

# TÖÖLÖN JALKAPALLOSTADIONIN LIIKENNEJÄRJESTELYT

Yleisötapauhtumien liikenteenohjaus



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikenneala, insinööri (AMK)

Kevät 2022

Henrik Westerberg

Liikenneala

Tekijä Henrik Westerberg

Työn nimi Töölön jalkapallostadionin liikennejärjestelyt

Ohjaaja Pauliina Kuronen

Tiivistelmä

Vuosi 2022

---

Liikenteellä on perustava rooli yleisötapahtumien onnistumisessa. Yleisötapahtuman onnistumiseen vaikuttaa, miten hyvin liikkuminen tapahtumapaikalle ja poistuminen on suunniteltu ja toteutettu. Kun paljon ihmisiä kokoontuu samaan paikkaan, kasvavat myös riskit ikäville seurauksille, kuten pitkät jonot ja häiriökäyttäytyminen. Niistä voi aiheutua kielteinen muisto tapahtumaan osallistuvien ihmisten mieleen. Hyvin suunnitellut liikennejärjestelyt edesauttavat yleisötapahtuman onnistumista ja lisäävät turvallisuutta.

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää Helsingin kantakaupungissa sijaitsevan Töölön jalkapallostadionin liikennejärjestelyiden toteuttaminen yleisötapahtumissa sekä pohtia keinoja tehostaa liikkumista tapahtumaympäristössä. Työssä keskityttiin tapahtuma-alueen ulkopuolella tapahtuvaan henkilöliikenteen tarkasteluun sekä tarkemmin yleisötapahtumaan saapuvien ja sieltä poistuvien liikkumisen sujuvoittamiseen. Lisäksi tutkittiin tapahtumaympäristön liikennejärjestelyiden toimivuutta ottelupäivinä sekä sitä miten jalkapallostadionin ohittavan liikenteen tarpeet tulisi huomioida paremmin.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa perehdyttiin määritelmiin sekä keinoihin liikkumisen hallintaan sekä yleisötapahtumien liikennejärjestelyiden suunnitteluun yleisellä tasolla.

Opinnäytetyön toiminnallisessa osuudessa tutustuttiin Töölön jalkapallostadionin liikennejärjestelyihin ja liikennevirtojen hallinnan haasteisiin.

Opinnäytetyön tutkimuksellinen osuus tuotti tietoa ihmisten liikkumisesta stadionille ja stadionilta jalkapallo-ottelun yhteydessä. Tutkimuksen keskeinen huomio oli Töölön jalkapallostadionin sijoittuminen ahtaaseen kaupunkiympäristöön ja siitä syntyvät ruuhkat sekä konfliktitilanteet tapahtumaan osallistuvien ja tapahtumapaikan ohittavien välillä.

Työn lopputuloksena syntyi ehdotukset toimenpiteistä liikennejärjestelyiden muuttamiseksi vastaamaan paremmin liikkumisen haasteita ja lisäämään alueen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Tutkimusmenetelmänä käytettiin kirjallisten lähteiden analysointia, henkilöhaastatteluita sekä havainnointia tutkimalla ihmisten liikkumista jalkapallo-otteluiden yhteydessä.

Opinnäytetyöllä ei ollut toimeksiantoa.

Avainsanat Liikkuminen, ohjaus, opastus, suunnittelu, yleisötapahtuma

Sivut 42 sivua

---

Managing traffic at public events is an important part of ensuring a successful event. Event traffic management can leave a lasting impression on the participants. The subject of this thesis project is traffic management at an event. The aim of this thesis was to study the traffic flow to and from Töölö football stadium in Helsinki. The thesis consists of a theoretical part and a functional part. The theoretical part introduces various means of traffic management at an event. In the functional part of the thesis, the traffic arrangements of the Töölö football stadium and the challenges of traffic flow management are introduced.

The work was carried out as a literature survey and personal interviews as well as observation by examining movement during football matches. The central finding of this case study was the fact that the location of the Töölö football stadium in a cramped urban environment will result in conflict between people attending the event and people passing the venue.

As a conclusion the main essential improvements would include eliminating parking spaces in front of the stadium allowing more space for the attendees and eliminating interactions between pedestrians and cyclists by not allowing cycling in pedestrian spaces and providing separate traffic routes for cyclists farther away from the stadium.

Keywords crowd management, directing traffic, guidance, public event

Pages 42 pages

## Sisällys

1	Johdanto .....	1
2	Yleisötapautuma.....	2
2.1	Yleisötapautuman määritelmä.....	2
2.2	Yleisötapautuman turvallisuus.....	2
2.3	Yleisötapautuman liikennejärjestelyt .....	3
3	Liikkumisen hallinta yleisötapautumissa .....	4
3.1	Määritelmä.....	5
3.2	Yleisön liikkuminen .....	5
3.3	Tiedotus.....	6
3.4	Liikkumisen ohjaus .....	7
3.5	Häiriönhallinta.....	9
4	Töölön jalkapallostadionin liikennejärjestelyt .....	11
4.1	Töölön jalkapallostadion .....	11
4.2	Yleisötapautuma jalkapallostadionilla .....	14
4.3	Liikennejärjestelyt .....	15
4.4	Tapahtuma-aikaiset liikennejärjestelyt.....	17
4.4.1	Jalankulku .....	21
4.4.2	Pyöräliikenne ja pyöräpysäköinti .....	21
4.4.3	Joukkoliikenne .....	23
4.4.4	Muu moottoriajoneuvoliikenne .....	23
4.4.5	Tapahtuman päätyminen.....	24
4.5	Riskiottelut .....	24
5	Toimenpide-ehdotukset liikkumisen tehostamiseksi.....	27
5.1	Verkkosivut.....	27
5.2	Opastus tapahtumaympäristössä .....	29
5.3	Urheilukadusta pyöräkatu .....	31
5.4	Kadunvarsipysäköinnin poistaminen stadionin edestä .....	35
5.5	Sisäänkäyntien uudistaminen .....	38
6	Johtopäätökset ja pohdinta.....	40
	Lähteet.....	43

## 1 Johdanto

Yleisötapahtumiin suuntautuu suuria määriä liikennettä, kun sadat tai tuhannet ihmiset saapuvat tapahtumapaikalle eri suunnista. Sujuvan ja turvallisen liikkumisen mahdollistamiseksi tapahtumapaikan ympäristössä edellyttää yleisötapahtumien järjestäjiltä liikennejärjestelyjä ihmisten ohjaamiseen ja hallintaan. Liikkumiseen liittyvät järjestelyt ovatkin osa onnistunutta yleisötapahtumaa.

Tämän toiminnallisen opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää Töölön jalkapallostadionille saapuvan ja sieltä poistuvan liikenteen sujuvuus yleisötapahtumissa. Stadionin sijainti tiiviissä kaupunkirakenteessa tuo omat haasteensa tapahtuma-aikaisten liikennejärjestelyiden suunnitteluun. Stadionin sisäänkäynneistä suurin osa sijaitsee Urheilukadun puolella ja ahdas kaupunkitila heikentää liikkumisen sujuvuutta aiheuttaen muun muassa konflikteja eri kulkutapamuotojen välillä. Liikenneturvallisuusalalla työskentelevänä minua kiinnosti selvittää, millä erilaisilla toimilla yleisötapahtumissa saadaan ihmiset liikkumaan oikein sekä pystytään välttämään tungoksen muodostamista.

Opinnäytetyö käsittelee liikenteen hallintaa ja ohjausta yleisötapahtumissa sekä sisältää toiminnallisen osuuden, jossa esitellään toimenpiteitä liikkumisen sujuvoittamiseksi Töölön jalkapallostadionin ympäristössä yleisötapahtuman aikana. Lisäksi työssä käydään läpi yleisellä tasolla yleisötapahtuman järjestämiseen liittyviä käsitteitä. Työ on rajattu liikkumisen tarkasteluun tapahtuma-alueen ulkopuolella ja tutkimuksen aikana tunnistettujen haasteiden ratkaisujen tuottamiseen.

Opinnäytetyön teoria pohjautuu aiheesta kirjoitettuihin julkaisuihin. Henkilöhaastatteluiden avulla täydennetään ymmärrystä yleisötapahtumien liikennejärjestelyistä ja niihin vaikuttavista seikoista. Havainnot ihmisten liikkumisesta saadaan tutkimalla yleisötapahtumien kulkua Töölön jalkapallostadionilla. Hyödyntämällä teoreettista, kokemuksellista ja tutkimuksellista tietoa laaditaan toimenpide-ehdotuksia liikkumisen tehostamiseksi. Opinnäytetyössä esiintyvät keskeiset käsitteet ovat liikennejärjestelyt sekä liikenteen ja liikkumisen hallinta, sillä termien käyttö vaihtelee aiheeseen liittyvissä julkaisuissa.

## 2 Yleisötapahtuma

Yleisötapahtumiksi lasketaan melkein mitä tahansa pienistä tilaisuuksista aina suuriin massatapahtumiin asti. Kaikille yleisötapahtumille yhteistä on, että ne vaativat suunnittelua, toteutusvaiheen hallintaa, turvallisuudesta huolehtimista sekä lupa-asioiden huomioimista. Tässä luvussa esitetään tiivistetysti yleisötapahtuman määritelmä ja tapahtumajärjestäjän vastuu liikennejärjestelyihin liittyen.

### 2.1 Yleisötapahtuman määritelmä

Yleisötapahtumaksi määritellään tilaisuus tai tapahtuma, joka on avoin kaikille, joko pääsylippu ostamalla tai ilmaiseksi. Yleisimpiä yleisötapahtumia ovat erilaiset urheilukilpailut, juhlat, näytökset ja messut. Yleistäen voidaan sanoa, että kyseessä on yleisötilaisuus silloin, kun tilaisuuteen osallistuminen ei edellytä nimenomaista kutsua tai kuulumista johonkin tiettyyn yhteisöön. Yleisötapahtumista tulee ilmoittaa järjestämispaikan poliisille muun muassa, kun osallistujia on useita satoja tai tapahtumassa tarvitaan liikenteenohjausta. Yleisötilaisuuksista ja yleisistä kokouksista säädetään kokoontumislaisissa. (Poliisi, n.d.)

### 2.2 Yleisötapahtuman turvallisuus

Poliisi- ja pelastusviranomaiset velvoittavat yleisötapahtuman järjestäjältä turvallisuusasioiden tarkoituksellista huomioimista. Yleisötapahtuman järjestäjä vastaa yleisön turvallisuudesta. Järjestäjän ilmoittaessa yleisötapahtumasta tulee tämän samalla esittää turvallisuussuunnitelma, jos tapahtuman luonne sellaista edellyttää. Mikäli tapahtuma vaatii erityisiä liikennejärjestelyjä, tulee turvallisuussuunnitelman yhteydessä esittää myös liikennesuunnitelma, jossa on kerrottu muun muassa liikenteenohjauksesta ja pysäköintijärjestelyistä. (Poliisi, n.d.)

Yleisötapahtuman järjestäjä on velvollinen huolehtimaan pelastusteiden esteettömyydestä ja ajokelpoisuudesta koko tapahtuma ajan. Hätätilanteessa yleisötapahtuma-alueelta tulee voida turvallisesti poistua. (Pelastustoimi, 2017)

Poliisi voi tarvittaessa antaa yleisötilaisuuden järjestämisestä ennakolta tai tilaisuuden aikana ohjeita ja määräyksiä liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi. Poliisilla on myös kokoontumislain nojalla oikeus estää tai keskeyttää yleisötilaisuus tai määrätä se päätymään, jos esimerkiksi järjestystä ei voida ylläpitää tai siitä aiheutuu huomattavaa haittaa sivullisille. (Kokoontumislaki 22.4.1999/530)

Yleisötapautumaan osallistuville ja tapahtumaympäristössä oleville tulee antaa riittävät ohjeet ja tiedot turvallisista toimintatavoista. Nämä täytyy antaa jo ennen tapahtumaa ja sen aikana. (Tukes, n.d.a)

### **2.3 Yleisötapautuman liikennejärjestelyt**

Yleisötapautumien liikennejärjestelyissä keskeisenä ajatuksena on pitää huolta osallistujien sekä tapahtumien lähetyvillä liikkuvien turvallisuudesta. Lisäksi tulee huolehtia liikenteen sujuvuudesta ja osallistujien opastuksesta. Myös lähiympäristö tulee huomioida ja välttää tarpeetonta häiriötä liikenteelle. Suurempien tapahtumien liikennejärjestelyt edellyttävät huolellista etukäteissuunnittelua. Liikennejärjestelyjen tulee lähtökohdiltaan olla selvät ja johdonmukaiset.

