puntanen RHK o Teppo Sotavalta VR. Ohjausryhmä kokoontui neljä kertaa työn aikana. Työ alkoi tammikuussa 2007 ja päättyi kesäkuussa 2007.			
Avainsanat (asiasanat) Huopalahden asema, Pohjois-Haagan asema, Kannelmäen asema, Malminkartanon asema, Malmi asema, Puistolassa asema, ideaselvitys, kehittämissuunnitelma, juna-asema			
Muut tiedot Taitto: Aija Nuoramo (Ramboll)			
Sarjan nimi ja numero D: 6/2007		ISSN-numero	ISBN-numero
Painopaikka ja -vuosi Helsinki 2007	Kieli Suomi	Sivuja 34	Liitteitä ideakortit 10 kpl

Publisher HELSINKI CITY TRANSPORT Planning Unit		DESCRIPTION Date of publication 30.6.2007	
Author(s) Juhani Bäckström (Ramboll), Sonja Lehtonen (Ramboll), Ulla Loukkaanhuhta (Ramboll), Kari Anttila (Ramboll), Aki Davidsson (architects'office Davidsson), Petteri Littu (architects'office Davidsson)			
Name of publication Development study of commuter train stations in Helsinki: Huopalahti, Pohjois-Haaga, Kannelmäki, Malminkartano, Malmi, Puistola			
Abstract <p>The aim of the study is to produce and plan development ideas for six commuter train stations: Huopalahti, Pohjois-Haaga, Kannelmäki, Malminkartano, Malmi and Puistola.</p> <p>At first the study presents a general characterization of each station with negative and positive observations. Next the study shows common factors which have to be in order at each station and which also have to be noticed when actions proposed in the idea cards will be implemented. The idea cards include development ideas and plans for each station.</p> <p>Helsinki City Transport and the City Planning Department commissioned the work. Additional funding was provided by the State Provincial Office of Southern Finland.</p> <p>The study has been guided by the following steering group:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Ville Lehmuskoski, chairman, HKL o Ville Lepistö HKL o Arto Siitonen HKL o Seppo Jussila HKL o Timo Juolevi HKL o Heidi Hyvärinen HKSV o Sini Puntanen RHK o Teppo Sotavalta VR. <p>The steering group had four meetings during the work. The work began January 2007 and ended June 2007.</p>			
Key words Huopalahti station, Pohjois-Haaga station, Kannelmäki station, Malminkartano station, Malmi station, Puistola station, idea study, development plan, train station			
Other information Layout: Aija Nuoramo (Ramboll)			
Serie number D: 6/2007		ISSN number	ISBN number
Printing place and year Helsinki 2007	Language Finnish	Pages 34	Appendices idea cards 10 units

Sisältö

1. JOHDANTO	5
2. ASEMAKOHTAISET ARVIOT	6
3. YHTEISIÄ PARANNUSTOIMENPITEITÄ	30
4. JATKOTOIMENPITEET	34

Liiteluettelo

IDEAKORTTI HUOPALAHTI 1: Peruspalvelutaso	36
IDEAKORTTI HUOPALAHTI 2: Iso liityntä	38
IDEAKORTTI POHJOIS-HAAGA 1: Peruspalvelutaso	40
IDEAKORTTI POHJOIS-HAAGA 2: Liityntäpysäköintialueen kunnostus	41
IDEAKORTTI KANNELMÄKI	42
IDEAKORTTI MALMINKARTANO: Uudessa suunnitelmassa huomioitava	46
IDEAKORTTI MALMI 1: Peruspalvelutaso	48
IDEAKORTTI MALMI 2: ”Kamppi 2”	50
IDEAKORTTI PUISTOLA 2: ”Tapulikaupungin rauhoitus”	55



1. JOHDANTO

Tässä työssä on tutkittu seuraavia asemia (su-
luissa nousijat/arkivrk):

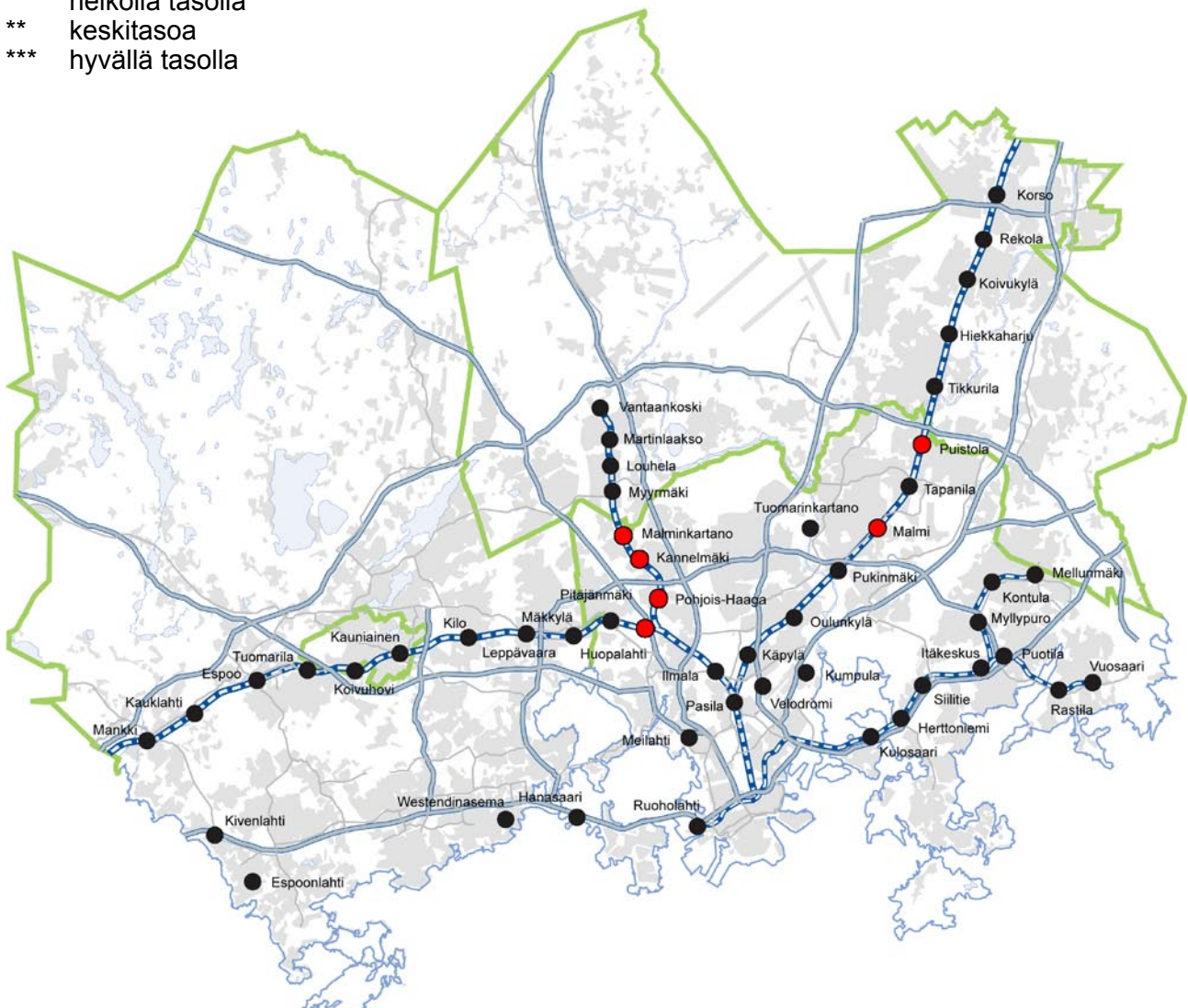
- Huopalahti (11 000), vaihtoasema
- Pohjois-Haaga (6000)
- Kannelmäki (8000)
- Malminkartano (7000)
- Malmi (16 000), vaihtoasema
- Puistola (8 500), vaihtoasema.

Kappaleessa 2 on esitetty yleisluonnehdinta sekä negatiiviset ja positiiviset havainnot kus-
takin asemasta. Havainnot perustuvat useiden
henkilöiden tekemiin maastokäynteihin. Maasto-
käynneillä on ollut mukana myös asemien huol-
lost ja ylläpidosta vastaavia tahoja. Lisäksi on
esitetty keskeiset omistussuhteet ja arvioitu ase-
mien nykyinen peruspalvelutaso seuraavasti:

- * heikolla tasolla
- ** keskitasoa
- *** hyvällä tasolla

Kappaleessa 3 on esitetty yhteisiä asioita, jotka
on oltava kunnossa jokaisella asemalla ja jot-
ka on huomioitava toteutettaessa ideakorteissa
esitettyjä asioita. Kappaleessa 4 on esitetty jat-
kotoimenpiteet.

Liitteenä olevissa ideakorteissa on esitetty kun-
kin aseman osalta kehitysiedat ja tehdyt suun-
nitelmat. Kannelmäestä ja Malminkartanosta on
esitetty vain yksi ideakortti ja muista asemista
kaksi ideakorttia.



Kuva 1.
Tutkittavat asemat (pohjakartta: YTV).

2. ASEMAKOHTAISET ARVIOT

2.1. HUOPALAHTI

Omistus: Laituri- ja asema-alue on RHK:n omistuksessa, bussitunneli on Helsingin omistuksessa, raidealue on RHK:n omistuksessa, liityntäpysäköinti on Helsingin omistuksessa.

Yleisluonnehdinta asemasta:

Kokonaisuutena Huopalahti on miellyttävän asemaympäristö tutkituista asemista. Huopalahden asemaympäristö on hyvin suunniteltu ja toimiva. Vaihto junasta bussiin on sujuva. Aseman rakenteet ja värytys on sovitettu vanhaan asemarakennukseen, rajaavat aidat ja meluaidat sopivat kokonaisuuteen, valaistus on miellyttävä (mm. vaiheistettu valaistus, epäsuora valaistus suoran valaistuksen lisänä, alikulkutunnelin lisävalaistus), portaikkorakenteet läpinäkyviä ja valoisia. Vaaleasävyinen alikulkutunneli vaikuttaa turvalliselta, valoisa, avaralta ja siistiltä. Kokonaisuudessa asemanseudun alue on siisti ja hoidettu, eikä siellä ole epämääräisiä lievealueita. Bussitunnelin värimaailma ja rakenteiden arkkitehtuuri poikkeavat juna-aseman tyylistä. Bussitunneli ei ole aivan yhtä korkeatasoisesti toteutettu kuin muu asemaympäristö.

TASO : ***/** bussitunneli

Kuvissa 3-12 on esitetty asema-alueen pohjakuva ja valokuvia asemasta.

Positiivisia havaintoja aseman nykytilasta:

Hissit ovat hyviä ja ne toimivat moitteettomasti. Lasiseinäiset hissit ovat hyvä ratkaisu, jolloin ne eivät houkuttele asiattomaan käyttöön.

Aseman seinillä ei ole suurempia graffiteja tai muita töhryjä.

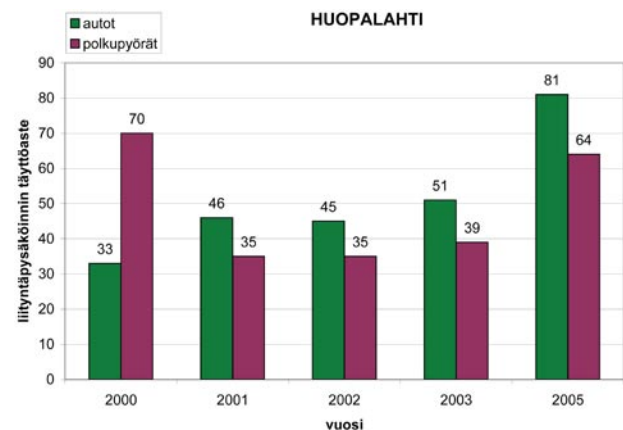
Junalaitureilla on hyvät ja selkeät sähköiset informaationäytöt. Lisäksi aseman sisääntulokohdissa on monitorit lähtevistä junista.

Bussitunnelissa olevat bussien sähköiset näyttötaulut toimivat hyvin, mutta näyttävät tosin vain Jokeri -linjan odotusaikoja.

Bussitunneli (linjat 550, 41 ja 52A) on hyvin aseman yhteydessä, kävelymatka on noin 80 m laiturialuetta pitkin. Odotustilat bussitunnelissa ovat tyydyttävät.

Kevyenliikenteen yhteyksiä on hyvin ja laituri-alueelta pääsee useasta kohtaa pois.

Autojen liityntäpysäköintitila vaikuttaa riittävän suurelta kolmen maastokäynnin perusteella ja tätä tukevat myös YTV:n laskennat. Liityntäpysäköintialueelle on hyvä kävely-yhteys.



Kuva 2.

YTV:n liityntäpysäköintilaskennat Huopalahdesta.

Negatiivisia havaintoja aseman nykytilasta:

Aseman odotustila on ”kaukana laiturialueelta” lähiliikenteen tarpeisiin.

Kiinteitä opasteita asemalla ja sen yhteydessä on huonosti. Junalta tultaessa on epäselvää, mihin suuntaan pitää lähteä päästäkseen millekin bussille (liityntälinjat). Asemalla ei ole opastusta aseman viereisille kaduille.

Sisätiloissa ei ole ollenkaan penkkejä. Laituri-alueella olevat sisätilat ovat todella vähäiset, jolloin ihmiset saattavat pahimmillaan tukkia kulkuväylän odottaessaan junaa portaiden yläpäässä. Tosin useimmilla muilla asemilla sisätilat puuttuvat kokonaan laiturialueilla.

Esteettömyyttä ei ole huomioitu hisseiltä tultaessa. Raskaat ovet ovat vaikeasti avattavissa pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa liikutta-

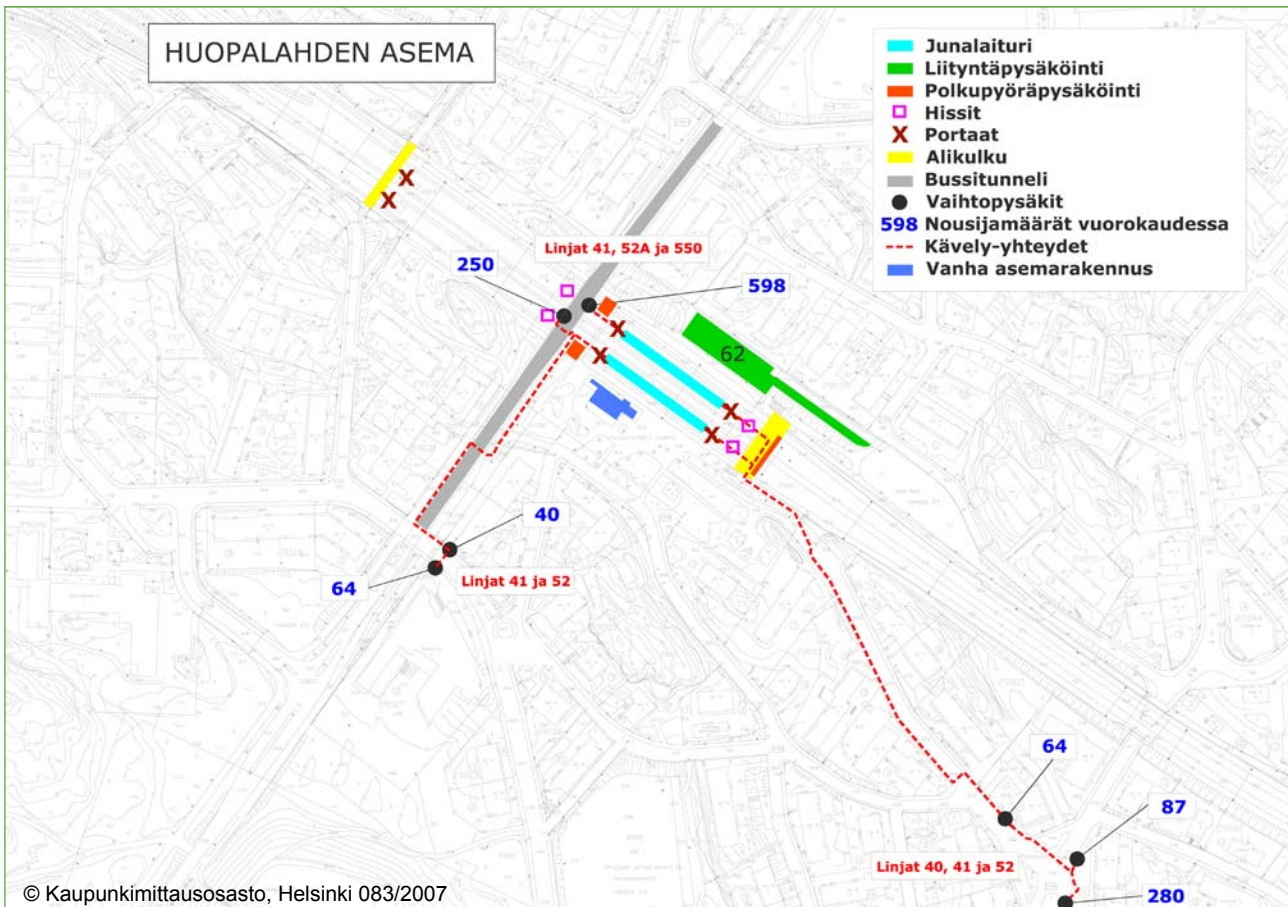
essa. Laiturialueelta hissillä busseille mentäessä joutuu joissain tapauksissa ylittämään tien, ja tällöin suoja tiellä olevat matalatkin reunakivet vaikeuttavat pyörätuolilla liikkuvia. Toisaalta SuRaKun mukaan reunakiven tulisi kuitenkin olla 30-40 mm, jotta reunan havaitsee.

Bussitunnelissa rakenteet ovat massiivisia ja opasteet huonoja ja osittain harhaanjohtavia. Linjakarttoja ei ole näkyvillä. Tunnelissa ajetaan huomattavaa ylinopeutta ja siellä on bussien lisäksi henkilöautoliikennettä. Näkemät suoja tiettä ylitettäessä ovat huonot. Lisäksi bussitunnelissa on puluja ja bussitunnelissa kohdistuu ilkeävaltaa polkupyöriä kohtaan.

Bussitunnelia lukuun ottamatta muut aseman läheisyydessä olevat bussipysäkit ovat kaukana. Palokaiwon aukion bussipysäkit (linjat 40, 41 ja 52) ovat noin 400 m asemalta ja Angervotien bussipysäkit (linjat 41 ja 52) noin 200 m asemalta. Tästä ei kuitenkaan ole todennäköisesti haittaa, koska nämä pysäkit palvelevat lähinnä alueella asuvia ihmisiä. Todellisuudessa ainoastaan bussitunnelissa olevat pysäkit on suunniteltu vaihtopysäkeiksi.

Yhden sisäänkäynnin/tunnelin varressa ei ole ollenkaan polkupyörille tarkoitettuja pysäköintipaikkoja.

Henkilöautoliikenteelle on huonosti opasteita tultaessa liityntäpysäköintiin ja asemalle.



Kuva 3.
Huopalahden asema-alueen pohjakartta ja nykyjärjestelyt.



*Kuva 4.
Huopalahden aseman laiturialue on vastikään uusittu.*



*Kuva 7.
Laiturialueen vähäiset sisätilat täyttyvät huonolla säällä.*



*Kuva 5.
Aseman sisäänkäynti liityntäpysäköintialueelta on siisti.*



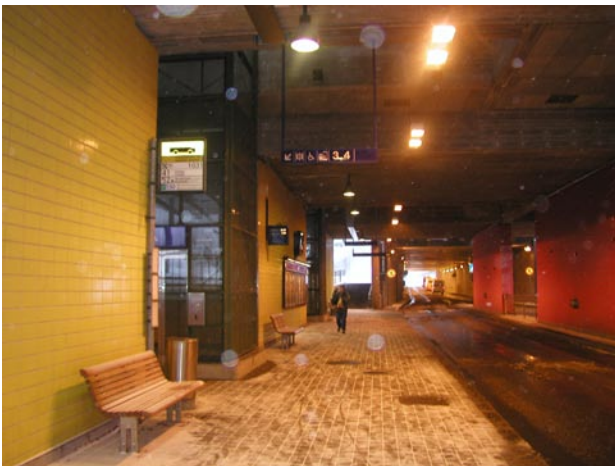
*Kuva 8.
Laiturialueen sähköiset näyttötaulut.*



*Kuva 6.
Aseman sisätilat ovat valoisat ja niissä on hyvä informaatio.*



*Kuva 9.
Vanha asemarakennus sopii hyvin aseman ympäristöön.*



*Kuva 10.
Bussitunnelissa seinän taakse jää pimeä tila, jolle ei ole käyttöä.*



*Kuva 11.
Bussitunnelin pyöräparkki ja puutteellinen valaistus. Polkupyörät kohtaavat merkittävää ilkivaltaa.*



*Kuva 12.
Vaihtopysäkkiä Palokaivonaukiolla ei juurikaan käytetä vaihtopysäkkinä.*

2.2. POHJOIS-HAAGA

Omistus: Laituri- ja asema-alue on Helsingin omistuksessa, raidealue on RHK:n omistuksessa, liityntäpysäköinti on Helsingin omistuksessa.

Yleisluonnehdinta asemasta:

Asema on kaupunkimainen ja töhryjä on melko vähän. Aseman sisätilat ovat valoistat ja tilavat ja yleisjärjestelyt selkeitä. Laiturialueelle nousevissa portaissa käytetyt modernit valaisimet ja seinämaalaukset ovat hyvät ja luovat mukavan vaikutelman. Portaat ovat valoistat ja liittyvät visuaalisesti laiturialueeseen suurten ikkunapintojen kautta. Asemalla käytetty värimaailma on yhtenäinen. Liityntäpysäköintialue on jäsentymätön ja asema on kokonaisuudessaan hankalasti hahmotettavissa asemaa lähestyttäessä.

TASO: ** ½, * liityntäpysäköintialue

Kuvissa 14–23 on esitetty asema-alueen pohjakuva ja valokuvia asemasta.

Positiiviset havainnot aseman nykytilasta:

Katettu sisätila on aivan laiturialueen vieressä ja toimii huonolla säällä myös odotustilana. Laiturialue on kohtuullisen mukava ja viihtyisä. Asemarakenteet suojaavat hyvin tuulelta.

Sisätilasta löytyy puhelin ja ilmaiset uutislehdet.

Laiturialueelle opastus on hoidettu hyvin (raide 1 Helsinki, raide 2 Vantaankoski).

Hissit ovat hyviä ja toimivat maastokäyntien yhteydessä moitteettomasti.

Läheiselle bussipysäkillä opastetaan bussin kuvalla, samoin taksiasemalle. Myös Lassilan suuntaan on opaste.

Pohjois-Haagan aseman bussipysäkki (linja 40) on aivan aseman vieressä (noin 30 m), joten vaihtamisolosuhteet ovat hyvät.

Lassilan bussipysäkit (linjat 40, 51, 54, 54B ja 514) ovat noin 140 m päässä juna-asemasta ja niissä on sadekatos/tuulisuoja.

Polkupyöräpysäköintipaikkoja vaikuttaa olevan tarpeeksi ja ne ovat lähellä asemaa.

Kevyenliikenteen yhteyksiä on hyvin. Ihmiset kulkevat asemalta vaihtopysäkeille, asuinalueille ja läheisiin kauppoihin.

Kaikki palvelut (kaupat, taksit yms.) löytyvät aivan aseman vieressä.

Negatiiviset havainnot aseman nykytilasta:

Aseman ulkoalueet etenkin liityntäpysäköinnin puolella ovat epävihtyisät ja jäsentymättömät. Kontrasti siisteihin sisätiloihin on suuri.

Asema ei juurikaan hahmotu Kaupintielle päin. Aseman opastuskuutiot ovat pelkästään kevyen liikenteen reitin, ei kadun päätteellä. Etenkin autoilijan opastus asemalla ja liityntäpysäköintiin on puutteellinen.

