

# Matkakeskus Turkuun

Kehitysklinikan tulosraportti | Syyskuu 2016



## Sisällysluettelo

<b>Esipuhe .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Johdanto.....</b>	<b>4</b>
1.1 Klinikin toteutus ja tavoitteet .....	4
1.2 Turun matkakeskuksen kehittämisen taustat ja lähtökohdat .....	5
2.1 Tavoitteita Turun matkakeskukselle .....	7
2.2 Turun matkakeskuksen konsepti.....	8
2.3 Reunaehdot matkakeskuksen kehittämiseksi .....	11
2.4 Kriittiset menestystekijät .....	15
<b>3 Ehdotus matkakeskuksen valmistelun ja toteuttamisen etenemiseksi .....</b>	<b>20</b>
3.1 Matkakeskuksen valmistelun ja rakentamisen eteneminen .....	20
3.2 Matkakeskushankkeen ajallinen vaiheistus .....	23
3.3 Matkakeskushankkeen etenemisen vaiheita .....	24
<b>4 Johtopäätöksiä ja jatkotoimenpiteitä .....</b>	<b>26</b>
<b>5 Tarkentavia huomioita työpajoista .....</b>	<b>30</b>
5.1 Kiinteistösijoittajan näkökulma.....	30
5.2 Muita vastaavia hankkeita .....	31
<b>6 Liitteet .....</b>	<b>33</b>
6.1 Työskentelyn kulku ja kuvaus.....	33
6.2 Lehdistötiedote tulosseminaarista 1.6.2016 .....	34
6.3 Uutinen tulosseminaarista 1.6.2016 .....	35
6.4 Matkakeskushankkeen etenemisen vaiheita .....	36



## Esipuhe

RAKLIn tehtävä on yhdessä jäsentensä ja kumppaneidensa kanssa kehittää hyvää elinympäristöä, kiinteistö- ja rakentamisalan toimintatapoja ja -edellytyksiä sekä hankinnan ja rakennuttamisen toimintamalleja. Näistä syistä RAKLI toteutti Turun kaupungin, Liikenneviraston, Senaatti-kiinteistöjen ja VR-Yhtymä Oy:n toimeksiannosta klinikkatyöskentelyn, jolla edistettiin Turun matkakeskushankkeen käynnistymistä.

Työskentelyn keskeinen ajatus oli koota laaja joukko kiinteistö- ja rakennusalan toimijoita yhteen miettimään parhaita konsepteja, suuntaviivoja ja ratkaisuja matkakeskuksen toteuttamiseksi. Turun kaupunki yhdessä klinikan muiden tilaajien kanssa antoi osallistujille mahdollisuuden aidosti vaikuttaa hankkeen määrittelyyn. Klinikka oli epävirallisen ja -muodollisen vuoropuhelun mahdollistama työskentelymenetelmä. Klinikka toteutettiin kevään 2016 aikana.

Tähän raporttiin on koottu työskentelyssä esiin tulleet ja painottuneet asiat, jotka ovat merkittäviä matkakeskuksen kokonaisuuteen, suunnitteluun ja toteuttamiseen liittyen. Toivomme näiden antavan hyvät edellytykset matkakeskushankkeen nopealle toteuttamiselle. Raportissa esiin tuodut asiat eivät kuitenkaan ole perusteellisen suunnittelun tai virallisen päätöksenteon tuloksia ja niistä voi siksi puuttua huomioon otettavia seikkoja. Koonti on tehty RAKKLIn toimesta.

Turun matkakeskuksen toteutumista edistävä klinikka-työskentely (ns. osa B) on jatkoa Liikenneviraston ja Senaatti-kiinteistön tilaamalle ratapiha-alueiden ja asemakeskusten kehityskäytäntöjä valmistellelle klinikalle (ns. osa A), joka toteutettiin alkukeväästä 2016. RAKKLIn raportissa [Ratapiha-alueiden ja asemakeskusten kehittäminen – yleisiä linjauksia ja parhaita käytäntöjä](#) on kuvattu yleisemmällä tasolla monia Turun matkakeskukseenkin liittyviä asioita.

Turun matkakeskus - tai oikeammin palvelukeskus - on merkittävä mahdollisuus kehittää Turun kaupunkirakennetta ja sujuvia liikenneyhteyksiä. Hyvä vuorovaikutus eri osapuolten kesken on yksi ratkaisun avain.

Kiitämme kaikkia työskentelyyn osallistuneita kiinnostuksesta, avoimuudesta ja yhteisen päämäärän eteen työskentelystä! Toivomme Turun matkakeskuksen nopeaa toteutumista.

Syyskuussa 2016,

Mikko Nousiainen

johtaja

RAKLI ry

# 1 Johdanto

## 1.1 Klinikan toteutus ja tavoitteet

Työskentelyn tavoitteena oli kuulla yritysten ja toimijoiden näkemyksiä matkakeskushankkeen toteuttamiseen liittyen ja määrittää laajan osallistujajoukon yhteistyönä matkakeskushankkeen konseptia ja toteutustapaa. Niin ikään työskentelyn yksi tavoite oli lisätä osallistuvien organisaatioiden tietoisuutta matkakeskukseen liittyvistä suunnitelmista ja kiinnostusta hankevalmistelua kohtaan.

Työskentelyyn osallistui yhteensä 22 organisaatiota. Pääosa näistä oli kiinteistö- ja rakennusalan yrityksiä ja RAKL:n jäseniä. Lisäksi mukana oli matkakeskuksen toteuttamisen kannalta muiden oleellisten organisaatioiden edustajia. Työskentelyyn osallistui noin 60 eri henkilöä, joista kerrallaan työpajassa oli noin 40 henkilöä.

Työskentelyyn sisältyi kaikille avoimet aloitus- ja tulosseminaarit sekä yhteensä neljä Turussa järjestettyä työpajaa. Työskentely ja työpajojen keskeiset teemat on kuvattu tarkemmin liitteessä 6.1.

### Työskentelyn tulosodotukset olivat seuraavat:

- Ideoita huomioitavaksi matkakeskuksen suunnittelussa.
- Matkakeskuksen tavoitteet: näkemys taloudellisesti mahdollisesta ja toteutuskelpoisesta matkakeskuksesta, osana ratapihan ja Turun keskustan kokonaisuutta.
- Reunaehtojen ja hankkeen kriittisten tekijöiden tunnistaminen ja määrittely.
- Ideoita ja näkemyksiä huomioitavaksi hankkeen toteutustapaa mietittäessä.
- Luonnos hankkeen etenemispolusta (roadmap; aikataulu, keskeiset vaiheet)

### Työskentelykysymykset:

- Millainen matkakeskuksen tulee olla, jotta se on kiinnostava, taloudellisesti kannattava ja toteuttamiskelpoinen (kiinteistö- ja rakennusalan) yritysten kannalta?
- Millä edellytyksillä yritys on mukana hankkeen toteuttamisessa?
- Millainen matkakeskuksen liiketoiminta-ajatus voisi olla?
- Miten matkakeskus saadaan toteutettua Turkuun?
- Mitä reunaehtoja hankkeeseen liittyy, eri osapuolten näkökulmasta (Hankkeen riskit, laatu, kustannukset, aikataulu, yhteiset työtavat, kehittämiskäytännöt jne.)
- Mitkä ovat kriittisiä tekijöitä hankkeen toteutumisessa ja etenemisessä?
- Mikä olisi toimiva tapa organisoida tämän tyyppisen hankkeen toteutus?

### Klinikan tilaajat:

- Turun kaupunki
- Liikennevirasto
- Senaatti-kiinteistöt
- VR-Yhtymä

### Klinikan osallistujat:

- A-Insinöörit Rakennuttaminen
- Ankkurikadun kiinteistöt
- Caverion
- FCG
- Hartela
- Kesko
- Lemminkäinen Talo
- Lounais-Suomen Taxidata
- Matkahuolto
- NCC
- Ovenia
- Q-Park
- Ramboll
- Sato
- Sweco PM
- Tmi Kari Ruohonen
- Varsinais-Suomen ELY-keskus
- YIT Rakennus

## 1.2 Turun matkakeskuksen kehittämisen taustat ja lähtökohdat

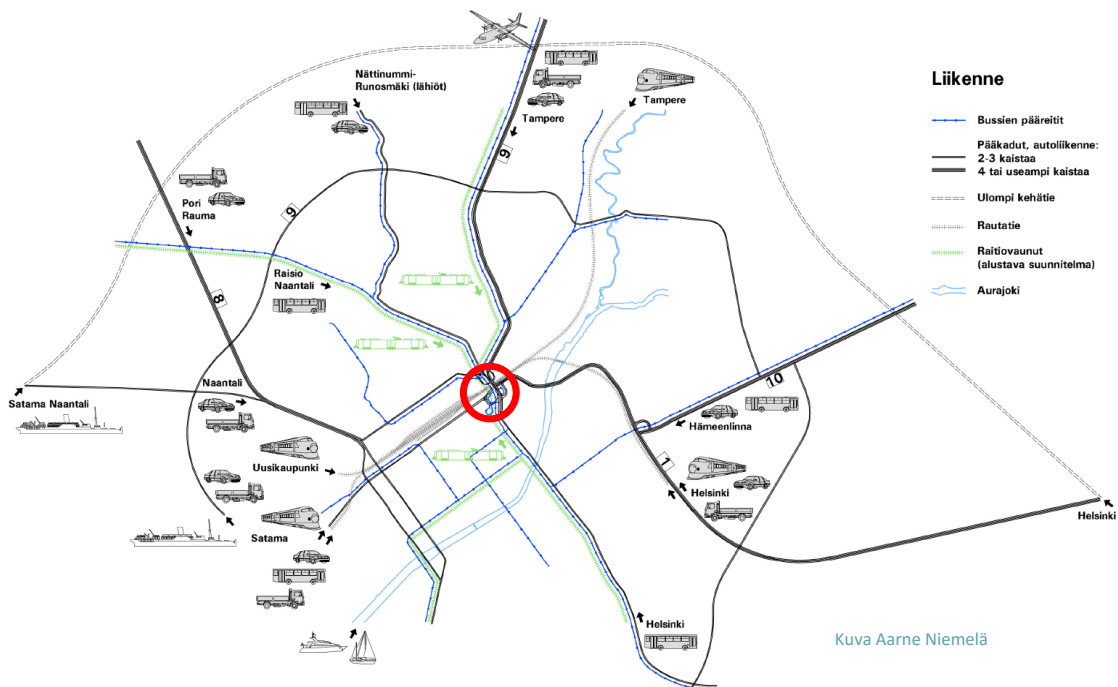
Turun uutta matkakeskusta on ideoitu jo toistakymmentä vuotta. Vuosien aikana on laadittu useita luonnoksia, suunnitelmia ja selvityksiä uuden matkakeskuksen toteuttamiseen liittyen. Hanke on kaupungin voimin soljunut eteenpäin vaiheittain, mutta ei kuitenkaan käynnistynyt sanan varsinaisessa merkityksessä. Aikaisempi aineisto toimi tämän klinikkatyöskentelyn lähtötietona.

Matkakeskus on nähty tarpeellisenä ja oivallisena mahdollisuutena muun muassa kahdesta syystä. Ensinnäkin Turun nykyinen rautatieasema sijaitsee ratapihan laidalla, hieman kaupungin keskustan laitamilta ja linja-autoasema puolestaan toisaalla, keskustaa rajaavan mäen takana. Koska rakennukset ovat jo vanhoja, ne eivät mahdollista nykyaikaisia palveluita. Toisaalta ratapihan reuna-alueet ja linja-autoaseman ympäristö ovat kaupungin keskustan välittömässä läheisyydessä olevaa tehotonta maankäyttöä, jonka kehittämiseen liittyy monia mahdollisuuksia.

Uuden matkakeskuksen sijainniksi on valikoitunut nykyisen linja-autoaseman ja Aninkaisen sillan alue, ratapihan itäpäässä. Tämä paikka on yksi Turun neljästä liikenteellisestä solmukohtasta ja siten erittäin vilkkaasti liikennöity jo nykyiselläänkin (kuvat 1a ja 1b). Alueelle ja ratapiha-alueen ympäristöön on suunniteltu paljon rakentamista ja uutta asutusta. Tulevasta paikasta lähtevät tiet lentokentälle, Helsinkiin ja Tampereelle, rautatiet johtavat sekä Turun satamaan, Helsinkiin että Tampereelle ja paikallis- ja seudullisen liikenteen pysäkkejä sijaitsee alueella runsaasti.

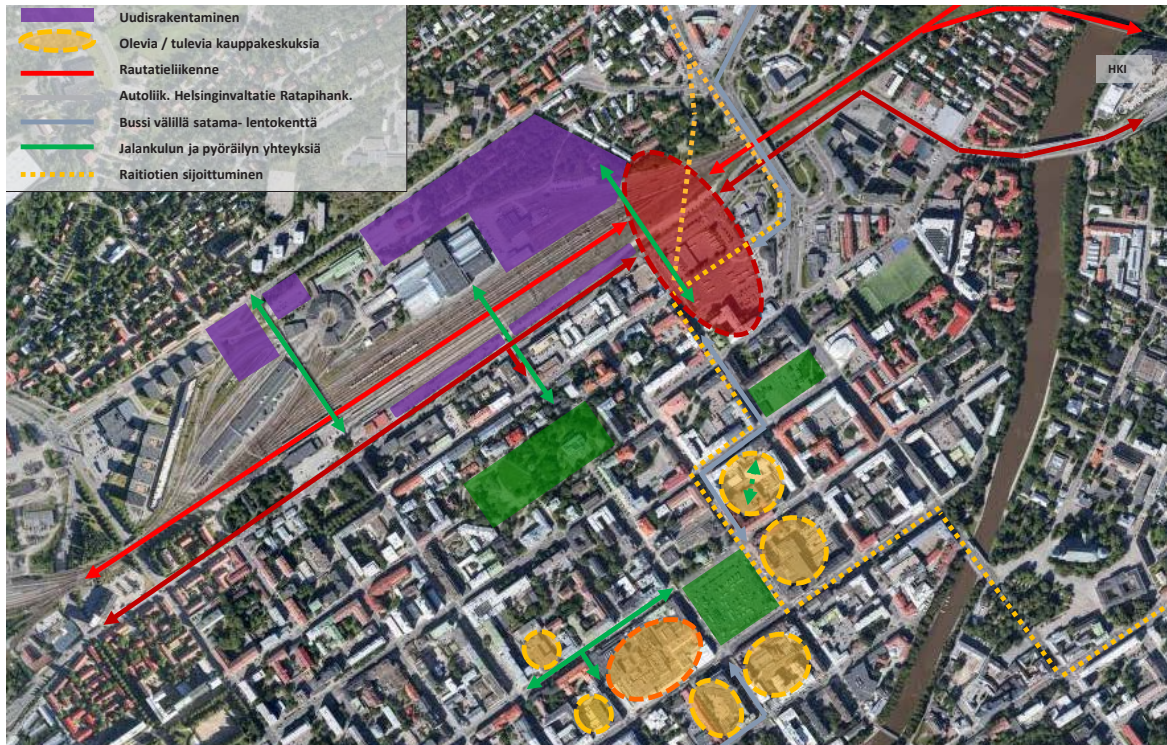
Matkakeskuksen toteuttaminen ideoidulla tavalla vaatii kalliita infrainvestointeja, jotka kohdistuvat ratapihan toimintojen parantamiseen ja muuttamiseen, katuverkon kehittämiseen, rakennusten pohjatöihin sekä mahdollisen, ratapihan ylittävän kansirakenteen rakentamiseen. Näiden kulujen rahoittamisen on katsottu kaupungin puolesta olevan mahdollista vain rakennusoikeuksien myynnistä saatavien tulojen kautta. Vuonna 2004 laaditussa laskelmassa arvioitiin, että matkakeskuksen tulisi olla kooltaan noin 100 000 k-m<sup>2</sup>, jotta hankkeesta saatavat tulot kattaisivat kulut. Laskelman tekemisestä on kuitenkin jo huomattavan pitkä aika, minkä vuoksi se pitäisi päivittää ja hankkeen mitoitusta tehdä nykytietojen valossa. Yksityisten sijoittajien ja rakennusliikkeiden osallistuminen hankkeen toteuttamiseen on nähty välttämättömäksi.