Kuntien ja kaupunkien verkkosivuilta löytyy usein paikkakuntakohtaiset ohjeet ja yhteystiedot yleisötapautumiin liittyen. Yleisötapautuman järjestäjän on syytä ottaa yhteyttä tapahtumapaikan poliisilaitokseen jo järjestelyjen alkuvaiheessa ja selvittää edellyttääkö yleisötapautuma senkaltaisia liikennejärjestelyjä, että tapahtumasta tulee laatia myös erillinen liikenteenohjaussuunnitelma.

Liikenteenohjaussuunnitelma käsittää muun muassa ohjeet tapautuma-alueen liikennejärjestelyistä, tarpeet katujen sulkemiseen liikenteeltä ja tätä varten tarvittava tienpitäjän lupa, tilapäiset liikennemerkit, liikenteen ohjaajat sekä heidän tehtävänsä ja pysäköintijärjestelyt (Poliisi, n.d.). Yleisesti liikenteenohjaussuunnitelmassa kuvataan, miten tapautuman vaikuttaman liikenteen kulkua ohjataan sekä miten liikenteenohjaustoimenpiteet järjestetään. Ohjaustoimenpiteiden järjestämisellä tarkoitetaan tässä yhteydessä piirustusta tai muuta hahmotelmaa, josta käy ilmi muun muassa kulkureitit sekä ajoesteiden, opasteiden ja liikenteenohjaajien sijoittelu osallistujien

ja osallistumattomien varoittamiseksi ja ohjaamiseksi tapahtumapaikan ympärillä. Lisäksi yleisötapahtumien liikennejärjestelyiden suunnittelussa tulee huomioida viranomaisliikenne ja turvata viranomaisten pääsy tapahtuma-alueelle.

Mikäli yleisötapahtuma vaatisi tilapäisiä liikennemerkkijärjestelyjä ja tienpitäjänä on valtio, haetaan lupa Pirkanmaan ELY-keskukselta huolimatta siitä, minkä ELY-keskuksen alueella yleisötapahtuma järjestetään (ELY-keskus, n.d.). Muuten lupa haetaan kaupungilta/kunnalta.

Viranomaiset (poliisi- ja pelastuslaitokset sekä muut kunnalliset ja alueelliset viranomaiset) valvovat, että yleisötapahtuman järjestäjä noudattaa säädetyt velvollisuudet sekä ohjaavat tarvittaessa. (Tukes, n.d.a)

### **3 Liikkumisen hallinta yleisötapahtumissa**

Yleisötapahtuman luonteen, osallistujien ja tapahtumaympäristön tunteminen ovat oleellisia seikkoja, kun suunnitellaan tapahtumaa sekä selvitetään erilaisia tarpeita ja valitaan keinoja liikkumisen hallintaan.

Kävijämäärältään suuret tapahtumat aiheuttavat merkittäviä haasteita liikenneverkolle. Liikenneverkon rajallinen kapasiteetti ei aina riitä välittämään suuria määriä ihmisiä ilman, että liikenne ruuhkautuu. Liikenteen ruuhkautuminen voi aiheuttaa merkittäviä liikenneturvallisuusongelmia sekä vaikuttaa muun liikenteen sujuvuuteen ja tapahtumakokemukseen negatiivisesti. Suurilla tapahtumilla on myös merkittäviä vaikutuksia ympäristöönsä. Liikenteen lisääntyminen aiheuttaa esimerkiksi melua, päästöjä ja ruuhkia. (Haapamäki, 2016)

Tässä luvussa tarkastellaan liikkumisen hallintaa käsitteenä sekä yleisesti yleisön liikkumista ja liikkumisen hallinnan keinoja. Luvun keskeisempänä tietoperusteena toimii Ruut Haapamäen Liikenteen hallinta massatapahtumissa erikoistyö, josta on nostettu esille kolme tunnettua keinoa liikkumisen hallinnan helpottamiseen yleisötapahtumissa. Keinot ovat tiedotus, liikkumisen ohjaus ja opastus sekä häiriönhallinta.



### 3.1 Määritelmä

Liikkumisen hallinta tai liikenteen hallinta on laaja käsite. Tässä tutkimuksessa tarkoitetaan liikkumisen hallinnalla toimintaa ja keinoja, joilla yritetään vaikuttaa ihmisjoukon kulkemisen, reitin valintaan ja kokoontumisen hallintaan normaali oloissa. Yleisesti liikkumisen hallinnan tarkoituksena on helpottaa ihmisten liikkumista asiakasystävällisellä tavalla ja edes auttaa väkijoukon käyttäytymisestä turvallisesti tapahtumaympäristössä.

### 3.2 Yleisön liikkuminen

Yleisö on joukko ihmisiä, jotka ovat kokoontuneet yhteistä tarkoitusta varten, kuten mielenosoitukseen tai urheilutapahtumaan. Kun yleisötapahtumissa liikkuu suuri määrä ihmisiä, muuttuu liikkuminen hitaammaksi, mikä aiheuttaa normaalia enemmän ruuhkaa. Tällöin muodostuu korostuneempi tarve hallita liikkumista tehokkaasti sujuvuuden ja turvallisuuden ylläpitämiseksi.

Yleisön ja sen liikkumisen ymmärtämisessä, on myös kysymys väkijoukon käyttäytymistä ja yksilön mukautumista enemmistön käyttäytymiseen. Kollektiivista käyttäytymistä ohjaa myös miten yhtenäinen väkijoukko on tavoitteiltaan ja päämääriltään ja kokevatko väkijoukon ihmiset millaista yhteenkuuluvuutta (Saari, 2007, s. 26). Yleisesti tunteet, kuten ilo ja viha, voivat tarttua nopeasti ja voivat muuttaa tilanteen turvattomaksi. Myös väkijoukon päämäärän ollessa sama on ihmisillä tapana seurata mielellään henkilöä, jonka he ajattelevat tietävän reitin. Perehtymällä käyttäytymistieteen julkaisuihin ymmärretään laajemmin sosiaalisen voiman merkitystä sekä saadaan lisätietoa syistä ja seurauksia ihmisten käyttäytymiselle. Tämä auttaa yleisötapahtumien suunnittelussa ja riskien tunnistamisessa. Simulointiohjelmia voidaan hyödyntää suunnitteluvaiheessa väkijoukon liikkumisen mallinnukseen ja siten havaita mahdolliset ongelmakohdat, joissa häiriötä voi muodostua.

Yleisön liikkumista ohjaavat myös ympäristö, kuten rakennelmat ja aidat. Yleisön käyttämien tilojen toimivuus, kapasiteetti ja välityskyky tulee huomioida liikkumisen hallinnan kannalta suunnitteluvaiheessa, jotta esimerkiksi pullonkauloja syntyisi mahdollisimman vähän ja liikkuminen olisi sujuvaa.

Väkijoukon liikkumisen hallinnassa ei ole yhtä "parasta" käytäntöä. Kun tapahtuman järjestäjä täyttää lakisääteiset vähimmäisvaatimukset, voi olla monia järkeviä tapoja hallita joukkojen liikkumista. Tärkeää on pohtia tapahtuman olosuhteita ja kysyä asioita kuten "Mikä voisi mennä pieleen?" ja "Mitä uusia ongelmia voisi ehdotettu ratkaisu luoda?" Tämän jälkeen tulee joko hyväksyä kohtuudella ennakoitavissa olevat riskit sellaisenaan tai kohdentaa resursseja ja eliminoida ne kokonaan tai lieventää niitä niin paljon kuin mahdollista. (ESTA, 2020)

### **3.3 Tiedotus**

Yleisötapahtuman järjestäjä voi vaikuttaa tapahtuman onnistumiseen myös tiedottamisella. Tiedottamisen yhtenä tarkoituksena on auttaa ihmisiä paikalle pääsemisessä sekä päätöksen teossa reitin ja kulkutavan suhteen. Tiedottamista voidaan tehdä sekä etukäteen että matkan aikana käyttäen erilaisia kanavia kuten internetiä, tapahtumaopasta ja joukkoviestimiä. (Haapamäki, 2016)

Tutustumalla ennakkoon esimerkiksi internetistä tapahtumapaikkaan, sen saavutettavuuteen omalla kulkuvälineellä ja pysäköintipaikoista tai julkista liikennettä käyttäen, sujuvoittaa sekä osallistujien että tapahtumapaikan ohittavien liikkumista. Yleisötapahtuman järjestäjällä onkin keskeinen rooli laadukkaan ja kattavan liikkumisvaihtoehtotiedon tuottamisesta osallistujien käyttöön.

Tiedottaminen tulisi jatkua läpi tapahtuman, aina yleisön poistumiseen asti. Tiedottaminen poistumisjärjestelyistä sekä yleisön eri liikkumismahdollisuuksista poistua paikalta on yhtä tärkeä sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta, kuin tapahtumapaikalle saapumisen yhteydessä. Tiedottamisessa voidaan hyödyntää myös tapahtumapaikan videotauluja sekä kuulutusjärjestelmää.

Mahdollisista ongelmatilanteista tai häiriöistä on myös syytä tiedottaa ihmisten rauhoittamiseksi sekä turvallisuuden ylläpitämiseksi.

Tampereen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernen lehtori Markus Pöllänen toteaa sähköpostiviestissä tiedotuksen merkityksestä seuraavaa:

Tiedotus on tosiaan tärkeä. Tiedotuksella voidaan synnyttää tai ratkaista monia ongelmia, joihin voi olla hankala muilla tavoin edes vaikuttaa (ainakaan yhtä tehokkaasti). Kaikki tavat tiedottaa, sekä ennen tapahtumaa että sen aikana (ja päättymisen lähestyessä, kuten videokuutio esimerkiksi mahdollisuutena) on hyvä hyödyntää. (Pöllänen, henkilökohtainen tiedonanto, 7.12.2021)

### 3.4 Liikkumisen ohjaus

Liikkumisen sujuvuutta tapahtumiin, itse tapahtumissa ja tapahtumista poistuessa voidaan parantaa liikkumisen ohjauksella. Ohjauksella tarkoitetaan tässä kontekstissa erilaisia liikennemerkkejä ja opasteviittoja, fyysisiä ohjauslaitteita sekä ohjausjärjestelmiä, joilla ihmisten liikkumista ohjataan. Lisäksi ohjausta voidaan tehdä liikenteen ohjaajilla. (Haapamäki, 2016)

Hyvällä ja selkeällä ohjauksella ihmiset osaavat helposti liikkua oikein ja oikeaan paikkaan. Näin myös vältetään hidastumisia ja häiriötilanteiden muodostamista. Huolehtimalla että tapahtumaympäristöön on sijoitettu asianmukaiset ja riittävät opasteet, jotka näkyvät ja ovat helposti ymmärrettävissä, edesautetaan liikkumisen hallintaa. Julkaisemalla myös yksityiskohtaiset tapahtumakartat yleisötapahtuman verkkosivuilla sekä sijoittamalla tapahtumakarttoja tapahtumaympäristöön, lisätään ihmisten tietoisuutta sekä oikeaan paikkaan löytämistä, sujuvoittaen näin liikkumista. (Salo, 2020)

Yleisön reaaliaikainen liikkumisen seuranta on tärkeää. Suurissa yleisötapahtumissa on erilliset tilannejohtopaikat tai operaatiokeskukset tilannekuvan ylläpitoon ja viestimiseen. Tilannekuvan avulla järjestyksenvalvojille ja liikenteen ohjaajille informoidaan tilanteen kehittymisestä sekä ohjataan heitä opastamaan osallistujia oikealle reiteille ja oikeisiin katsomoihin. Osa onnistunutta liikkumisen ohjausta on myös yleisötapahtumaan osallistumattomien opastaminen tapahtuma-alueen ohi tai etsimään vaihtoehtoisia reittejä.

