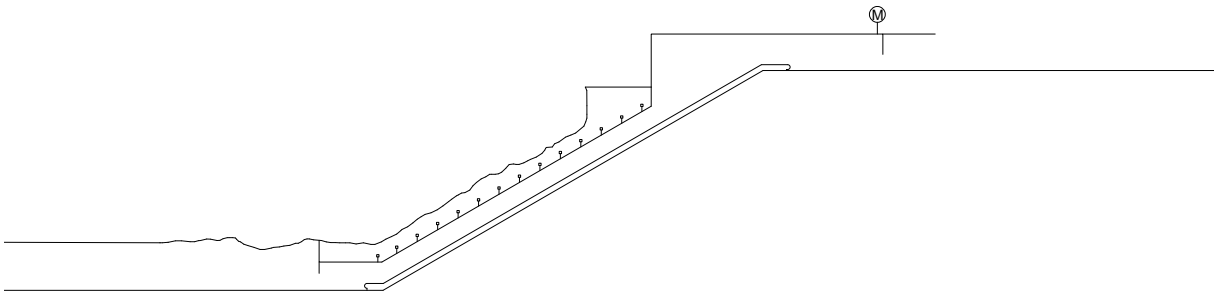
AALTO-YLIOPISTO
Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu
Arkkitehtuurin koulutusohjelma

Paikkasidonnaisuus metroasemien arkkitehtuurissa.
Tutkimus Helsingin länsimetron asemien sisäänkäyntitiloista.

Kandidaatintyö

29.11.2023



Ivan Korhonen

Aalto-yliopisto
Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu

Aalto-yliopisto, PL 11000, 00076 AALTO
www.aalto.fi

Tekniikan kandidaatin opinnäytteen tiivistelmä

Tekijä Ivan Korhonen

Työn nimi Paikkasidonnaisuus metroasemien arkkitehtuurissa. Tutkimus Helsingin länsimetron asemien sisäänkäyntitiloista.

Laitos Arkkitehtuurin laitos

Koulutusohjelma Tekniikan kandidaatti, Arkkitehtuuri

Vastuuopettaja Özlem Özer-Kemppainen

Ohjaaja Tuomas Siitonen

Vuosi 2023 **Sivumäärä** 27 **Kieli** Suomi

Tiivistelmä

Metroasemat toimivat tärkeinä liikennesolmuina, joita ohittaa päivittäin lukuisia matkustajia. Suuren kävijämäärän takia metroasemarakennuksen toimivuus edellyttää luotettavuutta ja siksi sisäänkäynnin suunnittelua ohjaa yleensä käytännöllisyys ja systemaattisia ratkaisumalleja, jolloin paikkasidonnaisuus ja omaperäisyys jäävät toissijaisiksi. Tämän kandidaatintyön tutkimuksen kohteena on metroasemarakennukset ja niiden merkitys kaupunkilaisen arjessa läpikulku- ja oleskelupaikkana, paikallisena maamerkkinä, alueellisen identiteetin näytöksenä ja muovaajana. Tarkoituksena on tutkia, mitä lisäarvoa asemarakennukset voivat tarjota kävijöilleen ja alueelleen.

Työssä käsitellään metroasemarakennuksen tiloja kahdesta näkökulmasta: fenomenologinen ja sosiaalinen. Näkökulmia käsitellään teoriapohjaisesti käyttäen aiheellista kirjallisuutta. Teoriaa sovelletaan kahden metroasemakohdetta analyysissa kahden näkökulmien pohjalta.

Nykypäivän kaupunkielämässä ja kaupunkiympäristössä metroasemien käytännöllinen merkitys metroasemalaiturin ja katutason välisenä siirtymätilana on suuri. Metroasemien sisäänkäynnin ympärillä olevat ulko- ja sisätilan väliin jäävät tilat toimivat tärkeinä pysähtymis- ja kohtaamispaikkoina kaupunkilaisen arjessa. Lippuhallit ja erityisesti metroasemien paviljongit ovat tyhjänoloisia, ja niitä voi käyttää tiivistyvässä kaupunkiympäristössä monipuolisempi. Rullaporraskuilu on kokemuksellisesti erittäin rikastuttava ja ainutlaatuinen tila, jolla on todella paljon käyttämätöntä potentiaalia varsinkin ajallisessa ulottuvuudessa. Alueellisena maamerkkinä metroasemarakennus voi toimia paikallisten arvojen näytöksenä ja vahvistaa paikallista identiteettiä. Kuitenkin, jos metroaseman olemus ei ole sopusoinnussa ympäröivän alueen arvojen kanssa, se saattaa häiritä paikallista harmoniaa. Kävijöiden assosiaatiot metroasemien kanssa vaikuttavat heidän käsitykseensä paikallisesta identiteetistä ja voivat muokata sitä tavalla, joka joko tukee tai haastaa paikallisia arvoja.

Avainsanat metroasema, paikkasidonnaisuus, sisäänkäynti, kokemus, siirtymätila

Sisällysluettelo

1. Johdanto **1**

2. Tilan teoria **3**
   - 2.1. Tilan määritelmä **4**
   - 2.2. Tilasta toiseen siirtyminen **5**

3. Metroaseman tilat **7**
   - 3.1. Junalaituri **8**
   - 3.2. Liukuportaat, liukuporraskuilu **9**
   - 3.3. Sisäänkäyntirakennus, paviljonki vai osa rakennusta? **10**
   - 3.4. Rakennuksen ympärillä oleva oleskelutila **11**

4. Esimerkkikohteet **12**
   - 4.1. Soukan Metroasema **13**
   - 4.2. Koivusaaren Metroasema **14**

5. Metroasemarakennuksen sisäänkäynnin ulottuvuudet **15**
   - 5.1. Liikkuva tila **16**
   - 5.2. Liikkuva katse **17**
   - 5.3 Asemarakennuksen monipuolinen käyttö **19**
   - 5.4. Metroaseman rajat **19**

6. Metroasemien paikkasidonnaisuus **21**
   - 6.1 Paikallisten arvojen näytös **22**
   - 6.2. Identiteetin muovaaja **23**

7. Johtopäätökset **24**

8. Lähdeluettelo **25**

1. Johdanto

Metroasemalle nouseminen on monille kaupunkilaisille arkipäiväinen tapahtuma, hetkellinen osa kiireistä arkea. Omien havaintojeni mukaan pyrin aina ohittamaan sisäänkäyntirakennuksen nopeasti kiinnittämättä huomiota sen muotoiluun, jotta en hidastaisi muita matkustajia. Matka katutasolta laiturille on usein suoraviivaista, joten arkkitehtuurin nauttiminen jää toissijaiseksi, vaikka nimenomaan sisääntulolla on suuri potentiaali luoda vahva ja mieleenpainuva arkkitehtoninen kokemus. Aseman sisäänkäynti on se kohta, jossa liikenteen ja kaupunkien taloudelliset ja sosiaaliset ulottuvuudet kohtaavat (Edwards, 1997, s. 4). Suuri matkustajakapasiteetti edellyttää luotettavaa toimivuutta, ja siksi sisäänkäynnin suunnittelua ohjaa yleensä käytännöllisyys ja systemaattisia ratkaisumalleja, jolloin paikkasidonnaisuus ja omaperäisyys jäävät toissijaisiksi.

Koska metroasemat toimivat tärkeinä liikennesolmuina, metroasemien ympäristö on yleensä hyvin kehittynyt, siellä on tiheästi liike-, asunto- ja julkisia tiloja, mikä tekee alueista elinvoimaisia ja houkuttelee paljon ihmistoimintaa. Näistä syistä mainitsemme usein metroasemia päivittäisessä keskustelussamme viittaessa paikkojen sijainteihin, kuten esimerkiksi “Asun lähellä tätä asemaa” (Kang, ym., 2022). Tässä korostuu metroasemien merkitys alueellisina maamerkkeinä. Voi väittää, että metroaseman tulisi heijastaa sen palvelevan naapuruston luonteen piirteitä niin, että maan alla olevan arkkitehtuurin luonne vastaa maanpäällistä arkkitehtuuria (Edwards, 1997, s. 45). Asemalaiturit kohti maanpintaa haaroittuvine kulkuyhteyksineen määrittävät metron käytön kokemusta (Lindgren, 2022). Valitettavasti metroaseman sisääntulo on yleensä suunniteltu mahdollisimman nopeaksi, minkä takia kosketus paikalliseen identiteettiin jää lyhytkestoiseksi ja arkkitehtoninen kokemus jää yksipuoliseksi. Näen ristiriidan asemarakennuksen merkityksellisyyden ja pyrkimyksen nopeuttaa siirtymän katutasolta laiturille johtaen heikennettyyn vuorovaikutuksen kävijän kanssa ongelmallisena.

