

PYÖRÄKESKUS 
Malmin vanhalle asemalle

Hanna Lehtonen
Metropolia AMK
Muotoilun koulutusohjelma
Sisustusarkkitehtuurin opinnäytetyö
2015

Ohjaajat: Pasi Pänkäläinen,
Ville-Matti Vilkka

TIIVISTELMÄ

Tekijä	Hanna Lehtonen
Otsikko	Pyöräkeskus Malmin vanhalle asemalla
Sivumäärä	98
Aika	26.2.2016
Tutkinto	Muotoilija AMK
Koulutusohjelma	Muotoilun koulutusohjelma
Suuntautumisvaihtoehto	Sisustusarkkitehtuuri
Ohjaajat	Ville-Matti Vilkka

Suunnittelen opinnäytetyössäni Malmin vanhalla juna-asemalle perustettavan Pyöräkeskuksen tilat. Suunnittelutyön pohjana on mittaus- ja korjausrakentamisen kurssi, jonka aikana tutustuin Malmin vanhaan asemarakennukseen, mitoitimme rakennuksen yläkeran sekä tein ensimmäisen suunnitelman Pyöräkeskukseksi. Opinnäytetyöni jatkuessa saman projektin parissa tutustuin syvemmin aseman historiaan ja aikakauden rakennus- ja sisustustyyliin. Haastattelin suomalaisia pyörätoimijoita ja tutustuihin pyöräkeskuskonsepteihin maailmalla. Tutkin Helsingin kaupungin toimia pyöräilyn edistämiseksi sekä osallistuin suunnitteluryhmän kokouksiin.

Helsingin Pyöräkeskuksen tavoitteena on tarjota palveluita pyöräilijöille sekä tutustuttaa ihmiset pyöräilyyn ja tällä tavoin lisätä pyöräilyn määrää liikkumismuotona. Pitkän tähtäimen tavoitteena on lisätä kestävä kehitystä ekologisin keinoin. Pyöräkeskuksen tarkoituksena on kehittää palveluita entisestään ja laajentaa pyöräily- ja palveluverkkoa yhä useamman ihmisen tietoisuuteen. Pyöräkeskuksen suunnitelmissa on otettu huomioon keskuksen monipuolinen toiminta yhteisöllisyyttä tukevana muotona.

Suunnittelu eteni käyttäjäprofiilin ja pyöräkeskustoimintojen määrittämisen kautta kohti yksityiskohtia, jotka on huomioitava rakennuksen peruskorjauksessa, kuten sähkö- ja viemärintisuunnitelmissa. Suunnitelmatyö valmistui konseptitasoisena suunnitelmana, joka tarkentuu peruskorjauksen kustannusten ja kaupungin korjausbudjetin tarkentumissa. Suunnitelma tarkentuu edelleen kun pyöräkeskukselle tuleva toimija on löydetty ja hänen toimintasuunnitelmansa määritetty.

Avainsanat: pyöräkeskus, pyöräily, Malmin rautatieasema, asemarakennus, tilasuunnittelu

ABSTRACT

Author	Hanna Lehtonen
Title	Bike Center to the old railway station in Malmi
Number of pages	98
Date	26.2.2016
Degree	Bachelor of Culture and Arts
Degree programme	Design
Specialisation option	Interior design
Instructors	Pasi Pänkäläinen and Ville-Matti Vilkka

In this thesis I have designed Bike Center facilities in the Malmi old railway station. The basis of the design is in the Measuring construction and renovation course, during which I studied the old station building, dimensioned the building, and made my first plan for Bike Center. The thesis continues the same project more deeply acquainted with the history of the building and the construction and interior design of the 1920-30's. I interviewed the Finnish bike actors and explored the bike centers in the world. I explored the City of Helsinki measures to promote cycling and took part in the planning meetings.

Helsinki Bike Centre's aim is to provide services for cyclists, as well as to familiarize people with cycling and in this way increase cycling as a form of movement. The long-term goal is to increase the sustainable development in ecological way. Bike Centre's purpose is to further develop the services and expand cycling and service network more and more people's attention. In the Bike Center plans diversified operations of the center has taken into account as supporting form of communion.

The planning progressed through the determination of the user profile and the Bike Center facilities towards details that must take into account in the renovation of the building, such as electricity and sanitation plans. Design completed as a concept plan which will become more precise when cost and the renovation budget are revised. The plan will become more exact when bike center actor has been chosen, and his action plan defined.

Keywords: Bike Centre, biking, Malmi Railway Station, Interior design

SISÄLLYS

1	Johdanto	4	7.5	Valaistussuunnitelma	89
2	Työn tavoitteet ja suunnittelun lähtökohdat	6	7.6	Sähkösuunnitelma	92
3	Lähtökohdat Pyöräkeskukselle	7	7.7	Akustiikkasuunnitelma	93
3.1	Kohti pyöräilevää Helsinkiä	7	7.8	Materiaalit ja värit	94
3.2	Pyöräkeskuksen ensi vaiheet	11	7.9	Mainonta ja opastus	96
3.3	Malmin Pyöräkeskuksen synty	14	7.10	Ulkoalue	97
3.4	Palvelukonsepti	16	8	Lopuksi	98
3.5	Liikkuvan Arjen Design pyöräilyn edistäjänä	18		Lähteet	
4	Malmin aseman historia	19			
4.1	Historiakatsaus	19			
4.2	Aseman arkkitehtuurihistoria	30			
4.3	Vertailukohteena suomalaiset rautatieasemat	36			
5	Malmi – tulevaisuuden vireä kaupunginosa	38			
5.1	Malmi nyt	38			
5.2	Malmin kehittäminen kaavoituksella	39			
5.3	Lähiöprojekti – Malmin yhteisöllisyyden kehittäminen	40			
6	Suunnitteluprosessia ohjaavat tekijät	42			
6.1	Pyöräkeskuskonsepteja Suomessa	42			
6.2	Pyöräkeskukset maailmalla	44			
6.3	Vertailukohteina helsinkiläiset pyöräkorjaajat	49			
7	Pyöräkeskuskonseptin esittely	52			
7.1	Konseptin suunnittelu	52			
7.1.1	Toiminnallisuus	53			
7.1.2	Yhteisöllisyys	55			
7.2	Malmin aseman muutossuunnitelma	56			
7.3	Tilaohjelma	58			
7.4	Tilasuunnitelmat	60			

1 JOHDANTO

Opinnäytetyönäni suunnittelen Helsingin kaupungin Pyöräkeskuksen, jonka tavoitteena on palvella pääkaupunkiseudun pyöräilijöitä sekä nostaa pyöräilyn asemaa muun liikenteen rinnalla. Pyöräkeskus sijoitetaan Malmin vanhalle juna-asemalle, useiden liikenneyhteyksien risteyskohtaan.

Elokuussa 2014 minulle tarjottiin Pyöräkeskuksen suunnittelemista päättötyön aiheeksi. Tarjoukseen oli helppo vastata myöntävästi, olinhan jo aiemmissa opinnoissani perehtynyt Helsingin kaupungin pyöräkeskushankkeeseen ja osallistunut Malmin aseman korjaussuunnitelman tekemiseen. Olin myös pari vuotta aiemmin luopunut autoilusta ja siirtynyt työmatkapyöräilijäksi. Opin- näytetyöni tulee siis olemaan itselleni merkityksellinen sekä ammatillisten että henkilökohtaisten intressien osalta.

Suunnittelutyöni kohteena ovat aseman sisätilat, pyöräkeskuksen toiminnalli- suuden suunnitteleminen. Tilan suunnittelussa huomioin monipuolisen käytön myös tulevaisuudessa; tilan on oltava muunneltavissa toiminnan muuttuessa. Suunnittelussa huomioin myös rakennuksen alkuperän ja historian. Pyrin säi- lyttämään vanhan rakennuksen tunnelman ja ajanhenkisyden. Otan suunni- telmassani myös kantaa ulkotilojen toiminnallisuuteen sekä yhteisöllisyyteen. Pyöräkeskuksesta tulee osa Malmin asukkaiden ympäristöä, tila, joka palvelee asukkaita monessa muodossa.

Jo vuonna 2011 Malmi oli mukana Yhteiset asemat -hankkeessa, jossa ase- manseudun turvallisuutta ja esteettömyyttä pyrittiin lisäämään taiteen ja muo- toilun keinoin. Yhteiset asemat -hanke antoi suuntaviivoja sille, mitä malmi- laiset Pyöräkeskukselta odottavat. Suunnittelutyön pohjana pidän Helsingin kaupungin Pyöräkeskuksen käyttäjätutkimuksen tuloksia sekä kaupunkisuun- nitteluviraston määrittelyä Malmin pyöräkeskuksen toiminnasta.

Malmin pyöräkeskus tulee olemaan ensimmäinen alueellinen pyöräkeskus Hel- singissä. Pyöräkeskusidealla on pitkä historia Helsingissä; jo parinkymmenen vuoden ajan on keskusteltu pyöräkeskuksen perustamisesta ja sen mahdol- lisesta sijaintipaikasta. Tarvittiin kuitenkin pitkä tapahtumasarja, ennen kuin asiat alkoivat edistyä.

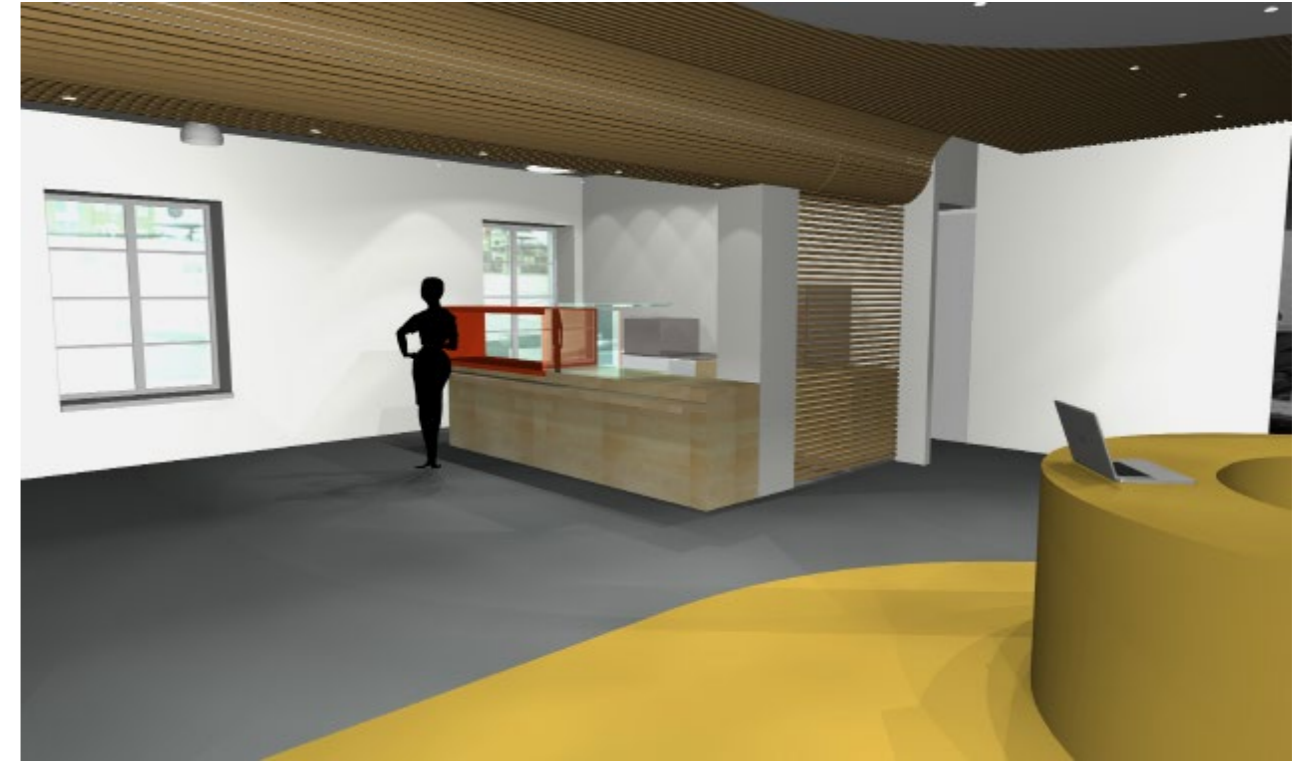
Helsingin kaupungin visiona pyöräilyn edistämiseksi on tukea kaupungin nou- sua maailman parhaaksi kestävästä liikkumisesta metropoliksi; viihtyisäksi, tur- valliseksi, terveelliseksi ja elinvoimaiseksi kaupungiksi. Helsingin strategiaoh- jelman 2009–2012 mukaan kaupungin tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun yhteenlaskettua kulkutapaosuutta. Lisäksi Helsingin kaupunki allekirjoitti vuonna 2009 Brysselin julistuksen, jossa tavoitteena on nostaa pyöräilyn pääkulkutapaosuus nykyisestä 11 prosentista 15 prosenttiin 2020 mennessä.

Vuonna 2012 Helsinki toimi maailman muotoilupääkaupunkina. Tämän vuoden tavoitteet ja teemat antoivat pontta Pyöräkeskuksen suunnitteluun ja toteut- tamiseen. Ensimmäinen Pyöräkeskus avautui väliaikaisissa konteissa Kampin Narinkkatorilla. Hyvien kokemusten innostamana idea alueellisista pyöräkes- kuksista alkoi elää ja suunnitelmat toteutua. Vuonna 2013 alettiin kaupungin toimesta kaavailla Malmin vanhalle asemalle pyöräkeskustoimintaa.

Malmin asema on kiinnostava, historiallinen rakennus, jossa rautatietoiminta jatkui 1990-luvulle saakka. Sen jälkeen rakennuksessa on toiminut useita yri- tyksiä, viimeisimpänä kehystysliike. Rakennus oli päässyt huonoon kuntoon ja sen korjaamisvelvollisuudesta oli Rakennusvirasto jo huomauttanut kiinteistön omistajaa, Liikennevirastoa.

Metropolia Ammattikorkeakoulun sisustusarkkitehtuurin opiskelijat pääsivät kevättalvella 2014 rakennukseen suorittamaan korjausrakentamisen opintokokonaisuutta, mittausleiriä. Opintojakso oli osa Liikkuvan Arjen Design 2 -projektia. Mittausleirillä tutustuttiin asemarakennuksen historiaan, dokumentoitiin valokuvoin ja piirroksin nykytilannetta rakenteiden, detaljien, varusteiden ja materiaalien osalta sekä tarkistusmitattiin tilat, joita kaavailtiin toimitiloiksi Pyöräkeskukselle.

Mittausleirin työn tulokset koottiin työkirjaksi, joka toimi pohjana korjausrakentamisen kurssilla jatkettavaan suunnittelutyöhön (kuvat 1 ja 2). Tila-, kaluste- ja valaistussuunnitelmilla pyrittiin antamaan kuvan siitä, minkälaiset tilajärjestelyt tukevat Pyöräkeskuksen toimintaa sekä selvittämään tulevalle vuokranantajalle tilojen käyttötarkoituksen mukaisia korjaus- ja muutossuunnitelmien tarpeita.



Kuva 1. Kahvilasuunnitelma korjausrakentamisen kurssille.



Kuva 2. Pyöräverstassuunnitelma korjausrakentamisen kurssille.

2 TYÖN TAVOITTEET JA SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT



Suunnittelutyöni kohteena on Malmin vanhalle asemalle perustettavan Pyöräkeskuksen tilat. Tavoitteena on luoda konsepti, jossa Pyöräkeskuksen toiminta mahdollistuu joustavasti ja erilaiset käyttäjät huomioiden. Pyöräkeskus tulee olemaan paitsi pyöräilijöiden huoltoasema ja kohtauspaikka, myös malmilaisien käytössä oleva ”olohuone”.

Suunnitteluprosessia varten tutustun Helsingin Pyöräkeskuksen aiempiin muotoihin, käyttäjätutkimuksiin sekä Helsingin kaupungin suunnitelmiin pyöräilyn edistämiseksi. Hankin tietoa ulkomaisista pyöräkeskuksista ja pyöräilyn edistämisestä. Suunnitteluni avuksi tutustun myös pyöränkorjaustiloihin pääkaupunkiseudulla. Hyödynnän suunnittelutyössä aiemmat opintoni mittaleiri- ja korjausrakentamisen kurssilla, jossa tutustuin Malmin asemarakennukseen sekä tein konseptisuunnitelman Malmin Pyöräkeskukseksi. Luvussa kolme avaan lähtökohtia pyöräkeskuksen suunnitteluun. Luvuissa 4 ja 5 esittelen Malmin aseman sekä Malmin historiaa ja kaavamuutos suunnitelmia. Luku 6 esittelee kotimaisia ja ulkomaisia vertailukohtia pyöräkeskukselle. Suunnittelun tulokset esittelen luvussa 7. Luku 8 sisältää yhteenvedon ja ajatuksia valmiista suunnittelutyöstä.

Työtäni ohjaa Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston määrittely Malmin Pyöräkeskukselle tuleviksi toiminnoiksi. Yhdessä kaupungin arkkitehdin sekä virkamiesryhmän kanssa teemme suunnitelmiin rajauksia työn edetessä.

Suunnittelun lähtökohtana on myös Malmin kaupunginosan kehittäminen kaavoituksen ja yhteisöllisten toimien avulla. Aseman arkkitehtoninen historia ohjaa myös suunnittelua, ja työssäni perehdyinkin myös tyylihistoriaan 1920- ja 30-luvuilla.



Kuva 3. Malmin vanha rautatieasema. Kuva Anne Riikonen

3 LÄHTÖKOHDAT PYÖRÄKESKUKSELLE



3.1 KOHTI PYÖRÄILEVÄÄ HELSINKIÄ

Pyöräilyn aseman parantaminen on kaupunkisuunnittelussa maailmanlaajuisen trendi. Myös Helsingissä haasteeseen on tartuttu (kaavio 2). Vuodesta 1995 lähtien Helsingillä on ollut pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma. Kuitenkin varsinaisen pyöräilyn edistämisen voi Helsingissä katsoa alkaneen strategiaohjelmasta 2009–2012, jossa visiona on tukea kaupungin nousua maailman parhaaksi kestävästi liikkumisen metropoliksi. Pyöräilyn edistäminen ei ole itseisarvo sinänsä vaan keino päästä haluttuun tavoitteeseen; kaupungin viihtyisyyteen ja elinvoimaisuuteen sekä liikkumisen helpottamiseen. Pyöräilyn edistäminen on tärkeä poliittinen valinta, jolla mahdollistetaan entistä laadukkaampi kaupunkiympäristö. Pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen on tärkeä keino ylläpitää ja entisestään parantaa koko liikennejärjestelmän toimivuutta. Helsingin kaupunginvaltuuston strategian mukaisen Pyöräilyprojektin viimeisenä toimenpiteenä oli laatia jatkotyöohjelma ja edistämishjelma vuodesta 2012 eteenpäin. Edistämishjelman taustaksi on tehty selvitys pyöräilyn hyödyistä ja kustannuksista. Kaikki edistämishjelman toimenpiteet tähtäävät pyöräilyn lisäämiseen pyöräilyn kilpailukyvyä kautta.¹



Kuva 4. Helsingin pyöräpalveluiden logo.

Helsingissä on 1 200 km pyöräteitä, joista 730 km on asfaltoitu. Virkistysalueilla pyöräiteitä on 500 kilometriä ja veden äärellä 90 kilometriä. Pyöräreitit löytyvät Pyöräilyn ja kävelyn reittioppaasta sekä Pääkaupunkiseudun pyöräily- ja ulkoilukartasta.²

Helsinki on sitoutunut pyöräilyhankkeeseen allekirjoittamalla Brysselissä vuonna 2009 Brysselin julistuksen, jossa tavoitteena on nostaa pyöräilyn pääkulkutapaosuus syyskuun arkipäivän nykyisestä 11 prosentista 15 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä.¹

Pyöräilyn edistämishjelmassa (kaavio 1) esitetyt toimet tähtäävät pyöräilyn houkuttelevuuden parantamiseen jokapäiväisillä matkoilla. Edistämishjelman toimenpidealueet ovat politiikka, infra, palvelut, viestintä, toteutus ja seuranta. Nämä osa-alueet ovat toisiaan hyödyttäviä konkreettisia sekä välillisiä toimenpiteitä, kaiken lähtökohtana poliittinen valmius ja tahtotila.¹

¹ Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto. *Pyöräilyn edistämishjelma 2014*.

² Helsingin kaupunki, Liikennesuunnitteluosasto 2015.
<http://www.hel.fi/www/Helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/pyoraily-ja-kavely/pyoraily-edistaminen/>



Kuva 5. Baana, kevyen liikenteen väylä. Kuva Vladimir Pohtokari.

Baana on entiseen ratakuiluun rakennettu 1,3 kilometrin mittainen kevyen liikenteen väylä, joka kulkee Kiasmalta Ruoholahteen. Työmatkaliikennettä varten esitetään uusien baanojen, laadukkaiden pyöräteiden, rakentamista mahdollistamaan nopea, suora ja tasavauhtinen pyöräliikenne.²

Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmä on tarkoitus ottaa käyttöön kesällä 2016, alkuvaiheessa 50 pyöräaseman ja 500 pyörän laajuisena. Tavoitteena on, että viimeistään vuonna 2018 olisi käytössä 1 500 pyörän ja 150 aseman järjestelmä.³

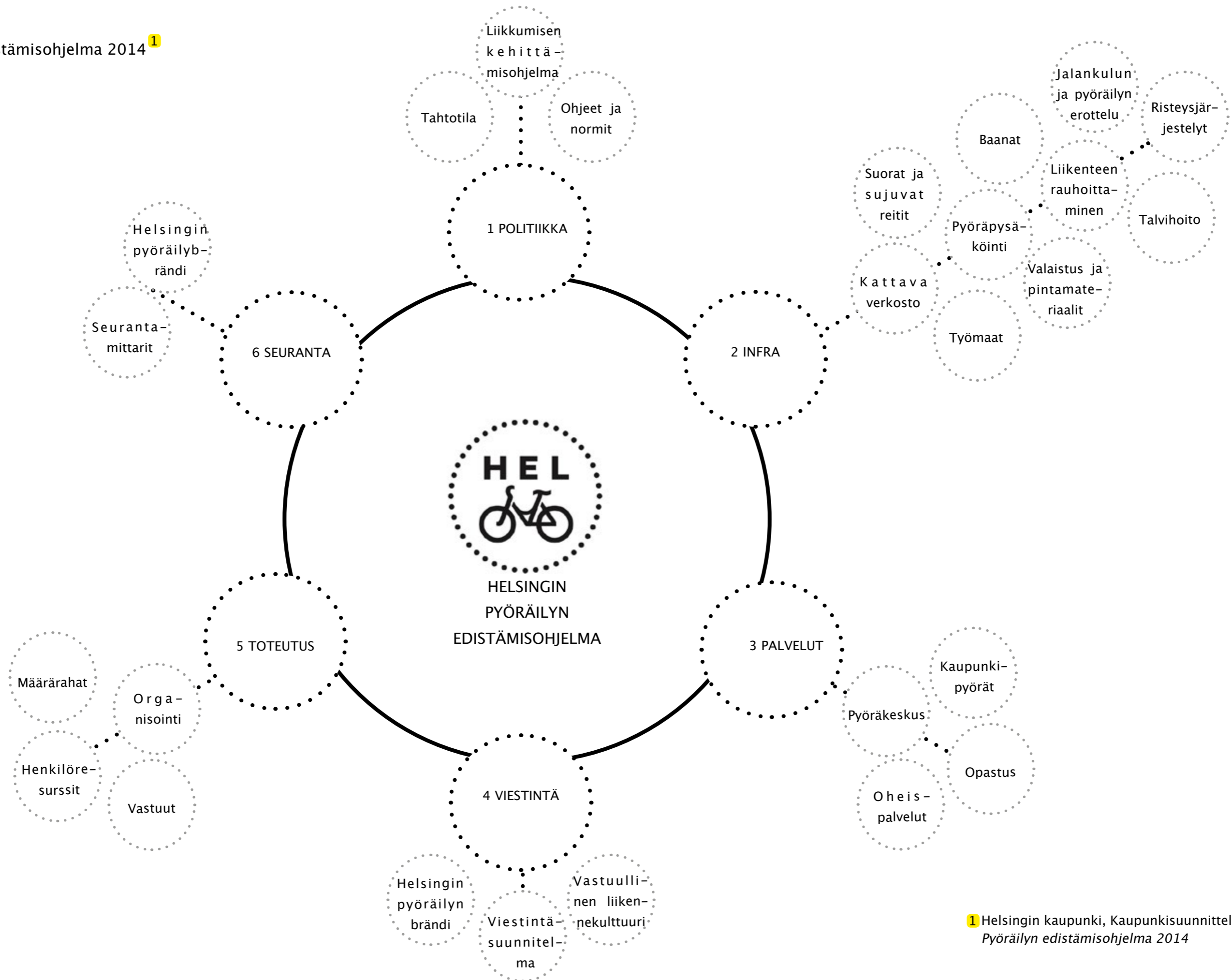
Pyöräilyn rahoitustasoa esitetään nostettavaksi nykyisestä 5–7 miljoonasta eurosta 20 miljoonaan euroon vuodessa. Kahdenkymmenen miljoonan vuosittaisilla investoinneilla kantakaupungin pyörätieverkko valmistuisi vuonna 2018 ja uudet laatukäytävät valmistuisivat lähes kokonaan vuoteen 2025.²

HKL kehittää polkupyörien liityntäpysäköintiä yhteistyökumppaneidensa kanssa. Tavoitteena on tarjota polkupyörille turvallisia ja sääsuo- jattuja säilytystiloja, kuten valaistuja säilytyskatoksia, runkolukittavia pyörätelineitä sekä lukittavia pyöräsäilytyskaappeja, jossa kaapin saa käyttöönsä matkakortilla.³

² Helsingin kaupunki, Liikennesuunnitteluosasto 2015.
<http://www.hel.fi/www/Helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/pyoraily-ja-kavery/pyorailyn-edistaminen/>

³ Helsingin kaupungin liikennelaitos 2015.
<http://www.hel.fi/www/hkl/fi/pyoralla/kaupunkipyorat/>

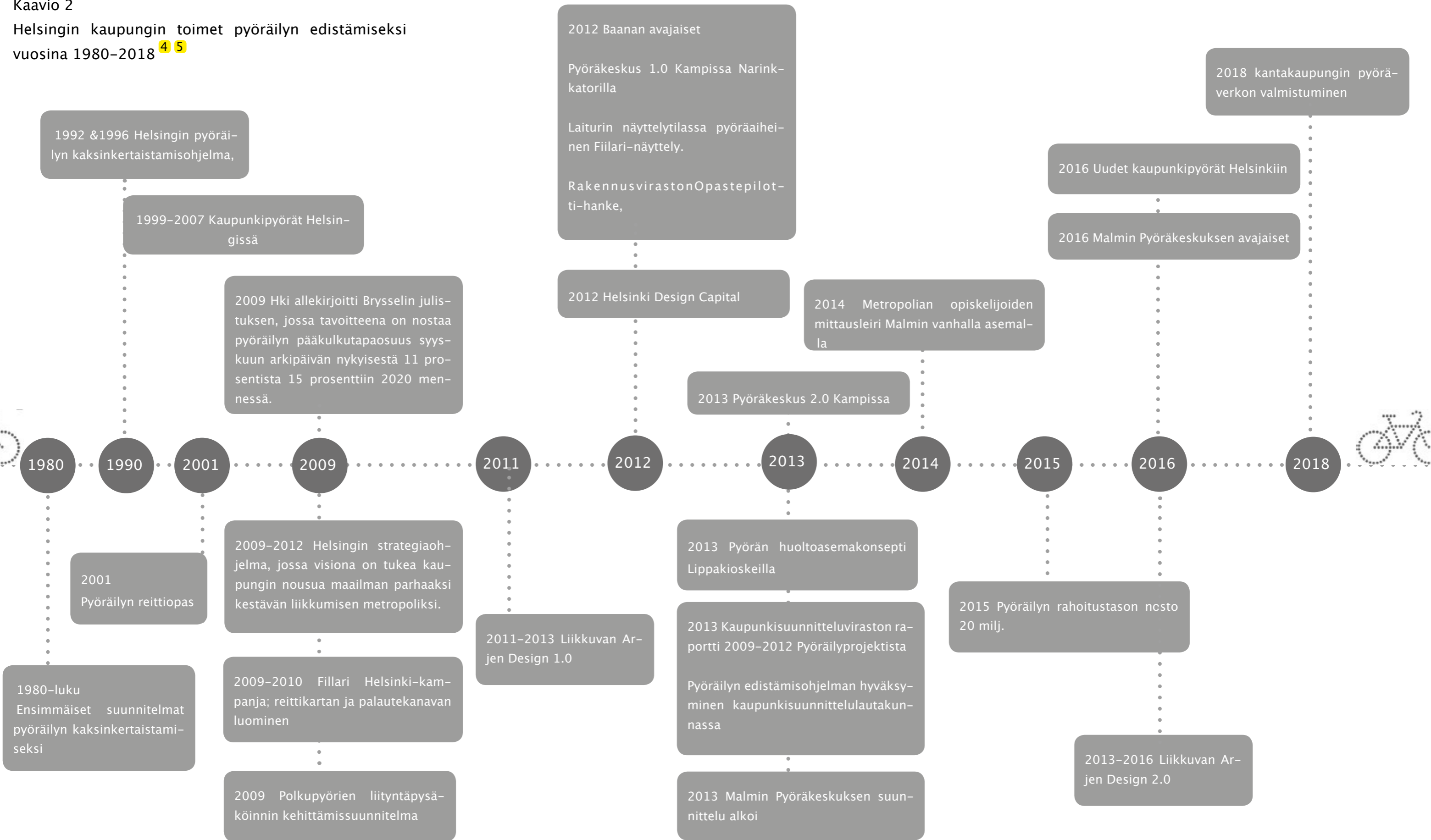
Kaavio 1
 Pyöräilyn edistämishjelma 2014¹



¹ Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto.
 Pyöräilyn edistämishjelma 2014

Kaavio 2

Helsingin kaupungin toimet pyöräilyn edistämiseksi vuosina 1980–2018 ⁴ ⁵



⁴ Koivusalo 2013. *Pyöräilypalveluiden brändäys Helsingissä*

⁵ Keränen 2013. *Liikkuvan arjen designia. Teoksessa Kohti pyöräilevää pääkaupunkiseutua.*

3.2 PYÖRÄKESKUKSEN ENSI VAIHEET

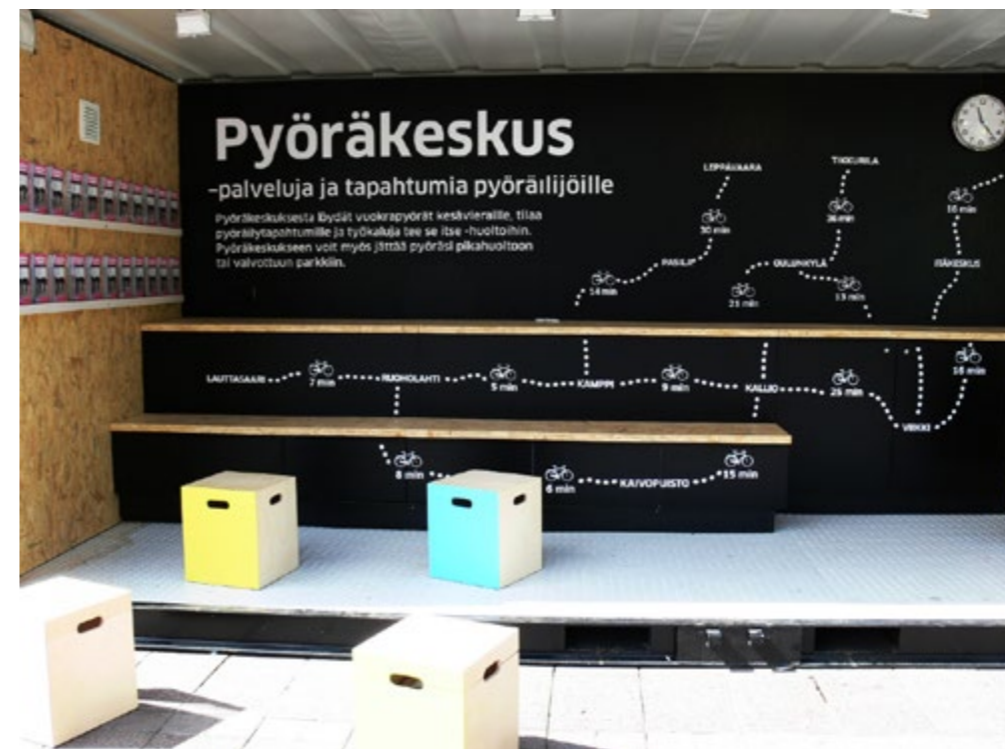
Pyöräkeskus on Kaupunkisuunnitteluviraston hanke, jonka suunnitteluun ja toteuttamiseen ovat osallistuneet Aalto-yliopiston ja Metropolian ammattikorkeakoulun opiskelijat sekä suunnittelutoimisto WSP Finland. Pyöräkeskus on osa Fiilari-hanketta, joka kuuluu World Design Capital Helsinki 2012 -ohjelmaan. Pyöräkeskuksen palvelukonseptin tarkennus käynnistettiin Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston toimesta marraskuussa 2011. Työn tilaajana ja valvojana toimi toimistopäällikkö Leena Silfverberg.⁷ Pyöräkeskuksen kehittämisen taustamateriaalina olivat muun aineistojen lisäksi tärkeimpänä Saana Tikkanen raportti pyöräkeskuksen palveluista sekä Tiina Koivusalon ehdotus taiteen maisterin lopputyöksi aiheena pyöräilyn brändäys ja pyöriteiden ulkoasun suunnittelu Helsingissä.⁴ Konseptin tarkentamisen lähtökohtana edellisten lisäksi ovat olleet KSV:n liikennesuunnitteluosaston keräämä tieto pyöräilyyn liittyviltä toimijoilta. Suunnittelutyöhön liittyi myös Metropolian ammattikorkeakoulu, joka perusti Helsingin ja Vantaan kaupunkien kanssa Liikkuvan arjen design -projektin.⁶

Vuosi 2012 oli kokonaisuudessaan merkityksellinen myös pyöräilyn edistämiseksi pääkaupunkiseudulla; vuodelle määrätyt teemat ja tavoitteet antoivat vauhtia Pyöräkeskuksen toteuttamiseen. Pyöräkeskusta oli toivottu Helsinkiin jo pitkään, ja sen sijoituspaikasta oli käyty monia keskusteluja. Suomen ensimmäisen pyöräkeskuksen muoto ja sisältö syntyivät pitkäkestoisesta kehittämisestä ja tutkimuksesta myötä, esikuvia löydettiin ulkomailta.⁵

Pyöräkeskus 1.0 avattiin Kampin Narinkkatorilla kesäkuussa 2012. Suunnitelman mukaan Pyöräkeskus 1.0 ei ole pilotti tai kokeilu vaan alati laajenevan palvelun ensimmäinen versio ja kehityslaboratorio, jonka palveluita, tuotteita ja miljöötä kehitetään asteittain kysyntään ja käyttäjäpalautteeseen pohjautuen.⁷

Pyöräkeskus 1.0 yleissuunnitelmassa pyöräkeskuksella tarkoitetaan palvelupistettä tai palvelupisteiden verkostoa, jossa pyöräilevälle asiakkaalle tai potentiaaliselle pyöräilijälle tarjotaan yhtä tai useampaa seuraavista palveluista:

- Pyöräsäilytys, vartioitu, lukittu tai lukitsematon
- Laaja pyöräsäilytys (pyörätelineiden keskittymä)
- Pyörän tai muiden varusteiden vuokraus tai lainaus
- Polkupyörien huoltotoimenpiteet ja varaosat
- Tila, jossa voi itsenäisesti tai ohjatusti huoltaa pyöräänsä
- Pyöräilyyn liittyvän tiedon jakelu, esimerkiksi painotuotteet, neuvonta tai www-sivut
- Pyöräilijöiden ja samanhenkisten kohtaamispaikka



Kuva 6. Kampin Pyöräkeskus, Pyöräkeskuslogo. Kuva SariS



⁵ Keränen 2013. *Liikkuvan arjen designia*. Teoksessa Kohti pyöräilevää pääkaupunkiseutua

⁶ Liikkuvan arjen design. lad.metropolia.fi

⁷ Tikkanen 2012. *Pyöräkeskusraportti*
http://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/pyoraily/pyorakeskus_raportti_08032012.pdf

Kampissa toimiva Pyöräkeskus on monipuolinen palvelupiste. Se tarjoaa keväästä syksyyn pyörien pysäköintipalvelua, pyörähuoltoa, huolto-opastusta ja pyörien vuokrausta. Lisäksi pyöräkeskus toimii monien tapahtumien paikkana ja pyöräretkien lähtöpaikkana. Käyttäjätutkimuksen mukaan Pyöräkeskuksen toimintaa pidettiin tarpeellisena ja tärkeänä ja konseptin edelleen kehittelyä perusteltuna.

Kampin Narinkkatorin Pyöräkeskuksen toimintaa jatkettiin kesällä 2013. Toimintaa parannettiin käyttäjäpalautteen pohjalta, nyt tarjottiin myös neuvonpalvelua pyörän huoltoon. Toimintaa hoitamaan saatiin usea eri yrittäjä. Tapahtumat ovat myös tärkeä osa Pyöräkeskusta, ja keskuksen tapahtumatoimintaa lisättiin huomattavasti. Pyöräkeskusverkoston laajentamiseksi alettiin suunnitella Kampin Pyöräkeskuksen lisäksi alueellisia keskuksia täydentämään pyöräilijöille tarjottavia palveluja. Tammikuussa 2013 ilmestyneessä Helsingin kaupungin Pyöräilyn edistämishjelman luonnoksessa mainittiin ensimmäisen alueellisen keskuksen ideoinnin Malmin aseman yhteyteen aloitettuna.⁵



Kuva 7. Kampin Pyöräkeskus, verstaskontti. Kuva Hanna Lehtonen

PYÖRÄKESKUS 1.0:N PALVELULUPAUS⁷

Pyöräkeskus 1.0 toimii Kampin kauppakeskuksen yhteydessä Narinkkatorin laidalla kesän alusta alkusyksyyn.

Pyöräilijä voi jättää pyöränsä pyöräkeskuksen lukittuun pyöräkatokseen tai tavalliseen pyörätelineeseen.

Pyöräkeskuksessa voi tehdä polkupyörällensä pieniä huoltotoimenpiteitä lainattavien työkalujen ja apuvälineiden avulla, huoltoon saa myös apua. Paikkaustarvikkeita voi ostaa automaattista ympäri vuorokauden ja renkaat voi täyttää ilmaiseksi.

Pyöräkeskuksesta voi vuokrata polkupyörän.

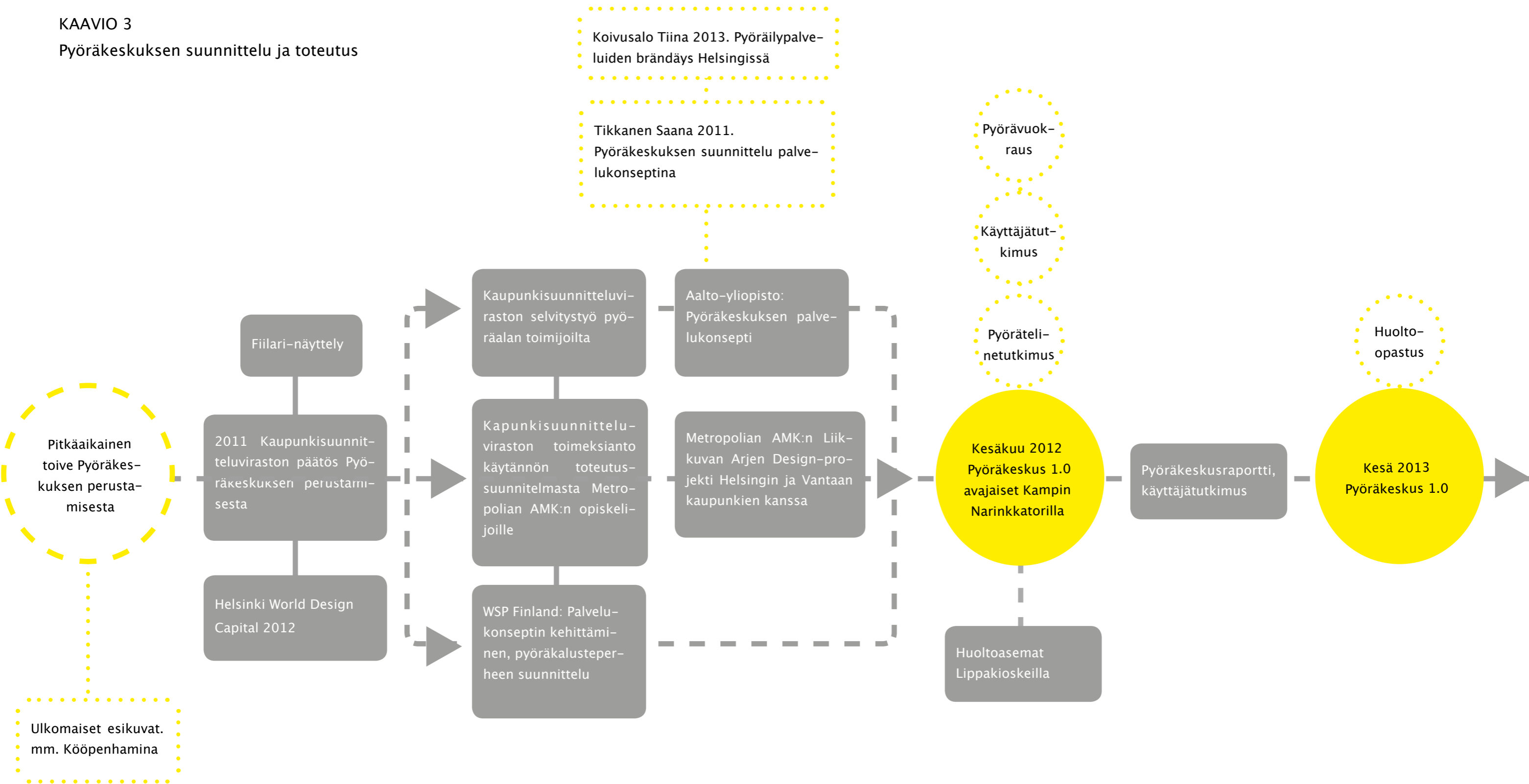
Pyöräkeskuksesta saa tietoa pyöräilystä ja pyöräilyreiteistä. Pyöräkeskuksessa voi tutustua erilaisiin pyöräilyyn liittyviin tuotteisiin ja palveluihin sekä päästä mukaan niiden kehittämiseen osallistumalla käyttäjähaastatteluihin.