### Turun Matkakeskus -hanke



Kuva 1a: Tuleva matkakeskus liikenteen solmukohtana





Kuva 1b: Tulevan matkakeskuksen paikka suhteessa lähialueisiin

Turun kaupungin asettamia tavoitteita matkakeskukselle:

#### Turun kaupunki: Yhteisterminaali ja viihtyisä palvelukeskus

- Kaupunkirakenteessa ja liikenneverkossa keskeisesti sijaitseva palvelukeskus (yksityiset/ julkiset palvelut)
- Mahdollistaa sujuvat matkaketjut viihtyisässä matkustusympäristössä kytkien toisiinsa paikallisen, seudullisen ja valtakunnallisen joukkoliikenteen (linja-auto-, raitiotie- sekä junaliikenne, laiva- ja lentoliikenne). Turun matkakeskus on osa Euroopan laajuisen multimodaalisen TEN-T-liikenneverkon ydinverkkoa ja kuuluu Pietari-Palermo liikennekäytävään.
- Mahdollistaa ratapiha-alueen kehittämisen, toimintojen selkiyttämisen sekä varautumisen tuleviin paikallisliikenteen, kaksoisraiteen ja tunnin Turku-Helsinki junayhteyden vaatimuksiin. Junien laiturialueet ja kulkuyhteydet voidaan rakentaa nykyisten standardien mukaisiksi, matkustajille turvallisiksi ja esteettömiksi.
- Ratapihan ylittävä rakentaminen kytkee radan erottamat kaupunginosat yhteen, eheyttää kaupunkirakennetta ja tarjoaa mahdollisuuden raitiotien linjaukselle matkakeskuksen läpi. Kokonaisuus lisää joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksia sekä parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta ja ympäristöstävällisyyttä.
- Kaupallinen keskittymä, joka vahvistaa kaupungin keskustan vetovoimaisuutta ja elinvoimaisuutta monipuolistamalla palveluita ja tilojen tarjontaa.
- Arkkitehtonisesti korkeatasoisesti toteutettuna matkakeskuksella on positiivinen imago vaikutus kaupungille. Kaupungin hyvä imago houkuttelee niin asukkaita, matkailijoita kuin elinkeinoelämääkin.

## 2 Keskeiset tulokset

Työskentelyn keskeisinä tuloksina ja yhteenvedona esitetään alla luetellut asiat. Kunkin teeman osalta raportoidaan työskentelyssä vahvimmin esiin tulleet pääkohdat sekä muita aiheeseen liittyviä huomioita ja ideoita.

- Tavoitteet ja konsepti Turun matkakeskukselle – millainen matkakeskus olisi?
- Kriittiset menestystekijät ja reunaehdot
  - Missä asioissa on onnistuttava, jotta matkakeskus voi toteutua tavoitellulla tavalla?
  - Mitä reunaehtoja on huomioitava matkakeskuksen suunnittelussa ja toteutuksessa?
- Hahmotelma matkakeskushankkeen etenemistavasta ja roadmap asioiden valmisteluaikataulusta
- Ehdotus hankekokonaisuuden vaiheistuksesta
- Suosituksia ja jatkotoimenpiteitä

### 2.1 Tavoitteita Turun matkakeskukselle

Yhteinen näkemys tulevasta matkakeskuksesta on välttämätön hankkeen onnistumisen kannalta. Työpajoissa hahmoteltiin, miksi Turkuun tarvitaan uusi matkakeskus:

Tavoitteena on liikkumisen ja joukkoliikenteen käytön merkittävä helpottaminen, hyvä palvelukokonaisuus ja sujuvat matkaketjut viihtyisässä matkustusympäristössä. Matkakeskus on solmupiste, jossa yhdistyy sekä eri joukkoliikennevälineet ja yksityiset kulkumuodot. Matkakeskuksessa tulee olla nykyaikaiset laiturialueet ja sujuvat kulkuyhteydet.

- Keskuksen tulee hyödyntää virtuaalisuuden ja digitalisaation mahdollisuudet. Matkakeskuksessa toteutuu matkustusinformaation helppo saatavuus, ajantasaisuus, selkeys ja helppo liikkuminen.
- Matkakeskus varmistaa seudullisen liikenteen sujuvuuden, ruuhkautumisen välttämisen ja kaupungin kasvun mahdollistamisen. Sujuva arki on sujuvaa liikkumista.
- Matkakeskuksen tulee vähentää radan aiheuttamaa estevaikutusta sekä kytkeä yhteen radan erottamat kaupunginosat. Yhdyskuntarakenne tiivistyy ja kehittyy.
- Matkakeskuksen tulee luoda positiivista imagoa Turulle ja kaupungin keskustalle.
- Matkakeskushankkeen (ml. infran rakentaminen: raideinfra, katuinfra) tulisi olla taloudellisesti kannattava ja toteutua ilman kaupungin rahoitusta; rakennusoikeuksien myynnistä saatavien tulojen pitää kattaa kulut.
- Käyttäjälle luodaan kokemus helppokäyttöisestä, turvallisesta ja helposti saavutettavasta keskuksesta.
- Matkakeskuksen pitää olla houkutteleva niin sitä toteuttaville osapuolille kuin asiakkaaksi tulevillekin ja tuoda lisää elävyyttä ja uusia toimijoita Turun keskustaan. Tarvitaan monipuolinen kokonaisuus, joka kiinnostaa sekä lähiseudun asukkaita että matkailijoita.

## 2.2 Turun matkakeskuksen konsepti

Matkakeskuksen konseptin tulee olla uskottava kokonaisuus, joka erottuu tarjonnallaan kaupungin keskusta tai muista alueista ja tukee niitä. Uskottavuuden kannalta tärkeää on monipuolisuus ja riittävän suuri koko.

### Matkakeskus voisi muodostua näistä kokonaisuuksista

#### Palvelukeskus

- Nimenomaan palvelukeskus, ei ”vain” kauppakeskus.
  - Erilaiset palvelut ja matkaketjut mahdollistava kokonaisuus
- Sekä julkisia että yksityisiä palveluita siten, että nämä täydentävät toinen toisiaan.
  - Tavoitteen on, että kävijä voi hoitaa useamman asian samalla kertaa
  - Fyysisten ja digitaalisten palvelujen toimiva kokonaisuus, ”sujuva arki”, esimerkiksi junalla saapuvalle valmis ruokakassi valmistusohjeineen odottamassa
- Julkiset palvelut
  - Kaupungin omien palveluiden keskittäminen matkakeskuksen yhteyteen
  - Esimerkiksi terveydenhoitopalvelut, kirjasto, liikuntatiloja, yhteispalvelupiste, jne.
- Asumista tukevat palvelut
  - Esimerkiksi pesula, ”pakastin kaupassa” (ei pakastinta kotona), ruokapalvelut keskuksen ravintoloista edullisemmin asukkaille.
- Liikkumista ja liikennettä tukevat ja helpottavat palvelut
  - Asiakaspalvelupisteet, autovuokraamot, auton pesu pysäköinnin aikana, pyörähuolto ja -vuokraamo, rahtipalvelut, taksit, ...
- Kaupalliset palvelut
  - Päivittäistavarakauppa
  - ”Showroom”-tyyppinen kaupan konsepti, varastot kauempana
  - Erikoiskauppoja, jotka erottuvat nykyisestä tarjonnasta
- Toimitiloja
  - Esimerkiksi lyhytaikaista toimintaa varten, ei laajaa toimistokeskittymää
- Hyvät digitaaliset ja älykkäät opasteet sekä henkilökohtaista opastusta

#### Liikenteen ja logistiikan solmukohta

- Kaikki liikenne- ja liikkumismuodot huomioidaan ja mahdollistetaan
  - keskeistä ovat asematoiminnot ja vaivattomat vaihtoyhteydet liikennemuodosta toiseen
  - viihtyisät ja turvalliset kulkuyhteydet laitureille ja pysäkeille ovat tärkeitä
  - Henkilöliikenne
  - Raideliikenne
  - Linja-autoliikenne (paikallinen, seudullinen ja kaukoliikenne)
  - Kävely ja pyöräily, kaupunkipyörät
  - Taksiliikenne, henkilöautot, sähköautot
  - Tulevaisuuden liikkumisen ennakointi: pikaraitiotie, robottiautot, sähköiset henkilökuljettimet, Hyperloop, jne.
  - Tavaraliikenne, logistiikkatoiminnot
  - Linja-autojen rahtitoimintojen tarpeet
  - Kaupallisen toiminnan logistiikka, myös nettikauppa ja kauppakassipalvelut
  - Kiinteistöhuolto ja sen logistiset tarpeet
- Raideliikenteen (henkilö- ja tavaraliikenteen) ja erityisesti VAK-kuljetuksiin liittyvien riskien hallinnan ja turvallisuusasioiden vaatimukset tulee huomioida.
- Sujuvat matkaketjut ja tulevaisuuden yhteistyömahdollisuudet sataman ja lentokentän kanssa
- Junayhteydet paranevat tulevaisuudessa (mm. nopea ratayhteys Helsinki-Turku -välillä)

#### Asuminen

- Monipuolisesti erilaisia asumistapoja ja asuntojen hallintamuotoja (esim. vuokra-asuntoja, omistusasuntoja, senioriasuntoja ja näihin liittyviä palveluita)
- Pääosin pieniä asuntoja, joissa vain välttämättömimmät toiminnot; tuki keskuksen palveluista.



### Hotelli

- Hotelli- ja majoitustoiminta täydentää Turun ja Logomon palvelutarjontaa; lämmin sisäyhteys Logomoon?
- Mahdollisuuksia: business-hotelli, matkailuhotelli tai näiden yhdistelmä? Lyhytaikaista ja pidempiaikaista asumista?

### Pysäköinti

- Erilaisten pysäköintitarpeiden ratkaiseminen: asiointipysäköinti palveluiden käyttämistä varten, mahdollisuus joustavaan liityntäpysäköimiseen sekä pitkäaikainen pysäköinti.
- Myös muu kuin henkilöautopysäköinti, kuten taksi- ja saattoliikenne, tavarantuonti, linja-autojen taukopysäköinti
- Pysäköinti-innovaatiot ja muuntojoustavuus mahdollisuutena

### Viihde- ja vapaa-ajanpalvelut

- Ravintolapalvelut
- Harrastustoimintaa palvelevat tilat, esim. liikuntatilat: keilahalli ja palloiluhalli, muita liikuntatiloja
- Kulttuuritarjontaa, esim. elokuvateatteri, taide, musiikki

### Maamerkki, ”matkailunähtävyys”, osana muuta kaupunkirakennetta

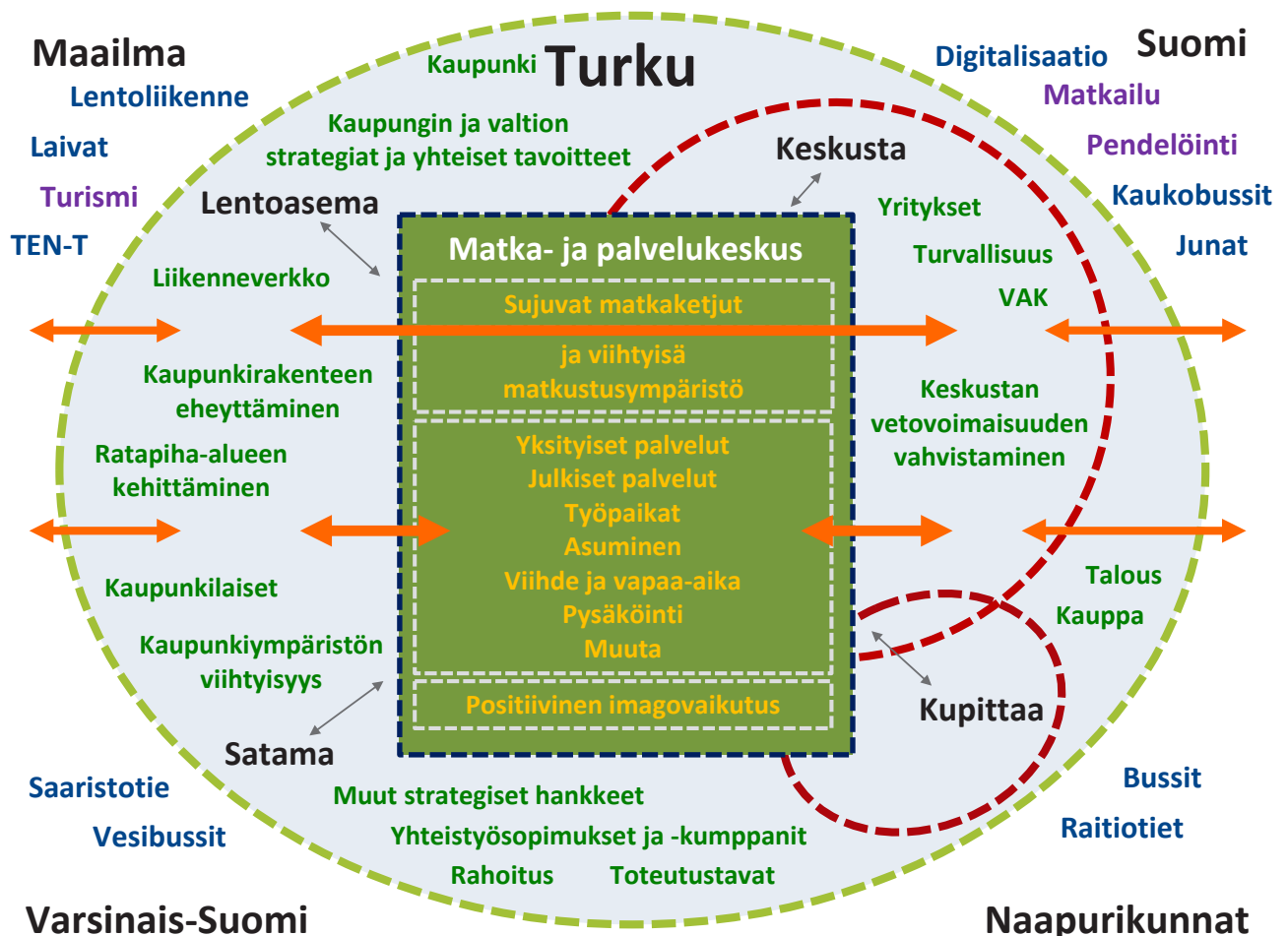
- Matkakeskuksen tulee toimia maamerkinä ja ”Turun porttina”. Luodaan positiivista mielikuvaa
- Think big – keskuksen konsepti suunnitellaan rohkeasti, ennakkoluulottomasti ja suuresti
  - Suunniteltu paikka mahdollistaa korkean rakentamisen, ”ylöspäin on tilaa”
  - Realistisuuden muistaminen, matkakeskuksen oikean koon haarukointi.
  - Matkakeskuksen sijainti on hyvä ja näkyvä, joten toteutuvalla rakennuksella on paljon merkitystä
- Luodaan Matkakeskukselle oma identiteetti ja profiili
- Osa Turun keskustaa ja luonteva osa myös muuta ympäröivää kaupunkia; Logomo, Pohjola, Kupittaa
  - Suojaiset, elävöitetty ja houkuttelevat kävelyreitit kortteleiden läpi Kauppatorille.
  - Tasapaino eri alueiden palveluiden ja toimintojen kesken.

### Digitaalisuus, MaaS-ajattelun toteuttaminen ja tulevaisuuden tarpeiden ennakointi

- Digitaalisuuden mahdollisuuksien huomioiminen kokonaisuutta ja palveluita suunniteltaessa.
- Digitalisaation ja älykkyyden keinot liikuttamisen, liikenteen ja logistiikan tehostamiseksi/sujuvoittamiseksi
- Kuka omistaa kerättävän tiedon ja kuka sitä käyttää? Mitä tietoja kerätään ja jaetaan?
  - Matkustajan suostumus tarvitaan hänen tietojensa hyödyntämiseen (tiedon omistus).
  - Tilaa vievien toimintojen siirtäminen sivummalle digitaalisten ratkaisujen avulla. Esim. linja-autojen tai kuorma-autojen odotusalueet, noutopisteet, noutopalvelut
  - Matkaketjujen sujuvoittaminen tulee toteuttaa digitaalisuuden keinoin matkakeskuksessa. Esim. Junalipun yhteydessä ilmoitus, että tullaan autolla → pysäköintikapasiteetin varaaminen.
- Liikenne palveluna (MaaS) -ajattelun toteuttaminen mahdollisimman laajasti ja joustavasti
- Muuntojoustavuuden korostaminen ja huomioiminen kaikissa ratkaisuissa:
  - Tarpeiden ennakointi; keskuksen valmistuessa (noin 2025) tai 20-30 vuoden päästä. Miten näihin tarpeisiin varaudutaan suunnittelussa ja elinkaaren aikana?
  - Suunnittelussa tulee säilyttää mahdollisuus esimerkiksi teknologian ja matkustustapojen nopeisiin muutoksiin. Tämä koskee mm. pysäköintiratkaisuja.