Junalta tultaessa on epäselvää, miltä pysäkillä lähtee mikäkin bussi.

Juna-asemalla ei ole muuttuvaa informaatiota.

Aseman sisätilat näyttävät tyhjien suurien tilojen takia autiolta.

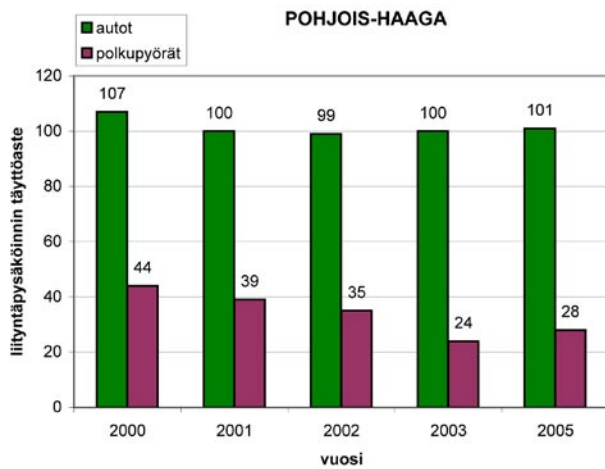
Alhaalla isossa tilassa ei ole penkkejä. Laiturialueella ja aseman ylätasolla on muutamia penkkejä, mutta varsin niukasti.

Osittain virheellistä opastusta (opastetaan wc:hen ja lipunmyyntiin, vaikka ne eivät ole käytössä). Asemalla on wc-tilat, mutta ovet ovat lukossa eikä niiden toiminnasta ei ole mitään informaatiota.

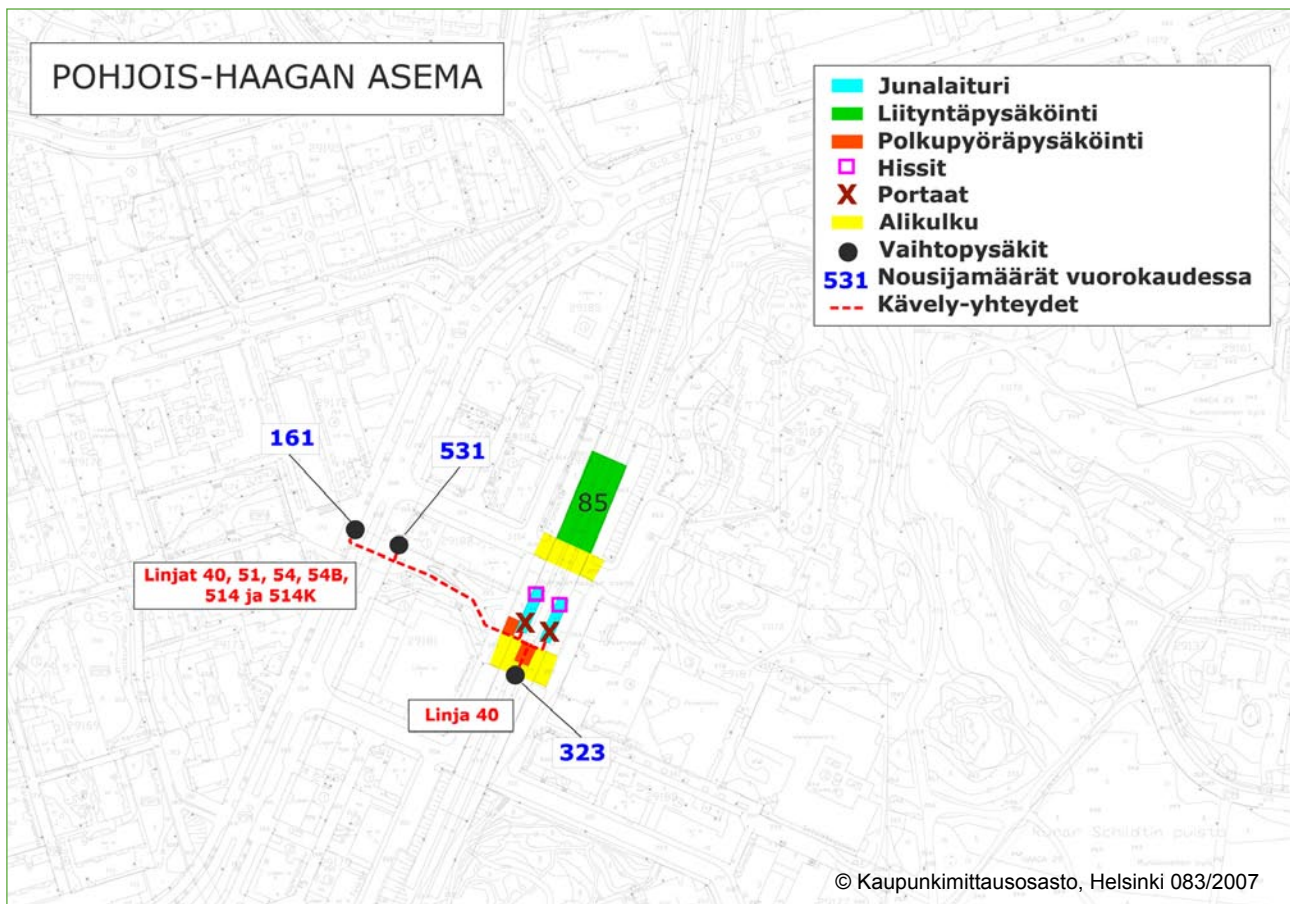
Asemalla on ollut kioski, joka on lopettanut. Sen tyhjä tila on nyt mainosseinineen keskellä asemaa vailla käyttöä.

Laiturialueelle tultaessa itseaukeavat ovet ovat portaiden yläpäässä, kun taas hisseiltä tultaessa ovat vain raskaat ovet, jotka täytyy aukais- ta itse. Liikuntaesteisiä henkilöitä ei ole ajateltu tässä järjestelyssä.

Autojen liityntäpysäköintipaikkoja vaikuttaa olevan melko vähän tarpeeseen nähden kolmen maastokäynnin perusteella ja tätä tukevat myös YTV:n laskennat.



Kuva 13.
YTV:n liityntäpysäköintilaskennat Pohjois-Haagasta.



Kuva 14.
Pohjois-Haagan asema-alueen pohjakartta ja nykyjärjestelyt.



*Kuva 15.
Pohjois-Haagan aseman laiturialue on suojainen.*



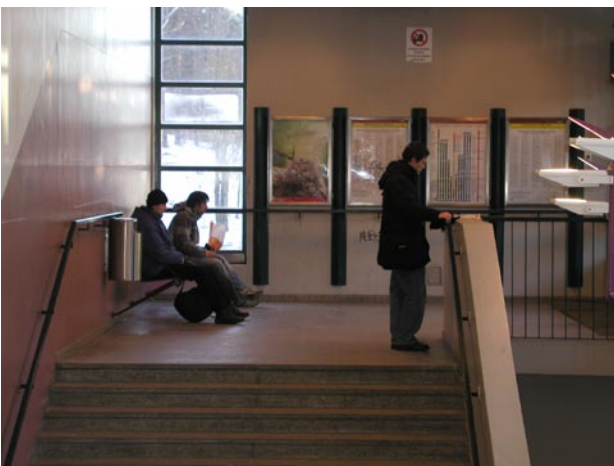
*Kuva 18.
Aseman sisätilat alatasolla ovat autoita.*



*Kuva 16.
Aseman modernit sisätilat laiturialueelta tultaessa.*



*Kuva 19.
Asemalla on hyvin toteutettu raiteille opastus.*



*Kuva 17.
Laiturialueen sisäodotustiloissa on vain muutamia penkkejä.*



*Kuva 20.
Aseman tyhjät sisätilat.*



*Kuva 21.
Lukitut WC:t, joiden käytöstä ei ole informaatiota.*



*Kuva 22.
Sisääntulo asemalle ja polkupyöräpysäköinti.*



*Kuva 23.
Autojen liityntäpysäköinti on "takapihamainen".*

2.3. KANNELMÄKI

Omistus: Laituri- ja asema-alue sekä ylikulku ovat Helsingin omistuksessa, raidealue on RHK:n omistuksessa ja liityntäpysäköinti on Helsingin omistuksessa.

Yleisluonnehdinta asemasta:

Kannelmäen aseman perusratkaisu on toimiva. Ylikulkusillat ovat miellyttävämpiä kuin tunneliratkaisut, koska ylikulkusillalta näkee helposti läheisen ympäristön ja saapuvat junat toisin kuin tunnelista. Kannelmäen ylikulkusilta niveltyy hyvin ympäröivään maankäyttöön.

Viihtyisyydeltään Kannelmäen asema on tutkituista asemista huonoin. Asema on yleisluonnehdittuna karu ja epäsiisti. Sotkuja on joka puolella. Rakenteet (portaat, hissit, laiturikatokset, laiturimerkinnot) ovat huonossa kunnossa, osin rikki ja sotkuisia. Yhteydet laiturille eivät ole esteettömyyden kannalta sujuvia. Katosten, portaiden ja aseman tasakatot keräävät roskaa, jätteitä ja vettä. Sähköjohtoja roikkuu siellä täällä.

TASO: *-

Kuvissa 25–34 on esitetty asema-alueen pohjakuva ja valokuvia asemasta.

Positiiviset havainnot aseman nykytilasta:

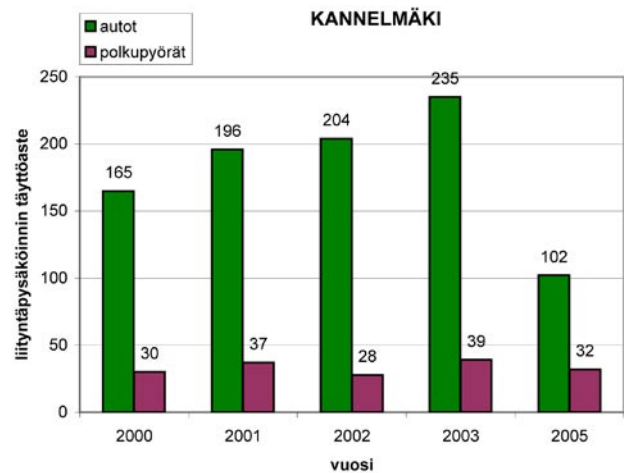
Raiteille opastus on hoidettu hyvin (raide 1 Helsingin, raide 2 Vantaankoski).

Laiturialueella on penkkejä.

Ylikulkusillalle johtava kävelysilta on uusi ja hyväkuntoinen.

Erilaiset palvelut (kauppa, R-kioski ja grilli) ovat lähellä asemaa, kuten myös esimerkiksi Kanneltalo.

Autojen liityntäpysäköintitilaa aseman molemmissa päissä ja parkkipaikkoja vaikuttaisi maastokäytien mukaan olevan tarpeeksi. Tämä tulos eroaa kuitenkin merkittävästi YTV:n laskennoista.



Kuva 24.

YTV:n liityntäpysäköintilaskennat Kannelmäestä.

Negatiiviset havainnot aseman nykytilasta:

Asemalla ei ole ollenkaan sisätiloja. Lisäksi nykyinen asemarakennus on huonossa kunnossa ja muussa käytössä (kirpputori ja grilli).

Hissit ovat sotkuiset ja umpinaiset.

Yhteydet laiturille eivät ole kaikin osin esteettömiä (tasoerot, kulkuesteet), eikä opastettuja. Tarpeettomalla aitaamisella laiturialueelle on rakennettu hankalasti kunnossapidettäviä ”poteroita”, jotka keräävät roskaa ja jätteitä.

Pyöräkatokset sijaitsevat hajallaan ja huonosti valvottavissa paikoissa. Suuri osa pyörästä on rikottuja, mikä ei houkuttele jättämään omaa pyörää.

Muuttuvaa informaatiota ei ole.

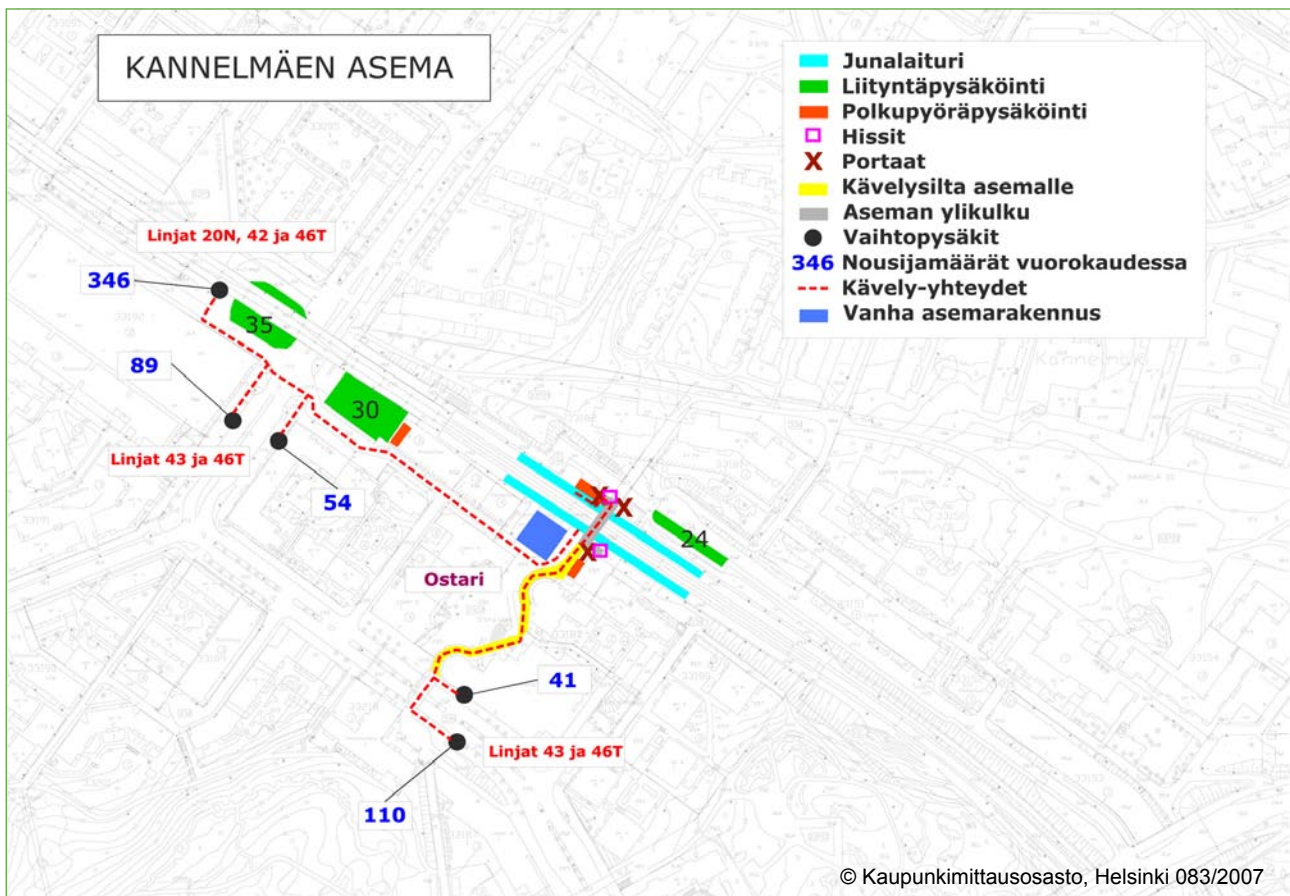
Junalta tullessa on epäselvää, minne suuntaan pitää lähteä päästäkseen busseille.

Asemalla on opastus wc:lle ja puhelimelle. Nämä ei kuitenkaan ole käytössä, koska ovat vanhassa asemarakennuksessa lukkojen takana. Myös kirpputorin takaseinästä löytyy edelleen opastus asemalle, vaikka yhteys ei ole käytössä.

Asemalaiturin vieressä on lähialueen yritysten ja asuintalojen parkkihalli, joka ei ole liityntäpysäköintikäytössä, vaan liityntäpysäköintipaikat ovat parkkihallin takana, mikä pidentää kävelymatkaa.

Laiturialueen vieressä, ylikulkusillalle johtavan kävelyreitit alla on räikeät keltaiset kartonkikeräysastiat. Nämä rumentavat asema-aluetta entisestään.

Ylikulkusillalla olevat värilasit ovat alun perin tarkoitettu taideteoksiksi. Vuosien kuluessa näitä on kuitenkin töhritty ja rikottu, joten idea on kadonnut.



Kuva 25.
Kannelmäen asema-alueen pohjakartta ja nykyjärjestelyt.



*Kuva 26.
Kannelmäen asema itäpuolen liityntäpysäköinnistä tultaessa.*



*Kuva 29.
Asemalla olevia töhryjä.*



*Kuva 27.
Aseman laiturialue.*



*Kuva 30.
Aseman hissit.*



*Kuva 28.
Vanha asemarakennus, jossa on kirppis ja grilli.*



*Kuva 31.
Polkupyöräpysäköinti.*



*Kuva 32.
Aseman ylikulkusillan värilasit.*



*Kuva 33.
Asemalle tulo länsipuolelta (Kanneltalolta ja ostoskeskuksesta).*



*Kuva 34.
Asemalle johtava ylikulkusilta Kanneltalolta ja ostoskeskuksesta.*

2.4. MALMINKARTANO

Omistus: Laituri- ja asema-alue on Helsingin omistuksessa, raidealue on RHK:n omistuksessa, liityntäpysäköinti ja alikulku on Helsingin omistuksessa.

Yleisluonnehdinta asemasta:

Asemaratkaisu ja sen lähialue ovat selkeitä. Asematunnelista on kevyenliikenteen yhteyksiä hyvin molempiin suuntiin. Ihmiset kulkevat asemalta vaihtopysäkeille, asuinalueille ja läheisiin kauppoihin.

Kalliotunnelissa sijaitsevan laituralueen valaistus on heikko ja pienilmasto viileä ja kostea.

Asemasta on tehty suunnitelma ja rakentamistöiden on tarkoitus käynnistyä elokuussa 2007. Töiden on tarkoitus valmistua keväällä 2008.

TASO: * ½

Kuvissa 36–45 on esitetty asema-alueen pohjakuva ja valokuvia asemasta.

Positiiviset havainnot aseman nykytilasta:

Laituralueille opastus on hoidettu hyvin. (raide 1 Helsinki, raide 2 Vantaankoski)

Kokonaisuus on osaltaan positiivisessa mielessä erikoinen ja tunnelirakenne idealtaan mukava.

Laituralueella on penkkejä.

Aseman lähialue on mukava ja erityisesti ostarin kohdilla olevat eläinaiheiset maalaukset junaradan alikulussa ovat hyvät ja piristävät.

Alikulku on avara ja sen estevaikutus on vähäinen.

Erilaiset palvelut (kaupat yms.) ovat lähellä asemaa.

Vilkkaammalla vaihtopysäkillä on sadekatos/tuulisuoja.

Negatiiviset havainnot aseman nykytilasta:

Laituralueella ei ole opastusta siitä, mihin suuntaan tulee lähteä päästäkseen esimerkiksi Malminkartanon keskustaan ja ostoskeskukseen.

Asemalla ei ole muuttuvaa informaatiota.

Asemalla ei ole sisätiloja ja tunneliin käy kylmä tuuli. Asemalla on tunneliolosuhteista johtuen koko ajan hieman viileää ja kosteaa. Penkkiin tulisi olla lämpimämmästä materiaalista kuin metallista ja betonista.

Tunnelissa turvallisuudentunteen tärkeys korostuu. Ratkaisu on helposti pelottavampi kuin avarat asemalaiturit. Tunneli on myös pimeä. Tunnelin valaistus etenkin tunnelin keskiosassa junasta astuttaessa on riittämätön

Raiteiden välinen aita on matala ja sen yli näytetään oikaisevan.

Tunneliratkaisusta johtuen puolenvaihdot (alikulut) laiturilta toiselle ovat kaukana.

Paikoin asematunnelin maalauksia ja muualla olevia betonirakenteita (portaiden reunuksia, alikulkuja jne.) on töhritty graffitein.

Laituralue tunnelin ulkopuolella pohjoispäässä on epämääräinen eikä sitä ole aidattu radasta.

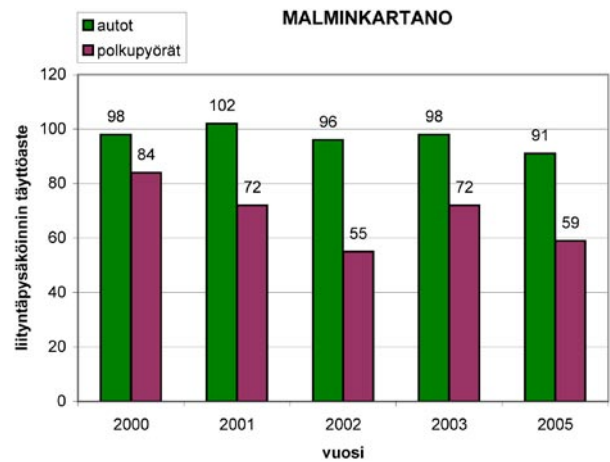
Toisella bussin vaihtopysäkillä ei ole sadekatos eikä tuulisuoja.

Ostoskeskukseen menevän junaradan alikulun varressa on keltaiset räikeät kartonkikeräysastiat, jotka vähentävät viihtyisyyttä.

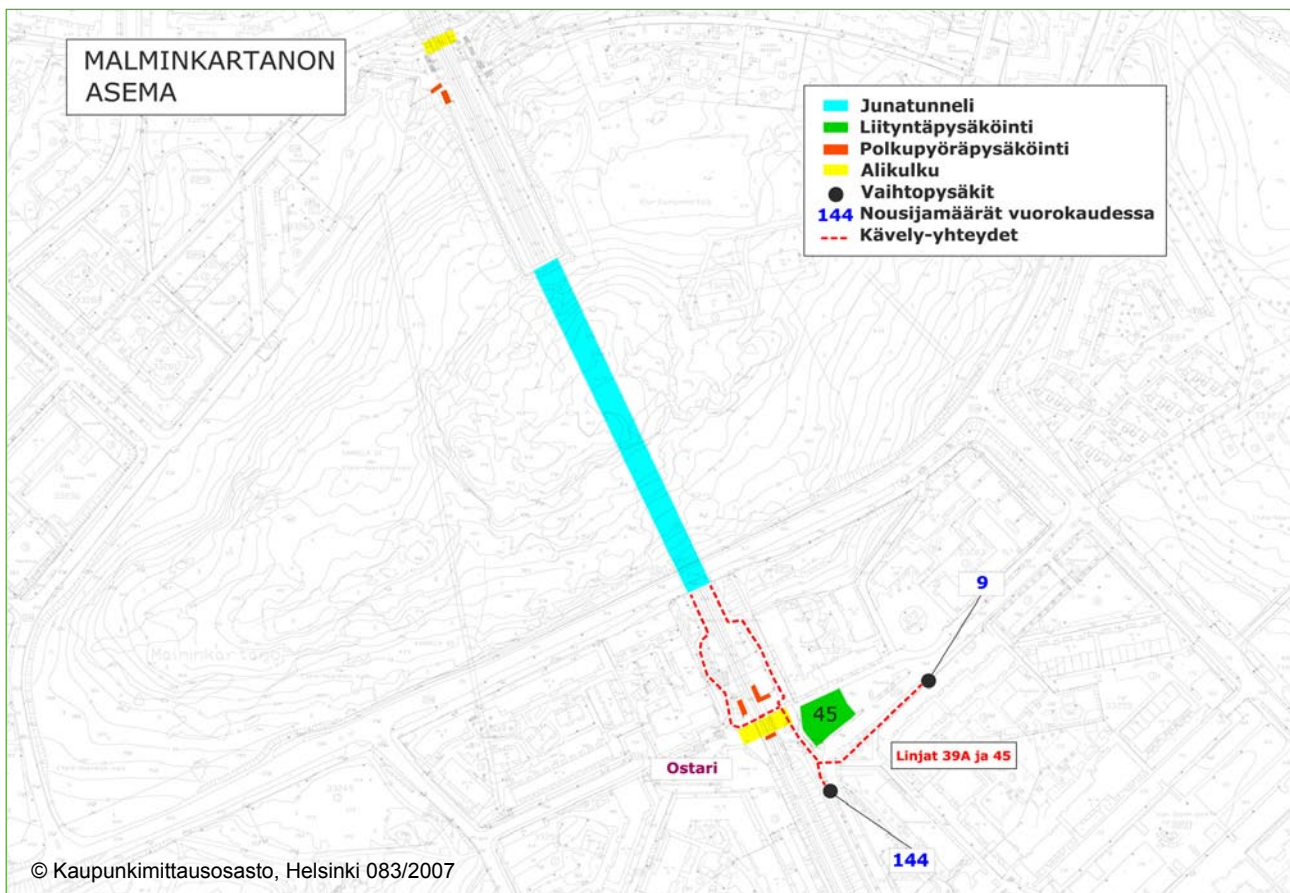
Bussipysäkit (linjat 39A ja 45) ovat suhteellisen kaukana asematunnelista (noin 180 m).