Tässä kandidaatintyössä tutkin metroasemien sisäänkäyntirakennusten ja laiturille johtavien siirtymätilojen merkitystä. Tarkastelen katutasolta laiturille johtavan reitin fenomenologiaa tutkimalla sisäänkäynnin fyysisiä ja kokemuksellisia rajoja. Tarkoituksena on tutkia mitä kokemuksellista ja käytännöllistä lisäarvoa asemarakennuksen sisäänpääsytilat voivat tarjota kävijöilleen. Työ keskittyy erityisesti tutkimaan sitä, miten metroasemien ominainen dynaamisuus vaikuttaa arkkitehtuurin kokemiseen ja paikan kaupungissa hahmottamiseen. Pyrin tunnistamaan keinoja, joiden avulla sisäänkäyntirakennuksen ajallista ulottuvuutta voi hyödyntää luodakseen merkityksellisempää ja monikäyttöisempää ja täten kestävämpää arkkitehtuuria ja myös inhimillisempää kaupunkia.

Haluan selvittää, miten asemarakennus auttaa muodostamaan vahvaa alueellista identiteettiä tai päinvastoin rikkoo paikallista kaupunkikuvaa. Kevin Lynch totesi teoksessaan The Image of the City (Lynch, 1960), ihmiset vuorovaikuttavat kaupunkiympäristön kanssa, eli ottavat vastaan tietoa kaupungista ja alueesta muodostaen mentaalikuvia kaupungista viiden elementtityypin avulla: polut, reunat, solmut, alueet ja maamerkit. Metroasemarakennus täyttää kaikki viisi kriteeriä; asemarakennus on polku liikennejärjestelmään ja katutason ja junaliikenteen välinen reuna, liikenteellinen ja ihmistoiminnan solmukohta, metroasemaympäristö on alue ja sisäänkäyntirakennus on paikallinen maamerkki. Tarkastelen metroasemia kognitiivisina paikkoina, jotka ovat erittäin tehokkaita paikallisen identiteetin, kaupunkialueen ilmeen ja kävijöiden vuorovaikutuksen välittäjiä. Pyrin selvittämään, miten tämä vuorovaikutus tapahtuu metroaseman sisäänkäynnin kohdalla ja yritän tunnistamaan keinoja, jotka edesauttavat tässä vuoropuhelussa.

Tutkimusmenetelmät kandidaatintyössä ovat kirjallisuuskatsaus ja kohdeanalyysi. Kirjallisuutta on tarkoitus soveltaa Helsingin länsimetron Soukan ja Koivusaaren metroaseman case-study tyyppisessä analyysissä.

Tämän kandidaatintyön tutkimuskysymys on seuraava:
Metroaseman merkitys kaupunkilaisen arjessa läpikulku- ja oleskelupaikkana, paikallisena maamerkkinä, alueellisen identiteetin näytöksenä ja muovaajana.

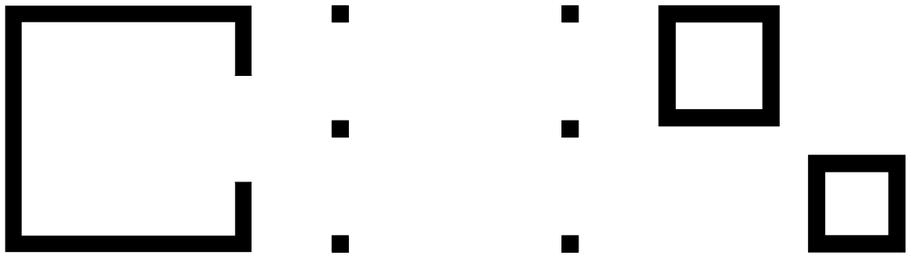
Seuraavassa luvussa 2 tulen määrittämän tässä työssä käyttämäni käsitteistöä liittyen tilan luonteeseen. Luvussa 3 luokittelen sisäänkäyntirakennusten osia ja tiloja. Luvussa 4 lyhyesti esittelen kohdeanalyysin kohteet. Luvussa 5 käsittelen kohdeanalyysin sisäänkäyntirakennusten kokemuksellisuutta ja pohdin asemarakennusten fenomenologiaa yleisesti. Luvussa 6 tutkin metroasemarakennusten paikkasidonnaisuutta sekä pohdin ratkaisuja, joita voi hyödyntää metrosisäänkäynnin suunnittelussa. Luku 7 kokoaa työni johtopäätökset. Luvussa 7 pohdin myös metroasemien monipuolista käyttöä.

2. Tilan teoria

Luonteeltaan metroasema on siirtymätila, jonka olemus on vahvasti sidottu siihen, että kävijä siirtyy paikasta toiseen. Laiturille saapuminen ei kuitenkaan koskaan ole äkillistä vaan tapahtuu aina tietynlaisen tilasarjan kautta. Tämän vuoksi tilan määrittely on erityisen tärkeää sisääntulokokemuksen ja metroasemarakennuksen ymmärtämisen kannalta.

2.1. Tilan määritelmä

Tilan käsittämiseen liittyy vahvasti fyysisiä rajoja. Arkikielessä puhuttaessa “tilasta” yleensä viitataan esimerkiksi seinillä rajattuun alueeseen. Christopher Ching tuo esiin kirjassaan “Architecture: Form, Space & Order” (Ching, 2007, s. 139) arkkitehtonisten elementtien morfologiaa käsitellessään, että tilaa ei voida täysin ymmärtää ilman sen fyysisten kulmien ja rajojen määrittelyä. Arkkitehtonisen tilan määrittely usein kuitenkin lähtee sen toiminnasta. Tilan ei-fyysinen ulottuvuus tulee esiin jo siinä, kuinka ulko- ja sisätilat erotellaan niiden käyttötarkoituksen perusteella. Arkkitehtoninen tila syntyy vasta silloin kun sille annetaan inhimillinen ulottuvuus ja se on ihmisten koetettavissa. (Ching, 2007.)



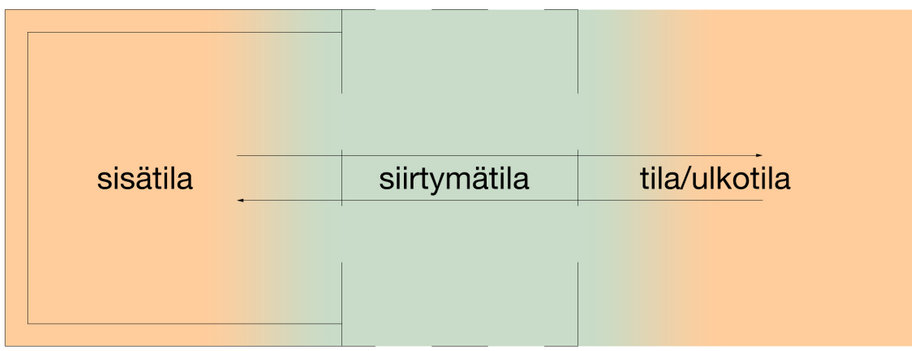
Kuva 1, (vasemmalta oikealle) Seinien rajaama tila, pylväiden rajaama tila, negatiivinen tila

Till Boettger (2014) keskustelee teoksessaan “Threshold Spaces: Transitions in Architecture. Analysis and Design Tools” tilasta erityisesti fyysisten rajojen ja tilan kokemuksen yhtymän kautta. Boettger määrittelee tilan ja sen kokemuksen jakautuvan fyysiseen tilaan ja tilakokemukseen. Perusperiaatteena on se, että arkkitehtoninen tila syntyy, kun tilaa rajaavat elementit havaitaan eri aistein. Lisäksi siitä huolimatta, että tila voidaan määritellä tarkoittavan yksinomaan fyysisten elementtien rajaamaa aluetta, nykypäivän tilankäsityksessä tunnistetaan myös käsite **negatiivinen tila** (eng. “Negative Space”). Tämä edustaa esimerkkiä tilasta, joka ei ole fyysisten elementtien rajaama, vaan se on pelkästään kokemuksellinen tila. (Boettger 2014, s. 16.)

