

Ratapiha-alueiden ja asemakeskusten kehittäminen

– yleisiä linjauksia ja parhaita käytäntöjä

Kehitysklinikan tulosraportti | Elokuu 2016



Sisällysluettelo

Esipuhe	3
1 Johdanto.....	4
1.1 Ratapihat ja asemanseudut muutoksessa	4
1.2 Klinikkatyöskentelyn toteutus	4
2 Tiivistelmä keskeisistä tuloksista	5
3 Asemanseutujen ja ratapiha-alueiden kehittämisestä	7
3.1 Määritelmät.....	7
3.2 Keskeiset osapuolet	10
3.3 Asemaseutuihin liittyviä kehityshankkeita	12
4 Ratapiha-alueiden ja asemanseutujen kehittämiseen liittyvät keskeiset kysymykset	16
4.1 Raideliikenteen erityisvaatimukset.....	16
4.2 Yhdyskuntarakenne ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen	16
4.3 Toiminnalliset vaatimusmäärittelyt ratapiha-alueella ja asemanseudulla.....	16
4.4 Ratapiha-alueen kehittämismahdollisuudet	17
4.5 Tulevaisuuden liikkumISRatkaisujen huomioiminen.....	17
4.6 Maanomistajien yhteisen tahtotilan muodostaminen	17
4.7 Rahoitusmallit ja rahoituksesta sopiminen	18
4.8 Taloudellisesti kannattavan hankkeen muodostaminen	18
4.9 Pysäköintijärjestelyt	19
4.10 Alueen rakennuskelpoiseksi saattaminen.....	19
5 Yhteistyö asemanseutujen kehittämisessä	20
5.1 Toiveita ja odotuksia eri osapuolille asemanseutujen kehittämisessä	21
5.2 Kaupunkien ja valtion mahdollisuudet tukea kaupallisten edellytysten syntymistä	22
6 Yhteiset periaatteet ratapiha-alueiden ja asemanseutujen kehittämisessä	23
6.1 Taustoja periaatteille	23
6.2 Yleiset periaatteet	24
6.3 Hankevaiheen periaatteet	25
7 Johtopäätöksiä ja jatkotoimenpiteitä	26
7.1 Johtopäätöksiä.....	26
7.2 Suosituksia jatkotoimenpiteiksi	27
8 Lähteitä ja tausta-aineistoja	29
9 Liitteet	31
9.1 Klinikkatyöskentelyn kuvaus	31

Esipuhe

Ratapiha-alueiden, asema- ja matkakeskusten kehittäminen on hyvin ajankohtainen teema, jonka taustalla vaikuttavat useat erilaiset ja samanaikaiset muutostekijät. Ratapiha-alueen osittainenkin muuttaminen toiseen käyttötarkoitukseen tai asemakeskuksen toteuttaminen on haastavaa monista erityisvaatimuksista ja yhteen sovitettavista näkökulmista johtuen. Ratapiha-alueiden ja asemakeskusten kehittämiskäytäntöjä koskevaan työskentelyyn osallistuminen olikin siksi mielenkiintoinen mahdollisuus.

RAKLIn tehtävänä on yhdessä jäsentensä ja kumppaneidensa kanssa kehittää hyvää elinympäristöä, kiinteistö- ja rakentamisan toimintatapoja ja -edellytyksiä sekä hankinnan ja rakennuttamisen malleja ja pelisääntöjä. Klinikkatyöskentely tarjoaa mahdollisuuden yhteiselle keskustelulle ja kehittämislle, sillä työskentelyssä korostetaan avointa ja ratkaisukeskeistä vuorovaikutusta. RAKLI toimii ratapihojen kehittämistä käsitelleen työskentelyn fasilitaattorina ja järjesti intressivapaan ympäristön käytäntöjen kehittämislle.

Työskentelyn tilaajia olivat Liikennevirasto ja Senaatti-kiinteistöt, jotka halusivat yhdessä VR-Yhtymä Oy:n sekä työskentelyyn osallistuneiden kaupunkien kanssa koota ratapiha-alueiden ja asemanseutujen kehittämiseen liittyviä kokemuksia sekä tunnistaa valtakunnallisesti sovittavia linjauksia ja parhaita käytäntöjä tulevia hankkeita varten. Tilaajien lisäksi työskentelyyn osallistui Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkien ja VR-Yhtymän edustajia sekä muita asiantuntijoita.

Tähän yhteenvetoraporttiin on koottu keskeiset havainnot Liikennevirastossa järjestetystä kahden työpajan mittaisesta klinikkatyöskentelystä. Koonti on tehty RAKLIn toimesta, joka myös vastaa työskentelyn tulkintojen tai kirjausten oikeellisuudesta. Klinikkatyöskentelyssä tärkeitä ovat erityisesti työpaikoissa pidetyt alustukset ja käyty keskustelu, joiden toivomme tarjonneen osallistujille uusia näkemyksiä ja yhteistyömahdollisuuksia.

Esitämme suuret kiitokset työskentelyssä mukana olleille aktiivisesta osallistumisesta, erinomaisista näkemyksistä ja eteenpäin katsovasta asenteesta. Toivomme menestystä suunnitelluille ja käynnissä oleville hankkeille.

Elokuussa 2016,

Mikko Nousiainen
johtaja
RAKLI ry

1 Johdanto

1.1 Ratapihat ja asemanseudut muutoksessa

Ratapiha-alueiden maankäytön tehostamiselle on tarvetta eri puolilla Suomea ja kehittämishankkeita on käynnissä liki parikymmentä. Kaupungit ovat aikanaan kehittyneet asemien ympärille. Ratapiha-alueet sijaitsevat yleensä keskellä kaupunkirakennetta ja jakavat kaupungin kahtia. Niiden maankäytön kohdistuvat tarpeet ovat muuttuneet radikaalisti, eikä tavaraliikenne enää tarvitse aikaisemmalla tavalla tilaa. Toisaalta tilaa tarvitaan urbaanille asumiselle ja keskustapalveluille, joille on nyt kysyntää useammilla paikkakunnilla.

Lähtökohdat ovat eri kaupungeissa samat, vaikka kohteet sinänsä ovatkin uniikkeja. Yhteisiä toimintamalleja halutaan kehittää ja niistä uskotaan olevan hyötyä hankkeiden osapuolille. Käytännössä kiinteistökehityksen hoitavat developparit ja kaupungit. Liikkuminen palveluna -konseptiin liittyy liikenne- muodosta toiseen siirtyminen ja tähän modernit asemakeskukset sopivat hyvin.

Esimerkkejä kaupungeista, joissa on hiljattain rakennettu uusi matkakeskus tai sellaista suunnitellaan: Helsinki (Pasila ja päärautatieasema) - Oulu - Joensuu - Jyväskylä - Karjaa/Raasepori - Kirkkonummi - Kouvolaa - Kuopio - Kokkola - Lahti - Lappeenranta - Pori - Seinäjoki - Tampere - Turku - Vaasa (Lähde: Antti Karin esitys 2.2.2016 työpajassa, Senaatti-kiinteistöt)

1.2 Klinikatyöskentelyn toteutus

Ratapihojen kehittämistä käsitellyt klinikatyöskentely sisälsi kaksi päivän kestänyttä työpajaa, jotka järjestettiin helmi-maaliskuussa 2016. Työpajoissa käsitellyt teemat on esitetty seuraavassa, tulokset tiivistävässä kappaleessa. Työskentelyn yksityiskohtaisempi kuvaus on esitetty liitteessä.

Ratapiha-alueiden kehittäminen -klinikalla keskustelua käytiin koko maan tasolla ja luotiin yleistä pohjaa kaupunkikohtaiselle kehittämiselle. Raportin sisältö perustuu nykytilanteeseen ja lainsäädäntöön. Tulevan maakukuntauudistuksen vaikutuksia ei ole otettu huomioon.

Välittömästi tämän työosuuden päätyttyä aloitettiin klinikatyöskentely Turun uuden matkakeskuksen ideoimiseksi ja toteutussuunnitelman kokoamiseksi (ns. Matkakeskus Turkuun -klinikka).

Työskentelyn tavoitteita, joita klinikan osallistajat esittivät ensimmäisessä tapaamisessa

- avoin keskustelu
- benchmarkkaus
- toimivat mallit ja prosessit, joita voidaan monistaa
- toteutustapa, joka ei edellytä verorahan käyttöä
- asemanseutujen näkeminen investointimahdollisuuksina
- yhteinen visio
- yhteiset päämäärät
- ymmärrystä "himmelistä"
- toimintamallit
- asiakasnäkökulma
- parhaat toteutustavat
- lisää ennustettavuutta
- liityntäpysäköinnin ratkaiseminen
- vaikutukset eri osapuolille
- joukkoliikenteen laadun määrittäminen ja toimenpideohjelma
- selvitys kaupallisista palveluista
- kehittämiskonseptit ja -investointimalli
- varautuminen kilpailun avautumiseen ja teknisiin muutoksiin
- uudenlaiset sopimisen mallit
- elinvoiman lisääminen
- Turun klinikalta toimintaperiaatteet ja toimintamalli

2 Tiivistelmä keskeisistä tuloksista

Työskentelyssä käsiteltiin seuraavia teemoja, joihin liittyen esitetään seuraavat keskeiset tulokset.

1. Asemanseutujen ja ratapiha-alueiden kehittämiseen liittyvät keskeiset kysymykset

Tyypillisesti asemanseutujen kehittämisessä tulee aina käsiteltäviksi tietyt samat teemat, vaikka jokainen kohde onkin omanlaisensa. Näitä keskeisiä kysymyksiä ovat:

- Vastuut raidealueella sijaitsevista rakenteista
- Raideliikenteen erityisvaatimukset
- Yhdyskuntarakenne ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen
- Toiminnalliset vaatimusmäärittelyt
- Ratapiha-alueen kehittämismahdollisuudet
- Tulevaisuuden liikkumISRatkaisujen huomioiminen (MaaS)
- Maanomistajien yhteisen tahtotilan muodostaminen
- Rahoitusmallit ja rahoituksesta sopiminen (valtio – kunta, yksityiset)
- Taloudellisesti kannattavan hankkeen muodostaminen
- Pysäköintijärjestelyt
- Alueen rakennuskelpoiseksi saattaminen

2. Asemakeskuksen ja matkakeskuksen yhteisten määritelmien tarkentaminen

Raportissa tarkennetaan matkakeskuksen ja asemakeskuksen määritelmiä suhteessa toisiinsa. Termien käyttö vaihtelee kaupungeittain, mutta valtakunnallisesti niitä voisi vakiinnuttaa.

3. Yhteistyötavat ja periaatteet ratapiha-alueiden ja asemien kehittämisessä

Työssä esitetään koonti sellaisista asemanseutujen kehittämiseen liittyvistä odotuksista ja toiveista, joita eri osapuolilla on. Selvitys esittää myös keskustelujen myötä laaditut yhteiset periaatteet ratapiha-alueiden ja asemanseutujen kehittämiselle. Näiden toivotaan parantavan yhteistyön edellytyksiä. Periaatteet on jaoteltu yleisiin ja hankekohtaisiin periaatteisiin ja ne ovat otsikkotasolla seuraavat:

Yleiset periaatteet

1. Lähtökohtana liikenteellinen sujuvuus ja toiminnallisuus
2. Selkeät ja ymmärrettävät sopimukset
3. Kokemusten vaihtaminen hankkeiden kesken valtakunnallisesti ja kokemusten hakeminen ulkomailta
4. Ratapiha-alueiden kehittäminen paikallisiin ja tuleviin tarpeisiin perustuen
5. Parhaan mahdollisen rahoitusvaihtoehdon valitseminen
6. Yhteiskuntavastuun ottaminen

Hankevaiheen periaatteet

1. Yhteinen esiselvitys projektin muodostamiseksi
 2. Kaikki osapuolet mukaan
 3. Yhteisten tavoitteiden määrittäminen
 4. Perustetaan yhteinen kehitysorganisaatio
 5. Sovitaan ja kirjataan yhteiset toimintatavat
- Periaatteet esitellään tarkemmin luvussa 6.

4. Liiketoiminnan edellytysten varmistaminen kohteessa

Eri toimijoilla on erilaisia mahdollisuuksia luoda liiketoimintaedellytyksiä ja näin tukea taloudellisesti kannattavan asemakeskushankkeen muodostumista. Selvitys esittää näitä keinoja kuntien ja kaupunkien, valtiotoimijoiden, yksityisten yritysten ja seudullisten toimijoiden näkökulmista.

Raportin johtopäätöksissä korostetaan muutamia erityisen merkittäviksi nähtyjä teemoja.

