



Raideliikenneasemien turvallisuus pääkaupunkiseudulla

Raideliikenneasemien turvallisuus pääkaupunkiseudulla

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta

Opastinsilta 6 A

00520 Helsinki

puhelin (09) 156 11

faksi (09) 156 1369

www.ytv.fi

Lisätietoja: Jaakko Heinilä, puh. (09) 4766 4120

Copyright: Kaaviot © Leena Gruzdaitis, Trafix Oy. Valokuvat © Jouko Kunnas, Liidea Oy
Pohjakartat ja ilmakuvat © Espoo ja Kauniainen (259/2008), Helsinki kaupunkimittausosasto (02/2008), Vantaa (7/2008). Karttapiirrokset © Jouko Kunnas, Liidea Oy

Kansikuva: YTV / Tiina Mäkinen

Taitto: Jouko Kunnas, Liidea Oy

Painopaikka: Edita Prima Oy

Helsinki 2010

Esipuhe

Työn tavoitteena on ollut liikennepaikkojen nykyisen turvallisuustilanteen arviointi sekä arviointiperusteiden esittäminen. Käsitys liikennepaikkojen nykyisestä turvallisuustilanteesta muodostettiin maastokartoitusten, poliisin hälytystehtävien analysoinnin ja asiantuntija-arvioiden perusteella. Tarkastelussa mukana olivat kaikki Helsingin, Espoon ja Vantaan alueella sijaitsevat juna- ja metroasemat lukuun ottamatta Rautatieasemaa Helsingin keskustassa. Kaikkiaan tarkasteltavana oli 49 liikennepaikkaa.

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian seurantaryhmä toimi työn ohjausryhmänä, johon kuuluvat:

Jaakko Heinilä, YTV, puheenjohtaja

Reijo Mäkinen, YTV

Pekka Paavilainen, YTV

Katariina Myllärniemi, LVM

Leila Nuotio, Vantaan kaupunki

Sinikka Ahtiainen, Espoon kaupunki

Risto Pakkala, HKL

Harri Fredrikson, Paikallisliikenneliitto

Pekka Aalto, Paikallisliikenneliitto

Teemu Väänänen, VR

Sini Puntanen, RHK

Mika Pöyry, Poliisi

Ari Inkilä, Poliisi

Kari Ahola, Poliisi

Työn tekemisestä ovat vastanneet Jouko Kunnas Liidea Oy:stä sekä Leena Gruzdaitis ja Juhani Bäckström Trafix Oy:stä.

Työ alkoi maaliskuussa 2009 ja päättyi syyskuussa 2009.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta			
Tekijät: Jouko Kunnas, Leena Gruzdaitis, Juhani Bäckström			Päivämäärä 16.12.2009
Julkaisun nimi: Raideliikenneasemien turvallisuus pääkaupunkiseudulla			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: YTV, HKL, VR			
Tiivistelmä: Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuusstrategian aiesopimuksen allekirjoittajina ovat YTV (Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta), HKL (Helsingin kaupungin liikennelaitos), VR Osakeyhtiö, Suomen paikallisliikenneliitto ry, Ratahallintokeskus, Espoon ja Vantaan kaupungit sekä poliisi. Aiesopimuksen osapuolet ovat sitoutuneet pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuusvision toteuttamiseen, jonka yhtenä osana on fyysisen toimintaympäristön turvallisuuden parantaminen. Tässä työssä on tarkasteltu yksinomaan raideliikenneasemia. Työn tavoitteena on ollut pääkaupunkiseudun liikennepaikkojen nykyisen turvallisuustilanteen arviointi sekä arviointiperusteiden määrittäminen. Käsitys liikennepaikkojen nykyisestä turvallisuustilanteesta muodostettiin maastokartoitusten, poliisin hälytystehtävätaloston analyysin sekä asiantuntija-arvioiden perusteella. Tarkastelussa mukana olivat kaikki Helsingin, Espoon ja Vantaan alueella sijaitsevat juna- ja metroasemat lukuun ottamatta Rautatieasemaa Helsingin keskustassa. Kaikkiaan tarkasteltavana oli 49 liikennepaikkaa. Liikennepaikkojen turvallisuuden arvioinnissa hyödynnettiin poliisin hälytystehtävätalastoja. Helsingin, Espoon ja Vantaan poliisien erilaisten tilastointijärjestelmien takia täysin toistensa kanssa vertailukelpoista aineistoa ei ollut mahdollista koota. Sen sijaan jatkossa vertailukelpoisten tietojen kerääminen tulee mahdollisesti olemaan helpompaa, kun poliisin hälytystehtävätiedot on koottu yhteen järjestelmään. Helsingin osalta tarkastelussa käytettiin vuoden 2008 tilastotietoja, Espoon ja Vantaan osalta vuoden 2009 tammi-toukokuun tilastoja. Vuonna 2008 Helsingin liikennepaikoilla määrällisesti eniten poliisin hälytystehtäviä oli kirjattu Pasilaan, sitten Mellunmäkeen, Herttoniemeen, Sörnäisiin ja Ruoholahteen. Vähiten poliisin hälytystehtäviä oli kirjattu Ilmalaan ja Valimoon. Metroasemille oli kirjattu noin 60 % kaikista Helsingin liikennepaikoille kirjatusta tehtävistä. Kun poliisin hälytystehtäviä tarkasteltiin liikennepaikkojen kävijämääriin suhteutettuna, metroasemat osoittautuivat keskimäärin juna-asemia turvallisemmiksi. Vuoden 2009 tammi-toukokuussa Vantaan ja Espoon liikennepaikoilla määrällisesti eniten poliisin hälytystehtäviä oli kirjattu Tikkurilaan, Leppävaaraan, Martinlaaksoon, Myyrmäkeen, Korsoon ja Espooseen. Kaikilla liikennepaikoilla poliisin hälytystehtävät liittyvät useimmiten yksilön suojaan ja tällöin poliisia työllistävät päihtyneet henkilöt, häiriökäyttäytyminen ja ilkivalta. Matkustajien turvallisuuden tunteen kannalta merkittäviä tehtäväluokkia olivat myös hengen ja terveyden suoja (pahoinpitelyt ja tappelut) sekä omaisuuden suoja (varkaudet, myymälävarkaudet ja vahingonteot). Asiantuntija-arvioita kerättiin sähköpostitse mm. kaupunkien liikennepaikkojen kunnossapidosta vastaavilta sekä lähipoliiseilta. Asiantuntijoiden mukaan häiriötä havaitaan siellä, missä on paljon kävijöitä. Päihteiden käyttö ja päihtyneet henkilöt aiheuttavat häiriötä liikennepaikoilla. Asiantuntijoiden mukaan liikennepaikkojen turvallisuutta voidaan parantaa kiinnittämällä huomiota valvontaan, asemien siisteyteen ja valaistukseen sekä lisäämällä vartijoiden ja muun henkilökunnan läsnäoloa ja näkyvyyttä liikennepaikoilla. Asemakartoitukset on dokumentoitu ilmakuvaopohjalle laadituilla karttapiirroksilla, joissa on esitetty maankäyttö ja toiminnot, asema kulkureitteineen, liikennejärjestelyt, joukkoliikenne ja taksiasemat sekä ravintolat ja muut illalla auki olevat liikkeet. Asemalaituri, mahdollinen asemahalli ja aseman lähiympäristöt on arvioitu kouluarvosanalla ja näistä on johdettu yleisarvosana. Pohjana arvioinnissa on sosiaalinen kontrolli, aseman fyysisillä puitteilla on tarkentava rooli. Eri ratalinjat eivät eronneet merkittävästi toisistaan, metroasemien keskiarvosana oli kuitenkin noin yhtä kouluarvosanaa parempi kuin juna-asemien keskiarvo. Parhaat edellytykset turvalliselle matkustamiselle arvioitiin olevan Pasilassa, Kampissa ja Vuosaarissa. Heikoimpia olivat hiljaiset asemat, jotka sijaitsivat usein teollisuusalueilla. Turvallisuustilanteen selkeyttämiseksi asemat jaettiin viiteen kategoriaan. Cityasemat ovat korkeatasoisia ja vilkkaita asemia, joilla häiriötä on runsaasti mutta matkustajaa kohden laskettuna niukasti. Laajempaa aluetta palvelevilla liityntäasemilla on tärkeä rooli osana lukuisia matkaketjuja, ja niillä havaittiin olevan myös runsaasti häiriötä. Tavanomaiset lähiöasemat havaittiin monella mittarilla keskiarvoisiksi. Teollisuusalueiden asemilla sosiaalinen kontrolli on heikko, mutta ongelmat eivät realisoitu liikenteen ollessa pääosin ruuhka-ajan työmatkaliikennettä. Pienasemilla matkustajakohtainen riski voi olla korkeahko, mutta häiriöiden määrä on vähäinen. Kiireellisimmäksi kehitettäväksi turvallisuusmielessä nostettiin etenkin vilkkaita city- ja liityntäasemia, mutta myös joitakin lähiöasemia. Teollisuusalueiden asemista ja pienasemista muutamat arvioitiin tarkkailtaviksi, jotka eivät edellytä välittömiä toimenpiteitä.			
Avainsanat: Raideliikenneasemat, turvallisuus, pääkaupunkiseutu			
Sarjan nimi ja numero: YTV:n julkaisuja 34/2009			
ISSN 1796-6965	ISBN 978-951-798-783-7 (nid.)	Sivuja: 162	Kieli: Suomi
	ISBN 978-951-798-784-4 (pdf.)		
YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta PL 521, 00521 Helsinki, puhelin (09) 156 11, faksi (09) 156 1369			

Sammandragssida

Utgivare: Huvudstadsregionens samarbetsdelegation			
Författare: Jouko Kunnas, Leena Gruzdaitis, Juhani Bäckström			Datum 16.12.2009
Publikationens titel:			
Finansiär / Uppdragsgivare: SAD, HST, VR			
Sammandrag: Intentionsavtalet om en säkerhetsstrategi för kollektivtrafiken i huvudstadsregionen har undertecknats av SAD (Huvudstadsregionens samarbetsdelegation), HST (Helsingfors stads trafikverk), VR Aktiebolag, Finlands Lokaltrafikförbund ry., Banförvaltningscentralen, städerna Esbo och Vanda samt polisförvaltningen. Parterna i intentionsavtalet har förbundit sig att genomföra en säkerhetsvision för kollektivtrafiken i huvudstadsregionen och ett led i visionen är att förbättra säkerheten i den fysiska miljön. I detta arbete gäller granskningen bara stationer inom den spårbundna trafiken. Syftet med arbetet har varit att bedöma den nuvarande säkerhetssituationen på trafikplatserna i huvudstadsregionen och fastställa bedömningsgrunderna. Uppfattningen om den nuvarande säkerheten på trafikplatserna utgår från kartläggningar av terrängen, analys av statistiken över polisens utryckningsuppdrag och expertbedömningar. I granskningen ingick alla tåg- och metrostationer i Helsingfors, Esbo och Vanda förutom Järnvägsstationen i Helsingfors centrum. Sammanlagt granskades 49 trafikplatser. Vid bedömningen av trafikplatsernas säkerhet användes statistiken över polisens utryckningsuppdrag. På grund av skillnaderna mellan polisens statistiksystem i Helsingfors, Esbo och Vanda var det inte möjligt att sammanställa uppgifter som var helt jämförbara med varandra. Däremot kommer det i fortsättningen möjligen att bli lättare att samla in jämförbart material, när uppgifterna om polisens utryckningsuppdrag har införts i ett enda system. För Helsingfors del användes i granskningen statistiska uppgifter från 2008 och för Esbo och Vanda statistiken för januari–maj 2009. Beträffande trafikplatserna i Helsingfors registrerades under 2008 flest antal utryckningsuppdrag för Böle, sedan kom Mellungsbacka, Hertonäs, Sörnäs och Gräsviken. Det lägsta antalet utryckningsuppdrag registrerades för Ilmala och Gjuteriet. Cirka 60 procent av alla uppdrag som registrerades för trafikplatserna gällde metrostationer. När polisens utryckningsuppdrag granskades i förhållande till antalet besökare på trafikplatserna, visade sig metrostationerna vara i genomsnitt säkrare än tågstationerna. Beträffande trafikplatserna i Vanda och Esbo gällde de flesta av de utryckningsuppdrag som registrerades i januari–maj 2009 Dickursby, Alberga, Mårtensdal, Myrbacka, Korso och Esbo. På alla trafikplatser hade polisens utryckningsuppdrag oftast att göra med skyddet av individen, och det var då berusade personer, störande beteende och ofog som sysselsatte polisen. Viktiga uppdragskategorier med tanke på passagerarnas känsla av säkerhet var också skyddet för liv och hälsa (misshandel och slagsmål) samt skyddet för egendom (stöld, snatteri och skadegörelse). Expertbedömningarna samlades in per e-post, bland annat från ansvariga för underhållet av städernas trafikplatser och från närpolis. Enligt experterna observeras störningar på platser som har många besökare. Användningen av berusningsmedel samt berusade personer orsakar störningar på trafikplatserna. Enligt experterna kan säkerheten på trafikplatserna förbättras genom att man fäster större vikt vid stationernas övervakning, städning och belysning och ökar synligheten och närvaron av väktare och annan personal. Kartläggningen av stationerna har dokumenterats med hjälp av kartsquisser som upprättats med stöd av flygbilder. På kartskisserna visas markanvändning och olika verksamheter, stationer med anknytande leder, trafikarrangemang, kollektivtrafik och taxistationer samt restauranger och andra rörelser som håller öppet kvällstid. Perronger, eventuella stationshallar och miljön runt stationerna har betygats enligt skolans betygsskala och utifrån det har satts ett allmänt betyg. Till grund för bedömningen ligger den sociala kontrollen medan stationens fysiska ramar har en preciserande roll. Det fanns inga större skillnader mellan spårlinjerna. Metrostationernas medeltal låg dock cirka en betygsenhet över medeltalet för tågstationerna. Enligt bedömningarna fanns de bästa förutsättningarna för en trygg resa i Böle, Kampen och Nordsjö. De sämsta förutsättningarna erbjöd stilla stationer som ofta låg på industriområden. För att klarlägga säkerhetssituationen indelades stationerna i fem kategorier. Citystationerna är högklassiga och livliga stationer där det förekommer mycket störningar, men räknat per passagerare är störningarna få. De stationer för matartrafik som betjänar ett större område spelar en viktig roll som led i flera reskedjor, och där observerades också mycket störningar. De vanliga förortsstationerna bedömdes enligt ett flertal mätare som genomsnittliga. På stationerna i industriområdena är den sociala kontrollen svag, men problemen realiseras inte eftersom trafiken huvudsakligen är arbetsresor i rusningstid. På de mindre stationerna kan risken per passagerare vara tämligen hög, men störningarna är få. Bland de stationer där behovet av att utveckla säkerheten var mest brådskande lyfte man främst fram livliga citystationer och stationer för matartrafik, men också några förortsstationer. Vissa stationer i industriområdena och en del mindre stationer ansågs ha behov av övervakning, men det förutsätter inga omedelbara åtgärder.			
Nyckelord: Järnvägsstation, säkerhet, huvudstadsregion			
Publikationsseriens titel och nummer: SAD publikationer 34/2009			
ISSN: 1796-6965	ISBN 978-951-798-783-7 (nid.)	Sidantal: 162	Språk: Finska
	ISBN 978-951-798-784-4 (pdf.)		
Huvudstadsregionens samarbetsdelegation PB 521, 00521 Helsingfors, telefon (09) 156 11, telefax (09) 156 1369			

Abstract page

Published by: YTV Helsinki Metropolitan Area Council			
Author: Jouko Kunnas, Leena Gruzdaitis, Juhani Bäckström		Date of publication 16.12.2009	
Title of publication: Railway and underground station safety in the Helsinki metropolitan area			
Financed by / Commissioned by: YTV, HKL, VR			
Abstract: YTV (Helsinki Metropolitan Area Council), HKL (Helsinki City Transport), VR Ltd., Finnish Public Transport Association, Finnish Rail Administration, the cities of Espoo and Vantaa and the police administration have signed a letter of intent on Helsinki metropolitan area public transport safety strategy. The parties to the letter of intent have committed themselves to implementing the public transport safety vision, which includes improving the safety of the physical environment. This study focuses exclusively on railway and underground stations. The aim of the study was to assess rail and underground station safety in the Helsinki metropolitan area at present and to define assessment principles. The assessment of the present safety conditions was carried out on the basis of field surveys, analysis of statistics on police calls for service and expert opinions. The study included all railway and underground stations in Helsinki, Espoo and Vantaa, excluding the Central Railway Station in Helsinki. A total of 49 railway and underground stations were assessed. Statistics on police calls for service were utilized in the assessment. As the police departments of Helsinki, Espoo and Vantaa use different statistics systems, it was not possible to obtain fully comparable statistical data from the three cities. In future, though, the data on police calls will be collected into a single system which is likely to make it easier to obtain comparable data. The statistics for Helsinki are from 2008, those for Espoo and Vantaa from January-May 2009. In 2008, the greatest number of police calls for service at railway and underground stations in Helsinki were recorded in Pasila, Mellunmäki, Herttoniemi, Sörnäinen and Ruoholahti. The smallest number of calls for service were recorded at Ilmala and Valimo stations. Around 60% of all calls recorded at railway and underground stations in Helsinki are recorded at underground stations. When the police calls were scaled in proportion to the number of people passing through the stations, underground stations turned out to be, on average, safer than railway stations. In January-May 2009, the greatest number of police calls for service at railway stations in Espoo and Vantaa were recorded at Tikkurila, Leppävaara, Martinlaakso, Myyrmäki, Korso and Espoo. At all stations, most of the police calls are related to personal safety, i.e. they deal with intoxicated persons, anti-social behavior and vandalism. In terms of passengers' perception of safety, also protection of human life and health (assaults and fights) and protection of property (thefts, shoplifting and malicious damage) are significant. Expert opinions were gathered via e-mail e.g. from persons in charge of the maintenance of the stations and from community police. According to the experts, disturbances occur in places with large numbers of people. Alcohol and other substance use and intoxicated persons cause disturbances at stations. In the experts' opinion, station safety could be improved by paying more attention to surveillance, tidiness and lighting of the stations, as well as by increased presence and visibility of guards and other staff. In the field surveys, the stations were mapped on aerial photograph base showing the land use and different facilities, the stations and the paths leading to them, traffic arrangements, public transport and taxi stations, as well as restaurants and other businesses open in the evenings. Platforms, possible station buildings and the surroundings of the stations were evaluated with school grades and an overall grade was assigned for each station on the basis of the evaluations. Social control played a pivotal role in the evaluation, while the physical condition of the stations had a complementary role. There were no significant distinctions between the different rail lines, however, the average grade for the underground stations was better than that of the railway stations by one grade. The best conditions for safe travel were considered to be in Pasila, Kamppi and Vuosaari. Lowest grades were assigned to quiet stations, often located in industrial areas. To make the safety situation clear, the stations were divided into five categories. City stations are high-quality, busy stations where the number of disturbances is high in general but low when calculated per passenger. Hub stations that serve larger areas play an important role in travel chains; these stations also have high numbers of disturbances. Typical suburban stations rated as average on many indicators. At stations located in industrial areas, social control is weak but the potential problems do not materialize as traffic consists mainly of rush-hour commuter traffic. At small stations, the risk per passenger may be high but the number of disturbances is low. In terms of safety, mainly busy city and hub stations were named among the stations in need of most urgent improvement, but also some suburban stations were brought to the fore. According to the evaluation, some stations located in industrial areas and some small stations should be monitored but no immediate measures are required.			
Keywords: Railway station, security, Helsinki Metropolitan area			
Publication Series title and number: YTV:n julkaisu 34/2009			
ISSN: 1796-6965		ISBN 978-951-798-783-7 (nid.)	Pages: 162
		ISBN 978-951-798-784-4 (pdf.)	
			Language: Finnish
YTV Helsinki Metropolitan Area Council, Box 521 00521 Helsinki, phone +358 9 156 11, fax +358 9 156 1369			

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
1.1	Työn vaiheet.....	11
2	Rikos- ja onnettomuustiedot.....	13
2.1	Aineisto	13
2.2	Helsinki.....	14
2.3	Espoo ja Vantaa	19
2.4	Asemakategoriat	22
2.5	Yhteenveto	23
3	Liikennepaikkojen asiantuntija-arviot.....	25
3.1	Turvallisuustilanne liikennepaikoilla	25
3.2	Tyypilliset ongelmat.....	25
3.3	Anniskeluravintolat ja liiketilojen tuoma sosiaalinen kontrolli	26
3.4	Kameravalvonta	27
3.5	Liikennepaikkojen turvallisuuden parantaminen	27
3.6	Vastuujako	28
3.7	Yhteenveto	28
4	Liikennepaikkojen kartoitus maastossa.....	29
4.1	Arvosanojen kuvaukset	30
4.2	Ehdotuksia kehittämistoimenpiteiksi	33
4.3	Yleisiä havaintoja	33
4.3.1	Vuoroväli	33
4.3.2	Ympäristön maankäyttö	34
4.3.3	Välilaituri vai sivulaituri?	35
4.3.4	Ylikulku vai alikulku?	36
4.3.5	Laiturin varustus.....	37
4.3.6	Asemien sisätilat	38
4.3.7	Kulkureitit asemien lähiympäristössä	38
4.4	Arviot rataosittain	39
4.4.1	Metrorata Ruoholahti–Mellunmäki/Vuosaari	39
4.4.2	Päärata Pasila–Korso	40
4.4.3	Martinlaakson rata Ilmala–Vantaankoski	41
4.4.4	Espoon rata Valimo–Mankki	42
5	Hälytystehtävien ja asema-arvioiden tarkastelut.....	43
5.1	Asukasmäärä	43
5.2	Liikennepaikan kävijämäärä.....	47
5.3	Asuntokunnan tulot	49
5.4	Poliisin hälytystehtävät ja maastokartoituksen arvosanat.....	51
5.5	Yhteenveto	53
6	Päätelmiä.....	54
6.1	Priorisointi asemakategorioittain	54
6.2	Cityasemat	54
6.3	Liityntäasemat	55
6.4	Lähiöasemat.....	56
6.5	Työpaikka-alueiden asemat	57
6.6	Pienasemat	58
7	Jatkotoimenpiteet	59

1 Johdanto

Turvattomuuden ja etenkin turvattomuuden tunteen on havaittu lisääntyvän viime vuosina ja siten turvattomuuden vähentäminen on yksi merkittävimmistä kehittämiskohteista myös joukkoliikenteessä. Tutkimustulokset (mm. *Turvallisuuden merkitys pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä, LVM 2005*) osoittavat, että häiriköinnin ja väkivallan kokeminen joukkoliikenteessä on lisääntynyt, mikä vaikuttaa merkittävästi matkustajien matkapäätöksiin, henkilökunnan työskentelyolosuhteisiin sekä joukkoliikenteen imagoon.

Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteessä toimivat ja joukkoliikenteen turvallisuudesta vastaavat osapuolet ovat allekirjoittaneet aiesopimuksen pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuusstrategiasta. Strategiaa ohjaavan pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuusvision tavoitteena on, että kaikki matkustajat voivat tuntea olonsa turvalliseksi ja välttää häirinnän ja väkivallan kohtaamiselta sekä henkilökunta voi tehdä työtään altistumatta häirinnälle ja väkivallalle. Turvallisuusstrategiassa on neljä toimintalinjaa: fyysisen toimintaympäristön turvallisuuden parantaminen, läsnäolon ja sosiaalisen kontrollin lisääminen, henkilöstön turvallisuusosaamisen vahvistaminen sekä lainsäädännön selkeyttäminen.

Tässä työssä keskitytään juna- ja metrolinjojen liikennepaikkojen ja niiden ympäristöjen turvallisuustarkasteluihin pääkaupunkiseudulla. Työn tavoitteena on liikennepaikkojen nykytilanteen arviointi ja arviointiperusteiden esittäminen siten, että liikennepaikkoja voidaan jatkossa vertailla turvallisuuteen ja matkustamisen miellyttävyyteen liittyvien tekijöiden suhteen sekä osoittaa toimenpiteitä turvallisuustason nostamiseksi.

Tapahtui Malmin paikallisjunaseisakkeella 23.7 noin kello 14.15: Erittäin humalainen keski-ikäinen mies seiso häiritsemässä kahta nuorta muslimityttöä. Tytöt yrittivät hätistellä miestä pois.

Kukaan ei tehnyt mitään, vaikka seisakkeella oli kohtalaisen paljon naisia ja miehiä, kaiken ikäisiä ja kokoisia.

Menin seisomaan miehen eteen. Uskalsin, koska sukupuoleni (nainen) ja ikäni (63 vuotta) olivat tässä tapauksessa etu. Lisäksi paikka oli julkinen. Yksinäisellä paikalla tekoni olisi voinut olla vaarallinen itselleni ja tytöille.

Siinä seisoin muurina tyttöjen ja päihtyneen välissä, kunnes junan tulo laukaisi tilanteen. Tytöt kiittivät minua kauniisti.

Nyt minulla on kännykässä pikavalintana poliisin numero. Suosittelen samaa muillekin.

Mikä meitä vaivaa, kun emme auta pulassa olevia lähimmäisiä?

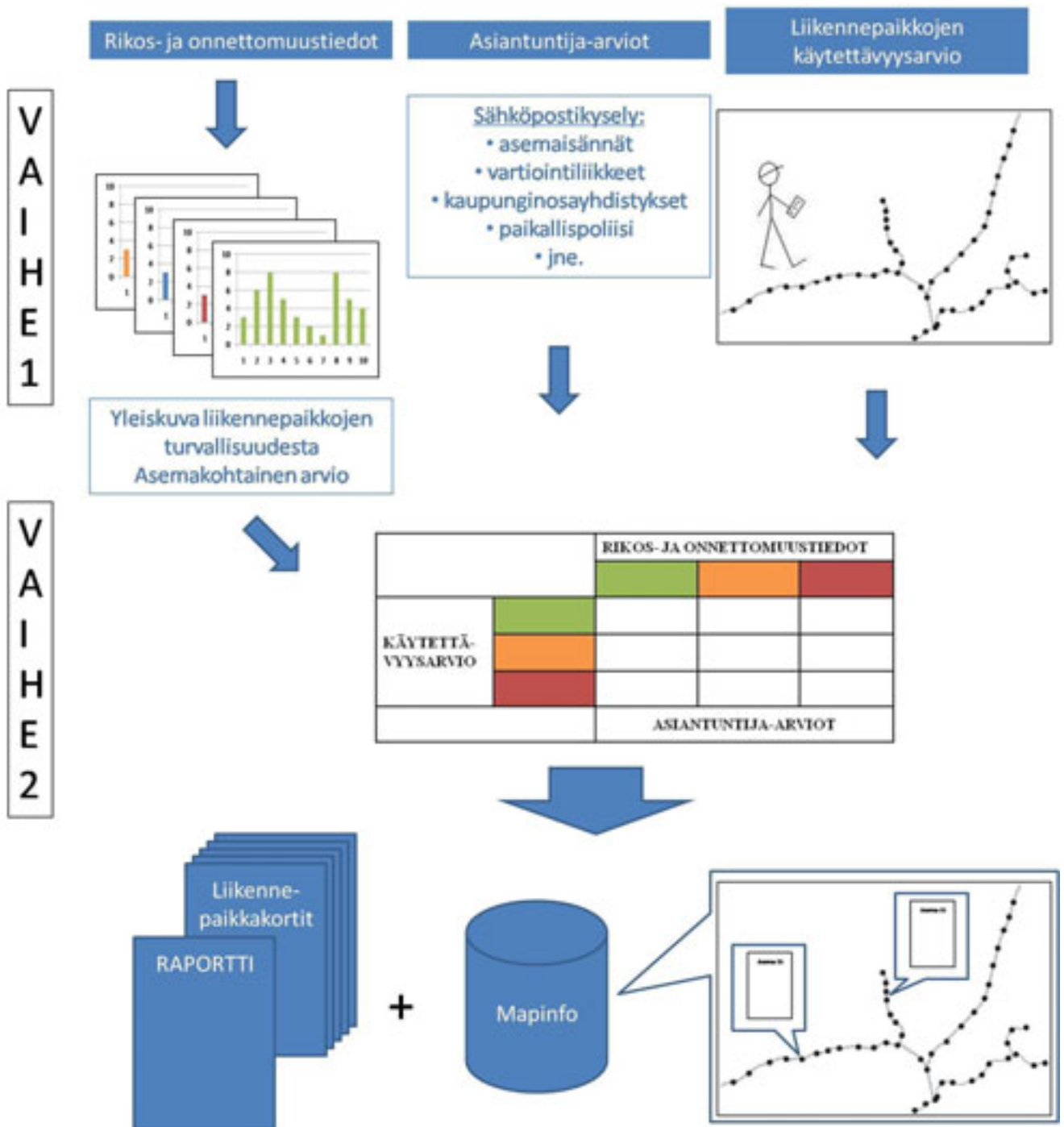
*Marja Alopaeus, suomentaja, Helsinki
Helsingin Sanomat, mielipide
25.7.2009*

1.1 Työn vaiheet

Työn ensimmäinen vaiheessa luotiin perusta liikennepaikkojen turvallisuuden analysoinnille ja arvioimiselle. Se muodostuu kolmesta rinnakkaisesta osasta:

- rikos- ja onnettomuustietojen kerääminen ja analysointi
- liikennepaikkojen arviointi maastossa
- liikennepaikkojen asiantuntija-arviointi

Työn toisessa vaiheessa määritettiin liikennepaikkojen turvallisuuden arviointi- ja luokitteluperusteet sekä luokiteltiin tarkasteltavat liikennepaikat ensimmäisen työvaiheessa kerätyn aineiston pohjalta.



Kuva 1. Työn sisältö ja vaiheet.

Työ on rajattu koskemaan kaikkia Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan juna- ja metroasemia lukuun ottamatta Rautatieasemaa Helsingin keskustassa. Kaikkiaan tarkasteltavana on 49 liikennepaikkaa.

2 Rikos- ja onnettomuustiedot

2.1 Aineisto

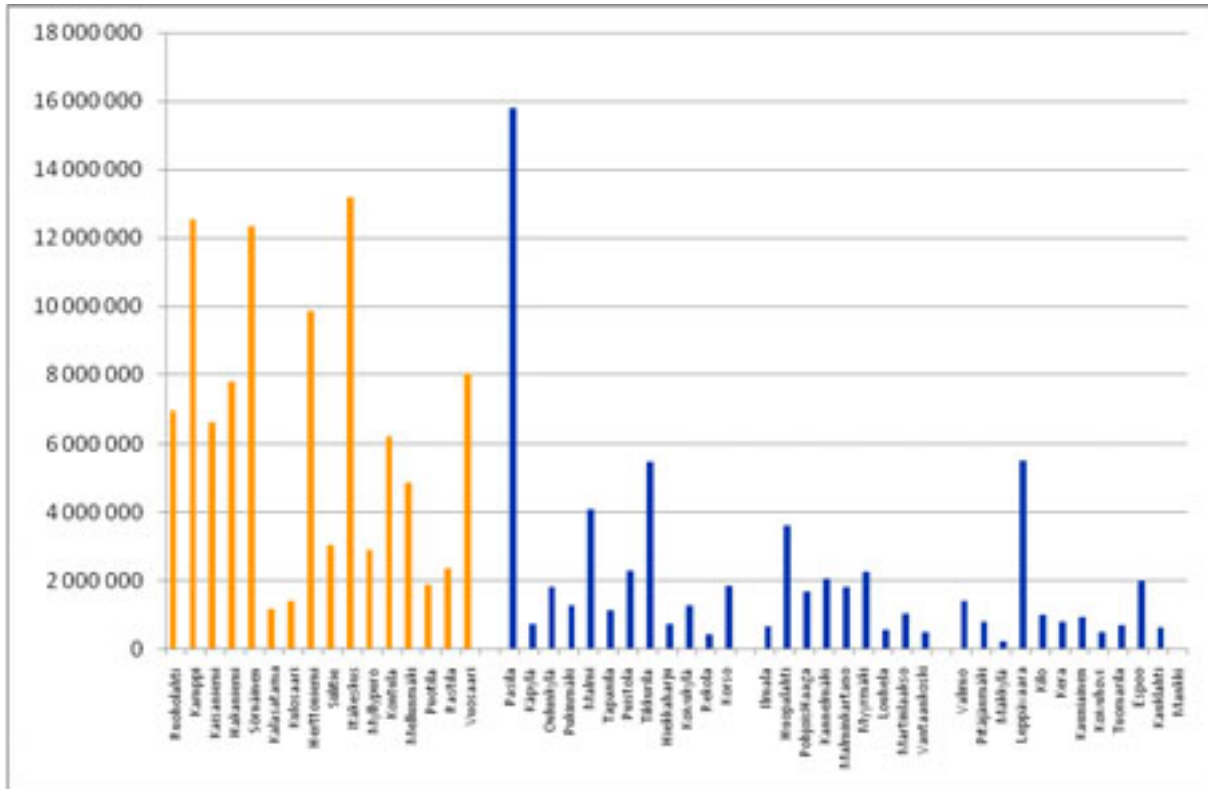
Rikos- ja onnettomuustietojen osalta tarkoituksena oli kerätä yhtenäinen tausta-aineisto tarkasteltavien liikennepaikkojen turvallisuudesta. Työssä päädyttiin käyttämään poliisin hälytystehtävätilastoa. Hälytystehtävä kirjataan aina, kun poliisi saapuu tapahtumapaikalle. Poliisin hälytystehtävätilastot poikkeavat rikosilmoitustilastoista, koska poliisin paikalle tulo ei aina johda rikosilmoituksen laatimiseen. Rikosilmoitustilastoon verrattuna hälytystehtäviä on enemmän ja ne tilastoidaan tapahtumahetkellä toisin kuin rikosilmoitukset, joita saatetaan tehdä vielä viikkojenkin jälkeen tapahtumasta. Hälytystehtävätilaston katsottiin parhaiten kuvaavan liikennepaikan turvallisuustilannetta ja se kertoo, kuinka usein poliisi on tullut paikalle. Helsingin liikennepaikkojen osalta tarkasteltiin hengen ja terveyden, omaisuuden sekä yksilön suojaan liittyviä poliisin hälytystehtäviä sekä liikenneonnettomuuksia, onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Espoon ja Vantaan liikennepaikkojen osalta tarkasteltiin hengen ja terveyden, omaisuuden sekä yksilönsuojaan liittyviä hälytystehtäviä.

Helsingin, Espoon ja Vantaan poliisien erilaisten tilastointijärjestelmien takia täysin toistensa kanssa vertailukelpoista aineistoa ei ollut tämän työn puitteissa mahdollista koota. Helsingin tiedot poimittiin poliisin osoitetiedon perusteella vuosilta 2007 ja 2008. Sama poimintaperiaate ei tuottanut tulosta Espoon ja Vantaan hälytystehtävien osalta. Ongelmana oli tehtävien kirjaaminen. Saman liikennepaikan hälytystehtävät saattavat olla järjestelmässä jopa kymmenellä eri osoitteella ja toisaalta liikennepaikan osoitteella tai nimellä järjestelmästä ei löytynyt hälytystehtäviä ollenkaan. Poliisin käyttöön oli kuitenkin valmistumassa kesällä 2009 paikkatietoon perustuva PONA-järjestelmä, jota oli mahdollista käyttää Espoon ja Vantaan hälytystehtävien tarkasteluun. Ongelmana paikkatietoon perustuvien tietojen käytössä on se, että järjestelmään on tallennettu vain ne hälytystehtävät, joiden paikkatieto (koordinaatit) ovat olleet tiedossa. Espoon ja Vantaan liikennepaikkojen hälytystehtävätiedot poimittiin rajaamalla kartalta tarkasteltava liikennepaikka ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat alueet. Vuoden 2008 osalta Espoon ja Vantaan paikkatietoihin perustuvien hälytystehtävätietojen todettiin olevan puutteelliset (vain pienestä osasta hälytystehtäviä oli olemassa paikkatieto/koordinaatit). Siten Espoon ja Vantaan osalta päädyttiin käyttämään vuoden 2009 tammi-toukokuun tietoja, koska ne vaikuttivat luotettavammilta kuin vuoden 2008 tiedot.

Seuraavassa esiteltävät poliisin hälytystehtävätiedot ovat Helsingin liikennepaikoilta vuodelta 2008 ja Espoon sekä Vantaan liikennepaikoilta vuoden 2009 tammi-toukokuulta. Siten esitettävät tulokset eivät ole vertailukelpoisia keskenään. Jatkossa yhtenäisemmän ja vertailukelpoisen hälytystehtävätiedon saaminen on mahdollisesti helpompaa, kun uusi järjestelmä on käytössä kaikissa kolmessa kunnassa. Myös hälytystehtävän tapahtumapaikan kirjaamiskäytäntöjä tulisi kehittää ja yhdenmukaistaa.

Poliisin hälytystehtävätilaston lisäksi käytössä oli vartiointiliikkeen keräämä tilasto Helsingin metroasemilta. VR ei ole kerännyt vastaavia tietoja asemakohtaisesti, tämä on kuitenkin suunnitteilla.

Seuraavassa poliisin hälytystehtävätiedoista on tarkasteltu sekä hälytystehtävien lukumääriä että hälytystehtäviä suhteutettuna asemien kävijämääriin. Juna-asemien kävijämäärätiedot perustuvat VR:n keväällä 2008 suorittamiin lähiliikenteen liikennepaikkakohtaisiin matkustajalaskentoihin ja vastaavasti metroasemien kävijämäärätiedot HKL:ltä saatuihin liikennepaikkakohtaisiin matkustajamäärätietoihin.



Kuva 2. Liikennepaikkojen kävijämäärät vuonna 2008 (luvuissa ei ole mukana kaukoliikenteen matkustajamääriä). (VR, HKL)

Kuva 2 esittää tarkasteltujen liikennepaikkojen kävijämäärät vuonna 2008. Metroasemien kävijämäärät on esitetty oranssein ja juna-asemien kävijämäärät sinisin pylväin. Pasilan, Tikkurilan ja Espoon liikennepaikkojen kävijämäärätiedoista puuttuvat kaukoliikenteen junamatkustajat.

Vuonna 2008 Pasila on selvästi vilkkain liikennepaikka, jonka vuotuinen kävijämäärä oli noin 15,8 miljoonaa. Juna-asemista erottuivat vilkkaat vaihto- ja liityntäasemat Tikkurila, Leppävaara, Malmi ja Huopalahti. Pääradalla Käpylä, Hiekkaharju ja Rekola ovat hiljaisimmat, Vantaankosken radalla Louhela ja Vantaankoski sekä Rantaradalla Mäkkylä, Koivuhovi ja Mankki. Myös Ilmalassa kävijöitä on vähän. Metroasemien osalta vilkkaimpia ovat Itäkeskus, Sörnäinen, Kampi ja Herttoniemi. Kalasatama ja Kulosaari ovat puolestaan kävijämäärältään hiljaisimmat metroasemat. Laajoja rakentamishankkeita on vireillä Ilmalan ja Kalasataman asemien lähistöllä, joten näiden asemien matkustajamäärät tullevat lähivuosina kasvamaan. Myös Mankin seisakkeen toistaiseksi lähes rakentamaton ympäristö on asemakaavan selvitysaluetta, ja aseman ympäristöön syntyy tulevaisuudessa siihen liittyvää asutusta tai muuta toimintaa.

2.2 Helsinki

Vuonna 2008 Helsingin liikennepaikoille ja niiden välittömään läheisyyteen kirjattuja poliisin hälytystehtäviä oli kaikkiaan 2410 kpl, joista 1490 sijoittui metroasemille ja 920 juna-asemille. Vuonna 2007 poliisin hälytystehtäviä oli kaikkiaan 2325 kpl, joista 1474 sijoittui metroasemille ja 850 juna-asemille. Etenkin juna-asemille kirjattujen poliisin hälytystehtävien määrä lisääntyi huomasti (8 %) Helsingin liikennepaikoilla. Metron osalta kasvu oli maltillisempi (1 %).

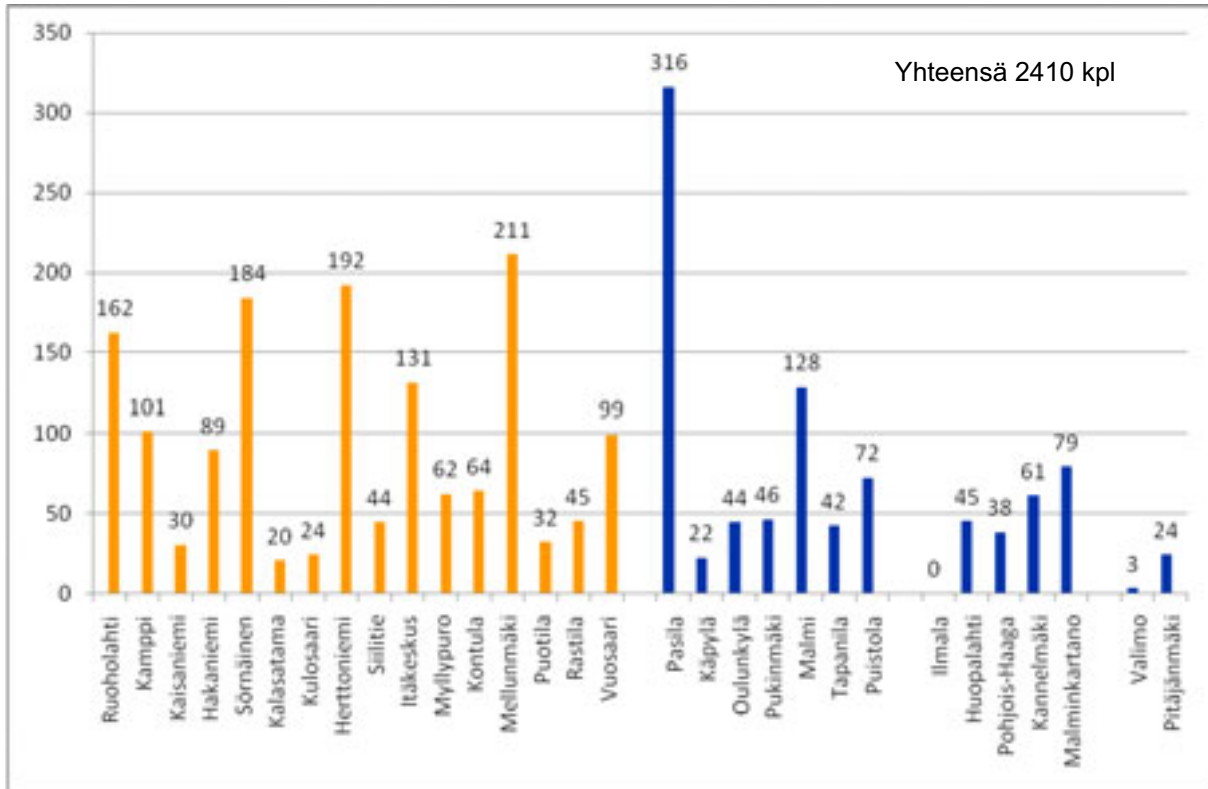
Seuraavassa esiteltävät tulokset koskevat vuoden 2008 poliisin hälytystehtäviä Helsingin liikennepaikoilla. Eniten hälytystehtäviä kirjattiin Pasilassa (316 kpl), sitten Mellunmäessä (211 kpl), Herttoniemessä (192 kpl), Sörnäisissä (184 kpl) ja Ruoholahdessa (162 kpl). Vähiten hälytystehtäviä kirjattiin Ilmalaan ja Valimoon. Metroasemilla kirjattiin noin 60 prosenttia kaikista Helsingin liikennepaikoilla kirjatusta poliisin hälytystehtävistä. Yksistään Pasilan asemalla hälytystehtävien osuus oli 13 prosenttia kaikkien Helsingin asemien hälytystehtävistä. (Kuva 3)

Kun Helsingin liikennepaikkojen hälytystehtäviä tarkastellaan suhteutettuna kävijämääriin, metroasemat osoittautuvat keskimäärin juna-asemia turvallisemmiksi. Liikennepaikoista Mellunmäki ja Malminkartano korostuvat turvattomimpina. (Kuva 4)

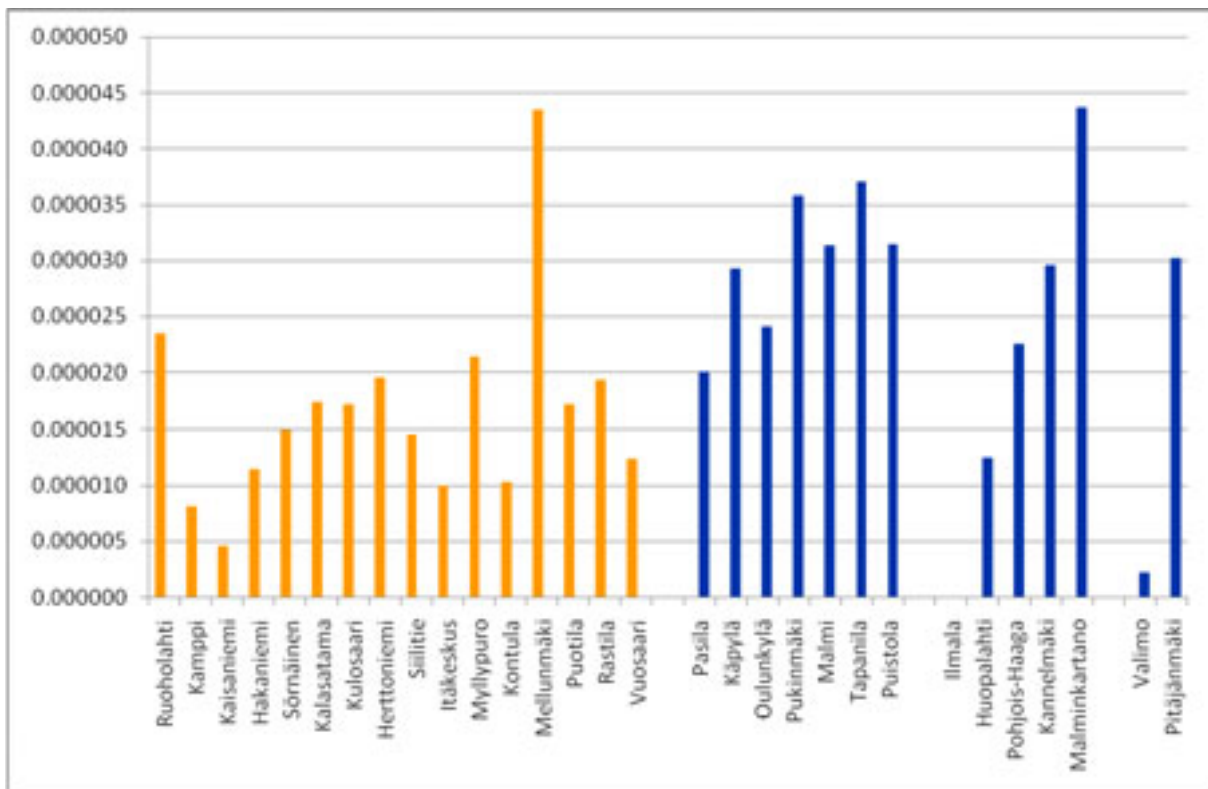
Metron pääteasemat Ruoholahti ja Mellunmäki erottuvat kävijämääriin suhteutettuna selvästi muista metroasemista. Tämä johtuu siitä, että pääteasemilla ennen kääntöraiteelle ajamista metrovaunut tyhjennetään matkustajista. Tyypillisesti poliisin apua tarvitaan humalaisten tai metroon sammuneiden matkustajien poistamisessa vaunusta. Kaisaniemi erottuu metroasemien joukosta turvallisimpana. Kesäkuussa 2009 Kaisaniemen metroasemalla aloitettiin kokeilu, jossa asemavartijat korvattiin asemavahtimestarilla ja informaatiopisteellä. Hyvän turvallisuustilanteen ansiosta Kaisaniemi soveltuu hyvin kokeilukohteeksi. Lisäksi merkittävä osa vartijoiden tehtävistä Kaisaniemessä on ollut matkustajan opastamista ja neuvontaa. Kokeilun tarkoituksena on lisätä henkilökunnan näkyvyyttä metroasemalla. Samalla asemavahtimestari palvelee kiinteistöä ja neuvoa matkustajia sekä tarvittaessa kutsuu paikalle vartijan. Kävijämääriin suhteutetussa poliisin hälytystehtävätarkastelussa korostuvat helposti asemat, joiden kävijämäärät ovat alhaiset (esimerkiksi Kalasatama), vaikka absoluuttinen hälytystehtävämäärä on alhainen.

Pääradalla Tapanila ja Pukinmäki erottuvat hieman muista asemista turvattomimpina. Sen sijaan Pasila näyttäisi olevan varsin turvallinen, kun tarkastellaan poliisin hälytystehtäviä suhteutettuna kävijämääriin. Vantaankosken radalla turvallisuustilanne näyttäisi heikkenevän pohjoiseen päin mentäessä. Rantaradalla Valimon ja Pitäjänmäen asemat poikkeavat huomattavasti toisistaan. Toisaalta ne ovat luonteeltaan myös erilaiset. Valimossa on Pitäjänmäkeä suuremmat kävijämäärät. Valimon aseman ympäristössä on suuri työpaikkakeskittymä ja merkittävä osa aseman kävijöistä on työmatkalaisia. Pitäjänmäen asema sen sijaan sijaitsee lähempänä asutusta ja palveluita.

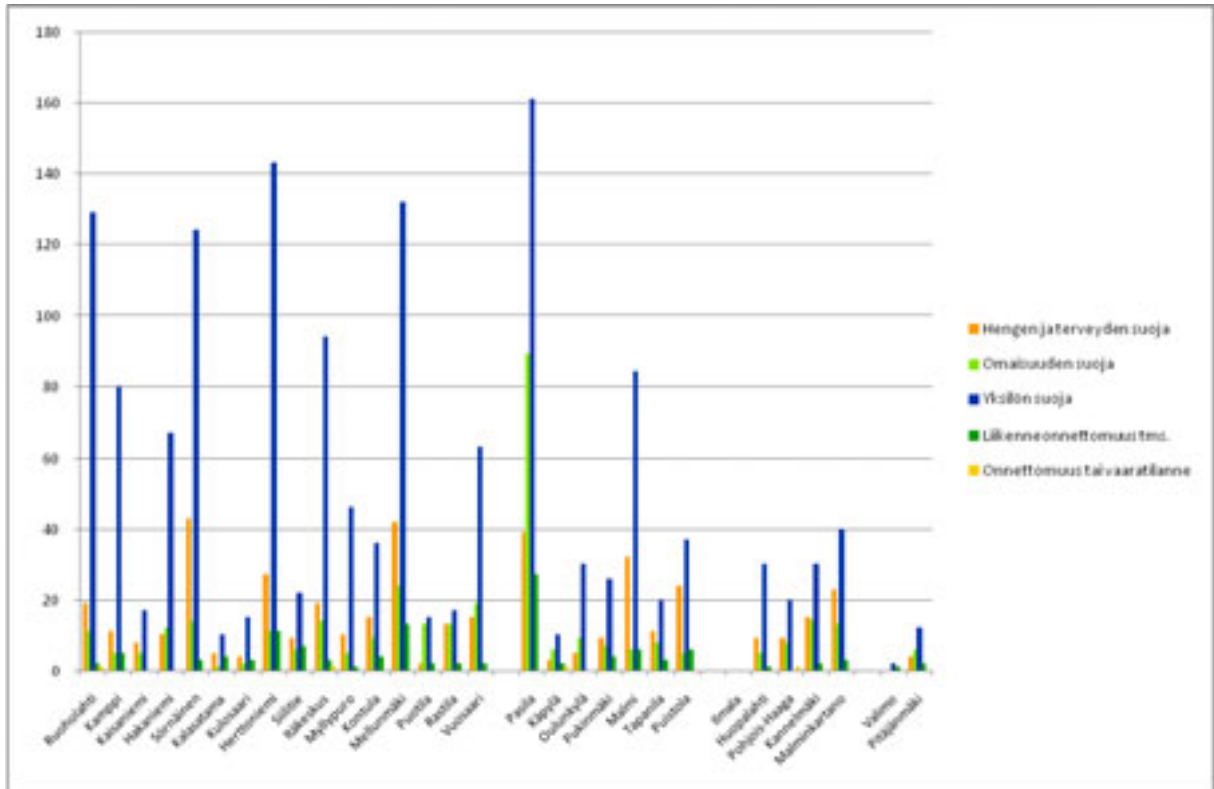
Kuva 5 esittää poliisin hälytystehtävien jakautuminen eri luokkiin liikennepaikoittain. Kaikilla liikennepaikoilla poliisin hälytystehtävät liittyivät useimmiten yksilön suojaan. Eniten tässä luokassa poliisia työllistivät päihtyneet henkilöt, häiriökäyttäytyminen ja ilkivalta. Etenkin Pasilassa, Herttoniemessä, Mellunmäessä, Ruoholahdessa ja Sörnäisissä on kirjattu paljon yksilön suojaan liittyviä hälytystehtäviä Toiseksi eniten liikennepaikoilla hälytystehtäviä kirjattiin hengen ja terveyden suojaan liittyen. Tässä luokassa suurimman ryhmän muodostivat pahoinpitelyt ja tappelut. Hakaniemessä, Pasilassa, Käpylässä ja Oulunkylässä omaisuuden suojaan kohdistuvia tehtäviä oli kuitenkin enemmän kuin hengen ja terveyden suojaan liittyviä tehtäviä. Omaisuuden suojaan liittyvät tehtävät olivat useimmiten varkauksia, myymälävarkauksia tai vahingontekoja. Omaisuuden suojaan liittyviä hälytystehtäviä oli erityisesti asemilla, joiden välittömässä läheisyydessä on myymälöitä tai muuta liiketilaa. Matkustajien turvallisuuden tunteen kannalta hengen ja terveyden sekä omaisuuden suojaan kohdistuvia tehtäviä voidaan pitää keskeisinä, koska ne kohdistuvat liikkujaan. Sen sijaan yksilön suojaan liittyvät tehtävät saattavat tehdä liikennepaikasta epämiellyttävän, vaikka näistä ei useinkaan ole varsinaista vaaraa ulkopuolisille. Määrällisesti eniten hengen ja terveyden liittyviä tehtäviä on Sörnäisissä, Mellunmäessä, Pasilassa, Malmilla, Herttoniemessä, Puistolassa ja Malminkartanossa.



Kuva 3. Poliisin hälytystehtävien määrät Helsingin liikennepaikoilla vuonna 2008. (Poliisi)



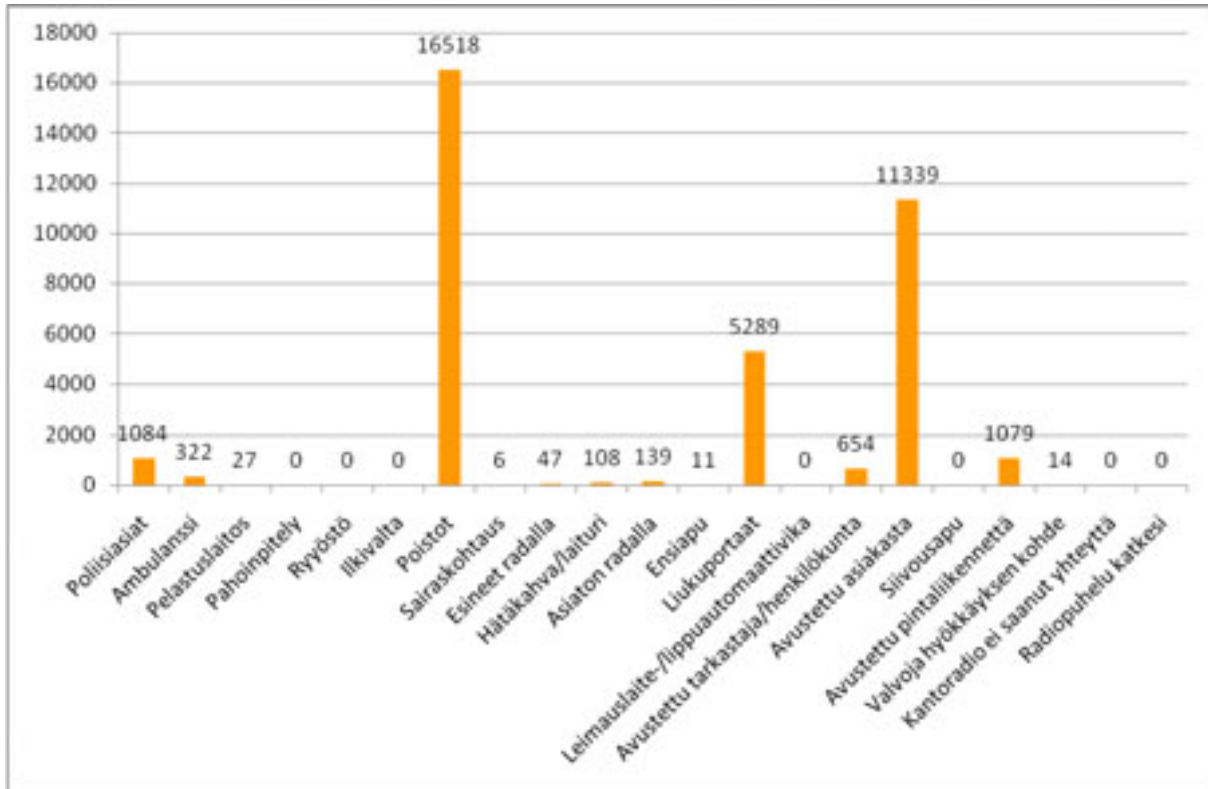
Kuva 4. Poliisin hälytystehtävät suhteutettuna kävijämääriin Helsingin liikennepaikoilla vuonna 2008. (Poliisi)



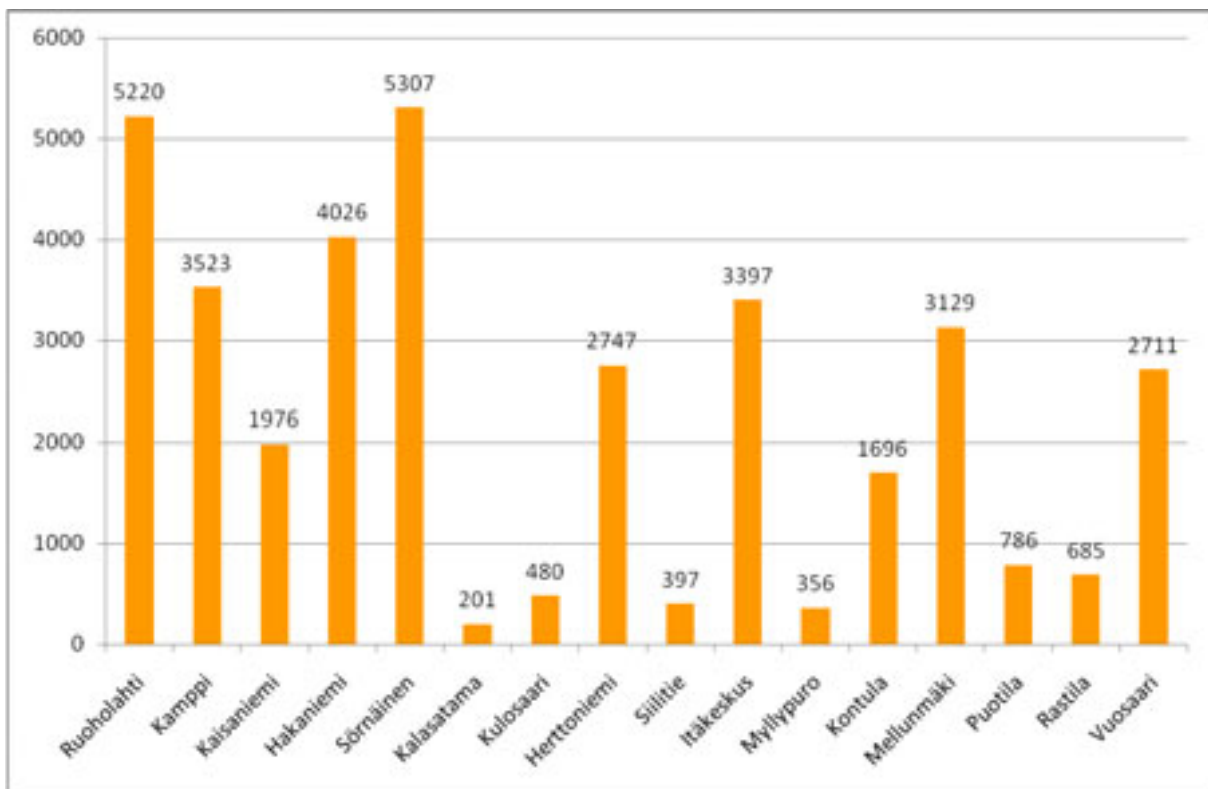
Kuva 5. Poliisin hälytystehtävien jakautuminen eri tehtäväluokkiin Helsingin liikennepaikoilla vuonna 2008. (Poliisi)

Helsingin metron osalta käytössä oli myös liikennepaikkojen vartiointista vastaavan vartiointiliikkeen tilastot. Helsingin metrossa on laaja vartiointi: kaikilla asemilla toimii asemavartijoita ja metrovaunuissa kiertää junapartioita. Lisäksi metroasemilla on kattava kameravalvontajärjestelmä. Vuosittain kaikilla metroasemilla vartiointiliike kirjaa yhteensä runsaat 36 000 tehtävää. Eniten vartijoita työllistävät poistot sekä asemilta että metrovaunusta. Merkittävä osa vartioiden tehtävistä on asiakkaiden avustamista ja neuvomista sekä muita tehtäviä, jotka eivät suoranaisesti liity matkustajien turvallisuuteen. Vartioiden kuuluvat myös monet aseman rakenteelliseen turvallisuuteen liittyvät tehtävät kuten liukuportaisiin ja hisseihin liittyvät toimenpiteet. Kuva 6 esittää vartiointiliikkeen kirjaamien tehtävien jakautumisen eri luokkiin.