Polkupyöräpysäköinti on melko kaukana itse laituralueesta molemmin puolin tunnelia, mutta tosin laituralueiden välisten kävely-yhteyksien varrella. Tällöin on yhtä lyhyt matka pyörältä junaan kuin taas junan tullessa vastakkaiselle laiturille junalta pyörälle. Tunnelin pohjoispäässä oleva pyöräkatos on pieni ja hieman ränsistynyt.

Autojen liityntäpysäköintipaikkoja on melko vähän sekä tehtyjen maastokäyntien että YTV:n laskentojen perusteella. Liityntäpysäköintipaikat lienevät myös läheisen ostoskeskuksen asiakkaiden käytössä.



Kuva 35.
YTV:n liityntäpysäköintilaskennat Malminkartanosta.



Kuva 36.
Malminkartanon asema-alueen pohjakartta ja nykyjärjestelyt



*Kuva 37.
Malminkartanon asema on kalliotunnelissa.*



*Kuva 40.
Ostoskeskukseen menevän alikulun maalaukset.*



*Kuva 38.
Asematunnelin suuaukko etelästä.*



*Kuva 41.
Ostoskeskuksen alikulku ja polkupyöräparkkeja.*



*Kuva 39.
Asematunnelin suuaukko pohjoisesta.*



*Kuva 42.
Kevyenliikenteenväylä asematunneliin ja hyvin toteutettu opastus laiturialueelle.*



*Kuva 43.
Asematunnelista lähtevä kevyenliikenteenväylä.*



*Kuva 44.
Malminkartanon toisella vaihtopysäkillä on katos.*



*Kuva 45.
Malminkartanon liityntäpysäköinti on aivan täynnä.*

2.5. MALMI

Omistus: Asema-alue on VR:n omistuksessa, raidealue on RHK:n omistuksessa (kuten myös osa ylikulusta ja esimerkiksi uudet ristikkoportaat), liityntäpysäköinti on Helsingin omistuksessa.

Yleisluonnehdinta asemasta:

Aseman rakenteet ovat karuja, kolkkoja ja harmaita. Asema on yleisilmeeltään melko epäsiisti. Kevyen liikenteen yhteydet ovat pitkät, hankalat ja osin opastamattomat. Aseman ympärillä olevat kiinteistöt parantavat kuitenkin huomattavasti aseman yleisilmettä.

TASO: ** (kauppakeskus parantaa yleisarvosanaa)

Kuvissa 47–56 on esitetty asema-alueen pohjakuva ja valokuvia asemasta.

Positiiviset havainnot aseman nykytilasta:

Malmin bussiasema (ylätasanteella) on aivan juna-aseman vieressä ylätasolla. Kävelymatka on lyhyt ja kävelyolosuhteet ovat hyvät.

Malmin bussiasemalle (ylätasanteelle) opasteaan laituralueelta selkeästi bussin kuvalla.

Malmin bussiasemalla (ylätasanteella) on infomonitori lähteville busseille. Bussipysäkeillä on sadekatokset/tuulisuojat ja penkit.

Ostoskeskuksen ylikulkusillalla on infomonitori Ala-Malmilta lähtevistä busseista.

Yhteys ostoskeskukseen ylikulkusillalta on hyvä.

Laituralueella on tuulisuojia ja penkkejä.

Laituralueella on sähköiset informaationäytöt.

Erilaiset palvelut (kaupat yms.) ovat aivan aseman vieressä.

Negatiiviset havainnot aseman nykytilasta:

Pitkät kävely-yhteydet. Esimerkiksi Malmin ylätasanteen bussiasemalta on pitkä yhteys ostoskeskukseen sisältäen tasonvaihtoja. Ala-Malmin torin terminaalialueen bussipysäkeille on pitkä kävelymatka laituralueilta (noin 400 m.)

Latokartanontien varressa (bussiterminaalialueen vastapäätä) on VR:n opastus juna-asemalle ja raiteille 1 ja 2. Tämä kulkuyhteys ei kuitenkaan ole käytössä ja muutoinkin huonokuntoinen ja epäviihtyisä.

Aseman rakenteet ovat karuja, kolkkoja ja harmaita sekä huonokuntoisia, vanhoja ja vanhan-aikaisia.

Laituralueelta sisätiloihin on melko pitkä matka (=ylikulkusillalle).

Malmin aseman ja ostoskeskuksen yhdistävä ylikulkusilta on ulkoapäin nuhjuinen.

Osa hisseistä on vanhoja ja epäviihtyisiä. Liukuportaat ovat usein epäkunnossa.

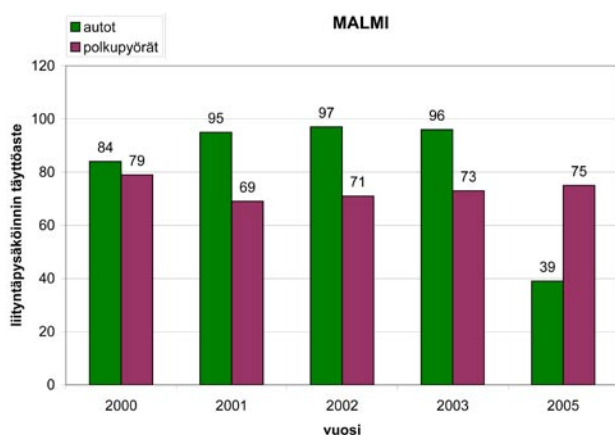
Verkkoaidat katualueiden suuntaan eivät ole kaupunkikuvallisesti korkeatasoisia.

Maksulliselta liityntäpysäköintipaikalta laituralueelle johtavat vaaralliset ristikkoportaat (ritilämallia). Alaspäin kävellessä portaat aiheuttavat korkean paikan huimausta. Lisäksi esimerkiksi korkokengillä kävely on vaikeaa.

Rakenteet (portaat, hissit, laiturikatokset, laiturimerkinnot) ovat huonossa kunnossa, osin rikki ja sotkuisia. Katosten, portaiden ja aseman tasakatot keräävät roskaa, jätteitä ja vettä.

Polkupyöräpaikoista on pulaa Ylä-Malmin torin puolella ja kauppakeskuksen puoleisessa päässä telineet sijaitsevat hajallaan.

Aivan aseman vieressä on vain maksullinen liityntäpysäköinti autoille, joka toimii matkakortin haltijoille. Maksullinen liityntäpysäköinti näyttäisi karkottavan asiakkaita. Vastakkaisella puolella olevat liityntäpysäköintipaikat pysäköintitalossa ovat huonosti opastettuja.

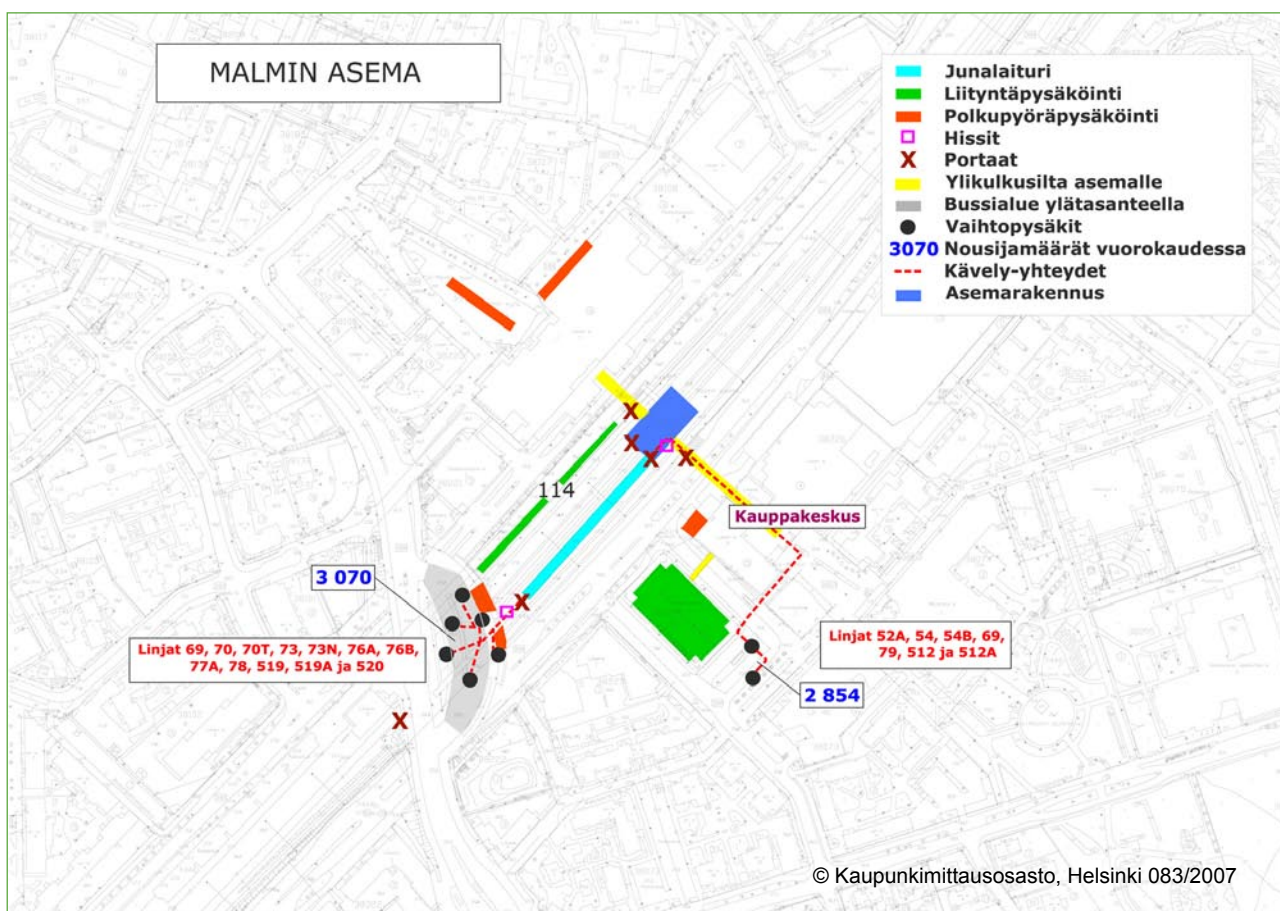


Ala-Malmin torin terminaalialueen bussipysäkeillä on myös henkilöautoille varattu pysäköintialue, joka aiheuttaa ylimääräistä jalankulkuliikennettä. Pysäköintialue on hyvin suosittu.

Ala-Malmin torin terminaalialueen kadun varren pysäkiltä on huonot jalankuuyhteydet ostoskeskukseen ja asemalle.

Opastus Ala-Malmin torilta asemalle on puutteellinen.

Kuva 46.
YTV:n liityntäpysäköintilaskennat Malmilta.



Kuva 47.
Malmin asema-alueen pohjakartta ja nykyjärjestelyt.



*Kuva 48.
Malmi aseman laiturialue on karu, mutta suhteellisen siisti.*



*Kuva 51.
Aseman ylikulkusilta ja bussimonitori.*



*Kuva 49.
Laiturialueen hissit ovat pimeät ja epäviihtyisät.*



*Kuva 52.
Ylätasanteen bussiasemalta on sujuva vaihtoyhteys alapuolella oleville laiturialueille.*



*Kuva 50.
Aseman liukuportaat ovat usein epäkunnossa.*



*Kuva 53.
Vanhat opasteet bussiterminalia vastapäätä (kulku ainakin talvella on estetty).*



*Kuva 54.
Maksullinen liityntäpysäköinti on vajaakäytössä.*



*Kuva 55.
Ala-Malmin torin bussipysäkit ovat kaukana laituri-
alueilta.*



*Kuva 56. Kauppakeskus Novan puoleinen pääty.
Juna-aseman tunnusta ei ole sisäänkäynnin yhtey-
dessä.*

2.6. PUISTOLA

Omistus: Asema-alue on RHK:n omistuksessa, raidealue on RHK:n omistuksessa, liityntäpysäköinti ja alikulku ovat Helsingin omistuksessa.

Yleisluonnehdinta asemasta:

Laiturialue on viihtyisä ja valoisa. Penkkejä ja tuulikatoksia löytyy myös. Maisemat ovat mukavat etenkin Puistolann puolella. Asema on luonteeltaan mukava, selkeä ja valoisa. Aseman siisteydessä on toivomisen varaa. Alikulkutunneli on pimeä ja huonokuntoinen.

TASO: **1/2, alikulkutunneli *1/2

Kuvissa 58–67 on esitetty asema-alueen pohjakuva ja valokuvia asemasta.

Positiiviset havainnot aseman nykytilasta:

Opastus on päällisin puolin hyvä. Asemalta opastetaan kuvin busseille. Samoin viereiset kadut on merkitty opastein alikulkutunneliin. Sen sijaan opastus Tapulikaupungin puolelta esimerkiksi pysäköintialueilta asemalla ei ole hyvä.

Asematiloissa laiturialueella ja radan alikulkutunnelissa on selkeät ja hyvät informaationäytöt lähteistä junista.

Tapulinaukiolta lähteville busseille on monitori aseman alikulkutunnelissa.

Laiturialueella on hyvät raidenäytöt.

Asemalta on selkeät kävely-yhteydet.

Asemalla on laiturialueelle mentäessä ilmaisten uutislehtien jakelu.

Aseman yhteydessä on aivan laiturialueen lähetyillä pieni kebabravintola ja wc:t.

Asematiloissa on vähän töhryjä.

Aseman seinissä on hyvät linjakartat ja aikataulut.

Hissit ovat siistit ja toimivat hyvin.

Alikulkutunnelissa olevat maalaukset ovat hyvää ja piristävää ideaa.

Käytetyt punaiset tiilirakenteet alikulun rakenteissa ostarilta tullessa ovat tyylikkään näköiset.

Palvelut (kaupat, apteekki jne.) ovat aivan aseman vieressä.

Bussien vaihtoterminaali on helposti löydettävissä. Aukio on kokonaisuus, joka nähdään laiturialueeltakin ja näin sinne on helppo osata (linjat 75, 75A, 76A ja 76B).

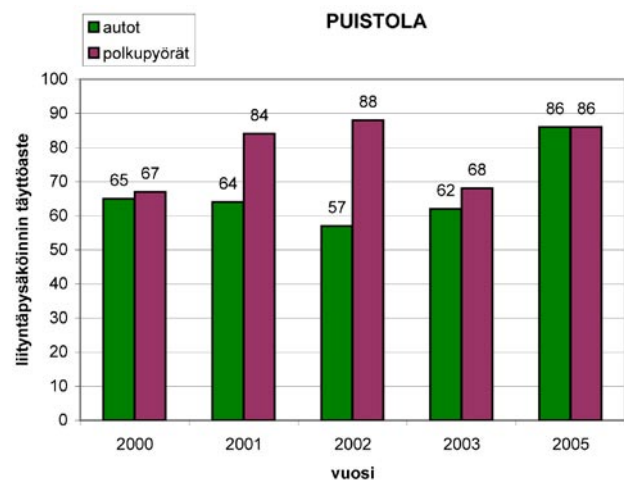
Polkupyörän pysäköintipaikkoja on paljon lähellä asemaa radan alikulkutunnelissa.

Kävelyolosuhteet vaihtopysäkeille ovat hyvät, vaikkakin kohtuullisen pitkät (170 m)

Negatiiviset havainnot aseman nykytilasta:

Opasteista ja valaisimista huomattavan suuri osa on epäkunnossa.

Liityntäpysäköintipaikat ovat epätasaisesti kuormittuneet. Lisäksi niitä käytetään ilmeisesti melko sekavasti (kiinteistöpysäköintiä, terveyskeskuksen pysäköintiä, liityntäpysäköintiä). Liityntäpysäköintipaikkojen havaittavuus on paikoitellen huono ja opastus liityntäpysäköintiin on heikko.



Kuva 57.

YTV:n liityntäpysäköintilaskennat Puistolasta.

Aseman eri puolien käsittely ja olosuhteet eivät ole tasapainossa. Puistolan puolella meluntorjunta on hoidettu meluaidalla asutuksen ja kevyen liikenteen yhteyden suuntaan. Kevyen liikenteen yhteys on korkeatasoisesti rakennettu ja hoidettu (kivimuurit, istutukset, kaiteet).

Tapulikaupungin puolella ei ole meluntorjuntaa. Rata on rajattu verkkoaidalla. Jalankulun reittien opastus on puutteellinen. Pyörätelineet ovat huonossa kunnossa ja radanvarren alue epäsiisti, epämääräinen ja roskainen. Bussiterminaali, katu ja pysäköintialueet hahmottuvat laajana avoimena, pääosin asvaltoituna alueena, joka toimii ajoneuvoliikenteen ehdoilla. Radan suuntaisella kadulla ajetaan kovaa, mahdollisesti ylinopeutta. Kadun suuntaiset bussipysäkit ovat meluisia, tuulisia ja epäviihtyisiä.

Tapulikaupungin puolelta esteetön yhteys asemalle on pitkä ja vaikeasti löydettävissä.

Asemalla ei ole lämmintä sisätilaa.

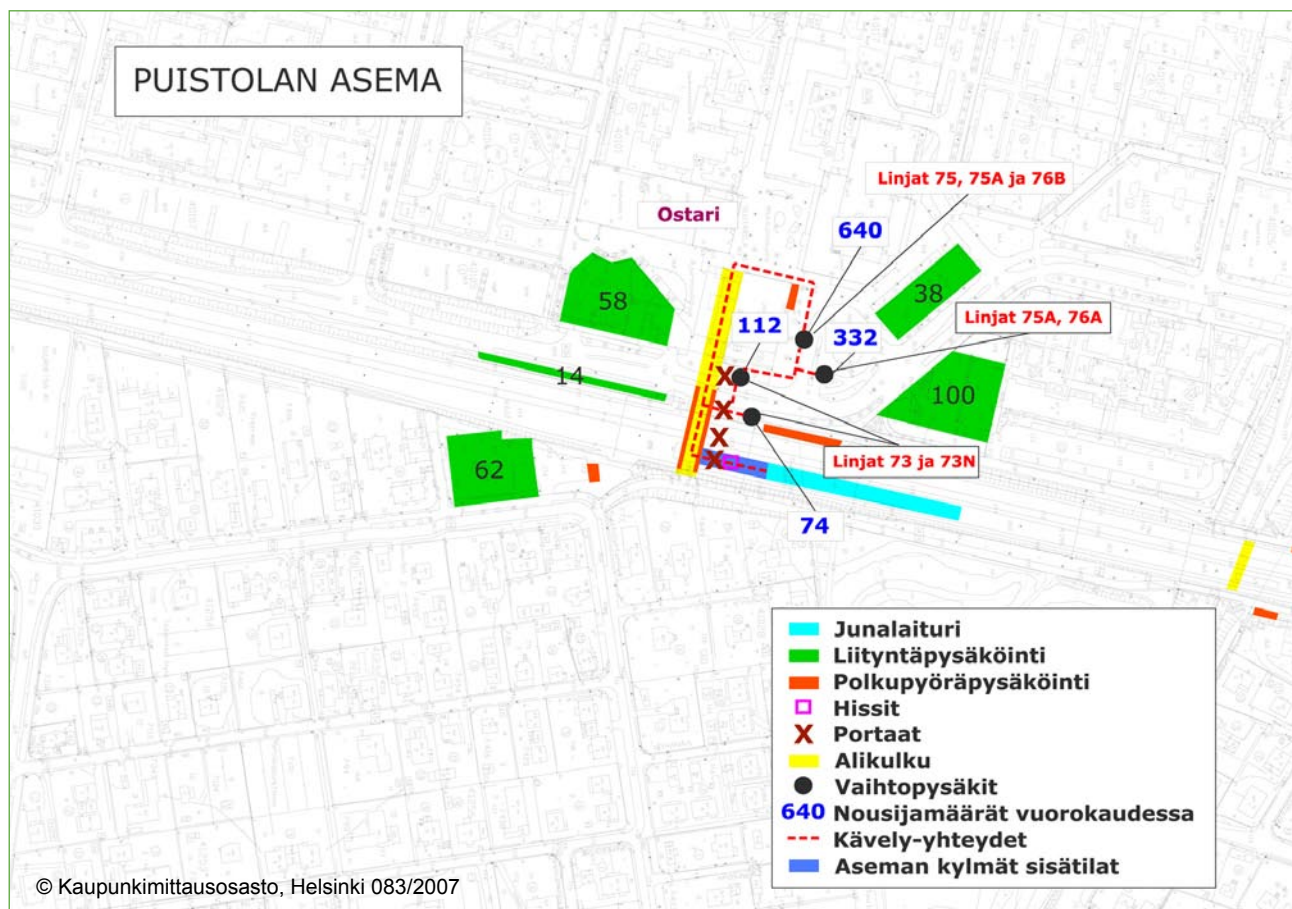
Aseman lattia on liukas.

Paikoin alikulkutunnelista johtavien portaiden varsilla on harmaat ankeat seinät.

Busseille mentäessä alikulkutunnelissa ei ole hissiä, ainoastaan portaat. Luiskaa pitkin joutuu kiertämään ostoskeskuksen kautta.

Kaikilla bussipysäkeillä ei ole sadekatosta/tuulisuojaa eikä penkkiä.

Maatullinaukion bussipysäkki on (linjat 73 ja 73N) tuulinen paikka, eikä tuulensuojaa ole.



Kuva 58.
Puistolan asema-alueen pohjakartta ja nykyjärjestelyt.



*Kuva 59.
Aseman laiturialueella on informaationäytöt ja tuulensuojia.*



*Kuva 62.
Laiturialueelta näkyy bussiterminaali.*



*Kuva 60.
Aseman kylmissä sisätiloissa on wc:t.*



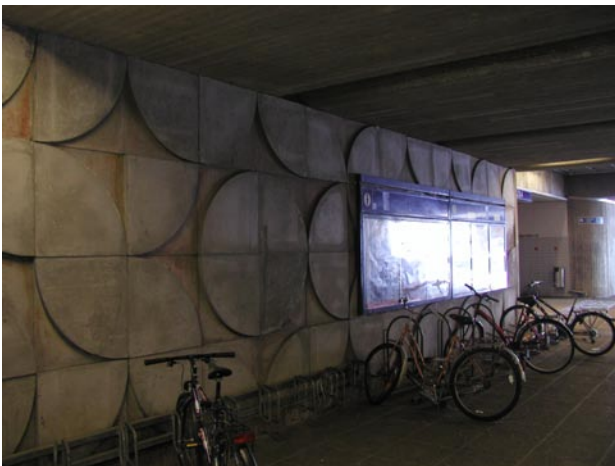
*Kuva 63.
Alikulkutunnelin bussimonitori.*



*Kuva 61.
Hissit ja ilmaislehtien jakelu.*



*Kuva 64.
Alikulkutunnelin maalaukset ja polkupyöräparkit.*



*Kuva 65.
Alikulkutunnelin seinäkoristeita.*



*Kuva 66.
Alikulkutunnelin suuaukko on tyylikäs.*



*Kuva 67.
Maatullinaukion vaihtopysäkki on epäviihtyisä.*

3. YHTEISIÄ PARANNUSTOIMENPITEITÄ

3.1. YLEISTÄ

Asemat ovat nykyisellään uniikkeja ja yksilöllisiä. Asemakohtaisilla erilaisilla tyyleillä on haettu ja tullaan hakemaan nimenomaan ilmeikkyyttä, jotta ne erottuvat toisistaan. Asukkaiden ja käyttäjien tulee kokea tunnuspiirteiden myötä asemat omikseen.

