

ASEMA-ALUEIDEN KEHITTÄMINEN

HANKESUUNNITTELUN JA KONSEPTOINNIN TOIMINTAMALLI



Seinäjoki



RIIHIMÄKI
Kotikaupunki



HSY

Sennaati



VÄYLÄ

SITOWISE



**Timo Metsälä, Heikki Lonka, Sami Laakso ja Susanna
Kaitainen:**

Asema-alueiden kehittäminen – Hankesuunnittelun ja konseptoinnin toimintamalli

Avainsanat: Asema-alueet, asemanseudut, hankesuunnittelu, konseptointi,
liityntäpysäköinti, asemanseutupysäköinti, integroitu hankekehitys



Seinäjoki



RIIHIMÄKI
Kotikaupunki



HSY

Sennaatti



VÄYLÄ

SITOWISE



Sisällysluettelo

Esipuhe	4
Johdanto	6
1 ASEMA-ALUEIDEN KEHITTÄMINEN	7
2 ASEMA-ALUEIDEN TOIMIJAVERKOSTO	8
2.1 SENAATIN ASEMA-ALUEET OY	9
2.2 VR-YHTYMÄ OY	9
2.3 VÄYLÄVIRASTO	9
3 HANKE JA SEN TAVOITTEET	10
3.1 ORGANISAATIO	10
3.2 KÄYTETYT MENETELMÄT JA PROSESSI	10
3.3 MAL-KYSELY	10
3.4 TYÖPAJAT	11
3.4.1 Työpaja 1.....	11
3.4.2 Työpaja 2.....	11
3.4.3 Työpaja 3.....	11
3.5 ASEMANSEUDUN VAIKUTTAVUUSTIMANTTI	12
4 PILOTTIKOhteet JA MUUT ASEMANSEUDUT	13
5 PILOTTIKOhteiden KEHITTÄMISEN NYKYTILANNE	14
5.1 RIIHIMÄKI	15
5.1.1 Strategiset linjaukset	15
5.1.2 Liikenneyhdydet	16
5.1.3 Asemaseudun toiminnot.....	17
5.1.4 Toteutettavuus	17
5.1.5 Asemaympäristön toimivuus ja laatu	18
5.1.6 Kestävyys ja yhteiskuntavastuu	18
5.2 SEINÄJOKI	19

5.2.1	Strategiset linjaukset	20
5.2.2	Liikenneyhteydet	20
5.2.3	Asemaseudun toiminnot.....	21
5.2.4	Asemaympäristön toimivuus ja laatu	21
5.2.5	Kestävyys ja yhteiskuntavastuu	22
5.2.6	Toteutettavuus	22
5.3	ESPOO – KAUKLAHTI.....	23
5.3.1	Strategiset linjaukset	24
5.3.2	Liikenneyhteydet	24
5.3.3	Asemaseudun toiminnot.....	24
5.3.4	Toteutettavuus	25
5.3.5	Asemaympäristön toimivuus ja laatu	26
5.3.6	Kestävyys ja yhteiskuntavastuu	26
5.4	YHTEENVETO.....	27
5.4.1	RIIHIMÄKI.....	27
5.4.2	SEINÄJOKI.....	28
5.4.3	ESPOO – KAUKLAHTI	29
6	MUIDEN ASEMANSEUTUJEN KEHITTÄMISEN NYKYTILANNE	29
6.1.1	Liikenneyhteydet ja asemaympäristön toimivuus	30
6.1.2	Strategiset linjaukset	31
6.1.3	Toteutettavuus	32
6.1.4	Asemanseudun toiminnot, kestävyys ja yhteiskuntavastuu	32
7	RATKAISTAVIA HAASTEITA ASEMANSEUTUKEHITYKSESSÄ	33
7.1	LIIKENNEVERKON JA ASEMANSEUTUJEN KIINTEISTÖKEHITYKSEN HAASTE.....	33
7.2	LOGISTINEN HAASTE – MATKAKETJUT.....	33
7.3	USKOTTAVUUSHAASTE – MONITOIMIJAYMPÄRISTÖ.....	33
7.4	VERKOSTOHAASTE – LIIKENNEJÄRJESTELMÄN ERI OSIEN VASTAKKAISET INTRESSIT	33
7.5	YHTEISTYÖN JA PROSESSIEN HAASTEET.....	34
7.6	RAIDELIIKENTEEN SUUNNITTELUN EPÄSELVYYS.....	36
7.7	ASEMANALUEIDEN KIINTEISTÖKEHITYS.....	36

8	ASEMANSEUDUN PYSÄKÖINTI (ASPY) – HAASTE	37
9	ASEMANSEUTUJEN HANKESUUNNITTELU JA KONSEPTOINTI - UUSI TOIMINTAMALLI	39
9.1	PROJEKTIJOHTAMINEN JA -ORGANISAATIO.....	39
9.2	PROJEKTIYMPÄRISTÖ	40
9.3	JÄRJESTÄYTYMINEN JA TAVOITTEIDEN MÄÄRITTELY	41
9.4	PROJEKTIN PERUSTAMINEN JA SOPIMUKSET	43
9.4.1	Projektin perustaminen ja projektin ohjelmointi.....	43
9.5	AIESOPIMUS	44
9.5.1	Kaavoitus- ja maankäytösopimus	45
9.6	TARVESELVITYS	45
9.7	HANKESUUNNITTELU JA KONSEPTOINTI.....	46
9.8	KEHITYSHANKKEEN MUODOSTAMINEN	47
9.9	KEHITYSVAIHE	47
9.10	PÄÄTÖKSENTEKO JA SOPIMINEN	48
10	UUDEN TOIMINTAMALLIN SOVELTAMINEN	49
11	YHTEENVETO JA EHDOTUKSET TOIMENPITEIKSI	50
12	LÄHTEET	52
13	LIITTEET.....	53

Esipuhe

Suomen panostaessa joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen kehittämiseen osana ilmastonmuutoksen hallintaa, on asemanseutujen merkitys kasvanut entisestään. Lähes kaikilla kaupungeilla on tarvetta kehittää asema-alueitaan osana tiivistyvää kaupunkia. Hankkeita on vireillä ja osa toteutuksessa, mutta haasteena on usein, miten hankkeen lukuisat osapuolet voivat ja pystyvät toteuttamaan ripeästi hankkeet ja miten voidaan saavuttaa taloudellisesti asemanseutujen kehittämisen monipuoliset tavoitteet. Myös pelkästään valtion omistajuus on kolmella taholla; Väylävirastolla raiteistot ja laiturit sekä joitakin teknisiä huoltoalueita; VR-Yhtymä Oy:llä osa raiteistoja, usein asemarakennukset, terminaaleja ja junien huoltorakennukset sekä Senaatti-kiinteistöillä Väyläviraston luovuttamat alueet, joilla enää ei ole tarvetta radanpidon kannalta. Kunnalla on tärkein rooli oman kaupunkinsa kehittäjänä sekä kaavoituksesta vastaavana.

Valtio päätti perustaa vuoden 2019 alusta toimintansa aloittaneen Senaatin Asema-alueet Oy:n, joka kehittää aktiivisena toimijana asema-alueita lähinnä kaavoituksen keinoin yhteistyössä kuntien ja kaupunkien sekä muiden sidosryhmien ja asiakkaidensa kanssa. Yhtiön tavoitteena on luoda kestävän kaupunkikehityksen mukaisesti edellytyksiä asema-alueiden elinvoimaisuudelle, monimuotoiselle asumiselle, uudelle liiketoiminnalle ja toimivalle liikenteelle. Yhtiön tehtävänä on myydä kehittämänsä kiinteistöt. Keväällä 2019 Senaatin Asema-alueet Oy osti VR-Yhtymä Oy:ltä asema-alueilla sijaitsevaa kiinteistöomaisuutta 22 paikkakunnalta, minkä lisäksi Senaatti-kiinteistöt luovutti apporttina yhtiölle näillä asema-alueilla sijaitsevat kiinteistöomistuksensa. Tarkoituksena myös on, että Väylävirasto määrittelee ja luovuttaa Senaatin kautta Senaatin Asema-alueet Oy:lle vastaavasti kiinteistökohteet, joilla ei enää ole tarvetta radanpidon kannalta.

Toiminnan ja yhteistyön kehittämiseksi toteutettiin ”Asema-alueiden kehittämisen toimintamalli” -niminen AIKO-hanke. Hankkeen vastuutoteuttajana toimi Senaatti-kiinteistöt. Lisäksi osatoteuttajina olivat Ympäristöministeriö, Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut (HSY), Väylävirasto sekä Seinäjoen, Riihimäen ja Espoon kaupungit. Työ laadittiin kevään 2019 aikana. Tässä raportissa ”Asema-alueiden kehittäminen; hankesuunnittelun ja konseptoinnin toimintamalli” esitetään hankkeen tulokset.

”Yksityiskohtainen toimintamalli hankesuunnittelulle ja konseptoinnille asemanseutujen kehittämispotentiaaleille ja ottaen huomioon ympäristötavoitteet” (vastuutaho WSP) tekijöinä Timo Metsälä, Heikki Lonka, Sami Laakso ja Susanna Kaitainen.

”Suomen kasvukäytävän asemanseutujen kehitystavoitteet” (vastuutaho MAL-verkosto) tekijöinä Tero Piippo ja Kati-Jasmin Kosonen.

Osana AIKO-hanketta on ollut asemanseutuhankkeiden hankehallinnan yleiskuvauksen (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 38/2017) päivitys vastaamaan tapahtuneita organisaatiomuutoksia. Päivitys on julkaistu Väyläviraston julkaisuna 7/2019. Työn ovat laatineet Olli Jokinen ja Anne Herneoja Sitowise Oy:stä.

AIKO-hankkeen ”Asema-alueiden kehittämisen toimintamalli” tavoitteena oli pilottikohteiden avulla kehittää monen osapuolen yhteishankkeen tehokasta toimintamallia, joka johtaa konkreettiseen rakentamiseen ja haluttuihin yhteiskunnallisiin vaikutuksiin. Vaikutusten määrittämiseksi kehitettiin alustava asema-alueiden vaikuttavuustimantti, jossa kuvataan asema-alueiden kehittämisen vaikuttavuustavoitteet ja niiden arvioinnin periaatteet.

Koko kehitystyön tekemiseen ovat osallistuneet ja työtä ovat ohjanneet Kari Ruohonen (pj), Olli Keinänen, Olli-Pekka Hatanpää, Mauri Sahi, Suvi Anttila, Pia Tynys, Irma Karjalainen, Päivi Kokkonen, Antti Castrén, Anna Saarlo, Maija Rekola, Anna Miettinen, Anniina Korkeamäki, Juha Takamaa, Martti Norja, Kari Havunen ja Mikko Kivinen.

Johdanto

Suomen pitää puolittaa liikenteen aiheuttamat päästöt vuoteen 2030 mennessä. Tieliikenteen päästöt muodostavat suurimman osuuden liikenteen päästöistä. Autoilijoita on siis saatava siirtymään raideliikenteen käyttäjiksi.

Julkiseen liikenteeseen verrattuna yksityisauto tarjoaa katkeamattoman palvelun kahden pisteen välillä. Jos julkisen liikenteen kilpailukykyä halutaan kehittää, on matkaketjujen oltava toimivia ja joustavia. Tässä asemat ja muut liikenteen solmupisteet ovat avainasemassa. Niiden on tarjottava helpot, nopeat ja miellyttävät olosuhteet liikennevälineen vaihtamiselle. Matkaketjut ovat yhtä toimivia kuin niiden heikoin lenkki.

Liikenteen solmukohtia ja niihin liittyviä ympäristöjä hallitsevat ja hallinnoivat useat eri tahot. Siiloutuneessa maailmassa osuoptimoinnin vaara on suuri. Kaikki osapuolet kuitenkin hyötyisivät toimivasta yhteistyöstä. Tämän raportin tarkoitus on tuoda esille yhteisen projektinhallinnan hyötyjä asemanseutujen hankesuunnittelun ja konseptoinnin yhteydessä.

1 ASEMA-ALUEIDEN KEHITTÄMINEN

Useilla asemanseuduilla on käyttämätöntä potentiaalia sekä kaupunkiympäristönä että markkinapaikkana. Tämä potentiaali tulisi ottaa täysimääräisesti käyttöön. Asemanseutuja kehittämällä voidaan tukea vähähiilisen yhdyskuntarakenteen kehittymistä, elävöittää asema-alueita sekä lisätä raideliikenteen houkuttelevuutta.

Asemanseutujen kehittämisen keskeisimmiksi osa-alueiksi on tunnistettu

- 1) liikkumispalveluiden kehittäminen
- 2) vähähiilistä arkea tukevien palveluiden kehittäminen
- 3) kaupunkiympäristön ja kiinteistöjen kehittäminen

Useissa Suomen kaupungeissa ollaan toteuttamassa tai suunnittelemassa toimenpiteitä asemaympäristöjen kehittämiseksi osana kaupunkien strategioiden tavoitteita kilpailukyvyyn ja vetovoiman kasvattamiseksi. Kaupunkien kannalta kysymyksessä on juuri palvelutason, turvallisuuden ja viihtyisyyden parantaminen sen lisäksi, että palvelut parantavat kuntalaisten arjen sujuvuutta, sekä tuottavat uusia yritysperäisiä ratkaisuja alueelle. Kaupunkien vetovoimaa lisäävät sujuvat liikkumISRatkaisut. Liikenteen solmukohdat ovat siten kaupunkien maankäytön tärkeimpiä kehittämisalueita. Kaupungit tiivistyvät asemien ympärille alueen väestön kasvun seurauksena. Yhä uusia asemanseutuja otetaan maankäytön ja liikenteen kehittämisalueiksi.

Valtio on osaltaan huomionnut asemanseutujen kehittämispotentiaalin mm. energia- ja ilmastostrategiassa, ilmastolain mukaisessa ilmastosuunnitelmassa, kestävä kaupunki -ohjelmassa, sekä MAL- ja kasvusopimuksissa.

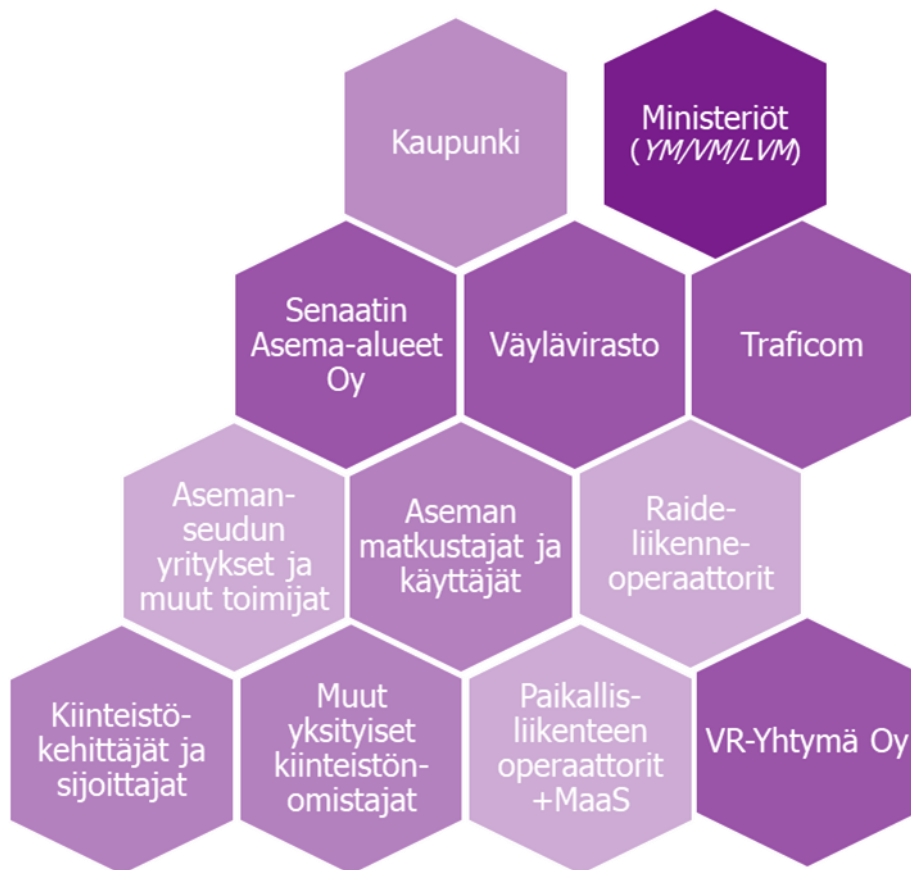
Tavoitteita asemanseutujen kehittämiseen:

- Asemanseudut houkutteleviksi kaupunkielämän ja toimintojen keskuksiksi
- Ihmislähtöinen asemanseutujen kaupunkitilan suunnittelu
- Monipuolinen toiminnallisuus ja kaupunkirakenteen eheyttäminen
- Kohtuuhintaisten asuntojen uudis- ja täydennysrakentaminen
- Kestävien kulkutapaosuuksien kasvattaminen

- Vähähiiliset ratkaisut kestävän arjen tueksi
- Palvelujen keskittäminen asemanseuduille
- Uusien digitaalisten ratkaisujen soveltaminen
- Kaupunkikehittämisen uusien työkalujen jalostaminen

Liikenteen solmukohtien eli asema-alueiden kehittämistä on edistetty, mutta toimintaa on haitannut mm. valtion maanomistajuuden monet osapuolet ja samalla niiden erilaiset intressit ja toimintamahdollisuudet, jotka perustuvat osittain lainsäädäntöön.