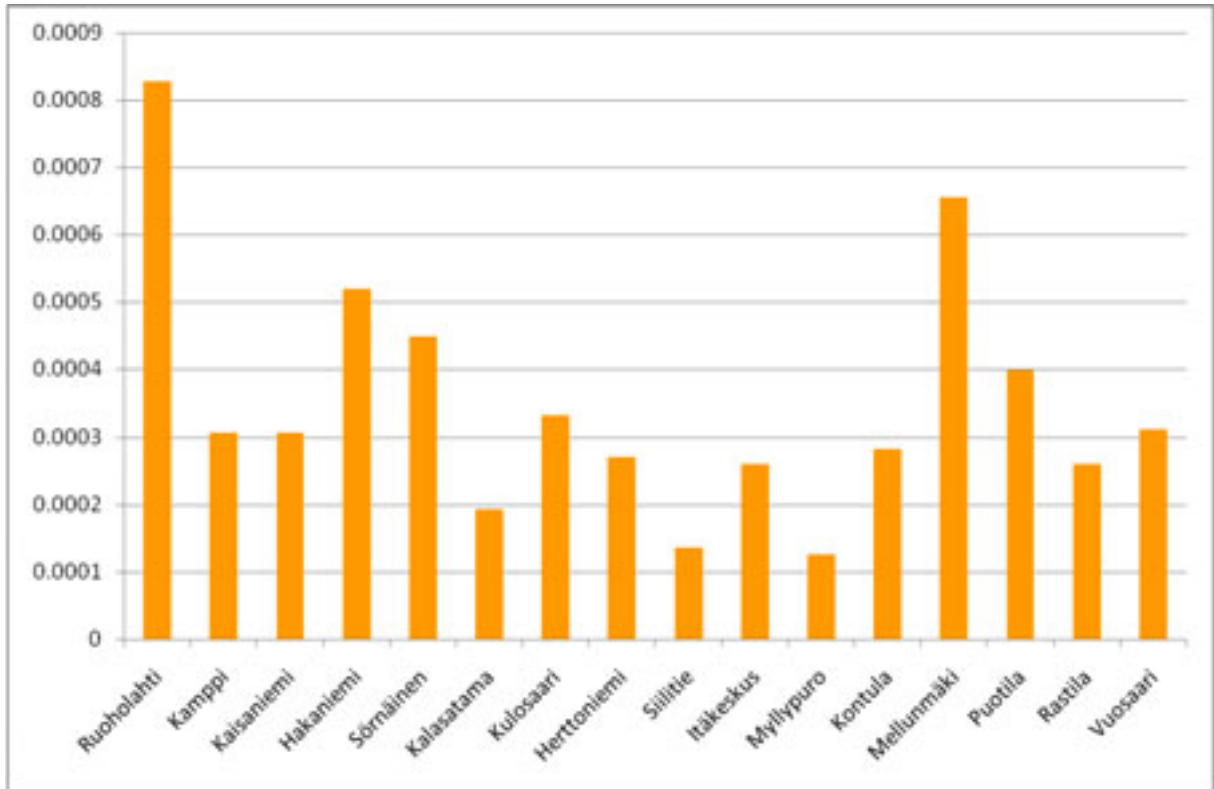
Kuva 7 esittää vartiointiliikkeen kirjaamien tehtävien määrät metroasemilla vuonna 2008. Vuonna 2008 vartiointiliike kirjasi määrällisesti eniten tehtäviä Sörnäisissä, Ruoholahdessa ja Hakaniemessä. Myös Kampissa, Itäkeskuksessa, Mellunmäessä, Herttoniemessä ja Vuosaarella kirjattiin paljon tehtäviä. Pääteasemilla Ruoholahdessa, Mellunmäessä ja Vuosaarella kirjattiin paljon poistoja metrojunista, koska vaunut tyhjennetään ennen niiden ajamista kääntöraiteelle. Pääteasemilla metrovaunusta poistetut matkustajat joudutaan useimmiten poistamaan myös asemalta. Pääteasemien lisäksi asemat, joilta jouduttiin poistamaan usein ihmisiä, olivat Sörnäinen, Hakaniemi, Itäkeskus, Herttoniemi ja Kamppi. Poliisiasioita vartiointiliikkeet olivat kirjanneet pääteasemien (poliisin apu matkustajien poistamisessa) lisäksi Sörnäisissä, Hakaniemessä, Herttoniemessä ja Itäkeskuksessa. Näillä liikennepaikoilla ympäröivän alueen ongelmat heijastuvat asiantuntija-arvioiden mukaan liikennepaikoille häiriöinä.



Kuva 6. Vartiointiliikkeen kirjaamien tehtävien jakautuminen eri luokkiin metroasemilla vuonna 2008. (HKL)



Kuva 7. Vartiointiliikkeen kirjaamien tehtävien määrät metroasemilla vuonna 2008. (HKL)



Kuva 8. Vartiointiliikkeen kirjaamat tehtävät suhteutettuna kävijämääriin metroasemilla vuonna 2008. (HKL)

Kun tarkasteltaan hälytystehtäviä suhteutettuna kävijämääriin, havaitaan jälleen, että pääteasemat Ruoholahti ja Mellunmäki erottuvat muista liikennepaikoista. Poikkeuksena on kolmas pääteasema Vuosaari. Pääteasemilla vartijoita työllistävät poistot metrovaunusta ja asemilta samoin kuin poliisiakin. Hakaniemessä avustetaan lisäksi jonkin verran pintaliikennettä eli raitiovaunuja. (Kuva 8)

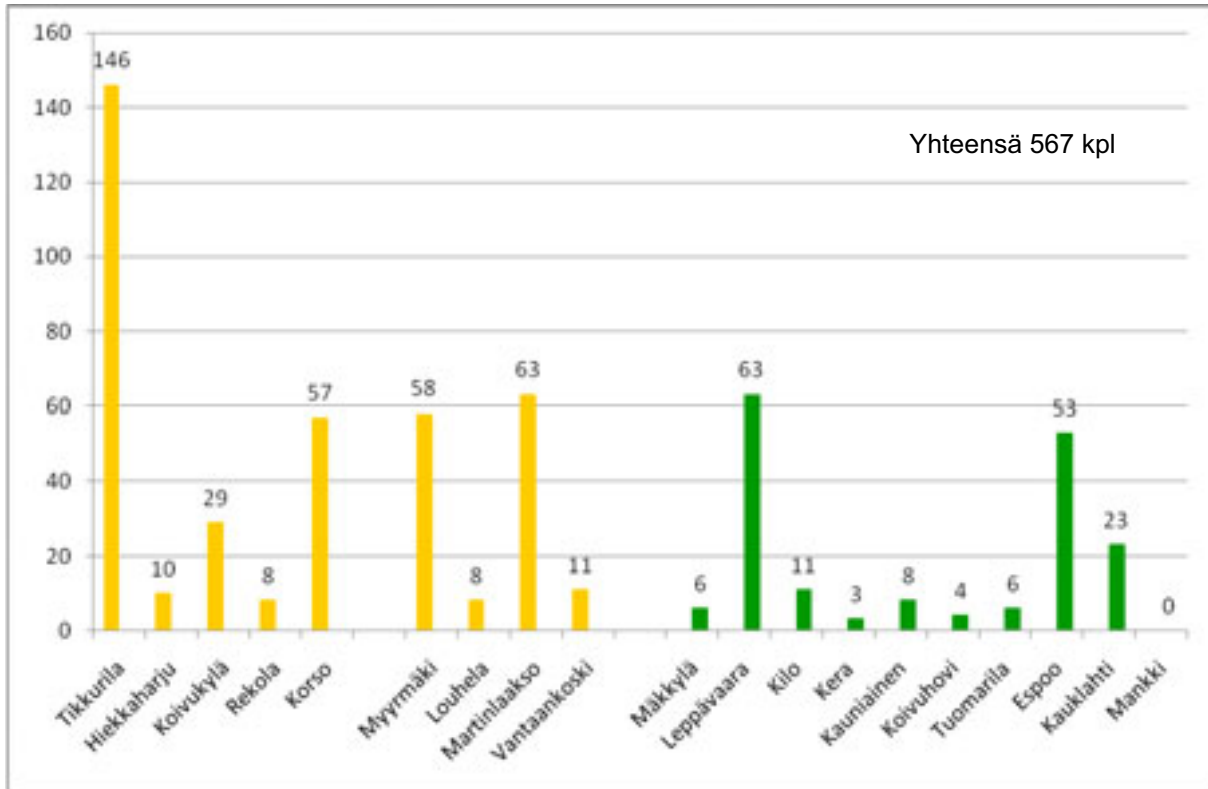
Poliisin ja vartiointiliikkeen keräämät tilastot tukevat toisiaan.

2.3 Espoo ja Vantaa

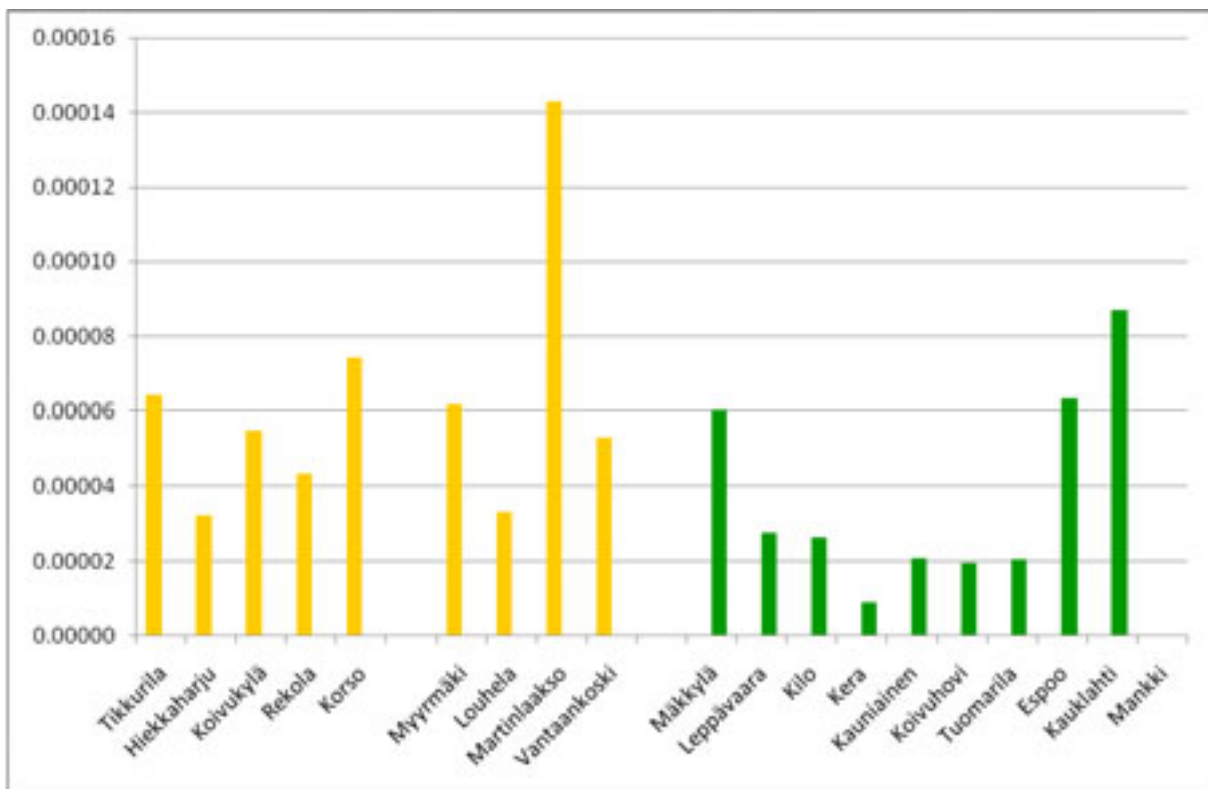
Espoon ja Vantaan liikennepaikkojen osalta käytössä olivat vuoden 2009 tammi-toukokuulta poliisin paikkatietopohjaisesta järjestelmästä poimitut hälytystehtävätiedot. Järjestelmässä ovat siis ne hälytystehtävät, joista on ollut tiedossa tapahtumapaikan koordinaatit. Koska järjestelmä on uusi, on mahdollista, ettei kaikkien hälytystehtävien osalta käytössä ole ollut tapahtumapaikan paikkatietoa, jolloin ne tiedot puuttuvat järjestelmästä.

Kuva 9 esittää Espoon ja Vantaan liikennepaikkojen poliisin hälytystehtävien määrät vuoden 2009 tammi-toukokuussa. Kuvassa keltaisella on esitetty Vantaalla sijaitsevien liikennepaikkojen hälytystehtävätiedot ja vastaavasti vihreällä Espoon liikennepaikkojen hälytystehtävätiedot.

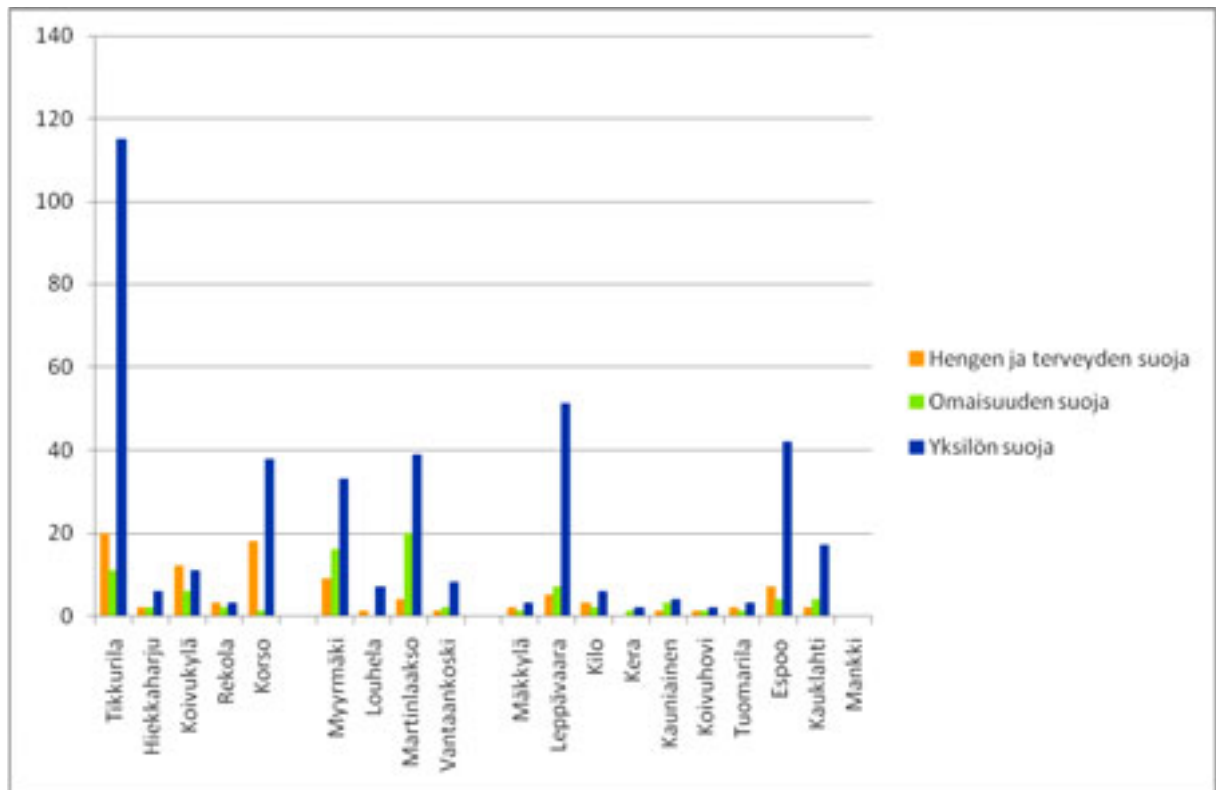
Vuonna 2009 tammi-toukokuussa Vantaan ja Espoon liikennepaikoille on kirjattu yhteensä 567 poliisin hälytystehtävää, joista Vantaan liikennepaikoilla oli 390 kpl (69 %) ja Espoon liikennepaikoilla 177 kpl (31 %). Määrällisesti eniten hälytystehtäviä oli kirjattu Tikkurilaan, Leppävaaraan, Martinlaaksoon, Myyrmäkeen, Korsoon ja Espooseen.



Kuva 9. Poliisin hälytystehtävien määrät Vantaan ja Espoon liikennepaikoilla vuoden 2009 tammi-toukokuussa. (Poliisi)



Kuva 10. Poliisin hälytystehtävät suhteutettuna kävijämääriin Vantaan ja Espoon liikennepaikoilla vuoden 2009 tammi-toukokuussa. (Poliisi)



Kuva 11. Poliisin hälytystehtävien jakautuminen eri luokkiin Vantaan ja Espoon liikennepaikoilla vuoden 2009 tammi-toukokuussa. (Poliisi)

Kuva 10 esittää poliisin hälytystehtävät suhteutettuna kävijämääriin Vantaan ja Espoon liikennepaikoilla vuoden 2009 tammi-toukokuussa. Tässä tarkastelussa Martinlaakso ja Kauklahti korostuvat turvatomimpina. Näiden ohella turvallisuudeltaan heikoimpia ovat pääradan liikennepaikoista Korso, Tikkurila ja Koivukylä, Vantaankosken radalla Myyrmäki sekä rantaradalla Espoo ja Mäkkylä.

Lähipoliisin arviossa Vantaan liikennepaikoista Tikkurila, Myyrmäki, Korso, Koivukylä ja Martinlaakso todettiin ongelmallisimmiksi. Lähipoliisi arveli erojen johtuvan siitä, että edellä mainitut ovat aluekeskuksia, joissa häiriöitä aiheuttavat ryhmät muutenkin kokoontuvat. Myös Vantaan kaupungin asemien kunnossapidosta vastaavan asiantuntijan arvion mukaan Vantaankosken radan turvallisuuteen ja viihtyisyyteen saattaa vaikuttaa myös ylläpidon määrärahojen pieneneminen, mikä on hidastanut mm. ilkvallan jälkien korjaamista.

Kävijämääriin suhteutetussa tarkastelussa korostuvat helposti kävijämäärältään alhaiset asemat, vaikka hälytystehtävämäärät ovat samanaikaisesti pienet. Esimerkiksi Mäkkylän hyvin pieneen kävijämäärään suhteutettuna kohtalaisen pienikin hälytystehtävämäärä korostuu. Myös Kauklahten asemalla kävijämääriin suhteutettu poliisin hälytystehtävämäärä on korkea, toisaalta hälytystehtäviäkin on enemmän kuin Mäkkylässä. Asiaa saattaa selittää se, että Kauklahti on E-junan pääteasema.

Kuva 11 esittää poliisin hälytystehtävien jakautuminen eri luokkiin Vantaan ja Espoon liikennepaikoilla vuoden 2009 tammi-toukokuussa. Vantaalla ja Espoossa suurin osa hälytystehtävistä liittyy yksilön suojaan. Eniten poliisia työllistävät päihtyneet henkilöt, häiriökäyttäytyminen ja ilkvallat. Yksilön suojaan liittyviä hälytystehtäviä on erityisesti Tikkurilassa, Leppävaarassa, Espoossa, Martinlaaksossa, Korsossa ja Myyrmäessä. Hengen ja terveyden suojaan liittyviä tehtäviä eniten oli Tikkurilassa, Kor-

sossa, Koivukylässä, Myyrmäessä ja Espoossa. Pahoinpitelyt ja tappelut muodostivat suurimman ryhmän hengen ja terveyden suojaan liittyvien hälytystehtävien luokassa. Omaisuuden suojaan liittyvien tehtäviä kirjattiin eniten Martinlaaksossa, Myyrmäessä, Tikkurilassa ja Leppävaarassa. Tässä luokassa yleisimpiä olivat vahingonteot ja varkaudet liikehuoneistoista. E Näillä kaikilla liikennepaikoilla liikehuoneistot ja myymälät sijaitsevat aseman välittömässä läheisyydessä.

2.4 Asemakategoriat

Tarkastelujen helpottamiseksi asemat jaettiin tässä työssä toisistaan selkeästi eroaviin perustyyppisiin. Asemaryhmittely on seuraava:

1. **Cityasemat** sijaitsevat ydinkeskustassa ja palvelevat sekä asutusta että keskustatoimintoja. Matkustajamäärät ovat suuria. Aseman tilat liittyvät ympäröiviin liiketiloihin.
2. **Liityntäasemat** sijaitsevat asutuksen keskittymissä usein kauppakeskuksen yhteydessä. Asemalta on jatkoyhteyksiä ympäristöön ja se palvelee laajempaa aluetta.
3. **Lähiöasemat** palvelevat omaa sijaintikaupunginosaansa. Aseman ympäristö on kerrostalovaltaista ja paikalla on lähipalveluita.
4. **Työpaikka-alueiden asemat** saattavat olla työssäkäyntiaikoina hyvinkin vilkkaita, mutta näiden ulkopuolella käyttö on vähäistä. Asutusta on aseman ympäristössä niukasti tai ei lainkaan.
5. **Pienasemien** ympäristön asutus on vähäistä ja käsittää lähinnä pientaloja. Liikenne on hiljaista ja ympäristö luonnonläheinen.



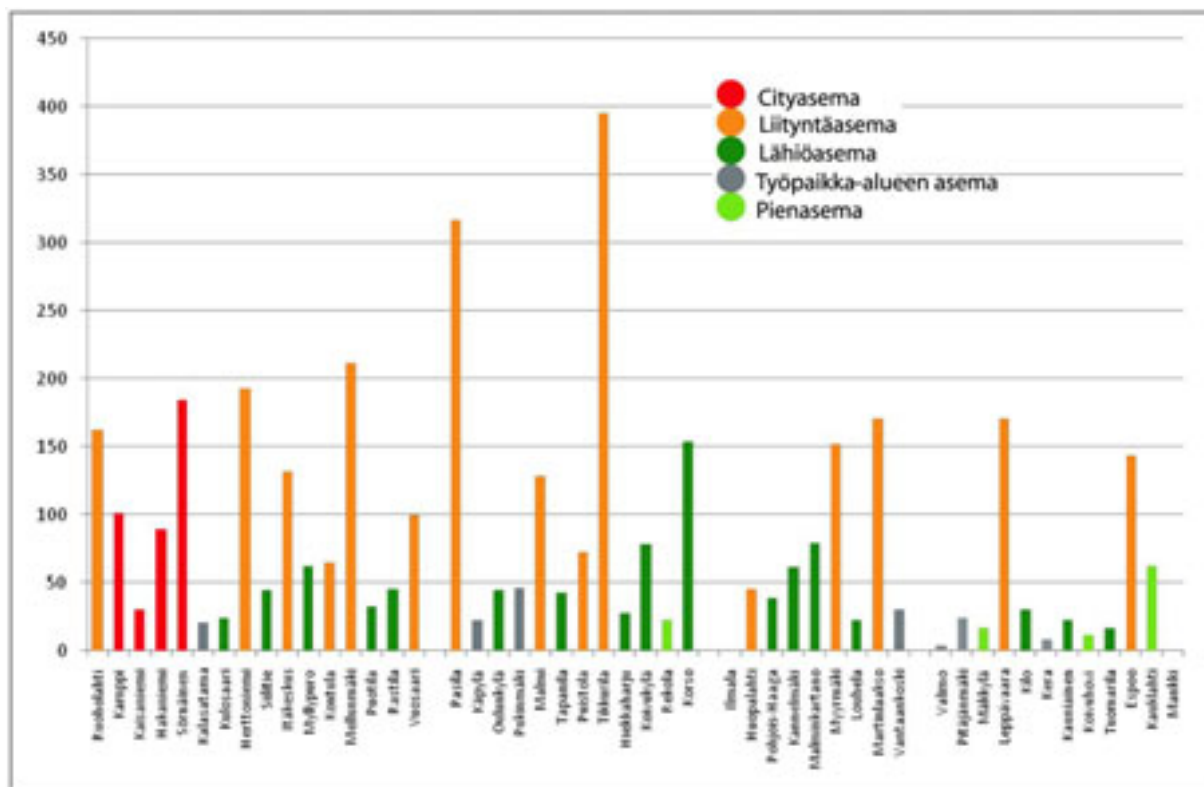
Kuva 12. Asemaryhmittely eri kategorioihin.

2.5 Yhteenveto

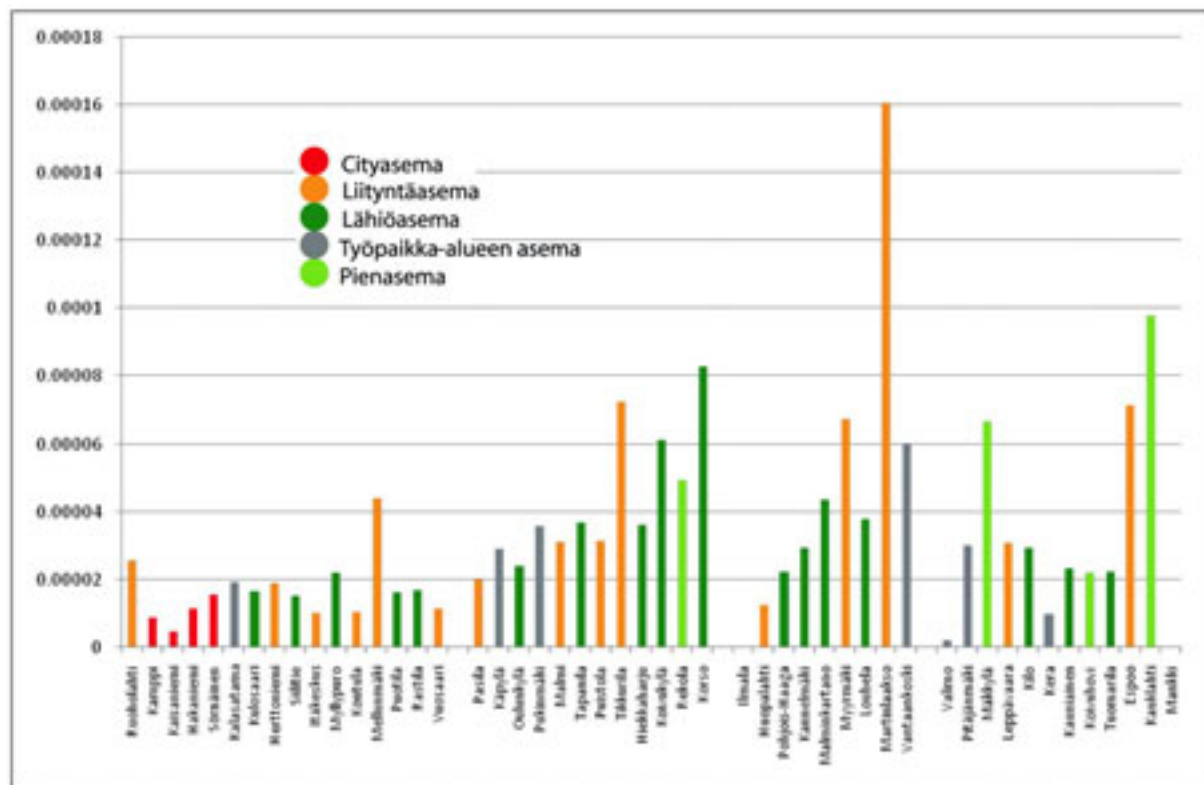
Työssä käytetyt poliisin hälytystehtävätilastot eivät olleet keskenään vertailukelpoisia. Tiedot oli kerätty eri järjestelmistä ja ne olivat peräisin eri ajonjaksolta (Helsingin tiedot vuodelta 2008 ja Espoon ja Vantaan vuoden 2009 tammi-toukokuulta). Seudullista arviointia ja poliisin hälytystehtävien analysointitilojen yhteenvetoa varten tiedot on pyritty kuitenkin muuttamaan keskenään paremmin vertailtavaan muotoon siten, että hälytystehtävien keskiarvo sekä Helsingin että Espoon ja Vantaan asemilla on sama. Espoon ja Vantaan vuoden 2009 tammi-toukokuun poliisin hälytystehtävämäärät kerrottiin siis Helsingin ja Espoon/Vantaan hälytystehtävämäärien keskiarvojen suhteella. On huomattava, että Espoon ja Vantaan laskennallisesti saadut koko vuotta vastaavat hälytystehtävämäärät perustuvat laskennassa tehtyihin karkeisiin olettamuksiin hälytystehtävien määrän kehityksestä. Lisäksi on syytä muistaa, että vaikka tehtävämäärät on ikään kuin ajallisesti laajennettu vertailukelpoiksi, niiden välillä voi olla eroavaisuuksia, jotka johtuvat tietojen tilastoinnista tai tehtävien poiminnasta eri järjestelmistä.

Kuva 13 esittää liikennepaikkojen poliisin hälytystehtävät asemaluokittain, kun Espoon ja Vantaan vuoden 2009 tammi-toukokuun poliisin hälytystehtävätiedot on edellä kuvatulla tavalla laajennettu vastaamaan koko vuoden hälytystehtävämäärää. Kun tarkastellaan poliisin hälytystehtävämääriä, muutamien Espoon ja Vantaan liikennepaikkojen havaitaan erottuvan joukosta. Pasilaakin korkeammaksi nousee Tikkurilan hälytystehtävämäärä. Kun tarkastellaan liikennepaikkoja asemakategorioitain luokiteltuina, havaitaan hälytystehtävien olevan suunnilleen samalla tasolla kunkin luokan sisällä.

Kuva 14 esittää puolestaan liikennepaikkojen kävijämääriin suhteutetut poliisin hälytystehtävät asemaluokittain, kun Espoon ja Vantaan vuoden 2009 tammi-toukokuun poliisin hälytystehtävätiedot on muutettu kuvaamaan koko vuoden hälytystehtävämäärää. Kun tarkastellaan kävijämääriin suhteutettuja lukuja, havaitaan selvästi matkustajamäärän vaikutus. Metroasemilla pääteasemia (Mellunmäki ja Ruoholahti) lukuun ottamatta riski on alhainen, vaikka määrällisesti metroasemat eivät kokonaisuudessaan erotu joukosta erityisen turvallisina. Junaradoilla riski kohoaa sitä suuremmaksi, mitä etäämpänä Helsingin keskustasta ollaan.



Kuva 13. Pääkaupunkiseudun liikennepaikkojen poliisin hälytystehtävät, kun Espoon ja Vantaan hälytystehtävät on laajennettu vastaamaan koko vuoden hälytystehtäväämääriä.



Kuva 14. Kävijämääriin suhteutetut poliisin hälytystehtävät pääkaupunkiseudun liikennepaikoilla, kun Espoon ja Vantaan poliisin hälytystehtävät on muutettu vastaamaan koko vuoden tietoja.

3 Liikennepaikkojen asiantuntija-arviot

Työn aikana kerättiin asiantuntija-arvioita liikennepaikkojen turvallisuustilanteesta haastatteleamalla ja sähköpostikyselyllä. Asiantuntija-arvioita kerättiin kaupunkien asemien kunnossapidosta vastaavilta ja lähipoliiseilta. Asiantuntija-arvioita saatiin HKL:n, VR:n, Securitaksen, Vantaan ja Espoon asemien kunnossapidosta vastaavien tahojen edustajilta sekä kahdeksalta lähipoliisilta. Seuraavassa on yleisiä huomioita asiantuntija-arvioista. Asemakohtaiset huomiot on kirjattu myöhemmänä muun tekstin seas-

3.1 Turvallisuustilanne liikennepaikoilla

Lähipoliisien mukaan liikennepaikkojen turvallisuustilanne on pysynyt viime vuodet samanlaisena. Asemat ovat tyypillisesti aina työllistäneet poliisia, koska niiden kautta kulkee paljon ihmisiä. Toisinaan kuitenkin asemat koetaan turvattommiksi kuin ne todellisuudessa ovat ja turvattommiksi kuin niitä ympäröivät asuinalueet, mihin syynä saattaa olla suurten ihmismäärien liikkuminen asemien kautta.

Marraskuussa 2008 metrossa tapahtui merkittävä turvallisuustason nosto, kun vartiointia lisättiin noin kymmenellä prosentilla. Siten vartijoita on asemilla enemmän paikalla ja tehtäviä on myös kirjattu aiempaa enemmän.

Pääradan Vantaan liikennepaikkojen osalta tilannetta on parantanut viime vuosien parannukset ja kameravalvonnan lisääminen. Koivukylän asemalla ilkeältä on edelleen suurta.

Vantaankosken radan liikennepaikoilla turvallisuustilanteen on arvioitu heikentyneen lipunmyynnin poistuttua asemilta. Lisäksi Vantaankosken radan asemien turvallisuustilanteen on arvioitu huonontuneen ylläpidon määrärahojen pientymisen myötä, kun ilkeiden jälkien korjaaminen on hidastunut.

VR on yhdessä Ratahallintokeskuksen kanssa lisännyt kameravalvontaa lähiliikenteen asemille pääkaupunkiseudulla, mikä on parantanut turvallisuustilannetta. Lisäksi liikennepaikoille on lisätty turvapalveluiden kenttävalvontaryhmien kokoa, mikä on mahdollistanut matalamman puuttumiskynnyksen erilaisiin häiriötekijöihin sekä lisännyt henkilökunnan näkyvyyttä ja läsnäoloa, mikä osaltaan rauhoittaa tilannetta liikennepaikoilla. Toimenpiteistä on saatu hyviä kokemuksia. Viimeisin on ollut keväällä ja alkukesällä 2009 toteutettu "Ryhti2"-kampanja, jossa järjestyksen valvojien määrää lisättiin ja juna-henkilökunnan puuttumiskynnystä häiriötilanteisiin madallettiin. Kampanja toteutettiin VR:n, poliisin ja YTV:n yhteistyönä.

Myös kaupunkiratojen (esimerkiksi A-juna) tiheä vuoroväli vähentää asemilla norkoilua ja siten osaltaan parantaa turvallisuustilannetta.

3.2 Tyypilliset ongelmat

Tyypillisesti liikennepaikoilla ongelmia aiheuttavat asemilla kokoontuva epäsosiaalinen aines, päihteiden käyttäjät ja nuorisojoukot. Ongelmat ovat havaittavissa suhteessa kävijämääriin: mitä enemmän liikennepaikalla on kävijöitä, sitä enemmän häiriöitä ja tehtäviä. Myös liikennepaikkaa ympäröivän alueen ongelmat ja rauhattomuus heijastuvat itse liikennepaikan turvallisuuteen.

Asemien kunnossapidosta vastaavien mukaan kustannuksia eniten aiheuttavat ilkeiden muodot ovat lasirikot ja pintojen naarmuttaminen sekä töhryt ja graffitit. Ilkeiden liikennepaikoilla tekevä ryhmä on pieni. Tehokas kameravalvonta on vähentänyt ilkeiden huomattavasti. Metrossa kameravalvonnan arvellaan vähentäneen ilkeiden kymmenesosaan, kun kiinnijäämisriskiä on lisääntynyt.

3.3 Anniskeluravintolat ja liiketilojen tuoma sosiaalinen kontrolli

Työssä kerättiin tiedot liikennepaikkojen välittömässä läheisyydessä sijaitsevista jatkoaika-anniskeluravintoloista. Tiedot saatiin Etelä-Suomen lääninhallitukselta. Ravintoloille voidaan myöntää jatkoaika joko kello kolmeen tai neljään. Lääninhallitus myöntää luvat anniskelupaikoille ja jatkoaika-anniskelupaikoille, ja poliisi antaa lausunnon ennen luvan myöntämistä. Lupien myöntämisperiaatteena on ollut, että asemakiinteistössä sijaitseville ravintoloille ei pääsääntöisesti myönnetä jatkoaikalupia. Mikäli häiriötä ilmenee, lupaviranomainen voi puuttua tilanteeseen ja perua luvan määräajaksi tai kokonaan. Useimmiten ilmoitus häiriöistä tulee poliisilta.

Kuva 15 esittää liikennepaikkojen välittömässä läheisyydessä sijaitsevien jatkoaika-anniskelupaikkojen määrät. Tiedot on poimittu aseman postinumeron perusteella, ja kuvassa on esitetty niiden anniskelupaikkojen määrä, jotka sijoittuvat asemakartoituksen (liite 1) alueille. Selkein piirre on jatkoika-anniskelupaikkojen vähäisyys rantaradalla.



Kuva 15. Jatkoaika-anniskelupaikkojen lukumäärä liikennepaikkojen välittömässä läheisyydessä (U = useita).

Päihteiden käyttö ja päihtyneet ihmiset aiheuttavat häiriöitä liikennepaikoilla. Kuitenkin lähipoliisien mukaan liikennepaikan välittömässä läheisyydessä sijaitsevat anniskeluravintolat eivät merkittävästi vaikuta liikennepaikan turvallisuuteen. Muutamien liikennepaikkojen (esimerkiksi Leppävaara ja Korso) osalta ongelmia havaitaan perjantai- ja lauantai-iltaisina. Lähipoliisit eivät nähneet liikennepaikkojen välittömässä läheisyydessä sijaitsevien anniskelupaikkojen toisaalta myöskään lisäävän turvallisuutta. Myyrmäessä tehdyn kyselyn¹ mukaan asemien käyttäjät kokevat ravintoloiden suuren määrän heikentävän alueen turvallisuutta. Kyse näkemysten erilaisuudessa saattaa olla todellisen ja koetun turvallisuuden eroavaisuuksia: ravintolat koetaan turvattomuutta lisäävinä, vaikka niiden todellinen vaikutus on vähäinen tai olematon.

Sen sijaan muun liiketoiminnan katsottiin parantavan sosiaalista kontrollia liikennepaikoilla ja siten lisäävän turvallisuutta. Esimerkiksi Malminkartanossa ja Kannelmäessä liiketilat ovat parantaneet turvallisuutta liikennepaikan läheisyydessä. Toisaalta lipunmyynnin poistuminen Vantaankosken radan asemilta heikensi turvallisuustilannetta. Myös metroasemilla on havaittu, että etenkin ilkiä lisääntyy, kun asemalla sijaitseva liiketila (useimmiten kioskki) on pitkään tyhjillään. Henkilökunnan jatkuvan läsnäolon ja näkyvyyden todettiin lisäävän turvallisuuden tunnetta ja parantavan turvallisuustilannetta.

3.4 Kameravalvonta

Metrossa on kattava kameravalvontajärjestelmä, josta vastaa HKL. Valvontakameroita on myös pääkaupunkiseudun kaikilla kolmella rataosuudella, kameroiden määrät vaihtelevat asemittain. Isoissa liikenteen solmukohdissa, kuten esimerkiksi Pasilassa ja Helsingin rautatieasemien varsin kattavat kameravalvontajärjestelmät on liitetty vuonna 2009 VR:lle hankittuun järjestelmään. Rantaradan asemien kameravalvontajärjestelmä on valmistunut 2000-luvun alussa ja sen kamerrat on liitetty VR:n valvontaan. Vantaankosken radan asemien kameravalvonta on toteutettu HKL:n (Helsingin asemat) ja Vantaan kaupungin (Vantaan asemat) toimesta. Pääradalle on ratahallintokeskuksen toimesta rakenteilla uusi kameravalvontajärjestelmä, joka korvaa nykyisen järjestelmän. Yksittäisillä asemilla on myös muutamia erillisiä hankkeita; Tikkurilassa Vantaan kaupungilla, poliisilla ja ratahallintokeskuksella on käynnissä yhteinen kameravalvontahanke; Espoon aseman kameravalvontajärjestelmät uusitaan aseman peruskorjauksen yhteydessä tullaan vuoden 2010 aikana.

Kameravalvonnan lisäämisen ei arvioitu metrossa enää lisäävän matkustajien turvallisuuden tunnetta, koska järjestelmä on jo varsin kattava. Juna-asemilla sen sijaan kameravalvonnan lisäämisellä on mahdollista vaikuttaa positiivisesti turvallisuuteen. Kameravalvonta on vähentänyt mm. ilkiä liikennepaikoilla ja se helpottaa rikosten selvittämistä.

3.5 Liikennepaikkojen turvallisuuden parantaminen

Asiantuntijoiden mukaan liikennepaikkojen turvallisuuden kannalta keskeisiä asioita ovat:

- riittävä valvonta
 - o kameravalvonta
 - o henkilökunnan, vartioiden ja poliisin läsnäolo ja näkyvyys
 - o liiketilat ja sosiaalinen kontrolli
- avoimet, siistit ja hyvin valaistut tilat, yleisilmeen siisteys ja miellyttävyys
- riittävät resurssit ilkiä jälkien korjaamiseen

¹ Kuhmonen, Hanna-Mari: Pelon poluilla Myyrmäessä. Vantaan kaupunki 2002

Lähipoliisien mielestä valvontaa ja vartiointia tulisi lisätä liikennepaikoilla oleellisesti. Ammattitaitoisia vartijoita ja kameravalvontaa toivotaan asemille lisää. Poliisin näkyvyyden lisäämiseen asemilla vaikuttaa resurssipula. Myös liiketilojen henkilökunnan läsnäoloa pidettiin tehokkaana häiriötilanteiden ennaltaehkäisijänä.

3.6 Vastuujako

Asemilla on useita eri toimijoita: RHK, VR, kaupungit jne. Vastuujako ei ole yksiselitteinen tai yhtenäinen kaikilla pääkaupunkiseudun liikennepaikoilla. Liitteessä 2 on esitetty Ratahallintokeskuksen laatima vastuujakotaulukko, joka hyvin kuvaa vastuiden pirstaleisuutta.

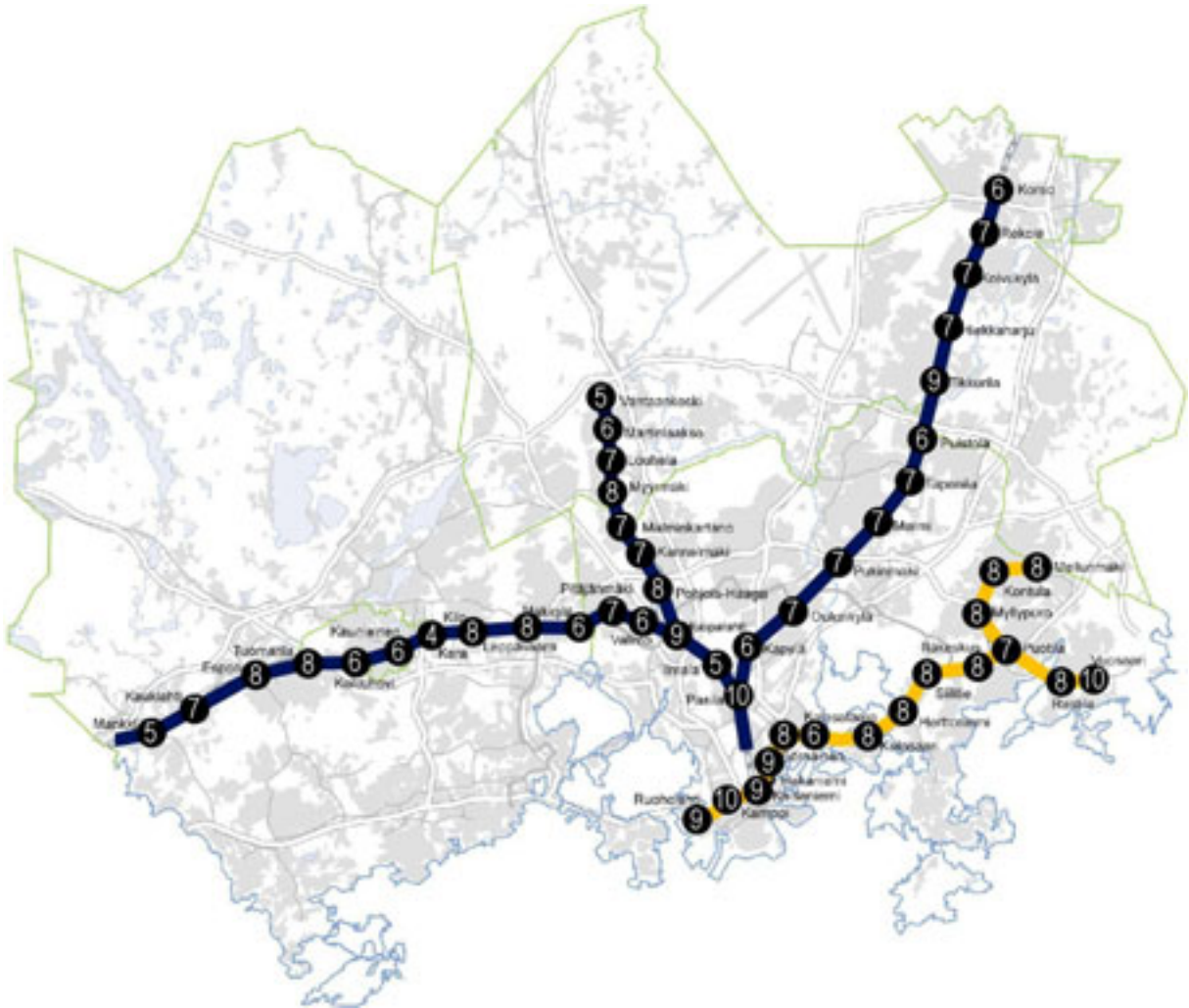
Asiantuntijat arvioivat, että vastuujakon selkeyttäminen kaupunkien, RHK, VR ja mahdollisesti myös YTV:n kesken parantavan merkittävästi asiaa. Yhtenäisellä vastuujakolla voitaisiin helpottaa eri osapuolten toimimista ja ihmisten liikkumista.

Myös poliisien ja vartijoiden vastuujako tulee olla selkeä. Eri vartiointiliikkeiden vastuualueita ei tule pilkkoa liian pieniksi.

3.7 Yhteenveto

Seuraavat keskeiset asiat tulivat esille asiantuntijoiden arvioissa:

- Kameravalvontaa tulee lisätä juna-asemilla.
- Erilliset turvallisuuskampanjat koetaan erittäin hyviksi.
- Jos asemilla on paljon ihmisiä, on myös paljon häiriöitä.
- Anniskeluravintolat asemien läheisyydessä eivät heikennä eivätkä paranna turvallisuutta. Muut liiketilat sen sijaan parantavat turvallisuutta.
- Resursseja on joka osa-alueella liian vähän. Kehitys on joillain osa-alueilla mennyt jopa huonompaan suuntaan.



Kuva 16. Kartoituksen tuloksena annetut kouluarvosanat liikennepaikkojen sosiaaliselle turvallisuudelle. Arvosanojen keskiarvo on 7,3; juna-asemilla 6,9 ja metroasemilla 8,3.

4 Liikennepaikkojen kartoitus maastossa

Kultakin liikennepaikalta on laadittu arvio aseman ja lähiympäristön turvallisuudesta, jossa tarkastelukriteereinä ovat rakenteiden toimivuus ja kunto, turvajärjestelyt, kiinteistöjen hoidon taso sekä asemalla tai sen välittömässä läheisyydessä olevat muut toiminnot.

Työssä on sovellettu Tapiolan joukkoliikenneterminaalin suunnitelmien turvallisuusauditoinnissa hyödynnettyä tarkastelumallia. Tämä malli, jonka pohja valmisteltiin pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuusstrategiatyön yhteydessä, on päivitetty työn alussa. Tarkastelukehikkoa kehitettiin erityisesti sen varmistamiseksi, että sen avulla oli mahdollista toteuttaa **täsmällinen ja mahdollisimman yhdenmukainen maastokartoitus jokaisella 49 liikennepaikalla**.

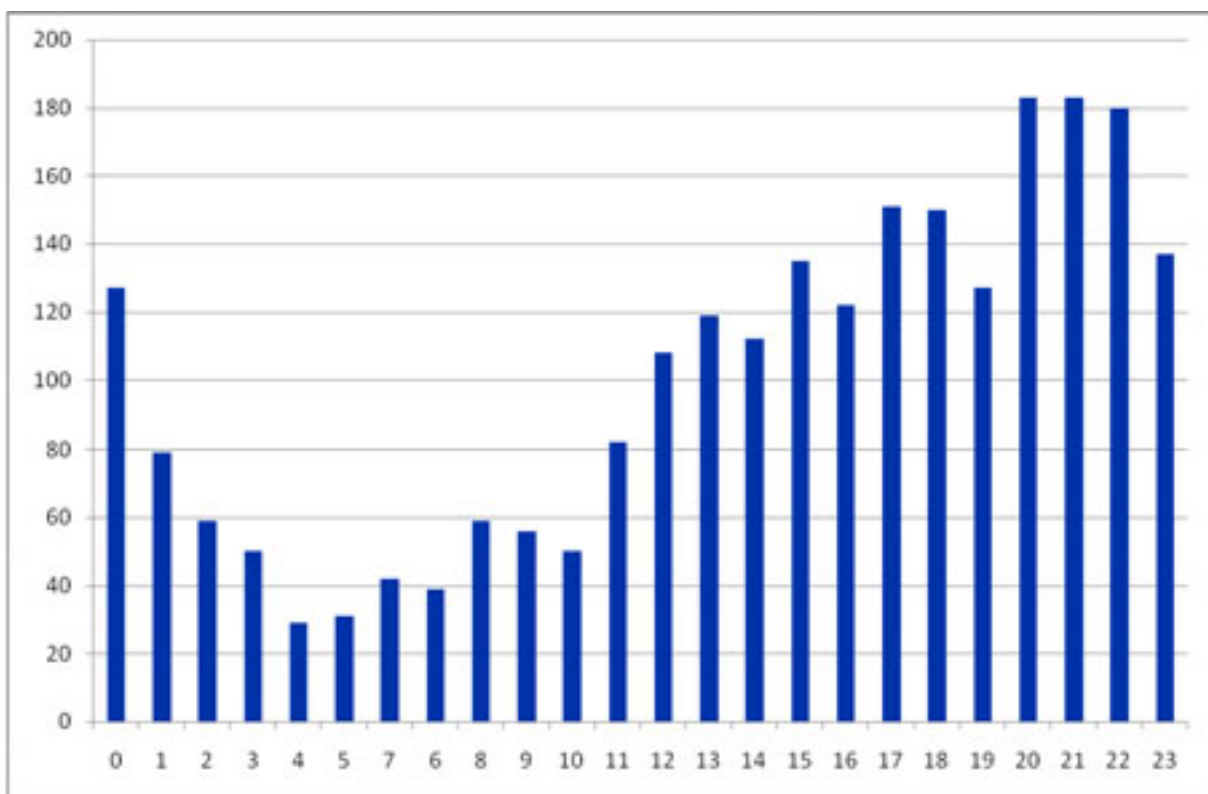
Asemakartoituksen tulokset on kuvattu liitteenä olevilla liikennepaikkakorteilla. Asemilta on tutkittu erikseen eri osa-alueet: asemalaituri, mahdollinen asemahalli sekä aseman lähiympäristö. Viimeksi mainittuja saattaa liikennepaikalla olla useampiakin; esimerkiksi monella asemalla on kaksi sisäänkäyntiä, jotka saattavat sijaita etäälläkin toisistaan. Ympäristöä on kartoitettu ”saattoetäisyydelle”; tä-

mä vaihtelee eri paikoilla ollen tyypillisesti 50–100 metrin luokkaa. Ajatuksena on, että joukkoliikennejärjestelmä vastaa käyttäjänsä turvallisuudesta siihen saakka, kun hän voi selvästi mieltää poistuneensa aseman vaikutuspiiristä.

Aseman lähiympäristöä on havainnollistettu karttapiirroksin, jotka on laadittu kaikki samaan mittakaavaan ilmakuvapohjalle. Karttapiirroksessa on esitetty asemalaituri, sisäänkäynnit asemalle sekä tähän liittyvät kulkureitit, ympäristön pääkadut sekä niiden rooli sosiaalisen kontrollin tuojana sekä ympäristön toiminnot. Sosiaalisen turvallisuuden kannalta tärkeitä ovat liikennejärjestelmän toiminnot (bussi-terminaalit ja taksiasemat) sekä pitkään auki olevat palvelut (huoltoasemat ja kioskit).

Maastokartoitukset on toteutettu huhti–toukokuussa 2009. Vuodenajasta johtuen asemien valaistusta ei ole voitu arvioida. Tämä on sosiaalisen turvallisuuden kannalta merkittävä tekijä ja tulee ottaa asemien turvallisuutta jatkossa kehitettäessä huomioon.

Toimintoja ja niiden aktiivisuutta on tarkasteltu arki-illan klo 21–22 näkökulmasta, koska poliisin hälytystehtävien tilastojen mukaan tähän kellonaikaan esiintyy häiriöitä eniten (Kuva 17). Useimmat kioskit sekä elintarvikemyymälät sulkeutuvat viimeistään kello 21, ja myös joukkoliikenteen vuorotiheys on huipputunteja alhaisempi.



Kuva 17. Helsingin liikennepaikoille tehtyjen poliisin hälytystehtävien jakautuminen vuorokauden tunneille. (Poliisi)

4.1 Arvosanojen kuvaukset

Liikennepaikkojen eri osa-alueille on annettu kouluarvosanat 4–10. Jotta arvosanat toimisivat erottelun välineinä, tavoitteena on ollut käyttää koko asteikkoa. Arvosana 10 merkitsee liikennepaikan olevan tällä osa-alueella pääkaupunkiseudun eliittiä, ei sitä, etteikö siinä olisi myös joitakin puutteita. Samoin arvosana 4 ei merkitse sitä, että asemalle ei uskaltaisi illalla lainkaan mennä, vaan sitä, että kyseisellä

osa-alueella aseman laatu on selvästi muita heikompi. Valtaosaltaan asemat ovat keskitasoisia, ja tämän suuren enemmistön mukana muotoutuu yleisön käsitys siitä, kuinka turvallinen joukkoliikennejärjestelmä on kokonaisuutena.

Keskeisenä arviointikriteerinä on sosiaalisen kontrollin määrä liikennepaikoilla. Yleisesti arvosanan perustaso määrittyy raideliikenteen vuorovälin mukaisesti. Kanssamatkustajat muodostavat usein asemilla tärkeimmän sosiaalisen kontrollin muodon, mikä jää syntymättä, jos liikenne on kovin harvaa. Muut tekijät voivat kuitenkin kompensoida tätä merkittävästikin suuntaan tai toiseen. Sosiaalista kontrollia synnyttävät esimerkiksi kioskitoiminnot. Erityinen lisäarvo on taksiasemilla. Anniskeluravintoloiden runsaan esiintymisen aseman ympäristössä on arveltu puolestaan lisäävän häiriöriskiä. Tässä selvityksessä haastatellut asiantuntijat eivät kuitenkaan nähneet ravintoloilla olevat suurta vaikutusta sen enempää kielteiseen kuin myönteiseenkin suuntaan. Yögrillit lisäävät läsnäolon määrää, mutta läsnäolon laatu ei aina ole turvallisuuden kannalta myönteinen. Rakenteiden siisteys ja yleinen laadukkuus parantavat viihtyisyyttä ja viestittävät siitä, että liikutaan ympäristössä, jota hoidetaan ja josta välitetään. Heitteille jätetyn oloinen ympäristö ruokkii puolestaan vandalismia, ja luo pelon ilmapiiriä. Kulkureittien sokkeloisuus heikentää mahdollisuuksia sosiaaliseen kontrolliin, esteettömät ja avarat näkymät vastaavasti lisäävät turvallisuutta.

Asemalaituri

- 8–10:** Asemalla on jatkuvasti sosiaalista kontrollia tiheän vuorovälin, molemmat suunnat huomioiden noin 20 kpl/h, tai läsnä olevan henkilökunnan ansiosta. Yleinen ilmapiiri on miellyttävä ja turvallinen.
- 6–9:** Sosiaalinen kontrolli on kohtuullista mutta ei jatkuvaa, esimerkiksi vuoroja on noin 10-15 kpl/h tai kontrolli toteutuu muutoin vastaavan tasoisena. Valtaosa matkustajista kokee odottamisen miellyttävänä ja turvallisena, mutta matkustajat saattavat esimerkiksi välttää laiturin syrjäisimpiä osia.
- 4–7:** Vuoroväli on edellisiä harvempi, asemalaituri on enimmäkseen autiona eikä sille ole näköyhteyttä ympäristöstäkään. Yleinen ilmapiiri saattaa olla epämiellyttävä ja voi vaikuttaa uhkaavalta.

Arvosanaa korottavat laiturirakenteiden arkkitehtoninen laatu, näkymien esteettömyys laiturin eri osien välillä, yleinen siisteys ja hyvä kunnossapito, suojaisuus sääilmiöiltä ja melulta, reittien selkeys ja vaihtoehtoisten poistumisreittien olemassaolo.

Arvosanaa alentavat heikkotasoinen arkkitehtuuri, rakenteiden aiheuttamat näkemäesteet, rapistuneisuus tai muu epäsiisteys, sokkeloisuus, altistus sääilmiöille tai melulle sekä vaihtoehtoisten kulkureittien puute.

Asemahalli

- 8–10:** Asemahallissa on jatkuvasti sosiaalista kontrollia paikalla toimivan henkilökunnan tai tiheän vuorovälin, molemmat suunnat huomioiden noin 20 kpl/h ansiosta. Yleinen ilmapiiri on miellyttävä ja turvallinen.
- 6–9:** Sosiaalinen kontrolli on kohtuullista mutta ei jatkuvaa, esimerkiksi vuoroja on noin 10–15 kpl/h tai kontrolli toteutuu muutoin vastaavan tasoisena. Valtaosa matkustajista kokee odottamisen turvallisena, mutta kaikki matkustajat eivät jää sinne mielellään odottamaan.

- 4–7:** Vuoroväli on edellisiä harvempi, asemahalli on enimmäkseen autiona. Yleinen ilmapiiri saattaa olla epämiellyttävä ja voi vaikuttaa uhkaavalta.

Arvosanaa korottavat aseman arkkitehtoninen laatu, näkymien esteettömyys laiturille tai aseman ympäristöön, yleinen siisteys ja hyvä kunnossapito, reittien selkeys ja vaihtoehtojen poistumisreittien olemassaolo.

Arvosanaa alentavat heikkotasoinen arkkitehtuuri, rakenteiden aiheuttamat näkemäesteet, rapistuneisuus tai muu epäsiisteys, sokkeloisuus sekä vaihtoehtojen kulkureittien puute.

Asemaympäristö

- 9–10:** Aseman ympäristö on vilkas ja siinä on jatkuvasti sosiaalista kontrollia joko raide- tai liityntäliikenteen tiheän vuorovälin, taksiaseman tai avoimena olevien liikeyritysten – muiden kuin anniskeluravintoloiden – ansiosta. Yleinen ilmapiiri on miellyttävä ja turvallinen.
- 8–9:** Sosiaalinen kontrolli on kohtuullista mutta ei jatkuvaa, perustuen esimerkiksi harvempaan joukkoliikenteen matkustajavirtoihin, näkymiin läheisten asuntojen ikkunoista tai ohiajavaan liikenteeseen. Valtaosa matkustajista kokee asemalle saapumisen ja sieltä lähtemisen miellyttävänä ja turvallisena.
- 6–8:** Sosiaalinen kontrolli on satunnaista, esimerkiksi vuoroja on noin 10 kpl/h tai ympäristön aktiiviteetit ovat hieman sivussa asemalta. Junan odottaminen ei tunnu suorastaan vaaralliselta, mutta matkustajat saattavat valikoida kulkureittejään koetun turvattomuuden vuoksi.
- 4–6:** Aseman ympäristö on enimmäkseen autiona eikä sille ole näköyhteyttä ympäristön liikeyrityksistä tai asunnoista. Yleinen ilmapiiri on epämiellyttävä ja voi vaikuttaa uhkaavalta.

Arvosanaa korottavat ympäristön arkkitehtoninen laatu ja kaupunkikuvan monipuolisuus, miellyttävä pienilmasto, meluttomuus, näkymien esteettömyys, yleinen siisteys ja hyvä kunnossapito, suojaisuus sääilmiöiltä ja melulta ja reittien selkeys.

Arvosanaa alentavat heikkotasoinen arkkitehtuuri, toiminnoiltaan yksipuolinen, esimerkiksi illaksi autoituva työpaikkavaltainen kaupunkirakenne, rapistuneisuus tai muu epäsiisteys, sokkeloisuus, altistus sääilmiöille tai liikennemelulle sekä anniskeluravintolat, erityisesti jos ne sijaitsevat aseman tai sille johtavien kulkureittien välittömässä läheisyydessä.

Yleisarvosana

Yleisarvosana on johdettu eri osa-alueiden arvosanoista. Lähtökohtana on laiturialueen arvosana. Mikäli muut osa-alueet ovat selkeästi parempia, kokonaisarvosanaa on voitu korottaa, mutta varsin maltillisesti. Heikkoudet muilla osa-alueilla saattavat puolestaan hyvin nopeasti alentaa kokonaisarvosanaa, etenkin jos heikko arvosana on annettu pääasiallisena sisäänkäyntinä toimivalle asemaympäristölle. Tässä on noudatettu heikoimman lenkin periaatetta. Aseman toissijaisen sisäänkäynnin sinällään yleistä heikompa arvosanaa ei ole tässä tarkastelussa painotettu, mikäli kyseessä on vaihtoehtoinen reitti, jonka sijaista voidaan suuremmista ongelmista käyttää pääsisäänkäyntiä.

Työn kuluessa osoittautui, että kokonaisarvosanan antaminen on edellä kuvattua hieman epämääräiseltäkin kuulostavaa prosessia noudattaen varsin ongelmallista. Erilaisten mekaanisten pisteytysmenetelmien käyttö osoittautui hankalaksi, sillä asemat eroavat ratkaisuiltaan siinä määrin toisistaan, että tietyn ominaisuuden vaikutusta ei voi eri tapauksissa yksiselitteisesti kääntää numeeriseen muotoon.

Kiitettävät asemat on helppo tunnistaa, samoin heikoimmat; erojen esiin saaminen suuressa keskitasoisten asemien ryhmässä on vaikeampaa. Keskitasoiset asemat saattavat kuitenkin erota yksityiskohdiltaan hyvinkin paljon, tämän vuoksi onkin aihetta tarkastella asemia yksilöinä ja tarpeen mukaan tunnistaa niistä kullekin asemalle ominaisia yksilöllisiä heikkouksia, joita korjaamalla kokonaisuutta on mahdollista parantaa.