### 2.2.1 Matka- ja palvelukeskuksen konseptin kehittämiseen liittyviä täydentäviä huomioita:

- Asuminen on hyvin tärkeä toiminnallinen osa, koska asukkaat luovat kysyntää palveluille ja asuntojen hyvä vuokrattavuus/myytävyyden antaa sijoittajille varmuutta. Sijoittajan näkökulmasta keskustassa sijaitsevat asunnot ovat kannattavia sijoituskohteita. Tarkemmin mietittäväksi jää, kuinka suuri osuus keskuksen pinta-alasta tulee osoittaa asumiseen ja millainen hallintamuotojakauman tulisi olla Turun asuntomarkkinoiden tilanne huomioon ottaen. Vaihteittain rakentaminen on hyvä vaihtoehto.
- Myös palveluiden painottaminen matkakeskuskonseptissa on ”puhdasta” kauppakeskuskonseptia turvallisempi ratkaisu sijoittajan näkökulmasta. Työskentelyssä matkakeskukseen peräänkuulutettiin lähes ympärivuorokautisia palveluita, sillä keskus palvelee useita erilaisia käyttäjäryhmiä, kuten asukkaita, asiakkaita ja matkustajia. Lukumääräisesti monet pienet kaupungit ja palvelut lisäävät keskuksen elävyyttä.
- Kupittaaalla, matkakeskuksen alueella ja kaupungin keskustalla on erilaiset profiilit ja niitä kehitetään omien vahvuksiensa pohjalta. Alueet tai näiden kehityshankkeet eivät kilpaile keskenään. Toimistojen merkitys jää vähäisemmäksi matkakeskuksessa, koska Kupittaaan alueella sijaitsee toimistokeskittymä.
- Konseptin suunnittelussa olisi hyvä vertailla jo toteutuneita hankkeita ja hyödyntää kokemuksia näistä. Myös ulkomaisista matka- ja asemakeskuksista on opittavaa.



Kuva 2: Matkakeskukseen liittyviä monia näkökulmia ja ulottuvuuksia, Turun kaupunki, Mika Rajala

## 2.3 Reunaehdot matkakeskuksen kehittämiseksi

Turun matkakeskuksen kehittämiseen liittyy monia reunaehdot, jotka tulee ottaa huomioon matkakeskusta suunniteltaessa ja joiden mukaisesti matkakeskushanketta tulee valmistella. Osa reunaehdoista on luonteeltaan sellaisia, joista tulee tehdä päätös mahdollisimman pian.

### Koonti reunaehdoista

#### Matkakeskus osaksi kaupunkia

- Matkakeskus liittyy tiiviisti Turun keskustaan ja muihin kaupungin alueisiin
- Viihtyisät, houkuttelevat ja sujuvat kulkuyhteydet
- Palveluita, jotka tukevat muiden alueiden toimintaa, ja joita ei muualta saa

#### Ratapiha-alueen kehittäminen ja VAK-liikenteen toteuttamistapa

- Tarvitaan valtakunnallinen ohjeistus turvallisuusvaatimuksista ja selkeä näkemys vaatimusten tapauskohtaisesta soveltamisesta ratapiha-alueiden kehittämisessä
- Asemakeskuksen rakentaminen voi käynnistyä vasta kun VAK-ratapihan (vaarallisten aineiden kuljetus) toimintojen järjestämiselle on löydetty ratkaisu, kuten uusi paikka ja rahoitusmalli
- VAK-ratapihan toiminnot ja turvallisuus on turvattava
- Viranomaisen yhteistyö, toimintamallien kehittäminen, mahdolliset investoinnit
- Radan päälle rakentaminen on riskialttiimpaa VAK-kuljetusten vuoksi

#### Silta- tai kansiyyhteyden toteuttamistapa ja rahoittaminen

- Suhteessa kokonaisuuteen pitää arvioida, onko raskaampi, päälle rakentamisen mahdollistava kansi vai kevyempi silta oikea ratkaisu
- Kiskot ylittävä silta- tai kansirakenne pitää toteuttaa realistisella ja kustannustehokkaalla tavalla suhteessa sillä saavutettavaan hyötyyn; rakennuskustannusten ja saavutettavien tulojen tasapaino
- Kustannukset syntyvät hankkeen alkuvaiheessa. Näiden muodostumisesta ja kohdistamisesta pitää sopia; kustannus sidottava osaksi hanketta/rakentamista; mahdollinen vaiheistus

#### Pysäköintiratkaisut

- Nykyiset ja tulevat teknologiset mahdollisuudet ja muuntojoustavuuden varmistaminen.
- Pysäköintipaikkoja tarvitaan riittävästi, mutta ei liikaa. Pysäköintipaikkojen rakentaminen on kallista, joten paikkatarve on arvioitava huolellisesti.
- Toteutetaanko pysäköintiratkaisut nykyisten periaatteiden mukaan vai tulevaisuuden mukaan?
  - Tulevaisuuden liikkumiseen varautuminen: liikenne 2020-2025-2050
  - Miten työmatkat tehdään tulevaisuudessa? Eri toiminnot vaativat eri määrän pysäköintiä
  - Liityntäpysäköinnin huomioiminen
  - Aamupäivä- ja iltapäiväruuhkat aiheuttavat kapasiteetin loppumista (työpaikkaliikenne)
- Pysäköintipaikkojen omistus- ja hallinta on ratkaistava.

### Matkakeskus osaksi kaupunkia

Matkakeskuksen tulee liittyä tiiviisti olemassa olevaan kaupunkikentteeseen ja suunnittelun lähtökohtana tulee olla viihtyisä elinympäristö ja hyvä kulkuyhteys kaupungin keskustaan. Ei siis suunnitella ja rakenneta vain yksittäistä rakennusta, vaan kokonaisuutta osana Turun kaupunkia.

Houkutteleva, mielenkiintoinen ja viihtyisä yhteys keskustaan, samoin kuin muun muassa Logomon alueelle, ovat matkakeskushankkeen yksi onnistumisen edellytys. Reittien viihtyisyyden ja hyvän yhtenäisen kokonaisuuden uskotaan vaikuttavan myös matkakeskushankkeen kaupalliseen houkuttavuuteen. Sujuva ja houkutteleva liikkuminen matkakeskuksen ja keskustan välillä on varmistettava matkakeskuksen suunnittelun yhteydessä. Aiheesta on esimerkiksi paikallisten opiskelijoiden toimesta laadittu selvityksiä, joten erilaisia ehdotuksia on olemassa.

Keskustan ja matkakeskuksen välissä oleva mäki muodostaa esteen. Kulkuyhteys (kävely, pyöräily) keskustan ja Matkakeskuksen välillä tulee tehdä helpoksi, houkuttelevaksi, viihtyisäksi ja turvalliseksi. Käytäjille sopivat pidemmätkin reitit silloin, jos ne ovat viihtyisiä. Myös joukkoliikenteen yhteydet ovat yksi keino yhdistää matkakeskus osaksi keskustaa.

*Matkakeskuksen tulee elävöittää ja vahvistaa Turkuja siitä muodostuu osa Turun keskustaa.*

### Ratapiha-alueen kehittäminen ja VAK-liikenteen toteuttamistapa

Ratapiha-alueen kehittäminen, rautatieliikenteen edellytysten varmistaminen ja vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) järjestäminen vaikuttavat merkittävästi matkakeskuksen toteutettavuuteen. Turun ratapiha palvelee erityyppisiä VAK-kuljetuksia, kuten Uudenkaupungin ammoniakki-kuljetuksia, Naantalintalon polttoainekuljetuksia ja Turun sataman liikennettä. Raideliikenteen tarpeet ja edellytykset on pysyttävä varmistamaan ottaen huomioon muutokset, jotka ovat nyt alkamassa ja toteutumassa muutamana vuoden päästä, sekä pitkällä aikavälillä (seuraavien vuosikymmenten aikana) mahdollisesti ilmenevät tarpeet. Esimerkiksi ”tunnin junayhteys” Turun ja Helsingin välillä edellyttää myös Turun ratapihan toiminnallista ja laadullista kehittämistä. Tämän nopean ratayhteyden suunnitteluun on osoitettu merkittävä valtion rahoitus ja suunnittelu on aloitettu syksyllä 2016.

*Vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) raiteistojärjestely on yksi ensimmäisistä asioista, joka valtiotoimijoiden on ratkaistava.*

Asemakeskuksen tarkempi suunnittelu ja rakentaminen ei voi käynnistyä ennen kuin VAK-ratapihan toimintojen mahdolliselle siirrolle on ratkaisu tai muu vaihtoehtoinen toteutustapa ja rahoitusmalli. Pitäisi löytää eri tarpeita mahdollisimman hyvin palveleva kokonaisratkaisu, joka varmistaa vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuden ja on toteutuskelpoinen etupainotteisesti syntyvien kustannusten kattamisen näkökulmasta. Matkakeskuksen rakentaminen edellyttää myös uusien asemalaitureiden rakentamista. Nykyisen ratapiha-alueen osittainen vapauttaminen rakennuskäyttöön vaatii uusia ratkaisuja muun muassa junien säilytyksen, huollon ja järjestyksen osalta.

*Ratkaisujen löytäminen VAK-liikenteen tulevaisuuteen toteuttamiseksi vaatii ainakin kolmea asiaa:*

- Vaarallisten aineiden kuljettamiseen (VAK) liittyvien vaatimusten yhdenmukaistaminen
  - Vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat vaatimukset tulevat lainsäädännöstä ja niitä tulkitaan eri tavoin eri kaupunkien ratapihoilla ja asemanseuduilla. Tarvitaan viranomaisten yhteisiä periaatelinjauksia, toimintamallien kehittämistä ja mahdollisesti myös investointeja.
  - Liikenne- ja viestintäministeriössä on VAK-asioita kehitetty työryhmässä, jonka tavoitteena on yhtenäistää VAK-ratapihojen tulkintoja turvallisuus- ja riskienhallinnan asioissa.
- VAK-ratapihan kehittämistä ja siirtoa koskeva rahoitusratkaisu on löydettävä
  - Tällä hetkellä tiedossa ei ole rahoitusta, jolla ratapiha-alueen kehittämistä tai VAK-toimintojen siirtoa voitaisiin tehdä.
- Aktiivinen keskustelu avaintahojen kanssa
  - Mitä välttämättömiä toimia tarvitaan, jotta matkakeskuksen suunnittelua ja toteuttamista voidaan viedä eteenpäin? Avaintahot (mm. pelastusviranomaiset) mukaan keskusteluun.
  - Avaintahojen yhtenäisen kannan muodostaminen on tärkeää.

### **Silta- tai kansiyhteyden toteuttamistapa ja rahoittaminen**

Oleellinen osa matkakeskuksen toimivuutta on silta- tai kansirakenteen rakentaminen raiteistojen yllä, jotta se yhdistäisi radan eri puolilla sijaitsevat kaupunginosat ja mahdollistaa matkakeskuksen sujuvat liikenneyhteydet. Vaihtoehtoisia toteutustapoja on kaksi: silta- tai kansirakenne. Näistä vaihtoehdoista tulee valita kokonaistaloudellisesti ja toiminnallisesti parempi ratkaisu.

Matkakeskusta koskevissa aikaisemmissa suunnitelmissa on esitetty kansirakenteen rakentamista raiteiden päälle. Tukeva kansirakenne mahdollistaisi rakennusten rakentamisen sen päälle. Kansirakenteen rakentaminen on haastavuutensa vuoksi kalliimpaa kuin siltarakenteen toteuttaminen, ja lisäksi sen kustannukset muodostuvat heti rakentamisen alkuvaiheessa.

Ennen rakentamisen aloittamista tulee ratkaista, kuinka kannen rakentaminen rahoitetaan ja kuinka kustannukset jyvitetään osapuolille tasapuolisella tavalla siten, etteivät nämä kustannukset estä matkakeskuksen toteuttamista. Kansirakenteen kustannukset eivät saa muodostua liian kalliiksi suhteessa sen mahdollistamiin neliöihin, jos kansirakenteen toteuttamiseen päädytään. Jos toteutuksesta saadaan kannelle sijoittuvasta rakennusoikeudesta riittävästi tuloja hankkeen rahoittamiseksi, voi siihen investoiminen kannattaa. Kaikkia kustannuksia tuskin voidaan kuitenkaan tällä tavalla rahoittaa, vaan investointeja tarvittaneen sekä kaupungilta että valtiolta.

Työskentelyssä ehdotettiin harkittavaksi, voitaisiinko rata-alue ylittää siltarakenteella ja olisiko matkakeskuksen toteuttaminen raidealueen viereen mahdollista. Tämän ehdotuksen mukaan tehtäisiin halvempi siltarakenne / kevytkansi, jonka kautta järjestettäisiin kulkuyhteys asemalaitureille. Sillan tulisi olla hyvin leveä ja näin toimia radan ylittävänä ja kaupungin osat yhdistävänä tekijänä. Matkakeskus sijoittuisi kiskojen viereen ja/tai kadun päälle. Kadun päälle rakentaminen on radan päällä rakentamista helpompaa ja edullisempaa, koska turvallisuus ja riskienhallintamenettelyt ovat kevyempiä.

### Pysäköintiratkaisut

Matka- ja palvelukeskuksesta muodostuu liikenteen solmukohta, jonka erilaiset toiminnot vaativat eri tyyppisiä pysäköintipaikkoja. Näitä ovat muun muassa liityntäpysäköinti, asiointipysäköinti ja saattoliikenne sekä mahdollisesti asukkaita varten rakennettavat pysäköintipaikat. Henkilöautojen pysäköinnin lisäksi tilaa tarvitaan muun muassa polkupyörille, takseille ja linja-autoliikenteelle. Päivittäistavarakauppa vaatii selvästi enemmän pysäköintipaikkoja kuin moni muu toiminto, minkä vuoksi päivittäistavarakaupan yksikön koon optimoinnissa pitää olla erityisen huolellinen, jotta pysäköintitarve pystytään täyttämään.

Pysäköintipaikkojen rakentaminen on kallista. Rakennuskustannuksiltaan kalliiden pysäköintipaikkojen toteuttaminen voi kaataa hankkeen taloudellisesti, mikäli niitä päädyttäisiin rakentamaan liian paljon. Pysäköintipaikkojen osalta ratkaistavaksi tulee myös se, kuka omistaa paikat ja kuka niitä hallitsee. Samoin rakennuskustannusten jyvittäminen on ratkaistava.

Koska liikkumis- ja pysäköintitavat ja -tarpeet muuttuvat tulevaisuudessa, arvioitavaksi tulee myös kysymys, toteutetaanko pysäköintiratkaisut nykyisten periaatteiden vai tulevaisuuden ennakoitujen tarpeiden mukaan. Oleellista onkin pystyä varautumaan pysäköinnin muuttumiseen tulevien vuosikymmenten aikana ja löytää sellaiset muuntojoustavat pysäköinnin toteuttamistavat, jotka mahdollistavat tilojen käytön muuttamisen tulevaisuudessa. Digitalisaation, automaation ja älykkään teknologian mahdollisuudet on hyödynnettävä tehokkaasti pysäköinnin ja logistiikan kehittämisessä. Nämä mahdollistavat tulevaisuudessa sujuvammat ja tehokkaammat pysäköintiratkaisut.

*Pysäköintipaikkojen  
mitoituksen onnistu-  
minen suhteessa  
matkakeskuksen  
konseptiin on  
tärkeää*



## 2.4 Kriittiset menestystekijät

Kriittiset menestystekijät ovat asioita, joissa on pakko onnistua, jotta matkakeskushanke voi edetä tuloksellisesti ja sujuvasti.

### Koonti kriittisistä menestystekijöistä

#### Yhteinen tahtotila todeksi ja vahva sitoutuminen hankkeeseen

- Yhteinen näkemys tulee ehdottomasti olla: julkisten toimijoiden on onnistuttava muodostamaan yhteinen näkemys matkakeskuksen tavoitteista
- Matkakeskus tulee nähdä kaupungin strategisena hankkeena
  - Poliittinen tahtotila, Turun kaupungin päättäjien yhteinen näkemys ja sitoutuminen on oltava
  - Kaupungin omien toimintojen siirto matkakeskuksen vahvistaisi kaupungin sitoutumista hankkeeseen
  - Kaupunki toimii mahdollistajana
- Myös muiden toimijoiden sitoutuminen hankkeeseen on tärkeää
  - Liiketoimintaa tulee voida hoitaa markkinaehtoisesti, jotta hankkeeseen sitoudutaan
  - Liikennealan yrittäjien sitoutuminen

#### Matkakeskuksen (palvelukeskuksen) konseptin laatimisessa onnistutaan

- Riittävän suuri ja monipuolinen
- Muodostuu houkutteleva kokonaisuus sekä sijoittajien ja toteuttajien että asiakkaiden näkökulmasta
- Oikeiden vetovoimatekijöiden löytyminen kriittistä

#### Hankkeen on oltava taloudellisesti kannattava

- Kannattavuus pääasia: hanke voi toteutua vain, jos se on taloudellisesti kannattava; taloudellisen yhtälön on toimittava
- Houkuttelevuus johtaa taloudellisen yhtälön toimivuuteen
- Hankkeen ositus ja vaiheistus realistisiin, taloudellisesti kannattaviin osiin
- Pyritään ennakoitavuuteen
- Kysyntä, markkinaehtoisuus, ostovoiman kohdentaminen
- Hankkeen tulee mahdollisimman pitkälle kannattaa itse itsensä → hankkeen riittävä koko alustavien taloudellisten kannattavuuslaskelmien mukaan on noin 100 000 k-m<sup>2</sup> (laskelmien päivittäminen tarpeen)

#### Hankkeen organisoitumistapa valitaan oikein ja päätöksenteko on sujuvaa

- Oikean toteutustavan valinta on edellytys onnistumiselle
- Jonkin tyyppisen yhteenliittymän perustaminen mahdollisuutena
- On sovittava matkakeskuksen ja siihen liittyvien toimintojen omistuksesta (Kuka omistaa matkakeskuksen?)
- On sovittava rahoituksesta, omistusjärjestelyistä ja infran rakentamisesta
- "Yksi yhteinen projekti"
- Tulee olla selkeä vetovastuu/projektinjohto ja tarvitaan hyvä projektitiimi
- Sovittava kuka on vastuussa mistäkin
- Selkeät roolit
- LEAN-prosessi ja tietojohdaminen mahdollisuutena

#### Viestintä onnistuu

- Sekä kaupungin päättäjille (luottamushenkilöt, virkamiehet), kansalaisille että hankkeen osapuolille
- Hankkeen vaiheistus ja viestiminen eri vaiheista; ymmärrys, ettei tule kerralla valmista
- Tarvitaan sopiva markkinahenkilö, jolle tämä on "elämää suurempi asia"
- Visio kristallin kirkkaaksi niillekin, joille ei ole sydämen asia
- Sopivan identiteetin ja imagon luominen
- Kaupunkilaisten osallistaminen

### Yhteinen tahtotila todeksi ja vahva sitoutuminen hankkeeseen

Hankkeen kaikilla osapuolilla tulee olla yhteinen näkemys matkakeskushankkeen tavoitteista sekä siitä, miten hanketta viedään eteenpäin. Yhteisten tavoitteiden riittävän perusteelliseen määrittämiseen tulee panostaa. On myös tärkeää sopia osallistujien rooleista: kaupunki, valtio, toteuttajat, toimijat jne.