2.2. Tilasta toiseen siirtyminen

Tila rakennetun ympäristön kokemuksellisena osana ei voi erottaa muista ympäröivistä tiloista. Lähellä olevat tilat linkittyvät toisiinsa sarjaksi, jonka läpi kuljemme. Tilalla on siis myös dynaaminen ulottuvuus, jonka Ching (2007) kutsuu **reitiksi**. Reitti on aina lineaarinen, eli kaikilla reitillä on aloituspiste, josta se vie kävijät tilasarjan läpi määränpäähänsä. Reitti voi olla ensisijainen organisointitekijä tilasarjalle. Tämän lisäksi reitti voi olla kaareva tai segmentoitu, kulkea toisten reittien ristiin, haarautua tai jopa olla silmukan muotoinen. Merkitystä on myös sillä, missä tilallisessa suhteessa reitti on tiloihin, joita se yhdistää. Reitti voi sivuuttaa tiloja, päättyä tilaan tai kulkea niiden läpi. Todellisuudessa, kuitenkin samassa rakennuksessa esiintyy useita reittien yhdistelmiä, joilla on tietynlainen hierarkia. (Ching 2007, s. 271–282.)

Merkitystä on myös sillä, miten vierekkäiset tilat linkittyvät toisiinsa. Tämä yleensä tapahtuu jonkinlaisen tilaa rajaavan rajapinnan, kuten fyysisen oviaukon tai muun kokemuksellisen rajan, ylittämisen kautta. Boettger (2014) laajentaa tilojen välistä kynnyksen käsitettä perusteellisesti. Boettgerin näkemyksensä mukaan tilojen välissä olevaa tilaa (aukkoa) eli rajapinnan ylittämistä ei tulisi tarkastella pelkästään siirtymäkohtana vaan omana fyysisenä ja kokemuksellisena **välitilana**. Välitila toimii siirtymänä, joka erottaa tilat toisistaan samalla yhdistäen ne toisiinsa. Välitilat toimivat siirtymätiloina, jotka tarjoavat tilallisen esipuheen seuraaville toiminnallisille tiloille. Ilka and Andreas Rubyn mukaan “Sisääntulosta tulee vähemmän tilallinen elementti ja enemmän monimutkainen tilajärjestys. Emme astu sisään tietyssä hetkessä, se on tilallinen ja ajallinen prosessi. Sisäänkäynti ei siis ole enää rajapinta, vaan välitila, joka voi olla sekä julkisivun edessä että takana”. (Boettger, 2014, s. 48).



Kuva 2, Siirtymätilan kaavio

Tässä työssä käytän Chingin (2007) reitin käsitystä yhdistettynä Boettgerin (2014) välitilan käsitykseen. Käsittelen **sisääntuloa kiertotilojen tilasarjana**, jossa tilojen ympärillä on niitä yhdistäviä kokemuksellisia **välitiloja**. Tilasarjan punaisena lankana toimii sitten **reitti,** joka läpäisee kaikki tilat johtaen kävijöitä ulkotilasta laiturille.

Metroaseman sisäänkäynnin tilasarjalla on tämän lisäksi vielä yksi merkittävä ominaisuus. Aseman kävijät ovat lähtökohtaisesti jatkuvassa liikkeessä ja kokevat tila jatkuvasti edeten kohti määränpäätään. Jatkuvan liikkeen tila on voimakkaammillaan liukuporraskuilussa (kts. Luku 3.2), missä pysähtyminen on mahdotonta. Käsittelen jatkuvan liikkeen tilan merkitystä luvussa 5.1.

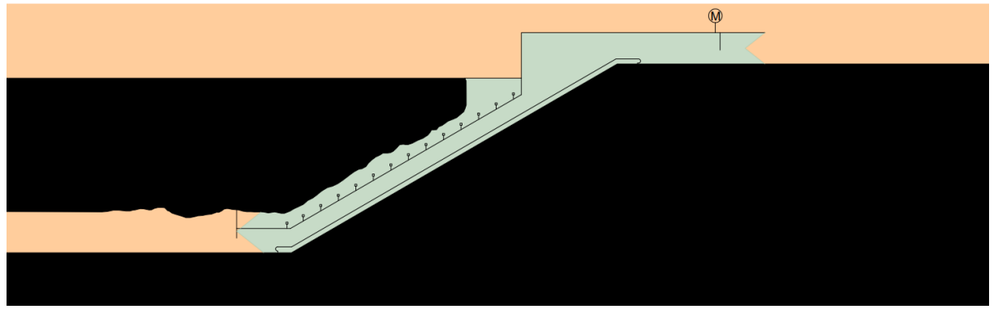
3. Metroaseman tilat

Jotta voimme tarkastella metroasemien sisäänkäyntien merkitystä on ensin luotava yleiskuva niiden ominaispiirteistä, luokiteltava niiden eroavaisuudet ja kehitettävä termistöä kuvaamaan sisäänkäyntirakennusten osia ja tiloja.

3.1. Junalaituri

Junalaituri on metroaseman maanalainen ydin. Laituritila on luonteeltaan pysähtymispaikka eli tilasarjan päätepiste, jossa matkustajat eivät enää ole jatkuvassa liikkeessä. Laiturille päästettyään sisääntulokokemus luonnollisesti päättyy välillisen määränpään saavuttua.

Tässä työssä tutkin jatkuvassa liikkeessä olevan matkustajan kokemusta. Jätän tarkoituksellisesti pois suhteellisen staattisen junalaiturialueen tarkastelua tämän työn ulkopuolelle ja keskityn laiturin ja katutason välisten tilojen tutkimiseen.



Kuva 3, Tämän kndidaation työn tarkasteltavat tilat

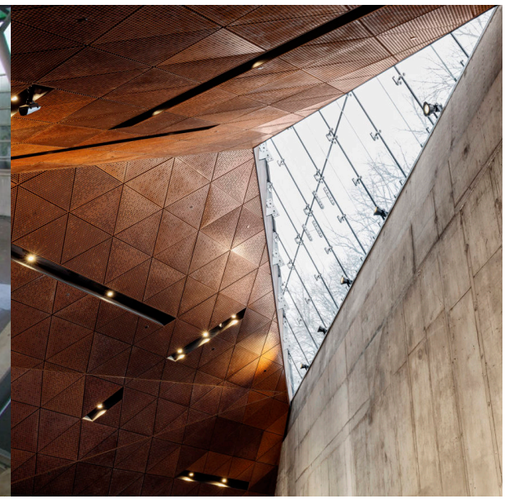
3.2. Liukuportaat ja liukuporraskuilu

Erityisesti Helsingissä jokainen metroasema on uniikki, mutta ne kaikki jakavat tietyt yhteiset toiminnot ja tavoitteet osana laajempaa liikenneverkostoa. Metron luonteen ydin onkin systeeminen, eikä se ole niinkään sidottu asemien arkkitehtuuriin (Lindgren, 2023). Metrojärjestelmän olennainen piirre maan alle laskeutuminen rullaportaita pitkin. Olemassa on myös poikkeustapauksia, kuten maanpäällisiä asemia, jossa laiturille nousu on ylöspäin tai rullaportaat ovat hyvin lyhyitä. Näissä tapauksissa liukuporraskuilu sulautuu osaksi muita tiloja.

Liukuportaiden porraskuilu on omaperäinen tila, jota käytetään mm. mainontaan. Käsittelen mainosten ja kylttien merkitystä luvussa 5.2. Ensisijaisesti tila on kuitenkin suunniteltu siirtämään nopeasti kävijöitä sisäänkäyntirakennuksesta laiturille. Tilan suunnitteluun liittyy suuren kapasiteetin takia lukuisia rakennusopin ja turvallisuuden määräyksiä. Porraskuilu voi olla tiukan käytännöllisyytensä vuoksi varsin riisuttu ja ilmeetön.

Kalteva liukukäytävä on kuitenkin yksi harvemmasta julkisesta tilasta, jonka ei tarvitse olla esteetön. Esteettömyysasiantuntijan Ari Kurppan mukaan liukuporras ja kalteva liukukäytävä ovat merkittävän suurelle ihmisryhmälle käyttökelvottomia (Invalidiliitto.fi). Esteettömyysvaatimuksia taatavia hissejä tulisi ottaa porraskuilun yhdenvertaiseksi osaksi.

