



# Kestävän asemayhteistyön toimintamalli

## Raportti



# Esipuhe

Työn tavoitteena oli laatia ajantasainen tilannekuva asemanseuduista ja niiden kehitystarpeista sekä luoda asema-alueiden yhteiskehittämisen toimintamalleja erilaisilla asemanseuduilla hyödynnettäviksi.

Asemanseutujen kehittäminen on tärkeässä roolissa kaupungin kasvussa, sillä ne ovat liikenteen solmukohtia, joissa toimintojen muutoksen vuoksi vapautuu maa-alaa uusiin käyttötarkoituksiin. Kehittämistoimet etenevät usein verkkaisesti, koska maanomistus on pirstoutunutta ja osapuolten tavoitteet ja aikataulut ovat erilaisia.

Yhteisen tahtotilan muodostamiseen liittyviä näkökulmia tarkasteltiin Asemanseutuhankkeiden hankehallinnan yleiskuvaus –työssä (Väylävirasto 30.4.2019), jossa luotiin yhteisen kehittämisen avuksi mm. asemanseututimantti, jonka avulla osapuolten on yhdessä mahdollista arvioida asemanseudun kehittämisedellytyksiä eri näkökulmista. Tässä työssä yhteiskehittämistä on viety eteenpäin luomalla toimintamalleja ja suosituksia asemanseutujen yhteiseen kehittämiseen vuoropuhelussa laajan toimijakentän kanssa.

[Linkki työhön](#)

Työ on tehty ympäristöministeriön, Tampereen seudun kuntayhtymä/MAL-verkoston, HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymän sekä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in toimeksiannosta.

Työn tekemisen tapoihin vaikutti koronaepidemia ja sen seurauksena käyttöön otettu valmiuslaki siitä seuranneine rajoituksineen. Suunnitellut kohtaamisiin perustuvat työpajat korvattiin ryhmähaastatteluin ja verkossa toteutetulla työpajatyöskentelyllä.

Työn tekemistä ohjasi seurantaryhmä, johon kuuluivat Kaisa Mäkelä (puheenjohtaja) ja Suvi Anttila ympäristöministeriöstä, Tero Piippo ja Kati-Jasmin Kosonen MAL-verkostosta, Aino Hatakka HSY:stä, Taina Saarinen Traficomista, Aimo Huhdanmäki Väylävirastosta, Janne Marttinen Senaatin asema-alueet Oy:stä ja Kaisu Partanen VR-Yhtymä Oy:stä.

Työn tekemisestä Sitowise Oy:ssä vastasivat Anne Herneoja (projektipäällikkö), Olli Jokinen ja Laura Pihlajakangas.

Helsingissä kesäkuussa 2020

# Sisältö

## Johdanto

### 1. Päätelmät ja suositukset toimintamalleiksi

#### 2. Valtakunnalliset hyvät käytännöt

- 2.1 Kehittämissyhteistyön perusta vahvaksi
- 2.2 Radanpitäjän kannanmuodostus helpommaksi
- 2.3. Liityntäpysäköinnin taloudellinen yhtälö heti osaksi kokonaisratkaisua
- 2.4. Vaiheistettu kehittämispolku yhteisen asemanseutuvisioon tueksi
- 2.5. Väliaikaistoiminnoilla ja imagohankkeilla nostetta kehittämiseen
- 2.6. Yhteistyöryhmä selkeyttämään käytön ja ylläpidon vastuita

### 3. Yhteenveto kaupunkien tilanteista

## Liitteet

Kyselyn yhteenvetotaulukot

Kyselyyn osallistuneiden asemanseutukortit



# Johdanto

Asemanseutujen kehittäminen edellyttää monen toimijan yhteistyötä, sillä maanomistajia on useita ja heidän intressinsä ja kehittämissaikataulunsa ovat erilaisia. Asemanseutujen kehittämisedellytykset kytkeytyvät myös kiinteästi kaupungin kokonaistilanteeseen ja kiinteistöjen kysyntään.

Tässä työssä on pyritty löytämään asemanseutujen yhteiskehittämiseen toimintamalleja

1. vahvistamaan asemanseutujen kehittämiseen investoivien tahojen yhteistä visiota ja sitoutumista kehittämistoimiin,
2. mahdollistamaan laajaa yhteistyötä asemanseutujen kehittämisessä, asukkaat ja asemapalveluiden käyttäjät mukaan lukien,
3. lisäämään asemanseutujen kestävyyttä, viihtyisyyttä ja turvallisuutta selkeyttämällä kunnossapidon ja kehittämisen kokonaisvastuuta sekä
4. helpottamaan uusien toimijoiden ja palveluiden tuloa asemille.

Työssä tärkeässä roolissa oli kaikille MAL-verkoston asemanseuduille kohdennettu sisällöltään seikkaperäinen kysely. Sitä täydennettiin tarkempaan tarkasteluun valikoituneiden Hämeenlinnan, Kokkolan, Lahden, Lappeenrannan, Malmin, Porin ja Tikkurilan osalta kohdekohtaisin ryhmähaastatteluin, joihin osallistui myös valtio-osapuolten edustajia.

Havaittuja haasteita ratkottiin ja tunnistettuja hyviä käytäntöjä tehtiin yhteisiksi valtakunnallisessa työpajassa, joka toteutettiin verkossa koronaepidemian vuoksi.

Vuorovaikutuksen ja yhteisten pohdintojen tarkoituksena on ollut hyvien käytäntöjen levittäminen asemanseutujen kehittämisen helpottamiseksi ja valtakunnallisten toimijoiden näkökantojen tunnetuksi tekemiseksi.

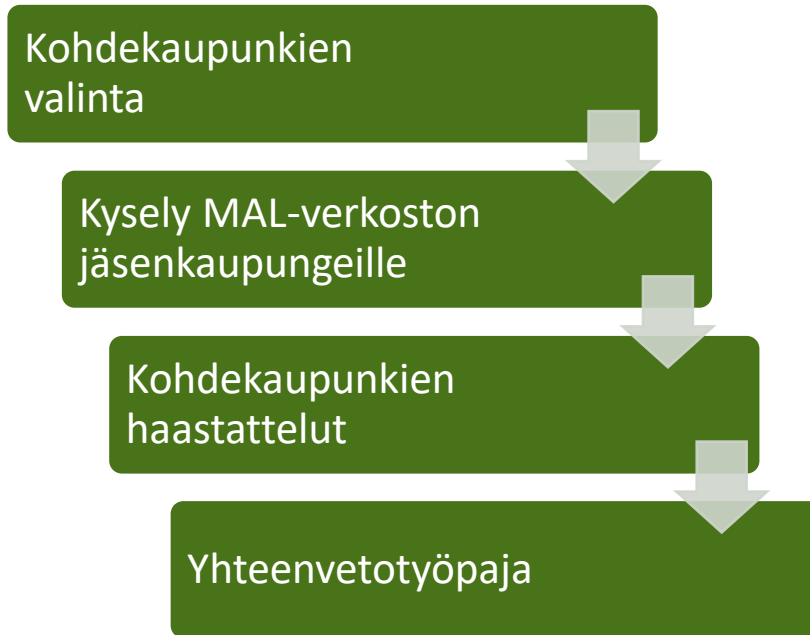
Asemanseudun kehittämistyötä käynnistettäessä suositellaan tutustumista toimijoiden kesken yhteisesti tässä raportissa esitettyihin yleisiin toimintamalleihin. Valitsemalla yhteisesti tilanteeseen soveltuvimmat käytännöt sekä soveltamalla niitä asemanseudun kehittämiseen voidaan sujuvoittaa yhteistyön alkua ja asemanseudun kehittämistä.