Kaupungin (poliittisella) tahdolla ja ohjauksella on suuri merkitys matkakeskuksen onnistumiselle. Matkakeskus tulee nähdä kaupungin strategisena hankkeena, jolloin sen kehittäminen liittyy laajasti kaupungin eri toimintoihin. Kaupungin tulisi pystyä tukemaan hanketta käytettävissä olevin keinoin, mikä vahvistaa myös sijoittajien kiinnostusta siihen. Laaja-alaista hankkeen edistämistä tarvitaan luonnollisesti muiltakin osapuolilta.

Vahva sitoutuminen hankkeeseen voi muodostua yhteisen hankeorganisaation perustamisen kautta. Pisimmälle viedyssä toimintamallissa hankkeen osapuolet jakavat hankkeen riskit ja mahdollisuudet ja työskentelevät kaikki yhdessä hankkeen hyväksi.

Kaupungin sitoutumista hankkeeseen voidaan osoittaa siirtämällä matkakeskukseen kaupungin omia toimintoja palvelukonseptia kehittäen. Myös muiden julkisten toimijoiden sitoutuminen hankkeeseen on tärkeää. Tärkeää on myös saada yksityiset toimijat, kuten kiinteistönomistajat ja liikenneala, sitoutumaan hankkeeseen. Heidän sitoutumisensa perustana on mahdollisuus markkinaehtoisien toiminnan harjoittamiseen tuottavalla tavalla.

### Matkakeskuksen (palvelukeskuksen) konseptin laatimisessa onnistutaan

*Keskuksen tulee vastata sen käyttäjien odotuksiin ja jopa ylittää ne*

Matkakeskuksen (palvelukeskuksen) konseptin laatimisessa tulee onnistua siten, että keskuksesta muodostuu vetovoimainen, houkutteleva ja mielenkiintoinen kokonaisuus. Keskukseen tulee nimensä mukaisesti palvella laajasti erilaisia käyttäjäryhmiä ja asiakkaita, joista osa tulee keskukseen läheltä ja toiset kauempaa.

Toisaalta konseptin laatimisessa tulee onnistua siten, että konsepti vastaa matkakeskukseen sijoittavien ja sijoittuvien yritysten tarpeisiin, ja että siitä muodostuu näille kiinnostava kohde.

### Hankkeen on oltava taloudellisesti kannattava

Taloudellinen kannattavuus on matkakeskuksen toteutuksen edellytys: hanke voi toteutua vain, jos se on taloudellisesti kannattava ja osallistuville organisaatioille hyödyllinen. Hanke ei lähde liikkeelle, jos sen taloudellisesta kannattavuudesta ei ole riittävää varmuutta. Rakennuskustannukset ja sijoittajan tuottovaatimus määrittävät vaadittavan tilojen vuokratason, jonka tulee olla paikalliseen markkina- ja suhdannetilanteeseen nähden sopiva. Taloudellisen yhtälön toteutuvuuteen vaikuttaa hankkeen konsepti ja houkuttelevuus: mitä kiinnostavampi ja monipuolisempi toiminnallinen kokonaisuus matkakeskuksesta muodostuu, sitä suurempaa asiakasvirtaa voidaan ennakoida. Tämä puolestaan vaikuttaa kiinteistösijoittajien laskelmiin ja päätöksiin.

Aikaisemmin teetetyn kannattavuuslaskelman perusteella hankkeen koon tulisi olla noin 100 000 k-m<sup>2</sup>, jotta hankkeesta saatavilla tuloilla voitaisiin rahoittaa tarvittavat infran rakennuskustannukset. Laskelma vastaa sen laatimishetken tilannetta ja laskentaoletuksia, eikä siten välttämättä enää ole pätevä. Tätä arvioita kuitenkin käytettiin työskentelyn pohjaoletuksena, ja nyt se olisi hyvä päivittää vastaamaan nykytilannetta. Hankkeen toteutettavuuteen ja kannattavuuteen vaikuttaa myös markkinatilanne – taloudelliset suhdanteet ja kysyntä.

#### Palvelukeskuksen asiakkaita

- Matkakeskuksen ja lähiympäristön asukkaat
- Turun seudun asukkaat
- Matkustajat: kauko-, seutu-, laiva- ja lentoliikenne
- Viihde-, urheilu- ja kulttuuripalveluiden käyttäjät
- Erikoisliikkeissä asioivat
- Ravintolapalveluiden käyttäjät
- Turistit, hotellin asukkaat
- Työntekijät

### Hankkeen organisoitumistapa valitaan oikein ja päätöksenteko on sujuvaa

Koko hankkeen ”ison kuvan” johtaminen ja kehittäminen on tarpeen pitää yksittäisen tahon, esimerkiksi kehitysyhtiön, vastuulla. Jotta matkakeskushanke lähtee tehokkaasti liikkeelle, alkuvaiheen organisoituminen on tärkeä. On sovittava, kenellä on vetovastuu ja mistä kukin toimija vastaa. Yksi mahdollisuus hankkeen organisoimiseksi on perustaa kehitysyhtiö ja koota siihen ammattitaitoinen projekti-tiimi. Nykyinen lainsäädäntö ei kuitenkaan mahdollista valtiotoimijoiden osallistumista kehitysyhtiöön.

Työpajatyöskentelyn perusteella nähtiin, että matkakeskushanke tulee osittaa ja vaiheistaa sopiviin kokonaisuuksiin, mikä mahdollistaa vaiheittaisen toteuttamisen, sopivan kokoisten kokonaisuuksien muodostumisen ja riskien jaon eri osapuolten kesken. Onnistunut osittaminen ja vaiheistaminen lisää yritysten ja sijoittajien kiinnostusta hanketta kohtaan ja mahdollistaa muutokset, jos esimerkiksi tarpeet tai markkinatilanne muuttuvat.

Toteutustavan valinta vaikuttaa paljon hankkeen yksityiskohtien suunnitteluun ja etenemiseen. Matkakeskus tulee vaatimaan kehittämistä ja uudistumista koko pitkän käyttövaiheensa aikana. Käyttö- ja ylläpitovaiheen organisoituminen ja vastuu toiminnan kehittämisestä on yksi oleellinen näkökulma, suunnittelu- ja rakentamisvaiheiden lisäksi.

Sujuva yhteistyö osapuolten, sidosryhmien ja päätöksentekijöiden välillä muodostuu tärkeäksi vuosia kestäväksi suunnittelu- ja toteutusvaiheen aikana. Samoin eri tasoilla ja eri asioista tehtävän päätöksenteon sujuvuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota, jotta tarvittaviin päätöksiin osataan varautua riittävän hyvissä ajoin ja ne ehditään valmistella huolellisesti (pätöksenteon hallinta). Jouheva päätöksenteko on osa sujuvaa prosessia.

### Viestintä onnistuu

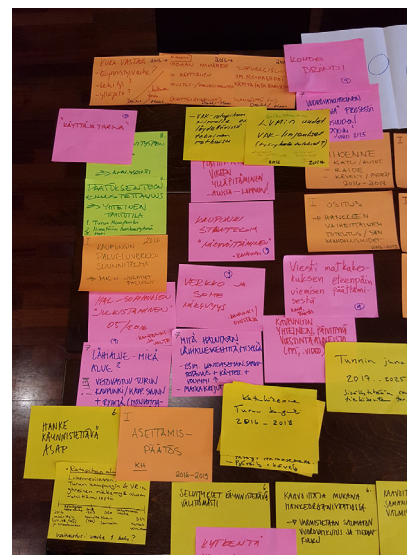
Viestinnän onnistuminen on kaiken A ja O. Asioista tulee viestiä muun muassa poliittisille päättäjille päätöksenteon taustoittamiseksi ja mahdollistamiseksi, kansalaisille hankkeen etenemisestä kertomiseksi ja näkemysten kysymiseksi sekä sidosryhmille sujuvan yhteistyön mahdollistamiseksi. Kokonaiskuvan välittäminen on oleellista ja yksi tähän liittyvä tekijä on kertoa esimerkiksi siitä, ettei hanke valmistune kerralla, ja pitää kohderyhmät tietoisina etenemisen vaiheesta.

Hankkeen viestintä tulisi toteuttaa huolellisesti ja siihen täytyy panostaa heti, jotta matkakeskus tulee tutuksi ja saavuttaa hyväksynnän. Viestintään liittyy myös matkakeskuksen (alueen)/brändin valmistelu ja lanseeraus.

Modernit työkalut mahdollistavat parhaimmillaan hankkeen suunnittelun, visualisoinnin, viestinnän ja osallistamisen yhtä aikaa. Näin asukkaat ja matkakeskuksen tulevat käyttäjät voidaan kutsua mukaan jo varhaisessa vaiheessa. Virtuaalinen matkakeskus lisää hankkeen avoimuutta ja sujuvoitaksi prosessia. Kansalaiset voivat osallistua virtuaalisen keskuksen ideointiin, jolloin hanke voi saada heidän hyväksyntänsä jo ennen kuin se on rakennettukaan.

*Hankkeelle tarvitaan viestinnästä vastaava henkilö ja tehokas viestintäorganisaatio, joiden tehtävä on suunnitella ja organisoida tarvittavat toimet*









## 3 Ehdotus matkakeskuksen valmistelun ja toteuttamisen etenemiseksi

### 3.1 Matkakeskuksen valmistelun ja rakentamisen eteneminen

Työskentelyn perusteella ehdotetaan seuraavaa etenemistapaa matkakeskushankkeen suunnitelmien ja toteutustavan konkretisoimiseksi:

#### Ehdotus etenemistavaksi

**1. Perustetaan yhteenliittymä/konsortio/ "kehitysyhtiö" valmistelevaan ja konkretisoimaan matkakeskushankkeen toteuttamista.**

- Selvitetään valtion, kaupungin ja maanomistajien mahdolliset yhteistyömallit sekä hankkeen rahoitusmallit
- Nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista valtion osallistumista osakeyhtiömuotoiseen kiinteistöyhtiöön

**2. Kootaan ja selvitetään puuttuvat lähtötiedot**

- Jos Turun kaupungin matkakeskukselle asettamissa tavoitteissa ja linjauksissa on tarkennettavaa, etsitään avoimiin kysymyksiin vastaukset.
- Turun kaupungin tulee selvittää ja päättää, mitä kaupungin toimintoja matkakeskukseen siirtyy ja kuinka paljon kaupunki varaa tilaa näitä varten.

**3. Laaditaan alustava hankesuunnitelma / karkean tason liiketaloudellinen laskelma matkakeskushankkeen suuruusluokasta ja taloudesta**

**4. Yhteenliittymä valmistelee hankkeen kilpailuttamisen ja toteuttamisen**

**5. Tavoite: Matkakeskus valmistuu vuonna 2024**

#### 1. PERUSTETAAN YHTENLIITTYMÄ VALMISTELEMAAN JA KONKRETISOIMAAN MATKAKESKUSHANKKEEN TOTEUTTAMISTA

- Turun kaupunki ottaa vetovastuun hankkeen edistämisestä.
- Selvitetään kaupungin, Liikenneviraston, Senaatti-kiinteistöjen, VR-Yhtymän ja muiden maanomistajien mahdolliset yhteistyömallit sekä hankkeen rahoitusmallit ja valitaan näistä soveltuvin toimintatapa.
- Yhteenliittymän toimintaa käynnistettäessä osapuolia olisivat luontevasti matkakeskuksen alueen maanomistuksen mukaan Turun kaupunki, Liikennevirasto ja Senaatti-kiinteistöt sekä mahdollisesti VR-Yhtymä.
- Nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista valtiotoimijoiden osallistumista kehitysyhtiömuotoiseen toimintaan. Valtion toimintamallien luominen on tästäkin syytä tärkeää.
- Yhteenliittymän perustaminen helpottaisi hankkeen organisointia, vastuuttamista sekä valmisteluun ja teettämiseen liittyvien epävarmuuksien hallintaa. Matkakeskuksen yhdistäminen osaksi kaupunkirakennetta ja infran kehittäminen tulisivat myös yhteenliittymän vastuulle.



- Yhtiön tehtävänä olisi hankkeen edistäminen ja muun muassa:
  - Yhteisen tavoitetilan määrittäminen
  - Ennakoivallisuuden ja -aineiston kokoaminen
  - Hankkeen ja kokonaisuuden valmistelu ja organisointi
  - Viestintä, markkinointi ja sidosryhmäyhteistyö
  - Hankkeen pilkkominen sopiviin, toteutettaviin kokonaisuuksiin
  - Osien kilpailuttaminen ja luovuttaminen myöhemmän vaiheen omistajille
- Yhteisliittymään tulee koota sopiva asiantuntemus ja riittävät resurssit
  - Sitoutuminen ja innostus
  - Yhteisliittymälle tulee antaa riittävä päätöksentekokyky ja valtuudet; valta ja vastuu
  - Huomioitava myös tarve varahenkilöille
- Yhteisliittymä tulisi perustaa mahdollisimman nopeasti.

## 2. KOOTTAAN JA SELVITETÄÄN PUUTTUVAT LÄHTÖTIEDOT

### A) Jos Turun kaupungin matkakeskukselle asettamissa tavoitteissa ja linjauksissa on tarkennettavaa, etsitään avoimiin kysymyksiin vastaukset.

- Matkakeskus tulisi nähdä kaupungin strategisena hankkeena, jolle löytyy laaja poliittinen ja yleinen kannatus. Matkakeskus on Turun kannalta hyvin kiinnostava kohde.
- Matkakeskuksen (ylipäänsä kaupallisen keskuksen) valmistelussa tärkeää on perusteellisten taustaselvitysten laatiminen päätöksenteon pohjalle.
- Tarvitaan tieto matkakeskushankkeen lähtökohdista, kuten siitä mitä kustannuksia matkakeskuksen toteuttamiseen liittyy ja mikä on kaupungin rooli hankkeen toteuttamisessa
- Millä keinoilla kaupunki tukee matkakeskuksen toteutumista? Esimerkiksi kaupunkisuunnittelun ja maankäytön strateginen ohjaaminen niin, että eri alueiden rakentaminen saadaan aikataulutettua toimivasti.
- Kaupungin eri toimialojen tarpeista, valmistelusta ja sisäisistä resursseinneista sopiminen.

### B) Turun kaupungin tulee selvittää ja päättää, mitä kaupungin toimintoja matkakeskukseen siirtyy ja kuinka paljon kaupunki varaa tilaa näitä varten.

- Kun tavoitteena on monipuolinen palvelukeskus, keskuksen sijoittuvat julkiset palvelut ovat tärkeässä asemassa. Miten toimintojen keskittäminen matkakeskukseen menee yhteen kaupungin palveluverkon kehittämisen kanssa?
- Esimerkkejä matkakeskukseen mahdollisesti siirtyvistä kaupungin toiminnoista ovat matkailu- ja vapaa-ajan palvelut, kirjasto, terveysasema, yhteispalvelupiste, päiväkotit. Voisiko kaupunki siirtää myös virastoja tai muita toimintoja matkakeskukseen?