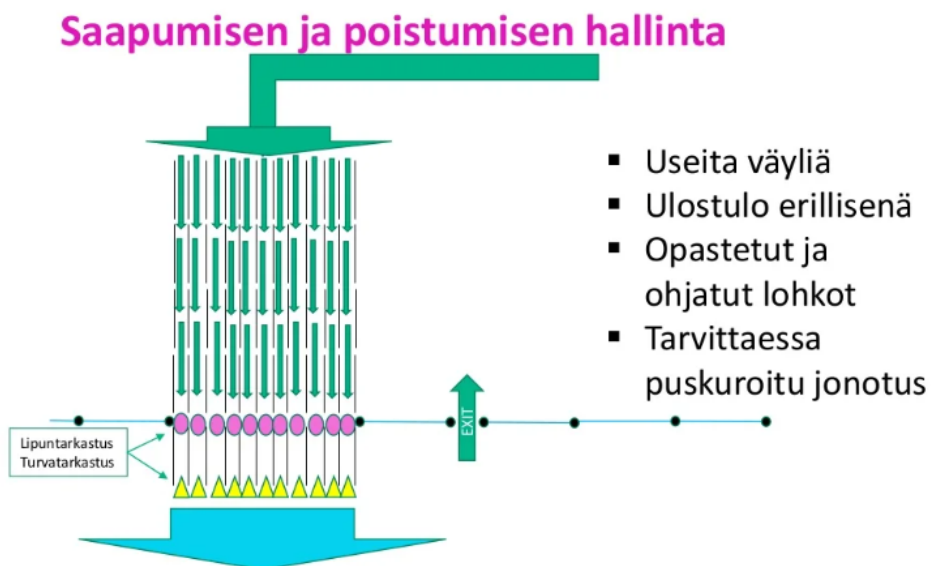
Tapahtuma-alueen sisään- ja uloskäynnit ovat liikkumisen hallinnan suurimmat keskittymät. Tilastollisesti ne ovat eräitä suurimmista riskialueista, koska niihin liittyy pullonkauloja synnyttäen jonoja ja ruuhkautumista. Pullonkaulat taas kasvattavat yleisöpaineen riskejä sekä lisää osallistujien turhautumista. Jonot sisäänkäynnillä ovat useimmiten

väistämättömiä, mutta tärkeintä on ylläpitää järjestystä. Häiriöt ja epäjärjestys aiheuttavat jonottajissa ärsytystä ja voi johtaa ikäviin seurauksiin ja jopa turvallisuuden vaarantumiseen. (Säterhed ym., 2011)

Sisään- ja uloskäyntien sijoittaminen tulee olla huolellisesti harkittu, koska tämä vaikuttaa väkijoukon liikkumiseen sekä tapahtuma-alueella että sen ulkopuolella. Sisään- ja uloskäyntien edessä ja takana tulisi olla runsaasti tilaa jonossa seisoville sekä käyntien läpikulkeneille. Sisään- ja uloskäyntien ympärillä oleva alue tulee myös pitää vapaana liikenteestä, myyntikojuista ja rakennelmista sekä varmistaa etteivät ihmiset jää seisomaan vaan jatkavat matkaa eteenpäin. (Säterhed ym., 2011)

Odotettaessa yleisön saapuvan paikalle lyhyessä ajassa, on suotavaa järjestää jonotusjärjestelmä, joka vähentää häiriöriskiä ja tungosta sisäänkäynnin luona (Säterhed ym., 2011). Kuvassa 1 on esitetty esimerkki jonotusjärjestelmästä käytettynä saapumisen ja poistumisen hallintaan.

Kuva 1. Jonotusturvallisuus (Tukes, n.d.b).



Jonoja syntyy, kun lyhyen ajan sisällä suuri määrä osallistujia saapuu tapahtumapaikalle ja sisäänkäynneille, mikä ylittää tarjolla olevan tilan välityskyvyn. Liika jonottaminen saattaa vaikuttaa kävijätyytyväisyyteen ja aiheuttaa menetettyjä asiakkaita. Ihmisten odottamisesta syntyvää ärtymystä voidaan lieventää ilmoittamalla, jonottamisen odotettu kesto aika tai

esittämällä viihdettä esimerkiksi valotaulun välityksellä. Jonoja voidaan hallita erilaisin keinoin ja jonotusmallein, jotka lyhentävät jonottajien odotusaikaa. ("Jonottamisen hallinta", n.d.)

Kuvan yksi jonotus on järjestetty vähemmän tilaa vieviin suoriin jonoihin ja on tilaisuuteen saapuvalla selkeä järjestely. Tarvittaessa suoriin jonoihin voidaan muodostaa puskurivyöhykkeitä, ikään kuin väliseiniä, jolla vähennetään sisäänkäyntiä kohti muodostuvaa painetta. Keskeisin tavoite saapumisen ja poistumisen hallinnassa tulee olla sisään- ja uloskäyntien tehokas hallinta, jotta ne eivät muodosta ruuhkautumisia, jotka voivat häiritä liikkumisen virtauksia.

### **3.5 Häiriönhallinta**

Suurten ihmismäärien liikkuminen tuo mukanaan omat haasteensa. Yleisötapahtumat aiheuttavat liikkumista niin tapahtuma-alueelle kuin sieltä poisikin. Kun liikennettä on samassa paikassa ja lähes samaan aikaan, syntyy ruuhkapiikkejä sekä ongelmia turvallisuuden kanssa. Yleisötapahtuman tunnusomaisuudet kuten lyhytaikaisuus ja epäsäännöllisyys sekä suurten ihmismäärien liikkuminen samaan aikaan, tuovat vaikeuksia liikkumisen hallinnan suunnitteluun. (Haapamäki, 2016)

Yleisön osallistuessa esimerkiksi urheilutapahtumaan se ei pelkästään seuraa kentän tapahtumia, vaan luo myös tunnelmaa, vaikuttaen tapahtuman onnistumiseen. Tunnelmaa luodaan monesti jo ennen ottelun alkua, esimerkiksi kannattajamarsseilla. Kannattajien rauhallinen käytös lisäävät viihtyvyyttä, mutta tunnelman ollessa latautunut tilanne voi helposti kärjistyä ja johtaa ikäviin seurauksiin.

Häiriöt ovat myös osana yleisötapahtumaa. Tapahtuman suunnitteluvaiheessa tulisi pohtia mahdollisia häiriöitä ja riskejä, joita tilaisuuden liikkumisen hallinnassa voi syntyä. Tapahtuman järjestäjän tulisi tiedostaa riskit ja osata vastata niihin oikealla tavalla niiden sattuessa. Yleisön, joiden odotukset ovat täyttyneet, tekevät tapahtumasta turvallisemman, kun taas pettynyt tai ärsyyntynyt yleisö voi aiheuttaa erilaisia ongelmia, jotka voivat johtaa häiriöihin (Säterhed ym., 2011).

Liikkumisen hallinnan suunnittelun yhtenä tavoitteena on minimoida ongelmat ja niiden vaikutuksia niin osallistujiin kuin ulkopuolisiin. Häiriöihin on kuitenkin syytä varautua ja suunnitella etukäteen, miten toimitaan poikkeustilanteissa. Alla muutamia nostoja asioista, joita tulisi huomioida liikkumisen hallinnan osalta tapahtumissa:

1. Kulku tapahtumapaikalle pitää järjestää hyvin (esimerkiksi erisuuntaisien ihmisvirtojen ei pitäisi kohdata samalla reitillä).
2. Henkilökuntaa on oltava tarpeeksi.
3. Esteiden asettamista suurille kulkuväylille pitää välttää (esimerkiksi ruokakioskit ja ajoneuvot).
4. Tiedonkulku järjestäjien välillä on toimittava jatkuvasti.
5. Vaihtoehtoisia kulkureittejä on käytettävä tehokkaasti.
6. Ihmisten rauhoittamiseksi tapahtumien kulusta pitäisi tiedottaa ongelmatilanteiden aikana (esimerkiksi kovaäänisillä). (Pärnänen, 2015)

Hyvin tyypillinen häiriö yleisötapahtumissa ovat ruuhkat. Ruuhka muodostuu, kun paikalle saapuu enemmän ihmisiä alueen kapasiteetin nähden. Tätä häiriötä voidaan taklata lisäämällä liikenteen ohjaajien tai tapahtuma-avustajien määrää. Ylimääräisten ohjaajien ja avustajien avulla saadaan hyödynnettyä alueen kapasiteettia tehokkaammin, kun kaikki eri reittivaihtoehdot tai sisäänkäyntien tilat tulevat paremmin käytettyä.

Osa ruuhkien ongelmista johtuu puutteellisesta tai väärästä informaatiosta. Liikenteen ohjaajien ja tapahtuma-avustajien sijoittamisen avulla liikenteen solmukohtiin ja tapahtuma-alueen ulkopuolelle, sisäänkäyntien lähetyville, voidaan välittää oikeaa tietoa yleisölle, mikä rauhoittaa ja sujuvoittaa ihmisten liikkumista.

Tapahtumasuunnittelun yhteydessä tulisi myös pyrkiä ennalta ehkäisemään häiriöiden syntyä. Jonojen muodostumista voidaan ehkäistä muun muassa seuraavilla keinoilla:

1. Sijoitetaan pysäköintialue riittävän etäälle tapahtumapaikasta. Tarvittaessa käytetään joukkoliikennettä pysäköintialueelta tapahtumapaikalle.
2. Houkutellaan osallistujat paikalle ja paikalta asteittain järjestämällä lisäohjelmaa.
3. Suunnitellaan tulijoille useita tuloreittejä ja tiedotetaan tehokkaasti vaihtoehtoisista reiteistä.

#### 4. Tehdään joukkoliikenteestä riittävän houkutteleva. (Liikennevirasto, 2017)

Tapahtuma-alueen ympäristön eri osille muodostuvien jonojen muotoa ja pituutta voidaan arvioida aikaisempien samanlaisten tapahtumien kokemusten perusteella tai ennustamalla niiden pituus liikenteen simulointiohjelmalla. (Liikennevirasto, 2017)

Yleisötapahtuman kulusta on tärkeää kerätä tietoa ja dokumentoida se jälkikäteisarviointia varten. Kerätyn tiedon avulla voidaan arvioida eri osa-alueiden ja toimenpiteiden toimivuutta tapahtumalle, mikä myös helpottaa seuraavien tapahtumien suunnittelua. (Kiiveri, 2020)

Keskeisintä häiriönhallinnassa on huolehtia osallistujien turvallisuudesta ja tarjota yleisölle odotukset täyttävää palvelua. Hyvän ilmapiirin luomisen avulla ennalta ehkäistään myös häiriöiden syntyä. Tärkeä perusta häiriön hallinnalle luodaan kattavalla ennakkosuunnittelulla, huolehtimalla asianmukaisesta valmistautumisesta ennen ei-toivottuja tapahtumia sekä valmiuksilla viestiä nopeasti kaikille osallisille häiriön sattuessa.

## 4 Töölön jalkapallostadionin liikennejärjestelyt

Tässä luvussa esitellään Töölön jalkapallostadionia ja sen liikennejärjestelyjä yleisötapahtumissa. Stadionin saavutettavuutta kuvataan eri kulkutapojen osalta ja liikennejärjestelyihin liittyvää seikkoja esitellään henkilökohtaisten tiedonantojen pohjalta.

### 4.1 Töölön jalkapallostadion

Tarkastelun kohteena kuvassa 2 oleva Töölön jalkapallostadion (markkinointinimeltään Bolt Arena) sijaitsee osoitteessa Urheilukatu 5, Helsingin kantakaupungin tiiviissä kaupunkirakenteessa. Se on liikenteellisesti erittäin hyvin saavutettavissa sekä kestävillä liikkumismuodoilla että henkilöautolla. Jalkapallostadion valmistui vuonna 2000 ja toimii Veikkausliigassa pelaavien HJK:n ja HIFK:n kotikenttänä. Stadionin yleisökapasiteetti on 10 770 katsojaa.

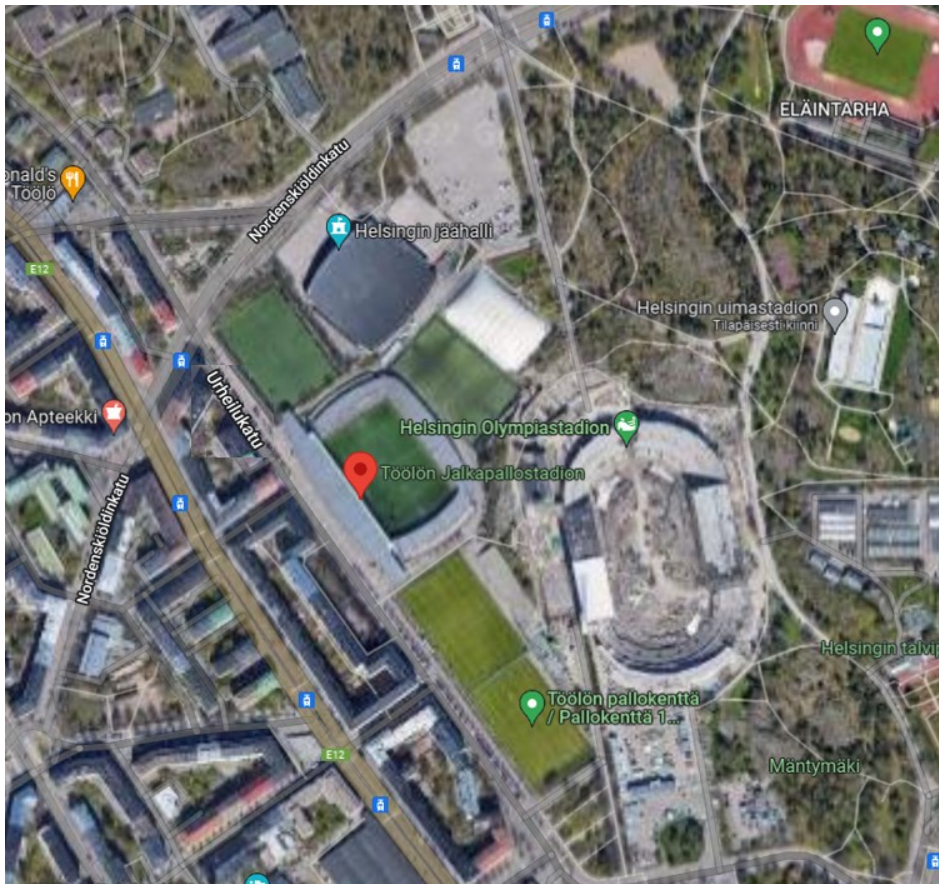
Kuva 2. Töölön jalkapallostadion (Töölön jalkapallostadion, 2022).



