

Yhteiset asemat E hanke

Suunnittelu, toimenpiteet ja kehitysehdotukset

Väliraportti
Suomen ympäristöopisto SYKLI
Pauli Vennervirta
Taru Uotila
Eeva Hämeenoja
4.4.2012



SYKLI

Suomen ympäristöopisto



Liikkuvan Arjen Design



Euroopan unioni
Euroopan aluekehitysrahasto
Euroopan sosiaalirahasto

1 Yhteiset asemat E hanke: Malmin aseman kohentaminen yhdessä asukkaiden kanssa

2 Kansalaisvaikuttaminen, asukkaiden osallistuminen ja osallistuva suunnittelu

3 Kestävän kehityksen näkökulmat rautatieasemalla

4 Hankkeen eteneminen vuonna 2011

4.1 Asukkaiden haastattelut

4.2 Suunnittelukävely

4.3 Tulevaisuusverstaas

4.4 Hankkeesta tiedottaminen

4.5 Metropolian opiskelijoiden suunnitelmien esittelytilaisuus

5 Metropolian opiskelijoiden ehdotukset

6 Päärautatieasema

7 Yhteiset asemat E hankkeen toimenpiteet vuoden 2012 aikana

7.1 Taideprojektit

7.2 Pyöräilyn edistäminen Malmin rautatieaseman liityntäpysäköinnissä

7.3 Jätehuollon kartoitus

7.4 Esteettömyys ja turvallisuus

Viiteluettelo (raportteja)

1. Yhteiset asemat **Ē** hanke: Malmin aseman kohentaminen yhdessä asukkaiden kanssa

Yhteiset asemat . hanke on Suomen ympäristöopisto Syklin osahanke Uudenmaan liiton rahoittamassa ja Metropolian koordinoimassa Liikkuvan arjen design . EAKR . hankeessa. Hanke alkoi keväällä 2011 ja jatkuu vuoden 2013 loppuun. Hanke kuuluu Helsinki World Design Capital 2012 . vuoden tapahtumakokonaisuuteen.

Yhteiset asemat -hankkeen tarkoituksena on kehittää keinoja tehdä pääkaupunkiseudun rautatieasemien ympäristöä esteettisemmäksi ja turvallisemmaksi muotoilun ja taiteen keinoin. Hankkeen tuloksena pyritään saamaan toimivammat, viihtyisämmät, turvallisemmat ja esteettömämmät asemat.

Asemien ilmeen ja tilojen suunnittelussa tarvitaan aseman käyttäjien ja paikallisten asukkaiden, kaikenikäisten ja taustoiltaan erityyppisten asukkaiden mielipiteitä ja kokemuksia. Tarkoituksena on hyödyntää osallistuvan suunnittelun menetelmiä monipuolisesti. Hankkeessa käytetään myös sosiaalista mediaa ideoiden kehittelyyn ja kommunikointiin. Ammattikorkeakoulu Metropolian opiskelijat laativat ideoista käyttökelpoisia suunnitelmia, joiden toteuttamisessa paikallisilla asukkailla, viranomaisilla ja yhdistyksillä on päävastuu. Suomen ympäristöopisto Sykli toimii osahankkeen koordinoijana ja ympäristöasioiden asiantuntijana. Hankkeessa keskitytään Malmin asemaan ja siitä saatuja kokemuksia voidaan hyödyntää myös muilla pääradan asemilla.

Hankkeen ytimessä ovat sosiaalisen ja ekologisen kestävyys tavoitteet. Näitä ovat muun muassa:

- sosiaalinen kestävyys, asukkaiden ja erityisesti nuorten osallisuus
- esteettömyys
- jätehuollon ja kierrätyksen parantaminen
- energiankulutuksen kartoitus

Yhteiset asemat . hankkeen painopisteitä ovat:

- eri käyttäjäryhmien ottaminen huomioon suunnitelmissa (lapset ja heidän vanhempansa, nuoret, vanhukset, vammaiset, yrittäjät yms.)
 - esteettömyys
 - viihtyisyys
 - kaikkien, erityisesti nuorten ottaminen mukaan aseman koristeluun (taideprojektit)
- turvallisuus ja ilkeiden ehkäisy
 - nuorisotyö alueella
 - nuorison oma kädenjälki näkyväksi aseman ilmeessä, asema nuorten +omaksi+
- kestävä kehitys (sekä ekologinen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyys näkökulma)
 - aseman (Malmin asema erityisesti) jätehuollon ja energiatehokkuuden parantaminen (kierrätys, valaistuksen energiatehokkuus)
- alueella toimivien yritysten yhteiskuntavastuu
 - yritysten osallistuminen suunnitteluprosessiin ja toimintaan (esim. nuorisotyön tukeminen)
- yhteisöllisyyden lisääntyminen
 - yhteisten hankkeiden ja työpajojen kautta aseman käyttäjäryhmät tutuiksi toisilleen
 - kansalaisten osallistaminen on tärkeä osa sosiaalisen kestävyys käsitettä