- Kaupungin rooli hankkeen edistäjänä on keskeinen
- Lähtötiedot on selvitettävä kunnolla
- Konseptin huolellinen valinta on tärkeää
- Kaupungin tuki voi luoda ratkaisevat edellytykset asemakeskuksen toteutumiselle
- Asemakeskuksen omistus- ja hallintamuodot sekä kehitysvastuut on mietittävä koko elinkaaren ajan
- Tulevaisuutta tulee ennakoida ja mahdollisuuksiin varautua

Raportti päättyy ehdottamaan jatkotoimenpiteitä asemanseutujen ja ratapiha-alueiden kehittämisen edistämiseksi. Nämä on kuvattu tarkemmin raportin lopussa ja ovat otsikkotasolla seuraavat:

- Valtion linjaus kokonaisnäkemyksestä asemanseutujen kehittämiseksi.
- Valtion maanomistajaryhmän työskentelyä jatketaan
- Enemmän valtion resursseja asemanseutujen ja ratapiha-alueiden kehittämiseen
- Matkakeskushankkeiden toteuttamisen priorisointi
- Ratapiha-alueiden ja matkakeskusten kehittämiseen liittyvä tieto ja verkostot kootaan yhteen
- Uusia arviointi- ja rahoitusmalleja tarvitaan
- Klinikkatyöskentelyn tulosten viestintä ja käyttöönotto

3 Asemanseutujen ja ratapiha-alueiden kehittämisestä

3.1 Määritelmät

Asema- ja matkakeskuksille ei ole olemassa yhtä vakiintunutta määritelmää. Valtakunnallisella tasolla on hyvä yhteisesti sopia siitä, mitä eri termeillä tarkoitetaan. Termejä paikallisesti käyttävät kaupungit eivät koe määrittelylle olevan tarvetta, koska yleisesti käytetty nimitys vaihtelee paikallisesti. Yhteisymmärrys käsitteistä on tärkeää saavuttaa mahdollisimman pian, kun sopimusta aletaan laatia. Alla on esitelty yleisiä ja klinikkatyöskentelyssä laadittuja asemanseutuihin, asema-/matkakeskuksiin ja asemiin liittyviä määritelmiä.

3.1.1 Asemanseutu

Asemanseutu on perinteisesti ollut kunnan rautatieaseman ympärille muodostuneelle kylälle annettu paikannimi. ¹⁾ Seutasalla asemanseutu tarkoittaa yleensä 600-1000 metrin säteellä asemaa ympäröivää aluetta. ²⁾

3.1.2 Ratapiha

Ratapihalla tarkoitetaan rautatieasemalla olevia raidejärjestelyjä, jotka koskevat sekä henkilö- että tavaraliikennettä. ³⁾ Alueen rooli on keskeinen raideliikenteen tuottamisen näkökulmasta. Etenkin tavaraliikenteessä on tapahtunut muutoksia, minkä vuoksi ratapihojen uudelleen järjestelyt ovat nyt ajankohtaisia.

3.1.3 Rautatieasema

Rautatieasema on paikka, jossa junat pysähtyvät matkustajien ottamista ja poistumista varten. Tavara-asemat ovat kuorman lastausta tai sen purkamista varten. Rautatieasema voi koostua asemalaiturista rautatiekiskojen vierellä ja asemarakennuksesta, jossa voi olla oheistoimintaa, esimerkiksi kauppoja, lipunmyyntiä, ravintoloita ja majoitusta. Asemalla voi olla mahdollista järjestää myös liikenteenhoidon vaatimia toimintoja, kuten junien kohtaamisia ja ohituksia, sekä tavarankuormaamista tai purkamista. Suomen rautateilla asemaa pienempiä rautatieliikennepaikkoja ovat seisakkeet ja pelkällä vaihteella varustetut liikennepaikat ovat raiteenvaihtopaikkoja. ⁴⁾

3.1.4 Matkakeskus – liikennevirtojen risteyskohta

Matkakeskus on eri liikennemuodot yhdistävä palvelukokonaisuus – solmukohta. Se voi käsittää eri liikennemuotoja palvelevia, yleisölle avoimia asema- ja terminaalitiloja. Matkakeskuksella on yhteiskunnallisia tavoitteita, kuten esimerkiksi sujuvien matkaketjujen ja liikennevälineen vaihtamisen varmistaminen. Se yhdistää kevyenliikenteen, henkilöautoliikenteen, linja-autoliikenteen sekä junayhteydet toimivaksi kokonaisuudeksi. Matkakeskukseen liittyy muun muassa saattoliikenteen tarvitsema lyhytaikainen pysäköinti sekä kevyen liikenteen verkosto. Opastus on keskeinen osa matkakeskusta ja tulevaisuudessa myös sähköisten palvelujen merkitys kasvaa koko ajan. ⁵⁾

Käsitteenä matkakeskus on vakiintuneempi kuin asemakeskus. Matkakeskus voi ajan myötä ja palvelujen lisääntyessä kehittyä asemakeskukseksi. ⁶⁾

¹⁾ Lähde: [Wikipedia](#)

²⁾ Asemanseutu: HSY:n koordinoimassa ELIAS-hankkeessa on muun muassa pohdittu asemanseutukäsitettä ja asemanseudun aluetta. ELIAS-hankkeessa on kehitetty uusia asemanseudun määrittämis- ja tarkastelutapoja. Mm. Verkostoa pitkin piirretyt etäisyysvyöhykkeet asemalaiturilta. Todelliset etäisyydet asemalta verkostojen pitkin havainnollistavat hyvin "asemakeskuksen" sisäisiä kävelymatkoja ja etäisyyksiä asemasta ja soveltuvat hyvin paikallisen tason suunnitteluun. Kannattaa tutustua aineistoon! <https://www.hsy.fi/fi/asiantuntijalle/ilmastonmuutos/hankkeet/asemanseudut/Sivut/default.aspx>

³⁾ Lähde: [Wikipedia](#)

⁴⁾ Lähde: [Wikipedia kts Ratatekniset ohjeet RATO 7.](#)

⁵⁾ Lähteet: klinikan työpaja 2.2.2016 ja Wikipedia

⁶⁾ Lähteet: klinikan työpaja 2.2.2016 ja Wikipedia

3.1.5 Asemakeskus – laaja palvelukokonaisuus

Asemakeskus on modulaarinen kokonaisuus, joka sisältää eri liikennemuodot yhdistävän matkakeskuksen sekä muita, yksityisiä ja julkisia palveluita. Asemakeskukseen voidaan koota erilaisia palveluita taroituksenmukaisessa laajuudessa.

Hyvän arjen asemakeskusympäristöön kuuluvat toimivat, turvalliset ja laadukkaat reitit, jotka houkuttelevat niiden aktiiviseen käyttöön. Hyvät yhteydet ja liikkumisen helppous tukevat myös palveluiden käyttöä sekä yritystoiminnan edellytyksiä asema-alueilla. Viihtyisä asemakeskus on urbaanin ja aktiivisen kaupunginosan tärkeä menestystekijä. (Lähiöprojekti 2012) ⁷⁾

Fyysisen infrastruktuurin näkökulmasta keskeisiä ovat liityntäliikenne ja pysäköinti opastusjärjestelmään.

Matkakeskuksen perusideana on yhdistää eri liikennemuotojen asemat ja niihin liittyvät palvelut liikenteen solmukohtaksi, jossa vaihtaminen kulkuneuvosta toiseen tapahtuu helposti ja miellyttävästi. Onnistunut matkakeskus on keskeisesti sijoitettu kaupunkirakenteessa, houkuttelevaksi suunniteltu ja hyvin varusteltu. Matkakeskuksen toimivuutta ja merkitystä parannetaan ympäröivän maankäytön ja liikennejärjestelmän tuella.



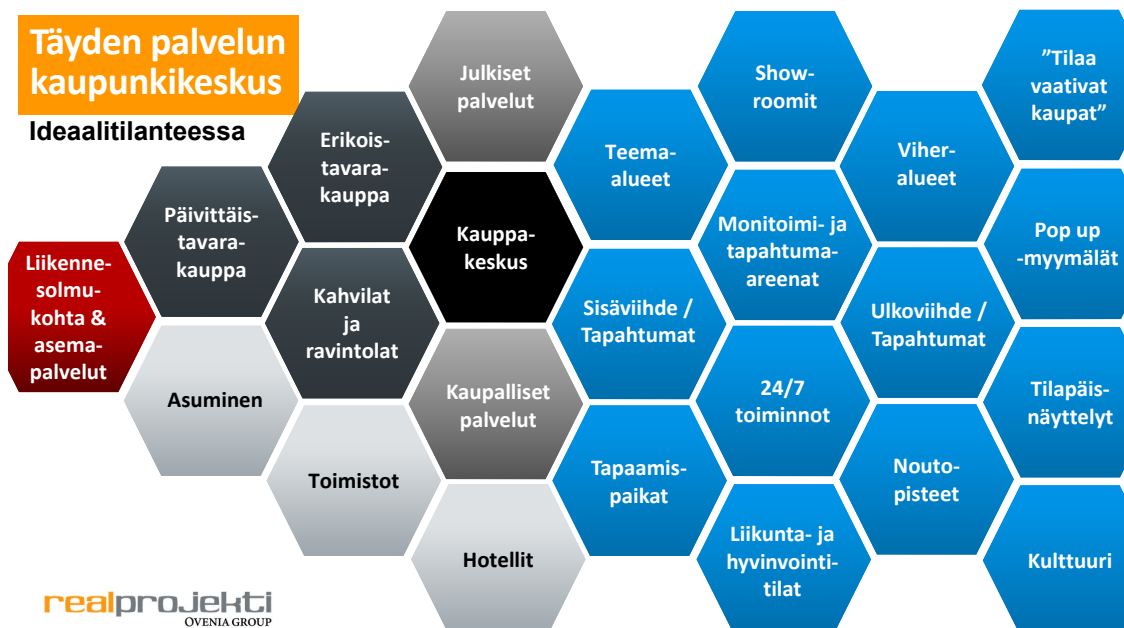
Kuva 4.1 Matkakeskus on ihmisten ja liikennemuotojen kohtaamispaikka.

Matkakeskus on liikenteen solmupiste, jossa paikallinen, seudullinen ja valtakunnallinen liikenne yhdistyvät. Matkakeskus voi paikkakunnasta riippuen toimia mm. linja-autojen paikallis- ja kaukoliikenteen terminaalina, rautatieasemana, takasiasemana, lentoyhtiön kaupunkitoimistona ja kaupungin matkailuneuvonnan sijaintipaikkana sekä pysäköintilaitoksena. Matkakeskuksen ominaisuuksia on käsitelty tarkemmin liikenneministeriön julkaisussa L41/95 ”Matkakeskus liikenteen palvelupaikkana”.

Kuvalähde: LVM:n julkaisu Valtakunnallisesti merkittävät matkakeskukset, 26/97

⁷⁾ Lähde: Esikaupunkien asemanseutujen kehittämisen edellytykset, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnittelu-osaston selvityksiä, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2013:3. http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2013-3.pdf

Mahdollisia asemakeskuspalveluita



Kuvalähde: Markku Hietala, Realprojekti, esitys työpajassa 4.3.2016

Asemakeskuksen kokonaisuus

Matkakeskus

- matkakeskustoiminnot eli liikenne-muodot yhdistävä palvelukokonai-suus, jolla taataan sujuva liikkumi-nen ja liikennöinti
- solmukohta

Infrastrukturi

- eri liikennemuotojen liikkumista ja matkakeskustoimintoja helpottavat "virtuaalipalvelut" (esim. ajantasai-nen liikennetieto, sähköinen lipun-myynti, ...)
- tiet, kadut, raiteet, kevyenliiken-teen väylät
- kansirakenteet

Palvelut

- kauppa ja palvelut
- vapaa-aika ja kulttuuri
- palveluita matkustamisen laadun ja sujuvuuden parantamiseksi
- mahdollisuus "tyhjän matka-ajan" hyödyntämiseen (palvelut, ajan-viete, työskentely jne.)
- yöpyminen

Asuminen

- tukena kattavat palvelut ja hyvät liikenneyhteydet

Toimitilat

- tukena kattavat palvelut ja hyvät liikenneyhteydet

Asemien määrittelyä Helsingin seudun liikennejärjestelmä-suunnitelmassa ⁸⁾

- HLJ 2015-suunnitelmassa on luokiteltu Helsingin seudun solmupisteet kolmeen luokkaan: Vaihtotermiinaali, Vaihtopaikka ja Seutupysäkki. ("matkakeskus"- ja "vaihtotermiinaali" – luokat on yhdistetty, koska määritelmän mukaisia matkakeskuksia on Helsingin seudulla vain muutama.)
- Asemien palvelutarpeet ja kehittäminen riippuvat joukkoliikenteen palvelutasosta, käyttäjämääristä, aseman luonteesta ja roolista vaihtopaikkana ja asemana, ympäröivästä maankäytöstä jne. Ylipäättään tehokas asemanseutujen hyödyntäminen on tärkeää.
- Toiminnot riippuvat aseman statuksesta liikennejärjestelmässä ja statuksesta yhdyskuntarakenteesta ja aluekeskuksena.
- Keskeinen toiminto on joukkoliikenne sekä junalla että liityntä juniin, tavallisimmin bussilla.
- Pysäköinnin rooli riippuu asemakeskuksen muusta liikennepalvelusta. Jos joukkoliikenne on liityntänä merkittävää, pysäköinnin rooli on vähäisempää.
- Liityntäpysäköinnin seudullisesta kehittämisestä ja tavoitetilasta on tarkemmin HLJ 2015 -raportissa ja Liityntäpysäköintistrategiassa.
- Kaupan roolia erilaisissa joukkoliikenteen vaihtopaikoissa selvitetään Solmu-projektissa kevään 2016 aikana.