4.2 Ehdotuksia kehittämistoimenpiteiksi

Kunkin arvion yhteydessä on esitetty muutamia ehdotuksia turvallisuuden parantamiseksi. Nämä eivät sisällyneet varsinaiseen toimeksiantoon, ja ovat useimmiten työn aikana kartoittajan mieleen juolahtaneita ideoita, eivät analyttisen suunnitteluprosessin tulosta. Nämä on kuitenkin kirjattu raporttiin mukaan lähinnä ajatusten herättämiseksi. Ideat ovat turvallisuuskulmasta lähteviä ja osin epärealistisiä; turvallisuuden parantamiseksi voi hyvin ajatella istutusten harventamista, sen sijaan kaupunginosaan maankäytöllisten peruslinjausten muuttamiseen tarvitaan muitakin perusteita. Tärkeää on ehkä havaita, että turvallisuusajattelu tukee muita, toisista syistä hyviksi havaittuja kehittämistavoitteita. Toimintojen hallittu sekoittaminen eri kaavatasoilla tuottaa elävää kaupunkiympäristöä ja samalla varmistaa runsaan ja tasaisen käytön joukkoliikennejärjestelmälle, luoden hyvät edellytykset sosiaalisen kontrollin syntymiselle ja sitä kautta hyvälle turvallisuudelle. Tämä puolestaan nostaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisäten sen kulkumuoto-osuutta, millä on tärkeä vaikutus pyrittäessä hillitsemään ilmastomuutosta. Edellä kuvattu positiivisten vaikutusten ketju on aikaansaataavissa myös lisäämällä asuntorakentamista asemien ympäristössä.

4.3 Yleisiä havaintoja

4.3.1 Vuoroväli

Vuorovälin suhteen asemista erottuvat selkeästi omaksi ryhmäkseen vilkkaasti liikennöidyt metroradan haarukanvarren asemat sekä juna-asemista Pasila ja Huopalahti. Näillä vuoroja on klo 21 ja 22 välisenä aikana 19–32 kpl eli asemalla on junia molemmat suunnat huomioiden 2–3 minuutin välein. Tällöin asema ei juuri koskaan ole autiona. Näille asemille on asemalaiturin arvosana asetettu vuorotiheyden perusteella haarukkaan 10–8, jota on tarkennettu asemalaiturin muiden ominaisuuksien perusteella.

Vastaavasti erottuvat ne liikennepaikat, joilla kyseisen tunnin aikana on vain 2–4 vuoroa. Tällöin asemalla on juna jompaankumpaan suuntaan keskimäärin 15–30 minuutin välein. Laiturin lähtöarvosana asettuu näillä asemilla välille 6–4.

Valtaosa asemista kuuluu keskiryhmään, jossa asemat jakautuvat vuorotiheyden suhteen tasavälisesti asteikolle. Junia on kyseisen tunnin aikana 6–12 kappaletta merkiten 5–10 minuutin välistä odotusaikaa ennen seuraavan junan saapumista. Näiden laituriarvosanojen vaihteluväli on 5–9 riippuen yhtäältä vuorotiheydestä sekä toisaalta laiturin muista ominaisuuksista.



Kuva 18. Puotilan metroaseman läntinen sisäänkäynti illansuussa. Sosiaalinen kontrolli on niukkaa. Ohikulkeva liikenne on näköetäisyydellä, mutta Itäväylällä ajonopeudet ovat liian korkeita havaintojen tekemiseen. Näkymät ovat avaria, mutta vastavalmistuneen marketin takapiha antaa ympäristölle keskeneräisen ilmeen. Asutus jää melko etäälle asemasta.

4.3.2 Ympäristön maankäyttö

Useimpien raideliikenneasemien ympäristössä on runsaasti asutusta ja muuta toimintaa. Tämä on luonnollista, koska juna ja metro ovat joukkoliikennevälineitä ja edellyttävät toimiakseen joukkoja. Juna ei kannata seisauttaa keskellä metsää. Tätä taustaa vasten on yllättäväkin havaita, miten harvaan asuttuja ja rakennettuja jotkin asemaseudut ovat. Osin selitys löytyy asemakaavoista; monen aseman ympärille on suunniteltu uutta maankäyttöä, joka ei ole vielä toteutunut (Mankki, Kalasatama, Koivukylä).

Asutus ja kaupalliset palvelut tuottavat liikennettä melko tasaisesti eri vuorokaudenaikoina (Sörnäinen, Tikkurila, Vuosaari). Sosiaalisen turvallisuuden kannalta tämä on nähty positiivisena seikkana. Häiriökäyttäytymiseen syyllistyy pieni osa matkustajista, ja jos väkeä on paikalla enemmän, on häiriötä aiheuttavien henkilöiden vastapainona paikalla aina muita. Hiljaisella asemalla tilastolliset todennäköisyydet eivät lohduta, jos laiturilla se toinen paikalla oleva henkilö sattuu olemaan ongelmatapaus.

Teollisuus- ja työpaikka-alueilla liikenne on vilkasta aamulla ja iltapäivällä, mutta hiljenee illalla ja myös viikonloppuisin (Kera, Valimo, Kalasatama). Asemien arvosanaa tämä on arvioinnissa heikentänyt, vaikka asemilla ja niiden ympäristössä ei moni työmatkaliikenteen ulkopuolella liikkuisikaan.

Hiljaisemmilla asemilla ja usein myös vilkkaampien asemien hiljaisemmassa päässä matkustajavirrat eivät riitä ylläpitämään riittävää sosiaalista kontrollia, eikä paikalla ole muutakaan liikennealan henkilöstöä, kuten liityntäbussien kuljettajia tai asemalla kyytiä odottavia takseja. Tällöin sosiaalinen kontrolli on pääosin ohikulkevan liikenteen (Koivukylä, Pitäjänmäki) tai ympäröivän asutuksen (Rekola, Vuosaari) varassa. Teollisuusalueilla ei asutusta ole, ja jos ohikulkuliikennekin on ohjattu toisaalle, puuttuu sosiaalinen kontrolli täysin.

Sosiaalisen turvallisuuden parantamiseen pääkatujen ja asuinkortteleiden rakentaminen ovat järeäköjiä keinoja, mutta ylipäätään on perusteltua olettaa, että joukkoliikenneinfrastruktuuri-investoinnit kyetään hyödyntämään täysipainoisesti. Maankäytön tehostaminen asemien ympäristössä on ilmastopoliittisesti ja liikennejärjestelmän tehokkuuden kannalta tavoiteltavaa, ja näiden keskeisten päämäärien kautta myös sosiaalista turvallisuutta voidaan merkittävästi kohentaa.

4.3.3 Välilaituri vai sivulaituri?

Pääkaupunkiseudun raideliikenneasemilla esiintyy molempia laiturityyppejä. Välilaituri on näistä yleisempi ja tyypillinen erityisesti metroasemilla. Sivulaiturin etuna on mahdollisuus suoraan yhteyteen ympäröivään maankäyttöön, mikä ei metroasemilla juurikaan tule kyseeseen. Asemat sijaitsevat usein maan alla, ja lisäksi metron laiturialueella kulku on rajoitettu vain matkustajille toisin kuin junalaitureille.

Sivulaiturin yhteys maankäyttöön on parhaimmillaan sujuva ja mahdollistaa väistämisen moneen suuntaan (Tuomarila, Kannelmäki, osin Myyrmäki). Paikoitellen tätä sivulaituriaseman vahvuutta ei ole kyetty hyödyntämään esimerkiksi aseman ja ympäristön tasoerojen vuoksi (Kalasatama).

Välilaiturin heikkoutena turvallisuusmielessä on rajoitetumpi mahdollisuus konfliktitilanteiden väistämiseen. Usein laiturilta on kaksi uloskäyntiä sen molemmista päistä, jolloin ne ovat usein hyvinkin etäällä toisistaan (Mäkkylä, Pitäjänmäki). Toisinaan nämä ovat lähempänä toisiaan, jolloin laitureiden päähän jää umpiperät (Kamppi, Hakaniemi). Joskus laiturilla voi olla kolmas sisäänkäynti, jonka rakenteet saattavat rajoittaa näkymiä laiturin eri osien välillä (Koivukylä, Martinlaakso, Kontula).

Sosiaalinen kontrolli on välilaiturilla parempi, kun eri suuntiin kulkevien junien matkustajat käyttävät samaa laituria. Vuoroväliä arvioitaessa molempien laitureiden matkustajamäärät voi silloin kiistattomasti laskea yhteen. Sivulaitureiden välillä on kuitenkin jokseenkin aina hyvä näköyhteys. Turvallisuuden kannalta on fyysistä puuttumismahdollisuutta olennaisempaakin, että kanssamatkustajat voivat tarvittaessa hälyttää apua. Tämä saattaa olla helpompaa sivulaiturilta käsin, kun konfliktiin apua hälyttämällä puuttuvan ei tarvitse pelätä fyysistä kontaktia. Sosiaalista kontrollia tarkasteltaessa sivu- ja päätylaitureiden kohdalla ei tästä syystä ole tehty eroa.

Metroasemilla laiturit saattavat olla raiteiden välissä, mutta niitä erottaa paksu siivu peruskalliota (Ruoholahti, Kaisaniemi, Sörnäinen). Tällöin kyseessä on oikeastaan kaksi sivulaituria, joilla ei ole kuitenkaan koko pituudeltaan näköyhteyttä toisiinsa. Tosin riskiä kokevat matkustajat jäänevät odottamaan junaa alueelle, jossa laitureiden välillä on näköyhteys, eivätkä ehdoin tahdoin kävele pitemmälle kapean tunnelin umpikujaan. Junalla saapuvat eivät sen sijaan voi ennalta arvata joutuvansa sosiaaliselta turvallisuudeltaan epätyytyttävälle laiturille.



Kuva 19. Malmin aseman ylikulku liittyy saumattomasti kauppakeskuksiin radan molemmiin puolin.

4.3.4 Ylikulku vai alikulku?

Raideliikenneasemilla on poikkeuksetta oltava mahdollisuus raiteiden ylittämiseen tai alittamiseen. Metroasemilla ylikulku toteutuu tavallisesti luontevasti yläkautta aseman sijaitessa maanpinnan alapuolella. Pintametron asemilla esiintyy myös alikulkuja (Kalasatama, Kulosaari).

Juna-asemilla sähköistys vaatii korkeamman tilan kuin radan poikkisuuntainen liikenne, joten tasaamalla alikulku tarvitsee lyhyemmät portaat ja luiskat kuin ylikulku. Kevyen liikenteen alikulku voi olla noin 3–4 m rataa alempana, sen sijaan ylityksen vastaava korkeusero on seitsemän metrin luokkaa. Valinta ali- ja ylikulun kesken riippuu ensisijaisesti ympäröivän maaston korkeussuhteista, maankäytöstä ja liikenteen tarpeista.

Turvallisuuden kannalta ylikulku on lähtökohtaisesti miellyttävämpi. Sillalle näkee ympäristöstä paremmin kuin tunneliin. Silta voi olla järeäkin autoliikennesilta (Tapanila, Vantaankoski), jolloin ohiajava liikene tuo turvallisuutta. Silta voi liittyä myös elimellisesti ympäröivään maankäyttöön (Espoo, Kannelmäki, Vuosaari). Metroasemilla tilanne on monimutkaisempi; esimerkiksi Hakaniemen ja Sörnäisten asemahallit ovat metroon nähden ylikulkuja, mutta pintaliikenteeseen nähden myös alikulkuja. Myös Malmin ylikulkusilta on osin alikulkutunnelin luonteinen, koska kaikilta osin kulkureitiltä ei näe ympäristöön. Tämä reitti liittyy kuitenkin kauppakeskuksiin radan molemmilla puolilla, ja on itse asiassa Kampin ja Kaisaniemen metroasemien lähisukulainen.

Mitä intensiivisempää ja tehokkaampaa maankäyttö on asemien ympäristössä, sitä paremmat mahdollisuudet on asemalle välttämättömästä ali- tai ylikulusta kehittää elävä ja monipuolinen osa kaupunkirakennetta. Tällöin myös sosiaalinen kontrolli toteutuu luontevasti ja sitä erikseen korostamatta.



Kuva 20. Tuomarilan asemalla katokset ovat mitoiltaan vaatimattomia, mutta niiden ulkoisessa olemuksessa on haettu persoonallista ilmettä. Asuinrakennukset ja asemaa sivuava katu ovat näköetäisyydellä.

4.3.5 Laiturin varustus

Matkustajien mukavuutta lisää laiturialueen suojaisuus ja laadukas varustelu. Samalla ne houkuttelevat myös muita oleskelijoita. Tämä on erityisesti rautatieasemia koskeva ongelma, sillä metroasemilla oleskelu edellyttää matkalippua, jonka puuttuessa paikalle osuva tarkastaja kirjoittaa tarkastusmaksun.

Rautatielaiturit ovat ulkotiloissa. Useimmissa tapauksissa laitureilla on katokset, jotka suojaavat pääosan laiturista. Tuulilta suojaavia rakenteita on yleensä niukasti, ja laiturialueen pienilmastoon vaikuttavat ympäristön maastonmuodot ja rakennuskanta.

Katosrakenteet eivät yleensä muodosta katvealueita, sen sijaan erilaiset mainostelineet ja suojaseinämät saattavat rajoittaa näkymiä tavalla, joka heikentää sosiaalista turvallisuutta. Pukimäen asemalla laiturin keskellä on viistoja seinäkkeitä, jotka synnyttävät katvealueita suojaamatta kuitenkaan tuulilta ja liikennemelulta. Martinlaakson aseman penkkejä rajaavat matalat S-muotoiset betoniseinäkkeit tarjoavat suorastaan kodikkaan oleskelutilan, ryhmittelyn ansiosta suurempikin seurue voi istua kahdella penkillä lähes vastatusten. Suojaisalla asemalla mahdollisuutta myös käytetään.

Espoon radan seisakkeilla käytössä on pieniä bussipysäkkityyppisiä katoksia. Laajalla laiturialueella nämä eivät toimi kovin hyvin sosiaalisessa mielessä. Pysäkki on alueena pieni, ja siellä on hyväksyttävämpää tunkeutua pieneenkin katokseen tuntemattoman kanssamatkustajan seuraan sadetta pitemään. Asemalaiturilla katos yksityistyy helpommin. Pahimmillaan pieni katos tarjoaa samanlaisen seurustelusuojan kuin maaseudun maitolaiturit aikanaan palvelematta kuitenkaan matkustajia.

Ilmeisen toimiva yhdistelmä on monilla junalaitureilla sovellettu ratkaisu, jossa suurta osaa laiturista kattaa laaja sadekatos, ja keskilinjalle asetettuja penkkejä suojaavat lasiseinämät takaa ja sivuilta. Pieni penkki ei kykene majoittamaan suurempaa seuruetta, ja avoin rakenne mahdollistaa näkyvyyden.

Maastokäynnin yhteydessä havaittiin myös vähäliikenteiset portaat ja alikulkutunneleiden ikkunanpenkit suosituiksi oleskelupaikoiksi.

4.3.6 Asemien sisätilat

Suomen ilmastossa on matkustajalle etu, jos liikennevälinettä voi odottaa sisätiloissa. Maanalaisilla metroasemilla olosuhteet ovat suotuisat ympäri vuoden. Pintametron asematkin ovat usein suojaisia, joskin lämpötila on jokseenkin sama kuin ulkona. Kaikilla metroasemilla on kuitenkin lämmin tai puolilämmin sisääkäyntihalli. Metron vuoroväli on lyhyt, Itäkeskuksen itäpuolisilla asemilla lähdetessä tai sinne suuntautuvilla matkoilla odotusaika on enimmillään kymmenen ja muualla enintään viisi minuuttia, joten lämpimän odotustilan tarjoaminen edustaa varsin hyvää palvelua. Kampissa ja Kaisaniemessä metron asemahallina toimii kauppakeskus.

Junien vuoroväli on metroa pitempi, ja odotusajat siten pitempiä. Ainoastaan pääasemien Helsingin, Pasilan, Leppävaaran ja Tikkurilan välisillä suorilla yhteyksillä tavoitetaan metrolinjojen itäisten asemien palvelutaso. Lämmin odotustila on juna-asemilla siten tärkeämpi kuin metroasemilla.

Rautatieasemien sisätilat ovat usein eri tasossa laiturin kanssa, joko yläpuolella (Malmi, Pasila), tai alapuolella (Pohjois-Haaga, Huopalahti). Sisätiloista ei näe junan saapumista, ja talviolosuhteissa laiturille johtavan portaan päässä voi olla enemmänkin matkustajia odottelemassa junan saapumista. Asemahalleissa ei aina ole ensimmäistäkään penkkiä, toisaalta lämmin sisätila ilman virallista valvontaa saattaa houkutella asiattomia.

4.3.7 Kulkureitit asemien lähiympäristössä

Sosiaalinen kontrolli toteutuu vain silloin, jos asemaa käyttävät henkilöt voivat nähdä toisensa. Kulkureiteiltä on nähtävä ympäristöön mahdollisten riskien ja uhkien havaitsemiseksi niin ajoissa, että reitiltä voi tarvittaessa poiketa. Reitti on myös sitä turvallisempi, mitä paremmin lähiympäristöstä näkee kulkureiteille. Ongelmallisia paikkoja ovat alikulut, joissa katveja syntyy helposti. Monilla asemilla alikulut ovat kiitettävän väljiä, ja etenkin luiskat on muotoiltu avariksi. Istutukset ovat joillakin liikennepaikoilla kasvaneet niin, että ne peittävät näkemiä. Turvallisuusmielessä suositeltavia ovat runkopuut, jotka eivät peitä näkyvyyttä, sekä toisaalta selkeästi silmänkorkeutta matalammat maanpeitekasvit ja pensaat. Valaistuksella on suuri merkitys, mutta kosta tämän tutkimuksen kartoitukset tehtiin keväällä, ei valaistuksen riittävyttä ja laatua ollut mahdollista tarkastella.

Ulkopuoliset palvelut lisäävät turvallisuutta. Selvä positiivinen vaikutus on kioskeilla ja pizzapaikoilla. Anniskeluravintolat koetaan häiritsevinä, poliisin mukaan nämä eivät kuitenkaan aiheuta ongelmia. Jatkoaikaravintolat ja yögrillit tuovat rauhattomuutta yön myöhäisinä tunteina, mutta eivät alkuillasta.

Ohikulkeva liikenne on turvallisuustekijä silloin, kun se on riittävän vilkasta, mutta ajonopeudet kyllin alhaisia jotta kuljettaja voi havaita mahdolliset häiriöt. Ammattiliikenne, erityisesti taksit, ovat merkittävä turvallisuustekijä.

4.4 Arviot rataosittain

4.4.1 Metrorata Ruoholahti–Mellunmäki/Vuosaari

Metrolinjan ”haarukanvartta” luonnehtii pääkaupunkiseudun raideliikenteessä ainutlaatuisen tiheä liikenne. Vuoroväli on korkeintaan viisi minuuttia, ja mikäli otetaan huomioon vastakkaiset kulkusuunnat, on metroasemilla jokseenkin jatkuvasti muita matkustajia. Tämän ansiosta metroasemat saavat laiturialueensa osalta varsin korkeita arvosanoja. Tätä on kuitenkin pidetty oikeutettuna, sillä muiden matkustajien läsnäolo on sosiaalisen turvallisuuden avaintekijöitä.

Itäkeskuksesta erkanevilla Mellunmäen ja Vuosaaren haaroilla vuoroväli on kaksinkertainen, tavallisesti kymmenen minuuttia (ruuhka-aikoina 8 minuuttia). Tällöin asema ehtii tyhjentyä junien välillä, mutta junaliikenteeseen verrattuna vuorovälit ovat silti lyhyitä.

Metron asemista Kamppi ja Kaisaniemi ovat vilkkaita ja laadukkaita keskusta-asemia, joissa turvallisuus on korkealla tasolla. Ympäristössä on jonkin verran asutusta, alueen vilkkaus perustuu kuitenkin keskustatoimintoihin. Pitkänsillan pohjoispuolen asemilla, Hakaniemellä ja Sörnäisillä sekä toisaalta Ruoholahdella on keskusta-asemien piirteitä, mutta ne palvelevat kuitenkin myös varsin laajaa ympäristön asutusta. Sörnäisten metroaseman ympäristön katuelämä on varsin värikästä, millä on oma vaikutuksensa aseman turvallisuuteen. Ympäristön huomioiden aseman turvallisuustilannetta voidaan pitää jopa hyvänä – matkustajamääriin suhteutettuna häiriöiden määrä on vähäinen.

Itäkeskus, Herttoniemi, Kontula ja Vuosaari ovat omien alueidensa keskustoja, joilla on osin merkittäviäkin kaupallisia palvelukeskittymiä sekä julkisia palveluita niin kulttuurin kuin urheilunkin alalla. Mellunmäki, Myllypuro, Siilitie, Kulosaari, Rastila ja Puotila palvelevat lähiympäristöään, joka käsittää enimmäkseen lähiömäistä asutusta. Palveluita on niukemmin, ja sosiaalinen kontrolli asemien ympäristössäänkin perustuu osin aseman omaan liikenteeseen.

Erityistapaus asemien joukossa on Kalasatama, jonka ympäristöstä pääosa on entistä satama-aluetta. Nykyinen käyttäjämäärä on vähäinen ja koostuu lähes yksinomaan työmatkalaisista. Häiriöitä on vähäisen käyttäjämäärän ansiosta niukasti, mutta kävijämääriin suhteutettuna asema on melko turvaton. Lähivuosina tilanne muuttuu aseman ympäristön rakentuessa uudeksi kaupunginosaksi. Mahdollisuudet hyvään ja turvalliseen asemaan ovat siten olemassa, joskin alueen työpaikkavaltaisuus on turvallisuusmielessä mahdollinen riskitekijä.

Asemien ympäristön asukasmäärä on yleisesti suurempi kuin juna-asemilla. Ydinkeskustan Kaisaniemen ja erikoistapaus Kalasataman lisäksi ainoastaan Siilitie ja Myllypuro ovat kaikkia raideliikenneasemia keskenään vertailtaessa asukasmäärältään keskimääräistä vähäisempiä.

Metroasemat on rakennettu pitkän ajan kuluessa. Uusimmat asemat Kamppi, Kalasatama sekä Vuosaaren haaran asemat ovat siistejä ja hyväkuntoisia. Myös Kaisaniemi ja Ruoholahti ovat suhteellisen hyväkuntoisia. Kuluneimpia asemia on peruskorjattu; Kontulan asemaa on uudistettu, Mellunmäkeä korjataan tätä kirjoitettaessa, ja merkittäviä kohennussuunnitelmia on Herttoniemen asemalla.

Metroliiikenne päättyy pian kello 23 jälkeen, minkä jälkeen asemat suljetaan eikä niille ole pääsyä. Metroasemien yleisön käytettävissä olevista alueista valtaosa sijaitsee matkalippua edellyttävällä vyöhykkeellä. Nämä tekijät vähentävät mahdollisuuksia ilkeiltä ja helpottavat valvonnan järjestämistä verrattuna juna-asemiin, joilla pääsy laitureille on vapaampaa ja vuoroja liikkuu myös öisin. Metron yöliikenne hoidetaan busseilla, joiden reittien suunnittelussa voidaan turvallisuustekijät ottaa huomioon; reitit voidaan periaatteessa suunnitella joustavammin palvelemaan asukkaita lähempänä heidän asuntojaan. Yöliikenteen turvallisuuskysymyksiin ei ole tässä selvityksessä puututtu.

Metroasemat saivat arvioinnissa melko korkeita arvosanoja ja keskiarvoksi tuli 8,3, yhtä numeroa enemmän kuin kaikkien liikennepaikkojen keskiarvo. Metron pääradan matkustajamäärät ovat kuitenkin suuria. Tämän vuoksi vähäisilläkin heikkouksilla on suuri merkitys ajateltaessa häiriöiden absoluuttista määrää. Yksittäisen matkustajan kannalta voidaan ajatella riittäväksi se, että häiriötilanteiden määrä suhteutettuna matkustajamäärään on alhainen, ja yksittäisen matkustajan riski joutua häiriön kohteeksi siten alhainen. Esimerkiksi kansantaloudellisesta näkökulmasta katsoen vähäinenkin riski kohdistuessaan suureen matkustajamäärään merkitsee määrällisesti useampia tapauksia.

4.4.2 Päärata Pasila–Korso

Pääradan juna-asemista erottuvat selkeästi vuorotarjonnaltaan parhaat Pasila ja Tikkurila, joilla kaikki lähijunat pysähtyvät. Pasilassa pysähtyvät myös muiden lähiliikennelaitosten junat. Pasila on vilkas risteysasema ja itse asemarakennus on monipuolinen palvelukeskittymä. Sen liittyminen kaupunkiympäristöön laajan ratapiha-alueen vierellä on ongelmallinen, mutta vilkkaana liikennepaikkana itse asema on toimiva ja myös turvallisuudeltaan hyvä. Tikkurilan asema puolestaan liittyy aktiivisesti ympäröivään keskusta-alueeseen, vaikkakaan sillä ei ole erityisen merkittävää asemarakennusta.

Käpylä on selvimmin työpaikka-alueen asema, vaikka Käpylä kaupunginosana tuo mielikuvia puutarhakaupungista. Alunperinhän puutarhakaupunkiaate rakentui ajatukselle noin 10 000 asukkaan satelliittikaupungista, jonka keskustassa on rautatieasema siihen liittyvine palveluineen. Tätä tyyppiä pääradan varressa edustavat Oulunkylä, Puistola, Hiekkaharju, Koivukylä ja Korso. Pukimäki sijaitsee Kehä I:n yläpuolella ja palvelee asunto- ja työpaikka-alueita kehätien molemmin puolin, mutta ei itsessään muodosta mainittavampaa keskustaa. Tapanilan asema on myös palvelukeskittymänä vaatimaton, samoin Rekola, jotka molemmat palvelevat lähinnä ympäröiviä pientalovaltaisia asuntoalueita.

Vuorotarjonnaltaan Käpylä, Pukimäki ja Tapanila ovat muita heikompia; K-junat ohittavat nämä asemat pysähtymättä. Muut junat pysähtyvät kaikilla asemilla lukuun ottamatta H-, R- ja Z-junia, jotka pysähtyvät vain Pasilassa ja Tikkurilassa sekä G-junaa, joka pysähtyy vain Pasilassa.

Asemaympäristöjen asukasmäärät ovat keskitasoa tai alhaisia. Kaupunkirakenne on monin paikoin väljä ja lisärakentamiseen on monin paikoin mahdollisuuksia. Matkustajamäärät ja vuoroväli ovat keskitasoa. Myös asema-arviot asettuvat asteikon keskivaiheille.

Asemien sisätilat ovat niukkoja. Yleensä asemilla on suuri laiturikatos sekä katetut porras- ja luiskayhteydet. Puistolan aseman laituritasolla on kebab-grilli, jonka henkilökunta avaa myös wc-ovet. Kaikilla asemilla ei ole minkäänlaista kioskia tai muuta myyntipistettä, mutta aseman lähistöllä on usein kaupallisia palveluita. Ilta-aikaan palveluista ovat avoinna lähinnä pizza- ja kebab-myyntipisteet.

Pääradalla matkustaja voi pitkälti odottaa vakiintunutta palvelutasoa hieman kulahtaneessa ympäristössä käyttämistään liikennepaikoista riippumatta. Erityisen hienoja kokemuksia ei ole tarjolla, mutta ei myöskään suuria pettymyksiä. Kouluarvosanojen keskiarvoksi tuli 7,2; se on lähes täsmälleen sama

kuin kaikkien liikennepaikkojen keskiarvo 7,3. Arvosana on kuitenkin hieman parempi kuin kaikkien juna-asemien keskiarvo 6,9.

4.4.3 Martinlaakson rata Ilmala–Vantaankoski

Läntistä Vantaata palvelevan radan vilkkain asema on Huopalahti, josta Espoon suunnan rata haarautuu. Myös Ilmalan asema on näille radoille yhteinen, mutta siellä eivät kaikki junat pysähdy. Huopalahdesta eteenpäin kulkevat M-junat pysähtyvät kaikilla asemilla.

Huopalahden ympäristössä on runsaasti asutusta ja aseman yleinen olemus on laadukas. Pienehkö asemahalli on jäänyt hieman sivuun Eliel Saarisen tien alikulkuun ja siihen liittyvän Jokeri-linjan vaihtopysäkkiin nähden.

Valtaosa radan asemista sijaitsee omien lähiöidensä keskustassa. Asemille on myös usein rakennettu sisätiloja, osin laajojakin, mutta lipunmyynnin ohella muutkin palvelut ovat asemilta enimmäkseen kadonneet. 1970-luvulla rakennetut asemarakennukset edustavat aikakautensa vaatimattomuuteen ja rationaalisuuteen tähtäävää estetiikkaa ja ovat lisäksi ajan saatossa kuluneet. Selkeälinjainen betoniarkkitehtuuri kärsii myös ajan mittaan lisukkeekseen saamistaan lisärakennelmista; erilaiset kopperot ja seinämät estävät havaitsemasta niitäkään niukkoja esteettisiä ansioita, joita asemarakennuksilla ja niihin liittyvillä siltarakennelmilla paikoin kuitenkin on.

Oman ryhmänsä tälläkin radalla muodostavat työpaikka-alueita palvelevat asemat Ilmala ja Vantaankoski. Tiheämmin liikennöity ja varustukseltaan parempi Ilmala on näistä ongelmattomampi, vaikka kulkureitit asemalle ovat pitkät ja mutkikkaat. Vantaankoski sijaitsee käytännössä keskellä metsää.

Martinlaakson radan jatkaminen lentokentän suuntaan lisännee liikennetarjontaa, mikä olisi jo radan varren asutuksen näkökulmasta perusteltua. Tiiviit puutarhakaupunkiperiaatetta noudattavat asutuskeskittymät tuovat asemien ympäristöön keskimääräistä enemmän asukkaita, mutta matkustajamäärä asemilla on vain keskitasoa. Vuorotarjonta on kuitenkin keskimääräistä heikompi. Maankäytön puolesta junaliikenteellä olisi hyvät edellytykset kasvattaa matkustajamääriä, mikäli vuoroja tulisi lisää. Tämä puolestaan rohkaisisi kehittämään palveluja asemien nykyisin vajaakäyttöisissä liiketiloissa, mikä parantaisi turvallisuutta. Monin paikoin myös asemien lähistöllä kaupunkirakenne on väljä ja lisärakentaminen vaikuttaisi hyvinkin mahdolliselta.

Asemien kunto on samantasoinen kuin pääradalla ja vanhemmilla metroasemilla. Martinlaakso erottuu joukosta heikoimpana. Rata sijaitsee monin paikoin ympäristöään korkeammalla, jolloin aseman ympäristöön syntyy alikulkutunneleita ja myös rataa kannattavat betonirakenteet ovat hallitsevia elementtejä kaupunkikuvassa. Radan alla on luonteva paikka liityntäpysäköinnille, näillä on usein taipumus muodostua takapihanomaisiksi, epäviihtyisiksi tiloiksi. Näiden aktivoiminen osaksi kaupunkirakennetta ja vähintään niiden ulkoisen ilmeen kohentaminen ovat monin paikoin tarpeellisia.

Mielenkiintoinen yksityiskohta on Myyrmäen asemalla aivan laiturin yhteydessä sijaitseva kerrostalo. Ratkaisulla voisi olla merkittävä potentiaali muita asemia kehitettäessä. Asukkaiden läsnäolo on omiaan ehkäisemään häiriöitä, ollaanhan laiturilla melkein asukkaiden kotipihalla. Asukkaiden kantaa asiantilaan ei ole tässä tutkimuksessa selvitetty.

Malminkartanon asema on erikoinen sijaitessaan tunnelissa. Ratkaisu tarjoaa sadesuojan ja yhdistää samalla kalliin kahta puolen sijaitsevat asuntoalueet. Teoriassa nokkela ratkaisumalli on käytännössä ongelmallinen: tunneliin muodostuva asemahalli on kylmä, kostea ja tuulinen, ja kulkureitit pitkän tun-

nelin vuoksi rajoitettuja. Mahdollista häiriötä pääsee väistämään ainoastaan kallion toiselle puolelle, lähes kilometrin päähän.

Asemien ympäristöt ovat kaupunginosansa näköisiä, asemat erottuvat kuitenkin harvoin ympäristöään parantavina tekijöinä. Etenkin Martinlaakson asema on selvästi kaupunkikuvan heikoin lenkki. Martinlaakso samoin kuin Kannelmäki, Myyrmäki ja Louhela ovat jääneet kunnostamatta resurssien puutteen takia.

Rataosuuden asema-arvosanojen keskiarvoksi tuli 6,9, mikä on hieman alle kaikkien liikennepaikkojen keskiarvon 7,3. Se on myös täsmälleen sama kuin kaikkien juna-asemien keskiarvo..

4.4.4 Espoon rata Valimo–Mankki

Espoon suunnan radalla asemien ympäristöjen asukasmäärät ovat yleisesti melko alhaisia, ja matkustajamäärät jäävät myös keskitasoa pienemmiksi. Vuorotiheys on kuitenkin hieman parempikin kuin Martinlaakson radalla ja pääradalla.

Asemista Leppävaara ja Espoo sijaitsevat keskustaympäristössä. Valimo, Pitäjänmäki ja Kera palvelevat ensisijaisesti työpaikka-alueita. Valimon uusi asema on ympäristöltään viimeistelty ja laadukas, Kera taas ympäristöltään pääkaupunkiseudun heikoin. Mankki on äärimäinen esimerkki hiljaisesta asemasta, sen ympäristö on lähes asumaton eikä siellä ole työpaikkojakaan. Asutusta on pääkaupunkiseudun muihin asemiin verrattuna vähintään keskimääräisesti Kilossa, Kauniaisissa ja Tuomarilassa, muualla asutus on vähäisempää.

Matkustajamääriä tarkasteltaessa ainoastaan keskusta-asemat Leppävaara ja Espoo sekä teollisuusalueen Valimo ovat keskimääräistä vilkkaampia. Asemien ominaisuudet vaihtelevat tällä rataosalla keskenään enemmän kuin Martinlaakson radalla ja pääradalla, mutta alhainen asukasmäärä ja matkustajamäärä ovat piirteitä, jotka usein liittyvät näihin asemiin. Varustukseltaan asemat ovat melko vaatimattomia, esimerkiksi katokset ovat niukkoja. Ympäristö on kuitenkin rauhallista ja esimerkiksi anniskeluravintoloita ei asemien tuntumassa juuri esiinny. Samalla sosiaalinen kontrolli on satunnaisempaa kuin vilkkaammilla asemilla.

Paras palvelutaso on Leppävaarassa. Leppävaaran itäpuolisilla asemilla pysähtyvät vain A- ja L-junat. A-junat jäävät Leppävaaraan, jonka länsipuolella junat pysähtyvät kaikilla asemilla Kauklahteen saakka. Mankin seisakkeen vuorotiheys on alhaisempi ja samaa tasoa Kirkkonummen pienempien seisakkeiden kanssa.

Asemien ympäristöt eivät useinkaan korostu kaupunkirakenteeltaan hajanaisessa Espoossa samalla tavoin asumalähiönsä keskustoina kuin muiden ratojen varsilla. Monien asemien ympäristön maankäyttö on yllättävän kehittymätöntä. Asemien potentiaalin hyödyntäminen ei saisi jäädä uusien hankkeiden (kehärata, länsimetro) alle.

Tämän rataosuuden asemien keskiarvoksi tuli 6,6; se on juna-asemien keskiarvoa 6,9 hieman alhaisempi ja selvästi alle kaikkien tutkittujen liikennepaikkojen keskiarvon 7,3.

5 Hälytystehtävien ja asema-arvioiden tarkastelut

Rikos- ja onnettomuustilastoinnin sekä käytettävyyssarvioinnin tulokset on ristiintaulukoitu keskenään tavoitteena tunnistaa turvallisuuden ja niiden parantamisen suhteen erityyppiset kohteet. Kuva 21 havainnollistaa lähestymistapaa.

		Rikos- ja onnettomuustilastot		
		Turvallinen	Keskimääräinen	VAARALLINEN
Asemien turvallisuusarvio	Laadukas	Ei aihetta toimenpiteisiin	Valvontaa parannetaan maltillisesti	Ongelmia ei voida korjata asemia parantamalla, valvontaa tehostettava voimakkaasti tai ääritapauksissa liikennepaikka suljettava riskiaikoina
	Tavanomainen	Ei aihetta toimenpiteisiin, mutta tilannetta seurattava.	Tutkitaan mahdollisuudet pieniin täsmäkorjauksiin sekä valvonnan tehostamiseen riskiaikoina.	Kiirehditään rakenteellisia toimenpiteitä olennaisimpien puutteiden kustannustehokkaaksi korjaamiseksi sekä parannetaan valvontaa.
	PUUTTEELLINEN	Käytettävyyden ja viihtyisyyden parantamisessa huolehdittava, että turvallisuustekijät otetaan suunnittelussa huomioon	Asemia kehitetään viihtyisyyden ja turvallisuuden parantamiseksi	Rakenteelliset kehittämistoimet priorisoidaan korkealle ja toteutetaan mahdollisimman pian korostuen turvallisuustekijöitä
Asiantuntija-arviot ovat toimineet täydentävänä aineistona.				

Kuva 21. Tausta-aineiston ja käytettävyyssarvioinnin ristiintaulukointi.

Liikennepaikkoja on pyritty vertailemaan eri tekijöiden suhteen. Tarkasteltavia tekijöitä ovat olleet liikennepaikoille maastokartoituksen yhteydessä annetut arvosanat, liikennepaikan kävijämäärä, poliisin hälytystehtävien määrä, poliisin hälytystehtävien määrä suhteutettuna kävijämäärään, asukasmäärä liikennepaikkojen ympäristössä sekä asuntokunnan tulojen mediaani.

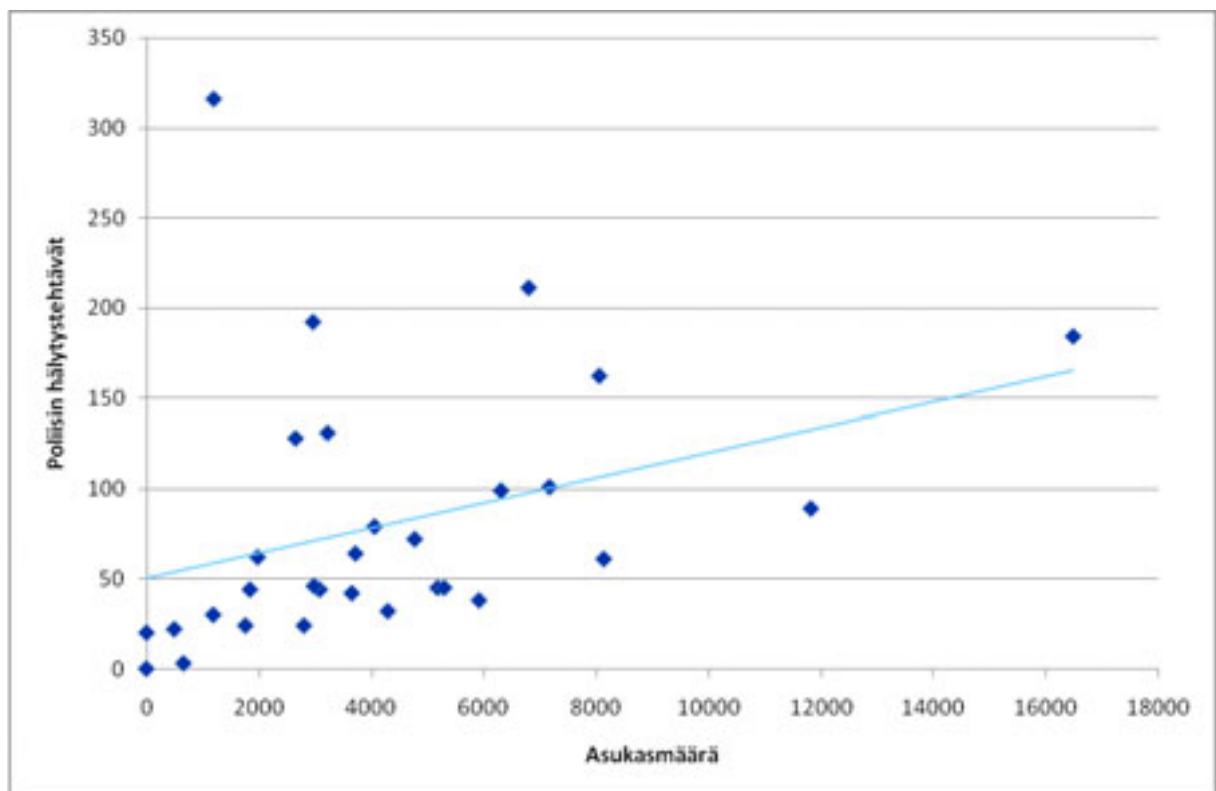
5.1 Asukasmäärä

Asukasmäärää määritettiin 150 metrin ja 300 metrin säteellä liikennepaikasta asuvien lukumäärän perusteella. Asukasmäärät tiedot perustuvat YTV:n SeutuCD'08:n tietoihin. Asukasmäärää kuvaavassa luvussa painotettiin 150 metrin säteellä asemista asuvien määrää. Kuva 18 esittää asukasmäärää liikennepaikkojen läheisyydessä. Kuvassa 18 on käytetty 150 metrin säteellä asuvien määrällä painotettua lukua.

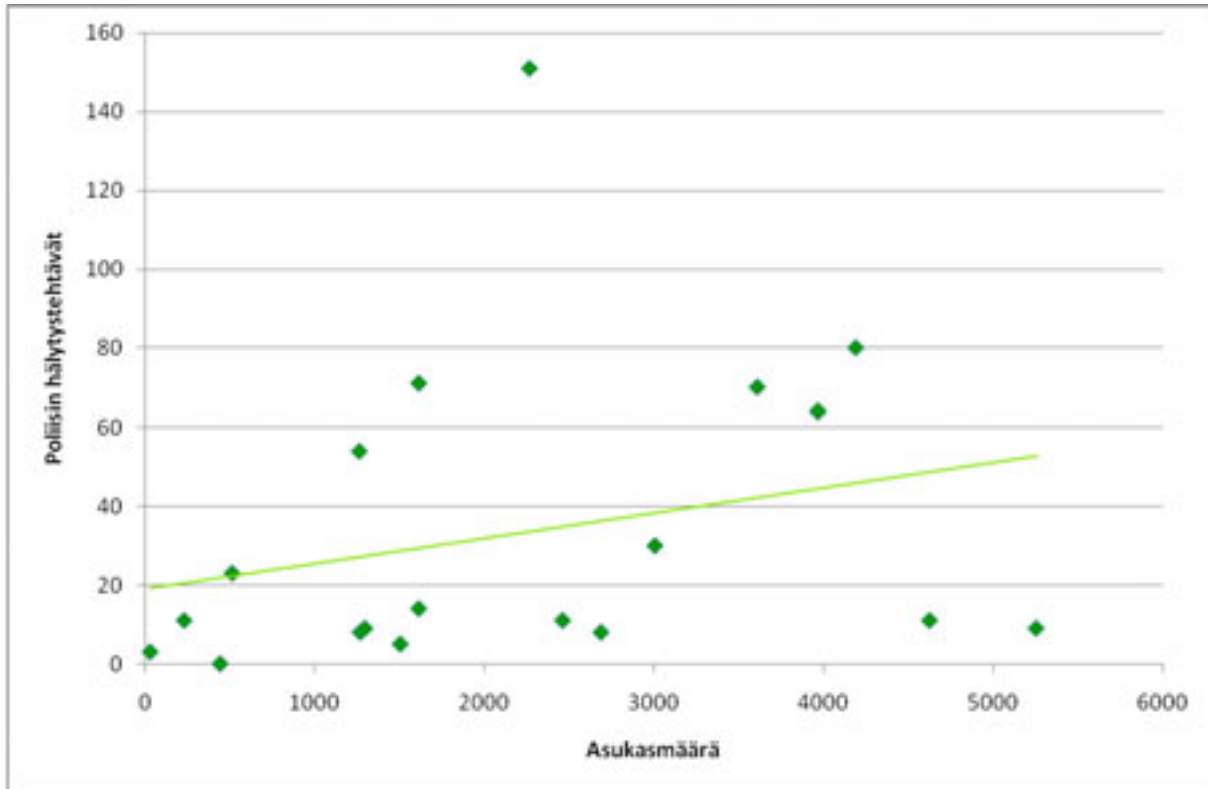
The scatter plot displays the relationship between population (Asukasmäärä) on the x-axis and average age (Arvosana) on the y-axis. The x-axis ranges from 0 to 18,000 with major gridlines every 2,000 units. The y-axis ranges from 0 to 12 with major gridlines every 2 units. A positive linear regression line is fitted to the data points, showing that as the population increases, the average age also tends to increase. The data points are represented by blue diamonds.

Kuva 23 kuvaa liikennepaikoille maastokartoituksessa annettujen arvosanojen ja asukasmäärien riippuvuutta. Havaitaan, että liikennepaikoille maastokartoituksessa annetut arvosanat olivat sitä parempia, mitä suurempi asukasmäärä on tarkastelusäteellä liikennepaikasta. Toisaalta maastokartoituksessa kiinnitettiin nimenomaan huomiota sosiaaliseen kontrolliin liikennepaikoilla.

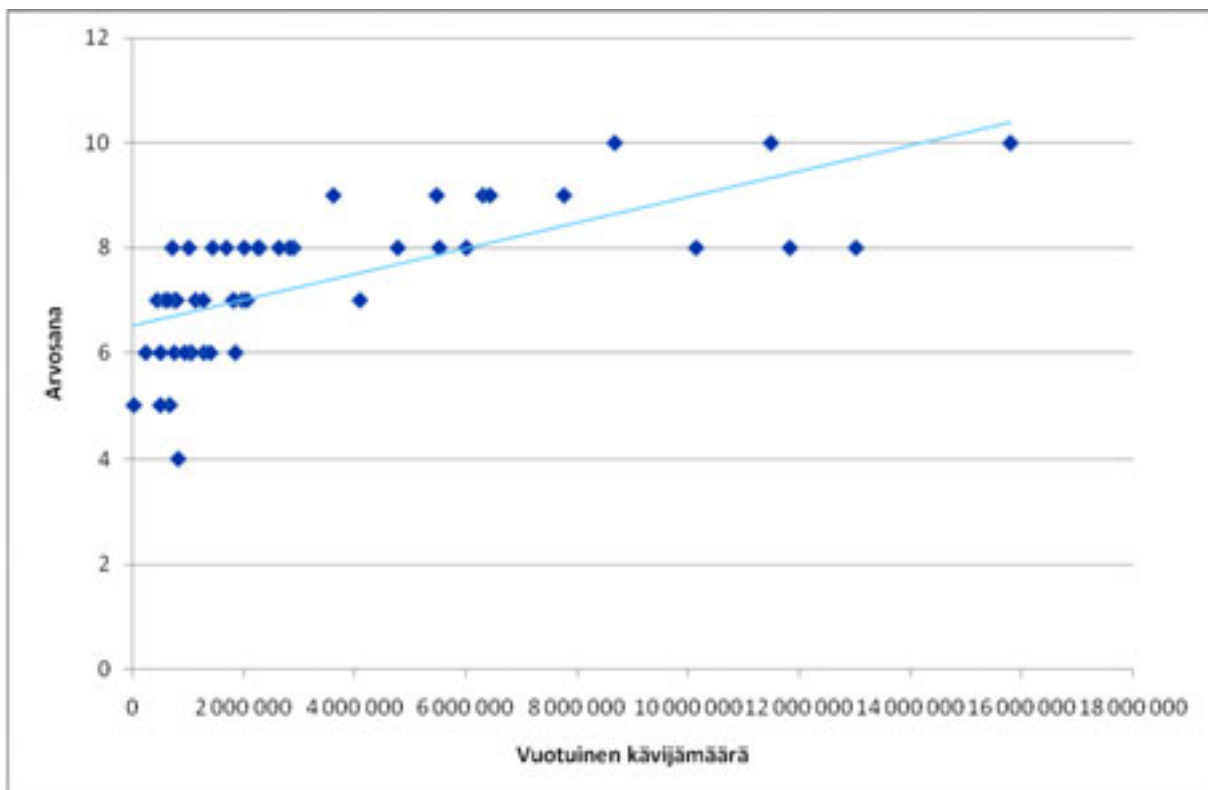
Sen sijaan poliisin hälytystehtävien osalta havaitaan, että asukasmäärän ollessa suurempi liikennepaikan läheisyydessä myös poliisin hälytystehtäviä on enemmän. Toisaalta sekä Helsingin että Espoon ja Vantaan liikennepaikoista ne, joilla poliisin hälytystehtäviä oli eniten, eivät ole asukasmäärältään suurimmat. Esimerkiksi Pasilassa, jossa vuonna 2008 kirjattiin yli 300 hälytystehtävää, tarkastelualueella liikennepaikasta on melko vähän asukkaita, mutta kävijämäärät sen sijaan ovat suuret. Kuva 24 esittää poliisin hälytystehtävien määrän ja asukasmäärän riippuvuuden Helsingin liikennepaikoilla. Kuva 25 esittää vastaavan riippuvuuden Espoon ja Vantaan liikennepaikkojen osalta.



Kuva 24. Poliisin hälytystehtävien määrän ja asukasmäärän riippuvuus Helsingin liikennepaikoilla.



Kuva 25. Poliisin hälytystehtävien määrän ja asukasmäärän riippuvuus Espoon ja Vantaan liikennepaikoilla.

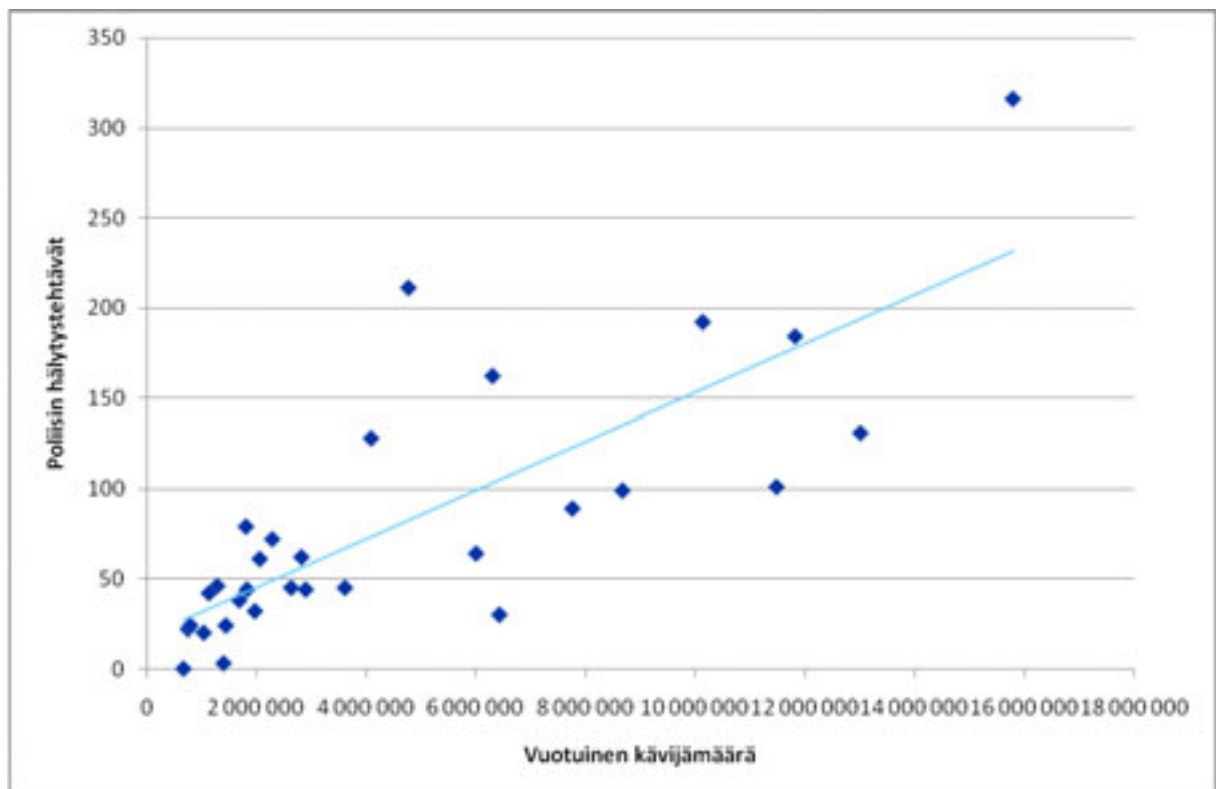


Kuva 26. Liikennepaikoille annettujen arvosanojen ja vuotuisen kävijämäärän riippuvuus.

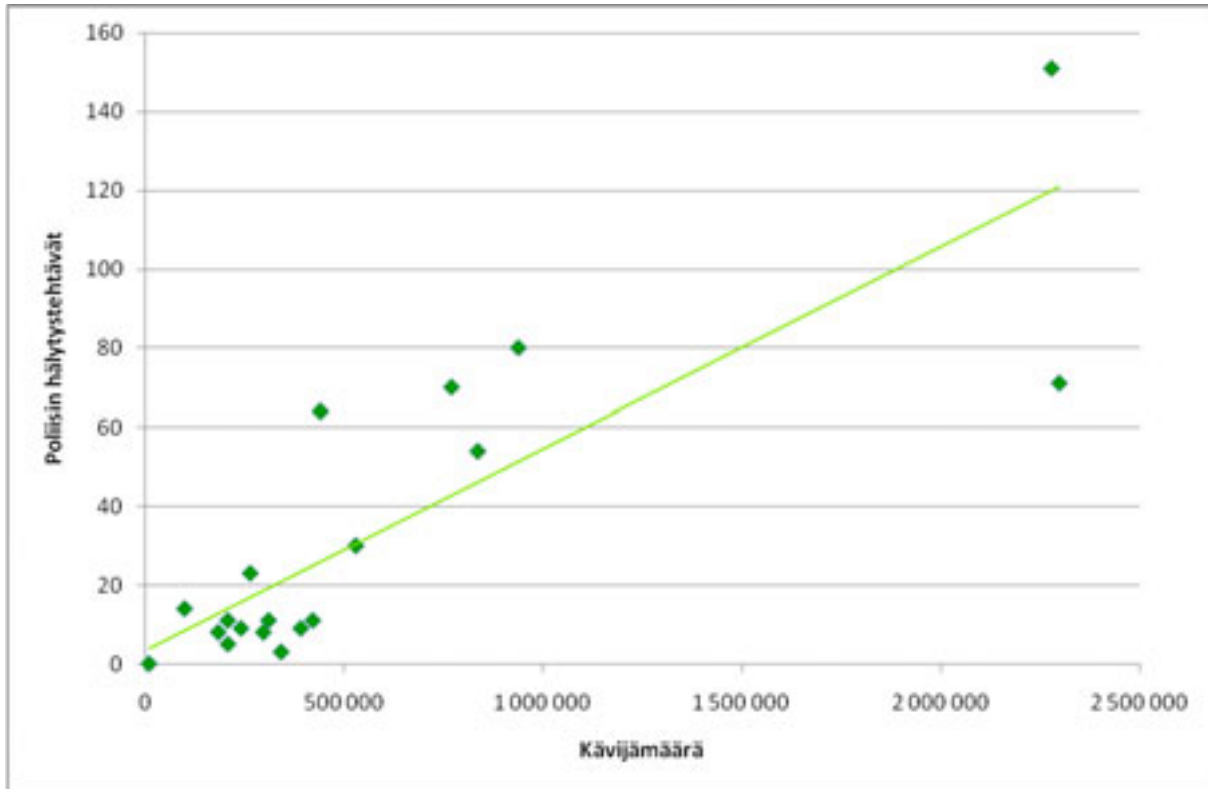
5.2 Liikennepaikan kävijämäärä

Kuva 26 esittää liikennepaikoille maastokartoituksessa annettujen arvosanojen ja kävijämäärien riippuvuutta. Liikennepaikoille annettujen arvosanojen havaitaan olevan sitä parempia, mitä enemmän liikennepaikalla on kävijöitä. Tämä selittyy niinikään sosiaalisella kontrollilla

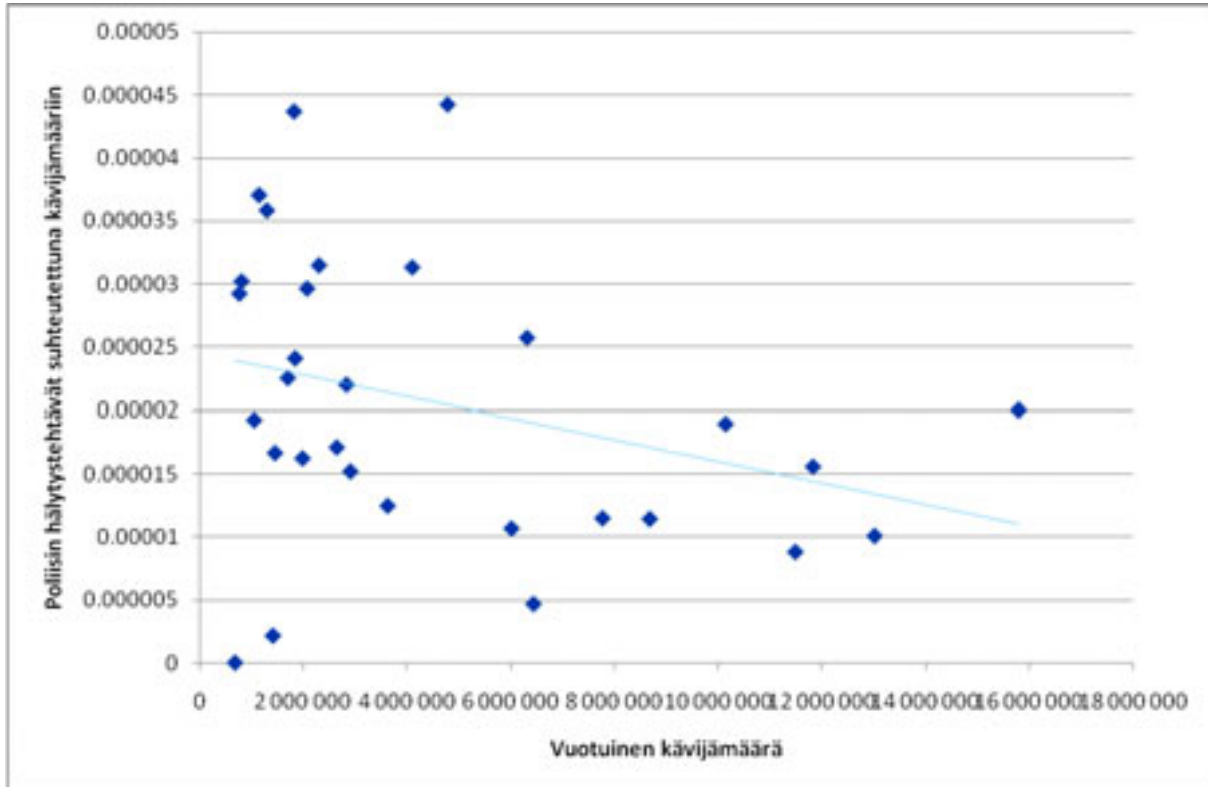
Sen sijaan poliisin hälytystehtävien määrää tarkasteltaessa havaitaan, että liikennepaikoilla, joiden kävijämäärät ovat suurimmat, poliisin hälytystehtäviä oli myös kirjattu eniten. Kuva 27 esittää poliisin hälytystehtävien määrän ja kävijämäärän riippuvuutta on esitetty Helsingin liikennepaikoilla. Kuva 28 puolestaan esittää samaa riippuvuutta Espoon ja Vantaan liikennepaikoilla. Kuva 29 esittää kävijämääriin suhteutetun poliisin hälytystehtävämäärän ja kävijämäärän riippuvuutta Helsingin liikennepaikoilla. Kuva 30 esittää saman Espoon ja Vantaan liikennepaikkojen osalta.



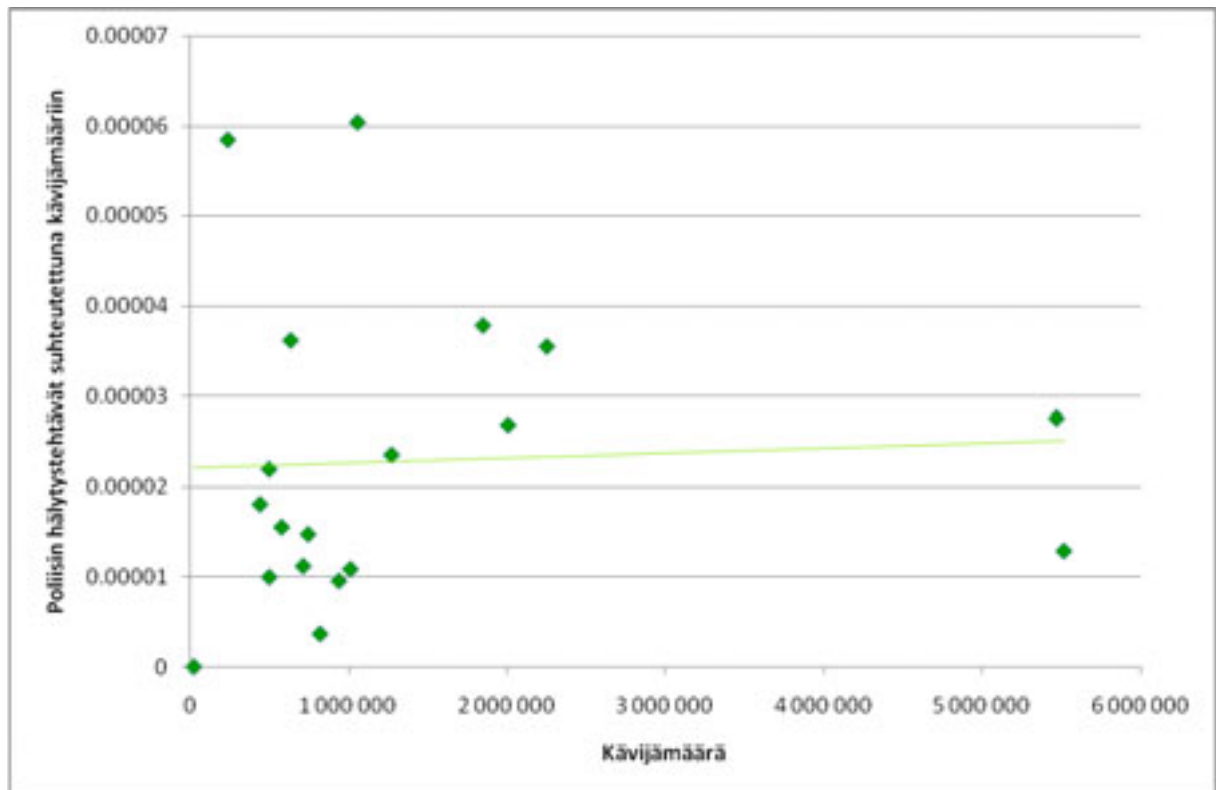
Kuva 27. Poliisin hälytystehtävien määrän ja vuotuisen kävijämäärän riippuvuus Helsingin liikennepaikoilla.