# Vuorovaikutteinen prosessi yhteisen ymmärryksen lisääjänä

Työssä vuorovaikutus ja kokemusten jakaminen toimi punaisena lankana. Keskeisessä roolissa olleet Lappeenranta, Lahti, Hämeenlinna, Kokkola, Pori, Tikkurila ja Malmi valikoituivat oman kehittämistilanteensa ja kiinnostuksensa perusteella. Niille ja kaikille muillekin MAL-verkoston jäsenkaupungeille kohdistettiin seikkaperäinen kysely kehittämistilanteen kartoittamiseksi. Tulokset löytyvät taulukkoina raportin liitteenä.

Kohdekaupunkeja haastateltiin kyselyn tulosten pohjalta ja syvennettiin ymmärrystä kehittämisen vaiheesta ja onnistumisista. Tulokset on raportoitu liitteessä asemanseutukortteina, joissa on kuvattu nelikenttänä tilannetta ja viitotettu kehittämisprosessin seuraavia vaiheita.

Yhteenvetotyöpajassa kerättiin toimijoiden kokemuksia ja ideoita asemanseutujen kehittämisestä ja käytiin niistä keskustelua. Työpajalla on ollut tärkeä rooli niiden tulosten yhteiseksi tekemisessä, jotka on luettavissa tästä raportista.





# 1. Päätelmät asemanseutukehittämisestä ja suositukset asemanseutujen yhteiskehittämisen toimintamalleiksi

# Samat haasteet yhdistävät asemanseutuja, vaikka jokainen asemanseutuhanke on omanlaisensa



## Sitoutuminen visioon puuttuu

Jos kaupunki laatii kehittämiskonseptin ja -vision yksin, ei maanomistajien vahvaa sitoutumista synny, koska he eivät pääse vaikuttamaan sisältöön ja aikatauluun.



## Kehittämisen mittakaava on suuri

Asemanseutujen kehittämispotentiaali on usein hyvin suuri suhteessa kaupungin kiinteistömarkkinoihin. Siksi kehittäminen saattaa olla hidasta, vaikei se muutoin olekaan erityisen haastavaa.



## Taloudellinen yhtälö seuraa jäljessä

Asemanseudun kehittäminen etenee usein suunnittelun ja havainnekuvien kautta. Tällöin toteuttamisen kokonaistaloudellista yhtälöä ei ratkaista kyllin varhaisessa vaiheessa.



## Liityntäpysäköinnin ratkaisut pitkittyvät

Liityntäpysäköinnin taloudellisen yhtälön ratkaiseminen usein siirtyy. Hyötyjen pohdinta jää vähälle ja oikeiden osapuolten tunnistaminen ja samaan pöytään saaminen on vaikeaa.



## Yhteismenettelyt ovat jäsentymättömiä

Yhteistyön käynnistymistä vaikeuttaa se, että yhteiskehittämiseen ei näytä muodostuneen vakiintuneita toimintatapoja, vaan jokaisella on oman menettelynsä.

# Sopimukset vakauttavat yhteiskehittämistä

Asemanseudun kehittäminen on pitkäjänteinen, jopa muutaman kymmenen vuoden mittainen prosessi, johon osallistuu useita organisaatioita. Kehittämisen taloudellinen merkitys suuri. Näistä syistä on olennaista, että asioista sovitaan kirjallisesti sillä tarkkuudella, kuin kulloinkin on tarpeen ja mahdollista.

Työtä käynnistettäessä on hyvä tehdä sitoumus kehittämistarkastelusta. Jos edellytykset jatkolle löytyvät, antaa aiesopimus ryhtiä etenemiselle. Myöhemmin on yhteistyösopimuksen, toteutusopimuksen ja aikanaan myös käyttö- ja ylläpitosopimuksen aika.

Sopimukset toimivat organisaatiotason sitouttamisen välineinä, kun allekirjoittajina toimivat ne tahot, joilla on kulloiseenkin sitoutumiseen toimivalta.

Sopimukset vievät viestiä ja toimivat yhteisenä muistina, kun prosessissa mukana olevia henkilöitä väistämättä vaihtuu. Onkin tärkeää kiinnittää huomiota siihen, että sopimuksen sisältö aukeaa asiaan vihkiytymättömillekin. Näin vältetään tarvetta ratkoa samoja asioita moneen kertaan. Voidaan keskittää tarmo uusien pulmien ratkomiseen.

Sopimuksia suositellaan myös asemanseuduille, joilla yhteistyön avulla halutaan ylläpitää ja parantaa nykyisiä asemaolosuhteita.



# Miksi tarvitaan valtakunnallisia toimintamalleja?

Jokaisessa asemanseutuhankkeessa on paljon yhteisiä ominaisuuksia ja samankaltaisia ratkaistavia asioita huolimatta alueellisista erityispiirteistä. Valtakunnallisten toimintamallien tarkoituksena on tuoda näkyväksi asemanseuduilla hyväksi todettuja toimintatapoja, jotta jokaisen asemanseudun ei tarvitse ratkaista perusasioita itse, vaan kehittämisessä on voidaan panostaa sisällöllisiin erityiskysymyksiin.

Yhteiset periaatteelliset toimintamallit auttavat asemaseutujen kehittämistä erityisesti silloin, kun valtakunnalliset toimijat lukuisine asemanseutuineen kohtaavat kaupungin ja sen ainutkertaisen kehittämistarpeen.

Asemanseuduilla tarvitaan järjestäytyntä yhteistyötä olipa kysymys nykyisen käytön ja ylläpidon parantamisesta tai laajamittaisesta asemanseudun maankäytön kehittämisestä.

Kaupungin rooliin sopii toimia asemanseutuyhteistyön käynnistäjänä ja osapuolten koollekutsujana sekä kehittämisen koordinaattorina. Koska asemanseudun kehittäminen on verkostomaista yhteistyötä, on jo hyvin aikaisessa vaiheessa sovittava eri vaiheiden johtamisvastuista toimijoiden kesken.

## Kestävän asemanseutukehittämisen avaimia ovat:



Avoin, luottamuksellinen ja rehellinen vuorovaikutus



Yhteinen ymmärrys osapuolten rooleista



Yhteinen ymmärrys osapuolten tavoitteista ja aikatauluista



Yhteiset tavoitteet yhteistyölle



Yhdessä luotu selkeä kehittämisen toimintamalli



Yhteisesti aikataulutettu kehittämispolku

# Suosituksset yhteiskehittämisen toimintamalleiksi



## **Kehittämissyhteistyön perusta vahvaksi**

*Kehittämisen aluksi on tarpeen rakentaa osapuolten keskinäistä luottamusta, ymmärrystä kehittämistavoitteista ja reunaehdoista. Yhteisen kehittämisen kululle ei ole eduksi, että yksi osapuoli vie suunnittelua pitkälle ennen kuin muut toimijat tulevat mukaan. Kokonaisuuden toteuttamiskelpoisuus edellyttää, että tavoitteet on sovitettu yhteen ja vaiheittain toteuttamiseen on varauduttu alusta pitäen.*