2 ASEMA-ALUEIDEN TOIMIJAVERKOSTO



Kuva 1: Toimijat asemanseutujen kehittämisessä, Asemanseutuhankkeiden hankehallinnan yleiskuvaus 28/2019

2.1 SENAATIN ASEMA-ALUEET OY

Monen omistajan haasteen ratkaisemiseksi valtio on päättänyt, että valtion ja valtionyhtiöiden erityisesti asemaseuduilla asuntorakentamiseen tai yritystoimintaan soveltuva ei-strateginen maaomaisuus keskitetään Senaatti-kiinteistöille. Tätä tarkoitusta varten on perustettu Senaatti-kiinteistöille erillinen tytäryhtiö Senaatin Asema-alueet (Senaatin Asema-alueet Oy), jolle laaditaan strategiset linjaukset kestävän kaupunkikehityksen periaatteiden mukaisesti asuntorakentamista ja muuta kiinteistökehittämistä varten.

Omistuksen hajaantuminen useille valtion toimijoille on tuonut haasteita laajojen kehittämiskokonaisuuksien muodostamista varten sekä neuvotteluja kaupunkien ja muiden osapuolten kanssa. Jatkossa valtiolla olisi asemaseutujen kehittämisessä yksi toimija ja selkeä etenemismalli. Perustetun tytäryhtiön tavoitteena on vauhdittaa erityisesti asemaseutujen kehittämistä. Toiminnassa huomioidaan kestävän kaupunkikehityksen periaatteet, kuten kohtuuhintainen asuminen ja vähähiilinen rakentaminen. Kaupunkien aktiivinen rooli kehittämishankkeissa tunnustetaan ja tytäryhtiö tekee kaupunkien kanssa tiivistä yhteistyötä.

Yhtiö on aloittanut toimintansa 1.1.2019 ja ensimmäisten kohteiden kehityssuunnitelmien laatiminen sekä omaisuuksien siirrot ovat tapahtuneet maaliskuussa 2019.

2.2 VR-YHTYMÄ OY

VR on merkittävä henkilö- ja tavaraliikenteen operaattori sekä asemien tilojen ja asema-alueiden käyttäjä. Lisäksi, VR on ollut jo aiemmin omistamassa ja kehittämässä asema-alueita, ja on myös edelleen tässä roolissa mukana useilla paikkakunnilla.

VR-Yhtymä Oy:lle jäi osa potentiaalisista kehittämiskohteista sekä useat historiallisesti arvokkaat asemarakennukset, joita enää ei sellaisenaan tarvita junaliikenteen hoitoon ja matkustajien palveluun, mutta ovat keskiössä asemaseudun kehittämisessä.

2.3 VÄYLÄVIRASTO

Väylävirasto vastaa osaltaan rautateiden palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä Suomen valtion omistamilla ja hallinnoimilla liikenneväylillä.

Väylävirasto kehittää omistajahallinnassaan olevaa valtion kiinteistövarallisuutta vain omia ydintoimintojaan varten.

3 HANKE JA SEN TAVOITTEET

Kehitystavoitteena on konkretisoida hankesuunnittelun ja konseptoinnin toiminta- ja sopimusmallit, joilla asemanseutuja voidaan kehittää vähähiilisinä kaupunkien kehityskohteina niin liikkumisen, asumisen ja palveluiden osalta.

Työn pääsisältö on jatkaa toimintamallien kehittämistä Suomen kasvukäytävän eli pääradan Helsinki-Tampere-Seinäjoki -kasvukäytävän pilottikohteiden avulla niin, että uudella toimintamallilla voidaan nopeasti saavuttaa ne edut, jotka Senaatin Asema-alueet Oy ja sen toiminta mahdollistaa yhdessä liikenteen kehittämisestä vastaavan Väyläviraston, kuntien sekä muiden osallisten kanssa.

Työssä tarkastellaan kolmen pilottikohteen (Espoon Kauklahti, Riihimäki sekä Seinäjoki) olemassa olevat asema-alueiden kehitysprosessit. Niiden pohjalta ehdotetaan uutta toimintamallia, jota voidaan käyttää asema-alueiden kehityskohteissa ja niitä tukevat eri sopimusperiaatteet (sopimusmallit).

Tavoitteena on myös luoda eri asema-aluekehityksen osapuolille ja osallisille tietoa siitä, miten monella asema-alueella voidaan edistää osapuolten yhteistyötä.

3.1 ORGANISAATIO

Asema-alueiden kehittämisen hankesuunnittelu ja konseptointi -hanketta on viety eteenpäin yhteisvoimin monen toimijan vuoropuheluna.

Hankkeen vastuutilaajana toimi Senaatti-kiinteistöt ja Senaatin Asema-alueet Oy. Lisäksi osatoteuttajina olivat Ympäristöministeriö, Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut (HSY), Väylävirasto sekä Seinäjoen, Riihimäen ja Espoon kaupungit (pilottikunnat). Työ laadittiin kevään 2019 aikana.

Projektikonsulttir ryhmän muodostavat WSP Finland Oy, Sitowise Oy ja MAL-verkosto. Samanaikaisesti on päivitetty Asemanseutuhankkeiden hankehallinnan yleiskuvaus 38/2017, joka on nyt Väyläviraston julkaisusarjassa numerolla 28/2019.

3.2 KÄYTETYT MENETELMÄT JA PROSESSI

Toimintamallin tuottamiseen käytettiin menetelminä kyselyitä, haastatteluita sekä monia osallisia työpajoja. Seuraavissa kappaleissa on kuvaukset käytetyistä menetelmistä.

3.3 MAL-KYSELY

MAL-verkosto toteutti tätä julkaisua varten kyselyn asemien kehittämistarpeista rajatulle asiantuntijajoukolle. Kohderyhminä olivat pilottiasemien (Riihimäki, Seinäjoki ja Espoon Kauklahti) ohella

Malmin (Helsinki), Hyvinkään, Hämeenlinnan, Tampereen, Lempäälän, Oriveden, Nokian sekä Kangasalan asemanaseutujen yhteyshenkilöt (kyselylomake on liitteenä). Kaikkien kyselyiden vastaukset ovat viety hankkeen Buildercom-projektipankkiin, josta ne ovat osallisten saatavissa.

Kyselyssä tarkasteltiin asemanseutujen kehittämispotentiaalia, kehittämisen visiota, hankkeita ja investointitarpeita, kehittämisen vaiheistusta, yhteistyökumppaneita, sopimustilannetta, maanomistusoloja sekä aseman ja solmupisteen saavutettavuuteen liittyviä haasteita (liityntäpysäköinti, kevyt liikenne, erilaisiin pysäköintiratkaisuihin ja liityntäyhteyksiin kuntaan ja seudulle ulottuviin matkaketjuihin liittyen). Tarkastelun osana toteutettiin täydennysrakentamisen hyviin käytäntöihin ja esimerkkeihin pureutuva kartoitus.

3.4 TYÖPAJAT

3.4.1 Työpaja 1

Ensimmäisen työpajan sisältönä oli kartoittaa keskustelun kautta tavoitteita, joita asemanseutujen kehitykselle on asetettu ja asetetaan. Työpajassa käytiin läpi organisaatiokohtaiset tavoitteet asemanseutukehitykselle.

Toisena teemana työpajassa oli Senaatin kiinteistötimantista johdetun asemanseututimantin alustava muodostaminen.

Asemanseudun hankesuunnittelun ja konseptoinnin sisältöä käytiin läpi perustuen aikaisempaan 38/2017 selvitykseen.

3.4.2 Työpaja 2

Toisen työpajan sisältönä oli pureutua pilottikohteiden suunnittelutilanteeseen ja asemanseutukehityksen seuraaviin vaiheisiin. Työpajassa käsiteltiin havaittuja haasteita sekä edistettiin asemanseututimantin arviointi-/ näkökulmia. Osallistumisryhmässä keskusteltiin mm. siitä ovatko timantin näkökulmat oikeat, kun käyttötarkoituksen ajatellaan olevan asemanseudun kehittämistoimijoiden yhteinen työkalu? Millaisia ajatuksia luonnosteltu mittaristo herättää? Miten sitä kehitetään?

3.4.3 Työpaja 3

Kolmannessa työpajassa keskusteltiin ja hyväksyttiin uuden toimintamallin luonnos, asemaseudun timanttimalli ja asemanseudun pysäköinnin ratkaisut.

3.5 ASEMANSEUDUN VAIKUTTAVUUSTIMANTTI

Asemanseututimantti pohjautuu Senaatin timanttimaliin (vaikuttavuustimantti 2.0) jota käytetään kiinteistöhankeiden arvioinnissa. Alkuperäinen timanttimali on luotu toimitilahankkeiden arviointia varten valtion kokonaisedun näkökulmasta ja on soveltaen nyt rakennettu asema-alueiden kehittämisen arviointiin sopivaksi.

Timantin avulla voidaan tehdä tavoitearviointi kehitysprojektin alussa sekä seuranta-arviointia koko kehitysprojektin ajan.

Asemanseututimantin näkökulmat ovat esitetty alla olevassa kaaviossa ja tekstissä, mutta aukaistu tarkemmin raportin liitteessä 2. Asemakohtainen käyttöönotto tehdään projektikohtaisesti ja siinä yhteydessä tehtävä timanttimalin kehittäminen sekä käyttö on sovittava osallisten kanssa.



Kuva 2: Asemaseudun vaikuttavuustimantti, kuusi teemaa

Strateginen tausta

Strategisen taustan tarkoituksena on varmistaa, että asemaseudun kehittäminen on valtion ja kaupunkiseutujen yhteisten sopimusten mukaista. Lisäksi tarkoituksena on varmistaa, ettei asemaseudun kehittäminen jää irralliseksi hankkeeksi, vaan se kytkeytyy tiiviiksi osaksi kaupungin muuta pitkäjänteistä kehittämistä.

Liikenneyhteydet

Toimivat liikenneyhteydet ovat asemaseudun kehittämisen edellytys. Tarkoituksena on varmistaa, että monipuolinen liityntäliikenne on huomioitu osana asemaseudun kehittämistä.

Asemaympäristön toimivuus ja laatu

Asemaympäristö luo lähtökohdat liikenteen solmupisteelle, jossa keskeiset toiminnot tukevat solmupisteen käyttäjää ja mahdollistavat joukkoliikenteeseen tukeutuvan sujuvan arjen. Tarkoituksena on varmistaa, että keskeiset osa-alueet tulevat huomioiduksi.

Asemanseudun toiminnot

Kestävässä joukkoliikennejärjestelmässä asemanseudut eivät ole ainoastaan merkittäviä joukkoliikenteen solmukohtia, vaan niille on keskittynyt valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä toimintoja. Mitä tärkeämmästä ja paljon liikennevirtoja tuottavasta toiminnosta on kyse, sitä tärkeämpää on, että toiminto on saavutettavissa hyvin joukkoliikenteellä monesta eri suunnasta. Näkökulman tarkoituksena on varmistaa, että asemanseudun kehittämisessä priorisoidaan niitä toimintoja, joiden tulisi olla saavutettavissa erityisesti raideliikenteellä. Oikeiden toimintojen sijoittamisella luodaan myös edellytykset raideliikenteelle.

Toteutettavuus

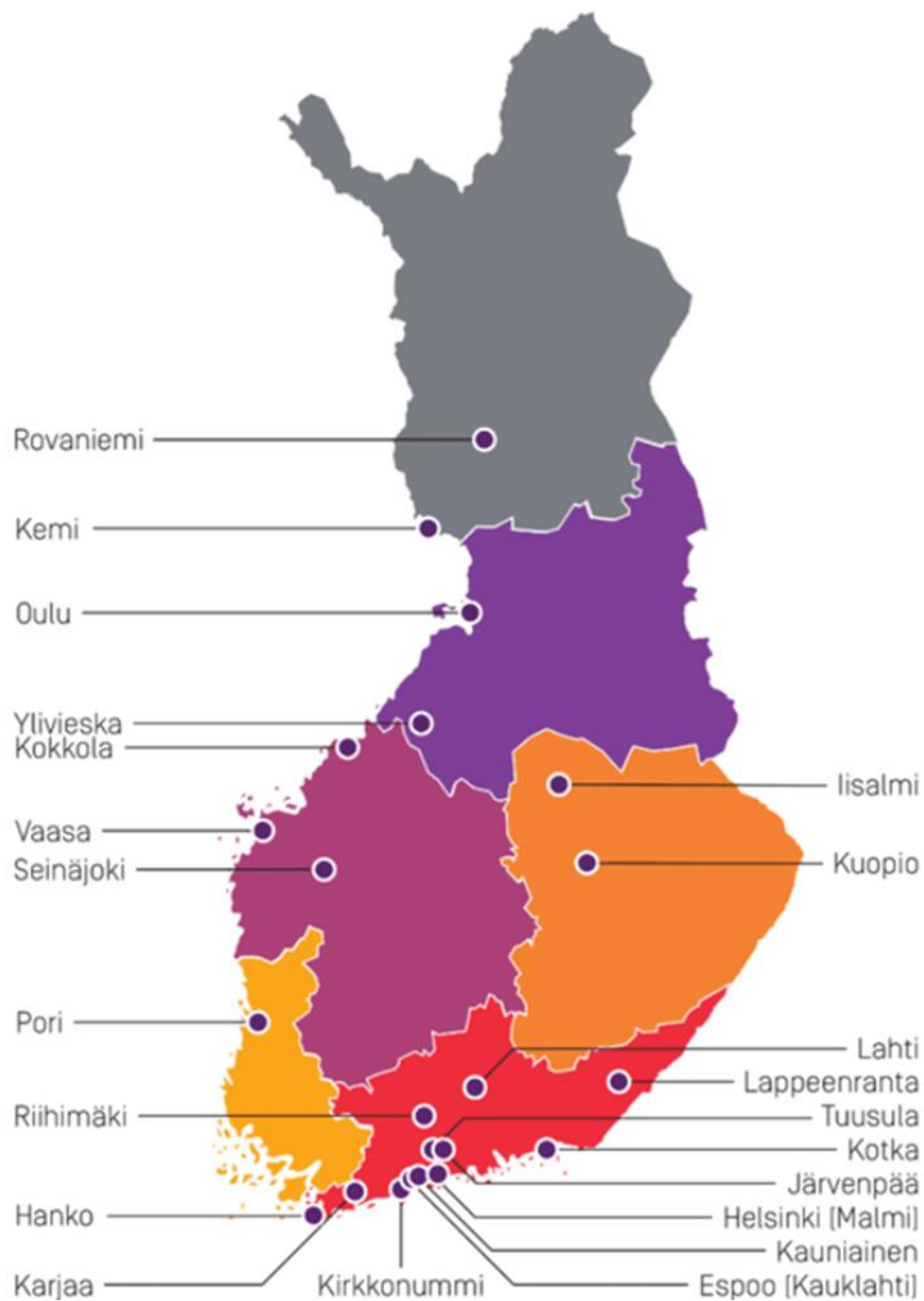
Asemanseudun kehittämisen ja hankkeen tavoitteiden toteutumisen edellytyksenä on, että tehdyt suunnitelmat ovat realistisesti toteutettavissa ja kehittämistä viedään hallittavasti eteenpäin ilman merkittäviä riskejä. Tarkoituksena on varmistaa, että keskeiset edellytykset hankkeen onnistuneelle toteutukselle ovat olemassa.

Kestävyys ja yhteiskuntavastuu

Asemanseudut sijaitsevat usein hyvillä paikoilla kaupungeissa, mikä luo edellytykset kaupungin ja liikenteen kestävyystavoitteiden edistämiseen. Tarkoituksena on varmistaa, että asemanseudun kehittämisessä otetaan varmasti huomioon kestävyden eri näkökulmat.

4 PILOTTIKOhteet JA MUUT ASEMANSEUDUT

Pilottikohteiksi on valittu Espoon Kauklahti, Riihimäki ja Seinäjoki Suomen Kasvukäytävän varrelta. Kohteet ovat niin kehitysvaiheiltaan että reunaehdoiltaan erilaiset ja ovat siten monipuolinen otanta kokonaisuudesta, johon kuuluu yhteensä 22 asema-aluetta.



Kuva 3: Asema-alueet (lähde: Senaatin Asema-alueet Oy)

5 PILOTTIKOHTEIDEN KEHITTÄMISEN NYKYTILANNE

Kehittämisen nykytilanteen arvioinnissa on sovellettu asemanseututimanttia uutena arviointityökaluna. Jokaisen pilottikohteen suunnittelutilanne on hieman erilainen ja keskeisenä osa-alueena on asemakaavoitusprosessi, mitä on edeltänyt visiointivaihe tai osallisten tekemä suunnittelu alueella.