Kuva 4, Parilly metroaseman sisäänkäynti



Kuva 5, Aalto-yliopiston metroaseman sisäänkäynti

Lyonin metro on hyvä esimerkki siitä, kuinka voimakkaan vaikutelman ylösnousu voi aiheuttaa (Edwards, 1997). Lyonin metrojärjestelmään kuuluvan Parilly aseman arkkitehdit Jourda and Perraudin onnistuivat tuomaan luonnonvaloa syvemmälle metroasemaan. Laituriin paistava auringonvalo parantaa matkustajien suunnan- ja ajantajua. Luonnonvalolla on myös myönteinen vaikutus kävijöiden hyvinvointiin. (Edwards, 1997 s. 49.) Länsimetron Aalto-yliopiston asemassa luonnonvaloa on hyödynnetty samaan tapaan. Sisäänkäyntirakennuksen lasiseinä avaa näkymän taivaasta rullaportaissa kulkijoille sekä päästää luonnonvaloa tasanteelle.

Vaikuttavaan ilmeen voi saavuttaa pienemmälläkin eleellä. Liukuportailla seistessa kävijällä on hetki hengähtää ja mahdollisuus katsoa ympärille ja nauttia arkkitehtuurista ja pinnoista. Tahtomattakin joutuu tuijottamaan tunnelin kattopintaa. Kattopinnan artikulointi, taikka kuilun muotoa muuttamalla voi tuoda esiin paikallista ilmettä, sekä lisätä kävijän hyvinvointia ja viihtyisyyttä. Käsittelen kävijän henkilökohtaisen kokemuksen merkitystä luvussa 5. Metroaseman kävijän hyvän kokemuksen aikaansaamisen vaikuttavat tekijät, kuten laiturille matkan pituus ja viihtyvyys ovat yhtä insinöörin, kuin suunnittelijan vastuu, jotta tilan täysi potentiaali voisi toteuttaa.

3.3. Sisäänkäyntirakennus, paviljonki vai osa rakennusta?

Samaan laituriin voivat johtaa useampia sisäänkäyntejä, joiden sisäänkäyntirakennukset voivat olla luonteeltaan hyvinkin erilaisia. Sisäänkäyntirakennuksesta puhuttaessa voi puhua erillään seisovasta ja integroiduista rakennuksesta. Länsimetron 13 asemissa 25 toimivista sisäänkäynneistä 11 on osana suurempaa rakennusta ja 14 toteutettu paviljonkeina (länsimetro). **Erillään seisova** asemarakennus yleensä palvelee pelkästään junalaituria ja tarjoaa tämän lisäksi vain harvoja palveluita, kuten lipunmyyntiä taikka kioskitoimintaa, ja ne voivat vaikuttaa suuresti alueen miljööseen. (Edwards, 1997 s. 43). Kiinnostavana poikkeuksena ovat paviljonkimaiset sisäänkäyntirakennukset, jotka usein toimivat sivusisäänkäynteinä. Ne ovat kooltaan hyvin pieniä, usein veistoksellisia eivätkä tarjoa mitään muita palveluita.

Integroidut sisäänkäynnit ovat osana jotakin suurempaa rakennusta, kuten kauppakeskus tai päärautatieasema. Integroidut sisäänkäynnit usein johtavat sekä liukuportaisiin että muihin palveluihin ja tiloihin. Sisällytetyllä sisäänkäynnillä on pienempi vaikutus paikalliseen identiteettiin, sillä suurempi rakennus, jonka osana se on, seisoo merkittävämmässä roolissa. Integroitu sisäänkäyntirakennus on yleensä tilallisesti ja ajallisesti pienempi. On kuitenkin huomattava, että samalle asemalle johtavat sisäänkäynnit voivat olla eri tyyppiä tai niiden yhdistelmiä.

Metroaseman sijainnin valinta on tyypillisesti kokonaisvaltaisen suunnittelu- ja päätöksentekoprosessin tulos. Metroasemien sisäänkäynnit sijaitsevat aina alueellisessa keskustassa vilkkaassa kohdassa. Sisäänkäyntirakennus on muutolle joustavin asemarakennuksen osa, varsinkin verrattuna maanalaisiin tiloihin. Joustavuus antaa paljon enemmän mahdollisuuksia mukautua ajan mittaan muuttuviin paikallisiin tarpeisiin ja edesauttaa kaupunkialueen kestävää kehittämistä. Esimerkiksi Urheilupuiston metroasemalle matkustajilta tulleen palautteen perusteella itäisestä hätäpoistumisreitistä tehtiin virallinen sisäänkäynti (Helsingin Sanomat, 2020).

3.4. Rakennuksen ympärillä oleva oleskelutila

Metrosisäänkäynnin ympärille muodostuu usein epämuodollinen odotus -ja oleskelutila. Se toimii eräänlaisena rakennuksen ulko- ja sisätilojen välisenä siirtymätilana. Tämäntyyppisen tilan luonne on linkitetty kävijöiden tilakokemukseen (Boettger, 2014). Jürgen Joedicken (1985) luoma välillisyys (eng. in-betweenness) käsite kuvaa tätä ilmiötä. Päätilojen väliin jäävä välitila voi olla paitsi fyysisen ja kokemuksellisen tilan yhdistelmä myös pelkästään kokemuksellinen. (Boettger, 2014, s. 16.) Odotustilan ilme voi siis vaihdella yksilöittäin ja päivästä toiseen.

Sisäänkäynnin ulkopuolella oleva välitila on fyysisesti rajoitettu rakennuksen ulkoseinien arkkitehtuurilla vain osittain, minkä takia tila on vahvasti alttiina ulkoilman olosuhteille (Chungyoon ym., 2004). Odotustilojen ilmapiiri voi vaihdella myös sääolosuhteiden mukaan, eikä tiloilla ole selkeitä mukavuus- ja turvallisuusstandardeja.

Siirtymätiloilla on aivan erilaisia fyysisiä ominaisuuksia ja käyttötarkoituksia, minkä vuoksi ne eroavat perinteisistä sisä- tai ulkotiloista. Metroaseman suunnittelussa korostuu tarve tarkastella siirtymätiloja itsenäisesti omana erillisenä kategoriana (Chungyoon ym., 2004). Odotustilan olemassa olemus vilkkaan reitin vilkkaammassa kohdassa alleviivaa metroaseman sisäänkäynnin kokemuksellisen ulottuvuuden olevan suurempi, kuin sen fyysiset rajat. Käsittelen tätä ajatusta tarkemmin luvussa 5.4.

4. Esimerkkikohteita

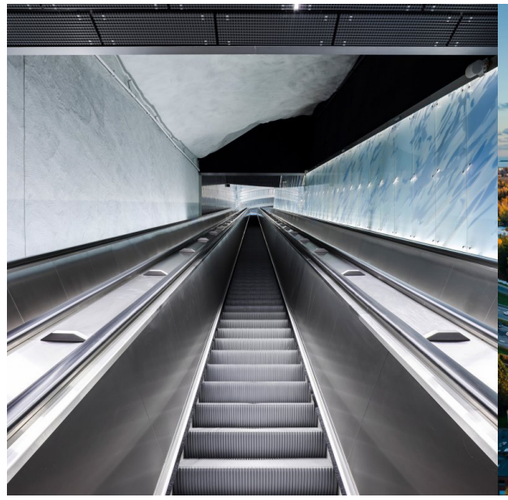
Tässä kappaleessa esittelen kaksi länsimetron metroasemaa. Esimerkkikohteissa sisääntulo on toteutettu varsin innovatiivisella tavalla ottaen huomioon paikallista kontekstia. Esittelen metroasemat ja niiden tilaratkaisut. Luvussa 5 jatkan metroasemien tilojen analyysia kävijän näkökulmasta.

4.1 Koivusaaren metroasema

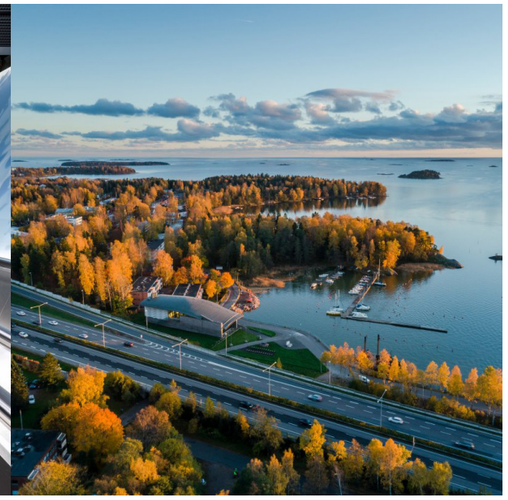
Koivusaaren metroasema on vuonna 2017 valmistunut länsimetroon kuuluva asema. Kohteen suunnittelusta vastannut Helin & Co.-arkkitehtitoimisto. Metroasema on maailman ainoa merenalainen metroasema, ja aseman porras on Suomen pisin. Laituri on Vaskilahden alla tasolla –30.00.