Kuva 8. Kampin Pyöräkeskus. Kuva www.hel.fi

⁵ Keränen 2013. *Liikkuvan arjen designia*. Teoksessa Kohti pyöräilevää pääkaupunkiseutua.

KAAVIO 3
Pyöräkeskuksen suunnittelu ja toteutus



3.3 MALMIN PYÖRÄKESKUKSEN SYNTY

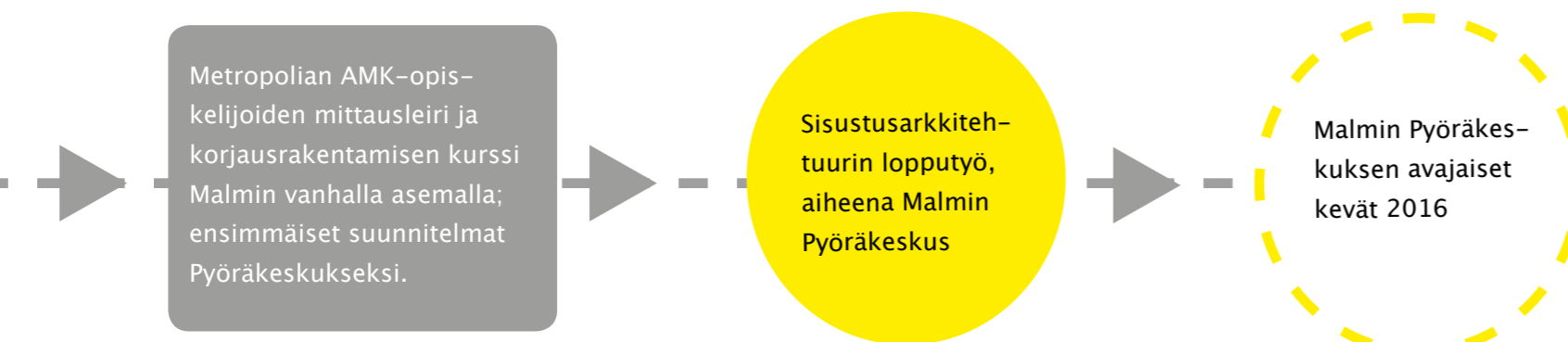
Malmin Pyöräkeskusta alettiin kaavalla jo kesällä 2013 kun Aalto-yliopiston Product Development Project-kurssilla lukuvuonna 2012–2013 alkanut Pyöräkeskus-projekti sai jatkoa. Kesän 2013 tavoitteena oli ensisijaisesti jatkaa Malmin keskuksen suunnittelua ja selvittää sen toteuttamisen edellytyksiä sekä sopivia toimintamalleja. Tarkoituksena oli myös kartoittaa sopivia toimijoita näiden mallien mukaisesti.⁵

Veera Suomalainen tutki raportissaan työn etenemistä ja menetelmiä sekä teki toimintamalliehdotuksen Malmin Pyöräkeskuksen järjestämiseksi. Suomalainen hyödynsi raportissaan tutkimuksia aiheesta, olemassa olevia pyöräkeskus-konsepteja, Aalto-yliopiston PDP -kurssin antia sekä henkilökohtaista kokemusta ja havaintoja HoT Bike Center -prototyypistä. Lisäksi hän kokosi ideoita Malmi-työpajasta, vierailuista ja havainnoista Malmin alueella. Myös kokoukset projektissa mukana olevien ja siitä kiinnostuneiden tahojen kanssa hän koko hyödyllisiksi.⁸

Pyöräkeskushanke eteni taas askeleen kun helmikuussa 2014 Metropolian ammattikorkeakoulun sisustusarkkitehtuurin opiskelijat suorittivat rakennusopin opintokokonaisuuden, mittausleiri ja korjausrakentaminen, osana Liikkuvan Arjen Design 2.0 -projektia. Mittausleirillä tutustuttiin asemarakennuksen historiaan, dokumentoitiin valokuvin ja piirroksin nykytilannetta rakenteiden, detaljien, varusteiden ja materiaalien osalta sekä tarkistusmitattiin tilat, jotka Helsingin kaupunki suunnitelmiansa mukaan on vuokraamassa Liikennevirastolta Pyöräkeskukselle. Rakennuksella on museoviraston RKY-luokitus mikä tarkoittaa, että sitä ei saa purkaa. Rakennusvirasto on huomauttanut kiinteistön omistajaa rakennuksen korjausvelvollisuudesta vuoden 2014 aikana.

⁵ Keränen 2013. *Liikkuvan arjen designia*. Teoksessa Kohti pyöräilevää pääkaupunkiseutua.

⁸ Suomalainen 2013. *Malmin pyöräkeskus. Raportti kesän 2013 projektista*



Mittausleirin työn tulokset koottiin työkirjaksi. Se toimi pohjana korjausrakentamisen kurssilla jatkettavaan suunnittelutyöhön, jossa tarkoituksena oli laatia tila-, kaluste- ja valaistussuunnitelmat tulevalle Pyöräkeskukselle. Suunnitelmilla pyrittiin antamaan kuvan siitä, minkälaiset tilajärjestelyt tukevat Pyöräkeskuksen toimintaa sekä selventämään tulevalle vuokranantajalle tilojen käyttötarkoituksen mukaisia korjaus- ja muutossuunnitelmien tarpeita.

Syksyllä 2014 alkoi Malmin aseman korjaustyöt ulkopinnan ja ikkunoiden korjaamisella. Kapungin taholta koottiin tiimi, joka alkoi edistää Malmin Pyöräkeskuksen toteuttamista. Kaupunki määritteli toiminnot, jotka tulevat Malmin Pyöräkeskukselle toteutumaan. Kaupungin arkkitehti Jussi Hyvärilä teki alustavan korjaussuunnitelman ja itse sain toimeksiannon Pyöräkeskuksen suunnittelussa.



Kuva 9. Fiilistelyä Malmin vanhalla asemalla, mittausleirillä. Kuva Janne Lappalainen.

3.4 PALVELUKONSEPTI

Pyöräkeskuksen konseptia suunniteltiin pitkään. Esikuvana ovat olleet useat ulkomaiset pyöräpalvelut. Koska valmista, Helsinkiin soveltuvaa palvelumallia ei ollut olemassa, tapahtui pyöräkeskuksen synty ja sen palveluiden laajeneminen vaiheittain. Saana Tikkanen⁹ selvitti kandidityössään pyöräkeskuksen palvelukonseptia ja kaupunkisuunnitteluvirasto yhdessä WSP Finland Oy:n kanssa¹⁰ jatkoi suunnittelua muodostaen tarkennetun palvelukonseptin kesälle 2012. Esimmäisestä toimintavaiheesta kesällä 2012 Metropolian muotoilijan opiskelijat tekivät käyttäjätutkimuksen,¹¹ joka oli pohjana seuraavan toimintakauden palveluita suunniteltaessa. Kesän 2013 aikana Veera Suomalainen⁸ jatkoi Pyöräkeskus-projektia pohtien Malmin pyöräkeskuksen toimintamalleja.

Saana Tikkanen⁹ selvityksessä pyöräkeskuksen palvelukonseptista pyöräkeskuksen tärkeimmät tehtävät on kiteytetty seuraavasti:

1. Arkipyöräilyn helpottaminen.

Toimivan matkaketjun turvaaminen ja siten pyöräliikenteen tehostaminen. Pyöräilystä tultava entistä houkuttelevampi liikkumismuoto arjen matkoihin.

2. Pyörämatkailun lisääminen.

Pyöräily houkuttelevaksi turistille ja paikalliselle. Hyvien pyöräilykoke-
muksien tarjoaminen niille, jotka eivät vielä pyöräile aktiivisesti.

3. Liikkumiskulttuuriin vaikuttaminen.

Pyöräilyn luonteen muuttaminen lasten ja yli-innokkaiden harrastuksesta kaikille sopivaksi tavaksi liikkua paikasta toiseen. Ihmisille näytettävä, että pyöräily on helppoa, nopeaa, terveellistä, ilmaista ja silti myös trendikästä tai ylellistäkin. Pyörä on oikea kulkuväline, jota huolletaan, säilytetään asiallisesti ja kohdellaan hyvin.

Veera Suomalainen osallistui Aalto-yliopiston Product Development Project -kurssille lukuvuonna 2012–2013. Tuolloin alkanut Pyöräkeskus-projekti sai jatkoa kesällä 2013, jolloin tavoitteena oli ensisijaisesti jatkaa Malmin keskuksen suunnittelua ja selvittää sen toteuttamisen edellytyksiä sekä sopivia toimintamalleja. Malmin pyöräkeskuksen suunnittelussa tulee Suomalaisen mukaan huomioida Malmin alueen erityisyydet ja erilaiset tyypilliset asukasryhmät. Palveluita suunniteltaessa on panostettava naisille ja alueen uusille asukkaille kohdistettuihin palveluihin. Pyöräilyn arvostamista on pyrittävä parantamaan yleiseen mielipiteeseen vaikuttamalla. Samalla on korostettava pyöräilyn vaikutusta elämänlaadun parantumisessa.⁸

Malmin monipuolinen asukaskunta tuo oman leimansa Malmin katukuvaan ja toimintaan. Uusi, mielenkiintoinen palvelu voisi tuoda lisää innostunutta asukastoimintaa. Jos pyöräkeskuksella mahdollistetaan paikallisten asukkaiden toiminta, keskukselta voisi tulla malmilaisten kohtauspaikka. Käyttäjien saaminen osaksi yhteisöä vahvistaisi keskuksen yhteisöllisyyttä. Tässä tilasuunnittelulla on ratkaiseva rooli. Malmin seutua piristäisi myös annos kaupunkikulttuuria, jota pyöräkeskus toisi tullessaan. Pyöräkeskus voisi siis parhaimmillaan olla myös kulttuuri- ja kaupunkilaisten keskus.

⁸ Suomalainen 2013. *Malmin pyöräkeskus. Raportti kesän 2013 projektista*

⁹ Tikkanen 2011. *Pyöräkeskuksen suunnittelu palvelukonseptina.*

¹⁰ Kaupunkisuunnitteluvirasto 2012. *Tarkennettu palvelukonsepti ja pyöräkatosten yleissuunnitelma*

¹¹ Metropolia AMK 2012. *Kampin pyöräkeskus 1.0. Käyttäjätutkimus. 20.9.2012.*

Suomalainen⁸ listasi työssään edellytykset hyvän pyöräkeskuksen toiminnalle:

1. Toimiva tila; verstaas, kahvila ja oleskelutila
2. Yksi päätoimija/ ylläpitäjä
3. Mahdollisuus itsepalveluhuoltoon
4. Huolto-opastusta ja opetusta
5. Varaosia ja korjaustarvikkeita myynnissä
6. Käytettyjen pyörien myyntiä
7. Teemailtoja ja tapahtumia
8. Infoa pyöräreiteistä
9. Foorumi pyörätoimijoille, pyöräilykulttuurin edistäjä
10. Kytkös joukkoliikenteeseen
11. Turvallinen pyöräpysäköinti
12. Erottuminen pyöräkaupasta tai -huoltamosta

Pyöräkeskus 1.0:n aikana, kesällä 2012 toteutetun käyttäjätutkimuksen lähtökohtana oli kerätä Helsingin kaupungille mahdollisimman kattavasti tietoa Pyöräkeskuksen jatkokehittämistoimenpiteitä varten. Saatujen tutkimustulosten perusteella pyritään täsmentämään pyöräkeskuksen konseptia, kehittämään palveluja, jotka vastaavat entistä paremmin kaupunkilaisten tarpeita sekä arvioimaan pyöräilyyn liittyvien palveluiden kysyntää. Pyöräkeskuksen näkymisellä katukuvassa ja haastattelijoiden avulla haluttiin myös tutustuttaa kaupunkilaiset pyöräkeskuskonseptiin sekä lisätä yleisesti tietoutta polkupyöräilystä.¹¹

Vuokrauspalvelun osalta tutkittiin palvelun sujuvuutta, käytettävyyttä ja kysyntää, sekä muodostettiin pyöräilijöistä yleisimmät käyttäjäprofiilit. Tutkimuksella pyrittiin myös selvittämään kaupunkilaisten näkemyksiä pyöränsäily-

tysmahdollisuuksista ja niiden turvallisuudesta Helsingissä sekä kartoittamaan toiveita pyöränsäilytyksen suhteen. Pyöräilyn yleisen brändäyksen kannalta arvioitiin pyöräkeskuksen visuaalisen ilmeen onnistumista sekä tutkittiin Pyöräkeskuksen nykyistä sijaintia että tulevia sijaintimahdollisuuksia Helsingissä.

Käyttäjätutkimuksessa¹¹ esiin nousivat tietyt pyöräilijäprofiilit, joiden tarpeisiin perustuen Pyöräkeskusta on kehitetty toimivammaksi.

PYÖRÄILIJÄPROFIILI

1. Elämäntapa-/aktiivipyöräilijä
2. Työmatkapyöräilijä
3. Satunnainen-/kesäkausipyöräilijä
4. Turistipyöräilijä

⁸ Suomalainen. Malmin pyöräkeskus. Raportti kesän 2013 projektista

¹⁰ Kaupunkisuunnitteluvirasto 2012. Tarkennettu palvelukonsepti ja pyöräkatosten yleissuunnitelma

¹¹ Kampin pyöräkeskus 1.0. Käyttäjätutkimus. 20.9.2012.

3.5 LIKKUVAN ARJEN DESIGN PYÖRÄILYN EDISTÄJÄNÄ



Kuva 10. Liikkuvan Arjen Design; Pyöräkeskus. Kuvitus Pomeliina Puumala

Metropolia Ammattikorkeakoulu yhdessä Vantaan ja Helsingin kaupunkien kanssa aloitti vuonna 2011 Liikkuvan Arjen Design –projektin, jossa muotoiltiin kestävämpien liikkumistapojen kaupunkia. Valtaosa suunnittelutyöstä tehtiin Metropolian muotoilun koulutusohjelman innovaatioprojekteissa yhdessä opiskelijoiden, kaupunkitoimijoiden ja käyttäjien kanssa. Liikkuvan Arjen Design, LAD, on ollut mukana kehittämässä pääkaupunkiseudun uutta asuin- aluetta Marja-Vantaata sekä Yhteiset asemat –osahankkeessa parantamassa Helsingin ja Malmin asemien esteettömyyttä ja turvallisuutta. LAD oli mukana Helsingin pyöräkeskus 1.0:n suunnittelussa ja toteutuksessa, vastaten keskuksen ulkoasu- ja sisustussuunnittelusta sekä käyttäjätutkimuksesta.¹³

LAD-projekti edistää Helsingin pyöräilynedistämishjelman toteutusta, jossa visioidaan Kampissa toimivan Pyöräkeskuksen lisäksi alueellisia keskuksia täydentämään pyöräilijöille tarjottavia palveluja. Tuloksena on syntynyt suunnitelmia palveluelementeistä koostuvalle Pyöräkeskus 2.0:lle. Elementeistä voi rakentaa eri puolille kaupunkia kokonaisuuksia, jotka vastaavat liikkujien tarpeisiin. Metropolia Ammattikorkeakoulun koordinoimaa projektia osarahoittaa

Helsingin kaupungin innovaatorahasto. Toimenpiteet perustuvat Liikkuvan Arjen Design-hankkeen (EAKR 2011–2013) tulosten jatkokehittämiseen. LAD:n projektissa konseptoitiin pyöräkeskuksen palvelutoimintaa, mm. polkupyörien säilytystä, huolto-, korjaus- ja välinevuokrauspalvelua sekä matkailijapalvelua. Pyöräkeskuksesta kehitettiin monistettavissa oleva toimintamalli. Metropolian lisäksi kehitystyössä on mukana Helsingin kaupunki ja VR.¹²

Kesällä 2012 testattiin myös Pyörän huoltoasema-konseptia, joka varustaa pyöräkeskuksen sekä viisi lippakioskia pyörän itsehuoltoon tarvittavilla välineillä. Lippakioskeilla, keskeisimpien pyöräilyreittien varrella oli tarjolla lainatökaluja ja pumppuja sekä välipalaa. Tällä kokeilulla otettiin askel kohti verkostomaista Pyöräkeskusta.⁵



Kuva 11. Liikkuvan Arjen Design. Kuvitus Pomeliina Puumala

⁵ Keränen 2013. *Liikkuvan arjen designia*. Teoksessa Kohti pyöräilevää pääkaupunkiseutua

¹² Liikkuvan arjen design
http://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/pyoraily/pyorakeskus_raportti_08032012.pdf

¹³ Ainoa&Keränen 2013. *Innovaatioprojektit osana Liikkuvan arjen Designia*.

4 MALMIN ASEMAN HISTORIA



4.1 HISTORIAKATSAUS

Helsinki-Tampere-pääradan varrella, Helsingistä tullessa juuri ennen Malmin nykyistä asemaa, sijaitsee rautatiehistoriallisesti arvokas kaksikerroksinen rautatieasemarakennus. Se on erikoislaatuinen verrattuna aikakautensa muihin asemarakennuksiin, koska junarata kulkee sen alitse. Aseman on suunnitellut Thure Hellström vuonna 1932.

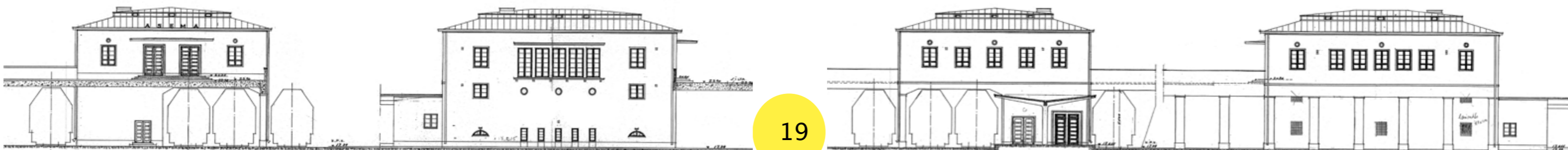


Kuva 12. Malmin vanha asema talvella 2013. Kuva Anne Riikonen.

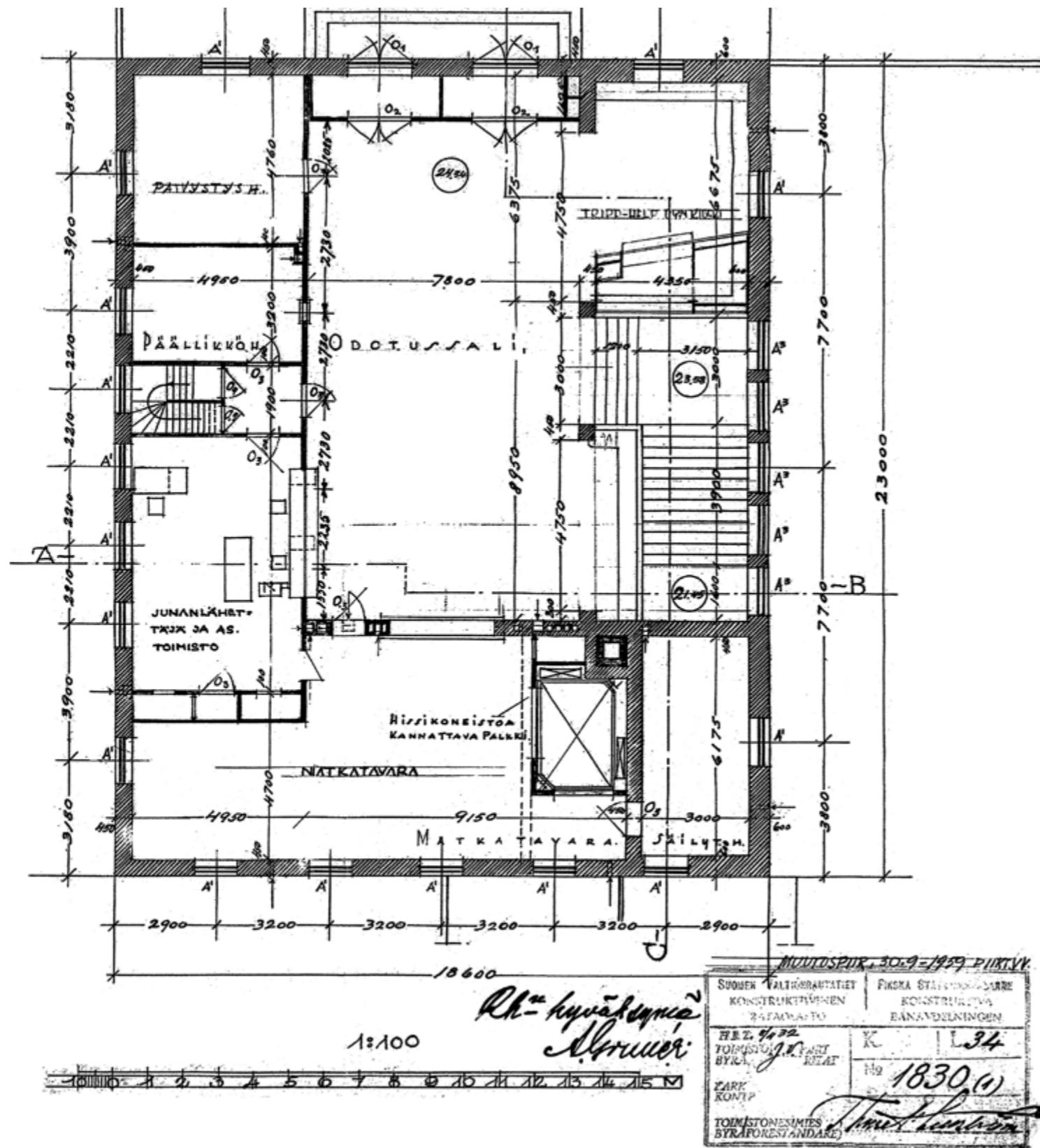


Kuva 13. Malmin vanha asema. Kuva Anne Riikonen.

MALMIN ASEMATALO.



Kuva 14. Malmin rautatieaseman suunnitelmapiirroksiset Thure Hellström 1932.



Kuva 15. Malmin rautatieaseman suunnitelmapiirroksen pääkerroksen pohjakuva. Thure Hellström 1932.

Kun Malmin edellinen, väliaikaisesti tarkoitettu asema koettiin ahtaaksi ja hankalaksi käyttää, päätti rautatiehallitus vuonna 1932 rakentaa ajanmukaisen ja kasvanutta liikennemäärää paremmin palvelevan aseman. Uusi ja moderni, järjestyksessään kolmas asemarakennus valmistui vuonna 1934.¹⁴



Kuva 16. Malmin rautatieasema 1940-luvulla. Kuva Helsingin kaupunginmuseon arkisto.



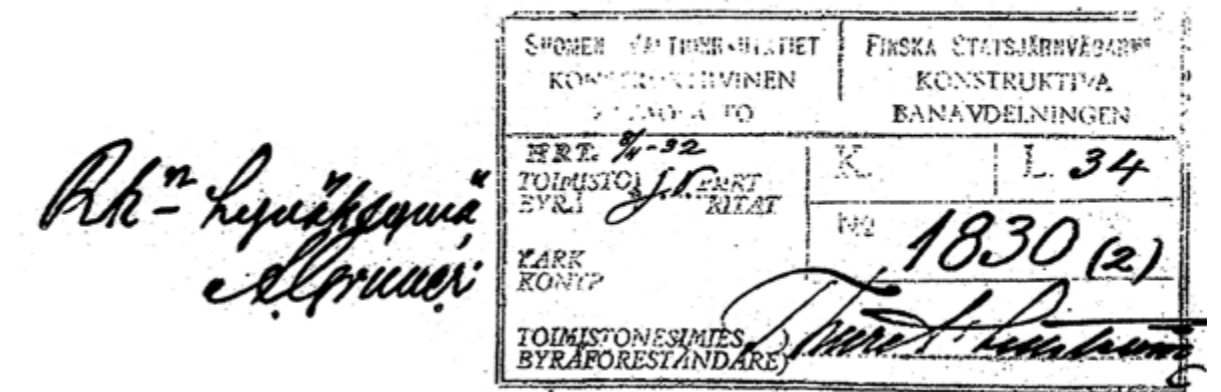
Kuva 17. Malmin rautatieasema vuonna 1965, ennen radan sähköistystä. Kuva Pekka Viitamäki.

¹⁴ Valanto 1984. Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920. s.72.



Kuva 18. Malmin rautatieasema vuonna 1962. Kuva Grünberg Constantin, Helsingin kaupunginmuseon arkisto.

Asema valmistui keskelle ratapihaa. Näyttävä pääsisäänkäynti kaksine kaksosovineen avautui radan ylittävälle sillalle. Siltaa levennettiin aseman kohdalla. Odotussalit, lipunmyynti ja toimistotilat olivat sisääntulokerroksessa. Sieltä laskeutuivat kolme metriä leveät portaat välikerroksen kautta asemalaiturille. Matkatavaroiden siirtämistä varten laiturilta toimistoon johti hissi. Kapeammassa välikerroksessa sijaitsivat wc-tilat ja arkistohuoneet. Alakerrokseen oli sijoitettu lämmityslaitteet. Asemalaiturit katettiin sivuilta avonaisella, rautapilarein tuetulla katoksella. Sähköistyksen myötä 1960-luvulla aseman alaosaa jouduttiin purkamaan, jotta sähkövedot saatiin mahtumaan aseman alle. Muuten asemalle ei tapahtunut suuria muutoksia vuosikymmeniin. Vasta kun Malmin asemanseutu alkoi 1980-luvulla muuttua teollisuusalueesta asuinalueeksi päätettiin rakentaa uusi asema. Nykyinen asema valmistui vuonna 1986 entisen aseman pohjoispuolelle.¹⁵



Kuva 19. Malmin rautatieaseman suunnittelupiirroksista; Thure Hellström 1932.

Aseman suunnitellut arkkitehti Thure Hellström (1857–1940) teki pitkän työuran rautateilla suunnitellen Malmin aseman lisäksi useita muita asemarakennuksia. Esimerkiksi Riihimäen, Hämeenlinnan ja Lahden asemat ovat hänen käsialaansa. Tyyllillisesti nämä asemarakennukset rakennukset vaihtelevat varhaiskauden jugendista funktionalismiin. Viimeiset kolmetoista vuotta, vuoteen 1940, hän toimi rautatiehallituksen rataosaston huonerakennustoimiston esimiehenä.¹⁶

¹⁵ Itanen 2009. *Radan varrella : Suomen rautatieliikennepaikat*. s.52

¹⁶ Valanto 1984. *Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920*. s.69.



Kuva 20. Malmin rautatieasema 13.3.1971, radan sähköistyksen jälkeen.
Kuva Jorma Rauhala.



Kuva 21. Malmin rautatieasema elokuussa 1972. Kuva Tapio Keränen.

Asemarakennuksena toimimisen jälkeen rakennuksessa on ollut erilaista liiketoimintaa, viimeisimpänä lasialan yritys. Sisätilat ovat kohdanneet suuria muutoksia; sisääntuloerrokseen on rakennettu takatila keittiöineen ja varastiloineen. Leveä avonainen portaikko on kavennettu ja osittain suljettu. Rakennuksen kunto on tällä hetkellä huonontumassa sekä sisä- että ulkopuolelta. Aikakautenaan poikkeuksellinen Malmin kolmas asemarakennus on nyt tyhjiään. Se odottaa kunnostamisen myötä uutta toimintaa ja tarkoitusta olemiselleen. Museovirasto on luokitellut vanhan aseman valtakunnallisesti merkittäväksi suojelukohteeksi. ¹⁷

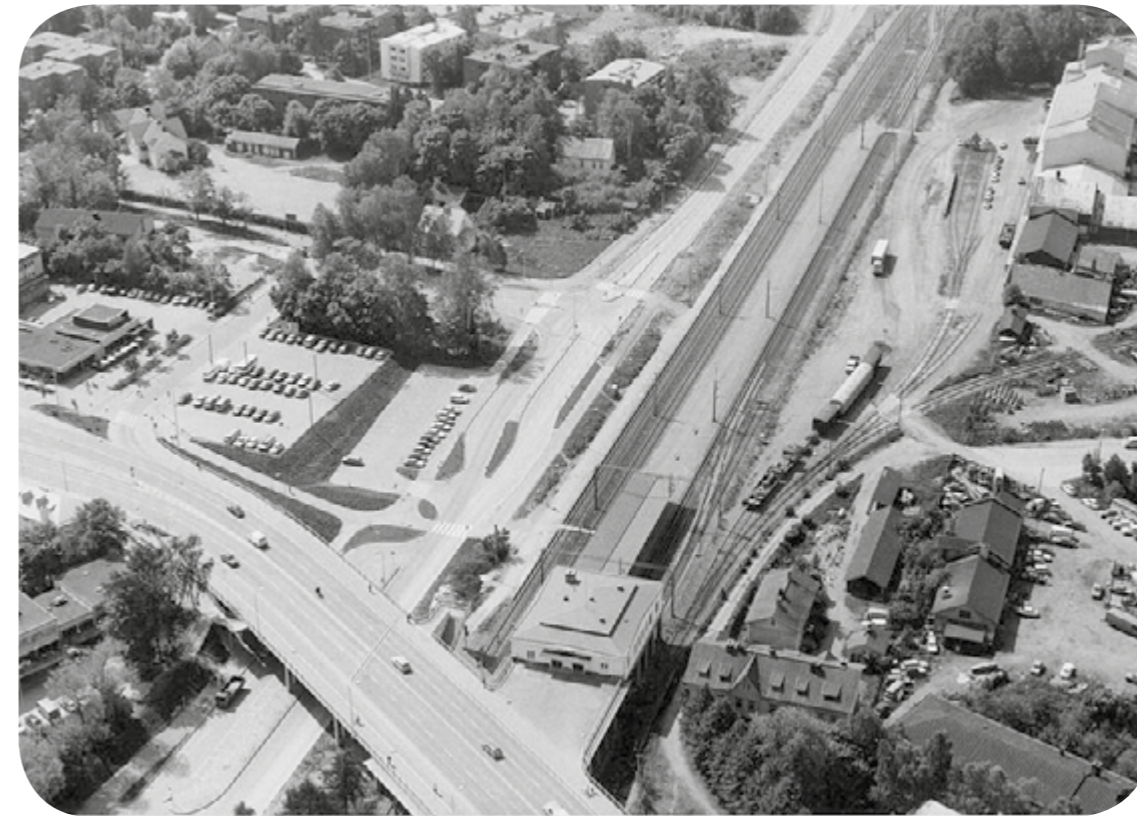
Helsingin kaupungin asemakaavassa rakennus on merkitty sr-2 rakennukseksi, mikä tarkoittaa, että rakennus on suojeltava. Rakennuksen kohdalla suojeluluokka sr-2 edellyttää, että rakennuksen julkisivu tulee säilyttää entisenlaisena, mutta sisätilojen muuttaminen halutunlaiseksi on mahdollista.



Kuva 22. Asemarakennusta maalataan 1982. Kuva Taneli Eskola.



Kuva 23. Kesäpäivä rautatieasemalla 1982. Kuva Taneli Eskola



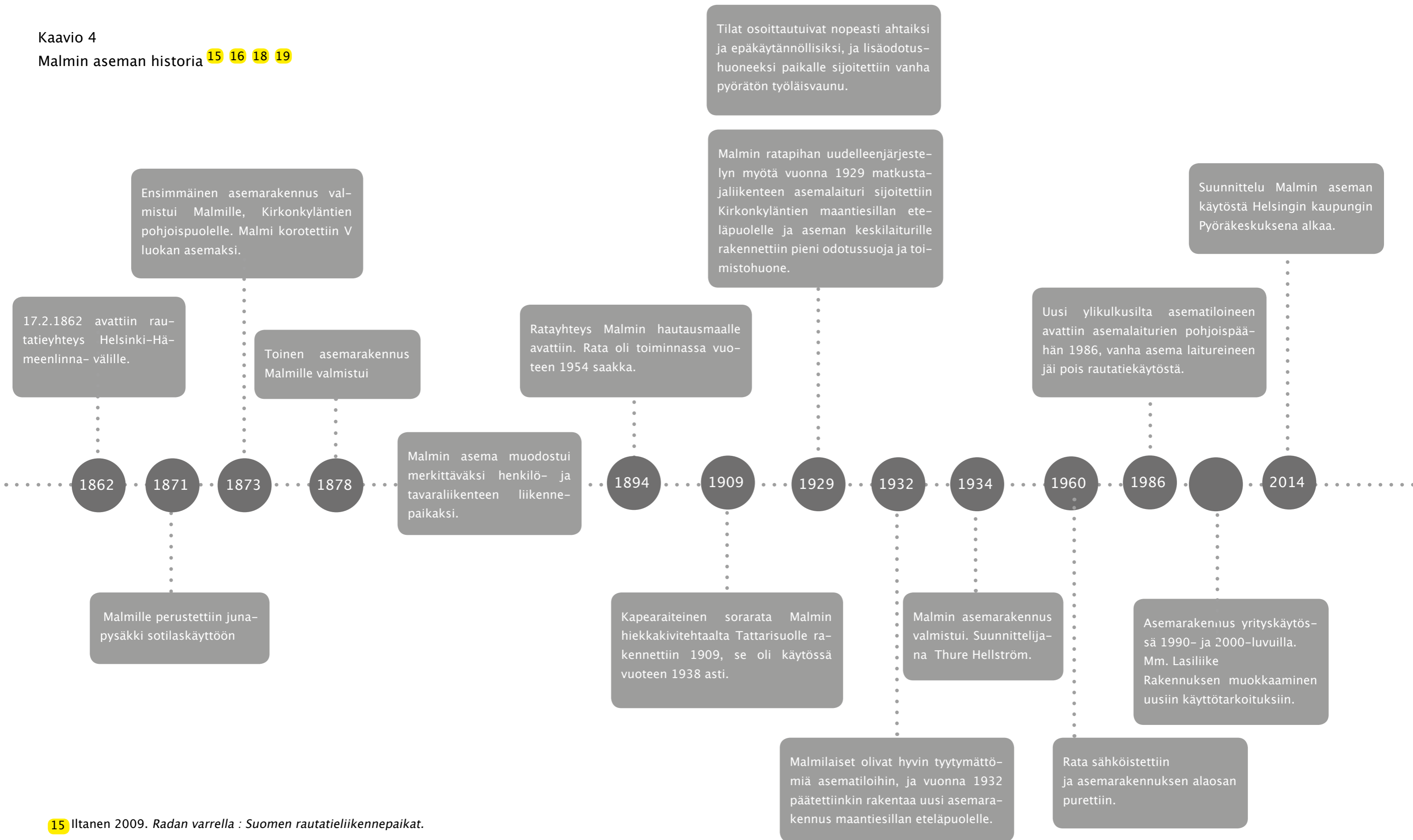
Kuva 24. Malmin asemasneutu vuonna 1983. Kuva VR Lähiliikenteen arkisto; Lähiliikenne ilmakuvissa.



Kuva 25. Malmin asemansneutu vuonna 2015.

Kaavio 4

Malmin aseman historia **15** **16** **18** **19**



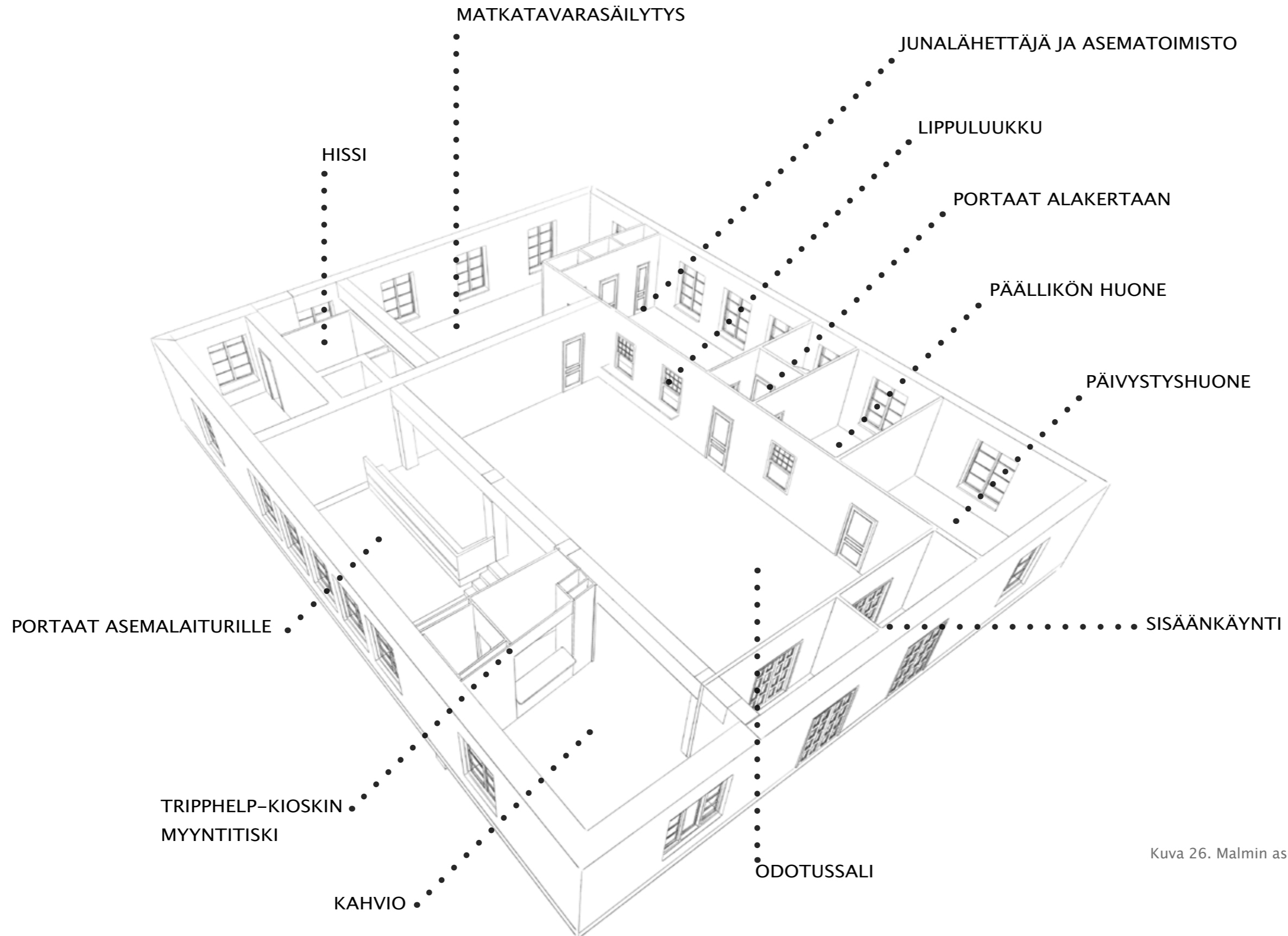
15 Iltanen 2009. *Radan varrella : Suomen rautatieliikennepaikat.*

16 Valanto 1984. *Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920.*

18 Museovirasto
http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=5053

19 Rautatiehallitus 1937. *Valtionrautatiet 1914-1937.*

MALMIN ASEMA 1930-LUVULLA
katutaso



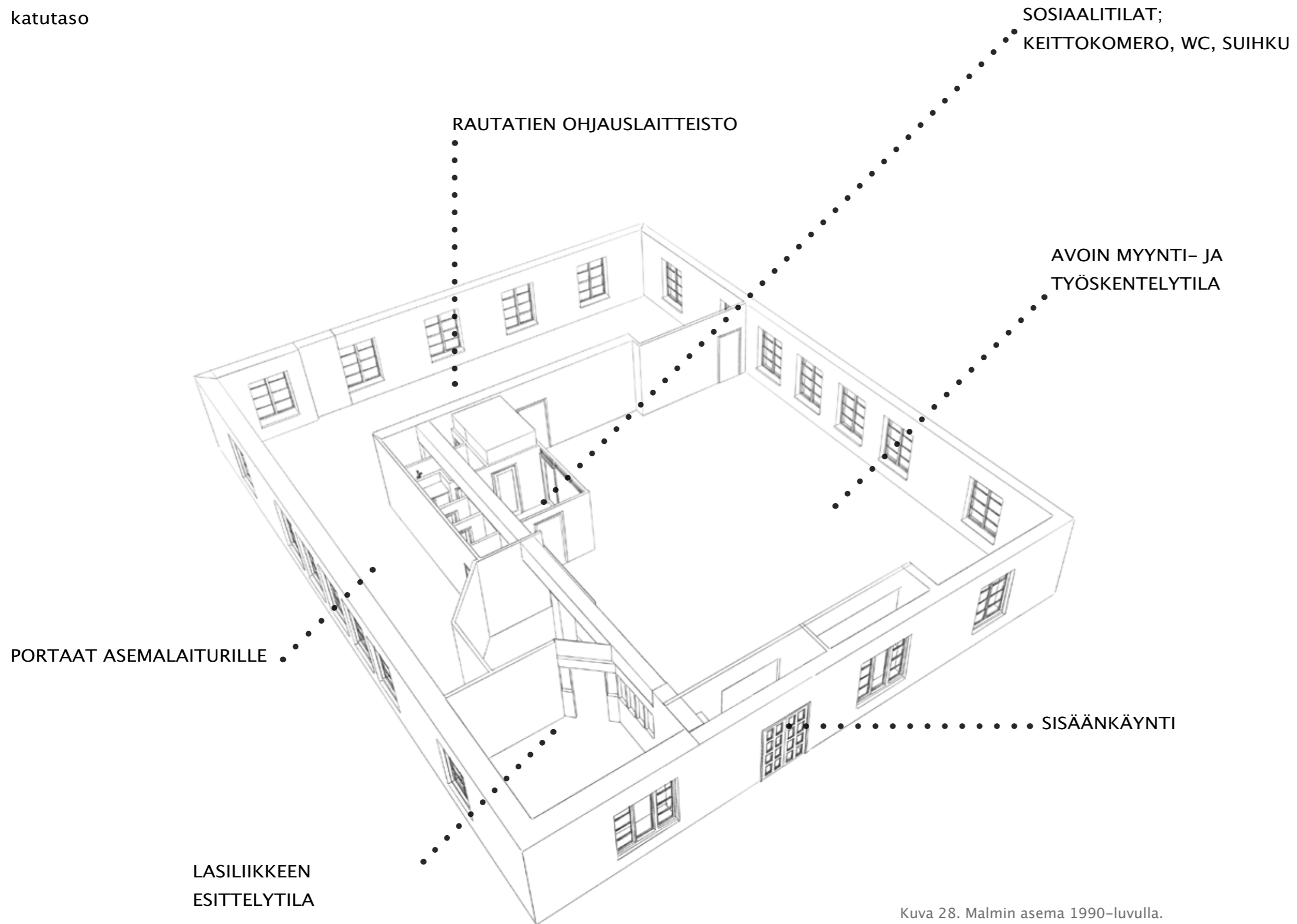
Kuva 26. Malmin asema 1930-luvulla.