Urheilukatu on noin kilometrin pituinen asuntokatu Helsingin Taka-Töölössä, joka ulottuu Toivonkadun risteyksestä Lääkärinkadulle. Asuintaloja sen varrella on vain länsipuolella. Urheilukadun itäreunalla, jalkapallostadionin puolella, kulkee koko matkalla rinnakkain leveä kaksisuuntainen pyörätie ja jalkakäytävä. Kadunvarsipysäköintiä on kadun molemmin puolin. Urheilukadun ajoneuvoliikenteen nopeusrajoitus on 30 km/h ja vuorokautinen liikennemäärä 7 300 ajoneuvoa Helsingin kaupungin liikennetutkimuksen mukaan. Lähiympäristössä sijaitsee myös Olympiastadion, Helsingin jäähalli, Helsingin Uimastadion sekä Eläintarhan yleisurheilukenttä, jotka näkyvät kuvassa 3.



Kuva 3. Ilmakuva Töölön jalkapallostadionin ympäristöstä (Goolgemaps, n.d.).



Liikennejärjestelyt edellä mainituille paikoille perustuvat ihmisten kulkemiseen tapahtumiin joukkoliikennettä käyttäen. Jalkapallostadionin länsipuolella Urheilukadun suuntaisesti kulkevalla Mannerheimintiellä, sekä pohjoispuolella Nordenskiöldinkadulla on useita raitiovaunu- ja linja-autopysäkkejä.

Sekä Helsingin päärautatieasemalta että Pasilan asemalta on myös mahdollista saapua jalkapallostadionille kävellen. Pyöräilijöitä varten on jalkapallostadionin läheisyydestä jonkin verran pyöräpysäköintipaikkoja ja muutamia kaupunkipyöräasemia. Omalla autolla jalkapallostadionille saapuvat katsojat voivat etsiä ajoneuvoille pysäköintipaikkaa lähikatujen lisäksi Helsingin jäähallin ja Töölön Kisahallin pysäköintikentiltä. Lisäksi lähialueella on muita pysäköintipaikkoja, kuten Laakson ratsastuskentän ja Eläintarhan urheilukentän yhteydessä.

Liikenteellisesti alueen haastavin kohta lienee noin 100 metriä jalkapallostadionin pohjoispuolella kulkeva vilkasliikenteinen Nordenskiöldinkatu. Helsingin Sanomien verkkojulkaisussa Nordenskiöldinkadun ja Urheilukadun risteystä luonnehdittiin yhdeksi

Suomen vaarallisimmaksi risteykseksi onnettomuustilastojen perusteella (Kuokkanen, 2017). Myös kuvassa 4 näkyvä Nordenskiöldinkadun eteläpuolella kulkeva jalkakäytävä (punainen ympyrä) ei ole leveydeltään riittävä välittämään suuria ihmismassoja, aiheuttaen ruuhkautumista ja turvallisuuden heikkenemistä suurten yleisötapahtumien yhteydessä.

Kuva 4. Nordenskiöldinkadun ja Urheilukadun risteys, taustalla Helsingin jäähalli (28.4.2022)



## 4.2 Yleisötapahtuma jalkapallostadionilla

Töölön jalkapallostadionilla järjestetään urheilutapahtumien lisäksi konsertteja, sekä erilaisista yritystapahtumia. Jalkapallo-otteluissa stadionille mahtuu istumaan 10 770 katsojaa, konserteissa jopa 20 000, muutettaessa kentän nurmi 14 000 ihmisen permantokatsomoksi. (Tuohimaa, 2000)

Jalkapallostadionin kaikista tapahtumista jalkapallon osuus on 80–90 prosenttia. Konsertteja tai muita massatapahtumia järjestetään vuodessa 3–4 kappaletta, tukien stadionin perusliiketoimintaa. (Tuohimaa, 2000)

Stadion rakennus on varta vasten tehty sellaiseksi, että ihmiset viihtyisivät jalkapallo-otteluissa ja vain toissijaisesti käytettäväksi konserttiareenana. Koska Töölön jalkapallostadion on keskellä kaupunkia ja stadionin rakenne on avoin, kuuluu musiikki hyvin myös Urheilukadun varrella oleviin asuntoihin. Melumääräysten takia konsertit alkavat ja päättyvät tavanomaista aikaisemmin. (Tuohimaa, 2000)

### 4.3 Liikennejärjestelyt

Töölön jalkapallostadionin sijainti tiukassa kaupunkirakenteessa, tuo omat haasteensa ihmisten liikkumisen hallinnassa tapahtumaympäristössä. Tutkimuksessa tehtyjen havaintojen mukaan suurin osa jalkapallostadionille suuntautuvasta jalankulusta tulee Urheilukatua etelän suunnasta. Toinen pääsuunta on Urheilukatua pitkin pohjoisen suunnasta. Jalkapallostadionin itäpuolelta saapuva jalankulkuliikenne on vähäistä.

Kuvassa 5 on esitetty tapahtuma-alueen kartta, eli Töölön jalkapallostadion. Stadionilla on neljä katsomolohkoa, joista ei ole käyntiä muihin lohkoihin tapahtuma-aikana.

Pohjoispäädyn, pääkatsomon ja Klubipäädyn (eteläpäädyn) katsomoiden sisäänkäynnit sijaitsevat Urheilukadun puolella. Pääkatsomoa vastapäätä olevan itäkatsomon sisäänkäynti on stadionin "takapuolella", eli itäpuolella.

Kuva 5. Töölön jalkapallostadion / Bolt Arena (HJK, 2022a).



Tapahtumien luonne, vierailijoiden määrä ja tapahtuman ajankohta vaikuttavat siihen, millaisia järjestelyjä liikenteen osalta edellytetään. Helsingin poliisilaitoksella yleisötilaisuuksista päätöksiä tekevän ylikomisario Ari Taipaleen sähköpostiviestin liitteenä

olleessa Helsingin poliisilaitoksen päätös yleisötilaisuuden järjestämistä koskevista määräyksistä todetaan liikennejärjestelyiden osalta seuraavaa:

Tilaisuuden järjestäjä on velvollinen hoitamaan katuosuuksien liikenteen järjestelyt ja liikenteen ohjauksen siten, että poistuminen Bolt Arenalta (Töölön jalkapallostadion) tapahtua turvallisesti ja viiveettömästi. Tarvittavista liikennejärjestelyistä on sovittava Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialan sekä tarvittaessa Helsingin poliisilaitoksen liikennepoliisin kanssa. Järjestäjä asettaa ja poistaa tarvittavat liikenteenohjauslaitteet ja asettaa tarvittavan määrän järjestyksenvalvoja (toimintasuunnitelman mukaisesti) ohjaamaan liikennettä. (Taipale, henkilökohtainen tiedonanto, 23.3.2022)

Helsingin pelastuslaitoksen palotarkastaja Henrik Suutarinen on todennut sähköpostiviestissä Töölön jalkapallostadionin liikennejärjestelyistä seuraavaa:

Pelastuslaitoksen puolelta me otamme kantaa liikennejärjestelyiden osalta pääosin sellaisissa tilanteissa, jos niillä on vaikutusta tapahtuma-alueen poistumisteihin tai jos niiden osalta on jotain operatiivisen pelastustoiminnan kannalta huomioitavaa. (Suutarinen, henkilökohtainen tiedonanto, 28.3.2022)

Helsingin kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut / Alueiden käyttö ja valvonta asiakaspalvelusta kerrottiin sähköpostissa tilapäisistä liikennejärjestelyistä seuraavaa:

Tapahtumajärjestäjät hakevat itse kaupungilta tapahtuma ja liikennejärjestelyt yleisille katu/ puistoalueille, mikäli siihen katsotaan olevan tarvetta. Tilapäiset liikennejärjestelypäätökset haetaan tapahtuma/ottelu kerrallaan.

Aina kun rajoitetaan yleistä aluetta esim. liikennejärjestelyt ulottuvat yleiselle alueelle, niille tarvitaan kaupungilta lupapäätös. Liikennejärjestelyistä ja niiden suunnittelusta vastaa päätöksenhakija. Päätöksenmyöntäjä joko hyväksyy sellaisenaan ehdotetut järjestelyt tai vaatii niihin korjauksia. Päätöksiin lisätään mahdollisesti myös muita ehtoja ja määräyksiä. Tapahtumien liikenteenohjaajat paikat ja määrät määrää poliisi. Laki määrää käytettävät

liikennemerkkit ja kuka saa toimia liikenteenohjaajana, hänen vaatetuksensa ynnä muuta sellaista.

Tilapäisesti Urheilukatu on mahdollista sulkea pois autoilta, mutta alueella myös asuu paljon ihmisiä. Heidän tarpeensa, huoltoajot, ambulanssit yms. pitää myös huomioida. (Helsingin kaupunkiympäristö, henkilökohtainen tiedonanto, 22.4.2022)

Helsingin seudun liikenteen liikennesuunnittelija Esa Sauvolan (henkilökohtainen tiedonanto, 20.4.2022) on todennut sähköpostiviestissä Töölön jalkapallostadioniin liikennejärjestelyistä seuraavaa:

Töölön jalkapallostadionin tilaisuuksiin / vastaavan kokosiin muihin tapahtumiin ei ole normaaleina liikennöintiäaikoina hankittu lisäliikennettä. Kokemuksen mukaan Bolt Areenan purku on sujunut suhteellisen mallikkaasti olemassa olevalla kapasiteetilla. (Sauvola, henkilökohtainen tiedonanto, 20.4.2022)



#### **4.4 Tapahtuma-aikaiset liikennejärjestelyt**

Tapahtumapaikka sijoittuu tiiviiseen valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueella noudatetaan olemassa olevia yleisiä liikennejärjestelyjä. Ainoana poikkeuksena tähän on pyörätien sulkeminen stadionin edustalla. Polkupyörä- ja sähköpotkulautaliikenne ohjataan stadionin molemmissa päissä ajoradalle. Kuvassa 6 on esitetty HIFK Fotbollin suunnitelma HIFK-HJK jalkapallo-ottelun tilapäisestä liikennejärjestelystä. Myös HJK:n tapahtumissa noudatetaan samankaltaista järjestelyä.



Kuva 6. HIFK Fotbollin liikennejärjestelysuunnitelma (Helsingin kaupunki, 2022).



-  Merkkien välisellä alueella sallitaan ainoastaan jalankulku. Kaikenlaisten kulkupelien liikenne ohjataan ajoradalle. Suljetun alueen päissä on liikenteenohjaaja/järjestyksenvalvoja koko ottelutapahtuman ajan.
-  Merkkien kohdalla on järjestyksenvalvoja valvomassa suojatieturvallisuutta ja varmistaa ettei suojatien kautta pääse polkupyöräilijöitä stadionin edustalle.

Erityisenä haasteena on pidettävä tilan puutetta stadionin edustalla Urheilukadun puolella. Puute näkyy pahimmillaan, kun suuria ihmismassoja saapuu stadionille tai poistuu sieltä lyhyen ajan sisällä, kuten kuvissa 7 ja 8 on nähtävissä, mikä luo haasteita hallita liikkumista.

Varsinkin suuria ihmismassoja houkuttelevat jalkapallo-ottelut, kuten paikalliskamppailut ja kansainväliset pelit, saavat paikalle tulevat katsojat pakkautumaan stadionin Urheilukadun puoleisten sisäänkäyntien eteen hankaloittaa paikan ohittavien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden matkantekoa. Varsinkin stadionin vieressä kulkevan kaksisuuntaisen pyörätien liikenne estyy pahimmillaan kokonaan, katsomoihin pyrkivien ihmismassojen parveillessa koko jalkakäytävän ja pyörätien leveydellä. Sama tilanne toistuu ottelun päätyttyä ja katsojien poistuessa stadionilta Urheilukadulle. Ruuhkan muodostuminen on osittainen osoitus tilan puutteesta.