Laiturilta maantasolle ainoa johtava 76,2 metriä pitkä porraskuilu tervehtii matkustajia meriaiheina. Taidokkaasti valaistussa lasiseinässä näkyvät aaltojen kuviot luovat vahvaa merellistä tunnelmaa. Sitä vastapäätä olevassa seinässä on valkoiseksi laastittu karhea seinäpinta, joka lähellä porraskuilun yläpäätä vaihtuu punaiseksi graniitiksi - seudun rantakallioiden yleisin kivilaji (paalingranit).

Graniitti jatkuu päällystemateriaalina sisäänkäyntirakennuksen lippuhallin seinissä ja lattiassa. Laiturille ainoa johtava sisäänkäyntirakennus jäljittele muotokieleltään kumollaan olevaa puurunkoista alusta (Helin & Co, 2017). Ylösnousseessa jo rullaportaissa seistaessa voi havaita sisäänkäyntirakennuksen katon kaarevat muodot.



Kuva 6, Koivusaaren metroaseman liukuportaat



Kuva 7, Koivusaaren metroaseman sisäänkäyntirakennus

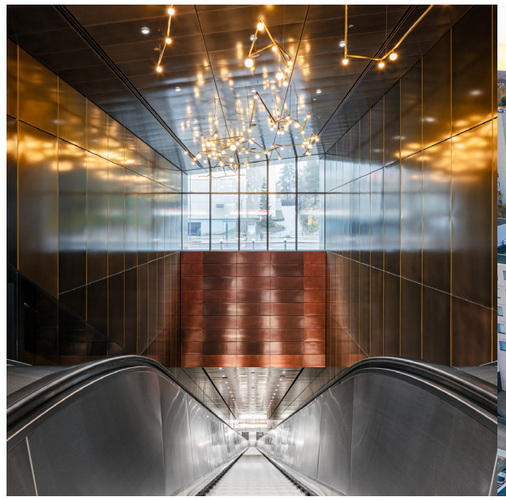
Yllättävän tilaavasta lippuhallista aukeavat näkymät merelliseen maisemaan. Hallin seinien yksityiskohdissa toistuvat aaltoilevia, väreitä muistuttavia erittäin symbolisia muotoja, jotka ovat parhaiten havaittavissa rakennusta poistuessa sisäänkäynnin yläpuolella. Rakennuksen teemana on luonnollisesti meri ja vesi ja se toimii eräänlaisena meri- ja maanalaisen maailman välisenä porttina.

4.2 Soukan metroasema

Soukka on ALA-architects arkkitehtitoimiston suunnittelema vuonna 2022 valmistunut länsimetron toisen rakennusvaiheen metroasema. Asema sijaitsee Soukantorin alapuolella. Metroaseman arkkitehtuuri on 60-luvun modernin arkkitehtuurin inspiroituma.

Metroasemalle rakennettiin kaksi sisäänkäyntiä. Soukantorille johtava reitti alkaa poikkeuksellisesti ainoastaan hissaulasta ei rullaportaasta. Hissiaulan taitetuista metallikaseteista koostetut seinämät tarjoavat taiteilijan tulkinnan kallioleikkauksesta ja kattovalo illuusion luonnonvalosta (Lindgren, 2022). Kaksikerroksinen sisäänkäyntipaviljongin ylempi kerros palvelee Soukantorin kävijöitä ja alempi kerros yhdistyy bussiasemaan.

Yläkartanotien pohjoispuolelle kävijöitä vie rullaportaiden sarja hisseineen. Kaikki porraskuilun pinnat ovat kuparivärisiä ohuita metallilaattoja, jotka jatkuvat myös sisäänkäyntirakennuksen seinissä. Porraskuilun yläpuolella on Taneli Rautiaisen tilataideteos ”Sfäärit”. Teoskokonaisuus muodostuu neljästä osasta, jotka sijoittuvat metroaseman eri tasoille (länsimetro).



Kuva 8, Soukan metroaseman Yläkartanitien sisäänkäynnin valoteos

Kuva 9, Soukan metroaseman Soukantorin sisäänkäyntirakennus

Aseman sisäänkäyntipaviljongit ovat samaa pelkistettyä tyyliä, jossa korostuu rakennuksen muoto ja jokainen nurkka ja kulma on veitsenterävä. Pinnoilla on modernismin perinteiden mukaisesti väri, muttei materiaalin tuntua. Soukantorin paviljonki on tilallisesti pienempi, mutta muodoltaan tilankäytöltään monimutkaisempi, kuin Yläkartanotien sisäänkäyntirakennus.

5. Metroaseman sisäänkäyntirakennuksen ulottuvuudet

Sisäänkäyntirakennus toimii ensisijaisesti käytännön tarpeiden tyydyttäjänä, siirtäen matkustajia laiturille ja sieltä pois. Rakennuksen merkitys ei kuitenkaan lopu pelkkään käytännöllisyyteen. Tässä luvussa käsittelen kävijän kokemuksia liikkuessa asemarakennuksen tiloissa. Pohdin myös metroasemarakennuksen muita käyttötarkoituksia.

5.1 Jatkuvan liikkeen tila

Arkkitehtuuri odottaa sitä havainnoijan liikkua, sillä havainnoijan täytyy olla liikkeessä kokeakseen ja havaitakseen arkkitehtuuria (Ching, 2007). Metroaseman kävijä on lähtökohtaisesti liikkeessä ja kokee metroaseman tilat lähes pysähtymättä. Metroaseman sisääntulo on tilasarja, joka kannustaa tai jopa pakottaa kävijää liikkumaan sen halki toiseen tilaan tai rakennukseen. Ching käyttää tämäntyyppisistä tiloista nimitystä kulkutila (eng. ‘Circulation Space’). Kulkutila viestii havaittavien elementtien avulla liikkeestä ja sen suunnasta. Arkkitehti Robert Venturi käytti suuntaavuus (eng. directionality) käsitettä puhuessaan tilasta, joka ohjaa liikkumista (Moos, & Stierli, 2020, s. 303). Esimerkiksi Episcopal-kaapelin suunnitelmassa Venturi pyrkii suuntaa antavien seinä- ja kattoelementtien avulla synnyttämään liikettä ja ehdottamaan siirtymistä tilasta toiseen ja rakennuksesta toiseen (Moos, & Stierli, 2020, s. 303). Tilan muoto ohjaa kävijä; kapea ja suljettu käytävä kannustaa liikkumista ja leveä reitti luo pysähtymisen, lepoon, ympäristön bongaamiseen (Ching, 2007).

Metron matkustajia jo sen liikennöinnin käynnistymisestä alkaen ohjaavat metron asemille kattavat opastusjärjestelmät (Helsingin kaupunki, 2017). Opaste tai kyltti on erittäin tehokas tapa kommunikoida tilan luonteesta ei arkkitehtuurisin keinoin. “...kyltti on arkkitehtuuristen muotoja tärkeämpi” observoi Venturi ja Scott Brown (Moos, & Stierli, 2020, s. 52). Toimivat opasteet tarjoavat oikeaa informaatiota oikeassa paikassa. Liikkumissuuntaa osoittavat nuolet tai lattiaan maalattu reittiä ohjattava viiva sujuvoittavat kulkua tilassa.

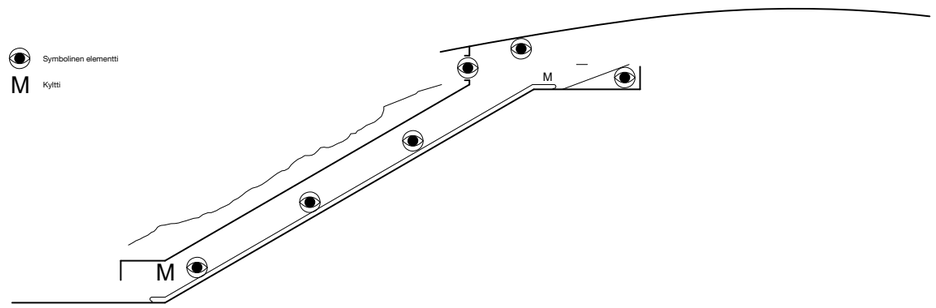
Penkkien tai muiden istumapaikkojen puute viestii hienovaraisesti tilan luonteesta, kannustaen kävijöitä jatkamaan matkaansa nopeasti. Toisaalta tietyt arkkitehtoniset elementit ovat hyvin voimakkaita suorastaan pakottaen liikkumaan tai estäen pysähtymisen. Rullaportaiden, liukuovien yms. kävijöiltä on tavallaan riisuttu mahdollisuus pysähtyä ja kokea arkkitehtuuria omalla tahdillaan. Monet kokevat liikkuvia elementtejä, varsin uhkaavilta ja epämukavilta jopa vaarallisen tuntuisilta (invaliidiliitto). Niissä ikään kuin “hypätään liikkuvaan vaunuun”. Vaaratekijä on yhtä lailla liukuportaalle mentäessä kuin siitä poistuttaessa (invaliidiliitto).