Kuva 28. Poliisin hälytystehtävien määrän ja vuotuisen kävijämäärän riippuvuus Espoon ja Vantaan liikennepaikoilla.



Kuva 29. Kävijämääriin suhteutetun poliisin hälytystehtävämäärän ja kävijämäärän riippuvuus Helsingin liikennepaikoilla.

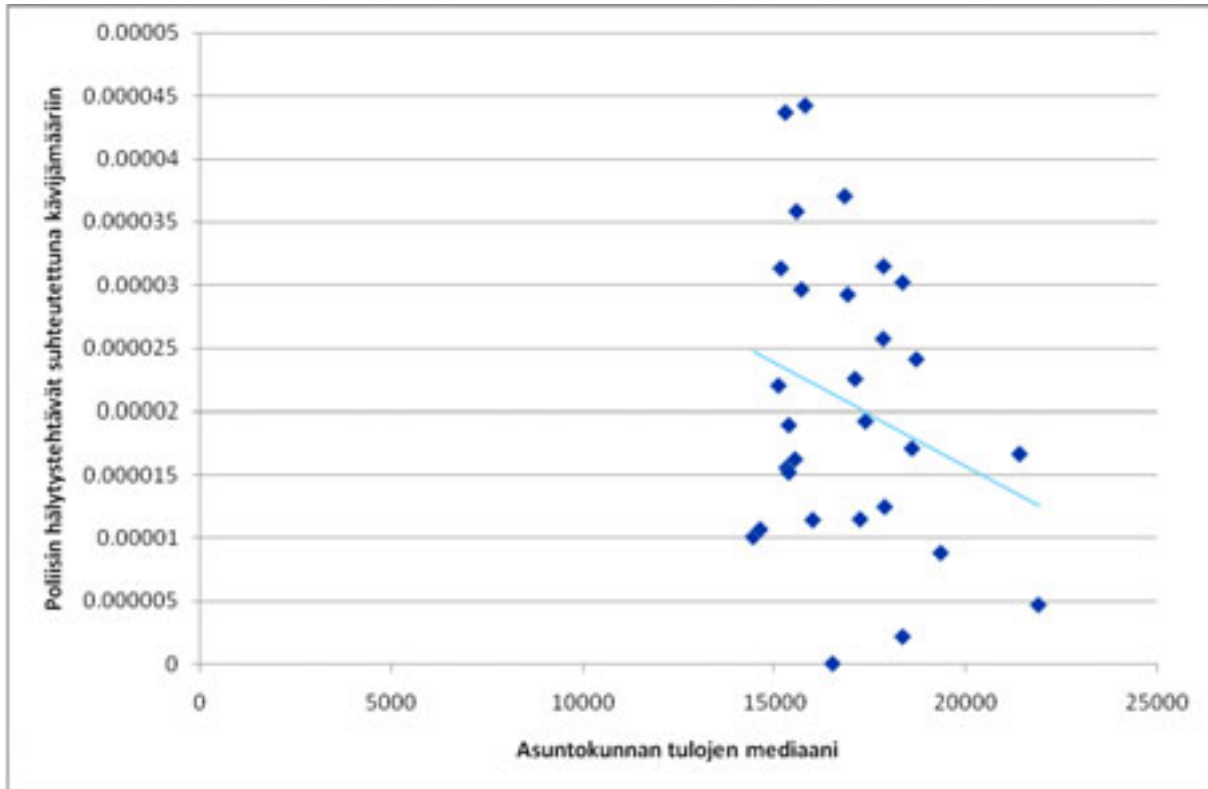


Kuva 30. Kävijämääriin suhteutetun poliisin hälytystehtävämäärän ja kävijämäärän riippuvuus Espoon ja Vantaan liikennepaikoilla.

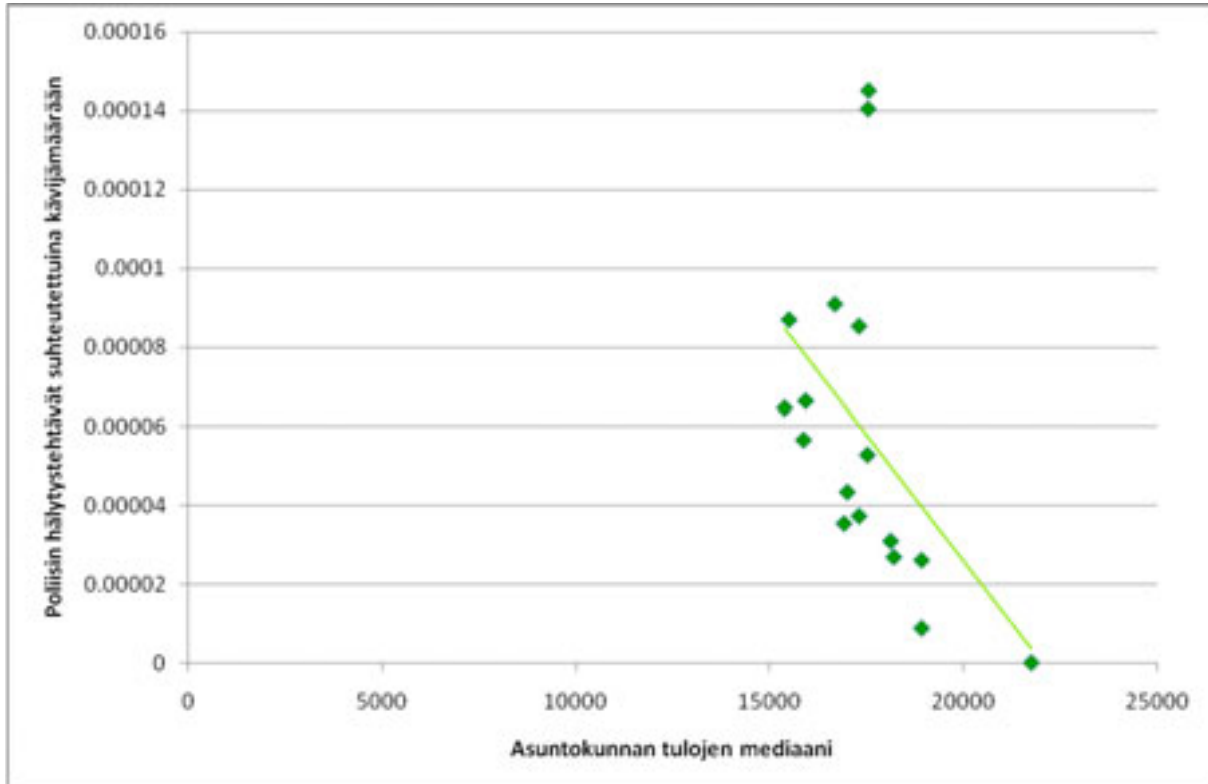
5.3 Asuntokunnan tulot

Liikennepaikkojen häiriöitä esiintyy sitä vähemmän, mitä korkeampituloisia asukkaita aseman lähistöllä asuu. Tulotason kuvaajana käytettiin asuntokunnan tulojen mediaania, joka saatiin Eija Rautiomaan tekemästä ja Vantaan kaupungin julkaisemasta tutkimuksesta "Kellä on, kellä ei? Tulotason ja tulojaon kehitys pääkaupunkiseudulla vuodesta 2000 vuoteen 2005". Tutkimuksessa oli laskettu mm. asuntokunnan kulutusyksikkökohtaisesti käytettävissä olevia tuloja (luvut €/vuosi) sekä pienituloisten osuutta Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla pienalueittain. Liikennepaikkojen osalta hyödynnettiin vuoden 2005 tulotietoja. Tarkasteluja varten poimittiin tiedot niiltä pienalueilta, joilla tarkasteltavat liikennepaikat sijaitsivat.

Kuva 31 esittää kävijämäärään suhteutettujen poliisin hälytystehtävien ja asuntokunnan tulojen median riippuvuutta Helsingin liikennepaikoilla.

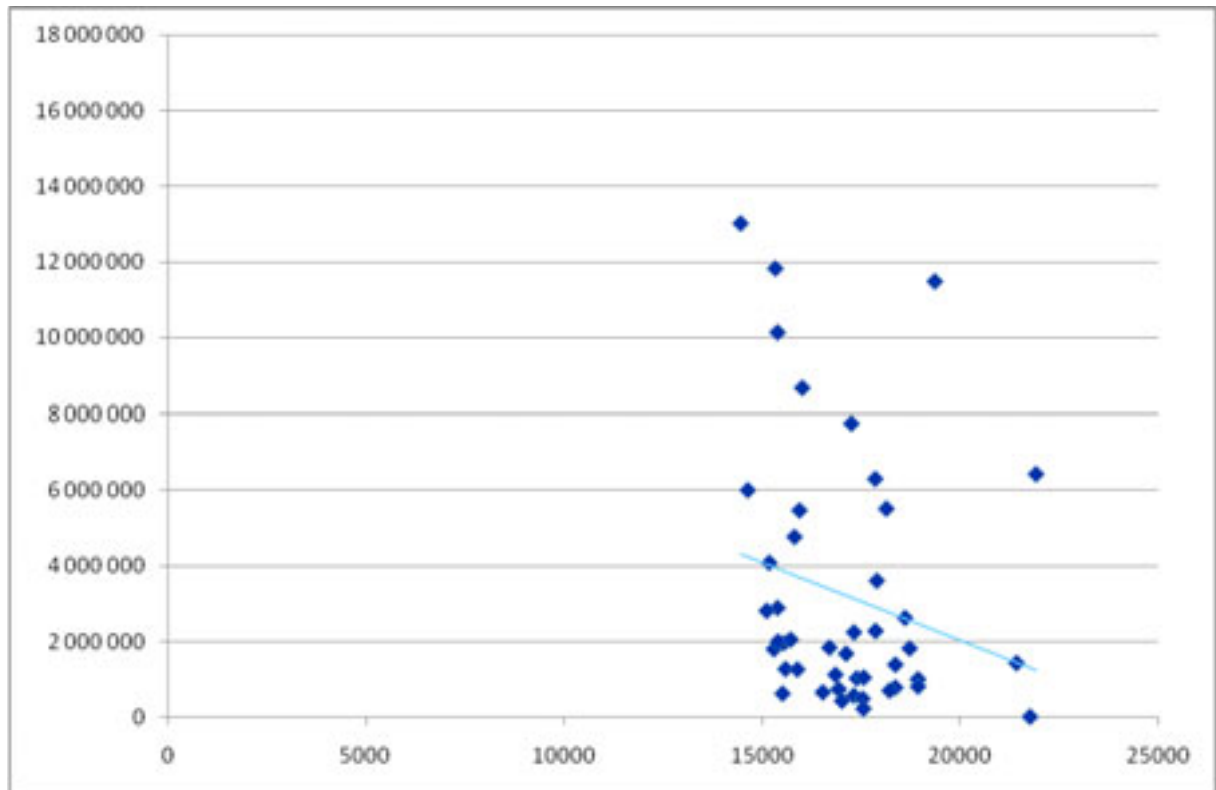


Kuva 31. Kävijämääriin suhteutettujen poliisin hälytystehtävien ja asuntokunnan tulojen mediaanin riippuvuus Helsingin liikennepaikoilla.



Kuva 32. Kävijämääriin suhteutettujen poliisin hälytystehtävien ja asuntokunnan tulojen mediaanin riippuvuus Espoon ja Vantaan liikennepaikoilla.

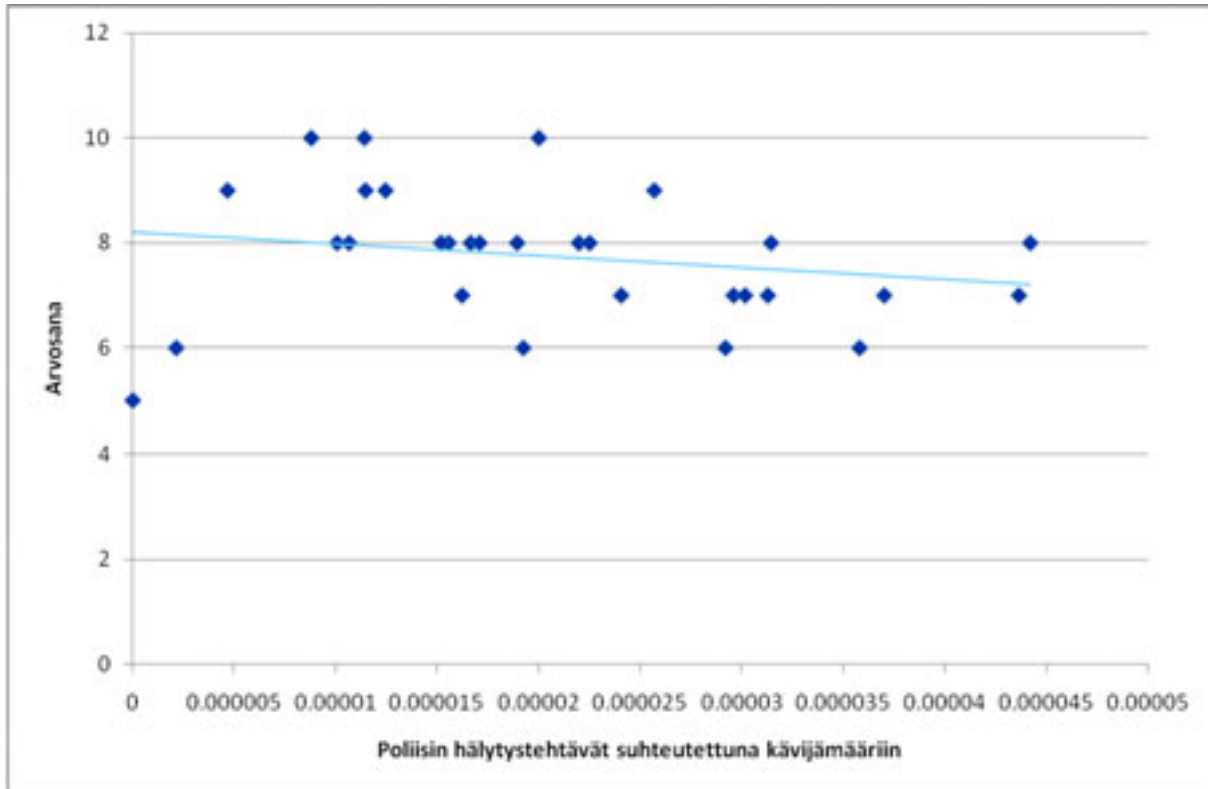
Kuvista 27 ja 28 havaitaan, että kävijämääriin suhteutettujen poliisin hälytystehtävien määrä vähenee liikennepaikan ympäristön asuntokuntien tulotason kasvaessa. Toisaalta myös kävijämäärät ovat sitä pienemmät, mitä suurempituloisia asukkaat ovat liikennepaikkojen ympäristössä (Kuva 33). Erot eri liikennepaikkojen suhteen ovat kuitenkin suuria, eikä tuloksesta voi vetää sellaista johtopäätöstä, että vain pienituloiset käyttäisivät raideliikenneasemia. Erot voivat liittyä siihenkin, että hyvätuloisuuteen liittyy suurempi asumisväljyys usein pientaloissa, jolloin aseman lähiympäristössä on vähemmän potentiaalisia matkustajia.



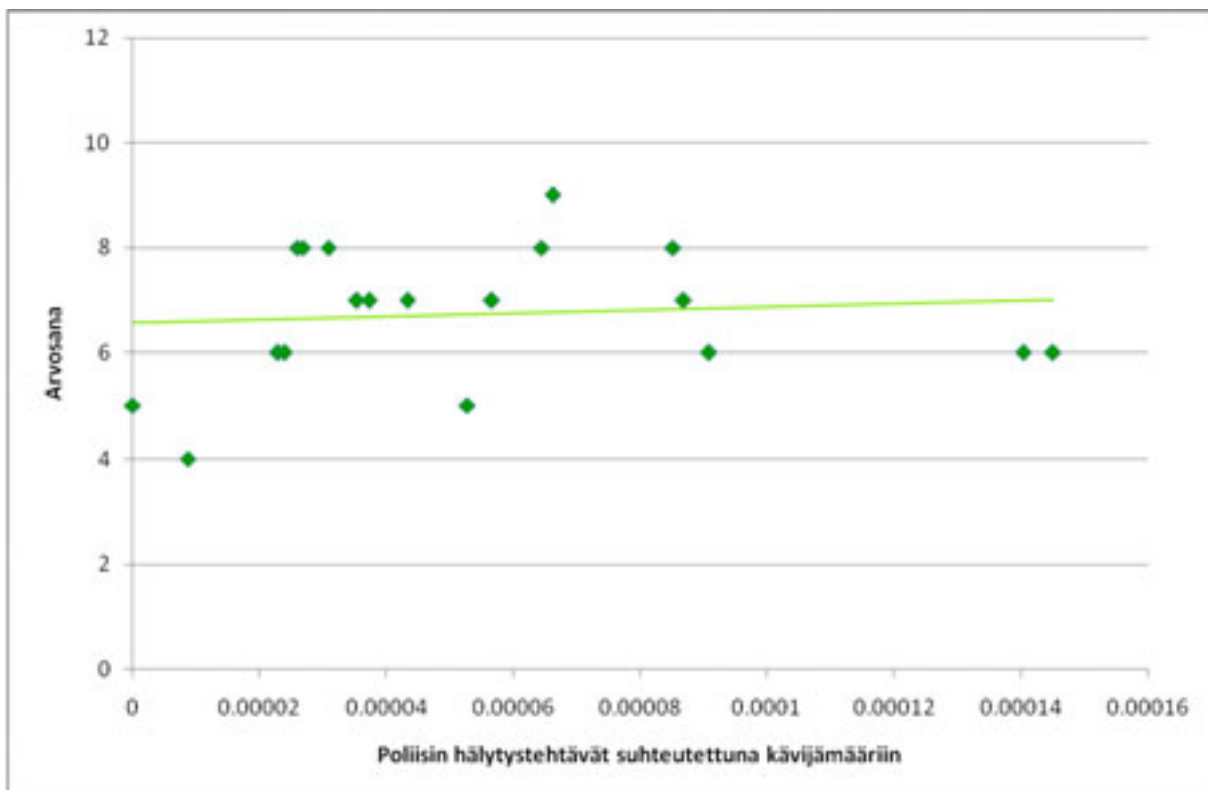
Kuva 33. Kävijämäärien riippuvuus asuntokunnan tuloista.

5.4 Poliisin hälytystehtävät ja maastokartoituksen arvosanat

Kävijämääriin suhteutettujen poliisin hälytystehtävien ja maastokartoituksessa annettujen arvosanojen riippuvuuden vertailu tuottaa mielenkiintoisia tuloksia. Luontevaa olisi odottaa, että liikennepaikan saadessa hyvän arvosanan maastokartoituksessa, siellä myös riski joutua häiriötapauksen kohteeksi olisi vähäisempi. Helsingin liikennepaikoilla arvosana onkin sitä alhaisempi, mitä suurempi hälytystiheys on (Kuva 34). Espoon ja Vantaan liikennepaikkojen osalta trendi näyttäisi olevan hieman päinvastainen (Kuva 31). Trendit ovat kuitenkin hyvin loivia, ja yleisesti voidaan todeta, että asemien maastokartoituksessa arvioitu turvallisuustaso näyttäisi olevan melko riippumaton poliisitilastoista tulkittavasta riskitasosta. Hyvin suunnitellulla ja silmin nähden turvalliseksi koettavalla asemalla riski joutua häiriön kohteeksi olisi siten jokseenkin yhtä suuri tai pieni kuin huonokuntoisella ja syrjäisellä liikennepaikalla. Tämän ilmiön selittämiseksi tilannetta on tarkasteltava lähemmin lähtöasetelmassa hahmotellun tarkastelukehikon valossa (Kuva 21).



Kuva 34. Maastokartoituksissa annetun arvosanan ja kävijämääriin suhteutettujen poliisin hälytystehtävien riippuvuus Helsingin liikennepaikoilla.



Kuva 35. Maastokartoituksissa annettujen arvosanojen ja kävijämääriin suhteutettujen poliisin hälytystehtävien riippuvuus Espoon ja Vantaan liikennepaikoilla.

5.5 Yhteenveto

- Aseman turvallisuutta on vaikea yksiselitteisesti arvioida yhden muuttujan avulla. Tarvitaan useampia mittareita.
- Asemien turvallisuutta ei pidä luokitella pelkästään absoluuttisten hälytystehtävämäärien mukaan eikä kävijämääriin suhteutettujen hälytystehtävien mukaan. Kumpaakin on perusteltua käyttää. Suhteutetun luvun käytössä on oltava erityisen varovainen, kun kävijämäärät ovat pieniä.
- Tilastot vahvistavat asiantuntijoiden käsityksen, että tehtävämäärät ovat suuret siellä, missä kävijöitä on paljon.
- Helsingissä vilkkaat asemat ovat pääsääntöisesti suhteellisesti turvallisia. Espoossa ja Vantaalla korrelaatio ei ole yhtä selkeä.
- Tulotaso on pääsääntöisesti pienempi siellä, missä asemat ovat kävijämäärältään suurempia. Myös hälytystehtävien absoluuttinen ja suhteellinen määrä on suurempi näillä asemilla.
- Asemien arvosanat ovat sitä parempia, mitä suurempia käyttäjämäärät ovat. Sen sijaan asemien arvosanat eivät korreloi suhteellisen turvallisuuden kanssa.

6 Päätelmiä

6.1 Priorisointi asemakategorioittain

Asemat on luokiteltu kunkin edellä (luku 2) määritellyn asemakategorian sisällä sen mukaan, kuinka kiireelliseksi näiden sosiaalisen turvallisuuden parantaminen on arvioitu. Lähtökohtana oli luokitella asemat siten, että noin puolet kunkin kategorian asemista olisi luokitukseltaan neutraaleja. Alun perin oli tarkoitus, että kiireellisimpään luokkaan valittaisiin kustakin kategoriasta noin viidennes. Tarkkailtaviksi määriteltävät asemat eivät vaatisi välitöntä huomiota siinä määrin kuin kiireellisiksi luokitellut asemat, mutta olosuhteiden muuttuessa tilanne saattaa näillä asemilla vaatia toimenpiteitä.

Työn aikana päädyttiin kuitenkin toisenlaiseen ryhmittelyyn. Luokittelun kuluessa havaittiin, että liityntäasemien kategoriassa kiireellisimpään luokkaan oli hälytystehtävätilastojen perusteella tarjolla runsaastikin asemia, sen sijaan lähiöasemista valtaosa vaikutti melko harmittomilta. Liityntäasemissa kiireellisen luokituksen sai siten useampi asema kuin muissa kategorioissa. Tukea liityntäasemien korostamiseen muihin ryhmiin nähden antaa se seikka, että liityntäasemat ovat osallisena useammissa matkaketjuissa ja monessa tapauksessa oletettavasti niiden heikoimpia lenkkejä. Tällöin yksittäisen vaihtoaseman turvallisuuden parantamisen vaikutukset voivat heijastua laajallekin koko liikennejärjestelmään.

Cityasemien turvallisuus on hyvällä tolalla, toisaalta suuret käyttäjämäärät puoltavat niiden kehittämistä mahdollisimman korkeatasoisiksi. Näiden kohdalla pitäydyttiin alkuperäisessä luokituksessa.

Pienasemien matkustajamääriin suhteutettaessa ilmenevä turvattomuus ei käytännössä ole suuri ongelma, koska käyttäjiä ja siten kohtaamistilanteita on vähän.

Teollisuusalueiden asemilla riskit ovat suurempia illalla, jolloin sosiaalinen kontrolli on vähäistä; näillä asemilla taas liikutaan harvoin siihen aikaan. Koska nämä eivät edusta välitöntä, toimenpiteitä vaativaa turvattomuutta, vaan pikemminkin teoreettista riskiä, määriteltiin näissä kategorioissa heikoimmat asemat tarkkailtaviksi. Näiden asemien turvattomuus realisoituu vasta, jos toimintaympäristö muuttuu haastavammaksi esimerkiksi uuden maankäytön vuoksi.

Kehittämistarpeiden priorisointi on siten tehtävä yhtäältä kategorioiden välillä – minkä tyyppisiä asemia katsotaan tärkeäksi parantaa – ja toisaalta kunkin kategorian sisällä.

6.2 Cityasemat

Kamppi, Kaisaniemi, Hakaniemi, Sörnäinen

Vilkas liikenne takaa hyvän sosiaalisen kontrollin sekä asemalla että sen ympäristössä. Kaupalliset palvelut ovat avoinna myöhäänkin. Järjestyshäiriöitä asemilla voi olla paljonkin, mutta suurten matkustajavirtojen ansiosta käyttäjämääriin suhteutettu häiriöriski on vähäinen. Näillä liikennepaikoilla on syytä kiinnittää huomiota häiriötapatumien kokonaismäärään ja pyrkiä alentamaan sitä. Häiriöitä on vähiten Kaisaniemessä ja eniten Sörnäisissä. Myös asema-arvioinnissa Sörnäinen sai arvosanan 8 muiden yltäessä kiitettävälle tasolle.

Kiireellinen: Sörnäinen

Asema on vilkas ja perusrakenteeltaan toimiva. Laiturialueen heikkous on sen jakautuminen kahteen erilliseen halliin, mikä vähentää kontrollia. Tiheän vuorovälin ansiosta ongelma on kuitenkin vähäinen. Laitureilta on uloskäynti vain yhteen suuntaan. Tilannetta parantaisi uusi sisäänkäynti laitureiden eteläpäästä, joka liittyisi Kallion kaupunkirakenteeseen. Nykyisellään paikassa on varauloskäynti. Liikenteen ollessa vilkasta ja asutuksen tiheää myös tälle sisäänkäynnille syntyisi vahvojen matkustajavirtojen ansiosta riittävä sosiaalisen kontrollin, samalla uusi sisäänkäynti vähentäisi asemahallin ajoittaista ruuhkaisuutta. Toteutuksen mahdollisuuksiin ei tässä selvityksessä ole otettu kantaa.

Asemahalli on vilkkaassa käytössä ja palvelee hyvin. Kioskin aukioloajan jatkaminen noin tunnilla toisi läsnäoloa liikennöinnin loppuun saakka. Kuluneen asemahallin kunnostus parantaisi viihtyvyyttä; aseman runsaan käyttäjämäärän vuoksi kohentaminen vaikuttaisi laajoihin matkustajajoukkoihin ja siten nostaisi koko raideliikennejärjestelmän julkista kuvaa.

Kadulle johtavat portaikot suljetaan yöksi alapäästään; yön kulkijoilla on siten porrassyvennykseen vapaa pääsy. Ovien siirtäminen portaiden yläpäähän parantaisi siisteyttä ja toisi myös sisäänkäynnit kaupunkikuvassa paremmin esiin.

Tarkkailtava: Hakaniemi

6.3 Liityntäasemat

Ruoholahti, Herttoniemi, Itäkeskus, Kontula, Mellunmäki, Vuosaari, Pasila, Malmi, Puistola, Tikkurila, Huopalahti, Myyrmäki, Martinlaakso, Leppävaara, Espoo

Liityntäasemilla järjestyshäiriöiden määrä on yleisesti melko suuri. Vilkkaimmilla asemilla matkustaja-kohtainen riski on kuitenkin vähäinen. Asemaympäristöt saavat näillä asemilla yleensä hyviä arvosanoja liityntäliikenteen tuoman sosiaalisen kontrollin vuoksi. Vilkkaimmilla liikennepaikoilla on myös yleensä taksiasema.

Kiireellisimpään luokkaan on nostettu liikennepaikat, joissa sekä häiriöiden absoluuttinen määrä että häiriöiden kokonaismäärä suhteutettuna käyttäjämäärän ovat korkeita. Tarkkailtavillakin asemilla nämä arvot ovat vielä korkeita, ja neutraaleja tilastolukuja pystyi esittämään vain pari asemaa. Kartoituksen arvosanojen joukossa oli enimmäkseen hyviä, jopa erinomaisia arvosanoja, mikä tässä tapauksessa ilmaisee myös kehittämispotentiaalia. Käytetyillä sosiaalista kontrollia korostavilla kriteereillä arvosana vilkkaalla liityntäasemalla on lähtökohtaisesti hyvä, ja huolellisella toteutuksella on nostettava kiitettävälle tasolle.

Kiireelliset: Mellunmäki, Pasila, Tikkurila, Myyrmäki, Martinlaakso

Mellunmäen aseman korkea hälytysmäärä perustuu osin pääteasemalle ominaisiin häiriöihin, kun matkustajia joudutaan poistamaan junasta. Häiriöiden määrä suhteessa matkustajamääriin on myös korkea. Fyysisiltä ominaisuuksiltaan asema on tavanomainen, ja sen kuluneisuus korjaantunee tätä kirjoitettaessa käynnissä olevassa peruskorjauksessa. Runsaan häiriömäärän vuoksi sosiaalisen kontrollin parantaminen henkilökunnan läsnäoloa lisäämällä on tarpeen. Aseman kioski on ollut suljettuna, sen käyttöönotto parantaisi valvontaa.

Pasilan asema on ristiriitainen kokonaisuus. Hälytysten määrä on erittäin korkea, selvästi tutkituista asemista korkein. Toisaalta matkustajaa kohti arvioitu häiriöriski on keskimääräistä alhaisempi. Liikenne on vilkasta niin raiteilla kuin aseman ympäristössä, ja sosiaalinen kontrolli on siten erinomainen. Asemakartoituksen tuloksena on täysi kymppi, joskin laiturin pohjoispään alkukäytävän ja siihen liittyvien yhteyksien taso on merkittävästi heikompi. Hyvä arvosana kertoo myös sen huolestuttavan seikan, että fyysisen suunnittelun keinoja on enää rajallisesti käytettävissä. Vilkaalta asemalta on kuitenkin perusteltua vaatia korkeatasoista turvallisuutta.

Tikkurilan aseman tilanne on monelta osin samanlainen kuin Pasilassa. Ympäristöolosuhteitaan asema on kiitettävä, mutta sillä tapahtuu erittäin runsaasti häiriöitä. Luku on korkea sekä absoluuttisena määränä että kävijämääriin suhteutettuna. Fyysisen suunnittelun keinoin asemaa voidaan vielä parantaa etenkin pohjoisen asemaympäristön osalta, mutta on ilmeistä, että myös muita keinoja tarvitaan. Tikkurilan asema on Pasilan tapaan tärkeä liikennepaikka myös kaukoliikenteessä ja tarjoaa yhteydet myös lentoasemalle. Näillä velvoitteilla lastattuna aseman pitäisi pystyä tarjoamaan selvästi parempi turvallisuustaso. Kehäradan rakentamisen yhteydessä toteutetaan matkakeskus, missä yhteydessä turvallisuusnäkökohdat on otettava huomioon.

Myyrmäen aseman häiriömäärät ovat korkeita. Vuorotiheys tällä radalla ei ole kovin korkea. Kehäradan valmistuminen saattaa lisätä junatarjontaa ja kasvattaa matkustajamääriä, ja sitä kautta parantaa turvallisuutta. Ominaisuuksiltaan liikennepaikka on hyvin vaihteleva. Asemahalli on heikko ja sitä tulisi kohentaa vähintään lähiympäristönsä tasolle. Aseman ympäristön ongelmat liittyvät tapaan, jolla ympäröivät rakennukset kääntävät selkänsä asemalle ja sen liityntäpysäköintialueille; rakenteellisten ongelmien korjaaminen ei ole yksinkertaista ja edellyttää toimia laajalla alueella ja myös eri toimijoiden kesken. Aseman kiinnostavana piirteenä on laiturin yhteydessä oleva kerrostalo, sen toimivuus turvallisuusmielessä on syytä selvittää ja mikäli ratkaisu osoittautuu onnistuneeksi, soveltaa ratkaisua myös muilla liikennepaikoilla.

Martinlaakson asema on ilmeeltään poikkeuksellisen heikko. Runsasväkisen asuntoalueen asema onnistuu heikentämään myös viereisen liityntäliikenneterminaalin kokonaisuutta ja on kaupungin osan liikennejärjestelmän heikoin lenkki. Vuorotiheys ei ole kovin korkea, samoin kuin Myyrmäessä kehäradan valmistuminen voi parantaa tilannetta. Tätä ennen asema on paikallaan peruskorjata. Martinlaakson radan kehittämisestä on laadittu suunnitelma.

Tarkkailtavat: Ruoholahti, Malmi, Puistola

6.4 Lähiöasemat

Kulosaari, Siilitie, Myllypuro, Puotila, Rastila, Oulunkylä, Tapanila, Hiekkaharju, Koivukylä, Korso, Pohjois-Haaga, Kannelmäki, Malminkartano, Louhela, Kilo, Kauniainen, Tuomarila

Tämä kategoria on monella tapaa keskimääräinen. Se on ryhmistä suurin (17 asemaa) käsittäen 35 prosenttia tutkituista asemista. Ympäristön asukasmäärät ovat tyypillisesti keskitasoa tutkittujen asemien joukossa, samoin matkustajamäärät. Vuorotarjonta on metroasemilla parempi kuin juna-asemilla.

Asemakartoituksissa tyypillisin arvosana tämän kategorian asemille oli 7–8. Asemien toteutus on siis kohtuullisen laadukas ja riittää varmistamaan matkustamisen turvallisuuden tavanomaisissa olosuhteissa. Toisaalta tilastojen valossa vaarallisiksi näyttäytyvät liikennepaikat eivät ole niin tasokkaita, etteikö parantamiseen olisi käyttämättömiä mahdollisuuksia.

Kiireelliset: Oulunkylä, Tapanila, Korso, Kannelmäki, Malminkartano

Oulunkylän asema on tilastojen valossa rauhallinen, mutta käyttäjämääriin nähden riski on keskimääräistä korkeampi. Asemaympäristön maankäyttö on väljää ja sosiaalinen kontrolli heikohkoa. Pääkatu Oulunkyläntie alittaa radan aseman kohdalla, mutta tälle tielle ei ole kulkuyhteyttä laiturilta. Liikennepaikkaa hallitseva vanha asemarakennus ei ole enää junaliikenteen käytössä ja sen nykyinen olemus vaikutti hieman epämääräiseltä.

Tapanilan asemalla on häiriöitä sinällään kohtuullisesti, mutta runsaasti käyttäjämäärään nähden. Aseman pääsisäänkäynti on selkeä ja hyvin valvottu, pohjoinen asemaympäristö hieman syrjäisempi. Aseman ulkoinen olemus ei kuitenkaan selitä häiriöiden yleisyyttä.

Korson asemalla on runsaasti poliisitehtäviä. Suhteutettuna kävijämäärään tilanne ei ole huonoimpia, kuitenkin keskitasoa heikompi. Asemakartoituksen tulos on heikohko ja johtuu pääosin laiturialueen heikosta sosiaalisesta kontrollista. Yhtenä yksinkertaisena parantamismahdollisuutena olisi taksiaseman siirto sellaiseen paikkaan, josta on näköyhteys asemalle.

Kannelmäen runsasväkisen lähiön asema on käyttäjämäärään suhteutettuna keskimääräistä riskialttiimpi. Aseman viereinen Sitratori on useine ravintoloineen rauhaton. Sillalle korotetun rautatien rakenteet ovat melko karuja ja ympäristö muutenkin kaipaa yleistä kohentamista.

Malminkartanon asemalla on häiriöitä melko runsaasti, etenkin suhteutettuna matkustajamääriin. Tunneliin rakennettu asema on pitkinen ja sivustoiltaan suljettuine kulkureitteineen turvallisuusmielessä haastava. Ratkaisusta johtuen suuria muutoksia on kuitenkin vaikea toteuttaa.

Tarkkailtavat: Myllypuro, Hiekkaharju, Koivukylä, Pohjois-Haaga

6.5 Työpaikka-alueiden asemat

Kalasatama, Käpylä, Pukinmäki, Ilmala, Vantaankoski, Valimo, Pitäjänmäki, Kera

Kartoituksessa työpaikka-alueiden asemat korostuivat kielteisessä mielessä, sillä niiltä puuttuu sosiaalinen kontrolli muulloin paitsi työ- ja työmatkaliikenteen aikoina. Asemilla ja niiden ympäristössä ei ole juurikaan palveluita. Tarkasteltavana ajankohtana eli arki-iltana klo 21–22 vuorotarjonta on näillä asemilla myös heikko. Tuloksena on usein alhainen kokonaisarvosana. Silloin kun aseman ympäristö on laajalti työpaikka-aluetta eikä tarvetta muuhun liikkumiseen asemalla ole, ei tämä ole varsinainen ongelma. Tästä kertovat myös hälytystehtävätilastot; näillä asemilla vaikuttaa olevan hyvin rauhallista.

Turvallisuusriskejä näillä asemilla esiintyy silloin, kun asemaa käyttävät myös hieman etäämpää tulevat asukkaat, mutta aseman lähiympäristössä ei asutusta tai muuta toimintaa ole. Vähäinen ympäröivä asutus ei tuota vuolaita matkustajavirtoja, enemmänkin satunnaisia ja häiriöille alttiita yksittäisiä kulkijoita.

Koska tässä kategoriassa tilastotarkastelut eivät paljastaneet erityisen vakavia turvallisuusongelmia, ainoastaan potentiaalisia uhkia, ei mitään asemaa ole määritelty kiireelliseksi. Tarkkailtaviksi on arvioitu neljä asemaa maastokartoituksessa havaittujen piirteiden perusteella.

Tarkkailtavat: Kalasatama, Käpylä, Pukinmäki, Pitäjänmäki

Kalasataman metroasema palvelee tulevaisuudessa rakennettavaa uutta kaupunginosaa, ja sen ympäristö muuttuu siten olennaisesti. Asema sijaitsee korkealla maanpinnasta, viereisen Itäväylän tasolla. Asemalle kuljetaan pääosin hisseillä. Porrasyhteydet jäävät siten valvomattomiksi. Ympäristössä ei ole juurikaan asukkaita, työpaikkoja on jonkin verran. Sosiaalinen kontrolli perustuu laiturin osalta ohikulkeviin metrojuniin, ympäristössä sitä on niukasti. Nykytilanteessa Kalasataman asema vertautuu muihin teollisuusalueiden asemiin, jatkossa se voi kehittyä lähiöasemaluokkaan tai jopa cityasemaksi. Tämä edellyttää ympäristön toiminnoilta monipuolisuutta, jolloin sosiaalinen kontrolli syntyy asutuksen ja keskustatoimintojen kautta.

Käpylän aseman ympärillä on näköetäisyydellä ainoastaan toimistotaloja. Asutusta on hieman kauempana, mutta siellä on tarjolla jo muitakin joukkoliikennepalveluja. Asema sijaitsee kallioleikkauksessa, ja näkymät ympäristöstä ovat niukat. Asemaympäristö on pääkatu Panuntien puolella suhteellisen vilkas ohikulkuliikenteen ansiosta, mutta laiturin toisessa päässä kulkureitit ovat valvomattomia. Matkustajamäärät ovat vähäisiä. Sosiaalisen kontrollin lisäämiseen ei ole juurikaan keinoja aseman ympäristön ollessa käytännössä täyteen rakennettu, kevyen liikenteen yhteyksien voimakkaampi ohjaaminen aseman sivuitse voisi olla yksi mahdollisuus.

Pitäjänmäen aseman lähiympäristössä on teollisuutta sekä vanhan asemapuiston takana hie-
man asutusta. Asemalaiturille ei näe ympäristöstä, aseman lähistöllä vilkasliikenteiset tiet tuovat turvallisuutta. Pitäjänmäentien bussiyhteydet tarjoavat vaihtoehdon harvoin kulkevalle junalle. Matkustajamäärät ovat vähäisiä.

Pukinmäen aseman ympäristössä on jonkin verran työpaikkoja mutta myös asuntoalueita. Välittömästä asemaympäristöstä suuren osan potentiaalista rakennusmaata vie Kehä I, joka alittaa radan aseman kohdalla. Aseman heikkoutena onkin laiturialue, jota liikennemelu vaivaa ja jonka katosrakenteet ovat turvallisuuskulmasta epäonnistuneet. Asemaympäristössä kontrollia parantaa aina auki oleva huoltoasema.

6.6 Pienasemat

Rekola, Mäkkylä, Koivuhovi, Kauklahti, Mankki

Pienasemien ympäristössä asutus on hyvin väljää, eikä liikennetarve oikeastaan perustele raskasta raideliikennettä. Tulevaisuudessa näiden asemien ympäristö muuttuneen uuden rakentamisen kautta, jolloin myös turvallisuustilanne on arvioitava uudelleen. Nykyisellään asemat saavat niukan sosiaalisen kontrollin ja heikon varustetason vuoksi tarkastelussa heikkoja arvosanoja. Häiriöitä on määrällisesti vähän, mutta suhteessa matkustajamääriin hälytysluvut ovat paikoin korkeahkoja. Sosiaalisen kontrollin toteuttamiseen toimiva malli on esimerkiksi Rekolassa, jossa omakotialue yltää käytännössä aseman portille. Tässäkään ryhmässä ei katsottu tarpeelliseksi antaa kiireellistä luokitusta millekään asemalle. Tarkkailtavaksi määriteltiin Kauklahden asema.

Tarkkailtava: Kauklahti

Kauklahden asemalla on melko paljon häiriöitä. Vuoden 2006 asuntomessualue sijaitsee aseman läheisyydessä, mutta muutoin asutus on vähäistä ja suuri osa aluetta on peltoa tai metsää. Rakentamismahdollisuuksia aseman ympäristössä on runsaasti. Asemakartoituksen perusteella asema on keskitasoa vastaten hyvinkin tavanomaista lähiöasemaa.

7 Jatkoimenpiteet

Työn jatkotoimenpiteiksi ehdotetaan seuraavia:

- Hälytystehtäviä on asemilla paljon ja siten työ osoittikin, että aseman turvallisuus on keskeinen asia ja sen tulee olla esillä myös jatkossa HSL:n työskentelyssä.
- Tilastoinnin jatkuvuus ja hälytysten seuranta on tärkeää. Todennäköisesti aineisto on jatkossa helpommin kerättävissä, kun Helsingin, Espoon ja Vantaan poliisien hälytystehtävät ovat samassa järjestelmässä.
- Työssä on nostettu esille erityyppisiä asemia. Jatkoimenpiteiden osalta asemien ominaispiirteet on selvitettävä yksityiskohtaisemmin, jolloin on mahdollista tunnistaa ongelmat ja niiden taustalla olevat tekijät sekä laatia konkreettisia toimenpiteitä turvallisuustilanteen kehittämiseksi.

Liitteet

Liite 1 Asemakohtaiset turvallisuusarviot

Liite 2 Pääkaupunkiseudun rautatieasemien vastuujako

LIITE: Asemakohtaiset turvallisuusarviot

Turvallisuusmittari

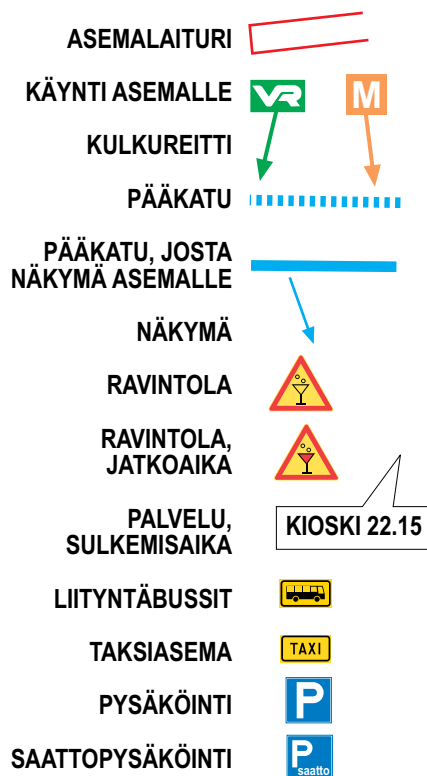
Graafinen asteikko ilmaisee mitatun suureen suhteessa muihin asemiin. Esimerkiksi yksi pallo merkitsee aseman kuuluvan heikoimpaan viidennekseen, neljä palloa toiseksi parhaaseen. Kaikissa asteikoissa suurempi määrä palloja merkitsee parempaa tasoa.

Hälytysmäärää kuvaava luku on punainen, jos asema kuuluu eniten hälytyksiä omanneeseen viidennekseen ja keltainen, jos asema kuuluu toiseksi eniten hälytyksiä omanneeseen viidennekseen. Espoon ja Vantaan Helsinkiin nähden poikkeavalta ajanjaksolta saadut tiedot on skaalattu siten, että sekä Helsingin että Espoon/Vantaan asemilta lasketut hälytysmäärien keskiarvot ovat samat.

Häiriöttömyysarvo on saatu hälytystehtävien määrästä matkustajaa kohden siten. Se viidennes asemista, joilla tämä luku on suurin, saa yhden pallon ja seikkaa korostetaan punaisella värillä. Toiseksi eniten kävijäkohtaisia hälytyksiä saanut asema saa kaksi palloa ja tehostevärinä on keltainen.

Arvo- sana	6	Asukasmäärä ympäristössä	
		Matkustajamäärä	
Hälytysten määrä	72	Vuorotiheys	
		Häiriöttömyys	

Karttamerkkien selitykset



Asemien ja niiden ympäristön toiminnot on kartoitettu arki-illan klo 21–22 näkökulmasta.

Kartoitukset on suoritettu keväällä, jolloin pimeän ajan valaistusolosuhteita ei ole voitu arvioida.

Ilmakuvat © Espoo ja Kauniainen (259/2008), Helsinki kaupunkimittausosasto (02/2008), Vantaa (7/2008).



Ruoholahti

Asemalaituri

Junia 24 vuoroa/h. Laiturihallit ovat erillisiä kallioluolia, jotka avara sisääntulohalli yhdistää toisiinsa. H-kirjainta muistuttavan laiturialueen päät ovat umpikujia lukuun ottamatta yhtä sakaraa, josta on hissiyhteys asemahalliin. Yleisilme on siisti. **Yleisarvosana 9.**

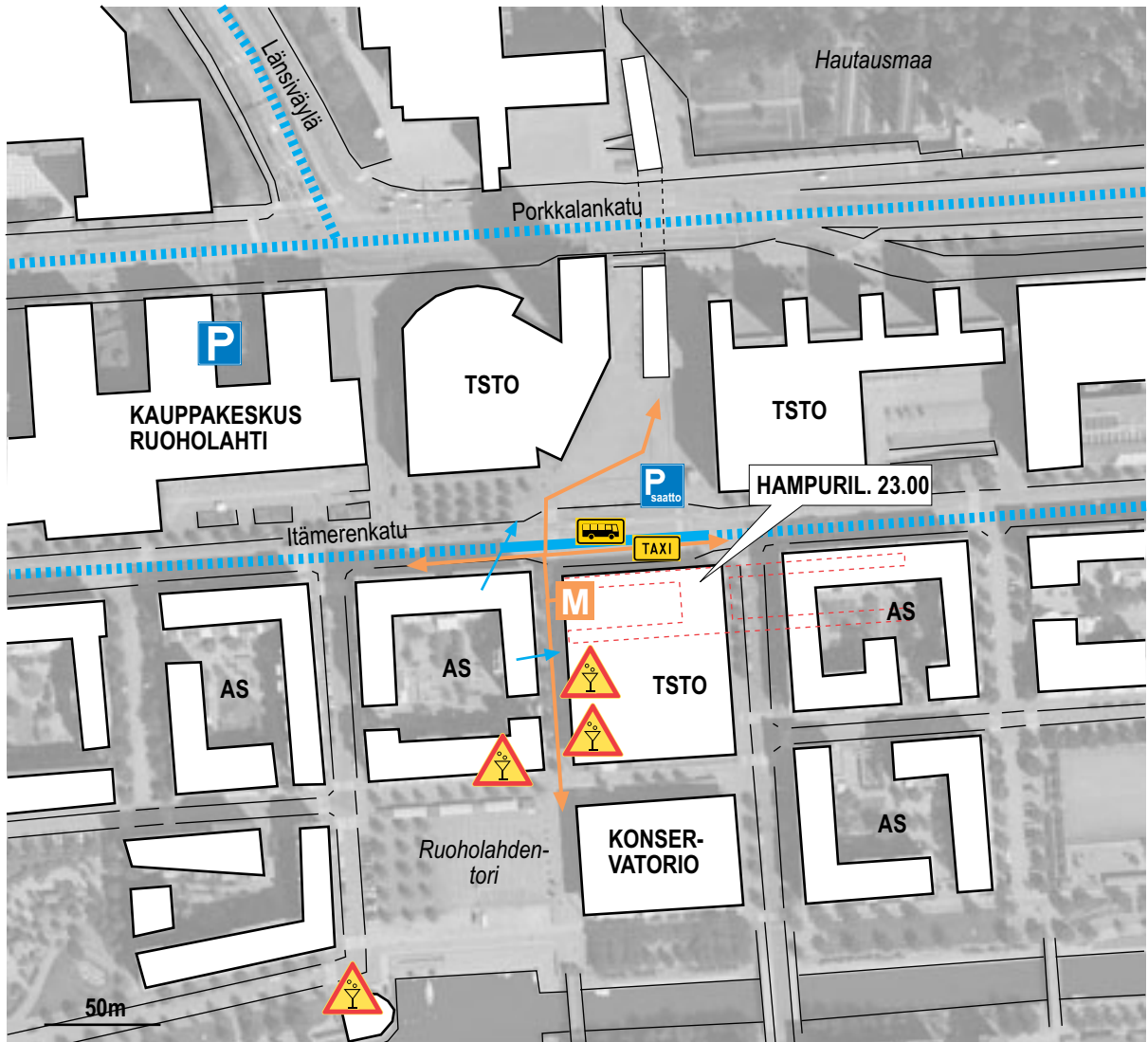
Asemahalli

Asemahalli on pieni, mutta muodoiltaan selkeä. Halli liittyy viereiseen liiketilaan, jossa kioskia on avoinna klo 21.30 saakka. Asemahallin kioskia sulkeutuu klo 20. Asemahalli avautuu lasiseinän kautta viereiselle Itämerenkadulle, jossa on taksiasema. **Yleisarvosana 9.**

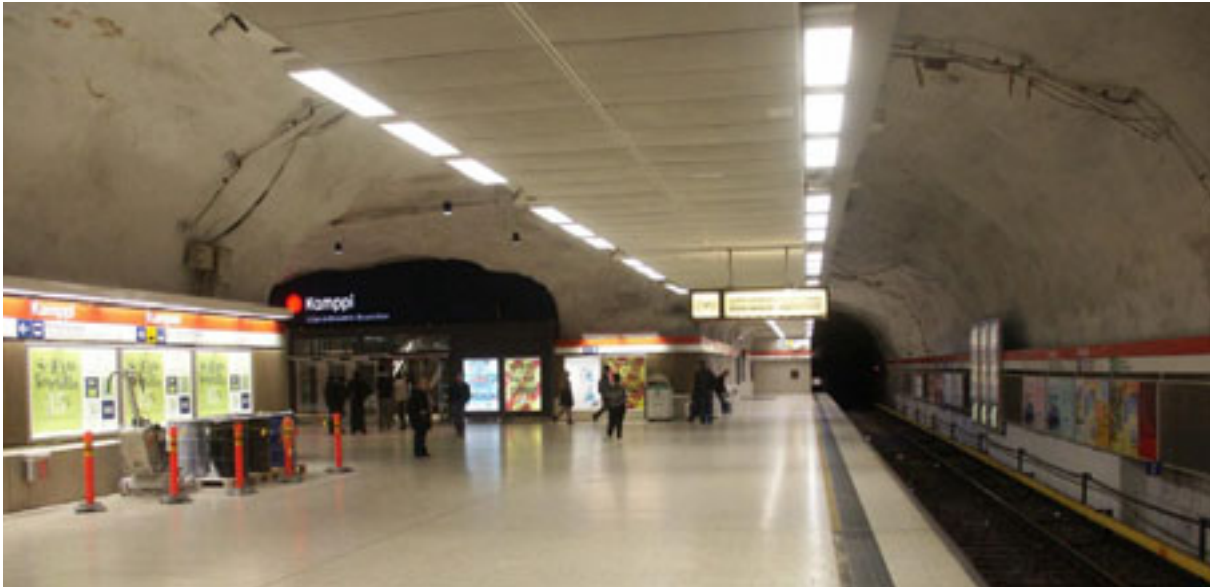
Asemaympäristö

Itämerenkadulla on melko vilkas liikenne, raitiovaunu 8:n pysäkki (12 vuoroa/h) ja taksiasema. Metroaseman naapurina on hampurilaisravintola, joka on auki klo 23 saakka. Metroaseman kohdalla Itämerenkadusta erkanee Itämerenkuja on intiimi kävelykatu, jonka varrella on useita anniskeluravintoloita. **Yleisarvosana 10.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 9.



Arvo- sana	9	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
		Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä	162	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
		Häiriöttömyys	● ● ○ ○ ○



Kamppi

Asemalaituri

Junia 24 vuoroa/h. Laiturihallit ovat erillisiä, todella avaria kallioluolia, jotka yhdistyvät toisiinsa levein yhdyskäytävin. Poistumismahdollisuus on molemmista päistä. Laiturihallit ovat materiaaleiltaan viimeisteltynä ja siistejä. **Yleisarvosana 10.**

Läntinen asemahalli

Materiaaleiltaan laadukas asemahalli on ilmeeltään ja palveluiltaan vaatimaton. Selkeässä hallissa ei ole katvepaikkoja, mutta ympäristöstä ei näe sisälle. Hallin kioskki on avoinna klo 22.15 saakka. Asemahalli on kohtalaisen siisti, mutta rakennuksessa alkaa ikä näkyä. **Yleisarvosana 8.**

Läntinen asemaympäristö

Asemarakennuksen ympäristö on jäänyt sivuun Kampin alueen viimeaikaisesta kehityksestä. Salomonkadun katutila on väljä ja käytöltään vaikeasti hahmotettava. Ympäristön sosiaalinen kontrolli on erinomainen vilkkaiden katujen, taksiaseman, sivuavan joukkoliikenteen (Fredrikinkatu 10 vuoroa/h, Runeberginkatu 10 vuoroa/h) sekä aamuviiteen avoinna olevan hampurilaisravintolan ansiosta. **Yleisarvosana 8.**

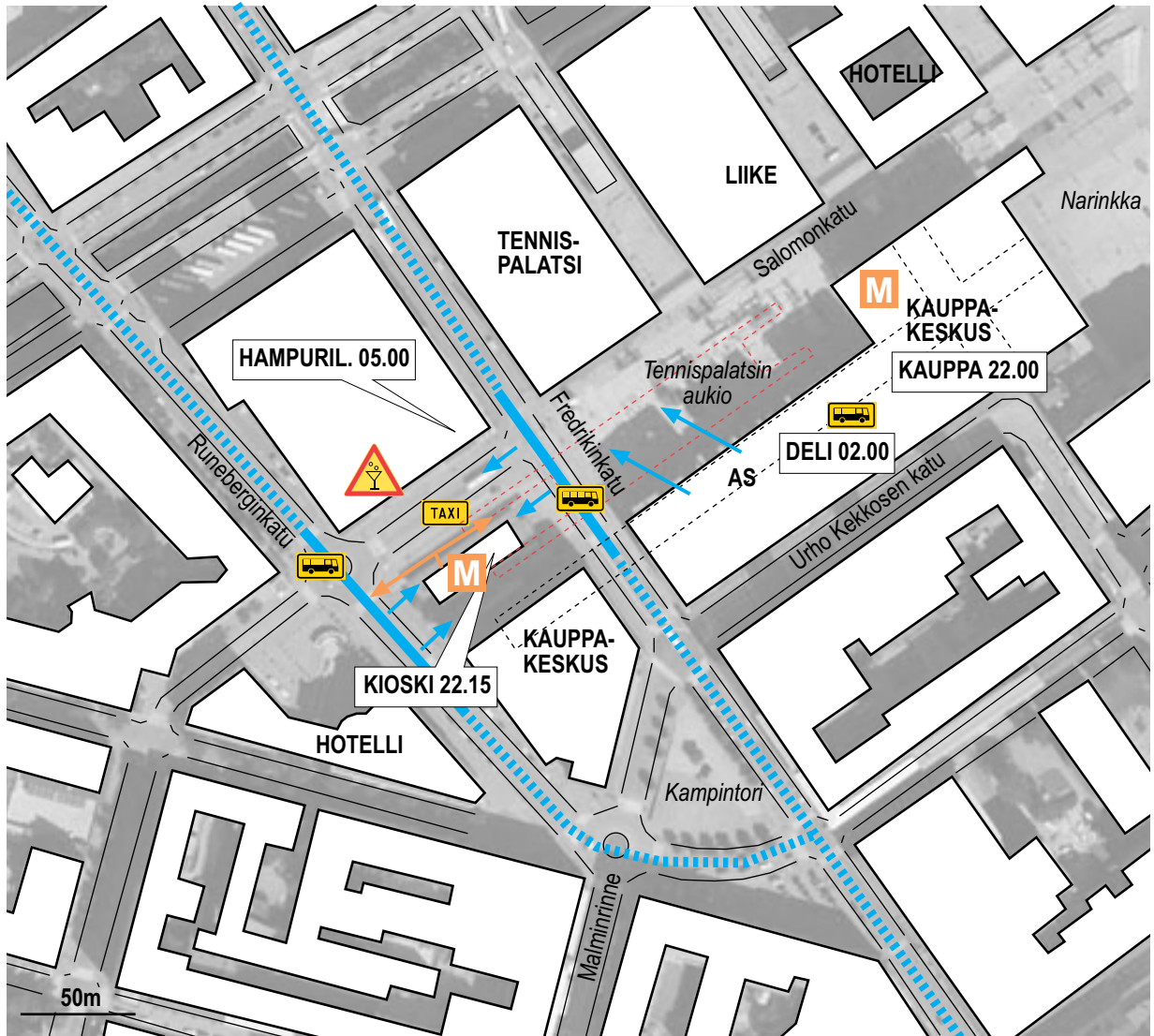
Itäinen asemahalli/asemaympäristö (Kampin kauppakeskus)

Metroaseman liukuportaat nousevat suoraan kauppakeskukseen ja länsisuunnan bussien terminaaliiin (10 lähtöä/h). Hallissa on myymälöitä ja pikaruokapaikkoja. Ruokakauppa ja monet pikaruokapaikat sulkeutuvat klo 22, bussiterminaalii deli on avoinna klo 02 saakka. Halli on erittäin siisti. **Yleisarvosana 10.**

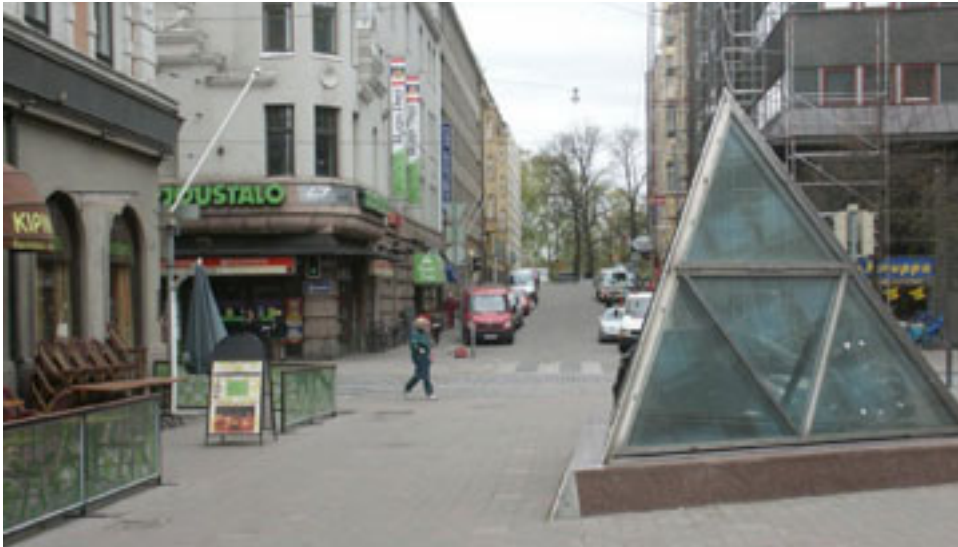
Koko liikennepaikan yleisarvosana 10

Mahdollisuudet parantamiseen

- läntisen asemahallin ja sen ympäristön kunnostaminen



Arvo- sana 10	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
	Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä 101	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
	Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Kaisaniemi

Asemalaituri

Junia 12 vuoroa/h (tarkasteltu yhteen suuntaan, koska kumpikin laituria on omassa tunnelissaan). Uloskäynti on vain toisessa päässä laituria. Laiturihalli on ilmeeltään viimeistelty ja siisti. Liukuportaiden alapäässä peilaava katto avartaa ahdasta tilaa optisesti. **Yleisarvosana 8.**

Asemahalli

Liukuportaat nousevat asemahalliin, joka sijoittuu Kaisaniemenkadun alle. Hallissa on monipuolinen palveluvarustus, liikkeet sulkeutuvat kuitenkin viimeistään klo 21. Tila on ostoskeskustasoisesti rakennettu ja siisti. Halli jatkuu jalankulkutunnelina Vuorikadun alla aina Yliopistonkadulle saakka. Tunnelissa ei ole palveluita tai valvontaa, mutta jalankulkijoita on asemahallissa ja tunnelissa melko runsaasti. **Yleisarvosana 9.**

Pohjoinen asemaympäristö (Kaisaniemenkatu)

Asemahallista on useita uloskäyntejä kadulle, näistä monet ovat ahtaita ja mutkikkaita porraskäytäviä. Kadulla on erittäin vilkas joukkoliikenne busseineen ja raitiovaunuineen. Taksiasemaa ei ole eikä saat-
tajalle pysäköintimahdollisuutta. Aseman vieressä on pysäköintilaitos. Lähistöllä on useita ravintoloita, lähistön kerrostalot ovat pääosin toimistoja. **Yleisarvosana 9.**

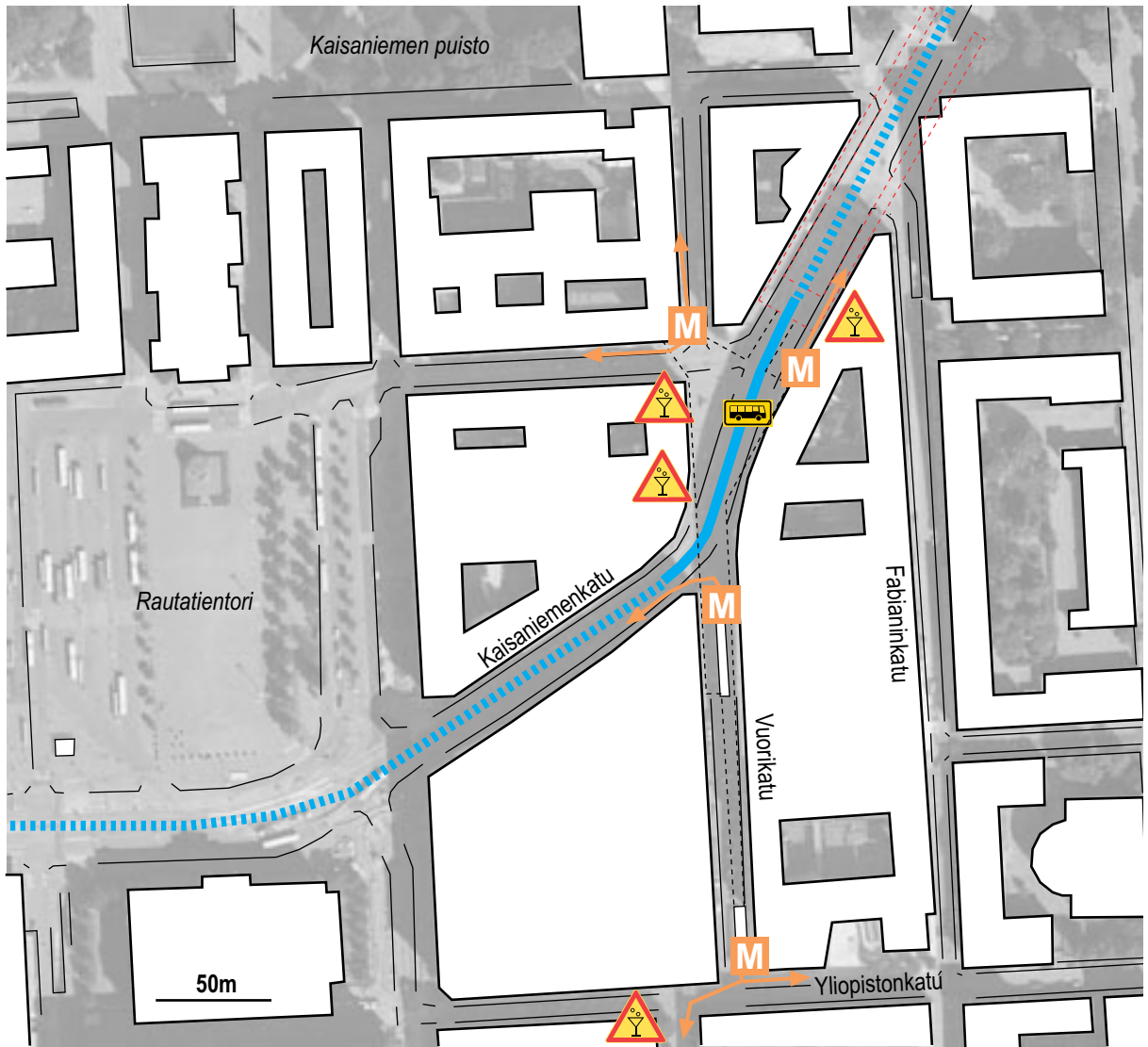
Eteläinen asemaympäristö (Yliopistonkatu)

Yliopistonkatu on liikenteeltään melko hiljainen, ja metron sisäänkäynnin kohdalla sosiaalinen kontrolli perustuu suurelta osin metron käyttäjiin. Vastapäätä on hotelli Helsinki ravintoloineen. **Yleisarvosana 8.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 9.