Kuva 7. Ihmisiä poistumassa stadionilta Urheilukatua etelään (28.4.2022).



Liikenteenohjaajat tai järjestyksenvalvojat voivat tarvittaessa puuttua tilanteeseen neuvomalla ihmisiä oikeisiin paikkoihin sekä ohjaamalla ihmismassa järjestykseen stadionin edustalla ennen ottelua. Ohjaus vähentäisi konflikteja sekä osallistuvien keskuudessa että osallistuvien ja tapahtumaan osallistumattomien kesken.

Kuva 8. Ihmisiä jonottamassa eteläpään katsomoon (28.4.2022).



Väkimäärän lisääntyessä ja jonojen muodostuessa sisäänkäyntien edustalla on kuitenkin katsottu turvallisuussyistä parhaaksi ohjata pyöräliikenne stadionin edustalta ajoradalle. Sama tilanne toistuu ottelun päätyttyä.

HJK:n turvallisuuspäällikkö Petri Anttila toteaa järjestelyistä seuraavaa: Ottelupäivinä portit aukeavat puolitoistuntia ennen ottelun alkua. Tapahtumissa on turvatarkastus ja osallistujia pyydetään saapumaan hyvissä ajoin sujuvuuden ja turvallisen sisäänpääsyn varmistamiseksi. Kuitenkin suurin osa yleisöstä saapuu noin 15–20 minuuttia ennen ottelun alkua, aiheuttaen hetkellistä ruuhkautumista. Molempiin päätykatsomoihin on tavallisesti 4–5 sisääntulolinjaa, muihin katsomoihin 2–3 linjaa. Yleisön saapumista ja poistumista seurataan myös valvontakameroilla. (Anttila, henkilökohtainen tiedonanto 27.1.2022)

Sisäänkäynnit ovat tunnetusti pullonkauloja ja välityskykyä hidastaa stadionilla tilanpuute turvatarkastuksen osalta. Välityskyvyllä tarkoitetaan tässä yhteydessä, kuinka nopeasti ihmisiä saadaan kulkemaan sisäänkäynnistä katsomoihin. Välityskapasiteetin kasvattaminen on kuitenkin useassa tapauksessa joko hankalaa tilanpuutteen vuoksi tai sen kustannukset vaikuttavat huomattavalla tavalla kannattavuuteen. Turvallisuudesta ei kuitenkaan tingitä odotusaikojen lyhentämiseksi. (Anttila, henkilökohtainen tiedonanto, 27.1.2022)

Otteluun osallistuvan yleisömäärän ennakointi on tärkeää, jotta voidaan järjestää riittävästi henkilökuntaa paikalle ja varmistaa tapahtuman häiriötön kulku. Tämä kuitenkin lisää järjestäjän kustannuksia ja tasapainoilu oikean määrän suhteen voi olla hankalaa. Alla HJK:n 2.4.2022 julkaisema tiedote HJK-Honka jalkapallo-ottelun järjestelyistä:

On myös rehdisti myönnettävä, että koronakurimuksen hellitettyä yleisön halukkuus saapua paikan päälle yllätti meidät (erittäin positiivisesti). Lippuja myytiin paikan päällä ennen ottelua enemmän kuin vuosikymmeneen. Katsojien sisääntuloa Itäkatsomoon ruuhkauttaa etenkin turvatarkastus. Laajennamme turvatarkastusaluetta porttien ulkopuolelle sekä tehostamme tarkastusprosessia jo Inter-otteluun lisäämällä järjestyksenvalvojien määrää. ("HJK pahoittelee epäonnistumista lauantain ottelujärjestelyissä", 2022)



#### 4.4.1 Jalankulku

Lähimmät joukkoliikennepysäkit ja suurimmat autojen pysäköintialueet sijaitsevat noin 200–700 metrin päässä stadionista, joten suurin osa otteluun saapuvista katsojista taittaa viimeisen osuuden jalan. Kuten aiemmin on todettu suurin osa jalankulkuliikenteestä, saapuu Urheilukatua etelästä ja pohjoisesta, kadun itäpuolella kulkevaa leveää jalkakäytävää pitkin.

Huomionarvoista on, ettei jalkapallostadionille ohjaavia opasteviittoja ei ole, ei myöskään tapahtuma-aluekarttaa näkyvästi esillä, josta esimerkiksi reitti omaan katsomoon kävisi ilmi. Kuvassa yhdeksän näkyy yksittäinen opasteviitta itäkatsomoon (ympyröity punaisella), mutta sen sijoitus ei ole paras mahdollinen. Opastusviitta on hyvin matalalla ja jo muutaman ihmisen oleskelu sen edessä peittää sen näkyvyyden. Myös sisäänkäynnit tulisivat olla selkeämmin havaittavissa. Nyt ne eivät katukuvassa erotu, kuten kuvissa 9 ja 15 käy ilmi, mikä hankaloittaa suunnistamista oikealle sisäänkäynnille.

Kuva 9. Huomaamattomaksi jäävä opastusviitta Urheilukadun puoleisen stadionin eteläkulmassa ihmismassojen saapuessa paikalle (Googlemaps n.d.).



#### 4.4.2 Pyöräliikenne ja pyöräpysäköinti

Urheilukadun vilkas pyöräliikenne kulkee kadun itäreunalla samassa tasossa jalkakäytävän kanssa olevalla kaksisuuntaisella pyörätiellä. Havaintojen perusteella useita kymmeniä katsojia saapuu stadionille polkupyörällä. Pyöräpysäköintipaikkoja Urheilukadun puolella on

stadionin molemmissa päädyissä, jotka täyttyvät hyvin nopeasti stadionin yleisömäärien ollessa suuri. Sähköpotkulautojen pysäköinti tulisi ohjataan samoille sijainneille kuin polkupyöräpysäköinti, kuten kuvassa 10 on näkyvissä. Käytännössä pyöräpysäköinnin riittämättömyydestä johtuen, niin polkupyörien kuin sähköpotkulautojen pysäköinti on epäjärjestelmällistä. Varsinkin eteläpäädyssä, kuten kuvassa 11 näkyy, sähköpotkulautoja pysäköidään jalkakäytävälle, mikä kaventaa kadun leveyttä. Myös poliisiautojen sijoittelu, kuten kuvassa 8 voi haitata tai rajata polkupyörien pysäköintiä.

Suurempien ottelutapahtumien yhteydessä on jalkapallostadionin Urheilukadun puoleisissa päädyissä koko tapahtuman ainoat liikenteen ohjaajat. Heidän tehtävänänsä on avustaa paikalle saapuvia ihmisiä löytämään oikeaan katsomoon, ohjeistaa pyörien pysäköinnistä ja ohjata paikan ohittavia pyöräilijöitä ajoradalle, stadionin edustan ruuhkaisuuden takia.

Kuva 10. Tilannekuva pohjoispäädyistä ennen HJK-FC Inter ottelua (23.4.2022).



Kuva 11. Tilannekuva sähköpotkulautojen pysäköinnistä eteläpäädyssä (23.4.2022).



Jalkapallostadionin lähetyviltä noin 200–300 m säteeltä löytyy kolme kaupunkipyöräasemaa Toivonkadulta, Messeniuksen kadulta ja Helsingin jäähallilta.

#### 4.4.3 Joukkoliikenne

Tutkimuksessa tehtyjen havaintojen perusteella ottelutapahtuma jalkapallostadionilla ei aiheuta joukkoliikenteen reittilinjoihin tai kalustotarpeen määrään muutoksia perustilanteessa. Tätä näkemystä tukee Helsingin seudun liikenteen liikennesuunnittelija Esa Sauvolan kommentti, joka esitetty neljännen luvun kolmannessa alaluvussa.

Mannerheimintiellä, stadionin kohdalla, kulkee kolme eri raitiolinjaa, ja lisäksi kadun varrelta löytyy myös paikallis- ja seutuliikenteen linja-autopysäkkejä. Nämä yhdessä tarjoavat julkisen liikenteen tehokkaan ja korkean palvelutasoluokan. Lyhytkestoisia liikennehäiriöitä voi syntyä Mannerheimintiellä kannattajaryhmien ajoradalla kulkevista kulkueista johtuen. Urheilukadulla ei kulje joukkoliikennettä.

#### 4.4.4 Muu moottoriajoneuvoliikenne

Urheilukatu on läpiajettavissa pääsääntöisesti koko ottelutapahtuman ajan, pois lukien kannattajaryhmien marssiessa stadionille ja riskiotteluiden päättymisen jälkeen, jolloin Urheilukatu suljetaan tilapäisesti. Termillä riskiottelu tarkoitetaan tässä kohtaa ottelua, jossa

joukkueiden eri kannattajat saattavat ryhtyä väkivaltaiseen käyttäytymiseen toisiaan kohtaan. Tilausliikennettä on hyvin vähän ja pysäköintipaikkoja linja-autoille on osoitettu Mäntymäen kentällä. Taksit ja saattoliikenne pystyvät jättämään ja noutamaan asiakkaita kadun varrelta. Tosin tämä aiheuttaen hetkellistä liikenteellistä haittaa muun samaan suuntaan kulkevan liikenteen joutuessa odottamaan, jos vastakkaisesta ajosuunnasta tulee liikennettä, eikä ohi pääse.

#### **4.4.5 Tapahtuman päättyminen**

Ottelutapahtuman päätyttyä jalkapallostadionin tyhjentyminen kestää käytännössä noin 15–20 minuuttia. Purkautumisen aikana jalkapallostadionin lähistöllä on suurimmat jalankulkijamassat. Yleisön poistuminen tapahtuu melko ripeästi ja ihmismassan aiheuttamat häiriöt ja viivytykset alueen liikennöintiin jäävät pääsääntöisesti vähäisiksi. Tosinaan liikenteen ohjaustarvetta muodostuu jalankulkijoiden pullonkaulakohdissa. Yksi näistä paikoista on Urheilukadun ja Nordenskiöldinkadun risteys, jossa jalankulkijoiden ja autojen risteävistä reiteistä johtuen poistuva autoliikenne ruuhkautuu helposti. Antamalla edellä mainitussa risteyksessä Urheilukatua pohjoiseen suuntaan kulkeville valoetus, saadaan pidemmällä vedoille tyhjennettyä kyseistä suuntaa.

Toinen mahdollinen pullonkaulakohta on lähistöllä olevat raitiovaunupysäkit. Pysäkkien kapeat odotustilat voivat täytyä hetkessä, jos suuret ihmismassat saapuvat samanaikaisesti paikalle. Turvallisuussyistä voi syntyä tarve rajoittaa tai säännöstellä jalankulkijoiden pääsyä pysäkille, johon on hyvä varautua.

#### **4.5 Riskiottelut**

Riskiottelulla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa jalkapallo-ottelua, jossa on kohonnut turvallisuusuhka osallistuvien joukkueiden kannattajista johtuen. Sekä Suomen Palloliitto että Valtioneuvoston asetus turvallisuutta, turvatoimia ja palveluja koskevasta yhdennetystä lähestymistavasta jalkapallo-otteluissa ja muissa urheilutilaisuuksissa tehdystä Euroopan neuvoston yleissopimuksesta velvoittavat järjestäjää tekemään yhteistyötä kaikkien otteluun osallistuvien toimijoiden kanssa.