3.2 Keskeiset osapuolet

Omistussuhteet asemanseuduilla ovat pääpiirteittäin seuraavat, vaikka tapauskohtaisesti tilanteet vaihtelevat paljon: valtio omistaa radat, ratapihat ja laiturialueet, joita hallinnoin Liikennevirasto. Muita valtion omistuksessa olevia rautatieinfrastruktuurin läheisyydessä olevia alueita hallinnoi myös Senaatti-kiinteistöt. VR-Yhtymällä on merkittäviä maaomistuksia asemanseuduilla, jotka koostuvat esimerkiksi ratapiha-alueista, varikoista ja asemista. Valtio omistaa VR-Yhtymä Oy:n. ⁹⁾

Liikenneviraston rooli on toimia hankkeiden mahdollistajana. Viraston näkökulmasta raideliikenteen tarpeet ovat keskeisiä ja ratkaisuihin pitää ottaa huomioon radanpitäjän ankara vastuu. Ratasuunnittelun aikajänne on pitkä, jopa 50-100 vuotta, minkä vuoksi tulevien tarpeiden ennakointi ja kunnossapito täytyy ottaa huomioon erityisen hyvin. Senaatti-kiinteistöjen rooli on toimia valtion kiinteistöomaisuuden kehittäjänä, mikä käytännössä tarkoittaa valtiolle turhiksi jääneiden alueiden myymistä yksityisille toimijoille. VR-Yhtymä käyttää omistamiaan kiinteistöjä liiketoimintaansa ja sen kehittämiseen sekä kehittää ja myy ydintoiminnoille turhia kiinteistöjä. VR-yhtymä toimii osakeyhtiölain mukaisesti ja Liikenneviraston ja Senaatti-kiinteistöjen toimintaa säätelee erityislainsäädäntö.

Valtion maanomistajien yhteistyöryhmä ¹⁰⁾ työskenteli viime vuosina (6/2014-12/2015) parantaakseen valtion toimijoiden yhteisen näkemyksen muodostusta ja esiin tuomista hankkeista. Vahvana tahona on päästä hankkeiden kanssa eteenpäin, kun niitä on jo pitkään useissa kaupungeissa suunniteltu. Valtion maanomistajien yhteistyöryhmä ehdottaa asemanseutujen kehittämistä osana kaupunkien keskustojen kehittämistä.

Valtion ja kuntien väliset MAL- ja kasvusopimukset ovat tärkeitä yhteistyön työkaluja, joissa voidaan sopia muun muassa näihin alueisiin kohdistuvista panostuksista. Tulevien henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeiden ennakointi on iso haaste.

(Lähde: Esa Sirkiä, Liikennevirasto ja Antti Kari, Senaatti-kiinteistöt, työpaja 2.2.2016)

⁸⁾ HLJ 2015, Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2015, HSL 3/2015. [Linkki](#)

⁹⁾ Valtiosta puhuttaessa tarkoitetaan tässä yhteydessä muun muassa Liikennevirastoa, Senaatti-kiinteistöjä sekä ministeriöitä. Valtion toimijoista puhuttaessa edellä mainittujen lisäksi mukana on myös VR-Yhtymä.

¹⁰⁾ Valtion maanomistajien yhteistyöryhmän selvitys. Valtion toimintamalli asemanseutujen ja ratapiha-alueiden kehittämisessä. 11.4.2016. [Linkki](#)

3.2.1 Kiinteistökehittäjän näkökulma asemakeskuksiin

Kaupallisen kehittämisen kannalta suuri merkitys on sillä, onko asema keskustassa vai kilometrin päässä sieltä. Ei ole olemassa yhtä mallia, mutta rakentamispotentiaalia on varsinkin suurten kaupunkien asemanseuduilla. Pienempien paikkakuntien liikennemäärien kaupallinen merkitys on pieni.

Asemanseudut tarjoavat paljon mahdollisuuksia, koska ne sijaitsevat usein keskellä kaupunkia, tilaa lisärakentamiselle on, tilojen sekoittunut käyttö soveltuu paikoille hyvin ja monipuolisilla palveluilla voidaan helpottaa ihmisten arkea. Haasteet liittyvät maanomistajien moninaisuuteen ja moniin intresseihin, hankkeiden kannattavuuteen, investointien suureen kokoon, teknisiin haasteisiin sekä pitkiin toteutusaikoihin. Parhaassa tapauksessa syntyy aito kaupunki-/kauppakeskus, eikä vain pienimuotoista palvelutarjontaa. Alueen muu tarjonta ja luonne vaikuttavat siihen, millaisia palveluita kannattaa tarjota. Esimerkiksi työssäkäyntialueella ravintolat, kuntosalit jne. voivat menestyä. Toteutusvaihtoehtoja on tarjolla ylen määrin.

Aseman vaikutusta kannattaa miettiä siitä näkökulmasta, mitä tehdään ja kenelle. Asiointitarpeet ja vaikutusalueet pitää arvioida todella huolella. Pienillä volyyymeillä kaupalliset yksiköt eivät pyöri. Liityntäkysymys on merkittävä ja relevantti erityisesti tehokkaan päivittäisasiainnin näkökulmasta. Asemaa pitää tukea kaikin mahdollisin tavoin, esimerkiksi tärkeässä roolissa olevalla liityntäpysäköinnillä. Vaihdotilanteessa on hyvä käydä kauppaa, mutta ohi menevillä matkustajilla ei ole merkitystä.

Kehittäjän näkökulmasta kilpailuvaiheen vaatimustasoa tulisi laskea, jotta mukaan saataisiin enemmän kiinnostuneita. Realistisuus on suunnittelussa tärkeää alusta alkaen. Tarvitaan kunnon projektinjohto, joka vetää hommaa tosissaan.

Asemanseutujen mahdollisuudet ja haasteet



Kuvalähde: Markku Hietala, Realprojekti, esitys työpajassa 2.2.2016

3.3 Asemaseutuihin liittyviä kehityshankkeita

Asemanseutujen kehittämisen buumi näkyy myös siten, että käynnissä on useita aihetta koskevia kehityshankkeita ja aktiivisia verkostoja, ja että keskustelua käydään lukuisissa tilaisuuksissa eri näkökulmista.

Seuraavissa kappaleissa on listattu muutamia näistä, joista klinikkatyöskentelyn yhteydessä kuultiin alustuksia. Lähde ja lisätietoluettelossa on yksityiskohtaisempia linkkejä.

3.3.1 Asemanseutujen kehittämis- ja investointimallit – ELIAS-hanke

ELIAS – elinvoimaa asemanseuduille -hankkeessa, jonka avulla edistetään vähähiilisyyttä, ovat olleet mukana HSY, HSL ja Uudenmaan liitto. Hankkeessa on koottu tietoa valmiista toteutuksista sekä tarkasteltu verkostoja, vaikutusalueita ja profileja, esteitä ja mahdollisuuksia sekä kehittämiskonsepteja. Menossa on kaupunkisuunnittelun kolmas aalto, osaamisvetoisen kaupunkikehittämisen vaihe, ja asemanseutujen kehittäminen on nyt valtatrendi. Tähän ovat johtaneet muun muassa poliittiset päätökset, vähähiilisyyden vaade, kaupungistuminen ja siihen liittyvä ruuhkautuminen sekä tavaraliikenteen muutokset.

Verkostopotentiaali ja paikkapotentiaali vaihtelevat eri asemanseuduilla, mikä vaikuttaa päätöksentekoon ja intoon kehittää alueita. ELIAS-hankkeen julkaisu Asemanseutujen kehittämiskonseptit ja investointimallit (TP 5) suuntautui erityisesti kaupunkien asema-alueiden kehityksen tarjoamiin kaupunkikehitysmahdollisuuksiin. Tässä selvityksessä on ollut mukana kuusi kotimaista ja viisi ulkomaista asemanseutua, joista on koottu onnistumiset, kehittämiskohteet ja erityispiirteet neljän eri muuttujan suhteen. Keskeistä on liittynyt muuhun kaupunkikehitykseen, realistinen potentiaalin määrittely, poliittinen sitoutuminen ja laaja-alainen yhteistyö konseptin laatimisessa.

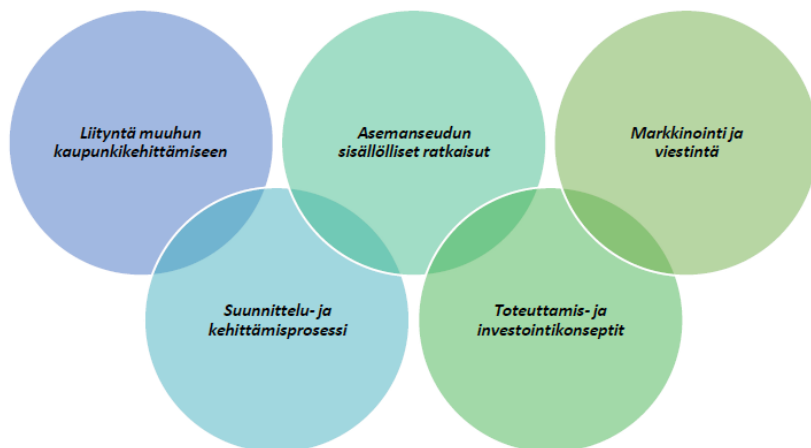
Suunnittelu- ja kehittämisprosessissa olennaista on kehittämispolku ja riskien tunnistaminen, oikeat avainhenkilöt, paikallisten tarpeiden tunnistaminen sekä toimiva organisoituminen. Asemanseutujen sisällöllisiä ratkaisuja voidaan tarkentaa vaihe vaiheelta hyödyntäen visionäärisyyttä ja muuntojoustoa ja etsiä parhaita vaihtoehtoja esimerkiksi palvelumuotoilun keinoin. Toteuttamis- ja investointikonseptissa pitää ottaa huomioon taloudellinen potentiaali, vastuut ja velvollisuudet, tavoitteet, niiden yhteensovittaminen ja niistä kiinnittäminen sekä matkaketjut. (Lähde: Pia Tynyksen esitys 2.2.2016 työpajassa, HSY)

Esimerkki asemanseudun kehittämisen prosessista



Kuvalähde: Asemanseutujen kehittämiskonseptit ja investointimallit, esiselvitys 2016

Asemanseudun kehittämiskonseptin ulottuvuuksia



Kuvalähde: Asemanseutujen kehittämiskonseptit ja investointimallit, esiselvitys 2016