Asemia yhdistäviä tekijöitä ovat luontaisesti itse rata sekä opastus- ja informaatiojärjestelmät, samoin ainakin suurelta osin laiture- ja valaisinkalusteet sekä suoja-aidat. Asemia yhdistäviä tekijöitä voivat olla opastus- ja informaatiojärjestelmien lisäksi ainakin suurelta osin yhtenäisin periaattein toteutetut laiturialueen kiveys-, kaluste- ja valaistusjärjestelyt sekä suoja-aidat.

3.2. VALVONTA JA VARTIOINTI

Valvontaa ja vartiointia on liian vähän ja se on liian hajautettua. VR:n ja RHK:n asemia valvotaan ja vartioidaan eri sopimuksilla kuin Helsingin asemia. Asemilla ei täten ole myöskään yhteistä kameravalvontaa eikä turvakeskusta. Vaikka tässä työssä ei voida tehdä ratkaisuja edellisten osalta, esitetään tämän osalta kahta toimenpidettä harkittavaksi:

- keskitetyn kameravalvontajärjestelmän toteutusselvityksen laadinta esimerkiksi RHK:n johdolla
- valvonnan ja vartiointin keskittäminen esimerkiksi RHK suunnitteilla olevaan turvakeskukseen.

”Kovan” valvonnan ja vartiointin lisäksi on luonnollisesti haettava pehmeämpiä ratkaisuja. Tällaisia ovat esimerkiksi liiketoiminnan sijoittaminen asematiloihin. Liiketoiminnan saaminen on kuitenkin vaikeaa, koska yritystoiminta ei yleensä ole kannattavaa juna-asemilla. Esimerkiksi Pohjois-Haagaan on etsitty kioskin pitäjää jo pidempään, mutta halukkaita ei ole löytynyt. Jatkotoimenpiteessä 3 esitetään Kannelmäessä kunnostettavan asematilan vuokralaisen selvittämistä.

Yksi vaihtoehtoa on toiminnan keskittäminen selkeästi vielä nykyistä enemmän vaihtoasemilla, jolloin näistä tehtäisi niin houkuttelevia ja suuria kokonaisuuksia, että myös liiketoiminta tulisi kannattavaksi.

Myös polkupyöräpysäköinti ja liityntäpysäköinti on saatava valvonnan piiriin siten, että valvonasta myös ilmoitetaan näkyvästi. Tällöin vältetään ilkeillä ja pyöriä uskalletaan paremmin jättää juna-asemille.

3.3. HUOLTO JA YLLÄPITO

Huolto ja ylläpito on erittäin tärkeä tekijä, joka on valitettavan heikolla tasolla jokaisella asemalla. Asemakohtaiset erot ovat lisäksi huomattavia. Nykyisin käytössä oleva malli, että jokainen vastaa oman alueensa huollosta ja ylläpidosta ei toimi. Kunnossapitorajat ja kunnossapitomallit (VR, RHK, kaupunki) tulee tarkistaa kunnossapidon kannalta järkeviksi.

Yksi ongelma on huolto- ja ylläpitosopimukseen liittyvät pitkät sopimusketjut. Aseman omistajalla saattaa olla sopimus isännöitsijätoimiston kanssa aseman huolto- ja kunnostustöitä. Isännöitsijällä on puolestaan sopimukset omien huoltoyhtiöiden kanssa. Lisäksi aseman omistajalla tai jollakin toisella aseman toimijalla on suoria huolto- ja ylläpitosopimuksia erilaisten laitetoimittajien kanssa, (esimerkiksi hisseistä, liukuportaista, info- ja kuulutuslaitteista). Jos missään, niin tällaisessa ketjussa heikoin lenkki määrittelee palvelun laatutason.

Jatkossa kunnossapidon ja huollon kannalta olisi hyvä, että tietyt peruskalusteet olisivat samanlaisia ainakin saman rataosuuden asemilla. Kaikkien asemien kohdalla parantamistoimenpiteet tulee suunnitella kunnossapito ja huolto-toimenpiteet jo suunnitteluvaiheessa huomioon ottaen.

Suunnitteluratkaisuja tehtäessä olisi yhä enemmän lähdeittävä ratkaisujen elinkaarikustannuksista eikä investointikustannuksista.

3.4. VALAISTUS

Valaistus on luonteva ja näkyvä parannustoimenpide kaikille asemille ja voidaan toteuttaa nykyisten tehokkaiden valaisimien avulla valaistuksen uusimishankkeiden yhteydessä. On syytä huomioida ELSA-hanke (www.elsa.fi) ”VALOIS” (Esteetön valaistus ja selkeät kontrastit asema-alueilla).

Valaistus toteutetaan lamputta, joilla on hyvä värinvalaistus. Valonlähteet valitaan pitkäikäisiksi (monimetallilamput tai uudet loisteputkivalaisimet) ja valaistusratkaisu suunnitellaan häikäsemättömäksi ja ilkeivallan kestäväksi. Valaistus suunnitellaan siten, että vaakapintoja pölylle tai lintujen pesimiselle ei synny. Mahdollisuuksien mukaan käytetään myös epäsuoraa valaistusta (erityisesti sisätiloissa).

Etenkin ulkotiloissa valaisinten tulee olla hyvin ilkeivallan kestäviä ja helposti kunnossapidettäviä.

Aseman hahmottamisen helpottamiseksi valaistuksen tulee erottaa asemarakennus ja asema ympäristöstään. Asema-alueilla voidaan käyttää ohjaavaa valaistusta, erityisesti pääsisäänkäyntiä sekä pääjalankulkureittejä tulee korostaa valaistuksen avulla. Valaistuksessa ei tule olla jyrkkiä muutoksia liikuttaessa asema-alueella. Sisä- ja ulkovalaistuksen tulee muodostaa katkeamaton turvallinen valotila. Valonlähteillä tulee olla hyvät värinvalaistus-ominaisuudet, joten esimerkiksi suurpainenaatrium-valaisimia tulee välttää.

Valaisimien huoltovälin tulee olla 50 000 h. Tällöin paras huoltotoimenpide on yleensä koko valaisimen vaihto, koska tekniikka on tänä aikana ehtinyt kehittyä merkittävästi.

3.5. INFORMAATIO JA OPASTUS

Opastus- ja informaatio on laitettava kaikilla asemilla hyvälle tasolle huomioiden mm. seuraavat asiat:

- osalta asemia puuttuu junaliikenteen dynaaminen info
- laiturialueilta on lähes kaikilta asemilta suhteellisen hankala löytää vaivattomasti opastus viereisille linja-autoliikenteen vaihtopysäkeille sekä kaduille tai esimerkiksi ostoskeskukseen. Tämä on syytä laittaa kuntoon kaikilla asemilla. Kuvaopasteet busseille voisivat yleisesti ottaen olla isompia, jotta ne havaitaan helpommin
- selkeiden opastusvirheiden korjaaminen

- bussipysäkeille sähköinen näyttötaulu olisi kaikista paras ratkaisu vaihtoasemilla, vrt. metroasemat
- toteutettaviin uusiin pyörätelineisiin tulisi laittaa selkeät käyttöohjeet.

Lisäksi seuraavia asioita tulee harkita

- raiteille opastuksen yhteyteen on mahdollista lisätä tietoa siitä, miltä raiteelta juna lähtee mihinkin suuntaan. Tämä on toteutettu joillakin asemilla, mutta ei kaikilla. Tässä on kuitenkin huomioitava se, että häiriötilanteissa opastus antaa virheellistä tietoa, jos raidejärjestelyjä joudutaan muuttamaan
- kaikille asemille on mahdollista toteuttaa näkövammaisia varten lyhyen kantaman radioverkko, josta kuuluisi radiovastaanottimen avulla aikataulu- ja poikkeusinfotietoja.

Kaikilla asemilla on opastuksessa ja informaatioissa saavutettava ”Kehäratataso”.

3.6. ESTEETTÖMYYS

Esteettömyys, ohjaavuus ja turvallisuus ovat ensisijaisia tavoitteita asemien ja laiturialueiden parantamisessa. Esteettömyyden kannalta olennaisia ovat matkaketjujen jatkuvuus ja palvelujen saavutettavuus. Esteettömyyden tulee toteutua ympärivuotisesti, mihin rakenteiden kunnossapidolla ja valaistuksella on tärkeä merkitys.

Esteettömyystavoitteiden määrittelyä ja toimenpiteiden suunnittelua ohjeistetaan mm. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategiassa, RT-korteissa, asemia koskevissa esteettömyysohjeissa, ELSA-ohjelman (www.elsa.fi) asema-alueita koskevat hankkeissa kuten ”PASI:ssa” (Pasilan aseman esteettömyyskarttoitus ja toimenpideohjelma) ja ”VALOIS:issa” (Esteetön valaistus ja selkeät kontrastit asema-alueilla) sekä kaupunkien laatimissa ”SuRaKu” esteettömän rakentamisen ohjeissa.

SURAKU:n viimeisten ohjeiden mukaisesti asemien esteettömyyden kävely-yhteyksillä ei tule olla

yli 30 – 40 mm korkeita kynnyksiä liikuntarajoitteisten liikkumisen helpottamiseksi. F1 Suomen rakentamismääräyskokoelmassa esitetään esteettömälle rakennukselle 20 mm kynnyksen tarkoittaen lähinnä ulko-ovien ja hissien kynnyksiä. Asemalaiturit tulee korottaa tilanteen mukaan laiturin ja vaunun välisen raon pienentämiseksi. Laituri- ja asema-alueiden kiveykset ja reunapalkit sekä kalusteet ja opastaulut tulee toteuttaa esteettömyystavoitteiden mukaisina.

Asemakohtaisesti on varmistettava, että näkövammaisten ja heikkonäköisten opastusreitit ovat kunnossa ja jatkuvia. Ohjaavat reitit ja turvallisuusopastus voidaan toteuttaa erilaisten pintamateriaalien, opasteiden ja kaiteiden sekä riittävien värikontrastien ja valaistuksen avulla. Opasteet ja ohjaavat reitit tulee toteuttaa kaikilla asemilla yhtenäisten periaatteiden mukaan.

Laiturialueiden reunaan, riittävän etäälle reunapalkista tulee sijoittaa väritykseltään ja tekstuuriltaan laiturialueen peruskiveyksestä erottuva kontrastinen varoitusraita

- esimerkiksi vaalea / valkoinen uritettu laattaraita, jonka molemmiin puoliin mustat raidat lisäämässä kontrastia peruskiveykseen (ks. kuvat 68 ja 69)

Asema-alueiden portaiden yleisvärin tulee olla vaalea, jotta askelmien varjot näkyvät. Kaikkien portaiden etureunat merkitään tummilla korostusraidoilla (Valois 2006). Portaiden ylä- ja alapuolella tulee olla varoittavat kiveykset. Portaisissa tulee olla kahden korkuiset käsijohteet (700 & 900 mm). Asemille, joilla on kattamattomia portaita, suositellaan portaiden sulanapitojärjestelmää.



Kuva 68.
Uritettu laattaraita

3.7. ODOTUSTILAT

Olemassa olevat sisätilat kunnostetaan mahdollisimman valoisiksi ja näkyviksi. Erityistä huomiota kiinnitetään hyvän kontaktin (katseyhteys, havainnollisuus, valaistusolosuhteet sisällä ja ulkona) saavuttamiseksi laiturialueelle. Huopalahden aseman portaikkotilat toimivat esimerkkinä hyvin toteutetusta ratkaisusta.

Laiturialueelle sijoitetaan riittävästi istuimia ja roskakoreja. Istuimet varustetaan selkänojilla, osa myös käsinojilla. Osa istuimista valitaan erikorkuisiksi palvelemaan eri käyttäjäryhmiä. Kalusteiksi valitaan helppohoitoisia, kestäviä ja tarkoituksenmukaisia tuotteita markkinoilta. Odotustilojen yhteyteen varataan selkeät ja kalustetut pyöräpysäköinnille varatut alueet.

3.8. SISÄTILAT

Nykyisiin, käytössä oleviin sisätiloihin kaivataan penkkejä, kahviautomaatti yms. palveluita viihtyisyyden kohottamiseksi.

Lämpimien sisätilojen puute on ongelma usealla asemalla. Sisätilat kaikilla asemilla kohottaisivat joukkoliikenteen palvelutasoa merkittävästi. Tiloja suunniteltaessa on huomioitava kuitenkin negatiivisten ilmiöiden (epäsosiaalinen käyttö) hallinta. Tämä koskee erityisesti WC-tiloja asemilla.

Asemien sisätilat, portaikot ja katetut alueet tulisi suunnitella mahdollisimman valoisiksi ja läpinäkyviksi, joista on hyvä katsekontakti laiturialueelle. Huopalahden aseman portaikkotilat ovat esimerkki hyvästä ratkaisusta.



Kuva 69.
Uritettu laattaraita

3.9. RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Rakennetun ympäristön parantamisessa ensisijaisia tavoitteita ovat asemien viihtyisyyden, toimivuuden ja turvallisuuden sekä asemien tunnistettavuuden ja orientoitavuuden parantaminen.

Viihtyisyyttä tulee parantaa yhdessä toimivuuden ja turvallisuuden kanssa välttämällä muodostamasta turvattomia, katveisia ja pimeitä alueita. Viihtyisyyteen ja turvallisuuden kokemiseen vaikuttavat visuaalisuuden ja toiminnallisuuden ohella mm. tilojen akustiikka, pienilmasto, valaistus, siisteys ja ympäristön elämyksellisyys.

Rakennettua ympäristöä parannettaessa tulee säilyttää ja vahvistaa aseman ominaispiirteet. Asemien ilme ja värit voidaan monin paikoin sovittaa ympäristöön nykyistä paremmin. Esimerkiksi rataa asutuksen ja katujen suuntaan rajaavat aidat voivat olla maalattuja ja ulkonäöltään rakennettuun ympäristöön sopivia (hyvä esimerkki on Huopalahti).

Alikulkujen ja tunnelien tulee olla vaaleita ja hyvin valaistuja sekä mahdollisuuksien mukaan myös aukotettuja, jolloin tilaan saadaan myös luonnonvaloa.

Alueiden ja rakenteiden kunnossapidettävyyteen sekä hoitorajoihin ja -vastuisiin tulee kiinnittää erityistä huomiota jo suunnitteluvaiheessa, jotta tilat pysyvät siisteinä, toimivina ja viihtyisinä.

3.10. LÄHTEITÄ

Kohti esteetöntä liikkumista, Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyys strategia, Liikenne- ja viestintäministeriö 2/2003

”SuRaKu” Esteettömän rakentamisen ohjeet www.hel.fi/helsinkikaikille

”Valois” Esteetön valaistus ja selkeät kontrasti alueet asema-alueilla, Liikenne ja viestintäministeriön julkaisuja 39/2006

Elsa –hanke, www.elsa.fi

4. JATKOTOIMENPITEET

Jatkotoimenpiteistä kiireellisimmät ovat:

1. Käynnistää kaikkien asemien yhteisen opastus-, informaatio- ja valaistussuunnitelman ja toteuttamishojelman laadinta. Suunnittelun aikana on oltava yhteydessä Kehäradan suunnittelijoihin ja Vantaan asemien idea selvityksen suunnittelijoihin. Vetovastuu on RHK:lla. Suunnittelutyön kustannusarvio on 30 000 - 50 000 euroa riippuen työn laajuudesta.
2. Suunnitelman mukaisten polkupyöräpaikkojen toteutus. Vetovastuu on joko HKSV:lla tai HKL:lla. Toteutuksen kustannusarvio 60 000 – 70 000 euroa.
3. Kannelmäen aseman hankesuunnitelman laatiminen. Työhön sisällytetään kunnostettavan asematilan vuokralaisen selvittäminen. Kannelmäen alueesta on tehty Helsingin kaupungin rakennusviraston toimesta Kannelmäen asemanseudun katu- ja puistosuunnitelma, joka on huomioitava suunnittelussa. Hankesuunnitelmassa joudutaan tutkimaan erilaisia ratkaisuja kaupallisten ratkaisujen pohjalta. Toteutuksen kustannusarvio riippuu hyvin paljon kaupallisesta ratkaisusta, peruskorjauksen laajuudesta ja valituista materiaaleista vaihdellen 1-4 miljoonan euron välillä. Hankesuunnitelman laatimiseen on varattava 4-6 kk ja sen kustannusarvio on 30 000 – 50 000 euroa. Vetovastuu on HKL:lla tai mahdollisesti HKR:lla.
4. Laatia yleissuunnitelma esteettömyys- ja viihtyisyystoimenpiteistä. Työ kannattaa tehdä yhtenä kokonaisuutena, vaikka suunnitelmat tulee laatia asemakohtaisesti. Ennen työn alkua on tärkeää, että tilaajaosapuolet ovat muodostaneet yhteisen tahtotilan ja luoneet käsityksen käytettävissä olevista taloudellisista resursseista. Vetovastuu on HKL:lla. Työ olisi erittäin luontevaa yhdistää Kehäradan toteutukseen. Suunnittelukustannus on 30 000 – 50 000 euroa.
5. Nykyistä paremman valvonnan ja vartioinnin aktiivinen edistäminen ja keskitetyn ratkaisun hakeminen (katso kappale 3.2). Vetovastuu on Ratahallintokeskuksella. Ensimmäinen toimenpide on yhteisen kameravalvontastrategian laatiminen. Strategian laatimisen kustannusarvio on 25 000 euroa.
6. Nykyistä paremman huollon ja ylläpidon aktiivinen edistäminen ja keskitetyn ratkaisun hakeminen (katso kappale 3.3). Tätä tulee kehittää toimijoiden yhteistyöllä ja vetovastuu tulee jatkossa määrittää.

Seuraavan ryhmän muodostavat:

7. Huopalahden bussitunnelissa luvattoman ajonestäminen ja pientenliikenneturvallisuustoimenpiteiden toteutus.
8. Puistolän jatkosuunnittelun käynnistäminen. Suunnitelma ehdotetaan laajennettavaksi myös liikenneturvallisuuden ja -ympäristön parannussuunnitelmaksi ja tehtäväksi yhteistyössä lähiöprojektin kanssa.
9. Malmin jatkosuunnittelun käynnistäminen, joka esitetään laajennettavaksi asemasuunnittelusta Malmin asema-alueen kehittämissuunnitelmaksi.
10. Pohjois-Haagan liityntäpysäköintialueen jatkosuunnittelun käynnistäminen.
11. Huopalahden bussitunnelin kapasiteettitarastelu, joka soveltuisi hyvin esimerkiksi opinnäytetyöksi (erikoistyöksi) TKK:n liikennelaboratoriossa.

Ideakorteissa on viitattu näihin jatkotoimenpiteisiin aina tarpeen mukaan.

LIITTEET:

IDEAKORTTI HUOPALAHTI 1: Peruspalvelutaso

IDEAKORTTI HUOPALAHTI 2: Iso liityntä

IDEAKORTTI POHJOIS-HAAGA 1: Peruspalvelutaso

IDEAKORTTI POHJOIS-HAAGA 2: Liityntäpysäköintialueen kunnostus

IDEAKORTTI KANNELMÄKI

IDEAKORTTI MALMINKARTANO: Uudessa suunnitelmassa huomioitava

IDEAKORTTI MALMI 1: Peruspalvelutaso

IDEAKORTTI MALMI 2: 'Kamppi 2'

IDEAKORTTI PUISTOLA 1: Peruspalvelutaso

IDEAKORTTI PUISTOLA 2: 'Tapulikaupungin rauhoitus'

IDEAKORTTI HUOPALAHTI 1: Peruspalvelutaso

1. Valaistus

Bussitunnelin valaistusta parannetaan kauttaaltaan ja erityisesti odotusalueiden hämärät nurkat varustetaan lisävalaistuksella. Asemalaituri-alueiden ja erityisesti porras- ja hissiyhteyksien valaistus tarkistetaan ajanmukaiseksi ja suunnitellaan tarpeen vaatiessa täydentävät valaistusratkaisut. Katso myös kappale 3.4.

Kustannusarvio: 30 000 - 50 000 euroa.

Jatkotoimenpide 1 ja/tai 7.

2. Viihtyisyys

Laiturialueella tulee lisätä erikorkuisia penkkejä koko laiturin matkalle ja ainakin osa penkeistä tulee olla käsinojilla varustettuja ja tuulelta suojattuja.

Alatasolle voidaan toteuttaa esimerkiksi videokuvaa laiturialueesta, jolloin tätä isoa ja nykyisin täysin tyhjänä olevaa tilaa voitaisiin käyttää odotustilana. Näytöstä nähtäisiin selvästi, milloin juna tulee ja tällöin ehtisi vielä siirtyä laiturialueelle.

Mahdollisuuksien mukaan aseman sisätiloihin sijoitetaan maksulliset wc:t sekä penkkejä matkustajia varten. Penkkien varustelu on oltava sellainen, että ne eivät mahdollista laajamittaista oleskelua tai yöpymistä odotustilassa. Odotustilojen valvontaan on käyttömukavuuden kohottamisen yhteydessä kiinnitettävä riittävästi huomiota. Esimerkiksi näkyvä kameravalvonta lisää joukkoliikenteen käyttöturvallisuuden tunnetta.

Kustannusarvio riippuu valituista toimenpiteistä.

Jatkotoimenpide 4.

3. Kiinteä opastus ja informaatio

Laiturialueelle lisätään selkeät opasteet bussipysäkeille. Lisäksi aseman viereiset kadut voidaan ilmoittaa uloskulkuväylien yhteydessä.

Koska bussitunnelin opastus on puutteellinen ja osittain harhaanjohtava, niin se on laitettava kuntoon.

Raiteille ohjauksen yhteyteen harkitaan lisättäväksi tieto, mihin suuntaan miltäkin raiteelta juna lähtee.

Joukkoliikenteen linjakartat laitetaan seiiniin näkyviin sekä asemalle että bussitunneliin.

Henkilöautoliikenteelle nykyistä paremmin opasteita asemalle ja liityntäpysäköintiin tultaessa.

Kustannusarvio: Opastuksen korjaamisen kustannusarvio on yhteensä alle 10 000 euroa.

Jatkotoimenpide 1.

3. Esteettömyys

Kaikkiin asema-alueella oleviin portaisiin suositellaan kahden korkuisia käsijohteita (osassa on jo). Kattamattomiin portaisiin suositellaan myös sulanapitojärjestelmää.

Osan laiturialueen penkeistä tulee olla korkeampia ja käsinojalla varustettuja.

Mikäli esteettömyyttä halutaan korostaa, niin bussitunnelissa suojateiden kohdalla olevia reunakiviä voidaan madaltaa entisestään.

Kustannusarvio: Portaiden käsijohteiden ja penkkien uusimiseen 30 000 euroa ja portaiden sulanapitojärjestelmiin 20 000 euroa.

Jatkotoimenpide 4.

4. Polkupyöräpaikat

Lisätään pyöräteline aseman kauimmaisen tunnelin varteen (kuva 70), jossa polkupyörille ei ennestään ole pysäköintimahdollisuutta. Telineet kiinnitetään seinään siten, että pyörät ovat pysäköinnissä tunnelin suuntaisesti.