Suomen Palloliiton turvallisuusmääräysten ensimmäisessä kohdassa todetaan seuraavaa: "Jalkapallo- ja futsalottelussa läsnä olevilla on oikeus odottaa, että kaikki mahdollinen on tehty heidän viihtyvyytensä ja turvallisuutensa varmistamiseksi. (Suomen Palloliitto, 2022)

Euroopan neuvoston turvatoimia ja palveluja koskevasta yhdenmennyksestä lähestymistavasta jalkapallo-otteluissa ja muissa urheilutilaisuuksissa yleissopimuksen 6 artiklan b. kohdassa todetaan seuraavaa: "luomaan turvallinen, turvattu ja lämminhenkinen ympäristö julkisilla paikoilla, jotka on tarkoitettu kannattajien kokoontumiseen ennen tilaisuutta ja sen jälkeen, tai paikoissa, joissa kannattajien voidaan odottaa käyvän säännöllisesti omasta halustaan, sekä kulkureiteillä kaupunkiin ja/tai stadionille ja stadionilta". (HE 45/2021)

Helsingin poliisilaitoksen yhteyteen sijoitettu Suomen National Football Information Point:ista (NFIP) todetaan järjestelyistä seuraavaa: Jalkapallo-ottelut ovat kokoontumislain mukaisia yleisötilaisuuksia, joiden järjestyksestä ja turvallisuudesta vastaa tapahtuman järjestäjä. Riskiotteluissa tapahtuman järjestäjä, pelastuslaitos ja poliisi tekevät normaalia tiiviimpää yhteistyötä järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Riskiotteluksi luokitellaan Stadin derbyksi kutsuttua paikallisottelua kahden helsinkiläisen jalkapallojoukkueen, HIFK:n ja HJK:n, kohdatessa. Käytännössä poliisi on silloin paikalla suuremmalla resurssilla turvaamassa yleistä järjestystä ja turvallisuutta tapahtuma-alueen ulkopuolella ja tarvittaessa valmiudessa avustamaan järjestäjää myös tapahtuma-alueella järjestystä. Ottelun päätyttyä poliisi valvoo kannattajien poistumista sekä ohjaa tarvittaessa liikennettä. Stadin derbyt pelataan poliisin toiveesta arki-iltoina. (NFIP, henkilökohtainen tiedonanto, 8.5.2022)

Kannattajakulkueet vaikuttavat liikennejärjestelyihin aiheuttaen hetkellistä liikennehaittaa Töölössä. Poliisi vastaa mahdollisten kannattajaryhmien kulkueiden saattamisesta stadionille ja niihin liittyvistä liikennejärjestelyistä. Pääsääntöisesti Urheilukatu suljetaan autoliikenteeltä kulkueiden ajaksi Nordenskiöldinkadusta etelään aina Mäntymäen kentälle asti. Mannerheimintiellä saatetaan joutua hetkellisesti rajoittamaan liikenteen kulkua ja ohjamaan osan autoista muualle.

Kuvassa 12 on esitetty kannattajaryhmien kulkueiden reitit. Reitit voivat poiketa ennakkotiedoista, jonka johdosta poliisin on myös varauduttava viime hetken muutoksiin. HIFK:n ja HJK:n kannattajat lähtevät omista kantaravintoloistaan liikkeelle, eli vastakkaisista



suunnista. HJK:n kannattajilla on stadionin ympäristössä periaatteessa kaksi kantaravintolaa, mutta käytännössä etelämpänä oleva Töölö Sports Bar (Mannerheimintie 98) on viime aikoina vakiintunut kannattajakulkueiden lähtöpaikaksi.

Kuva 12. Kannattajakulkueiden reitit, sininen HJK ja punainen HIFK (Googlemaps n.d.).



HJK:n kannattajat marssivat pohjoisesta stadionin eteläpäädyn katsomoon ja HIFK:n kannattajat etelästä stadionin pohjoispäädyn katsomoon. Kulkueiden lähtöjen samanaikaisuuden ja reittien risteämisen johdosta, poliisi joutuu yleensä pysäyttämään hetkeksi toisen kulkueen etenemisen turvallisuussyistä, välttääkseen yhteydenottoja kannattajien välillä.

Ottelun päätyttyä vakiintuneen käytännön mukaisesti voittaneen joukkueen kannattajaryhmä (pohjois- tai eteläpäädyn katsomossa olevat kannattajat) ei lasketa katsomosta ennen kuin toisen joukkueen kannattajat ovat poistuneet stadionilta ja sen

välittömästi läheisyydestä. Toimenpiteellä halutaan pitää joukkueiden eri kannattajat erossa toisistaan, välttääkseen helposti väkivaltaisiksi muodostavia yhteydenottoja näiden kesken.

## **5 Toimenpide-ehdotukset liikkumisen tehostamiseksi**

Tutkimuksen tarkoituksena oli seurata yleisön liikkumista Töölön jalkapallostadionille ja sieltä pois sekä selvittää toimenpiteitä liikkumisen tehostamiseksi. Tässä luvussa on esitelty ehdotuksia toimenpiteistä, joilla tapahtuma-alueen liikennejärjestelyitä ja liikkuminen voitaisiin saada sujuvammaksi ja turvallisemmaksi. Toimenpide-ehdotukset muodostuivat tarkkailemalla paikan päällä ihmisten liikkumista sekä havainnoimalla järjestelyiden toimivuutta suhteessa liikkumisen sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Tarkkailupäivä oli kaksi, 23.4 ja 28.4.2022, joista ensimmäisenä päivänä yleisöä stadionilla oli reilu 3 000 katsojaa ja toisena reilu 7 000 katsojaa.

### **5.1 Verkkosivut**

Ensimmäisiä kertoja tapahtumaan osallistuva etsii ennakkoon tietoa tapahtumapaikasta ja sen saavutettavuudesta verkkosivuilta. Helsingin jalkapalloklubin (HJK) verkkosivuilla on ohjeet, kuinka saapua paikalle ja pelkistetty tapahtumakartta, joka esitetty kuvassa 13.

Toinen myös toistaiseksi Töölön jalkapallostadionia kotikenttänä pitävän Veikkausliigajoukkueen HIFK Fotboll Ab:n (HIFK) verkkosivuilla on heikosti tieto järjestelyistä eikä tiedon löytäminen ollut yksinkertaista ja helppoa.

Toimenpide-ehdotuksena ehdotetaan verkkosivujen päivittämistä stadionin saavutettavuuden parantamiseksi. Tapahtuman verkkosivuilla kannattaa olla näkyvästi oma osionsa, jossa kerrotaan mahdollisimman kattavasti millä eri tavoin tapahtumapaikalle pääsee, pysäkkien sijainnit ja vinkkejä autojen pysäköintiin. On hyvä muistaa, että verkkosivut toimivat myös yritysten ja yhdistysten brändikuvana, johon verkkosivujen vierailijat kiinnittävät huomiota ja mikä vaikuttaa heidän päätöksentekoonsa.

Kumpikin taho, HIFK paljon enemmän, voisi panostaa tapahtuma-aluekarttaan ja esitellä stadionin saavutettavuutta yksityiskohtaisemmin. Stadionin katsomoiden merkitsemisessä

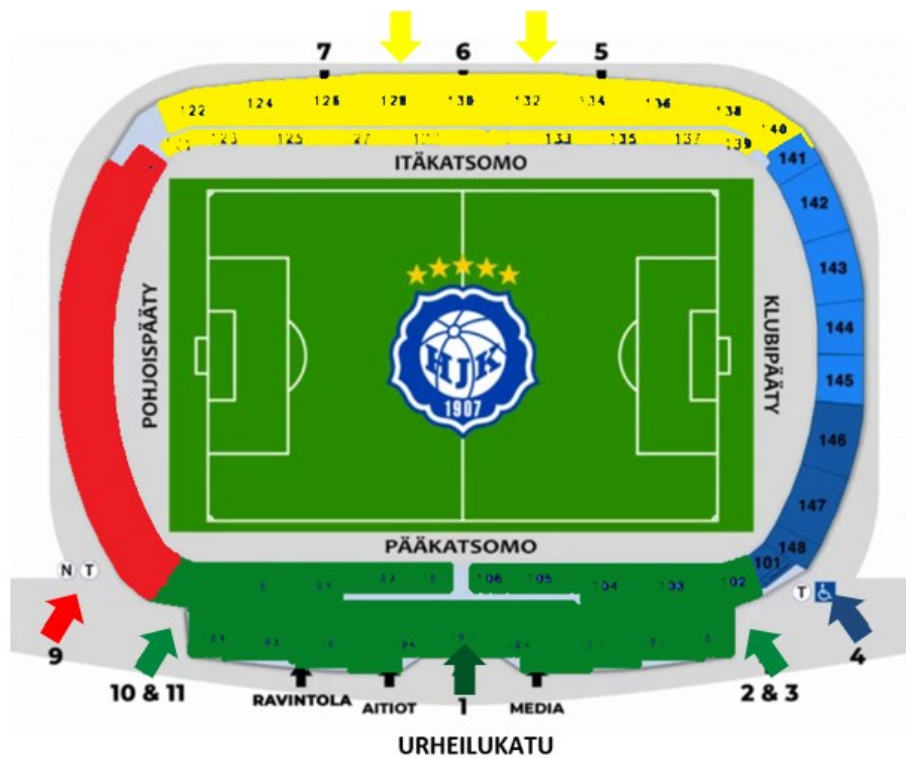
voisi käyttää eri värejä kuten kuvassa 14. Tämä helpottaisi katsojaa hahmottamaan oman katsomopaikan sijaintia ja sisäänkäyntiä katsomoon. Samoja värejä käytettäisiin tapahtumalipussa ja paikan päällä opastusviitoissa sekä katsomolohkojen sisäänkäyntien merkinnöissä perille löytämisen helpottamiseksi ja nopeuttamiseksi. Tapahtuma-aluekarttaan voisi kirjata myös lähikatujen nimet ja vieressä kulkevien raitiovaunulinjojen numerot sekä suunnat, jossa pysäkit ovat. Lisäksi olisi hyvä merkitä karttaan polkupyörien ja sähköpotkulautojen pysäköintipaikat sekä lähialueen pysäköintialueet omilla autoilla saapuville.

Kuva 13. HJK:n verkkosivuilla oleva karttapohja Töölön jalkapallostadionista (HJK, 2022b).





Kuva 14. Ehdotus uudeksi karttapohjaksi joka muokattuna kuvasta 13.



## 5.2 Opastus tapahtumaympäristössä

Urheilutapahtumissa ja konserteissa, tulisi kiinnittää huomiota siihen, että opastus oikeisiin katsomoihin ja oikeille paikoille on riittävän selkeää. Töölön jalkapallostadion sisäänkäyntien saavutettavuus on huonosti opastettu ja tapahtuma-aluekartta vaikeasti havaittavissa kuten kuvasta 15 käy ilmi. Tämä lisää erehtymisen mahdollisuuksia, mikä taas hidastaa stadionin täyttämistä.

Kuva 15. Eteläpäädyn sisäänkäyntien opastus näkyy huonosti (28.4.2022).



Toimenpide-ehdotuksena esitetään opastuksen parantamista. Opastusviittojen lisäämisen molempiin pääsaapumissuuntiin sekä näiden lisäksi tapahtuma-aluekarttoja näkyvimmin esille helpottamaan ja nopeuttamaan suunnistamisessa oikean paikkaan kuten kuvassa 16 on kuvitettu.

Lisäksi sisäänkäynnit eri katsomolohkoihin tulisi merkitä nykyistä selvemmin ja näkyvimmin käyttäen tapahtuma-alueen karttapohjan värejä opasteissa sekä tarvittaessa katuun maalaamalla. Myös ottelupäivänä käytettävissä olevien sisäänkäyntien linjastojen määrä pitäisi pystyä ilmoittamaan näkyvästi, esimerkiksi asettamalla stadionin edustalle katsomokohtaiset "sisäänkäyntiportaalit". Se selkeyttäisi tulemistä ja helpottaisi jonojen muodostamista. Järjestely tiivistäisi samalla ihmismassoja hyödyntäen samalla stadionin edustalla olevaa tilaa tehokkaammin sekä nopeuttaisi sisääntuloa.

Kuva 16. Opasteiden näkyvyyden parantaminen (28.4.2022).



Lisäksi järjestyksenvalvojien tai tapahtuma-avustajien läsnäoloa ja käyttöä Urheilukadun ruuhkaisimmilla kulmilla tulisi parantaa. Tapahtuma-avustajien aktiivisemmalla otteella ihmisten opastamisessa saataisiin jonotusta järjestettyä oikein ja neuvottua ihmisiä oikeisiin paikkoihin, joka sujuvoittaisi liikkumista alueella. Tapahtuma-avustajilla on myös erittäin tärkeä rooli osallistujien rauhoittamisessa ja tiedon välittämisessä heille sekä tapahtuman järjestäjän tilannekeskukseen liikkumisen tilanteesta ja yleisömääristä.

### 5.3 Urheilukadusta pyöräkatu

Torstaina 28.4.2022 ennen klo 18.00 alkanutta HIFK:n ja HJK:n jalkapallo-ottelua suoritettussa polkupyöräliikenteen käsilaskennassa, stadionin edustalla olleen laskentapisteen ohitti klo 16.00–16.52 välisenä aikana 171 pyöräilijää ja 14 sähköpotkulautailijaa. Polkupyöräilijöistä 64 kulki etelään ja 107 pohjoiseen. Vertailukohtana todettakoon, että Helsingin vilkkaimmalla pyöräväylällä, Baanalla, liikkui vuonna 2021 samana ajankohtana 258 pyöräilijää (Helsinki Region Infoshare, n.d.).