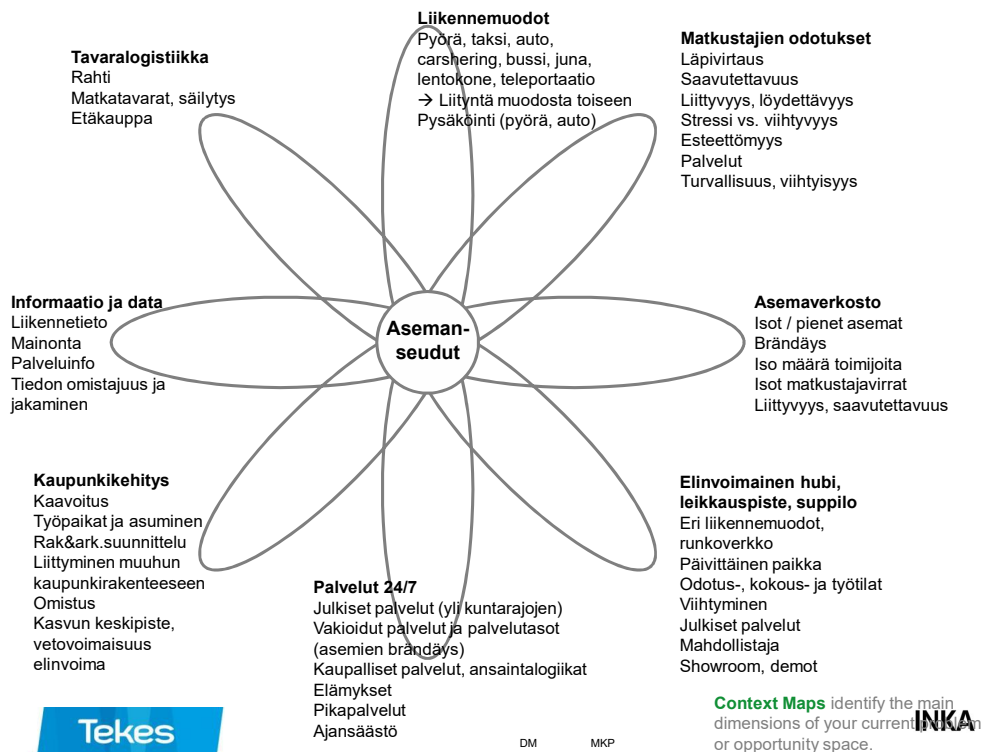
3.3.2 Kaupungit kehitysalustoina TEKESin INKA-ohjelmassa

Tekesillä on useita ohjelmia, jotka liittyvät kehittyviin kaupunkeihin ja liikennepalveluihin. Niiden tavoitteena on synnyttää uutta liiketoimintaa. Viime vuosina pyörineessä INKA – innovatiiviset kaupungit -ohjelmassa ¹¹⁾ kaupunkia ajatellaan kehitysalustana, ja yrityksiä haetaan mukaan vahvistamaan kaupunkiseudun elinvoimaisuutta. Innovatiiviset julkiset hankinnat -ohjelmassa teknologiaa jalostetaan palveluratkaisuksi. Liikkuminen palveluna -yhteisohjelmassa tavoitellaan käyttäjien kanssa testattuja, toimivia ratkaisuja.

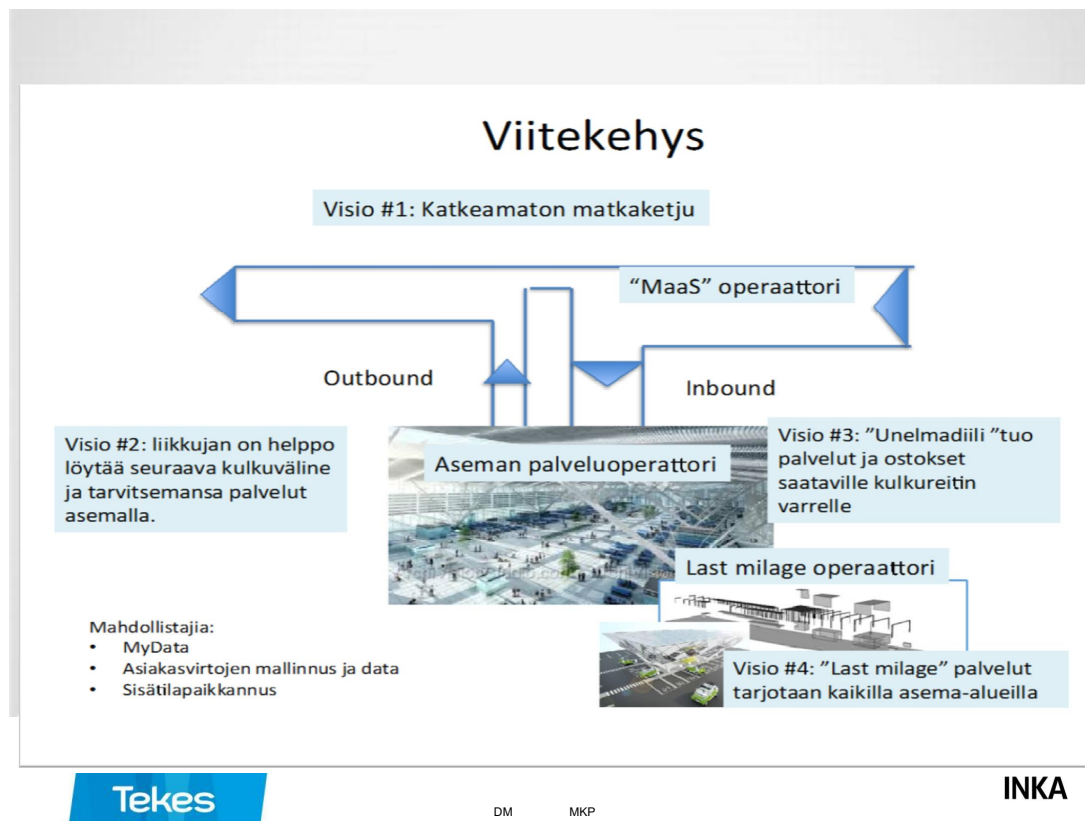
Tekesillä on kaksi visiota siitä, miten asemanseudut muuttuvat liikkumispalvelujen kehittyessä ja uusien palvelujen auttaessa kulkijoita. Visio 1: ilmaiset matkat ja sujuvat ostokset, visio 2: liikkujat helposti läpi asemaverkostossa ja odottajille kohdennettuja lisäarvopalveluja. Asemanseudut nähdään kokeilualustoina, joilta yritykset voivat saada referenssejä. Hanke on lähdössä liikkeelle ja pilotteja tulossa. (Lähde: Markku Koposen esitys 2.2.2016 työpajassa, Tekes)

Valmistelussa oleva Liikennekaari-lakikokonaisuus tulee omalta osaltaan vaikuttamaan oleellisesti liikennepalveluihin.

¹¹⁾ INKA-ohjelma 2014-2017, <http://www.tekes.fi/ohjelmat-ja-palvelut/ohjelmat-ja-verkostot/inka/>



Kuvalähde: Markku Koponen, Tekes, esitys työpajassa 2.2.2016



Kuvalähde: Markku Koponen, Tekes, esitys työpajassa 2.2.2016

3.3.3 MAL-verkosto

MAL-verkosto on valtakunnallinen maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisverkosto, jonka toimintaan osallistuu 16 kaupunkia sekä laaja joukko ministeriöitä ja muita organisaatioita. MAL-verkoston toiminnan yksi painopiste viime vuosina on ollut asemanseutujen kehittäminen, jota on viety eteenpäin mm. useiden tilaisuuksien ja verkostoyhteistyön kautta.

3.3.4 Kaupunkipolitiikan tiekartta II

Keväällä 2016 julkaistussa, yksityisen konsulttitoimiston laatimassa raportissa Kaupunkipolitiikan tiekartta 2, nostetaan asemanseudut tärkeiksi kaupunkien kehityskohteiksi. Raportti päättyy esittämään seuraavia ratkaisuja nykyisten käytäntöjen kehittämiseksi.¹²⁾ Projektityhtiön perustaminen vaatii lain-säädäntömuutoksia.

Kaupunkipolitiikan tiekartta II -raportin ratkaisuehdotus 8

- Kaupunki määrittelee yhteistyössä valtion kanssa asemanseudun toiminnallisen sisältösuunnitelman (liikkuminen, asuminen, palvelut, työpaikat).
- Kaupunki ja valtio sopivat hankkeen kustannusten ja hyötyjen jaosta.
- Kaupunkien on huolehdittava siitä, että hankkeet ovat kannattavia. Tämä tulee varmistaa pätevillä menetelmillä tehdyin vaikuttavuusarvioinnein ja rahoitustarkasteluin.
- Valtiovalta selkeyttää maanomistuksensa yhdelle organisaatiolle, jolle siirretään VR-yhtymälle tarpeettomiksi käyneet maat.
- Asemanseutuhanke tulee organisoida yhdeksi projektiksi, joka toteutetaan vaiheittain. Projektin toteuttamista varten voidaan perustaa kehittämis-yhtiö, joka hankkii rahoituksen lainamarkkinoilta. Laina hoidetaan hankkeen tuotoilla kuten kiinteistöjen myyntituloilla, liiketilojen vuokratuloilla ja mahdollisilla ruuhkamaksuilla. Valtion osuus hankkeesta voi tulla jälkirahoituksena, kun asetetut tavoitteet on saavutettu. Projektityhtiö voidaan muodostaa kahdella vaihtoehtoisella tavalla.
 - **Vaihtoehto A**
Valtion kiinteistönomistajalle annetaan laissa oikeus toimia kunnan ja valtion muodostamassa kiinteistöyhtiössä, joka toteuttaa hankkeen. VR Oy:n maan luovutetaan tälle yhtiölle joko kiinteistökauppana tai järjestelyin niin, että VR Oy saa hankkeesta kiinteistötulot toteutuneen asema-kaavan mukaisesti.
 - **Vaihtoehto B**
Valtio luovuttaa kaikki maansa voimassa olevan asemakaavan mukaisilla käyvillä hinnoilla kunnalle, joka vastaa alueen kehittämisestä kokonaisuudessaan. Kunta toteuttaa hankkeen ja siihen liittyvät raideliikennejärjestelyt.
- Kaupunkien tulee välittömästi lisätä asemanseutujen vetovoimaa ja palvelukykyä pienin konkreettisin teoin, esimerkkeinä liityntäpysäköinti, pyöräparkit ja uudet liikkumisen palvelut.

¹²⁾ Kaupunkipolitiikan tiekartta 2, sivu 12. Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI, 22.4.2016, <http://www.mdi.fi/content/uploads/2016/04/Kaupunkirakentaminen-pirist%C3%A4m%C3%A4%C3%A4n-Suomen-taloutta.pdf>

4 Ratapiha-alueiden ja asemanseutujen kehittämiseen liittyvät keskeiset kysymykset

Ratapiha-alueiden ja asemanseutujen kehittämiseen liittyy erittäin monia näkökulmia, asioita, kysymyksiä ja osapuolia. Klinikatyöskentelyssä näistä aiheista keskusteltiin laajasti ja koottiin seuraava yhteenvedo keskeisimmistä kehittämiseen liittyvistä kysymyksistä. Yhteenvedon tarkoitus on toimia tarkastuslistana, jotta ainakin näitä asioita muistettaisiin käsitellä kehityshankkeita ideoitaessa ja toteutettaessa.

4.1 Raideliikenteen erityisvaatimukset

- Ratatekniikka, liikenteen edellyttämät järjestelmät, tarvittava tila, ym.
- Kunnossapidon tarpeet otettava huomioon
- Vaarallisten aineiden kuljetukset (VAK)
- Radan päälle rakentamiseen liittyvät tekniset haasteet
- Toimintojen siirto voi käytännössä olla mahdotonta tai ainakin erittäin kallista
- Varikoilla on merkittävät vaikutukset joukkoliikenteen kustannustehokkuuteen ja toimivuuteen ¹³⁾
- Vaikea tietää tulevaa kysyntää ja palvelutarjontaa (tavara- ja henkilöliikenne)
- Esteettömät reitit asemalle ja laiturialueille

4.2 Yhdyskuntarakenne ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen

- Asemanseutu usein epäjatkuvuuskohta kaupungissa; integrointi kaupunkirakenteeseen
- Määritellään asemakeskuksen rooli kaupunkirakenteessa ja suhteessa nykyiseen keskusta- ja osana liikennejärjestelmää ja toiminnallista kaupunkirakennetta
- Varmistetaan riittävät tilavaraukset
- Otetaan huomioon mm. vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamat rajoitteet
- Tehdään laadukasta elinympäristöä, ”sekoittuneet toiminnot”
- Mahdollistetaan monipuoliset palvelut takaava asukaspohja
- Melu- ja värinävaikutukset huomioon; edellyttää yleensä selvityksiä

4.3 Toiminnalliset vaatimusmäärittelyt ratapiha-alueella ja asemanseudulla

- Asemanseutuun liittyy paljon toiminnallisia vaatimusmäärittelyjä, esimerkiksi:
 - Ratapihan voimakas valaistus ja melu (kuulutukset, junien äänet) vs. asuminen ja suunnittelu
 - Asemanseudun toimivuus osana matkaketjua: stressitön vaihto, laatuvaatimus asemalle, matkustajainformaatio ja opastus, esteettömät reitit
 - EU-sääntely asemakeskukselle: ali- ja ylikulut, esteettömyys: erityisryhmien tarpeet huomioitava (esim. liikkumis- ja toimintaesteiset, iäkkäät, näkövammaiset)
 - Kunnossapidon tarpeet: huoltotiet ja huoltoajojen pääsy laitureille
 - Saattoliikenteen tarpeet, invapysäköinti, liityntäliikenne ja-pysäköinti
- Keinot ja työkalut otettava käyttöön
 - 3D-kaavoitus, muuten tulee keinotekoisia ratkaisuja (toisaalta kaavoja mahdollista tehdä nytkin päällekkäin, esim. Tripla)
 - Poikkeuksena mm. Helsingin henkilöratapihan erityisasema rautatiejärjestelmän toimivuuden kannalta
 - Riskittömiä malleja ei voida tehdä tai ne tulevat liian kalliiksi -> turvallisuus taataan mahdollisimman hyvin

¹²⁾ HLJ 2015 -suunnitelman mukainen raideliikennepainotteinen liikennejärjestelmä edellyttää nykyisten raideliikenteen varikoiden kapasiteetin lisäämistä sekä uusia varikkoja. Seudun ja valtion yhteistyö on varikkojen kehittämisessä tärkeää.