Mahdollisuudet parantamiseen

- laiturihallien liittäminen toisiinsa mahdollisimman avarin yhdyskäytävien
- asemahallin palveluiden aukioloaikojen pidentäminen



Arvo- sana 9	Asukasmäärä ympäristössä	● ○ ○ ○ ○
	Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä 30	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
	Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Hakaniemi

Asemalaituri

Junia 24 vuoroa/h. Kaarikattoinen halli on tilana selkeä. Poistuminen on mahdollista kahteen suuntaan avarioiden portaikkojen kautta. Pohjoinen portaikko rajaa taakseen osan laiturista, muuten näkymät ovat esteettömät. Ikäisekseen asemahalli on hyvässä kunnossa. **Yleisarvosana 9.**

Eteläinen asemahalli

Asemahalli levittäytyy Siltasaarenkadun alle. Keskellä oleva pyöreä rakennelma peittää näkymiä. Hallissa on useita kauppaliikkeitä, jotka sulkeutuvat alkuillasta. Kioski sulkeutuu viimeisenä klo 21. Hallista on kulku HKL:n valvomoon; tätä ei tuoda ympäristössä näkyville. Kunto ja siisteys ovat hyviä. Ympyrätaloon johtavassa tunnelissa sosiaalinen kontrolli on muita alueita heikompi. **Yleisarvosana 8.**

Eteläinen asemaympäristö (Hakaniemen tori)

Portaat nousevat torille, jossa liikenne on vilkasta. Liikkeet sulkeutuvat varhain. Bussi- ja raitiovaunupysäkeillä on runsaasti liikennettä, ja ympyrätalon vieressä on taksiasema. **Yleisarvosana 9.**

Pohjoinen asemahalli

Pienehkö asemahalli on selkeä ja näkymät esteettömiä. Portaikat katutasolle ovat hieman sokkeloiset. Hallin kioski suljetaan jo klo 18. **Yleisarvosana 8.**

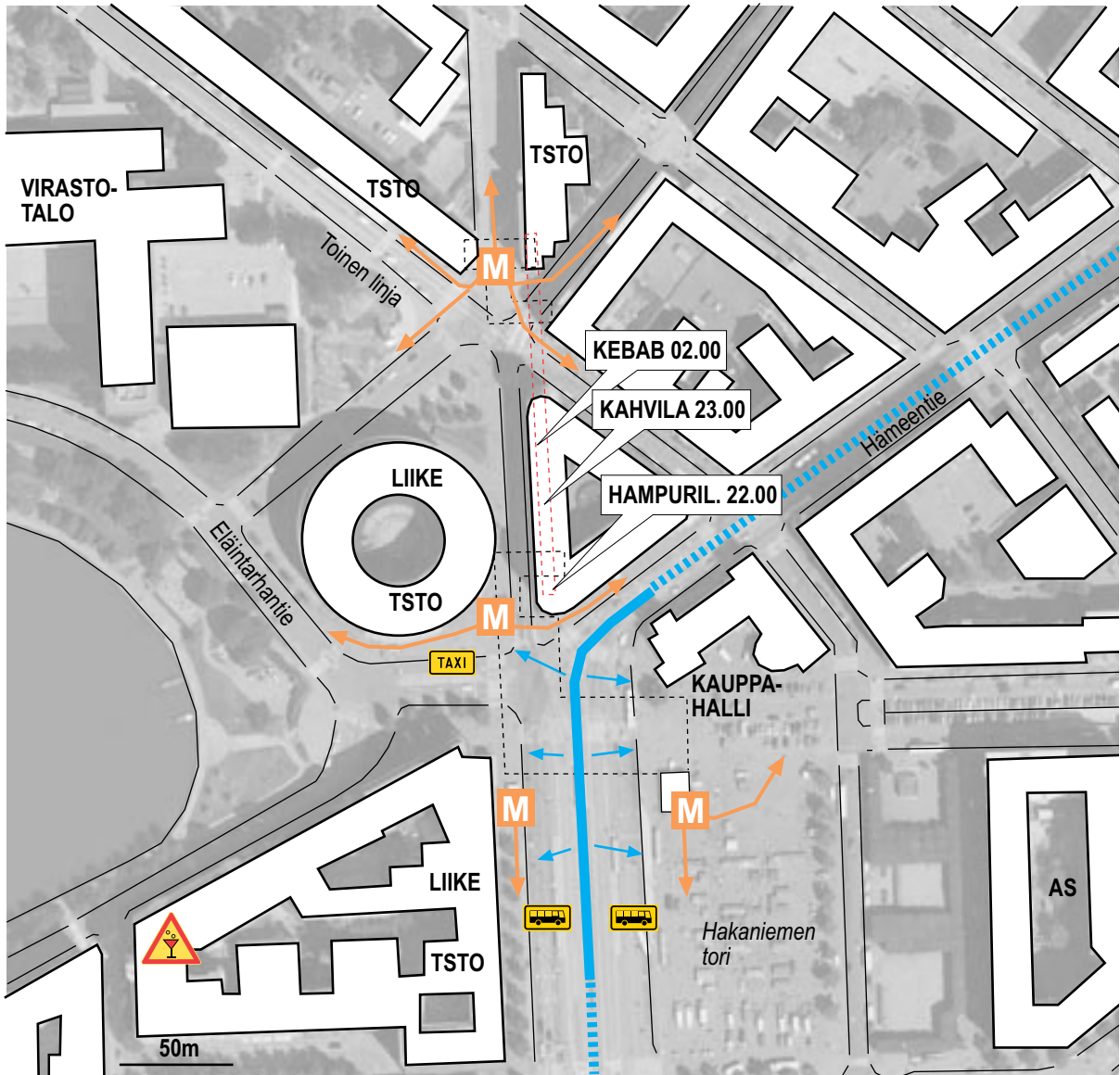
Pohjoinen asemaympäristö (Siltasaarenkatu)

Sivuavilla kaduilla on kohtuullisen vilkas liikenne. Siltasaarenkadun varressa on lukuisia kahviloita ja pikaruokapaikkoja, jotka ovat avoinna klo 22–02 saakka.. **Yleisarvosana 8.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 9

Mahdollisuudet parantamiseen

- eteläisen hallin keskellä olevan rakennelman poistaminen tai avaaminen
- kioskien aukioloaikojen pidentäminen



Arvo- sana	9	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
		Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä	89	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
		Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Sörnäinen

Asemalaituri

Junia 24 vuoroa/h. Kummallekin laiturille on oma, erillinen hallinsa, jotka yhdistyvät laitureiden pohjoispäässä, josta on edelleen käynti liukuportaita asemahalliin. Aseman ilme on vanhahtava ja käytössä patinoitunut, mutta siisti. **Yleisarvosana 8.**

Asemahalli

Asemahalli on laaja käytäväverkosto, joka ylittää Helsinginkadulta Hämeentien toiselle puolelle. Hallissa on useita liikkeitä, joista R-kioski on pisimpään auki (klo 22). Liikkeet keskittyvät metroaseman päähän, Hämeentien puoleinen pää on vailla läsnä olevaa henkilökuntaa. Hämeentien pää kapeat porraskuilut kadulle ovat ankeita ja usein epäsiistejä. Runsaine uloskäynteineen asemahalli tarjoaa lukuisia vaihtoehtoisia poistumisreittejä. **Yleisarvosana 8.**

Itäinen asemaympäristö (Hämeentie)

Vilkas pääkatu tarjoaa ohikulkijoiden ansiosta sosiaalista kontrollia. Myös joukkoliikenne on vilkasta. Palveluja ei illalla ole yhtä videovuokraamo lukuun ottamatta (avoinna klo 23 saakka). **Yleisarvosana 8.**

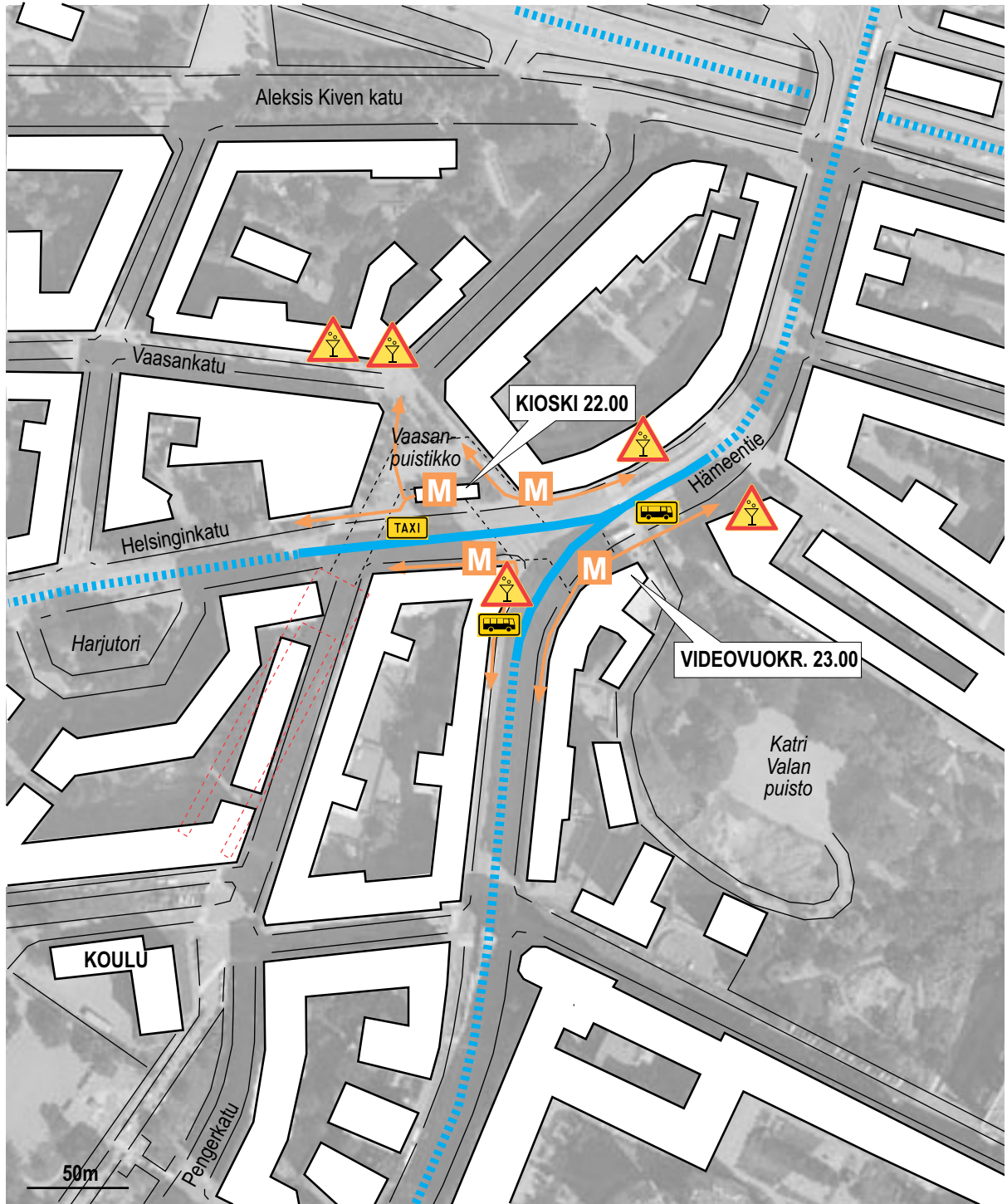
Läntinen asemaympäristö (Helsinginkatu)

Aseman pääsisäänkäynnin ympäristö on rauhattoman maineessa. Ravintoloita on lähiympäristössä lukuisia. Aseman vieressä on taksiasema. Helsinginkadun liikenne on vilkasta, rakenteiltaan umpinaisen metroaseman takainen aukio on katveessa ja sieltä välitön sosiaalinen kontrolli puuttuu. **Yleisarvosana 7.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- metroaseman pääsisäänkäynnin uudistaminen avarammaksi
- kapeiden porraskuilujen ovien siirtäminen portaan alapäästä katutasolle parantaisi niiden siisteyttä
- asemahallin ja laiturialueen yleinen kunnostus
- erillisten laiturihallien yhteisen alueen laajentaminen
- uusi sisäänkäynti laitureiden eteläpäästä Pengerkadun suuntaan



Arvo- sana 8	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
	Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä 184	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
	Häiriöttömyys	● ● ● ● ○



Kalasatama

Asemalaituri

Asemahalli sijaitsee ympäristöönsä nähden korkealla. Itäväylä kulkee vierellä, nopean liikenteen vuoksi se ei tuo sosiaalista kontrollia, mutta aiheuttaa melua laiturin lasiseinistä ja katoksesta huolimatta. Kaikuva halli on meluista, mutta suojattu tuulelta. Uloskäytäviä on yksi, päässä on vain varatiet. Asemalaituri on ilmeeltään moderni ja siisti. **Yleisarvosana 8.**

Asemahalli

Asemahalli käsittää maantasohallin, toisen kerroksen tasolla olevan yhdyskäytävän radan ali sekä portaikot. Suojaisat tilat ovat sokkeloinen kokonaisuus; matkustajat käyttävät pääosin hissejä, jolloin portaikot ovat autiona. **Yleisarvosana 6.**

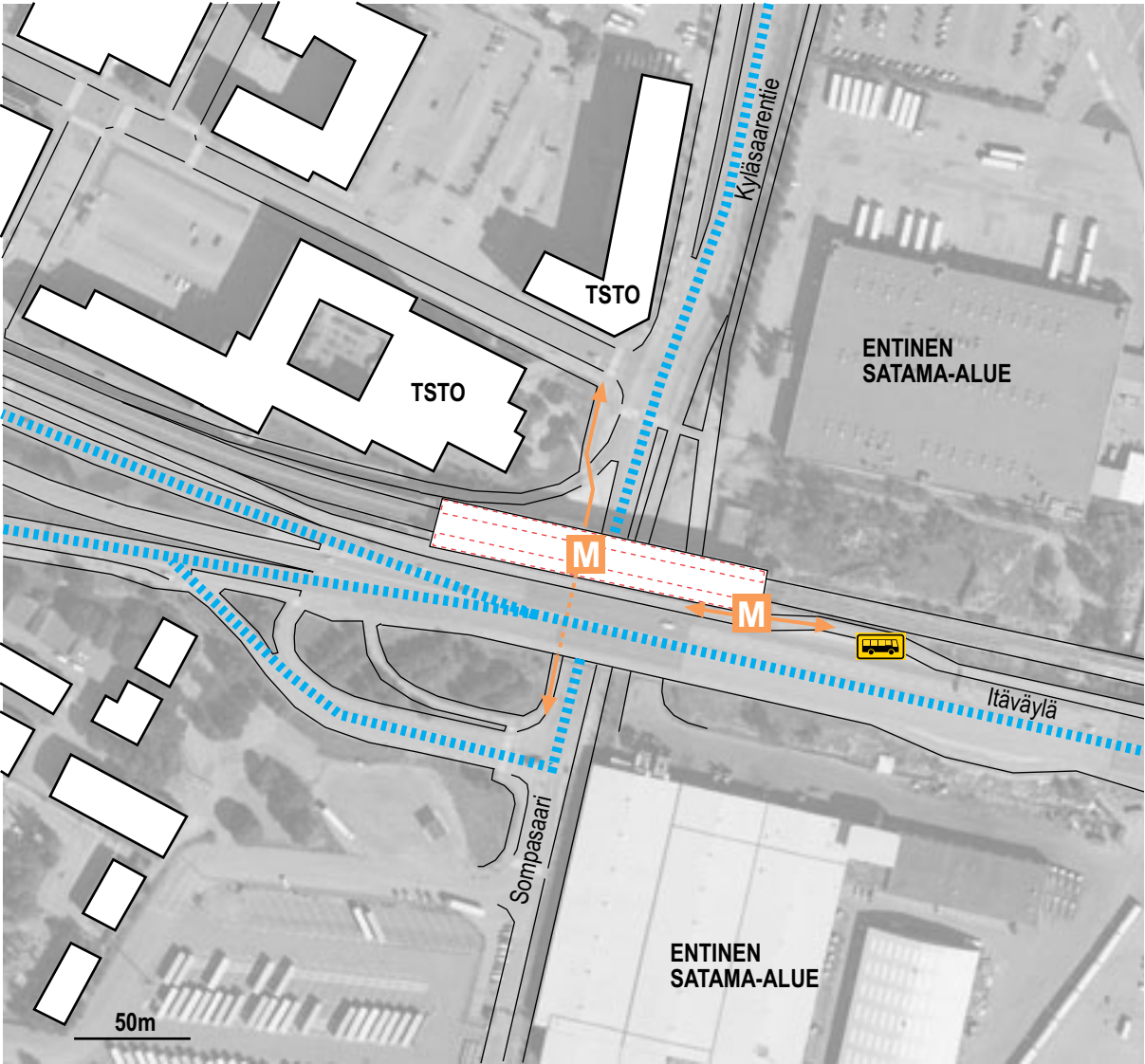
Asemaympäristö

Ympäristö on liikenteen leimaama ja epäviihtyisä. Rakennuskanta on toimistoja, asutusta ei ole. Saatopaikat puuttuvat, samoin kaikki palvelut. **Yleisarvosana 5.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 6

Mahdollisuudet parantamiseen

- portaikon välitasanteiden liittäminen ympäristön maankäytön tuottamiin mahdollisiin uusiin kulku-reitteihin 2. kerroksen tasolla
- alueen yleinen aktivoituminen ja palveluiden syntyminen entiselle satama-alueelle



Arvo- sana	6	Asukasmäärä ympäristössä	
		Matkustajamäärä	
Hälytysten määrä	20	Vuorotiheys	
		Häiriöttömyys	



Kulosaari

Asemalaituri

Junia 24 vuoroa/h. Laiturille on kulku vain toisesta päästä. Katokset ovat runsaat ja seinämät suojaavat tuulelta ja osin myös Itäväylän melulta. Laiturialueelle ei näe ympäristöstä. Alkuperäiset laiturirakenteet ovat hieman kuluneita eikä laiturin ole kovin siisti. **Yleisarvosana 8.**

Asemahalli

Asemahalli on pieni ja sijaitsee alikulkutunnelin kupeessa. Hallissa on kiosk, joka suljetaan klo 21. **Yleisarvosana 8.**

Pohjoinen asemaympäristö

Ympäristö on rauhallisen puistomainen, asuinrakennuksia on kadun toisella puolella. Ohikulkuliikenne on hiljaista. Bussiliikennettä ei ole. Alueella on liityntäpysäköintipaikkoja. **Yleisarvosana 8.**

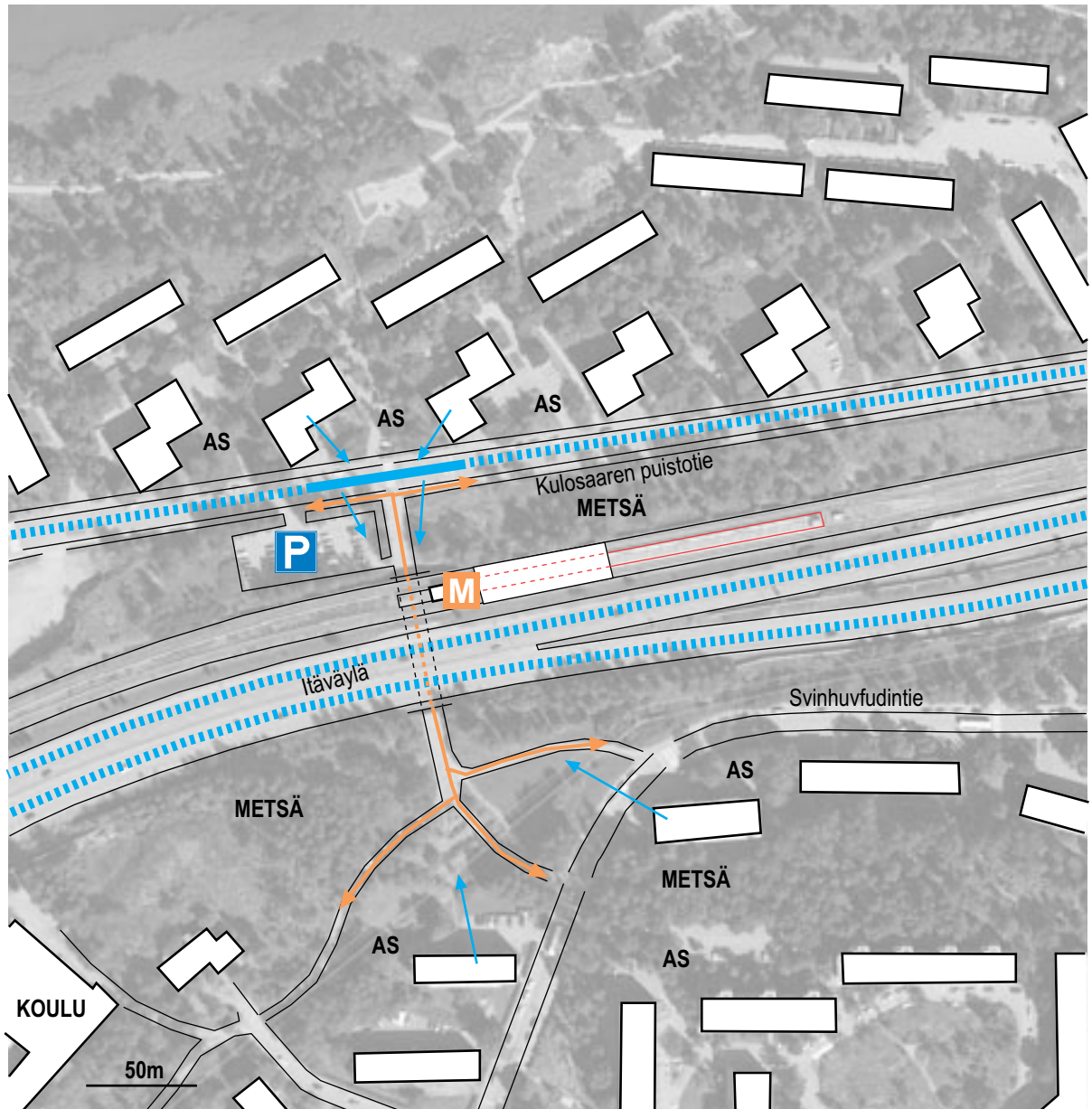
Eteläinen asemaympäristö

Alikulku johtaa erittäin pitkän, Itäväylän alittavan tunnelin kautta puistoon. Tunneli on harmaata betonia ja huonokuntoinen. Sitä on elävöitetty koululaisten taideteoksien (v. 2007). Hiljaiselta kadulta on näkyvyys osalle puistoa, mutta ei tunneliin. Bussiliikennettä ei ole. Lähistön kerrostaloista on rajoitettu näkyvyys alueelle. **Yleisarvosana 6.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8.

Mahdollisuudet parantamiseen

- asuntorakentaminen aseman läheisyydessä lisäisi kontrollia
- kioskin aukioloajan jatkaminen
- väistöreitit rakentaminen laiturin toiseen päähän



Arvo- sana 8	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ○ ○
	Matkustajamäärä	● ● ○ ○ ○
Hälytysten määrä 24	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
	Häiriöttömyys	● ● ● ○ ○



Herttoniemi

Asemalaituri

Junia 24 vuoroa/h. Laiturille ei näe ympäristöstä. Portaat ja tekniset tilat peittävät näkyvyyttä laiturialueen eri osien välillä. Asema on suojaisa, mutta ajan saatossa kulunut ja osin epäsiisti. Laituri jatkuu jonkin matkaa tunnelina eteläiseen uloskäyntiin. **Yleisarvosana 8.**

Asemahalli

Asemahallin keskellä on umpiseinäinen kiosk, joka estää näkyvyyden hallin eri osista toiseen. Myöskään ympäristöstä ei näe sisälle teräsverkolla suojattujen ikkunoiden läpi. Kiosk on avoinna klo 22.30 saakka, mutta siitä ei näe kuin osaan hallista. **Yleisarvosana 8.**

Itäinen asemaympäristö (bussiterminaali)

Liityntäliikennettä on runsaasti, 40 vuoroa/h. Ohikulkuliikenne on muutenkin vilkasta. Näkyvyyttä on myös ympäristön asunnoista. Alueella on yksi ravintola. Kaupunkikuva on liikennepainotteinen eikä erityisen siisti. Metroaseman ympärillä on avointa tilaa, joka houkuttelee laitapuolen väkeä. Asemalla on kuljettajien taukotila, mutta peililasi-ikkunat eivät luo mielikuvaa valvonnasta. **Yleisarvosana 9.**

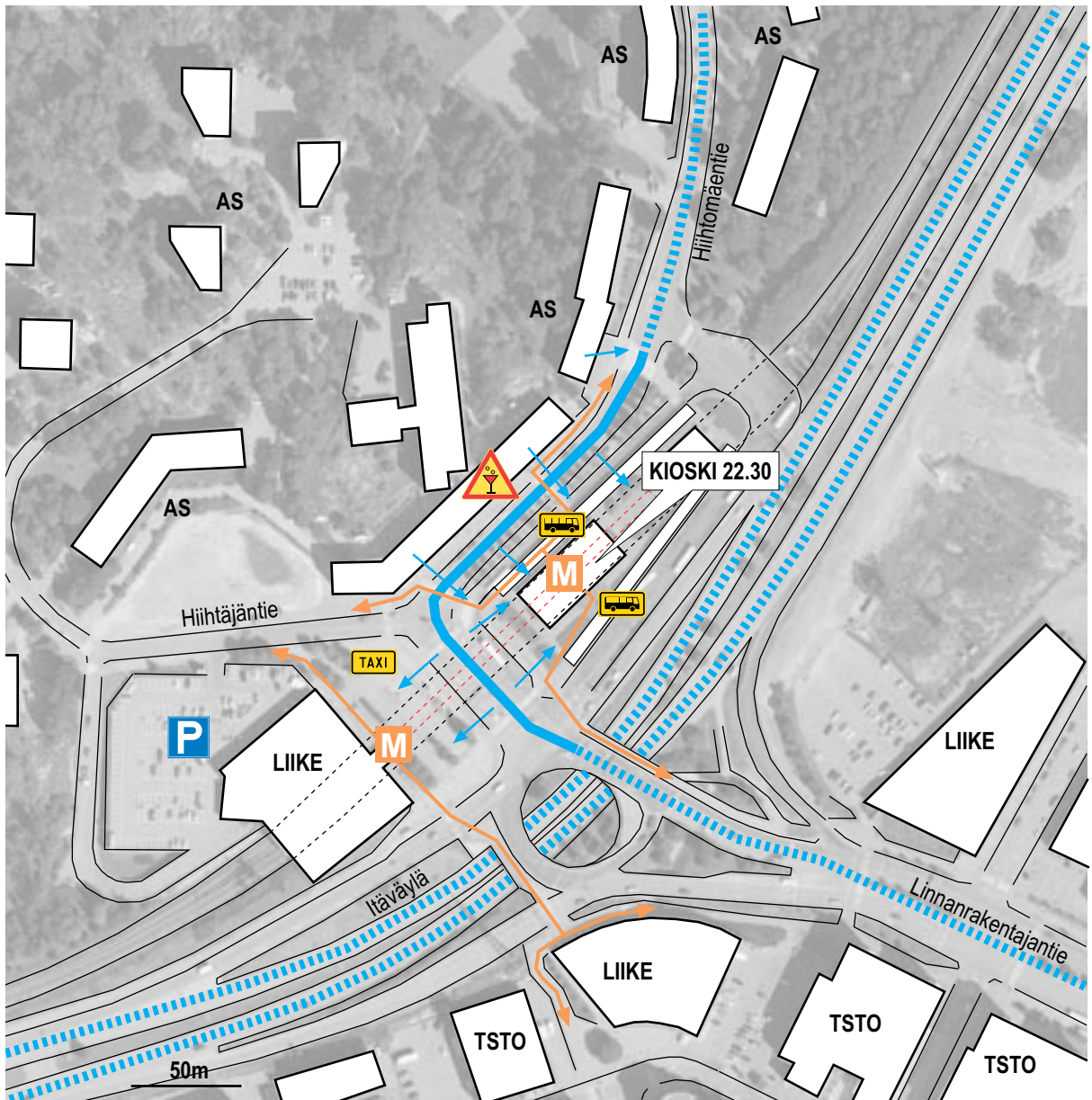
Läntinen asemaympäristö (K-Hertta)

Alueella on jäänteitä vanhoista ajoradoista, ja laaja asfalttikenttä vaikuttaa ankealta. Kaupan edessä on alkoholin nauttimiskielto, mikä ohjaa tätä toimintaa metroaseman sisäänkäynnin lähelle. Alue on kuitenkin kadulta selkeästi näkyvissä. Taksiasema sijaitsee myös vieressä. **Yleisarvosana 8.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- asemaa ollaan jo uudistamassa kokonaisuutena
- merkittävimmät puutteet perustuvat katvealueisiin laiturialueella ja asemahallissa, vilkas liikenne tuo itsessään voimakkaan valvonnan



Arvo- sana 8	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ○ ○
	Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä 192	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
	Häiriöttömyys	● ● ● ○ ○



Siilitie

Asemalaituri

Junia 24 vuoroa/h. Laituri on kokonaisuudessaan katettu. Toisella sivulla on kallioseinä, toisella lasiseinä, joka on maalattu harmaaksi töhryjen vuoksi. Rakenteet eivät rajoita näkyvyyttä laiturialueella. Asemalaiturille ei näe ympäristöstä. Laiturille kulku on vain sen toisesta päästä. Kunto on välttävä ja siisteys osin tästä johtuen heikohko. **Yleisarvosana 8.**

Asemahalli

Pieni asemahalli sijaitsee laiturin päässä. Siellä on kiosk, avoinna klo 20 saakka, sekä jonkin verran katvepaikkoja. **Yleisarvosana 7.**

Asemaympäristö

Asema sijaitsee pienellä liityntäpysäköintiin käytettävällä aukiolla. Kaupunkimaisemaa hallitsevat metron ja Itäväylän sillat, muutoin miljö on 1950-luvulle tyypillistä kerrostaloaluetta. Liityntäpysäkeillä on 7 vuoroa/h. Pyöräpysäköinti on katvepaikassa metroaseman portaiden alla. Asunnoista on näkyvyys alueelle, samoin sivuavilta, melko vilkkailta kaduilta. **Yleisarvosana 8.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- yleinen siistiminen
- kioskin aukioloajan pidentäminen
- uloskäynnin järjestäminen laiturin toiseen päähän



Arvo- sana	8	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ○ ○ ○
		Matkustajamäärä	● ● ● ● ○
Hälytysten määrä	44	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
		Häiriöttömyys	● ● ● ● ○



Itäkeskus

Asemalaituri

Junia 24 vuoroa/h. Laitureille ei näy ympäristöstä. Sisäänkäyntejä on kaksi, läntinen bussiterminaaliin ja itäinen kauppakeskukseen ja Tallinnanaukiolle. Laitureilta nousevat porrasrakenteet aiheuttavat näkemäesteitä osassa laiturialuetta. Halli antaa tummasävyisenä ja muodoltaan laakean matalana hämärän vaikutelman. Kunto ja siisteys ovat tyydyttäviä. **Yleisarvosana 8.**

Asemahalli

Halliin on heikko näkyvyys ulkopuolelta. Avarassa ja selkeässä hallissa on yksittäisiä katvepaikkoja. Liikennelaitoksen palvelupiste on auki vain päivisin, hallin kioskki sulkeutuu klo 22. Halli on tyydyttävässä kunnossa ja yleisilmeeltään siisti. **Yleisarvosana 9.**

Läntinen asemaympäristö (bussiterminaali)

Metroaseman ympärillä on bussiterminaali (14 lähtöä/h), jonka yhteydessä on taksiasema. Aukion laidalla sijaitsee poliisiasema. Ympäristön ilme on melko ankea. Saattoliikenne ei pääse terminaali-alueelle. Pysäköinti on hallissa, johon on käynti myös suoraan idän suunnan metrolaiturilta. Aukiolla on ravintoloita, alueen siisteys on välttävä. **Yleisarvosana 9.**

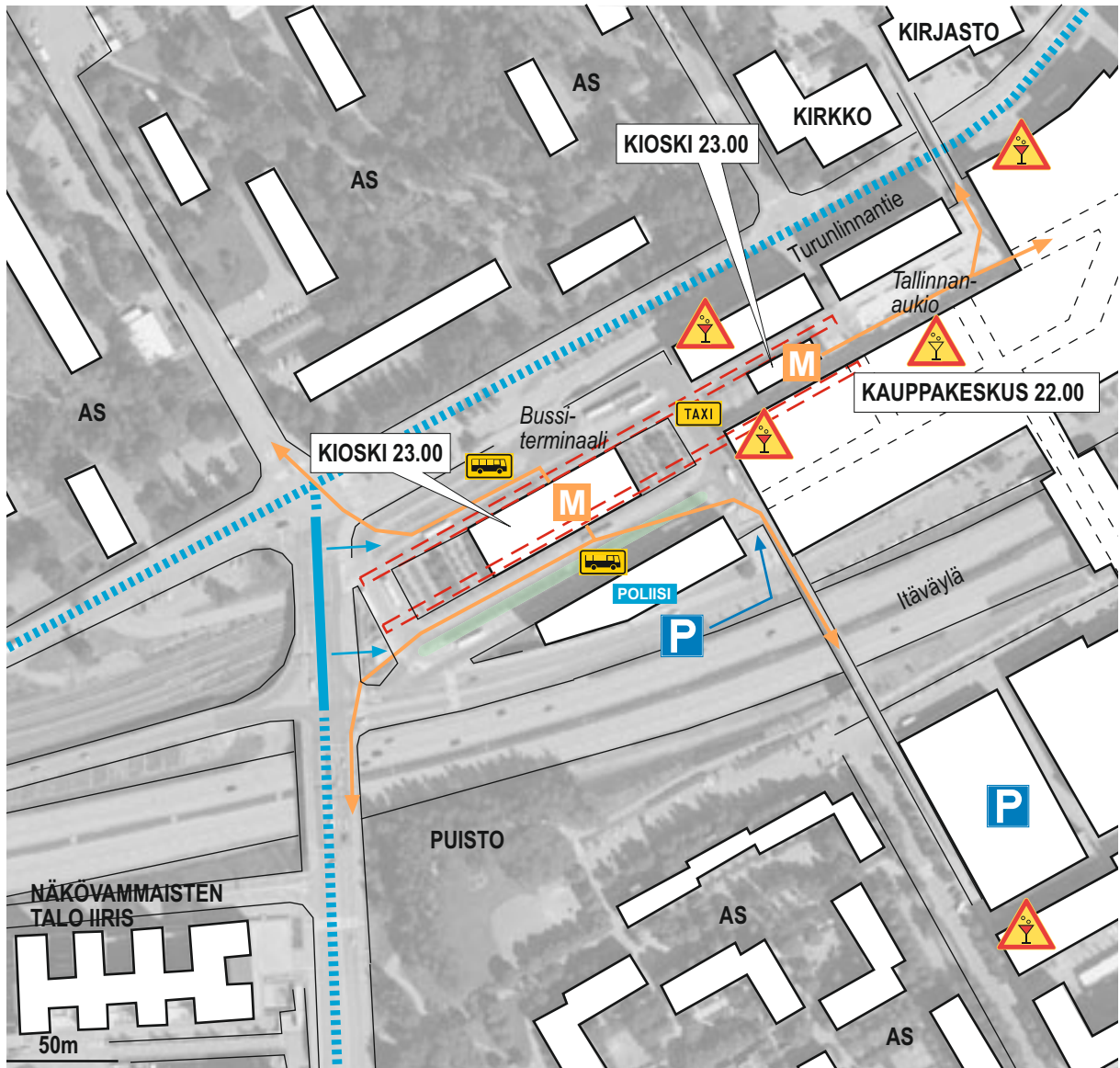
Itäinen asemaympäristö (Tallinnanaukio)

Tallinnanaukion ympäristö on liikerakennuksia. Pääkaduilta näkyvyys on heikko ja jalankulkuliikenne aukion poikki on liikkeiden sulkemisajan jälkeen melko vähäistä ja perustuu lähinnä joukkoliikennematkustajiin. Alueella on useita ravintoloita. Aukiota ympäröivä rakennuskanta on 1980-luvulta, mutta aukion korjaustoimet ovat kohentaneet ympäristöä ja torin ilme on siistiytynyt. **Yleisarvosana 7.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- laiturihallin ilmeen kohentaminen ja avartaminen
- bussiterminaalin ilmeen kohentaminen
- Tallinnanaukion sosiaalisen kontrollin heikkous iltaisin vaatii huomiota



Arvo- sana 8	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ○ ○
	Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä 131	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
	Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Myllypuro

Asemalaituri

Junia 12 vuoroa/h. Laituri sijoittuu ratakuiluun, se on siten hyvin suojainen, mutta siihen ei juurikaan näe ympäristöstä. Laituri on kokonaisuudessaan katettu ja sen osien välillä on hyvä näkyvyys. Kunto ja siisteys ovat välttävällä tasolla. Molemmista laiturin päistä on uloskäynti. **Yleisarvosana 8.**

Asemahalli

Läpikuljettava asemahalli sijaitsee katutasolla, laituritason yläpuolella eteläisen sisäänkäynnin yhteydessä. Ympäristöstä ei näe asemahalliin, hallissa ei ole katvepaikkoja. Hallissa on kiosk, joka on avoinna kello 22 saakka. **Yleisarvosana 8.**

Eteläinen asemaympäristö

Aseman vieressä on liikuntakeskus Liikuntamyly, joka on avoinna kello 22 saakka. Myllypuroa kiertävä kokoojakatu Myllypurontie sivuaa asema-aukiota, kadun toisella puolella on taksiasema. Noin 100 m etäisyydellä on Myllypuron ostoskeskus, jossa on lukuisia anniskeluravintoloita. **Yleisarvosana 8.**

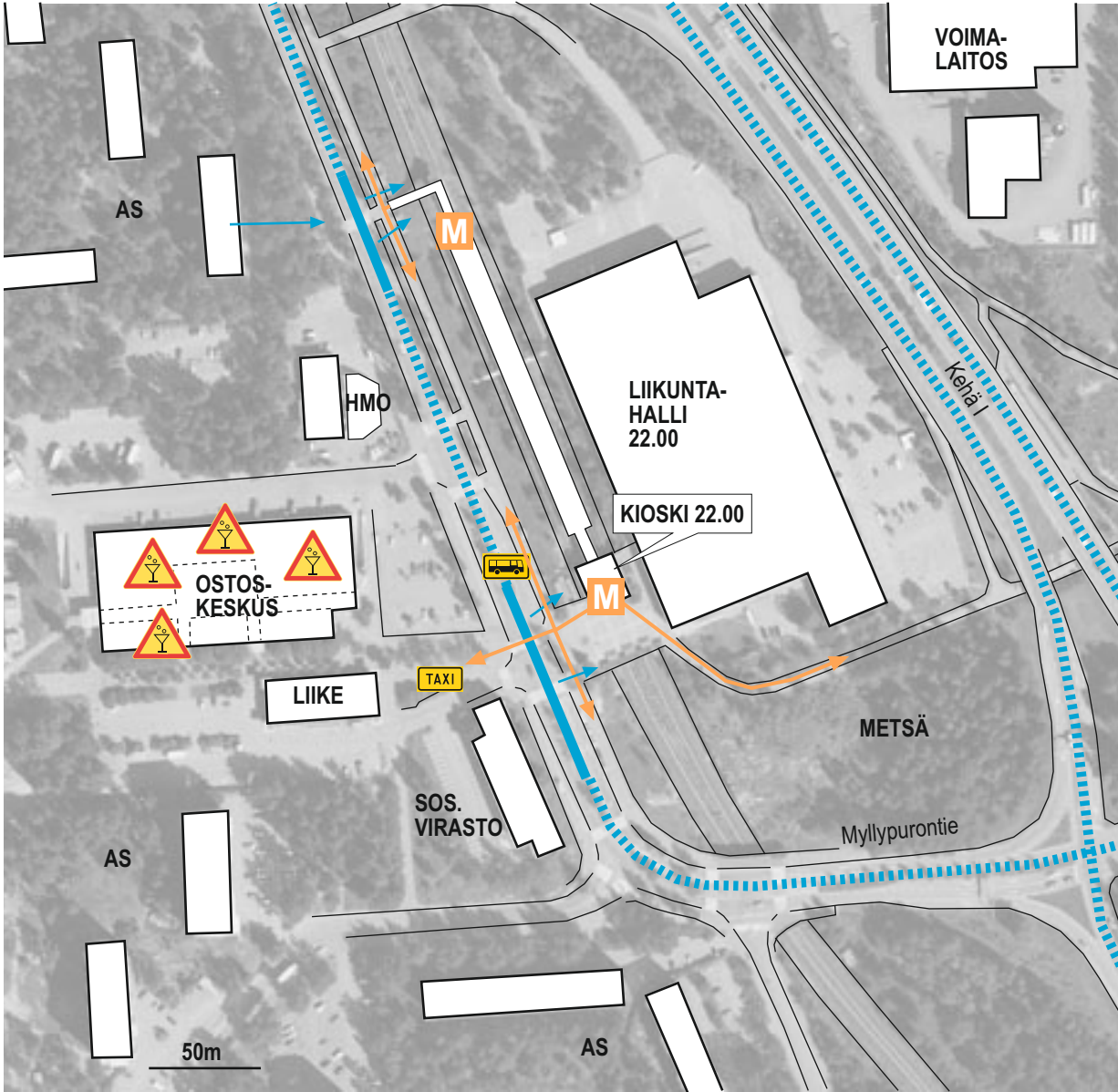
Pohjoinen asemaympäristö

Laiturilta nousee portaikko kadunvarteen. Paikalla ei ole palveluja. Sosiaalisesta kontrollista vastaa kokoojakadun liikenne ja asuintalo noin 50 metrin etäisyydellä. Reitti portaikon ja sillan kautta on jonkin verran sokkeloinen, kunto ja siisteys välttäviä. **Yleisarvosana 6.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8.

Mahdollisuudet parantamiseen

- aseman kunnostaminen kauttaaltaan viihtyisyyden parantamiseksi
- näkyvyyden parantaminen pohjoisessa portaikossa ja asemahallissa



Arvo- sana	8	Asukasmäärä ympäristössä	
		Matkustajamäärä	
Hälytysten määrä	62	Vuorotiheys	
		Häiriöttömyys	



Kontula

Asemalaituri

Junia 12 vuoroa/h. Laiturihalli sijaitsee katutason alapuolella kiinteästi ostoskeskukseen liittyvänä. Laiturille ei näe ympäristöstä. Portaat nousevat laiturin molemmista päistä, ja lisäksi laiturille on rakennettu vastikään uusi uloskäynti lähes sen keskivaiheille. Kaksi läntistä portaikkoa sulkevat näkymiä laiturin eri osien välillä. Halli on suojainen, mutta melko kulunut. **Yleisarvosana 7.**

Itäinen asemahalli ja asemaympäristö

Asemahallissa on kiosk (sulkeutuu klo 21) ja siitä on myös yhteys viereiseen elintarvikeliikkeeseen. Ulkoa ei näe halliin, mutta itse halli on selkeä eikä siinä ole katveja. Hissi sijoittuu hankalasti keskelle laiturille johtavaa kulkuväylää. Halli on uusittu äskettäin ja se on valoisa ja viihtyisä. Uloskäynti johtaa ostoskeskuksen jalankulkukäytävälle, joiden varsilla on lukuisia ravintoloita. **Yleisarvosana 8.**

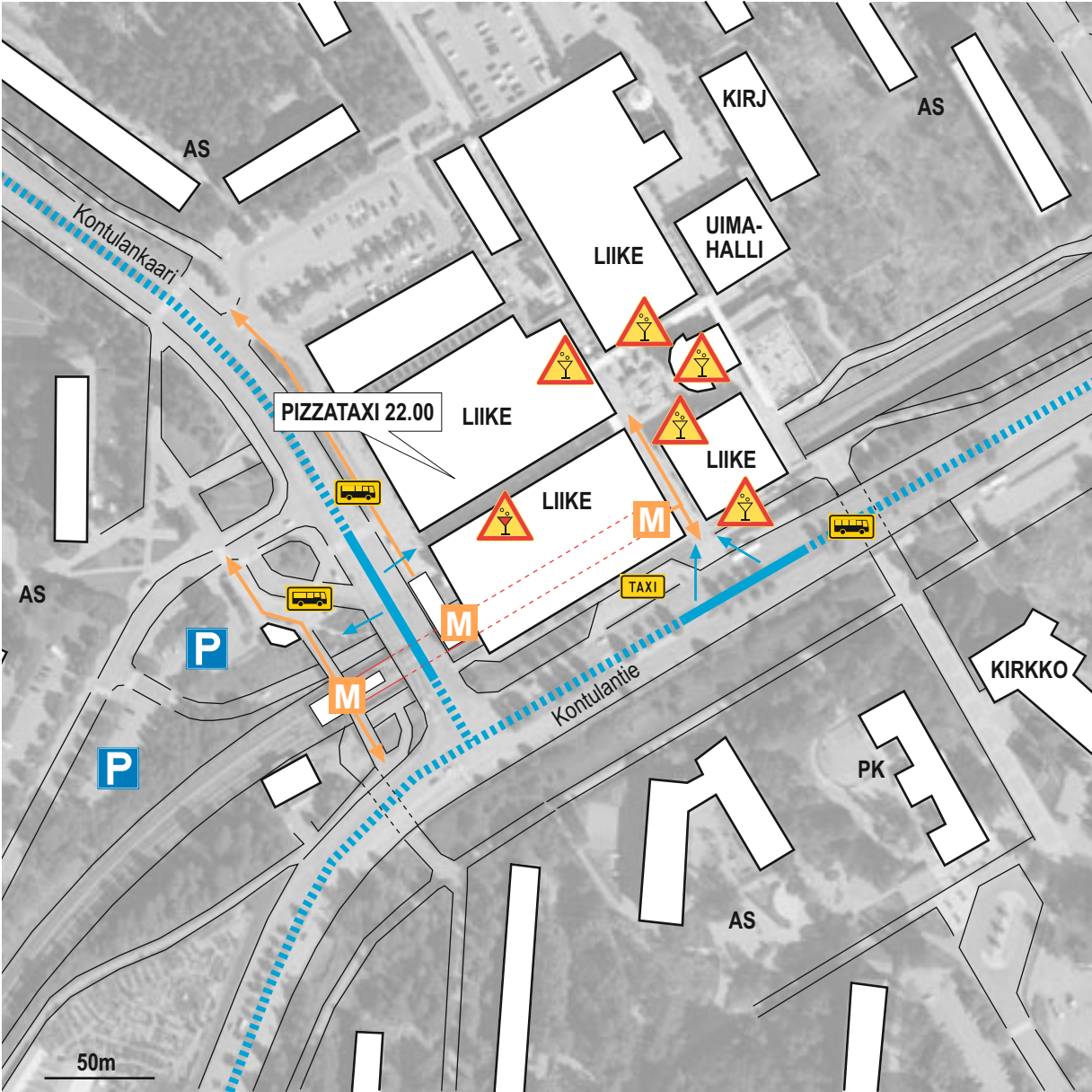
Läntinen asemahalli ja asemaympäristö

Portaikko nousee Kontulankaaren laidalla sijaitsevaan lasiseinäiseen asemahalliin, jonne ulkoa on hyvä näkyvyys. Viereinen kiosk sulkeutuu klo 21, läheinen pizzataksi klo 22. Kontulankaarella on vilkas ohikulkuliikenne. Kontulankaaren toisella puolella on vanha sisäänkäynti, jossa keskelle sijoitettu hissi luo katvealueita ja lisää ahtautta. Vanhan sisäänkäynnin tuntumassa on pieni bussiterminaali (12 vuoroa/h), jonka kiosk on suljettu (oli ennen auki klo 24 saakka). Kiosk on huonokuntoinen ja töhritty. **Yleisarvosana 8.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- kioskien aukioloajan jatkaminen
- asemalaiturin optinen avartaminen
- vanhan läntisen sisäänkäynnin parantaminen ja mahdollinen siirto lännemmäksi liittyen samanaikaiseen sosiaaliseen kontrollia lisäävään asuntorakentamiseen metroradan ja Keinulaudantien varrella nykyisen bussiterminaalin ja liityntäpysäköinnin alueella



Arvo- sana 8	Asukasmäärä ympäristössä	
	Matkustajamäärä	
Hälytysten määrä 64	Vuorotiheys	
	Häiriöttömyys	



Mellunmäki

Asemalaituri

Junia 12 vuoroa/h. Asema sijoittuu rinteeseen siten, että sen läntinen pää on maanpinnan yläpuolella ja itäinen alapuolella. Poistuminen on mahdollista laiturin molemmista päistä. Laiturihalli on katettu ja suojattu pääosin lasiseinillä. Rakenteet mahdollistavat hyvän näkyvyyden pitkin laituria, mutta ulkopuolelta ei laiturille näe. Halli on pinnoiltaan hieman kulunut. **Yleisarvosana 8.**

Läntinen asemahalli ja asemaympäristö

Laiturilta laskeudutaan portaat pieneen, hieman ränsistyneeseen asemahalliin, jossa on ollut kiosk. Kioski on nyt suljettu. Näkyvyys ympäristöstä asemahalliin on heikko. Aseman edustalla on taksiasema ja vilkas bussiterminaali, 20 vuoroa/tunti. Saattoliikenne ei pääse asemalle. Aukiota reunustavat kaupunginosan kokoojakadut sekä liikerakennukset kauppa ja ravintola sekä päiväkot. Aukion grillikioski on auki kahteen. Ympäristö on arkkitehtuuriltaan ankeahko. Kesällä 2009 metroasemalla on käynnistynyt peruskorjaus, jossa asemahalli ja kioski uudistetaan täysin. **Yleisarvosana 8.**

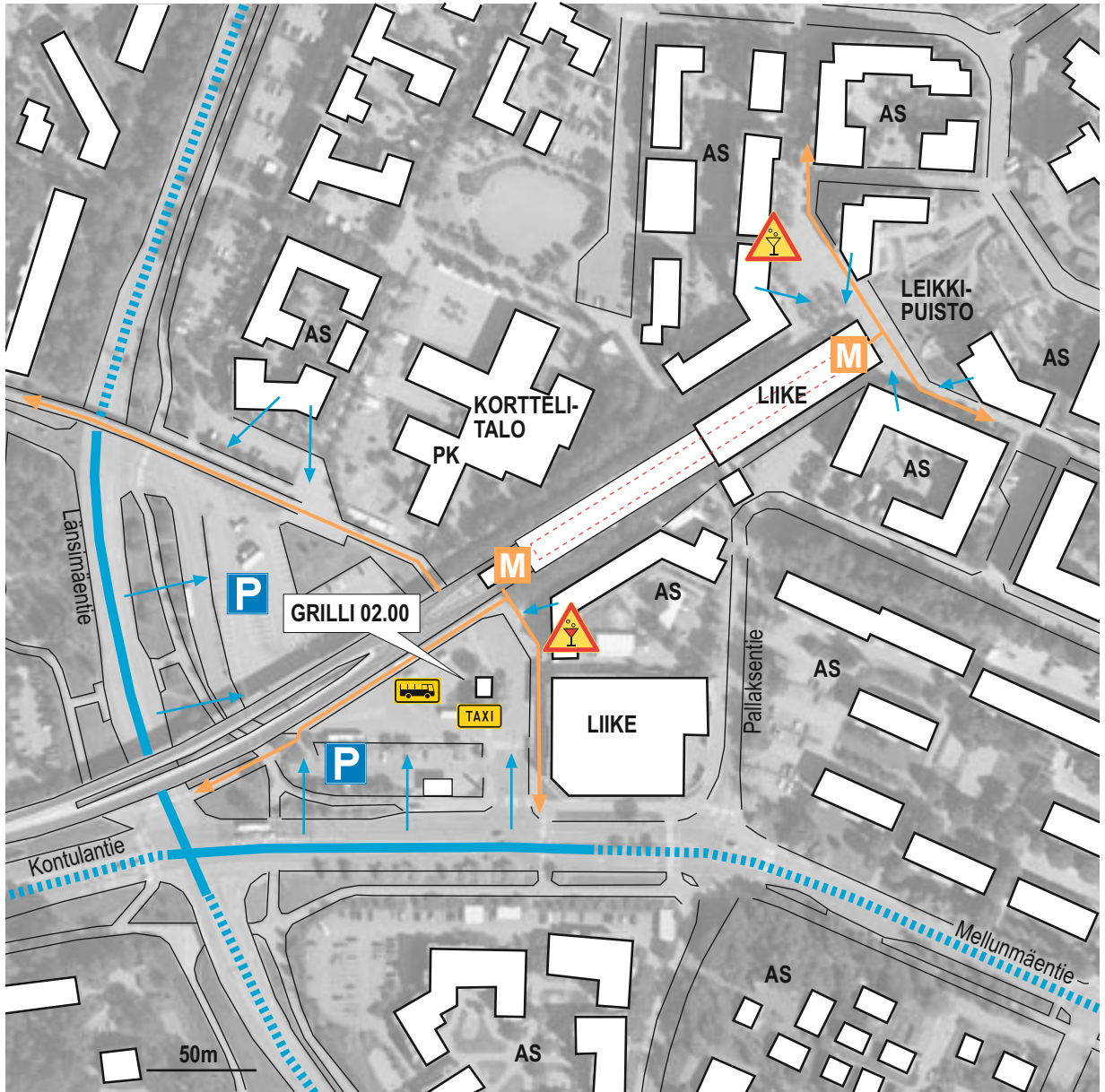
Itäinen asemahalli ja asemaympäristö

Laiturilta nouseaan portaat asemahalliin, josta on käynti parturiin sekä lähikauppaan ja kioskiin, jotka ovat auki klo 21 saakka. Läheisen kerrostalon alakerrassa on yksi ravintola sekä pikkuliikkeitä. Asemahallin ympäristö on jalankulkualuetta, jonka ympärillä on kerrostaloja. Aivan aseman edessä on lasten leikkipaikka. Ympäristö vaikuttaa kodikkaalta ja korkeuserojen ansiosta ilmeikkäältä. Rakennuskannasta metroasema erottuu muita huonokuntoisempana ja ankeana. **Yleisarvosana 9.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- käynnistetty peruskorjaus luo kohentanee metroaseman ulkoisista ilmettä ja voi luoda edellytyksiä parantaa myös palveluja esim. kioskimyyntin kautta



Arvo- sana 8	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
	Matkustajamäärä	● ● ● ● ○
Hälytysten määrä 211	Vuorotiheys	● ● ● ● ○
	Häiriöttömyys	● ○ ○ ○ ○



Puotila

Asemalaituri

Junia 12 vuoroa/h. Asemahalli on maan alla, yksi sivu avautuu likaantuneiden ikkunoiden kautta vieriselle kevyen liikenteen väylälle. Pilarit ovat melko järeitä. Kunto on kohtuullinen. Tila on kuitenkin suojaista. **Yleisarvosana 8.**

Asemahalli

Laiturilta nouseaan läpikuljettavaan pieneen asemahalliin, johon ei juuri näe ympäristöstä. Hallissa oleva kioskki sulkeutuu klo 21. Sisätilassa on katvepaikkoja. Suojaisuus ja siisteys voi kääntyä heikkoudeksi katvepaikkojen ja vähäisen kontrollin vuoksi. **Yleisarvosana 6.**

Itäinen asemaympäristö

Asemahalli sijaitsee asuinkorttelin ja koulun vieressä. Autoliikennettä ei ole liityntäpysäköintiä lukuun ottamatta. Ympäristö on siisti. **Yleisarvosana 8.**

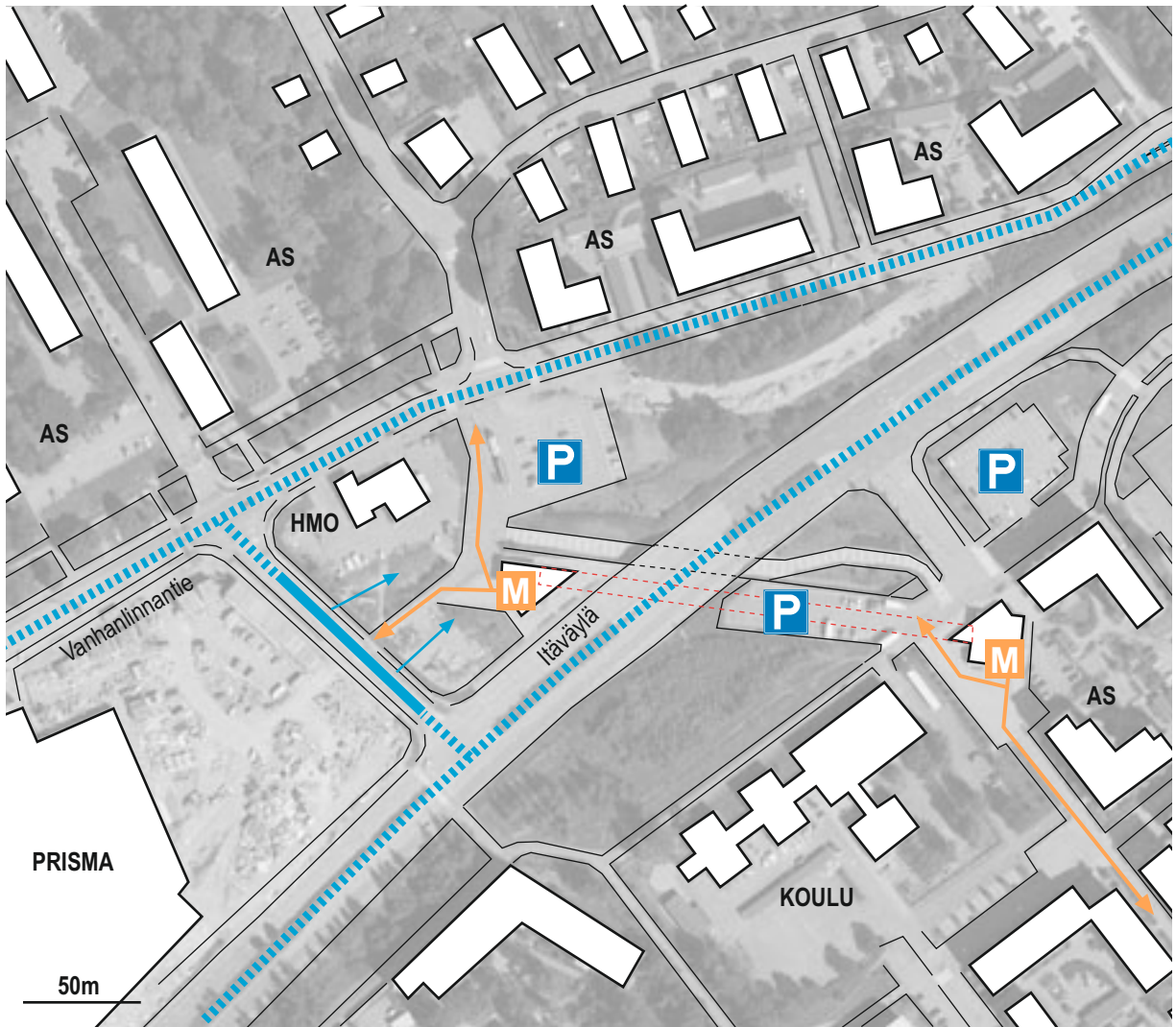
Läntinen asemaympäristö

Portaat johtavat pieneen sisäänkäyntihalliin, jossa ei ole palveluja. Asema sijaitsee nykyisellään auto- maattiasemaksi muuttuneen huoltamon takapihalla, pysäköintialueen vieressä. Uusi Prisma-market on noin 250 metrin päässä. Viereisille kaduille on matkaa noin 60–70 metriä. Saattoliikenne sujuu ja pyöräpaikkoja on. Lähimmät asunnot ovat melko kaukana, yli 100 m etäisyydellä. Ympäristö on avoin ja keskeneräinen. **Yleisarvosana 6.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 7