Ottelutapahtumaan osallistuvien ja osallistumattomien pyöräilijöiden konfliktien välttämiseksi on kulkumuodot eroteltava toisistaan paremmin. Nykyinen ottelupäivän liikennejärjestely (kuva 6) on alueella liikkuvien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kannalta huono. Ennen peliä ja pelin jälkeen Urheilukadun stadionin puoleinen jalkakäytävä täyttyy

ihmismassoista, jotka levittäytyvät myös pyörätielle estäen pyöräilemisen aiheuttaen turhaa konfliktia kulkumuotojen välillä.

Pyöräilijöiden ohjaaminen stadionin päädyistä ajoradalle on pyöräilijöiden sujuvan ja turvallisen liikkumisen kannalta huono koska paikka on ahdas ja ajoradalle heikko tai rajoittunut näkyvyys, joka voi aiheuttaa konfliktitilanteen pyöräilijöiden ja autoilijoiden kesken. Lisäksi kohdassa voi olla saattoliikennettä estämässä siirtymistä ajoradalle kuten kuvassa 17 näkyvä musta takسياuto.

Kuva 17. Pyöräilijöitä ohjataan ajoradalle (28.4.2022).



Toimenpide-ehdotuksena ehdotetaan Urheilukadun muuttamista ensisijaisesti pyöräkaduksi toissijaisesti sekaliikennekaduksi koko matkalla, kuten kuvassa 18 on punaisella värillä esitetty. "Pyöräilijät ajavat yhdessä autoilijoiden ja muilla moottoriajoneuvoilla ajavien kanssa ajoradalla. Autoilijat ja muut moottorilla kulkevat sovittavat nopeutensa pyöräilijöiden mukaan. Pyöräkadulla on pyöräilijöille annettava esteetön kulku." ("Näin liikut Helsingin ensimmäisellä pyöräkadulla", 2020) Pyörätie ja jalkakäytävä eivät enää kulkisi rinnakkain vaan pyöräilijät siirtyisivät ajoradalle. Muutos parantaisi jalankulkijoiden turvallisuutta heikentämättä pyöräilijöiden liikkumisen sujuvuutta.



Urheilukadulta oikealle Nordenskiöldinkadulle Pasilaan kääntyvien autoilijoiden matka nopeutuu, kun risteäviä pyöräilijöitä ei enää olisi, mikä lisää risteuksen välityskykyä. Koska Urheilukatu on asuntokatu, jossa pysäköintiä on kadun molemmin puolin, on ajoväylä kapeampi hidastaen luonnostaan autojen nopeuksia. Lisäksi kadulla on 30 km/h nopeusrajoitus, tasa-arvoisia risteyskäskyjä sekä hidastetyössyjä, tekijöitä, jotka rauhoittavat autoliikennettä ja tuovat turvaa polkupyöräliikenteelle.

Kuva 18. Urheilukadusta pyöräkatu (Helsingin karttapalvelu, n.d.).



Mikäli Urheilukatua ei voi muuttaa pyöräkaduksi, eikä sekaliikennekaduksi, tulisi pyöräilijöitä opastaa huomattavasti aikaisemmassa vaiheessa siirtymään ajoradan puolelle. Kuvassa 18 on osoitettu sinisillä nuolilla paikat, joissa opastus tulisi jo aloittaa. Myös liikenteenohjaajat tulisi siirtää stadionin päädyistä etäämmälle, etelässä Sallinkadun tasalle ja pohjoisessa Nordenskiöldinkadun tasalle varmistamaan aikaisemmassa vaiheessa pyöräliikenteen siirtymistä ajoradalle.

Helsingin kaupungin kaupunkitoimialan liikenneinsinööri Teppo Pasanen toteaa Urheilukadun pyöräliikennejärjestelyistä sähköpostiviestissä seuraavaa:

Pyöräliikenteen määrät erittäin todennäköisesti vähenevät Urheilukadulla, Manskun (Mannerheimintie) pyöräteiden rakentamisen myötä. Ennen Manskun pyöräteiden rakentamista en lähtisi tekemään Urheilukadulle muutoksia.

Futispelien aikaan jalankulkijoiden kanssa on ahdasta jaärkevintä on ollut ohjata pyöräilijät ajoradalle. Ajoradalle siirrot ovat perusteltuja etenkin silloin kun yleisöä on enemmän, kuten derbyt ja europelit. Jos on vähän katsojia, niin harvoin on tuo Urheilukatu muodostunut ongelmalliseksi, kun stadionin ulkopuolelle ei muodostu jalankulkuruuhkaa. Siinä olisi kyllä hyvä olla vakiokäytännöt ja selkeät ohjeet. (Pasanen, henkilökohtainen tiedonanto, 5.5.2022)

Lisäksi kuvassa 19 näkyvät pyöräliikennettä ajoradalle ohjaavat aidat on ehdottomasti poistettava stadionin molemmista päädyistä. Aidat ovat ohjeiden vastaiset heijastimien puuttumisen takia ja aiheuttava jalkakulkuliikenteelle pullonkaulan.

Kuva 19. Liikenteenohjaaja siirtämässä aitoja pyörätielle (28.4.2022).



## 5.4 Kadunvarsipysäköinnin poistaminen stadionin edestä

Töölön jalkapallostadion on rakennettu tiiviiseen kaupunkirakenteeseen. Suuret katsojaluvut vetävät ottelutapahtumat ja konsertit ruuhkauttavat pahoin stadionin Urheilukadun puoleisen tilan.

Toimenpide-ehdotuksena ehdotetaan stadionin kohdalla olevien autojen kadunvarsipysäköintipaikkojen poistamista, kuten kuvissa 21, 22 ja 23 on esitetty. Poistamisen myötä vapautuu lisää tilaa osallistujille ja tapahtumapaikan ohittaville jalankulkijoille. Lisäksi osa lisätilasta (poistuvien pysäköintipaikkojen kohta) mahdollistaa viranomaisajoneuvojen paremman sijoittelun kadun varteen esimerkiksi riskiotteluiden yhteydessä.

Kuvassa 20 näkyy poliisiautojen sijoittuminen stadionin edustalla ennen stadin derbyä. Poliisiautojen sijoittuminen kyseiseen kohtaan vie tilaa jalankulkuliikenteeltä eteläkatsomon sisäänkäynnin edustalla. Lisäksi poliisiautot jäävät helposti ihmismassojen ympäröimäksi vaikeuttaen poliisin toimimista ja liikkumista Urheilukadun ajoradan suuntaan.

Kuva 20. Poliisiautojen sijoittelu ennen ottelun alkua (28.4.2022).



Poistuvien 26 pysäköintipaikkojen korvaavat paikat tarjottaisiin Urheilukadulta Nordenskiöldinkadun pohjoispuolelta, muuttamalla kadun suuntaiset pysäköintipaikat



viistopysäköintipaikoiksi. Esimerkiksi Nordenskiöldinkadun ja Reijolankadun väliin voitaisi lisätä kymmenen uutta pysäköintipaikkaa muuttamalla paikat viistopaikoiksi. Tämä edellyttäisi Urheilukadun muuttamista pyörä- tai sekakaduksi, joka vapauttaisi pyörätien käyttämän nykyisen tilan autojen pysäköinnille.

Kuvassa 21 on esitetty poistettujen pysäköintipaikkojen lisäksi polkupyörien ja sähköpotkulautojen uudet lisäpaikat.

Kuva 21. Poistuvat pysäköintipaikat merkitty punaisella viivalla (Helsingin karttapalvelu, n.d.).





Kuva 22. Poistuvat pysäköintipaikat eteläpäädyssä rajattu punaisella (Googlemaps, n.d.).



Kuva 23. Poistuvat pysäköintipaikat pohjoispäädyssä rajattu punaisella (Googlemaps, n.d.).



Poistuvat pysäköintipaikat toisivat lisää tilaa järjestellä muun muassa yleisön jonottamista sekä eteläpäädyn että pohjoispäädyn sisäänkäyntien edustalla, jotta välttyttäisiin kuvan 24 kaltaisista pitkistä jonoista.

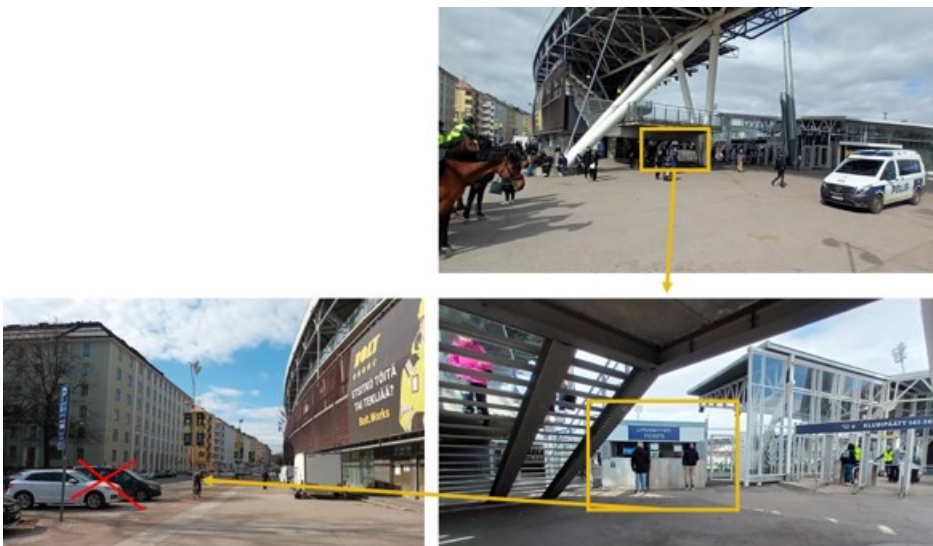
Kuva 24. Ihmisiä jonottamassa eteläpään katsomoon (28.4.2022).



## 5.5 Sisäänkäyntien uudistaminen

Molemmissa päädyissä olevat lipunmyyntipisteet tulisi siirtää pois sisäänkäyntien vierestä stadionin keskivaiheelle, kuten kuvassa 25 on kuvitettu. Tämä yhdessä stadionin edustalta poistuvien pysäköintipaikkojen myötä toisi lisää tilaa järjestää yleisön sisääntulo sujuvammaksi.

Kuva 25. Lipunmyyntipisteen siirtäminen stadionin eteen (23.4.2022).



Myös tapahtuma-aikainen pysäköinti jalkakäytävälle stadionin edustalla, kuten kuvan 25 vasemmassa alakulmassa näkyvät valkoinen auto ja tumma auto, ei tulisi sallia.

Sisäänkäynnin jälkeen suoritettava turvatarkastus voitaisiin siirtää nykyisestä ahtaasta paikasta porttien ulkopuolelle. Kuvassa 26 näkyvät vierivieressä olevien lippujen tarkastuspisteet sisäänkäynneillä voisi sijoittaa väljemmin, hyödyntäen myös enemmän oikealla olevia portteja. Mahdollisuuksien mukaan voitaisiin kokeilla jonojen yhdistymistä pisteellä siten että olisi kaksi jonoa yhdelle lippujentarkastuspisteelle ja lippuja tarkastettaisiin jonoista vuorotellen.

Myös mahdollisuus siirtyä yhdestä katsomolohkosta toiseen helpottaisi sisääntulovaiheessa, jolloin painetta voidaan tasata paremmin, jos tietyille sisäänkäynneille muodostuu ruuhkaa.

Kuva 26. Eteläpään katsomon lippujen tarkastuspiste (28.4.2022).



Yleisesti kun puhtaasti riskiotteluista voisi poliisien ja tapahtuman järjestyksenvalvojen työnjakoa selkeyttää, mikä vähentäisi päällekkäisiä toimintoja ja vapauttaisi resursseja molemmilta toisiin tehtäviin.

## 6 Johtopäätökset ja pohdinta

Yleisötapahtuman järjestäminen on paljon erilaisia osia sisältävä palapeli, joista yksi on liikennejärjestelyt. Yleisön viihtyvyyteen sekä mielikuvaan tapahtumasta ja sen onnistumisesta vaikuttaa myös se, kuinka sujuvasti ja turvallisesti ihmiset pääsivät tapahtuma-alueelle ja sieltä pois.

Liikennejärjestelyiden huolellinen suunniteltu edesauttavat toivotun liikkumisen hallinnan tason saavuttamisen, jossa ykkösasiana tulee olla kaikkien liikkujien turvallisuus.

Liikenteelliset vaikutukset vaihtelevat tapahtumien luonteiden, kävijämäärien ja sijainnin mukaan luoden erilaisia haasteita kussakin tapahtumassa. Tiedottaminen, liikkumisen ohjaus ja häiriön hallinta ovat keskeisiä liikkumisen hallinnan menetelmiä, joilla liikenteellisiin haasteisiin voidaan vastata. Tiedottamisen tärkeyttä ei voi korostaa liikaa, oli kyse liikennetiedotteesta ottelun aiheuttamista liikennehäiriöstä tai kotimatkalle lähtevien muistuttamisesta turvallisesta liikkumisesta ja toisten huomioon ottamisesta.