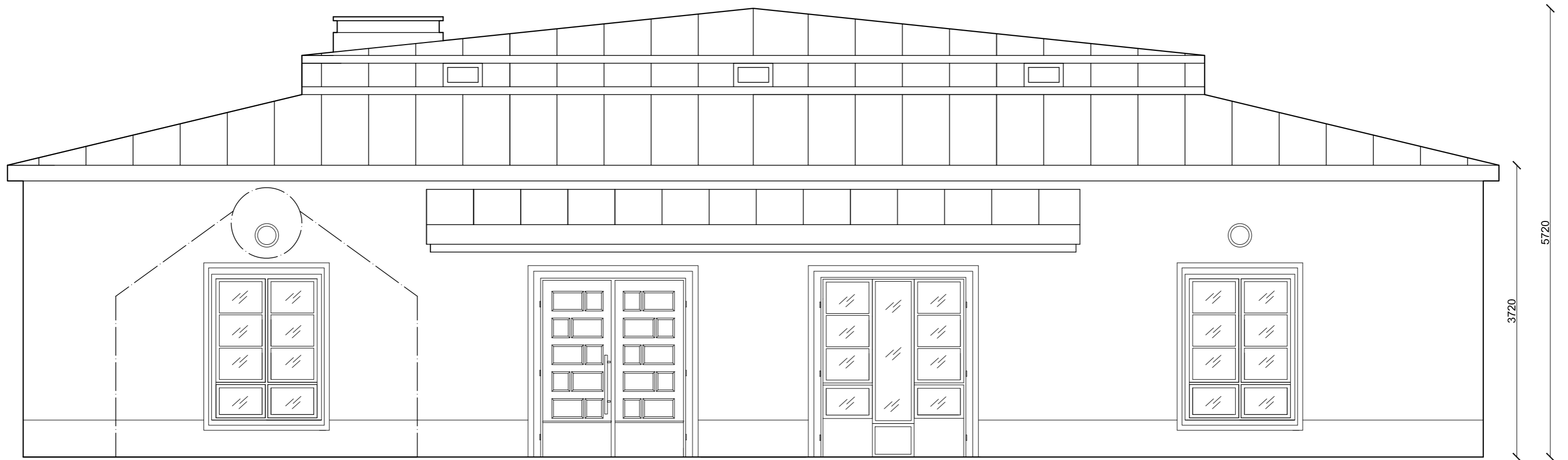
Kuva 27. Malmin asema 1930-luvulla.



MALMIN ASEMA 1990–2000-LUVUILLA
katutaso



Kuva 28. Malmin asema 1990-luvulla.



18600

Kuva 29. Malmin aseman julkisivu 2014. Mallinnos Hanna Lehtonen ja Reeta Cagnani



Kuva 30. Malmin aseman julkisivu 2014. Kuva Anne Riikonen



Kuva 31. Malmin aseman julkisivu 2014. Kuva Anne Riikonen



Kuva 32. Malmin aseman sisätilat 2014. Kuva Anne Riikonen



Kuva 33. Malmin aseman sisätilat 2014. Kuva Anne Riikonen



Kuva 34. Malmin aseman sisätilat 2014.



Kuva 35. Malmin aseman julkisivu korjauksen ja maalauksen jälkeen.

4.2 ASEMAN ARKKITEHTUURIHISTORIA



Kuva 36. Malmin aseman julkisivu 2014.



Kuva 38. Malmin aseman julkisivu 2015, ulko-oven korjauksen jälkeen.

JULKISIVU

Asemarakennus valmistui vuonna 1934, jolloin klassismi oli vaihtumassa funktionalismiin. Siirtyminen funktionalismiin tapahtui rautatiearkkitehtuurissa vähitellen, Malmin asema edustaa arkkitehtuuriltaan tätä siirtymävaihetta. Asemarakennuksessa on nähtävissä funktionalismin niukkuutta detaljeissa, mutta mm. laakea aumakatto ja tasakokoisista ruuduista koostuvat ikkunat ovat piirteitä 1920-luvun klassismin ajasta.^{15 16}

Klassismin aiheita julkisivussa on nähtävillä myös ikkunoiden koristeistoissa ja medaljonki-kuvioissa. Klassismille oli ominaista rikas värien käyttö; julkisivut maalattiin vaaleanpunaisiksi, vaaleanvihreiksi tai keltaisiksi. Värit olivat murrettuja, tavallisimmin käytettiin kuultavaa kalkkimaa-²⁰lia. Koristeet ja ikkunanpuitteet olivat yleensä valkoiset.

IKKUNAT

1920-luvun niukka taloudellinen tilanne suosi omalta osaltaan pieniruutuisia ikkunoita. Hinnan määräsi tuohon aikaan vielä lasiruudun koko, eivät käsityötä vaativat puitteet. Tavallisesti ikkunat olivat 6–8-ruutuisia, ja aivan kiinni ulkoseinän pinnassa. Vuorilistat olivat yleensä vaatimattomat.²¹

OVET

Leveillä listoilla kehystetyt ovet sijoitettiin klassismin rakennuksissa julkisivujen keskiakselille. Malmin aseman pääsisäänkäynnin ovet ovat pieniruutuiset pariovet, joissa on viitteitä art deco-tyylistä. Ovet ovat ulkoa vihreiksi maalatut ja sisäpuolelta viininpunaiset.²⁰



Kuva 37. Malmin aseman julkisivu 2014.

¹⁵ Itanen 2009. *Radan varrella : Suomen rautatieliikennepaikat.* s.52.

¹⁶ Valanto 1984. *Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920.* s.72

²⁰ Helsingin kaupunginosayhdistykset ry: helka.net

²¹ perinnemestari.fi

ASEMAN SISUSTUS

Aseman sisätiloista ja sisustuksesta on saatavilla hyvin vähän tietoa. Museoiden kokoelmista löytyi vain kaksi kuvaa aseman vihkiäisistä. Löytyneistä valokuvista voi päätellä sisustuksessa olleen luultavimmin vaikutteita monista aikakausista todennäköisesti myös jugendista ja art decosta. Vaikka arkkitehtuuri kulki kohti eleettömämpää ilmaisua, kalustus nousi 1930- ja 1940-luvun vaihteeseen saakka vanhempia tyyliä.

SISÄVÄRITYS

1920-luvulla sisätilojen seinäpinnat käsitettiin taustoiksi harmonisesti sommitelluille kalusteryhmille. Rauhallisen lopputuloksen saavuttamiseksi karmien ja listojen väri valittiin läheltä seinäväriä. Myös matto sai toimia taustana kalusteille ja ihmisille. Yleensä katot olivat vaaleimmat, lattiat tummimmat ja seinät siltä väliltä.²²

1920-luvulla sileillä pinnoilla käytettiin kiiltäviä lakkamaaleja ja karkeilla pinnoilla hakkurilla töpättyä öljymaalia. Katto- ja seinäpinnat käsiteltiin mm. liimamaalilla.²³

1930-luvulla valon asemaa sisustuksessa korostettiin valoa heijastavilla, kiiltävillä maalipinnoilla. Maaleina käytettiin öljy- tai alkydiöljymaaleja, joilla erillisen suunnitelman mukaan värikenttiin jaetut pinnat maalattiin ohuella. Sisustukseen kuuluivat ehdottomasti putkijalkaiset huonekalut.²⁴



Kuva 39. Aseman laiturille johtava portaikko. Kuva Hanna Lehtonen

Kuva 40. Asemahallin seinän rappausta ja maalikerroksia. Kuva Hanna Lehtonen

ASEMAN VÄRITYS

Sisätilojen korjauksessa huomioidaan tyylinmukaisuus teettämällä värikartoitus, jonka tarkoituksena on saada tietoa aseman alkuperäisestä väryksestä

Viitteitä aseman värimaailmasta löytyy porraskäytävän seinistä ja ikkunanpielistä. Myös asemahallin seinissä on näkyvillä irroneen rappauksen ja maalin kerrostumia. Musta- valkoisten kuvien perusteella aseman seinät ja katto ovat olleet vaalealla värillä maalattuja. Ikkunanpuitteet olivat luultavasti valkoiset. Ikkunanpielissä, ovien karmeissa sekä katon koristelistassa on ilmeisesti käytetty tummempaa värisävyä.

²² Strengell, Gustaf 1923. *Koti taideluomana*.

²³ Restauroidikilta: restauroidi.net

²⁴ Restauroidikilta: restauroidi.net

SISUSTUSMATERIAALIT

1920-luvulla lattiamateriaalina käytettiin usein korkkimattoa tai linoleumia. Korkkia käytettiin lämmön- ja ääneneristäjänä mm. korkkimatoissa. Linoleum oli helppohoitoinen materiaali, jonka kuviointi jäljitteli usein puuparkettia. Lisäksi käytettiin parkettia ja puukuitulevyjä (Insuliitti, En-soliitti). Julkisissa tiloissa käytettiin mosaiikkibetonia.²⁵

1930-luvulla sisustusmateriaaleiksi valittiin helppohoitaisia ja hygieenisiä materiaaleja, kuten terästä, kromia ja kaakeleita. Seinät saatettiin päällystää jopa kirkkaanvärillä lasilevyillä. Kumista tuli suosittu lattiamateriaali. Kumi oli todettu hyvin ääntä eristäväksi ja kestäväksi, lisäksi sitä pystyi tekemään useita eri värejä ja se oli helposti puhdistettavissa. Sitä käytettiin sekä julkisissa että yksityisissä tiloissa. Julkisten tilojen seinien verhoilussa alettiin käyttämään vaneria ja pystysuuntaisia, eri tavoin profiloituja puupaneelleja.²⁵



Kuva 41. Aseman vihkiäiset 1933. Tilaisuudessa olivat läsnä Malmin ratapiirin rautatieläiset ja rautatiehallituksen adustajat. Kuva Helsingin kaupunginmuseon arkisto

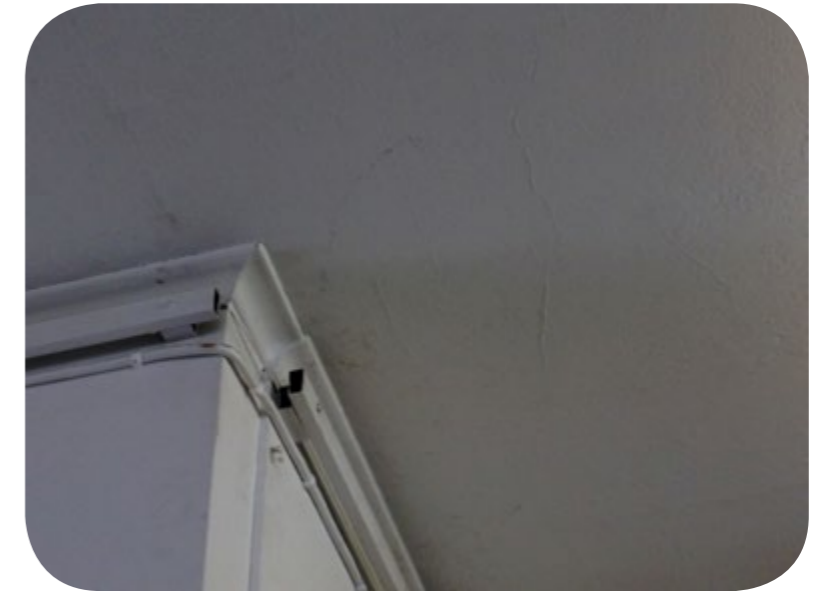
ASEMAN MATERIAALIT

- Asemarakennuksen seinät ovat kuvien perusteella olleet vaaleiksi maalatut. Lattia on todennäköisesti ollut punertavaa tiililaattaa.
- Huonekalut olivat puisia.
- Ikkunapenkit olivat yleensä mosaiikkibetonia. Malmin asemalla ikkunapenkkejä on korjailtu tavallisella valubetonilla.

²⁵ Strandertskjöld 2006. *Arkkitehtuurimme vuosikymmenet 1900–1920*.



Kuvat 42, 43, 44. Asemarakennuksen alkuperäisiä väliovia välikerroksen sosiaalitiloissa. Kuva Hanna Lehtonen



Kuvat 45. Asemahallin kattolista. Kuva Hanna Lehtonen

SISÄOVET

Ovet olivat 1920-luvulla kokopuisia peiliovia, joissa oli kaksi tai kolme peiliosaa. Sisäövet olivat joko koristeellisempia peiliovia tai sileitä vaneriovia.²⁶

Malmin asemarakennuksen välikerroksessa on säilynyt alkuperäisiä peiliovia, joissa on viitteitä sekä valkoisesta että sinisestä maalista.

Listoitus oli yleensä valkoinen, ja listojen profilointi matala. Tummasävyisiä koristelistoja käytettiin myös.

²⁶ Rakennusperintö.fi

HUONEKALUT

1900-luvun huonekalusuunnittelussa vallitsi pitkään klassismin tyyli-
piirteitä lainaava eklektismi, joka jatkoi jälkijugendin tunnuspiirteitä.
1920-luvulla Suomen konekanta parani, jolloin alettiin jäljitellä entistä
tarkemmin historiallisia, rönsyileviä muotoja. Vähitellen huonekalujen
muotokieli yksinkertaistui ja syntyi sileäpintaisia, suoraviivaisia koneil-
le ja vauhdittuvalle sarjatuotannolle sopivampia linjoja. Puuteollisuuden
kehittämä taivutettu ja laminoitu vaneri sekä ristivaneri tekivät mahdolli-
seksi muotoilla huonekalut vähemmistä tai yhdestä ainoasta osasta.²⁷

Julkisten tilojen kalusteet 1920-luvulla olivat yleensä arkkitehtien suunnit-
tellemiä. Innoitusta etsittiin antiikin seinämaalauksista ja maljakoista.
Pöydissä ja tuoleissa oli sirot jalat, jotka kaartuivat loivasti ulospäin. Huo-
nekalut olivat usein maalattuja kirkkain värein. Uutta oli, että yhtenäisten
kalustusryhmien sijaan yhdisteltiin erilaisia huonekaluja keskenään.²⁸

Suomalaiset funktionalismin ajan huonekalut noudattivat kolmea päälin-
jaa: tehtiin putkihuonekaluja, puisia suorakulmaisia tehdasvalmisteisia ja
Alvar Aallon taivutetusta vanerista tehtyjä kalusteita.



Kuva 46. Junanlähettäjä Malmin asemalla 1950-luvun alussa. Kuva Heikki Laajakorpi.

Säilyneiden valokuvien mukaan Malmin aseman kalusteet olivat klassis-
min henkisiä, osassa kalusteita näkyi myös jugendin ajan piirteitä. Funk-
tionalismin piirteitä ei Malmin aseman 1930-luvun sisustuksessa kuvien
mukaan ole.

²⁷ Peltonen & Peltonen 2006. *Teoksessa Suomen antiikkiesineet jugendista modernismiin.*

²⁸ Standertskjöld 2006. *Arkkitehtuurimme vuosikymmenet 1900–1920.* S.116.

VALAISIMET

Valaisimissa jäljiteltiin 1920-luvulla öljylamppuja. Lampuissa käytettiin valkoista ja värillistä opaalilasia. Messinki korvasi öljylamppujen pellin, messinkiosat kullattiin, niklattiin, hopeoitiin tai hapotettiin tummiksi.²⁹ 1920-luvulla oli tyypillistä, että rakennuksiin suunniteltiin omat valaisinmallit. Suunnittelussa eli vielä kokonaistaideteoksen ihanne.³⁰

Funktionalismi merkitsi valaisimissa muotojen yksinkertaistumista ja suunnittelijat keskittyivät muotojen sijaan tehokkaan valon suunnitteluun. Bauhaus-koulun varhaisimmat funkisvalaisimet olivat geometrisia peruskappaleita: palloja, kartioita ja ympyröitä. Materiaalina valaisimissa käytettiin usein maitolasia, puuta, puusälettä ja messinkiä.³¹

Valokuvien perusteella aseman valaisimet edustivat jo funktionalismia muotojen yksinkertaisuudessaan. Yleisvalaistus saatiin aikaan katossa sijaitsevilla neliönmuotoisilla maitolasivalaisimilla. Kohdevalaistus hoidettiin putkimallisilla seinävalaisimilla.

²⁹ Standertskjöld 2006. *Arkkitehtuurimme vuosikymmenet 1900–1920*. S. 149.

³⁰ Huusko & Järveläinen 2012. *Muotoilun aarteet. Suomalaisia valaisimia*. s. 14.

³¹ Huusko & Järveläinen 2012. *Muotoilun aarteet. Suomalaisia valaisimia*. s. 15–16.



Kuva 47 ja 48. 1930-luvulla tyypillinen valaisin. Kuva Helsingin kaupunginmuseon arkisto



Kuva 49. Aseman vihkiäiset 1933. Tilaisuudessa olivat läsnä Malmin ratapiirin rautatieläiset ja rautatiehallituksen adustajat. Kuva Helsingin kaupunginmuseon arkisto

4.3 VERTAILUKOHTEINA SUOMALAISIA RAUTATIEASEMIA

Malmin vanhan aseman sisätiloista on saatavilla hyvin vähän valokuvia, jotka kertoisivat aseman sisustuksesta ja värityksestä. Vertailukohteeksi olen kerännyt kuvia saman aikakauden rautatieasemista. Kuvat antavat tietoa 1930-luvun asemarakennuksien sisustuksesta; hallit ovat avaria ja kalusteita on vähän. Seinänvieruspenkit ovat yleisiä, istuimia on lisäksi lähinnä kahviloissa, joita oli usein ensimmäisen ja toisen luokan matkustajille omansa.



Kuva 50. Tampereen rautatieaseman odotushalli vuodelta 1936. Suunnittelijat Eero Seppälä ja Otto Flodin. Kuva Foto Roos.



Kuva 51. Turun rautatieaseman lipunmyynti ja odotushalli. Rakennus valmistui vuonna 1940, suunnittelijoina Martti Välikangas ja Väinö Vähäkallio. Kuva Olavi Karasjoki.



Kuva 52. Riihimäen aseman toimistohalli 1930-luvulla. Kuva Foto Roos.



Kuva 53. Huopalahden rautatieaseman lipunmyyntitoimistossa asiakkaita lippuluukulla 1958.



Kuva 54. Oulunkylän rautatieaseman uusi lipunmyynti- ja tavaratoimisto 1958



Kuva 55. Kuopion rautatieaseman kahvila vuodelta 1934. Rakennuksen suunnittelijana Thure Hellström.



Kuva 56. Helsingin rautatieaseman kahvila 1948. Kuva Sakari Laipio.



Kuva 57. Riihimäen rautatieaseman kahvila. Rakennus valmistui vuonna 1935, suunnittelijana Thure Hellström. Kuva Foto Roos 1937.



Kuva 58. Helsingin rautatieaseman vanha lipunmyynti 1950–1959.

5 MALMI – TULEVAISUUDEN VIREÄ KAUPUNGINOSA

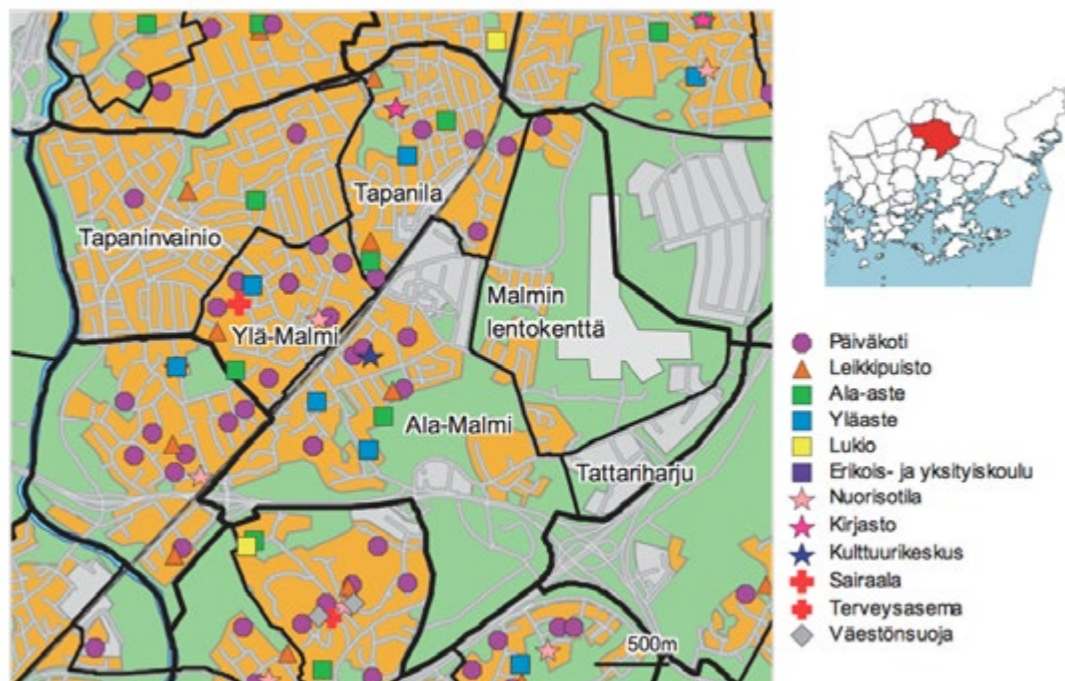


5.1 MALMI NYT

Malmi on koillisen Helsingin keskus, jossa asuu n. 28 000 asukasta. Malmin peruspiirissä on yli 12 000 työpaikkaa. Malmin peruspiiri jaetaan Ylä-Malmin, Ala-Malmin, Tapanilan, Tapaninvainion, Malmin lentokentä ja Tattariharjun alueisiin.³²

Malmi oli keskiaikaisen Helsingin pitäjän suurimpia kyliä. Asutus oli maaseutumaisista, kunnes Malmin rautatiepysäkki avattiin vuonna 1871. 1915 perustettiin Malmi-Tapanilan yhdyskunta, ja väestö alkoi kasvaa nopeasti. Pääasiassa asukkaat olivat tehdastyöläisiä. 1936 rakennettiin Malmin lentokenttä, ja se on jatkanut toimintaansa näihin päiviin saakka. Vuonna 1946 Malmi liitettiin Helsingin kaupunkiin. 1960-luvulla rakennettiin useita kerrostalolähiöitä Helsingin keskustan ulkopuolelle, mutta Malmin aluekeskuksen ja asemaympäristön rakentaminen alkoi pääasiassa vasta 1980-luvulla.

Nykyisen Malmin alue koostuu aseman ympäristöstä, useista kerrostaloalueista, pientaloalueista, lentokenttäalueesta, Tattarisuon ja Ormuspellon yritysalueista sekä Falkullan kartanon ja Longinojan puiston virkistysalueista.



Kuva 59. Malmin seudun palvelut. Helsingin kaupungin tietokeskuksen julkaisu.

Malmin keskustan vahvuutena on edelleen nähtävissä oleva historiallisesti kerrostunut vanhan kyläkeskuksen rakenne. Toiminnot ovat keskusta-alueen tuntumassa kohtalaisen hyvin sekoittuneet ja ympärillä on omaleimaista vaihtelevuutta, ei pelkästään kivikaupunkia tai omakotitaloja. Malmilla on pikkukaupungin henkeä, jota kannattaa vahvistaa. Viikkaan kaupunkiradan asemalla on monipuolinen kaupallinen keskittymä: vanhaan kaupunkirakenteeseen istutetut kauppakeskukset ja perinteisiä kivijalkaliikkeitä. Malmin keskustaa ei kuitenkaan koeta vetovoimaiseksi. Rakennuskanta on pääosin 1980-luvulta ja toteutuksen sekä ylläpidon laatu ei ole ollut hyvällä tasolla. Liikennealueiden määrä on suuri, radan ja leveiden katujen estevaikutukset ovat merkittäviä.



Malmin asema merkittävänä joukkoliikenteen solmukohtana vahvistuu jo lähitulevaisuudessa Jokeri 2 -linjan ja Kehäradan myötä. Jo nyt Malmi on pääradan vilkkaimpia asemia. Asemaa käyttää päivittäin yli 25 000 ihmistä. Junien vuorotiheys on arkinisin 7-12 minuuttia. Malmi profiloituu Helsingin parhaimmiston työpaiikkaavaikutettavuutta tarkastellessa.



Malmilla pyöräillään aktiivisesti ja pyöräilyreitistö on kohtuullisen kattava. Tulevaisuudessa radanmyötäinen pyöräilyn laatu-käytävä yhdistää Malmin keskustan seudullisiin pyöräireitteihin ja parantaa pyöräilyn turvallisuutta Malmilla. Malmille on tulossa myös pyöräkeskus, jonka toimintaa tutkitaan sijoitettavaksi

Malmin vanhaan asemarakennukseen.

³² Helsingin kaupungin tietokeskus 2011. *Helsinki alueittain*.

5.2 MALMIN KEHITTÄMINEN KAAVOITUKSELLE

Kaavoituksella säädellään alueiden käyttöä ja rakentamista kuten asuinalueiden, työpaikkojen, viheralueiden ja liikenteen sijoittumista kaupunkiin. Helsingissä yleiskaava on laadittu noin kymmenen vuoden välein. Uusi, tekeillä oleva yleiskaava valmistellaan siten, että Helsingin kaupunginvaltuusto voi tehdä siitä päätöksen viimeistään vuonna 2016.³³

Malmilla uuden yleiskaavan tavoitteena on Malmin keskustan kilpailukykyisyys viihtyisänä ja houkuttelevana asiointikeskustana, joka on erinomaisesti saavutettavissa pyöräillen, kävellen ja julkisella liikenteellä. Malmin keskusta onkin yleiskaavassa nimellä "Liike- ja palvelukeskusta". Maakuntakaavassa Malmi luokitellaan seudulliseksi keskustaksi, jonne halutaan sijoittaa kaupan palveluita sekä keskittää sosiaali- ja terveystalveluita ja työpaikkoja. Tavoitteena on keskustan merkittävä tiivistäminen ja sekoittuneen rakenteen jatkaminen. Haasteena on torin, asiointikadun ja kauppakeskusten sekä Ylä-Malmin ja Ala-Malmin yhdistäminen erilaisista osista koostuvaksi keskustaksi. Uudella kaavoituksella halutaan luoda viihtyisä kaupunkitila, parempia kulkureittejä, ja saada uusia asukkaita ja palveluita sekä työpaikkoja keskustaan, lähelle asemaa. Malmin kes-



Kuva 60. Visiokuva Malmin Kirkonkyläntien uudesta asiointikadusta.
Kuva SKV/Kristian Kere.

kustasta muodostuu näin vahva työpaikka-alue, yksi kaupungin tuottavuuden huippualueista. Tulevaisuudessa Malmin keskustaa ympäröivät niin nykyiset pientalovaltaiset alueet kuin niiden lomaan rakentuvat eurooppalaisesta ja suomalaisesta pienkaupunkirakentamisen perinteestä innoituksensa saaneet kaupunginosat.³⁴

Kaavoituksessa huomioidaan myös rakennettu kulttuuriympäristö osana suunnittelua. Malmin seudulla on löydettävissä aikakerrostumia pitkältä ajalta, mm. vanhoja tilojen päärakennuksia, kestikievari ja vanhoja tielinjauksia. Vanhaa agrarikulttuuria on edelleen jäljellä Fallkullan tilalla, jossa rakennukset, tiet, vanhat pihapiirit ja puutarhat ovat edelleen nähtävissä. Myös Malmin aseman ympäristössä on vanhaa rakennuskantaa säilynyt. Malmin vanha asema, kunnostetaan ja otetaan uudelleen käyttöön yhteisöllisyyttä ja palveluita tarjoavana pyöräkeskuksena.

Malmia kehitetään ensisijaisesti kävely- ja pyöräilykaupunkina. Ihmisen mit-takaavaisella ympäristöllä luodaan edellytykset elävälle ja mielenkiintoiselle kaupunkielämälle. Katutason luodaan miellyttävä, helppolukuinen, turvallinen, esteetön ja vaihteleva. Jalankulkureittien sujuvuutta ja selkeyttä tulee kehittää erityisesti keskeisiin solmukohtiin, kuten asemalle ja palvelukeskittymiin sekä keskeisiin kulttuuri- ja harrastuspaikkoihin. Pyöräliikennettä Malmilla tukevat lyhyet välimatkat ja maaston

³³ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto: hel.fi

³⁴ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto; yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:21. *Mahdollisuuksien Malmi*.

Kuva 61. Visiokuva Malmin Kirkonkyläntien uudesta asiointikadusta.
Kuva SKV/Kristian Kere.

tasaisuus. Pyöräilyä kulkumuotona parannetaan entisestään turvallisilla sujuvilla ja laadukkailla pyöräreiteillä. Suunniteltu baanaverkosto tuo Malmille sujuvat runko-yhteydet keskustan ja Tikkurilan suuntaan. Liityntäliikenteestä tavoitellaan aidosti houkuttelevaa vaihtoehtoa hyvillä reiteillä sekä turvallisella pyöräsäilytyksellä.³⁴

Malmin rautatieaseman ja bussiterminaalin seutua kehitetään paremmin kaupunkitilaan yhdistyväksi sekä rakennuksiltaan että reiteiltään. Tulevaisuudessa Malmin aseman merkitys vaihtoterminaalina korostuu entisestään, kun uudet bussi- ja junavuorot käynnistyvät. Malmin saavutettavuus julkisilla liikennevälineillä kasvaa huomattavasti.³⁴

5.3 MALMIN YHTEISÖLLISYYDEN KEHITTÄMINEN – LÄHIÖPROJEKTI

Malmin alue on mukana Helsingin kaupungin Lähiöprojektissa, jonka ydinteh-



tävänä on Helsingin esikaupunkialueen imagon vahvistaminen edistämällä asunto- ja toimitilarakentamista, korostamalla kaupunginosien vahvuuksia ja alueidentiteettiä sekä tukemalla saavutettavien palvelujen edellytyksiä osana viihtyisää kaupunkiympäristöä. Lähiöprojekti suunnittelee, käynnistää ja koordinoi Helsingin esikaupunkialueiden kehittämiseen liittyviä hankkeita ja yhteistyötapoja eri hallintokuntien sekä yksityisen ja kolmannen sektorin toimijoiden kanssa. Keskeisessä roolissa on hallintokuntien välisten toimintamallien kehittä-

minen. Lähtökohtana Lähiöprojektille on alueellisen palvelukulttuurin tukeminen sekä fyysisen ympäristön parantamisen että sosiaalisten hankkeiden avulla. Malmin alueella lähiöprojektin toiminta on sisältänyt muun muassa Operaatio Pulssin, Malmin esikaupunkimessut, Malmin elinkeinokehittämisen, Pyöräkeskuksen kehittämisen, Sadut ja tarinat -toimintaa sekä Lähiöliikunta-projektin.³⁵

Lähiöprojekti koordinoi Malmilla elinkeinon kehittämistä Malmin kehittämis-

³³ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto: hel.fi

³⁴ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto; yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:21. *Mahdollisuuksien Malmi.*

työryhmän muodossa. Työryhmä tuki alueellista lähestymistapaa, jossa eri virastojen laaja yhteistyöverkosto visioi ja toteutti yhdessä kaupunginosan kehittämistoimenpiteitä. Keskeisenä tekijänä toimivan asemakeskusalueen kehittämisessä on alueen toimijoiden organisoitunut ja innokas osallistuminen yhteiseen tekemiseen. Alueella on useita yksityisiä, jopa vuosikymmeniä Malmilla toimineita liikeyrittäjiä. Malmin alue on murroksessa; rakennettu ympäristö on epäsiistiä, palvelut ja yritystoiminta hajautuvat ja liiketiloja on tyhjillään. Potentiaalinen valjastamiseksi ja kehityssuunnan kääntämiseksi on kehitetty toimintamalleja, joiden avulla niin asukkaat, yrityselämä kuin kaupunki sitoutuvat yhteisiin päämääriin Malmin paremman tulevaisuuden mahdollistamiseksi. Vuonna 2013 toteutettiin muun muassa virastojen yhteinen esikaupunkimessutapahtuma Malmitalolla.³⁵

Lähiöprojekti tekee myös yhteistyötä kaupungin pyöräilyprojektin kanssa Malmin pyöräilyolosuhteiden kehittämiseksi. Tavoitteena on toteuttaa pyöräkeskus Malmin asemakeskusalueen yhteyteen. Vuonna 2012 käynnistynyt Aalto-yliopiston PDP-tuotekehityskurssi (Product Development Project) pyöräkeskuksen ideoimiseksi ja konseptoimiseksi valmistui keväällä 2013. Tuotekehityskurssin ideat sekä pyöräkeskusproto toimivat apuna sekä Kampin pyöräkeskuksen jatkokehittämisessä että Malmin pyöräkeskuksen toteuttamisessa vuonna 2014. Yhteistyö aloitettiin myös Metropolian Liikkuvan Arjen Design -hankkeen (LAD) kanssa.³⁶

³⁵ Lähiöprojekti.hel.fi

³⁶ Lähiöprojekti 2013. *Sivistys on siistiä. Lähiöprojektin toimintakertomus 2013.*

6 SUUNNITTELUPROSESSIA OHJAAVAT TEKIJÄT



Pyöräkeskusta on suunniteltu jo pitkään, ja omaa päättötyötäni edeltävät hankkeet, käyttäjätutkimukset ja Helsingin kaupungin toimet pyöräilyn edistämiseksi ovat tärkeitä suunnittelua ohjaavia tekijöitä. Lisätietoa suunnittelutyöni tueksi lähdin etsimään suomalaisista ja ulkomaisista pyöräilykonsepteista selvittääkseni mitkä palvelut ovat olennaisia ja välttämättömiä toiminnan kannalta. Lisäksi etsin tietoa myös näiden konseptien yhteisöä tukevista toiminnoista.

6.1 PYÖRÄKESKUSKONSEPTEJA SUOMESSA

Pyöräpaja, Helsinki



Pyöräpajan synnytti tarve tilalle, jossa yhteisöllinen polkupyöräkorjaus ja rakentelu ilman kustannuksia olisi mahdollista. Yleishyödyllinen Pyöräpaja ry. perustettiin 21.11.2011 luomaan pysyvät tilat toiminnalle. Pyöräpaja ry:n tarkoitus on edistää polkupyöräkulttuuria sekä ihmisten kykyä huolehtia polkupyörästä. Pyöräpaja ry. on voittoa tavoittelematon yhdistys. Ensimmäiset tilat vuonna 2008 sijaitsivat Rajasaressa. Sieltä Pyöräpajan reitti on kulkenut Kalasataman kautta Vallilaan ja edelleen takaisin Kalasataman Parrulaiturille. Pyöräpaja on tila, jonne voi tulla itse korjaamaan tai rakentamaan polkupyöränsä. Pyöräpajalla ei ole palkattua henkilökuntaa, vapaaehtoiset ovat valmiita antamaan neuvoja korjaustoimenpiteissä. Käytössä on perustyökaluja sekä tarvittavat erikoistyökalut. Kierrätysvarastosta löytyy varaosia paikanpäällä asennettavaksi. Pyöräpaja ry saa toiminta-avustusta Helsingin kaupungin nuorisosiainkeskukselta. Lisäksi toimintaa rahoitetaan järjestämällä mm. tukitapahtumia sekä myymällä kunnostettuja polkupyöriä.³⁷

Säätämö, Helsinki

PROLOGI Säätämö on Helsingin yliopiston pyöräilyseura Prologi ry:n pyöräkorjaamo. Säätämö
HELSINGIN YLIOPISTON PYÖRÄILYSEURA

tarjoaa yliopiston opiskelijoille ja henkilökunnalle korjaamotilat ja työkalut. Tarvittaessa saa myös opastusta ja vinkkejä pyörän huoltoon. Yhdistyksen aktiivit päivystävät siellä kerran viikossa ilta-aikaan, jolloin jäsenet ja muutkin kiinnostuneet saavat käydä huoltamassa ja pesemässä pyöriään. HYY:n alainen Prologi on voittoa tavoittelematon, ja saa rahoituksensa HYY:n järjestöavustuksena sekä jäsenmaksuina. Menoja koituu tilan vuokrasta sekä tarvikkeiden ja työkalujen hankinnasta.³⁸

Bikepoli, Espoo



Bikepoli on Aalto-yliopiston opiskelijoiden pyöräilyseura. Seuran huoltopaja ja kerho huone sijaitsee teekkareiden kampuksella Otaniemessä, Espoossa. Pajalta löytyy kaikki mahdollinen nykyaikaisen polkupyörän huoltamisessa tarvittava välineistö, ja sen lisäksi mm. tietokone jolla voi selata huolto-ohjeita netistä. Päivystysaikoina pajalla on Bikepolin toimihenkilö opastamassa huollossa. Pajasta vastaa pajapäällikkö apureineen. Paja on avoinna maksua vastaan omatoimiseen huoltoon. Aktiiviset jäsenet voivat hankkia pajalle ympärivuorokautisen käyttöoikeuden.³⁹

³⁷ Pyöräpaja <http://pyorapaja.info>

³⁸ Helsingin yliopiston pyöräilyseura Prologi <http://prologi.fi>

³⁹ Bikepoli <http://www.bikepoli.fi/blog/>

Linnan Pyöräverstas Oy, Hämeenlinna



Linnan Pyöräverstas on uudenlainen polkupyöräliike ja -kahvila Hämeenlinnan Verkatehtaalla. Verstas avattiin toukokuussa 2011. Linnan Pyöräverstaan palveluihin kuuluvat pyörien huollot, korjaukset ja kunnostukset, noutopalvelu, talvisäilytys- ja huolto-paketit, talvirenkaiden vaihdot ja pyörien vuokraus.

Lisäksi yritys myy uusia ja käytettyjä pyöriä ja varaosia. Liike on valtuutettu Helkama- ja Peugeot-polkupyörien huoltopaikka. Tulossa on myös tee-se-itse-kursseja pyörän kunnostukseen tai huoltoon. Linnan Pyöräverstas on myös mukana monenlaisissa pyöräily- ja kaupunkikulttuuritapahtumissa, kuten kirpputorien järjestämisessä, Ravintolapäivässä ja Lähiruokapyöräretkellä. Työntekijöiden mukaan yritys on pyöräkokeilujen ponnahduslauta, se mielle-tään aktiiviseksi pyörätoimijaksi, johon tiedetään ottaa yhteyttä ja ehdotetaan ideoita tai yhteistyötä. Erityisen lisän liikkeeseen tekee sen oma kahvila, jossa tarjolla on tuoreita paikanpäällä leivottuja herkkuja. Kahvilasta löytyy Kaffa Roasteryn tuoretta kahvia ja maistuvia itseleivottua pullaa, piirakoita ja muita leivonnaisia.⁴⁰



Kuva 62. Linnan Pyöräverstas Hämeenlinnassa.