Mahdollisuudet parantamiseen

- maankäytön uudistuminen läntisen sisäänkäynnin ympäristössä
- likaantuneen lasiseinän puhdistaminen tai poistaminen kevytliikenneväylän ja asemahallin välistä näköyhteyden avaamiseksi
- asemahallin turvallisuussaneeraus oleskeluun houkuttavien katvepaikkojen poistamiseksi, kioskin aukioloajan jatkaminen



Arvo- sana 7	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ○
	Matkustajamäärä	● ● ● ○ ○
Hälytysten määrä 32	Vuorotiheys	● ● ● ● ○
	Häiriöttömyys	● ● ● ● ○



Rastila

Asemalaituri

Junia 12 vuoroa/h. Koko laiturialue on lasikatteinen. Toinen sivusta on avoin, toinen on kallioseinämä. Lasiseinän takana on kevyen liikenteen väylä. Laiturille ei juurikaan näe ympäristöstä. Laiturialueen ilme on miellyttävä, se on hyvin säältä suojattu ja siisteys hyvä. **Yleisarvosana 7.**

Asemahalli

Asemahalliin nouseaan portaita laituritasolta. Näkyvyys lasiseinäiseen halliin on ympäristöstä hyvä, eikä katveja ole. Hallissa on kebabkioski, joka on avoinna klo 22 saakka. Halli on suojaisa ja ilmeeltään laadukas sekä siisti. **Yleisarvosana 10.**

Läntinen asemaympäristö

Asema sijaitsee sitä kiertävien katujen keskellä. Kaduilla on bussipysäkkejä, (1 vuoro/h). Saattopaikkoja ei ole, mutta hiljaiset pysäkit sopivat tähän käyttöön. Polkupyöräpaikat on katettu. Sosiaalista kontrollia tuo ohiajavan liikenteen ohella asemahallin kebab-kioski sekä viereinen ABC Deli-huoltamo, joka on avoinna 6–24. **Yleisarvosana 9.**

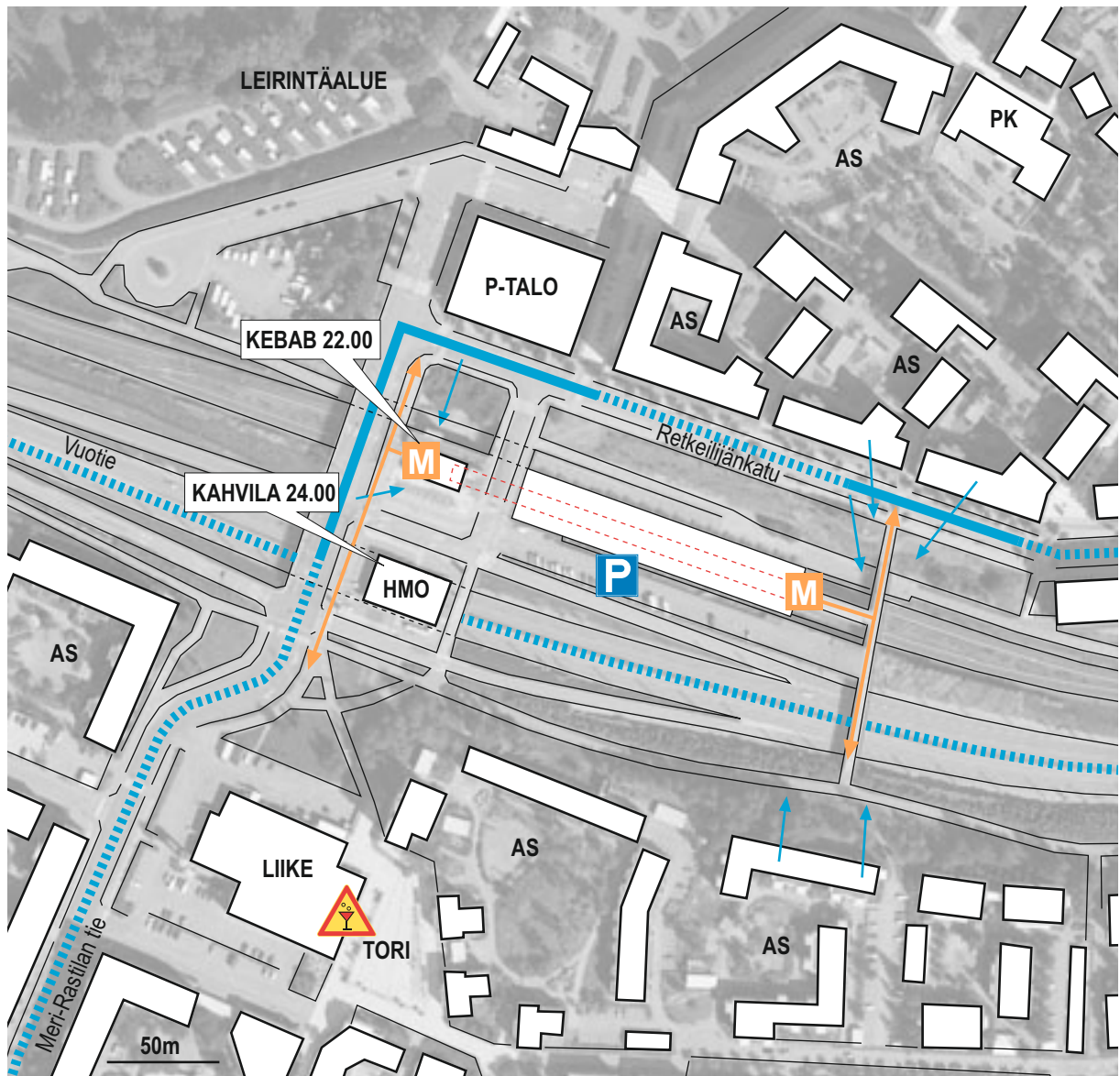
Itäinen asemaympäristö

Portaat nousevat metroradan ylittävälle jalankulkusillalle. Varsinaisia saattopaikkoja ei ole, polkupyöräpaikat ovat kattamattomia. Reitit ovat selkeitä, ja lähiönmäinen ympäristö siisti. Lähimmät asunnot ovat noin 60 m etäisyydellä. **Yleisarvosana 7.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- läsnäolon lisääminen laiturialueella, mikä käytännössä lienee mahdollista vain vuoroväliä tihentämällä
- itäisessä asemaympäristössä pienimuotoinen asuntorakentaminen metroradan ja Retkeilijäntien välissä



Arvo- sana	8	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
		Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä	45	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
		Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Vuosaari

Asemalaituri

Junia 12 vuoroa/h. Laiturihalli on kokonaisuudessaan katettu lasilla ja suojattu verkkoseinin. Halli on valoisa ja suojaista, rakenteet eivät aiheuta katveja. Vuotien melu kantautuu sisälle. Laitureilta poistumisreitit sekä etelä- että pohjoispäässä. Laiturille ei näe ympäristöstä. Kunto on hyvä ja siisteys mallikelpoinen. **Yleisarvosana 9.**

Asemahalli

Läpikuljettava asemahalli sijaitsee katutasolla, laituritason yläpuolella. Halli on valoisa ja edustavakin. Halli on puolilämmin, hyväkuntoinen ja erittäin siisti. Hallissa sijaitseva kioskki on avoinna klo 22 saakka. Halliin on lasiseinän kautta näköyhteys viereisestä bussiterminaalista. **Yleisarvosana 10.**

Itäinen asemaympäristö

Asemahalli avautuu suoraan paikallisliikenneterminaalina toimivalle kadulle, jossa ajo on kielletty muilta kuin busseilta ja takseilta. Pysäkeillä on vilkas liikenne (vuoroja 22 kpl/h). Alueen eteläosiin on näkymät viereisistä kerrostaloista. Saattoliikenne pääsee molemmista suunnista noin 120 m päähän. Ympäristö on hyväkuntoinen ja siisti. **Yleisarvosana 10.**

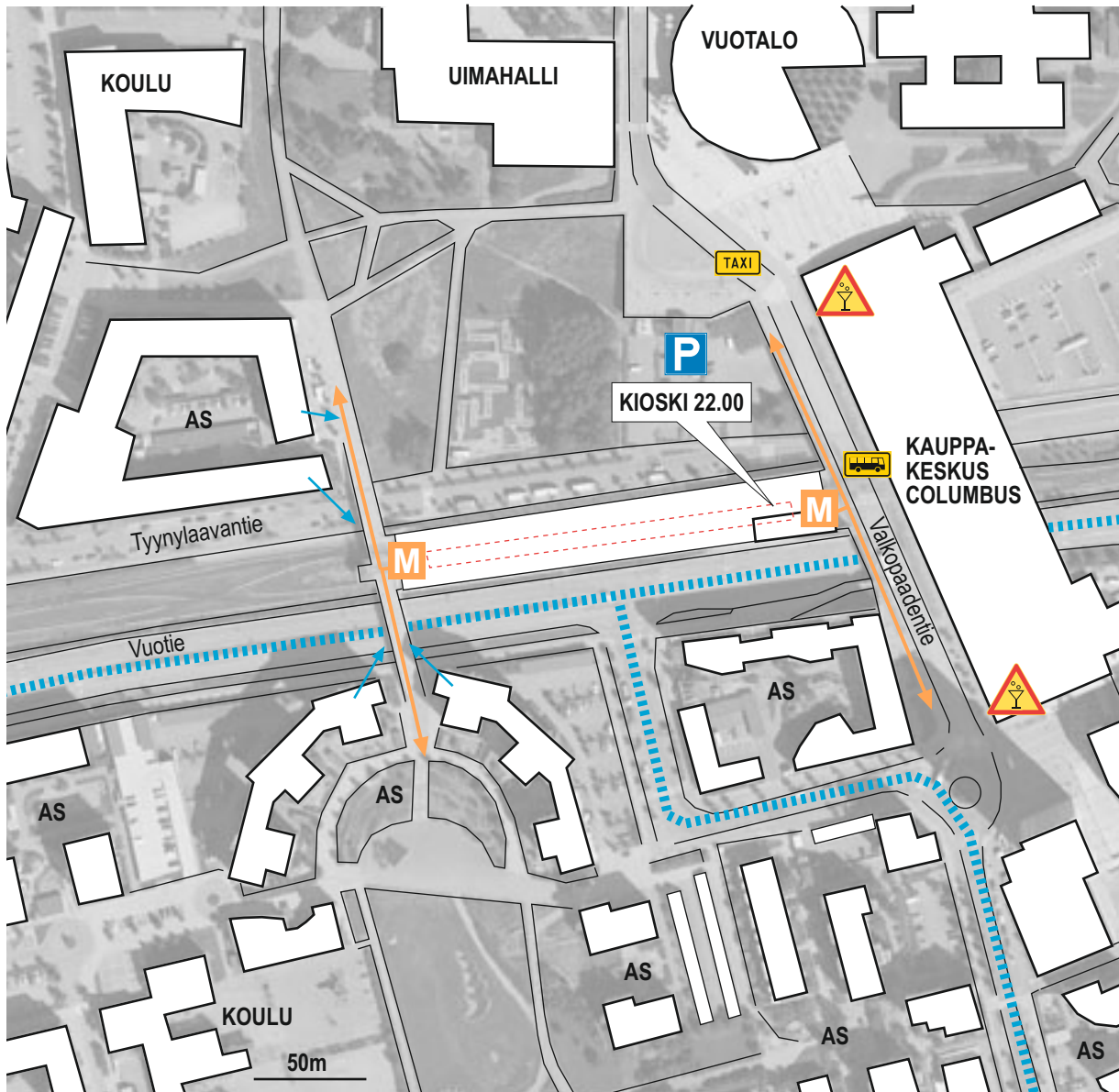
Läntinen asemaympäristö

Avara portaikko nousee raiteet ylittävälle kevyenliikenteen raitille. Sillalla on runsaasti kattamattomia pyöräpaikkoja. Saattoliikenne ei pääse lähelle eikä ohikulkevaa liikennettä ole. Matkustajavirrat ovat kuitenkin melko voimakkaita sillan palvellessa laajaa ja tiheästi asuttua alueen osaa. Viereisistä kerrostaloista on näkymä aseman edustalle. Rakenteet ovat hyväkuntoisia ja ympäristö siisti. **Yleisarvosana 9.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 10

Mahdollisuudet parantamiseen

- sosiaalisen kontrollin vahvistaminen läntisessä asemaympäristössä



Arvo- sana 10	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
	Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä 99	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
	Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Pasila

Asemalaituri

Junia 32 vuoroa/h + kaukojunat. Kuuden välilaiturin asema on leveä ja junaliikenne jakautuu sen eri osiin. Arkkitehtuuriltaan asema on selkeä ja näkymät ovat avaria lukuun ottamatta laiturin osaa, joka jää asemarakennuksen alle. Hissiä tarvitsevat joutuvat käyttämään tätä laiturin osaa. Laitureiden pohjoisosassa avarat ja valoisat luiskat johtavat leveään alikulkutunneliin. **Yleisarvosana 10.**

Asemahalli

Avaran asemahallin palvelut ovat runsaat. Odotukseen varatut tilat sijaitsevat kuitenkin hallin laidalla, jossa kioskimyymlät estävät suoran näkymän keskushallista. Hallin hampurilaisbaari on avoinna klo 23 saakka ja R-kioski klo 22 saakka. Lipunmyynti sulkeutuu klo 19.30. Hallin toisessa kerroksessa on anniskeluravintoloita, ne ovat kuitenkin sivussa pääasiallisista matkustajavirroista **Yleisarvosana 9.**

Eteläinen asemaympäristö (Pasilansilta)

Aseman edustan liikenne on hyvin vilkasta. Aseman edessä on taksiasema ja niukahko määrä saattoon soveltuvia pysäköintipaikkoja. Aseman sivuuttaa raitiovaunu 7 sekä lukuisia bussilinjoja. Ympäristö on avointa ratapihamaisemaa sekä toimistoja, asutusta ei ole. **Yleisarvosana 10.**

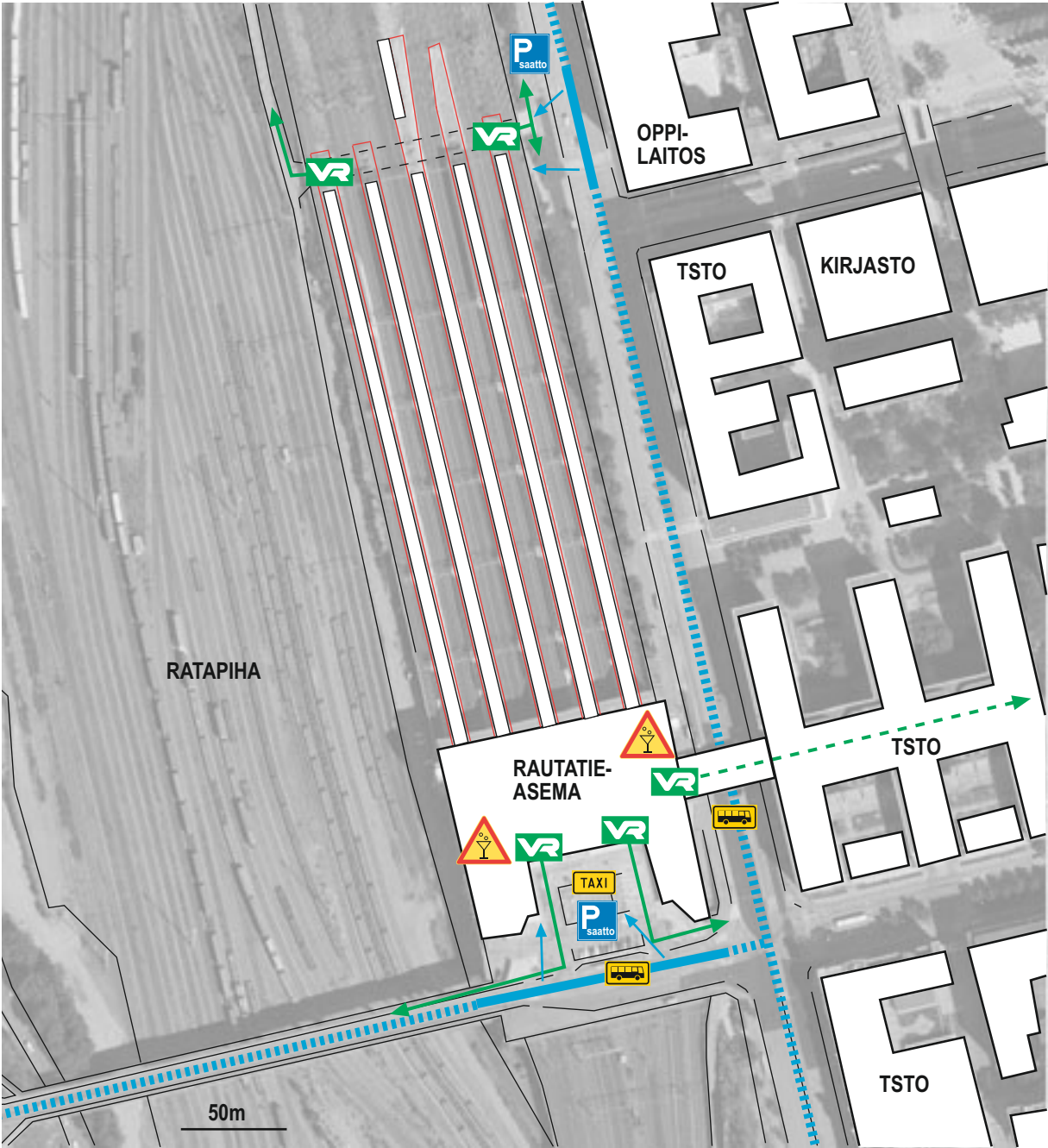
Pohjoinen asemaympäristö

Leveän ratapihan alittava kevyen liikenteen yhteys on avara ja somistettu taideteoksin. Luiskat ja kattoikkunat tuovat valoa. Tunneli liittyy itäpäässään Ratapihantiehen, jossa ei ole palvelujen tai asutuksen tuomaa kontrollia ympäristön käsittäessä oppilaitos- ja toimistorakennuksia. Ratapihantien liikenne on kohtalaisen vilkasta. Paikalla on saattopysäköintipaikkoja. Länsipäässään tunneli päättyy kevyen liikenteen väylään, joka johtaa leveän ratapihan yli Länsi-Pasilaan. Tältä reitiltä puuttuu sosiaalinen kontrolli. **Yleisarvosana 7.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 10

Mahdollisuudet parantamiseen

- sosiaalisen kontrollin parantaminen pohjoisessa alikulussa
- ratapiha-alueen kattaminen ja siihen liittyvä voimakas lisärakentaminen on turvallisuuden kannalta sekä uhka että mahdollisuus



Arvo- sana 10	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ○ ○ ○
	Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä 316	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
	Häiriöttömyys	● ● ● ○ ○



Käpylä

Asemalaituri

Junia 7 vuoroa/h. Laiturikatokset ovat keveitä eivätkä aiheuta katveja. Viereiset rakennukset ovat toimistoja. Näkymiä laiturialueelle on kevyen liikenteen raiteilta, mutta ei autoteiltä. Tuusulanväylän leveät sillat ylittävät ratapihan korkealla. Laiturit ovat erilliset, pohjoissuunnan laiturin on ratapihan laidassa. Poistumisreitit ovat sekä laiturien etelä- että pohjoispäässä. **Yleisarvosana 6.**

Eteläinen asemaympäristö

Laitureilta on porrasyhteys ratapihan ylittävälle katetulle ja suojaisalle kevyen liikenteen sillalle. Väylä johtaa lännessä teollisuusalueelle ja idässä Tuusulanväylän alitettuaan Käpylään. Alueelta puuttuu sosiaalinen kontrolli. **Yleisarvosana 5.**

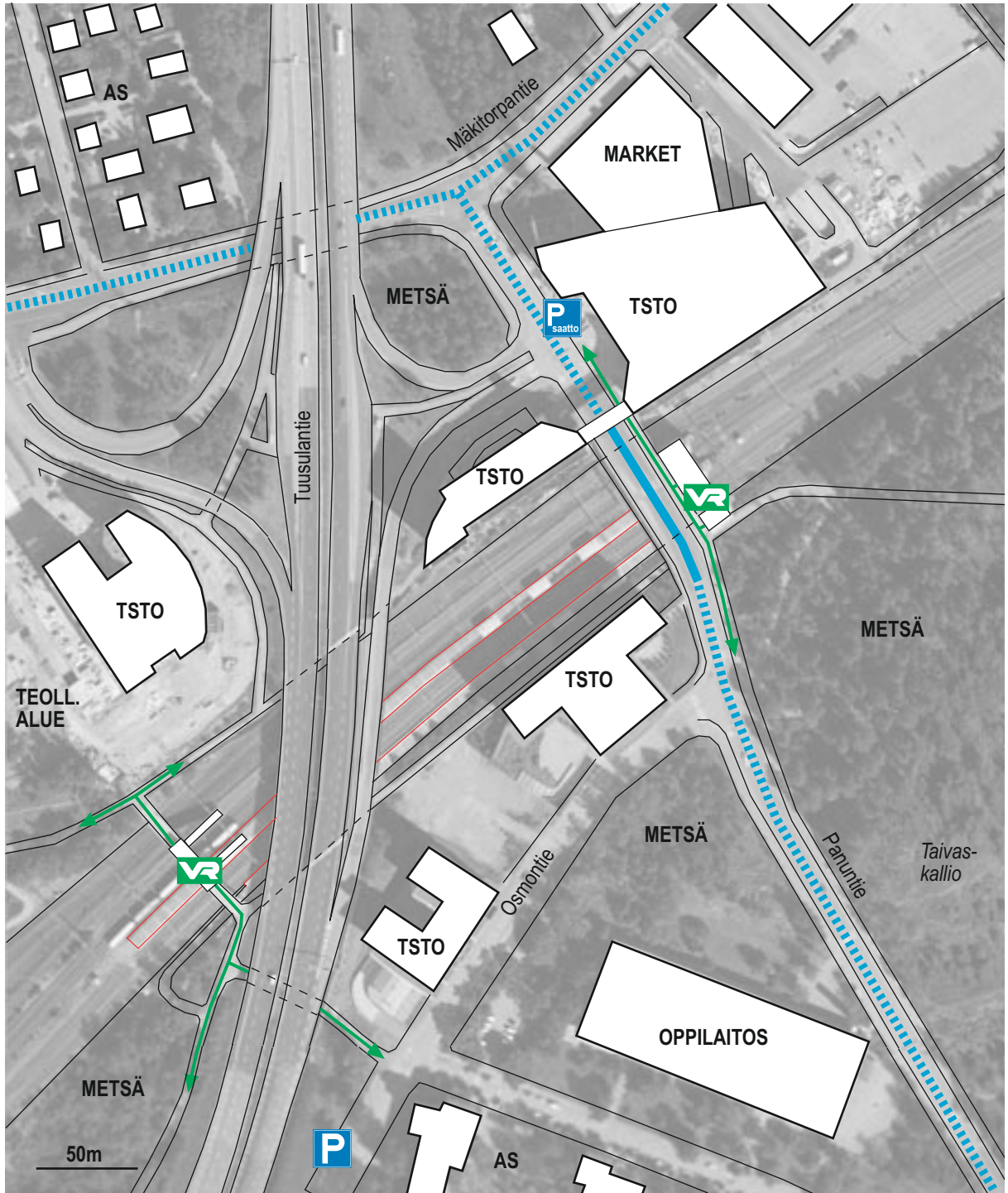
Pohjoinen asemaympäristö

Porrasyhteys nousee Käpylän ja Oulunkylän yhdistävälle kohtalaisen vilkkaalle Panuntielle. Bussiliikenne on hiljaista (5 vuoroa/h). Asemalle kuljetaan pyöräpaikoituksen sisältävän porttirakennuksen kautta. Portaat ovat kaksivartiset, mutta katvetta muodostavia rakenteita ei ole. Saattoliikenteelle sopiva pysähtymispaikka on noin 120 m etäisyydellä. **Yleisarvosana 8.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 6

Mahdollisuudet parantamiseen

- aseman lähiympäristössä ei ole keskustatoimintoja eikä asumista, joten sosiaalisen kontrollin luominen on vaikeaa
- radan suuntaisten kevytliikenneyhteyksien vahvistaminen verkollisin toimenpitein voi lisätä ohikulkijoiden määrää ja kasvattaa aseman käyttöä



Arvo- sana 6	Asukasmäärä ympäristössä	☒ ☐ ☐ ☐ ☐
	Matkustajamäärä	☒ ☐ ☐ ☐ ☐
Hälytysten määrä 22	Vuorotiheys	☒ ☒ ☐ ☐ ☐
	Häiriöttömyys	☒ ☒ ☐ ☐ ☐



Oulunkylä

Asemalaituri

Junia 9 vuoroa/h. Laiturikatokset ovat keveitä eivätkä aiheuta katveja. Rata ylittää laiturialueen kohdalla leveän Oulunkyläntien; ympäristöstä on melko vähäinen näkyvyys laiturialueelle. Poistumismahdollisuus on kahteen suuntaan. **Yleisarvosana 7.**

Eteläinen asemaympäristö

Alikulkutunneli johtaa idässä pientaloalueelle ja lännessä terveysaseman ohittaen ostoskeskus Ogeeliin. Tunneliin laskeutuva ramppi on vaaleasävyinen ja siisti, alikulkutunneli puolestaan kapea ja epäsiisti. Luontevaa saattopysäköintiä ei ole. Ympäröivistä asunnoista näkee kevytliikenteen raiteille. **Yleisarvosana 7.**

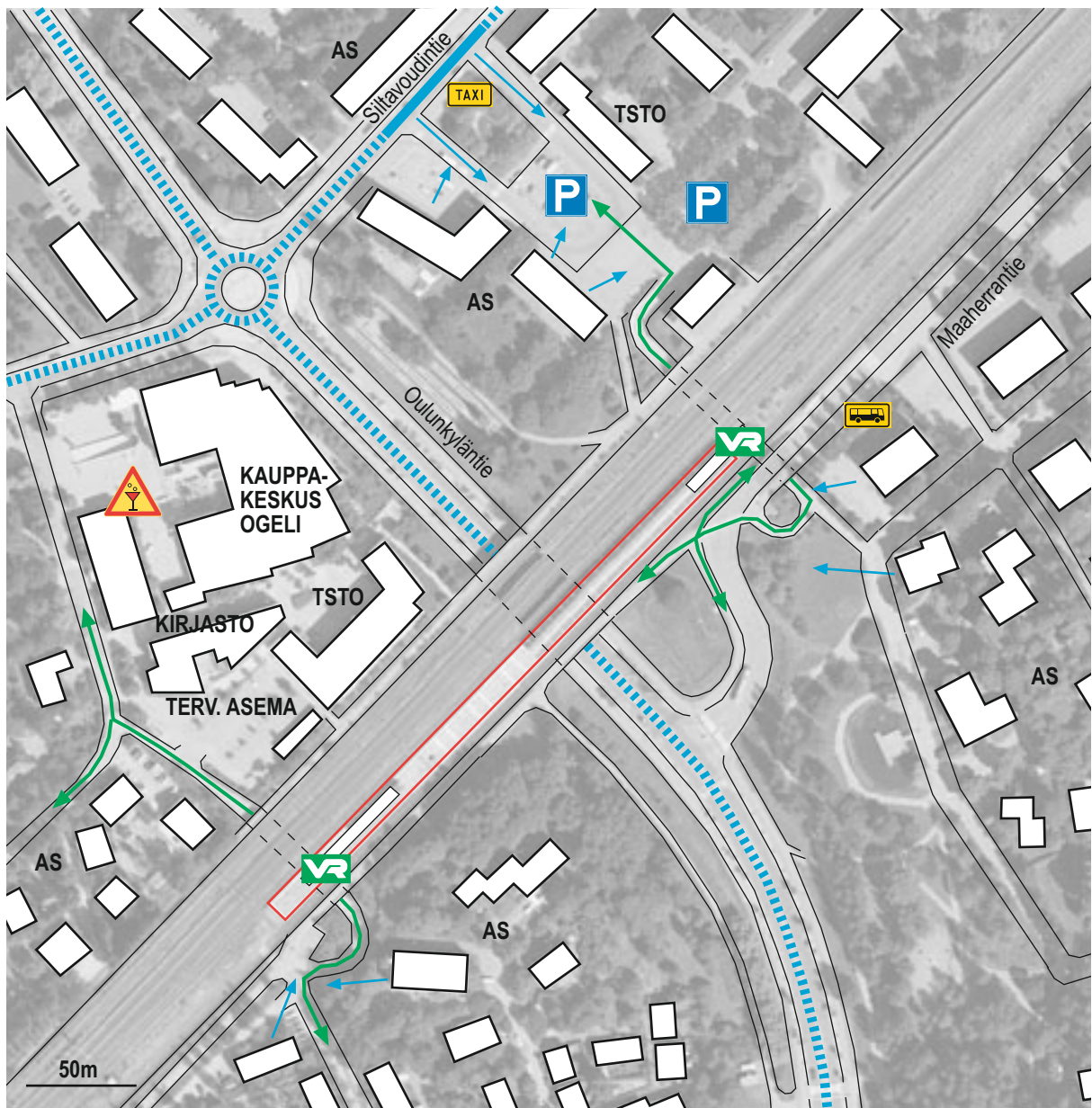
Pohjoinen asemaympäristö

Leveä kevyen liikenteen alikulkutunneli yhdistää radan itäpuolen asuinkorttelit länsipuolella sijaitsevaan vanhan asemarakennuksen edusaukioon. Komea aukio tarjoaa hyvät pysäköintitilat ja aukiota reunustavat asuinrakennukset sosiaalista kontrollia. Asemarakennus antaa alennustilassa olevan vaikutelman, eikä sillä ole enää suhdetta rautatieliikenteeseen. Alikulku liittyy idässä Jokeri-linjan liittyntäpysäkkeihin Maaherrantiellä (vuoroja 8/tunti); linjan raikas graafinen ilme tuo oman panoksensa myös asemaympäristöön. **Yleisarvosana 8.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 7

Mahdollisuudet parantamiseen

- vanhan rautatieaseman kunnostaminen
- eteläisen kevytliikenneväylän jäsennöinti törmäysvaaran välttämiseksi (ajolinja kauemmas luiskasta ja pyörätelineistä)
- maankäytön kehittäminen Oulunkyläntien–Maaherrantien liittymäalueella



Arvo- sana	7	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ○ ○
		Matkustajamäärä	● ● ● ○ ○
Hälytysten määrä	44	Vuorotiheys	● ● ● ○ ○
		Häiriöttömyys	● ● ○ ○ ○



Pukinmäki

Asemalaituri

Junia 7 vuoroa/h. Laituri sijaitsee Kehä I ylittävällä sillalla. Laituri on tuulinen ja liikennemelu on voimakasta. Näkyvyys ympäristöstä on heikko, rakennukset ovat toimistotaloja ja Kehä I:llä ajavien huomio on laiturin turvallisuuden kannalta merkityksetön. Laiturirakenteiden väliset kivrakenteiset seinämät peittävät näkymiä ja luovat katvepaikkoja. Laiturilta on uloskäynnit sen päistä sekä erilliset portaitot Kehä I:n varrella oleville bussipysäkeille. Pysäkit ovat vilkkaita, 18 vuoroa/h, mutta niiltä ei ole suoraa näköyhteyttä laiturille. **Yleisarvosana 5.**

Eteläinen asemaympäristö

Luiska laskeutuu alikulkutunneliin, joka yhdistää Savelan asuntoalueen eri puolet toisiinsa. Itäpuolen kerrostaloista on hyvä näköyhteys alikulkutunnelille, lännessä näkymiä rajoittaa kasvillisuus ja raitin päätteenä oleva opiskelija-asuntola. **Yleisarvosana 7.**

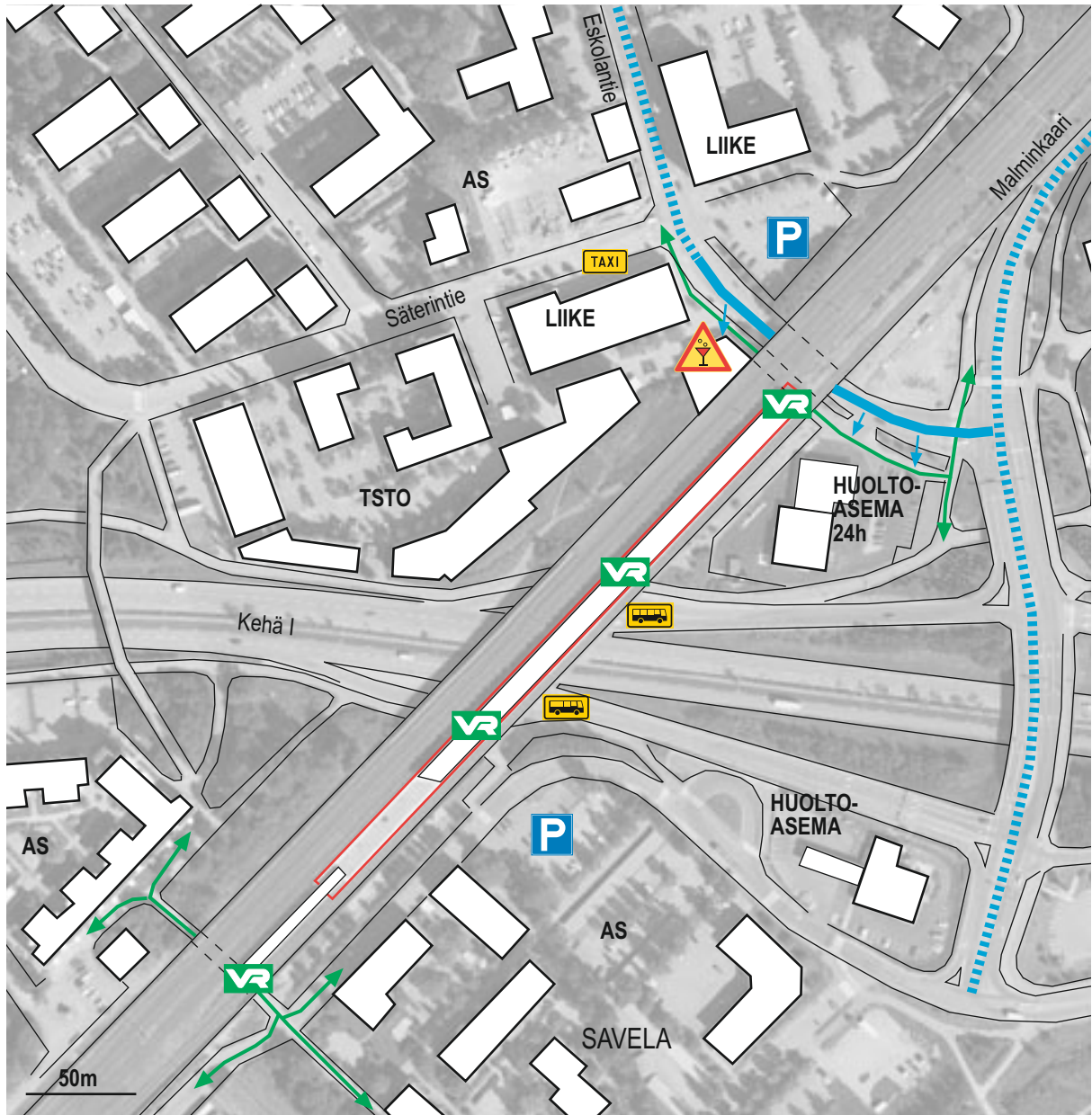
Pohjoinen asemaympäristö

Portaat laiturilta laskeutuvat pääkatu Eskolantielle sen alittaessa rautatien. Alikulku on melko leveä, mutta umpinainen muuri erottaa kevyen liikenteen reitin ajoradasta. Alikulun länsipuolella oleva ravintola sulkeutuu klo 22. Länsipuolella on taksiasema vailla suoraa näköyhteyttä asemalle. Itäpuolella on aina avoinna oleva ABC-huoltamo. Huoltamon sisätiloista ei ole suoraa näköyhteyttä asemalle, mutta huoltoaseman liikenne kulkee aseman sisäänkäynnin sivuitse. Huoltamon piha on luonteva saatto- ja vastaanottoaika. **Yleisarvosana 9.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 6

Mahdollisuudet parantamiseen

- laiturikatoksen muurirakenteiden poistaminen sekä tuuli- ja melusuojausten parantaminen laiturialueen ulkopuolella (sillan kaidarakenteet)
- pohjoisen alikulun avartaminen poistamalla muuria kevytliikenneväylän ja ajoradan välillä
- eteläisen alikulun näkymien avartaminen opiskelija-asuntolan suunnasta



Arvo- sana	6	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ○ ○
		Matkustajamäärä	● ● ○ ○ ○
Hälytysten määrä	46	Vuorotiheys	● ● ○ ○ ○
		Häiriöttömyys	● ○ ○ ○ ○



Malmi

Asemalaituri

Junia 9 vuoroa/h. Laiturikatokset ovat keveitä eivätkä aiheuta katveja. Ympäristöstä heikko valvonta laiturialueelle rakennusten ollessa liikerakennuksia tai pysäköintitaloja. Laitureilta poistumisreitit sekä etelä- että pohjoispäässä. **Yleisarvosana 6.**

Eteläinen asemaympäristö

Portaat nousevat raiteet viistosti ylittävän Latokartanontien viereen rakennetulle laajalle levikealueelle, joka toimii erittäin vilkkaana paikallisbussien terminaalina (23 vuoroa/h). Paikalla on myös taksiasema, ja ohiajava liikenne on melko vilkasta. Saatto- ja polkupyöräpaikotus. **Yleisarvosana 10.**

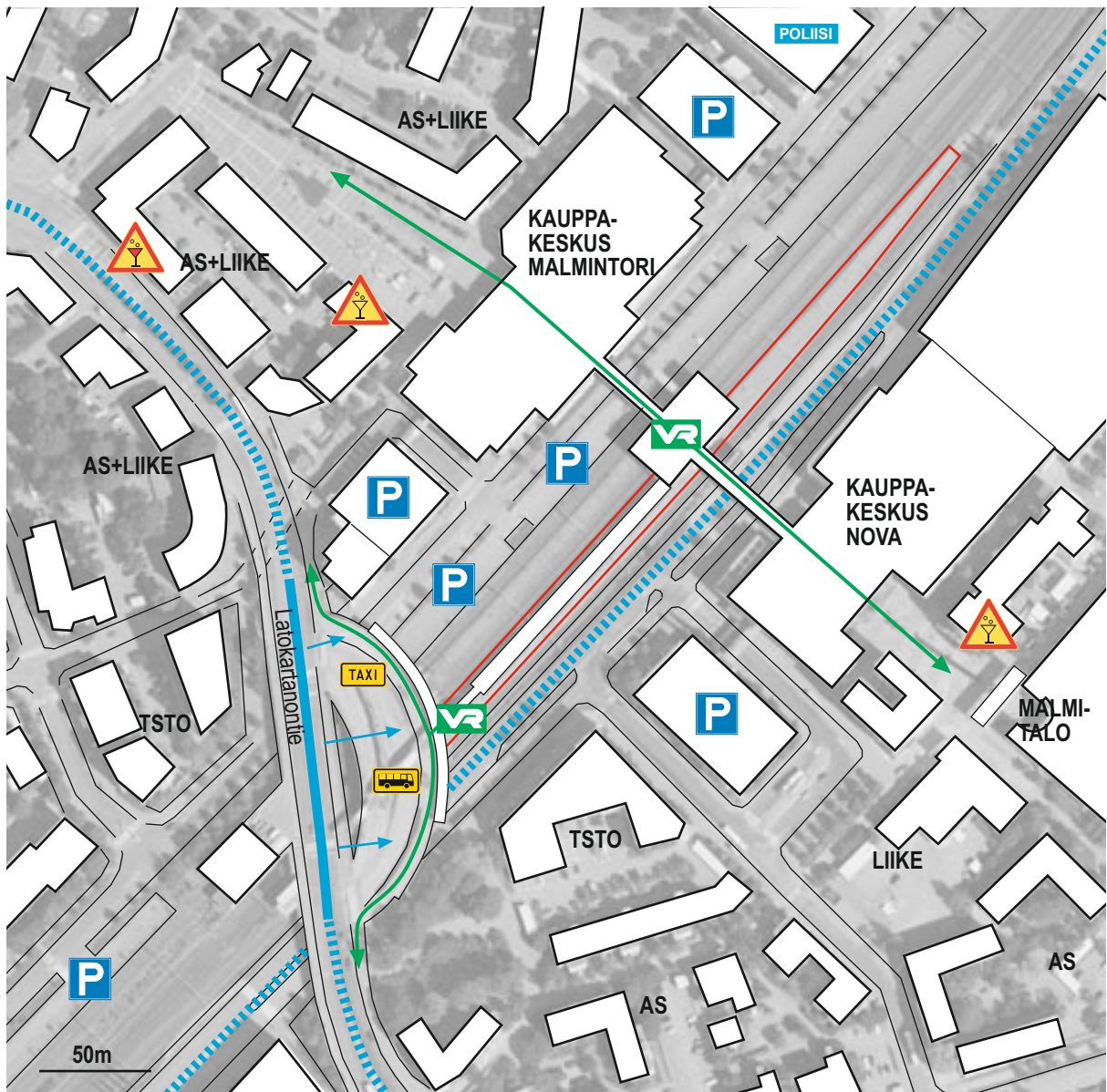
Pohjoinen asemaympäristö

Yhteys laiturilta ylikulkusillalle on ankea ja epäsiisti. Asemarakennukseksi suunniteltu tila ylikulkusillalla on vuokrattu muille toimijoille, ja kulkureitit ovat jossain määrin epähavainnolliset. Pinnat ovat kulu-neita ja yleisilme nuhuinen. Ylikulkusilta päättyy molemmissa päissään kauppakeskuksiin (Malmintori ja Malmin Nova), jotka ovat korkeatasoisesti viimeistelyjä; tämä ei kuitenkaan riitä kohottamaan koko reitin arvosanaa. **Yleisarvosana 7.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 7

Mahdollisuudet parantamiseen

- pohjoisen ylikulkusillan kunnostaminen ympäröivien kauppakeskusten laatutasolle
- näkyvyyden lisääminen laiturialueelle Latokartanontien paikallisliikenneterminaalista



Arvo- sana	7	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ○ ○
		Matkustajamäärä	● ● ● ● ○
Hälytysten määrä	128	Vuorotiheys	● ● ● ○ ○
		Häiriöttömyys	● ○ ○ ○ ○



Tapanila

Asemalaituri

Junia 7 vuoroa/h. Laiturikatokset eivät aiheuta katveja ja ympäröivistä asuinrakennuksista on laiturille hyvä näkyvyys. Laitureilta poistumisreitit sekä etelä- että pohjoispäässä. **Yleisarvosana 7.**

Eteläinen asemaympäristö

Portaat nousevat radan ylittävälle Fallkullantielle, jolle on rakennettu pieni levike saattopysäköinnille ja suurehko katos polkupyörille. Ohiajavalla liikenteellä on esteetön näkymä asemalle. Palveluita tai asutusta ei aseman välittömässä läheisyydessä ole. **Yleisarvosana 8.**

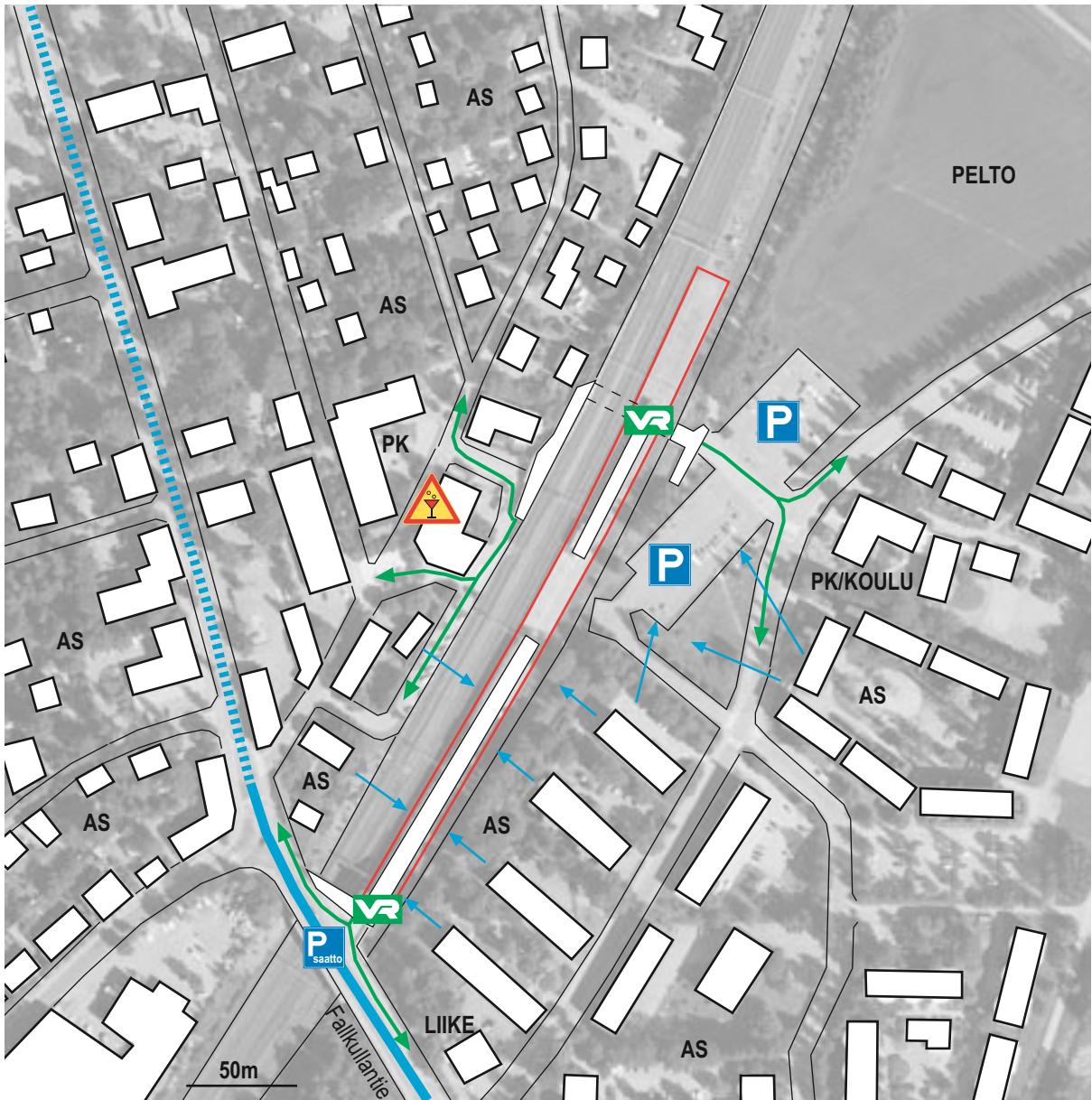
Pohjoinen asemaympäristö

Luiska johtaa kevyen liikenteen alikulkutunneliin, sen itäpää johtaa peltomaisemaan rajautuvalle liittytäpysäköintialueelle, joka on näkymiltään avoin mutta sosiaalinen kontrolli on kahden asuinrakennuksen varassa. Tunnelin länsipäässä on jyrkkä mutka, minkä jälkeen luiska nousee radan suuntaisesti rauhallisille asutokaduille. **Yleisarvosana 7.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 7

Mahdollisuudet parantamiseen

- pohjoisen alikulun läntisen pyöräpysäköinnin siistiminen



Arvo- sana 7	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ○ ○
	Matkustajamäärä	● ● ○ ○ ○
Hälytysten määrä 42	Vuorotiheys	● ● ○ ○ ○
	Häiriöttömyys	● ○ ○ ○ ○



Puistola

Asemalaituri

Junia 9 vuoroa/h. Laiturikatokset ovat keveitä eivätkä aiheuta katveita. Viereisistä kerrostaloista sekä Tapulikaupungintieltä on hyvä näkyvyys laiturialueelle. Kontrollia parantaa miehitetty asemahalli. Laitureilta poistumisreitit sekä etelä- että pohjoispäässä. **Yleisarvosana 9.**

Asemahalli

Asemahalli on pieni ja läpikuljettava sijaiten laituritasolla. Hallissa sijaitsee kebab-pizzagrilli, joka on avoinna klo 24 saakka. Kioskista avataan myös wc-tilojen ovet. Halli on kulunut ja hieman epäsiisti. **Yleisarvosana 9.**

Eteläinen asemaympäristö

Pitkä alikulkutunneli johtaa idässä pientaloalueelle ja lännessä Tapulikaupungintien alittaen ostoskeskukseen. Leveä tunneli tarjoaa hyvät pyöräpysäköintitilat, mutta kaipaa kunnostusta. Portaat johtavat paikallisliikenteen terminaaliin, joka on vilkas, 17 vuoroa/h, paikalla on myös taksiasema. Tunneli jatkuu luiskana liikerakennusten rajaamalle aukiolle, jossa on katvepaikkoja ja sosiaalinen kontrolli heikompaa. Eteläpuolella on pysäköintialue ja sen ympärillä noutopizzeria ja grillikioski. **Yleisarvosana 8.**

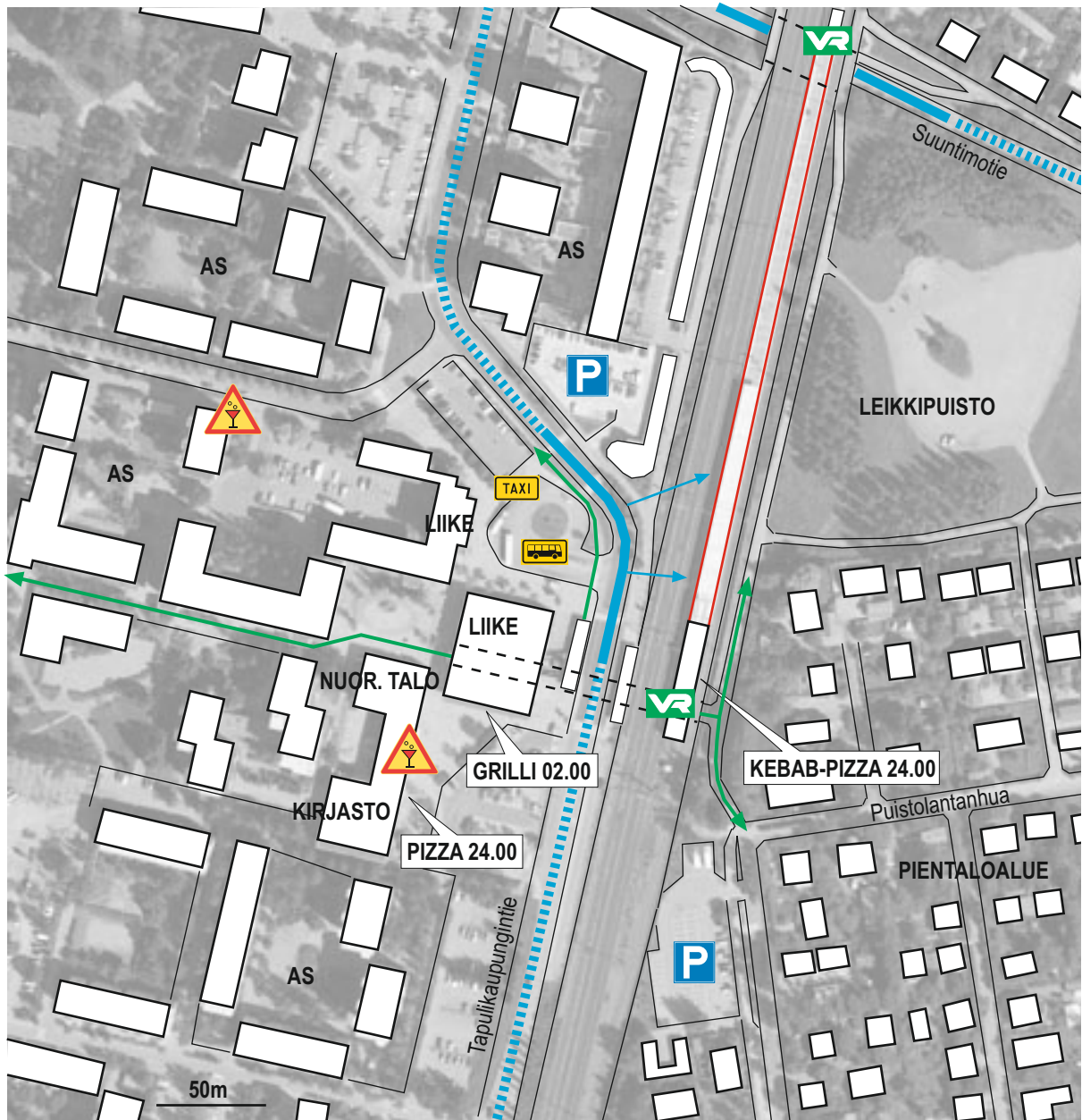
Pohjoinen asemaympäristö

Kaksivartinen, ilmeeltään karu ja osin töhritty porras johtaa keskivilkkaan Suuntimotien alikulkuun. Saatto- ja polkupyöräpaikoitus puuttuvat. **Yleisarvosana 6.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- pohjoisen laiturioritaan kunnostaminen
- ostoskeskuksen ja alikulkutunneliin liittymien turvallisuussaneeraus katvepaikkojen poistamiseksi ja näkymääksien avaamiseksi vilkkaasta katuymäristöstä ja paikallisliikenneterminaalista



Arvo- sana	6	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
		Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä	72	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
		Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Tikkurila

Asemalaituri

Junia 12 vuoroa/h, lisäksi runsaasti kaukojunia. Laiturikatokset runsaita, peittävät hieman näkyvyyttä. Rakenteilla on jo ikää, mutta ne ovat vielä kohtuullisessa kunnossa. Laitureilta poistumisreitit sekä etelä- että pohjoispäässä. **Yleisarvosana 9.**

Asemahalli

Asemahalli ja siellä sijaitseva kioski suljetaan klo 21. Lipunmyynti suljetaan jo kello 19. Asemahallin läpi ei kuljeta laitureille. Asemahallia ei näistä syistä oteta huomioon kartoituksessa.

Eteläinen asemaympäristö

Laajan ratapihan alittava tunneli saa vain niukasti luonnonvaloa, vaikka valoaukkoja on avattu sinne missä se on mahdollista. Vilkkautensa ansiosta alikulku on turvallinen. Itäpuolella on laaja laskettu aukio, josta raitit johtavat ympäristöön. Autoliikenne ei tänne pääse, mutta ympäröivät asunnot tuovat läsnäolon tunnetta. Lännessä, Tikkurilan keskustan puolella alikulku nousee luontevasti Asematielle. Alikulun rakenteet ovat nähneet jo parhaat päivänsä, minkä vuoksi elävän kotoisa asemaympäristö ei saa aivan täysiä pisteitä. **Yleisarvosana 9.**

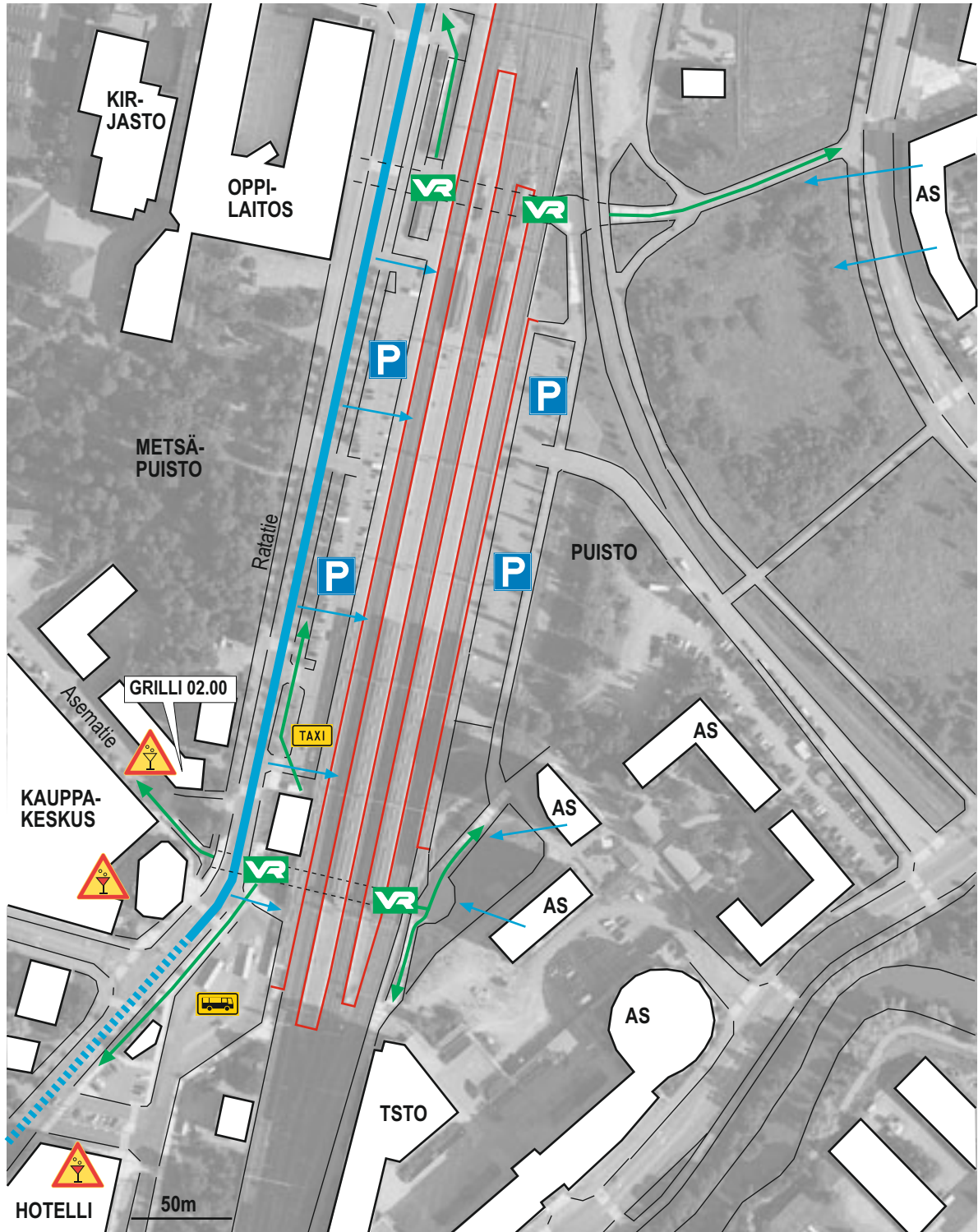
Pohjoinen asemaympäristö

Alikulku on leveä, mutta päättyy idässä laajaan, asumattomaan aukiotilaan. Lännessä tunneli päättyy umpiseinään, Laurea-ammattikorkeakoulun rakennusmassaan kätkeytyvä uloskäynti on huomaamaton ja epäsiisti. Tunnelin keskivaiheilta on kuitenkin porras- ja luiskayhteydet Ratatien ja rata-alueen väliselle liityntäpysäköintialueelle. **Yleisarvosana 6.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 9

Mahdollisuudet parantamiseen

- maankäytön tehostaminen aseman pohjoisosan ympäristössä
- pohjoisen alikulun länsipään umpikujamainen osa Laurea-ammattikorkeakoulun yhteydessä voitaisiin varustaa suljettavin ovi/porttirakentein ja avata liikenteelle oppilaitoksen toiminta-aikoina. Tästä alikulun osasta voitaisiin kehittää ammattikorkeakoulun kanssa yhteistyössä oppilaitoksen toimintaa esittelevä galleria. Ilta-aikoina "Laurea-gallerian" ollessa suljettuna muu osa tunnelista olisi selkeämpi ja vailla katvepaikkoja.
- eteläosan alikulun liityntä Asematiehen huolitellummaksi



Arvo- sana 9 Hälytysten määrä 395	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ○ ○ ○
	Matkustajamäärä	● ● ● ● ○
	Vuorotiheys	● ● ● ● ○
	Häiriöttömyys	● ● ○ ○ ○



Hiekkaharju

Asemalaituri

Junia 6 vuoroa/h. Asemalaiturin eteläosaan kohtalainen näkyvyys ympäristön asuin-rakennuksista. Laiturirakenteet eivät estä näkyvyyttä. **Yleisarvosana 7.**

Eteläinen asemaympäristö

Laiturilta laskeudutaan Urheilutien alikulkuun. Alikulku on hieman ahdas, mutta ympäristön kerrostaloista on paikalle hyvä näkyvyys. Palveluja ei aseman välittömässä läheisyydessä ole. Läpikulkuliikenne on kuitenkin suhteellisen vilkasta, koska radan alittavia yhteyksiä on näillä seuduilla harvassa. **Yleisarvosana 8.**

Pohjoinen asemaympäristö

Laiturilta johtavat portaat avaraan kevyen liikenteen alikulkuun. Raitti sijaitsee puistometsässä, eikä alikulkuun ole näkyvyyttä ympäristön rakennuksista. Itäpuolella luiska kaartuu viereisen tennishallin ikkunattoman takajulkisivun suuntaiseksi; mutka peittää näkyvyyden ja graffitien täyttämä seinä leimaa ympäristönsä. **Yleisarvosana 5.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 7

Mahdollisuudet parantamiseen

- maankäytön tehostaminen aseman pohjoisosan ympäristössä
- töhryjen puhdistaminen tennishallin seinästä ja uusien syntymisen ehkäisy
- ikkunoiden avaaminen tennishallista alikulun suuntaan



Arvo- sana	7	Asukasmäärä ympäristössä	
		Matkustajamäärä	
Hälytysten määrä	27	Vuorotiheys	
		Häiriöttömyys	



Koivukylä

Asemalaituri

Junia 6 vuoroa/h. Laiturilta johtaa ylikulkusilta itään, sillalle johtavat liukuportaat sekä alikulkuihin johtavien portaiden suojarakenteet rajoittavat näkyvyyttä laiturin eri osien välillä. Liukuportaat eivät olleet toiminnassa. Aseman ilme on moderni. Ympäristö on metsää. **Yleisarvosana 6.**

Eteläinen asemaympäristö

Laiturilta on yhteys radan alittavalle Koivukylän puistotielle. Hieman pohjoisempaan on asemaa hallitseva pystysuuntainen yhteys: alatason tunneli vie radan länsipuolen taksiasemalle, jossa on myös erikseen merkityt saattoliikennepaikat sekä liityntäpysäköintialue, ylätasolla radan ylittää radan itäpuolelle johtava kulkusilta. Tämä yhteys kulkee iltaisin aution Koivutorin läpi ja nousee edelleen portaita aivan ravintolan sivuitse kohti Koivukylän itä-länsisuuntaista jalankulkun pääraittia, Rautkallionkatua.