Kustannusarvio: 10 kpl tunnelin seinään sijoitettavia telineitä. Yhteensä 1200 euroa.

Jatkotoimenpide 2.

5. Bussitunneli

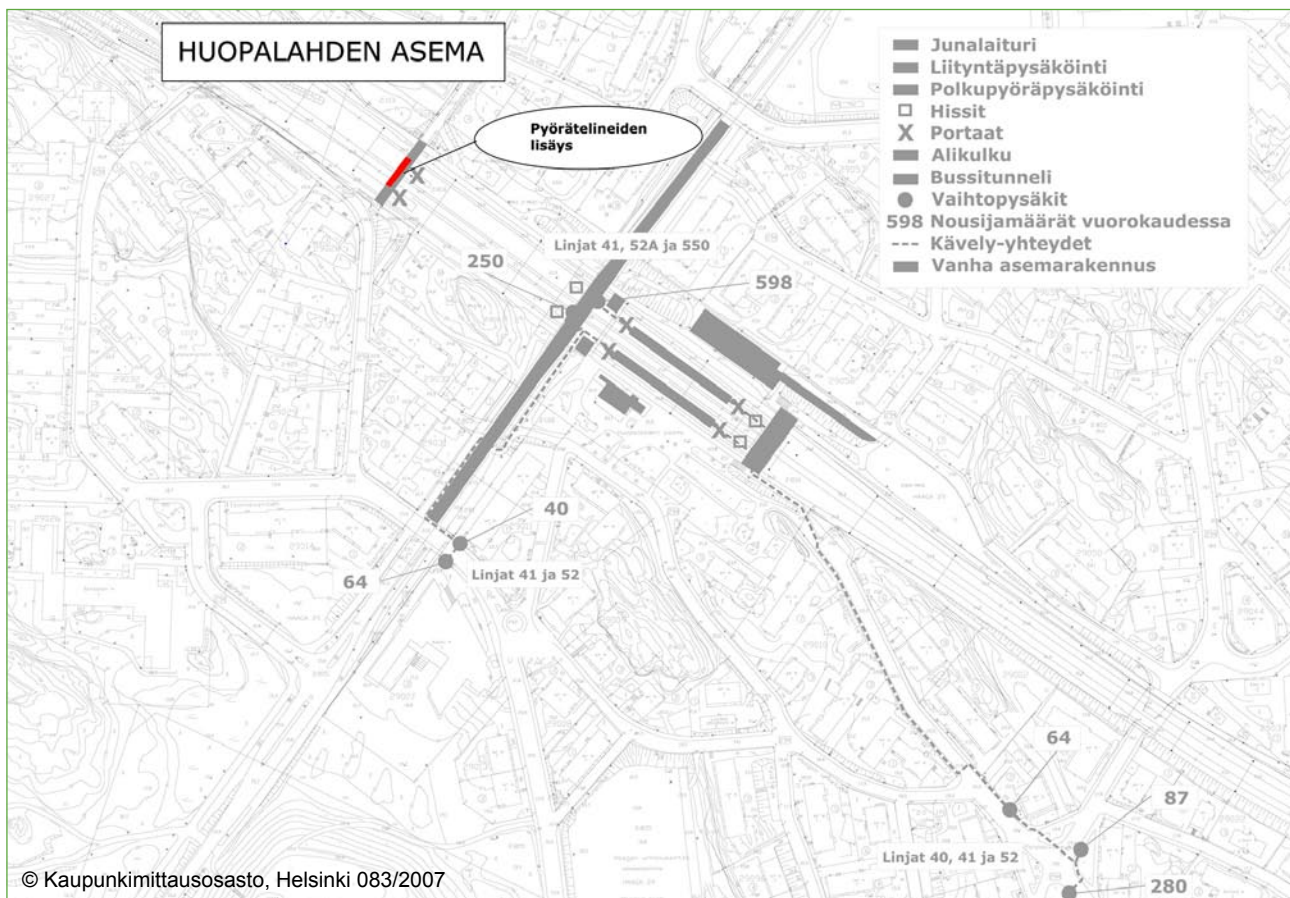
Bussitunnelissa henkilöautoliikenteen läpiajo täytyy pystyä kieltämään. Nykyisin bussitunnelin suulla on vain pieni ajokieltomerkki. Tätä voisi korostaa ainakin isommalla kieltomerkillä ja lisäkilven tekstillä. Lisäksi bussitunnelissa läpiajoa ja ylinopeuksia voidaan ehkäistä kameravalvonnalla tai erilaisten fyysisten toimenpiteiden avulla. Kameravalvonta on suunniteltava yhteistyössä poliisin kanssa. Bussitunnelin turvallisuuden ja viihtyisyyden parantamiseksi tulee harkita seuraavia toimenpiteitä:

- Ajonopeuden alentaminen telemaattisin ja rakenteellisin keinoin

- Varoitusvalot sekä jalankulkijoista että busseista
- Estetään yksityinen autoliikenne tarvittavin keinoin
- Rajoitetaan nopeuksia suojateiden kohdalla
- Parannetaan akustiikka
- Umpinaisen rajaavan seinäkkeen aukottaminen
- Hisseiltä tullessa esimerkiksi napista painettaessa koneellisesti aukeavat ovet.

Kustannusarvio riippuu valituista toimenpiteistä.

Jatkotoimenpide 7.

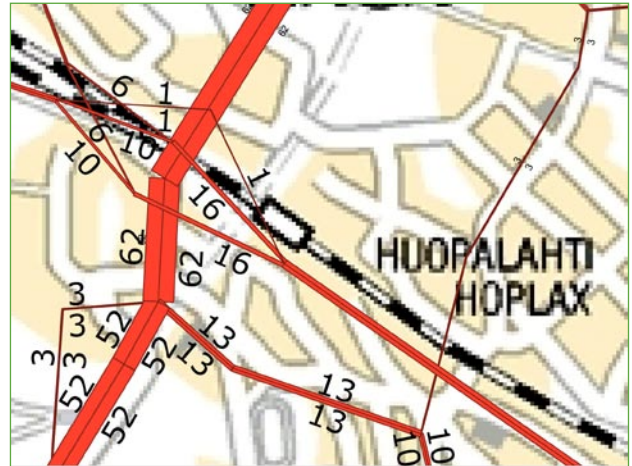


Kuva 70.
Uuden polkupyörätelineen sijoittaminen Huopalahden asemalle.

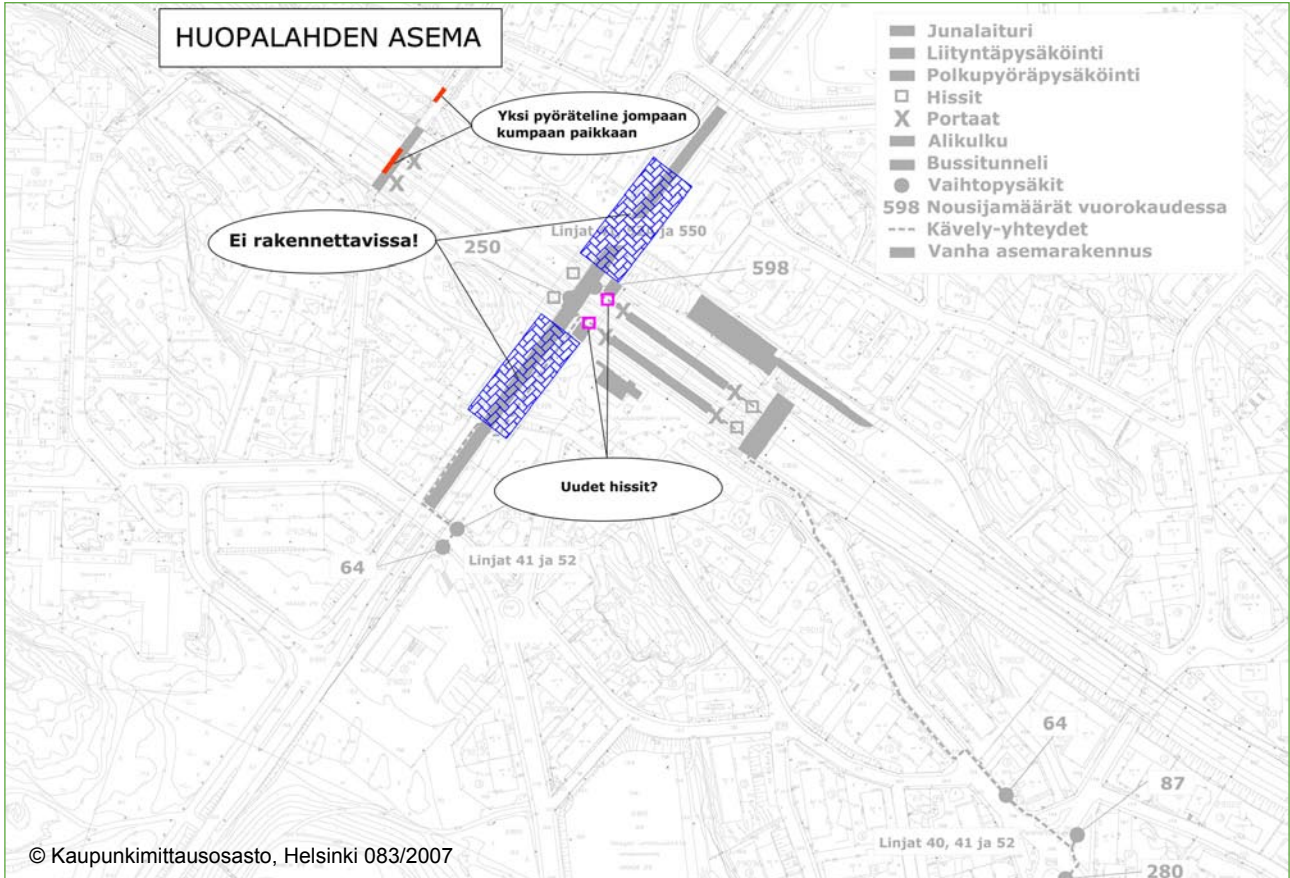
IDEAKORTTI HUOPALAHTI 2: Iso liityntä

Nykyinen joukkoliikenne joukkoliikennetunnelissa koostuu kolmesta linjasta (41, 52A, 550), joiden maksimitarjonta on 19 vuoroa/h. Helsingin isossa liittynässä on suunniteltu bussitunnelin linjamääräksi yhdeksän, jolloin ruuhka-aikana tunnelissa liikennöisi enimmillään 62 vuoroa tunnissa suuntaansa kuvan 71 mukaisesti.

Kuten kuvista 72 ja 73 ilmenee, niin tunnelin laajentaminen on erittäin suuritoiminen toimenpide. Myöskään linja-autoliikenteelle ei ole löydettävissä muita luontevia vaihtopysäkkipaikoja tunnelin lisäksi. Bussitunnelin kapasiteetti on siis rajoitettu, mutta nykyisellään se ei ole läheskään maksimissaan. Teoreettisesti joukkoliikenteen suunnitteluohjeiden mukaan maksimivälityskyvyt ovat 15 lähtöä/h/laituri, tulolaituriin 30 lähtöä/h/laituri ja tavalliselle kaksoispysäkillä 100 lähtöä/h/laituri. Huopalahden tunneli



Kuva 71.
Huopalahden suunnitellun linjaston vuoromäärät huipputuntia kohden (HKL C:1/2006 Iso liityntä).



Kuva 72.
Huopalahden asema-alueen rajoitteita ja uusien hissien sijainti.

on kuitenkin tiukan rakenteelliseen mitoituksen takia erikoisen häiriöherkkä ja bussiliikenteen toimivuus huipputuntina tulee tarkastaa esimerkiksi simuloinneilla ja selvittää, kuinka paljon bussitunneli pystyy varmuudella välittämään bussiliikennettä.

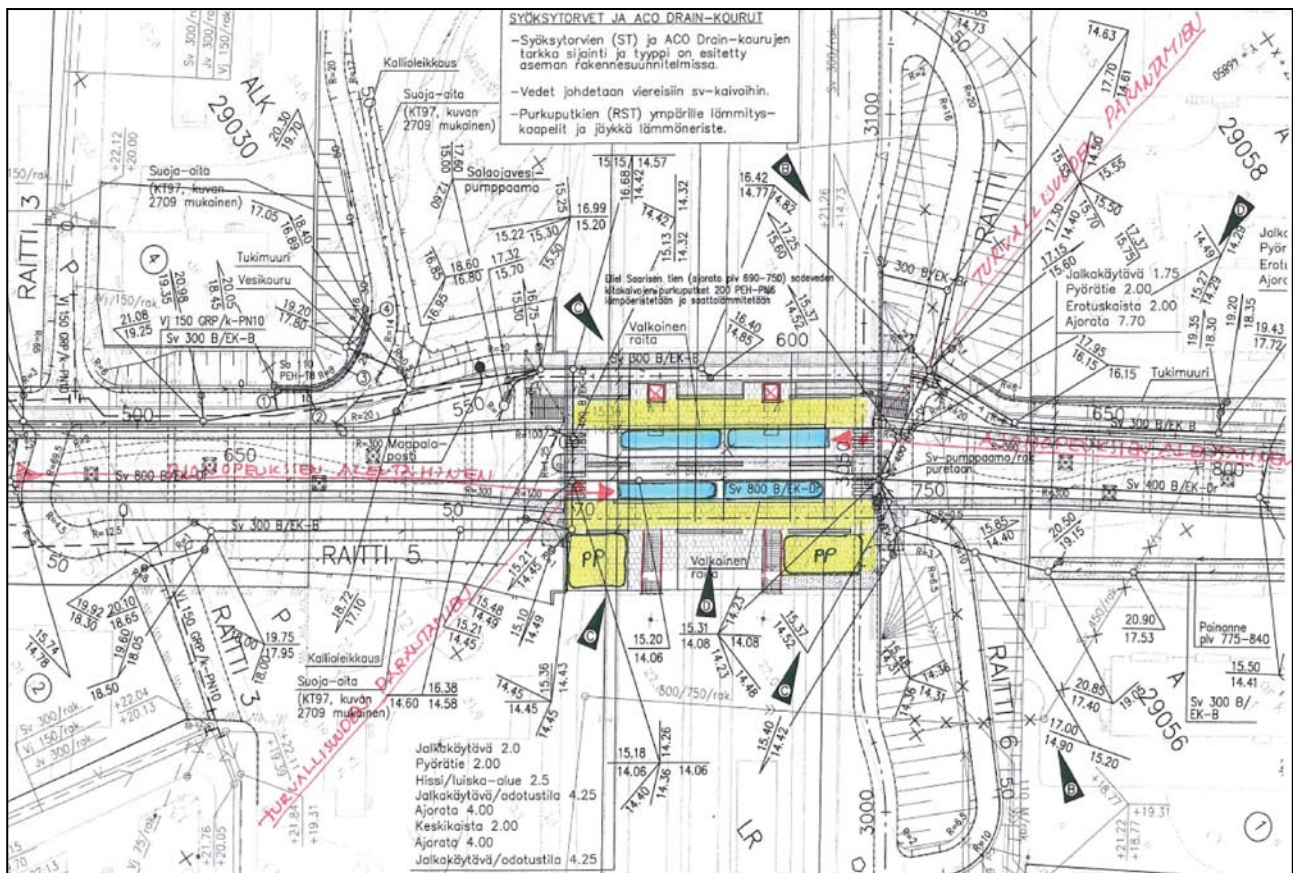
Jatkotoimenpide 11.

Lisäksi siirryttäessä mahdollisesti paljon suurempaan liityntään tulee harkittavaksi seuraavat asiat:

- aseman alatasolla olevassa isossa sisätilassa on ennen ollut lipunmyynti. Nykytilanteessa kioskia tai muuta vastaavaa toimintaa ei ole. Mikäli tämä tyhjä tila saataisiin edelleen käyttöön, parantaisi se palveluja, viihtyisyyttä ja turvallisuuden tunnetta. Vaihtoehtona voisi olla esim. kahviautomaatti, musiikkia yms. Tilojen uusiokäyttöä suunniteltaessa on huomioitava negatiivisten tekijöiden (mahdollinen epäsosiaalinen käyttö) eliminointi. Hallitussa käytössä lämmitetyt sisätilat ilmastossamme kohottavat joukko liikenteen palvelutasoa huomattavasti

• vaihto bussin ja junan välillä on jo nykyisin tehtävissä katon alla, kun käytetään portaita. Kapea asemalaituri vaikeuttaa, tai peräti estää katosten laajentamisen niin, että hisseiltäkin olisi junaan katettu yhteys. Jos aseman kohentamisessa tulevaisuudessa päädytään rakentamaan uudet hissit (kuva 72) tai siirtämään hissien paikkaa (nyt esteettömyyden kannalta hissien sijainti on huono), on tällöin myös kattaminen mietittävä kokonaisuutena uudelleen

- bussi-info tulee laajentaa koskemaan myös muita kuin Jokeri-linjaa.



Kuva 73. Huopalahden bussitunnelin rajoitteita ja parannustoimenpiteitä.

IDEAKORTTI POHJOIS-HAAGA 1: Peruspalvelutaso

1. Viihtyisyys

Asematilojen viihtyvyyttä voidaan lisätä sijoittamalla autoituneisiin sisätiloihin penkkejä, roskakoreja ja muita mahdollisia matkustajapalvelukalusteita. Laiturialueilla lisäpenkkien tarve on ilmeinen. Entisen kioskitilan julkisivujen kohentaminen vaikuttaa olennaisesti aseman viihtyvyyteen (räikeä mainosväritys poistetaan). Tilan uusiokäytöllä olisi myös positiivinen vaikutus aseman viihtyvyyteen. Nykyiset wc-tilat kunnostetaan ja muutetaan maksullisiksi.

Matkustajapalveluvarustuksen kohentamiseksi esitetään laadittavaksi kokonaissuunnitelma, joka muodostuu osaksi aseman toimintojen parannussuunnitelmaa.

Jatkotoimenpide 4.

2. Opastus ja informaatio

Aseman sisätiloihin toteutetaan junamonitorit (3 kpl) ja laiturialueelle raidenäytöt (2 kpl).

Lassilan opasteeseen lisätään bussin kuva, koska Lassilan vaihtopysäkit ovat siellä.

Henkilöautoliikenteelle opasteita asemalle ja liityntäpysäköintiin tullessa.

Bussipysäkeille opastusta parannetaan niin, että niiltä lähtevät linjat selviävät.

Opastukseen liittyvät virheet korjataan.

Bussien linjakartat lisätään.

Kustannusarvio: Sähköinen informaatio 45 000 euroa ja kiinteät opasteet 5000 euroa.

Jatkotoimenpide 1.

3. Esteettömyys

Laitureille johtaviin portaisiin asennetaan käsi-johteet kahdelle korkeudelle (700 & 900 mm).

Hisseiltä laiturialueelle tullessa työnnettävät raskaat ovet tulee vaihtaa itseaukeaviksi liikuntarajoitteisten matkan helpottamiseksi.

Kevyen liikenteen ja ajoliikenteen alueet tulee rajata selvemmin toisistaan, vähintään selvällä kontrastiraidalla.

Kustannusarvio: Käsijohteiden korjaaminen 5000 euroa ja itseaukeavan oven asentaminen 6000 euroa.

Jatkotoimenpide 4.

Muita huomioita:

Pohjois-Haagan asemalla polkupyöräpysäköintipaikkoja on tarkastelujen mukaan tarpeeksi ja ne sijaitsevat lähellä asemaa, joten parannustoimenpiteitä ei tarvita.

Asemalla voisi myös ilmoittaa läheisten pysäkeiden lähtevät bussit muuttuvan informaation avulla, mutta sitä ei kuitenkaan esitetä tehtäväksi, koska kyseessä ei ole kovinkaan vilkas vaihtopysäkki.

IDEAKORTTI POHJOIS-HAAGA 2: Liityntäpysäköintialueen kunnostus

Ulkoalueelle tulee laatia kokonaisvaltainen parantamissuunnitelma (liikennejärjestelyt ja muut toiminnot, ympäristö, opastus ja valaistus). Nykyisellään asema ja ulkotilat ovat eriparia.

Parannusideoita

Kävely-, ajorata- ja pysäköintialueet tulee jäsentää ja rajata toisistaan nykyistä selkeämmin. Liityntäpysäköintialueella suojatiet voidaan korottaa ajonopeuksien hidastamiseksi ja kävelijöiden liikkumisen helpottamiseksi.

Pysäköintialueita pehmennetään ja rajataan istutuksilla. Kävelyalueet kivetään ja rajataan polareilla sekä kontrastisella reunuksella. Ohjauksella kontrasti- ja kohoraidoilla sekä varoittavilla kiveyksillä ohjataan näkövammaisten liikkumista asema-alueella.

Aseman hahmotettavuutta Kaupintien suuntaan parannetaan. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi lisäämällä opaste aseman länsi-seinään ja/

tai maalaamalla jo seinässä oleva asemaopaste enemmän kontrastoivalla värillä kuten valkoisella. Lisäksi Kaupintien varteen tulee lisätä autoilijoita asemalle opastavat kyltit.

Valaistusta tulee parantaa erityisesti sillan alla. Tutkitaan mahdollisuutta asentaa valaisimet sillan pilareissa oleviin koteloihin, jotka ovat tällä hetkellä peitetyt metallilevyillä. Valaistuksella voidaan myös korostaa sisäänkäyntejä ja jalankulkuyhteyksiä.

Sillanalusta voitaisiin myös elävöittää sillanalusen ja reunapalkin maalaamisella, mikä olisi suhteellisen edullinen toimenpide viihtyisyyden parantamiseksi ja aseman identiteetin vahvistamiseksi.

Kustannusarvio: Suunnitelman laatiminen 10 000–15 000 euroa ja toimenpiteet 70 000–100 000 euroa.

Jatkotoimenpide 10.



Kuva 74.
Suunnitelma Pohjois-Haagan liityntäpysäköintialueelle.

IDEAKORTTI KANNELMÄKI

Asemalle esitetään tehtäväksi aseman ja laiturialueen kokonaisvaltainen peruskorjaus rakenteiden, asemarakennuksen, ympäristön ja valaistuksen osalta. Peruskorjaus parantaa alueen sosiaalista tasa-arvoisuutta muihin saman radan asemiin, kuten esimerkiksi Huopalahteen ja Pohjois-Haagaan verrattuna. Asema-alueen statusta nostavat uusi korkeatasoinen kerrostalokortteli ja Kanneltalo. Huomioitavaa on myös se, että asemalla on paljon käyttäjiä verrattuna radan muihin asemiin.

Kannelmäen asema on aikansa asema-arkkitehtuurin varsin laadukas edustaja. Aseman rakenteiden ja rakennusten peruskorjaus tulee suorittaa alkuperäistä arkkitehtuuria kunnioittaen, kuitenkin siten, että nykyajan huollettavuus ja käytettävyydestavoitteet täyttyvät.

Asemarakenteiden ja entisen asemarakennuksen peruskorjauksen yhteydessä suunnitelmassa huomioidaan valaistuksen ja pintamateriaalien viihtyvyyteen vaikuttavat tekijät. Asema-alueet varustetaan penkeillä, roskakoreilla ja muilla matkustajapalveluvarusteilla tämän päivän vaatimustason mukaisiksi. Laiturialueille suunnitellaan myös tuulensuojaisia odotuspaikkoja.

Entisen asemarakennuksen peruskorjauksella on suuri vaikutus asemaympäristön viihtyvyyteen. Rakennukseen sijoitetaan maksulliset valvotut yleisö wc:t sekä liiketila sosiaalituloineen (esim. polkupyöräliike).

Hissien peruskorjauksen yhteydessä selvitetään mahdollisuutta korvata nykyiset hissikuilut ja hissit lasiseinäisillä ja läpinäkyvillä hisseillä.

Kunnossapidon tulee olla jatkuvaa ja töhryjen poistamisen välitöntä.