- aseman visuaalisen ilmeen parantaminen ja käyttäjien osallistuminen tämän suunnitteluun (taideprojektit, erityisesti nuorten osallistuminen näihin tärkeää)
 - esimerkkinä Viva Granlundin Pasilan asemalle tekemät maalaukset
<http://www.vivagranlund.fi/home/>
 - http://omakaupunki.hs.fi/paakaupunkiseutu/uutiset/sissitaiteilija_maalaa_harmautta_piiloon/
 - Otollisia kohteita esim. Malmin linja-autoaseman aidat, Ylä-Malmin tunneli, ylikulkukäytävä
- erityisesti polkupyörällä tapahtuvan liityntäliikenteen helpottaminen Malmin asemalla
 - uudenlaisten, turvallisten ja esteettisten pyörätelineiden suunnittelu (mahdollistettava pyörän lukitus rungon ja vanteen kautta)
 - riittävä määrä pysäköintimahdollisuuksia
 - liityntäliikenne on aseman ekologisen näkökulman kannalta erityisen tärkeää
- Hankkeesta tiedottaminen
 - yhteistyö paikallisten toimijoiden ja VR:n kanssa

2. Kansalaisvaikuttaminen, asukkaiden osallistuminen ja osallistuva suunnittelu

Yhteiset asemat -hankkeen ydinajatuksena on alueen asukkaiden ja aseman käyttäjien kokemusten ja ideoiden kerääminen ja heidän innostamisensa oman alueen kehittämiseen .

Aluesuunnittelussa on viime aikoina tapahtunut siirtymistä pois perinteisestä ylhäältä ohjatusta suunnittelusta asiakas- ja asukaslähtöiseen suunnitteluun kuten alla olevissa lainauksissa todetaan.

AJATTELU- JA TOIMINTATAPOJEN PERUSTAVANLAATUINEN MUUTOS

Yhteiskunta 1.0	Yhteiskunta 2.0
Tiedon jakaminen on päätöksenteosta erillinen työvaihe	Tiedon jakaminen ja yhteisöllinen oppiminen ovat kiinteä osa päätöksentekoprosesseja
Päätöksenteko ja sen valmistelu tapahtuu suljettujen ovien takana	Päätöksenteko ja sen valmistelu tapahtuu yhteisesti ja läpinäkyvästi
Informaatio on keskitettyä, suojattua ja kontrolloitua	Informaatio on hajautettu ja vapaasti saatavilla
Julkaiseminen on kontrolloitua ja keskitettyä	Kuka tahansa voi julkaista mitä tahansa
Suunnittelu/ajattelu on erotettu suunnitelmien/ajatusten kommunikoinnista	Suunnittelu tapahtuu kommunikatiivisessa prosessissa "yhdessä ääneen ajatellen"
Asiantuntijakeskeisyys	Käyttäjakeskeisyys



Lähde: Näkökulma 2009: osallistava suunnittelu ja käyttäjälähtöiset toimintamallit (Mikko Wennberg)
http://projektit.ramboll.fi/nakokulma-seminaari/2009/esitykset/huomisen_rakennettu_ymparisto/mikko_wennberg_osallistava_%20suunnittelu.pdf

Lainsäädännössä kansalaisvaikuttamisella tarkoitetaan kansalaisten mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa itseään ja elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Vaikuttamismahdollisuus sisältyy jo perustuslain kansanvallan määrittelyyn. Hallintolaki mainitsee vaikuttamismahdollisuuksien varaamisen ja kuntalaki asukkaiden osallistumisoikeuden. Maankäyttö- ja rakennuslaissa tärkeitä asioita ovat vuorovaikutus kaavaa valmisteltaessa, missä riittävän osallistumisen ja vuorovaikutuksen toteutumista turvataan mm. osallistumis- ja arviointisuunnitelman avulla. Ympäristölainsäädännössä ympäristövaikutusten arvioinnin yhtenä tavoitteena on lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. Osallistuvan ympäristösuunnittelun tarkoituksena on antaa kansalaisille ja sidosryhmille mahdollisuus vaikuttaa ympäristön tilaan vaikuttavaan päätöksentekoon. Vaatimattomimmillaan osallistuva suunnittelu voi merkitä sitä, että ylhäältä alaspäin tapahtuvaan yhteiskunnalliseen ohjaukseen lisätään palautteenantomahdollisuus.

Osallistuvasta suunnittelusta käytetään usein myös termiä vuorovaikutteinen suunnittelu tai osallistava suunnittelu. Tämä termi painottaa suunnittelijan velvollisuutta innostaa kansalaisia ottamaan osaa suunnitteluun. Suomessa osallistuvaa suunnittelua eri muodoissaan on toteutettu erityisesti metsähallinnossa, koska metsien käyttöön liittyy monia, osin keskenään ristiriitaisiakin tavoitteita. Suunnittelukäytäntöjä kehittämällä on pyritty löytämään yhteisesti hyväksyttävissä olevia ratkaisuja varsinkin puuntuotannon, virkistyskäytön ja luonnonsuojelun väliltä.

Osallistavan suunnittelun ideologiaa tarvitaan myös aseman esteettömyyden ja turvallisuuden suunnittelussa. Työkaluja osallistavaan design-työskentelyyn ovat kehittäneet muun muassa kansainvälinen Design for all -verkosto (<http://dfasuomi.stakes.fi/Fl/index.htm>) Aseman esteettömyyden kehittämiseksi olisi tärkeää, että suunnittelussa kuultaisiin myös vammaisryhmiä ja vanhuksia.