5.1 RIIHIMÄKI

Asemanseudun kehittäminen on Riihimäen kaupunkistrategian kärkihanke.

Riihimäen asemanseudun ja aseman kehittämisen päätavoitteena on, että niistä muodostuu koko kaupunkiseudun kilpailukykyä kasvattava vetovoimainen solmukohta.

Tarkoituksena on, että alueen asukasmäärä, työpaikat sekä kaupalliset että julkiset palvelut lisääntyvät merkittävästi. Jatkossa elinkeinoelämä löytää alueelta osajansa ja asukkaat kohtaavat arjessa sekä vapaa-ajallaan.

Kehittämisen keskeisiä alueita ovat kaupunkiympäristön laatu, viihtyisyys, toimiva liityntäpysäköinti, jalankulku, pyöräily ja erinomainen junaliikenteen palvelutaso.

Riihimäen asemanseudun ja keskustan visio:

Riihimäki on ihmisenkokoinen, tiivistyvä ja viihtyisä asemakaupunki, jossa palvelut ovat lähellä. Kaupunki muodostuu eloisaksi ja tulevaisuudesta välittäväksi kohtaamispaikaksi hyödyntämällä teollisuushistoriaansa, ilmapiiriään ja sijaintiaan.



Kuva 4: Riihimäen asemanseudun ja keskustan visio, havainnekuva, 2018

5.1.1 Strategiset linjaukset

Kaupunki on määritellyt asemanseudun ja keskustan kehittämisen strategiansa kärkihankkeiksi. Alueiden kehittämisen suuntaa ja periaatteita on määritelty asemanseudun ja keskustan visiossa. Visiotyön mukaan alueille voidaan keskittää palveluja ja osoittaa koteja noin 5000 asukkaalle (keskusta ja asemanseutu yhteensä). Riihimäen asema sijaitsee hyvin keskeisellä paikalla aivan keskustan vieressä. Vision mukaan

kaupallisen keskustan painopiste tulee jatkossa edelleen siirtymään kohti rautatieasemaa. Myös olemassa olevan matkakeskuksen toimintoja kehitetään suunnittelun yhteydessä.

Riihimäen asemanseudun kehittäminen on kokonaisuudessaan täydennysrakentamista olemassa olevassa kaupunkirakenteessa.

Riihimäen asemanseudun ja keskustan vision mukaan Riihimäki on ihmisenkokoinen, tiivistyvä ja viihtyisä asemakaupunki, jossa palvelut ovat lähellä. Kaupunki muodostuu eloisaksi ja tulevaisuudesta välittäväksi kohtaamispaikaksi hyödyntämällä teollisuushistoriaansa, ilmapiiriään ja sijaintiaan. Tavoitteena on pienen hiilijalanjäljen kaupunki, vetovoimainen solmukohta, jonka palvelutaso on nykyisin hyvä, mutta se halutaan olevan jatkossa erinomainen.

Riihimäen kaupungilla on useita asemanseudun kehittämiseen liittyviä sopimuksia.

Riihimäki kuuluu Suomen Kasvukäytävä –verkostoon. Valtion ja Suomen kasvukäytävän välinen kasvusopimus solmittiin vuosiksi 2016 - 2018. Riihimäen kaupungilla on valmisteilla yhteistyösopimus/kumppanuussopimus asemanseudun maanomistajien kesken (allekirjoitus keväällä 2019). Sopimus koskee asemanseudun kehittämistä integroiduilla toteutusmalleilla.

5.1.2 Liikenneyhteydet

Riihimäki on seudullinen raide- ja kumipyöräliikenteen solmukohta (VT 3, KT 54, päärata, Lahden rata, Hanko-Hyvinkää -rata). Riihimäki-Hyvinkää kaupunkiseudulla asuu yhteensä noin 100 000 asukasta. Kaukoliikenteessä Riihimäen rautatieasema palvelee koko seutua. Riihimäen asemanseudun kehittämislle asetetut tavoitteet tukevat hyvin Suomen kasvukäytävän tavoitteita ja palvelevat Tampere-Helsinki välin työssäkäyntialuetta. Toisaalta pääradan kehittämishankkeet vahvistavat myös Riihimäen kasvupotentiaalia ja näkymiä osana kasvukäytävää ja laajempaa Etelä-Suomen työ- ja elinkeinoaluetta.

Noin 90 % riihimäkeläisistä asuu alle kolmen kilometrin etäisyydellä rautatieasemasta. Edellytykset kestävään liikkumiseen erityisesti pyöräilyyn ja jalankulkuun ovat hyvät. Riihimäen asema sijaitsee hyvin keskeisellä paikalla aivan keskustan vieressä. Riihimäen kaupallisen keskustan painopiste tulee jatkossa siirtymään kohti rautatieasemaa. Jatkossa palveluja (kunnallisia ja kaupallisia) ja asumista keskitetään asemanseudulle. Matkakeskuksen toimintoja kehitetään samalla. Riihimäen henkilöratapihan töissä uusitaan ratapihan raiteistot ja rakennetaan matkustajien käyttöön korkeat, esteettömät laiturit. Samalla aseman palvelutaso paranee jalankulun osalta.

Riihimäki on myös vilkas tavara-asema ja myös tavararatapihojen toimintojen edellytykset ja kehittäminen halutaan turvata. Riihimäen yleiskaavassa 2035 on varauduttu myös Riihimäen eteläpuolella sijaitsevien ratapiha-alueiden kehittämiseen raideliikenteeseen tukeutuvana logistiikka-alueena ja uuden tieyhteyden rakentamiseen moottoritietä (VT 3). Raideliikenteen tavaraterminaalitoimintojen sijainnin osoittamiseksi on käynnissä asemakaavan muutos.

Riihimäen aseman uudistamiseen on liitetty pysäköintialueiden uudistussuunnitelmat. Koko keskusta-alueen pysäköintiohjeistus uusitaan vuoden 2019 aikana. Kaukoliikenteen 1-luokan asemien liityntäpysäköinnin nykytila ja Kehittämistarpeet (Väyläviraston julkaisu 7/2019).

5.1.3 Asemaseudun toiminnot

Riihimäen asemaseudun kehittämisen tavoitteet tukevat hyvin myös laajemman alueen eli Suomen kasvukäytävän tavoitteita ja palvelevat Tampere-Helsinki -työssäkäyntialuetta.

Riihimäen asunto-ohjelma on tekeillä ja siinä asetetaan tavoitteet kohtuuhintaisen asuntotuotannon määrälle asemaseudulla sekä muiden asumismuotojen ja palveluasumisen tulevia volyymeja. Ne kiinnostavat toimijoita. Peltosaaren aseman viereen on myös tarkoitus rakentaa kohtuuhintaista asumista.

5.1.4 Toteutettavuus

Asema-alueen kehittämisen tavoitteita, aikajännettä ja toteutusta raamittavat mm. Yleiskaava 2035 (tehty v. 2017), jolla luodaan perusta alueen kehittämiselle. Riihimäki on myös vilkas tavara-asema ja siksi tavararatapihojen toimintojen edellytykset ja kehittäminen halutaan turvata. Riihimäen yleiskaavassa 2035 on varauduttu myös Riihimäen eteläpuolella sijaitsevien ratapiha-alueiden kehittämiseen raideliikenteeseen tukeutuvana logistiikka-alueena ja uuden tieyhteyden rakentamiseen moottoritiltä (VT 3). Parhaillaan laaditaan myös asemakaavaa VR-Yhtymä Oy:n tavaraterminalitoimintoja varten.

Asemaseudun kehityksen alustava vaiheistus ja aikataulu:

- Asemaseudun ja keskustan visio (2018)
kumppanuussopimus alueen maanomistajien kanssa
- Asemaseudun yleissuunnitelma (2019)
kumppanuussopimuksen allekirjoittaminen
- Pysäköintiohjelma (normit ja periaatteet valmistuvat syksyyn 2019 mennessä)
- Palveluverkkoselvitys ja –suunnitelma (2019)
- Viitesuunnitelmat asemakaavoituksen pohjaksi (2019-2020)
- Asemakaavoitus (2020)
- Rakentaminen (2020)

Suunnittelu on parhaillaan etenemässä yleissuunnitteluvaiheeseen. Suunnittelun yhteydessä pohditaan myös tarkempaa vaiheistusta. Asemanseudulla on myös edellytykset aloittaa joitain rakentamishankkeita nykyiseen asemakaavoitukseen perustuen.

Riihimäen asemanseudun kehittäminen edellyttäisi kaupungilta investointeja liikkeellelähtöä vahdittamaan. Esillä on ollut uuden alakoulun, päiväkodin ja muiden palvelujen rakentaminen rautatieaseman läheisyyteen palvelemaan itäisiä kaupunginosia ja keskustaa. Visiotyön kautta on tarkoitus saada myös sijoittajat mukaan, kun on näytetty prosessin toteutettavuus ja eteneminen.

Yhtenä riskinä Riihimäen asemanseudun kehittämisessä on pirstaloitunut maan- ja kiinteistönomistustilanne sekä valtion toimijoiden erilaiset tavoitteet. Se on hidastanut kaupunkikehittämistä alueella. Esimerkiksi vuonna 2013 hyväksyttyä Peltosaaren yleissuunnitelmaa on pysytty toteuttamaan vain pieneltä osin maaomistukseen liittyvien haasteiden vuoksi.

Ristiriitaa aiheuttaa myös valtion (Väylävirasto ja VR) tarve säilyttää, huoltaa ja tankata radanpitoon liittyvää kalustoa ja dieselvetureita veturitallien alueella. Tallit sijaitsevat aivan rautatieaseman pohjoispuolella, sijoittuen aseman ja perinteisen keskustan väliin. Väyläviraston näkökulmasta sijainti ei ole kiveen hakattu ja sitä voidaan perustelluista syistä myös muuttaa, mutta siihen tarvitaan lisäselvityksiä ja rahoitusta.

Täydennysrakentamisen haasteita ovat myös maaperähaasteet, jolloin maanalaisista rakenteista tulee kalliita.

5.1.5 Asemaympäristön toimivuus ja laatu

Vuoden 2019 aikana laaditaan palveluverkkoselvitys ja –suunnitelma ja ajatuksena on keskittää vision mukaisesti (julkisia) palveluja rautatieaseman läheisyyteen. Palvelukokonaisuuteen sisältyy myös koulu.

Pysäköintiohjelma valmistuu syksyyn 2019 mennessä (normit ja pysäköinnin järjestämisen periaatteet). Ohjelmassa arvioidaan tavoitetasot niin asukaspysäköinnille, liityntäpysäköinnin tarpeelle kuin pyöräpysäköintitarpeetkin.

5.1.6 Kestävyys ja yhteiskuntavastuu

Asemanseudun kehittämisen yhtenä kestävyystavoitteena on mahdollistaa vähähiilinen elämäntapa ja muodostaa asemanseudusta eloisa kaupunkikeskusta, joka tarjoaa monipuoliset palvelut (myös viihdettä ja kulttuuria), työpaikkoja ja asumista. Samalla parannetaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita, panostetaan ekologiseen puurakentamiseen sekä uudenlaisten, monipuolisten asumisenratkaisujen ja konseptien edistämiseen (yhteisöllisyys ja mahdollisuus vaikuttaa omaan asumiseen). Pyrkimyksenä on resurssi- viisaan ja joustavan kaupunkirakenteen luominen, jossa kiertotaloutta edistetään ja hyödynnetään uutta teknologiaa ml. robotiikkaa.

5.2 SEINÄJOKI

Seinäjoen asemanseudun yleissuunnitelma-alue sijaitsee keskeisellä paikalla Seinäjoen keskustassa. Suunnittelualueella on muun muassa Seinäjoen kaupungin, Liikenneviraston sekä VR-Yhtymä Oy:n maanomistusta. Yleissuunnitelmaprosessiin kuuluivat vahvasti toiminnalliset ja liikenteelliset tarkastelut. Lisäksi työssä on selvitetty monia ympäristöllisiä lähtökohtia.

Yleissuunnitelman tavoitteena on yhdistää Pohjan kaupunginosa Seinäjoen keskusta uuden alikulkutunnelin välityksellä sekä tehostaa aseman alueen maankäyttöä täydennysrakentamalla. Uudisrakentamisen myötä alueelle tulee keskusta-asumista sekä uusia työpaikkoja ja palveluita liikenteen solmukohtaan. Uusia rakennuspaikkoja on saatu muun muassa määrittämällä uudestaan rautatien vaatima tilavaraus. Yksi alueen vetovoimatekijöistä on laadukkaat julkiset ulkotilat, jotka kannustavat kävelyn ja pyöräilyyn. Yleissuunnitelman taustalla vaikuttaa vahvasti Europan 13 -arkkitehtuurikilpailun anti.

Yleissuunnitelma toimii lähtökohtana alueen jatkokehittämisessä ja tarvittavissa kaavamuutoksissa. Se tukee myös osaltaan alueen markkinointia ja sen myötä rakentumista. Työ alkoi marraskuussa 2016 ja saatiin päätökseen tammikuussa 2018.

Tavoitteena on entistä tiiviimpi, monitoimintainen urbaani kaupunkirakenne, jossa asuminen, työ, palvelut, kauppa ja viihde yhdistyvät toiminnallisesti toisiinsa. Tämä tukee niin asukkaiden, kaupunkien kuin kiinteistökehittäjienkin intressejä, samalla vastaten tarpeeseen luoda entistä ekologisempaa kaupunkirakennetta. Tiiviimmässä hyvien liikenneyhteyksien päässä olevassa monitoimintaisessa kaupunkirakenteessa voidaan liikkuminen ja muu kuormitus optimoida.

Ote Seinäjoen kaupunkistrategiasta

Rakennamme kestäviä liikkumisen ratkaisuja. Vahvistamme pääradan ja valtateiden 18 ja 19 yhteyksiä ja liikenteen sujuvuutta. Edistämme jalankulkua ja pyöräilyä. Haemme innovatiivisia ratkaisuja liikennepalveluihin.



Kuva 5: Seinäjoen asemanseutu, yleissuunnitelman havainnekuva, 2018

5.2.1 Strategiset linjaukset

Seinäjoen asema on koko maakunnan asema ja osa kaupunkikeskustaa, jota voisi vahvistaa tuomalla monipuoliset toiminnot asemanseudulle. Seinäjoki solmi syksyllä 2018 VR-Yhtymä Oy:n kanssa sopimuksen asemanseudun 1. vaiheen kehittämistä. Toteutus myöhästyy Senaatin Asema-alueet Oy:n perustamisen myötä.

Seinäjoki kuuluu Suomen Kasvukäytävä –verkoston keskeisiin kasvaviin kaupunkiseutuihin ja liikenteen solmupisteisiin. Seinäjoki asemanseudun kehittämiseksi asetetut tavoitteet tukevat hyvin Suomen kasvukäytävän tavoitteita ja palvelevat sekä pääradan varren että Pohjanmaan alueen työssäkäyntialuetta. Seudullisen liikenteen solmupisteinä aseman ja matkakeskuksen saavutettavuus on niin hyvä kuin ohuemman joukkoliikenteen tarjonnan alueella voi olla. Seinäjoki keskusta-alueita kehitetään kaupungin kokoon nähden voimakkaasti ja kehitystyö vahvistaa myös aseman roolia kaupunkirakenteessa.

5.2.2 Liikenneyhteydet

Seinäjoen asema on koko Etelä-Pohjanmaan osalta keskeinen kaukoliikenteen ja paikallisliikenteen solmukohta. Seinäjoki asemaa ja junaliikenteen käyttöä voi vahvistaa tuomalla monipuoliset keskustamaiset toiminnot asemanseudulle. Keskeisen sijaintinsa puolesta asema voisi olla hyvä paikka kulttuuritoimintojen tai konferenssien pitopaikkana.

Keskustan liikennesuunnittelussa on vahvasti huomioitu paikallisliikenteen linjat ja palvelutarjonta sekä kävely ja pyöräily, mutta keskustatoimintoja on syytä vielä vahvistaa. Kävelyn ja pyöräilyn vahvistamiselle löytyy paljon potentiaalia; maastonmuotojen ja etäisyyksien valossa Seinäjoki olisi erinomainen pyöräilykaupunki ja aseman nykyinenkin saavutettavuus kestäväillä liikkumismuodoilla eri puolilta kaupunkia on hyvä. Pyöräpysäköinnin määrää ja laatua on nostettava aseman alueella.

Seinäjoen asemanseudun kehittämisen kynnyskysymykseksi osoittautui haastattelujen ja kyselyn valossa pysäköinnin järjestäminen ja kustannusten jyvittäminen erityyppisestä pysäköinnistä. Asemalle tarvitaan monimuotoista pysäköintiä, jotta uudet liikkumispalvelut ja matkaketjujen ketjuttaminen onnistuvat. Suunnitelmissa on havaittu vajetta nopeasti käyttöön otettavalle rakenteelliselle pysäköinnille sekä pyöräpysäköinnille. Keskustan läheisyys nostaa vielä paikkatavoitteiden volyymia. Pysäköintilaitosten kustannusten jyvittäminen on keskeisiä kynnys Hankkeita Seinäjoen asemanseudun kehittämisessä: pysäköinti tulee ratkaista yhdessä eri toimijoiden kanssa.