Kuva 63. Linnan Pyöräverstaan kahvila.

⁴⁰ Linnan Pyöräverstas Oy
<http://www.linnanpyoraverstas.fi>

6.2 PYÖRÄKESKUKSET MAAILMALLA

Bicycle Innovation Lab – Kööpenhamina, Tanska

Kööpenhamina on yksi maailman parhaita pyöräilykaupunkeja. Pyöräily on Kööpenhaminassa merkittävä kulkutapa niin työ- ja koulumatkoilla kuin vapaa-aikanakin. Pyöräilyväyliä Kööpenhaminassa on yhteensä noin 400 km. Niiden rakentaminen on alkanut jo 1900-luvun alussa, jolloin pyöräilijät alkoivat käyttää rantoja kiertäviä ratsastusreittejä.⁴¹

Bicycle Innovation Lab on Kööpenhaminan pyöräily- ja kulttuurikeskus, joka palvelee pyöräilystä kiinnostuneita, pyöräilyn harrastajia, turisteja, kaupunkisuunnittelijoita, julkisia laitoksia ja yksityisiä yrityksiä. Keskuksessa luodaan uusia pyöräkonsepteja ja uusia tapoja käyttää pyörää. Kulttuurikeskuksen tavoitteena on lisätä tietoisuutta erityisesti Tanskan pyöräilykulttuurista puheiden ja luentojen, pyörä- ja kevyenliikenteen tapahtumien ja näyttelyiden kautta. Labissa toimii myös Bicycle library, ”Pyöräkirjasto”, josta saa lainata kokeiltavaksi erilaisia pyörämalleja. Tarkoituksena on auttaa ihmisiä valitsemaan juuri heidän tarpeisiinsa sopiva polkupyörä. Keskus järjestää myös opastettuja pyöräkiertoja, joilla tutustutaan Kööpenhaminan pyöräilyinfrastruktuuriin ja pyöräilykulttuuriin. Kierrokset järjestetään yhteistyössä Copenhagenize Consulting -yrityksen kanssa. Bicycle Innovation Labilla on paljon yhteistyökumppaneita pyöräilytoimijoiden saralla, mutta itse keskuksen pyörittäminen tapahtuu vapaaehtoisvoimin. Bicycle Innovation Lab on yhdistys, jonka tavoitteena on kehittää innovatiivista pyöräilykulttuuria sekä toimia foorumina, jossa pyöräilyyn vaikuttavat eri toimijat voivat käydä kehittävää vuoropuhelua.⁴²



Kuva 64. Bicycle Library, Kööpenhamina.



Kuva 65. Kööpenhaminan kevyen liikenteen silta.



Kuva 66. Kööpenhaminan kevyen liikenteen väylä.

⁴¹ Vaismaa & co 2011. *Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen Suomessa : toiminpidesuosituksia kaupungeille.*

⁴² Bicycle Innovation Lab
<http://www.bicycleinnovationlab.dk/>

Lock7 – Lontoo, Iso-Britannia



Lock7 perustettiin 4. lokakuuta 2007, innostavan Kööpenhaminan matkan seurauksena. Lontoon ensimmäinen pyöräkahvila avattiin 5.4.2008. Konsepti muodostui pääasiassa tilan ympärille; täydellinen sijainti kanaalin ja pyöräilyreittien varrella tarjoaa pyöräilijöille mahdollisuuden istua ja rentoutua matkan lomassa. Lock7:n perustajilla ei ollut aiempaa kokemusta pyöräteollisuudesta, mutta he halusivat tarjota hyvää palvelua vaihtoehtona Lontoon silloiselle pyöräilytarjonnalle. Neljässä vuodessa Lock7:n perustamisen jälkeen on yhdeksän yritystä omaksunut samanlaisen konseptin; viihtyisä ympäristö rentoutumiseen, syömiseen, juomiseen, pyörän korjaamiseen ja lisävarusteiden hankkimiseen.⁴³



Kuva 67. Lock7-pyöräkahvila Lontoossa.

⁴³ Lock7
<http://www.lock-7.com>

⁴⁴ Look Mum no hands
<http://www.lookmumnohands.com>

Look Mum no hands – Lontoo, Iso-Britannia

Look Mum no hands –pyöräkahvilasta on tullut suosittu kohde pyöräilijöiden tapaamisiin, kahvitteluun ja polkupyörän korjaamiseen. Look Mum no hands on pyöriin erikoistunut kahvila ihmisille, jotka haluavat rentoutua viihtyisässä kahvilassa ja korjata polkupyöriään. Verstaalla työskentelee kaksi mekaanikkoa. Look Mum no hands –kahviloita on Lontoossa jo kaksi. Pyöräkahvila tarjoaa tapahtumia ja viihdettä, kuten viikoittaisia reittien suunnitteluhetkiä, polkupyörä-elokuvailtoja, näyttelyitä ja pyöräilyneuvontaa. Tarjolla on myös live-lähetysä pyöräilytapahtumista sekä Tour de France-kisoista. Kahvila tarjoaa kotiruokaa, kahvia sekä erilaisia belgialaisia oluita, viinejä ja mehuja. Kahvilan sisätiloissa esitellään erilaisia polkupyöriä sekä mainostetaan pyöräilytapahtumia.⁴⁴



Kuva 68. Look Mum no hands-pyöräkahvila Lontoossa.



Ronde – Edinburgh, Skotlanti

Ronde mainostaa itseään uudenaikaisena kokemuksena: pyöräliike yhdistää parhaat tie-, sport-, kaupunki- ja 29-polkupyörät, vaatteet ja asusteet. Ronde on tapaamispaikka pyöräilyn harrastajille sekä pyöräilystä kiinnostuneille. Kahvilassa tarjotaan hyvää kahvia ja esillä on valokuvataidetta, julisteita, elokuvia, lehtiä ja kirjoja. Rondessa järjestetään pyöräilyaiheisia valokuvanäyttelyitä, leffailtoja sekä neuvontatapahtumia.



Kuva 69. Ronde, Edinburgh.



Kuva 70. Ronde, Edinburgh.

Ronde tarjoaa pyöränhuoltopalveluita sekä järjestää pyöränkorjauskursseja niille, jotka haluavat oppia huoltamaan itse pyöriään. Ronden henkilökunta auttaa ihmisiä valitsemaan itselleen sopivan pyörän, kunkin ihmisen elintavat huomioon ottaen. Yksi Ronden palveluista on harjoitusohjelmien tekeminen pyöräilijöille. Rondessa järjestetään pyöräilyn yksityisopetusta sekä ryhmäharjoituksia. Ronde on mukana valtakunnallisessa hallituksen ohjelmassa, jossa työnantajat tarjoavat henkilökunnalle pyörän verovapaana työpaikkaetuna.

The Cycle Hub –Newcastle, Iso-Britannia



The Cycle Hub on pyöräkeskus; kohtaamispaikka, huoltamo, vuokraamo ja kahvila. Liike järjestää myös pyöräretkiä. The Cycle Hub on syntynyt yhteistyönä kaupungin pyörätoimijoiden välillä, ja onnistuneesti kasannut toimivan pyöräpalvelukokonaisuuden. Cycle Hubin tiloja voi varata kokousten tai muiden tilaisuuksien pitämiseen. Tiloissa järjestetään pyörähuoltokursseja ja pyöräilyopetusta.



Kuva 71. Cycle Hub, Newcastle.



Kuva 72. Cycle Hub kahvila, Newcastle.

45 Ronde
<http://rondebike.com>

46 The Cycle Hub
<http://www.thecyclehub.org/>

Bike Kitchen/ Bike collectives – International



Bike Kitchen on osa laajaa, kansainvälistä pyöräkollektiiviverkostoa. Bike Kitchen -konsepti löytyy jo useasta maasta. Osa Bike Kitchen -yrittäjistä kerää vapaaehtoista maksua tilan käytöstä rahoittaakseen toimintaansa. Nämä kollektiivit ovat kuitenkin voittoa tavoittelemattomia organisaatioita, jotka määrittelevät itsensä mielellään epähierarkkiseksi avoimiksi yhteisöiksi. Bike Kitchen on julkinen, avoin tila, jossa tarjotaan työkalut pyörien kunnostamiseen. Aktiivipyöräilijät tarjoavat tilassa apua ja neuvoja. ⁴⁶ ⁴⁷



Kuva 73. Bike Kitchen, Lontoo.

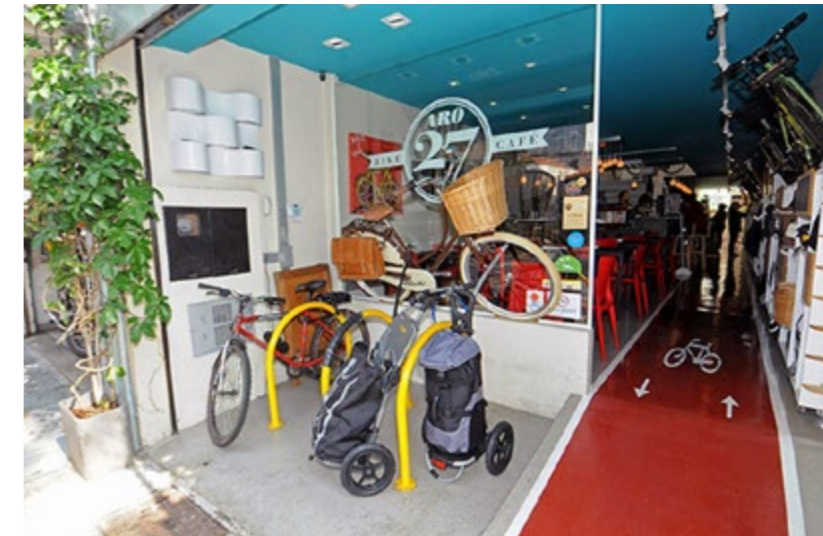
⁴⁷ Bike Kitchen: <http://www.bikekitchen.net>

⁴⁸ Aro 27: <http://www.aro27.com.br>

Aro 27 Bike Cafè – Sao Paulo, Brasilia



Aro 27 -pyöräkahvilan omistajat ovat pyöräilijöitä, jotka haluavat osaltaan ratkaista kaupunkiliikenteen ongelmia suurkaupungeissa. Heidän mukaansa pyöräilevät ihmiset näkevät itsensä helpommin osana kokonaisuutta, kaupunkia ja yhteisöä. Aro 27 palvelee pyöräilijöitä tarjoamalla kahvilapalveluita, suihku- ja wc-tilat, pyöränkorjauspalveluita, sekä pyörä- ja varaosamyyntiä. Aro27 -pyöräkahvila pyrkii ekologisuuteen, kuten käyttämällä aurinkoenergialla lämmitettyä suihkuvettä. ⁴⁸



Kuvat 74 ja 75. Aro 27 Bike Cafè, Brasilia.

Velocity café – Inverness, Skotlanti



Velocity café tarjoaa pyörä- ja kahvilapalveluita. Kahvilassa on tarjolla paikallista kotiruokaa, leivonnaisia sekä juomia. Velocity Cafen voi vuokrata omaa tapahtumaa varten, pitopalvelulla tai ilman.

{for the love of bikes}

Pyöräverstaas on auki 7 päivää viikossa. Verstaalla voi korjata itse oman pyörän tai saada huoltoapua verstaan mekaanikolta. Joka viikko on pyöränhuoltokursseja, joissa opitaan pitämään oma pyörä kunnossa.

Velocity café tarjoaa myös reittiopastusta, sekä turvallisen työ- tai koulumatkareitin suunnitteluapua. Velocity Café haluaa tuoda pyöräilyä tunnetuksi ja edistää pyöräilyä myös terveyden osalta.

Skotlannin hallitus tukee Velocity Cafen toimintaa ja yhteistyötä Invernessin koulujen ja työpaikkojen kanssa. Tavoitteena on lisätä polkupyöräilyä työ- ja koulumatkoilla tarjoamalla työpaikoilla ja kouluilla ilmaista pyöränhuolto-opetusta ja tietoa pyörän valinnasta sekä järjestämällä yhteisöllisiä Bike Bus -pyörämatkoja kodin ja työpaikan välillä.



Kuva 76. Velocity Cafe, Inverness.



Kuva 77. Velocity Cafe, Inverness.



Kuva 78. Velocity Cafe, Inverness.

49 Velocity Café: <http://velocitylove.co.uk>

6.3 VERTAILUKOHTENA HELSINKILÄISET PYÖRÄTOIMIJAT

Tapasin helsinkiläisiä pyöräkorjaajia- ja toimijoita ja kyselin heiltä vinkkejä toimivaan pyöräkeskukseen ja pyörienkorjauspisteeseen.

Pyöräkeskus Kamppi



Kampin Pyöräkeskus on Helsingin kaupungin palvelu, joka on toiminut vuodesta 2012 alkaen. Pyöräkeskuksella on mahdollista korjata itse oma pyöränsä ja saada siihen ilmaista neuvontaa sekä työvälineet lainaksi. Kampin Metrosuutari tarjoaa maksullista pyöränkorjauspalvelua.⁵⁰

Kampissa tapasin Marko Kokkosen, joka toimii kevästä syksyyn keskuksen pyörähuollon oppaana. Kokkonen on jo useana kesänä toiminut vaatimattomissa tiloissa konttikeskuksella, joten hänellä oli selkeä näkemys hyvistä korjaamotiloista. Tilan pitää olla selkeä ja korjaustilaa tulee olla riittävästi. Hyvä, suunnattava valo on yksi tärkeimmistä asioista. Korjaajalla tulee olla korjausteline, esimerkiksi korjaustelineeseen kiinnitettävä tarjotin, jossa työkalut ovat helposti saatavilla. Kokkosen mielestä liuotinpesua ei pyöräkeskukselle välttämättä tarvita; ensiapuna vesi-fairy-yhdistelmä on riittävä. Rihtausteline olisi välttämätön työkalu hyvälle korjauspisteelle. Työkalujen ja oheismateriaalin säilytyspaikkojen tulee olla selkeitä ja helposti käytettäviä. Visuaaliset korjausohjeet helpottavat ohjaajan työtä ja mahdollistavat asiakkaiden oma-toimisen työskentelyn.⁵¹

Fillarifiilari

Fillarifiilari on keväällä 2014 perustettu korjaamo Pohjois-Haagassa. Fillarifiilari tarjoaa pyörähuoltoa sekä pyöräilytarvikkeita. Liikkeen omistaja Oula-Heikki

⁵⁰ Pyöräkeskus: <http://www.pyorakeskus.info>

⁵¹ Kokkonen Marko. Suullinen tiedonanto lokakuussa 2014.

⁵² Fillari-fiilari: <https://www.facebook.com/fillarifiilari/timeline>

Rantanen määritteli toimivan korjauspisteen kooksi 2x2,5 m. Hyvässä korjauspisteessä työkalut ovat aivan käden ulottuvilla; läheisellä työtasolla ja kaapistossa tai työkaluseinällä roikkumassa. Pyöräpesulle tulee olla tila varattuna. Pesu onnistuu esimerkiksi korjauspisteellä, jolloin pyörän alle asetetaan pesuvati. Hyvä ilmanvaihto on tärkeää, koska pyöräkorjaamoon hajuhaittoja syntyy sekä pesuaineista että mahdollisista liuottimista sekä kumitavarasta. Korjattujen pyörien säilytystilaa pitää varata riittävästi. Kunnollinen valaistus on myös huomioitava.^{52 53}

Pyörähuolto Pyörämiehet

Pyörämiehet



Pyörähuolto Pyörämiehet on Malmilla toimiva kahden miehen yritys, joka huoltaa, korjaa ja entisöi pyöriä. Toinen omistajista, Antero Pitkänen, määritteli hyvän korjauspisteen näin: korjaajan on päästävä kiertämään pyörä, joten riittävä koko pisteelle on n. 2x3m. Korjaustelineen on tärkeää olla tukeva, esimerkiksi seinään tai lattiaan kiinnitettävissä oleva. Esimerkiksi ParcToolilta löytyy hyviä, tukevia telineitä, joihin pyörä saadaan lukittua niin, että se ei heilu korjauksen aikana. Pitkäsen mielestä pyöräpesu toimii hyvin liuottimeen kostutetulla rätillä pyyhkien. Pesua tehdään purkamisen yhteydessä, erillistä vetokaappia ei siis tarvita. Ilmanvaihdon tulee tulla hyvä. Pitkäsen mielestä pyöräkorjaamo ei tarvitse suurta valikoimaa pyörätarvikkeita; suurin osa tarvikkeista tilataan erikseen jokaista pyörää varten ja tilaukset saadaan nopeasti perille.^{54 55}

⁵³ Rantanen Oula-Heikki. Suullinen tiedonanto 2014.

⁵⁴ Pyörämiehet: <http://pyoramiehet.fi>

⁵⁵ Pitkänen Antero. Suullinen tiedonanto 2014.



Helsingin Polkupyöräilijät ry on perustettu vuonna 1981 ajamaan pääkaupunkiseudun pyöräilijöiden etua sekä toimimaan turvallisen, sujuvan ja viihtyisän pyöräilyn puolesta. HePo pyrkii vaikuttamaan lainsäädäntöön ja liikennesuunnitteluun niin paikallisella kuin valtakunnallisella tasolla. HePo on Suomen suurin ja vanhin edelleen toimiva pyöräilijöiden liikennepoliittinen yhdistys. Kuka tahansa pyöräilijä tai pyöräilyn edistämistä kannattava henkilö tai yhteisö voi liittyä HePon jäseneksi. HePolla on nykyään reilut 1600 jäsentä ympäri Suomea. Pyöräretkien järjestäminen on ollut alusta alkaen näkyvä ja merkittävä osa HePon toimintaa. HePo on mukana myös Sykkeli-työryhmässä, jonka Helsingin kaupunki perusti 1990-luvun alussa laatimaan pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelmaansa. Lisäksi HePo on jäsenenä Helsingin Liikenneturvallisuusyhdistyksessä ja Suomen Liikenneliitossa. HePo julkaisee myös Polkija-lehteä, joka ilmestyy 1–5 kertaa vuodessa.⁵⁶

HePo:n puheenjohtaja Matti Kinnunen kertoi HePon olevan hyvin kiinnostunut kaupungin Pyöräkeskussuunnitelmista. Kinnusen mielestä Pyöräkeskukselle on varmasti tarvetta. HePon tavoitteiden ja pyrkimysten kannalta Pyöräkeskus on erittäin tervetullut lisä kaupunkimme tarjoamaan pyöräinfraan. Pyöräkeskuksen avulla voidaan lisätä pyöräilyn uskottavuutta liikennemuotona ja auttaa monia pyöräilyn aloittamisessa. HePon hallituksen kokouksissa on noin 10 henkeä, muissa tapahtumissa kokoontuu noin 30 henkeä. Yhteislenkeillä käy enintään 80 henkeä, retkien osallistujamäärä on enintään 30 henkilöä.⁵⁷

Matti Kinnusen huomioita toimivaan Pyöräkeskukseen:⁵⁷


1. Aukioloaika. Toimiva pyöräkeskus on auki myös iltaisin ja viikonloppuisin.
2. Korjaamo, tee-se-itse-korjausmahdollisuus
3. Suihkut olisivat hieno palvelulisä pyöräilijöille, jotka päättävät retkensä Pyöräkeskukselle.
4. Pyörävaatteiden pesula (pesukone ja kuivausrumpu).
5. Erilaisia terveyteen liittyviä mittareita (voi palvella ihmisiä, jotka pyöräilevät terveytensä vuoksi): verenpaine, vaaka, mittanauha.
6. Kuntoiluvälineitä: kuntopalloja, tasapainolautoja, joogamattoja venytelyyn.
7. Kirjasto: pyöräilyyn liittyviä kirjoja sekä pyörälehtiä.
8. Videoprojektori ja hyviä sohvia oleskelutilaan pyöräilykisojen ja -filmien katsomista varten. Tällainen kokoontumispaikka on pyöräilijöille erittäin tärkeä! Tapaamisista syntyy toimintaa ja uusia pyöräilyä edistäviä juttuja.
9. Laadukas kahvila; hyvää kahvia, tuoreita leivonnaisia sekä urheilijoille sopivaa edullista evästä kuten banaania ja energiapatukoita.
10. Retket
Pyöräkeskus voisi olla lenkkien ja retkien lähtöpaikka, jos siellä on em. palveluita.
11. HePolla on toimivat kokoontumistilat, mutta isompiin tapahtumiin – pyöräkisojen katselua, luentoja, esitelmää, tekniikkaharjoituksia – ei ole riittävästi tilaa. Pyöräkeskus siis vastaisi tällaiseen tarpeeseen.

⁵⁶ Helsingin Polkupyöräilijät: <https://www.hepo.fi>

⁵⁷ Kinnunen Matti, sähköpostiviesti 2014.

HePon Facebook-ryhmässä käytiin keskustelua tulevan Pyöräkeskuksen toiminnosta. Pyörän pesupaikkaa toivoivat useimmat keskustelijat. Samoin kuormapyörien vuokraus ja varaosamyynti sekä -kirppis olivat suosittuja toiveita.⁵⁸

VIIMEAIKAINEN TOIMINTA

 20. marraskuuta kello 16:26 · Helsinki

Malmille on tekeillä pyöräkeskus. Mitä sinne mielestäsi pitäisi saada? Tilaa on käytössä 200m² ja tilaan saa ahtautua 78 ihmistä.

Mielikuvituksen käyttö on sallittua? Mikä saisi sinut Malmille pyöräkeskukseen? Mitä siellä pitäisi olla? Milloin keskuksen olisi syytä olla avoinna? Jne.

[Tykkää](#) · [Kommentoi](#) · [Jaa](#)

-  Kenties pyörän pesupaikka tai jopa pesuautomaatti, minivelo tai muuta pyöräaktiviteettia, edullinen ja murtosuojattu talvisäilytys, pyöränkuljetuslaukkujen tai peräkärrien/taakkapyörän vuokrausta/yhteisomistusta, huoltopalvelut yms, pysyvä ja turvallinen komponenttikirppis jne.
20. marraskuuta kello 16:36 · Tykkää ·  3
-  Miksei kokonaistenkin pyörien itsepalvelukirppis?
20. marraskuuta kello 16:44 · Tykkää ·  1
-  Siellä tulisi olla ilmainen tee-se-itse-huoltopiste työkaluineen ja opastajineen sekä kierrätettyjä varaosia ja pyöriä. Pesupiste olisi tosi hyvä. Pihalle sisäkumiautomaatti. Lisäksi kahvio ja kerhotilaa. Ei varmaan tarvitse jokaisena päivänä olla avoinna, mutta sekä päiväsaikaan että ilta-aikaan, jotta kaikilla on mahdollisuus päästä sinne. t. Malmilainen
Eilen 12:55 · Tykkää ·  3
-  Pesupaikka, tee-se-itse-huoltopiste ja varaosien kierrätystä houkuttelisivat ainakin mua. Järkevät pyörän pesu/tuunauspaikat on suht harvassa jos asuu monien portaiden takana, jonne ei saa raahattua pyöräänsä kätevästi.
Eilen 13:24 · Muokattu · Tykkää
-  Kuormapyörien & perävaunujen vuokrausta!
1 t · Tykkää ·  1
-  Riittävän matala kynnyks tulla myös niiden, jotka pyöräilevät mutta eivät tuunaa pyöräänsä tai pidä pyöräilyä elämäntapana. Ei saa tulla sisäpiirijuttu, jonne ulkopuoliset eivät uskalla tulla.
20. marraskuuta kello 17:55 · Tykkää ·  2
-  Minä asun Malminkartanossa! Pyöränpesupaikkaa ei ole. Sellaista kaipaisin!
20. marraskuuta kello 18:22 · Tykkää ·  2
-  Pesupaikka pyörälle, kokoontumistilat, sauna ehkä, kahvila, kierrätystä ja tuunauspaja, ohjattua korjausoppia ja tuunaa hylätyistä osista uutta, vinkkipaja matkoista
20. marraskuuta kello 18:55 · Tykkää ·  4
-  Lähtisin junaliikenteen ja pyöräilyn yhdistämisestä. "Pyöränarikka" eli turvallinen säilytys ja sen yhteyteen voisi tilata pieniä huoltoja. Sitten toki mahdollisuus korjailla tiloissa myös itse. Varaosamyyntiä, kaffetta ja pientä purtavaa. Mahdollisesti tavarapyörän vuokrausta.
20. marraskuuta kello 19:07 · Tykkää ·  5

⁵⁸ Helsingin Polkupyöräilijät, facebook-keskustelu 2014.

7 PYÖRÄKESKUSKONSEPTIN ESITTELY



7.1 KONSEPTIN SUUNNITTELU

Suunnittelutyön pohjana olivat tutkimustieto maailman pyöräilyedistämiskonsepteista ja asemarakennuksen historiasta sekä perehtyminen Helsingin kaupungin pyöräilyn edistämishankkeisiin. Narinkkatorin Pyöräkeskuksen käyttäjäkokemukset sekä pääkaupunkiseudun pyörätoimijoilta saatu kokemusperäinen tieto ohjasivat Pyöräkeskuksen toimintojen suunnittelua. Pyöräkeskuksen remontin suunnittelun edetessä myös omat suunnitelmani etenivät yleisestä kohti yksityiskohtia. Oman työni päättyessä kaupungin tason suunnitelmat edelleen etenivät ja tarkentuivat, joten suunnitelmani on konseptitaso suunnitelma, jota voidaan käyttää pohjana myös muiden pyöräkeskusten suunnittelussa.

Pyöräkeskustoiminnan ohella Malmin asemasta tavoitellaan yhteisöllisyyttä tukevaa kohtaustaikaa, jossa pyöräkeskustoimijan lisäksi muutkin tahot voivat toiminnallaan edistää pyöräilyä. Malmilla on lukuisia toimijoita, joiden kanssa yhteistyössä pyritään vahvistamaan toimintamalleja, joilla sitoutetaan sekä asukkaat että kaupunki tukemaan Malmin kasvua entistä paremmaksi kaupunginosaksi. Pyöräkeskussuunnitelmassani huomioidaan erilaiset Pyöräkeskuksen käyttäjät monipuolisesti toimivilla ja muunneltavilla tiloilla. Konseptissani teen myös ehdotuksia tulevan toimijan yhteisöllisyyttä tukeviksi toimintatavoiksi.

7.1.1 TOIMINNALLISUUS

Malmin Pyöräkeskuksen toiminnoiksi, jotka kaupunki toteuttaa, valikoituivat seuraavat palvelut:

1. kahvilapalvelut
2. asiakas-wc
3. vesipiste/juomapiste
4. oleskelutila; kokoontumispaikka
5. pyöränhuoltopalvelut ja -opastus
6. valvottu pyöräparkki
7. pyöräpesula
8. pumppausasema ulkona ja sisällä
9. pyöräilyn reittiopastus; tietokone ja kartat
10. julkisen liikenteen reittiopastus
11. leffaseinä
12. langaton internetyhteys Stadinet

Lisäksi Pyöräkeskuksen toimija voi järjestää haluamaansa palvelua kuten:

1. varaosamyynti
2. tuotemyynti
3. huoltojulistet ja -videot
4. korjauskurssit
5. tilojen vuokraus muille toimijoille
6. mahdollinen lisävarustevuokraus (esim. peräkärryt)
7. sähköpyörän latauspiste
8. asiakkaiden ilmoitustaulu; pyöräpörssi
9. oleskelutila laajenee kesällä ulos; esim. säkkituolit, pöytäryhmät

PALVELULUPAUS (ehdotus)

Malmin Pyöräkeskus toimii Malmin vanhalla asemalla vuodesta 2016 alkaen.

Pyöräilijä voi jättää pyöränsä pyöräkeskuksen lukittuun pyöräkatokseen tai tavalliseen pyörätelineeseen.

Pyöräkeskuksessa voi tehdä polkupyörällensä pieniä huoltotoimenpiteitä lainattavien työkalujen ja apuvälineiden avulla, huoltoon saa myös apua.

Pyöräkeskuksessa voi huollattaa pyöränsä maksua vastaan.

Paikkaustarvikkeita voi ostaa Pyöräkeskuksen toimijalta ja renkaat voi täyttää ilmaiseksi.

Pyöräkeskuksessa voi pestä pyöränsä.

Pyöräkeskuksesta saa tietoa pyöräilystä ja pyöräilyreiteistä. Pyöräkeskuksessa voi tutustua erilaisiin pyöräilyyn liittyviin tuotteisiin ja palveluihin sekä päästä mukaan niiden kehittämiseen osallistumalla käyttäjähaastatteluihin.

Pyöräilykeskuksessa voi käyttää kahvilapalveluja ja viettää vapaa-aikaa tutustuen pyöräilyyn esitteiden ja videoiden avulla.

Malmin Pyöräkeskuksen käyttäjäprofiili ja toiminnot, suunniteltu Kampin pyöräkeskus
1.0- käyttäjä tutkimuksen (2012) pohjalta.

1. Elämäntapa-/aktiivipyöräilijä:

Omatoiminen pyöränhuolto, muiden pyöräilijöiden tapaaminen, ajanvietto, videoiden katselu, lehtien lukeminen

2. Työmatkapyöräilijä:

Pyöränhuoltopalvelut, säilytys

3. Satunnainen-/kesäkausi pyöräilijä

Pyöränhuoltopalvelut, säilytys, pumppaus, taukokahvit, opastus

4. Turistipyöräilijä

Pyöränhuolto, pumppaus, taukokahvit, opastus

5. Vapaa-ajanviettäjä

Kahvilapalvelut, kohtauspaikka, videoiden katselu, lehtien lukeminen

6. Lapset ja nuoret

Tapaamispaikka, koulutus ja opastus, videoiden katselu

7.1.2 YHTEISÖLLISYYS

Yhteisöllisyyttä tukevia toimintoja, jotka hyödyttäisivät myös Pyöräkeskuksen toimijaa, on useita. Rakennuksen ja toiminnan tekeminen merkitykselliseksi asukkaille takaa laajan käyttäjäkunnan, ja tutkitusti myös turvaa paikkojen säilymisen hyvässä kunnossa. Talvikausi on pyöräilyssä yleensä hiljainen, joten lisätoimintaa olisi hyvä kehittää, jotta keskus pysyisi aktiivisena läpi vuoden.

Helsingin peruskouluille (opetusvirastolle) voisi tarjota erilaisia opastuksia ja kursseja turvallisuuteen ja liikennekäyttöön liittyen. Lapsille ja nuorille suunnatut harrasteryhmät (vertaa Kööpenhamina) ja tuunauspajat olisivat varmasti suosittuja. Korjauskursseja kannattaisi tarjota myös muille ryhmille; aloittelijat, naiset, maahanmuuttajat.

Leffaseinällä voisi pyöriä lasten ja nuorten tekemiä videoita. Leffaseinä on myös erinomainen tapa koota porukkaa katselemaan yhdessä kisoja tai pyöräilyleffoja. Tästä toiminnasta voisi HePo olla kiinnostunut.

Yhteisöllisyyttä tukisivat myös erilaiset asukasprojektit, kuten Malmi- tai pyöräilyaiheisten valokuvien kerääminen. Tällaisesta toiminnasta voisivat innostua asukastalo sekä Malmi-seura. Valokuvia voisi olla esillä seinillä, tai niistä voisi koota kuvaesityksen seinälle heijastettavaksi. Valokuvia voisi käyttää myös kahvilan sisustuksessa, laminoitujen tarjottimien kuviointina.

Pyöräkeskuksen sisustamisessa voisi myös käyttää ympäröivän yhteisön apua järjestämällä tuolikeräyksen. Tuolit voisi antaa työllistettyjen (esim. työkeskus) kunnostettavaksi. Tuolien selkänojaan voisi kiinnittää metallisen omistus- tai muistolaatan: ”tämän tuolin lahjoitti – – –”.

Kaupungilla on erilaisia palveluita, joita voisi olla tarjolla myös Pyöräkeskuk-

sella. Kaupunginkirjastolla on kokeilussa älykontti-kirjasto, johon ihmiset voivat palauttaa kirjoja ja tilata uusia. Kirjaston kanssa yhteistyötä voisi tehdä myös lehtipisteen ja yleisötietokoneiden muodossa. Kaupunkiverstas on myös kaupunginkirjaston palvelu, jossa kirjaston laitteilla voi tehdä erilaisia arjen askareita. Käytössä ovat mm. ompelukoneet, graafiset työkalut ja 3D-skanneri.

Talvella keskuksen tiloihin mahtuisivat hiihtourheiluvälineiden huoltaja sekä huoltokurssien pitäjä.

Kokoontumistiloja ja kahvila- tai pitopalveluja ei ole Malmin seudulla liikaa. Asemarakennukseen sopii isompikin porukka, joten tilojen vuokraus voisi olla myös mahdollista.

59 Kaupunkiverstas <http://www.kaupunkiverstas.fi>

60 Helsingin kaupungin kirjasto [http://www.helmet.fi/fi-FI/Tapahtumat_ja_vinkit/Uutispalat/Kalastamaan_avataan_konttikirjasto\(46519\)](http://www.helmet.fi/fi-FI/Tapahtumat_ja_vinkit/Uutispalat/Kalastamaan_avataan_konttikirjasto(46519))

7.2 MALMIN ASEMAN MUUTOSSUUNNITELMA

Aseman muutostöitä ohjaava arkkitehti Jussi Hyvärilä listasi seuraavat toimenpiteet muutossuunnitelmaan.⁶¹ Suunnitelma tarkentuu purkutöiden edetessä.

PURKUTYÖT

1. Peruskorjattavan tilan kevyitä väliseiniä puretaan luonnoksen osoittamassa laajuudessa; ks. pisteviivamerkinnot
2. Kaikki keittiön ja märkätilojen olevat kalusteet, varusteet ja laitteet puretaan pintamateriaaleineen (mm. laatoitus)
3. Olevat alakattorakenteet ja listat
4. Ulkoseinien levytykset (haltex-levytys)
5. Lattioiden muovimatot
6. Lvis-asennukset puretaan
7. Etupihan katos ja portaikko puretaan

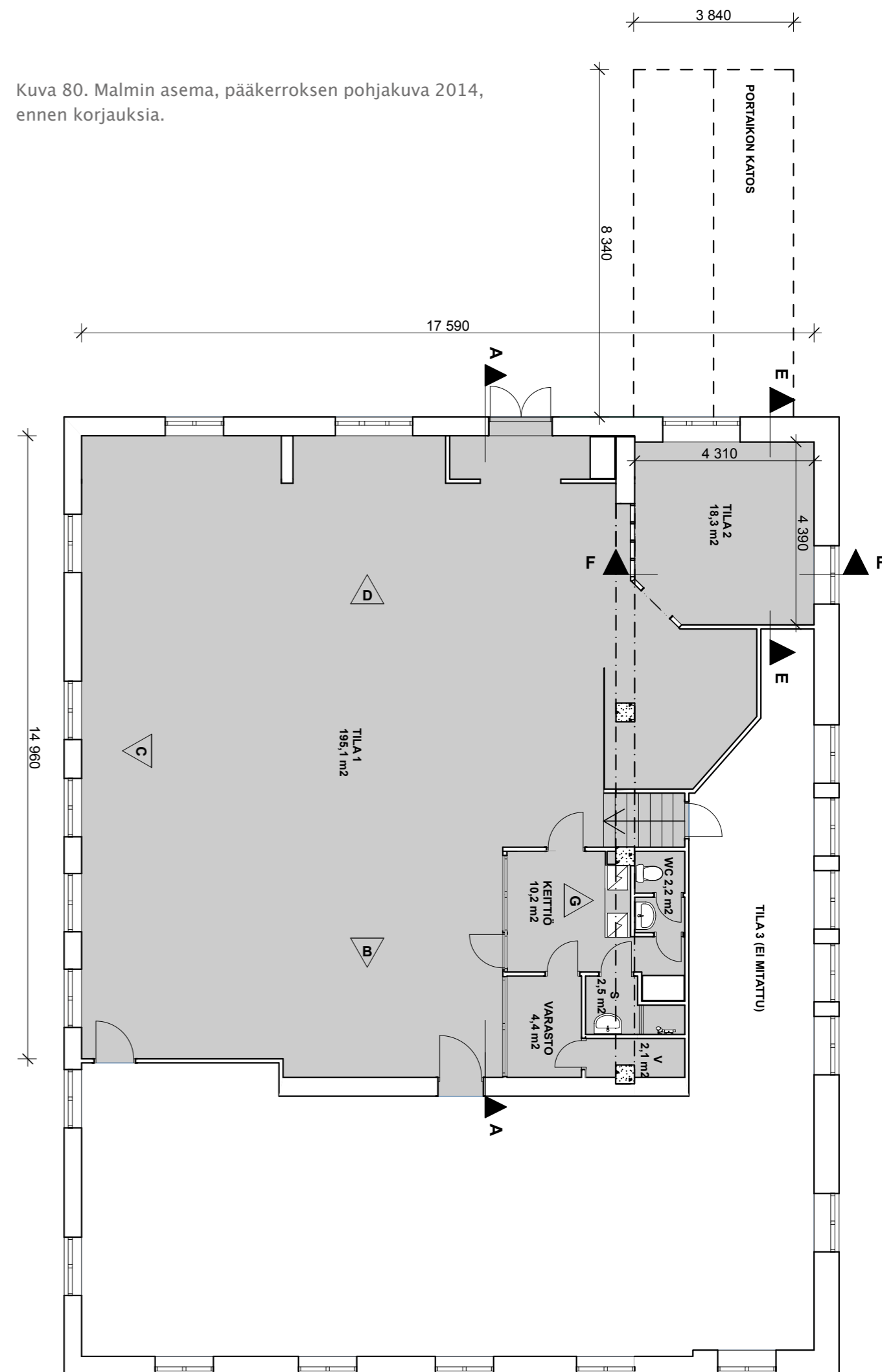
HUOM. mahdollisista haitta-aineista ei ole tällä hetkellä tietoa

SISÄPUOLISET TYÖT

1. Uudet väliovet; puulaakaovia tavanomaisine heloituksineen.
2. Kevyet väliseinät (esim. Weber Leca -harkk väliseinä 125) väliseinä harkkoja, kevytsaumamuuraus, huonekorkeus n. 3500mm; kuivissa tiloissa; tasoitus ja maalaus, märkätiloissa tasoitus, vesieristys ja keraaminen laatoitus.
3. Alaslasketut kattorakenteet: luonnoksessa esitettyssä laajuudessa (noin 42 m²); esim. EK-kipsilevy (reunaohennettu), tasoitettu ja maalattu (märkätiloissa ns. luja-menetelmä).
4. Muut sisäkaton alueet (noin 193 m²) - huonosti kiinni olevat maalipinnat ja kopot poistetaan mekaanisesti; aluskoolaus (25x75 mm k300) + EK-kipsilevy (reunaohennettu), tasoitettu ja maalattu. Ns. holkkalistoitus vanhan mallin mukaan (R102 21x68, Helsingin Erikoishöyläys), maalataan.

⁶¹ Hyvärilä 2014. Sähköpostin liite, asiakirja.

Kuva 80. Malmin asema, pääkerroksen pohjakuva 2014, ennen korjauksia.



5. Ulkoseinien sisäpinnat puhdistetaan, huonosti kiinni olevat maalipinnat ja kopot poistetaan mekaanisesti; korjausrappaukset tarvittavilta osin, koko alueelle lasikuituverkkovahvistus, kaksinkertainen tasoitus ja maalaus (vesihöyryä läpäisevä silikaattimaali).

6. Lattian pintarakenteet; kevyehkö hionta (timanttilaikka), kuivissa tiloissa läpinäkyvä pinnoite (esim. Nanten Betonilakka). Märkätiloissa vesieristys ja keraaminen klinkkerilaatoitus (esim. Pukkila Natura).

7. Ikkunapenkit ja -smyygit; betonisten ikkunapenkkiä valukorjaukset (noin puolet), tasoitetaan ja maalataan, smyygeissä kopot pois ja rappauskorjaukset, tasoitus ja maalaus.