4.4 Ratapiha-alueen kehittämismahdollisuudet

- Eri mahdollisuuksien tunnistaminen pitkällä aikavälillä ->tarpeelliset selvitykset, skenaario-tarkastelut, liikenne-ennusteet, toimintaympäristön muutokset (riittävästi aikaa varattava näihin tarkasteluihin)
 - Tulevaisuuden skenaarioille pitää jättää tilaa ja mahdollisuuksia tuleville sukupolville, kehittämisen pitkä ajallinen perspektiivi, jopa 100 vuotta
 - Liikenteen solmukohta: raide- ja muu julkinen liikenne, yksityisautoilu, pyöräily ja kävely, liityntäliikenne
 - Liikenne ratapiha-alueella nyt ja tulevaisuudessa, henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeet
- Hankkeiden vaikutusarviointi
 - Tarvitaan vaikutusarviointeja. Kehittämishankkeet ovat eriluonteisia ja mittakaava vaihtelee aseman sijainnista ja kaupungin muusta kehityksestä riippuen; vaikutusarviointi
 - Hankkeet voidaan luokitella kokoluokan mukaan, vaikuttaa resursointiin

4.5 Tulevaisuuden liikkumisratkaisujen huomioiminen

- Muuntojoustavuuden on oltava yksi keskeinen suunnittelua ohjaava tekijä
- Tulevaisuuden liikkumiseen (henkilöliikenne, tavaraliikenne) liittyy paljon epävarmuustekijöitä ja mahdollisuuksia, kuten
 - Raideliikenteen kehitys, henkilöliikenteen avaaminen
 - Linja-autoliikenteen kehitys (markkinaehtoinen / ostoliikenne)
 - Yksityisautoilun väheneminen
 - Yhteiskäyttöautojen ja sähköautojen lisääntyminen, robottiautot.
 - Julkisen henkilöliikenteen uudistuminen
 - Kutsuliikenne
 - Autopaikkojen tarve nyt ja tulevaisuudessa
 - Robotisaatio
 - Ikääntyneiden liikkumista koskevat erityiskysymykset ja -palvelut
 - Uudet innovaatiot, kuten Hyperloop
- Liikkuminen palveluna (MaaS) -toiminnan edistäminen, liikenne-hubi
 - Vaihtoyhteydet liikennemuodosta toiseen
 - Liikkumisketjun ennakointi, kehittäminen (optimointi) ja yhdistäminen sujuvan palvelukokemuksen varmistamiseksi. Digitalisaation keinoin
 - Matka-ketjujen toimivuus: informaatio ja häiriöhallinta ¹⁴⁾
 - Modulaaristen ratkaisumallien kehittäminen (esim. kontit); miten konseptoidaan ja liitetään matkakeskuksiin?
 - Tilaa operatiivisille toimijoille
- Liikenne ja liikkuminen kaikessa laajuudessaan
 - myös mm. lento- ja laivaliikenteen yhtymäkohdat matkakeskukseen (lähtöselvitys, matkatavarat)
 - linja-autoliikenteen solmukohta (paikallinen, seudullinen ja/tai kaukoliikenne)
 - Polkupyöräilyn lisääntyminen: pysäköinti, sähköpyörät, kaupunkipyörät
- Tarve kaupunkien välisille nopeille yhteyksille korostuu

4.6 Maanomistajien yhteisen tahtotilan muodostaminen

- Tunnistettava reunaehdot ja saavutettavat hyödyt
- Hallittava sirpaleisuuden aiheuttamat haasteet
- Riittävä valmistelu-aika ja huolellinen vaihtoehtojen kartoitus
- Aiesopimukseen yhteisen tahtotilan ilmaus ja toimintatapojen määrittely

¹⁴⁾ esim. <http://www.digitransit.fi>

4.7 Rahoitusmallit ja rahoituksesta sopiminen

- Asemanseutujen maankäytön kehittäminen on kaupungin ja kiinteistöjen omistajien intressi
- Nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista valtiotoimijoiden suoraa osallistumista maankäytön kehittämisinvestointien rahoitukseen.
- Asemanseutujen hankkeita on perinteisesti käsitelty erillisinä maankäyttöä kehittävinä tai liikennehankkeina.
 - Valtion maankäyttöhyötyjä ei ole kohdistettu hankkeen rahoitukseen.
 - Valtion kiinteistöissä on paljon laiskaa tasetta.
- Tiukka ja niukka taloudellinen tilanne: investointeihin ei juuri ole osoitettavissa (julkisia) varoja.
 - MAL-sopimukset viitoittavat ja sitouttavat myös rahoitukseen.
- Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjaosta sopiminen tärkeää.¹⁵⁾
 - Hyötyjät pitäisi saada osallistumaan kustannuksiin reilulla jakaumalla
- Uusissa rahoitusmalleissa hyötyjien tulisi osallistua investointikustannuksiin.
- Suurten infrahankkeiden rahoitukseen tarvitaan eduskunnan päätös hankkeiden etenemiseksi.¹⁶⁾
 - EU:n rahoitusmahdollisuuksia on hyvä pyrkiä hyödyntämään.
 - EU:n TEN ja CEF-hakemusten tekemisessä pitää olla huolellinen, koska kilpailua rahoituksesta on. ESIR:ssä eli Euroopan strategisten investointien rahastossa on tiukemmat vaatimukset ja korkeampi riski, minkä vuoksi mukana pitää olla yksityisiä tahoja.
 - Olisi etu, jos käytettäisiin muutakin kuin etupainotteista budjettirahoitusta.
- Uudet rahoitus- ja toteutusmallit: allianssimalli, valtion kiinteistöyhtiö (?)

4.8 Taloudellisesti kannattavan hankkeen muodostaminen

- Kotiläksyt tehtävä huolella: taustaselvitykset, nykytilanteen analyysi
 - Alueen luonne ja potentiaali
 - Liikennesuunnitelma
 - Raiteistotarpeet ja -järjestelyt
- Houkutteleva sijainti ja hyvä saavutettavuus
 - Matkakeskus synnyttää läpikulkuliikennettä
 - Palvelukeskuksen/kaupallisen keskuksen on oltava aitoa vetovoimaa omaava määrän-
pää
 - Varmistettava myös sijainnin kaupallinen toimivuus
 - Matkakeskuksen tuettava olemassa olevalle kaupunkirakennetta ja elinvoimaisuutta
 - Vaikutusalueen koko
- Kaupallinen konsepti mietittävä huolella
 - Erottautuminen, selkeä identiteetti
 - Ajassa muuntuvuus
 - Miten asiakkaat tulevat asemakeskukseen? Vaikuttaa tarjottaviin palveluihin sekä tarvittavaan pysäköintiin
 - Kyseiseen paikkaan liittyvät tarpeet ja jo olemassa olevat palvelut otettava huomioon
 - Monipuolisuus
 - Elämyksellisyys
 - Oleelliset palvelut, myös julkiset
- Riskit
- Logistiikkajärjestelyt
- Asuminen asemakeskuksen läheisyydessä tuo kannattavuutta
- Asema on hyvä peruste korkearakentamiselle, taloudellinen kannattavuus?

¹⁵⁾ Ks. HLJ 2015 s. 52) https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/2015-03-03-hlj_2015-raportti.pdf

Lähde: Kari Ruohosen esitys työpajassa 2.2.2016

4.9 Pysäköintijärjestelyt

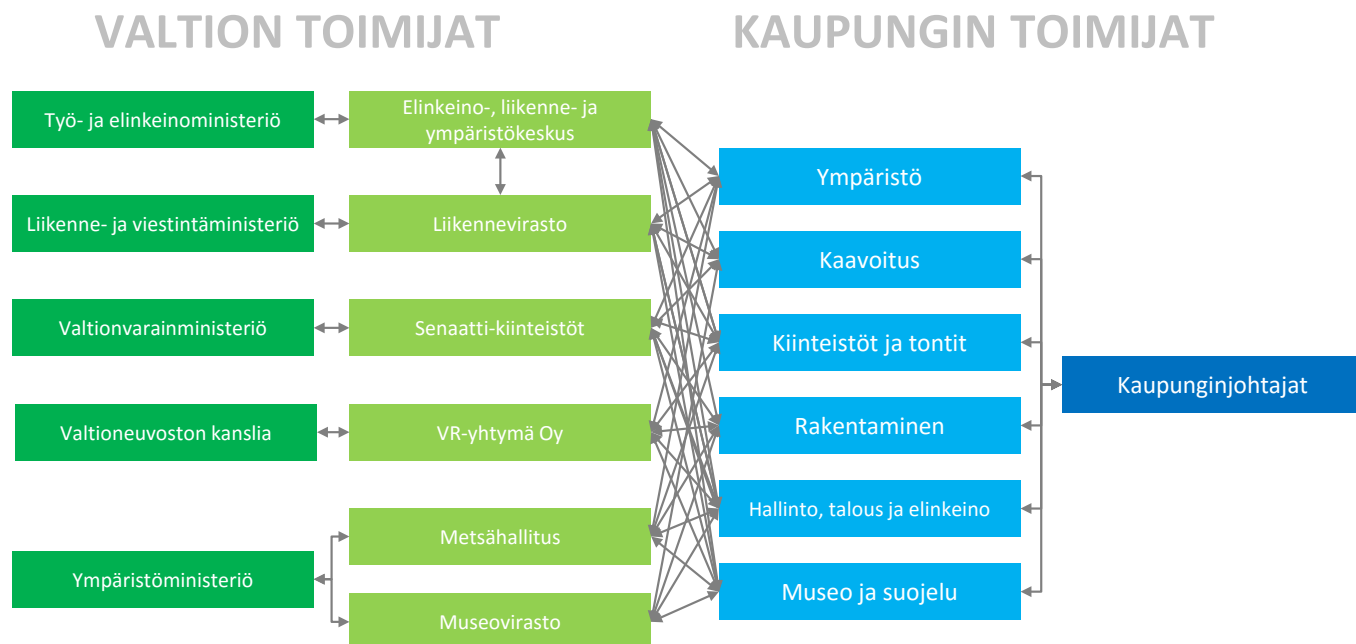
- Asemanseutujen roolitus vaikuttaa pysäköintitarpeeseen
- Kestävien kulkumuotojen tukeminen
 - joukkoliikennettä houkuttelevasti ja helposti
 - yhteiskäyttöautojen tukeminen ja palvelualustojen luominen
 - sähköautojen ja -pyörien lataus
 - kaupunki- ja asemapyörät
- Saavutettavuus pitää mahdollistaa myös omalla autolla
- Vuoropysäköinti mahdollistaa suurempien massojen palvelun
 - velvoitepaikat erikseen ostettaviksi ja näiden kustannusten irrottaminen asunnon hinnasta?
- Uusien, muuntojoustavien pysäköintiratkaisujen kehittäminen
 - käytäntöjen kehittäminen pysäköintipaikkojen käyttöasteen nostamiseksi
 - helppo ja turvallinen pyöräpysäköinti myös talvella
 - pysäköintijärjestelmän kehittäminen vaiheittain, tarvelähtöisesti
 - muuntojoustavuuden huomioiminen suunnitteluratkaisuissa (esim. runkorakenne)
 - pysäköinti pois maan päältä?
 - logistiikan palveleminen
- Digitalisaation hyödyntäminen
 - yhteinen myyntijärjestelmä junalipulle + pysäköinnille
 - tietojärjestelmä ohjaa vapaalle pysäköintipaikalle
 - robottipysäköinti
- Palvelut: ostokset suoraan pysäköintilaitokseen jne.