Vanhan asemarakennuksen vaihtoehtona on joko sen täydellinen purkaminen tai peruskorjaus. Mikäli peruskorjaus tehdään, täytyy tilan vuokralainen löytää etukäteen, jottei tehdä riskisijoitusta peruskorjaukseen. Mahdollisia seuraavia toimintoja ideoitiin vanhaan asemarakennukseen:

- nettikahvila
- polkupyöräkauppa
- Kanneltalon lisätoiminta
- nuorisokeskus
- kokoustila
- galleria
- kauppahalli
- kuntosali

Kannelmäen aseman sijainti on hyvä, joten tyhjälle tilalle toivoisi löytyvän käyttötarkoitus, jos ja kun se kunnostetaan. Jos paikalle saadaan yleishyödyllistä toimintaa, on saatavilla lähiörahastoavusta. Mikäli kysyntää tilalle ei ole, voidaan rakennus purkaa ja sen tilalle jättää avoin tila jalankululle, tyhjä tontti tai torimyyntipaikka.

Kustannusarvio: asemarakennuksen kunnostuksen voidaan arvioida olevan 750 000–1 500 000 euroa ja laiturialueen kiveyksen uusimiseen 100 000–150 000 euroa.

Jatkotoimenpide 3.

Info ja opastus

Ylikulkusillalle toteutetaan junamonitorit (2 kpl) ja laiturialueelle raidenäytöt (4 kpl). Lisäksi Kanneltalossa on hyvä olla junamonitorit. Informaatiototeutuksen kustannusarvio on 75 000 euroa.

Opastuksessa olevat virheet korjataan. Kannelmäen asemalla on esimerkiksi opasteet WC-tiloihin. Tilat ovat kuitenkin pois käytöstä ja kiinni, koska ne sijaitsevat kirpputorin takatilassa, eikä valvontaa tällöin ole.

Asema-alueelle opastus bussipysäkeille siten, että niistä selviää mitkä linjat lähtevät miltekin pysäkiltä.

Jatkotoimenpide 1 tai 3.

Pyörätelineet

Kannelmäen aseman pyörätelineet ovat hajallaan ja huonossa kunnossa. Tämän takia telineet vaativat laajaa uudistusta. Kannelmäen asemaseudulle on aiemmin tehty suunnitelma, jonka mukaan vanhat polkupyörätelineet poistetaan ja lähes kaikkien sijaintia muutetaan. Suunnitelma on huomioitu polkupyöräpaikkojen sijaintia mietittäessä. Uudet pyöräpysäköinnit näkyvät kuvassa 75.

Kustannusarvio: alle 10 000 euroa (70 kpl runkolukituksen mahdollistavia, mutta helppokäyttöisiä telineitä).

Jatkotoimenpide 2 tai 3.

Esteettömyys

Yhteydet laiturialueelle tulee tehdä esteettömiksi (tasoero ja kulkuesteongelmat). Ylikulkusillan portaisiin tulee asentaa käsijohteet kahdelle korkeudelle.

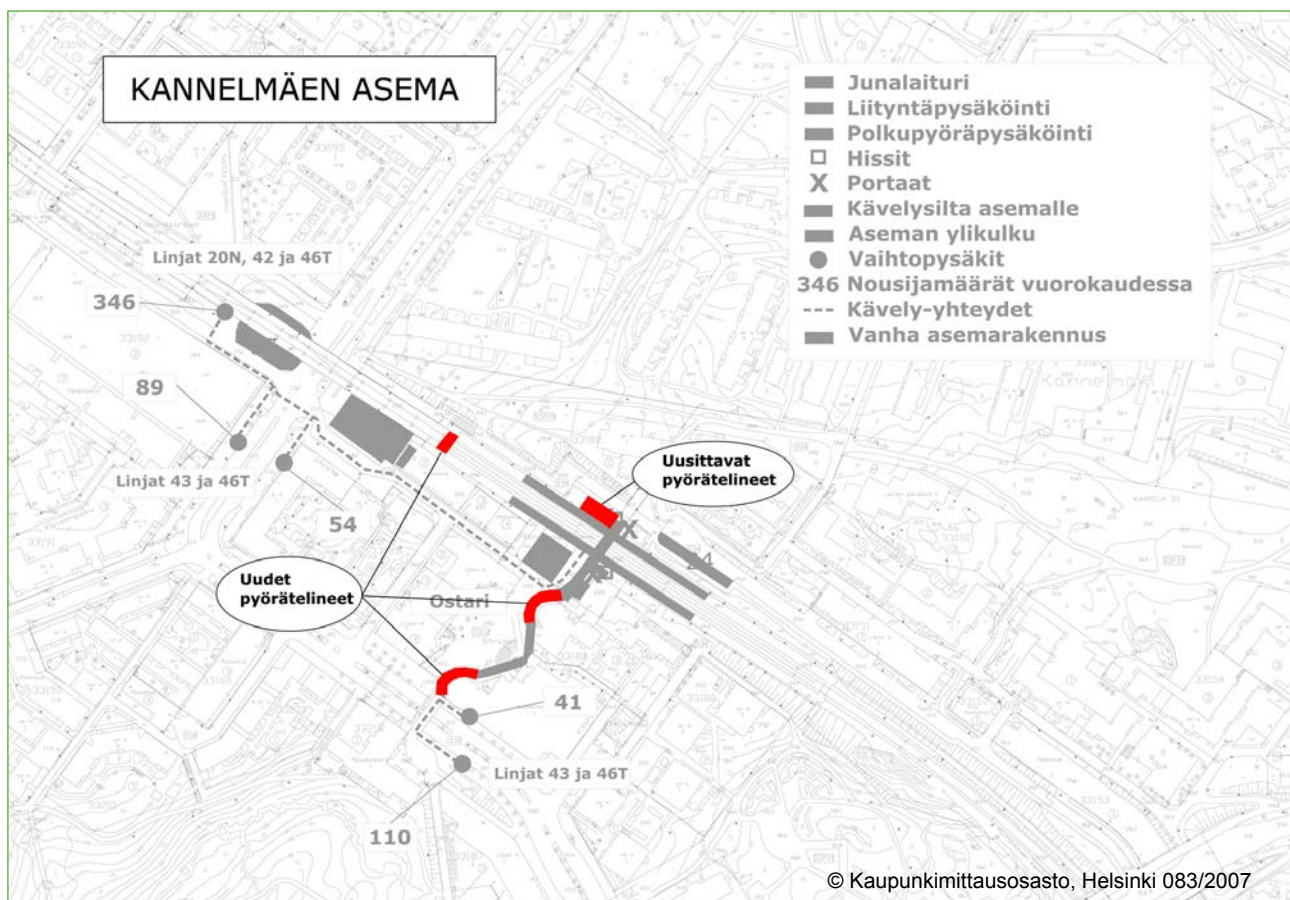
Laiturialueen reunaan asennetaan varoittavat kontrastiraidat ja tarvittaessa uusitaan koko laiturialueen kiveys. Kustannusarvio tasoerojen ja käsijohteiden korjaamiseen on 6000 euroa.

Jatkotoimenpide 3 tai 4.

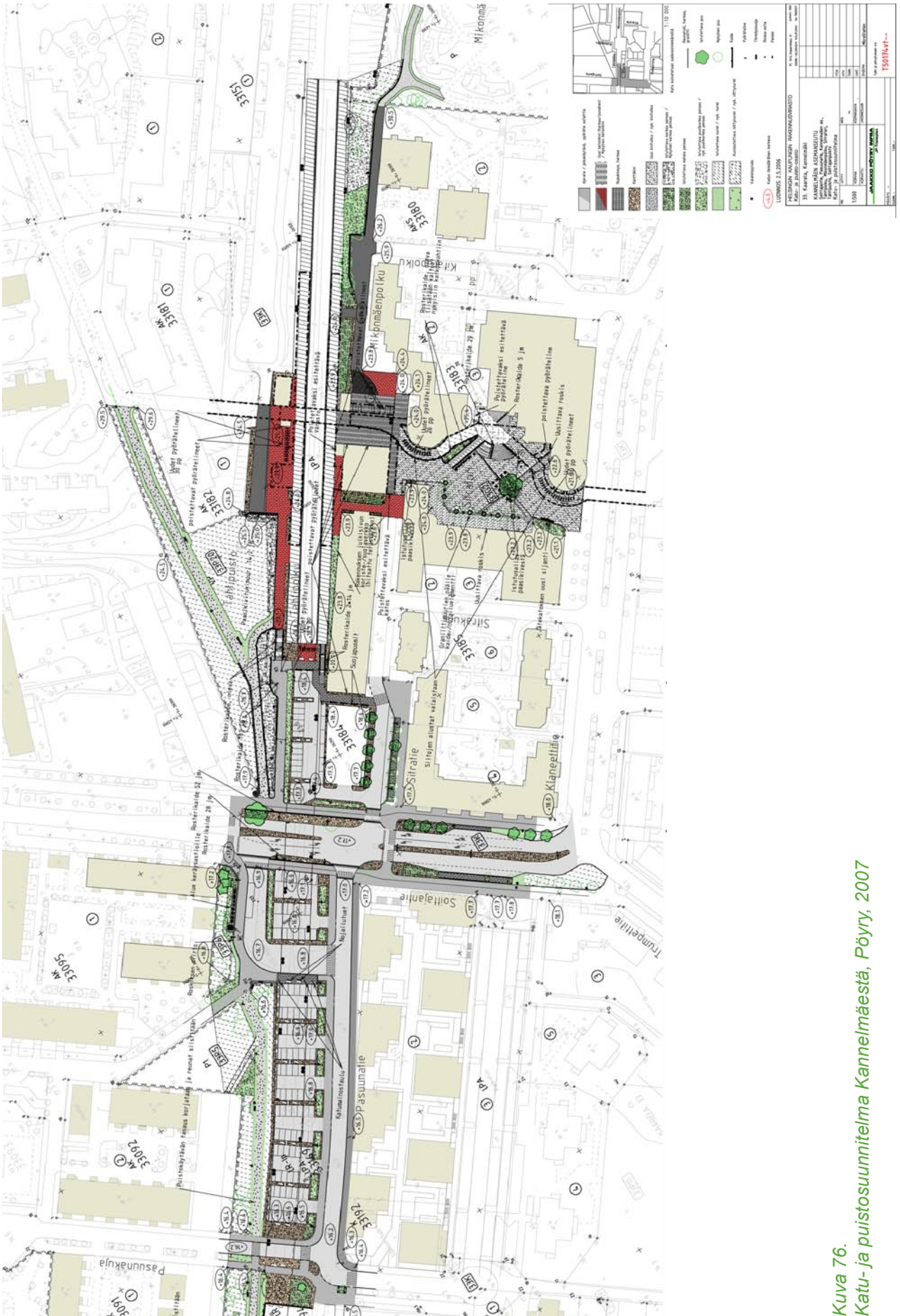
Muita huomioita:

Kannelmäen alueesta valmistuu kesän 2007 aikana Helsingin kaupungin rakennusviraston toimesta Kannelmäen asemanseudun katu- ja puistosuunnitelma (kuva 76). Tämä suunnitelma on hyvin yhdistettävissä tässä työssä esitettyihin ratkaisuihin. Katu- ja puistosuunnitelmas- sa on tarkoituksena parantaa liityntäpysäköinti- paikkojen ilmettä (mukaan lukien polkupyöräpysäköinti). Pasuunatien varren pysäköintipaikat saadaan valmiiksi todennäköisesti vuoden 2007 aikana. Lähiörahastolta on saatu rahaa toteuttamiseen.

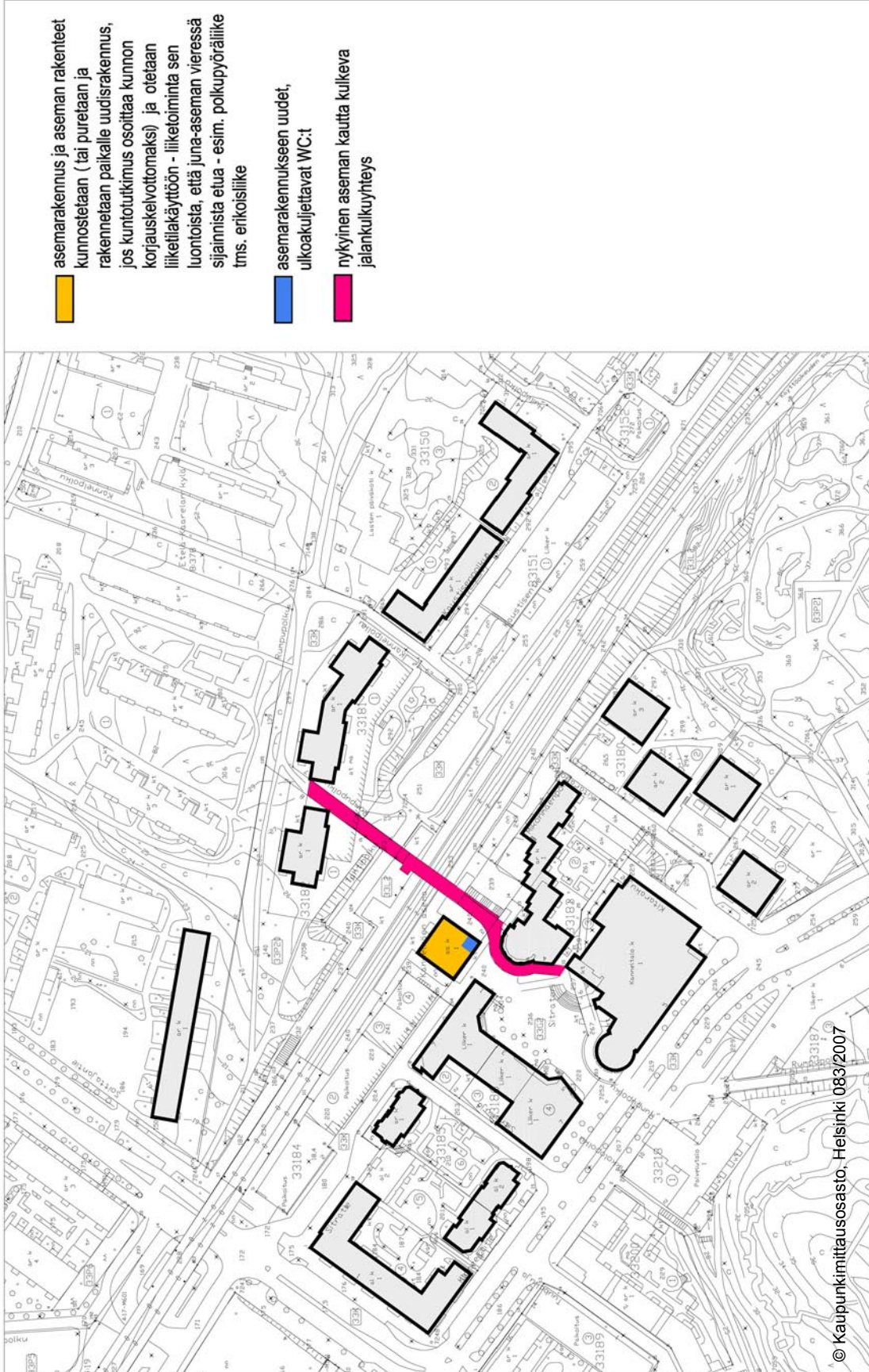
Tuomas Santasalo (Tuomas Santasalo Ky) on tutkinut erikoiskauppojen sijoittumista, jota on syytä hyödyntää Kannelmäen kaupallista ratkaisua selvitettäessä.



Kuva 75.
Uusien polkupyörätelineiden sijainnit Kannelmäen asemalla.



Kuva 76. Katu- ja puistosuunnitelma Kannelmästä, Pöyry, 2007



tiedosto: AD-kannelmaki.dwg
 piirustuksen numero:

työvaihe: LUONNOS
 mittakaava: 1:1500
 päivämäärä: 12.6.2007

sisältö: KANNELMÄKI
 POHAPIIRUSTUSKAAVIO

rakennuttaja: HKL lähijuna-asemat / idea

ARKITEHTITOIMISTO DAVIDSSON OY
 PALKANENITIE 18A
 00510 HELSINKI
 TEL. +358 9 434 20 60
 FAX. +358 9 434 20 615
 ark@davidsson.fi

Kuva 77.
 Kannelmäen aseman parannussuunnitelma © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 083/2007.

IDEAKORTTI MALMINKARTANO: Uudessa suunnitelmassa huomioitava

Ajatuksia valaistukseen

Tunnelivalaistus voidaan toteuttaa ajotunnelin tavoin keskiosalla voimakkaampana ja tunnelin päitä kohtien himmeämpänä.

Onko mahdollista enää jatkosuunnittelussa tutkia esimerkiksi osittain valaistuksella toteutettava tunnelin perusparannus verhoilun sijaan. Perusvalaistuksen lisäksi tunnelin ainutlaatuista kalliokattoa (ja -seinämiä) olisi mahdollista ainakin joltain osin korostaa ja elävöittää epäsuoralla, osittain värillisellä valaistuksella.

Osana jatkotoimenpidettä 1.

Ajatuksia viihtyisyyteen

Tunneliasemalle johtavien kevyenliikenteen väylien laatutasoa voidaan kohottaa korvaamalla rehottavat ruusupensaat uusilla istutuksilla. Samoin voidaan kohentaa nykyisien teräsaiteiden ympäristövaikutuksia esim. lisäämällä niihin pehmentäviä, säänkestäviä puuosia. Laiturialueilla penkit voitaisiin niin ikään varustaa puisilla istuinosailla.

Turvallisuudentunnetta tunneliasemalla voidaan lisätä selkeällä opastuksella, riittäväillä suoja-aidoilla kulkureiteillä sekä toimintojen (odotus, kulkuväylät jne.) jäsentämisellä. Aseman turvallisuudentunne kohentaa myös aseman viihtyisyyttä.

Viihtyvyyttä voidaan parantaa erityisesti mielenpainuvalla valaistusratkaisulla, jolla voitaisiin samalla korostaa aseman erityisluonnetta. Valaistus vaatisi myös nykyisen värityksen muuttamisen toisenlaiseksi.

Töhrityt ulkopuoliset kallion seinämät puhdistetaan. Radan alikulun keltaiset kartonginkeräysastiat sijoitetaan muualle ja mieluummin paremmin ympäristöön sopivin värein.

Osana jatkotoimenpidettä 4.

Ajatuksia opastukseen ja informaatioon

Laiturialueelle esitetään toteutettavaksi neljä raidenäyttöä. Lisäksi monitorin sijoittamista radan alittavaan alikulkuun tulee harkita.

Laiturialueelle selkeästi merkintä Helsingin suuntaa/Vantaankosken suuntaan.

Asema-alueelta opastus bussipysäkeille siten, että matkustaja löytää oikealle pysäkille helposti. Lisäksi asema-alueelle opastus Malminkartanon keskustan suuntaan tai esimerkiksi läheisille teille ja ostoskeskukseen.

Linjakartat tulee asentaa asema-alueelle. Asemalla voisi myös ilmoittaa läheisten pysäkeiden lähtevät bussit muuttuvan informaation avulla. Tällöin olisi järkevää toteuttaa keskitetty infopiste (junamonitori, bussimonitori, linjakaratta jne.).

Kustannusarvio: 75 000 – 100 000 euroa laajuudesta riippuen.

Ajatuksia polkupyöräpaikkoihin

Asematunnelin pohjoispäässä oleva pyöräkaatos esitetään uusittavaksi ja samalla sitä laajennetaan. Katoksen pyörätelineet esitetään myös uusittavaksi.

Kustannusarvio:

Katoksen uusiminen ja laajentaminen 15 000 euroa. Pyörätelineitä siten, että 20 kpl pyöräpaikkoja 2 500 euroa. Toimenpiteet yhteensä 17 500 euroa.

Osana jatkotoimenpidettä 2.

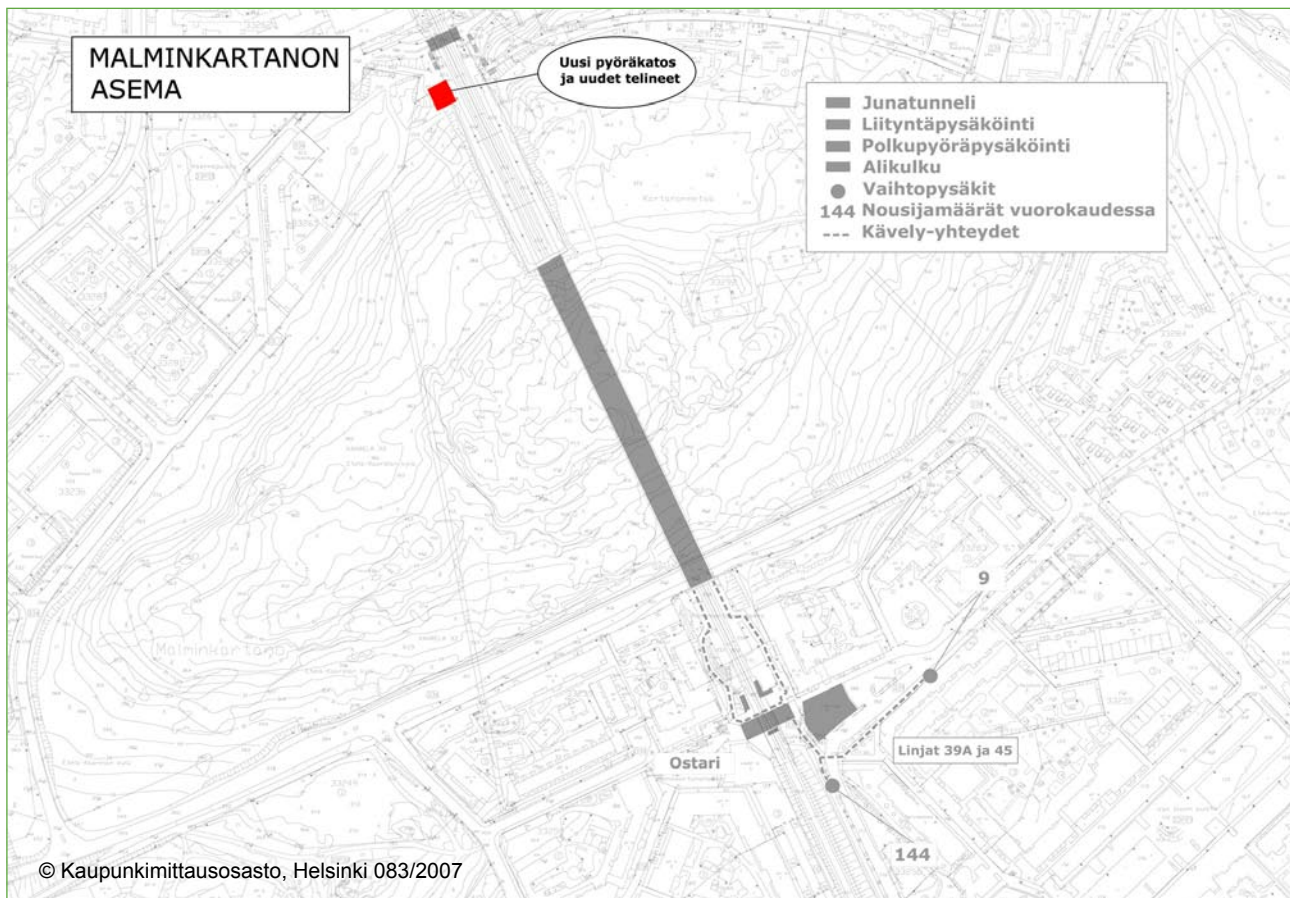
Ajatuksia esteettömyyteen

Laiturialueella tulee lisätä erikorkuisia penkkejä koko laiturin matkalle ja ainakin osa penkeistä tulee olla käsinojilla varustettuja ja tuulelta suojattuja. Laiturille johtaviin kattamattomiin portaisiin suositellaan sulanapitojärjestelmää.