8. Ikkunat (sisäpuoli); kaikkiin ikkunaruutuihin läpinäkyvät turvakalvot (esim. 3M Safety).

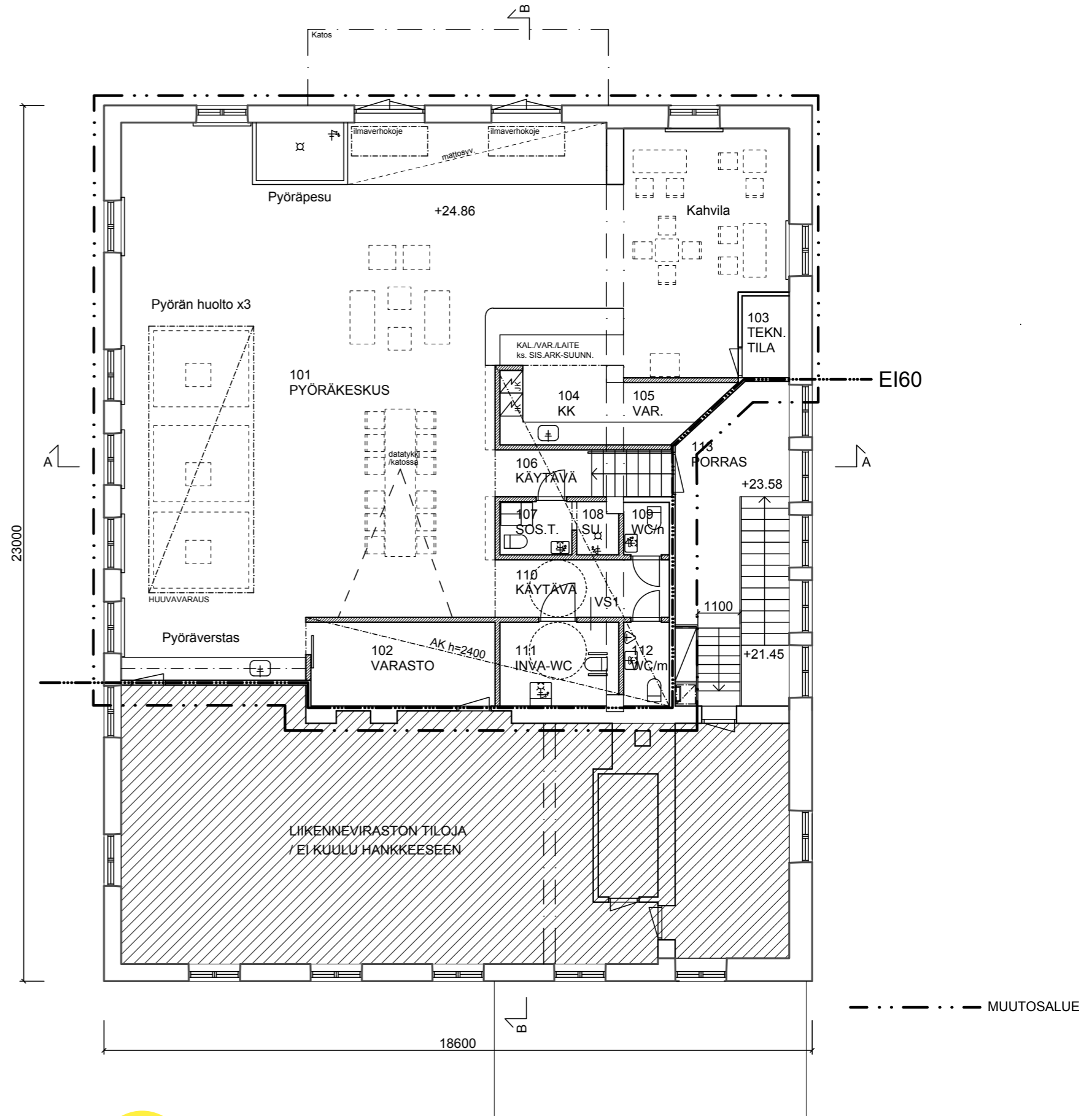
9. Kalusteet, varusteet ja laitteet;

- märkätiloihin normaalit kalusteet (wc- ja suihkutilat) ja varusteet, huomioitava inva-wc:n vaatima erikoisvarustus
- kahvilan keittiön kiintokomeroita ja matalia asiakaspalvelukalusteita sekä mikro, jääkaappi, pakastinkaappi ja astianpesukone, mahdollisesti myös uuni
- varastotilaan kiinteät hyllyt

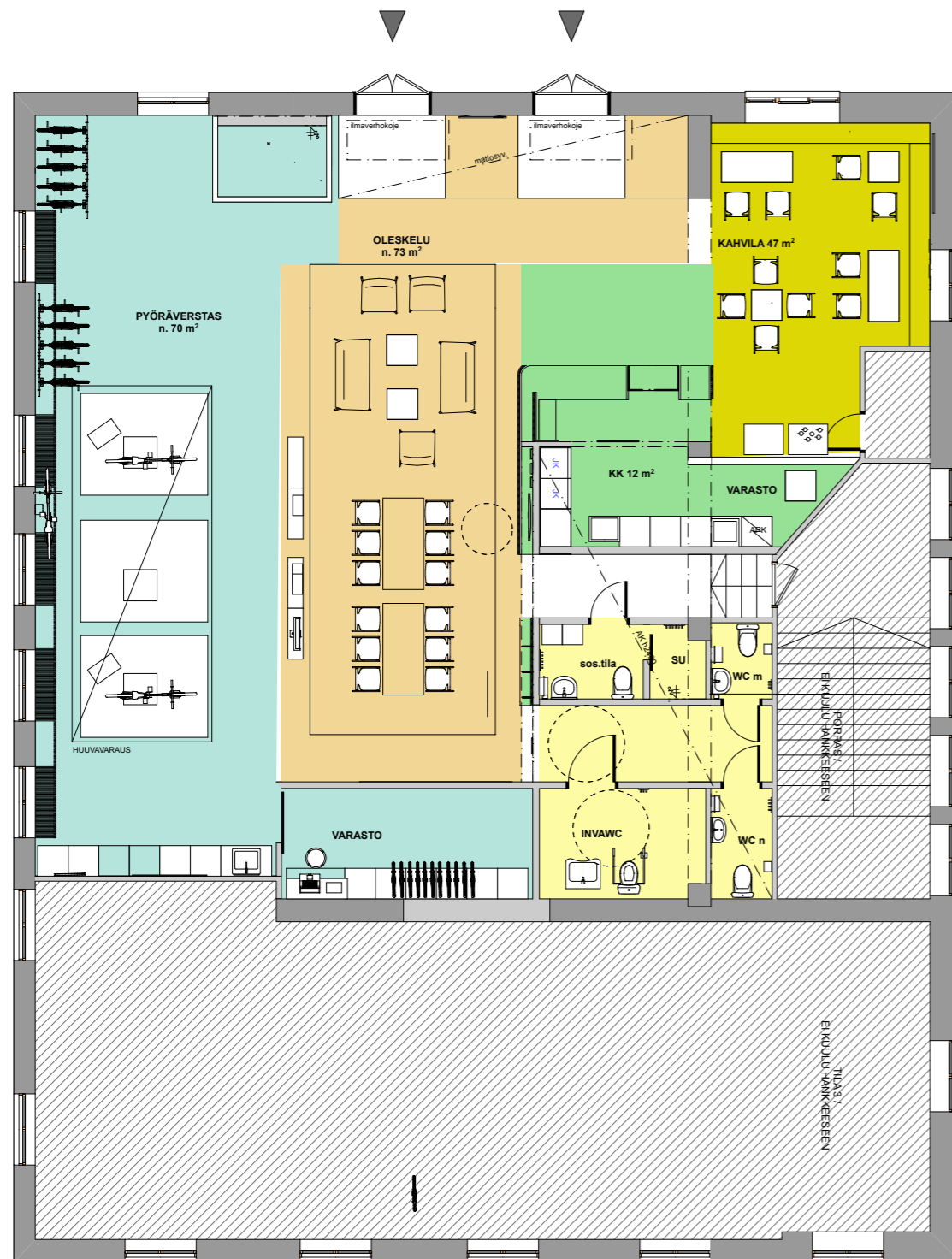
10. Irtokalusteet määritellään erikseen tarpeiden mukaisesti.

11. vesikatons välitilaan mahdollisesti ivkh:n vaatima tila; vesikatolla (rivipeltikate) tehtävät lvi-tekniikan vaatimat työt, mm. tulo/poistopiiput sekä viemäroinnin vaatimat tuuletusputket.

LVIS-tekniisten töiden vaatimat kustannukset huomioitava erikseen.

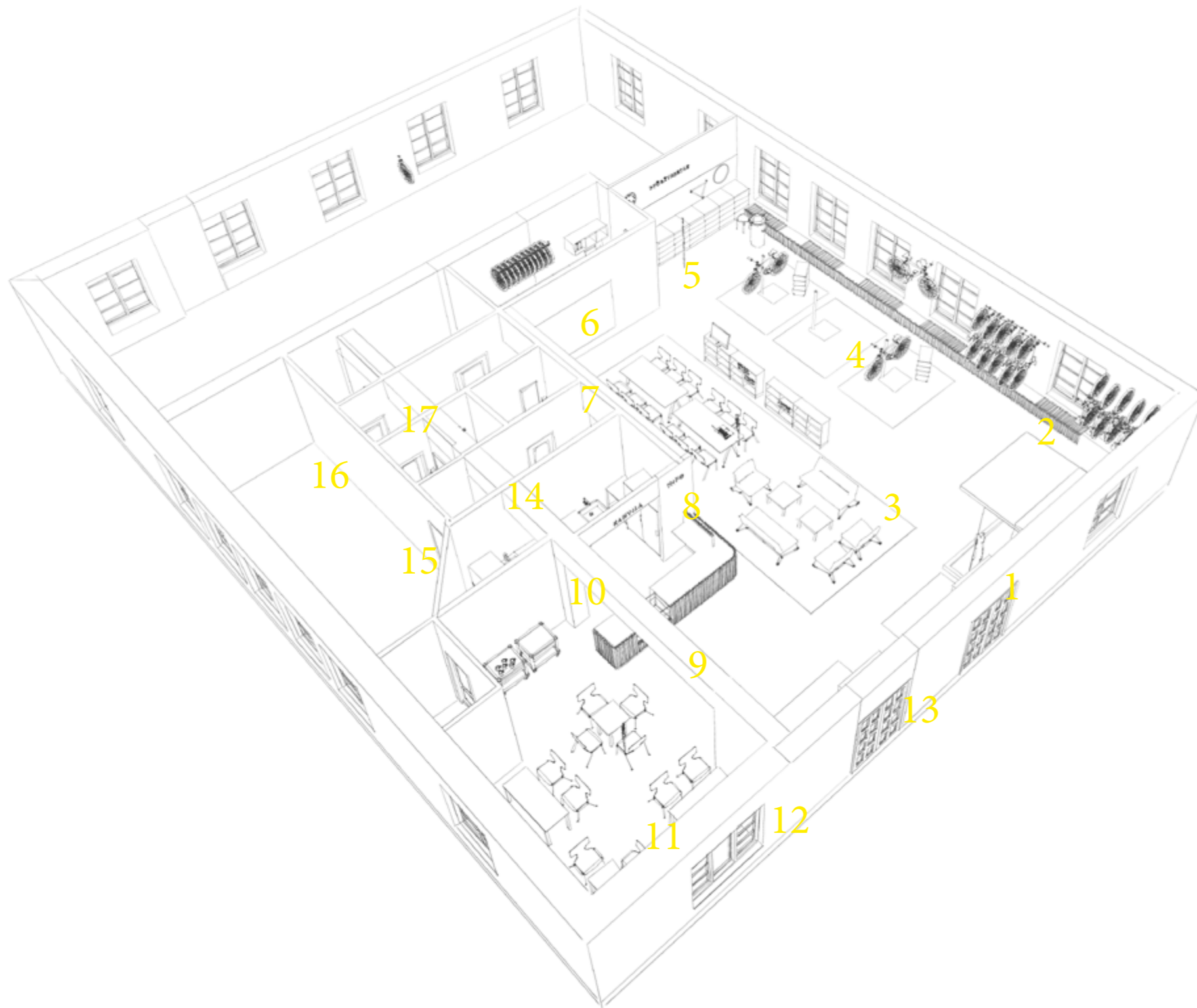


7.3 TILAOHJELMA



-  Pyöräverstaas
-  Oleskelutila
-  Asiakaspalvelutiski, keittiö
-  Kahvila
-  Sosiaali- ja WC-tilat

Kuva 82. Malmin asema, pääkerroksen pohjakuva, tilaohjelma.

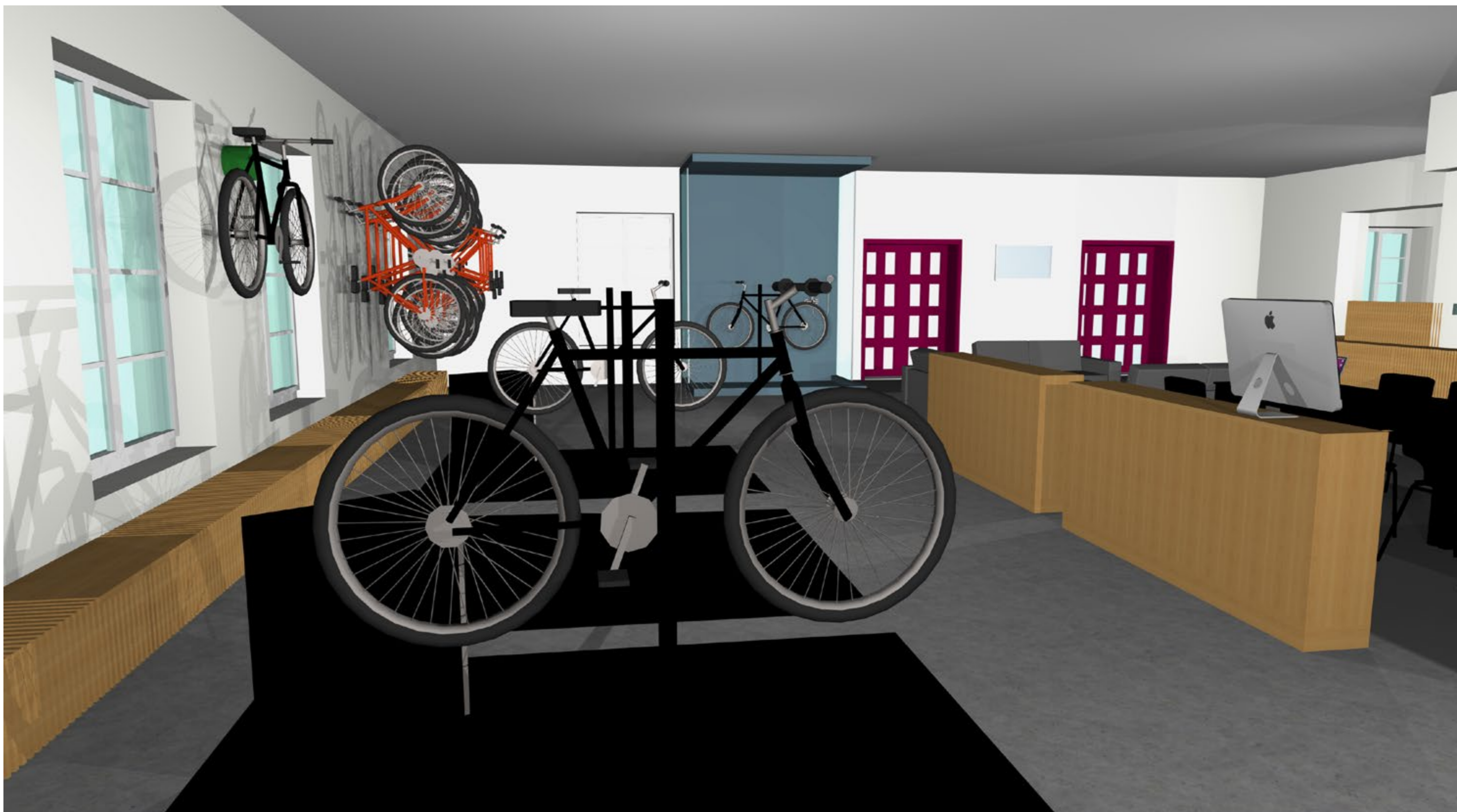


- 1 Pyöräpesu
- 2 Pyöräsäilytys korjaamon pyörille
- 3 Pyöränkorjauspiste
- 4 Korjausohjejuliste
- 5 Verstaan kaapisto ja työpiste
- 6 Varasto
- 7 Projektioseinä
- 8 Oleskelutila; pöytäryhmät, internetyhteys, pyöräilyaiheista luettavaa
- 9 Asiakaspalvelutiski; kahvio ja tuotemyynti
- 10 Keittiö
- 11 Kahvilan pöytäryhmät
- 12 Ilmoitustaulu
- 13 Aikataulunäytöt
- 14 Sosiaalitilat
- 15 WC miehet
- 16 WC naiset
- 17 WC liikuntaesteiset

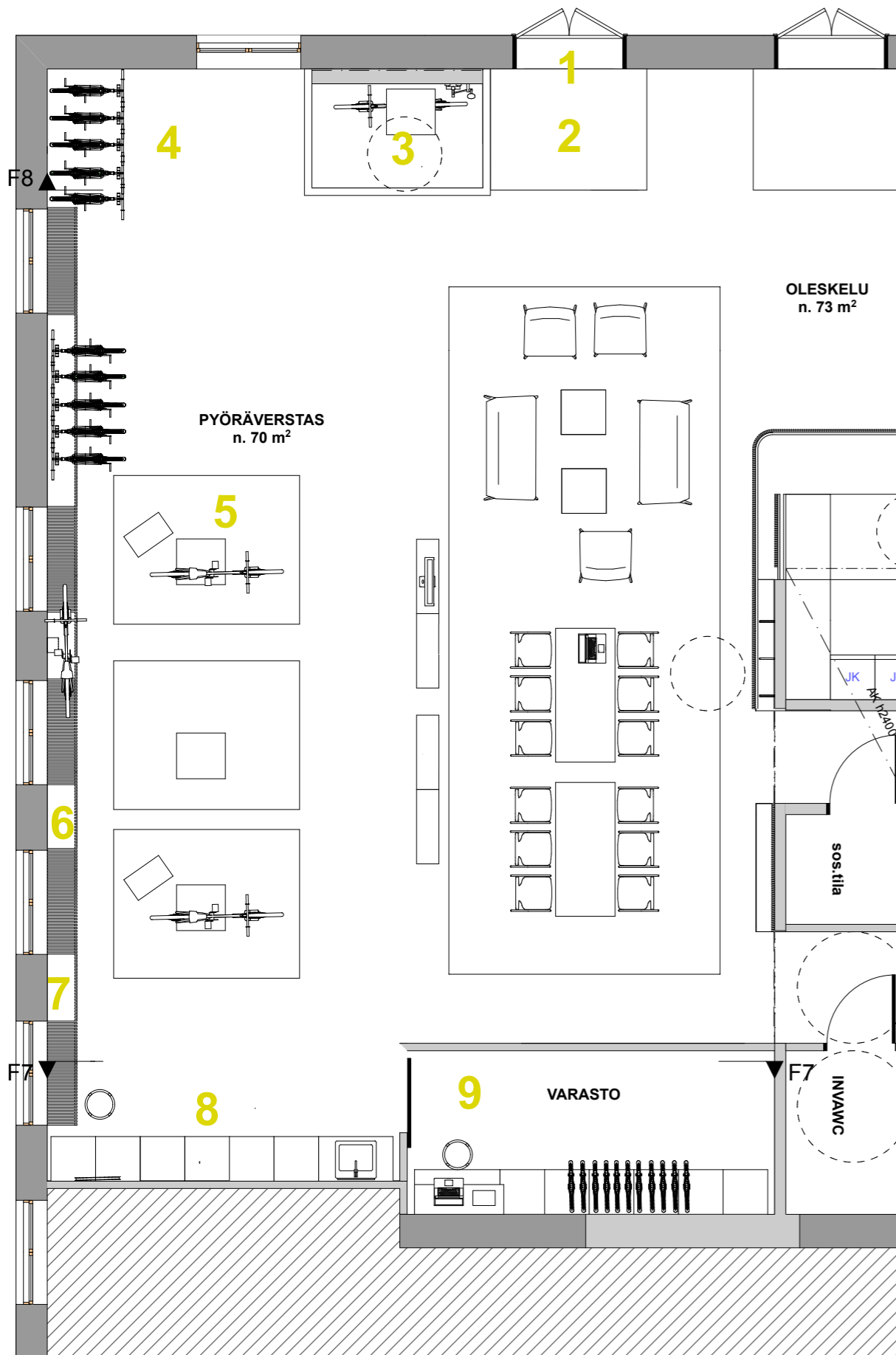
Kuva 83. Malmin asema, Pyöräkeskuksen toiminnot.



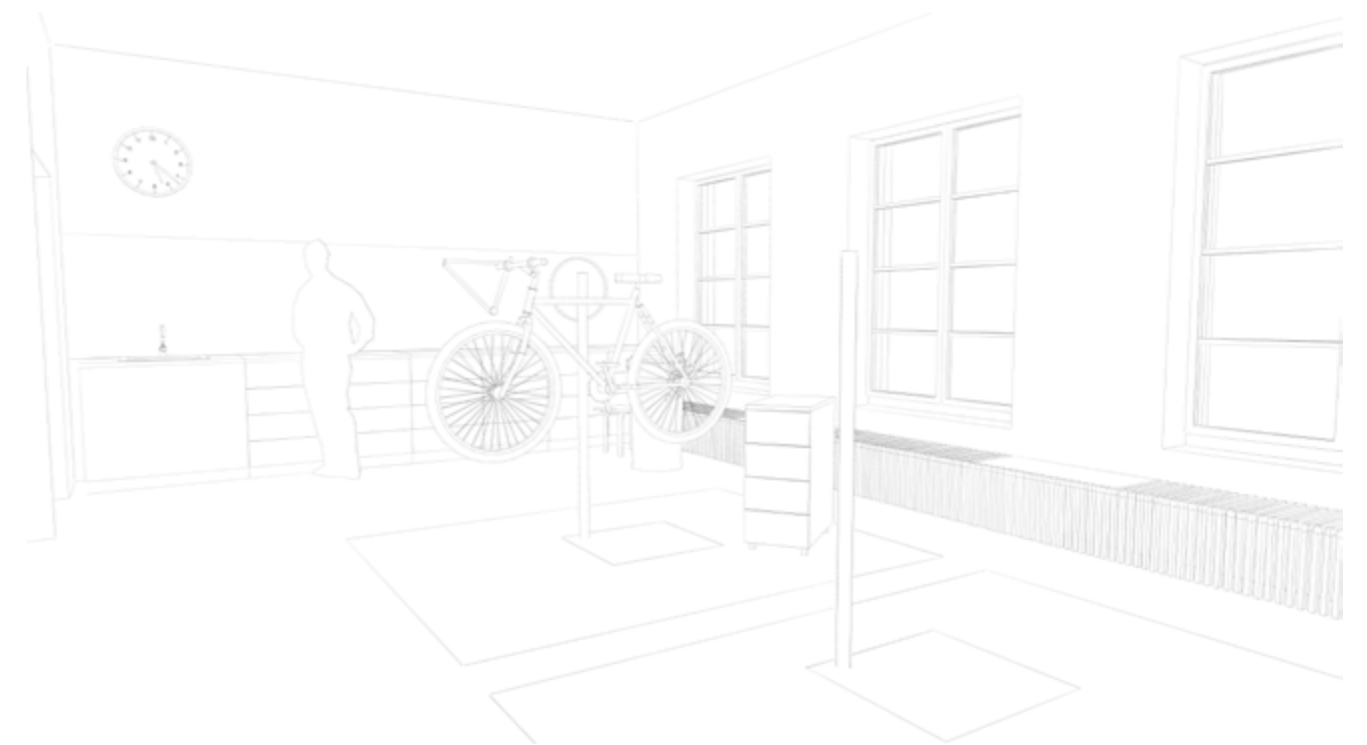
Kuva 84. Pyöräverstas.



Kuva 85. Pyöräverstas.



Kuva 87. Pyöräverstaas, pohjakuva.



Kuva 86. Pyöräverstaas.

Pyöräverstaan kalustus

- 1 Imaverhokoje oven yläpuolella
- 2 Kuramatto
- 3 Pyöräpesu
- 4 Pyöräsäilytys korjatuille pyörille, seinäteline (10+10 pyörää)
- 5 Pyöränkorjaus: Kumimatto, korjausteline, työkaluvaunu, työvalaisin, pistorasia,
- 6 Korjausohjejuliste
- 7 Patterinsuojus/istuintaso ikkunan edessä
- 8 Kaapisto: laatikosto, työtaso, reikälevy ja koukut, roska-astia, pesuallas, saippua-annostelija, käsipyyhketeline, kello
- 9 Varasto: liukuovi, laatikosto, seinähylly, työtaso, työtuoli, IT-pistoke, reikälevy ja koukut,



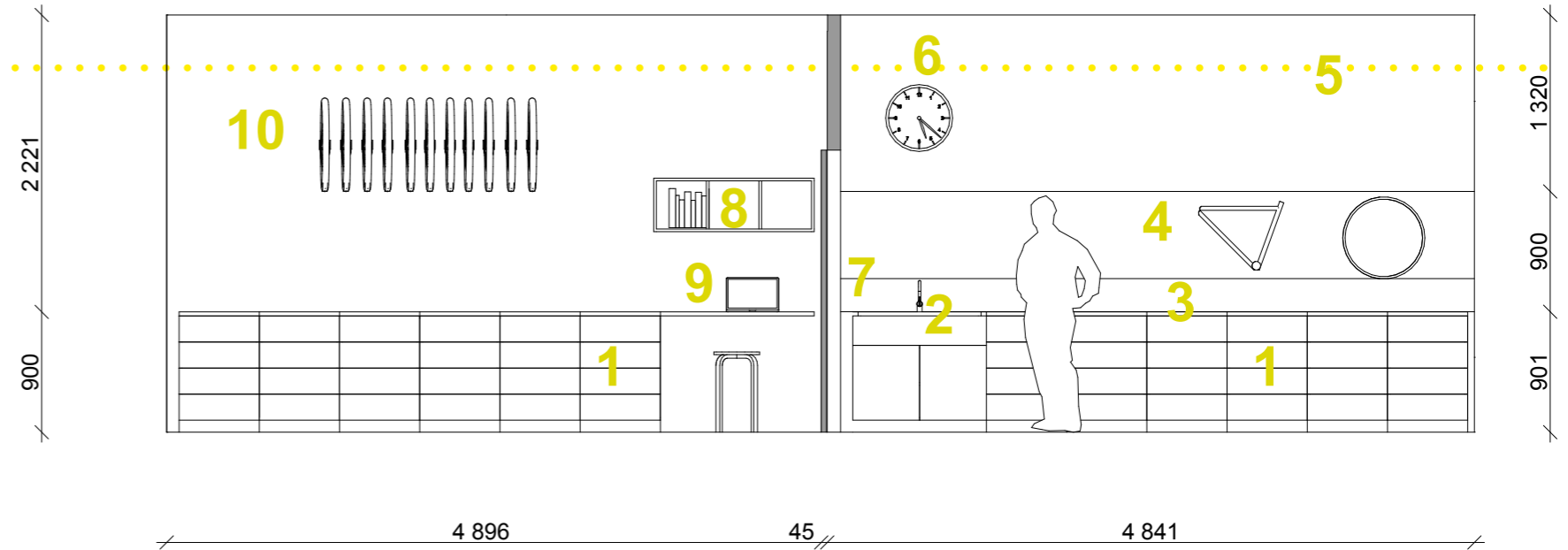
Kaapisto ja varastotila

Kaapisto

- 1 Laatikosto, musta laminaatti
- 2 Teräsallas, vesipiste, roskakaappi
- 3 Työtaso, puu
- 4 Ripustusseinä; reikälevy ja koukut
- 5 Akustiikkaseinä, maalattu
- 6 Kello
- 7 Käsipaperiteline, saippua-annostelija

Varasto

- 8 Seinähylly, puu
- 9 Työtaso, puu
- 10 Ripustusseinä; reikälevy ja koukut



Kuva 88. Pyöräverstas, kaapisto ja varasto. Leikkauskuva



Kuva 89. Pyöräverstas.

Pyöräkorjauspisteen varustus

- 1 korjausständit esim. Parktool
- 2 kumimatto lattian suojana
- 3 työkaluvaunu
- 4 pistorasia seinässä
- 5 alaslaskettava, suunnattava valaisin esim. Tingest/Konduktören
- 6 Huuvavaraus, kohdepoisto

Pyöräkorjauspisteellä työskentelyssä on tarpeen kohdepoisto, jotta liuotinpesun käry ei leviä oleskelu- ja kahvilatiloihin.

Kohdepoisto on mahdollista järjestää huuvalla tai imuvarrella, joka on helppo asentaa työskentelyn kannalta oikeaan asentoon jousikannattimien avulla. Imuvarsi on mahdollista varustaa valopakettilla.



Kuva 89. Pyöräverstas. Valaisimet: Tingest/Konduktören.



Kuva 90. Imuvarsi.
Kuva 91. Pyörähuoltoteline.
Kuva 92. Työkaluvaunu



Kuva 93. Malmin vanha asema, patterit ikkunoiden alla.

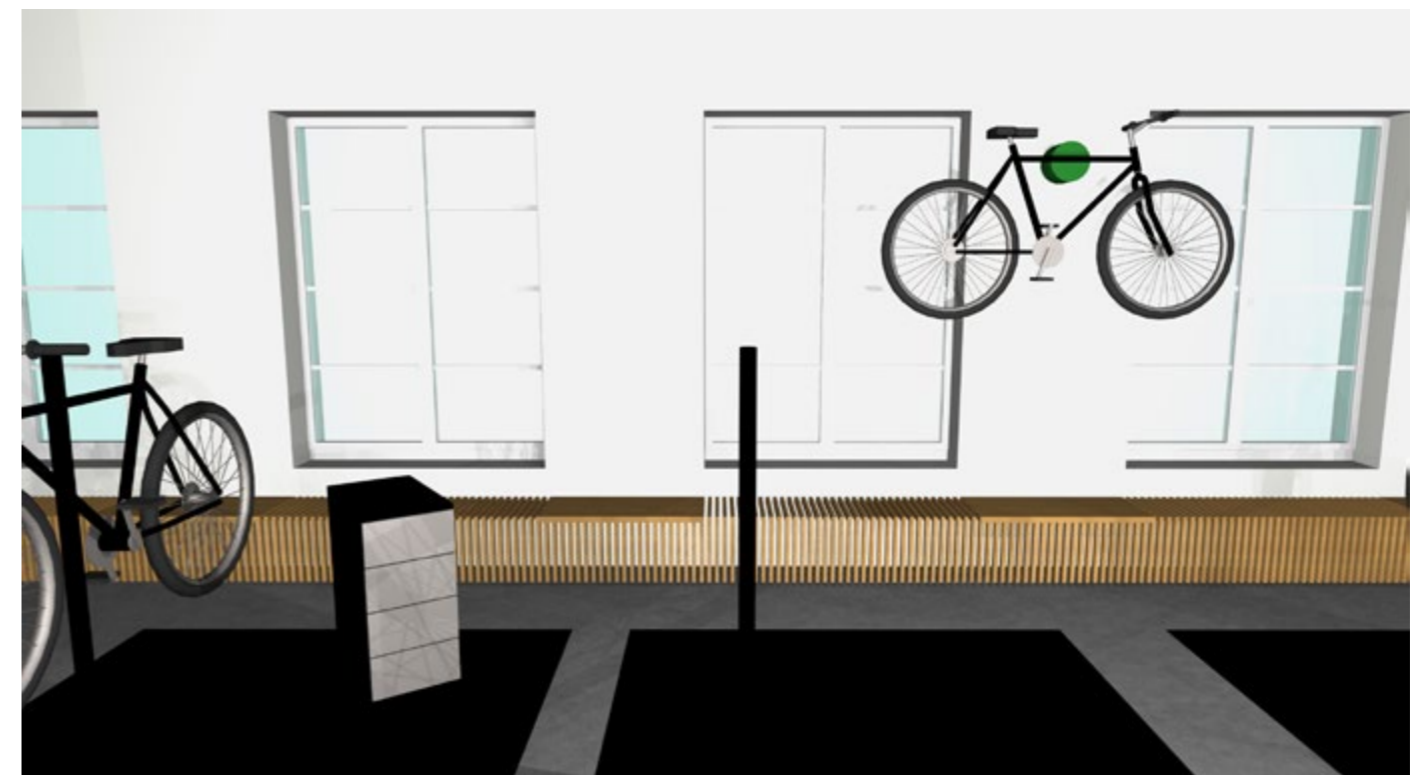


Kuva 94. Malmin vanha asema, patterit ikkunoiden alla.

Verstaan ikkunoiden alla on lämpöpatterit, jotka pitää suojata, jotta ne eivät kärsi kolhuista.

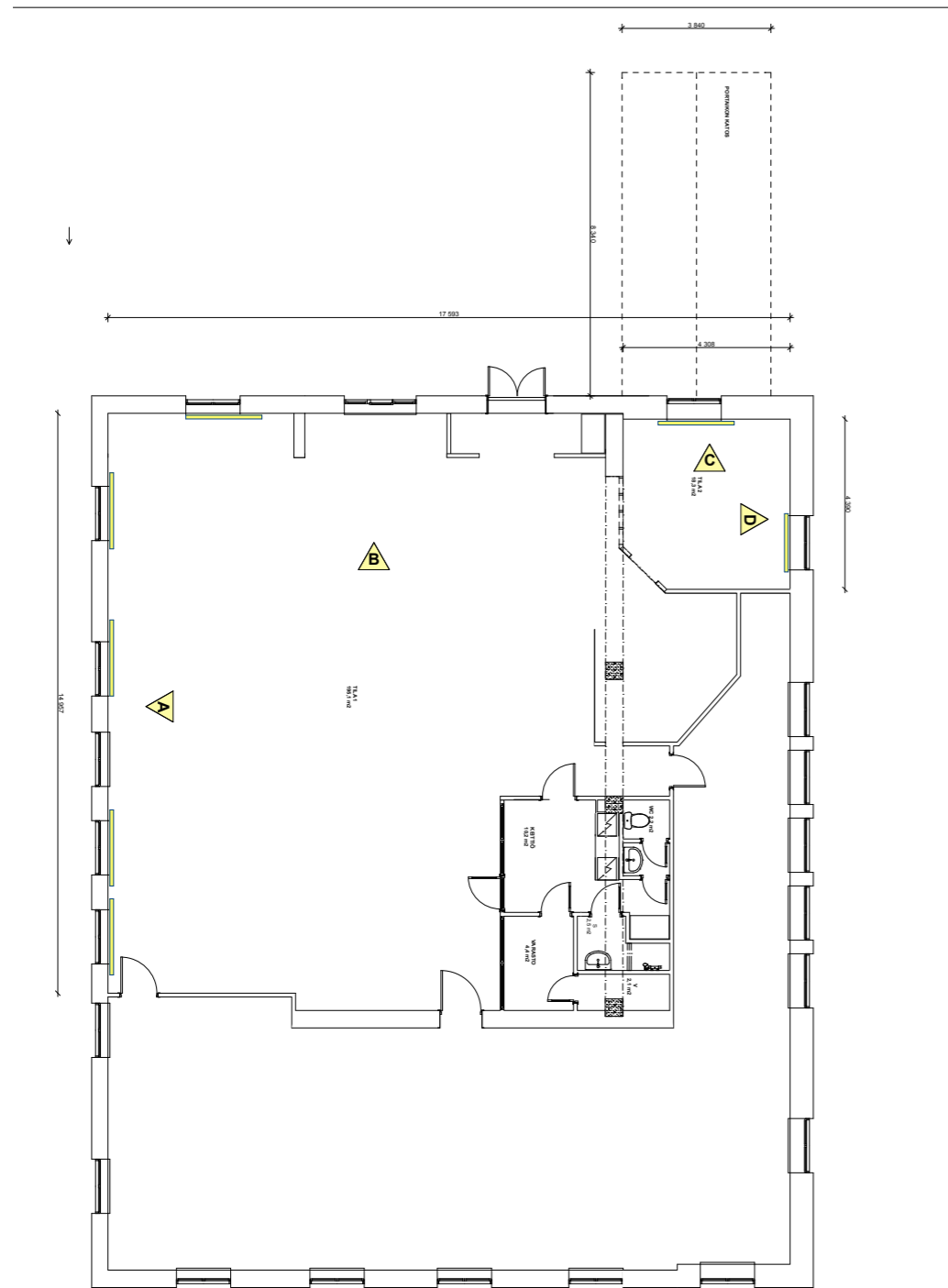
Patterien suojaksi on suunniteltu puinen kotelo, joka toimii samalla penkinä. Korjauspisteiden ympärille voi näin kerääntyä ihmisiä esim. pyörähuoltokoulutukseen.

Kotelo koostuu teräsrungosta, puuritulöistä ja puulevyistä. Patterien yläpuolella on ritilä, ikkunoiden välissä yhtenäinen puulevy.

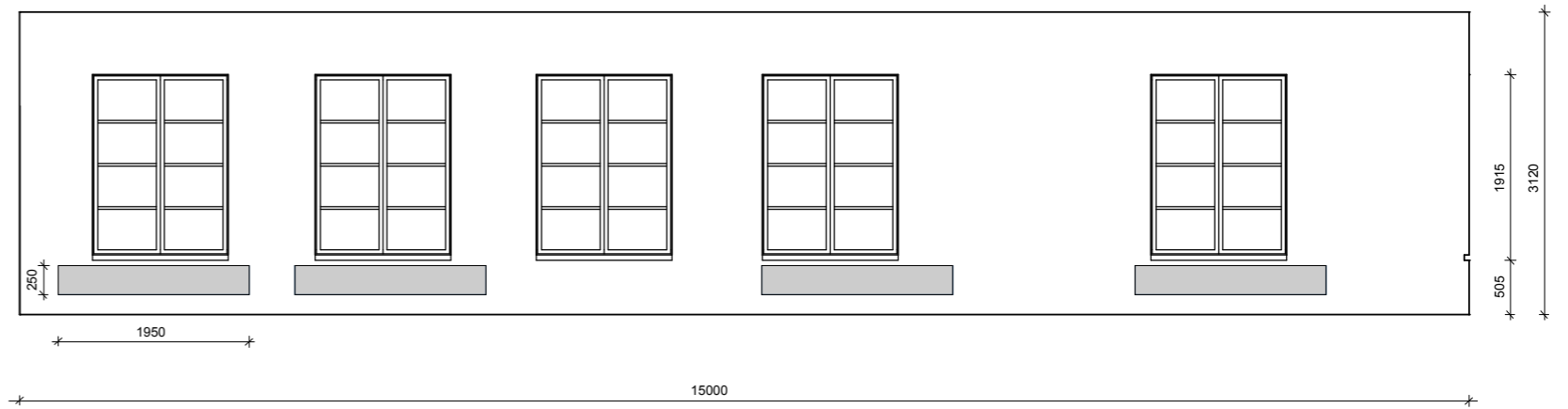


Kuva 95. Pyöräverstas, ikkunapenkki pattereiden suojana.

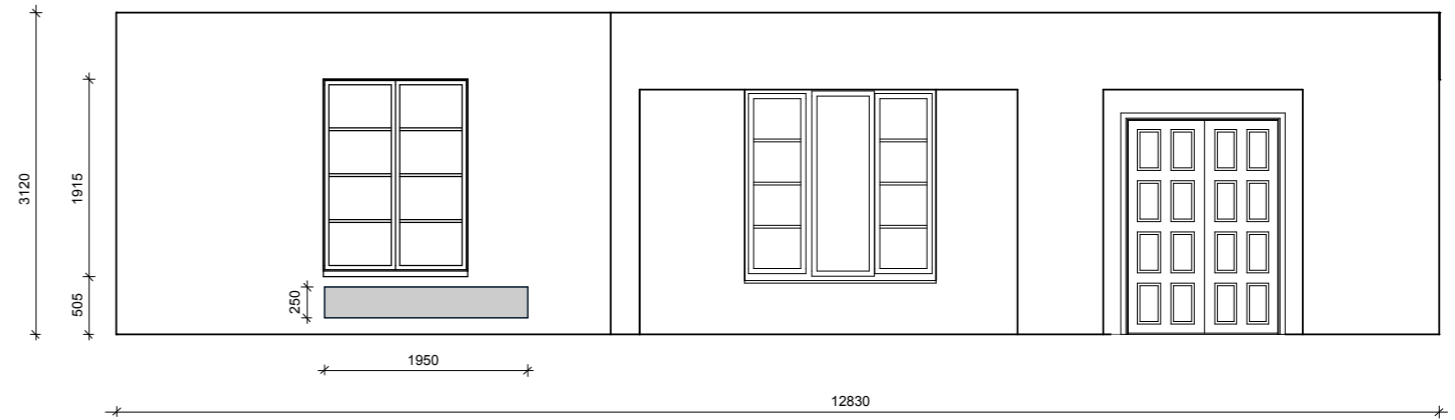
Patterisuojausten sijoittelu pohja- ja leikkauskuvissa



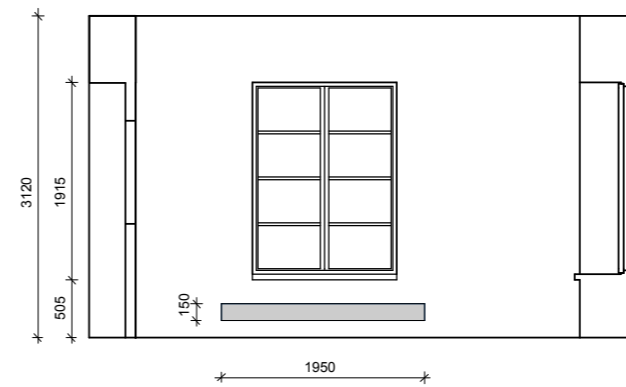
Leikkaus A



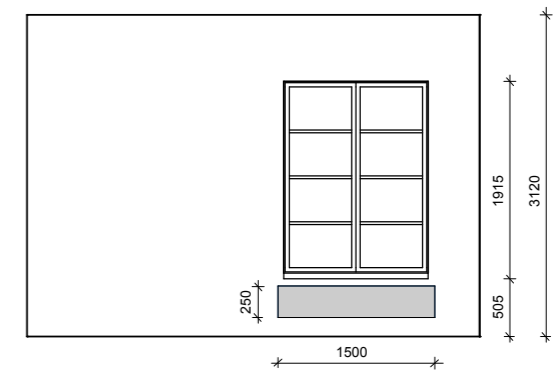
Leikkaus B



Leikkaus C



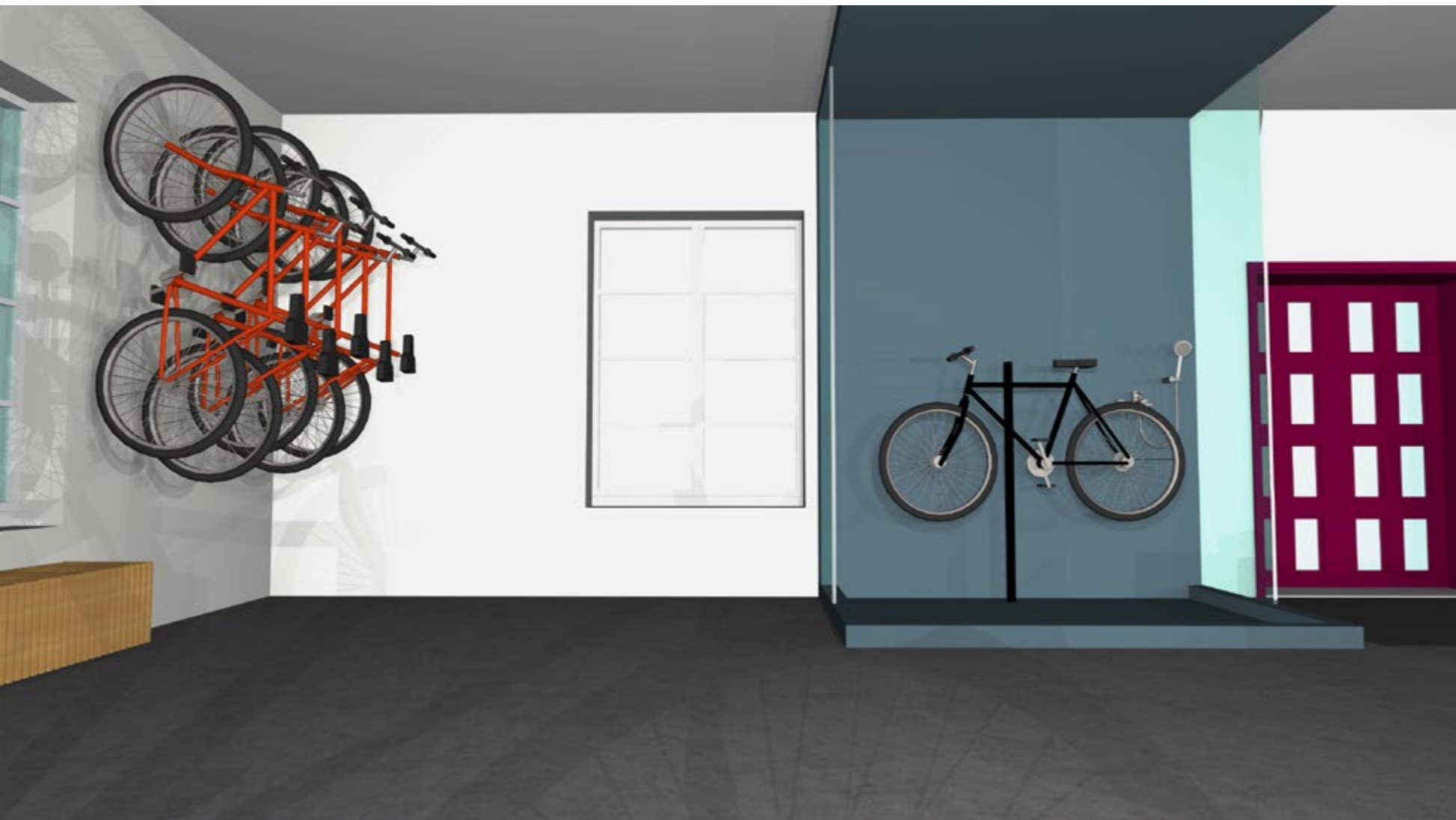
Leikkaus D



Kuva 96. Pattereiden sijoitus pohjakuvassa sekä leikkauksissa.