4.10 Alueen rakennuskelpoiseksi saattaminen

- Määräyksissä ei pitäisi edellyttää asioita varmuuden vuoksi, mm. viereen ja päälle rakentaminen
- Suunnitteluratkaisut niin, että turvallisuusvaatimukset täyttyvät
- Telematiikka ja sähkötuovallisuus otettava huomioon, esim. asetinlaitteet
- Pitää määrittää, kenellä on vastuut vesivuodoista ym. riskeistä mahdollisissa kansirakenteissa
- Pitkän aikajänteen huomioiminen, rakentamispotentiaalia pitää löytyä
- Kaupungin reunalla ei ratapihaa kannata kattaa, mutta keskustassa ja maanpuutteessa kattaminen voi olla perusteltua.

Asemanseutuhankkeisiin liittyy lukuisia osapuolia. Kaupunki on mukana muun muassa kaupunkisuunnittelun, liikenneyhteyksien ja palvelujen näkökulmista. Valtion toimijat ovat maanomistajia sekä infrastruktuurin ja liikennepalvelujen tarjoajia. Valtion eri toimijoista on huomattavaa, että ne vastaavat eri hallinnonalan asioista ja jokaisella niistä on omat vastuut, lait ja budjetit, joita tulee noudattaa. Lisäksi joillakin asemanseuduilla on muitakin yksityisiä maanomistajia.

Asemanseutujen kehittämisen osapuolet, valtion maanomistajien yhteistyöryhmän selvitys 2016



Kuvalähde: Antti Kari, Senaatti-kiinteistöt, esitys työpajassa 2.2.2016

5.1 Toiveita ja odotuksia eri osapuolille asemanseutujen kehittämisessä

Klinikkatyöskentelyssä listattiin asemanseutujen kehityshankkeiden osapuolia ja näitä kohtaan olevia odotuksia ja toiveita. Nämä on koottu alla olevaan taulukkoon.

Toiveita ja odotuksia eri osapuolille asemanseutujen kehittämisessä

Kunnat ja kaupungit

- avainrooli hankkeen edistämisessä
- alueen potentiaalin tunnistaminen
- maanomistajat ajoissa mukaan arvioimaan toteutusvaihtoehtoja
- yhteydenotto kaikkiin osapuoliin mahdollisimman nopeasti
- kehityshalu (sekä virkamiehet että poliitikot)
- asemanseudun kaavoitus
- liikennesuunnitelma; kadut, tiet, radat
- realismi kehitysodotuksia kohtaan
- hankkeen yhteiskuntataloudellisten hyötyjen arviointi (kuntatalouden kannalta, esim. hankkeen vaikutukset kunnan vetovoimaisuuden ja kilpailukyvyn kasvu, verotulojen lisääntymistä, matkailun lisääntymistä, sujuvaa liikkumista, ...)

Yksityiset yritykset

- markkinainnovaatioita koskevan osamisen tuominen
- kaupallisen potentiaalin tunnistaminen ja kehittäminen
- vastuunkantoa myös julkisten palveluiden edellytyksistä
- yhteiskuntavastuullisuutta
- pitkäjänteisyyttä

Seudulliset toimijat

- tuki kehittämiselle
- seudullisten näkökulmien tarkasteleminen
- nopea ja tehokas yhteydenpito
- yhteydet asukkaisiin, asiakasrekisterien hyödyntäminen, asiakaskyselyt
- tahto informaation jakamiseen matkustajille

Valtio

- valtion yhtenäisen näkemyksen muodostaminen: Liikennevirasto, Senaatti-kiinteistöt, ministeriöt (LVM, VM) + VR-Yhtymä Oy.
- poliittisen tahdon muodostaminen, sujuva vuoropuhelu ensisijaisesti ministeriöiden ja virastojen välillä.
- strategista näkemystä ja pitkäjänteisyyttä asemaseutujen kehittämiseen
- sitoutuminen MAL-sopimuksiin
- turhien viivytysten välttäminen
- mahdollisuudet joustaviin sopimuksiin
- luovat rahoitusratkaisut, ”netottaa” hankkeita -> mahdollisuus hankkeen tulojen ohjaamisen hankkeen investointien rahoittamiseen
- hankkeen yhteiskuntataloudellisten hyötyjen arviointi (valtiotalouden ja yhteiskunnan kannalta, esim. verotulojen lisääntyminen, työllistävyys, kilpailukyvyn kasvu, yritysten liiketoimintaedellytysten paraneminen, ...)
- ELY-keskusten (liikenne- ja ympäristö-vastuualueiden) eri roolien esille ottaminen asemanseutujen yhteistyössä
- valtio-osapuolia sitoo laissa säädetyt rajoitukset, joten esimerkiksi osallistuminen kiinteistökehitysyhtiön toimintaan ei ole mahdollista.

5.2 Kaupunkien ja valtion mahdollisuudet tukea kaupallisten edellytysten syntymistä

Asemanseutujen kehittäminen ja etenkin laajempien asemakeskusten rakentaminen edellyttävät useimmiten yksityisten (kiinteistö-)sijoittajien osallistumista hankkeeseen. Tyypillisesti asemakeskuksiin ja niiden läheisyyteen nähdään tarkoituksenmukaisena liittää yksityisiä ja julkisia palveluita sekä esimerkiksi asumista. Ajan hengen mukaisesti tilojen rakentaminen näitä varten on yksityisten yritysten, ei enää julkisten organisaatioiden tehtävä.

Tämän tyyppiset, yksityisesti rahoitetut hankkeet voivat toteutua vain, jos ne ovat taloudellisesti kannattavia ja siten yritysten liiketoiminnan näkökulmasta houkuttelevia. Jotta näin olisi, kaupungin ja valtiontoimijoiden on tunnistettava ja otettava käyttöön keinot, joiden avulla liiketoimintaa voidaan kyseisessä kohteessa edistää, vaikka lainsäädäntö- ja budjettirajoitukset vaikuttavat esimerkiksi valtion toimintaan. Työskentelyn perusteella tunnistettiin seuraavat keinot:

Kaupunkien ja valtion mahdollisuudet tukea kaupallisten edellytysten syntymistä

Kaupunkien keinoja liiketoiminnan edistämiseksi

- Selkeä tahtotila. Paikallisten tarpeiden kiteyttäminen: korkeatasoinen ja kunianhimoinen hanke
- Aktiivisuus ja määrätietoisuus hankkeen ”kokoon juoksemisessa”
- Osallistujien varhainen kokoaminen
- Kotiläksyt tehtävä, riittävästi faktoja hankkeen määrittelyn tueksi
- Asemakeskuksen sijoittaminen parhaaseen mahdolliseen paikkaan
- Rakennusoikeuden arvon käyttäminen hankkeen hyväksi
- Hanketta tukevien investointien toteuttaminen
- Infran oikea-aikainen toteutus/ohjelmointi
- Voimien keskittäminen ja eri hallinnonalojen sitoutuminen
- Ei kilpailevia hankkeita samaan aikaan
- Kaupunkisuunnittelun keinojen hyödyntäminen: rakentamisen ohjaaminen matkakeskuksen läheisyyteen -> potentiaalisten käyttäjien määrän, vetovoiman ja kysynnän lisääminen
- Infran oikea-aikainen toteutus/ohjelmointi
- Asemanseudun integroiminen osaksi liikennettä

Valtion keinoja liiketoiminnan edistämiseksi

- Poliittinen tahto viedä hankkeita eteenpäin
- Raideliikenneosaamisen tuominen hankkeeseen
- Tuki kaupungille
- Yhteinen näkemys maanomistajien kesken
- Sujuvan prosessin mahdollistaminen
- Pitkäjänteisyys, sovitusta kiinni pitäminen, tuki hankkeelle
- Yhtenäisten lain tulkintojen varmistaminen
- Valtion kokonaiskannan muodostaminen VAK-kuljetuksiin
- Asemanseudun liikennejärjestelmän toimivuuden varmistaminen valtakunnallisella- ja seudullisella tasolla.

6 Yhteiset periaatteet ratapiha-alueiden ja asemanseutujen kehittämisessä

6.1 Taustoja periaatteille

Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja maankäytön tehostaminen ovat hyviä perusteita kehittää asemanseutuja. Lähtökohtana täytyy kuitenkin aina olla liikenteellinen sujuvuus ja kehitysmahdollisuudet, mikä vaikuttaa tarvittavan tilan ja toimintojen määrään. Hankkeen onnistumisen kannalta on tärkeää, että mukana olevat tahot haluavat ymmärtää toistensa näkökulmia ja löytää yhdessä parhaan mahdollisen ratkaisun.

Hankkeisiin liittyy monenlaisia intressejä ja toisaalta tulevaisuuden ennakkointi on vaikeaa. On siis hyvä tunnistaa erilaisia toteutusvaihtoehtoja ja jättää tilaa erilaisille suunnitelmille. Tämä mahdollistaa myös tulevaisuuden potentiaalin täyden hyödyntämisen.

Työpajojen osallistujat pitivät kaikkein tärkeimpänä sitä, että mukana olevat tahot pystyvät kiteyttämään kehityshankkeelle yhteiset tavoitteet. Myös hankkeen vaikutusarviointi on tehtävä huolella, jotta voidaan varmistua siitä, että hanke on kokonaisuutena kannattava.

Eri puolilla Suomea on lukuisia eri kehitysvaiheessa olevia matkakeskusten tai ratapiha-alueiden kehityshankkeita, mutta realiteetti on, ettei niitä kaikkia voida toteuttaa yhtä aikaa tai lyhyellä tähtäimellä. Priorisointia joudutaan siis tekemään ja tämän pohjaksi tarvitaan hyvät perusteet.

Klinikkatyöskentelyssä tunnistettiin ja päädyttiin esittämään seuraavat yleiset periaatteet, joiden mukaan asemanseutuja ja ratapiha-alueita tulisi pyrkiä kehittämään. Periaatteet nostavat esiin yhteistyön kannalta keskeisimpiä asioita, joihin tulee kiinnittää huomioita ja ohjaavat näihin liittyen yhteistoimintaa. Periaatteita noudattamalla kehittämishankkeen toivotaan etenevän sujuvasti.

6.2 Yleiset periaatteet

1. LÄHTÖKOHTANA LIIKENTEELLINEN SUJUVUUS JA TOIMINNALLISUUS

- Tunnistetaan matkakeskusten rooli osana liikennejärjestelmää ja kehitetään hankkeita liikennejärjestelmän näkökulmasta.
- Tarkastellaan asioita paikallisesta, seudullisesta ja valtakunnallisesta näkökulmasta.
- Ratapiha-alueiden nykyisten käyttötarkoitusten tulee olla ensisijaisia. Sovitaan hankkeen mahdollisuuksista nämä edellä.
- Tunnistetaan parhaalla mahdollisella tavalla pitkän aikavälin tarpeet ja tulevaisuuden mahdollisuudet.
- Lähtökohtana eri joukkoliikennemuotojen keskittäminen matkakeskukseen.

2. SELKEÄT JA YMMÄRRETTÄVÄT SOPIMUKSET

- Ratapiha-alueiden ja keskusten kehittämiseen liittyvät sopimusrakenteet ovat tyypillisesti monimutkaisia ja niissä sovitaan asioista, joista ei ole kokemuksia. Sopimusten laatiminen ja tulkinta vaativat huolellisuutta.
- Tavoitteena on, että eri kaupunkien hankkeissa käytetään yhteisiä sopimusmalleja tai vähintään otsikkorakenteeltaan saman tyyppisiä sopimuksia. Pyritään sopimaan asioista samalla tavalla, yleisiä pelisääntöjä noudattaen.
- Laaditaan ensin aiesopimus ja sitten suunnittelu- ja toteutussopimus.
- Määritellään (valtio-) osapuolten edustus ja vastuut projektiorganisaatiossa.

3. KOKEMUSTEN VAIHTAMINEN HANKKEIDEN KESKEN VALTAKUNNALLISESTI JA KOKEMUSTEN HAKEMINEN ULKOMAILTA

- Kootaan tietoa vastaavanlaisista hankkeista ja opitaan aikaisemmista kokemuksista.
- Säännölliset tapaamiset eri kaupunkien ja valtion edustajien kesken
- Benchmarkataan malleja maailmalta.
- Laaditaan yhteiset pelisäännöt ja toimintatavat, mikä helpottaa hankkeiden läpimenoa eri puolilla Suomea.