Seinäjoella rata-alue muodostaa vahvan estevaikutuksen eri kaupunginosien saavutettavuudelle ja matkailijoiden ja asiakasvirtojen välityksyville. Uuden alikulun/ tunnelin tuoma lisäarvo Pohjan kaupunginosaan radan itäpuolelle on huomattava aseman laajan saavutettavuuden kannalta. Esisuunnittelussa arvioidaan tunnelin olevan välttämätön myös asema-alueen palvelujen, erityisesti liityntäpysäköinnin osalta.

5.2.3 Asemaseudun toiminnot

Seinäjoen kaupungin 10 % kohtuuhintaisen asumisen tavoite pätee myös asemalla ja se osoitetaan kaupungin vuokratuotantoon ja erityisryhmien asumiseen.

5.2.4 Asemaympäristön toimivuus ja laatu

Seinäjoen asema on maakunnan keskusasema ja liikenteen solmukohta. Asema-alue (ml. Seinäjoen keskusta) muodostaa maakunnan keskeisen palvelualueen niin arjen palveluille kuin erikoistuneemmallekin palvelukonsepteille, mm. matkailuun, kulttuuriin ja elämystalouteen. Houkuttelemalla ja tuomalla asema-alueelle keskustan palveluja täydentävää palvelutarjontaa, toteuttaa alue keskustatoimintojen tavoitteet maakunnan tasolla hyvin.

Seinäjoen asuntokanta on perinteisesti matalaa, mutta aseman läheisyydessä asuntorakennuksia on mahdollista korottaa ja rakentamisen volyymia kasvattaa. Nuorten arkkitehtien arkkitehtuurikilpailu Europan määritteli alueen rakentamisen laatutasolle raamit ja vahvan uudisrakentamisen avulla laatutasolle on mahdollista luoda entistä tiukemmat kriteerit kaupunkikuvallisin ja toiminnallisoin (kävely- ja pyöräily-ympäristöt, yhteispihat, viherympäristö, leikkialueet jne.).

Rakentamisen volyymit ovat asemakorttelissa n. 72 000 k-m², josta asumiseen 25 000 k-m². Radan itäpuolelle Pohjan alueelle osoitetaan 80 000 k-m² pääasiassa asumista. Tiivistäminen edellyttää kuitenkin uutta yhteyttä radan länsipuolelle (alikulku). Muutoin kaupunginosat pysyvät erillään eikä Pohjan alueen potentiaalista saada kaikkea irti. Laajimmillaan suunnittelualueella asuminen tiivistyisi 127 000 k-m² eli 2 500 - 3 000 asukkaan verran. Suunnitteluun kuuluu myös hotelli. Palvelukokonaisuudella on mahdollista luoda asema-alueesta ympäristö, jossa on monipuolista kulttuuri- ja elämystalouteen liittyvää toimintaa lähes kellon ympäri eri vuodenaikoina. Kehittyvät kävely- ja pyöräily-ympäristöt mahdollistavat lisää pistäytymiskäyttötymistä alueella.

Pysäköintijärjestelyt ovat Seinäjoen hankkeessa ongelma ja erityisratkaisua vaativa kysymys. Tiivistetysti voidaan todeta, että asemakeskushanke tarvitsee liityntäpysäköintitilaa eikä kaupunki halua sitä maksaa. Kaupunki kehittää jo muualla keskusta-alueella pysäköintiä ja asemahankkeessa kiinteistönomistajia ja palveluntarjoajia on muitakin. Myös alikulun rahoitus on avoinna.

5.2.5 Kestävyys ja yhteiskuntavastuu

Lisääntyvä junien käyttö on vähähiilisyyden näkökulmasta myönteinen asia. Seinäjoelta matkustaa junalla Helsinkiin kahdessa ja puolessa tunnissa. Autolla matka kestää neljä ja puoli tuntia. Seinäjoen asema sijaitsee erinomaisella paikalla keskellä kaupunkia, jolloin keskustan ja aseman välistä etäisyyttä ei ole, joten yhdellä kadun ylityksellä matkaaja on kaupungin keskustassa. Jatkossa on selkeä tarve alikulkutunnelille, joka yhdistäisi radan jakamat puolet ja palvelisi hyvin uutta asemaa uusine laitureineen.

5.2.6 Toteutettavuus

Seinäjoen asemanseutua on suunniteltu jo vuosien ajan. Yleissuunnitelma valmistui alkuvuodesta 2018. Yhteistyö kaupungin, muiden toimijoiden ja liike-elämän kanssa on ollut sujuvaa ja tuloksellista.

Suunnittelua on jatkettu varsinaisen aseman ja matkakeskuksen osalta (nykyisen aseman eteläpuolella), tavoitteena noin 8 000 k-m² asumista ja noin 12 000 k-m² toimistotilaa näihin liittyen ja noin 560 autopaikkaa (liityntäpysäköinnin osuus n. 300 autopaikkaa).

Raiteistonselvitys on tehty ja ylimääräiset raiteet poistetaan kesällä 2019.

Asemanseudun suunnittelun ja rakentamisen vaiheistus etenee seuraavasti:

1. Asema (Senaatin Asema-alueet Oy, Väylä ja Seinäjoen kaupunki)
2. Aseman pohjoispuoli (Senaatin Asema-alueet Oy, Seinäjoen kaupunki)
3. Keskusta aseman vieressä (yksityiset toimijat ja Seinäjoen kaupunki)
4. Radan itäpuoli; Pohja, Senaatin alueet (Senaatin Asema-alueet Oy ja Seinäjoen kaupunki)

5. Radan itäpuoli, Pohja, yksityisten / kaupungin alueet (yksityiset toimijat ja kaupunki)

Toteutuksen perustaksi on tehty yleissuunnitelmassa vaikutusarviointeja ja selvityksiä kaupallisten, teknisten ja liikenteellisten ym. tekijöiden osalta. Kaupunkilaisia on osallistutettu suunnitteluun ja kehittämiseen.

Toteutuksen haasteina ovat mm. runsaat maanalaiset radan turvatekniikkaan liittyvät kaapeloinnit ja rakenteet, niiden siirtokulut ja vaikeudet. Pilaantuneet maa-alueet lisäävät toteutuksen kustannuksia.

5.3 ESPOO – KAUKLAHTI

Kauklahdessa tavoitteena on alueen kehittäminen monipuoliseksi Espoon kaupunkirataan tukeutuvaksi paikalliskeskukseksi ja asuinalueeksi (4 000 - 5 000 asukasta), jossa palveluja tuotetaan lähialueen asukkaille.

Liikennesuunnittelun tavoitteena on kehittää aluetta siten, että joustava siirtyminen joukkoliikennevälineestä toiseen on mahdollista. Suunnitelmassa varaudutaan pikaraitiotieyhteyteen eteläisen Espoon suuntaan.

Espoon kaupunkiradan ja Tunnin junan edistäminen, näiden kustannus- ja hyötysuhde paranee Kauklahden kehittämisellä.



Kuva 6: Espoo-Kauklahti, ilmakuva kehitysalueesta, 2019 (lähde: Google Maps)

5.3.1 Strategiset linjaukset

Espoo on mukana Helsingin seudun MAL-sopimuksessa, jossa painotetaan asuinalueiden raideliikenteen saavutettavuutta. Maankäyttösopimukset tehdään kaavoituksen etenemisen pohjalta.

Yhteistyökumppaneiden kesken käydään neuvotteluja maankäytön, pikaraitiotien, kaupunkiradan ja julkisten rakennusten prosessien integraatiosta, jotta em. prosessit tukevat toisiaan.

5.3.2 Liikenneyhteydet

Espoon Kaukalahden aseman saavutettavuus on hyvä seudullisella tasolla. Tulevaisuudessa asemasta on tarkoitus tehdä Kaukalahden asema-alueesta multimodaalinen noodi ja yhdistää eri joukkoliikennevälineitä seudulliseksi solmupisteeksi. Tämä tapahtuu ennen kaikkea ulottamalla kaupunkirata joko Kauklahteen tai Espoon keskukseen. Kaupunkiradan ratasuunnittelun yhteydessä on tutkittu Espoon asemien saavutettavuutta ja luotu liityntästrategia, myös Kaukalahden osalta. Suunnittelussa tähän varaudutaan osoittamalla joukkoliikenneterminaalin ja pikaraitiotielinjan varaukset.

Tavoitteena on osoittaa Kaukalahden aseman eteläpuolella olevalle nykyiselle teollisuusalueelle keskustamainen joukkoliikenteen solmukohta, millä luodaan mahdollisuudet alueen monipuoliseen kehittämiseen. Keskusta-alueesta luodaan käveltävä keskustamainen ympäristö, jota tukee keskustakaavoitus. Palvelujen ja asumisen tiivistäminen aseman läheisyyteen (maksimissaan 700 metriä) vahvistaa kestävien liikkumismuotojen potentiaalia ja joukkoliikenteen tai uusien liikkumispalvelujen markkinaa.

Eryityisesti kävelyn ja pyöräily odotetaan kasvavan. Espoossa on jo käytössä kaupunkipyöräjärjestelmä, minkä lisäksi kaupunginosittaisille täydentäville ohjelmille voidaan löytää potentiaalia. Pyöräily-yhteyksiä asemalle ja asemalta parannetaan ja lisätään, pyöräilyn laatureitti Espoon keskukseen toteutetaan. Suunniteltujen pyöräilyreitistöjen parantamisesta ja matkailu- ja virkistysarvojen hyödyntämisestä tulee samalla synergiaetuja. Pyöräilyedellytysten parantaminen tukee samalla suunnitelmissa esitetyjä tavoitteita Espoonjoen virkistyskäytön ja virkistysalueiden saavutettavuuden parantamisesta.

5.3.3 Asemaseudun toiminnot

Kauklahti muodostuu rakenteellisesti erityyppisistä alueista, mikä mahdollistaa keskustamaista kehittämistä ja uutta käyttöä. Kaukalahden asemanseudun radanvarsi ja radan eteläpuolinen teollisuusalue muutetaan yleiskaavan keskustatoimintojen alueen mukaiseksi. Vireillä on Lasihytin asemakaava ja asemakaavan muutos.

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen tavoitteena on osoittaa Kaukalahden aseman eteläpuolella olevalle nykyiselle teollisuusalueelle keskustamainen joukkoliikenteen solmukohta, millä luodaan mahdollisuudet alueen monipuoliseen kehittämiseen. Aluetta kehitetään maankäyttö edellä. Tavoitteena

on noin 4 000 - 5 000 uutta asukasta. Asuinrakentamisen lisäksi alueelle tavoitellaan keskustahakuista toimintaa, kuten liike-, työ- ja palvelutiloja. Julkisista palveluista alueelle varataan tilaa ainakin uudelle päiväkodille. Alueen identiteettiä luodaan uusilla palveluilla. Tavoitteena on korkealaatuinen asuinalue. Tällä hetkellä ei ole kiinnostusta toimistorakentamiselle, mutta yhteiset co-working -toimistopisteet tulevaisuudessa ovat mahdollisia.

Kohtuuhintaisen asumisen tavoitteena on 25-30 % asumisen kokonaiskerrosalasta.

Espoon kaupungin kehittäminen suuntautuu enemmän Helsingin rajan suuntaan, jolloin halvempi maan hinta mahdollistaa paremmin kohtuuhintaisen asuntotuotannon Kaukalahden alueella.

5.3.4 Toteutettavuus

Kaukalahden asema-alueen kehittämisen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tulossa nähtäville koskien n. 44 hehtaarin laajuista aluetta.

Alue on mahdollista jakaa osaprojekteihin seuraavasti:

- Aseman välitön ympäristö: kaupunkirata, aseman toiminnot (suojeltu asemarakennus), joukkoliikenneterminaali, liityntäpysäköinti, jonkin verran asumista ja/tai toimitiloja sekä jokivarteen virkistystoimintoja asukkaille
- Laajemmat asuinkorttelikokonaisuudet, 3 suunnittelukokonaisuutta.
- Teollisuustontti ja päiväkotitontti, jotka vaativat pääosin teknisiä asemakaavan muutoksia.

Kaava viedään eteenpäin yhtenä kokonaisuutena, ja mikäli joku osa-alue ei onnistu, tehdään jako pienempiin kaavayksiköihin.

Tämän hetken arvion mukaan on hyvät edellytykset aikaansaada kahden vuoden sisällä kaavan vahvistus, jonka jälkeen käynnistetään toteutus suunnittelu. Kokonaisuuden arvioidaan valmistuvan vuoteen 2030 mennessä.

Asemanseudun kehittämisen keskeisiä osapuolia ovat asemakaavoituksen ohella ELY-keskus, Väylävirasto, HSY, HSL, Caruna ja Fortum. Alueella on maanomistusta Espoon kaupungilla, Senaatilla, Keskolla ja neljällä kiinteistöosakeyhtiöllä. Väylävirasto omistaa rata-alueen. Toistaiseksi suunnittelu on edennyt hyvässä yhteistyössä alueen maanomistajien kanssa.

Senaatin Asema-alueet Oy tuonee alueen kehitykseen selkeitä tavoitteita aseman lähiympäristöön joukkoliikenteen kehittämisen osalta sekä mahdollistaa monipuolisten toimintojen kehittämisen. Valtion edustajien kanssa neuvotellaan suunnitteluratkaisuista, maanhankinnasta, ylläpitovastuista sekä rahoituksista eri osa-alueisiin (kaupunkirata, asemajärjestelyt, pyöräilylaatuverkko).

Kaupungilla on vain vähän resursseja ostaa lisää maa-alueita. Kaupunki ohjaa kokonaiskoordinaation takia suunnittelukonsulttien työtä (maankäyttö, maisema, liikenne, kauppa, kunnallistekniikka). Suunnittelua toteutetaan yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa osallisten kanssa (mm. Kauklahti-seura, työpajat, asukaskuulemiset ja maanomistajien kanssa käydyt neuvottelut).

Vaikutusten arviointia ei ole vielä tehty. Se toteutuu myöhemmin kaavoituksen yhteydessä. Riskeinä on kustannustehokkuus heikon maaperän vuoksi.

5.3.5 Asemaympäristön toimivuus ja laatu

Kaukalahden aseman läheisyyteen suunnitellaan uudenlaista asemansetuun ja raideliikenteeseen tukeutuvaa asuinalueita. Suunnittelussa huomioidaan alueen sijainti Kaukalahden rautatieaseman ja tulevan kaupunkiradan välittömässä läheisyydessä. Suunnittelua ohjaavat alueen läpi kulkevan Espoonjoen luontoarvot sekä Espoonjokilaakson virkistysyhteydet ja maakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema. Lasihytyn alueella tullaan tutkimaan puurakentamisen mahdollisuuksia.

Suunnittelun volyymi on alustavien arvioiden mukaan 4 000 – 5 000 uutta asukasta, noin 200 000 – 250 000 k-m² laajuudelta. Alueen laidalle on jo rakentumassa 3 500 k-m² päivittäistavara- ja muuta vähittäistavarakauppaa. Julkisia palveluja on tarkoitus osoittaa arkipäivän lähipalvelujen verran, mm. kaksi päiväkotia vähintään 5 000 k-m². Palvelukokonaisuus mahdollistaa arjen asioinnin aseman läheisyydestä. Alueen vanhojen kiinteistöjen säilyttäminen tai käyttötarkoitustenmuutokset uudeksi kulttuuriympäristöä esiintuovaksi toiminnoksi on ratkaistava tarkemmassa suunnittelussa ja neuvotteluissa.

Sekä henkilöliikenteen että pyöräilyn liityntäpysäköinnille on alustavissa suunnitelmissa varattu omat alueensa. Autopysäköintiratkaisut vaativat tavoitellussa laajuudessaan rakenteellista pysäköintiä. Asumisen paikoitus tulee keskitettyihin maanpäällisiin pysäköintilaitoksiin ja jonkin verran pihakannen alle. Pyöräpysäköintipaikkoja lisätään ja mahdollistetaan siirtymää henkilöautoista kestäviin liikkumismuotoihin. Tällä hetkellä näyttää, ettei aiheuta ongelmia – toki pysäköintipaikkojen ratkaisulla voi olla vaikutusta alueen kokonaiskerrosalaan vähentävästi, jos paikkoja on haastava ratkaista.