Eräs osallistamishanke, jota voidaan käyttää myös tässä hankkeessa mallina on Hesan nuorten ääni (<http://hna.nettiareena.fi/>). Tässä toimintamuodossa on selviä yhtymäkohtia yhteisten asemien suunniteltujen toimintatapojen kanssa.

Design-hankkeista käy esimerkiksi tälle hankkeelle muun muassa Pasilan aseman tunnelien taidehanke. Taiteilija Viva Granlund maalasi tunnelin seinälle isoja maalauksia. Granlund on tunnettu julkisesta taiteestaan, hänen töitään on nähtävissä myös Malmilla, Malminkaaren läheisessä alikulkutunnelissa. http://omakaupunki.hs.fi/paakaupunkiseutu/uutiset/sissitaiteilija_maalaa_harmautta_piiloon/

3. Kestävän kehityksen näkökulmia rautatieasemalla

Rautatie luo monella tapaa kasvua ja toimintaa alueella. Kaupungin sisäiseen raideliikenteeseen ja muuhun julkiseen liikenteeseen yhdistettynä rautatie on ylivoimaisesti vähiten ilmaston lämpenemistä edistävä liikennemuoto kun jätetään pois kävely ja pyöräily. Yhdistettynä kevyeen liikenteeseen raideliikenteen ylivoimaisuus kestävän kehityksen kannalta vain kasvaa. Asema on myös merkittävä energian kuluttaja, niin valaistus, ilmanvaihto kuin radan laitteetkin vievät energiaa runsaasti, sekä jätehuollon solmukohta..

Rautatieasema on kuitenkin paljon muutakin kuin liikennesolmu. Se voi olla myös tärkeä kauppapaikka ja asukkaiden tapaamispaikka. Helsingin päärautatieasemalla on päivittäisiä käyttäjiä 200 000 ja Malmin asemalla 15 700. Asema voi olla myös rakennushistoriallisesti ja taiteellisesti merkittävä kuten päärautatieasema on.

Kestävässä kehityksessä tavoitellaan tasapainoa ympäristön, talouden ja sosiaalisten näkökulmien kesken. Sosiaalinen kestävyys voidaan tiivistää kolmeen eri näkökulmaan: 1) kaikille ihmisille oikeus säädyliseen elämään (decent life), 2) yhteiskunnallinen oikeudenmukaisuus (social justice), 3) ihmisten osallisuus yhteiskunnan päätöksentekoon (participation of all relevant stakeholders).

Usein sosiaalisen kestävyuden käsitteeseen liitetään myös ihmisen perustarpeiden tyydyttäminen; vammaisuuden tai muun toimintakyvyn aleneman aiheuttamien esteiden poistaminen; sosiaalisen vastuullisuuden edistäminen, sosiaalisen pääoman ja koheesion kehittäminen; mahdollisuuksien tasapuolinen jakautuminen; kulttuurillisten ja sosiaalisten eroavaisuuksien hyväksyminen; sekä osallistuminen yhteiskunnalliseen päätöksentekoon.

(Lähde: Antti Alila, Kari Gröhn, Ilari Keso, Raija Volk: Sosiaalisen kestävyuden käsite ja mallintaminen http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=3216386&name=DLFE-15314.pdf)

Yllä olevasta johdettuna rautatieasemaa ajatellessa kestävän kehityksen näkökulmat ovat seuraavia:

- Jätehuolto
- Energiankulutus
- Turvallisuus
- Esteettömyys
- Esteettisyys
- Ilkivallan vähentyminen nuorten osallistumisen kautta
- Kevyen liikenteen liittyminen raideliikenteeseen
- Aseman uusiokäyttö

Sosiaalisen kestävyuden näkökulmasta kaikkien käyttäjäryhmien osallisuus, turvallisuus, esteettömyys ja aseman viihtyisyys ovat hankkeessa keskeisiä.

4. Yhteiset asemat -hankkeen eteneminen vuonna 2011



Kuva 1. Yhteiset asemat -hankkeen eteneminen.

4.1 Asukkaiden haastattelut

Syksyllä 2011 Sykli aloitti alueella asukkaiden ja yhteisöjen haastattelut, mikä on tuottanut konkreettisia kehitysideoita Malmin aseman parantamiseksi. Keskusteluja asukkaiden kanssa jatketaan koko hankkeen ajan.

Haastattelujen keskeisin tulos on se, että alueelle kaivataan muutosta. Asema on epäsiisti ja kärsii ilkeistä. Vanhemman väestönosan keskuudessa aseman turvallisuus koettiin puutteelliseksi. Erityisesti asemaa ajanviettopaikkanaan käyttävät nuoret tuntuivat jossain määrin pelottavan vanhuksia.

Aseman ylikäytävää ollaan sulkemassa illan ja yön ajaksi, mikä tulee vaikeuttamaan laituri-alueen saavutettavuutta näinä vuorokaudenaikoina. Nuorille taas asema on luonnollinen oleskelutila. Metropolian ryhmä teki haastatteluja varten erityisen kaavakkeen. Metropolian haastatteluilla tavoitettiin joitakin kymmeniä aseman käyttäjiä.

Syklin työntekijä haastatteli Malmin toimintakeskuksessa hankkeen esittelytilaisuuksissa varsinkin alueen vanhusväestöä ja vastauksien mukaan asemalla liikkuminen koettiin hankalaksi. Alueella

järjestetyissä tapahtumissa (Malmi-forumi) tavattiin myös alueen yrittäjiä, joilta saatiin hyväksyvää palautetta hankkeesta. Yleisesti ottaen hankkeeseen on suhtauduttu paikallisesti hyvin myönteisesti.