5.2. Liikkuva katse

Ollessaan liikkeessä ihminen havaitsee ympäröivänsä arkkitehtuuria aivan toisella tavalla. Arkkitehdit Robert Venturi ja Denice Scott Brown esittelivät liikkuvan katseen -käsitteen (eng. mobilized gaze) korostaen, että modernin (1960–70 vuosien) kaupunkirakenteen näkymätön järjestys ilmenee parhaiten autolla liikkuessa (Moos, & Stierli, 2020). Autoilijan katse liikkuu auton mukana ajonopeuden rajoitteiden rajaama, luoden illuusion vaihtelevista liikkuvista kuvista (Moos, & Stierli, 2020).

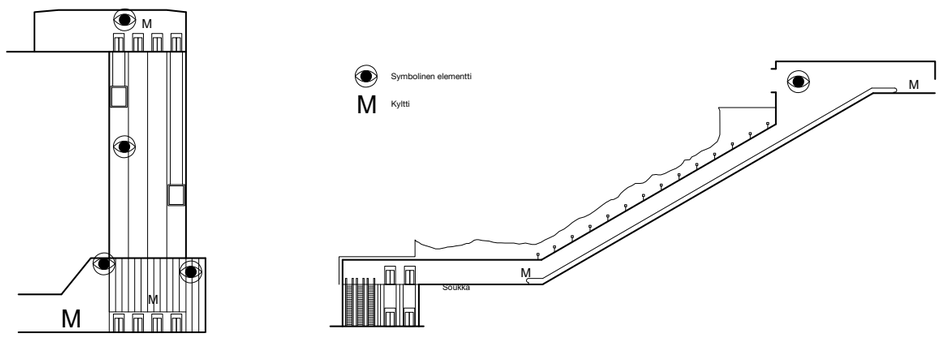
Metroaseman kävijän katse liikkuu samalla tavalla tietyllä kuratoidulla nopeudella tilasarjan kautta, mikä luo erityisiä rajoituksia tilakokemukseen korostaen tilan ajallista ulottuvuutta. Saavuttaessa metroasemalle tai poistuttaessa sieltä, tilakokemus muotoutuu vaihtelevista liikkuvista kuvista, eikä niinkään tilan fyysisestä tilavuudesta. Tätä piirrettä hyödyntävät erityisesti mainosten suunnittelijat, jotka optimoivat mainosten näkyvyyttä muuttamalla niiden kokoa ja toistamalla samaa mainosta useita kertoja reitin varrella. Tällä tavoin korostuu jatkuvan liikkeen vaikutus katsojan havaintoon.

Kun ihmiset siirtyvät eri ympäristöjen välillä, he vuorovaikuttavat kunkin paikan luonnollisten ja arkkitehtonisten elementtien ja ihmisten kanssa (Lindsay, ym., 2018). Tämän prosessin kautta yksilöt voivat kehittää aistillisen yhteyden, mikä edistää vahvempaa sidettä paikkaan ja parantaa suuntavaistoaan. Näin muodostuu kokemus siitä, että kävijä on saapumassa johonkin merkitykselliseen paikkaan. (Lindsay, ym., 2018.)



Kuva 10, Kaavio Koivusaaren metroaseman sisäänkäynnin kyltteistä ja syboleistä

Koivusaaren metroaseman sisäänkäynti on fyysisesti pituudeltaan valtava, mutta kokemuksellisesti rikas. Yksinkertaisen porraskuilun ratkaisu luo tilaan kokemuksellista rikkautta (kuva 10). Seinäpintojen vaihtelevuus ylläpitää kiinnostusta pitkällä nousumatkalla, ja merelliset aiheet ja kuviot kertovat hienovaraisen tarinan nousemisesta merenpohjasta. Tekninen tila, sijoitettuna lippuhallin keskelle, ohjaa kulkua koko tilan ympäri, luoden promenadia muistuttavan reitin, josta avautuvat merelliset näkymät joka suuntaan. Alas siirtyessä tilasarjan tarinallisuus ei, kuitenkaan toimi yhtä hyvin. Mustaksi maalatut poikittaiset seinät hallitsevat huomiota omalla vahvalla läsnäolollaan ja niiden säännöllinen toistuvuus on selkeästi havaittavissa. Tämän lisäksi aseman tarinallisuus paljastui vain liikkuessa pysähtymättä kohti katutasoa. Lippuhallissa seistaessa ja vain paikalla seistaessa kävijä kohtaa tilan tyhjänoloisuuden. Kaksikerroksisen hallin parvi on epäpaikka, jossa ei ole muita toimintoja, kuin pääsy teknisiin tiloihin.



Kuva 11, Kaavio Soukan metroaseman sisäänkäyntien kyltteistä ja syboleistä

Soukan metroaseman suunnittelu heijastelee tarkoituksellisesti modernismia, kantaen mukanaan modernistisen arkkitehtuurin ominaisia kiistanalaisiakin piirteitä. Porraskuilun pintojen yksitoikkoisuus ja materiaalin vaihtelun puute visuaalisesti ja kokemuksellisesti pidentää käytävää, muttei edistä aseman tarinaa paikallisesta arkkitehtuurista (kuva 11). Tämä kaikessa tavanomaisuudessaan vähentää aseman persoonallisuutta. Yläkartanotien paviljonki on myös tilava ja tyhjän tuntuinen. Soukantorin reitti, vaikka ajallisesti lyhyt, on kokemuksellisesti rikastuttavampi. Hissihallin katossa oleva valoteos tuo valoa katutasolle, luoden yhteyden laiturin ja maanpinnan välille, samalla mahdollisesti lieventäen ahtaan paikan tunnetta. Hissin sisällä matkustettaessa voi havaita kallioperää, ja matkan päässä odottava valoteos lisää visuaalista mielenkiintoa. Myös yhteyden tarjoaminen toiseen liikennejärjestelmään ja paikalliseen keskukseen saman paviljongin kautta antaa matkustajille mahdollisuuden jatkaa eteenpäin tai päättää matkansa.

5.3. Asemarakennuksen monipuolinen käyttö

Metroasemarakennusten käytännöllinen tarkoitus on siirtää matkustajia katutason, ja metrolaiturin välillä. Ainoaan käyttötarkoitukseen tarkoitetun rakennukset tilallisesti kasvavat näkyvää kuortaan suuremmiksi vieden yhä enemmän tilaa (Lindgren, 2022). Kuten edellisten lukujen analyysissa todettiin, tilallisesti ne ovat melko tyhjänoloisia. Tiivistyvässä kaupungissa tulee niin isoja tiloja käyttää monipuolisemmin.

Monipuolinen tilankäytöllä on sosiaalisia etuja (de Wilde, 2002). Kantakaupungin tilojen monipuolinen käyttö voi johtaa parempaan paikallisen kaupunkirakenteeseen ja parempaan sosiaaliseen ilmastoon. Tämä edistää myös jossain määrin näiden paikkojen kestävyyttä. Metroaseman rakennusta voidaan käyttää eri toimintoihin eri ajanhetkillä. Tämä tilan monikäyttömuoto on monikäyttöä ajassa. Usein ajoissa tapahtuvalla käytöllä on kuitenkin rajoitettu soveltuvuus tavallisiin kaupunkitoimintoihin (de Wilde, 2002, s. 531).