## **Liityntäpysäköinnin taloudellinen yhtälö heti osaksi kokonaisratkaisua**

*Liityntäpysäköinnin ratkaiseminen on otettava asemanseudun kehittämisen agendalle alusta alkaen, jotta toiminnallisesti, taloudellisesti ja kaupunkikuvallisesti kestävä pysäköinnin kokonaisratkaisu on löydettävissä. Ilman kokonaisratkaisua kehittäminen alkaa osaoptimoinnista ja päättyy tarpeeseen löytää ”kaiken ratkaiseva pysäköintipaketti”, jolle on usein hyvin vaikeaa saada riittävästi rahoitusta.*



## **Radanpitäjän kannanmuodostus helpommaksi**

*Raidealueita koskeissa asioissa kehittäjien tulisi koota maankäytön kehittämistä koskevat tarpeet, kysymykset ja mahdolliset ratkaisuehdotukset ja toimittaa ne Väylävirastoon. Siellä voidaan sisäisesti muodostaa oma kokonaiskuva tilanteesta ja arvioida raidealueiden käyttöönottoa ja kehittämisen reunaehdoja.*



## **Väli aikaistoinnoilla ja imagohankkeilla nostetta kehittämiseen**

*Asemanseudun kehittäminen on pitkäaikainen projekti, jossa kehittämiselle on tärkeää saada alusta alkaen positiivinen viire ja paikallisten toimijoiden tuki. Kehittämistä tukevaa imagoa ja uskoa tulevaan rakennetaan välillä pienilläkin asioilla. Väli aikaistoinnoilla pystytään tuomaan uudenlaista sykkettä asemanseudulle nopeallakin aikataululla ja toisaalta tukemaan pidemmän aikavälin vaiheistettua toteutusta.*



## **Vaiheistettu kehittämisspolku yhteisen asemanseutuvisiön tueksi**

*Asemanseudun pitkälle menevän vision rinnalle tarvitaan yhteiskehittämisen vaiheistettu kehittämisspolku, jossa on huomioitu alueen realistinen toteutusaikataulu olemassa olevassa markkinatilanteessa sekä mahdolliset väliaikaiset toiminnot ennen kokonaisratkaisun toteutumista.*



## **Käytön ja ylläpidon vastuut selkeiksi**

*Asemanseudut ovat solmupisteitä, joissa myös käytön ja ylläpidon vastuut hajautuvat omistajien, vuokralaisten ja palveluntuottajien kesken. Solmupisteiden käytön ja ylläpidon kehittämiseksi tarvitaan kaupungin johtama yhteistyöryhmä, jossa edustettuina ovat asemanseudun keskeiset toimijat. Yhteistyöryhmän tehtävänä on tunnistaa kehittämistarpeita ja koordinoida jatkuvaa yhteistyötä.*

# Asemanseutujen kehittämisellä tavoitellaan uusiutumista

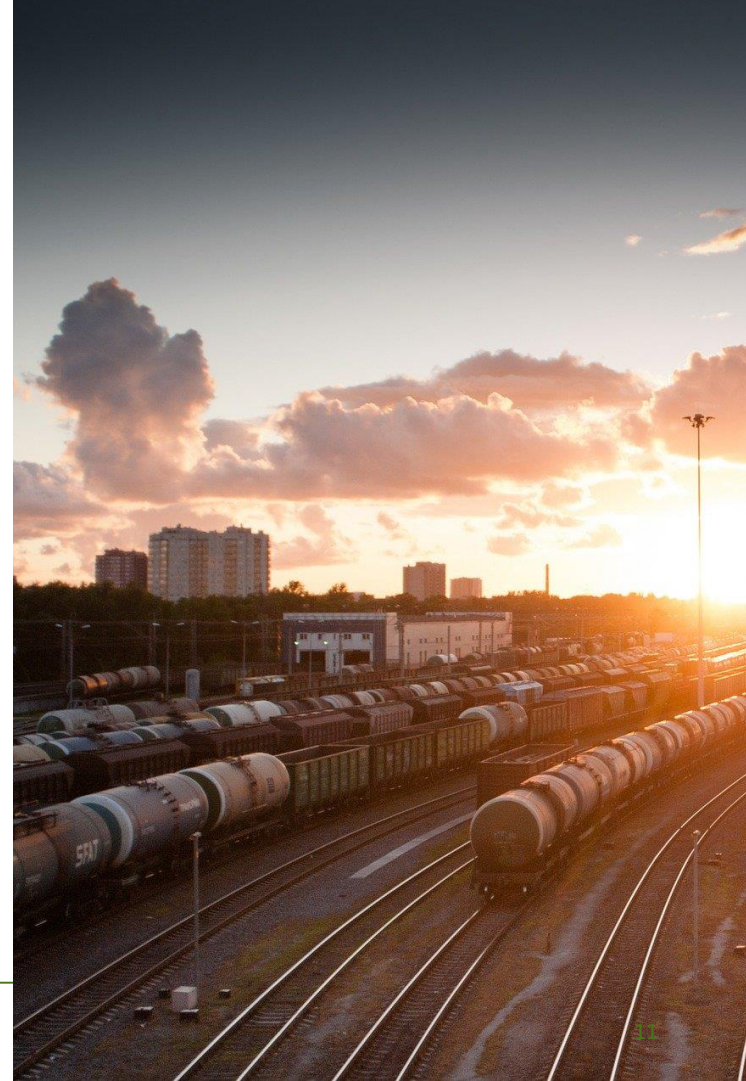
Työn yhteydessä tehdyssä kyselyssä käytiin läpi kaupunkien teemallisia tavoitteita asemanseutujen kehittämiseksi.

Kaupunkien näkökulmasta tärkeimmät ja yleisimmät teemalliset tavoitteet liittyivät **elinkeinojen ja kaupunkien vetovoimaisuuden kehittämiseen**, **maankäytön ja yleisten alueiden kehittämiseen** sekä **pysäköinnin järjestämiseen**.

Kaupunkien vastauksissa toiseksi tärkeimpiä ja yleisimpiä teemallisia tavoitteita olivat **matkaketjujen kehittäminen** ja **asema-alueen toimivuuden kehittäminen liikenteen solmupisteinä** sekä **asuntotuotantotavoitteet**.

Lisäksi **vähähiilisyys** ja **täydennysrakentaminen** olivat usealla asemanseuduilla täydentäviä tavoitteita.

Sen sijaan kyselyn vastausten perusteella tavoite **kunnossa- ja ylläpidon vastuiden** kehittämiseksi nousi esiin vain muutamalla asemanseuduilla. **Puurakentaminen** puolestaan oli täydentävä tavoite hyvin harvalla asemanseudulla vähäisen sijoittajamielenkiinnon vuoksi.





## 2. Valtakunnalliset toimintamallit

# Valtakunnalliset toimintamallit

Työssä tunnistettiin seuraavia hyväksi havaittuja toimintamalleja, jotka nähtiin hyödyllisinä otettavaksi valtakunnallisesti käyttöön ja sovellettaviksi asemanseutujen tarpeisiin.