4.2 Suunnittelukävely

Syyskuussa järjestettiin aseman alueella aktiivien ryhmällä suunnittelukävely ideoiden keräämiseksi. Tapahtumaan osallistui Metropolian, Syklin ja VR:n edustajia sekä nuorisotoimen työntekijöitä. Osallistujat merkitsivät vaikutelmiaan erityiseen kyselykaavakkeeseen. Tällä tavoin saatiin sekä numeerisia arvosteluja asema-alueen eri kohteista että myös vapaamuotoisia ehdotuksia. Suunnittelukävelyn idea saatiin Turvallisuukskävelystä, jollainen Malmin . Pukinmäen alueella on järjestetty (Kerrokartalla-palvelu ja turvallisuusikävely).

Yhteiset asemat . suunnittelukävelyn tuloksista tehtiin numeerinen kooste. Keskiarvo on koottu eri arvioijien antamasta arvosanasta, asteikko huonommasta parhaimpaan 1-5

Yhteiset asemat -hanke										
Suunnittelukävely 21.9.11										
Yhteenveto										
Kohde	Viihtyisyys	k-arvo	Turvallisuus	k-arvo	Esteettisyys	k-arvo	Esteettömyys	k-arvo		Kok.k-arvo
1 Malmín linja-autoasema	20	1,8	33	3,0	20	1,8	34	3,1		2,4
2 Latokartanontien alikulku	13	1,2	11	1,0	20	1,8	18	1,8		1,5
3 Käytöstä poistettu laiturí	11	1,2	25	2,8	13	1,4				1,8
4 Laituri	22	2,2	28	2,8	18	2,0	30	3,3		2,6
5 Laiturin pohjoispää	17	1,7	18	1,8	16	1,8	35	3,5		2,2
6 Ylikäytävä	31	2,8	28	2,5	27	2,5	33	3,0		2,7
7 Malmín kauppatie, liityntäpys.	18	2,0	14	1,8	21	2,3	18	2,0		2,0
Yleisvaikutelma	26	2,4	25	2,3	23	2,1	25	2,3		2,3

Tärkeimmät tulokset aseman tilasta olivat suunnittelukävelyn perusteella seuraavat:

Asemalle tarvitaan lisää väriä ja opasteita, se kaipaa tilataidetta, väriä ja siisteyttä. Asema koetaan iltaisin turvattomaksi ja sillä ei ole kunnollista jätehuoltoa.

Asema kaipaa väriä ja valoja. Aseman läpi kulkee päivittäin tuhansia ihmisiä ja sen lähialueella asuu paljon väkeä, mutta yhteisöllisyys ei näy asemalla.

Latokartanontien alikulkukäytävä sai koko kävelyn aikana heikoimmat arviot, mutta siihen myös koettiin liittyvän suurta potentiaalia. Käytävä koettiin turvattomaksi, pimeäksi ja suorastaan vaaralliseksi. Toisaalta väriä ja valoa lisäämällä saataisiin pylväiköstä todellinen aseman maamerkki, katedraali+

4.3 Tulevaisuusverstas

Lokakuussa Sykli järjesti työpajan, jossa osanottajat muokkasivat ideoita eteenpäin. Paikalla oli niin Liikenneviraston, Metropolian, Syklin kuin nuorisotoimen edustajia. Samoin paikalle saatiin taiteilija Viva Granlund, joka on tehnyt julkisille paikoille taidetta yhdessä nuorten kanssa. Hänen taidettaan on nähtävissä muun muassa Pasilan rautatieaseman tunnelissa ja Ala-Malmilla alikäytävässä.

Tulevaisuusverstas on ongelmanratkaisumenetelmä, jossa koko yhteisön voimin demokraattisesti työskennellen pohditaan yhteisesti sovittuun asiaan liittyviä ongelmia ja ideoita, joita sitten yhdessä toteutetaan.

TULEVAISUUSVERSTAAN VAIHEET

1. Valmisteluvaihe
2. Ongelmavaihe (kritiikkivaihe)
3. Ideointivaihe (mielikuvitusvaihe)
4. Todentamisvaihe
5. Jatkotyöskentelystä sopiminen

Tulevaisuusverstas tuotti ideoita Metropolian suunnitteluopiskelijoille, jotka jatkoivat omien suunnitelmiansa työstämistä niiden pohjalta. Paljon huomiota saivat Latokartanontien alikäytävän pylväikkö ja käyttämättömänä oleva laiturialue. Laiturin osalta on otettava huomioon, että se on nopeasti käyttöön otettavissa. Olisi myös hyvä kehittää ideoita, jotka parantaisivat nuhjuisen laiturin ulkonäköä ja tunnelmaa vaarantamatta käyttöönoton mahdollisuutta.

4.4 Hankkeesta tiedottaminen

Sykli esitteli hanketta mm. Malmiforumissa, paikallisen asukasyhdistyksen järjestämässä tilaisuudessa. Paikalla oli laajasti sekä yrittäjä-, kansalaisjärjestö- että viranomaistahoja. Hanke sai erittäin hyvän vastaanoton kuulijoiden joukossa.