Pesupiste sijaitsee oven vieressä, jolloin likainen pyörä saadaan helposti pesupaikalle sotkematta lattiaa. Pesupaikalta pyörä siirretään kuivumaan vasemmalle, huoneen nurkkaan.

Pesupisteen varusteet ovat hana, viemäröinti, pesuallas, suihkuseinät ja kuramatto altaan edessä.



Kuva 97. Pyöräpesula.

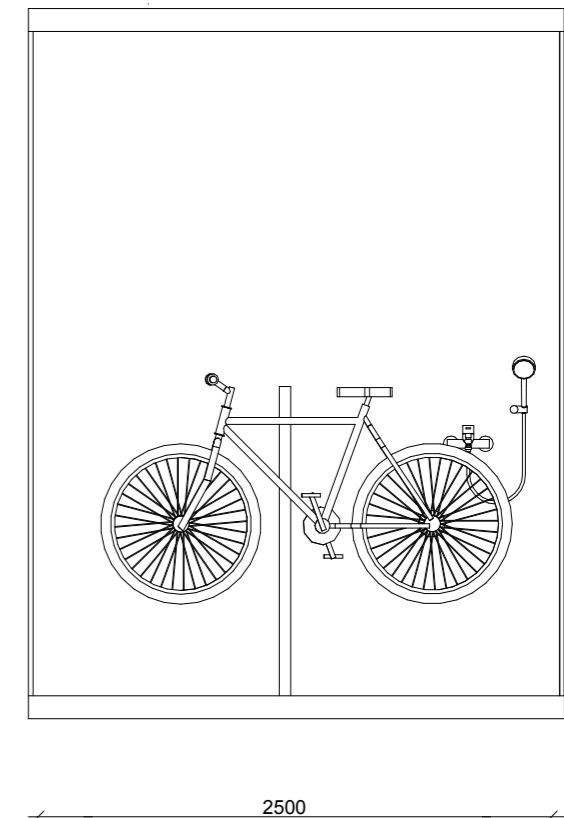
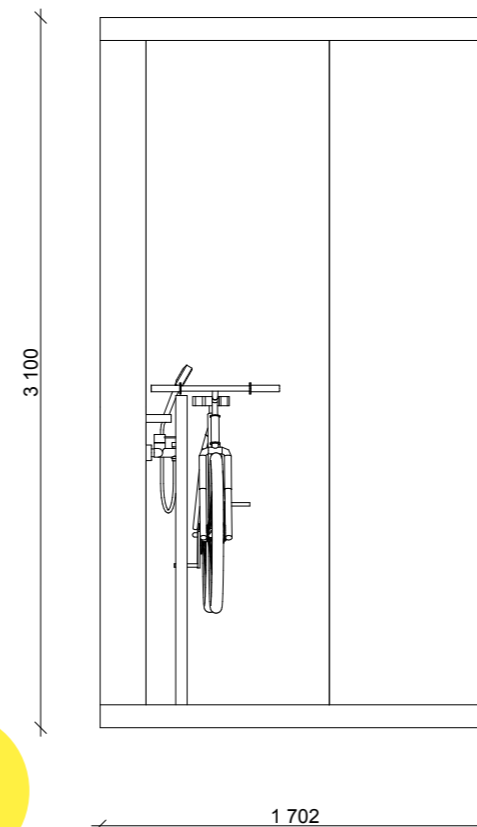


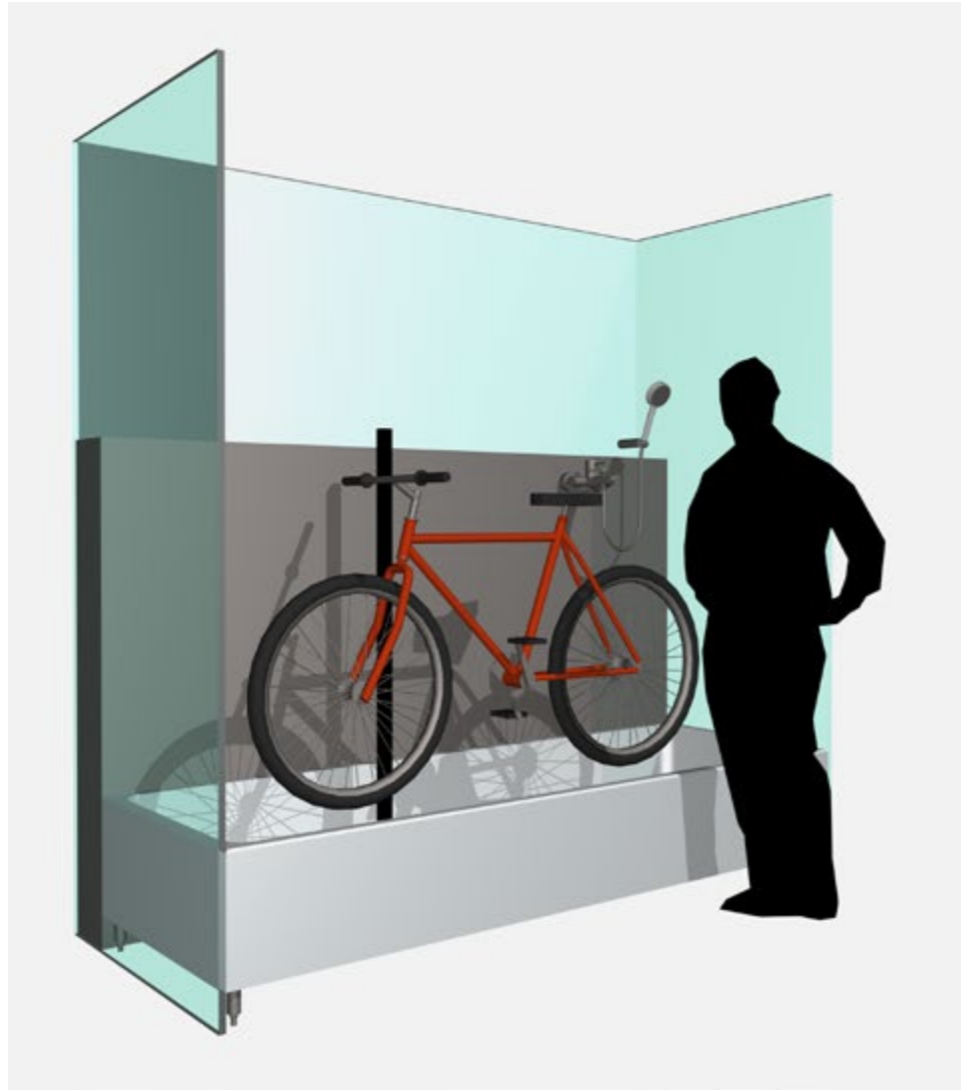
Kuva 98. Pyöräpesula, vaihtoehto 1.

Pesupiste koostuu vesieristetyistä moduulista, joka on kiinnitetty lattia- ja seinäpintoihin ja viemäroity. Moduuli on helppo purkaa tilan käyttötarpeen muuttuessa. Moduulin seinän sisään kätkeytyvät vesijohdot. Kattoon on upotettu LED-spotit.

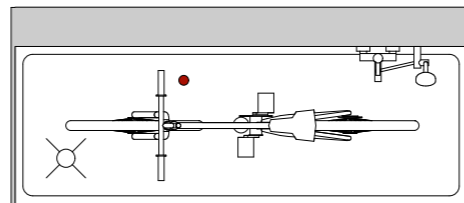
Pesupisteen osat:

- Laatoitettu tai pinnoitettu allas tai Corian-allas, seinä ja katto
- Suihkuseinät
- pesuteline/korjausständeri
- vesipiste, letku
- viemärointi
- vesieristys





Kuva 99. Pyöräpesula, vaihtoehto 2.



Pesupiste koostuu viemäröidystä teräsaltaasta, suihkuseinistä sekä seinästä, joka kätkee sisäänsä vesijohdot. Moduuli on helppo purkaa tilan käyttötarpeen muuttuessa.

Pesupisteen osat:

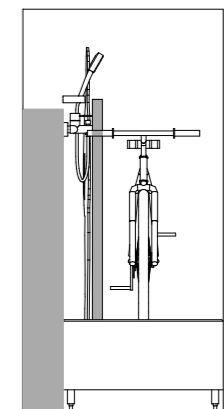
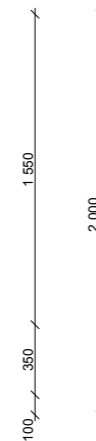
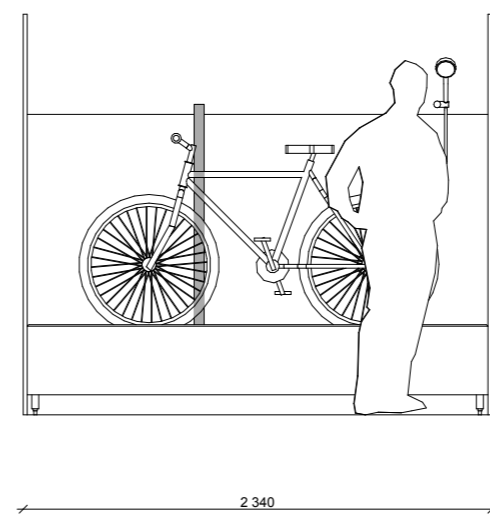
Teräsallas

Suihkuseinämät

pesuteline

vesipiste, letku

kuramatto altaan eteen





Kuva 100. Pyöräpesula, vaihtoehto 3.

Pesupiste koostuu siirreltävästä pesuvaunusta, joka ei tarvitse viemäröintiä. Pesuvesi kerätään vaunun säiliöön. Pesuvaunu on mahdollista siirtää kesäaikana myös ulos.

Pesuvaunun edut ovat siirreltävyys ja kiinteiden rakenteiden tarpeettomuus. Haittapuoli on veden roiskuminen ympäristöön.

Pesupisteen osat:
vesipiste, letku, pesuvaunu, esim. Smart BikeWasher

Smart bike WasherSM
Clean Bikes Work Better.



Kuva 101. Pyöräpesula, vaihtoehto 3.



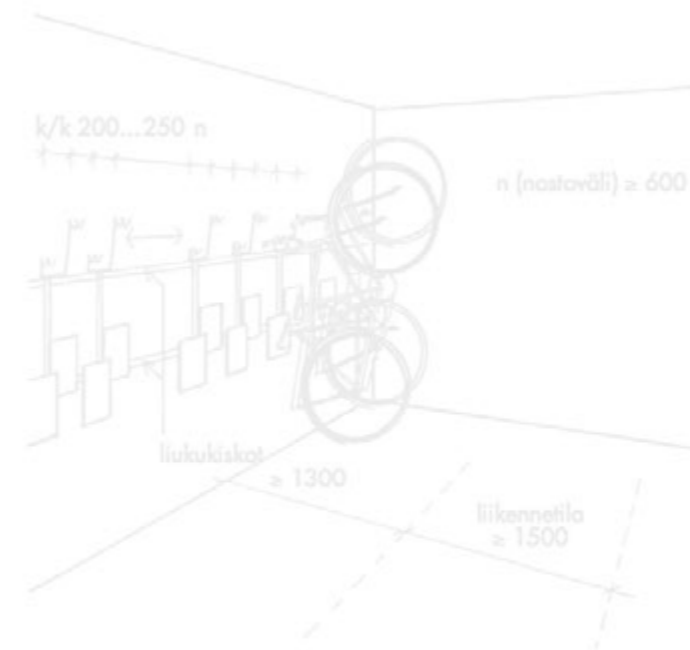
Kuva 102. Seinäteline pyörille.

Verstaalla on pyöräsäilytys huollosta saapuneille tai huoltoa odottaville pyörille.

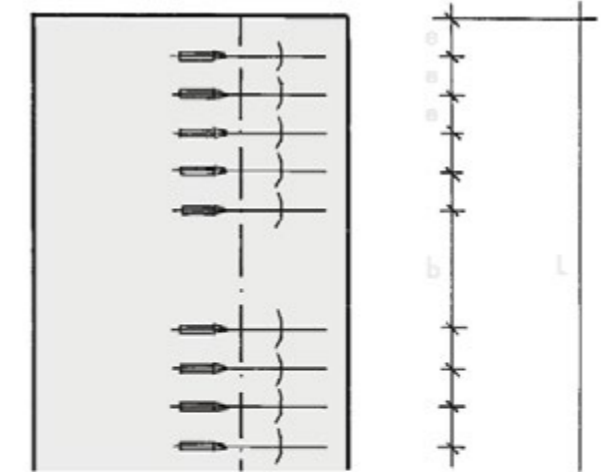
Pyöräsäilytystä varten on varattu kaksi seinää, joihin Pyöräkeskuksen toimija valitsee mieleisensä säilytyskalusteet.

Tilaa säilytykseen on varattu 1,8 m + 2,6 m.

Pyöriä voidaan säilyttää tiiviisti esim. liukukiskolla liikuteltavissa olevissa telineissä ja samalla saavutetaan riittävä käyttöväljyys. 10 pyörän säilytys liukukiskolla veisi tilaa 2,45 m. Tällöin varatuille seinäosuuksille pyöriä mahtuu 15.



Kuva 6. Esimerkkejä sisäsäilytystilan varustuksesta ja mitoituksesta.



Kattoliukukiskon tai huoneen pituus L (m)

$L = n/4 \times e + 1,2$
 $n =$ pyörien määrä
 $e =$ liukuelementtien väli (noin 0,5 m)
 $b =$ nostoväli, noin 1,2 m

Kuva 103. Pyöräsäilytyksen mitoitus, RT-kortti.

OLESKELUTILA



Kuva 104. Oleskelutila.

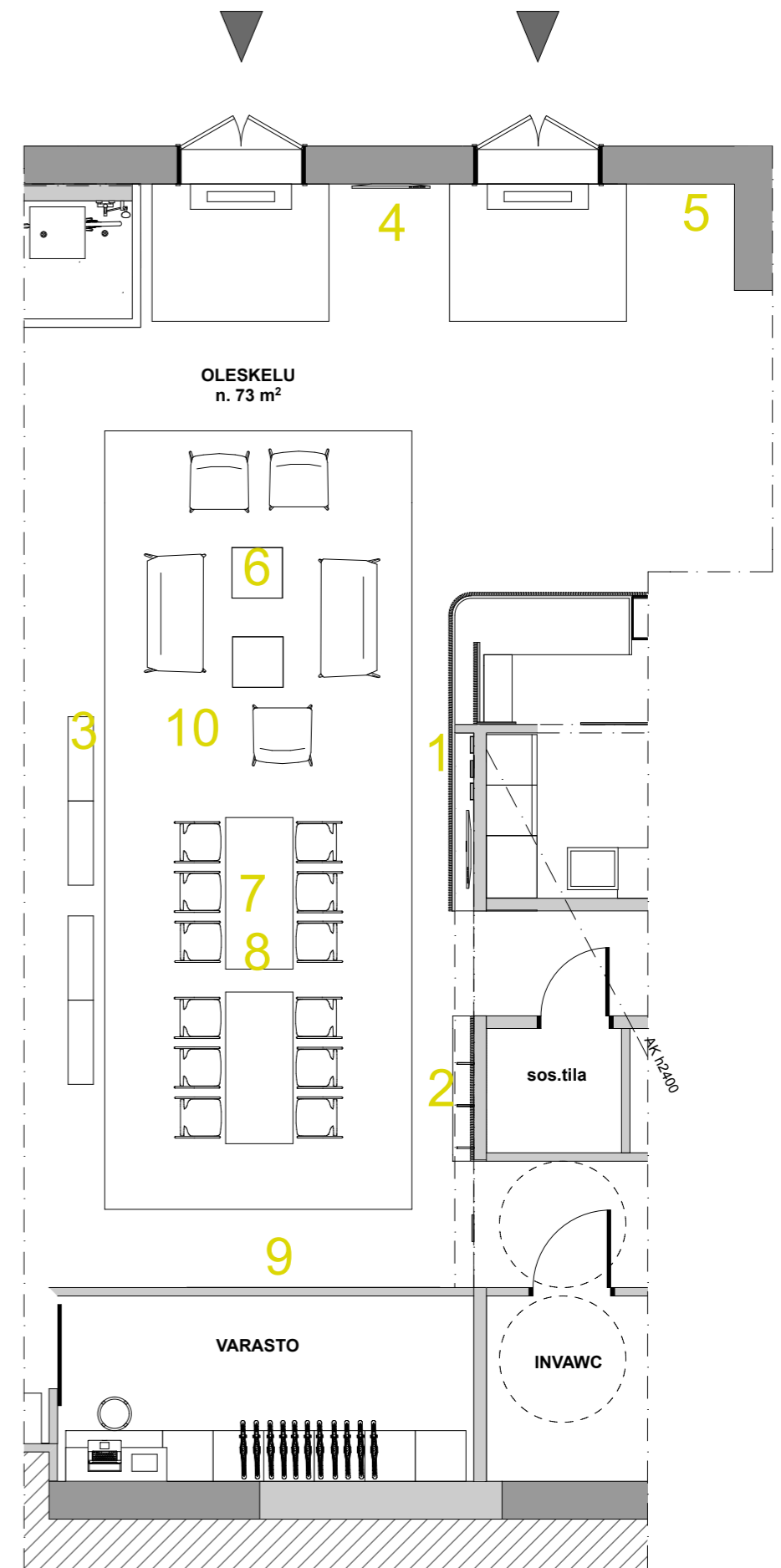
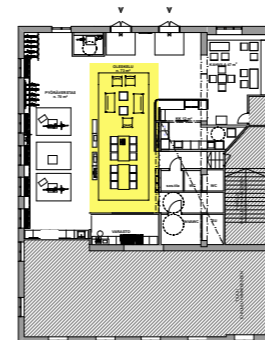


Kuva 105. Oleskelutila ja myyntitiski.

- 1 Infopiste/tuotemyynti
- 2 Esitehylly/tuotemyynti
- 3 Kirja/lehtihylly
- 4 Näyttötaulu/liikenne
- 5 Ilmoitustaulu
- 6 Sohvaryhmä
- 7 Pöytäryhmä, integroitu sähköpistoke
- 8 Dataprojektori
- 9 Projektioseinä
- 10 Matto



Kuva 106. Näkymä kahvilaan.



Kuva 107. Oleskelutila, pohjakuva.

Artek



Kalustevaihtoehto 2

Pöytä: Esim. Martela Alku-pöytä, integroidut
sähköpistokkeet
Tuoli: Isku 50
Sohva: Kiki



Kuva 109. Tuoli 50, Isku



Kuva 110. Koulutuoleja.



Kuva 111. Koulutuoleja.

Tuolikeräyksen tuloksena saadut tuolit kunnostetaan ja maalataan saman värisiksi, tällöin ei haittaa vaikka tuolimalleja olisi useita erilaisia. Tuolin selkänojaan laitetaan "omistuskyltti", lahjoittajan nimi

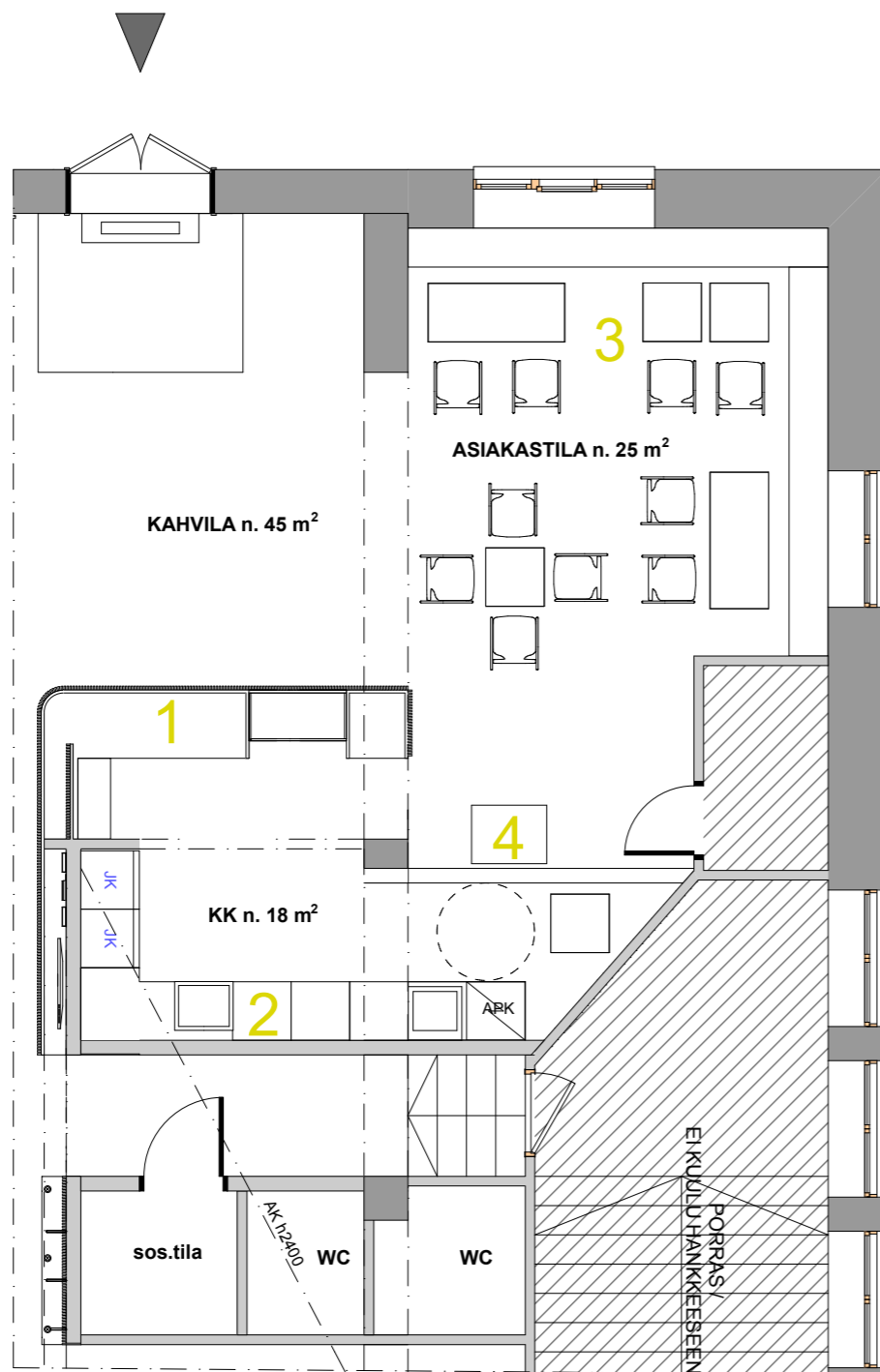
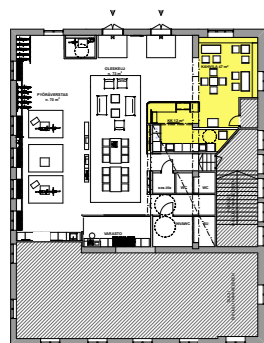


Kuva 112. Kuvakollaasi tuoleista.

KAHVILA



Kuva 113. Kahvilan myyntitiski.



Kuva 114. Kahvila, pohjakuva.

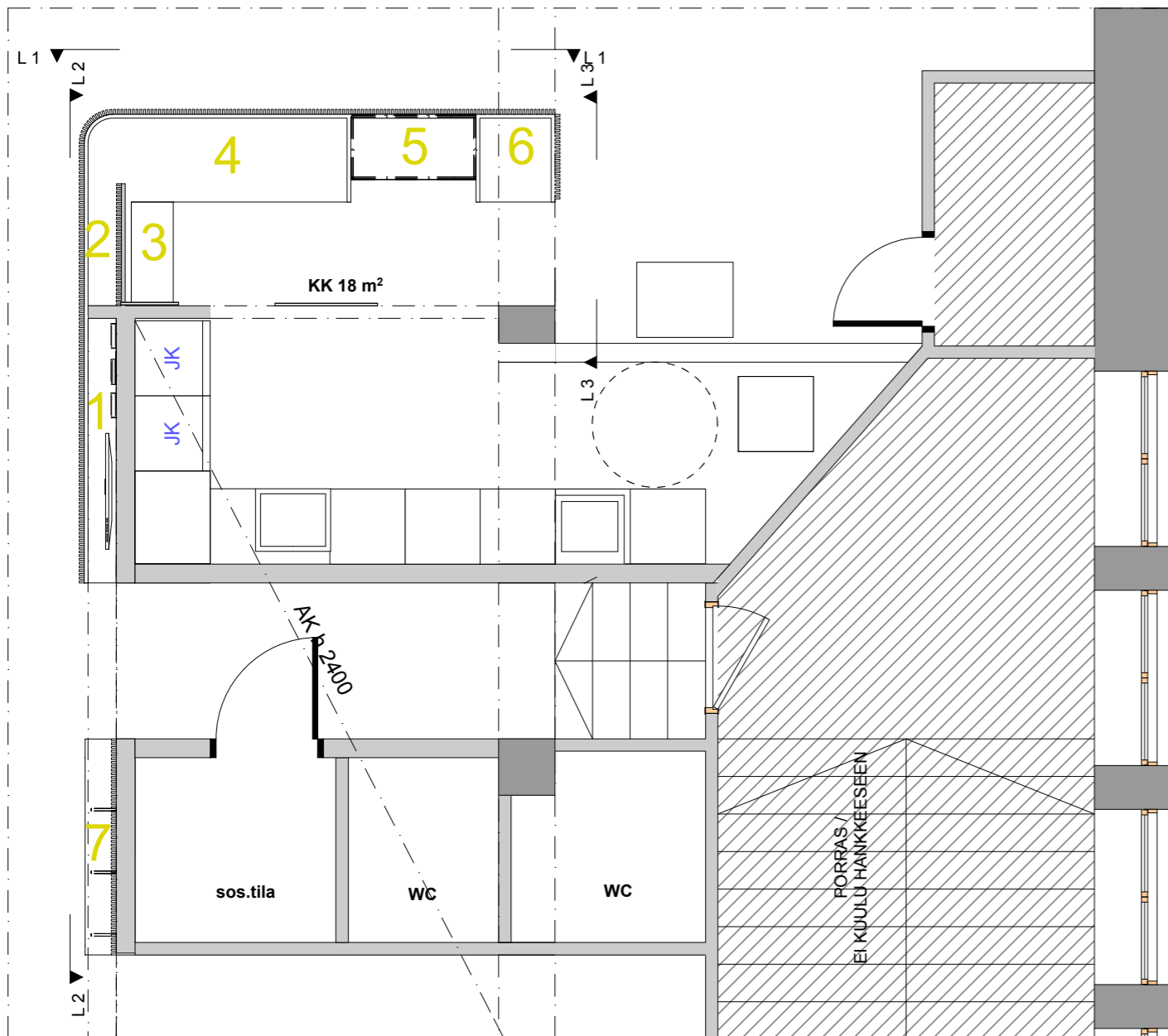
- 1 Kahvilatiski
- 2 Keittiön työtila
- 3 Pöytäryhmät
- 4 Astioiden palautus



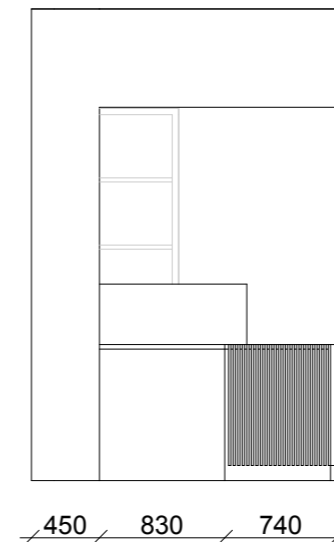
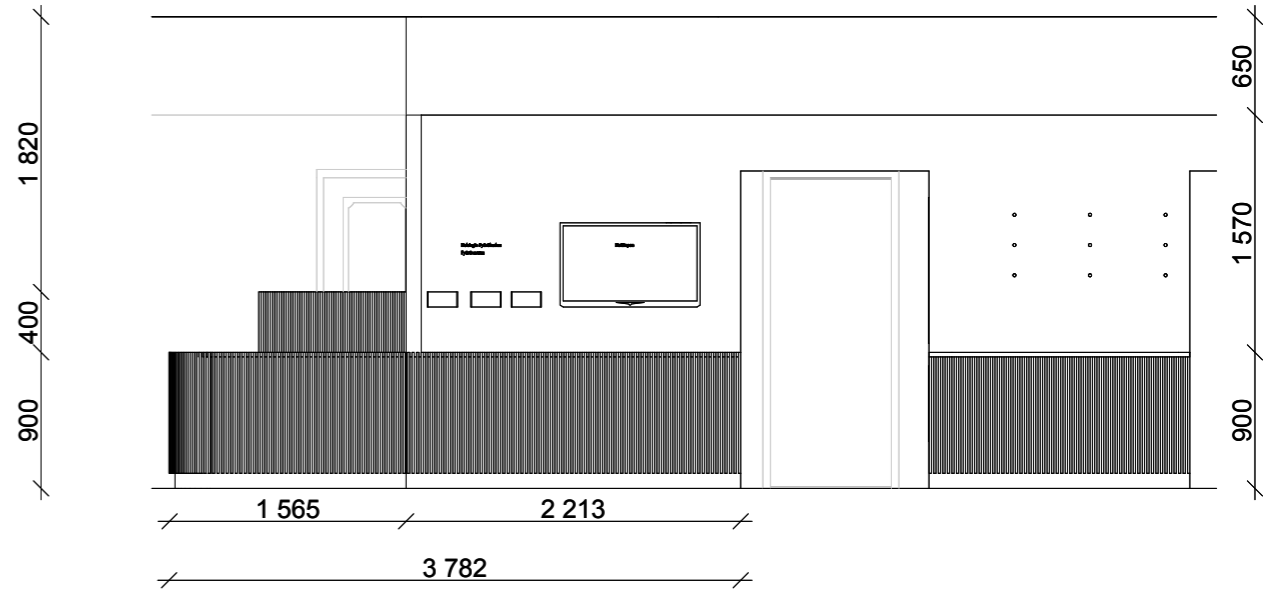
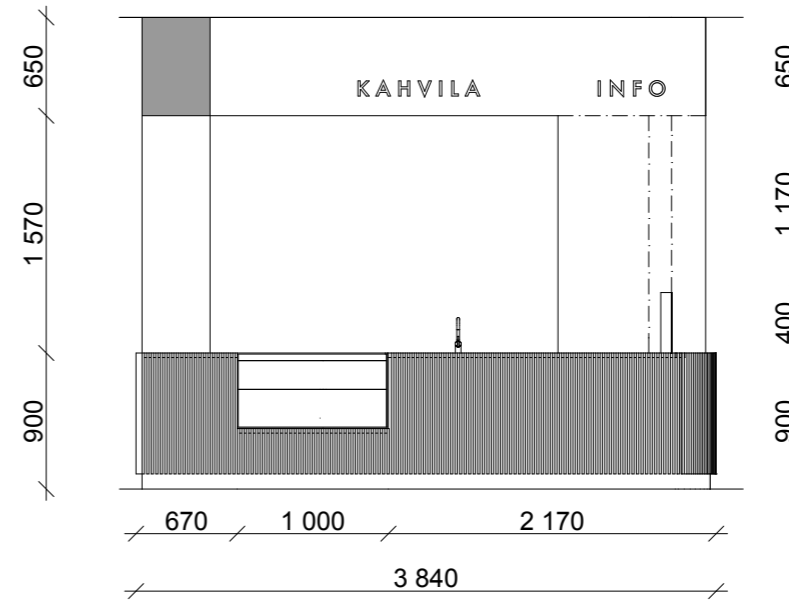
Kuva 115. Näkymä kahvilaan.

Asiakaspalvelutiski

- 1 Info, esitteet, internet-selain
- 2 Servetit, ruokailuvälineet
- 3 Kahvikone
- 4 Kahvilatuotteet
- 5 Kylmätiski
- 6 Kassa
- 7 Tuotemyynti; hyllyt, ripustuskoukut, esitehyllyt

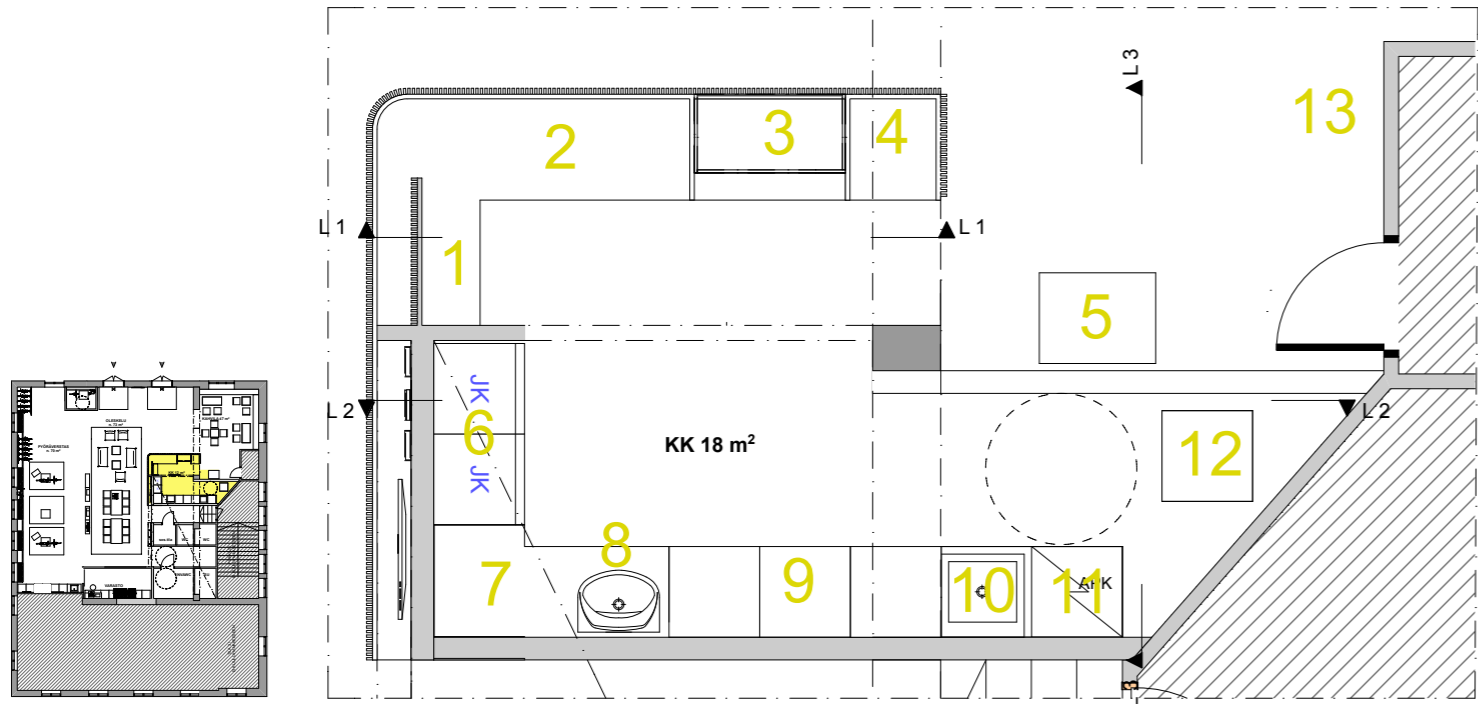


80



Kuva 116. Asiakaspalvelutiski pohjakuva ja leikkaukset.