### C) Liikenteeseen ja liikkumiseen liittyviä lähtötietotarpeita

- *Laaditaan liikennemääräennuste;* joukko liikenteen kehittämisnäkömät ja vaihtoehdot liikennejärjestelyille: raide, katu/autot, kävely/pyöräily. (Turun kaupunki)
- Suunnitelmissa on otettava huomioon matkakeskuksen eri vaihtoehdot sekä pyrittävä ennakoimaan tulevaisuuden liikkumisskenaariot.
- *Raiteistosuunnitelman laatiminen ja VAK-ratapihan sijainnin ja turvallisuuden ratkaiseminen* (Liikennevirasto)

### 3. LAADITAAN ALUSTAVA HANKESUUNNITELMA / LIKETALOUDELLINEN LASKELMA MATKAKESKUSHANKKEEN SUURUUSLUOKASTA JA TALOUDESTA

- Hankesuunnitelmassa otetaan kantaa esimerkiksi infran rakentamiseen, toimintojen ja rakennusmassojen sijoitteluun, konkretisoidaan reunaehdot, määritetään toiminnallinen konsepti. Selvityksen tulee esittää muun muassa hankkeen suuruusluokka, kannattavuusarvio ja eri toimintojen alustavat koot. Kannattavuuslaskelman laatiminen tärkeää.
- Hankesuunnitelma auttaa konkretisoimaan matkakeskuksesta käytävää keskustelua. Hankesuunnitelman perusteella voidaan määrittää tarkemmin myös tulevien kilpailujen muodot ja toteuttamistavat.
- Hankesuunnitelman laatiminen olisi luontevaa koordinoida yhteenliittymän kautta.
- Toteutetaan kilpailu, jonka perusteella valitaan tekijä laatimaan hankesuunnitelma. Tavoitteena on valita laaja-alainen asiantuntijaryhmä, jossa on muun muassa arkkitehtiosaamista sekä näkemystä kaupallisten palvelu- ja liiketilojen kehittämisestä ja kiinteistökehityksestä.

### 4. YHTENLIITTYMÄ VALMISTEE HANKKEEN KILPAILUTTAMISEN JA TOTEUTTAMISEN

- Kehitysyhtiö/konsortio kokoaa hankkeen markkinointimateriaalin ja laatii kilpailua koskevan aineiston
- Kehitysyhtiö/konsortio päättää kilpailutusmuodon ja osituksen
  - Kyseessä voi olla esimerkiksi kilpailullinen neuvottelumenettely tai neuvottelumenettely
  - Hankkeen rakentamisen aikataulu ja vaiheistus päätetään markkinatilanne huomioiden
- Kilpailutuksen yhteydessä tulee päätettäväksi myös hankemuoto
- Kilpailutuksen tuloksena hanke / hankkeen osat luovutetaan voittajille kehitettäväksi
- Allianssi-tyyppisen toteutusmuodon nähtiin mahdollisesti soveltuvan matkakeskuksen toteuttamiseen. Allianssimalli voi hankkeen osituksesta riippuen tulla käytettäväksi ainakin jonkun osan toteuttamiseen.
  - Allianssimallissa kilpailutettaisiin ensin kehitysvaiheen allianssiin (KAS) kuuluvat organisaatiot ja toisessa vaiheessa toteutusvaiheen (TAS) organisaatiot.
  - Etenkin kehitysvaiheen allianssi (KAS), on vartenotettava hankemuoto matkakeskuksen toteuttamiseksi. Allianssi toimintatapana keskittää valtaa ja vastuuta yhteen operatiiviseen organisaatioon ja kannustaa yhteisten tavoitteiden saavuttamiseen. Kehitysvaiheen allianssi voisi kestää 1-2 vuotta, minkä aikana tulisi syntyä matkakeskuksen kaupallinen konsepti (tarveselvitys, hankesuunnitelma). Tämän jälkeen tehtäisiin kaavoitus ja investointipäätös.
  - Allianssin kokoonpanoa on mahdollista muuttaa ennen toteutusvaiheeseen siirtymistä. Myös toteutustapa voisi olla allianssimuotoinen (TAS).
  - Sekä kehitysvaiheen että toteutusvaiheen osapuolet kilpailutettaisiin. Ennen kehitysvaiheen allianssia tulee selvittää, mitä hallinnollisia toimia allianssin perustamiseksi mahdollisesti tarvitaan (esimerkiksi lainsäädännölliset rajoitukset).

### 5 TAVOITE: MATKAKESKUS VALMISTUU VUONNA 2024

- Toteutus mahdollisesti vaiheittain, jolloin ensimmäinen osa valmistuisi 2024

**Case: Allianssimalli soveltuu hyvin laajojen ja haastavien hankkeiden toteutukseen**  
Allianssimalli on käytössä esimerkiksi seuraavissa:

- Helsingissä allianssimallia käytetään vanhan asuinalueen kehittämiseksi. Esimerkiksi arkkitehtikilpailu järjestetään allianssin toimesta.
- Tampereen rantatunneli rakennetaan allianssimallilla.

## 3.2 Matkakeskushankkeen ajallinen vaiheistus

Matkakeskuksen yhtiöittäminen ja rakentaminen osissa nähtiin tarpeellisenä, jotta hanke ei muodostuisi liian suureksi. Tällöin kutakin vaihetta voitaisiin kehittää omana kokonaisuutenaan. Todettiin myös, että vaiheistus ja toteuttaminen osissa pienentäisi tarjoajien ja toteuttajien riskejä.

**Käydyn keskustelun perusteella päädyttiin siihen johtopäätökseen, että matkakeskuksen rakentamisen ensimmäisessä vaiheessa tulee toteuttaa ainakin seuraavat välttämättömät toiminnot:**

### LIIKENNEINFRA

- Toimiva asemakeskus, joka mahdollistaa sujuvat vaihtoyhteydet ja näihin liittyvät palvelut; etenkin juna- ja linja-autoliikenne. Rautatieliikenteen osalta liikenneinfran tarkoittaa erityisesti raiteistoja, junalaitureita ja näihin liittyviä hissi- ja porraskanteita sekä esteettömiä reittejä kuin myös VAK-toimintojen uudelleenjärjestelyjä. Liikenneinfraan liittyy monia näkökulmia, jotka tarkentuvat liikennesuunnittelun myötä.

### PALVELUKESKUS

- Palvelut, etenkin julkiset palvelut, ovat keskeinen osa matkakeskuksen konseptia ja näin ollen niiden sijoittuminen keskukseen heti alusta alkaen on tärkeää.
- Kaupallisista palveluista ainakin perustaso

### KANSIRAKENNE TAI SILTA

- Kansi tai kevyempirakenteinen, leveä silta mahdollistaa rata-alueen ylittämisen ja tähän liittyvän estevaikutuksen poistumisen. Yhteys tarvitaan heti.
- Parasta ja tarkoituksenmukaista toteutustapaa ja laajuutta on tarkennettava.
- Kansi voisi toimia tapahtuma-areenana

### YHTEYS TURUN KESKUSTAAAN

- Matkakeskuksen yhdistyminen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja Turun keskustaan tulee varmistaa heti hankkeen alussa.

### PYSÄKÖINTI

- Pysäköintiratkaisut tarkoituksenmukaisessa laajuudessa.
- Millä rahoituksella pysäköintipaikat rakennetaan? Vaihtoehdot ovat kaupallisten pysäköintipaikkojen rakentaminen ja liikkeiden pysäköintipaikkojen rakentaminen. Käytännössä kysymykseen tulee varmasti yhdistelmä näistä malleista.

**Jos toteutus ei heti ole mahdollista, voidaan seuraavassa tai seuraavissa vaiheissa toteuttaa esimerkiksi nämä:**

### ASUMINEN

- Asumisen merkitys matkakeskuksen ja lähialueiden yhtenä toimintona on merkittävä ja asuntojen rakentaminen on tarpeen. Asukkaat tuovat keskukseen ostovoimaa.

### HOTELLI

- Hotelli on tarpeen, sillä se voisi tukea esimerkiksi Logomon toimintaedellytyksiä ja laajentaa palvelukeskuksen valikoimaa.

### TAPAHTUMAKESKUS

- Viihde-/tapahtumakeskus voisi toimia myös brändielementtinä, joka lisäisi kiinnostusta, elämyksellisyyttä ja kävijämääriä. Erilaisia toimintoja ovat muun muassa viihde ja vapaa-aika, liikunta ja hyvinvointi.

### KATTAVAMMAT KAUPALLISET PALVELUT

- Kaupallista vetovoimaa voidaan lisätä monipuolistamalla palvelutarjontaa.

### 3.3 Matkakeskushankkeen etenemisen vaiheita

#### 3.3.1 Roadmap-työkalun esittely ja kuvaus

Matkakeskushankkeen etenemispöytäkirjää hahmotettiin eri näkökulmista siten, että lähtökohtana pidettiin matkakeskuksen valmistumista vuonna 2024. Tarkasteltuja näkökulmia olivat hankkeen valmistelu, rata-piha-alueen kehittäminen (erityisesti vaarallisten aineiden kuljettaminen, VAK), infrarakenteet, maan-käytön suunnittelu ja kaavoitus, liikenteen ja liikkumisen suunnittelu, viestintä, vuorovaikutus ja mark-kinoiti sekä digitaalisuus.

Yhteistyössä työpajan osallistujien kanssa koottiin yllä mainittujen näkökulmien pohjalta ”Roadmap”-työkalu (liite 6.2). Työkaluun kerättiin vuositasolla eri asioita, joita kunkin näkökulman osalta tulee tarkentaa ja tehdä matkakeskushankkeen edetessä. Tämän lisäksi työkalussa on esitetty päätöksenteko-sarake, johon nostettu hankkeen kannalta oleelliset päätöksentekopisteet. Työkalun kirjauksia on tarpeen tarkentaa hankevalmistelun edetessä.

#### 3.3.2 Näkemyksiä matkakeskushankkeen etenemisestä

Tulospöytäkirjassa pidetyissä puheenvuoroissa matkakeskushankkeen etenemistä hahmotettiin eri näkö-kulmista.

#### Turun kaupunki

Kaupunki arvioi, että matkakeskushanke voisi edetä karkeasti kuvattuna seuraavalla tavalla:

- 2017 esiselvitys
- 2018-2020 asemakaavoitus
- 2020-2025 rakentaminen

Kaupungin päätöksenteon näkökulmasta matkakeskushanke voisi edetä seuraavasti:

##### 1. Asian käsittely Turun kaupunginhallituksessa

- Klinikkan tulosten esittely esimerkiksi kaupunginhallituksen iltakoulussa alkusyksyllä 2016
- Kaupunginhallitus käsittelee asian ja linjaa etenemistavan syksyllä 2016

##### 2. Aiesopimuksen solmiminen Turun kaupungin ja valtion kesken

##### 3. Yhteistyöryhmän kokoaminen ja työskentelyn käynnistäminen

- Eteneminen askel kerrallaan, jotta hanke lähtee liikkeelle
- Tavoitteena löytää joustavin tapa työskentelyn ja hankkeen organisointiin
- Vapaamuotoisen yhteistyöryhmän perustaminen on ketterämpää kuin kehitysyhtiön tai allianssin kokoaminen.

## Liikennevirasto

Liikennevirasto näkee hankkeen etenevän siten, että matkakeskushankkeesta tulee tehdä kaupunkivetoisesti hankesuunnitelma<sup>1)</sup>, jossa hahmotetaan ääriiivat seuraaville suunnittelu-, rahoitus- ja sopimusvaiheille.

Suunniteltavia asioita ovat mm.

- liikennesuunnitelma (tie, rata, katu)
- ratapihasuunnitelma
- kiinteistöjen suunnittelu ja rakentaminen
- riskien hallinnan suunnittelu
- aikataulusuunnitelma

Rahoitusmallit

Sopimukset

- yhteistyösopimus
- kiinteistöjä koskevat sopimusjärjestelyt

Liikennevirasto näkee etenemistavaksi mahdollisen kansirakenteen osalta kolmen sopimuksen valmistelun ja allekirjoittamisen:

- Aiesopimus
- Hankesopimus
- Toteutusopimus

## Rakennusliikkeet

Rakennusliikkeiden näkökulmasta matkakeskushankkeen etenemiseen tulisi ryhtyä, jos

- Kaupunki nimeäisi projektipäällikön matkakeskuksen edistämiseksi
- Kaupunki määrittelee oman tahtotilansa selkeästi – mitä halutaan?
- Hankkeen lähtökohdat selvitetäisiin ja perusta saataisiin kuntoon
  - Etenkin liikkumisselvitys tarvittaisiin
  - Samoin tieto siitä, miten Turun kaupunki on valmis sitoutumaan hankkeeseen.

Lisäksi tuotiin esiin se näkökulma, että rakennusliikkeellä on osaaminen hankkeen talouden ennakoimiseksi ja kurissa pitämiseksi. Tätä osaamista kannattaa siis hyödyntää.

<sup>1)</sup> Käydyn keskustelun perusteella hankesuunnitelma-käsitteellä ymmärretään eri asioita. Liikennevirasto, kaupunki ja kiinteistökehittäjät ymmärtävät hankesuunnitelman laajuuden ja tarkkuuden eri tavalla, joten yhteisen käsitys tulee muodostaa heti aluksi.

## 4 Johtopäätöksiä ja jatkotoimenpiteitä

Työskentelyn perusteella esitetään johtopäätöksiä ja mahdollisia jatkotoimenpiteitä Turun matkakeskuksen suunnitteluun ja rakentamiseen liittyen.

### UUDELLE MATKAKESKUKSELLE ON SELVÄ TARVE

Turun matkakeskukseksi on selvä tarve ja sen toteuttaminen on valtava mahdollisuus Turun kehittämiseksi useilta eri näkökulmista katsottuna. Keskeisiä perusteita uudelle matkakeskukseksi ovat seuraavat:

- Turun kaupungin kasvu edellyttää joukkoliikenteen kehittämistä.
- Uusi matkakeskus mahdollistaisi nykyaikaiset ja tulevaisuuden tarpeisiin vastaavat joukkoliikenneyhteydet ja vaihdot liikennevälineestä toiseen. Nykytilanteeseen verrattuna esimerkiksi esteettömyyttä, viihtyisyyttä, turvallisuutta ja sujuvuutta voidaan nostaa merkittävästi verrattuna nykyisen rautatieaseman, asemalaitureiden ja linja-autoaseman palvelutasoon.
- Uusi matkakeskus sijoittuisi liikenteelliseen solmukohtaan, jonka merkitys kasvaa tulevaisuudessa. Matkakeskus tuo yhteen eri liikennemuodot. Mahdollisesti toteutuva nopea junayhteys Helsinkiin lisää matkustajamääriä.
- Hyvä saavutettavuus ja sujuvat liikenneyhteydet ovat tärkeitä tekijöitä mm. elinkeinoelämän, turismin ja kansalaisten sujuvan arjen kannalta. Elinkeinoelämän edustajat ovat korostaneet saavutettavuuden tärkeyttä ja esimerkiksi Logomon liiketoiminnan kehittämisessä matkakeskuksen merkitys on suuri.
- Turku tarvitsee maamerkinomaisen, houkuttelevan ja kiinnostavan rakennuksen tai ”kaupungin portin”.
- Matkakeskus edistäisi Turun mahdollisuuksia menestyä entistä paremmin kaupunkien välisessä kilpailussa.
- Keskustan yhdistyminen ja kasvumahdollisuus

### UUDELLE MATKAKESKUKSELLE ON SELVÄ TAHTOTILA

Turun kaupunki on hyvin sitoutunut matkakeskushankkeen toteuttamiseen ja näkee sen tärkeänä hankkeena. Työpajoissa mukana olleet virkamiehet ovat miettineet matkakeskukseen liittyviä kysymyksiä omien vastualueidensa näkökulmista hyvinkin pitkälle. Hanketta kannatetaan myös kaupungin luottamushenkilöiden ja valtion edustajien keskuudessa.

Klinikkatyöskentelyn perusteella matkakeskuksen toteuttaminen kiinnostaa myös yrityksiä. Tästä kertoo sekä työskentelyyn osallistuneiden organisaatioiden määrä että aktiivinen ja konkreettisesti pyrkinyt työskentely. Käydyissä keskusteluissa tuotiin esiin runsaasti erilaisia näkökulmia ja mielipiteitä. Lienee oletettavaa, että myös kaupunkilaiset, muut Turun seudun asukkaat ja turistit arvostaisivat uutta matkakeskusta.

### NYT ON OIKEA HETKI TOTEUTTAA TURUN MATKAKESKUS

Näyttää siltä, että juuri nyt on oikea hetki Turun matkakeskuksen toteuttamiselle, ja että matkakeskukseksi on selkeä sosiaalinen tilaus. Tämän aikaikkunan oikeellisuutta puoltavat monet asiat, jotka ovat muuttuneet aikaisemmista vuosista.

Näitä ovat mm. seuraavat:

- Kaupungistumisen nopeutuminen edellyttää Turun kasvua ja uudisrakentamista. Kaupungin kasvu ja yhdyskuntarakenteen tiivistäminen vaativat toimivia joukkoliikenneyhteyksiä.
- Tavaralogistiikan muutoksista johtuen ratapiha-alueita voidaan vapauttaa uusiin käyttötarkoituksiin, esimerkiksi uudisrakentamiselle.
- Valtiolla ja Turun kaupungilla on yhteiset intressit ratapiha-alueen ja matkakeskuksen kehittämiseksi, josta on sovittu muun muassa tämän hallituskauden MAL-sopimuksessa.