1. Kehittämissyhteistyön perusta vahvaksi
2. Radanpitäjän kannanmuodostus helpommaksi
3. Liityntäpysäköinnin taloudellinen yhtälö heti osaksi kokonaisratkaisua
4. Vaiheistettu kehittämisspolku yhteisen asemanseutuvisiion tueksi
5. Väliaikaistoiminnoilla ja imagohankkeilla nostetta kehittämiseen
6. Yhteistyöryhmä selkeyttämään käyttö- ja ylläpidon vastuita



# 2.1

## Kehittämissyhteistyön perusta vahvaksi



# Asemanseudun keskeinen rooli kaupunkikehityksessä ja sopimukset luovat kehittämiselle vahvan taustan

## Vain aito strateginen rooli kaupunkikehityksessä mahdollistaa asemanseutujen kehittämisen

Intensiivisen joukkoliikenteen ja historiallisen sijoittumisensa vuoksi asemanseudut sijaitsevat lähellä kaupunkien muita kehittyviä alueita, jolloin asema-alueita on paine kehittää monimuotoisina palvelujen, työpaikkojen, asumisen ja kestävän liikunnan keitain kaupunkirakenteessa. Asema-alueet ovat joukkoliikenteen vahvoina solmupisteinä merkittäviä matkustamiseen ja matkailuun liittyviä maamerkkejä, joilla on kaupungille symbolinen arvo.

Jotta monipuolinen kehittäminen on mahdollista, kaupungin on omalla toiminnallaan varmistettava, että taustat kehittämiselle ovat kunnossa. Kaupunkistrategian, yleiskaavan ja kaupungin kehittämispanostusten on kyettävä antamaan luotettavuutta ja uskottavuutta asemanseudun kehittämisen sisällölle, mittakaavalle ja aikajänteelle. Kaupungin tavoitteiden ja suunnitelmien tulee olla yhteensovitetuina alueelliseen kiinteistömarkkinoiden tilanteeseen ja väestöennusteeseen ilman, että kaupunki luo itse omalla toiminnallaan asemanseudun kehittämiselle kilpailevia hankkeita.

## Sopimukset luovat kehittämiselle raamin

Sopimusten kautta kaupunkien pitäisi voida sitoutua pitkäjänteiseen strategiaan, jossa valtio on osapuolena. Pitkäjänteistä kumppanuutta on omiaan edistämään se, että tulevaisuuden sopimuksissa organisaatiot ja vastuut määritellään selkeästi.

Yhteisestä kehittämisvisiosta ja osapuolten tehtäväjaosta tulisi aina sopia kaupungin, valtion toimijoiden ja maanomistajien yhteisellä sopimuksella. Asemanseudun sopimuksissa tulisi tasapainotella asemanseudun erityiskysymysten sekä laajemman strategisen merkityksen välillä. Sopimukset voisivat jatkossa sisältää Kööpenhaminan mallin mukaisesti asemakohtaisen tavoitteen uuden asuntotuotannon sijoittamisesta aseman läheisyyteen.

Tunnin juna ja vastaavat kehittämissuunnitelmat sekä väylien allianssisopimukset tarvitsevat tuekseen nostot kehityskäytävän kehitykselle olennaisista asemanseuduista, jotta kehityskäytävän kehittämispanostuksia kyetään suuntaamaan niille asemanseuduille, jotka tarvitsevat tukea. Taustalle tarvitaan vahva arviointi ja tietopohja henkilö- ja tavaraliikenteen tarjonnasta ja kysynnästä sekä edellytyksistä raideliikenteen käytön lisäämiseksi koko välillä.

# Toimenpiteitä vahvan perustan luomiseksi eri osapuolten kehittämisyyhteistyölle

## Toimenpiteitä yhteisen suunnan löytämiseksi

### **Todelliset tarpeet kehittämisen lähtökohdaksi**

Kunkin toimijan tulee hahmottaa kehittämisen alkuvaiheessa mahdollisimman selkeästi omat todelliset tarpeensa yhteistyön pohjaksi.

### **Yhteinen kokonaiskuva pohjaksi**

Kun alussa kirkastetaan iso kokonaiskuva tilanteesta, on yhteiselle visiolle ja eri osapuolten tarpeille helpompi saada hyväksyntä ja ymmärrys.

### **Yhdessä tekemällä sitoutetaan eri osapuolet**

Avoin keskustelu vahvistaa rohkeaa ideointia ja hyvien, uusien ratkaisumallien löytämistä. Toista arvostava ja kuunteleva lähestyminen on äärimmäisen tärkeää.

### **Yhteinen visiointi ennen suunnittelua**

Malmin kehittämisessä keskustaviolla on saatu erittäin hyviä kokemuksia yhteistä näkemystä määrittäessä. Olennaista oli, että asemanseudun kehittämisen visio laadittiin yhteistyössä ennen maankäytön "virallista" suunnittelua.

### **Yhteisten tavoitteiden kirkastaminen sopimuksin**

Yhteiset tavoitteet tulisi määritellä sopimuksin, jotta ne ohjaavat yhteistyötä ja tulevaa kehittämistä.

### **Arvon nousun periaatteista sopiminen**

Tärkeimpien maanomistajien kesken tulisi sopia keskinäisestä arvonnousun ja kulujen reilusta jakamisesta ennen tarkempaa suunnittelua. Näin mahdollistetaan toimivien kokonaisratkaisujen löytäminen ilman lukkiutumista maanomistusten rajoihin ja sijaintiin.

### **Selkeä omistajuuden ja roolitusten määrittäminen**

Eri toimijoiden vastuut ja roolitukset tulee sopia realistisesti perustuen eri osapuolten yhteiseen näkemykseen. Yksi taho ei voi jyrätä.

### **Yhteistyön organisointi**

Yhteistyöryhmien organisointi ja vastuuttaminen, yhteinen säännöllinen kehittämisfoorumi, seuranta ja päätöksentekoon osallistaminen laajasti ovat kaikki keinoja, joita tarvitaan kehittämisen viemiseksi eteenpäin. Myös kaupungin sisäinen toiminta on erityisen tärkeää organisoida ennen kehittämistä.

### **Fasilitaattori vision kehittämiseen**

Hyvä vaihtoehto on ottaa yhteisesti ulkopuolinen toimija rakentamaan yhteistä visiota kaupungin ja maanomistajan yhteisessä ohjauksessa.

## Kehittämisen sudenkuoppia

### **Avoin yhteistyö puuttuu alussa**

Alussa ei panosteta avoimeen yhteistyöhön ja vuoropuhelun synnyttämiseen, vaan toivotaan, että yhteistyö syntyy yhden toimijan suunnitelmien edetessä. Tällöin osapuolet ajautuvat edistämään omia tavoitteitaan eivätkä sitoudu kokonaiskuvan muodostamiseen.

### **Sirpaleiseen maanomistukseen ja sen eri toimijoiden ristiriitaisiin tavoitteisiin ei puututa**

Ennen kehittämiseen ryhtymistä maanomistus jätetään liian sirpaleiseksi eikä monia maanomistajia saada riittävästi sitoutettua yhteisvisioon. Monen osapuolen osaoptimointi estää helposti yhteisten kokonaisratkaisuiden löytymisen, kehittämishankkeiden etenemisen ja lopulta onnistuneen toteuttamisen.

### **Uuden ja nykyisen kilpailu**

Alueen kehittäminen nähdään kilpailevana uhkana olemassa oleville toimintoille, jolloin kehittämistä hidastetaan.