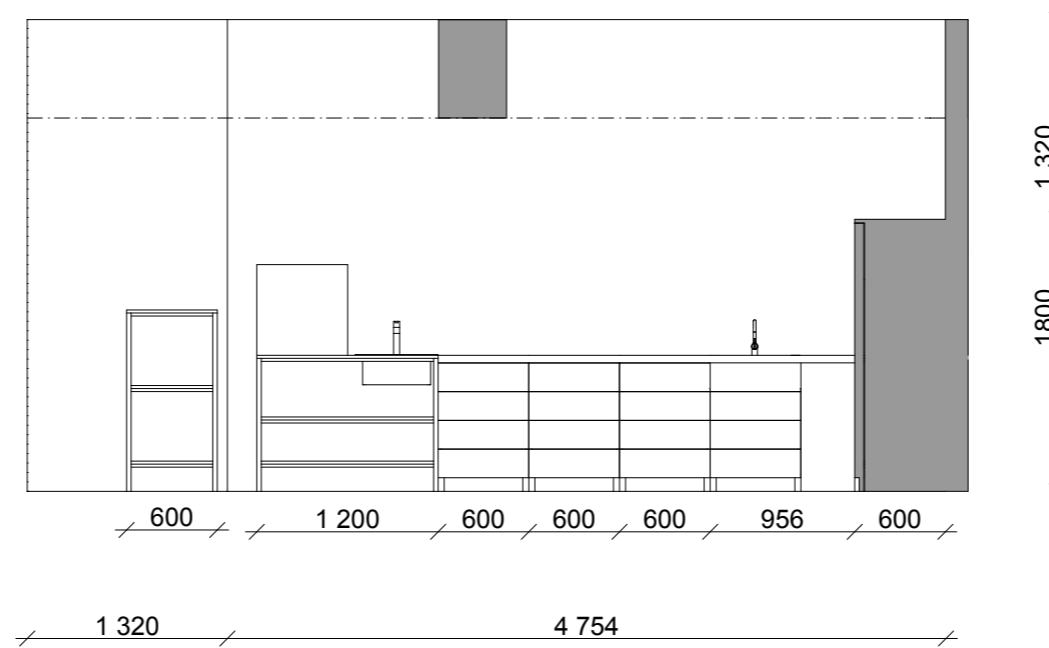
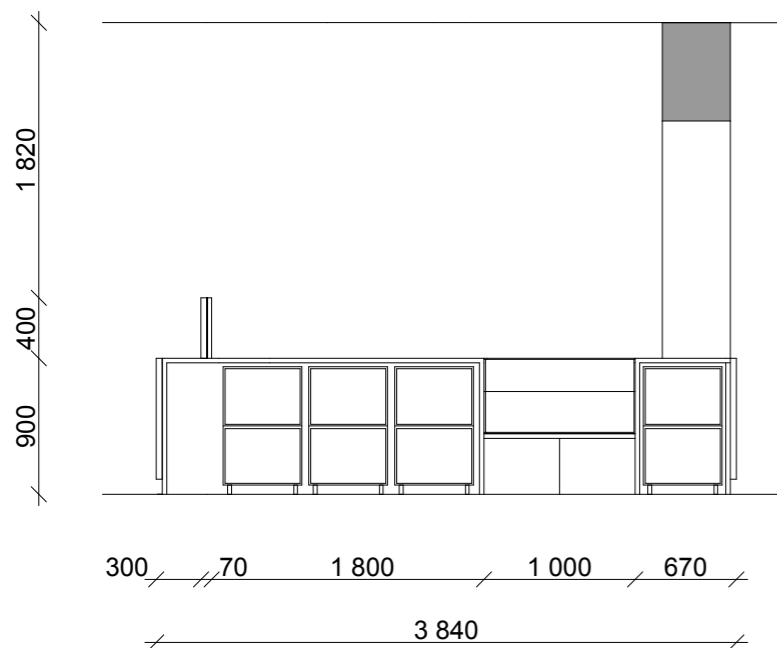
Keittiön työtila, vaihtoehto 1



Keittiösuunnitelma mahdollistaa seuraavat toiminnot:

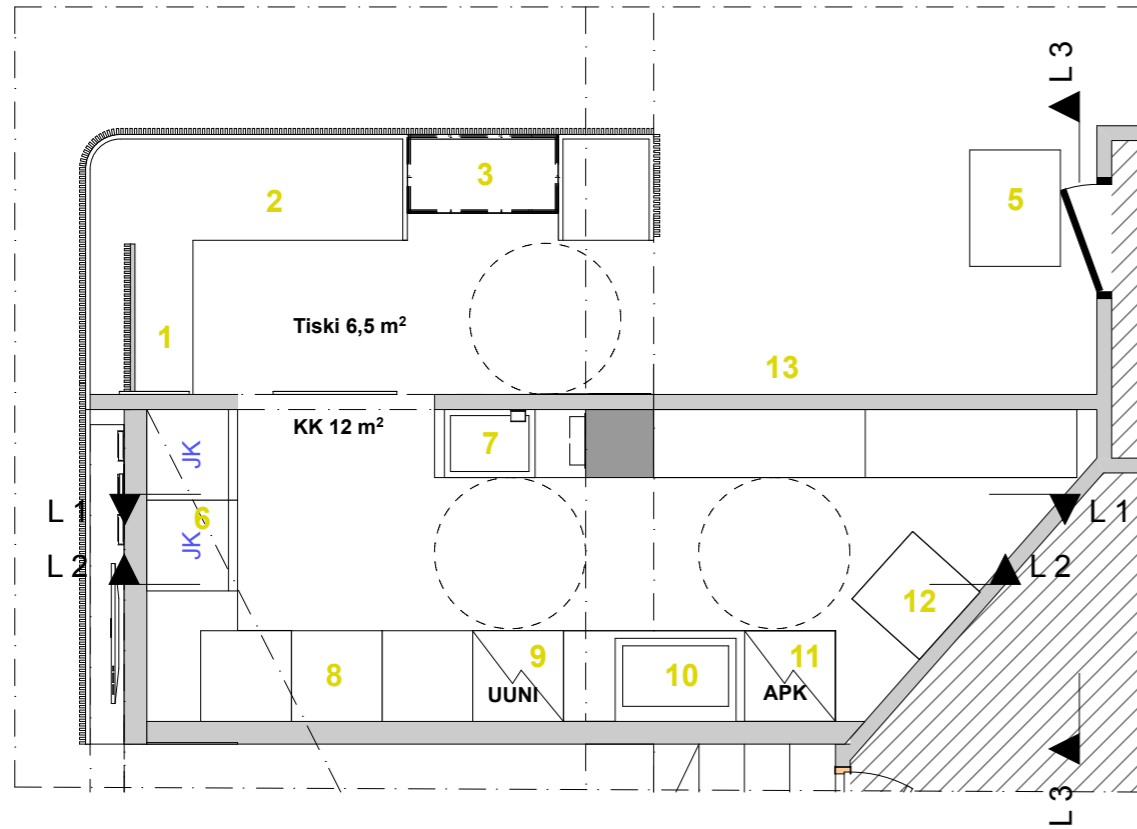
Valmiiden leivonnaisten myynti, pienimuotoinen ruoan valmistus (sämpylöiden täyttäminen ja salaatin kokoaminen) astioiden konetiskaus, ruoan säilytys kylmäkaapissa ja pakastimessa.

- 1 Työtason alla avohylly
- 2 Työtason alla laatikosto pyörillä
- 3 Kylmävitriini
- 4 Kassa, johtohyllyt yms.
- 5 Astioiden palautus
- 6 Jääkaappi/pakastin
- 7 Työtaso, laatikostot
- 8 Käsienpesuallas
- 9 Työtaso, laatikostot
- 10 Tiskiallas
- 11 Astianpesukone
- 12 Astioiden kuivatushylly
- 13 Varaus kylmäkaapille



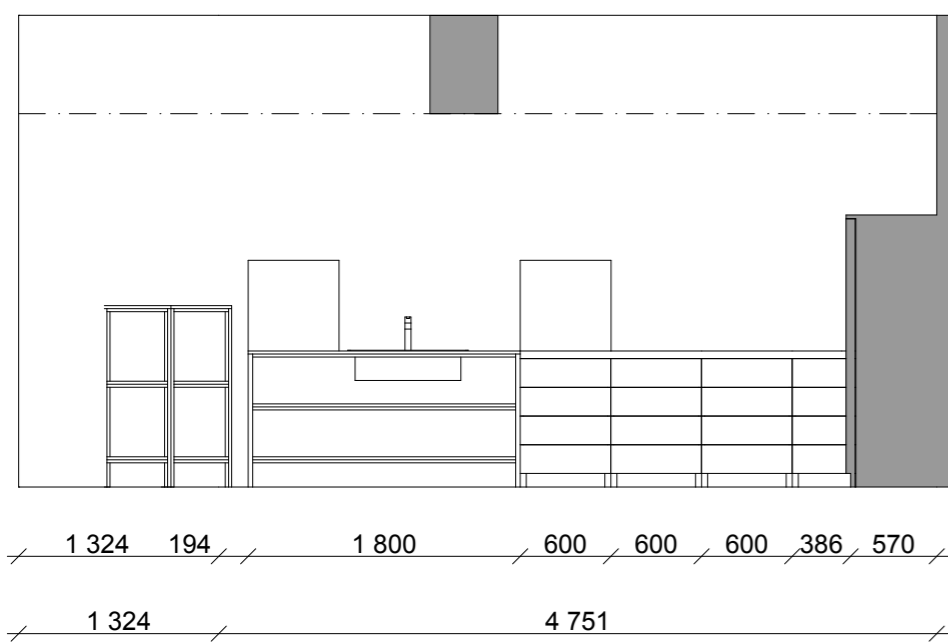
Kuva 117. Keittiön työtila, vaihtoehto 1. pohjakuva ja leikkaukset.

Keittiön työtila, vaihtoehto 2

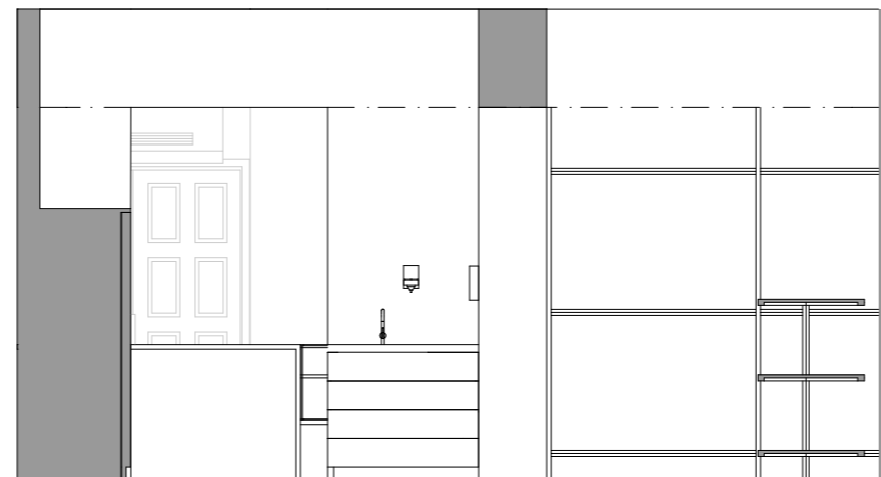


Keittiösuunnitelma mahdollistaa seuraavat toiminnot:
 raakapakasteleivonnaisten paistaminen, pienimuotoinen ruoan valmistus (sämpylöiden täyttäminen ja salaatin kokoaminen) astioiden konetiskaus, ruoan säilytys kylmäkaapissa ja pakastimessa.

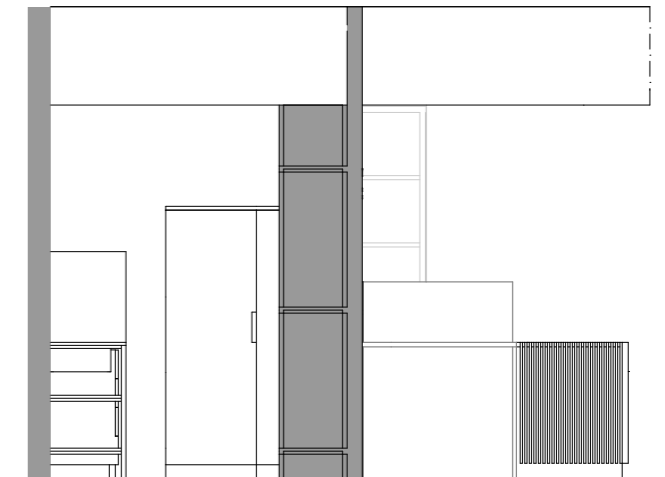
- 1 Työtason alla avohylly
- 2 Työtason alla laatikosto pyörillä
- 3 Kylmävitriini
- 4 Kassa, johtohyllyt yms.
- 5 Astioiden palautus
- 6 Jääkaappi/pakastin
- 7 Käsienpesuallas
- 8 Työtaso, laatikostot
- 9 Uuni
- 10 Tiskiallas
- 11 Astianpesukone
- 12 Astioiden kuivatushylly
- 13 Varaus kylmäkaapille



651
670
900
900

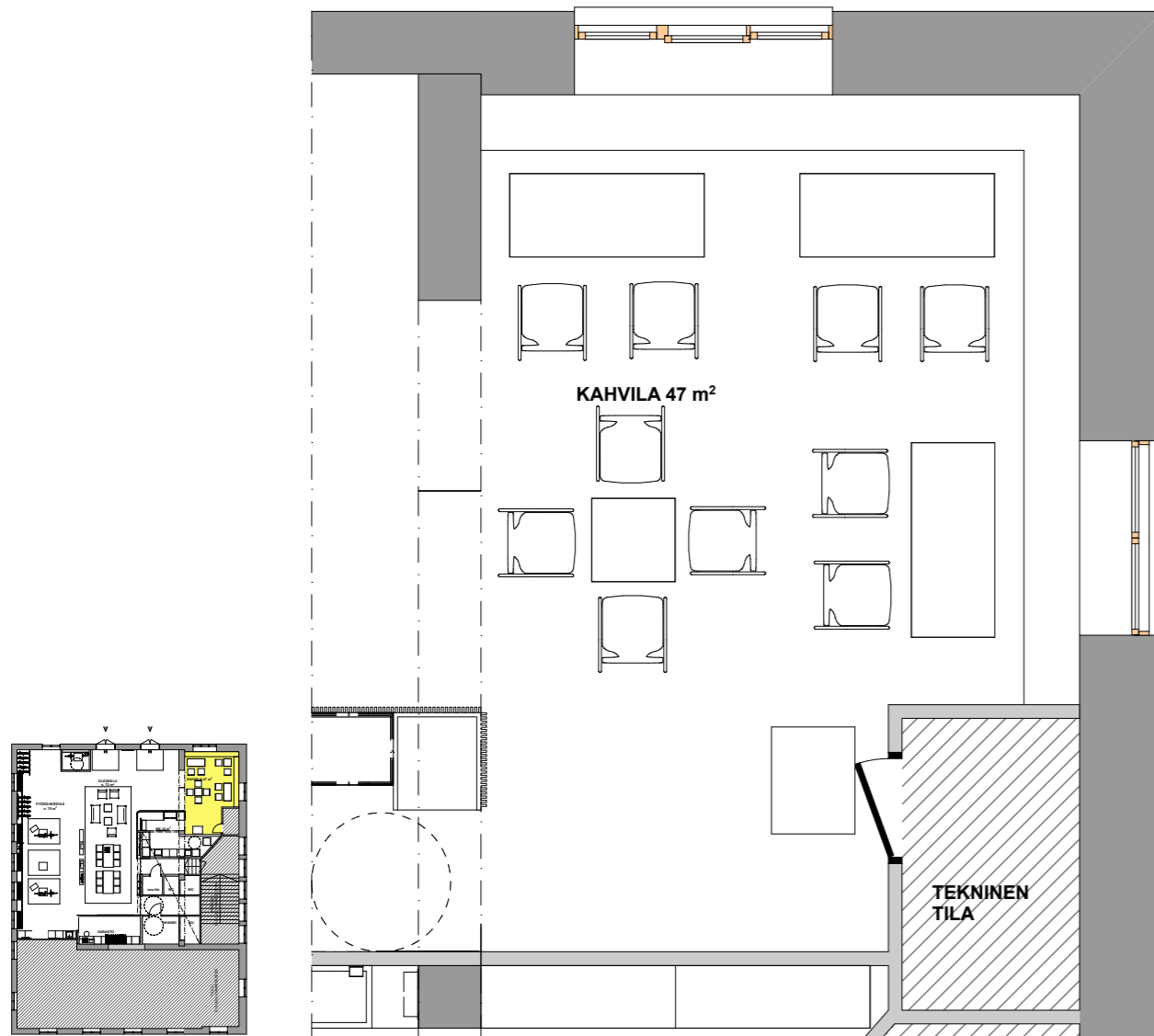


602 / 1302 / 995 / 455 / 2204
 602 / 1302 / 995 / 455 / 2201



1509 / 450 / 100 / 995 / 765
 1964 / 100 / 1760

Kuva 118. Keittiön työtila, vaihtoehto 2. pohjakuva ja leikkaukset.



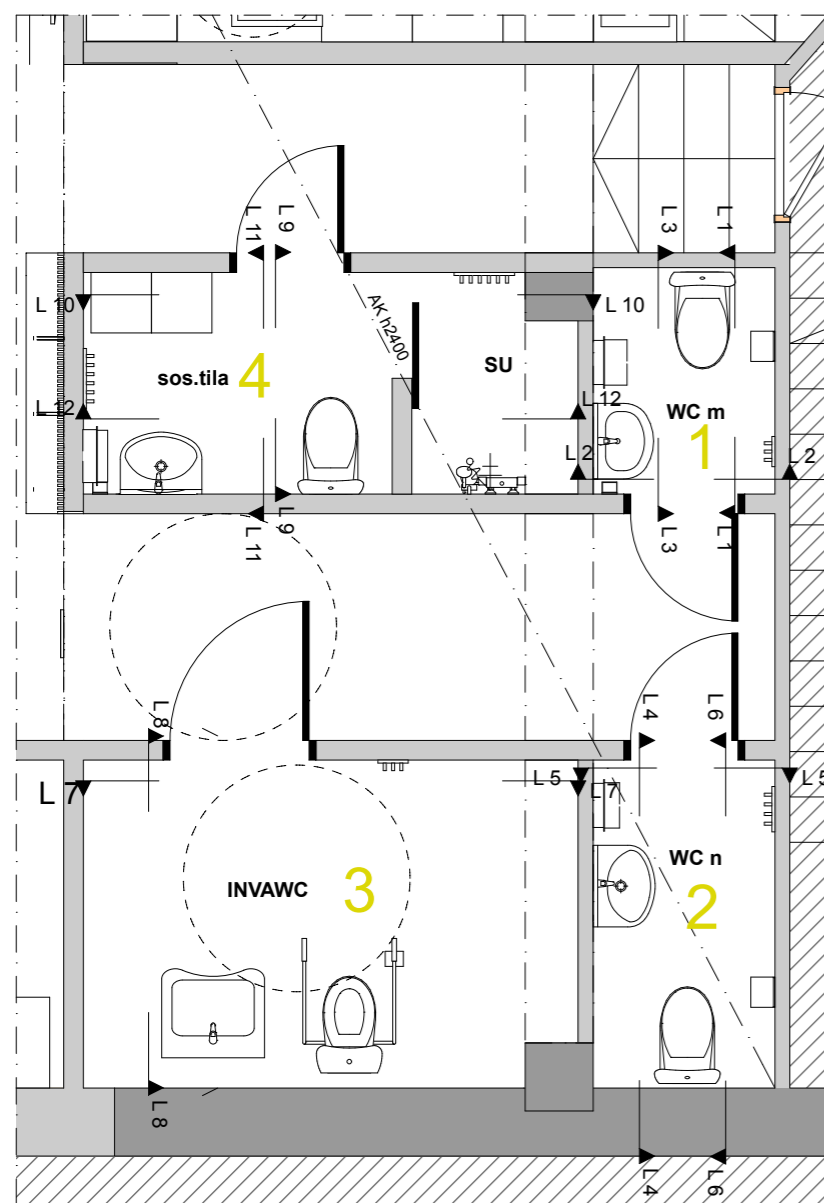
Kuva 119. Kahvilan asiakaspaikat, pohjakuva.

Kahvilan pinta-ala asiakaspaikkojen osalta on n. 24 m².
Asiakaspaikkamäärän laskukaava on $A : 1,5$
Tällöin sopiva asiakaspaikkojen määrä Pyöräkeskuksen kahvilassa olisi 16. Pöytäryhmien järjestelyllä paikkamäärä voidaan nostaa 18:aan.



Kuva 120. Näkymä kahvilaan.

WC-TILAT



- 1 WC miehet
- 2 WC naiset
- 3 WC liikuntaesteiset
- 4 Henkilökunnan sosiaalitilat;
WC, suihku

Kuva 121. WC-tilat, pohjakuva.

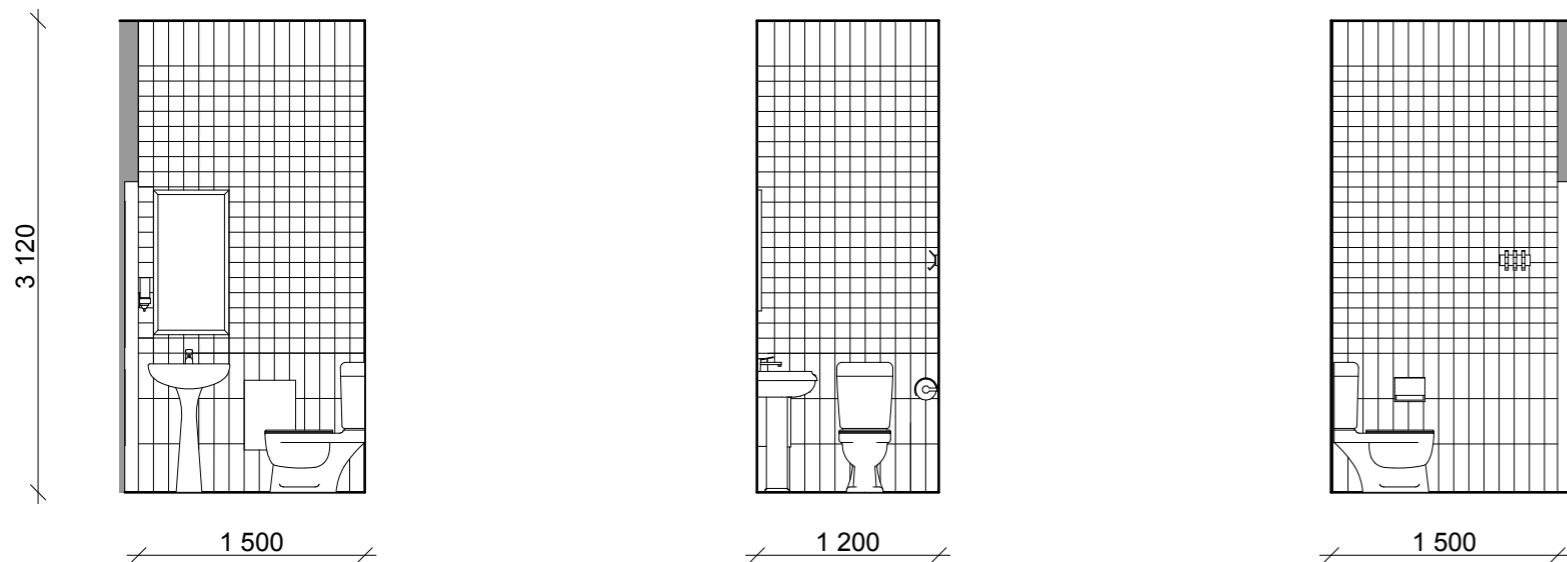
WC miehet



Kuva 122. WC-allas.

WC:n varustus:

WC-istuin
allas
saippua-annostelija
käsipaperiteline
roskakori
peili
naulakko

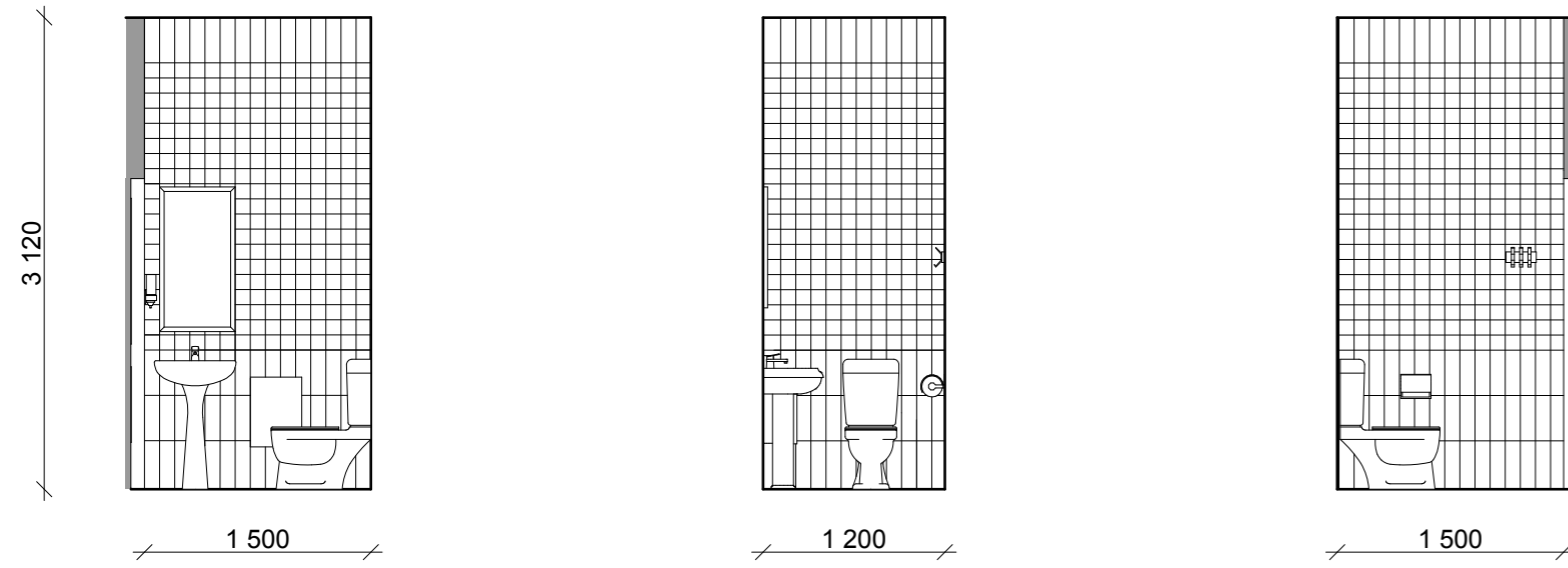


Kuva 123. WC miehet, leikkaukset.

Materiaalit:

Lattia betoni
seinät laatoitus, valkoinen

WC naiset



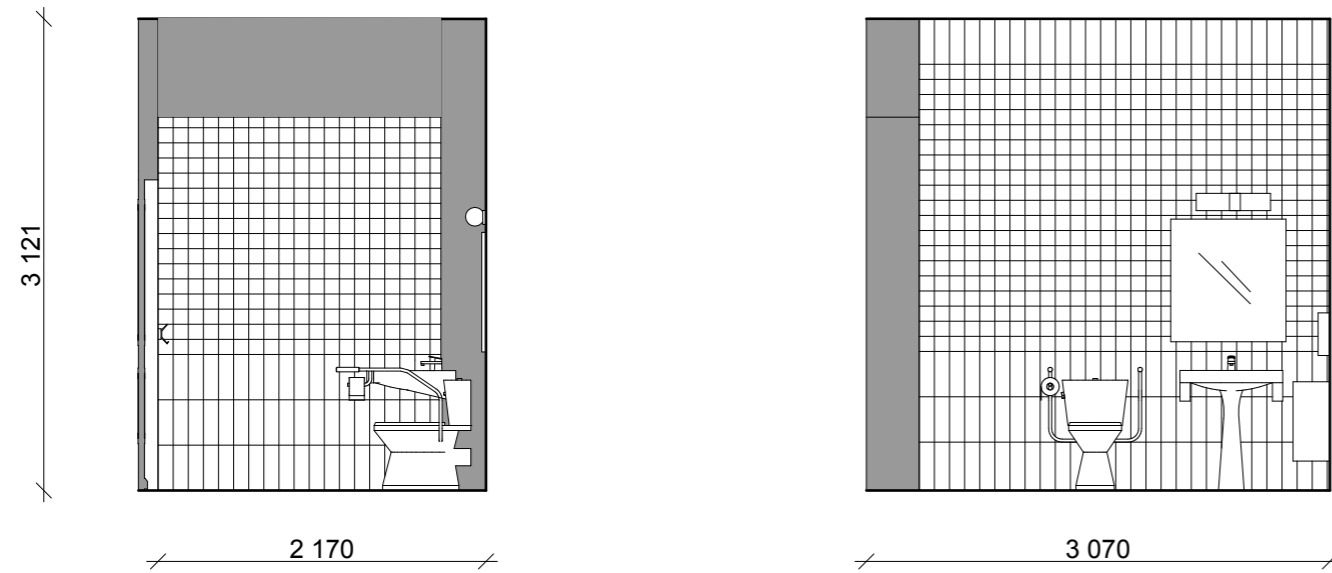
Kuva 124. WC naiset, leikkaukset.

WC:n varustus:

- WC-istuin
- allas
- saippua-annostelija
- käsiaperiteline
- roskakori
- peili
- naulakko

Materiaalit:

- Lattia betoni
- seinät laatoitus, valkoinen



Kuva 125. WC liikuntaesteiset, leikkaukset.

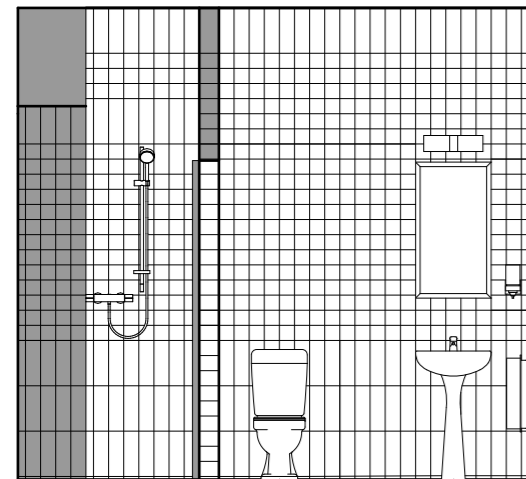
WC:n varustus:

- WC-istuin
- allas
- saippua-annostelija
- käsipaperiteline
- roskakori
- peili
- naulakko

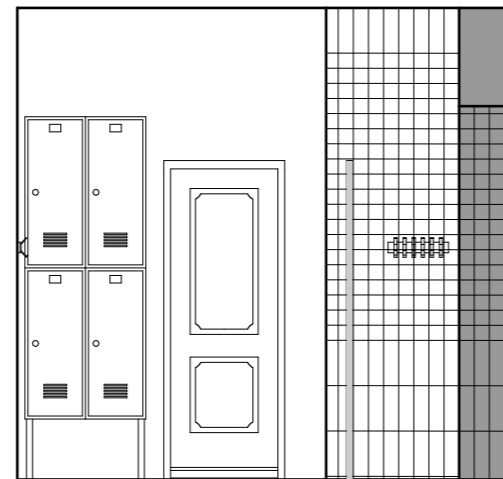
Materiaalit:

- Lattia betoni
- seinät laatoitus, valkoinen

Henkilökunnan sosiaalitila

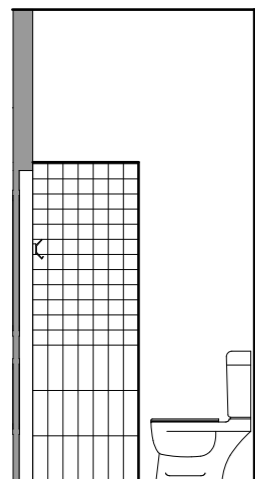


3 270

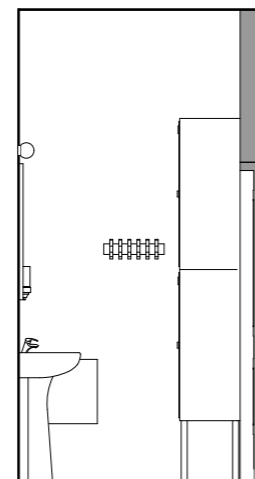


2 040 130 1 100

3 270



1 560



1 560

Kuva 126. Henkilökunnan sosiaalitila, leikkaukset.

Sosiaalitilan varustus:

- WC-istuin
- allas
- suihku
- saippua-annostelija
- käsipaperiteline
- roskakori
- peili
- naulakko
- lokerokaappi

Materiaalit:

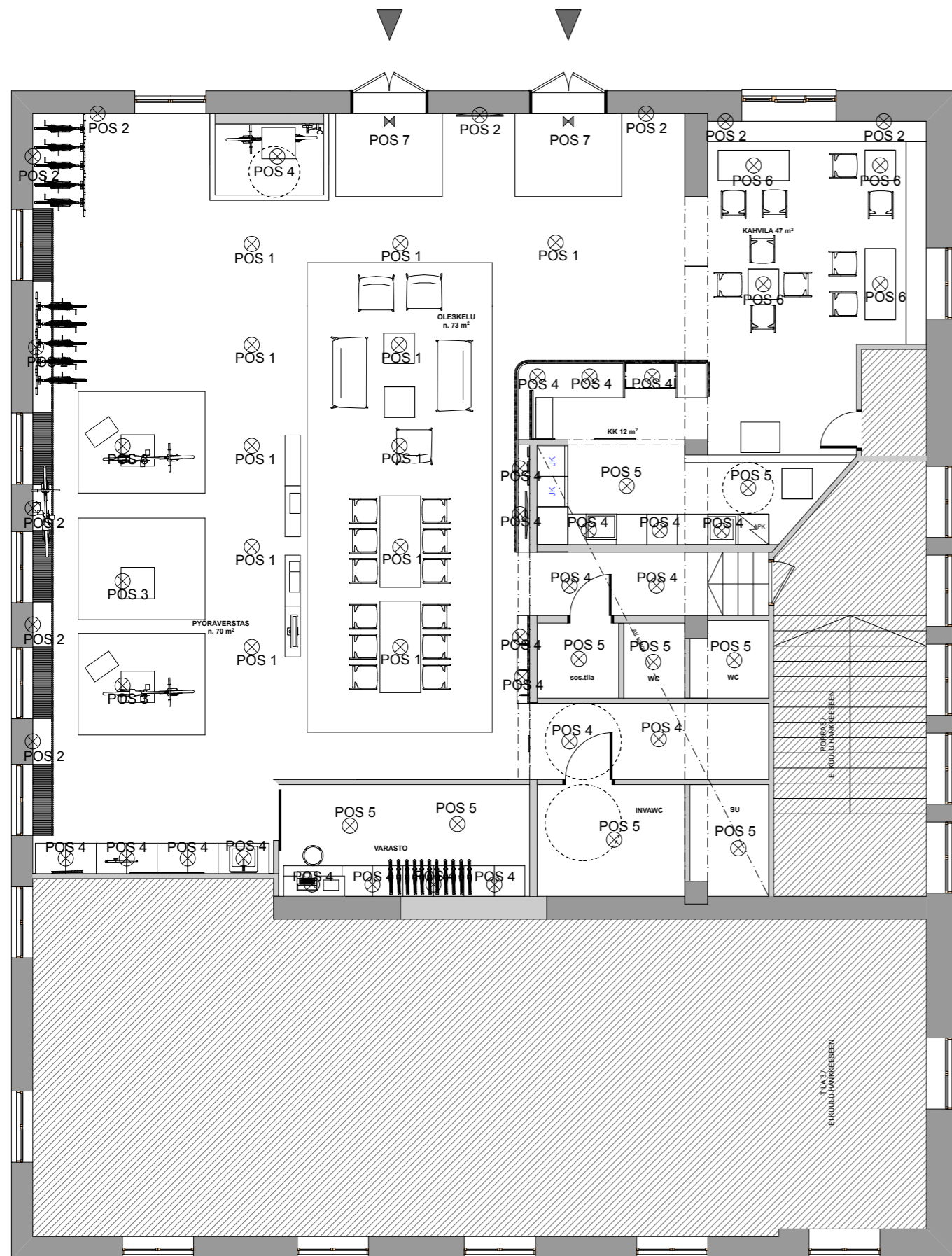
- Lattia betoni
- seinät laatoitus, valkoinen maalattu

Tikkurila 4901

Tikkurila M446

Tikkurila F484

7.5 VALAISTUSSUUNNITELMA



- POS 1 Yleisvalaisin
Glasshütte Limburg 2407
LED 10,5W, 1120 Lumen
- POS 2 Yleisvalaisin, epäsuora
LED-nauha seinän ja alaslaskun välissä
TAI
Ylösvalo, esim.
- POS 3 Kohdevalo, suunnattava
Esim. Tingest: Konduktören
TAI
La Lampe Gras no 302
- POS 4 LED-spotti
Esim. Glasshütte Limburg 3289
- POS 5 LED-paneeli
- POS 6 Yleis/tunnelmavalaisin, riippuvalaisin
Esim. Glasshütte Limburg 5491
TAI
La Lampe Gras, valaisin katto/seinäkiinnityksellä
- POS 7 Hätäpoistumistien merkkivalo
- POS 8 Peilivalaisin (puuttuu pohjakuvasta)

Yleisvalaistus luodaan kahdella valaisimella; epäsuora yleisvalo tuotetaan LED-nauhoilla, jotka on upotettu katon alaslaskun ja seinän väliin. Näkyvänä valaisimena katossa on Glasshütte Limburgin valaisin, joka muistuttaa hyvin paljon aseman alkuperäistä kattovalaisinta.

Kohdevalaisimena työtasojen ja hyllyjen yläpuolella ovat LED-spotit.

Varastotiloissa, käytävissä sekä keittiön työtiloissa käytetään runsaasti valoa tuottavaa LED-paneelia.



Kuva 128. Valaisin Glasshütte Limburg.

Työskentelyvaloksi tarvitaan suunnattavissa oleva kohdevalaisin.

Uutta muotoilua edustava vaihtoehto on Tingestin Konduktören-valaisin. Se on vedettävissä alemmas hissivaijerin avulla valaisemaan tarkkaa työskentelyä.

Valaistustehokkuuden tarve min. 500 lx.



Kuva 129. Valaisin Tingest: Konduktören.

Kahvilan pöytien yläpuolelle tulee riippuvalaisimia, jotka tuovat muistumia aseman alkuperäisistä seinävalaisimista.

Esim. Glasshütte Limburg

Valaistustehokkuuden tarve 300–500 lx



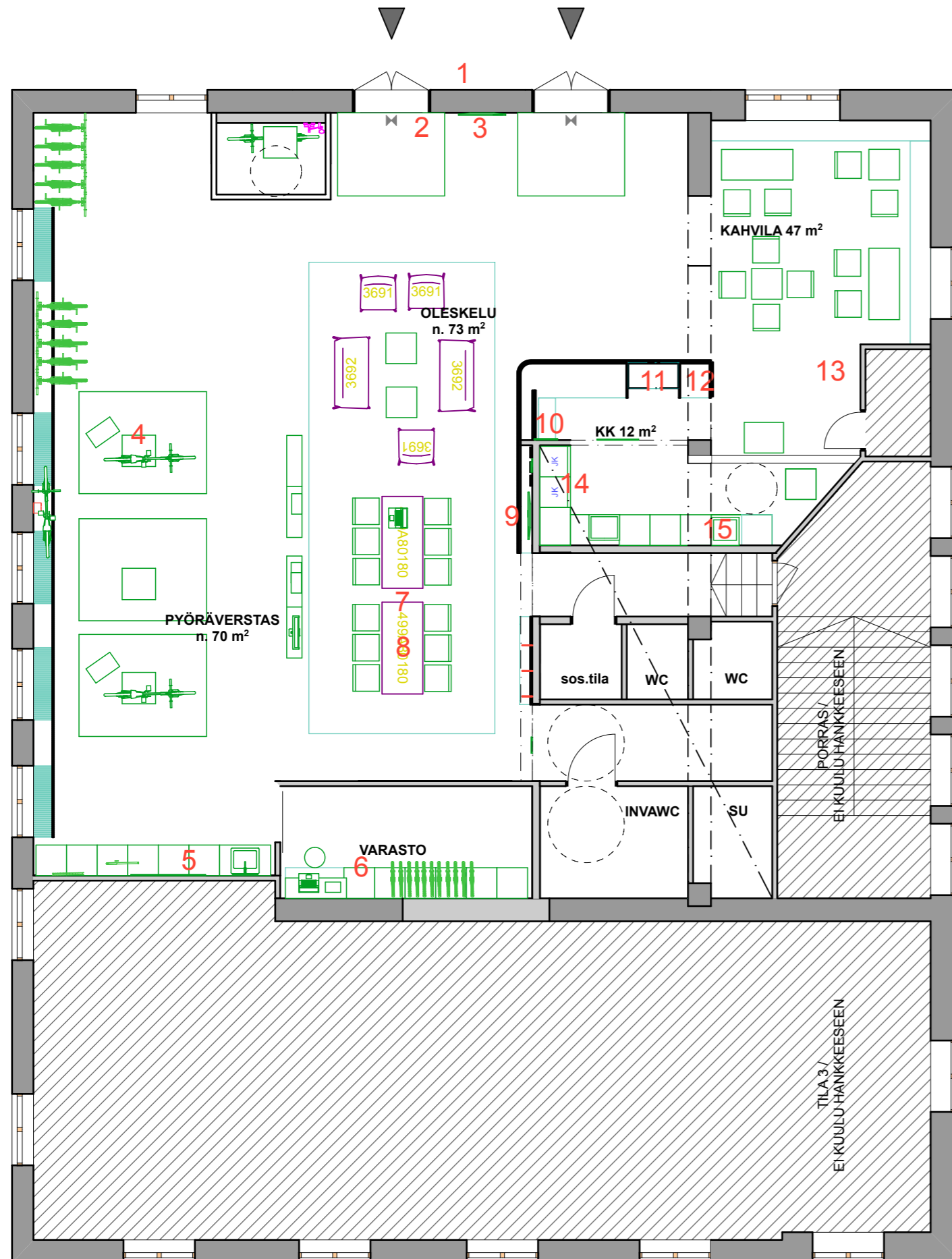
Kuva 130. Valaisin Glasshütte Limburg.



Kuva 131. Valaisin Glasshütte Limburg.

WC-tilojen ja sosiaalityötilojen valaisimena on katossa LED-paneeli ja peilin yläpuolella esim. Glasshütte Limburgin peilivalo.

7.6 SÄHKÖSUUNNITELMA



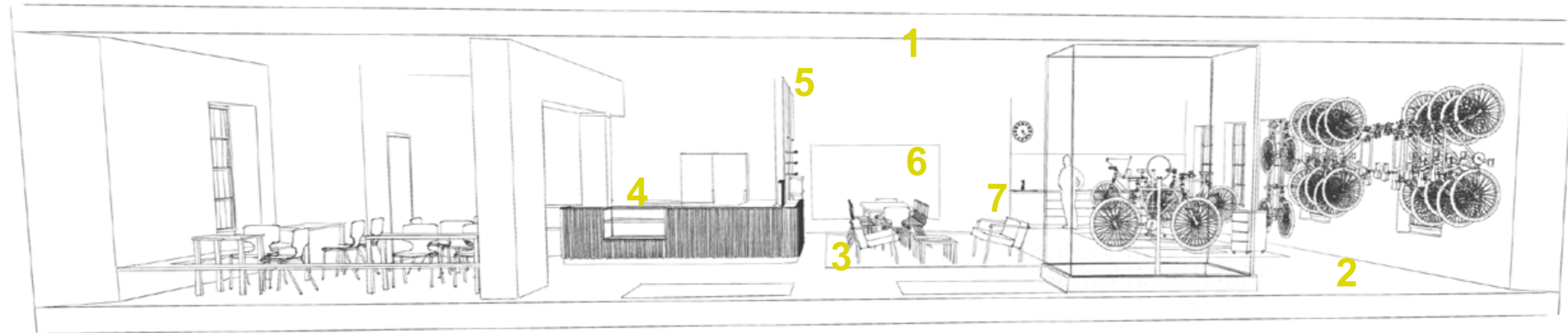
SÄHKÖSUUNNITELMA

- 1 Valaistu opaste/mainostaulu
- 2 Lämpöpuhallin oven yläpuolella, hätäpoistumistien kyltti
- 3 Näyttötaulu; aikataulut
- 4 Kattopistorasia korjauspisteelle
- 5 Pistorasia työtason yläpuolelle
- 6 IT-pistorasia/langaton verkko
- 7 Pöytään integroitu pistorasia, kytkentä lattiaan
- 8 Katossa dataprojektori
- 9 Kosketusnäyttölinen tietokone
- 10 Kahvikone
- 11 Kylmävitriini
- 12 Kassakone
- 13 Pistorasia mahdolliselle kylmäkaapille
- 14 Jää/pakastinkaappi
- 15 Astianpesukone

LISÄKSI pistorasiat

Kuva 132. Sähkösuunnitelma.