- Helsingin ja Turun välisen nopean junayhteyden suunnittelu aloitetaan, mikä luo tarpeen miettiä myös Turun asemajärjestelyjä.
- Kansalaisten arvomaailma on muuttunut: joukkoliikennettä ja sujuvia matkaketjuja arvostetaan aikaisempaa enemmän. Liikenne ja liikkuminen ovat ylipäänsä murroksessa.
- Myös yhteisöllisyyttä, lähipalveluja ja lähialueita arvostetaan, mikä näkyy esimerkiksi kaupan rakenteiden muutoksena.

Turussa on käynnissä useampia merkittäviä kehityshankkeita. Kupittaa aluetta kehitetään sen vahvuuksien pohjalta.

Toriparkin rakentaminen luo edellytyksiä keskustan uudelleenlaajentamiselle ja keskustan kehittämisen kärkihanke tarkastelee keinoja vetovoimaisuuden ja elinvoimaisuuden lisäämiseksi. Muutaman vuoden päästä matkakeskuksen ja sen ympäristön kehittäminen olisi luonteva jatko näille hankkeille.

### MATKAKESKUKSEN OIKEA SIJAINTI ON LINJA-AUTOASEMAN ALUEELLA

Matkakeskuksen oikea sijainti on juuri siellä, minne sitä on suunniteltu, eli linja-autoaseman alueella. Tätä näkemystä puoltavia perusteita käsiteltiin useaan otteeseen työskentelyn aikana. Suunniteltu paikka yhdistyy keskustan kehittämiseen ja on yksi Turun neljästä liikenteellisestä solmukohdasta, eli jo nyt vilkkaasti liikennöity. Tulevaisuudessa tämän liikenteellisen sijainnin merkitys voi kasvaa esimerkiksi pikaratikan tai ”tunnin junan” myötä. Matkakeskuksen saavutettavuus on tärkeä tekijä monien yritysten, ei vähiten Logomon, liiketoimintojen näkökulmasta.

Vaihtoehtoisena sijaintina esitetty Kupittaa aseman seutu ei täytä matkakeskukselle asetettavia vaatimuksia ja odotuksia. Keskeisimmät syyt ovat Kupittaa sijainti kaukana kaupungin keskustasta, heikot mahdollisuudet muun joukkoliikenteen järjestämiseen ja se, ettei Tampereen raideyhteys kulje Kupittaa kautta.

Matkakeskuksen läheisyydessä ja ratapiha-alueen ympäristössä on käynnissä paljon hankkeita, joten potentiaalista uutta asumista on tarjolla. Alueesta voi kehittyä ”matkakeskuksen kaupunginosa”.

#### **Case Logomo: Hyvä saavutettavuus A ja O**

- *Logomossa järjestettävien tapahtumien kannalta hyvä saavutettavuus on erittäin tärkeää. Saavutettavuus tarkoittaa sitä, että Logomoon on helppo tulla kaikilla liikennevälineillä ja että sen yhteys keskustaan on toimiva. Sujuva kansainvälinen lentokenttäyhteys on yhä tärkeämpi tekijä. Koska kilpailu esimerkiksi Tampereen ja Helsingin kongressi- ja tapahtumapaikkojen kanssa on tiukkaa, menestyminen vaatii panostuksia. Uusi matkakeskus loisi hyvät tulevaisuuden kehitysmahdollisuudet myös Logomolle.*

### VAUHDILLA LIIKKEELLE!

Matkakeskuksen toivotaan valmistuvan vuosina 2024-2025. Jotta matkakeskus valmistuisi asetetun tavoitteen mukaisesti, tarvitaan hankkeen suunnittelussa nopea ja laaja-alainen aloitus. Roadmap-työskentelyn perusteella vuosina 2016-2017 tulisi jo tehdä paljon. Tämän tavoitteen mukaan työskentelyn aikana mietittiin tarvittavia toimenpiteitä ja niiden aikataulua.

### ROHKEUTTA JA KUNNIANHIMOAA!

Matkakeskuksesta halutaan muun muassa monipuolinen, vetovoimainen ja kiinnostava kohde – jotakin ennennäkemätöntä. Tämä voi toteutua vain rohkean, ennakoluulottoman, kunnianhimoisen ja rajoja rikkovan ajattelun kautta. Turun matkakeskus on sopiva paikka kehittää esimerkiksi liikennejärjestelmää ja toiminnallisuutta eri liikennemuotojen välillä.

## TULEVAISUUTTA ENNAKOIDEN, MUUNTOJOUSTAVUUS VARMISTAEN

Muuntojoustavuuden tärkeyttä korostettiin useaan otteeseen työskentelyn aikana. Keskuksen kokonaisuutta mietittäessä tulee muistaa ja pystyä ennakoimaan sitä, millaiset muuttuneet tarpeet ovat esimerkiksi keskuksen valmistuessa (tämän hetkisen tavoitteen mukaan 2024) tai vaikkapa 20-30 vuoden päästä. Innovatiivisuutta tarvitaan.

- Miten tulevia muutoksia osataan ennakoida?
- Miten näihin tarpeisiin osataan ja voidaan varautua?
- Minkälaiset ratkaisut mahdollistavat muuntojoustavuuden toteutumisen parhaalla mahdollisella tavalla?
- Mihin asioihin liittyviä päätöksiä kannattaa lykätä ja kuinka pitkälle, jotta uusin tietotaito on hyödynnettävissä?

*Digitaalisuuden vaikutukset?*

*Liikkumisen kehittyminen?*

*Sähköautot?*

*Ihmisten liikkumis- ja*

*käyttäytymismallit?*

*Pysäköintitarpeiden*

*muutokset?*

Koska matkakeskuksen elinkaari on kymmeniä vuosia, arvioitavaksi tulee myös valittavan hankemuodon ja toteutustavan elinkaarinäkökulmat.

- Miten valittava hankemuoto ja toteutustapa vaikuttavat matkakeskuksen elinkaaren eri vaiheissa?
- Kuka vastaa minkäkin osan ylläpidosta ja kehittämisestä ja minkälaisia yhteistoimintajärjestelyjä mahdollisesti tarvitaan?

## PELILLISTÄMINEN JA KÄYTTÄJIEN AKTIVOINTI

Matkakeskuksen konseptia voidaan testata ja kansalaisia osallistaa tekemällä ensin ”virtuaalinen Matkakeskus”, eli netissä jaettava malli, jonka kautta suunnitelmia voi tarkastella. Virtuaalisen mallin idea on asemoida matkakeskus paikalleen jo ennen kuin se rakennetaan. Virtuaalinen ennakkosuunnittelu lisääisi avoimuutta ja hankkeen hyväksyttävyyttä, kun kansalaiset ovat saaneet tutustua siihen etukäteen ja osallistua suunnitteluun pelillistämisen keinoin. Tämän uskotaan myös sujuvoittavan prosessia.

Matkakeskuksen tulevat käyttäjät ovat nyt lapsia ja nuoria. Heille tulee antaa mahdollisuus ideoida, suunnitella ja kommentoida pelien pelaamisen keinoin matkakeskusta. Koulut, koululaiset ja opiskelijat voitaisiin ottaa mukaan tuomaan omat näkemyksensä suunnitteluun.

## KIINTEISTÖJÄRJESTELYT MIETITTÄVÄ TARKASTI, INFRAN RAHOITUKSEEN UUSIA MALLEJA

Maa-alueiden omistuksen siirtäminen on yksi harkintaa ja valmistelua vaativa asia. Kiinteistöomaisuuden keskittäminen yhteenliittymälle heti hankevalmistelun alkuvaiheessa antaisi yhtiölle mahdollisuuden omaisuuden suoraviivaiseen kehittämiseen. Järjestelystä aiheutuvat rahoitustarpeet, transaktiokustannukset ja veroseuraamukset muodostuvat kuitenkin raskaiksi. Näin ollen parempi ratkaisu lienee se, että yhteenliittymä ryhtyy valmistelemaan matkakeskuksen toteuttamista, mutta kiinteistöluovutukset suoritetaan vasta mahdollisimman lähellä ensimmäisen vaiheen rakentamisen aloitusta. Tärkeää on muodostaa kiinteistönrajat siten, että ne mahdollistavat tarkoituksenmukaisten kokonaisuuksien luovuttamisen (myymisen). Kiinteistöluovutuksissa maaomaisuuden luovutusarvo (käypä arvo) tulee pystyä määrittämään ja tähän määrittelyyn tarvitaan tieto kaavan sallimasta rakennusoikeudesta.

Koska Turun matkakeskuksen kaltaisten hankkeiden toteuttamiseen voi olla vaikea osoittaa valtion tai kaupungin budjettirahoitusta, ja koska infrarakentamisen kustannukset muodostuvat etupainotteisesti ennen tuloja, uusia rahoitusmalleja tarvitaan. Uusien rahoitusmallien tulisi esimerkiksi ratkaista se, miten infran rakennuskustannuksiin voitaisiin ohjata korvamerkittyjä varoja hankkeen sisällä. Ratapiha-alueiden kehittämisessä tämä voisi tarkoittaa rata-alueelta vapautuvan maan myyntitulojen ohjaamista radanrakentamisen muutostöihin.

## VETOVASTUUN TURUN KAUPUNGILLE, PROJEKTIOHTAJAN NIMEÄMINEN JA VALMISTELUN RESURSOINTI

Matkakeskushanke on ollut vireillä pitkään. Nyt suunnittelu- ja toteutusvaiheen konkretisoituessa hankkeen edistämiseen voidaan saada aikaisempaa enemmän vauhtia, jos/kun Turun kaupunki ottaa selkeän vetovastuun hankkeen edistämisestä ja nimeää hankkeen valmistelua vetävän projektijohtajan. Kokotai osapäiväinen projektijohtaja toimisi luontevasti hankkeen selvitysten ja verkostojen koordinoijana. Ensi vaiheessa oleellista olisi riittävät ajalliset resurssit, myöhemmässä vaiheessa mahdollisuus esimerkiksi esiselvitysten toteuttamiseen. Projektijohtajan työnkuvaa voidaan tarkentaa, jos/kun yhteistyömalli muotoutuu.

## TARKENNETAAN MATKAKESKUKSEN SUUNNITTELUA KOSKEVA ALUE

Matkakeskuksen oletettu sijainti on kutakuinkin tiedossa. Tarkennettavaa sen sijaan on siinä, kuinka laajaa aluetta suunnittelu matkakeskushankkeen mahdollisessa ensimmäisessä vaiheessa koskee. Alueen konkretisointi ja mahdollisen osittamisen suunnittelu on tarpeen.

## SELVITETÄÄN, VOIDAANKO RATA-ALUE YLITTÄÄ KEVYLLÄ SILTARAKENTEELLA RASKAAN KANSIRAKENTEEN SIJAAN

Työskentelyssä ehdotettiin harkittavaksi, voitaisiinko rata-alue ylittää siltarakenteella raskaan kansirakenteen sijaan ja olisiko matkakeskuksen toteuttaminen raide-alueen viereen mahdollista. Tämän ehdotuksen mukaan kannen sijaan tehtäisiin halvempi siltarakenne tai kevytkansi, jonka kautta järjestettäisiin kulkuyhteys asemalaitureille. Sillan tulisi olla leveä ja kaupungin osat yhdistävä. Matkakeskus sijoittuisi kiskoja viereen ja/tai tien päälle. Tien päälle rakentaminen on radan päälle rakentamista helpompaa ja halvempaa. Siltarakenteen sopivuuden arvioinnin tulee perustua kaupungin liikennesuunnitelmasta johdettuun katusuunnitelmaan.

## NOPEAN TURKU-HELSINKI- JUNAYHTEYDEN SUUNNITTELUN YHTEYDESSÄ ON MAHDOLLISUUS SUUNNITELLA MYÖS TURUN RATAPIHAN RAITEISTOJA

Valtio on osoittanut määrärahan nopean rautatieyhteyden suunnitteluun Turun ja Helsingin välillä. Tämä suunnittelurahoitus voi mahdollistaa myös Turun ratapihan toimintojen ja asemajärjestelyjen kehittämistä. Nopean junayhteyden rakentamisen rahoituksesta päätetään aikanaan erikseen.

## VAARALLISTEN AINEIDEN KULJETTAMISEEN (VAK) LIITTYVIEN VAATIMUSTEN JA KÄYTÄNTÖJEN KEHITTÄMINEN

Vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat vaatimukset juontuvat lainsäädännöstä ja niitä tulkitaan eri tavoin eri kaupunkien ratapihoilla ja asemanseuduilla. Liikenne- ja viestintäministeriössä on koonnut VAK-asioita kehittävän työryhmän, jonka tavoitteena on yhtenäistää VAK-ratapihojen tulkintoja turvallisuus- ja riskienhallinnan asioissa.

## PERUSTETAAN SELVITYSRYHMÄ MIETTIMÄÄN MATKAKESKUKSEN YHTEYKSIÄ LENTOASEMALLE JA SATAMAAN

Perustetaan erillinen selvitysryhmä mieltämään, miten matkakeskuksen, lentokentän ja sataman väliset vaihtoyhteydet voitaisiin toteuttaa mahdollisimman saumattomasti ja sujuvasti. Sujuvat yhteydet ja liikennejärjestelmän tarkasteleminen kokonaisuutena nähtiin tärkeänä.

## 5 Tarkentavia huomioita työpajoista

### 5.1 Kiinteistösijoittajan näkökulma

Kiinteistösijoittaja analysoi matkakeskushankkeen kiinnostavuutta liiketoimintansa ja sijoitusstrategiansa näkökulmasta ja punnitsee kohteen tarjoaman tuotto-odotuksen ja riskien suhdetta. Sijoittaja miettii ja arvioi muun muassa seuraavia näkökulmia harkitessaan Turun matkakeskukseen sijoittamista.<sup>2)</sup>

#### 1. HYVÄKSYTÄÄNKÖ TURKU SIOITUSKOOTEEKSI?

- Sijoittaja miettii ensimmäiseksi, onko hän valmis sijoittamaan Turkuun. Onko Turku kaupunkina houkutteleva kohde muihin suuriin suomalaisiin kaupunkeihin verrattuna? Sijoittajan näkökulmasta Suomessa on kilpailevia hankkeita. Turku ei saa hävitä kisassa.
- Tärkein tähän päätökseen vaikuttava tekijä on se, että kaupungin on kasvettava. Kasvu luo kysyntää.

#### 2. HALUTAANKO SIOITTAAT TURUN MATKAKESKUKSEEN?

- Jos Turku hyväksytään sijoituskohteeksi, mietitään seuraavaksi halua sijoittaa juuri matkakeskukseen. Päätökseen vaikuttaa ennen kaikkea se, että hankkeen etenemiseen on vahva yksimielisyys, tahtotila ja että hankkeella on yhteiset tavoitteet. Sijoittaja haluaa nähdä selkeän ja etenemiskykyisen kokonaisuuden, joka on muita kilpailevia hankkeita parempi.

#### 3. PERUSASIOIDEN PITÄÄ OLLA KUNNOSSA

- Ensimmäiseksi tarvitaan luonnos tilaohjelmasta, jossa on mietitty matkakeskushankkeen konseptiä ja sinne sijoittuvia palveluita ja yrityksiä. Millainen kokonaisuus on rakentumassa?
- Asiakasvirran tulee olla luonnollista

#### 4. PALJONKO SIOITTAJA SIOITTAISI ITSE, PALJONKO MUUT, MITEN KAUPUNKI OSALLISTUU?

- Sijoittaja etsii vahvaa hanketta, jonka toteutumiseen muutkin osapuolet luottavat. Turun matkakeskuksen tapauksessa kaupungin on itse luotettava hankkeeseen niin vahvasti, että se konkreettisesti omilla teoillaan vahvistaa hankkeen elinvoimaisuutta.
- Tämä voi toteutua esimerkiksi siten, että kaupunki varaa itselleen osan tiloista ja tulee niihin vuokralle "ankkuriksi". Kaupunki voi keskittää toimintojaan matkakeskukseen (esimerkiksi kirjasto, terveyspalveluita/-keskus, neuvontapalveluita, kaupungin virastoja tai neuvottelutiloja jne. Kaupunki voi myös tulla osaomistajaksi.
- Jos kaupunki ei päättää osallistua em. tyyppisillä tavoilla hankkeeseen, sijoittaja tulkitsee tämän varoitussignaaliksi siitä, ettei edes kaupunki usko matkakeskuksen elinvoimaisuuteen.

#### 5. HANKKEEN KOON ON OLTAVA HOUKUTTELEVA ELI RIITTÄVÄN SUURI

- Realistisuus on tärkeää ja suunnitelmien tulee perustua taloudellisiin laskelmiin ja oikeisiin rakennuskustannuksiin, tuottovaateeseen ja vuokratasoon. Taloudellisen yhtälön tulee toteutua, sillä muuten hanketta ei ole. Markkinoille ei voida väkisin puskea.
- Ei saa olla liian iso kaupungin kokoon nähden ja vuokratason tulee olla realistinen ympäristöönsä nähden.
- Hanke on yhtiötettävä sopiviin kokonaisuuksiin, joita voidaan tarvittaessa jakaa osiin ja myydä helposti.