4. RATAPIHA-ALUEIDEN KEHITTÄMINEN PAIKALLISIIN JA TULEVIIN TARPEISIIN PERUSTUEN

- Ratapiha-alueiden, asemien ja matka-/asemakeskusten kehittämiseksi on erilaisia lähtökohtia ja tarpeita eri puolilla Suomea.
- Laaditaan vaihtoehtoisia ratkaisuja päätöksentekoa varten ja käydään avointa keskustelua.
- Korostetaan muuntojoustavuutta osana kaikkia (suunnittelu-)ratkaisuja, jotta tulevaisuuden mahdollisuuksiin voidaan tarttua ja sopeutua. Ennakoidaan ja tunnistetaan tulevaisuuden kehityssuuntia.

5. PARHAAN MAHDOLLISEN RAHOITUSVAIHTOEHDON VALITSEMINEN

- Pyritään löytämään rahoitusratkaisu, jossa hankkeen kustannukset ja tulot jaetaan reilusti eri osapuolten kesken, lähtökohtaisesti hyötyjä maksaa -periaatteella.
- Hankkeen tulee olla yhteiskunnallisesti kannattava.
- Valtion ja kuntien intresseissä mahdollistamaa parempi yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä, ei "tienaaminen". Hankkeen ei pidä kaatua voitontavoitteluun.
- Kohdistetaan alueen kehittämisestä saatavat tuotot ja maankäyttömaksut hankkeen hyväksi.
- Suunnitellaan liikkumisen ja infran ratkaisut kokonaisvaltaisesti siten, ettei kustannuksia kaadeta toisille osapuolille suunnittelun kautta.

6. YHTEISKUNTAVASTUUN OTTAMINEN JA YLEISEN EDUN VALVONNAN VASTUU

- Ymmärretään ratapiha-alueiden ja asemakeskusten julkinen palveluluonne ja niiden merkitys kaupungin kokonaisuudessa ja otetaan nämä huomioon palvelukokonaisuuden muodostamisessa.
- Kaikkien osapuolten tulee sovittaa omia tavoitteitaan siihen, että kyseessä on keskeinen yhteiskuntarakenteen kehittämishanke, joka edistää myös sujuvaa liikkumista.
- Julkisen sektorin on valvottava yleistä etua.

6.3 Hankevaiheen periaatteet

1. YHTEINEN ESISELVITYS PROJEKTIN MUODOSTAMISEKSI

- Kootaan lähtötiedot riittävässä laajuudessa.
- Tavoitellaan mahdollisimman laajaa suunnittelualueita.
- Selvitetään hankkeen taloudellinen kannattavuus sekä arvioidaan hankkeen synnyttämät muut hyödyt (esim. turvallisuuden ja viihtyisyyden ja sujuvuuden paraneminen)
- Kartoitetaan ja tunnistetaan kaikki osapuolet

2. KAIKKI OSAPUOLET MUKAAN

- Otetaan kaikki osapuolet mukaan keskusteluihin heti alkuvaiheessa.
- Järjestetään ”open call forum”, jossa kootaan osapuolten näkemykset hankkeeseen liittyen.
- Sitoudutaan ymmärtämään eri näkökulmia ja reunaehjoja ja sovittamaan näitä yhteen.
- Roolien selkiyttäminen

3. YHTEISTEN TAVOITTEIDEN MÄÄRITTÄMINEN

- Määritetään visio ja tavoitteet, jotka ohjaavat hanketta heti alkumetreiltä.
- Laaditaan määrätietoinen hankesuunnitelma, joka kuitenkin mahdollistaa vaihtoehtoiset etenemispolut. Väljä kaava mahdollistaa eri toteutusvaihtoehtojen suunnittelemisen.
- Määritetään ja kerrotaan maankäytön suunnitteluperiaatteet hyvissä ajoin kaikille, jotta ne ovat ennakoitavissa.
- Panostetaan toiminnallisen konseptin laatimiseen ja varmistetaan kokonaisuuden toimivuus.
- Vältetään osaoptimointia. Matkakeskuksen tapauksessa oleellista on miettiä sinne sijoittuvat toiminnot ja niiden suhde toisiinsa.
- Ei ylikorosteta visuaalista toteutusta teknistaloudellisten näkökohtien edellä.
- Tehdään maankäytönsuunnittelua ilman kiinteistörajoja.
- Tunnistetaan ja hallitaan hankkeen riskit (esim. riskien hallintakaavio) ja sovitaan riskien hallinnasta ja jakautumisesta reilulla tavalla.

4. PERUSTETAAN YHTEINEN KEHITYSORGANISAATIO

- Muodostetaan yhteinen projekti allianssihengessä siten, että kaikki työskentelevät hankkeen yhteisten tavoitteiden eteen ”siiloja” välttäen.
- Otetaan mukaan keskeisimmät osapuolet.
- Hankitaan käyttöön huippuresurssit; ratapiha- ja matkakeskushankkeet ovat tyypillisesti monimutkaisia ja vaativat parasta mahdollista asiantuntemusta.
- Luodaan tarkoituksenmukainen päätöksentekorakenne.

5. SOVITAAN JA KIRJATAAN YHTEISET TOIMINTATAVAT

- Lähtökohtana hyvä, avoimuuteen perustuva vuoropuhelu ja sujuva yhteistyö
- Sovitaan periaatteet vaiheittaiseen etenemiseen ja projektin vaiheistus. ”Ei anneta pyörän pysähtyä.”
- Hyötyjä maksaa -periaatteista sopiminen (kuka maksaa ja mitä; miten tulot kohdennetaan)
- Luodaan yleiset periaatteet hankkeen vaikutusten arviointiin.
- Sovitaan hankkeen viestinnän toteuttamisesta (mitä, milloin, kenen toimesta).

7 Johtopäätöksiä ja jatkotoimenpiteitä

7.1 Johtopäätöksiä

Ratapiha-alueet ja matkakeskukset ovat kaupungistuvassa Suomessa avainroolissa yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja maankäytön kehittämisen sekä liikennejärjestelmän ja sujuvamman liikkumisen mahdollistamisen kannalta. Näistä syistä määrätietoisia toimenpiteitä ratapiha-alueiden kehittämisen edistämiseksi tarvitaan. Työskentelyn ja käytyjen keskustelujen perusteella seuraavia asioita ja näkökulmia on tarpeen alleviivata.

KAUPUNGIN ROOLI HANKKEEN EDISTÄJÄNÄ KESKEINEN

Asemakeskusten kehittäminen lähtee kunnan tarpeista, minkä vuoksi kunnan tulee määritellä selkeästi kehittämistä koskevat tavoitteensa ja ryhtyä toimiin näiden saavuttamiseksi. Koska kunnalla on tyypillisesti suurin taloudellinen intressi alueen kehittämiseen sekä kaavoitusmonopoli, kaupungin tulee olla aktiivinen hankkeen edistäjä, verkostojen kokoaja ja intressien yhteensovittaja etenkin hankkeen alkuvaiheessa. Se, että kunta ”vain mahdollistaisi” hankkeen toteuttamisen, ei riitä.

LÄHTÖTIEDOT SELVITETTÄVÄ KUNNOLLA

Hankkeen määrittäminen vaatii lukuisia taustaselvityksiä ja eri näkökulmien pohdintaa. Lähtötiedot tulee selvittää perusteellisesti, sillä vain näin saadaan riittävästi faktoja pohjaksi hankkeen onnistuneelle määrittelylle. Esimerkiksi kaupallisen liiketoiminnan taustaselvitykset, ihmisten asiointitarpeiden selvittäminen, tulevat liikkumisen ja kuljettamisen trendit sekä keskuksen vaikutusalueiden määrittäminen tuovat arvokasta tietoa kyseiseen paikkaan sopivan ja realistisen kokonaisuuden suunnittelun tueksi.

KONSEPTIN HUOLELLINEN VALINTA TÄRKEÄÄ

Asemakeskuksen konseptia mietittäessä tärkeää on asiakkaiden näkökulmasta oikeanlaisten palveluiden tarjoaminen ja kokonaistarjonnan määrittely, mihin luonnollisesti vaikuttaa asemakeskuksen sijainti kaupunkirakenteessa. Riittävän ostovoiman saavuttamiseksi on tärkeää, että asemakeskuksen sijainti on houkutteleva ja saavutettavuus hyvä. Monipuolinen tarjonta lisää kiinnostavuutta.

Pelkästään suuri keskuksen läpi virtaava ihmismäärä ei ratkaise menestystä, vaan tärkeä tekijä on myös asemakeskuksessa tai sen lähistöllä asuvat ihmiset ja heidän tarpeensa nyt ja tulevaisuudessa. Asumisen lisääminen asemakeskuksen yhteyteen tai läheisyyteen on siksi oleellista. Kaupallisen toiminnan kannalta keskuksen on tarjottava palveluita erilaisille asiakkaille, joita voidaan ryhmitellä esimerkiksi näin: läpikulkijat (lyhyt aika keskuksessa liikennevälineestä toiseen vaihdettaessa; fast) ja keskuksen varta vasten tulevat (ostokset, palvelut; slow)¹⁷⁾. Asiakkaiden viipymän kasvattaminen on oleellista monipuolisten palveluiden turvaamiseksi.

Myös hankkeen tavoitteellisuus ja kunnianhimoisuus nähtiin tärkeäksi vetovoimatekijäksi, johon liittyen todettiin, ettei useimmissa kaupungeissa erittäin keskeistä, erinomaista paikkaa ”pilata” liian vaatimattomalla hankkeella.

KAUPUNGIN TUKI RATKAISEVA MONIPUOLISEN PALVELUKOKONAISUUDEN TOTEUTUMISELLE

Asemakeskukset voivat olla suuria, jopa valtavia, hankkeita. Kun kaupunki näkee uuden asemakeskuksen rakentamisen kaupungin kehittymisen kannalta strategisesti tärkeänä, tulee sen rakentumista tukea kaikin mahdollisin tavoin. Hanke voi toteutua vain yksityisten yritysten mukaan tulon kautta, mikä edellyttää taloudellista kannattavuutta. Markkinatilanteesta riippuen taloudellista kannattavuutta on tarpeen vahvistaa esimerkiksi liityntäpysäköintiä tukemalla, asuntorakentamista mahdollistamalla tai tuomalla kunnan palveluita ja toimintoja asemakeskukseen vuokralle.¹⁸⁾

¹⁷⁾ Elias-tutkimushankkeessa asiasta käytetään termiä multiskalaarinen rajapinta.

¹⁸⁾ Kunnan keinoja edistää hankkeen kaupallisuutta on kuvattu tarkemmin kohdassa 5.2.

ASEMAKESKUKSEN OMISTUS- JA HALLINTAMUODOT SEKÄ KEHITYSVASTUUT MIETITTÄVÄ KOKO ELINKAAREN AJALLE

Kaupallisen asemakeskuksen elinkaari on pitkä ja asemakeskus vaatii kehittämistä koko elinkaarensa, eli useiden vuosikymmenten ajan. Elinkaarta koskevat näkökulmat on otettava huomioon omistus- ja hallintamuotoa sekä kehitysvastuita mietittäessä siten, että keskuksen tulevaisuuden toiminta vastaa asetettuja tavoitteita.

TULEVAISUUDEN ENNAKOINTI JA MAHDOLLISUUKSIIN VARAUTUMINEN

Rautateillä kulkee tulevaisuudessakin sekä henkilö- että tavaraliikennettä, mikä on keskeistä koko asemanseudun kehittämisen kannalta. Tavaraliikenteen logistiikkatoimintojen sekä henkilöliikenteen liityntäliikenteen tarpeet ovat muutoksessa, joiden ennakointi ja ennustaminen on vaikeaa, jopa mahdollonta. Selkeää tulevaisuudenkuvaa ei ole näköpiirissä, joten esimerkiksi pysäköintitarpeita, raideliikennettä tai MaaS-toimintamallien mukaisten palveluiden kehittymistä joudutaan osittain arvaamaan.

Tässä tilanteessa on tärkeää pyrkiä mahdollisimman muuntojoustaviin ratkaisuihin ja joustavaan päätöksentekoon, jotta suunnitelmien päivittäminen on myöhemmin mahdollista. Koska lopullinen ”maali” (visio) ei ole selvillä, on tärkeää kulkea oikeaan suuntaan, välillä visiota mahdollisuuksien mukaan kirjastaen ja suuntaa korjaten.