Koivukylän puistotie on vilkas ja asemaympäristö taksiasemineen hyvin valvottu. Rakennetun ympäristön hahmo on omaleimainen. Turvallisuuden kannalta heikoin lenkki on ylikulkusillalta johtava reitti, jolta sosiaalinen kontrolli puuttuu.

Eteläisen asemaympäristön **yleisarvosana 8, ylikulkusillan reitin osalta 5.**

Pohjoinen asemaympäristö

Kulku suoraa luiskaa Peijaksentien alikulkuun, jonka ilme on avara. Valvonta ohiajavan liikenteen varassa, jolla kohtalainen näkymä aseman sisäänkäyntiin. Liityntäbusseja Peijaksentiellä 4/tunti. **Yleisarvosana 7.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 7

Mahdollisuudet parantamiseen

- ylikulkusillan ympäristön maankäytön merkittävä uudistaminen. Takapihan oloinen ja ränsistynyt Koivutori ei palvele julkisena ulkotilana ja soveltuisi paremmin esimerkiksi asuinkäyttöön
- metsäpuisto aseman välittömässä läheisyydessä tuhlaa hyvän liikenteellisen sijainnin, ja on myös sosiaalisen turvallisuuden kannalta huono



Arvo- sana	7	Asukasmäärä ympäristössä	
		Matkustajamäärä	
Hälytysten määrä	78	Vuorotiheys	
		Häiriöttömyys	



Rekola

Asemalaituri

Junia 6 vuoroa/h. Ympäristöstä ei ole näkyvyyttä asemalaiturille. Laiturikatos on rakenteeltaan ilmava. Laiturilta on sekä porras- että luiskayhteys, molemmat johtavat samaan kevyen liikenteen alikulkutunneliin. **Yleisarvosana 6.**

Asemaympäristö

Alikulkukäytävä on avara ja siisti. Itäpuolella käytävä nousee portaikkona tonttikadulle ja radan suuntainen kevytliikenneväylä laskeutuu tunnelin tasolle; vaihtoehtoiset reitit tarjoutuvat kolmeen suuntaan. Omakotialue alkaa välittömästi radan suuntaisen kadun takaa. Tonttikadun kääntöpaikat tarjoavat mahdollisuuden saattoliikenteeseen.

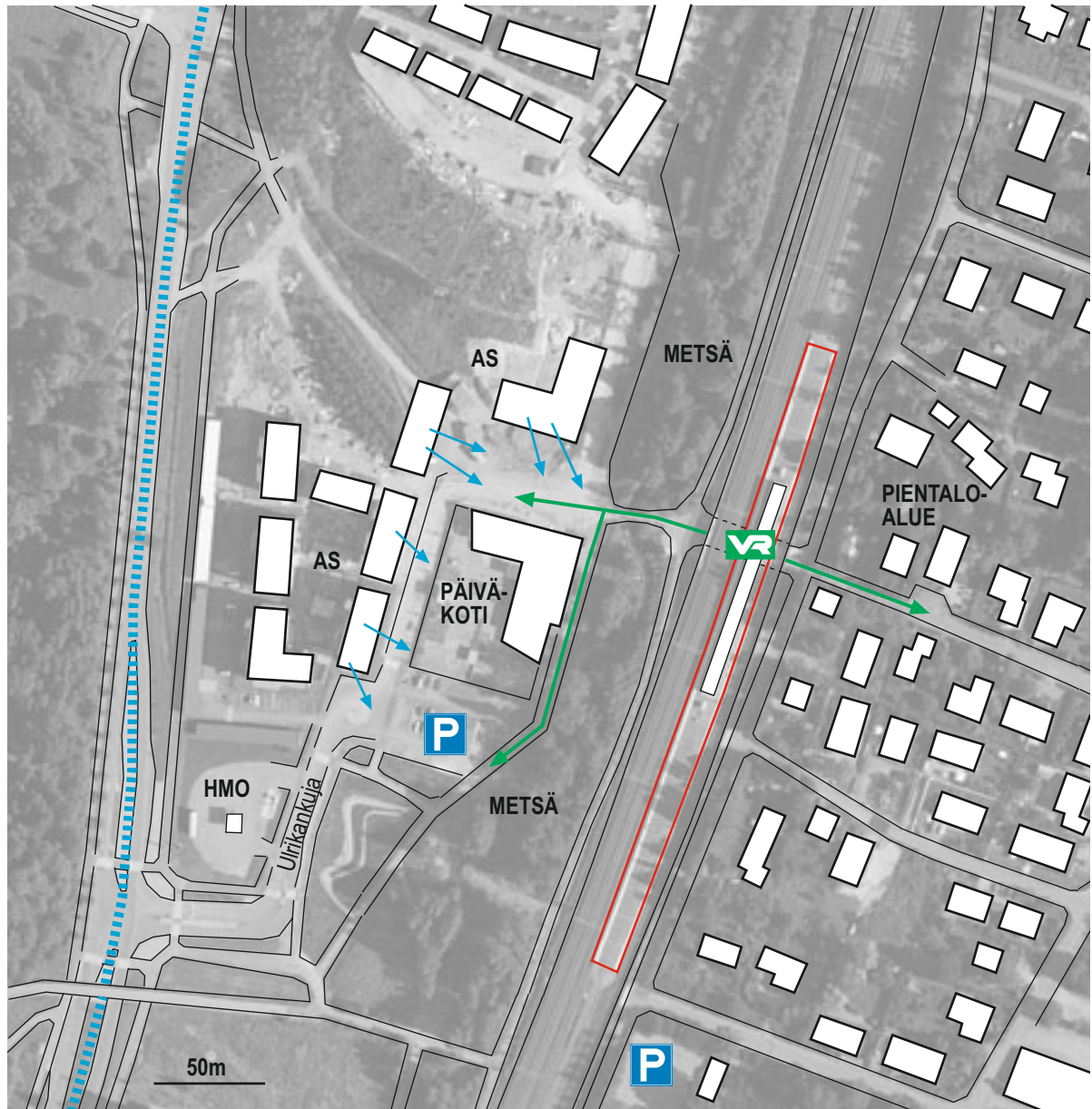
Länsipuolella kevytliikenneyhteys nousee loivasti vastikään harvennetun puistoalueen läpi ylittäen puuron. Näkymät kerrostaloista ovat avoimet, mutta välimatka on melko pitkä. Katvepaikka on viereisen päiväkodin takana, jossa päiväkodin seinää on myös töhritty. Reitti liityntäpysäköintipaikalle kulkee tätä kautta. Aseman ympäristössä ei ole lainkaan kaupallisia palveluja.

Yleisarvosana 8.

Koko liikennepaikan yleisarvosana 7

Mahdollisuudet parantamiseen

- lisärakentaminen aseman lähistöllä siten, että asunnoista näkee laiturille
- kaupallisten palvelujen lisääminen aseman välittömässä läheisyydessä



Arvo- sana 7	Asukasmäärä ympäristössä	● ○ ○ ○ ○
	Matkustajamäärä	● ○ ○ ○ ○
Hälytysten määrä 22	Vuorotiheys	● ● ○ ○ ○
	Häiriöttömyys	● ● ● ○ ○



Korso

Asemalaituri

Junia 6 vuoroa/h. Ympäristöstä on rajoitettu näkyvyys asemalaiturille. Länsipuolella on vanhoja rautatierakennuksia ja pysäköintitalo, alue on ilmeeltään passiivinen. Itäpuolella on asuinkerrostalo sekä liiketierakennuksia. Urpiaisentieltä on näköyhteys laiturin eteläosaan. Laiturikatos on rakenteeltaan ilma-va, luiskan ritiläseinämät rajoittavat näkyvyyttä laiturin pohjoisosassa. **Yleisarvosana 6.**

Eteläinen asemaympäristö

Laiturilta laskeudutaan ilmeeltään väljään alikulkukäytävään. Itäpuolella käytävä avartuu idässä laajaksi jalankulkuaukioksi, jossa on ravintoloita ja pizzakioski. Aukiolla on myös asuinkerrostalo, josta näkee aukiolle. Saattoliikenne ei pääse aukiolle, saatto on mahdollista Metsolantieltä, josta ei ole suoraan näköyhteyttä aseman sisäänkäyntiin. Metsolantien liityntäpysäkeillä on 5 vuoroa/h. Ympäristö on jossain määrin rapistunut.

Länsipuolella luiska maantasoon kaartuu eikä ole yhtä avara kuin itäpuolella. Luiska jatkuu kävelykatuna, jossa on useita ravintoloita, lähimpänä asemaa kuitenkin pizzakioski. Taksiasema ja pääosa paikallisliikenteestä sijoittuvat korttelin päähän asemalta etelään, sieltä ei ole näköyhteyttä asemalle. Rakennukset ovat osin epäsiistejä.

Yleisarvosana 7.

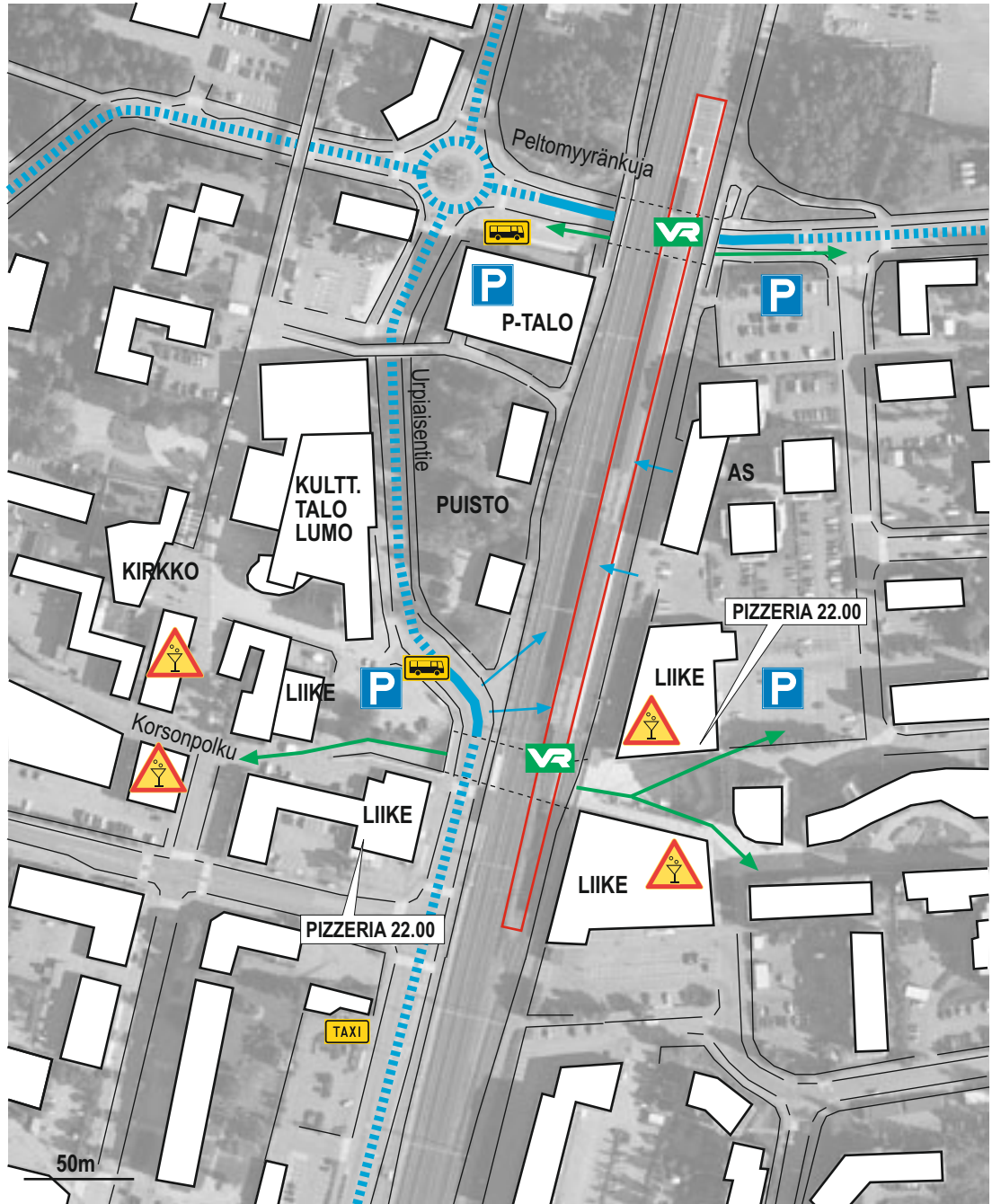
Pohjoinen asemaympäristö

Kulku on suoraa luiskaa Peltomyyränkujan alikulkuun. Liityntäpysäkillä on 2 vuoroa/h. Valvonta on ohiajavan liikenteen varassa, jolla on kohtalainen näkymä aseman sisäänkäyntiin. **Yleisarvosana 6.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 6

Mahdollisuudet parantamiseen

- taksiaseman ja liityntäliikenteen pysäkkien siirtäminen lähemmäs asemaa
- vanhan asemarakennuksen puiston kehittäminen ja aktivoiminen
- ympäristön yleinen siistiminen



Arvo- sana 6	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
	Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä 153	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
	Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Ilmala

Asemalaituri

Junia 12 vuoroa/h. Välilaituriasema sijoittuu kallioleikkaukseen ja osin Hakamäentien alle. Ympäristössä ei ole sosiaalista kontrollia tuottavaa liikennettä eikä toimintoja. Hakamäentien leventämistyön vuoksi ympäristö on keskeneräinen ja myös laiturialue on osin työmaakäytössä. Laiturin eteläpäässä kulku laiturille on kevyen liikenteen ylikulkusillalta. Rakenteiden ilme on moderni ja siisti. Yleisarvosanassa on oletettu, että valmistuttuaan aseman rakenteet ovat samaa tasoa kuin laiturin eteläpäässä. **Yleisarvosana 7.**

Pohjoinen asemaympäristö

Laiturilta rakennetaan hissi- ja porrasyhteydet Hakamäentielle sekä radan alittavalle Postintaival-tielle. Ympäristöä leimaavat massiiviset siltarakenteet, asutusta ei ole ja läpikulkuliikenne asematasolla on vähäistä. Hakamäentiellä liikenne on sen sijaan vilkasta. Yleisarvosanassa oletetaan, että valmistuttuaan asemaan liittyvä ympäristö on laatutasoltaan ja ilmeeltään muuta asemaa vastaava. Alueella on vireillä laajoja toimitilahankkeita, joiden yhteydessä rakennetaan uusi Ilmalantori nykyisen Ilmalan-kujan päähän. Torista muodostetaan alueen keskus, ja siltä rakennetaan yhteydet sekä asemalle että ympäristöön (mm. Televisiokatu). Tämä muuttaa merkittävästi aseman ympäristön luonnetta, mutta alue on jatkossakin työpaikkavaltainen eikä sosiaalista kontrollia synny samassa määrin kuin asuntoalueilla. **Yleisarvosana 7.**

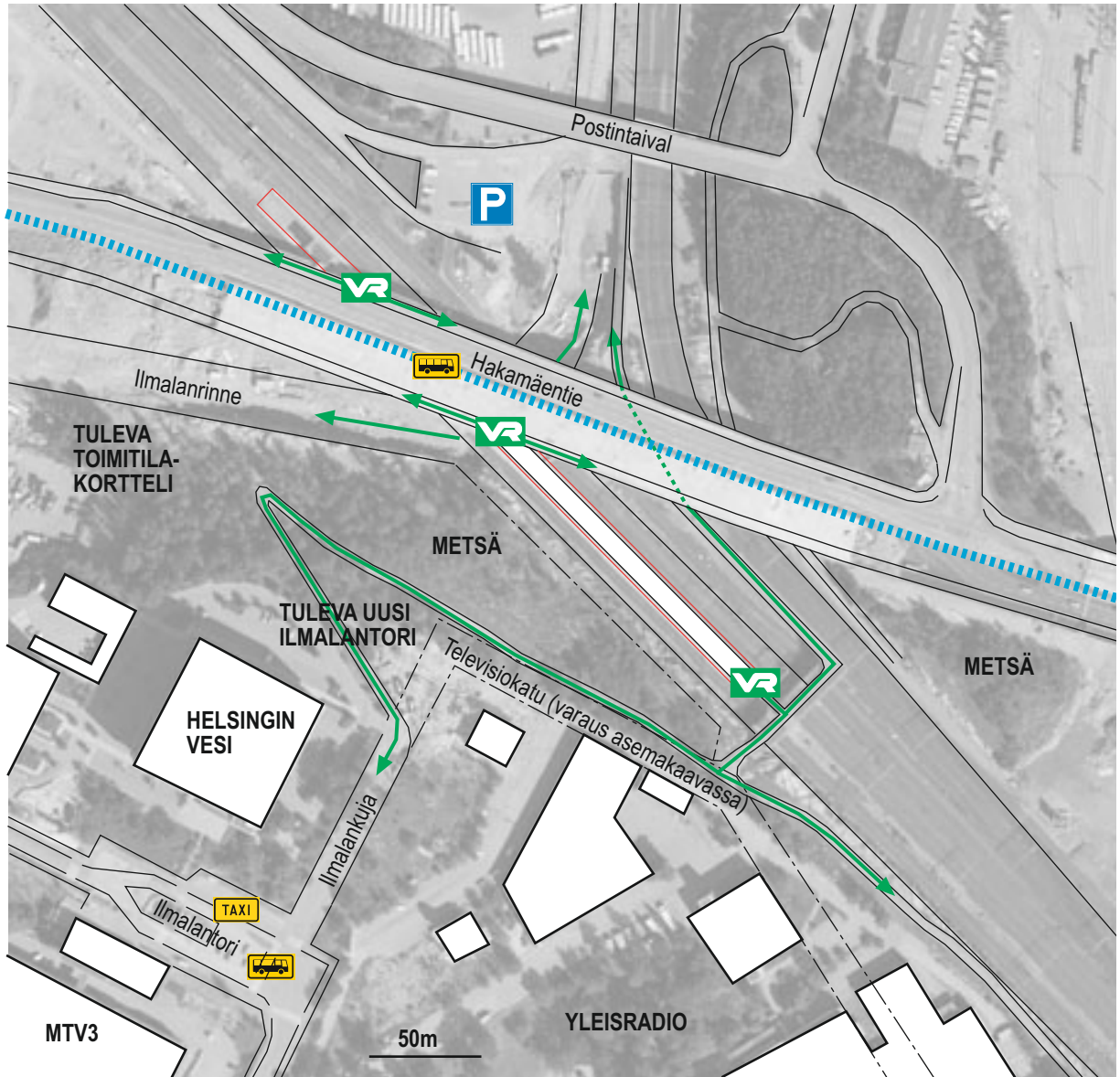
Eteläinen asemaympäristö

Kevyen liikenteen väylä kulkee pitkiä osuuksia metsän keskellä vaikka sosiaalista kontrollia. Maaston kallioleikkaukset sekä aidattu Yleisradion alue rajoittavat voimakkaasti kulkua. Yleisradion henkilöstö pääsee alueelleen aivan aseman vierestä lukitun portin kautta, muualle Ilmalaan yhteys kiertää pitkähkön reitin Yleisradion alueen ympäri. Vireillä olevat asemakaavamuutokset (erityisesti Televisiokatu) parantavat tilannetta olennaisesti. **Yleisarvosana 5.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 5

Mahdollisuudet parantamiseen

- uuden Ilmalantorin ja siihen liittyvien toimitilakorttelien rakentuminen parantaa kulkuyhteyksiä
- toimitilavaltaisen asemaympäristön sosiaalisen turvallisuuden varmistaminen (esim. läpiajoliikenteen ohjaus tai taksiaseman siirto lähemmäs asemaa)



Arvo- sana	5	Asukasmäärä ympäristössä	● ○ ○ ○ ○
		Matkustajamäärä	● ○ ○ ○ ○
Hälytysten määrä	0	Vuorotiheys	● ● ● ● ○
		Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Huopalahti

Asemalaituri

Junia 19 vuoroa/h. Asemalla on kaksi välilaituria. Laiturikatosten ilme hakee yhteyttä vanhaan asemarakennukseen, joka ei ole enää junaliikenteen käytössä. Asemapihaa käytetään kuitenkin yleisesti saattoliikenteen tarpeisiin. Laiturirakenteet ovat hyväkuntoiset ja yleisilme on siisti. Ympäristöstä on kohtuullinen näkyvyys laitureille, mutta ympäristö on puistomainen ja ohikulkijoita on niukasti. **Yleisarvosana 10.**

Asemahalli

Laiturin Helsingin puoleisessa päässä on pienehkö asemahalli. Hallissa on ollut aikanaan lippumyymälä, mutta nykyisin siellä ei ole minkäänlaisia palveluita. Näkymät ympäristöstä ovat rajalliset laiturin sisäänkäynnin ollessa alikulkutunnelissa. Halli on kuitenkin siisti. **Yleisarvosana 8.**

Keskeinen asemaympäristö (Eliel Saarisen tie)

Radan pitkässä tunnelissa alittava Eliel Saarisen tie on joukkoliikennekatu, jota käyttää mm. poikittaislinja 550 (Jokeri). Kadulla on 14 vuoroa/h. Tunneli on melko väljä ja reipas värinkäyttö virkistää sen ilmettä. Ympäristössä on asutusta, mutta koska joukkoliikennekatu on painettu tunneliin ja kadulla muu ajoliikenne on kielletty, on sosiaalinen kontrolli rajoitettua. **Yleisarvosana 8.**

Eteläinen asemaympäristö

Laitureiden eteläpää yhdistävässä alikulussa on pieni asemahalli. Alikulun yhteydessä on liityntäpysäköinti. Ympäristö on puistomainen ja kulkijoita vähän; asunnoista näkee kuitenkin kulkureiteille. **Yleisarvosana 8.**

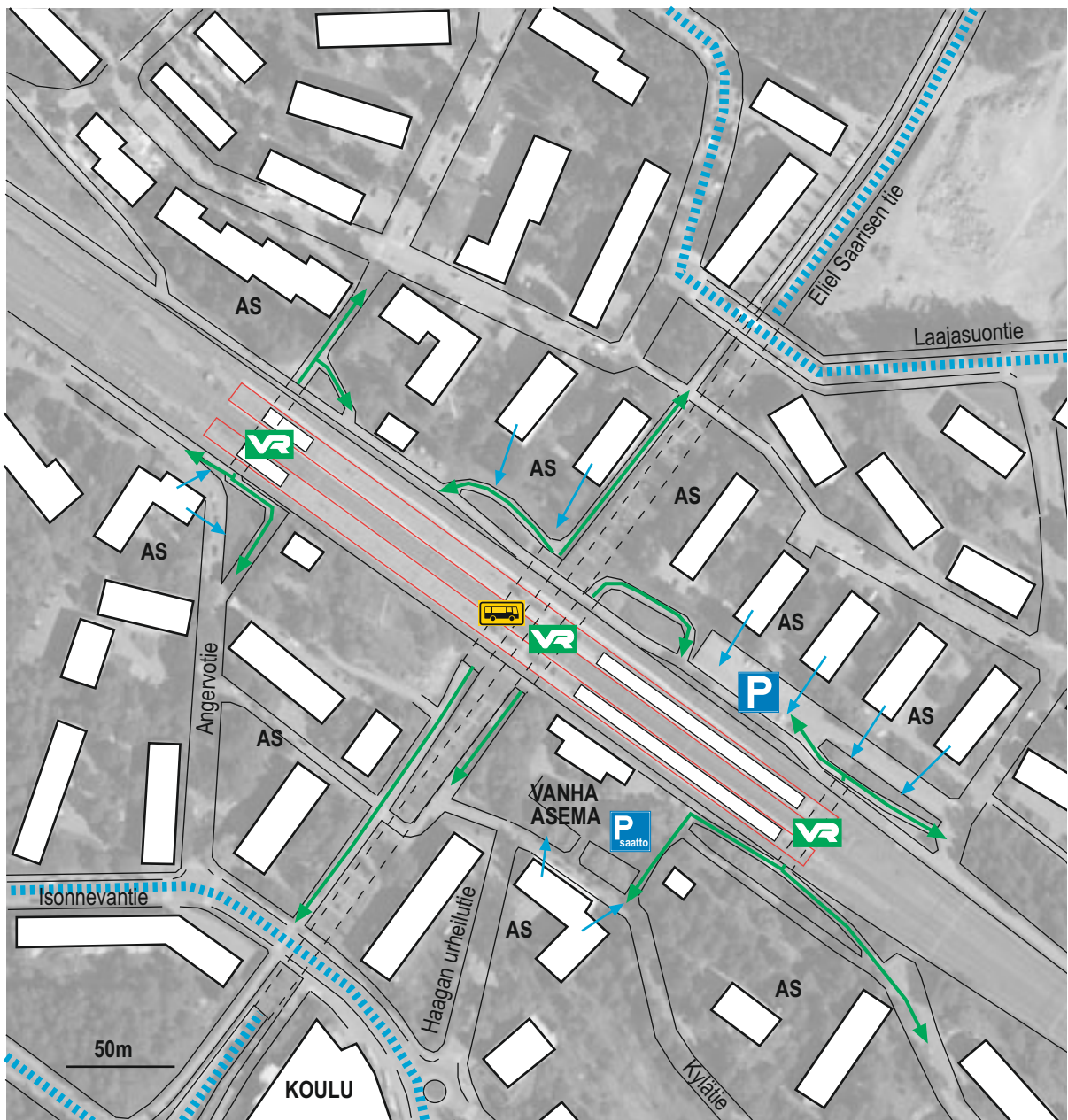
Pohjoinen asemaympäristö (Orapihlajanpolku)

Orapihlajanpolun hiljainen mutta siisti alikulku yhdistää raiteiden pohjoispäät. Asunnoista näkee raitille, joskin Angervotien päässä pengeri peittää näkymiä. **Yleisarvosana 8.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 9

Mahdollisuudet parantamiseen

- läpiajon salliminen Eliel Saarisen tiellä ilta-aikaan
- luiskan avartaminen Orapihlajanpolun alikulussa Angervotien mutkassa



Arvo- sana	9	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
		Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä	45	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
		Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Pohjois-Haaga

Asemalaituri

Junia 7 vuoroa/h. Sivulaiturit ovat pääosin ympäristöään korkeammalla ja laiturilla saattaa olla tuuli-nen. Sisäänkäynti asemahalleineen sijoittuu laiturin pohjoisosaan. Laitureiden pohjoispäästä on suju-vat kulkuyhteydet ympäristöön sekä itäpuolen laiturin eteläpäästä viereiseen metsäpuistoon. Katokset ovat ilmeeltään karuja, mutta avaria. Ympäristössä on melko vähän asutusta, josta näkymät laiturille rajalliset. Rakenteiden kunto on välttävä. **Yleisarvosana 7.**

Asemahalli

Asemahalli on väljä ja ilmeeltään omaperäinen. Hallin eri osien välillä on kuitenkin näkemäesteitä. Hallissa on sijainnut pizzeria, tarkasteluhetkellä paikalla ei ollut kaupallista toimintaa. Halli on kohtuulli- sessä kunnossa. **Yleisarvosana 7.**

Asemaympäristö

Raiteiden alla aseman eteläpuolella sijaitseva aukio on varjoisa ja sitä reunustavat rakennukset ovat lähinnä toimistoja. Betoniset rautatierakenteet hallitsevat voimakkaasti kaupunkikuvaa, ja ympäristö vaikuttaa sokkeloselta. Taksiaseman ja bussilinjan 40 päätepysäkin (3 lähtöä/h) ansiosta sosiaalinen kontrolli on kuitenkin hyvä. Aukiolla myös saattoliikenne on mahdollista. Aseman pohjoispuolella Ku-paritien varressa oleva pizzakioski on auki klo 02 saakka. **Yleisarvosana 7.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- asema-aukion ilmeen kohentaminen
- aseman liiketilan käyttöönotto
- Helsingin suunnan laiturilta poistumisporras eteläpäähän



Arvo- sana	8	Asukasmäärä ympäristössä					
		Matkustajamäärä					
Hälytysten määrä	38	Vuorotiheys					
		Häiriöttömyys					



Kannelmäki

Asemalaituri

Junia 7 vuoroa/h. Sivulaiturit ovat aseman kohdalla maan tasossa ja niille on kohtalaisen hyvä näkyvyys ympäristöstä. Laajat katokset ovat rakenteiltaan siroja eivätkä peitä näkyvyyttä lukuun ottamatta lounaispuolen autokatoksia, joiden laiturin puoleinen takaseinä on töhritty. Ilmeeltään asema on pelkistetty ja monin paikoin kulunut. **Yleisarvosana 7.**

Eteläinen asemaympäristö (Sitratori)

Kevyen liikenteen silta radan yli laskeutuu raskasilmeistä ramppia pitkin Sitratorille, jota reunustavat asuin-liiketalot sekä kulttuurikeskus Kanneltalo. Jalankulkuaukio on vilkas ja sen laidoilla on myös ravintoloita. Aseman vieressä oleva pizzeraravintola on auki puoleenyöhön. Aukion ilme on melko ankea. Bussipysäkki on asemaan nähden aukion toisella laidalla noin 150 m etäisyydellä asemasta. Taksiasemaa tai luontevaa saattopaikkaa ei ole. **Yleisarvosana 6.**

Pohjoinen asemaympäristö

Maasto nousee radan pohjoispuolella, jolloin ylikulkusilta tavoittaa maantason nopeasti ja jatkuu läheiset kerrostalot lävistäen asuinkorttelin sisäisille kevyen liikenteen väylille. Radan vieressä on liityntäpysäköintialue. Asunnoista näkee alueelle ja reiteille. Läpikulkevaa autoliikennettä ei ole. **Yleisarvosana 8.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 7

Mahdollisuudet parantamiseen

- lounaispuolen pysäköintialueiden ja katosten uudistaminen
- Sitratorin peruskorjaus ja visuaalisen ilmeen parantaminen



Arvo- sana	7	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
		Matkustajamäärä	● ● ● ○ ○
Hälytysten määrä	61	Vuorotiheys	● ● ○ ○ ○
		Häiriöttömyys	● ● ○ ○ ○



Malminkartano

Asemalaituri

Junia 7 vuoroa/h. Asema sijoittuu pitkään tunneliin, mikä antaa asemalle muista poikkeavan ilmeen. Asema on luontaisesti sateelta suojattu, mutta varjoisana kolea ja usein tuulinen. **Yleisarvosana 7.**

Eteläinen asemaympäristö

Laiturille johtaville jalankulkureiteille on kohtuullinen näkyvyys viereisistä kerrostaloista. Kävelykatu/ aukio alittaa radan väljänä ja liittää radan eri puolet hyvin toisiinsa. Raitin varrella on useita ravintoloita, yläkerroksissa on myös asuntoja. Intialaista ruokaa tarjoava grilli on avoinna puoleenyöhön. Takasiasema, bussipysäkit (5 vuoroa/h) ja liityntäpysäköinti ovat Luutnantintielle noin 100 m etäisyydellä asemasta. Ympäristö on kulunut ja hieman epäsiisti. **Yleisarvosana 7.**

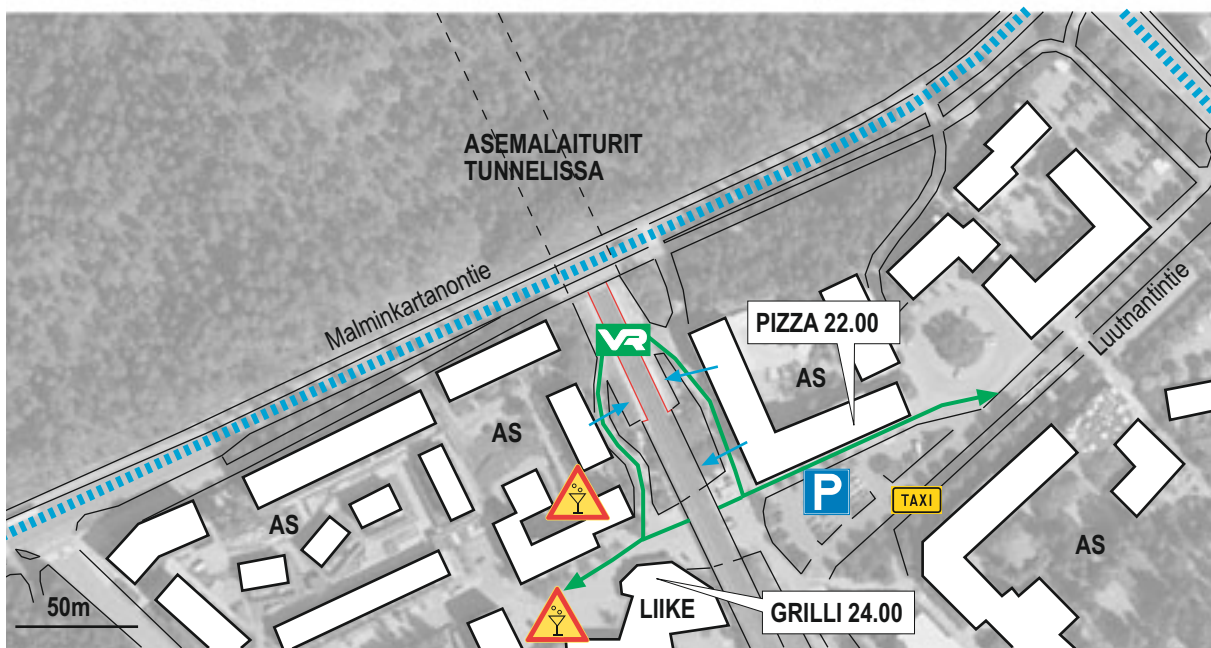
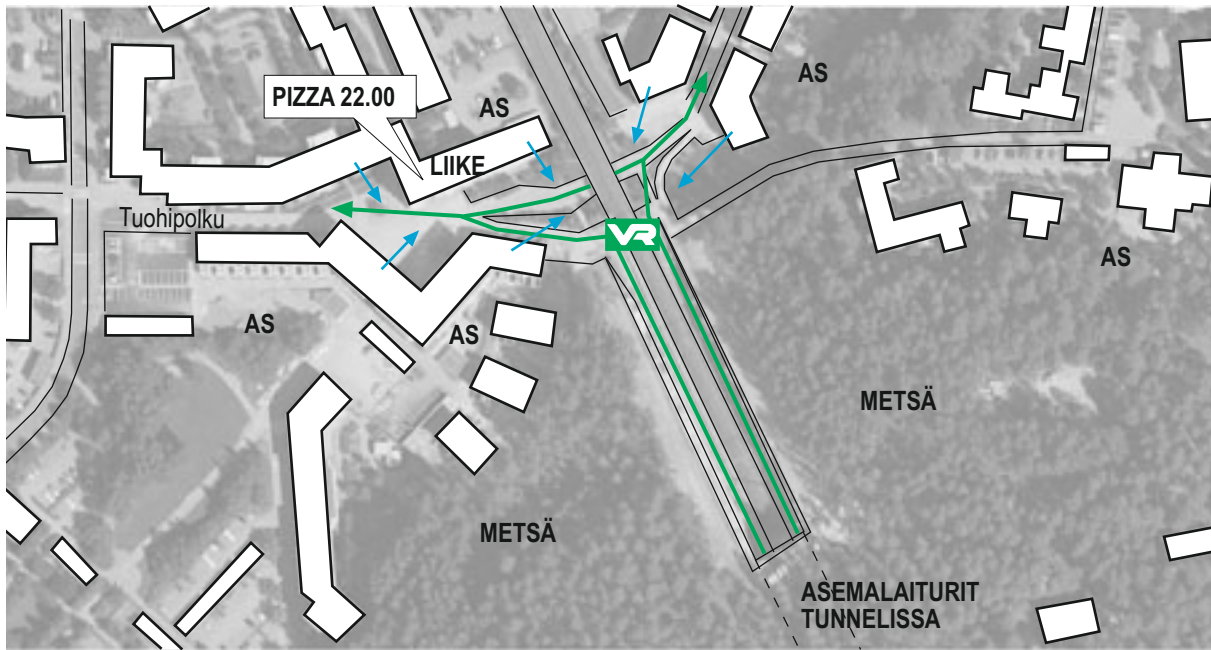
Pohjoinen asemaympäristö

Radan alikulku kevyelle liikenteelle on väljä, ja raitit liittyvät kodikkaisiin aukioihin. Sosiaalinen kontrolli perustuu näkymiin aukioita reunustavista rakennuksista. Itäpuolen aukiolla on lähikauppa sekä klo 22 saakka avoinna oleva pizzeria. Busseja ei ole, saattoliikenne pääsee lähelle asemaa vain itäsuunnasta. Kokonaisuutta heikentää pitkä ja valvoton kulkureitti asemalaitureille pitkin radanvarren kuilua, joka ei mahdollista väistämistä ympäristöön. **Yleisarvosana 7.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 7

Mahdollisuudet parantamiseen

- pohjoispään pitkän radanvarsikuilun lyhentäminen laajentamalla asuinkortteleita
- jalankulkuaukioiden kunnostaminen eteläisessä asemaympäristössä



Arvo- sana	7	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
		Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä	79	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
		Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Myyrmäki

Asemalaituri

Junia 7 vuoroa/h. Sivulaitureiden pääportait ovat liittyvät asemahalliin laiturin keskivaiheilla. Laitureiden pohjois- ja eteläpäässä on portaat. Länsipuolen laiturin liittyy keskiosaltaan suoraan viereiseen kevyen liikenteen väylään, joka rajautuu kerrostaloon. Läheinen yhteys asumiseen tuo intiimin ja kodikkaankin tunnelman. Laiturirakenteet ovat kohtuullisen hyvässä kunnossa. **Yleisarvosana 8.**

Asemahalli

Asemahalli portaikkoineen on mitoitukseltaan väljä ja reiteiltään selkeä, mutta vailla toimintoja. Suljettu lipputiski antaa hylätyn leiman. Ympäristöstä ei juuri näe hallin, ja kulkureiteillä on myös katveita. Rakennuksen kunto on heikko. **Yleisarvosana 5.**

Keskeinen asemaympäristö (bussiterminaali)

Arkkitehtuuriltaan pelkistetty asema liittyy aukioon, jolla sijaitsee vilkas bussiterminaali (24 vuoroa/h) ja taksiasema. Ympäristössä on runsaasti kaupallisia ja julkisia palveluita. Paikalla on myös ravintoloita sekä grilli (avoinna klo 01 saakka). Saattoliikenne ei pääse aseman ovelle. **Yleisarvosana 8.**

Pohjoinen asemaympäristö (Liesikuja)

Laiturin päässä luiskat/portaat yhteys johtavat Liesikujan alikulkukäytävään. Radan länsipuolella on pieni aukio, jonka ympärillä on liiketiloja, itäpuolella on pysäköintialue ja pysäköintitalo. Liikkeiden sulkeuduttua raitti hiljenee ja sosiaalinen kontrolli on vähäistä. **Yleisarvosana 6.**

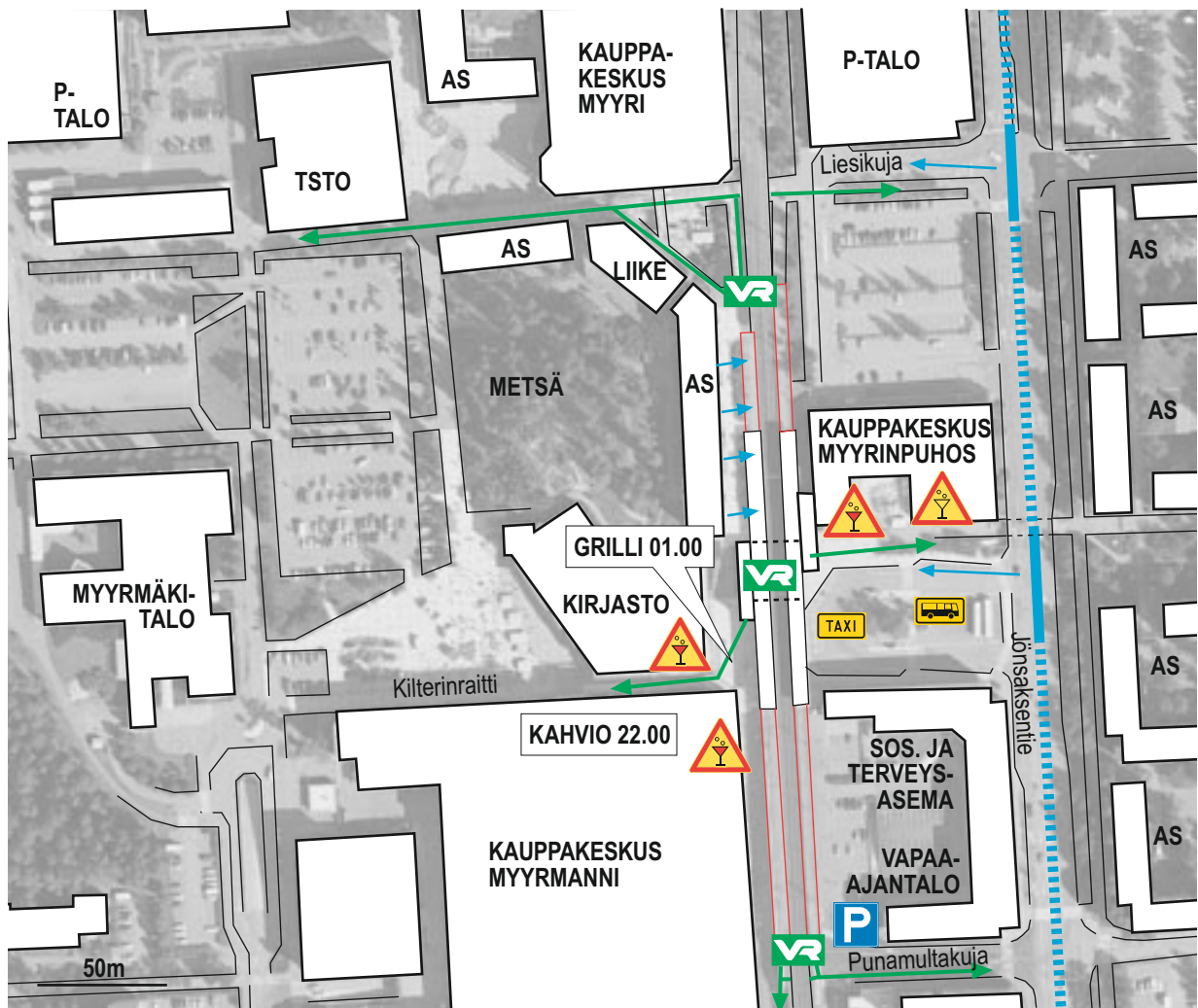
Eteläinen asemaympäristö

Laiturin päässä luiskat/portaat johtavat radan alapuoliselle pysäköintialueelle. Ympäröivät rakennukset, kauppakeskus Myyrmäki sekä sosiaali- ja terveysasema kääntävät asemaympäristölle selkänsä. **Yleisarvosana 4.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- aseman ilmeen kohentaminen muun ympäristön tasolle
- kioski- tai muun toiminnan tuominen asemahalliin
- pysäköintialueiden ilmeen kohentaminen ja täydentävä rakentaminen
- eteläisen asemaympäristön takapihailmeen muuttaminen



Arvo- sana	8	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
		Matkustajamäärä	● ● ● ● ●
Hälytysten määrä	152	Vuorotiheys	● ● ● ● ●
		Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Louhela

Asemalaituri

Junia 7 vuoroa/h. Keskilaituriaseman suurikokoinen laiturikatos tarjoaa hyvän suojan. Ympäristön kerrostaloista on jonkin verran näkyvyyttä laiturille. Porrashalli on suljettu klo 22.10–05.00, jolloin on käytettävä kahta muuta kulkuyhteyttä. Nämä ovat ilmeeltään epäsiistejä. Porrashalli on lasiseinäinen, mutta rajoittaa jonkin verran näkymiä. Rakenteet ovat kuluneita. **Yleisarvosana 6.**

Asemahalli

Avaraan ja selkeämuotoiseen asemahalliin näkee melko hyvin laiturilta. Hallissa sijaitseva pizzeria on auki klo 22 saakka. Rakenteet ovat kohtuullisessa kunnossa. **Yleisarvosana 8.**

Eteläinen asemaympäristö

Aseman sisäänkäynti liittyy vilkkaan pääkadun, Uomatien, alikulkuun. Aseman ympäristöä hallitsee akateemikko Juha Leiviskän suunnittelema Myyrmäen kirkko. Ympäristössä on lisäksi liikerakennuksia sekä hoivakoti. Kaupunkikuva on väljä, lähiömäinen. Liityntäpysäköintipaikkoja on kirkon edessä sekä hieman kauempana ostoskeskuksen pihalla. Lähin bussipysäkki on Kuohukujan pysäkipari Uomatiellä noin 350 m etäisyydellä (26 vuoroa/h), linjat sivuavat asemaa. Ympäristössä on ravintoloita, mutta ei aivan aseman välittömässä läheisyydessä. **Yleisarvosana 8.**

Pohjoinen asemaympäristö

Laiturin päässä luiskeyhteys johtaa hiljaisen tonttikadun alikulkukäytävään. Ympäristössä on päiväkotia ja metsää. **Yleisarvosana 5.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 7

Mahdollisuudet parantamiseen

- asemalaiturin ilmeen kohentaminen
- maankäytön kehittäminen aseman pohjoispuolella



Arvo- sana 7	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ●
	Matkustajamäärä	● ○ ○ ○ ○
Hälytysten määrä 22	Vuorotiheys	● ● ○ ○ ○
	Häiriöttömyys	● ● ● ○ ○



Martinlaakso

Asemalaituri

Junia 7 vuoroa/h. Keskilaituriaseman suurikokoinen laiturikatos tarjoaa hyvän suojan. Ympäristöstä on huono näkyvyys laiturille. Laiturin näkymiä sulkeva umpiseinäinen porrashalli on suljettu klo 22.10–05.00, jolloin on käytettävä kahta muuta porrasyhteyttä. Istumapenkkejä huoneenomaisesti rajaavat matalat betoniseinäkkeet näyttävät houkuttelevan oleskeluun muitakin kuin junamatkustajia. Rakenteet ovat kuluneita. **Yleisarvosana 5.**

Asemahalli

Avaraan ja selkeämuotoiseen asemahalliin ei näe ympäristöstä eikä laiturilta. Alatasanteella, radan alittavaan alikulkukäytävään avautuvan sisäänkäynnin vieressä on pizzeravintola, joka sulkeutuu klo 21. Halli on melko huonokuntoinen ja etenkin osin umpeen pellitetyt ovet suorastaan huutavat rappio-tilastaan. **Yleisarvosana 4.**

Eteläinen asemaympäristö

Aseman puhtaslinjaista betoniarkkitehtuuria hämärtävät myöhemmin lisätyt kopperot, yleinen kuluneisuus ja epäsiisteys. Länsipuolella mahtipontinen graniittiportaikko johtaa kohti asuntoaluetta, kirjastoa ja sosiaali- ja terveyskeskusta. Portaikon tasanteilla on katseilta suojattuja istumataskuja. Itäpuolella on liikerakennus (jossa ravintola) ja bussi- ja taksiasema. Terminaali on rakenteiltaan ja pinnoiltaan viimeistelty, saattoliikenne mahdollistettu ja bussiliikenne vilkasta (24 lähtöä/h). Muutoin ohikulkuliikenne aseman ympäristössä on vähäistä. Aseman sisäänkäynti on selkeästi heikoin lenkki muuten miellyttävässä ja turvallisessa ympäristössä. **Yleisarvosana 9.**

Pohjoinen asemaympäristö

Laiturin päässä luiskeyhteys johtaa töhrittyyn alikulkukäytävään ja edelleen asuntoalueelle ja ilmeeltään vaatimattomalle liityntäpysäköintialueelle. Ympäristöstä on heikko näkyvyys. **Yleisarvosana 5.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 6

Mahdollisuudet parantamiseen

- aseman ilmeen kohentaminen muun ympäristön tasolle
- asemahallin kioski- tai muun toiminnan jatkaminen ilta-aikana
- näkymien avaaminen laiturilta asemahalliin
- laiturin penkkejä rajaavien suojakaiteiden poistaminen



Arvo- sana 6	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ○
	Matkustajamäärä	● ● ○ ○ ○
Hälytysten määrä 170	Vuorotiheys	● ● ○ ○ ○
	Häiriöttömyys	● ○ ○ ○ ○



Vantaankoski

Asemalaituri

Pääteasema, 3 lähtöä/h. Junat viipyvät pääteasemalla noin 6 min. Välilaituri on avara ja pinnoiltaan siisti. Katoksia ei ole, mutta aseman ylittävän kokoojakadun silta tarjoaa sadesuojaa. Sillan rakenteet ja sillalle nouseva porras rajaavat laiturin eteläosan katveeseen, paikalla on runsaasti töhryjä. Ympäristössä ei ole asutusta eikä toimistorakennuksista ole näkyvyyttä laiturille. Ylikulkusillan töhrityt kaiteet rajoittavat näkyvyyttä tieltä asemalle. **Yleisarvosana 5.**

Eteläinen asemaympäristö

Laiturilta nouseaan kattamattomia portaita kokoojakadun jalkakäytävälle, jossa aseman merkkipylväs on ainoa matkustajia palveleva elementti. Kadulla on kohtalainen liikenne, mutta ympäristön rakennuskanta on toimistoja ja liikenne iltaisin on hiljaista. Aseman vierellä on laaja liityntäpysäköintialue, jonka yhteydessä on myös bussilinjan 510 päätepysäkki (2 lähtöä/h). Liityntäpysäköintialueelta ei ole näköyhteyttä laiturialueelle maaston korkeuserojen ja kasvillisuuden vuoksi. **Yleisarvosana 5.**

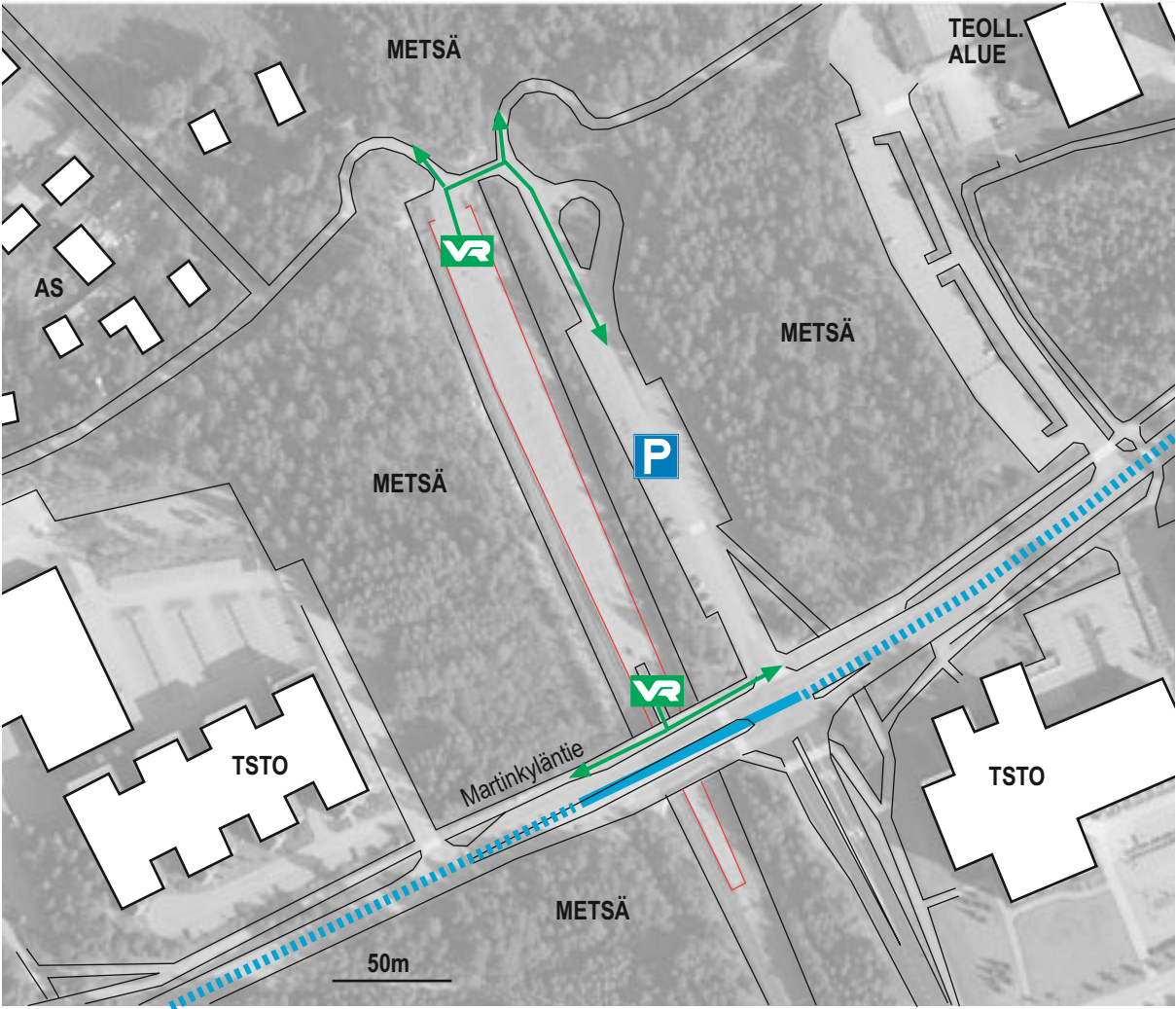
Pohjoinen asemaympäristö

Laiturin päässä on yhteys kevyen liikenteen väylille ja liityntäpysäköintiin. Ympäristö on metsää, lisäksi on ränsistyneitä varistorakennuksia. **Yleisarvosana 5.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 5

Mahdollisuudet parantamiseen

- asuntorakentaminen aseman ympäristössä, näkymien avaaminen asemalle
- kaiderakenteiden uusiminen näkymien avaamiseksi sillalta
- laiturin poistaminen sillan alta, erilliset sadekatokset



Arvo- sana 5	Asukasmäärä ympäristössä	☒ ☐ ☐ ☐ ☐
	Matkustajamäärä	☒ ☐ ☐ ☐ ☐
Hälytysten määrä 30	Vuorotiheys	☒ ☒ ☐ ☐ ☐
	Häiriöttömyys	☒ ☒ ☒ ☐ ☐



Valimo

Asemalaituri

Junia 4 vuoroa/h. Vällilaiturille johtavat portaat ja hissi ritiläseinineen estävät näkyvyyttä laiturin eri osien välillä. Rakenteet ovat hyväkuntoisia ja siistejä. Ympäristö on teollisuusaluetta ja puistoa, asuntoja ei ole. Näköetäisyydellä ei myöskään ole ohikulkevaa liikennettä. Rataa seuraavalta kevyen liikenteen väylältä näkee laiturille. Kulkuyhteys laiturille on avarasta ja siististä kevyen liikenteen alikulkutunnelista, muuta väistöreittiä ei laiturilta ole. **Yleisarvosana 6.**

Eteläinen asemaympäristö

Alikulun jatkeena etelän suunnassa on loivasti maantasoon nouseva Valimopolku, joka yhtyy hiljaisen Valimotien päässä olevaan kääntöpaikkaan. Kääntöpaikan yhteydessä on bussilinjan 54 päätepysäkki (2 lähtöä/h), saattoliikenteelle on pysähtymismahdollisuus. Ympäristön rakennukset ovat toimisto- ja teollisuusrakennuksia. Ympäristö on siisti ja viihtyisä, mutta iltaisin sosiaalinen kontrolli puuttuu lähes täysin. **Yleisarvosana 7.**

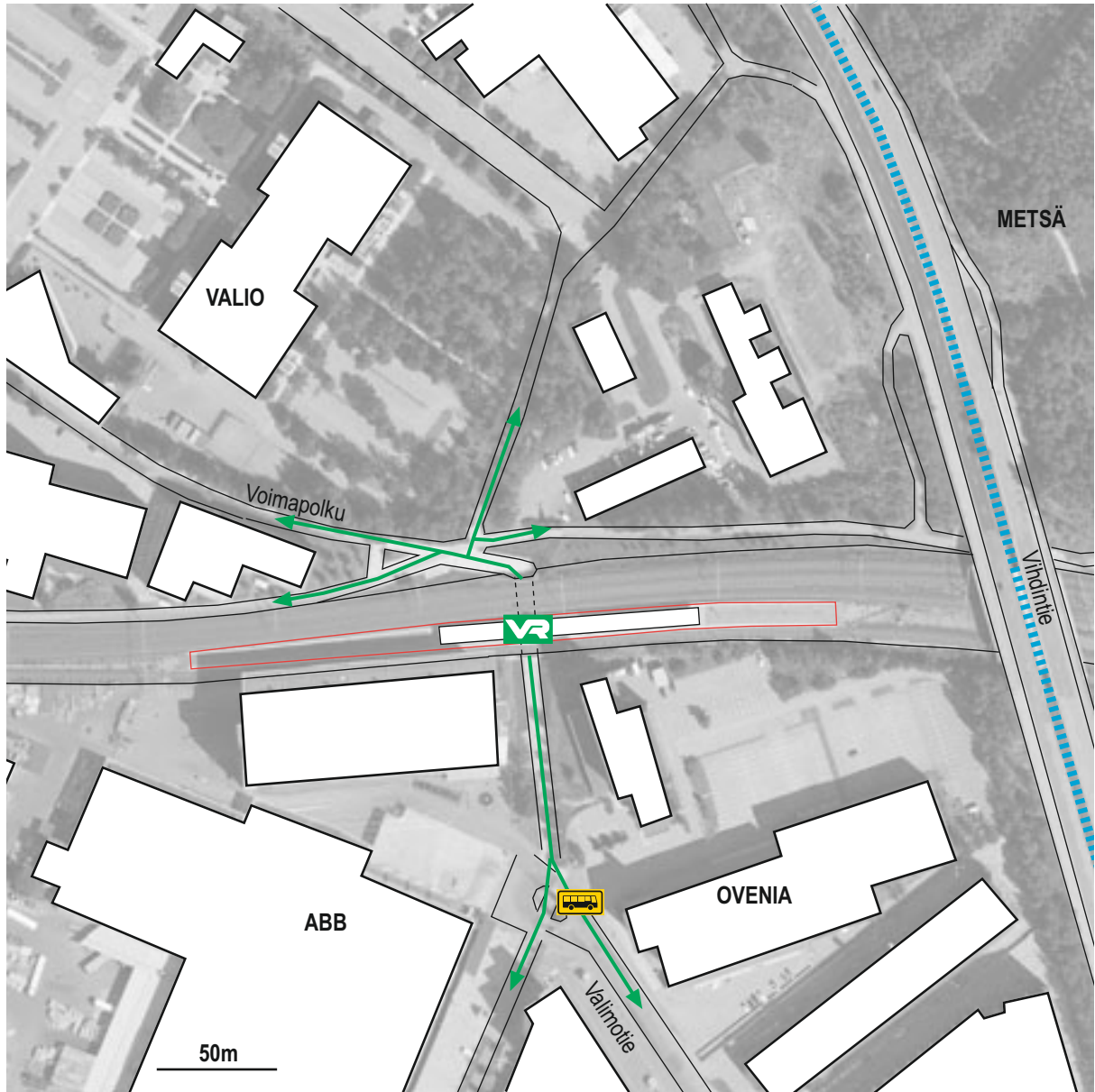
Pohjoinen asemaympäristö

Alikulun jatkeena pohjoisen suunnassa on laakea painanne, jossa kevyen liikenteen väylät risteävät. Ympäristö on teollisuutta, lähimpänä asemaa oleva Valion tontti on metsäinen eikä rakennuksia näy puiden takaa. Myös aseman tällä puolella ajoneuvoliikenne jää noin sadan metrin etäisyydelle hiljaisen Meijeritien päähän. **Yleisarvosana 5.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 6

Mahdollisuudet parantamiseen

- sosiaalisen kontrollin lisääminen ilta-aikoina maankäyttöä monipuolistamalla esimerkiksi asuntorakentamisella



Arvo- sana 6	Asukasmäärä ympäristössä	● ○ ○ ○ ○
	Matkustajamäärä	● ● ● ○ ○
Hälytysten määrä 3	Vuorotiheys	● ○ ○ ○ ○
	Häiriöttömyys	● ● ● ● ●



Pitäjänmäki

Asemalaituri

Junia 4 vuoroa/h. Aseman välilaiturille on kaksi käyntiä, molemmat laiturin päistä. Junat pysähtyvät lähellä länsipäätä, josta on yhteys kevyen liikenteen ylikulkusillalle. Katos sijaitsee laiturin länsipäässä. Katos on samanlainen kuin Huopalahden asemalla, tavoitellen ilmeellään yhteyttä vanhaan asemarakennukseen. Leveähköön raidealueen (3 raidetta) laiturista erottama asema ei ole liikennekäytössä ja siinä toimii nykyään hyvinvointikeskus. Itäpäässä laiturin kattamaton ja siitä on yhteys radan alittavalle Pitäjänmäentielle. Yleisilmeeltään karuhkolle ja näkymiltään avaralle laiturialueelle antaa vahvan leimansa maalitehdas Teknoksen takaseinän suurikokoinen maisemamaalaus. Laiturille ei ole näkymiä ympäristöstä. **Yleisarvosana 6.**