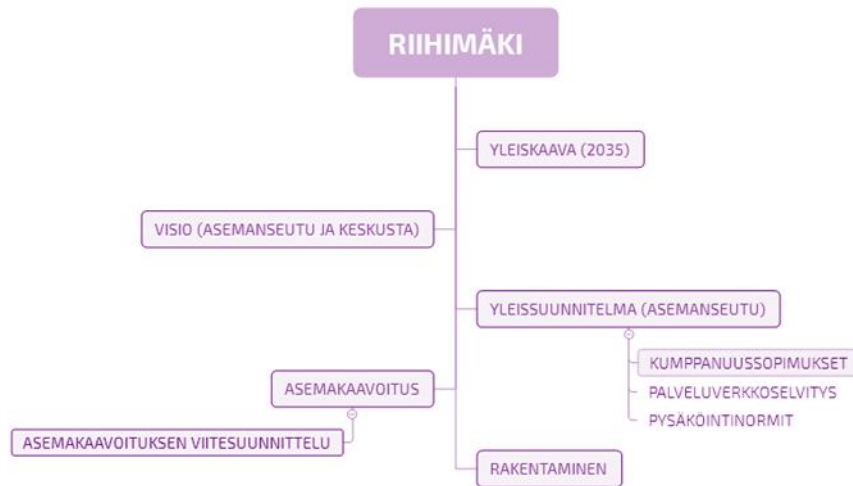
5.3.6 Kestävyys ja yhteiskuntavastuu

Suunnittelussa huomioidaan alueen sijainti Kaukalahden rautatieaseman ja tulevan kaupunkiradan välittömässä läheisyydessä. Suunnittelua ohjaavat alueen läpi kulkevan Espoonjoen luontoarvot sekä Espoonjokilaakson virkistysyhteydet (laatu- ja virkistysreitti Espoonlahteen asti) ja maakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema.

Tavoitteena on tukea kaupunkiradan ulottamista Kauklahteen asti. Tämä ei ole ristiriidassa raideliikenteen suunnitelmien kanssa.

5.4 YHTEENVETO

5.4.1 RIIHIMÄKI



Kuva 7: Riihimäen asema-alueen kehitysprosessin askeleet

Riihimäen asemanseudun kehittämisen potentiaalit ovat hyvät ja Asemanseututimantti-mallin arviointikehikko soveltuu hyvin Riihimäen kaltaiseen tapaukseen.

Asemanseututoimijoiden oman toiminnan lisäksi uhkakuvia silti löytyy Etelä-Suomen junaliikenteen kilpailutuksen/ operoinnin muutoksista (entistä harvempi juna pysähtyy Riihimäellä tai ne ovat vain hitaita yhteyksiä).

Toinen uhkakuva liittyy seudulliseen kestäväan liikkumiseen ja sen tarjoamiseen matkustajille ja asema-alueella työskenteleville tai asuville. Mahdollistaako seudun oma joukkoliikenne tai uusien kestävämpien kulkutapojen tarjonta riittävästi vaihtoehtoja autottomaan tai edes vähähiiliseen liikkumiseen? Kuinka vahva potentiaali kävelyyn ja pyöräilyyn todellisuudessa liittyy?

Hankkeen toteutettavuus on selvittämättä. Toistaiseksi hankkeessa on viety eteenpäin vain kaavoitusprosessia. Pirstaloitunut maanomistus ja kaupungin omien sekä valtion investointien vaatimien päätösten puuttuminen haittaavat liikkeellelähtöä. Vaarana on, että syntyvä kaavaratkaisu ei muodosta riittävästi pohjaa yhteisen hankkeen eteenpäin menolle. Resurssiviisauteen ja kiertotalouteen liittyvät tavoitteet ovat kovin yleisellä tasolla ja vailla konkreettista toteutussuunnitelmaa.

5.4.2 SEINÄJOKI



Kuva 8: Seinäjoen asema-alueen kehitysprosessin askeleet

Aseman kehittäminen aivan ydinkeskustassa on Seinäjoen kärkihanke. Lähtökohtana asema-alueen kehittämiseksi on ollut keskusta- ja asema-alueen tiivistäminen sekä toiminnallisuuden parantaminen. Keskusta on rakennettu pääasiassa 1960-luvulla alle 20 000 asukkaan kaupungin keskustaksi eikä pysty enää palvelemaan kasvanutta kaupunkia ja maakuntaa. Tulevaisuudessa alue voisi toimia liikenteen ja logistiikan, asumisen, palveluiden ja osaamisintensiivisen yritystoiminnan kehittämälustana. Vuonna 2018 valmistunut asema-alueen yleissuunnitelma palvelee laadittavana olevaa ydinkeskustan yleiskaavoitusta ja alueen tulevaa asemakaavoitusta. Suunnitelma on maankäytön, liikenteen, liikkumisen ja yleisten alueiden yleissuunnitelma.

Asemanseudun ja keskustan rakentamisen toteutus vaatii tehokasta uudistamista ja korkeampaa rakentamista. Erityisenä haasteena on ratkaisun saaminen pysäköinnin ongelmaan. Se edellyttää myös kustannuksiltaan kalliin maanlaisen pysäköinnin kehittämistä. Pysäköinnin järjestäminen maan alle maksaa noin 1 000 €/neliö. Muita keskustan kehittämisen ongelmia ovat mm. maan hinta, joka nostaa asunnon hintaa 500 -1 000 €/neliö. Kun huomioidaan muut rakentamisen kustannukset, nousee asuntojen hintataso selvästi korkeammaksi kuin mitä siitä ollaan valmiita tällä hetkellä maksamaan.

Jotta hanke toteutuisi, olisi eri toimijat ja intressitahot saatava yhteiseen pöytään. Kun hanketta katsottaisiin kokonaisuutena, voitaisiin yhdessä ratkaista liityntäpysäköinti ja muut hankkeen kannattavuuden kannalta keskeiset ongelmat.

5.4.3 ESPOO – KAUKLAHTI



Kuva 9: Espoo Kauklahteen asema-alueen kehitysprosessin askeleet

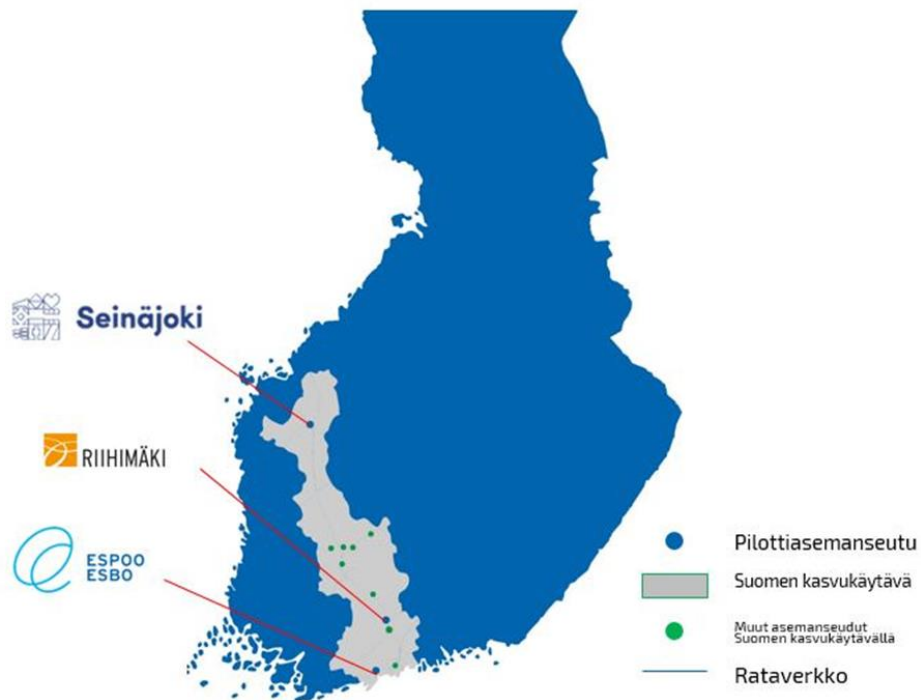
Kauklahtessa tavoitteena on tukea tulevan kaupunkiradan ulottamista Kauklahteen asti ennakoimalla tiivistyvän kaupunkirakenteen potentiaaleja. Kaupunkiraitiotien suunnitelmat tukevat raskaamman junaliikenteen hankkeistuksia, eikä näiden välillä ole nähtävissä ristiriitoja. Tehokas alueellinen/ kunnan sisäinen joukkoliikenne on edellytys Kauklahteen toimimiselle tulevaisuuden joukkoliikenteen solmukohtana. Riskinä on kaupunkiratahankkeen keskeneräisyys ja siihen liittyvät taloudelliset ja poliittiset epävarmuustekijät.

Asumispreferenssien muutos voidaan nähdä myös jonkinlaisena riskinä: Osataanko kauemmas urbaaneista suurten kaupunkien kaupunkikeskustoista suunnitella ja rakentaa riittävän kiinnostavaa asuin-, työskentely- ja palveluympäristöä?

Toteutuakseen asemanseudun kehittäminen tarvitsisi tiiviimmän projektiorganisaation, jonka avulla nyt jo hyvin alkanut yksityisten maanomistajien yhteistyö voitaisiin kytkeä osaksi laajempaa asema-alueen kehittämistä. Kustannustehokkuuteen ja esim. maaperän aiheuttamiin haasteisiin liittyvät ongelmat olisi syytä ratkaista rinnan kaavoituksen etenemisen kanssa.

6 MUIDEN ASEMANSEUTUJEN KEHITTÄMISEN NYKYTILANNE

Kansallisessa maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL-verkosto) kehittämisverkostossa (mal-verkosto.fi) on mukana 19 kaupunkia tai kaupunkiseutua sekä valtio-osapuolen ja muiden yhteisöjen jäsenet. Asemanseudun kehittäminen on useimmilla niistä merkittävä strateginen valinta. Senaatin asema-alueet Oy:llä on kohteita 22 eri puolilla Suomea ja niistä huomattava osa on myös MAL-verkoston jäseniä. Tämän vuoksi asemanseutujen kehittämisen nykytilannetta ja timanttimallin ulottuvuuksia haluttiin tarkastella myös varsinaisten pilottikohteiden ulkopuolella. Tiedot on raportoitu siltä osin kuin kyselylomakkeella saatiin uutta informaatiota. Tarkastelussa ovat Malmin (Helsinki), Hyvinkään, Hämeenlinnan, Tampereen, Lempäälän, Oriveden, Nokian sekä Kangasalan asemanseudut.



Kuva 10: Kyselyn pilottikohteet ja muut asemaseudut.

6.1.1 Liikenneyhteydet ja asemaympäristön toimivuus

Asemaseutukehittämisen potentiaalien kyselyyn vastannut kuntajoukko edustaa hyvin monen tyyppisiä kohteita valtakunnallisessa ja alueellisessa kaupunkiverkostossa ja valtakunnallisessa liikenneverkossa. Pääsääntöisesti asemaseudun kehittämisen potentiaalit ovat kullakin vastaajalla hyvät ja timanttimallin arviointikehikko soveltuu ko. tapauksiin.

Kohteissa oli maakunnallisia keskusasemia ja/ tai valtakunnallisesti merkittäviä risteysasemia (Riihimäki, Seinäjoki, Tampere), joiden matkustajapotentiaali on jo sinällään vahva (junaan nousut). Tämä ei silti suoraan tarkoita vahvaa asumisen ja paikallisten palvelujen potentiaalia. Maakunnallisten keskusta-asemien kehittymistä ja samalla junaliikenteen suosiota voidaan parantaa tuomalla aseman yhteyteen lisää monipuolisia palveluja, jolloin arjen palveluketjut (matkaketjut plus palvelujen käyttö) on saatavissa vaivattomasti junamatkan yhteydessä. Tällöin ensisijaisten asuntotuotantokohteiden ja seudullisen liikennejärjestelmän lisäksi on hyvä tarkastella asemapaikkojen palvelupotentiaaleja.

Seuraava kohdejoukko edustaa seudullisesti tai vyöhykkeellisesti merkittäviä joukkoliikenteen ja pendelöintivyöhykkeen solmukohtia (Hyvinkää, Lempäälä, osittain myös Hämeenlinna). Tällaiset ovat merkittäviä kaukoliikenteen ja paikallisliikenteen solmukohta. Tehokas alueellinen/ kunnan sisäinen joukkoliikenne ja asema-alueen täydentäminen ovat edellytys tulevaisuuden kehitykselle.

Kolmas, paikallisesti merkittävä kohdejoukko muodostuu seututason alakeskuksista (Espoo Kauklahti, Helsinki Malmi, Nokia, Lempäälän Sääksjärvi, Orivesi). Paikallisesti merkittävät kohteet ovat valtaosin asumisen tai työpaikka-alueiden kohteita, jolloin mm. toimistorakentamisen ja asumisen trendit sekä hinta ovat vaikuttavia tekijöitä. Missä määrin asemanseudun kehittämisen yhteydessä voidaan kiinnittää huomiota asumisen monipuolisuuteen ja hintaan tai tarvittavaan uudisrakentamiseen työpaikka-alueissa? Osataanko esim. kauemmas keskuskaupungin ytimeä suunnitella ja rakentaa riittävän kiinnostavaa asuin-, työskentely- ja palveluympäristöä?

Useimmissa kohteissa potentiaalit ovat todellisia, mutta kriittistäkin arviointia tulevaisuuden näkymien suhteen voisi olla enemmän. Alueellinen pohdinta ja soveltaminen (alueellinen työnjako) voisi olla harkitumpaa, esim. Suomen kasvukäytävän alueella.

Asemanseututoimijoiden oman toimeliaisuuden lisäksi pohdittavaa löytyy mm. junaliikenteen kilpailutuksen/ operoinnin muutoksista ja tulevista kustannuspaineista. Paikallisen ja seudullisen kestävän liikkumisen palvelutarjonta tulisi myös kasvaa ja se tulisi ottaa reunaehtona huomioon asema- ja seisakekehityshankkeissa. Mahdollistaako seudun oma joukkoliikenne tai uusien kestävämpien kulkutapojen tarjonta riittävästi vaihtoehtoja? Onko kunnalla tai seudun joukkoliikenneviranomaisella kunnallisine päätöksentekoprosesseineen resursseja ja kykyä nostaa joukkoliikenteen palvelutasoa asemalle/ asemalta? Saadaanko muita toimijoita osallistumaan liityntäliikenteen rahoitukseen?

Jokaisessa kohteessa pysäköinti (asukas, asiointi tai liityntäpysäköinti) nousi esiin selvitettäväksi tai ratkaistavaksi kysymykseksi. Joko pysäköintipaikkoja on lähitulevaisuuden tarpeisiin nähden liian vähän tai liikaa, niiden kustannusrakenne on väärä tai ne saattavat olla keskuksen/ keskustan ainoat maksuttomat paikat. Sen lisäksi, että asemanseudun kehityshankkeen vaikutustenarvioinnissa huomioidaan mm. rakenteellisen asukas- tai asiointipysäköinnin tarve, koko kunnan tai alueen pysäköintiohjelmaa tulisi tarkistaa automaattisesti/ kriittisesti. Lisäksi, kaikissa kohteissa uusien liikkumispalvelujen huomiointi tilantarpeen arvioinnissa vaikutti vähäiseltä. Suomen Kasvukäytävän hankkeiden myötä mm. Hämeenlinnassa ja Tampereella on erilaisia kokeiluita, mutta koko vyöhykkeen mittaista tarkastelua tai ohjelmointia ei ole kuitenkaan tehty.

Pysäköinnin suunnittelulle tulisi saada yhtenäiset ohjeet ja käytännöt valtakunnan tasolla ja toisaalta paikallisella tasolla liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja maankäytön yhteensovittamisessa tulisi aina tehdä vaikutustenarviointi ja seurantaa keskeisten raideliikenteen solmupaikkojen pysäköintitarpeesta (vähintään osana kehityshankkeita).

6.1.2 Strategiset linjaukset

Asemanseutujen kehittämisellä on strategisena kohteena ja operatiivisena toiminta-alueena suuri merkitys kaupunki- ja palvelurakenteeseen. Asemanseutujen kehittäminen integroituu valtion ja kaupunkiseutujen välisiin sopimusmenettelyihin. Tarkasteltavia asemanseutuja kuuluu kahteen MAL-sopimusmenettelyyn,

Helsingin seudun ja Tampereen seudun MAL-sopimuksiin. Hämeenlinna, Riihimäki ja Seinäjoki kuuluvat puolestaan Suomen kasvukäytävä-verkoston, mutta ei MAL-sopimusten piiriin. Helsingin ja Tampereen seudut ovat keskeinen osa Suomen kasvukäytäväverkostoa.

Asemanseutujen integrointi kaupunkikehitykseen toteutuu MAL-, kasvu- ja vyöhykesopimusten ohella kaupunkistrategioiden, liikennejärjestelmäsuunnitelmien, maankäyttösopimusten sekä rakennemallisuunnitelmien kautta. Lisäksi erikseen perustettavat hankeyhtiöt (nk. tunnin junat) vaikuttavat asemanseutujen kehittämiseen.

MAL-sopimukset perustuvat valtion ja seudun kuntien yhteiseen tahtotilaan kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä. MAL-sopimuksen tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että luodaan edellytyksiä tonttitarjonnan ja asuntotuotannon merkittävälle lisäämiselle. Maankäyttöä, asuntotuotantoa ja liikennejärjestelmää, asemanseudut mukaan lukien, ohjataan kokonaisuutena yhdyskuntarakennetta eheyttäen ja kestävästä liikkumista edistäen. Uusi MAL-sopimus 2020 - 2023 on valmisteilla. Rinteen hallituksen tavoitteena on laajentaa MAL-sopimusten toimintakautta 12 vuoteen.