7.7 AKUSTIIKKASUUNNITELMA



Kuva 133. Akustiikkasuunnitelma.

1 Katossa akustiikkalevy vaimentaa tehokkaasti ääniä.

Fellert Even Better on saumaton akustiikkajärjestelmä, jolla saadaan jopa maalatun siloista pintaa, joka vaimentaa ääntä tehokkaasti. Järjestelmä koostuu pohjalevystä ja sen päälle ruiskutetusta perliitti- ja puuvillapohjaisesta pinnoitteesta. Järjestelmä voidaan asentaa suoraan kiinteälle pohjalle, tai alaslaskettuun runkorakenteeseen. Järjestelmällä saadaan tehtyä minkäläinen tahansa muoto, millä tahansa värillä.

Pohjalevynä on Fellert huovaton 39 mm:n lasivillalevy. Kiinnitys tehdään Fellert -saparokiinnikkeillä tai liimaamalla valmistajan ohjeiden mukaisesti. Levyjen saumoihin ei tule laittaa liimaa, akryyliä tai mitään muuta tasoiteainetta. Pinnoitus tapahtuu Fellert Even Better -pinnoitteella n. 3 mm:n vahvuuteen, valitun pintastruktuurin mukaisesti.

2 Betonilattia heijastaa 90 % äänistä.

3 Matto ehkäisee kolinan ja melun syntymistä, mutta vaimentaa vain hiukan korkeita ääniä

4 Kahvilatiskin seinä koostuu puurimoista, joiden taakse on asennettu ääntä vaimentava levy, esim. mustapintainen mineraalivilla.

5 Seinäpintana Fellertin akustiikkamateriaali imee ääntä.

6 Akustiikkalevylle tulostettu valokuva

Subwork-akustiikkataulu valmistetaan A-luokan 40 mm:n paksuisesta Ecophon Master -tai Solo-akustiikkalevystä sekä ääntä hyvin läpäisevästä sublimaatiokankaasta. Verhoiltu akustiikkalevy soveltuu erityisesti moniosaisiin akustiikkatauluihin.

7 Pehmusetut sohvot ja nojatuolit vaimentavat ääniä.

7.8 MATERIAALIT JA VÄRIT

BETONILATTIA, käsittelynä läpinäkyvä lakka. Vaatimuksena ”vedenpitävyys” ja siivottavuus.

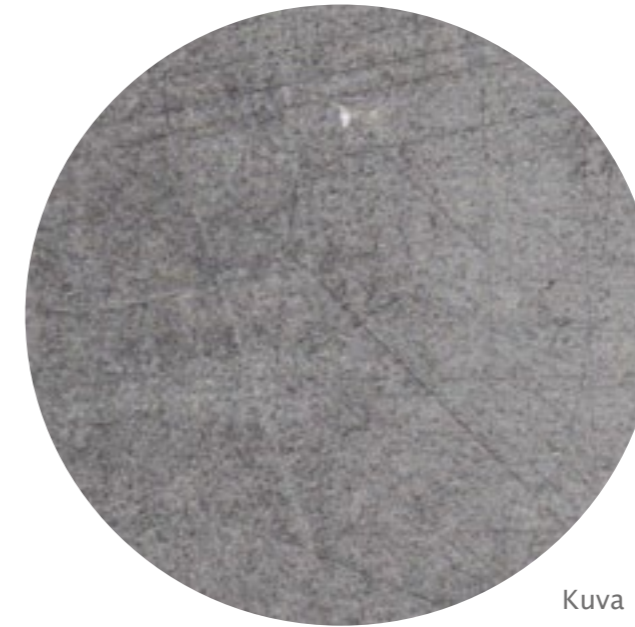
Koko tilan lattia on betonipinnoitteella, joka on käsitelty läpinäkyvällä lakalla, esim. Nanten Betonilakka.

- Vesihöyryn läpäisevä
- Kestää öljyä, rasvoja, polttoaineita, normaalisti käytössä olevia pesuaineita ja suoloja. Estää tehokkaasti veden ja epäpuhtauksien imeytymisen alustaan.

PUURAKENTEET, kuten työtasot ja asiakaspalvelutiski ovat vaaleaa, lämminsävyistä puuta, esim. tammea.

Pöytäryhmien alle tulee LAATTAMATTO, joka on helppo asentaa ja irrottaa esim. pesua varten.

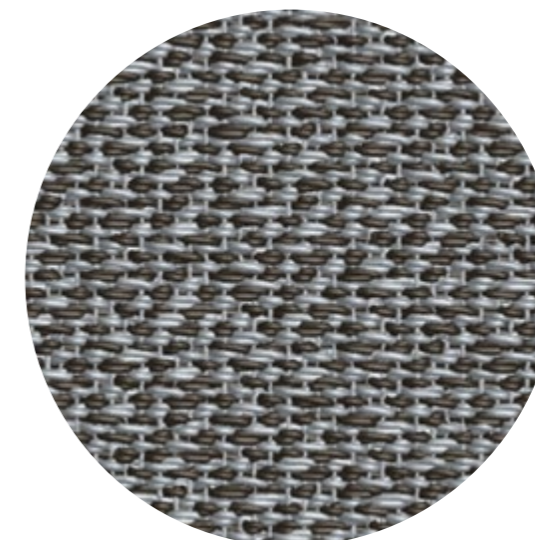
Esim. Bolon; Ethnic Akka



Kuva 134. Betonilattia.



Kuva 135. Tammi.




























Kuva 136. Bolon: Ethnic Akka-matto.
























Pyöräkeskuksen värit pohjautuu asemalla tehtävään värikartoitukseen sekä mahdollisesti tyylikauden historiatietoihin.

Myöhemmin valmistuva värikartoitus tarkoittaa mm. seinien, ovien, listoituksen sekä ikkunapenkkin väriä.

1920-LUVUN KLASSISMIN JULKISIVUVÄREJÄ

Katto					
	Tiili	S496	M446	M462	Y498
Seinät					
	4853	4841	4910	4960	4850
Jäsentely					
	4986	4980	4980	4987	4981
Ikkunat					
	Tammi	G499	J-N495	S463	S416
Ovet					
	Tammi	K499	S497	N463	S468

FUNKTIONALISMIN JULKISIVUVÄREJÄ

Katto					
	S496	M462	M446	Y498	Tasakatto
Seinät					
	4980	4980	5035	4987	4945
Korostevärit					
	L358	V370	N326	H392	Y499
Ikkunat					
	F497	F499	F495	G500	Lakkaus
Ovet					
	S497	L458	L461	Petsaus	Lakkaus

Kuva 137. Tikkurilan värikarttoja.

7.9 MAINONTA JA OPASTUS



Pyöräkeskuksen piha-alueen ja kevyen liikenteen väylän reunamille sopisi betoni- tai kivipaasiin yhdistetty valomainos, jossa Pyöräkeskuksen nimi tulisi hyvin esille. Vaihtoehtoinen mainos voisi olla pystymallinen kaupunkimainos, jossa kerrottaisiin Pyöräkeskuksen toiminnasta.

Ulko-ovella, seinään kiinnitettynä voisi olla musta metallikyltti, johon leikattuna teksti "Pyöräkeskus" sekä toiminnan logo.



Kuvat 138, 139, 140, 141. Ulkomainoksia. Versaali.fi

7.10 ULKOALUE

Tilaluonnos, ulkoalue
1:250

Huomioitavia asioita suunnittelussa:

Jätehuolto

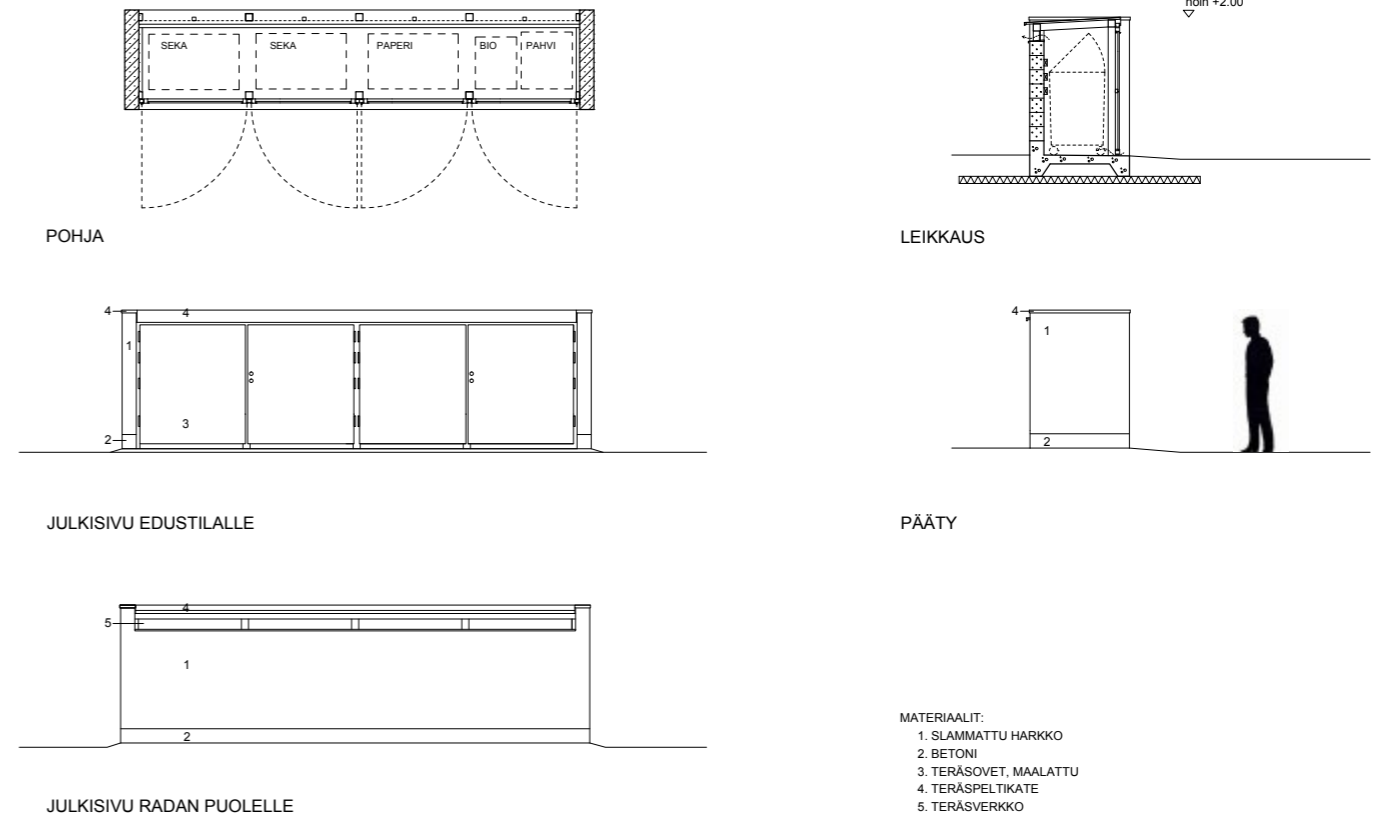
Portaikon siirtäminen, katoksen purkaminen

Lukittavan pyöräkatoksen rakentaminen (WSP Finland?)

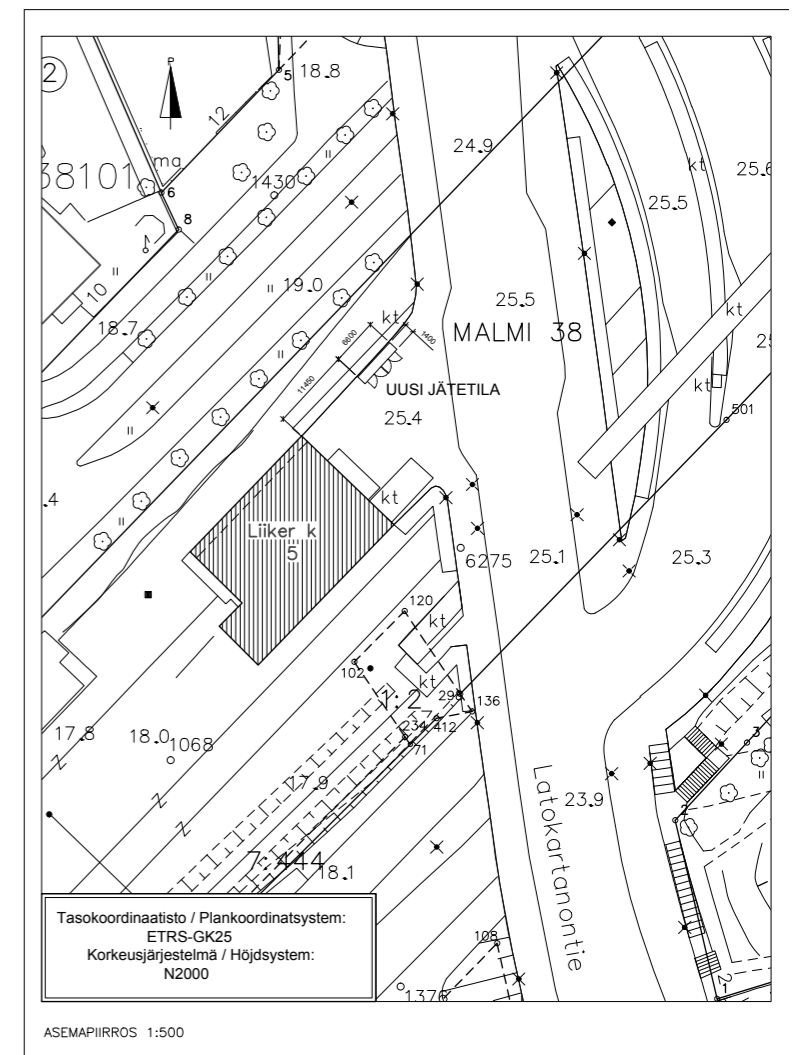
Pyöräsäilytys; telineet aseman alueella

Huoltoajon saapuminen piha-alueelle

Pyöräpesu kesäksi



Kuva 142. Roskakatos ja sijoituskuva. Jussi Hyvärilä.



8 LOPUKSI



Pyöräkeskuksen suunnitteluprojekti oli hyvin innostava, työ oli antoisaa ja mielekästä. Projektin aikana sain runsaasti uutta tietoa sekä suunnittelukoh- teesta että työskentelystä kaupungin eri toimijoiden kanssa.

Suunnitteluprosessini oli jatkumoa aiemmin suorittamalleni korjausrakenta- misen kurssille. Alkutiedot pyöräkeskuksesta olin siis jo saanut, ja työ jatkui- kin perehtymällä tarkemmin pyöräilyaktiivien toimintaan sekä pyöräilyn edis- tämiseen pääkaupunkiseudulla ja muualla maailmassa.

Monet pyöräkorjaamot sijaitsevat tiloissa, joita ei ole tarkoitettu korjaamokäyt- töön, Tällöin ongelmaksi muodostuu erityisesti ilmanvaihto, kumituotteiden ja huollossa käytettävien pesuaineden ja rasvojen hajujen poisto. Pyöräalan yrit- täjiä haastatteleamalla sain tarpeellista tietoa korjaamotiloihin vaadittavista vä- lineistä ja käytänteistä. Työni haasteena olikin löytää toimivat ja käytännölliset ratkaisut, jotka sopivat asemarakennuksen henkeen ja mahdollistavat myös tilojen käytön yhteisöllisyyden kehittymisen kannalta.

Pyöräkeskus on monien mahdollisuuksien tila. Riippuu keskuksen tulevasta yrittäjästä miten hän onnistuu yhdistämään erilaisia palveluita samaan tilaan. Helsingin kaupungin lähiöprojekti sekä Metropolian LAD-projektin suunnitte- lijat ovat tehneet omia selvityksiään keskuksen mahdollisiksi palveluiksi. Löy- tämällä sopivan yhdistelmän eri alojen toimijoita Pyöräkeskuksen on mahdol- lista olla yhteisöllinen, innovatiivinen ja Malmia rikastuttava paikka.

Suurin haaste päättötyössäni oli ajankäyttö; opiskelu päivätyön ohella on rankkaa ja haastavaa. Työni aihe oli niin innostava, että työ pyrki väkisinkin paisumaan liian suureksi. Suunnitelmaa olisikin voinut jatkaa vielä paljon pi- demmälle. Päätin kuitenkin pitää sen konseptitasolla. Päättötyöni palautuksen jälkeen on siis vielä runsaasti tekemistä sisätilojen suunnittelun osalta. Kus- tannuslaskelma, pintojen väritykset ja materiaalit sekä kalusteet vaativat vielä

valintoja ja päätöksiä.

Sain suunnitelmistani tärkeää, työtäni ohjaavaa palautetta pyöräalan ammatti- laisilta. Olisi kuitenkin ollut vielä mielekkäämpää tehdä suunnitelmaa yhdessä yrittäjän kanssa. Nyt suunnittelutyö oli pitkälti ennakoivaa ja osittain arvailujen varassa, Tutkimustyöni tulokset osoittivat, että jokaisella pyöräkorjausyrittä- jällä on omat toimintatapansa, jotka tietenkin vaikuttavat tilojen käytön suun- nitteluun.

Itse olen tyytyväinen suunnitelmaani. Tavoitteenani oli paitsi toimivan Pyö- räkeskuksen suunnittelu, myös Malmin vanhan aseman uuden käytön suun- nittelu siten, että rakennus saa arvoisensa puitteet. Sisätiloja ei ole tarkoitus entisöidä: tavoitteenani oli suunnitelmien tekeminen vanhaa kunnioittaen ja rakennuksen henkeä mukaillen. Vaikka sisustuksen toteutus ei ole vielä ta- pahtunut, voin olla suunnitelmaani tyytyväinen. Koen onnistuneeni tavoitteis- sani. Myös asiakkaalta saamani palaute on ollut myönteistä. Toivon, että tilojen saattaminen suunnitelmien mukaiseen käyttökuntoon onnistuu ja Pyöräkeskus pääsee kukoistamaan.

Työni on siis oikeastaan vasta alku. Asiakkaalta saamani palautteen myötä tästä on hyvä jatkaa.

LÄHTEET

- 1 Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto. *Pyöräilyn edistämisohjelma 2014*.
http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/los_2014-4.pdf
- 2 Helsingin kaupunki, Liikennesuunnitteluosasto
<http://www.hel.fi/www/Helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/pyoraily-ja-kavely/pyorailyn-edistaminen/>
- 3 Helsingin kaupungin liikennelaitos
<http://www.hel.fi/www/hkl/fi/pyoralla/kaupunkipyorat/>
- 4 Koivusalo Tiina. *Pyöräilypalveluiden brändäys Helsingissä*. Taiteen maisterin opinnäytetyö. Aalto-yliopiston taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu. 2013.
http://www.hel.fi/static/hkl/tutkimukset/HKL_Pyorailypalveluiden_brandays_Helsingissa.pdf
- 5 Keränen Päivi. *Liikkuvan arjen designia*. Teoksessa Kohti pyöräilevää pääkaupunkiseutua. Toim. Päivi Keränen, Metropolia Ammattikorkeakoulu 2013.
- 6 Liikkuvan arjen design
lad.metropolia.fi
- 7 Tikkanen Saana. *Pyöräkeskusraportti. Pyöräkeskus 1.0. Tarkennettu palvelukonsepti ja pyöräkatosten yleissuunnitelma 8.3.2012*
http://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/pyoraily/pyorakeskus_raportti_08032012.pdf
- 8 Suomalainen, Veera. 2013. *Malmin pyöräkeskus. Raportti kesän 2013 projektista*
https://wiki.metropolia.fi/download/attachments/81855698/Malmin+pyorakeskus+-raportti_30.8.2013.pdf
- 9 Tikkanen, Saana. 2011. *Pyöräkeskuksen suunnittelu palvelukonseptina*. Taiteen kandidaattityö.
http://www.hel2.fi/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/pyoraily/pyorakeskus_raportti.Pdf
- 10 Kaupunkisuunnitteluvirasto 2012. *Tarkennettu palvelukonsepti ja pyöräkatosten yleissuunnitelma*.
- 11 Metropolia AMK. Kampin pyöräkeskus 1.0. Käyttäjätutkimus. 20.9.2012.
- 12 Liikkuvan arjen design
http://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/pyoraily/pyorakeskus_raportti_08032012.pdf
- 13 Ainoa & Keränen 2013: *Innovaatioprojektit osana Liikkuvan arjen Designia*.
- 14 Valanto, Sirkka. *Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920*. Helsinki : Museovirasto, 1982. Sivu 72.
- 15 Iltanen, Jussi. *Radan varrella : Suomen rautatieliikennepaikat*. Kartta keskus 2009. Sivu 52.
- 16 Valanto, Sirkka. *Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920*. Helsinki : Museovirasto, 1982. Sivu 69.
- 17 Metropolia AMK. *Sisustusarkkitehtuurin koulutusohjelma*. Mittausleirin työkirja 2013.
- 18 Museovirasto
http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=5053
- 19 Rautatiehallitus. *Valtionrautatiet 1914–1937*. Helsinki: Rautatiehallitus, 1937. s. 390.
- 20 Helsingin kaupunginosayhdistykset ry: helka.net
<http://helka.net/rakennukset-kertovat-nettiversio/2284-4-1920-luvun-klassismi-paluu-pelkistykseen-ja-symmetriaan>
- 21 Perinnemestari.fi
<http://www.perinnemestari.fi/?id=65&id2=84>
- 22 Strengell, Gustaf. *Koti taideluomana: esitys sisustustaiteen alkuperusteista*. Otava. Helsinki 1923.
- 23 Restauroidikilta: [restauroidi.net](http://www.restauroidi.net)
<http://www.restauroidi.net/modules.php?name=Content&op=showpage&pid=20>
- 24 Restauroidikilta: [restauroidi.net](http://www.restauroidi.net)
<http://www.restauroidi.net/modules.php?name=Content&op=showpage&pid=21>

- 25 Standertskjöld, Elina. *Arkkitehtuurimme vuosikymmenet 1900–1920*. Suomen rakennustaiteen museo, Rakennustietosäätiö RTS. Rakennustieto Oy. Hämeenlinna 2006. Sivut 38, 118, 123.
- 26 Rakennusperintö.fi
http://www.rakennusperinto.fi/kulttuuriymparisto/artikkelit/fi_FI/asuin_kerrostalot2/
- 27 Peltonen, Jarno & Peltonen, Kaarina. teoksessa Suomen antiikkiesineet ju gendista modernismiin. Toim. Kokki&co. WSOY Porvoo 2006. S. 134–135
- 28 Standertskjöld, Elina. *Arkkitehtuurimme vuosikymmenet 1900–1920*. Suomen rakennustaiteen museo, Rakennustietosäätiö RTS. Rakennustieto Oy. Hämeenlinna 2006. Sivu 116.
- 29 Standertskjöld, Elina. *Arkkitehtuurimme vuosikymmenet 1900–1920*. Suomen rakennustaiteen museo, Rakennustietosäätiö RTS. Rakennustieto Oy. Hämeenlinna 2006. Sivu 149.
- 30 Huusko, Annakaisa & Järveläinen, Pekka. *Muotoilun aarteet. Suomalaisia va laisimia*. WSOY, Helsinki. 2012. Sivu 14.
- 31 Huusko, Annakaisa&Järveläinen, Pekka. *Muotoilun aarteet. Suomalaisia va laisimia*. WSOY, Helsinki. 2012. Sivut 15–16.
- 32 Helsingin kaupungin tietokeskus 2011. Helsinki alueittain.
http://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/11_03_30_Tilasto_hki_alueittain_2011_Tikkanen.pdf
- 33 Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
www.hel.fi
- 34 Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto; yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:21. Mahdollisuuksien Malmi.
http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-21.pdf
- 35 Lähiöprojekti.hel.fi
- 36 Lähiöprojekti: Sivistys on siistiä. Lähiöprojektin toimintakertomus 2013.
http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/julk_2014-3.pdf
- 37 Pyöräpaja
<http://pyorapaja.info>
- 38 Helsingin yliopiston pyöräilyseura Prologi
<http://prologi.fi>
- 39 Bikepoli
<http://www.bikepoli.fi/blog/>
- 40 Linnan Pyöräverstas Oy
<http://www.linnanpyoraverstas.fi>
- 41 Vaismaa Kalle, Rantala Tuuli, Karhula Kaisa, Luukkonen Terhi, Metsäpuro Pasi & Mäntynen Jorma. *Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen Suomessa : toimintapidesuosi tuksia kaupungeille*. Tampere : Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, 2011.
- 42 Bicycle Innovation Lab
<http://www.bicycleinnovationlab.dk/>
- 43 Lock7
<http://www.lock-7.com>
- 44 Look Mum no hands
<http://www.lookmumnohands.com>
- 45 Ronde
<http://rondebike.com>
- 46 The Cycle Hub
<http://www.thecyclehub.org/>
- 47 Bike Kitchen
<http://www.bikekitchen.net>
- 48 Aro 27
<http://www.aro27.com.br>
- 49 Velocity Café
<http://velocitylove.co.uk>
- 50 Pyöräkeskus
<http://www.pyorakeskus.info>
- 51 Marko Kokkonen. Suullinen tiedonanto lokakuussa 2014.
- 52 Fillari–fiilari
<https://www.facebook.com/fillarifiilari/timeline>
- 53 Rantanen Oula–Heikki. Suullinen tiedonanto 2014.
- 54 Pyörämiehet: <http://pyoramiehet.fi>

- 55 Pitkänen Antero. Suullinen tiedonanto 2014.
- 56 Helsingin Polkupyöräilijät
<https://www.hepo.fi>
- 57 Kinnunen Matti, sähköpostiviesti 2014.
- 58 Helsingin Polkupyöräilijät, facebook-keskustelu 2014.
- 59 Kaupunkiverstas <http://www.kaupunkiverstas.fi>
- 60 Helsingin kaupungin kirjasto [http://www.helmet.fi/fi-FI/Tapahtumat_ja_vinkit/Uutispalat/Kalasadamaan_avataan_konttikirjasto\(46519\)](http://www.helmet.fi/fi-FI/Tapahtumat_ja_vinkit/Uutispalat/Kalasadamaan_avataan_konttikirjasto(46519))
- 61 Hyvärilä, Jussi 2014. Sähköpostin liite, asiakirja.

KUVAT

1. Kahvilasuunnitelma Korjausrakentamisen kurssille. Mallinnos Hanna Lehtonen
2. Pyöräverstassuunnitelma Korjausrakentamisen kurssille. Mallinnos Hanna Lehtonen
3. Malmin vanha rautatieasema. Kuva Anne Riikonen
4. Helsingin pyöräpalveluiden logo.
5. Baana. Kuva Vladimir Pohtokari
<http://www.uuttahelsinkia.fi/fi/lansisatama/perustietoa/kysymyksia-ja-vastauksia-jatkasaaresta>
6. Kampin Pyöräkeskus. Pyöräkeskuslogo. Kuva SariS
<http://www.lily.fi/blogit/talo42/pyorakeskus-10>
7. Kampin Pyöräkeskus, verstaskontti. Kuva Hanna Lehtonen
8. Kampin Pyöräkeskus. Kuva www.hel.fi
9. Fiilistelyä Malmin vanhalla asemalla, mittausleirillä. Kuva Janne Lappalainen.
10. Liikkuvan Arjen Design; Pyöräkeskus. Kuvitus Pomeliina Puumala
<http://muotoilu.metropolia.fi/projektit/>
11. Liikkuvan Arjen Design. Kuvitus Pomeliina Puumala
<http://muotoilu.metropolia.fi/projektit/>
12. Malmin vanha asema talvella 2013. Kuva Anne Riikonen.
13. Malmin vanha asema. Kuva Anne Riikonen.
14. Malmin rautatieaseman suunnitelmapiirroksiset Thure Hellström 1932.
15. Malmin rautatieaseman suunnitelmapiirroksiset, pääkerroksen pohjakuva. Thure Hellström 1932.
16. Malmin rautatieasema 1940-luvulla. Kuva Helsingin kaupunginmuseon arkisto.
17. Malmin rautatieasema vuonna 1965, ennen radan sähköistystä. Kuva Pekka Viitamäki.
<http://vaunut.org/kuva/51069>
18. Malmin rautatieasema vuonna 1962. Kuva Grünberg Constantin, Helsingin kaupunginmuseon arkisto
19. Malmin rautatieaseman suunnittelupiirroksista; Thure Hellström 1932.
20. Malmin rautatieasema 13.3.1971, radan sähköistyksen jälkeen. Kuva Jorma Rauhala.
<http://vaunut.org/kuva/31880>
21. Malmin rautatieasema elokuussa 1972. Kuva Tapio Keränen.
<http://vaunut.org/kuva/79604?liikp1=1023>
22. Asemarakennusta maalataan 1982. Kuva Taneli Eskola
<http://www.virka.fi/fi/galleria/verkkonayttelyt/muutosten-malmi/rautatie>
23. Kesäpäivä rautatieasemalla 1982. Kuva Taneli Eskola
<http://www.virka.fi/fi/galleria/verkkonayttelyt/muutosten-malmi/rautatie>
24. Malmin asemaseutu vuonna 1983. Kuva VR Lähiliikenteen arkisto; Lähiliikenne ilmakuvissa.
<http://vaunut.org/kuva/46384?liikp1=1023>
25. Malmin asemaseutu vuonna 2015.
Kuvakaappaus bing.com/maps
26. Malmin asema 1930-luvulla. Mallinnos Hanna Lehtonen
27. Malmin asema 1930-luvulla. Mallinnos Hanna Lehtonen
28. Malmin asema 1990-luvulla. Mallinnos Hanna Lehtonen
29. Malmin aseman julkisivu 2014. Mallinnos Hanna Lehtonen ja Reeta Cagnani
30. Malmin aseman julkisivu 2014. Kuva Anne Riikonen
31. Malmin aseman julkisivu 2014. Kuva Anne Riikonen
32. Malmin aseman sisätilat 2014. Kuva Anne Riikonen
33. Malmin aseman sisätilat 2014. Kuva Anne Riikonen
34. Malmin aseman sisätilat 2014. Kuva Hanna Lehtonen
35. Malmin aseman julkisivu korjauksen ja maalauksen jälkeen. Kuva Hanna Lehtonen
36. Malmin aseman julkisivu 2014. Kuva Hanna Lehtonen
37. Malmin aseman julkisivu 2014. Kuva Hanna Lehtonen
38. Malmin aseman julkisivu 2015, ulko-oven korjauksen jälkeen.

39. Aseman laiturille johtava portaikko. Kuva Hanna Lehtonen
40. Asemahallin seinän rappausta ja maalikerroksia. Kuva Hanna Lehtonen
41. Aseman vihkiäiset 1933. Tilaisuudessa olivat läsnä Malmin ratapiirin rautatieläiset ja Rautatiehallituksen adustajat. Kuva Helsingin kaupungin museon arkisto
- 42, 43, 44. Asemarakennuksen alkuperäisiä väliovia välikerroksen sosiaaliloissa. Kuva Hanna Lehtonen
45. Asemahallin kattolista. Kuva Hanna Lehtonen
46. Junanlähettäjä Malmin asemalla 1950-luvun alussa. Kuva Heikki Laajakorpi.
<http://vaunut.org/kuva/89155?t=junanl%25C3%25A4hett%25C3%25A4j%25C3%25A4>
- 47 ja 48. 1930-luvulla tyypillinen valaisin. Kuva Helsingin kaupungin museon arkisto
49. Aseman vihkiäiset 1933. Tilaisuudessa olivat läsnä Malmin ratapiirin rautatieläiset ja Rautatiehallituksen adustajat. Kuva Helsingin kaupungin museon arkisto
50. Helsingin rautatieaseman vanha lipunmyynti 1950–1959. Suomen Rautatiemuseon kokelmista.
50. Tampereen rautatieaseman odotushalli vuodelta 1936. Sunnittelijat Eero Seppälä, Otto Flodin. Kuva Foto Roos. Suomen Rautatiemuseon kokelmista.
51. Turun rautatieaseman lipunmyynti ja odotushalli. Rakennus valmistui vuonna 1940, suunnittelijoina Martti Välikangas ja Väinö Vähäkallio. Kuva Olavi Karasjoki. Suomen Rautatiemuseon kokelmista.
52. Riihimäen aseman toimistohalli 1930-luvulla. Kuva Foto Roos. Suomen Rautatiemuseon kokelmista.
53. Huopalahden rautatieaseman lipunmyyntitoimistossa asiakkaita lippuluukulla 1958. Suomen Rautatiemuseon kokelmista.
54. Oulunkylän rautatieaseman uusi lipunmyynti- ja tavaratoimisto 1958. Suomen Rautatiemuseon kokelmista.
55. Kuopion rautatieaseman kahvila vuodelta 1934. Rakennuksen suunnittelijana Thure Hellström. Suomen Rautatiemuseon kokelmista.
56. Helsingin rautatieaseman kahvila 1948. Kuva Sakari Laipio. Suomen Rautatiemuseon kokelmista.
57. Riihimäen rautatieaseman kahvila. Rakennus valmistui vuonna 1935, suunnittelijana Thure Hellström. Kuva Foto Roos 1937. Suomen Rautatiemuseon kokelmista.
58. Helsingin rautatieaseman vanha lipunmyynti 1950–1959. Suomen Rautatiemuseon kokelmista.
59. Malmin seudun palvelut. Helsingin kaupungin tietokeskuksen julkaisu.
http://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/11_03_30_Tilasto_hki_alueitain_2011_Tikkanen.pdf
60. Visiokuva Malmin Kirkonkyläntien uudesta asiointikadusta. Kuva SKV/Kristian Kere.
http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-21.pdf
61. Visiokuva Malmin Kirkonkyläntien uudesta asiointikadusta. Kuva SKV/Kristian Kere.
http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-21.pdf
62. Linnan Pyöräverstas Hämeenlinnassa.
<http://www.linnanpyoraverstas.fi/kahvila>
63. Linnan Pyöräverstaan kahvila.
https://fbcdn-sphotos-f-a.akamaihd.net/hphotos-ak-xpf1/t31.0-8/c0.218.851.315/p851x315/739893_468337746567507_414364688_o.jpg
64. Bicycle Library, Kööpenhamina.
http://www.confluence-denver.com/galleries/Features/2013/Issue_21/bicycle-library-1.jpg
65. Kööpenhaminan kevyen liikenteen silta.
<http://getbritaincycling.net/wp-content/uploads/2014/10/Copenhagen-cycle-route.jpg>
66. Kööpenhaminan kevyen liikenteen väylä.
<http://pinetribe.com/wp-content/uploads/2013/11/copenhagen-bike-lane.jpeg>
67. Lock7-pyöräkahvila Lontoossa.
<http://d2eewzuym0h1es.cloudfront.net/assets/dummy/home-big-8022e3d0f048b10467c187363d83f5ca.jpg>
68. Look Mum no hands-pyöräkahvila Lontoossa.
https://internationalvisual.files.wordpress.com/2011/01/img_9160_1.jpg
69. Ronde, Edinburgh.
https://30daysofcoffee.files.wordpress.com/2013/08/996845_471690739582991_2089167953_n.jpg
70. Ronde, Edinburgh.
<http://static1.squarespace.com/static/5321d19de4b09cb9451fd983/54f0885fe4b0387b1c1e9212/54f08aa0e4b017f5a82e8cc1/1425050279248/ronde47.jpg>
71. Cycle Hub, Newcastle.
<https://pbs.twimg.com/media/B2TalmWlcAAPiP6.jpg:large>
72. Cycle Hub kahvila, Newcastle.
<http://www.4130.co.uk/thedarkroom/wp-content/uploads/2012/05/91.jpg>
73. Bike Kitchen, Lontoo.
<http://www.cyclelove.net/wp-content/uploads/2012/04/lbk-8-748x748.jpg>

74. Aro 27 Bike Café, Brasilia.
<http://identitydesigned.com/images/serifaria/aro-27-bike-cafe-02.jpg>
75. Aro 27 Bike Café, Brasilia.
https://lh6.googleusercontent.com/-4cJIPGgiK_Y/VCrpvz0iPLI/AAAAAAAAAU/5N82O0TBkdw/w900-h598-no/Aro-27_8.jpg
76. Velocity Cafe, Inverness.
<http://i.guim.co.uk/static/w-620/h--/q-95/sys-images/Travel/Pix/pictures/2014/3/12/1394629343811/Velocity-Cafe-008.jpg>
77. Velocity Cafe, Inverness.
<http://static1.squarespace.com/static/5059e7c484aedc3de7286420/t/534f9556e4b0a74166d7052b/1397724503967/?format=500w>
78. Velocity Cafe, Inverness.
<http://static1.squarespace.com/static/5059e7c484aedc3de7286420/t/50985342e4b07a4c81aee9fa/1352160074510/Screen+Shot+2012-11-05+at+23.58.29.png>
79. Pyörähuolto Pyörämiehet, Helsinki
http://pyoramiehet.fi/wp-content/uploads/2014/11/IMG_8659.jpg
80. Malmin asema, pääkerroksen pohjakuva 2014, ennen korjauksia.
81. Malmin asema, pääkerroksen pohjakuva, muutossuunnitelma
82. Malmin asema, pääkerroksen pohjakuva, tilaohjelma.
83. Malmin asema, Pyöräkeskuksen toiminnot.
84. Pyöräverstas.
85. Pyöräverstas.
86. Pyöräverstas.
87. Pyöräverstas, pohjakuva.
88. Pyöräverstas, kaapisto ja varasto. Leikkauskuva
89. Pyöräverstas. Valaisimet: Tingest/Konduktören.
90. Imuvarsi.
http://www.painepiste.fi/images/Kohdepoisto_putkimalli.jpg
91. Pyörähuoltoteline.
Parktool.com
92. Työkaluvaunu
http://www.tooloutlet.fi/product_pictures/big/Työkaluvaunu+ilman+työkaluja+Boxo+285-7071-3944.jpg
93. Malmin vanha asema, patterit ikkunoiden alla.
94. Malmin vanha asema, patterit ikkunoiden alla.
95. Pyöräverstas, ikkunapenkki pattereiden suojana.
96. Pattereiden sijoitus pohjakuvassa sekä leikkauksissa.
97. Pyöräpesula.
98. Pyöräpesula, vaihtoehto 1.
99. Pyöräpesula, vaihtoehto 2.
100. Pyöräpesula, vaihtoehto 3.
<http://www.chemfree.com>
101. Pyöräpesula, vaihtoehto 3.
<http://www.chemfree.com>
102. Seinäteline pyörille.
<http://i.ebayimg.com/images/i/171241016457-0-1/s-l1000.jpg>
103. Pyöränsäilytysne mitoitus, RT-kortti.
104. Oleskelutila.
105. Oleskelutila ja myyntitiski.
106. Näkymä kahvilaan.
107. Oleskelutila, pohjakuva.
108. Kollaasi Artekin tuoleista.
artek.fi
109. Tuoli 50, Isku
isku.fi
110. Koulutuoleja.
roomage.fi
111. Koulutuoleja.
roomage.fi
112. Kollaasi tuoleista.
113. Kahvilan myyntitiski.
114. Kahvila, pohjakuva.
115. Näkymä kahvilaan.
116. Asiakaspalvelutiski pohjakuva ja leikkaukset.

117. Keittiön työtila, vaihtoehto 1. pohjakuva ja leikkaukset.
118. Keittiön työtila, vaihtoehto 2. pohjakuva ja leikkaukset.
119. Kahvilan asiakaspaikat, pohjakuva.
120. Näkymä kahvilaan.
121. WC-tilat, pohjakuva.
122. WC-allas.
123. WC miehet, leikkaukset.
124. WC naiset, leikkaukset.
125. WC liikuntaesteiset, leikkaukset.
126. Henkilökunnan sosiaalitila, leikkaukset.
127. Valaistussuunnitelma.
128. Valaisin Glasshütte Limburg.
129. Valaisin Tingest: Konduktören.
130. Valaisin Glasshütte Limburg.
131. Valaisin Glasshütte Limburg.
132. Sähkösuunnitelma.
133. Akustiikkasuunnitelma.
134. Betonilattia.
135. Tammi.
136. Bolon: Ethnic Akka-matto.
137. Tikkurilan värikarttoja.
tikkurila.fi
- 138, 139, 140, 141. Ulkomainoksia.
Versaali.fi
142. Roskakatos ja sijoituskuva. Jussi Hyvärilä.