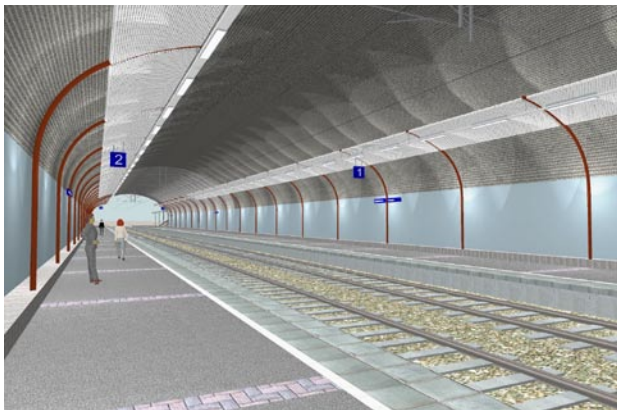
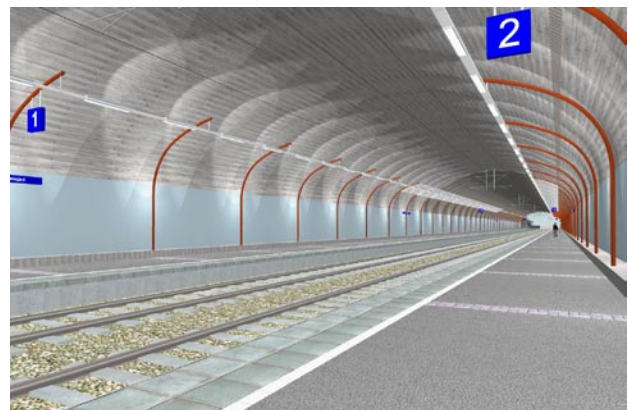
Osana jatkotoimenpidettä 4.

Ajatuksia liityntäpysäköintiin

Henkilöautoille mahdollisuuksien mukaan lisää liityntäpysäköintitilaa. Tämä lienee kuitenkin erittäin hankalasti järjestettävissä. Liityntäpysäköintialueelle pääsyn salliminen vain matkakortilla on yksi parannusvaihtoehto.



Kuva 78.
Malminkartanoon suunnitellut polkupyöräpysäköintijärjestelyt.



Kuva 79 (vasen yläkuva).
Malminkartanoon tehty suunnitelma, asematunnelin suuaukko.

Kuva 80 (vasen alakuva).
Malminkartanoon tehty suunnitelma, laiturialue.

Kuva 81 (yläpuolinen kuva).
Malminkartanoon tehty suunnitelma, laiturialue.

IDEAKORTTI MALMI 1: Peruspalvelutaso

Yleistä

Malmilla parantaminen voidaan tehdä nykyisiä rakenteita kunnostamalla ja uudistamalla alkuperäistä tyyliä kunnioittaen.

Viihtyisyys

Heti vaikuttavia viihtyvyyttä kohentavia toimenpiteitä ovat hissien, portaiden ja liukuportaiden (myös putket) uusiminen. Kauppakeskuksen puoleinen ylikulkureitti kaipaa pikaista kohentamista. Nykyisellään se poikkeaa merkittävästi liikekeskuksen sisäympäristön laatutasosta.

Katu- ja rata-alueen väliset aidat tulisi uusia esim. teräsrakenteisina köynnöskasveilla peitettävänä aitoina (vihermuuri).

Laiturialueelle järjestetään enemmän suojaisia odotuspaikkoja penkkeineen.

Kalusteiden, pintojen, opastuksen ja valaistuksen parantaminen on myös paikallaan.

Jatkotoimenpide 4.

Opastus

Malmin merkittävä ongelma on se, että toiminnot ovat hajallaan etenkin jalankulkijan näkökulmasta ja opastus on puutteellinen tai kokonaan puuttuva. Lisäksi on yksittäisiä epäkohtia, kuten hylätyt portaat lähes suoraan radalle ylätasanteen bussiasemalta. Malmin asemalla on opastus laitettava kuntoon seuraavin osin:

- opastuksessa olevat virheet on korjattava
- bussipysäkeille pitää opastaa paremmin siten, että niiltä lähtevät linjat selviävät. Junalta tultaessa on helposti selvittävä, mistä suunnasta lähtevät mitkäkin bussit
- raiteille opastuksen yhteyteen tulee harkita lisättäväksi tieto, mihin suuntaan miltekin raiteelta juna lähtee
- aseman viereiset kadut tulee merkitä opastein. Ostoskeskuksen tulee myös opastaa
- henkilöautoliikenteelle opasteita liityntäpysäköintiin tultaessa

Yksi mahdollinen ratkaisu olisi toteuttaa näyttäviä ja kattavia infopisteitä, jossa informaatio esitetään kootusti.

Laitureille 1 ja 2 johtavat portaat ovat käytössä vain poikkeustilanteissa, joka on huomioitava opastussuunnitelmaa laadittaessa.

Kustannusarvio: 25 000 – 50 000 euroa

Jatkotoimenpide 1.

Esteettömyys

Liityntäpysäköinnistä tulevan ritiläportaikko tulee uudistaa mahdollisuuksien mukaan miellyttävämmin kuljettavaksi.

Laiturialueen reunaan asennetaan varoittavat kontrastiraidat ja tarvittaessa uusitaan koko laiturialueen kiveys.

Laiturialueella tulee lisätä erikorkuisia penkkejä koko laiturin matkalle ja ainakin osa penkeistä tulee olla käsinojilla varustettuja ja tuulelta suojattuja.

Kustannusarvio: penkkien uusiminen 30 000 euroa ja kontrasti raitojen lisääminen 25 000 euroa. Laiturialueen kiveykselle ei ole laskettu kustannusarviota.

Jatkotoimenpide 4.

Polkupyöräpaikat

Malmi on pyöräilyn kannalta selkeästi keskeinen paikka. Kauppakeskuksen/Ala-Malmin torin puoleinen alue on laitettava kuntoon polkupyöräpysäköinnin osalta. Nykyään telineet sijaitsevat epäselkeästi hajallaan.

Ylä-Malmin torin puolella on eniten kysyntää polkupyöräpysäköinnille, joten sinne lisätään telineitä kuvan 82 mukaisesti.

Malmille sijoitetaan myös avaimella toimivia lukittavia pyöräkaappeja 5 kpl Ylä-Malmin torin puolelle ja 5 kpl Ala-Malmin torin puolelle.

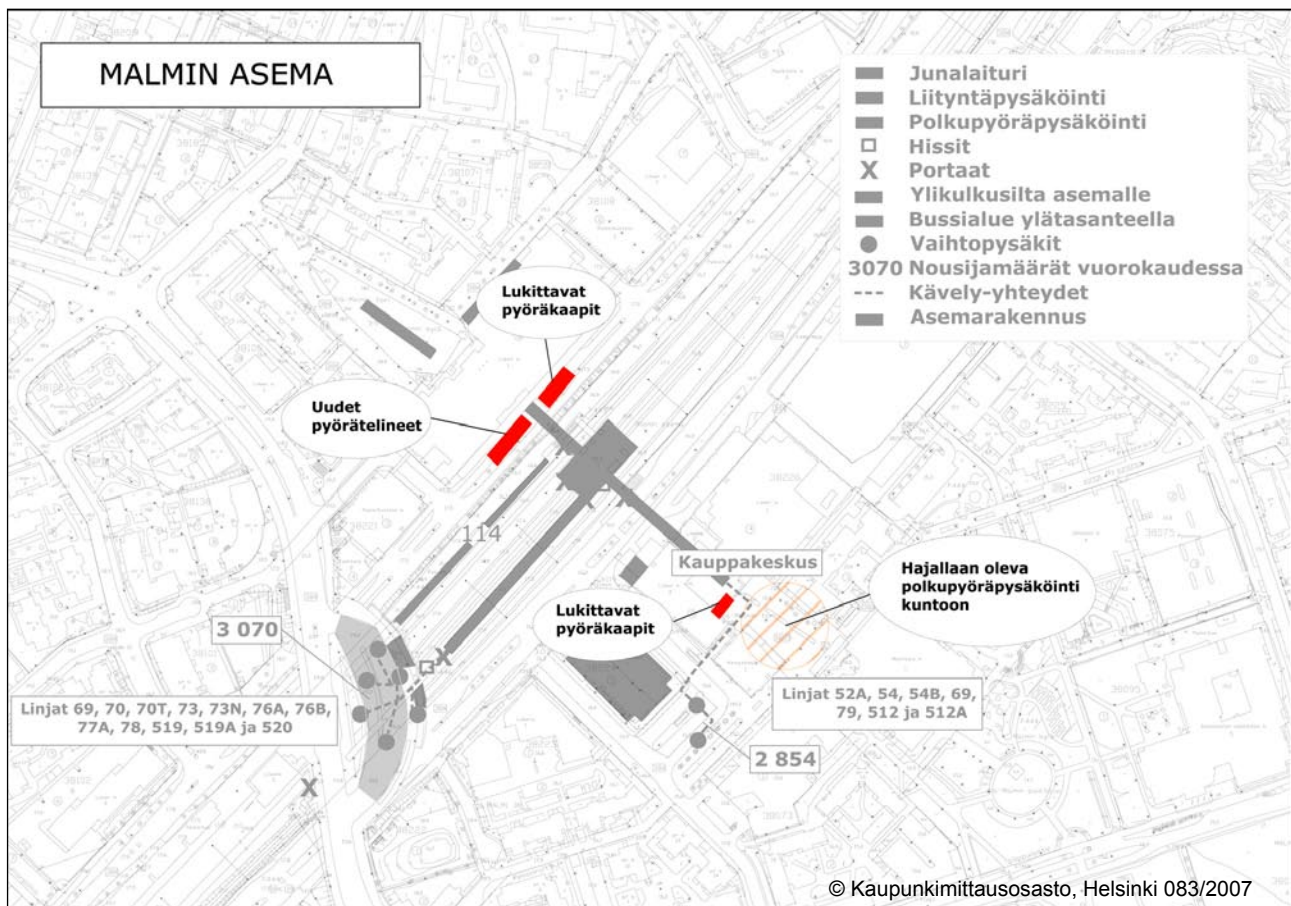
Kustannusarvio yhteensä 25 000 - 30 000 euroa:

- Lukittavat pyöräkaapit, 10 kpl, yhteensä 15 000 euroa.
- Lisättävät pyörätelineet runkolukituksen mahdollistavat, mutta helppokäyttöiset, 20 kpl, yhteensä 2 500 euroa.
- Kauppakeskuksen/Ala-Malmin torin pyöräpysäköinnin selkiyttäminen ja telineiden uusinta/lisääminen, yhteensä 8 500 euroa.

Muita huomioita:

Nykyisin aivan radan vieressä oleva parkkialue on muuttumassa maksuttomaksi tämän vuoden aikana. Autoparkkiin pääsee tulevaisuudessa puomista matkakortilla. Tämä on selkeä parannus. Parkkitalossa liityntäpysäköintiin opastetaan huonosti. Parkkipaikat ovat hallin ylemmissä kerroksissa ja tämä voitaisiin kertoa opastuksen yhteydessä.

Jatkotoimenpide 2.



Kuva 82.

Malmille tehtävät polkupyöräpysäköintijärjestelyt.

IDEAKORTTI MALMI 2: ”Kamppi 2”

Malmin aseman pitkän tähtäimen kehitysajatus perustuu aseman yläpuolisen tilan käyttööntoimismiselle ja yhdistämiselle ympäröiviin kortteleihin.

Alue nykyiseltä bussiterminalilta nykyiselle kävelyksillalle katetaan kansitasolla, jolle sijoittuu kaksi kerrosta liike- ja toimitilaa. Aseman kaakkoispuolella sijaitsevan pysäköintitalon paikalle laajennetaan nykyistä liikekeskusta siten, että liikekeskuksesta syntyy yhteys myös kadun yli aseman kansitasolle. Liiketilojen yläpuolelle rakennetaan asuntoja kerroksiin ”Malmin maa-merkiksi”. Pysäköintitilat sijoitetaan maan alaisiin kerroksiin.

Tavoitteena on toteuttaa katettu, toimiva, viihtyisä juna-asema, jonka välittömässä yhteydessä sijaitsee paikallisliikenteen bussiterminali lämpimine odotustiloineen. Jatkosuunnittelussa selvitetään tarvittavan uudisrakentamisen määrä, jotta joukkoliikenteen rakentamisen kustannukset saadaan katettua.

Malmi on myös joukkoliikenteellisesti tärkeä ja suuri asema, jonka yleisilmeeseen ja käytettävyyteen tulee panostaa entistä paremmin.

Liikekeskuksen laajennus ja alueen kattaminen takaisi sen, että junaliikenne olisi suojaisessa tilassa, bussiliikenne yläkannella ja kävely-yhteydet liikekeskukseen olisivat suorat. Bussialueella olisi Kampin tyyliin lämmin odotustila, lähtöaula, jossa ihmiset odottaisivat ovien takana bussin tuloa lähtölaiturille. Lähtölaiturit olisivat täysin tuulettuvassa, mutta katetussa tilassa.

Yläterminaaliin siirretään mahdollisimman paljon bussiliikennettä myös Ala-Malmin torilta.



Kuva 83.
Malmille suunnitellun linjaston vuoromäärät huippu-
tuntia kohden (HKL C:1/2006 Iso liityntä).

Malminkaarta kulkemaan jääville linjoille suunnitellaan hyvät vaihtopysäkit yläterminaalin alapuolelle Malminkaarelle.

Malmin suurin ongelma on bussilaiturikapasiteetin puute. Ylätasanteella oleva bussiterminali on jo nykyisin maksimikäytössä. Nykyistä vahvempi liityntälinjasto vaatii lisää laiturikapasiteettia.

Linjastosuunnitelman mukaan tapahtuu Malmin bussiterminalista lähtöjä seuraavasti (kuva 83):

Ala- Malmin tori

- Alkava ja päättyvä liikenne
17 lähtöä/tunti
- Läpiajava liikenne
23 lähtöä/tunti

Vaihtoterminali

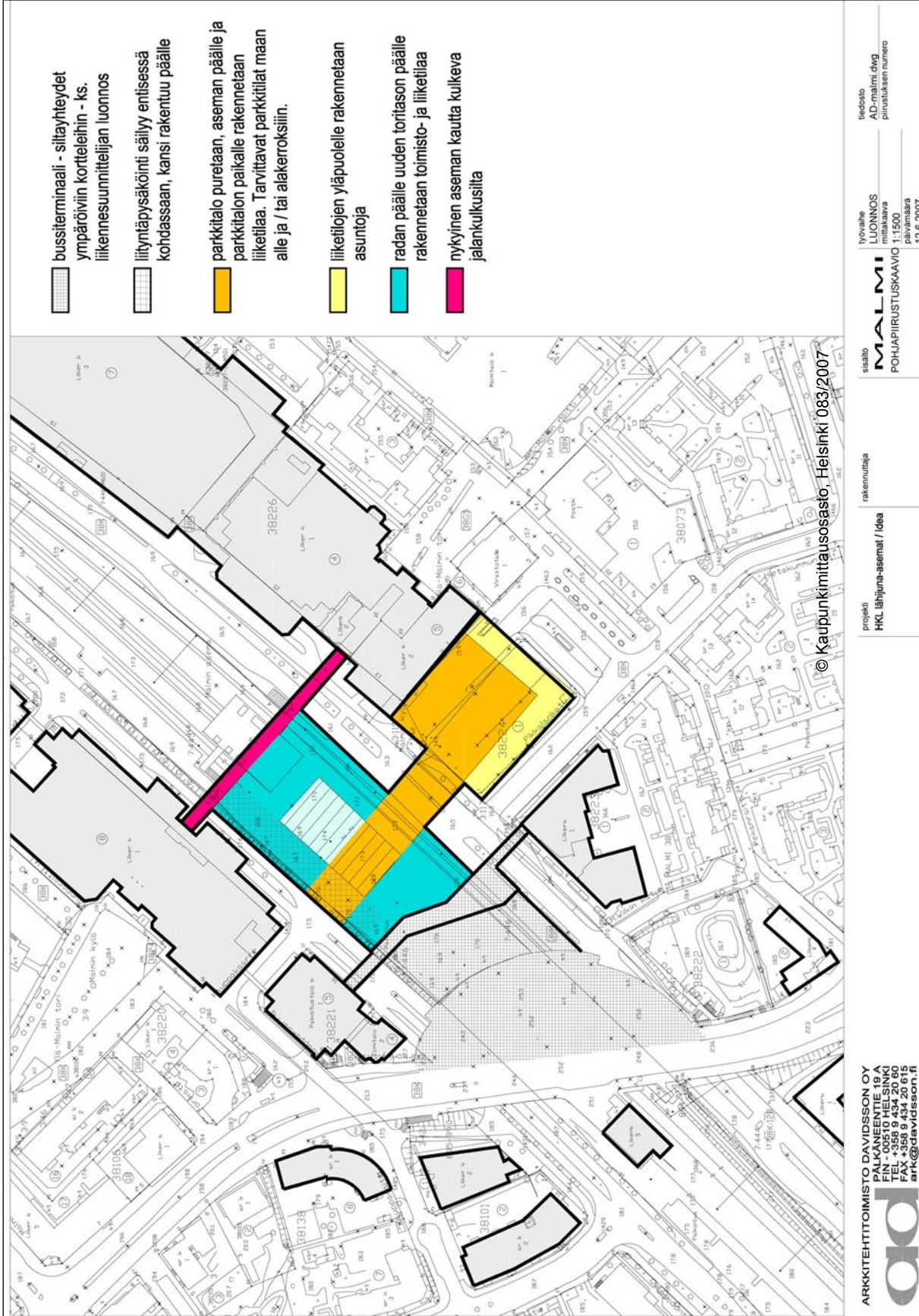
- Alkava ja päättyvä liikenne
8 lähtöä/tunti
- Läpiajava liikenne
23 lähtöä/tunti

Tulevaisuudessa bussiterminali ehdotetaan siirrettäväksi kokonaan nykyisen vaihtoterminalin yhteyteen laajentamalla sitä pohjoiseen. Rakentaminen voidaan suorittaa liikekeskustan tulevan laajentamisen yhteydessä. Laaditussa luonnoksessa terminalitoiminnot on sijoitettu seuraavasti:

- läpiajavalle liikenteelle 2 bussin pysäkit nykyiselle terminalialueelle
- alkavan ja päättyvän liikenteen tulolaituri 2 bussille nykyiselle terminalialueelle
- alkavalle ja päättyvälle liikenteelle lähtölaiturit 6 bussille päätylaitureina laajennusalueelle
- pikapysäköintipaikat 6 bussille laajennusalueelle
- ulkotilasta erotettu lähtöhalli laajennusalueelle, josta on yhteydet junalaitureille, Malminkaaren pysäkeille ja liikekeskustan laajennukseen
- taksiasema nykyiselle terminalialueelle
- saattoliikenne Kirkonkyläntien varteen
- polkupyörien pysäköinti laajennusalueen reunoille.

Kuvissa 84 ja 85 on esitetty ideatasoiset suunnitelmat mahdollisen jatkosuunnittelun pohjaksi.

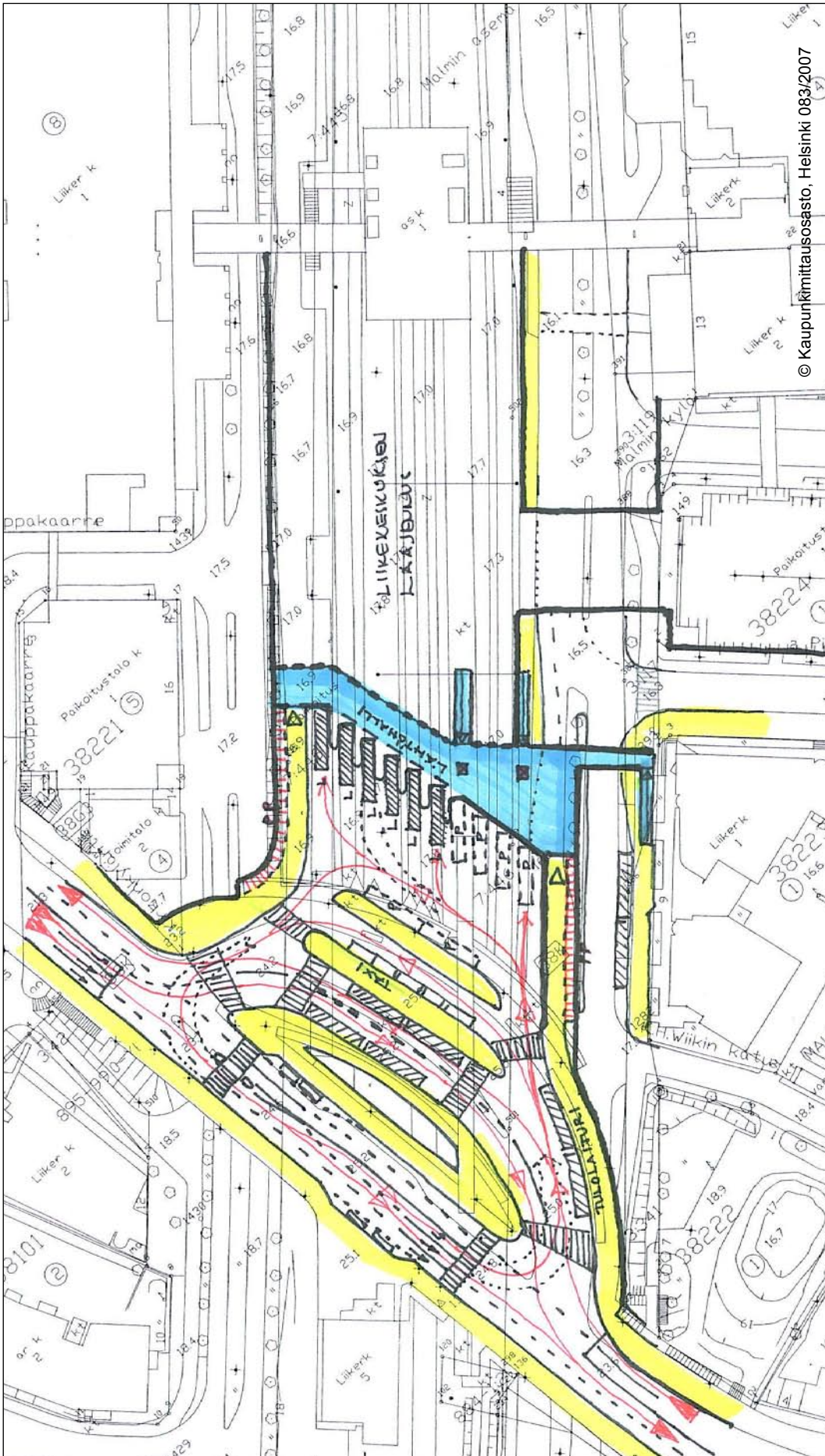
Jatkotoimenpide 9.



ARKKITEHTITOIMISTO DAVIDSSON OY
 PÄÄKÄSIIVÄT
 FIN - 00510 HELSINKI
 TEL +358 9 434 20 60
 TEL +358 9 434 20 615
 ark@davidsson.fi



Kuva 84.
 Malmi asema-alueen suunnitelma.



© Kaupunkimittausosasto, Helsinki 08/3/2007

Kuva 85.
Malmi bussiterminaalin suunnitelma.

IDEAKORTTI PUISTOLA 1: Peruspalvelutaso

Valaistus

Valaistuksen parantaminen tunnelissa, portais-
sa ja laiturialueilla.

Valaisimet tulisi uusia, koska nykyisiä ei saada
pidettyä kunnossa. Uudet, korkeatasoiset valai-
sinkalusteet, joissa käytetään hyvän värin-
toiston tarjoavia lampputyyppejä, kohentavat koko
aseman ja alikulkutunnelin yleisilmettä. Valais-
tukselle asetettavia vaatimuksia lisäävät pyöräi-
lijät päiväsaikaan. Katso myös kappale 3.4.