6.1.3 Toteutettavuus

Useimmilla tarkasteltavilla asemanseuduilla on merkittävää kehittämispotentiaalia. Kehittämisen aikajännettä ja rakentamisen volyyymiä on arvioitu karkealla tasolla. Yhteistyökumppanit on määritelty ja työnjako on ollut pääsääntöisesti onnistunutta. Monilla asemanseuduilla on edelleen haasteena ja kehittämistä heikentävänä tekijänä hajautunut maanomistus, johon olisi löydettävä ratkaisu. Vaikuttavuusarviointi vaikuttaa keskeisesti kehittämisprosessin onnistumiseen. Niitä asemanseuduilla on tehty vaihtelevasti.

6.1.4 Asemanseudun toiminnot, kestävyys ja yhteiskuntavastuu

Vähähiilisyys edistäminen on asemanseutujen kehittämisen keskeinen tavoite. Kestävyttä ja yhteiskuntavastuuta edistetään pyrkimällä segregaaation ehkäisemiseen ja tasapainoiseen kehitykseen. Luonto- ja viherarvojen huomioiminen on myös asemanseutujen ja erityisesti niiden lähialueiden kehittämisessä oleellista. Asemanseutujen uusilla energia-, teknologia- ja älyratkaisulla pyritään luomaan käyttäjälähtöistä kestävästä kehitystä.

Tarkasteltavat asemanseuduista kehittyvät asetettujen tavoitteiden perusteella merkittäviä työpaikkakeskittymiä. Maankäyttöä pyritään kehittämään monipuolisesti. Ongelmana on usein keskeisestä sijainnista johtuen asumisen kalleus. Kohtuuhintaisen asuntotuotannon tavoitteet (usein 20 % kokonaistuotannosta) toteutuessaan mahdollistaa paremmat edellytykset asunnon hankkimiseen. Asumismahdollisuuksia pyritään tarjoamaan myös eri hallintamuodoin monipuolisesti eri ikäryhmille ja elämäntilanteissa oleville.

7 RATKAISTAVIA HAASTEITA ASEMASEUTUKEHITYKSESSÄ

7.1 LIIKENNEVERKON JA ASEMASEUTUJEN KIIINTEISTÖKEHITYKSEN HAASTE

Raideliikenteen osuutta kasvavassa kuntien välisessä pendelöinnissä ja yritysten asiointiliikenteessä halutaan kasvattaa. Tähän olisi myös eri osapuolilla halua investoida. Edessä on kuitenkin kolme haastetta, ennen kuin kiinteistöinvestoinnit voivat realisoitua.

7.2 LOGISTINEN HAASTE – MATKAKETJUT

Junaliikenne ei vie perille, vaan tarvitaan Last Mile- ratkaisu. Asemaseutujen asuntotuotannon merkitys on yleensä marginaalinen liikennekysynnän kannalta; näissä hankkeissa se nousee esille maanomistajan intressinä. Kunnan kaavoituspolitiikalla laajemmin on iso merkitys. Molempien vaikutukset syntyvät vasta pitkällä tähtäimellä. Asemien kehittäminen perustuu asiakasvirtoihin. Junaliikenteen käyttöä voidaan nopeasti lisätä parantamalla liityntäliikennettä, liityntäpysäköintiä ja uusia liikennepalveluja (MaaS yms.). Junaliikenteen suosioon vaikuttavat myös asemat (vaihdon sujuvuus, kesto ja varmuus sekä turvallisuus ja asemapalvelut)

7.3 USKOTTAVUUSHAASTE – MONITOIMIJAYMPÄRISTÖ

Jotta monitoimijaympäristössä on mahdollista saada aikaan mitään edellä mainituissa asioissa, on kaikilla osapuolilla oltava luottamus siihen, että tehtävät investoinnit myös tuottavat. Kaiken perusta on tietenkin junaliikenteen jatkuvuus, kehitysnäkymän ja palvelutason uskottavuus.

Kiinteistökehittäjän ja -sijoittajan kannalta tämä luottamus kehittämisstrategian pysyvyyteen on tietenkin hyvin konkreettinen asia.

Siksi pitäisi saada aikaan strateginen kehys ja johon aikaa myöten kaikki osapuolet voivat sitoutua.

7.4 VERKOSTOHAASTE – LIIKENNEJÄRJESTELMÄN ERI OSIEN VASTAKKAISET INTRESSIT

Junaliikenteen kysyntään yhdellä paikkakunnalla vaikuttaa millaisia asemat ja jatkoyhteydet ovat toisilla paikkakunnilla. Asemat ovat profiileiltaan hyvin erilaisia ja tältä pohjalta myös kuntien intressit asema-alueiden kehittämiseen ovat erilaisia. Olisi haettava kuntien kesken yhteistä näkemystä erilaisten asemien rooleista ja kehittämisstrategioista.

7.5 YHTEISTYÖN JA PROSESSIEN HAASTEET

Asemanseutujen hankkeiden haasteita on kuvattu kattavasti Väylä-viraston (Liikennevirasto) selvityksessä 38/2017 (päivitetty Väyläviraston julkaisuksi 28/2019) ja niitä on koottu lyhyesti tässä:

Hankehallintaan ja yhteistyöhön liittyvät haasteet:

- Osa-optimointi, koska kehittämistä ei katsota kokonaisuutena
- Hankkeen johtajuuden sekä johtamis- ja yhteistoimintakäytäntöjen puuttuminen
- Kommunikointi eri toimijoiden välillä ja valtion sisällä
- Prosessin vaiheistusjärjestyksen, aikataulutuksen, välitavoitteiden ja selkeiden yhteistoiminnan käytäntöjen puuttuminen
- Organisoinnin joustavuuden ja ketteryyden puute
- Toimijoiden taustaorganisaatioiden, päätöksentekijöiden ja poliittisen tuen puuttuminen
- Valtionyhtiöiden epäselvä rooli
- Päätöskokouksissa ei ole henkilöitä, joilla on päätösvaltaa käsiteltäviin asioihin
- Eri hankkeiden keskinäinen koordinointi / keskenään kilpailevat hankkeet / kaupunkirakenteen painopisteen muutokset
- Hankkeen valmistelu tehdään niin nopeasti, että siihen jää kiireestä johtuvia puutteita
- Liian pienet henkilöresurssit
- Asemakaavoitus etenee irrallaan muusta suunnittelusta ja hankkeesta
- Kustannussuunnittelu, aikataulusuunnittelu ja projektisuunnittelu jäävät sivurooliin lopputuloksen suunnittelun viedessä päärooliin
- Kiinteistö- ja sopimusoikeudellisten asioiden heikko hallinta prosessissa

Asemanseudun suunnitteluun ja rakentamiseen liittyvät haasteet:

- Käyttäjien unohtaminen
- Raideliikenteen suunnitelmien epäselvyys

Hallintoon ja rahoitukseen liittyvät haasteet:

- Valtion investointi- ja rahoitusmallit toimivat hankalasti asemanseutujen kehittämisessä
- Toimijoiden yhteisten visioiden ja tavoitteiden puuttuminen
- Toimijoiden omien tavoitteiden ja reunaehtojen kirkastaminen itselle ja muille hankkeen osapuolille
- Liian kunnianhimoiset visiot
- Kehittämisen pitkä aikajänne
- Pääoman ja kysynnän puute
- Kiinteistöomistuksen hajanaisuus

Jokaisessa hankkeessa on suunnitteluun sisältöön liittyviä ratkaistavia haasteita. On hyvä huomata, että suurin osa asemanseutuhankkeiden esiin nostetuista haasteista liittyvät muuhun kuin itse suunnitteluun ja suunnitteluratkaisuun.

Keskeiset haasteet liittyvät:

- yhteistoiminnan menettelyihin, joilla asemanseutujen kokonaisuutta hallitaan
- eri toimijoiden hallinnollisiin, toiminnallisiin, taloudellisiin ja rahoituksellisiin edellytyksiin ja reunaehtoihin, joiden puitteissa toimijat ovat mukana hankkeessa ja päättävät hankkeen toteuttamisesta.

Tunnistetuista haasteista huolimatta, toistaiseksi on olemassa vain vähän selvityksiä, joissa yhteistoimintaa ja siihen liittyvien haasteiden ratkaisuja olisi tarkasteltu kokonaisuutena.

Kehityshankkeiden käynnissä olevat prosessit keskittyvät julkishallinnon – kuntien ja valtion eri sektoreiden – yhteistyön edistämiseen ja erilaisiin selvityksiin.

Kiinteistökehittämisen näkökulmat tulee usein mukaan myöhään, siinä vaiheessa, kun oleelliset sisältöön vaikuttavat päätökset ovat jo tehty. Seurauksena on epärealistisia ratkaisuja, joiden toteuttamiselle on vaikea löytää toteuttajia tai rahoitusta.

7.6 RAIDELIIKENTEEN SUUNNITTELUN EPÄSELVYYS

Haasteena on, että raideliikenteestä ei ole pitkän aikavälin toiminnallisia suunnitelmia. Laatiminen on alkanut ja vuonna 2020 valmistuu ensimmäinen parlamentaarinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Sen perusteella on perusteita laatia myös asema-alueista tarkempia tulevaisuuden suunnitelmia.

7.7 ASEMANALUEIDEN KIINTEISTÖKEHITYS

Nämä kuusi asiakokonaisuutta, kun ratkaistaan, niin syntyy asemanalueiden kiinteistökehitykselle perusta. Ilman haasteiden ratkaisua voi olla vaikea löytää uskottavuutta hankkeille tai löytää asemakeskusten pitkäaikaiseen omistamiseen ja kehittämiseen halukkaita tahoja.

Asemanalueiden kiinteistökehityksen tulisi toteuttaa tavoitteita, jotka ovat olennaisilta osiltaan yhteiset valtion kiinteistöomistajien, kuntien, radanpitäjän, kiinteistönomistajien ja operaattoreiden tavoitteiden kanssa. Kullakin on omia intressejään, mutta samalla ilman sitoutumista joihinkin yhteisiin tavoitteisiin ei synny tarvittavaa luottamusta.

Suunnittelu- /kehittämistavoitteet, joihin sitoutumisesta on kysymys, voisi esittää Suomen kasvukäytävän kohdalla näin:

- 1) Junaliikenteen määrän ja osuuden kasvattaminen. Pääradan nopeustason ja kapasiteetin parantaminen siten, että kutakin liikennöintimuotoa (nopeat kaukojunat, nopeat taajamajunat, taajamajunat ja tavaraliikenne) voidaan kehittää sen oman liikennekysynnän pohjalta.
- 2) Asemien syöttöliikenteen ja matkaketjujen parantaminen: kunnan joukkoliikennestrategia, liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma, MaaS-liikennepalvelujen kehittämisohjelma, kaupungin yleiskaavan ja kaavoitusohjelman ratkaisut kaupunkirakenteen tiivistämiseen
- 3) Asemaympäristöjen tavoitteellisia profiileja vastaavien palvelujen ja ympäristöjen luominen ja ylläpitäminen. Aseman selkeä rooli osana kaupunkikeskustaa. Asemien lievealueiden asunto- ja toimitilarakentaminen voi tukea aseman kiinteistökehittäjän liiketoimintaa ja jossain määrin myös lisätä aseman käyttäjiä. Asunto- ja toimitilarakentamisella voi olla sen sijaan suuri merkitys asemanseudun tavoitteellisen kaupallisen profiilin toteutuksessa.

Asemanseudujen profiilit perustuvat ensi sijassa aseman rooliin liikennejärjestelmässä, rooliin osana kaupunkikeskustaa ja pendelöinnin/muun liikkumisen suhde. Siis esimerkiksi niin, että kriteereinä rooli raideliikennejärjestelmässä, rooli joukkoliikennejärjestelmässä, asemaan tukeutuvien palvelujen rooli kaupunkikeskustan kokonaisuudessa, pendelöinnin osuus ja liityntäliikenteen muoto.

Asemalla menestyvien palvelujen määrälle ja sisällölle kriittinen asia on tietenkin asiakasvirta (=lähtöjen määrä) ja luonne (pendelöijä, kauemmin asemalla jatkoyhteyttä odottavia, asema keskustan olohuoneena)

Voidaan erottaa esimerkiksi seuraavat:

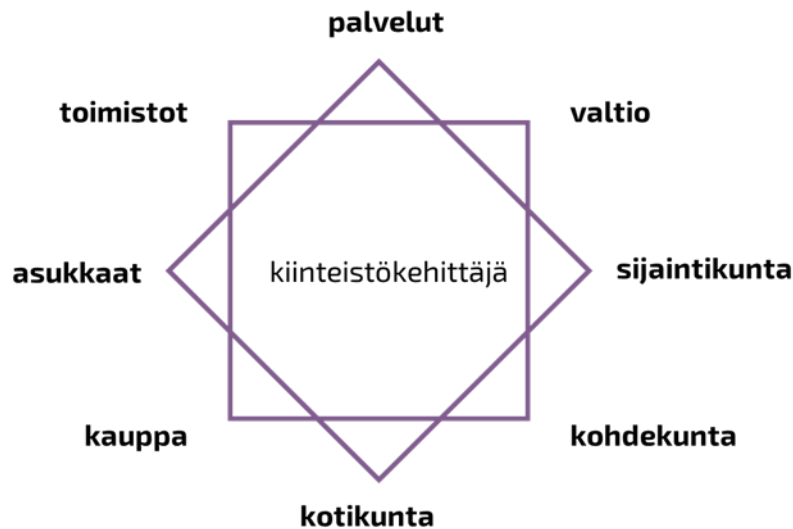
- merkittävä raideliikennejärjestelmän vaihtoasema kaupungin keskustassa (Helsingin päärautatieasema, Tampere), lähtöjen määrä esim. yli 100/vrk
- muu merkittävä raideliikennejärjestelmän vaihtoasema (Pasila, Tikkurila), lähtöjen määrä esim. yli 100/vrk
- seudullisen liikenteen matkakeskus kaupungin keskustassa (Riihimäki, Hämeenlinna, Seinäjoki), lähtöjen määrä esim. yli 50/vrk
- paikallinen joukkoliikenteellä syötetty pendelöintiasema (Oulunkylä, Malmi, Kerava, Hyvinkää)
- paikallinen pendelöintiasema, jossa liityntäpysäköintiä ja/tai tiivis asuinalue kevyen liikenteen varassa (Kauklahti, Lempäälä)

8 ASEMANSEUDUN PYSÄKÖINTI (ASPY) – HAASTE

Liityntäpysäköinti on asemaseuduilla ja -alueilla haaste, joka kumpuaa osaksi siitä, että pysäköinnin rakentamista ei voida tehdä ilman tuntuvaa julkista subventointia. Investointi ei maksa itseään takaisin. Liityntäpysäköinti on määritelmän mukaisesti joukkoliikenteen asiakkaille tarkoitettua pysäköintiä.

Asemanseutujen kehittämisen yhtenä perusteena on se, että raskaan raideliikenteen luoman asiakasvirran yhteyteen voidaan sijoittaa kannattavasti muitakin yksityisiä ja julkisia palveluita. Samalla helpotetaan ja parannetaan kaupunkilaisten ja kuntalaisten arjen logistiikkaa ja kannustetaan joukkoliikenteen käyttöön.

Kaupunkikeskustojen palvelut muodostavat palveluverkon ja tässä kokonaisuudessa pysäköinti on yksi palvelu - tapahtui liittymistä julkisen liikenteen verkostoon tai ei. Liityntäpysäköinnin sijasta pysäköintiä asemanseudulla tulisi tarkastella kokonaisuutena ja siksi myös pysäköintiin investoinnin rahoituslähteitä laaja-alaisemmin.



Kuva 11: ASPY-timantti, pysäköintiratkaisujen rahoittajat

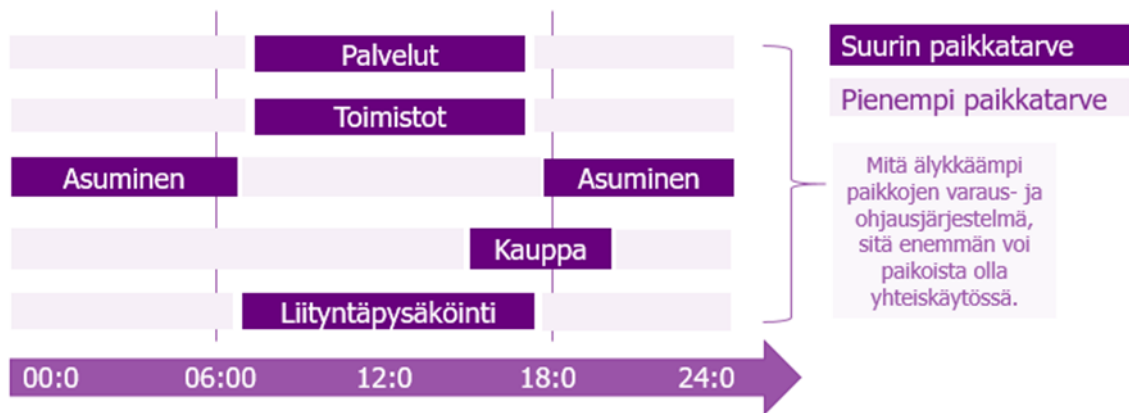
Pilottikunnista/ -kohteista Kauklahdessa on mahdollista osallistaa kustannuksiin kaikki ASPY-timantin osapuolet, koska HSL-alueella on sovittu käytettävä kustannusjakomalli (valtio, sijaintikunta, kotikunta, kohdekunta). Muualla kustannusten jaon osalta koti- ja kohdekunnan osalta ei ole sopimuksia.