# Yhteisen prosessin perusta vahvaksi

## Kehittäminen tulisi aloittaa järjestäytymisvaiheella, jossa toimijat tuodaan yhteen

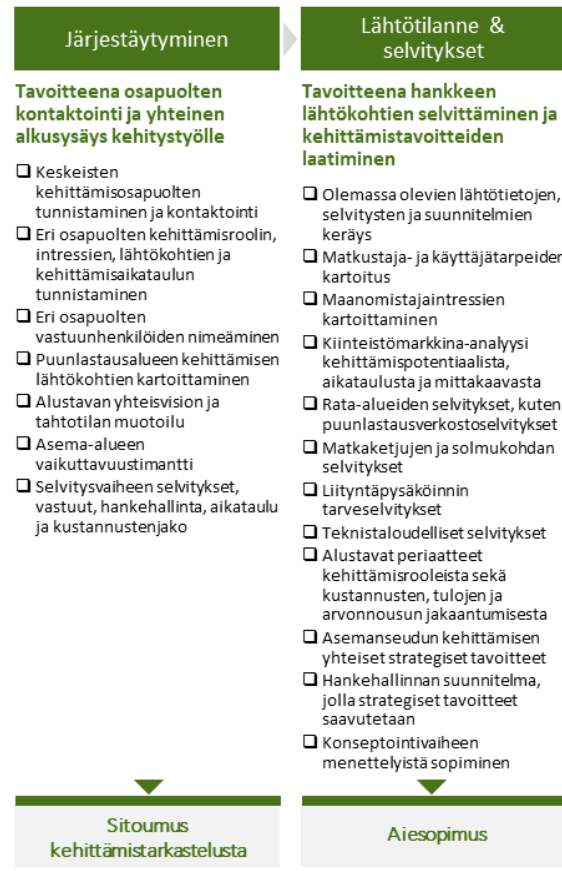
Järjestäytymisvaihe (viereinen kaavio) muodostaa perustan koko kehittämisprosessille. Tärkeäksi on kaikissa tilanteissa tunnistettu se, että kaikki maanomistajat ja muut kehittämisosapuolet ovat alusta alkaen selvittelyssä mukana ja avaavat toisilleen organisaationsa kehittämisintressit ja näkemyksen kehittämisen potentiaalisesta aikataulusta. Järjestäytymisvaiheessa tulee käsitellä mahdollisten kehittämisintressien puuttuminen tai eri osapuolten kehittämisaikeiden niin suuri ristiriitaisuus, ettei kehittämistä ole järkevää käynnistää.

## Kehittäminen jatkuu kohdealueen ja eri osapuolten lähtökohtien selvittämisellä ennen kuin varsinaista suunnittelua aloitetaan

Järjestäytymisvaiheen jälkeen tarkennetaan lähtötilannetta ja tehdään selvityksiä, jotta kehittämisroolit sekä kustannusten, tulojen ja arvonnousun jakautumisen alustavista periaatteista voidaan sopia. Vasta tämän vaiheen tuottaman ymmärryksen pohjalta on tarkoituksenmukaista alkaa muodostaa yhteistä näkemystä alueen kehittämiseksi.

## Kehittämisvaiheiden keskeiset asiat on dokumentoitava yhteisesti

Suosittelavaa on, että kumpikin vaihe päättyy sitoumukseen tai aiesopimukseen, johon on kirjattu sovitut asiat ja joka käsitellään eri osapuolten organisaatioissa riittävän korkealla tasolla koko organisaation sitoutumisen varmistamiseksi. Yhteinen dokumentaatio varmistaa, että tieto säilyy, vaikka henkilöt mahdollisesti vaihtuvatkin.



## 2.2.

# Radanpitäjän kannanmuodostus helpommaksi



# Yhteistyö väyläasioissa

## **Kaupunkikehittäminen tuo kehittämispainetta asema-alueille**

Maankäytön suunnittelulla (MK, YK, AK) asema-alueista luodaan liikenteellisiä solmukohtia, jolloin muutosvoimaiset toiminnot suuntaavat alueelle. Keskeisiksi nousevat radan poikki kulkevat linjaukset, jotka yhdistävät kaupunkikeskustaa ja -seutua.

## **Raideliikenteen toimintaedellytykset on turvattava**

Väyläviraston aluetarve liittyy radanpidon ja raideliikenteen toimintaedellytysten säilyttämiseen. Jos tarpeellisille toiminnoille löytyy vähintään yhtä hyvä tai jopa parempi paikka kuin nykyinen, on toiminnon siirtäminen mahdollista. Siirrosta hyötyvät ovat ensisijaisia maksajia.

## **Yhteyksien kehittämisessä on huomioitava monet tarpeet**

Asemanseutu on aina osa laajempaa kaupunkirakennetta, jossa tarvitaan yhteyksiä ihmisten liikkumiselle. Uusien ali- ja ylikulkujen sijoittelussa on huomioitava yhteiskäyttömahdollisuus siten, että ne toimivat sekä yhteyksinä taaemmille laitureille että radan takana olevalle maankäytölle. Myös liityntäpysäköinnin sijoittaminen radan molemmille puolille voidaan mahdollistaa huolehtimalla hyvistä yhteyksistä aseman ja pysäköinnin välillä.

## **Toimenpiteitä yhteisen ymmärryksen löytämiseksi rata-alueilla**

### **Kaupungin rooli keskeisessä osassa ratkaisun löytämiseksi**

Kaupungilla on veturin rooli muodostettaessa keskeisten toimijoiden välille avointa yhteistyötä, jolla löydetään yhteisiä intressejä tarvittaville yhteyksille.

### **Valtuus kehittämisen selvittelyyn**

Melko kevyellä prosessilla tulisi antaa kaupungeille valtuudet tutkia Väyläviraston alueelle maankäyttöä, siten että se palvelee ympäröivää kaupunkirakennetta mahdollisimman hyvin. Tällöin Väyläviraston olisi mahdollista helpommin ottaa kantaa tiettyjä alueita koskeviin konkreettisiin ehdotuksiin.

### **Hyötyvät toimijat laajasti mukaan**

Asema-alueen ympärillä olevat toimijat, joita yli- tai alikulku palvelee, tulisi saada mukaan kehittämisen sisällöllisiin ratkaisuihin ja kustannusten jakamiseen. Kaupungilla on tässä keskeinen rooli.

### **Avoin viestintä tarpeista**

Alueiden käyttöönottoa tai suunnittelua vaikeuttaa huomattavasti tiedonpuute toimijoiden oikeista tarpeista. Keskinäistä luottamusta parantavat tulevaisuuden aluetarvevarauksien avoimet perustelut.

# Radanpitäjän kannanmuodostus helpommaksi

Radanpitäjänä Väylävirasto, on vastuussa siitä, että rata siihen liittyvine laitteineen ja järjestelmineen on käyttökunnossa nyt ja tulevaisuudessa. Sen vastuulla on myös varmistaa, että rautatieliikenteen kehittämismahdollisuudet säilyvät vuosikymmeniä eteenpäinkin.

Rautatietoiminnan tilantarpeiden ja muiden reunaehtojen selvittäminen koetaan usein haasteelliseksi, sillä asiakokonaisuuksien laajan kirjon vuoksi tieto ja osaaminen on jakautunut Väylävirastossa monelle osastolle.

Väyläviraston näkökulmasta tunnistettiin, että jatkossa sen olisi toivottavaa nimetä vahvemmin yksi henkilö asemanseutu-kohtaiseen työhön ja viraston yhteyshenkilöksi, vaikka kannanmuodostukseen tarvitaankin laaja asiantuntijajoukko.

Kaupunkien näkökulmasta hyväksi toimintamalliksi tunnistettiin menettely, jossa asemanseudun kehittämistä pohtivat tahot kokoaisivat tarpeensa ja ratkaisuehdotuksensa sekä näkemykset kehittämisen mahdollisesta aikajärjestyksestä. Kaupunki toimittaisi aineiston ja kohdennetut kysymykset keskitetysti radanpitäjälle.