Metropolian opiskelijat suorittivat tiedon saamiseksi haastatteluja aseman seudulla. Näiden haastattelujen tarkoitus oli kerätä tietoa ja mielipiteitä aseman käyttäjien keskuudessa, mutta samalla jaettiin tietoa hankkeesta. Syklin edustaja (Pauli Vennervirta) esitteli hanketta Malmin toimintakeskuksessa ja uudelleen Malmin markkinoilla (kumpikin marraskuussa 2011) ja esitteli siellä hanketta paikallisille asukkaille. Hankkeesta on julkaistu myös lyhyt artikkeli Vartti-lehdessä.

Sekä emohankkeen (Liikkuvan arjen design, LAD) että yhteisten asemien tiedotus internetissä (LAD-hankkeen wikisivut ja Facebook) aloitettiin syksyn aikana.

5. Metropolian opiskelijoiden ehdotukset

Metropolian opiskelijat ja heidän ohjaajansa esittelivät 15.12.2011 Syklissä järjestetyssä tilaisuudessa projektin toimijoille, Malmin asukkaille ja toimintakeskuksen sekä nuorisotoimen edustajille ehdotuksiaan, jotka oli työstetty tulevaisuusverstaan ja haastattelujen pohjalta. Ehdotukset on esitelty alla.



Kuva 1. Ilmakuva Malmin asemasta (Goglemaps).

Eräs kiinnostavimmista osista aluetta on linja-autoasema. Tällä hetkellä aseman yleisilme on melko harmaa. Maalaamatonta betonia on paljon, mikä houkuttelee myös graffitin tekijöitä. Aseman valaistus on huono, rautatieasemaan liitoksissa olevan linja-autoaseman rakenteet eivät suojaa sateelta ja laiturin kaareva muoto aiheuttaa sen, että linja-autojen ovet voivat jäädä kauaksi laiturista, mikä tekee varsinkin vanhuksille ja liikuntaesteisille autoon nousemisen hankalaksi.



Kuva 2. Malmin linja-autoasema tällä hetkellä.



Kuva 3. Metropolian opiskelijoiden ehdotus Malmin linja-autoaseman muurin maalaukseksi. Aseman muurin maalaaminen paikallisen nuorison voimin piristäisi aseman yleiskuvaa.



Kuva 4. Malmin aseman portaikon lasimaalaukset (ehdotus)



Kuva 5. Malmin linja-autoaseman muiden osien kuten hissirakennusten elävöittämistä väreillä ehdotettiin myös.

Malmin linja-autoasemalla on kaiteita ja reunuksia, joita voidaan hyvin käyttää taidenäyttelyn kiinnitysalustana. Oheisessa kuvassa taide on käännetty näkyviin kadun puolelle. Tämän toteuttaminen on kuitenkin hankalaa ja kallista, koska kaiteiden alla ovat junaradat ja työ vaatisi muun muassa sähköjen katkaisemista niiden johtimista. Sen sijaan teosten kiinnittäminen niin, että teokset ovat linja-autoaseman käyttäjien nähtävissä ei vaadi erikoisjärjestelyjä.

Kaiteisiin voidaan esimerkiksi kiinnittää läpinäkyvällä muovilla (pleksi/polykarbonaattilevy) jonka alle voidaan laittaa esiin vaihtuvia paikallisten nuorten tekemiä maalauksia ja piirroksia. Malmin nuorisotalo on ilmoittanut haluavansa olla mukana tällaisen näyttelyn järjestelyissä ja taideteoksia voitaisiin tehdä heidän tiloissaan.



Kuva 6. Ehdotus Malmin linja-autoaseman kaiteiden taideteoksista.



Kuva 7. Ehdotus Malmin aseman ylikäytävän elävöittämisestä näyttötauluin.

Aseman ylikäytävään suunniteltiin näyttötauluja, joilla voisi olla vaihtuvasti tiedotuksia, tarinoita Malmilta, runoja sekä asukkaiden ja aseman käyttäjien piirroksia. Myös ylikäytävän lattiamateriaalia ja väritystä mietittiin. Ylikäytävän lattian materiaali on talvisin liukas. Materiaalin vaihtaminen lienee kuitenkin mahdollista.

Eräs mielenkiintoisimmista kohteista Malmin asemalla on Latokartanontien alikäytävä. Käytävään pääsee portaikosta vanhan asemarakennuksen vierestä. Alikäytävä johtaa laiturialueelle. Tällä hetkellä alue näyttää melko ankealta ja epäsiistiltä. Radan vieressä kulkeva kaide loppuu kesken, joten raiteille on alikäytävästä esteetön pääsy tällä kohtaa. Alikäytävän lattiamateriaali loppuu myös eräässä kohdin kesken, joten tässä kohtaa käytävässä on sora-alusta.

Portaat ovat jyrkät ja niiden pyörätuoliramppi on sen vuoksi käyttökelvoton. Pylväikkö on kuitenkin komea ja siihen sisältyy melkoinen taiteellinen potentiaali. Värien ja valojen avulla siitä saataisiin erittäin komea maamerkki.