#### 6. YHTEEENVETO

- Turun matkakeskuksen tapauksessa kyseessä ei ole ihan yksinkertainen case sijoittajan näkökulmasta katsottuna, joten hankkeen uskottavuutta on vahvistettava.
- Nyt on kuitenkin kiinnostava markkinatilanne ja hyvä hetki sijoittaa Suomeen.

<sup>2)</sup> Pohjautuu Harri Holmströmin (Mercada / Ankkurikadun kiinteistöt) alustukseen työpajatyöskentelyssä.

## 5.2 Muita vastaavia hankkeita

Klinikan työpajoissa seminaareissa esiteltiin muita tekeillä olevia matkakeskushankkeita ja kokemuksia niistä.

**Case Pasila: Helsingin Pasilaan on valmistumassa merkittävä hanke.**

**Tämän nyt pitkälle edenneen projektin alkuvaiheessa on havaittu seuraavaa:** <sup>3)</sup>

1. Hankkeen alkuvaiheessa pitää muodostaa yhteinen visio ja tavoitteet sekä prosessi niiden ylläpitämiseksi

- Tulee olla yhteinen visio ja tavoitteet sekä yhteinen näkemys siitä, mitä halutaan. Yhteisen näkemyksen tulee ohjata hanketta.
- Yhteistä näkemystä ei ollut Pasilassa, joten sen luominen vaati aikaa.

2. Tulee olla yksi yhteinen hanke ja hankeorganisaatio

- Eri osapuolten yhteinen hankeorganisaatio, jolla mandaatti.
- Oleellista on, että kukaan ei tarkastele vain omaa etuaan.

3. Kiinteistöihin liittyvät järjestelyt tulee tehdä etukäteen

- Usealla taholla oleva maanomistus vaikuttaa sijoittajamyyniin ja prosessin aikatauluun
- Kehittämissyhtiön perustaminen on relevantti ajatus, mutta pitää sisällään useita vaikeita, ensin ratkaistavia asioita: valtion rooli nykylainsäädännön puitteissa, rahoitustarpeen etupainotteisuus

4. Lähtötiedot ja materiaalit pitää koota huolellisesti etukäteen

- Lähtötietojen hankintaan ja koostamiseen tulee käyttää runsaasti aikaa.
- Hyvät lähtötiedot lisäävät tarjoajien määrää ja parantavat tarjouksien laatua. Puutteelliset lähtötiedot hidastavat prosessia.
- Riskiarviointi tulee tehdä koko hankkeen ja lisäksi kaikkien osapuolten näkökulmasta.

5. Yksityiskohtainen toteutussopimus ja asemakaava ovat ohjanneet toteutusta tavoitellusti

- Yksityiskohtaisuudesta huolimatta ja sen ansiosta toteutussopimus ja asemakaava ovat toimineet tarkoituksenmukaisina välineinä, joiden avulla toteutuksessa oleva hanke vastaa alkuperäistä visiota.

6. Riittävät resurssit tulee varmistaa

- Projektitiimillä tulee olla riittävä mandaatti tehdä ratkaisuja
- Projektin suuntaus ja tavoitteiden päivittäminen tarvittaessa
- Varahenkilöt oltava

<sup>3)</sup> Pohjautuu Sini Kössin, Senaatti-kiinteistöt, alustukseen työpajatyöskentelyssä.

**Case Kuopio: Kuopion asemanseudun rakentamisesta on päätetty kesäkuussa 2016.**

*Osapuolet: Kuopion kaupunki, VR-Yhtymä Oy, rakennusliike*

*Suunniteltua rakennusala yli 50.000 kem2, hankkeen arvo noin 210-230 milj. euroa*

- *Aikataulu: Jatkokehittäminen v. 2016-2017, Rakentaminen 2018 alkaen, valmistuminen noin v. 2025*

*Tavoitteita:*

- *liikenteen ja matkustajien palvelut*
- *monipuolisia ravintolapalveluita*
- *modernia toimitilaa sekä liiketiloja*
- *hotelli*
- *terveyspalvelut*
- *hyvinvointipalvelut, hoivapalvelut*
- *asuminen*

Tieto Kuopion matkakeskushankkeen toteuttamisesta julkistettiin kesäkuussa 2016. Koska hankkeessa on Turun matkakeskukseen rinnastettavissa olevia piirteitä, hanke esitellään lyhyesti myös tässä yhteydessä.



## 6 Liitteet

### 6.1 Työskentelyn kulku ja kuvaus

#### Aloitustilaisuus 11.3.2016

Klinikka aloitettiin kaikille avoimella aloitusseminaarilla, jossa kerrottiin klinikkakokonaisuuden A-vaiheen (ratapiha-alueiden kehittäminen, matkakeskuksen määrittely) tulokset ja tarkennettiin näitä. Lisäksi viestitettiin Turun matkakeskuksen kehittämistä koskevan työskentelyn käynnistymisestä ja esiteltiin matkakeskukseen liittyvät keskeiset näkökulmat.

#### Työpaja, 11.3.2016: Työskentelyn suuntaus & matkakeskuksen ideointi

Aloitustilaisuuden jälkeen klinikkatyöskentely käynnistettiin osallistujille tarkoitetulla työpajalla, jossa fokuoitiin klinikan tavoitteita ja sovittiin työskentelytavoista. Työpajan ohjelmassa oli osallistujien esittäytyminen, odotukset työskentelylle sekä matkakeskukseen liittyvien ideoiden käsittelyä (osallistujien alustusten perusteella).

#### Työpaja 2, 6.4.2016:

##### Matkakeskuksen tavoitteiden ja konseptin määrittely – hankkeen reunaehdot ja kriittiset tekijät

Käsiteltiin edellisen työpajan tulokset, tarkennettiin näitä ja jatkettiin Matkakeskuksen ominaisuuksien ja tavoitteiden käsittelyä. Lisäksi tunnistettiin ja määritettiin hankkeen reunaehdot ja kriittisiä tekijöitä.

#### Työpaja 3, 28.4.2016: Toteuttamismuotojen mietintä, hankkeen organisointi ja etenemispolun määrittely – työskentelyn johtopäätökset ja jatkotoimet

Kerrattiin edellisen työpajan tulokset. Käsiteltiin Matkakeskushankkeen toteutus- ja organisoitumistapoja sekä määritettiin etenemispolkua. Vedettiin yhteen työskentelyn tulokset, mietittiin keskeisiä johtopäätöksiä sekä jatkotoimenpiteitä. Sovittiin raportoinnista ja tulosseminaarin järjestelyistä.

#### Tulosseminääri ja työpaja 4, 1.6.2016

Kaikille avoimessa tulosseminaarissa esiteltiin työskentelyn keskeiset tulokset ja kuullaan työskentelyyn osallistuneiden puheenvuoroja. Tilaisuudessa tarkennettiin tuloksia, jolloin osallistujilla oli mahdollisuus kommentoida ja jalostaa toimenpide-ehdotuksia. Neljännessä työpajassa tarkennettiin klinikkatyöskentelyyn osallistuvien kanssa vielä laadittua etenemispolkua ja sovittiin raportoinnista.



Keväällä 2016 RAKLI toteutti kaksi ratapiha-alueisiin ja asemanseutuihin liittyvää klinikkatyöskentelyä. Työskentelyn kulku on esitetty kuvassa. Yleisiä linjauksia ja parhaita käytäntöjä käsitelleen klinikan tulokset on raportoitu RAKLIN julkaisussa [Ratapiha-alueiden ja asemanseutujen kehittäminen](#).

## 6.2 Lehdistötiedote tulosseminaarista 1.6.2016

### Turkuun suunnitteilla moderni, monipuolisen palvelun matkakeskus

Turun asemanseudun kehittämissuunnitelmat etenevät. Kaupungin uuden matkakeskuksen palvelutarjontaa ja toteutusta on ideoitu RAKLIn ja Turun kaupungin klinikalla kevään aikana. Linja-autoaseman ja Logomon väliin suunnitellaan modernia palvelukeskusta. Tavoitteena on yhdistää sujuvat liikkumisen ratkaisut, monipuolinen palvelutarjonta sekä keskustan kehityksen tukeminen. Klinikka suositti, että hankkeen valmistelua varten perustetaan yhteenliittymä.

Työpajoissa todettiin, että Turun uudeksi maamerkiksi suunniteltu matkakeskukseen sopisi laaja kattaus julkisia ja yksityisiä palveluja. Vetovoimaa luomaan tarvitaan viihtyisyyttä, ja myös hotellin rakentaminen nousi keskusteluissa esiin. Kokonaisuuden pitäisi yhdistyä luontevasti kaupungin nykyiseen keskustaan. ”Matkakeskus on merkittävä kehityskeskus Turun keskustalle. Kaupunginosat radan molemmin puolin yhdistyvät ja kaupunki saa uuden portin. Arvioin, että ensimmäiset asiakkaat voisivat astua keskukseen vuonna 2024”, visioi toimialajohtaja Jouko Turto.

#### **Sujuvaa liikkumista**

Matkakeskuksella on tärkeä rooli liikenteen solmukohtana. Uuden matkakeskuksen valmistuessa palvelut ovat tältä osin varmasti jo aivan uudella tasolla, kun digitaaliset ratkaisut ja liikenne palveluna -ajattelu kehittyvät edelleen. ”Turun asemanseudun kehittämissuunnitelmissa yhdistyvät perinteiset liikkumisen muodot raide- ja ajoneuvoliikenne sekä kevyt liikenne, höystettynä uusilla, digitalisaation tuomilla mahdollisuuksilla. Oman haasteensa hankkeelle tuovat tarvittavat uudenlaiset rahoitus- ja toteutusmuodot sekä mahdollinen kiinteistöyhtiö”, sanoo projektipäällikkö Heidi Mäenpää Liikennevirastosta.

Rajoitteita alueen kehittämiselle asettavat ratapihan toiminnallisuuteen liittyvät vaatimukset, esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetukset. Tahtoa ratkaisujen löytämiseen kuitenkin on, ja ajankohta ratapihan kehittämisen kokonaisarvioille on nyt mitä parhain. Käynnistymässä on selvitystyö uuden, tunnin juna -yhteyden luomisesta Turun ja Helsingin välille, mikä aiheuttaa muutostarpeita myös ratapiha-alueelle.

#### **Kotiläksyt tekemällä kiitettävään lopputulokseen**

Asemanseutujen kehittäminen on ajankohtaista eri puolilla Suomea. Valtio on solminut kaupunkiseutujen kanssa kasvusopimuksia, jotka painottavat kunkin alueen vahvuuksien kehittämistä edelleen. Myös valtion ja suurimpien kaupunkien välisissä MAL-sopimuksissa on sovittu siitä, miten asemanseutujen rakentamis- ja tiivistämispotentiaalia hyödynnetään, ja niitä vahvistetaan hyvin saavutettavina asumisen, työpaikkojen ja palveluiden keskittymänä ja sujuvien matkaketjujen mahdollistajina.

Klinikkatyön lopputuloksena ehdotetaan, että Turun matkakeskushankkeen valmisteluun perustettaisiin yhteenliittymä, joka antaisi hankkeelle ”yhdet kasvot”, ottaisi kokonaisvas-

tuun sen aktiivisesta edistämisestä ja toimisi kilpailutuksen ja toteutuksen valmistelijana. ”On erittäin tärkeää selvittää lähtötiedot huolella, jotta tavoitteet ja linjaukset asetetaan realistisesti. Liiketoimintasuunnitelma tarvitaan, jotta viitteet suuruusluokasta ja taloudellisesta yhtälöstä saadaan kohdilleen”, painotti johtaja Mikko Nousiainen RAKL:stä klinikkan loppuseminaarissa.

Innostusta hankkeen kehittämiseen on kiinteistö- ja rakentamisalalla runsaasti. ”Ideoita heiteltiin klinikkan työpajoissa avoimesti keskusteluun, ja kokonaisuus hahmottui mukavasti. Suurimmat haasteet ovat houkuttelevan palvelucocktailin muodostaminen sekä kokonaisuuden taloudellisen toteutettavuuden varmistaminen”, Mikko Nousiainen summasi.

#### **Lisätietoja:**

Mikko Nousiainen, johtaja, RAKLI, puh. 040 525 8440  
Jouko Turto, toimialajohtaja, Turun kaupunki, puh. 050 558 9536

*RAKL:n klinikoilla kehitetään kiinteistö- ja rakentamisalan toimintaa käytännön tapausten kautta. Työpajatyöskentelyyn kutsutaan mukaan hankkeen kannalta keskeiset tahot, jotka yhdessä etsivät parhaita ratkaisumalleja ja toteutusta. Matkakeskus Turkuun -klinikalle osallistui edustajia 22 organisaatiosta. Klinikkan tilasivat Turun kaupunki, Liikennevirasto, Senaatti-kiinteistöt ja VR-Yhtymä.*

## 6.3 Uutinen tulosseminaarista 1.6.2016

### Matkakeskus Turkuun -klinikka tuotti monta hyvää ideaa

Turun matkakeskushanke nytkähti kevään aikana eteenpäin, kun RAKL:n klinikan osallistujat ideoivat sen konseptia ja toteutusmuotoa. Yhdessä arvioitiin, että parhaiten nykyisen linja-autoaseman ja Logomon väliin jäävälle alueelle soveltuisi monipuolinen yksityisten ja julkisten palvelujen keskittymä, joka olisi vetovoimainen muidenkin kuin matkustajien silmissä. Jos liikkeelle lähdetään heti, voisi keskus ottaa ensimmäiset asiakkaansa vastaan vuonna 2024.

Turun kaupunkisuunnittelujohtaja Timo Hintsanen kiitti klinikan osallistujia hyvästä työskentelystä ja kiinnostavista ehdotuksista. ”Liikkuminen palveluna -ajattelu kytkeytyy tiiviisti tulevaan matkakeskukseen. Emme siis puhu pelkästään fyysisestä rakennuksesta, vaan palvelumuotoilusta”, Timo Hintsanen muistutti. Turussa on käynnissä keskustan kehittämisen kärkihanke. Matkakeskus on sen seuraava askel, kun kauppatorin uudistaminen on ensin edennyt.

### **Uusi turkulainen maamerkki**

Matkakeskusta on suunniteltu Turkuun vuosituhannen vaihteesta lähtien. Suunniteltu sijainti on otollisesti ratojen ja isojen teiden risteyskohdassa. ”Alueen tehokkaampi hyödyntäminen ja kaupunkirakenteen tiivistäminen tarjoaa erinomaisen mahdollisuuden parantaa keskustan viihtyisyyttä ja yhdistää radan kaksi puolta. Näin Turun vetovoima ja kilpailukyky paranevat”, sanoi arkkitehti Mika Rajala Turun kaupungilta. Erilaisia vaihtoehtoisia toteutuksia on vuosien mittaan esitetty. Tärkeintä on se, että kokonaisuus vastaa laajan asiakaskunnan tarpeita ja kiinnostaa myös kiinteistö- ja rakentamisan alan toimijoita. ”Kun matkakeskus on riittävän kiinnostava ja suunnitelma realistinen, kannattelee se taloudellisesti itse itsensä”, Rajala painotti.

”Klinikatyön tavoitteena oli tarjota laajalle toimijajoukolle mahdollisuus osallistua keskusteluun Turun matkakeskuksesta. Tässä onnistuttiin hyvin, ja työpajoissa riitti sekä ideoita että innostusta”, kiitti Matkakeskus Turkuun -klinikan vetäjä Mikko Nousiainen RAKL:sta. Keskusteluissa päädyttiin siihen, ettei Turku tarvitse uutta toimitilakeskittymää, vaan luontevin kokonaistarjonta syntyy julkisista ja yksityisistä palveluista sekä siitä, että matkakeskuksen ympäristöön syntyy houkuttelevia koteja. Ympäristön asukkaat mahdollistavat laajan tarjonnan, kun keskuksen asiakkaina ei ole vain läpikulkijoita. Logomon ja Turun matkailun tueksi kokonaisuuteen kaavailaan myös hotelleja. Joustava pysäköintirakaisujen toteutus sekä hankkeen vaiheistus ovat avainasemassa, kun onnistumisen edellytyksiä punnitaan.

### **Asemanseudut ja liikennejärjestelmä kehittyvät**

Jotta hanke etenisi yhtenäisenä pakettina, päätyi klinikka suosittamaan eri toimijoiden yhteenliittymän muodostamista valmistelun ja toteutuksen tueksi. Se voisi heti aloittaa lähtötietojen tarkentamisen, joiden pohjalta alustava hankesuunnitelma laaditaan. ”Valtioneuvostolla on vahva tahto edistää matkakeskusten syntymistä eri puolilla Suomea, ja ne näkyvät myös tuoreissa MAL-sopimuksissa. Tämä antaa vahvaa strategista selkänäojaa ja poliittista suuntaviivaa etenemiselle”, sanoi kiinteistökehitysryhmän puheenjohtaja Antti Kari Senaatti-kiinteistöistä. Valtakunnallisen toimintamallin ja parhaiden käytäntöjen levittäminen on tärkeää, kun resurssit ovat vähäiset ja hankkeita yhtä aikaa vireillä useissa kaupungeissa.