## Yhteisellä askelluksella helpotetaan kannanmuodostusta

Kaupungin ja Väyläviraston yhteinen lähetekeskustelu kaupunkikehittämisen tarpeista ja asemanseudun vuoropuhelusta

Kaupunki kokoaa asemanseudun kehittäjiä tarpeet, ratkaisuehdotukset ja aikataulun Väyläviraston yhteyshenkilölle

Väylävirasto käsittelee asiaa sisäisesti laajan asiantuntijajoukon kanssa tilannekuvan muodostamiseksi ja tekee tarvittavia lisäselvityksiä

Kehittämismahdollisuuksia- ja reunaehtoja käydään läpi kaupungin ja Väyläviraston kesken

## 2.3

# Liityntäpysäköinnin taloudellinen yhtälö heti osaksi kokonaisratkaisua



# Toimenpiteitä pysäköintiratkaisun löytämiseksi

## Toimenpiteitä pysäköinnin ratkaisemiseksi asemanseudulla

**Kehittäminen käyntiin seudullisesta tarkastelusta**  
Asemanseudun liityntäpysäköintitarvetta ja sen hyötyjiä tulee katsoa seutu- ja maakuntatasolla. Mahdollisuuksien mukaan liityntäliikennettä tulee ohjata asemanseuduille, joilla maankäytön paineet ovat vähäisempiä. Seudulliset hyötyjät tulee sitouttaa myös pysäköinnin kustannuksiin.

**Kokonaispysäköintiratkaisu ensin**  
Asemanseudun kokonaispysäköintiratkaisu tulee selkeyttää ensin, sillä sen jälkeen mahdolliset tonttikohtaiset pysäköintiratkaisut on helpompi muodostaa ja aikatauluttaa keskenään.

**Taloudellinen yhtälö on keskeinen osa ratkaisua**  
Liityntäpysäköinnin taloudellisen yhtälön ratkaiseminen pitää nostaa alusta alkaen esille suunnitteluratkaisujen kanssa. Erityisfokus tulee keskittää hyötyjen löytämiseen ja uusien hyötyjen tunnistamiseen kustannusten jakamiseksi.

**Pyöräpysäköintiä ei saa unohtaa**, sillä toimivalla pysäköinnillä edistetään sujuvia matkaketjuja ja vähennetään tarvetta autopysäköinnille.

**Pysäköintipolitiikka kuntoon kehittämistä varten**  
Kehittämisen valmistelemiseksi kaupungin on päivitettävä laajemmalle asemanseudulle yhtenäinen hinta- ja aikarajoituspolitiikka, joka kokonaisuudessaan mahdollistaa pysäköinnin kehittämisen. Rakenteellista pysäköintiä on mahdotonta kehittää yhdelle tontille, jos viereisellä tontilla tarjotaan ilmaista pysäköintiä.

**Olemassa olevien alueiden uudelleenjärjestelyt**  
Nykyisten pysäköintialueiden osalta on arvioitava, onko pysäköintijärjestelyissä tehostamisen varaa.

**Vuorottaispysäköinnin ratkaisut osaksi suunnittelua**  
Asemanseuduilla tarvitaan jatkossa yhä enemmän vuorottaisen asukas-, palvelu- ja liityntäpysäköinnin malleja. Toimivan vuorottaispysäköinnin toteuttaminen edellyttää, että toisistaan hyötyviä toimintoja sijoitetaan alun perin lähelle toisiaan.

**Väliaikaispysäköinnin hyödyntäminen vaiheistuksessa**  
Asemanseutuja ei toteuteta kerralla, joten vaiheittainen toteutus mahdollistaa lopullisen pysäköintiratkaisun vaiheistuksen ja tyhjien tonttien hyödyntämisen. Tapauskohtaisesti Väyläviraston kanssa tulee pohtia ratavarausten tilapäiskäyttöä liityntäpysäköinnissä.

## Näihin tarvitaan jatkokehitystä

**Valtion toimijoiden roolit ja rahoitusmahdollisuudet**  
Kaupungit kaipaivat selkeytystä valtion toimijoiden rooleista ja rahoitusmahdollisuuksista liityntäpysäköinnissä. Erityisesti kaivataan yhteismenettelyn löytämistä, jos valtion toimijoiden tavoitteet ovat keskenään ristiriitaisia.

**Yhteiskäyttöinen maksaminen**  
Liityntäpysäköinnin maksamisen tulee olla helppoa. Tarvitaan linjaukset pysäköintitoimijoiden ja joukkoliikenteen operaattoreiden maksujärjestelmien yhteentoimivuuteen. Linjaukset tulisi laatia valtakunnallisesti.

**Pysäköinnin digitaalinen tietopohja kuntoon**  
Mitä laajemmin pysäköintiratkaisut siirtyvät vuorottaismenettelyihin ja mitä enemmän maksupolitiikka vaihtelee käyttötarkoituksen mukaan, sitä suuremmaksi tulee tarve saada tilannekuva alueen pysäköinnistä. Kaupungit ja muut toimijat voivat hyödyntää digitaalista tilannekuvaa esim. pysäköinnin käyttöasteen ja hintapolitiikoiden seuraamiseksi ja kehittämiseksi.

# Alueellisen liityntäpysäköintiratkaisun löytämiseksi hyödynnetään olemassa olevia malleja

Liityntäpysäköinti on kaikkia asemanseutuja yhdistävä haaste ja siihen liittyen on laadittu lukuisia selvityksiä, joissa hyviä periaatteita ja toimintamalleja on kuvattu. Nämä antavat hyvän lähtökohdan kehittämiselle sekä tapauskohtaiselle soveltamiselle.

Liityntäpysäköinnin kustannusjaosta ja sopimusmalleista löytyy lisätietoa varta vasten laaditussa selvityksessä, jossa on kuvattu liityntäpysäköintialueiden rakentamista. Raportista löytyvät

- Liityntäpysäköinnin hyödyt eri osapuolilla
- Kustannusjakomallit
- Kustannusjako pilottikohteittain (euroa, alv 0%)
- Kohdekohtaisten kustannusjakoneuvottelujen prosessikuvaus
- Sopimus pohja

Pelkkä kustannusjakomalli ei kuitenkaan tuo maksajaa kaikkiin pysäköintikustannuksiin julkiselta sektorilta, vaan pysäköinnin kokonaisratkaisun rahoitus on löydettävä osana kiinteistökehitystä. Mikäli asemanseudulle halutaan löytää toimiva pysäköinnin kokonaisratkaisu, kaupungin tehtäväksi jää mitä todennäköisemmin ratkaisun sisällöllinen ja rahoituksellinen koordinointi kehittäjätahojen kanssa.