Kuva 8. Malminkartanontien alikäytävä tällä hetkellä

Maalaamalla pylväät ja valaisemalla ne voisi alue näyttää esim. tältä:



Kuva 9. Ehdotus Malminkartanontien alikäytävän pylväikön maalaamisesta tai valaistuksesta



Kuvat 10. Ehdotus Malminkartanontien alikäytävän pylväikön valaistuksesta

Alikäytävän maalaaminen on kuitenkin iso projekti, joka vaatii rakennustelineitä, työkaluja ja erikoisosaamista. Myös alueella kulkua jouduttaisiin töiden aikana rajoittamaan. Siksi tämä idea, vaikkakin hyvä sellainen, ei voi hankalan toteutettavuutensa vuoksi olla ensisijaisena tavoitteena hankkeelle. Sitä tullaan kuitenkin pitämään esillä.

6. Päärautatieasema

Alkuperäisen projektisuunnitelman mukaan Helsingin päärautatieasema on yksi hankkeen kehityskohteista. Suunnittelu aloitettiin päärautatieaseman osalta keväällä 2011 yhteistyössä VR:n ja Metropolian kanssa ja suunnittelussa keskityttiin kolmeen osa-alueeseen: jätehuolto, pyöräparkit sekä aseman yleisilme.

Yhteistyöryhmän kokouksessa elokuussa 2011 päätettiin, että Sykli lähtee kehittämään erityisesti päärautatieaseman jätteiden lajittelua ja Metropolia pyöräparkkeja.

6.1 Päärautatieaseman jätehuollon kehittäminen

Sykli toteutti syksyllä 2011 päärautatieasemalla opiskelijatyönä jätehuoltokartoituksen, jossa tuli esiin mm. seuraavia kehittämistarpeita:

- lajittelumahdollisuudet puutteelliset
- astioiden likaisuus
- astioiden täyttöaukot (sekajäte-, paperi- ja lasiastiat) olivat melko pieniä
- merkinnät puuttuivat monista astioista (myös siistijöiden keräysastioista)
- astiat eivät olleet yhtenäisiä
- isot jäteastiat likaisia, rikkiäisiä (pyörät) ja merkitsemättä
- tuhka+kuppeja+yhä laiturialueella → ristiriita (tupakointikielto)
- jättesäkit puuttuivat roskiksista

Jätehuoltokartoituksen pohjalta listattiin keskeisiä kehittämisajatuksia, joita olivat

- sisätiloihin sijoitetaan monilokeroastioita (n. 15 kpl), joissa paperi, kartonki, energiajäte
- astioiden tulisi olla hyvin keskeisillä paikoilla, kuten ovien tuntumassa sekä kulkuväylillä.
- astiat merkataan symbolein (kuvaavat jätelajeita)
- astiat voisivat olla huomiota herättäviä / näkyviä, ei piilossa+
- nuorille muotoilijoille voisi suunnata kilpailun ko jäteastioista sekä ulkoasusta?
- juhlavuoteen voisi keksiä kivan sloganin, joka voisi olla jäteastiaan kiinnitettynä
- laitureiden päähän monilokeroastiat, suunnittelussa otettava huomioon ulkotilat, ettei vesi pääse astiaan. Lisäksi laitureilla tulisi olla muutamia vastaavia astioita.
- junasiivouksessa toimivat nykyiset 660 l astiat
 - o ne tulisi merkitä värein ja tekstein (paperi, kartonki, energia, lasi)
 - o astioiden kuntoon ja siisteyteen tulisi kiinnittää erityistä huomiota
 - o ongelmaksi jää junassa lajittelu, voisiko esim. siivoojilla voisi olla värikoodatut pussit, jotka tyhjennetään isoihin astioihin?
- aseman ympärille monilokeroastioita ainakin sisäänkäyntien tuntumaan ja kulmiin
- tupakantumppeja varten tolppia sinne, missä tupakointi sallittu, kuitenkin sijainti lähellä sisäänkäyntejä, n. 10 kpl
- autojuna-asemalle jäteastioita paperille, kartongille, energialle ja sekajätteelle
- jäteastioita tulisi pestä useammin.
- yhtenäinen värimaailma astioihin
- tuhkakupit pois niiltä alueilta, joissa ei saa tupakoida.



Kuva 11. Lajitteluastiat päärautatieasemalla syksyllä 2012



Kuva 12: Jäteastiat, joihin siivoojat tyhjentävät junista tulevat jäteastiat päärautatieasemalla, syksy 2012.

Jätekartoituksen perusteella tehdyt havainnot ja kehittämisajatukset esiteltiin palaverissa lokakuussa, jossa paikalla mm. asemasta vastaava arkkitehti sekä jätehuoltovastaava. Palaverissa todettiin, että aikataulu VR:n juhluvuoden 2012 vuoksi on hyvin kireä ja asia on jo edennyt VR:n toimesta siinä määrin, että jätehuollon kehittämistä hankkeen puitteissa ei nähty mahdollisena. Samalla todettiin, että myöskään päärautatieaseman yleisilmeen kehittäminen taiteen keinoin ei ole mahdollista (rakennus on arkkitehtuurisesti suojeltu ja säädökset tiukkoja).

6.2 Jatkoimet jätehuollon alueella

Koska päärautatieasema ei aikataulusyistä soveltunut hankkeen kehityskohteeksi, on keskusteltu siitä miten jätehuollon kehittämistä toteutetaan jatkossa. Malmin asemalla toteutetaan jätehuollon kehittämissuunnitelma alkuperäisen ajatuksen mukaisesti (työ käynnissä). Tarkoituksena on suunnitella lähiliikenneasemille soveltuva helppokäyttöinen ja helposti toteutettava konsepti, jota voidaan jatkossa soveltaa myös muilla lähiliikenneasemilla.