Liikenneverkon kehittämistähti on tällä hetkellä kova. Tähän liittyy muun muassa hallituksen korjausvelkapaketti, jolla parannetaan verkoston kuntoa, sekä Turun radan kehittäminen, mikä mahdollistaisi aiempaa nopeamman yhteyden pääkaupunkiseudun ja Turun välille. ”Perinteisen liikennejärjestelmän rinnalla nyt pohditaan liikennettä palveluna ja tulevaisuuden tarjoamia mahdollisuuksia. Tämä työ kulkee ministeriössä Liikenneverkon nimellä”, kertoi johtaja Pekka Petäjäniemi Liikennevirastosta. Projektipäällikkö Janne Seeste VR-Yhtymästä kertoi, että rantaradan matkustajamäärät ovat kasvaneet viidenneksellä lippu-uudistuksen ja uuden express-vuoron tultua.

### **Kokonaisuus vastaamaan tarpeita**

Klinikalle osallistuneiden näkemyksiä kertoivat yksikönpäällikkö Jukka Kettunen A-Insinööreiltä, aluejohtaja Matti Keitilä SATOsta, aluejohtaja Jukka Lämsä Lemminkäiseltä sekä tiimipäällikkö Jani Päivänen ja johtava asiantuntija Heikki Rajasalo FCG Finnish Consulting Groupista. Kettunen sanoi, että allianssimallin käyttö voisi soveltua hyvin näin suureen, kaupunginosaan kokoiseen hankkeeseen. ”Kaupallinen konsepti on kriittinen onnistumisen kannalta, joten yhteisen vision luominen on tärkein tekijä matkakeskuksen suunnittelussa”, Matti Kettunen korosti. Jukka Lämsä toivoi matkakeskushankkeelle nimettävän pian projektipäällikkö, joka kokoaisi asiat ja osapuolet yhteen. Jani Päivänen ja Heikki Rajasalo puolestaan ehdottivat virtuaalisen matkakeskuksen ”rakentamista” heti alkuvaiheessa, jotta tulevaa voidaan tehdä näkyväksi ja todentuntuiseksi.

Matti Keitilä totesi, että Turku kasvaa kovaa vauhtia ja on hyvä, jos matkakeskus ympäristöineen tarjoaa uusia asuntorakentamisen mahdollisuuksia. ”Asuntokuntien koko pienenee ja asumisen vaihtoehtojen pitää olla monipuolista, jopa ”normeja rikkovaa”, jotta ihmiset löytävät itselleen sopivimman kodin. Emme tiedä millaisia ratkaisuja ihmiset koteihinsa haluavat kymmenen vuoden päästä. Esimerkiksi tarve työhuoneille voi mobiiliuden myötä jo olla historiaa”, Keitilä kuvaili.

### **Visio ohjaa askeleita**

Logomon toimitusjohtaja Päivi Rytsä kertoi radan varteen luodusta menestystarinasta. ”Jos on tahtoa ja oikeat ihmiset mukana, voi tuloksia syntyä nopeastikin. Logomo on vasta muutaman vuoden ikäinen, mutta viime vuonna meillä oli jo yli sata tilaisuutta ja 300 000 vierasta. Lisäksi keskittymässä työskentelee joka päivä 450 ihmistä yli 70 yrityksessä”, Rytsä luetteli. Hän näkee, että matkakeskuksen ja Logomon välille voisi syntyä monipuolista yhteistyötä. ”Tapahtuma-areenan kannalta keskeistä on se, että sinne on sujuvat yhteydet ja juhlatilaan pääsee kuivin jaloin. Meille siis uusi matkakeskus mahdollisine hotelleineen on erittäin tervetullut naapuri”. Päivi Rytsä iloitsi.

Seminaarin lopuksi toimialajohtaja Jouko Turto Turun kaupungilta kiitti klinikkaväkeä odotusten ylittämisestä ja säikin pohjalle kertyneistä runsaista ideoista. ”Nyt on oikea hetki toteuttaa Turkuun nykyaikainen matkakeskus. Meillä on klinikatyön tuloksena selkeä to-do-lista, jonka kimppuun pitää heti käydä. Kaupungilla on kova halu olla veturi tälle suuri hankkeelle”, Turto summasi.

## 6.4 Matkakeskushankkeen etenemisen vaiheita

	Päätöksenteko	Hankkeen valmistelu ja eteneminen	Ratapiha-alueen kehittäminen & vaarallisten aineiden kuljettaminen	Infrarakenteet
2016	<p>Kaupungin hallituksen päätös hankkeen etenemisestä (asettämispäätös?). Vahvistetaan Matkakeskuksen sijainti.</p> <p>Päätös hankesuunnittelun käynnistämisestä</p>	<p>Kootaan tarvittavat lähtötiedot ja määritellään tarvittavat selvitykset.</p> <p>Suunnitellaan lähtötietojen päivittämisen tai selvittämisen toteutus.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rakennettavuusselvitys</li> <li>PIMA-selvitys</li> <li>rakennuskannan investointiselvitys</li> </ul> <p>Suunnitellaan kaupungin sisäiset yhteistyötavat.</p> <p>Selvitetään ja sovitaan valtiotoimijoiden ja kaupungin yhteistyön tavoista.</p> <p>Selvitetään, millainen yhteenliittymä voidaan perustaa</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Yhteenliittymä</li> <li>"Kehitysyhtiö"</li> <li>Kehitysvaiheen allianssi 1,5-2 vuoden ajalle</li> </ul> <p>Määritetään kiireelliset ja kriittiset tekijät</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>tekijät, jotka voivat estää hankkeen toteutumisen</li> <li>joukkoliikenteen/liikenteen yleiskuva ja tavoitteet</li> <li>hankkeen taloudelliset edellytykset ja sisällölliset tavoitteet</li> <li>yhteiset tavoitteet</li> </ul> <p>Tehdään rakentamispäätös</p> <p>Laaditaan matkakeskukselle visio</p> <p>Selvitetään rahoitusvaihtoehtoja: kaupunki, valtio, EU, investorit</p> <p>Aloitetaan hankesuunnitelman laatiminen (2016-2017). Määritetään</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>matkakeskuksen konsepti</li> <li>kaupunkikuvalliset vaikutukset</li> <li>reunaehdot</li> <li>"massamalli"</li> <li>tilaohjelmavaihtoehtot</li> <li>eri toiminnalliset konseptivaihtoehtot</li> <li>sijoitteluvaihtoehtot ja voluomit</li> <li>lasketaan eri vaihtoehtojen kustannukset</li> <li>tarkka aikataulu</li> </ul>	<p>Selvitetään VAK-ratapihan mahdollisuudet ja muutostarpeet</p> <p>Selvitetään ratapihan pilaantuneet maa-alueet ja suunnitellaan ratapihan muutokset</p> <p>Seurataan ja mahdollisesti vaiikutetaan LVM:ssä valmistelussa oleviin vaarallisten aineiden kuljetuksia (VAK) koskeviin linjauksiin. Työryhmän työ tulisi käynnistää 2016-2017</p>	<p>Arvioidaan rataratkaisujen vaikutuksia muihin infra-rakenteisiin.</p> <p>Määritetään liikenneselvityksen perusteella tarvittavat katuyhteydet (Aninkaisten sillalla)</p> <p>Selvitetään Aninkaisten sillan eteläpuolelle rakennettavan sillan/kanasirakenteen tekniset ja turvallisuusasiat</p> <p>Suunnitellaan Aninkaisten sillan keskustan pään uudelleenjärjestelyt</p> <p>Määritetään toiminnalliset "pakko-pisteet" ja tulevaisuuden tilatarpeet</p>

2016	Liikenteen ja liikkumisen suunnittelu	Maankäytön suunnittelu, kaavoitus	Viestintä, vuorovaikutus ja markkinointi	Digitalisuuden edistäminen
	<p>Jatketaan Turun ja Turun seudun matkakeskukseen liittyvää liikennejärjestelmien suunnittelua</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• laaditaan ennuste liikennemäärien kasvusta</li> <li>• laaditaan vaihtoehdot liikennejärjestelyille: katu; autot/ kävely/pyöräily; raide</li> <li>• tulevaisuuden liikkumisskenaariot</li> </ul> <p>Pysäköintitarpeen määrittäminen</p> <p>Määritetään eri liikennemuotojen tarvitsemat tilatarpeet</p> <p>Varmistetaan, että maakunnan, Turun ja ELYn liikkumiseen liittyvät tavoitteet otetaan huomioon.</p> <p>Otetaan suunnittelussa erityisesti huomioon Logomon, Fabriikin ja Kupittaan kehittyminen.</p>	<p>Käynnistetään matkakeskusalueen kaavoitusprosessi</p> <p>Matkakeskus sisältyy ratapihan osayleiskaavaan</p> <p>Tarkastellaan matkakeskusta ja asemanseutua osana toiminnallista yhdyskuntarakennetta ja Turun liikennejärjestelmää. (maakunta- ja yleiskaava)</p> <p>Määritellään lähialueet ja sovitaan alustavat tavoitteet ja vetovastuu lähialueiden kehittämiseksi - esim. tuleva rakentaminen ja volyymit; matkaketjut ja saavutettavuus, liikenteen solmukohtat, kauppatorin, keskustan ja lentokentän saavutettavuus.</p>	<p>Tehdään kaupungin strateginen tahtotila näkyväksi</p> <p>Viestitään kaupunginjohtajan päätöksistä edistää matkakeskuksen toteutumista.</p> <p>Tehdään aktiivista yhteistyötä liikennejärjestelmäsuunnittelun ja yleiskaavoituksen kesken (fokuksessa asemanseutu)</p> <p>Mahdollistetaan vuoropuhelu, "open call"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Olennainen tieto osaksi lähtötietoja</li> </ul> <p>Sovitaan matkakeskushankkeen viestinnästä</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarvittavien resurssien osoittaminen</li> <li>• Organisoituminen ja vastuuttaminen</li> <li>• Viestintäsuunnitelman luonnostelu</li> </ul>	<p>Sovitaan, kuka vastaa digitalisuuden edistämisestä käynnistys-, kehitys- ja ylläpitovaiheessa</p> <p>Mahdollistetaan ketterä suunnittelu- ja toteutusprosessi, jolloin digitaalisuuden mahdollisuuksia voidaan päivittää/tarkentaa joustavasti kehityksen mukaan</p> <p>Kootaan tietoa vastaavista hankkeista suunnittelun tueksi.</p>

	Päätöksenteko	Hankkeen valmistelu ja eteneminen	Ratapiha-alueen kehittäminen & vaarallisten aineiden kuljettaminen	Infrarakenteet
2017	<p>Aiesopimus kaupungin ja valtio-toimijoiden kesken</p> <p>Päätös hankekilpailun muodosta ja laajuudesta, esim. suunnitteluvaiheen allianssi + rakentamistaiheen allianssi</p> <p>Päätös hankekilpailun käynnistämistä</p>	<p>Suunnitellaan kiinteistöjärjestelyjen toteuttamistapa</p> <p>Suunnitellaan hankkeen ositus: hankkeen vaiheittainen toteutus / sen mahdollisuudet</p> <p>Laaditaan/päivitetään kaupungin palveluverkkosuunnitelma, jossa määritetään matkakeskukseen tulevat julkiset palvelut</p> <p>Vahvistetaan matkakeskuksen konsepti</p>	<p>Laaditaan Turun ratapihan toiminnallinen selvitys</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>VAK-kuljetukset ja -toimenpiteet</li> <li>Henkilöratapiha</li> <li>Raiteistojärjestelyt</li> </ul> <p>Muodostetaan ratapiha-alueelle Liikenneviraston, Turun kaupungin, Senaatin ja VR:n yhteinen näkemys alueen kehittämisestä</p>	
2018		<p>Huomioidaan suunnittelussa loppuvaiheen operaattorit kuten pysäköinti: millaista toimintaa, liiketoimintamahdollisuudet</p> <p>Viimeistellään ja varmistetaan suunnittelua ohjaavat määritykset</p>	Laaditaan ratapihasuunnitelma	Silta-/kansisuunnitelman laatiminen
2019	Tehdään rakentamispäätös	Matkakeskuksen kilpailuehdotukset nähtäville ennen kilpailuratkaisua		Tehdään uusi ramppijärjestely ennen rakentamisen aloitusta, Aninkaistensilta ↔ Helsinki
2020	Päätös ratapihamuutosten rahoituksesta	Matkakeskuksen rakentamisen aloitus (tavoite)	Tehdään päätös (VAK)-ratapihan rahoituksesta (rahoituspäätös, kun ratasuunnitelma lainvoimainen)	Toteutetaan Köydenpunojankaari ja Naantalin suunnan vesijohto
2021		Rakentaminen	Laaditaan ratapihan rakentamissuunnitelma (kesto n. vuosi)	
2022		Rakentaminen	Aloitetaan nykyisen Ratapihan muutostyöt, töiden kesto 2-3 vuotta	
2023		Rakentaminen		
2024	<b>TAVOITE:</b> <b>MATKAKESKUS VALMISTUU</b>	Valmistuminen	Ratapihan muutostyöt valmis-tuvat	<p>Uudet laiturijärjestelyt valmistuvat</p> <p>Ratikka- tai runkobussi</p> <p>Kansiyhteys jalankululle ja pyöräilylle</p>

	Liikenteen ja liikkumisen suunnittelu	Maankäytön suunnittelu, kaavoitus	Viestintä, vuorovaikutus ja markkinointi	Digitalisuuden edistäminen
2017	<p>Suunnitellaan liikennejärjestelyt ja liikkuminen</p> <p>Katusuunnitelman laatiminen</p> <p>Suunnitellaan yhteys radan yli – Pohjola, Logomo ja suhde Linna-kaupunkiin, kaupunki-uudistus-vyöhyke</p>	<p>Otetaan kaavoittaja mukaan matkakeskuksen hankeorganisaatioon saumattoman vuorovaikutuksen varmistamiseksi.</p> <p>Suunnitellaan ja toteutetaan kansalaisosallistaminen hankkeen hyväksyttävyyden lisäämiseksi</p> <p>Suunnitellaan alue portiksi Turkuun, ”Rautajoki”</p> <p>Laaditaan kaavaluonnos (poliittinen päätöksenteko,</p>	<p>Viestintäsuunnitelma valmistuu ja viestinnän vastuhenkilöt selvillä</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suunnitellaan verkko- ja some-näkyvyys</li> <li>• käyttäjätarina</li> <li>• brändi</li> </ul> <p>Suunnitellaan kaavan osallistamisprosessi</p> <p>Viestintäaineiston laadinta (ppt, video, www, some, jne.)</p> <p>Aloitetaan matkakeskuksen vuorovaikutusprosessi; ”pelillistäminen”?</p>	<p>Pohditaan matkakettuun liittyvän datan avoimuus, laaditaan/otetaan tarvittaessa lainsäädäntö avuksi</p> <p>Luodaan ymmärrys Matkakeskuksen käyttäjien matkustus-/palvelupoluista, käyttäjätarina</p> <p>Laaditaan digitaalisuuteen liittyvät reunaehdot (esim. turvallisuus)</p> <p>Suunnitellaan palveluvalikoima osana muuta kaupunginlaajuista palveluverkkosuunnittelua</p>
2018		<p>Nykyisen rautatieaseman ja raken- nuksen tulevaisuuden suunnittelu ja mahdollinen käyttötarkoituk- senmuutos</p> <p>Laaditaan kaavaehdotus</p>	<p>Julkistetaan matkakeskuksen konsepti ja markkinoidaan sitä; kaupunkilaiset, poliitikot, virka- miehet, investorit, rakentajat</p> <p>Markkinoidaan hanketta sijoit- tajille</p>	<p>Luodaan ”virtuaalinen Matka- keskus”, joka mahdollistaa muun muassa laajan vuorovaikutuksen</p>
2019		<p>Kaavaehdotuksen hyväksyminen (kaupunginvaltuusto)</p> <p>Laaditaan kaavaehdotuksen hyväksymisen jälkeen maankäyttö- sopimus (kaupunginvaltuusto)</p> <p>Valmistellaan näkemykset uudelle MAL-sopimuskaudelle</p>	<p>Julkistetaan hanke (julkista- minen + sen ”omistaja” )</p>	
2020		<p>Asemakaava lainvoimaiseksi 2020- 2022 (mahdollisesta valitusproses- sista riippuen)</p>		<p>Varmistetaan tiedonsiirtokapasiteetti</p>
2021				
2022				<p>Päätetään Matkakeskukseen tulevat digitaaliset palvelut</p>
2023				
2024				





# RAKLI

*Tilaa elämälle*

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

[www.rakli.fi](http://www.rakli.fi)