Helsingin on vaan yksittäisiä tapauksia, joissa metroaseman tilat käytettiin muuhun tarkoitukseen. Esimerkiksi vuonna 2015 Kampin metroasemalle asettui piknikporukka, tapahtuman aikana ohikulkijat vapaasti liittyivät piknikseurueeseen (Helsingin sanomat, 2015). Samankaltainen tapahtuma järjestettiin Hakaniemen metroasemalla vuonna 2018. Tapahtuman järjestäjänä toimineen helsinkiläisen Jaakko Keson mielestä metroasemien kaltaisia tiloja pitäisi hyödyntää hengailumielessä, koska tilat ovat julkista verorahoitteista ympäri vuoden lämmitettyä tilaa (Helsingin uutiset, 2018).

5.4. Metroaseman rajat

Metroasemat ovat yhä useammin kytköksissä muihin kiinteistöihin – etenkin kauppakeskuksiin ja bussiterminaaleihin (Helsingin kaupunki, 2017). Helsingin ja Espoon metroasemilla liikkuminen sekoittuu muissa kiinteistöissä liikkumiseen. Metro on osa Helsingin seudun joukkoliikenteen järjestelmää ja nivoutuu osaksi matkustajan koko matkan ketjua (Helsingin Kaupunki, 2017). Metroaseman fyysinen vaikutusalue laajenee sen virallisen määritellyn tilan ulkopuolelle. Se ei ole vain paikka, josta noustaan junaan tai poistutaan sieltä, vaan se on osa kaupunkitilaa, joka tarjoaa palveluita ja mahdollisuuksia myös sen ulkopuolella.

Myös erillään seisovien sisäänkäyntirakennusten kohdalla reitti ei lopu pääoven kynnyksellä. Ulko- ja sisätilaan välitila on se paikka, missä metroaseman varsinainen toimintaa alkaa. Tämä tila ei ole fyysisesti rajoittunut eikä tarjoa varsinaisia toimintoja. Vilkkaalla reitillä oleva tila ei välttämättä aina ole tarkoituksellisesti suunniteltu viihtyisäksi oleskelutilaksi. Tila sen sijan sisältää “toiminnan ja tarkoituksen lupauksen” (Pallasmaa, ym., 2016, s 48). “Kehoani ympäröivät objektit heijastavat kehon niihin mahdollisesti kohdistamaa toimintaa”, kirjoittaa Henri Bergson (Pallasmaa, ym., 2016, s 48).

Tämä tila toimii merkittävänä pysähtymis- ja kohtaamispaikkana kaupunkilaisten arjessa. Sen luonne on yleensä spontaani ja syntyy yhteisistä kokemuksista. Odotustila metrosisäänkäynnin ympärillä on paikka, jossa monet ihmiset kohtaavat kaupungin sykkeen ensimmäistä tai viimeistä kertaa päivässään. Tasapainoinen siirtymä ja hyvin harkittu yksityisyyden gradientti voivat tehdä eron toiminnallisen ja huonokuntoisen tilan sekä kutsuvan ja ei-kutsuvan tilan välillä (Cedercreutz, 2023). Tämän merkitys korostuu, kun tarkastellaan paikan identiteettiä ja sen roolia kaupungin ympäristössä.

6. Metroasemien paikkasidonnaisuus

Pakan tunne eli PT (eng. Sense of Space) kuvaa emotionaalista yhteyttä fyysiseen ympäristöön, ja sisältää paikalliset arvot, symbolit ja paikkaan liittyvät kulttuuriset merkitykset. Metroasema vuorovaikuttaa kävijöiden kanssa monipuolisesti eri elementtien kanssa (Lynch, 1960), mikä vahvistaa kävijän kokemusta ja kehittää paikallista identiteettiä. Kävijät voivat luoda vahvempia tunnesiteitä ja merkityksiä metroasemaa kohtaan, mikä puolestaan edistää paikan tunnetta. PT sisältää tilamuistoja ja henkilökohtaisia merkityksiä ja kehittyy fyysisen liikkeen aikana ympäristön läpi (Lindsay, ym., 2018). Liikkeen tunne on vahvasti läsnä metroaseman tiloissa. Tässä luvussa käsittelen metroaseman merkitystä paikallisen identiteetin kannalta. Luvussa tutkin sitä, miten asemarakennus peilaa ympäristönsä, mutta myös synnyttää yhteistä identiteettiä ja edistää alueellista kehitystä.

6.1. Paikallisten arvojen näytös

Metroasemat ovat yhä useammin kytköksissä muihin kiinteistöihin – etenkin kauppakeskuksiin ja bussiterminaaleihin (Helsingin kaupunki, 2017) Helsingin ja Espoon metroasemilla liikkuminen Kognitiivisina paikkoina metroasemien alueet yleensä viittaavat monipuoliseen semantiikkaan liittyen ihmisten havaintoihin, vaikutelmiin ja jopa tunteisiin (Kang, ym., 2022). Kaupungin tuntevat ihmiset saavat yleensä ainutlaatuisia vaikutelmia eri asemilla, mikä liittyy vahvasti asemaseudun identiteettiin. (Kang, ym., 2020.) Esimerkiksi ihmiset, jotka tuntevat Helsinkiä ajattelisi erilaisia kauppakeskuksia mainitessaan “Kalasataman aseman” ja yhdistäisi “Keilaniemen aseman” moderneihin toimistorakennuksiin.

Koivusaaren metroaseman sisäänkäyntirakennuksen muotoilu ja symboliset yksityiskohdat paljastavat syvän siteen alueen merelliseen historiaan. Käyttämällä merellisiä aiheita, kuten aaltoja ja merellisiä symboleita, sisäänkäyntirakennus ei ainoastaan heijasta paikallista pursiseuraa- ja venesatamaidentiteettiä (Romppanen, ym., 2000, s. 28), vaan myös vahvistaa näiden elementtien merkitystä alueen identiteetille. Historiallisen kerroksellisuuden esiin tuominen metrolaiturilta katutasolle ylösnousun aikana antaa vaikutelman vakavuudesta ja pysyvyydestä, viitaten alueen juuriin ja perinteisiin. Samalla se herättää mielikuvan erakkomaisuudesta. Tämä yhteys paikalliseen historiaan ja vahva identiteetti antavat Koivusaaren metroasemalle syvän paikallisen merkityksen.

Soukan metroasemassa korostuu paikan identiteetin tärkeät arvot, kuten modernistinen ja pelkistetty arkkitehtuuri, topografian vaihtelevuus ja kallioperä. Soukan sisäänkäyntipaviljonkien arkkitehtuuri sovitetaan ympäröivään, 1960-luvun suoralinjaista ja teräväkulmaista modernismia edustavaan rakennuskantaan, mikä kuitenkin selkeästi viestittää alueen tulevista muutoksista modernimpaan suuntaan. Metron myötä Soukan aluetta kehitetään ja sinne suunnitellaan mm. täydennysrakennusta. Espoon kaupunki kehittää esimerkiksi Soukantorin ympäristöä (länsimetro). Soukan aseman ikääntyessä sisäänkäyntipaviljongit muistuttavat menneestä 2020-luvusta (ALA-architects).

6.2. Identiteetin muovaaja

Merleau-Pontyn arkkitehtonisen tilan analyysi paljastaa, että mikä tahansa arkkitehtonisen tilan kokemus, on erottamattomasti sidoksissa sen ajan poliittisiin, historiallisiin ja yhteiskunnallisiin rakenteisiin (Locke ym., 2015, s. 36). Metroaseman arkkitehtuuri ei ole kuitenkin passiivinen peili ympäröivälle yhteiskunnalle vaan myös aktiivinen toimija. ”Taide peilaa asuinympäristöä ja siellä asuvia ihmisiä, mutta myös synnyttää yhteistä identiteettiä”, sanoo kulttuurijohtaja Susanna Tommila Espoon kaupungilta (länsimetro).

Sisäänkäyntirakennus on usein alueen arkkitehtoninen kulmakivi, ja sen vaikutus ulottuu koko ympäröivälle alueelle. Nämä rakennukset ovat yleensä alueen ensimmäisistä uudistetuista tai valmistuneista rakennuksista, ja ne siten vaikuttavat suuresti ympäröivän ympäristön kehitykseen ja suosioon. Esimerkiksi metroaseman ympäristöissä on havaittu, että uuden metroaseman valmistuminen voi vaikuttaa alueen kiinteistöjen hintoihin, mikä viittaa siihen, että metroasemalla on merkittävä rooli paikallisen kiinteistökehityksen käynnistäjänä (Korhonen, 2023, s. 43).