Hyvin toteutetun, selkeän ja helposti ymmärrettävän liikenteenohjauksen avulla pystytään minimoimaan ruuhkat sekä turvaamaan liikkumisen sujuvuus. Tällä on myös merkittävä rooli positiivisen käyttäjäkokemuksen varmistamisessa, joka vaikuttaa myönteisesti myös tapahtumaturvallisuuteen.

Ruuhkatilanteessa sujuvuuden ylläpitäminen on kuitenkin useassa tapauksessa joko hankalaa tilanpuutteen tai korkeiden kustannusten vuoksi. Turvallisuudesta ei tule kuitenkaan tinkiä, vaan esimerkiksi turvallisuustarkastukset tulee tehdä huolellisesti alusta loppuun, vaikka odotusaika kasvaisikin.

Tilannekuvan ylläpitäminen ja dokumentointi tapahtuman aikana ovat erittäin tärkeitä seikkoja, sillä ne auttavat reagoimaan jo ennalta ehkäisevästi ennen liikennehäiriöiden syntyä sekä tiedon avulla kohdatuista ongelmista on helpompi pohtia ratkaisuja tulevaan. Liikkumista kannattaa seurata jatkuvasti ja monella eri tavalla tapahtuman aikana.

Lopputulena oli tarkoitus esittää ratkaisuja osallistujien ja tapahtumapaikan ohittavien turvallisemmalle ja sujuvammalle liikkumiselle tapahtumaympäristössä. Tutkimuksen



tuloksesta voi päätellä, että jalkapallostadionin sijainti ahtaassa kaupunkimiljöössä rajoittaa saapumis- ja poistumissuuntien määrää sekä stadionin välityskykyä aiheuttaen ruuhkautumista. Tämä alleviivaa erittäin selkeästi miten tärkeää on, että liikenteen ohjaajat ja järjestyksenvalvojat ovat aloitteellisia ja aktiivisia ihmisten ohjaamisessa liikkumisen tehostamiseksi.

Toiminnallisen opinnäytetyön lopullisena tuotoksena on luvussa viisi esitetty toimenpide-ehdotuksia. Mielestäni ehdotukset ovat kustannuksiltaan huokeita ja pienellä muokkaustyöllä helposti toteutettavissa olevia toimenpiteitä. Hyöty-kustannussuhde olisi selkeä voitto turvallisuuden ja liikkumisen sujuvuuden parantumiselle.

Tämän opinnäytetyön jatkokehityksenä voisi tutkia liikkumisen vaikutuksia lähitulevaisuudessa lähistölle nousevan uuden Helsinki Garden nimeä kantavan jäähallin rakentamisen myötä. Toivottavaa on, että uusi jäähallihanke mahdollistaisi suurempia poistumisreittejä Töölön jalkapallostadionilta itään Pohjoiselle Stadionintielle, mikä olisi alueen kehittämisen kannalta tärkeää. Tärkeää muun muassa siksi koska tähtäimessä olevan ja kuvassa 27 näkyvän stadionin laajennuksen jälkeen yleisökapasiteetti olisi 25 000, mikä vaatisi jo mittavat muutokset alueen liikkumisjärjestelyissä.

Kuva 27. Hahmotelma Töölön jalkapallostadionin laajennuksesta (Riihilahti, 2016).



Opinnäytetyön tekeminen on ollut mieluisa urakka. Opinnäytetyöprosessi eteni ajallisesti suunnitellun aikataulun mukaan, vaikka ajoittain kirjoittaminen oli kausittaista.

Toteutusvaihe siirtyi alkuperäisestä keväämmäksi, jotta pääsin tutkimaan yleisön liikkumista

stadionin ympäristössä Veikkausliigan käynnistymisen myötä. Prosessin aikana oma osaaminen ja ymmärrys tapahtumien liikennejärjestelyistä laajeni. Kun esimerkiksi pohtii Töölön jalkapallostadionin sijaintia ja miten se vaikuttaa alueella liikkumiseen, nousee huomio keskipisteeksi se kuinka oleellista olisi vastaavanlaisten hankkeiden jo alkumetreillä yhdistää kaupunkisuunnittelu, liikennesuunnittelu ja kiinteistösuunnittelu yhdeksi kokonaisuudeksi liikkumisen liittyvien järjestelyiden optimoimiseksi. Olen tyytyväinen opinnäytetyön lopputulokseen, ja toivon että työstä olisi hyötyä Töölön jalkapallostadionilla yleisötapahtumia järjestäville tahoille.

## Lähteet

ELY-keskus. (n.d.). *Tapahtuman liikennejärjestelyt*. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

<https://www.ely-keskus.fi/tapahtumien-jarjestaminen-tiealueella>

ESTA. (2020). *Crowd Management*. Entertainment Services and Technology Association.

<https://static1.squarespace.com/static/5aec979d3e2d09db8bcad475/t/5f28405c6701be2fe6ae9a24/1596473447880/ANSI+ES1.9-2020.pdf>

Googlemaps. (n.d.). Ilmakuva Töölön jalkapallostadionin ympäristöstä [kuva]. Urheilukadun puoleinen stadionin eteläkulma [kuva]. Kannattajakulkueiden reitit, sininen HJK ja punainen HIFK [kuva]. Poistuvat pysäköintipaikat eteläpäädyssä rajattu punaisella [kuva]. Poistuvat pysäköintipaikat pohjoispäädyssä rajattu punaisella [kuva].

<https://www.google.com/maps/@64.8929581,26.0218001,5z>

Haapamäki, R. (2016). *Liikenteen hallinta massatapahtumissa*. [erikoistyö, Tampereen teknillinen yliopisto].

HE 45/2021. Hallituksen esitys eduskunnalle turvallisuutta, turvatoimia ja palveluja koskevasta yhdenmisyttä lähestymistavasta jalkapallo-otteluissa ja muissa urheilutilaisuuksissa tehdyn Euroopan neuvoston yleissopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi sekä laiksi kokoontumislain muuttamisesta HE 45/2021.

[https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE\\_45+2021.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_45+2021.aspx)

Helsingin karttapalvelu. (n.d.). Urheilukadusta pyöräkatu [kuva]. Poistuvat pysäköintipaikat merkitty punaisella viivalla [kuva]. <https://kartta.hel.fi/?setlanguage=fi>

Helsingin kaupunki. (2022). HIFK Fotbollin liikennejärjestelysuunnitelma [kuva].

Henkilökohtainen tiedonanto, 25.4.2022.

Helsinki Region Infoshare. (n.d.). *Helsingin pyöräilijämäärät*. Helsingin kaupunki.

[https://hri.fi/data/dataset/helsingin-pyorailijamaarat/resource/3c7141a9-94b1-4d8b-8685-8170e6198628?inner\\_span=True](https://hri.fi/data/dataset/helsingin-pyorailijamaarat/resource/3c7141a9-94b1-4d8b-8685-8170e6198628?inner_span=True)

HJK. (2022a). *Ohjeet matsiin saapuville*. Helsingin jalkapallokлубi.

<https://www.hjk.fi/info/bolt-arena/>

HJK. (2022b). Töölön jalkapallostadion / Bolt Arena [kuva]. HJK:n verkkosivuilla oleva karttapohja Töölön jalkapallostadionista [kuva]. Ohjeet matsiin saapuville. Helsingin jalkapallokubi. <https://www.hjk.fi/info/bolt-arena/>

HJK pahoittelee epäonnistumista lauantain ottelujärjestelyissä. (2.4.2022). *Helsingin jalkapallokubi*. <https://www.hjk.fi/artikkelit/miehet/hjk-pahoittelee-epaonnistumista-lauantai-ottelujarjestelyissa/>

Jonottamisen hallinta. (n.d.). *Logistiikan maailma*.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/aineistot/logistiikka-lukiolaisille/jonottamisen-hallinta/>

Kiiveri, T. (2020). *Liikenne ja liikkumisen ohjaus Kuninkuusraveissa*. [opinnäytetyö, Hämeen ammattikorkeakoulu].

[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/336224/Kiiveri\\_Tino.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/336224/Kiiveri_Tino.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

Kokoontumislaki 22.4.1999/530. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990530>

Koski, K. (2019). *Liikkumisen ohjaus tapahtumissa Kanta-Hämeessä*. [opinnäytetyö, Hämeen ammattikorkeakoulu].

[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/178854/Koski\\_Kristiina.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/178854/Koski_Kristiina.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

Kuokkanen, K. (26.9.2017). Maria Silvast asuu Suomen vaarallisimmassa korttelissa – koko maan riskialteimmista risteyksistä kolme ympäröi pientä aluetta Taka-Töölössä. *Helsingin Sanomat*. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005382821.html>

Leskinen, S. (2011). *Tapahtumajärjestäjän opas*. [opinnäytetyö, Kajaanin ammattikorkeakoulu].

[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/35251/Leskinen\\_Satu.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/35251/Leskinen_Satu.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Liikennevirasto. (2017). *Tapahtumat ja maantiet*. Liikenneviraston ohjeita 3/2017.

[https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo\\_2017-03\\_tapahtumat\\_maantiet\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2017-03_tapahtumat_maantiet_web.pdf)



Näin liikut Helsingin ensimmäisellä pyöräkadulla. (21.12.2020). *Helsingin kaupunki*.

<https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunkiymparisto/liikkuminen-pyorakadulla>

Pelastustoimi. (2017). *Opas yleisötapahtuman pelastussuunnitelman laadintaan*.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto.

<https://www.pelastuslaitokset.fi/sites/default/files/2020-03/Opas-yleistapahtuman-pelastussuunnitelman-laadintaan-2017.pdf>

Poliisi. (n.d.). *Yleisötilaisuudet*. <https://poliisi.fi/yleisotilaisuudet>

Pärnänen, I. (2015). *Väkijoukon käyttäytyminen katastrofitilanteissa*. [erikoistyö, Aalto yliopisto]. [https://sal.aalto.fi/publications/pdf-files/epar15\\_public.pdf](https://sal.aalto.fi/publications/pdf-files/epar15_public.pdf)

Riihilahti A., Casagrande M. (2016). Hahmotelma Töölön jalkapallostadionin laajennuksesta [kuva]. Suunnitteluvaraushakemus. <https://docplayer.fi/25777297->

Suunnitteluvaraushakemus-toolon-pallokentan-alueen-ja-sen-valittomassa-laheisydessä-olevaan-alueen-maankayton-suunnittelemiseksi-ja-rakentamiseksi.html

Saari, K. (2007). *Poliisi ja joukkojenhallintatoiminta Suomessa*. Poliisiammattikorkeakoulu

Salo, A. (2020). *Liikenteen ohjaus ja laskennat yleisötapahtumissa*. [opinnäytetyö, Hämeen ammattikorkeakoulu].

[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/495974/Salo\\_Aleksi.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/495974/Salo_Aleksi.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

Suomen Palloliitto. (2022). *Suomen Palloliiton jalkapallo- ja futsalotteluiden*

*turvallisuusmääräykset 2022*. <https://www.palloliitto.fi/palvelut/jalkapallon-saannot-maaraykset-ja-ohjeet/turvallisuusmaaraykset-2022-sakerhetsbestammelser>

Säterhed P., Hansson M., Strandlund J., Nilsson T., Nilsson D., Locken M. Meimermond A. (2011). *Event Safety Guide*. Swedish Civil Contingencies Agency.

<https://rib.msb.se/filer/pdf/26172.pdf>

Tuohimaa, P. (2000). Töölön futisstadion on nyt valmis. *Helsingin Sanomat*.

<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000003888846.html>

Tukes. (n.d.a). *Tapahtumaturvallisuus-opas*.

<https://tukes.fi/documents/5470659/11781251/Tapahtumaturvallisuus-opas/c6c8241a-abb6-123f-1752-bf0c1cd85451/Tapahtumaturvallisuus-opas.pdf>

Tukes. (n.d.b). *Jonoturvallisuus* [kuva]. Yleisö- ja tapahtumaturvallisuus.

<https://www.slideshare.net/Tukesinfo/yleis-ja-tapahtumaturvallisuus>

Töölön jalkapallostadion (11.5.2022). *Töölön jalkapallostadion*. [kuva]. Wikipedia-artikkeli

2022. [https://fi.wikipedia.org/wiki/T%C3%B6%C3%B6l%C3%B6n\\_jalkapallostadion](https://fi.wikipedia.org/wiki/T%C3%B6%C3%B6l%C3%B6n_jalkapallostadion)