Kustannusjakomallin lisäksi tulopuolen budjetti ja sen muodostuminen tarvitsee uudelleenarviointia. Tulopuoli koostuu tänä päivänä pitkälti pysäköintimaksun (euroa per alkava tunti), pysäköintipaikkamäärän ja pysäköintilaitoksen täyttöasteen funktiona. Pysäköinnistä veloitetaan pysäköintimaksu.

Uusien digitaalisten välineiden avulla kehitettyjen palvelukonseptien rantautuessa Suomeen on hyvä muistaa, että asema-alueita kehitetään osaltaan siksi, että raskaan raideliikenteen tuomaan asiakasvirtaan voidaan rakentaa palveluita keskitetysti.

Sikäli asemanseudun pysäköintiä pitää ajatella osana laajempaa palvelukokonaisuutta asiakasnäkökulmasta – pysäköinti palvelee muitakin kuin joukkoliikenteeseen liittyjiä. Sikäli yksittäisen palvelun ja siitä perittävän maksun sijasta lisäarvoa voidaan tuottaa paketoimalla useampia palveluita yhteen ja muokata liiketoimintamalleja sen mukaisesti. Esimerkiksi junalipun, pysäköinnin ja päivittäistavarakaupan palvelut yhdistettynä yhteen kausimaksuun.

Samalla paikkojen varausjärjestelmä, jossa otetaan huomioon pysäköintipaikkatarpeet ja niiden hinnoittelu vuorokausikellon mukaisesti, mahdollistaa yhteiskäyttöpaikkojen tuottamisen ja hinnoittelumallin muokkaamisen. Haastavin ajankohta paikkojen yhteiskäytön sovittamiselle on yleistäen arkipäivisin klo 15-18. Pysäköintipaikkojen määrään ja niiden kustannuksiin voidaan vaikuttaa myös muulla liikkumisen palveluinfrastruktuurilla. Hyvillä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteilla voidaan vaikuttaa autojen pysäköintipaikkamäärään. Sekoittuneella käyttötarkoitusten kokonaisuudella vuorottaispysäköinnin mahdollisuuksiin.



Kuva 12: Asemaseudun yhteiskäyttöpaikoituksen ajalliset haasteet

Asemanseutujen pysäköinnin problematiikkaa on käsitelty kaukoliikenteen 1-luokan asemien osalta Asemanseutujen liityntäpysäköinti osana liikennejärjestelmää Väyläviraston julkaisuja 7/2019. Pilottikohteista Seinäjoki ja Riihimäki kuuluvat K1-luokkaan.

9 ASEMANSEUTUJEN HANKESUUNNITTELU JA KONSEPTOINTI - UUSI TOIMINTAMALLI

9.1 PROJEKTIJOHTAMINEN JA -ORGANISAATIO

Kaikki asemanseutujen hankkeet ovat projekteja tai usean projektin muodostamia kokonaisuuksia, projektisalkkuja. Edellä kuvatut hankehallintaan ja yhteistyöhön liittyvät haasteet johtuvat useimmiten projektinjohtamisen ongelmista. Hankesuunnittelu- ja konseptointivaiheessa asemaseutukehitys pitääkin järjestää projektimuotoon.

Projektit epäonnistuvat yleensä seuraavista syistä:

- tavoitteita tai projektin laajuutta ei ole määritelty selkeästi
- riittävä seuranta ja kontrolli puuttuvat
- käyttäjiä ei ole osallistettu
- johdon tuki puuttuu

Asemanseutujen projekteista on usein vetovastuussa tai keskeisissä rooleissa julkishallinnon organisaatioita. Niissä linjaorganisaatiot ovat vahvoja ja projektit alisteisessa asemassa. Resurssit ja päätösvalta ovat muualla, eikä projekteja voida johtaa tehokkaasti.

9.2 PROJEKTIYMPÄRISTÖ

Asemanseudun hankkeet toimivat monimutkaisessa ympäristössä. Projektirympäristö voidaan jakaa kolmeen osaan.

1. Projektilla on sisäinen toimintaympäristö, joka on täysin projektin itsensä hallittavissa. Siihen kuuluu projektin oma organisaatio, sopimukset, projektin budjetti, oman aikataulun hallinta ym.
2. Tämän lisäksi on projektin välitön ympäristö, johon kuuluvat projektiin osallistuvat organisaatiot, liikenneverkon haltijat, operaattorit, alihankkijat ja toimittajat, kaupunkiympäristö ja sen toimijat ym.
3. Yleisen ympäristön taas muodostavat EU, lainsäätäjät, Suomen liikenneverkko, ilmasto muutamia mainitaksemme.

Muutoksia voi tapahtua missä tahansa projektin ympäristön alueella ja ne vaikuttavat toisiinsa. Rataverkon operaattori voi esimerkiksi päättää, että aseman liikennettä vähennetään oleellisesti tai kaupungin päätös voi lopettaa paikallisliikenteen, jolloin koko hankkeen lähtökohdat muuttuvat. Projektin johdon on pystyttävä reagoimaan kaikkiin ympäristön muutoksiin ja sillä pitää olla valtuutus toimia tarvittaessa itsenäisesti.

Seuraavassa käsitellään asemanseutujen hankkeita sopimusten ja projektinjohtamisen näkökulmasta. Toimiakseen eri sopimuskokonaisuuksien on tuettava tehokasta projektijohtamista.

Millä edellytyksillä asemanseutujen projekteista tulee tehokkaasti johdettuja?

Jotta asemanseutujen hankesuunnittelun ja konseptoinnin projekteja voi johtaa tehokkaasti tarvitaan ainakin:

- Taho, joka toimii aloitteentekijänä kehittämisprosessissa
- Selkeä kuvaus nykyisestä tilanteesta, tavoitetilasta ja kehittämistarpeista
- Osallisten kartoitus
 - Selkeä kuvaus eri osallisten omista tavoitteista
 - Selkeä kuvaus yhteisistä tavoitteista ja risteävistä tavoitteista
 - Edellisten pohjalta syntynyt sitoutuminen hankkeeseen
- Riittävät taloudelliset ja henkilöresurssit

- Kuvaus prosessista, joka etenee vaihe vaiheelta kohti varsinaista toteuttamisprojektia/projekteja
- Malli asteittain etenevistä sopimuksista, joiden kautta vastuut ja hyödyt saadaan jaettua kaikissa vaiheissa
- Projektiorganisaatio ja projektisuunnitelma
Vuorovaikutus- ja tiedotussuunnitelma
- Tarveselvitys
- Riskinhallintasuunnitelma: mikä voi kaataa hankkeen tai haitata tavoitteiden saavuttamista?

9.3 JÄRJESTÄYTYMINEN JA TAVOITTEIDEN MÄÄRITTELY

Kaikkien projektien alku on yleensä hämärän peitossa. Alkusysäyksen voi antaa yksittäinen tapahtuma tai paikallinen ongelma, jota lähdetään ratkaisemaan. Osapuolet kohtaavat toisiaan muodollisissa tai epämuodollisissa tilanteissa ja saavat yhdessä ideoita tai huomaavat kehittämiskohteita. Kaikilla osapuolilla on useampia projekteja ja tehtäviä yhtä aikaa työn alla, joten projektit kilpailevat keskenään resursseista.

Jotta tästä vaiheesta päästään eteenpäin, on jonkun tai useamman osapuolista motivoituttava riittävästi. Projektin aihio nousee tärkeämpään asemaan kuin muut meneillään olevat aihiot. Vasta tämän jälkeen voidaan investoida resursseja hankkeeseen. Tässä vaiheessa ne ovat organisaatioiden omia resursseja, koska mitään sopimuksia osapuolten välillä ei ole.

Jos jokin asia kaipaava tarkempaa selvitystä, sen voi rahoittaa joku osapuolista yksin tai jotkut yhdessä tietäen, että selvitystyöt eivät tässä vaiheessa välttämättä johda automaattisesti projektin jatkumiseen.

Aloitteentekijä voi olla kaupunki, mutta omistamalla alueilla Senaatin Asema-alueet Oy on myös luonteva tähän rooliin. Sillä on selkein intressi kehittämiseen omilla alueillaan ja resursseja tarvittavien asioiden selvittämiseen. Aloitteellisen osapuolen, olkoon se kaupunki tai Senaatin Asema-alueet Oy, on kuitenkin tunnistettava, että asemanseutujen kehittäminen on aina monien toimijoiden yhteistoiminnan kautta rakentuvaa toimintaa.

Yleensä projektien alussa tehdään se virhe, että keskitytään yksittäiseen ratkaisuun tai erillisiin ratkaisuihin. Toiminta voi tällöin ohjautua väärille raiteille. Viisaampaa on alussa investoida tilanteen ja tilannekuvan kartoittamiseen yhdessä muiden osapuolten kanssa. Tähän tehtävään sopii asema-alueiden vaikuttavuustimantti.

Timantin osa-alueita käsitellessä voi nousta esiin lisää osapuolia, jotka olisi syytä ottaa mukaan osalliseksi projektiin. Ainakin alkuun on syytä kytkeä mukaan mahdollisimman paljon osapuolia, jotta eri näkökulmat

voidaan ottaa huomioon. Myöhemmin tahot, jotka eivät ole riittävän motivoituneita tai joilla ei ole intressejä jatkaa, jäävät luonnostaan pois hankkeesta.

Tässä vaiheessa on tärkeää, että eri osapuolet kartoittavat sisäisesti omat tarpeensa ja intressinsä. Mitä ne tavoittelevat ja kuinka paljon ne ovat valmiit investoimaan saadakseen tavoittelemansa? Vasta sen jälkeen voidaan määritellä yhteisiä tavoitteita.

Tavoitteiden määrittelyn vaihe on hankkeen tärkein vaihe ja siksi siihen on syytä käyttää paljon aikaa. Kysymykset ovat tärkeämpiä kuin vastaukset. Jos on hyvin määritelty kysymys, on vastaus usein valmiina. Tavoitteen määrittelyssä hankkeen aloitteentekijän rooli on tärkeä. Vaihetta pitää viedä tehokkaasti eteenpäin ja suunnitella yhteiset tapaamiset hyvin. Toisaalta on varmistettava, että asiat käsitellään riittävän syvällisesti.

Jo tässä vaiheessa on otettava esille aseman konsepti. Konseptoinnilla tarkoitetaan asemanseutukehityshankkeen yhteydessä hankkeelle kriittisten osa-alueiden vaihtoehtoisten ratkaisujen laatimista. Kuten on todettu, jokainen asemaseutu/ -alue on erilainen. Mikä on tärkeää juuri tässä asemahankkeessa? Mikä on kantava teema? Mikä palvelutarjoama tukee parhaiten teemaa? Miten asiat näkyvät aseman käyttäjän tai matkustajan silmin? Hyviä työvälineitä konseptointiin ovat mm:

- käyttäjäryhmät (fokusryhmät)
- kyselyt
- sosiaalisen median viestintä
- työpajat
- käyttäjäkävelyt
- haastattelut (esim. palveluiden tuottajat)

Myös hankkeen rajaus on tärkeää hankesuunnitelmaa ja konseptointia varten. Ollaanko keskittymässä vain asemaan ja sen välittömään ympäristöön vai laajennetaanko tarkastelua isommalle alueelle? Joudutaanko peräti käsittelemään koko raideliikenteen järjestelmää? Käsitelläänkö vain liikkumiseen liittyviä asioita vai onko mukana laajempia toiminnallisuuksia ja palveluita? Otetaanko mukaan asumisen ja kaupan tarkasteluita?

Tavoitteiden lisäksi on mietittävä resursseja: hankkeen kustannuksia ja tuloja. Onko olemassa toimivaa liiketoimintamallia? Eri ratkaisujen kustannuksia voidaan tarkastella karkealla tasolla: euroa per neliö tai euroa per parkkipaikka. Tällaisia liiketoimintatarkasteluja varten olisi hyvä kehittää laskukaavoja ja malleja, joita voidaan soveltaa eri hankkeissa. Myös projektin johtamisen kustannuksia ja henkilöresursseja on tarkasteltava.

Alueen maankäyttö ja maanomistusolot ovat tärkeä lähtökohta ja voivat mutkistaa hanketta paljonkin, jopa tehdä sen mahdottomaksi. Onko löydettävissä ratkaisuja, jotka tyydyttäisivät kaikkia? Kaavoitus, erilaiset suojeluintressit, liikennejärjestelyt ym. on syytä tarkastella.

Tavoitteen asetannan jälkeen voidaan tehdä päätös projektin perustamisesta tai hankkeesta luopumisesta. Jos rahoitusta ja kiinnostuneita tahoja ei ole löydettävissä, on ehkä muutettava hankkeen lähtökohtia tai luovuttava hankkeesta ja odotettava parempaa ajankohtaa.

9.4 PROJEKTIN PERUSTAMINEN JA SOPIMUKSET

9.4.1 Projektin perustaminen ja projektin ohjelmointi

Kun yhteiset tavoitteet ovat tiedossa ja eri osapuolten sitoutuminen tapahtunut, voidaan perustaa projekti ja kirjoittaa ensimmäinen luonnosversio projektiohjelmasta.

Projektiohjelmassa asetetaan hankkeelle toteutusmuoto ja tehdään toteutusmuotoon mahdollisesti liittyvien erityisten ehtojen määrittäminen.

Projektiohjelmaan on syytä kirjata:

- Osapuolet
- Sidosryhmät ja projektin ympäristö
- Yhteiset tavoitteet ja eri osapuolten tavoitteet
- Projektioorganisaatio ja resurssit
- Projektirakenne: onko useampia osaprojekteja, miten kokonaisuutta johdetaan
- Raportointi
- Käytettävien menetelmien määrittäminen (esim. Last Planner, tietomallinnus, Target Value Design)
- Kokouskäytäntöjen ja työskentelytapojen (esim. virtuaalinen/ läsnä oleva, työpajat) määrittäminen
- Projektin vaiheet ja aikataulu: vastuut ja tehtävät eri vaiheissa
- Tehtävät selvitykset
- Kustannukset ja tuotot

- Laadunhallinta
- Kommunikaatio ja viestintä
- Riskinhallinta
- Hankinnat
- Osallisuus ja tiedotus

Projektiohjelman yleinen runko muokataan aina asema-aluekohtaisesti. Laadunhallinnan yhtenä työvälineenä on asemanseututimantti, jota käytetään arviointityökaluna läpi projektin.

9.5 AIESOPIMUS

Projektiohjelman lisäksi on syytä allekirjoittaa aiesopimus, jonka liitteeksi projektiohjelman luonnos kirjataan. Aiesopimus ei perusta velvollisuutta varsinaisen sopimuksen solmimiseen, vaan on ensisijaisesti kirjaus osapuolten aikomuksesta jatkaa projektin valmistelua yhteistyössä.

Keskeisenä sopimustavoitteena on vahvistaa osapuolten keskinäistä sitoutumista sovittujen tavoitteiden toteuttamiseen.

Aiesopimuksessa sovitaan ajanjaksolla toteutettavista keskeisistä kehittämistoimenpiteistä:

- Projektin suunnittelun rahoituksesta ja kustannusten jakamisesta osapuolten kesken
- Selvittely- ja konseptointivaiheen rahoituksesta, toimijoiden käytettävissä olevat rahoitusresurssit muodostavat perustan kehittämistyölle
- Ehdoista, joilla hanketta voidaan viedä eteenpäin selvittelyvaiheen jälkeen
- Kunkin osapuolen vastuista ja velvollisuuksista – sopijapuolet sitoutuvat sopimuksessa käsiteltävien toimenpiteiden edistämiseen omien toimivaltuuksiensa puitteissa
- Hankkeen jatkosta selvittelyvaiheen jälkeen
- Aiesopimuksen toteutumisen seurannasta
- Vaiheista ja ehdoista, joiden perusteella kukin osapuoli voi vetäytyä hankkeesta ilman seurauksia

9.5.1 Kaavoitus- ja maankäytösopimus

Aiesopimuksen yhteydessä voidaan tehdä kaavoitussopimus, jos on tarpeen tehdä kaavoitukseen liittyviä selvityksiä. Kaavoitussopimuksessa sovitaan

- Kaavoituksen lähtökohdista, kohteesta sekä tarvittaessa kaavoituksella muodostuvaa kohdealuetta koskevasta esisopimuksesta
- Mahdollisesti tarvittavien selvitysten, maaperätutkimusten ja vaikutustenarvioinnin toteuttamisesta ja toteuttajasta sekä näihin liittyvien kustannusten jaosta
- Kaavoituksen laatimis- ja toteuttamiskustannusten jaosta

Suunnitteluprojekti organisoidaan, tarvittavat neuvottelut tai kilpailutukset tehdään, valitaan suunnittelijat (konsultit, organisaatioiden sisäiset suunnittelijat) ja tehdään suunnittelusopimukset koskien hankeselvitys- ja konseptointivaiheita. Lisäksi asemakaavaa laadittaessa tai muutettaessa kunta ja maanomistaja sopivat keskenään asemakaavan toteuttamiseen liittyvistä osapuolten välisistä oikeuksista ja velvollisuuksista maankäytösopimuksella.