## Periaatteita ja toimintamalleja ratkaisun pohjaksi

Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomalli

[https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/hsl\\_julkaisu\\_6\\_2016\\_netti.pdf](https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/hsl_julkaisu_6_2016_netti.pdf)

Helsingin selvitys täydennysrakentamisen alueellisista pysäköintiratkaisuista

[https://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2020\\_esityslista/4003\\_4\\_Liite\\_13\\_Taydennysrakentamisen\\_alueelliset\\_pysakointiratkaisut.pdf](https://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2020_esityslista/4003_4_Liite_13_Taydennysrakentamisen_alueelliset_pysakointiratkaisut.pdf)

Väyläviraston toimintaperiaatteet asemanseuduilla

[https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo\\_2019-19\\_vaylan\\_toimintaperiaatteet\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2019-19_vaylan_toimintaperiaatteet_web.pdf)

Selvitys liityntäpysäköinnin kehittämisestä solmupaikoissa

[https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts\\_2018-36\\_liityntapysakoinnin\\_kehittaminen\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-36_liityntapysakoinnin_kehittaminen_web.pdf)

Väylän julkaisu kaukoliikenteen liityntäpysäköinnin nykytilasta ja kehittämistarpeista

[https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj\\_2019-07\\_aseanseutujen\\_liityntapysakointi\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2019-07_aseanseutujen_liityntapysakointi_web.pdf)

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma

[https://www.hsl.fi/sites/default/files/helsingin\\_seudun\\_liityntapysakoinnin\\_toimenpideohjelma\\_8\\_2017.pdf](https://www.hsl.fi/sites/default/files/helsingin_seudun_liityntapysakoinnin_toimenpideohjelma_8_2017.pdf)





# Toimenpiteitä asemanseudun toimivan kehittämisspolun löytämiseksi

## Toimenpiteitä kehittämistä tukevan vaiheistuksen löytämiseksi

### Asemanseutuhankkeiden priorisointi

Valtiollisilla toimijoilla on kymmeniä erikokoisia asemanseutuja, jotka ovat paikallisille toimijoille elintärkeitä. Valtion asiantuntijaresurssit eivät riitä kaikkiin kohteisiin, joten valtion sisällä tarvitaan selkeämpää priorisointia ja resurssointien jakoa eri asemanseutuhankkeiden kesken.

### Jatkotarkastelut kehittämissyhtiöistä

Asema-alueilla, joilla sirpaleinen maanomistus haastaa kehittämistä, voidaan pohtia kehittämissyhtiön perustamista vaiheistetun kokonaisratkaisun löytämiseksi. Kehittämissyhtiö neuvottelisi maanomistajien ja potentiaalisten alueelle sijoittuvien toimijoiden kanssa hankkiakseen asemanseudun kiinteistömassaa omaan taseeseensa. Se purkaisi epäkuranttia rakennuskantaa ja jalostaisi kiinteistöjä kaavamuutoksilla.

### Maankäyttökorvausten suhteuttaminen

Kaupungit voivat osaltaan helpottaa toteutumista alentamalla kaavamuutosten maankäyttökorvauksia, sillä asemanseudut ovat usein keskellä valmista yhdyskuntarakennetta ja infraverkkoa.

## Kehittämisen sudenkuoppia

### Kilpailevat kehityshankkeet

Kaupungit haluavat usein kehittää kaupunkia samanaikaisesti moneen suuntaan. Mikäli kaupungin kehittämissuosituksista kilpailee asemanseudun lisäksi useita muita kehittämisalueita, asemanseudun kehittäminen voi hidastua varsinkin, jos alueelle halutaan toteuttaa kalliita ratkaisuja tai alueellinen kiinteistömarkkinan tilanne on haastava.

### Liian massiiviset suunnitteluratkaisut

Vuosikymmenien päähän tähtäävät suuret strategiset kaavailut voivat pysäyttää kaiken kehityksen, jos tulevaisuuden haaveille ei ole todellista kysyntää tai rahoitusedellytyksiä. Kehityksen hidastuessa ohjautuu kehittämisenergia helposti asemanseudun helppoihin kortteleihin tai kaupungin muille alueille.

# Alueellisen toteutuspolun löytäminen



## Alueellinen kokonaisratkaisu ensin

Asemanseudun kehittämiseksi tarvitaan kirkas alueellinen kokonaisratkaisu, jossa maankäyttö, liikenteen ratkaisut, toiminnot ja pysäköinti muodostavat harmonisen kokonaisuuden.

Kokonaisratkaisu selkeyttää eri osapuolten kehittämistoimia asemanseudulla.



## Kokonaisratkaisun osittaminen

Kehittämisen pilkkominen selkeisiin ja keskenään vaiheistettuihin osahankkeisiin helpottaa toteuttamista ja vähentää hankkeiden turhaa kilpailua samoista kehittämisresursseista.

Yksittäisistä osahankkeista ei saa muodostaa liian monimutkaisia tai toisistaan riippuvaisia, sillä muuten riskinä on kehittämisen aikataulun merkittävä venyminen.



## Realistisuus ja toteutettavuus

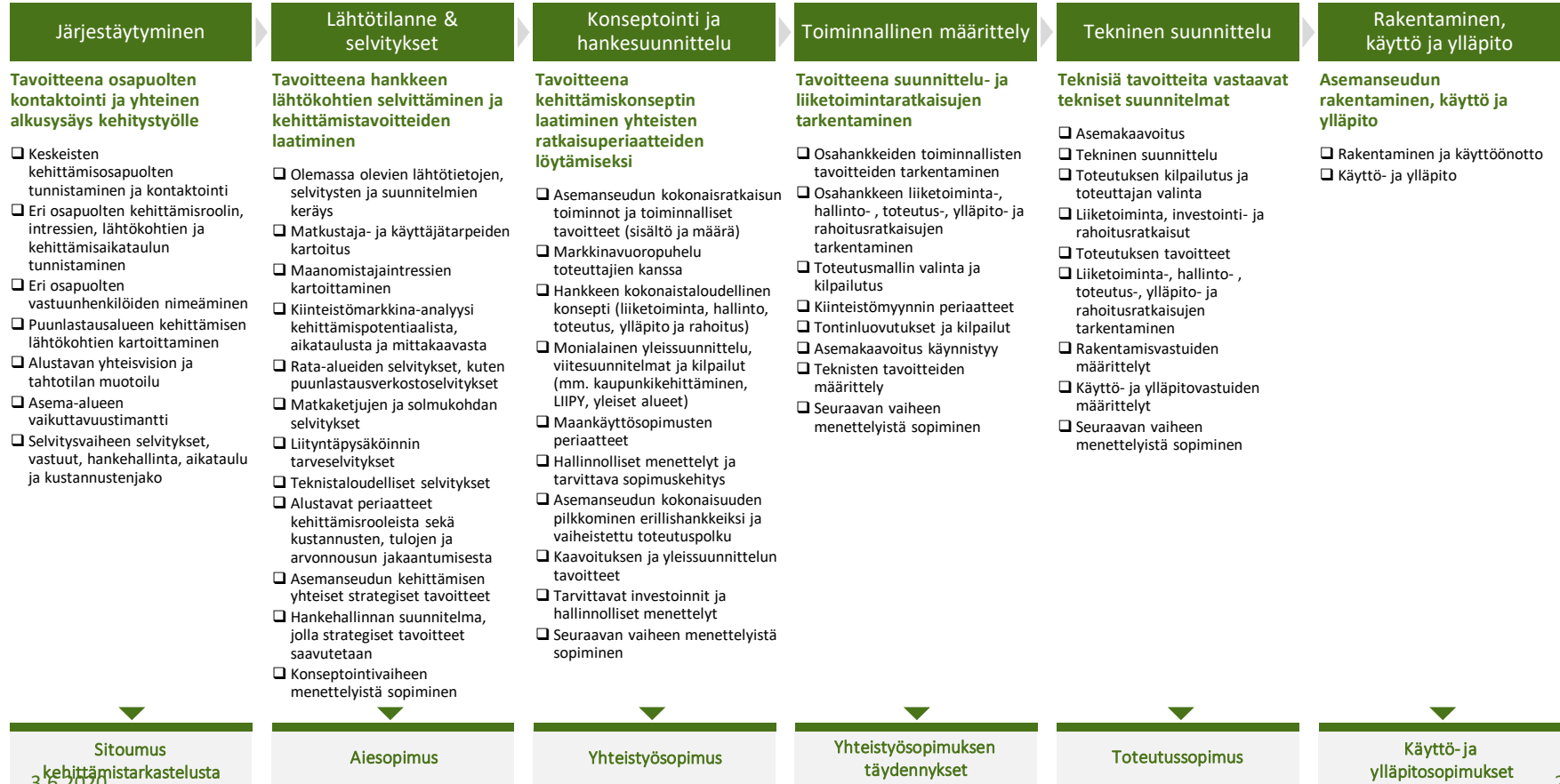
Kokonaisratkaisun ja yksittäisten osahankkeiden kehittämisen sisältö, mittakaava ja tavoiteltu aikataulu tulee mitoittaa kaupungin ja asemanseudun kokoon sekä kehittämispotentiaaliin.