Metroasemaympäristön muodostuminen vaikuttaa koko alueen ilmeeseen, koska jokainen kävijä tuo mukanaan omia kokemuksia ja ennakkoluuloja metroasemista. Paikallisten arvojen sisällyttäminen jo metroaseman sisäänkäyntiin on erittäin tärkeä, jottei asema tuhoaisi paikallista identiteettiä. Tämän lisäksi koska metrojärjestelmillä on tärkeä rooli kaupunkialueiden muotoilussa, maantieteellistä ja paikallisesta ilmeestä kertovaa tietoa voi integroida asema-aluetasolle, jotta turistit ja uudet asukkaat oppivat nopeasti kaupungista ja alueesta (Kang, ym., 2020).

7. Johtopäätökset

Tutkielmani tarkoituksena oli selvittää, mitä lisäarvoa metroaseman sisäänkäyntirakennukset -ja tilat voivat tuoda kävijöille nykyisessä kaupunkiympäristössä. Tutkielmassani olen lähestynyt aihetta kokemuksellisen ja sosiaalisen näkökulman kautta. Lisäksi olen käyttänyt apunani kahden esimerkkikohteen analyysia.

Siirtymätilana metroaseman sisäänkäyntirakennus toimii kaupunkilaisen arjessa tärkeänä rajana katutason ja liikennejärjestelmän välillä. Sisäänkäynnin tilasarja voi olla kokemuksellisesti rikastuttava, kuitenkin toistuvien ratkaisujen vuoksi sisääntulokokemus voi olla monotoninen ja arkinen osa päivää. Laiturialueet seuraavat yhtenäistä mallia eroten toisistaan lähinnä vain väri- ja materiaalimaailmoiltaan sekä asemille toteutetun taiteen avulla (Lindgren, 2022). Pohjoismaissa metroasemien suunnittelussa selkeästi pyritään paikkasidonnaisuuteen. Ne laiturialueet, jotka käyttävät hyväkseen maanalaisen sijainnin erityispiirteitä taiteen ja valaistuksen keinojen vahvistamana tarjoavat matkustajalle kokemuksellisesti kiinnostavia ja ainutlaatuisia tiloja (Lindgren, 2022). Näiden asemarakennusten kiertotilat tarjoavat kokemuksellisesti rikastuttavan siirtymän katu- ja laituritason välillä kertoen hienovaraisen tarinan, joka on havaittavissa vain jatkuvassa liikkeessä olevalle kävijälle.

Sisäänkäyntitilojen dynaamisuutta jotkut kävijät kokevat uhkaavalta ja tilan ei kutsuvalta mm. sen vuoksi, että rullaporraskuilu on ei esteetön julkinen tila. Pintaa-alaltaan yhä kasvavat sisäänkäyntitilat on myös mahdollista käyttää monipuolisemmin. On todisteita siitä, että myös kaupunkilaiset pyrkivät käyttää metroasemia muuhun, kuin vaan liikenteellisiin tarkoituksiin, kuten bongaamis- ja tapahtumatiloina.

Metroaseman rooli paikallisen kehityksen moottorina on monitahoinen. Ensinnäkin se tarjoaa kätevän ja tehokkaan liikenneväylän, mikä tekee alueesta houkuttelevamman asuinpaikan. Toiseksi metroaseman ympärille muodostuu usein uusia kaupallisia, kulttuurisia ja sosiaalisia keskuksia, jotka edistävät alueen elinvoimaisuutta. Kolmanneksi metroasemat voivat toimia symbolisina maamerkkeinä ja identiteetin rakentajina, jotka vaikuttavat asukkaiden mielikuviin alueellisesta imagosta.

8. Lähdeluettelo

Kirjallisuus:

Boettger, T. (2014). Threshold spaces : transitions in architecture : analysis and design tools. Birkhäuser.

Cedercreutz, I. (2023), Transitional design - Between public and private spaces.

Ching. (2007). Architecture - form, space, & order (3rd ed.). John Wiley & Sons.

Chungyoon, C. Kwok, A. Akihiro, T. (2004), Thermal comfort in transitional spaces—basic concepts: literature review and trial measurement, Building and Environment., Osa 39, Numero 10, Sivut 1187–1192, https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0360132304000733

Edwards, B. (1997). The modern station : new approaches to railway architecture. London: E & FN Spon.

Kang, L. Peiyuan, Q. Song, G. Feng, L. Jincheng, J. Ling, Y. (2020) Investigating urban metro stations as cognitive places in cities using points of interest, Cities, Volume 97

Lindgren, T. (2023). Metron maantiede, Arkkitehti-lehti, 01/2023, Löydettävissä: https://www.ark.fi/fi/2023/01/metron-maantiede/

Lindsay J. McCunn, Robert Gifford (2018), Spatial navigation and place imageability in sense of place, Cities, Volume 74, Sivut 208–218

Locke, & McCann, R. (2015). Merleau-Ponty : space, place, architecture. Ohio University Press.

Lynch, K. (1960). The image of the city. Cambridge (MA): M.I.T. Press.

Romppanen, M. Rönkä, T. (2000), Koivusaari, maisemalliset ja ympäristölliset näkökohdat, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja

Moos, S. von, & Stierli, M. (2020), Eyes that saw : architecture after Las Vegas. Zürich: Schedeigeer and Spiess/Yale School of Architecture.

Myerson, J. (1996). New public architecture. London: Laurence King.
Pallasmaa, & Heininen-Blomstedt, K. (2016). Ihon silmät: arkkitehtuuri ja aistit. Ntamo.

Korhonen, S. (2023) Asuntojen hintakehitys Länsimetron jatkeen reitin varrella

Th.S. de Wilde (2002), Multiple use of space in railway station areas, The Sustainable City II, WIT Press

Zidong, Y. Xiaolin, Z. Xintao, L (2022), Characterizing metro stations via urban function: Thematic evidence from transit-oriented development (TOD) in Hong Kong, Journal of Transport Geography, Volume 99

Nettisivut:

ALA-architects, Soukan metroasema, https://ala.fi/fi/work/soukka-metro-station/, Viitattu: 5.11.2023

Helin&Co (2017) Länsimetro, Koivusaaren asema, https://helinco.fi/fi/yhteison-identiteetti/lansimetro-koivusaaren-asema, Viitattu: 28.10.2023

Helsingin Sanomat (2020), Hätäpoistumisreitistä tehdään virallinen sisäänkäynti Urheilupuiston metroasemalle Espoossa, https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000006422729.html

Helsingin uutiset (2018), Varaudu erikoiseen näkyyn Hakaniemen metroasemalla: sadat nuoret viettävät piknikkiä – tästä villi idea sai alkunsa, https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/1318645

Helsingin sanomat (2015), Piknik valtasi metroaseman, https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002805143.html

Invaliidiliitto, Liukuporras ja kalteva liukukäytävä, https://www.invalidiliitto.fi/esteettomyys/tasoero/liukuporras-ja-kalteva-liukukaytava

Länsimetro oy, Yleistä tietoa metroasemista, https://www.lansimetro.fi/, Viitattu: 15.11.2023

Metron staattinen matkustajainformaatio suunnitteluohje (2017) Helsingin kaupunki, https://www.hel.fi/hel2/hkl/opasteet/HKL_Metron_opastus_suunnitteluohje.pdf

Palin granit, Koivusaaren metroasema, Helsinki, https://www.palingranit.fi/fi/tarinat/koivusaaren-metroasema-helsinki, Viitattu: 7.11.2023

Sangmoo Kim (2015) Why public spaces are a basic need for cities, https://www.weforum.org/agenda/2015/04/why-public-spaces-are-a-basic-need-for-cities/

Kuvalähteet:

Kuva 1: Tekijän oma kuva

Kuva 2: Tekijän oma kuva

Kuva 3: Tekijän oma kuva

Kuva 4: Lyon metron verkkosivu, http://www.ferro-lyon.net/xmedia/Images/Metro-pneu/ligneD/Parilly/Parilly-08-13-02.jpg

Kuva 5: ALA-architects, https://ala.fi/fi/work/aalto-yliopiston-metroasema/

Kuva 6: Helin&Co, https://www.helinco.fi/fi/yhteison-identiteetti/lansimetro-koivusaaren-asema

Kuva 7: Helin&Co, https://www.helinco.fi/fi/yhteison-identiteetti/lansimetro-koivusaaren-asema

Kuva 8: ALA-architects, https://ala.fi/fi/work/soukka-metro-station/

Kuva 9: ALA-architects, https://ala.fi/fi/work/soukka-metro-station/

Kuva 10: Tekijän oma kuva

Kuva 11: Tekijän oma kuva