Keskusteluissa on noussut esiin myös junissa tapahtuvan lajittelun kehittäminen, joka kuitenkin ei ole toteutettavissa käynnissä olevan projektin puitteissa.

6.3 Muuta

Aseman pyöräparkit . aihe etenee Kampin pyöräkeskuksen puitteissa.

7 Yhteiset asemat E hankkeen toimenpiteet vuoden 2012 aikana

7.1 Taideprojektit

Hankkeiden fyysisessä toteutuksessa taideprojektit ovat ensisijaisia. Näiden toteutus on suhteellisen helppoa, varsinkin jos ne tehdään väliaikaisiksi, tällöin lupien saaminen kaupungilta on todennäköisesti helpompaa. Teosten suunnittelu tehdään Metropoliassa opiskelijoiden ehdotusten pohjalta.

Tärkeysjärjestys toteutuksessa on seuraava:

- Vaihtuvat näyttelyt linja-auto -asemalle
- Portaikon ikkunoihin lasimaalauksia
- Alikäytävän pylväikön maalaaminen ja valotaideteos

Pylväikön maalaaminen ja valaiseminen vaatii rakennustelineitä, paljon materiaalia ja erikoisosaamista ja on lisäksi pysyvä rakennemuutos, joten tämän osan toteuttamisesta joudutaan keskustelemaan erikseen. Sen sijaan linja-autoaseman muuriin ja kaiteisiin kiinnitettävät taidenäyttelyt voivat olla määräaikaisia tai väliaikaisia ratkaisuja. Teokset voidaan myös tehdä muualla ja vain kiinnittää paikan päällä. Toteutus tapahtuisi syksyllä 2012. Luvat tähän haetaan Helsingin kaupungilta.

Aseman portaikot soveltuvat myös taidenäyttelyille, esim. lasimaalaukset ikkunoihin. Portaikot ovat liikenneviraston hallinnoimaa aluetta, joten lupa näille haetaan sieltä.

Opasteet ja taulut joissa voisi olla vaihtuvia tiedotteita/piirroksia/runoja etc. Tämä vaihtoehto voi olla vaikea toteuttaa ja vaatii ulkopuolisen tahon, esim. kirjaston mukaan saamisen. Asiaa pidetään kuitenkin vireillä. Aseman opasteet eivät ole ulkopaikkakuntalaisten kannalta kovin selkeitä, varsinkin suunnan Ala Käytöstä poistettu laiturit ovat nopeasti otettavissa käyttöön, joten esim. taideteoksien sijoittaminen on vaikeaa.

Novan yrittäjien mielipidettä hankkeen tästä vaiheesta kysytään ja osallistumisesta siihen käydään neuvotteluja. Suunnitelmat tehdään yhteistyössä Metropolian, Syklin, kaupungin ja nuorisotalon kesken.

7.2 Pyöräilyn edistäminen Malmin rautatieaseman liityntäpysäköinnissä

Pasilan asemalla on tehty suunnitelma aseman pyöräpysäköinnin parantamiseksi (Liikennevirasto, VR, Helsingin kaupunki ja WSP-yhtymä Oy). Siellä ongelmana on telien vähäisyys, runkolukittavien telien puute, talvikäytössä olevien telien pieni määrä ja romupyörät. Ongelmat Malmin asemalla ovat hyvin samankaltaisia. Uusien pyöräilykalusteiden kokeilu Malmilla auttaisi tähän asiaan.

Yksinkertainen, tukevasta ruostumattomasta putkesta tehty kaari on kätevin teline ja siihen voidaan helposti lukita pyörä kiinni nykyisin yleisillä U-kaari- tai ketju/kaapelilukoilla. Yksinkertainen teline myös säästää pysäköintitilaa verrattuna nykyisiin. Euroopassa pyöräparkit voivat olla varsin mittavia.



Kuva 13. Groningenin aseman pyöräparkki.



Kuva 14. Nykyinen Malmin aseman pyöräparkki

Sopivia malleja korvaaviksi telineiksi on helppo löytää ja ne voivat olla hauskan näköisiä.



Kuva 15. Vaihtoehtoisia pyörätelinemalleja.

7.3 Jätehuollon kartoitus

Sykli tekee Malmin asemalla jätehuollon nykytilan kartoituksen sekä kehittämissuunnitelman. Tavoitteena on lajitteluun perustuva helposti toteutettava ja helppokäyttöinen järjestelmä, jota voidaan soveltaa myös muilla asemilla. Jäteastioiden ja -opasteiden lisäksi suunnitellaan myös astioiden tyhjennysreitit ja tyhjennysrytmi. Aiheesta keskustellaan myös kaupungin (linja-autoasema) ja Novan kanssa.

7.4 Esteettömyys ja turvallisuus

Aseman alueiden helppo saavutettavuus ja liikkumisen esteettömyys ovat vanhusväestön ja liikunta- tai näkövammaisten kannalta tärkeitä näkökulmia. Ne soveltuvat myös sosiaalisen kestävän kehityksen kriteereihin, esteettömyys lisää käyttäjien tasa-arvoisuutta ja toimintamahdollisuuksia.