Läntinen asemaympäristö

Ylikulkusilta johtaa pohjoisen suunnassa ahkerasti liikennöidyille bussipysäkeille (21 vuoroa/h) vilkkaan Pitäjänmäentien varrelle. Saattoliikenne ei voi pysähtyä tällä kohdalla. Tien varressa on jonkin verran asutusta, juuri pysäkkien kohdalla asuintalot ovat kuitenkin etäämpänä puiden takana. Eteläsuunnassa silta jatkuu teollisuusalueelle ja liityntäpysäköintialueelle ja sen kautta edelleen metsän läpi kohti Pajamäen pientä asuntoaluetta. Tässä suunnassa sosiaalinen kontrolli puuttuu. **Yleisarvosana 7.**

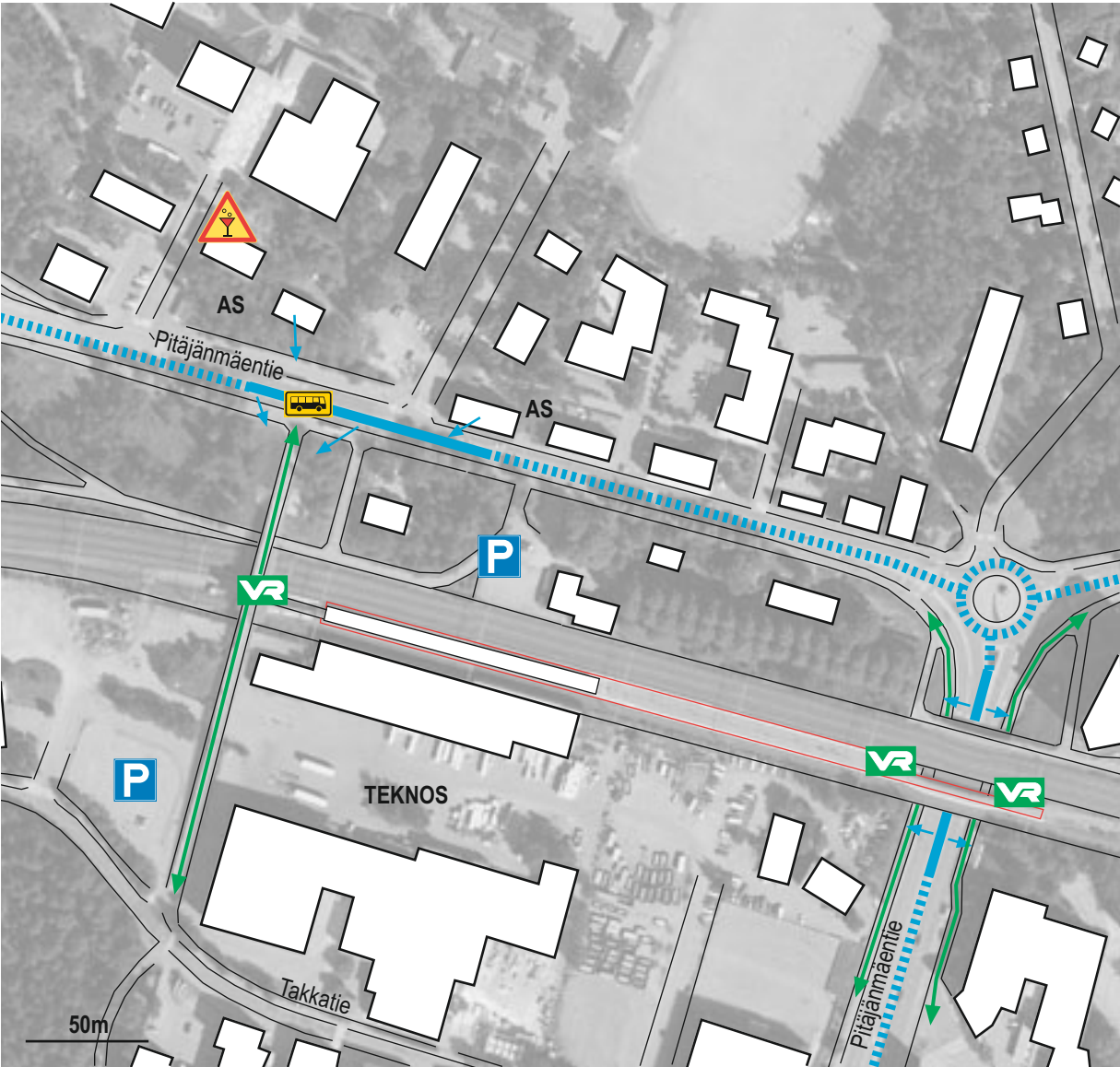
Itäinen asemaympäristö

Porrasyhteydet laiturilta alikulkuun on ratkaistu taitavasti siten, että alikulku saa luonnonvaloa laiturin kohdalle tehdystä aukosta. Alikulkuväylä on avara ja siisti. Liikenne on kohtuullisen vilkasta ja alikulun yhteydessä on myös bussipysäkkejä (20 vuoroa/h). Alikulun luiskat on toteutettu avarina ja puistomaisina, ja kaupunkikuvaa elävöittävät vanhat panimokattiloiden huuvat. Ympäristön rakennukset ovat kuitenkin teollisuus- ja toimistorakennuksia, asutusta ei ole. **Yleisarvosana 8.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 7

Mahdollisuudet parantamiseen

- asuntorakentaminen vanhan asemapuiston ja ylikulkusillan tuntumassa
- asemalaiturin kohentaminen
- Pajamäen suunnan kevyen liikenteen väylän turvallisuuden parantaminen näkymiä avaamalla ja pienimuotoisen asuntorakentamisen keinoin



Arvo- sana 7	Asukasmäärä ympäristössä	
	Matkustajamäärä	
Hälytysten määrä 24	Vuorotiheys	
	Häiriöttömyys	



Mäkkylä

Asemalaituri

Junia 4 vuoroa/h. Välilaiturille kulku on kahdesta suunnasta laiturin päistä alikulkutunneleiden kautta. Pääreitti on läntinen sisäänkäynti, jonka yhteydessä on katos. Laiturirakenteet ovat moderneja ja siistejä, eivätkä peitä näkymiä laiturialueella. Näkyvyys ympäristöstä on koko laiturin mitalla hyvin vähäinen. **Yleisarvosana 6.**

Läntinen asemaympäristö

Käynti alikulkutunneliin on portaiden ja hissin kautta. Yhteys on arkkitehtonisesti oivaltava hissitorneineen ja valoa välittävine rakenteineen. Alikulkutunnelin luiskat ovat loivamuotoiset ja näkyvyys eri suunnista on raitin osien välillä hyvä, mutta kasvillisuus peittää näkymät ympäristöstä. Autoliikenne on erotettu asemalle johtavista reiteistä niin visuaalisesti kuin toiminnallisestikin. Liityntäpysäköintialue on vaikeasti löydettävissä, mutta palvelee myös saattoliikennettä. **Yleisarvosana 7.**

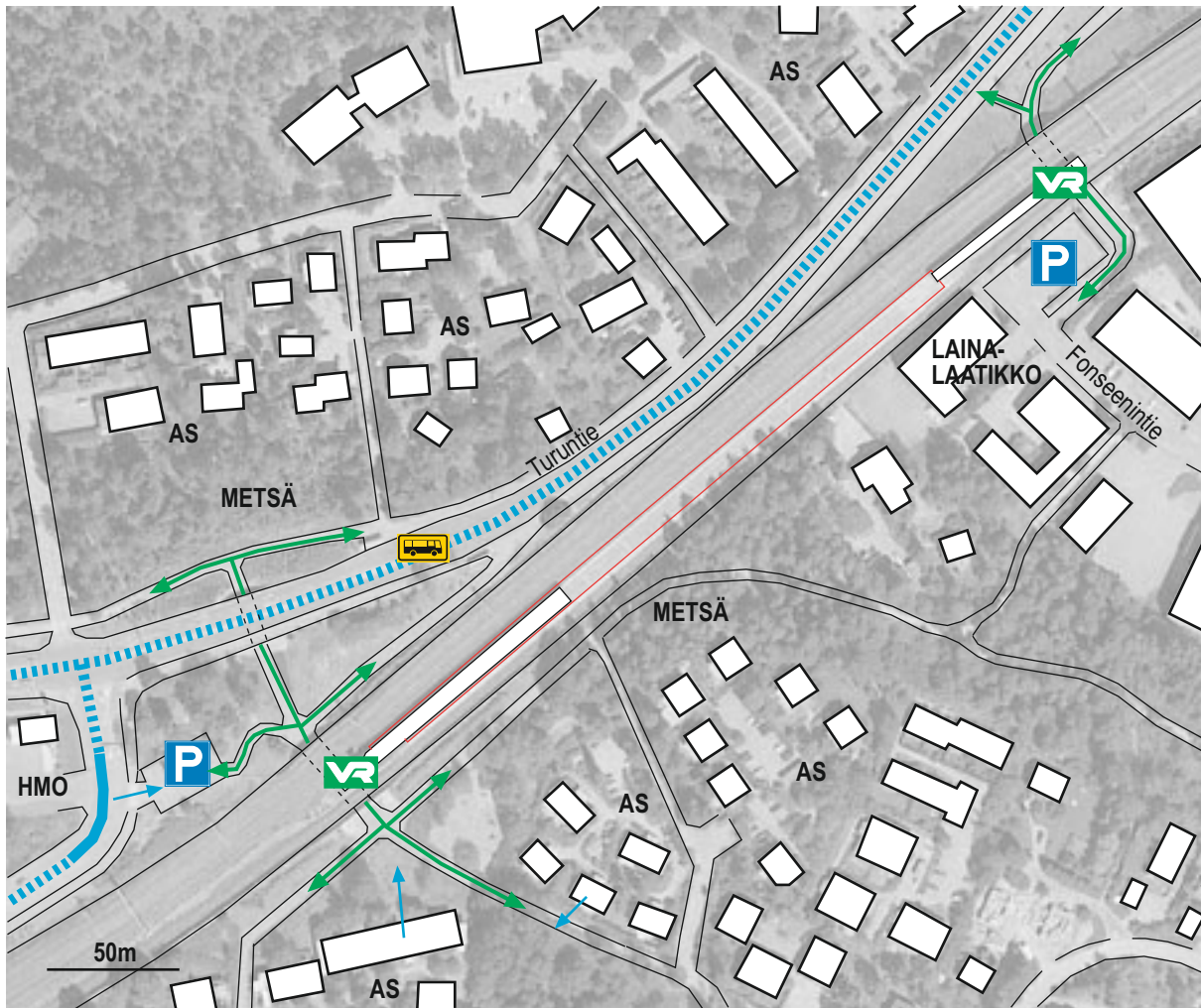
Itäinen asemaympäristö

Käynti alikulkutunneliin on pitkän, katetun luiskan kautta. Alikulkutunnelin molemmissa päissä on katveja aiheuttavia mutkia. Etelässä yhteys on teollisuusalueen tonttikadun Fonseenintien päähän, jossa on pieni pysäköintialue. Asutusta ei ole. Pohjoispuolella Turuntien liikenne on vilkasta, mutta ohiajajilla ei ole näköyhteyttä asemalle johtaville reiteille, eikä saatto ole mahdollista tältä suunnalta. **Yleisarvosana 6.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 6

Mahdollisuudet parantamiseen

- näkymien avartaminen etenkin Turuntien suunnasta
- saattoliikenteen ja liityntäpysäköinnin selkeyttäminen
- asuntorakentaminen näköetäisyydellä asemasta



Arvo- sana	6	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ○ ○ ○
		Matkustajamäärä	● ○ ○ ○ ○
Hälytysten määrä	16	Vuorotiheys	● ○ ○ ○ ○
		Häiriöttömyys	● ○ ○ ○ ○



Leppävaara

Asemalaituri

Junia 10 vuoroa/h. Paikallisliikenteen laiturit ovat ratapihan laidalla. Helsingin junien siisti laituriliittyy suoraan asema-aukioon ja bussiterminaaliin. Lännen junien ympäristöltään epäsiistimmälle laiturille kuljetaan tunnelin kautta. Laitureille on hyvä näkyvyys ja katokset ovat hyvät. Laiturien itäpäässä on porras- ja hissiyhteydet Kehä I:n liityntäpysäkeille. **Yleisarvosana 8.**

Asema-aukio (kauppakeskus Sello)

Asema-aukio bussiterminaaleineen (31 vuoroa/h) ja taksiasemineen on erittäin vilkas. Sellossa on kuljettajien taukotila, josta on näkymä terminaali-alueelle sekä kebabkioski (avoinna klo 05 saakka). Toiminnot jakautuvat melko laajalle alueelle. Sellossa on erillinen odotustila matkustajille, siellä ei ole henkilökuntaa ja tilan ilme on ankeahko. **Yleisarvosana 10.**

Asematunneli

Leveässä tunnelissa ei ole palveluja. Tunneli liittyy etelässä suoraan kauppakeskuksen alakerrokseen, keskuksen kiertävä käytävä sivuuttaa väljän pyöräpysäköinnin ja nousee maanpintaan liiketunnelin väliselle kujalle, josta puuttuu sosiaalinen kontrolli. Pohjoisessa luiska ja sen ympäristö ovat laatu- ja tilan osin epäsiistejä, kuten tunnelin jatkeena oleva jalankulkukatukin. **Yleisarvosana 7.**

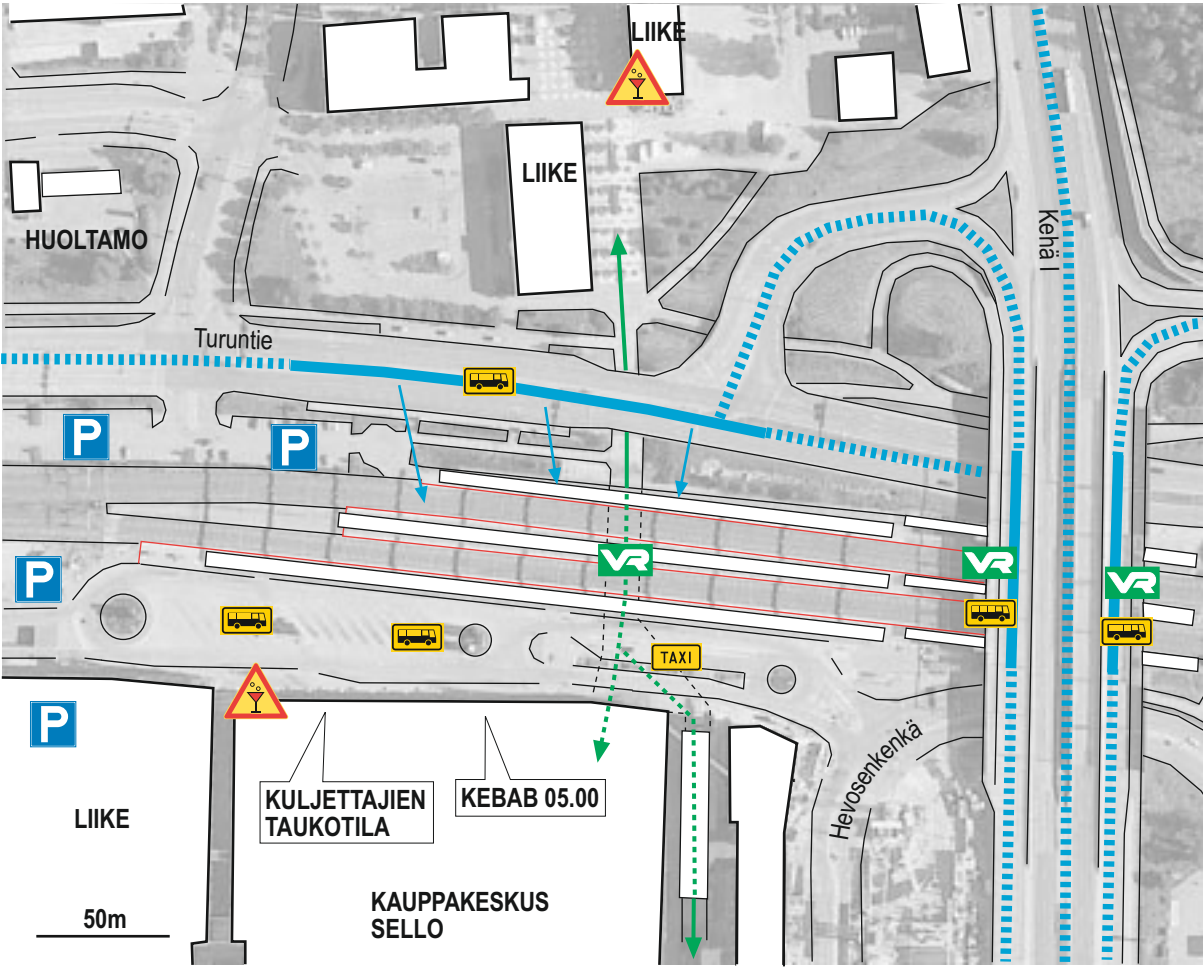
Kehä I liityntäyhteys

Bussiliikennettä on toisistaan erillisillä pysäkeillä 9/10 vuoroa/h suuntaansa. Palveluita ei ole. Kehän liikenteestä valtaosa ohittaa paikan suurella nopeudella meluaidan erottamana. Yhteys asemalle on valvoton ja töhryjäkin on ilmaantunut. **Yleisarvosana 6.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- aseman pohjoispuolen ympäristön siistiminen
- valvonnan lisääminen asematunneliin, esimerkiksi kioski



Arvo- sana 8	Asukasmäärä ympäristössä	
	Matkustajamäärä	
Hälytysten määrä 170	Vuorotiheys	
	Häiriöttömyys	



Kilo

Asemalaituri

Junia 8 vuoroa/h. Vaatimaton varustus käsittää muutaman penkin ja pienet katokset. Kasvillisuus rajoittaa jonkin verran näkyvyyttä ympäristöstä, toisaalta suojaa tuulelta ja parantaa viihtyisyyttä. Aseman ilme on rapistunut. **Yleisarvosana 7.**

Eteläinen asemaympäristö (Lansanpurontie)

Asemaa sivuaa paikallinen kokoojakatu, jolla on bussiliikennettä (6 vuoroa/h). Palveluja ei ole, asunnoista on tyydyttävä näkyvyys alueelle. Liityntäpysäköinti on laajahko. **Yleisarvosana 8.**

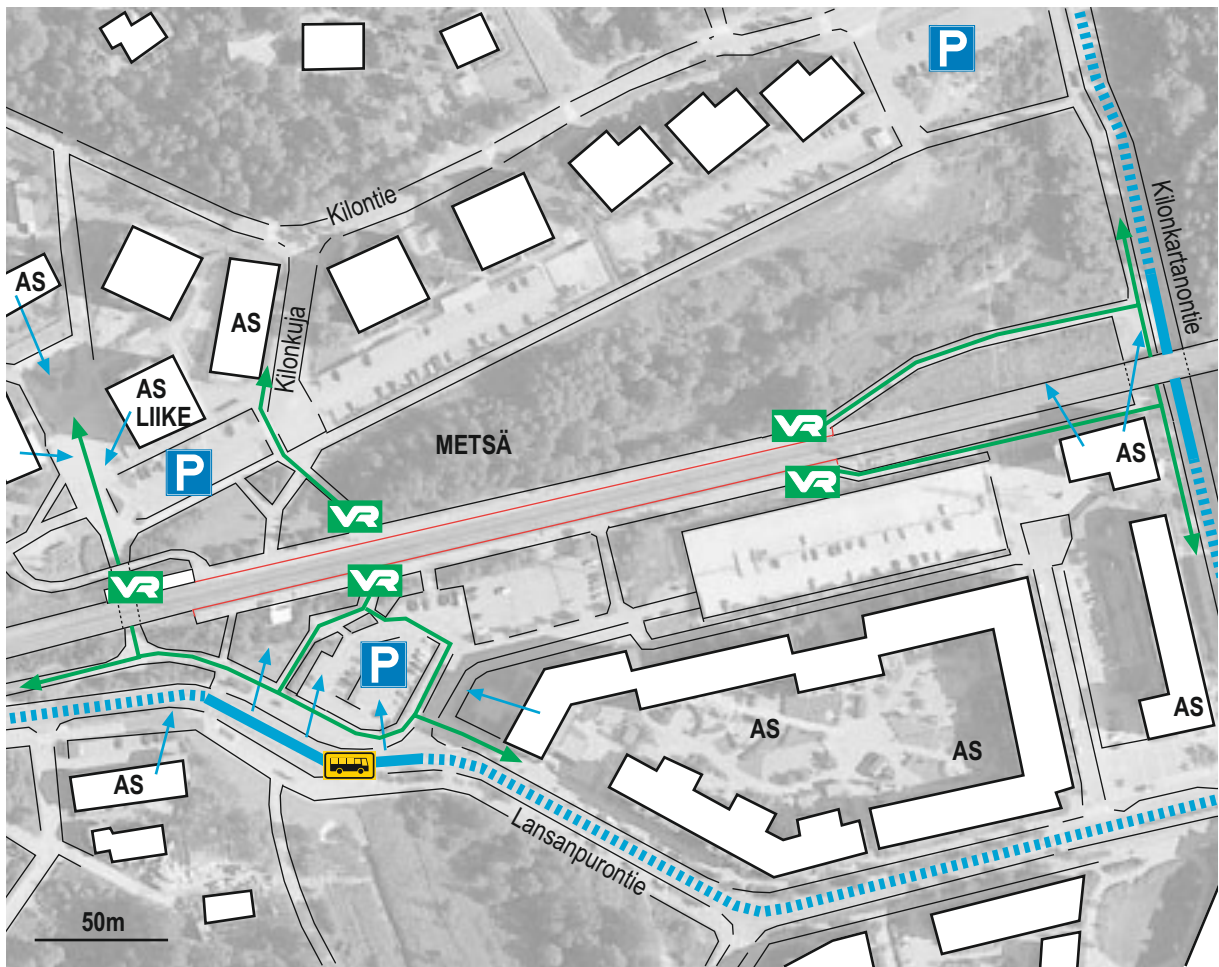
Pohjoinen asemaympäristö (Kilonkuja)

Pienellä asema-aukiolla on lähikauppa ja asuntoja. Autoliikennettä tai julkista liikennettä ei ole. Näkymät ovat avaria. **Yleisarvosana 7.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- alueen yleinen siistiminen
- noin kaksimetristen vuorimäntyjen harventaminen laiturien viereltä ja korvaaminen yhtäältä maanpeitekasvillisuudella, toisaalta runkokuilla



Arvo- sana 8	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ● ● ○
	Matkustajamäärä	● ● ○ ○ ○
Hälytysten määrä 30	Vuorotiheys	● ● ● ○ ○
	Häiriöttömyys	● ● ● ● ○



Kera

Asemalaituri

Junia 8 vuoroa/h. Laiturille on heikko näkyvyys ympäristöstä. Laiturikatoksen arkkitehtuuri on heikkoa, kunto huono ja ilme epäsiisti. Laiturilta on useita reittejä ympäristöön. **Yleisarvosana 5.**

Eteläinen asemaympäristö

Teollisuusyrityksiä palveleva katu päättyy aseman edustan kääntöpaikalle. Paikalla ei ole liityntä- tai polkupyöräpysäköintiä. Alueelle ei ole näkyvyyttä asunnoista eikä ohikulkevasta liikenteestä. Maisemaa leimaa viereinen logistiikkakeskus, ja ympäristö on epäsiisti. **Yleisarvosana 4.**

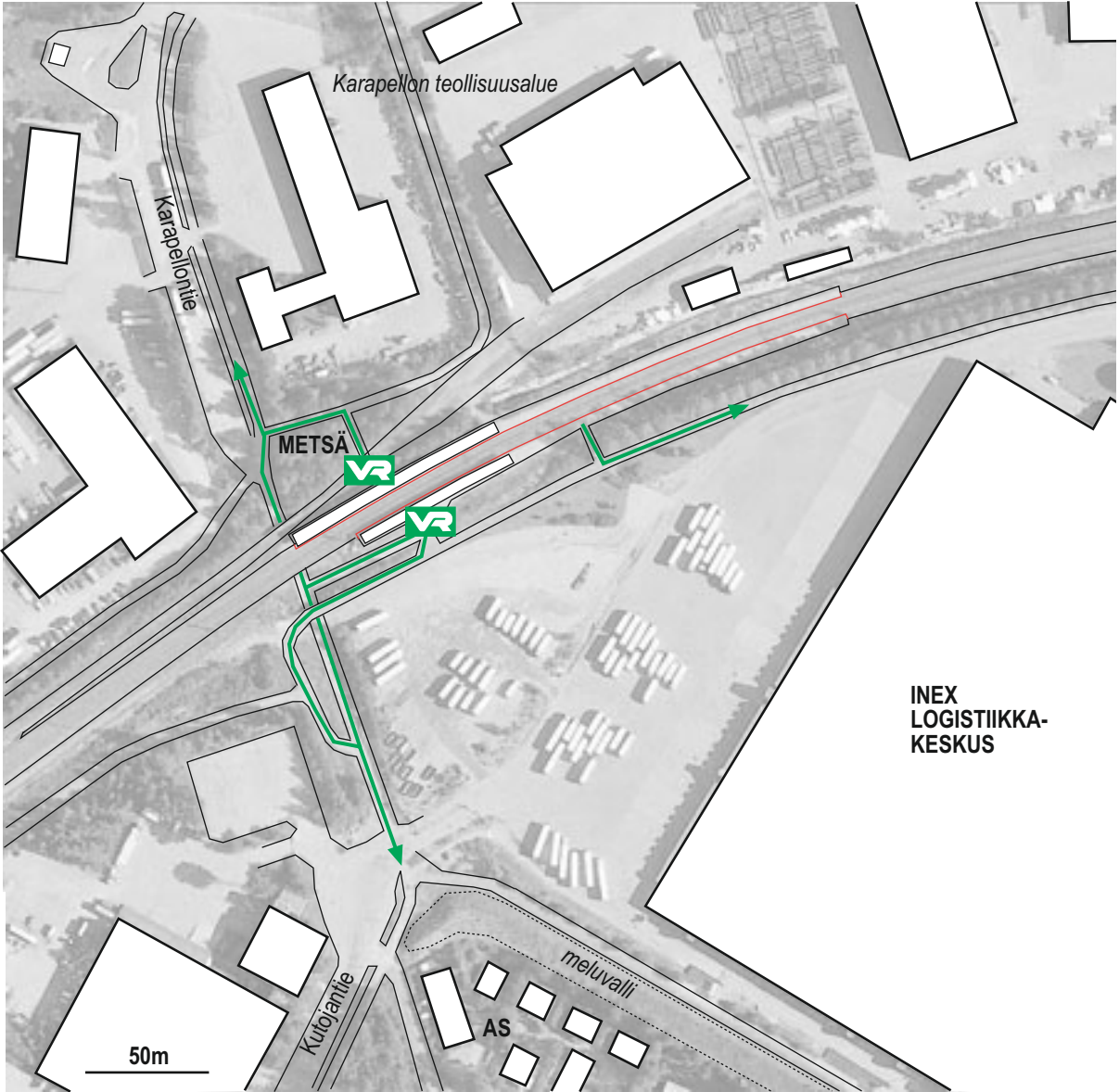
Pohjoinen asemaympäristö

Asemalle johtavan kevyen liikenteen raitin varressa on mahdollisuus liityntäpysäköintiin ja saattoliikenteeseen. Alue on epäsiisti ja siellä on mm. vanhoja huonekaluja. Aseman lähin ympäristö on tiheähköä metsää. Palveluja tai asutusta ei ole. **Yleisarvosana 4.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 4

Mahdollisuudet parantamiseen

- toiminnoiltaan yksipuolisen alueen kehittäminen monipuolisemmaksi
- liityntäpysäköinnin järjestäminen radan eteläpuolelle
- aseman ja sen ympäristön yleinen siistiminen



Arvo- sana	4	Asukasmäärä ympäristössä	
		Matkustajamäärä	
Hälytysten määrä	8	Vuorotiheys	
		Häiriöttömyys	



Kauniainen

Asemalaituri

Junia 8 vuoroa/h. Laitureille on heikko näkyvyys ympäristöstä, joka on pääosin tiheää metsää. Kirkkonummen suuntaan matkustavia palveleva väliaituri on avoin ja sillä on vaatimaton betoninen sadekatos. Rakenteet ovat huonokuntoisia ja epäsiistejä. Laiturilta laskeudutaan alikulkutunneliin, jossa on melko vilkas liikenne. Tunneli on avara, mutta ilmeeltään ankea. Helsingin suuntaan matkustavien laiturin on vanhaa asemaympäristöä, vanha asemarakennus on vahingoittunut tulipalossa ja tarkastelu-
hetkellä sitä korjattiin. **Yleisarvosana 6.**

Eteläinen asemaympäristö

Asema-aukiolla on taksiasema. Kauniaisten keskusta palveluineen on lähellä, mutta aseman lähellä ei ole illalla auki olevia palveluita ja asema-aukio sille johtavine katuineen on syrjässä pääkaduista. Asunnoista on jonkin verran näkymiä kulkureiteille, mutta ei aivan aseman lähistölle. **Yleisarvosana 7.**

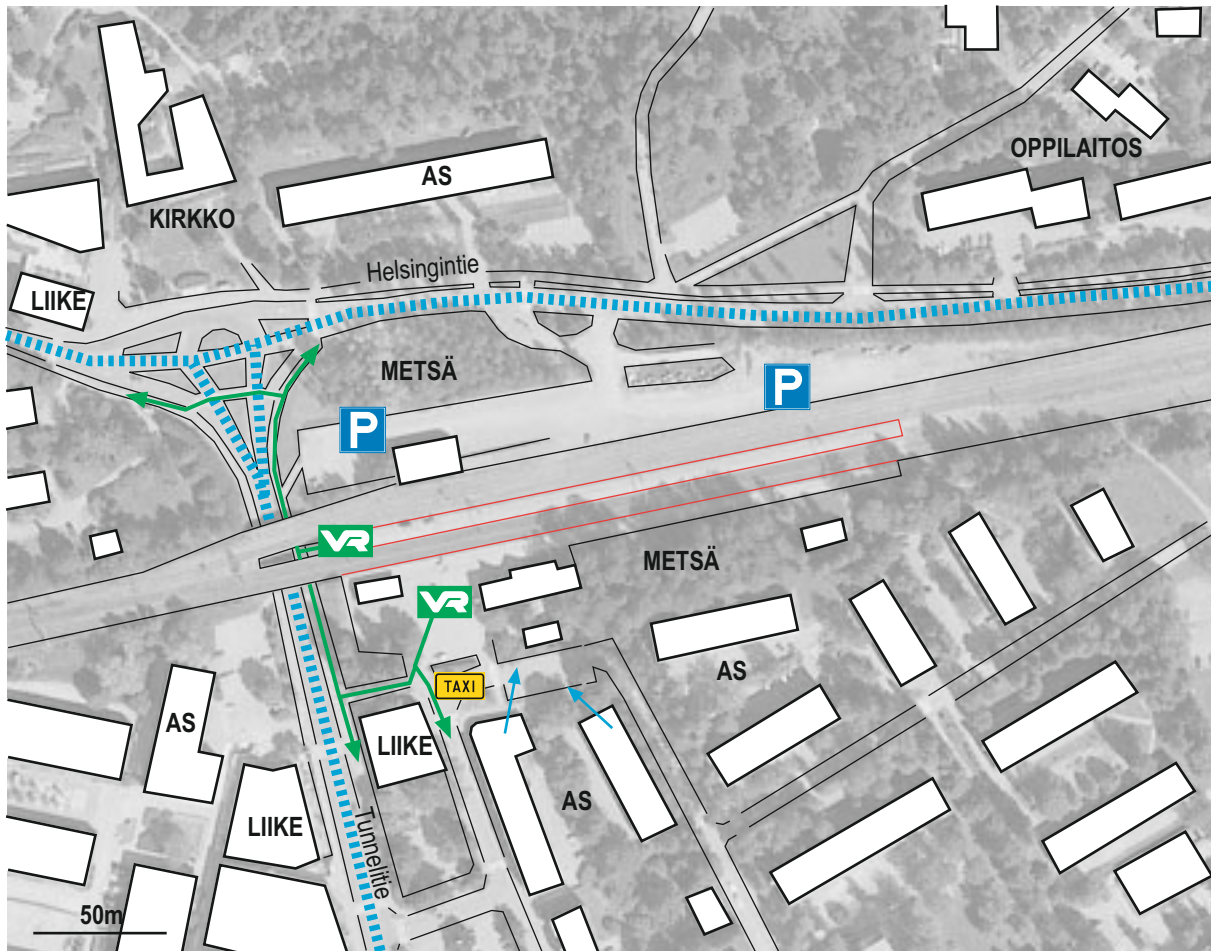
Pohjoinen asemaympäristö

Tunneli johtaa laajaan ja monimutkaiseen kokoojakatujen liittymään. Vieressä sijaitsee asuntoja sekä kirkko. Pääkaduilla näkymät ovat avaria, mutta ympäristöstä katutilaan ei kovin hyvin näe. Katumaisema on hieman hoitamaton. Radan vieressä on laaja liityntäpysäköintialue, jonka yhteydessä on myös kierrätyspiste. Alue on osin sorapintainen ja huonokuntoinen, aseman ulkorakennus radan vieressä rapistunut. **Yleisarvosana 6.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 6

Mahdollisuudet parantamiseen

- kasvillisuuden raivaaminen näkymien parantamiseksi
- asemarakennusten kunnostaminen
- laiturin varustuksen parantaminen ja rakenteiden kunnostus



Arvo- sana	6	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ○ ○ ○
		Matkustajamäärä	● ● ○ ○ ○
Hälytysten määrä	22	Vuorotiheys	● ● ● ○ ○
		Häiriöttömyys	● ● ● ● ○



Koivuhovi

Asemalaituri

Junia 8 vuoroa/h. Laitureille on heikko näkyvyys ympäristöstä, joka on tiheää metsää. Laiturirakenteet ovat uudehkoja ja siistejä. Laitureilta kokoojakadun avarasta alikulkutunnelista johtavat portaikot on rakennettu laadukkaista materiaaleista ja istutukset luiskissa ovat hoidettuja. **Yleisarvosana 6.**

Eteläinen asemaympäristö

Aseman ja viereisen Ullanmäentien välissä on pysäköintialue, istutukset peittävät jonkin verran näkyviä. Kadun toisella puolella on asuntoja, joista on rajoitettu näkyvyys asemalle. Joukkoliikennettä ei ole **Yleisarvosana 7.**

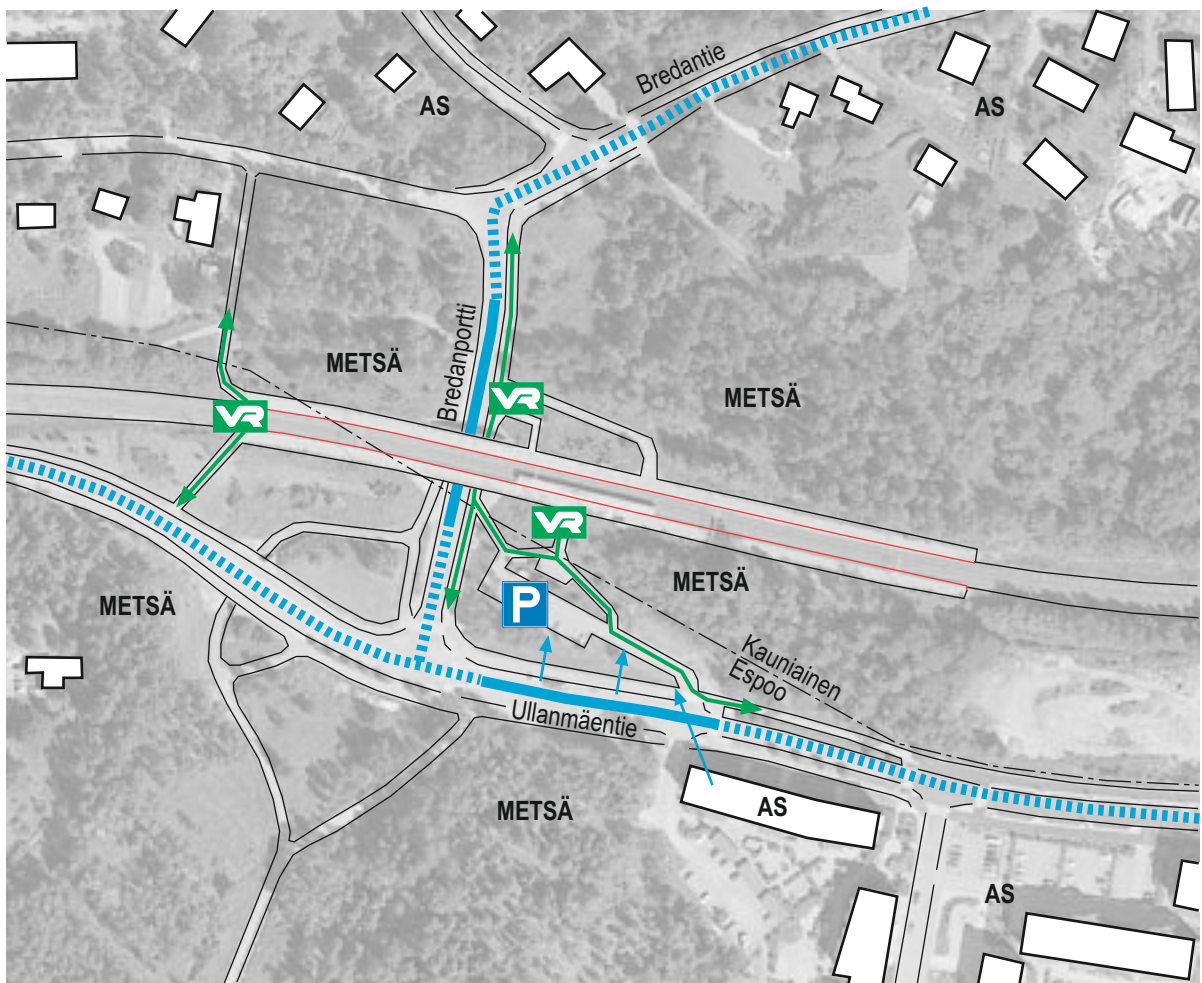
Pohjoinen asemaympäristö

Ympäristö on melko tiheää metsää. Bussipysäkki Kauniaisten keskustan suuntaan on Bredantiellä noin 150 metrin etäisyydellä (3 vuoroa/h). Pysäköintimahdollisuutta tai saattopaikkaa ei ole. **Yleisarvosana 6.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 6

Mahdollisuudet parantamiseen

- asuntorakentaminen aseman lähiympäristössä
- liityntäliikenteen parantaminen
- asema sijaitsee Kauniaisten alueella mutta Espoon rajalla; alueen maankäytön merkittävämpi kehittäminen edellyttää yhteistyötä kuntien kesken



Arvo- sana 6	Asukasmäärä ympäristössä	● ● ○ ○ ○
	Matkustajamäärä	● ○ ○ ○ ○
Hälytysten määrä 11	Vuorotiheys	● ● ● ○ ○
	Häiriöttömyys	● ● ● ● ○



Tuomarila

Asemalaituri

Junia 8 vuoroa/h. Sivulaitureille on hyvä näkyvyys ympäristöstä ja väistäminen ympäristöön on mahdollista. Laiturirakenteet ovat melko uusia ja hyväkuntoisia. Ne on suunniteltu yksilöllisesti sopeuttamaan niiden ulkoasu vanhaan asema-arkkitehtuuriin. Vanha asema on hyväkuntoinen ja se on vuokrattu seurakunnan käyttöön. Asemalaiturit ovat avoimia, mutta samalla alttiita tuulille. **Yleisarvosana 8.**

Eteläinen asemaympäristö

Aseman ohittavalla Tuomarilantiellä on melko vilkas läpikulkuliikenne. Asema-alue on tiivis, ja tieltä näkee hyvin asemalle. Bussivuoroja on 2/tunti. Tuomarilantien eteläpuolen asunnoista on hyvä näkyvyys asema-alueelle. Radan ja Tuomarilantien alittava kevyen liikenteen yhteys on avara ja sen eriosiin on hyvä näkyvyys ympäristöstä. **Yleisarvosana 8.**

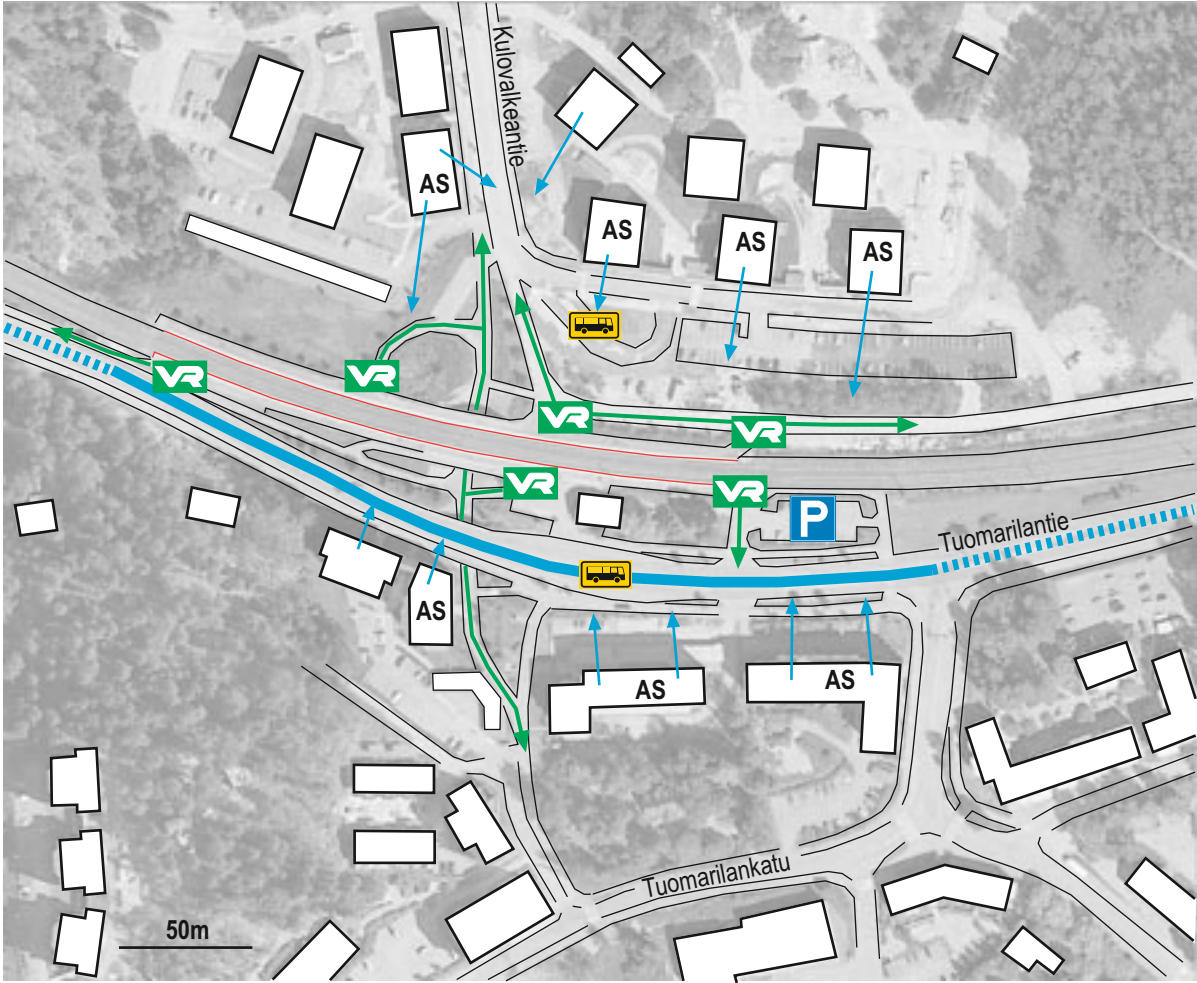
Pohjoinen asemaympäristö

Pohjoista asema-aukiota reunustavat asuinkerrostalot. Aukiolla on bussilinjan 19 päätepysäkki (2 lähtöä/h). Ympäristö on rauhallinen ja siisti. Alikulkutunnelista Kirkkonummen junan seisahduspaikalle johtava reitti kaartaa kaukaa, joten luiskan ja laiturin välille on syntynyt oikopolku. **Yleisarvosana 8.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- Kirkkonummen suunnan laiturikatoksen, junan pysähtymispaikan ja kulkuyhteyksien parempi yhteensovittaminen oikopolun tarpeen vähentämiseksi



Arvo- sana	8	Asukasmäärä ympäristössä	
		Matkustajamäärä	
Hälytysten määrä	16	Vuorotiheys	
		Häiriöttömyys	



Espoo

Asemalaituri

Junia 8 vuoroa/h. Laitureille on hyvä näkyvyys ympäristöstä. Asemalla on sivulaiturit ja yksi välilaituri. Pohjoiselta sivulaiturilta on suora yhteys ympäristöön, eteläisellä laiturilla tasoero kaiteineen estää suoran kulun. Välilaiturilta on kulku lännessä ylikulkusillalle ja idässä radan alittavalle Espoonportti-kadulle. Katos- ja muut rakenteet ovat perustasoa ja niiden kunto on välttävä. Itäpään alikulkuun liittyvät luiska- ja porrasrakenteet ovat uudempia ja siistimpiä. **Yleisarvosana 7.**

Läntinen asemaympäristö

Laiturit yhdistää toisiinsa suurikokoinen ylikulkusilta, joka on parhaillaan peruskorjattavana. Sillalla sijaitsee myös VR:n lippumyymälä. Sillan rakenteet muodostavat reiteille runsaasti katvepaikkoja. Silta liittyy etelässä kauppakeskukseen (suljetaan klo 21) ja pohjoisessa virastotaloon. Meneillään olevien korjausten vuoksi siltaa ei ole otettu huomioon arvioinnissa.

Maantasossa asemaympäristö on liikennepainotteista, molemmilla puolilla on taksiasema ja pysäköintipaikkoja sekä lyhyt- että pitkäaikaiseen pysäköintiin. Palveluita ei ilta-aikaan ole lukuun ottamatta eteläpuolella sijaitsevaa asuntovaunugrillia (auki klo 23 saakka). Pohjoissivulla on melko vilkas Kirkkojärvenkatu bussipysäkkeineen (20 vuoroa/h), eteläpuolella on myös bussiliikennettä (9 vuoroa/h). **Yleisarvosana 9.**

Itäinen asemaympäristö

Espoonportin liikenne on melko hiljaista. Bussipysäkeillä on 11 vuoroa/h. Alikulku on avara ja rakenteiltaan viimeistelty. Ympäristöstä ei ole näkyvyyttä kulkureiteille. Esteetön kulkureitti on ainoastaan välilaiturille. **Yleisarvosana 7.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 8

Mahdollisuudet parantamiseen

- asuntorakentaminen aseman ympäristössä
- meneillään oleva ylikulkusillan uudistaminen parantane olosuhteita
- laitureiden kohentaminen



Arvo- sana	8	Asukasmäärä ympäristössä	
		Matkustajamäärä	
Hälytysten määrä	143	Vuorotiheys	
		Häiriöttömyys	



Kauklahti

Asemalaituri

Junia 8 vuoroa/h. Kirkkonummen junat käyttävät aseman puoleista sivulaituria, Helsingin junat välilaituria. Laitureille on hyvä näkyvyys ympäristöstä, jossa ei kuitenkaan ole ketään aseman välitöntä ympäristöä lukuun ottamatta. Pienehköt katokset ovat uusia ja kohtalaisessa kunnossa. Rakenteiden moderni arkkitehtuuri ottaa etäisyyttä vanhan asemarakennuksen ilmeeseen. Avara asemalaituri on tuulinen. Välilaiturille kuljetaan kevyen liikenteen alikulkutunnelin ja siihen liittyvän luiskan kautta. Luiska on katettu ja sen betoniseinä synnyttää kuilumaisen vaikutelman. Tunneli on avara, mutta hieman epäsiisti. Väistöreitti välilaiturilta on aseman itäpään tasoristeyksessä. **Yleisarvosana 7.**

Pohjoinen asemaympäristö

Kirkkonummen laituriin liittyvällä asemapihalla on vanha asemarakennus, jossa toimii nykyisin antiikkiliike ja kehystämö. Viereinen kioskki on avoinna klo 20 saakka. Asema-aukiolla on taksiasema. Asemalle ja sen laajalle liityntäpysäköintialueelle on näkyvyyttä vieriseltä melko vilkkaalta Hansatieltä, mutta läheiseltä asuntoalueelta asemaympäristöön näkee vain niukasti. **Yleisarvosana 8.**

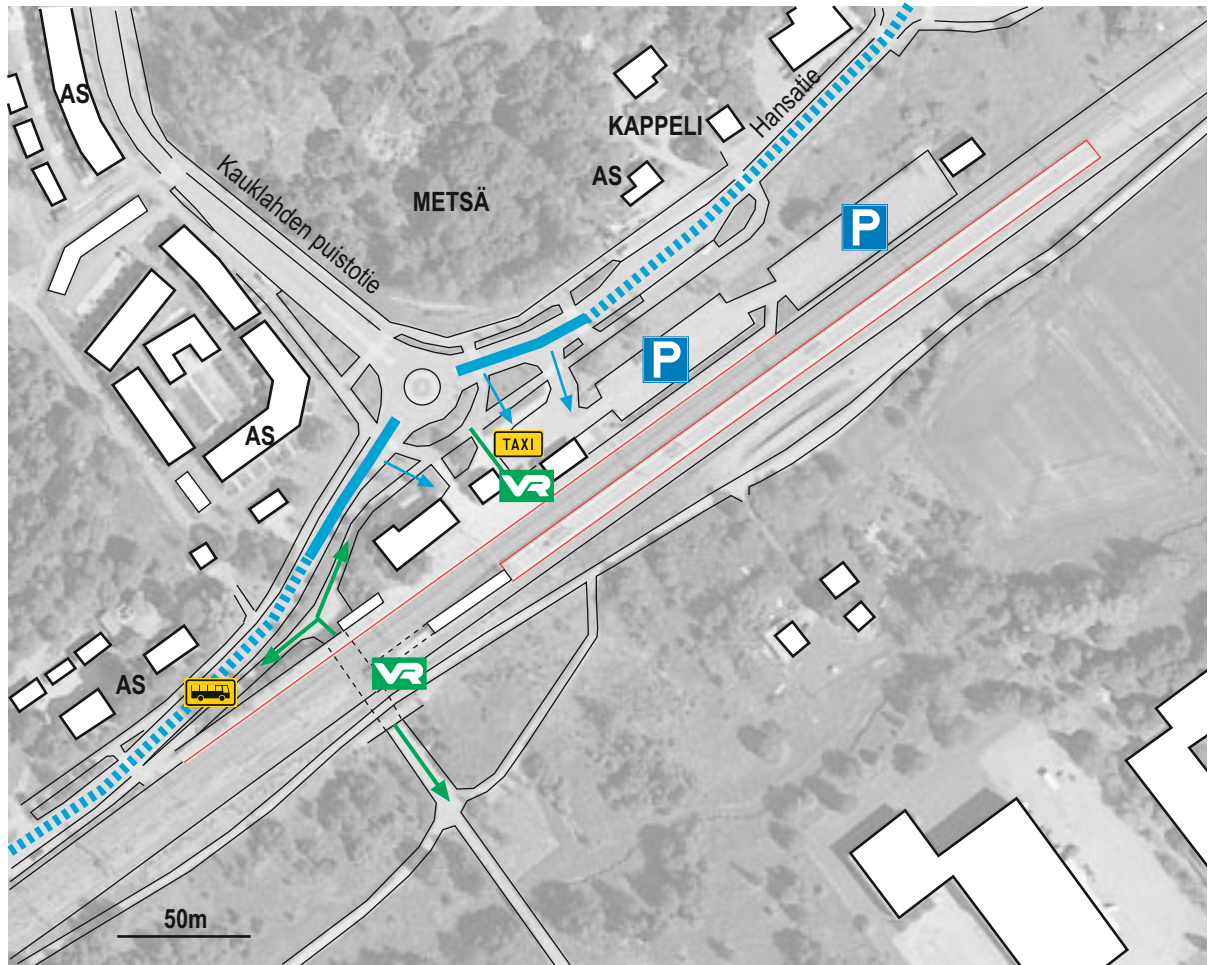
Eteläinen asemaympäristö

Aseman eteläpuolella on teollisuusaluetta, jonne johtaa aseman alittava kevyen liikenteen raitti. **Yleisarvosana 6.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 7

Mahdollisuudet parantamiseen

- asuntorakentaminen aseman eteläpuolisille alueille
- välilaiturin luiskan avartaminen



Arvo- sana	7	Asukasmäärä ympäristössä	● ○ ○ ○ ○
		Matkustajamäärä	● ○ ○ ○ ○
Hälytysten määrä	62	Vuorotiheys	● ● ● ○ ○
		Häiriöttömyys	● ● ○ ○ ○



Mankki

Asemalaituri

Junia 2 vuoroa/h. Puisilla laitureilla on betoniset sadekatokset. Radan ylitys tapahtuu tasoylikäytävän kautta. Radan ylitys on kielletty ajoneuvoilta. Läpikulkuliikennettä ei ole, ei myöskään asutusta, joten sosiaalinen kontrolli puuttuu asemalta kokonaan. **Yleisarvosana 4.**

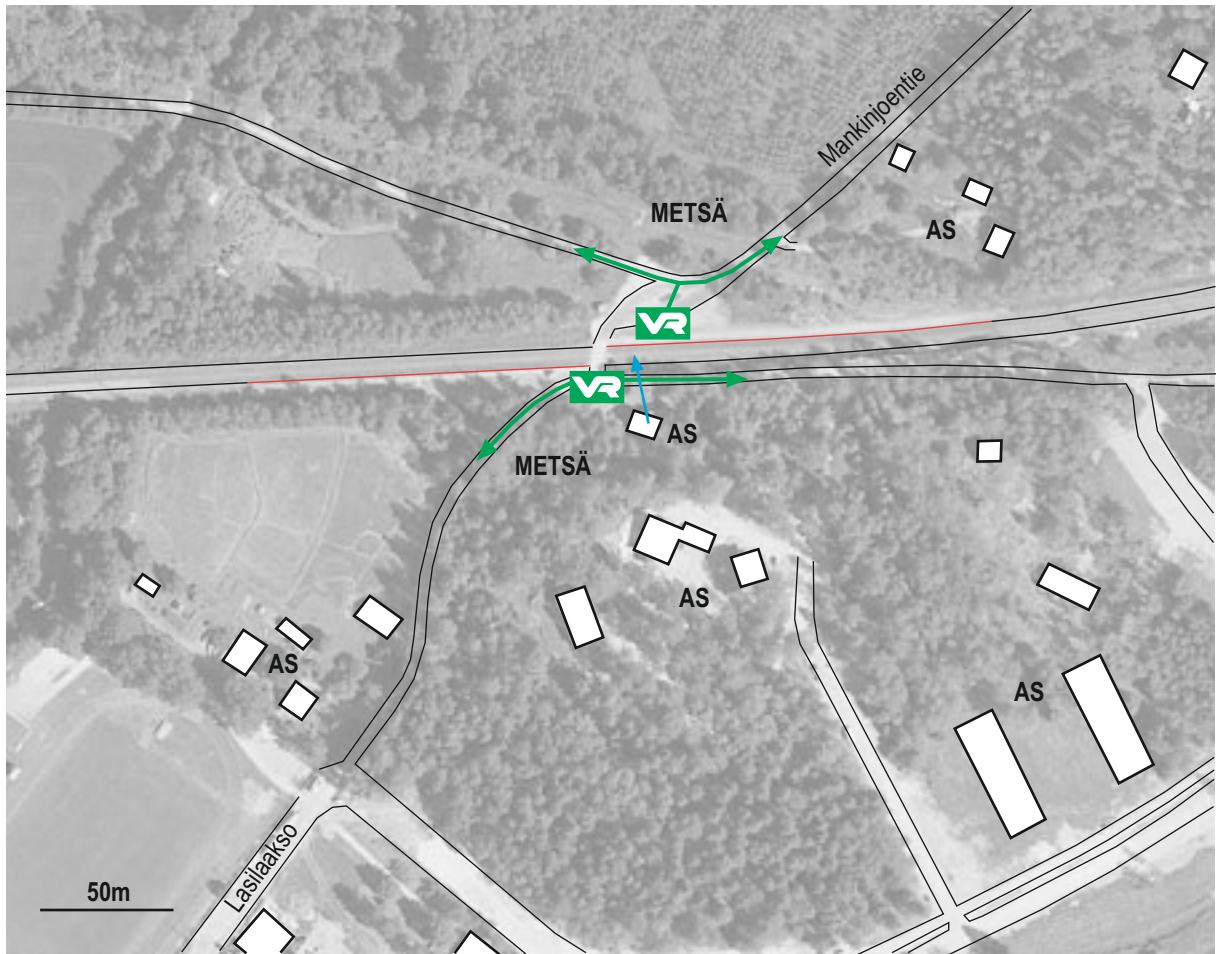
Asemaympäristö

Asema sijaitsee keskellä maalaismaisemaa. Ympäristössä on muutama omakotitalo. Ohikulkuliikennettä ei ole. Saattoliikenne on mahdollista. Kulkureitit ympäristöön ovat maaseutumaisia kyläteitä. Alueen eteläpuolella on Lasilaakson pientalovaltainen asuntoalue, asemakaavassa aseman seutu ja sen pohjoispuoli on merkitty selvitysalueeksi. Idyllisyydestään huolimatta aseman sosiaalinen turvallisuus määrittäytty käytetyillä kriteereillä heikoksi, vaikkakin on ilmeistä, että alueen vähäisen maankäytön vuoksi myös asemanseudulla häiriöiden riski on vähäinen. **Yleisarvosana 5.**

Koko liikennepaikan yleisarvosana 5

Mahdollisuudet parantamiseen

- radan alitus/ylitysmahdollisuus, mahdollisesti myös ajoneuvoliikenteelle
- asutuksen ja muun sosiaalista kontrollia luovan toiminnan lisääminen aseman ympäristössä ja kulkureiteillä vähintään samassa tahdissa alueen muun rakentumisen kanssa
- junavuorojen lisääminen



Arvo- sana	5	Asukasmäärä ympäristössä	● ○ ○ ○ ○
		Matkustajamäärä	● ○ ○ ○ ○
Hälytysten määrä	0	Vuorotiheys	● ○ ○ ○ ○
		Yksilökohtainen turvallisuus	● ● ● ● ●

**Pääkaupunkiseudun rautatieasemien vastuujakoja
03/2007**
Pasila

RHK: laiturialueet,
VRY: asemarakennus
Kaupunki:

Käpylä

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: ylikulku

Oulunkylä

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: alikulku, raitit, portaat jotka ei mene laiturille, liityntäpysäköintialue

Pukinmäki

RHK: laiturialueet, pohjoisen tunnelin valaistus
VRY:
Kaupunki: alikulku, raitit, liityntäpysäköintialue

Malmi

RHK: laiturialueet, vanha asemarakennus, teletila uudessa asemarakennuksessa, eteläpään portaat, liukuportaat ja hissi
VRY: uusi asemarakennus, asemarakennuksesta johtavat portaat ja liukuportaat
Kaupunki:

Tapanila

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: ali- ja ylikulut ja liukuportaat

Puistola

RHK: laiturialueet, maa-alueella, jossa vanha asema on ollut, on pyörätelineitä, eteläpään tunnelin valaistus
VRY:
Kaupunki: alikulku

Tikkurila

RHK: laiturialueet, pyöräkaapit
VRY: asemarakennus, laitetila asemarakennuksen alakerrassa
Kaupunki: liityntäpaikoitusalue ja tunnelit

Hiekkaharju

RHK: laiturialueet, länsipuolella portaat, hiekkakenttä eteläpuolella
VRY:
Kaupunki: tunnelit, liityntäpysäköintialue

Koivukylä

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: tunneli, päättävä alikulku, ylikulku ja liityntäpaikoitusalue

Rekola

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: alikulku, pyöräparkki, liityntäpysäköintialue, luiskien vihertyöt

Korso

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: alikulku, liityntäpysäköintialue

Ilmala

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: Liityntäpysäköintialue, raitit. Portaiden puolessavälissä on 2 ovea, joista toinen on tekninen tila ja toinen pumppaamo.

Huopalahti

RHK: laiturialueet, eteläpään tunnelin valaistus
VRY:
Kaupunki: kevyenliikenteen väylä, alikulku, Jokerilinja, pohjoispuolen liityntäpysäköintialue

Valimo

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: alikulku

Pitäjänmäki

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: alikulku, liityntäpaikoitusalueet

Mäkkylä

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: alikulku, raitit, liityntäpysäköintialueet

Leppävaara

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: alikulku, liityntäpysäköinti maan alla ja päällä
Sopimus RHK-182 sisältää kartoja ym. selventävää

Kilo

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: alikulku, tie

Kera

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: alikulku, väylät

Kauniainen

RHK: laiturialueet
VRY: asemarakennus, liityntäpysäköintialue
Kaupunki:

Koivuhovi

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: eteläpuoli Espoo, pohjoispuoli Kauniainen

Tuomarila

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: alikulkutunneli, portaat tunnelista ja liityntäpysäköintialue

Espoo

RHK: laiturialueet, laitetilakoppi, Espoonportilta nousevat portaat ja luiska
VRY: laitetila, odotustila ja lipunmyynti
Kaupunki: asemasilta, portaat ja hissit, liityntäpysäköinti

Kauklahti

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki: tunneli, raitit, liityntäpysäköintialue

Mankki

RHK: laiturialueet
VRY:
Kaupunki:

M-rata

RHK: raiteet + sähköinen info
VRY:
kaupunki: muu

www.ytv.fi

**YTV Pääkaupunkiseudun
yhteistyövaltuuskunta**

Liikenne

PL 521 (Opastinsilta 6 A), 00521 Helsinki

Puhelin (09) 156 11, faksi (09) 156 1369

etunimi.sukunimi@ytv.fi

**Huvudstadsregionens
samarbetsdelegation**

Trafik

PB 521 (Semaforbron 6 A), 00521 Helsingfors

Telefon (09) 156 11, telefax (09) 156 1369

fornamn.efternamn@ytv.fi

YTV:n julkaisu 34/2009

ISSN 1796-6965

ISBN 978-951-798-783-7 (nid.)

ISBN 978-951-798-784-4 (pdf)