Kustannusarvio: 10 000–20 000 euroa, mutta
edellyttää kohdassa 3.4 esitettyjä tarkasteluja.

Jatkotoimenpide 1.

Viihtyisyys

Alikulkutunnelin kunnostus. Alikulkutunneliin ny-
kyisten maalausten tilalle joko uusia yhtenäistä
linjaa noudattavia maalauksia tai muita piristä-
viä elementtejä. Seinissä käytetyt betoniraken-
teiset koristekuviot olisivat kauniisti maalattuina
tyylikkää alikulkutunnelissa ja portaikkojen var-
silla.

Tapulikaupungin puolelle toteutetaan kaupun-
kikuvaan paremmin soveltuva aita. Pääkaupun-
kiseudun rautateiden meluntorjuntaohjelmassa
vuosille 2001 - 2020 (Pääkaupunkiseudun jul-
kaisusarja B 2001:13, Ratahallintokeskuksen
julkaisusarja A11/2001) tähän kohtaan ei kuiten-
kaan esitetä meluaidan toteuttamista.

Tapulikaupungin puolelle ja alikulkutunneliin esi-
tetään laadittavaksi kokonaisvaltaisen ympäris-
tön parantamisen suunnitelman, jossa otettaisiin
huomioon kunnossapitokysymykset ja pyrit-
täisiin lisäämään alueen viihtyisyyttä, vihreyttä
ja parantamaan kevyen liikenteen olosuhteita ja
opastusta.

Kustannusarvio edellyttää tarkempia suunnitel-
mia.

Jatkotoimenpide 4.

Opastus

Liityntäpysäköinnin opastuksen selkeyttäminen
ja liityntäpysäköintipaikkojen havaittavuuden
parantaminen. Erityisesti aseman liityntäpysä-
köinniksi tarkoitettu parkkitalo ei vaikuta yleisel-
tä tilalta ja sinne opastus on heikko.

Kevyen liikenteen opastus liityntäpysäköintialu-
eilta asemalle.

Bussipysäkeille opastus siten, että niiltä lähte-
vät linjat selviäisivät nykyisen opastuksen yhte-
ydessä.

Raiteille ohjauksen yhteyteen voisi lisätä tiedon,
mihin suuntaan miltäkin raiteelta juna lähtee.

Ostoskeskukselta alikulkutunneliin tullessa
voisi tunnelin suulle lisätä opastetaulun: "Puis-
tolan asema".

Opasteiden valaisinhuoltoon kiinnitettävä huo-
miota.

Kustannusarvio: Opasteet 10 000 euroa.

Jatkotoimenpide 1.

Esteettömyys

Kaikissa asema-alueilla olevissa portaissa tu-
lee olla käsijohteet kahdelle korkeudelle (osas-
sa on jo). Myös portaiden varoitusraidoissa ja
-kiveyksissä on parantamisen varaa. Muuten
esteettömyys on varsin hyvin hallinnassa (kts.
kohta yhteisiä toimenpiteitä).

Kustannusarvio: mainituille esteettömyyttä pa-
rantaville toimenpiteille 6000 euroa.

Jatkotoimenpide 4.

Polkupyöräpysäköinti

Puistola on Malmin ohella tärkeä asema polkupyöräilyn kannalta. Tunnelissa on jo entuudestaan paljon pyöräpaikkoja, mutta nämä ovat kesäisin aivan täynnä. Tilanteen parantamiseksi tunneliin lisätään pyörätelineitä vapaille alueille ja lisäksi toteutetaan 5 kpl avaimella lukittavia pyöräkaappeja.

Tapulinkaupungin puolella, radan varressa oleva pyörien pysäköintialue kunnostetaan ja telineet uusitaan.

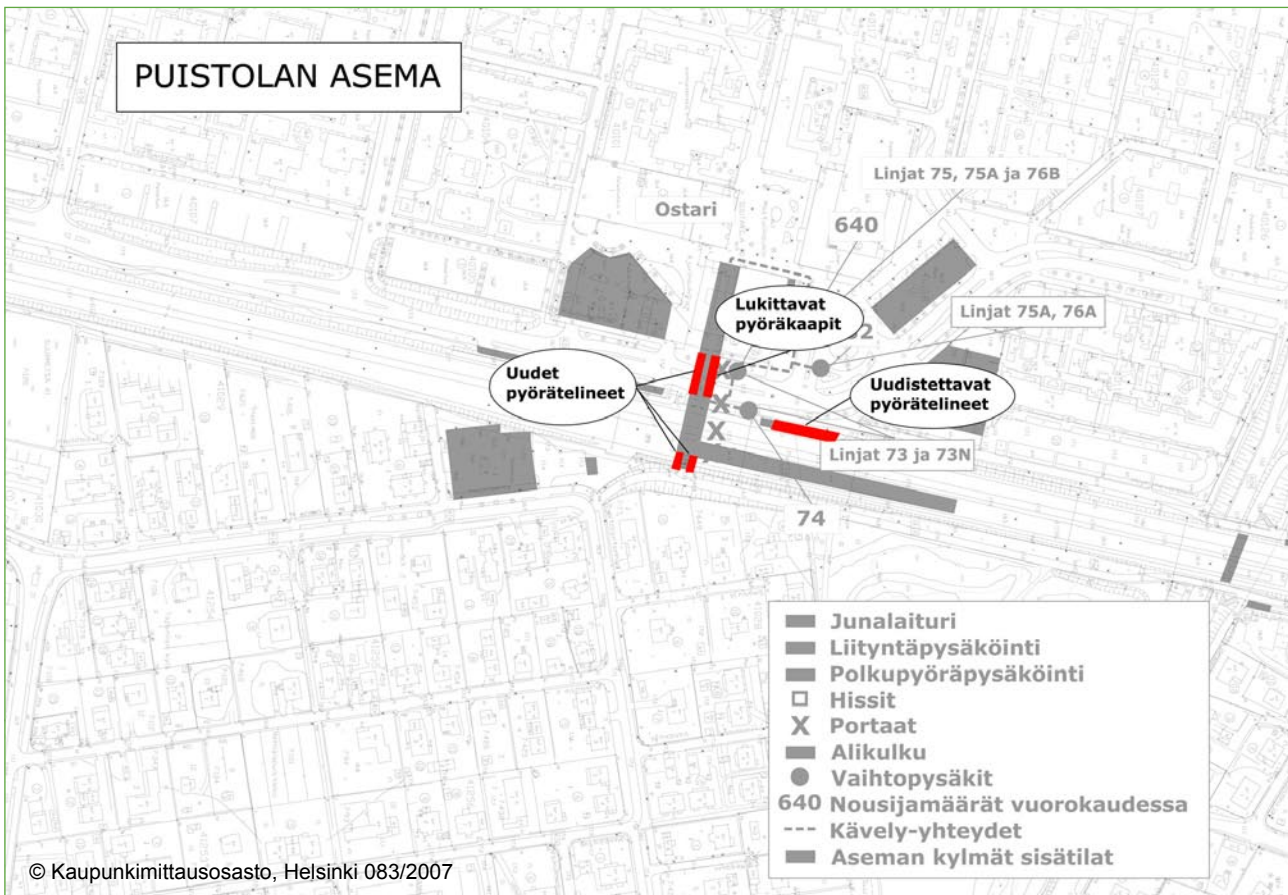
Kustannusarvio yhteensä 13 500 euroa:

- Lukittavat pyöräkaapit, 5 kpl, yhteensä 7 500 euroa.
- Pyörätelineiden uusinta ja lisäys, runkoluukittavat 50 kpl, yhteensä 6 000 euroa.

Jatkotoimenpide 2.

Muita huomioita:

Nykyisin linjat lähtevät epäloogisesti eri laitureista, kuormittuneemmassa on 17 lähtöä/h ja toisessa 9 lähtöä/h. Linjojen jakoa kahden laiturin kesken matkustajien kannalta selkeämmin pitäisi tutkia.



Kuva 86.
Puistolan asemalle suunnitellut polkupyöräpysäköintijärjestelyt.

IDEAKORTTI PUISTOLA 2: ”Tapulikaupungin rauhoitus”

Linjastosuunnitelman mukaan on Puistolan asemalla 2 läpiajavaa linjaa (13 lähtöä/tunti) ja 1 alkava ja päättyvä linja (8 lähtöä/tunti). Nykyisenä ratkaisuna on läpiajavalle bussiliikenteelle on 2 bussin pysäkit Tapulikaupungintien molemmilla puolilla ja alkavalle ja päättyvälle liikenteelle lähtölaiturit 2 bussille ostoskeskuksen vierisellä aukiolla. Nykyinen ratkaisu on liikenteen määrän nähden riittävä ja toimiva.



Kuva 87.

Puistolaan suunnitellun linjaston vuoromäärät huipputuntia kohden (HKL C:1/2006 Iso liityntä).

Tulevaisuuden ratkaisuna ehdotetaan tutkittavaksi seuraavanlaista ideaa:

- Tapulikaupungintien liikenteen nopeutta rauhoitetaan ostoskeskuksen kohdalla noin 200 m:n matkalla 40 km/h rakentamalla saneerausosan molempiin päihin kiertoliittymät, joista päästään P+R- pysäköintiin ja ostoskeskuksen pysäköintiin.
- Nykyinen bussiterminaali puretaan ja pysäkit siirretään Tapulikaupungintien saneerausosalle aseman alikulkutunnelin molemmille puolille. Näin myös aseman alkavalle ja päättyvälle liikenteelle saadaan lyhyet kävelyetäisyydet. Kiertoliittymät mahdollistavat alkavien ja päättyvien linjojen suuntaamisen sekä etelään että pohjoiseen. Pikapysäköinti voidaan sijoittaa saneerausosan eteläpäähän.
- Saneerausosan nykyiset katuliittymät poistetaan ja siirretään kiertoliittymiin.
- Kevyen liikenteen suojatiet rakennetaan korotettuina.
- Bussipysäkeille rakennetaan ympäristöön sopivat katokset, joiden yhteyteen sijoitetaan osa aseman polkupyöräpysäköinnistä.

Tarkastelu nykylinjastolla:

Nykylinjastolla päättyviä linjoja on vain 1 ja aikaa tasaavia linjoja on tilanteesta riippuen 1-4 seuraavasti:

- 73,76B etelään
- 75,75A tulo
- 75,75A,76A itään -> Puistolaan
- 73,75A länteen -> Suutarilaan

Linjat 73 ja 76B voivat tasata etelään mennessä aikaa omalla kaksoislaiturillaan vaikkapa samanaikaisesti. Samoin länteen mennessä 73 voi tasata aikaa pysäkillä. 75 ja 75A voivat käyttää ajantasaukseen pikapysäköintipaikkoja ja ajaa lähtöpysäkillä vasta vähän ennen aikataulunmukaista ohitusaikaa.

Teoreettisesti joukkoliikenteen suunnitteluohjeiden mukaan maksimivälityskyvyt ovat 15 lähtöä/h/laituri, tulolaituriin 30 lähtöä/h/laituri ja tavalliselle kaksoispysäkillä 100 lähtöä/h/laituri. Kriittisin on laiturin 3, jossa olisi 15 lähtöä/tunti. Lähdöt on kuitenkin porrastettu aikatauluun. Mahdollista olisi lisätä linjalle 76A oma seisontapaikka eli kolmen bussin laiturin idän suuntaan. Käytössä on 4 pikapysäköintipaikka, joka on riittävä määrä.

Kuvissa 88 ja 89 on esitetty ideatasoiset kuvat liikennejärjestelyistä ja puuistutuksista mahdollisen jatkosuunnittelun pohjaksi. Jatkosuunnittelussa on huomioitava mm. seuraavia asioita:

- Pohjoiseen menevien linjojen lähtölaiturien kohdalla tulee olla suora osuus eli pysäkit eivät saa sijaita kaarteissa kuten nykyisessä kuvassa.
- Nykyisellä linjastolla pohjoinen kiertoliittymä ei ole välttämätön. Se on kuitenkin syytä ottaa mukaan jatkosuunnitteluun mahdollisten uusien linjastojen varalta.

- Pysäkkialueiden ja alikulkutunneleihin vievien yhteyksien mahdollisimman laaja kattaminen parantaa matkustusmukavuutta, mutta toisaalta niiden suojaava vaikutus vähenee mitä korkeammalle maanpinnasta ne joudutaan nostamaan, jos ajoneuvo-liikenne aiheuttaa tällaisia vaatimuksia. Kuvassa 90 on esimerkki yhdestä kattamisratkaisusta.
- Hissin tarpeellisuus tunnelista bussilaitu-rialueelle tulee ratkaista. Koska esteettö-myys kuuluu nykyään huomioida entistä paremmin, olisi hissien toteuttaminen hyvä ratkaisu. Mikäli liityntä keskitetään kadun- varsilinjalle, olisi hissien tällöin hyvä olla molemmilla puolilla tietä. Hissin/hissien to- teuttaminen vaikuttaa kuitenkin kustannuk- siin merkittävästi. Nykyisin hissit olisi siis-

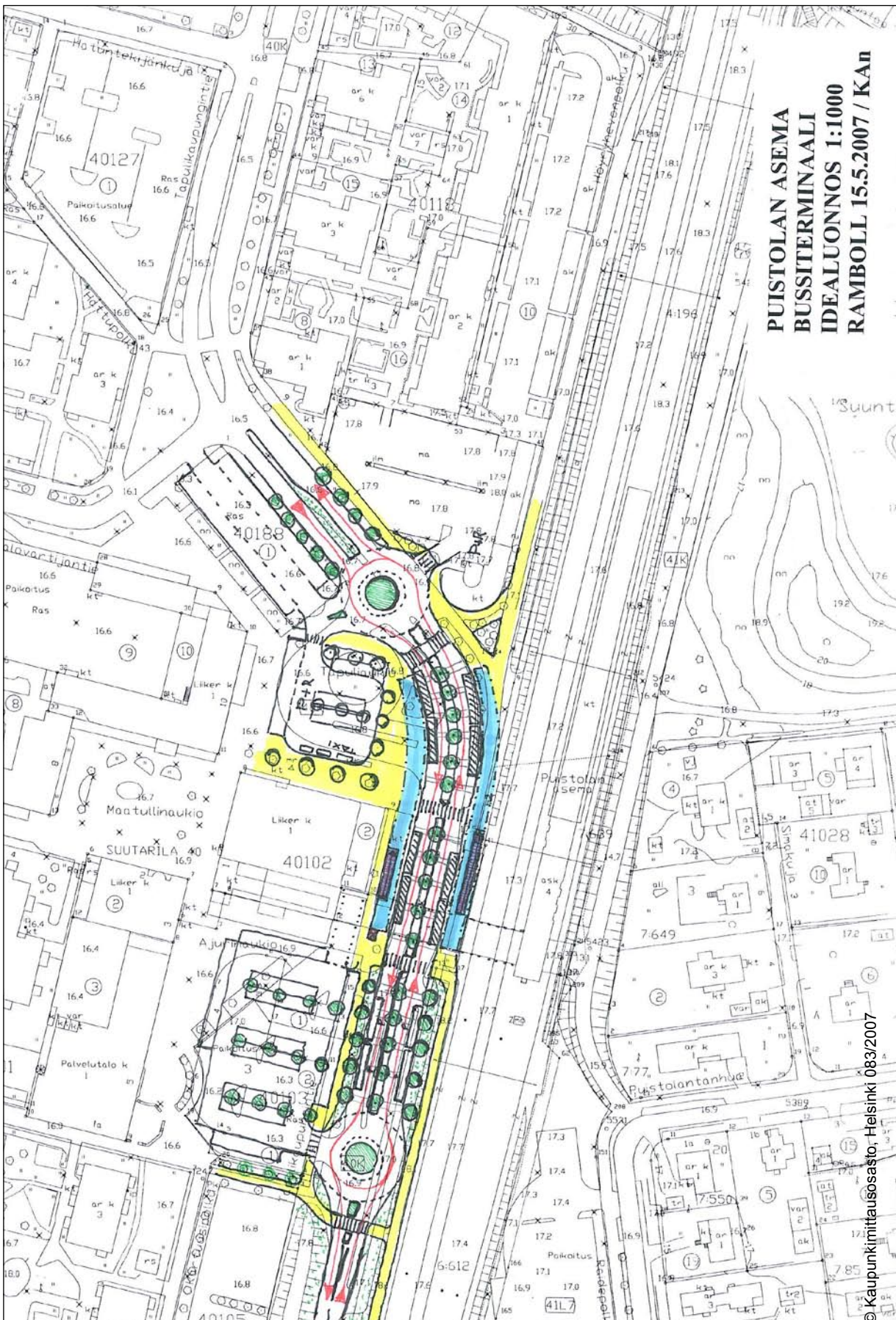
teiden ja turvallisuudentunteen takia hyvä rakentaa lasikuiluun. Negatiivisena puole- na lasisessa hississä on se, että lasien tu- lee olla lämpölaseja, jotka kuumenevat au- rinkoisessa paikassa kesällä liikaa. Tällöin niihin tarvitaan myös jäähdytyslaitteet.

- Jokaiselle linjalle olisi mahdollista hammas- taata oma laituri.

Jatkotoimenpide 7.

Muita huomioita:

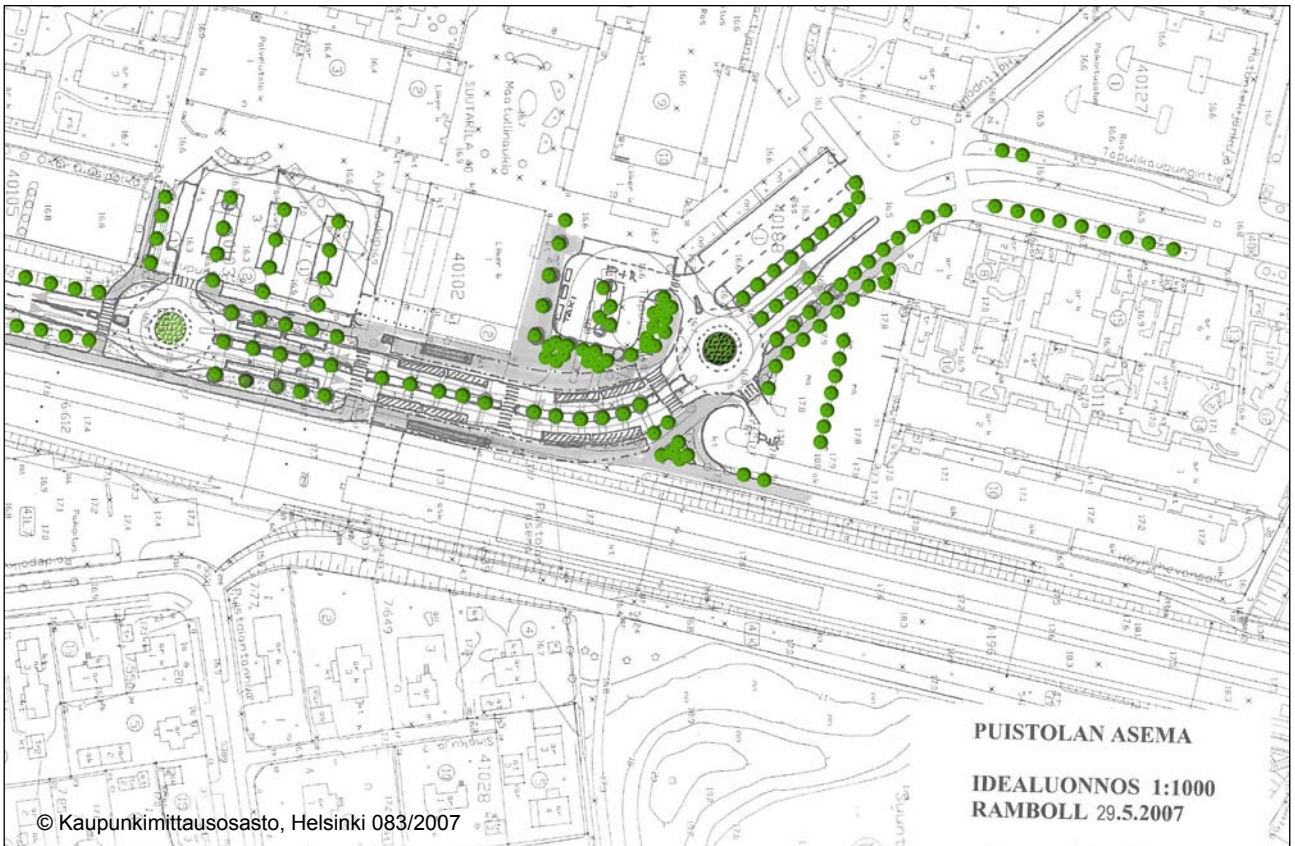
Suunnitelma on myös liikenneturvallisuuden ja -ympäristön parannussuunnitelma, koska Tapu- likaupungintien liikennettä pitää joka tapaukses- sa rauhoittaa.



**PUISTOLAN ASEMA
BUSSITERMINAALI
IDEALUONNOS 1:1000
RAMBOLL 15.5.2007 / KAN**

© Kaupunkimittausosasto, Helsinki 08/3/2007

Kuva 88.
Puistolan bussiterminaalin parannussuunnitelma.



Kuva 89.
Puistolan asema-alueen läheisyyden idealuonnos.



Kuva 90.
Esimerkki kattamisratkaisusta (Offenburg)

HKL:n julkaisusarja D

- 6/2007 Helsingin lähijuna-asemien kehittämisselvitys
- 5/2007 Joukkoliikenteen yksikkökustannukset 2006
- 4/2007 Laajasalon raideyhteys – supistettu metro
- 3/2007 Metroporttiselvitys
- 2/2007 Henkilöstöraportti 2006
- 1/2007 Helsingin joukkoliikenteen liikennevaloetus- ja matkustajainformaatiojärjestelmä (Helmi)
- 12/2006 Bussiliikenteen liittäminen poikkeustiedotukseen
- 11/2006 Matkustajainformaation käytettävyyden toimenpideohjelma
- 10/2006 Selvitys liputtamatkustajista Helsingin joukkoliikenteessä
- 9/2006 Toimenpide-ehdotuksia liputtomuuden vähentämiseksi
- 8/2006 Joukkoliikenteen yksikkökustannukset 2005
- 7/2006 Helsingin vaihtopysäkkien luokittelu ja kehittäminen
- 6/2006 Lippu korkealle - Selvitys tariffitason vaikutuksista liputtomuuteen sekä BEST-kaupunkien toimenpiteistä liputtomuuden vähentämiseksi
- 5/2006 Ympäristöraportti 2005
- 4/2006 Henkilöstöraportti 2005
- 3/2006 Lentokenttämetro, Toiminnalliset tarkastelut
- 2/2006 Matkustajien tyytyväisyys joukkoliikenteen hintaan
- 1/2006 Helsingin kutsuohjauksisten palvelulinjojen esiselvitys ja pilotointi
- 6/2005 Terveysaseman sijoittaminen luoteiselle esikaupunkialueelle
- 5/2005 Metron liityntälinjaston kehittämisselvitys
- 4/2005 Raitioliikenteen häiriötiedotuksen laajentaminen
- 3/2005 Raitioliikenteen häiriötiedotus 2004–2005, vaikutukset
- 2/2005 Raideliikenteen kustannusselvitys 2004
- 1/2005 Henkilöstöraportti 2004
- 2/2004 Henkilöstöraportti
- 1/2004 Ympäristöraportti
- 3/2003 Kokemuksia kesän 2003 liikennemuutoksista
- 2/2003 Raitioliikenteen häiriötiedotus, 1. vaihe
- 1/2003 JL Digi -info: Toteutusmahdollisuuksien selvittäminen – 250 Helsingin joukkoliikennepysäkin varustaminen matkustajanäytöllä, 1. vaihe