Esteettömyyden kehittämiseen asemilla on olemassa omat suunnitelmia ja tiukat kriteerit. Esim. Liikenneviraston selvityksessä vuodelta 2006 on näitä kriteerejä esitelty. Näitä esteettömyyden kriteerejä ovat esimerkiksi:

- Valaistus on oltava hyvä, asemalla ei saa olla varjoja muodostavia elementtejä
- Tilan on oltava helposti hahmotettava jotta esim. näkövammaiset pystyvät suunnistamaan siellä
- Liikenneopasteet on erotettava muista esim. väreillä
- Kaikuisuuteen on kiinnitettävä huomiota, jotta kuulutukset eivät jää huomaamatta
- Lattiamateriaali ei saa olla märkänäkään liukas
- Lattiamateriaali ei saa olla märkänäkään liukas
- Ovien on oltava mieluiten automaattisia liukuovia
- Automaattien korkeus on säädettävä sopivaksi pyörätuoleille
- Portaisiin saatava hyvä valaistus ja reunakonstrastien on oltava selkeät
- Ulkoalueilla, esim. laitureilla oltava kontrastia korostavat reunat

(Pasilan aseman esteettömyyskartoitus ja toimenpideohjelma. Ratahallintokeskus 2006)

Osana Yhteiset asemat hanketta Sykli järjestää Malmin asemalla esteettömyyden auditoinnin. Esim. Kynnys ry ja Malmin toimintakeskus voivat toimia tässä yhteistyökumppaneina. Esteettömyysauditointi tullaan järjestämään alkusyksystä 2012. Mukaan pyydetään VR:n, liikenneviraston ja Metropolian työntekijöitä sekä Kynnys r.y:n ja Malmin toimintakeskuksen aktiiveja. Työkalut auditointiin rakennetaan yhteistyössä näiden tahojen kanssa.

Esteettömyyden lisäksi aseman turvallisuus on asia johon syytä kiinnittää huomiota. Asiaa on ulkomailla tutkittu esim. Australiassa.

<http://www.worldtransitresearch.info/cgi/viewcontent.cgi?article=5067&context=research&sei-redir=1#search=%22railway%20stations%20environment%22>



Kuva 12 . Aseman turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä

Aseman turvallisuuteen voidaan vaikuttaa Australiassa tehdyn tutkimuksen mukaan esim. seuraavasti:

- Aseman alueella ei saa olla esim. istutuksia, joiden sekaan voi piiloutua
- Aseman täytyy olla rakenteiltaan sellainen, että siellä on laaja näkyvyys
- Aseman laiturialueen katosten tulee olla sellaiset, että niihin ei voi piiloutua
- Ulos- ja sisäänkäynnit on selkeästi merkitty ja liikkuminen aseman alueella on esteetöntä
- Laiturialueelle pääsyä voidaan valvoa porttien avulla
- Valaistuksen on oltava hyvä
- Hyvä jätehuolto vähentää roskaisuutta ja liukastumisten tai kompastumisten vaaraa

Viiteluettelo

Antti Alila, Kari Gröhn, Ilari Keso, Raija Volk: Sosiaalisen kestävyden käsite ja mallintaminen
http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=3216386&name=DLFE-15314.pdf

Designing a public train station shelter to minimize anti-social behaviour and crime in Melbourne's metropolitan rail environment. Institute of Transport Studies 2010.
<http://www.worldtransitresearch.info/cgi/viewcontent.cgi?article=5067&context=research&seidir=1#search=%22railway%20stations%20environment%22>

Environment and Planning A 2007, volume 39, pages 2043 ^ 2047. Railway stations and urban dynamics. <http://www.envplan.com/epa/editorials/a4093.pdf>

Kerrokartalla-palvelu ja turvallisuuskävely. Turvallisuusviestinnän yhteistyöfoorumi 22.11.2011
[http://www.intermin.fi/intermin/hankkeet/turva/home.nsf/files/Laihin%20versio%202%20nettiin/\\$file/Laihin%20versio%202%20nettiin.pdf](http://www.intermin.fi/intermin/hankkeet/turva/home.nsf/files/Laihin%20versio%202%20nettiin/$file/Laihin%20versio%202%20nettiin.pdf)

Pasilan aseman esteettömyyskartoitus ja toimenpideohjelma. Sirpa Laitinen & Mari Siikonen. Ratahallintokeskuksen julkaisu A 12/2006
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf4/rhk_2006-a12_pasilan_aseman_web.pdf

Polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma 2009.
http://www.hsl.fi/FI/mikaonhsl/julkaisut/Documents/2009/C_6_2009_Polkupy%C3%B6rien%20liitynt%C3%A4pys%C3%A4k%C3%B6innin%20kehitt%C3%A4missuunnitelma.pdf

<http://www.queenslandrail.com.au/Safety/Pages/EnvironmentalSustainability.aspx>

Suomen design for all . verkosto: <http://dfasuomi.stakes.fi/FI/index.htm>

Taide rakennetussa ympäristössä. <http://www.art360.fi/taiteen-hankintamalli/>

Väliaikaiset toimenpiteet Pasilan rautatieaseman pysäköinnin parantamiseksi. 12.4.2011 Liikennevirasto, Helsingin kaupunki, VR . Yhtymä Oy, WSP Finland Oy