7.2 Suosituksia jatkotoimenpiteiksi

Klinikkatyöskentelyn pohjalta ehdotetaan seuraavia jatkotoimenpiteitä, joiden avulla matkakeskushankkeiden toteutumista voitaisiin edistää:

VALTION LINJAUS KOKONAISNÄKEMYKSESTÄ ASEMANSEUTUJEN KEHITTÄMISEKSI

- Tarvitaan valtion kokonaisnäkemys asemakeskusten rakentamisesta osana kaupunkien ja liikennejärjestelmän kehittämistä.
- Valtion eri toimijat joutuvat katsomaan asemakeskuksen kehittämistä oman vastuualueensa näkökulmasta, minkä vuoksi tarvittaisiin ohjausta valtakunnallisen kokonaisnäkemysten muodostamiseksi. Ministeriöiden välistä yhteistyötä ratapiha-alueiden kehittämiseksi tulisi tiivistää.

VALTION MAANOMISTAJRYHMÄN TYÖSKENTELYÄ JATKETAAN

- Tämän ryhmän työskentely on toistaiseksi päättynyt. Ryhmä onnistui tiivistämään keskeisten valtiotoimijoiden, mm. Senaatti-kiinteistöjen, Liikenneviraston ja ministeriöiden välistä keskustelua ja osoitti siten paikkansa.
- Loppuraportissaan ryhmä ehdottaa toimenpidesuosituksia jatkotyöksi.¹⁹⁾
- Kuntien kannalta yhteistyötä helpottaisi, jos he tietäisivät valtion kokonaisnäkemysten ja tunnistaisivat yhteyshenkilöt helpommin.

ENEMMÄN VALTION RESURSSIJA ASEMANSEUTUJEN JA RATAPIHA-ALUEIDEN KEHITTÄMISEEN

- Olisi hyvä nimetä yksi, valtakunnallisesti ratapiha-alueiden kehittämisestä vastaava projektipäällikkö. Henkilö toimisi linkkinä eri valtiotoimijoiden välillä sekä kuntiin päin, ja pitäisi ”langat käsissä” koko maan tasolla. Panostus voisi olla määräaikainen ja sijoituspaikka jokin keskeisistä virastoista, ministeriöistä tai laitoksista.

MATKAKESKUSHANKKEIDEN TOTEUTTAMISEN PRIORISOINTI

- Käynnissä on lukuisia kehityshankkeita eri puolilla Suomea, joita kaikkia ei voida toteuttaa samanaikaisesti. Tämän vuoksi hankkeita tulee ryhmitellä ja priorisoida mittakaavan mukaan ja taata niiden tasapuolinen kohtelu.
- Valtio toimijoiden tulisi yhdessä laatia suunnitelma, jossa otetaan kantaa siihen, mitkä asemanseudut/matkakeskukset ovat valtakunnallisesti katsottuna kiireellisimmän toteutettavia.
- Suunnitelman laatiminen toisi ennakoitavuutta hankkeiden etenemiseen. Kevään 2016 aikana laaditut sopimukset valtion ja suurimpien kaupunkien kanssa (MAL) ovat hyvä osoitus pitkäjänteisen, strategisen suunnittelun merkityksestä.

RATAPIHA-ALUEIDEN JA MATKAKESKUSTEN KEHITTÄMISEEN LIITTYVÄ TIETO JA VERKOSTOT KOOTTAAN YHTEEN

- Ratapiha-alueiden ja matkakeskusten kehittämisestä on olemassa runsaasti tietoa, mutta se pitäisi koota helposti saataville yhteen paikkaan kokemusten vaihtamisen helpottamiseksi ja päällekkäisen työn karsimiseksi.
- Erityisesti ennakointitieto tulevaisuuden liikkumisratkaisuista pitäisi saada kaikkien matkakeskushankkeiden saataville.

UUSIA ARVIOINTI- JA RAHOITUSMALLEJA TARVITAAN

- Pitää kehittää arviointimalleja, joiden avulla asemakeskushankkeen hyödyt voidaan esittää päätäjille; yhteiskunnalliset ja taloudelliset hyödyt.
- Asemanseutujen kehittämistä tulee tarkastella laajoina kaupunkikehitys- ja liikennehankkeina.
- Tarvitaan rahoitus- ja sopimusmalleja, joilla voidaan yhdistää julkista ja yksityistä rahoitusta lain sallimissa puitteissa.
- Valtion ja kiinteistöomistajien maankäyttöhyötyjä tulisi pystyä tarkastelemaan kokonaisvaltaisemmin. Hankkeesta hyötyvät tahot voitaisiin velvoittaa osallistumaan infrarakentamisen kustannuksiin/toteutukseen. Rahoitusmallien tulisi mahdollistaa (valtion) infran muutos- ja rakennuskustannusten rahoittaminen hankkeesta saatavien tulojen kautta ja jaksottaminen pidemmälle aikavälille, koska infrastruktuuri on usein rakennettava ennen rakennusten rakentamista.

KLINIKKATYÖSKENTELYN TULOSTEN VIESTINTÄ JA KÄYTTÖÖNOTTO

- Tässä raportissa esitettyjä tuloksia toivotaan viestittävän eteenpäin, jotta ne voisivat osaltaan edistää asemanseutujen määrätietoista kehittämistä niin valtakunnallisesti kuin yksittäisten hankkeidenkin osalta.

¹⁹⁾ Valtion maanomistajien yhteistyöryhmän selvitys. Valtion toimintamalli asemanseutujen ja ratapiha-alueiden kehittämisessä. 11.4.2016. [Linkki](#)

8 Lähteitä ja tausta-aineistoja

Liikennevirasto, liikenne- ja viestintäministeriö (edeltäjäineen), valtionvarainministeriö, ympäristöministeriö

- [Tavara- ja henkilöliikenteen ratapihojen kehityskuva 2035. Kehittämis- ja korvausinvestointitarpeet.](#) Liikenneviraston selvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 34/2013, Helsinki 2013. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2014-08_kehittamismallit_keinot_web.pdf
- [Kehittämismallit ja keinot rautatieasemien ja asema-alueiden palvelujen ja ympäristön parantamiseksi.](#) Liikenneviraston selvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 8/2014, Helsinki 2014.
- Valtakunnallisesti merkittävät matkakeskukset, LVM:n julkaisu 26/97.
- Henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelma, väliraportti, 2010. Liikennevirasto. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/raportti_2010_henkiloliikennepaikkojen_kehittamisohjelma_web.pdf
- Valtion maanomistajien yhteistyöryhmän selvitys. Valtion toimintamalli asemanseutujen ja ratapiha-alueiden kehittämisessä. 11.4.2016. <http://vm.fi/documents/10623/2650472/Valtion+maanomistajien+ty%C3%B6ryhm%C3%A4n+loppuraportti.pdf/aadeede3-2c79-4c85-adf9-e9a39c3e2eb6>
- Suuronnettomuusriskit ja kaupunkirakenne – opas maankäytön suunnitteluun, Suomen ympäristö 3/2016. http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/75146/SY_03_2016.pdf?sequence=1
- Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso. Maakuntakeskusten väliset matkaketjut. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 34/2016. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2016-34_liikkumisen_palveluiden_web.pdf

Elinvoimaa asemanseuduille - Elias-tutkimushanke!

- Hankkeen kotisivut: www.hsy.fi/elias
- Asemanseutujen kehittämiskonseptit ja investointimallit, esiselvitys, 2016 https://hsy.fi/fi/asiantuntijalle/ilmastonmuutos/hankkeet/asemanseudut/Documents/Loppuraportti_elias_TP5_080416.pdf
- Työpaketti 1: Asemanseututietoa ja esimerkkejä https://www.hsy.fi/fi/asiantuntijalle/ilmastonmuutos/hankkeet/asemanseudut/Documents/TP1_selvitykset%20asemanseuduista_2015.pdf
- Seminaari 28.1.2016, aineistot <https://www.hsy.fi/fi/asiantuntijalle/tapahtumat/seminaarit/Sivut/ELIAS-seminaari.aspx>

Kaupunkikohtaisia aineistoja

- **Oulun asemakeskusalueen tulevaisuus. Käyttäjätutkimuksen raportti. Kesäkuu 2015** http://www.ouka.fi/c/document_library/get_file?uuid=f586cab1-4ec2-4686-8d10-09de58ae5940&groupId=64220
- **Seinäjäki**
 - SmartStation – kohti älykästä asemanseutujen kehittämistä -raportti, 2014 http://www.intoseinajoki.fi/tiedostopankki/142/SmartStation_loppuraportti.pdf
 - Fiksu assa -kilpailu 2016
 - Kotisivut: <http://www.intoseinajoki.fi/fiksuassa/>
 - Hankkeen esittely: http://www.intoseinajoki.fi/tiedostopankki/155/Fiksu_assa_10022016.pdf

- **Helsinki**
Helsingin kaupunki, yleiskaava: Esikaupunkien asemanseutujen kehittämisen edellytykset, 2013
http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2013-3.pdf
- **Turku**
Linkki RAKLI:n klinikan tulosseminaarin aineistoihin tms.
- **Lahti**
RAKLI: Lahden keskustan radanvarren klinikan tulosraportti [Linkki](#) ja [Linkki](#)

Muita aineistoja ja verkostoja

- Kaupunkirakentaminen piristämään Suomen taloutta, kaupunkipolitiikan tiekartta II
<http://www.mdi.fi/content/uploads/2016/04/Kaupunkirakentaminen-piristämään-Suomen-taloutta.pdf>, Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI, 22.4.2016

9 Liitteet

9.1 Klinikkatyöskentelyn kuvaus

Työskentelyyn sisältyi kaksi päivän kestänyttä työpajaa, jotka järjestettiin helmi-maaliskuussa 2016. Työpajoissa käsiteltiin seuraavia teemoja ja kysymyksiä.

1. Asemanseutujen ja ratapiha-alueiden kehittämiseen liittyvät keskeiset kysymykset

Ratapiha-alueiden kehittämiseen liittyy keskeisesti raideliikenteen erityisvaatimusten huomioiminen ja varmistaminen. Tunnistetaan ja kirjataan ratapiha-alueiden uudistamiseen liittyvät näkökulmat ja tyypilliset kysymykset sekä luonnostellaan siitä, miten nykyiset asemanseudut/ratapiha-alueet saadaan tehokkaasti osaksi ympäröivän kaupungin yhdyskuntarakennetta

2. Asemakeskuksen ja matkakeskuksen yhteisten määritelmien tarkentaminen

Työskentelyn myötä luonnostellaan kuvaukset määritelmille, eli sille, mitä tarkoittavat esimerkiksi asemakeskus ja matkakeskus, sillä käsitteiden käytössä on ajoittain havaittavissa epäyhtenevyyttä.

3. Yhteistyötavat ja periaatteet ratapiha-alueiden ja asemien kehittämisessä

Keskustellaan siitä, miten valtion eri toimijat, kaupungit ja yksityiset yritykset tekevät ja voisivat tehdä yhteistyötä ratapiha-alueiden kehittämisessä ja asemakeskusten uudistamisessa. Käsitellään toiveita, joita kullakin taholla on muita osapuolia kohtaan sekä sitä, minkälaisia yhteisiä periaatteita ratapiha-alueiden kehittämiseen liittyen voitaisiin sopia.

4. Liiketoiminnan edellytysten varmistaminen kohteessa

Miten luodaan edellytykset kannattavalle yksityiselle liiketoiminnalle osana ratapiha-alueiden ja asemakeskusten kehittämistä? Miten hankkeen alkuvaiheessa tulisi toimia ja miten elinvoimainen rata-pihojen kehittämishanke yleisesti voisi muodostua?

5. Liikenne palveluna (MaaS) ja tulevaisuuden liikkumISRatkaisut

Miten matkakeskukset voivat edistää liikenne palveluna -toimintamallia ja miten tämä näkökulma tulee ottaa huomioon tulevia matkakeskuksia suunniteltaessa? Miten sujuvien vaihtoyhteyksien toteutumista voidaan edistää MaaS-ajattelun tai digitalisaation kautta?

Työpajojen taustaksi tietoa kerättiin tilaajaorganisaatioiden edustajia haastatteleamalla sekä kaikille osallistujille lähetetyllä kyselyllä. Tässä raportissa näitä on hyödynnetty työpajojen tulosten rinnalla.

Ratapiha-alueiden kehittäminen -klinikalla keskustelua käytiin koko maan tasolla ja luotiin yleistä pohjaa kaupunkikohtaiselle kehittämiselle. Välittömästi tämän työosuuden päätyttyä aloitettiin klinikkatyöskentely Turun uuden matkakeskuksen ideoimiseksi ja toteutussuunnitelman kokoamiseksi (Matkakeskus Turkuun -klinikka).



RAKLI

Tilaa elämälle

*RAKLI kokoaa yhteen kiinteistöalan ja rakennuttamisen
vastuulliset ammattilaiset. RAKLIN jäsenet varmistavat, että
Suomessa on tilaa hyvälle elämälle.*

www.rakli.fi