Maankäytösopimuksella maanomistaja ja kunta voivat sopia yksityisessä omistuksessa olevan alueen asemakaavoituksen käynnistämisestä sekä kaavan toteuttamisesta ennen kuin kaava on hyväksytty.

9.6 TARVESELVITYS

Tarveselvitysvaiheessa projektiorganisaatio selvittää hankkeen mahdollisuuksia ja ehdottaa ratkaisuja. Valmisteluun kuuluu tarvittavien selvitysten määrittäminen ja teettäminen. Selvitysten teemat voidaan jakaa yleisesti seuraavasti

- Matkustaja- ja käyttäjätarpeet (Kunta, valtio, liikenneoperaattorit)
- Tekniset ja taloudelliset selvitykset (Kunta, maanomistajat)
- Viitesuunnitelmat ja maankäyttövisiot (Kunta, maanomistajat)
- Strategiset tavoitteet (Valtio, kunta)
- Osallisten kuuleminen ja vuorovaikutus (Valtio, kunta)

Tarveselvitysvaiheen lopuksi tehdään porttipäätös hankkeen jatkamisesta tai toisin sanoen hankepäätös. Ovatko alussa asetetut tavoitteet mahdollista täyttää? Tässä vaiheessa eri osapuolet tekevät päätöksen jatkamisesta. Hankkeesta voi poistua osapuolia tai niitä voi tulla lisää. Suunnittelusopimukset tarkennetaan jatkon osalta, tarvittaessa järjestetään uusi kilpailutus.

9.7 HANKESUUNNITTELU JA KONSEPTOINTI

Hankesuunnitteluvaiheessa tavoitteena on asettaa asemanseutuhankkeelle täsmälliset laajuutta, toimivuutta, laatua, kustannuksia, ajoitusta, vaiheistusta ja ositusta sekä ylläpitoa koskevat tavoitteet. Lopputulos kirjataan hankesuunnitelmaan.

Osituksessa ja vaiheistuksessa otetaan huomioon, että hanke voi jakautua useampaan osaprojektiin. Näillä projekteilla samoin kuin kaavoitusprosesseilla voi olla erilaiset kestot.

Hankesuunnittelussa luodaan rakennushankkeeseen ryhtyvälle päätöksenteon perusteet sekä kaikille suunnittelijoille tavoitteet, joihin suunnittelua verrataan koko suunnittelun ajan. Tavoiteasettelun keskiössä on asemanseututimantti, joka toimii mittaristona tavoitteiden toteutumiseksi koko asemanseudun kehittämishankkeen ajan. Hankesuunnitelman perusteella kehitysprojektin on voitava tehdä investointipäätös.

Tavoitevaiheessa tehtyjä konseptointivaihtoehtoja täydennetään ja valitaan toteuttamiskelpoisimmat. Suunnitelmassa on läpikäytävä ainakin:

- Aseman brändi
- Hallinnollisten ratkaisujen konseptit
- Liiketaloudelliset konseptit

Liiketaloudellisesti tukitehtävänä tulee tehdä markkinavuoropuhelu kaupallisten toimijoiden kanssa (kiinteistöjen omistajat, vuokralaiset, palveluiden tuottajat)
- Toiminnalliset konseptit tavoitemäärittelyn mukaisesti ja markkinavuoropuhelun kautta täydentyen
- Eri suunnittelualojen suunnittelukonseptit

Vaiheeseen kuuluu myös käyttäjien ja muiden osallisten kuuleminen ja vuorovaikutus heidän kanssaan.

Vaiheen lopussa selvitetään hankkeen rahoituksen edellytykset. Minkälaisia päätöksiä eri osapuolten on tehtävä ja mikä on niiden aikataulu? Onko riittävää varmuutta jatkosta, jotta kehitysvaihe voidaan käynnistää? Ainakin projektiorganisaation rahoitus kehitysvaiheen ajan on varmistettava. Hankesuunnitteluvaihetta seuraa investointipäätös ja kehitysvaiheen muodostaminen.

9.8 KEHITYSHANKKEEN MUODOSTAMINEN

Kun hankesuunnitelma on valmis, voivat osapuolet tehdä päätöksen kehityshankkeeseen ryhtymisestä. Tämä päätös kirjataan yhteistyösopimukseen.

Yhteistyösopimukseen kirjataan hankesuunnitelman mukaiset suunnittelu-, liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoituskonseptit. Sopimuksella osapuolet sitoutuvat yhdessä viemään läpi kehitysvaiheen ja tuottamaan rakentamiseen, kaavoitukseen, maakauppoihin, tonttijakoon ym. tarvittavat

- suunnitelmat
- sopimukset
- kustannusarviot
- aikataulut
- tuloksellisuuden mittarit

Voidaan sopia edettävän allianssimallin pohjalta, jolloin myös hankkeen suunnittelijat, urakoitsijat sekä muut toteuttajat kilpailutetaan. Näin he tulevat tasavertaisiksi osapuoliksi kehityshankkeeseen. Voidaan myös edetä mallilla, jossa mukana ovat vain hankkeen osapuolet ja muut resurssit kilpailutetaan ja ostetaan ulkopuolelta.

9.9 KEHITYSVAIHE

Kehitysvaiheessa projektin kokonaisuus suunnitellaan niin, että sen pohjalta voidaan tehdä kaikki tarvittavat päätökset, sopimukset ja kaupat. Mukana ovat myös kaavoittaja ja muut hankkeeseen vaikuttavat viranomaistahot. Kaavoitusta ja siihen liittyvää päätöksentekoa viedään samanaikaisesti hankkeen rinnalla eteenpäin. Tähän kuuluu myös kuntalaisten, käyttäjien, asukkaiden ja muiden tunnistettujen osallisten osallistaminen. Kaikki edellä mainitut tehtävät hoidetaan muodostetun projektin toimesta.

Vaiheen tavoitteena on käsitellä kaikki hankkeeseen liittyvät tekijät yhdellä kertaa. Kun kaikki osapuolia koskettavat asiat ovat yhtä aikaa käsiteltävänä päästään optimoimaan lopputulosta tavalla, joka on kaikille edullisin. Kun mukana ovat myös kaavoitukseen ja osallisuuteen ja osallisten omaan päätöksentekoon liittyvät epävarmuustekijät, voidaan niiden aiheuttamat muutokset käsitellä yhdessä ja ottaa osaksi hankekokonaisuutta.

Kehitysvaiheeseen liittyy asema-alueesta ja tapauksesta riippuen mm.

- Toiminnallisten tavoitteiden tarkentaminen

- Yleissuunnitelmien laatiminen ja tarkentaminen
- Liiketoiminta, investointi- ja rahoitusratkaisut
- Sopimuskehitys
- Arkkitehtikilpailu
- Tontinluovutukset ja -kilpailut
- Suunnittelu-, liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisut
- Toteutusmallin valinta ja kilpailutus
- Kiinteistömyynnin periaatteet
- Tekninen suunnittelu
- Toteutuksen kilpailutus
- Liiketoiminta, investointi- ja rahoitusratkaisut
- Valitut tarkennetut suunnittelu-, liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisut
- Toteuttajan valinta
- Rakentamis- ja ylläpitovastuut
- Toteutusvaiheen organisoiminen

Vaiheen päätyttyä tehdään tarvittavat esitykset, jotta hanke voidaan viedä päätettäväksi asianomaisiin elimiin.

9.10 PÄÄTÖKSENTEKO JA SOPIMINEN

Kehitysvaiheen lopputuloksena on sopimusten ja hallinnollisten päätösten muodostama kokonaisuus, jonka pohjalta voidaan projektia viedä eteenpäin. Näistä hankalin lienee valtion päätöksenteko, joka voi vaatia talouspoliittisen ministerivaliokunnan tai eduskunnan päätöksen. Kunnallinen päätöksenteko on verrattain nopeampaa, joskin siihen vaikuttavat valitusajat.

Tarvittavia päätöksiä ja sopimuksia asema-aluekohtaisesti voivat olla:

- Asemakaava
- Tonttijako
- Tonttikauppa
- Budjettipäätökset
- Maankäytösopimukset
- Urakkasopimukset
- Palvelusopimukset

Vaiheen jälkeen osa osapuolista (kuten Senaatin Asema-alueet Oy) voi realisoida omaisuutensa ja irtautua hankkeesta. Samalla arvioidaan mahdollisten uusien osakkaiden liittyminen hankkeeseen. Vastuu ja omaisuus siirtyvät niille osapuolille, jotka vastaavat hankkeen käyttö- ja ylläpitovaiheesta.

10 UUDEN TOIMINTAMALLIN SOVELTAMINEN

Edellä esitetty toimintamalli poikkeaa yleensä asemanseuduilla käytetystä toimintamallista, mikä nojaa pitkälti kunnan aloitteellisuuteen, vetovastuuseen ja kaavoitusprosessiin. Pyrkimys hankkeen tiukempaan integrointiin perustuu mm. allianssihankeista saatuihin hyviin kokemuksiin. Niissä kaikki asiaan vaikuttavat tekijät ja osapuolet pyritään sitomaan yhteen yhteiseen projektiin, joka kerralla tuottaa kaikki tarvittavat lopputulokset.

On kuitenkin syytä pohtia ehdotuksen hyviä ja huonoja puolia:

Oma erillinen projektiorganisaatio voi tuntua kalliilta ja raskaalta. Samoja asioita tekevät taustaorganisaatioiden omat työntekijät ja syntyy päällekkäisyyttä.

Näin ei tarvitse olla. Taustaorganisaatiot voivat delegoida tehtäviään projektille, jolloin oma työpanos vapautuu muuhun. Valmistelu on helpompaa, kun asiat voidaan käsitellä yhdessä organisaatiossa sen sijaan, että niitä pallorellaan organisaatioiden välillä.

Ajatus kaavoituksen valmistelun ja siihen liittyvän osallisuuden viemisestä projektiin tuntuu epädemokraattiselta. Eivätkö nämä ole kaupungin ydintehtäviä?

Monessa kehityshankkeessa osallisuuden ongelmaksi muodostuu hankkeen muuttumien matkan varrella. Osallisille esitellään kauniita 3D-mallinnuksia, jotka sitten toteutuvat aivan eri tavalla. Ehdotetussa toimintamallissa työn alla ovat yhtä aikaa kaavaratkaisut ja toteutuskuvat. Osalliset voidaan ottaa mukaan lopullisen lopputuloksen suunnitteluun ja antaa heille jopa aktiivi rooli esim. erilaisten fokusryhmien

jäseninä. Kaavastakaan ei tarvitse tehdä kovin yksityiskohtaista, kun rakennusluvan valmistelu on työn alla yhtä aikaa. Kaava ja rakennuslupa voidaan viedä päätöksentekoon samanaikaisesti. Ratkaisut voidaan myös kaavan sijasta viedä tontinluovutus- tai muihin sopimuksiin.

Vaikka kaavan valmistelu tehdään projektissa, se ei vähennä kaavoitusviranomaisen toimintamahdollisuuksia. Hän voi silti toimia kaavavalmistelun osalta ohjaavassa roolissa.

Ehdotettu sopimusmalli tuntuu monimutkaiselta aiesopimuksineen ja yhteistyösopimuksineen. Monien osapuolien sitominen laajoihin sopimuksiin on aikaa vievää ja raskasta.

Mallissa on kuitenkin se etu, että sopimuksia ei itse asiassa ole kovin paljon. Sopimuksien neuvottelu voi viedä aikaa, mutta samalla saadaan kaikkien sitoutuminen tavoitteisiin ja lopputuloksiin. Vaikka mallissa alku onkin hankala, niin loppu menee paljon kevyemmin. Nykyisessä mallissa tehdään paljon sopimuksia, joiden sisältö on kevyt ja siksi niitä pitää tehdä paljon ja joka vaiheessa.

Toimintamalli on kovin raskas sopiakseen kaikkiin tapauksiin. Jos tarkoituksena on tehdä pysäkki pienillä lisäpalveluilla, niin tarvitaanko näin raskasta mallia?

Mallia on syytä pitää vain runkona, jota voidaan joustavasti soveltaa eri kokosiin hankkeisiin. Vähimmillään riittää pelkän yhteistyösopimuksen tekeminen, kun laajaa selvittelyä ja tavoitteen asetantaa ei tarvita.

Kun lähdetään tekemään ratkaisuja kaupallisten tahojen kanssa, kestävän kehityksen ja hiilineutraaliuden tavoitteet jäävät helposti jalkoihin.

Esitetyssä mallissa tätä vaaraa ei ole. Kestävän kehityksen tavoitteet on helppo kirjata sopimuksiin. Hiilineutraaliuden saavuttaminen vaatii kokonaisuusien toimimista. Hajautetussa mallissa eri ratkaisut voivat olla ristiriidassa keskenään. Kokonaisuus on hallinnassa vasta kun kaikki on hallinnassa. Siksi keskitetty projektinjohto on ympäristön kannalta parempi vaihtoehto.

11 YHTEENVETO JA EHDOTUKSET TOIMENPITEIKSI

Olemme tässä raportissa kuvanneet haasteita ja mahdollisuuksia, jotka liittyvät asemanseutujen kehittämiseen. Kaikissa pilottihankkeissa keskeinen puute oli yhteisen projektiorganisaation puuttuminen. Yleistäen voidaan sanoa, että hankkeet olivat kaavoituskeskeisiä oletuksella, että kaavan valmistuttua eri tahot ovat valmiita ne toteuttamaan.

Hankkeiden hajautuneen hallinnan ja heikon toteutettavuuden aiheuttamiin ongelmiin esitämme ratkaisuksi keskitettyjen, yhteisesti johdettujen projektiorganisaatioiden luomista.

Paikallisten toimijoiden yhteistyön haasteena on myös valtio-osapuolen hajanainen rakenne. Tällä hetkellä ei ole yhtä tahoa, jolta kysyä mikä on mahdollista ja mikä ei. Kukaan ei myöskään vastaa useiden asema-alueiden hankeaihioiden priorisoinnista ja edelleen kehittämisestä. Suomesta puuttuu tällä hetkellä asema-alueiden laajempi tilannekuva.

Siksi ehdotammekin, että asema-alueiden omistajuutta keskitettäisiin yhdelle valtion toimijalle.

Kunnilla sekä muilla toimijoilla olisi näin yksi selkeä neuvotteluosapuoli. Valtiolla olisi puolestaan aloitteellinen toimija joka vastaisi hankesalkusta ja sen priorisoinnista.

Tämä toimija ottaisi myös vastuun hankkeiden ja toiminnan kehittämisestä. Yhdessä hankkeessa syntyneitä ratkaisuja ja sopimusmalleja voitaisiin hyödyntää seuraavissa hankkeissa.

Hankkeiden priorisoinnissa käytettävästä asemanseututimantista voitaisiin tehdä eksaktiin, mitattavaan kriteeristöön perustuva väline, jota käytettäisiin nykytilan analysointiin, tavoitetilan asettamiseen ja sen toteutumisen seurantaan.

Asema-alueisiin olisi myös syytä olla aktiivisesti yhteydessä ja niitä olisi hyvä verkottaa keskenään siten, että alueiden kehityksessä mukana olevat paikalliset toimijat voivat vaihtaa tietoa ja näkökulmia asema-alueiden kehittämistyöhön liittyen.

12 LÄHTEET

Asemanseutuhankkeiden hankehallinnan yleiskuvaus

Väyläviraston julkaisuja 28/2019

(https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/169484/VJ%2028-2019_978-952-317-699-7.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Senaatin Asema-alueet Oy web-sivut: <https://www.senaatti.fi/asema-alueet/>

Kiinteistökehitys (Kiiras, J. ja Tammilehto, S., Kiinteistöalan kustannus Oy, 2014)

- käsitteet, markkinat, prosessit, talous ja riskit
- markkinointi, rakennuttaminen ja suunnittelu
- tuotteistus, muuntojousto ja kaavoitusyhteistyö

Rakennustietokortisto – palvelu (RT tietoväylä)

MAL-verkoston haastattelut

Hanketyöpajat

Asemanseututimanttihaastattelut pilottikuntien kaavoittajien kanssa

13 LIITTEET

- 1) Liitekartat
- 2) Asemanseututimantti
- 3) 3D-kiinteistömallin käyttö asema-alueilla
- 4) MAL-kysely
- 5) Toimintamallikaavio