## Vision vaiheistettu toteuttamispolku

Yhteisen vision toteuttamiseksi keskeistä on luoda yhteinen toteuttamispolku, johon kaikki asianosaiset sitoutuvat. Toteutuspolun ei välttämättä tarvitse olla sidottu aikatauluun, vaan tärkeintä on kertoa etenemisen toimenpiteistä ja järjestyksestä.

# Yhteisellä prosessilla ja sopimuksilla kohti toteuttamispolkua



## 2.5

# Väliaikaistoiminnoilla ja imagohankkeilla nostetta kehittämiseen



# Väliaikaisten käyttötarkoitusten löytäminen

Radanpitäjän varautuminen rautatieliikenteen kehittämiseen tulevana vuosikymmeninä näyttäytyy asemanseuduilla käyttämättöminä tai hyvin vähäisellä käytöllä olevina maa-alueina. Joistakin maa-alueista radanpitäjän voi olla mahdollista luopua kokonaan, mutta suurelta osin on tarpeen säilyttää niiden rautatiekäytön mahdollisuus tulevaisuudessa.

Käyttämättömiä rautatiealueita hyödynnetään nykyisinkin liityntäpysäköintikenttinä tai niiden kautta on johdettu kevyen liikenteen väylä maankäyttösopimuksella. Asemanseudun kehittämisen osana tulisi kuitenkin pohtia väliaikaisia käyttötarkoituksia ja –mahdollisuuksia laajemminkin, jotta kehittämisen pitkistä aikajännteistä ei muodostuisi toiminnallisia ongelmia ja imagohaittaa.

Väliaikaisuuden hyväksymisestä voisi löytyä ratkaisua myös monessa kaupungissa tunnistetusta kiinteistömarkkinoiden kysyntähaasteesta johtuvaan pitkään keskeneräisyyteen asemanseudulla. Kohteet lähtevät liikkeelle yksitellen ja pitkän ajanjakson kuluessa, jolloin osa alueesta on vailla käyttöä.

**Radanpitäjän ja muiden maanomistajien pohdittavaksi tulevat ainakin seuraavia kysymyksiä**



# Imagon parantamisella nostetta kehittämiseen

Monen asema-alueen imago kaipaa kohennusta jo ennen kehittämistä. Alueet ovat olleet kaupungin takapihana liian pitkään tai edellisestä kehittämissyklistä on kulunut aikaa. Alueilla, joilla on imagohaasteita, kehittämiselletarvitaan selkeä, uskottava ja innostava suunta ennen kuin alueen uudistuminen voi todella alkaa. Yhtenä keinona on lähteä rakentamaan alueen imagoa tiettyyn suuntaan.

Asemanseudun imago ei synny suunnitelmilla, vaan se määrittyy kaupunkilaisten ja matkustajien kokemusten kautta. Kun imagoa lähdetään rakentamaan yhdessä toimijoiden kanssa, avainasemassa on näkemysten kuunteleminen ja huomioiminen tulevassa kehittämisessä, mutta myös jatkuvassa käytössä.

Imagohankkeiden ei tarvitse olla suuria, vaan pienelläkin yleisten alueiden kehittämisellä voidaan saada suuria vaikutuksia viihtyvyyden, toiminnallisuuden ja imagon parantamiseksi.

## Imago rakentuu pienistä ja suurista asioista paikallisten toimijoiden yhteistyönä

**Ympäristön laatu ja siisteys** Asemien ympäristön laatusoaa pitää kohentaa ja ilmettä pitää yllä, sillä se luo ensivaikutelman koko alueeseen. Asemanseudun imagon kohentaminen luo houkuttelevuutta koko alueelle ja sitä kautta lisää käyttäjiä.

**Pienistä parannuksista iso vaikutus** Asemanseudulla on lukuisia pieniä parantamiskohteita, joilla päästään liikkeelle ennen kuin mittavampi kehittäminen käynnistyy. Ensimmäisiä kohteita ovat usein viherympäristön ja yleisten alueiden siistiminen, opastuksen parantaminen ja pyöräpysäköinnin kehittäminen.

**Palvelut** Asemanseudun houkuttelevuuteen asuinpaikkana ja toimivana solmukohtana vaikuttavat palvelut. Väliaikaisilla ratkaisuilla (esim. palvelukontit) sekä vaikkapa nouto- ja jakamistalouteen liittyvällä liiketoiminnalla voidaan lisätä toimivuutta jo ennen varsinaista rakentamista.

**Koettu turvallisuus** Tehokkain tapa parantaa alueen turvallisuuden tunnetta on mahdollistaa uutta asumista, jonka ikkunoista on suora näkyvyys asemalle.

**Mallia MYYRMÄKI-liikkeestä.** MYYRMÄKI on aktiivinen asukasliike joka toimii Vantaalla Myyrmäen kaupunginosassa. Myyrmäen aseman ja ympäristön katutaide on tuonut koko alueelle uutta, elävää ja kutsuvampaa imagoa.  
<http://www.myrtsi.fi/>

**Asukkaat mukaan kehittämiseen** Ottamalla asukkaat mukaan asukaskyselyn käsittelyyn voidaan kartoittaa alueiden nykyiset haasteet ja vahvuudet kuin asukkaiden toiveetkin. Malmilla tuloksia analysoi asukkaista koottu sparrausryhmä, joka laati sanallisen asukasvision alueen kehittämisestä.

**Kanavat palautteille ja toiveille** Asemanseudun imago rakentuu pitkälti asukkaiden, asiakkaiden ja kauttakulkijoiden kokemusten kautta. Käyttäjät toimivat viime kädessä alueen imagon määrittäjinä, jolloin palautteiden ja toiveiden kuunteleminen ja käsittely ovat avainasemassa. Tätä varten tarvitaan selkeitä ja kaikille saavutettavat palautekanavat, joista asiat todella viedään eteenpäin ja palautteisiin vastataan. Näin tieto kehitystarpeista tai ongelmista ei jää hyödyntämättä vain siksi, että se toimitettiin väärään osoitteeseen.

## 2.6

# Yhteistyöryhmä selkeyttämään käyttö- ja ylläpidon vastuita



# Yhteistyöryhmä selkeyttämään käytön ja ylläpidon vastuuta sekä kehittämään julkisten alueiden viihtyisyyttä

Asemanseudut ovat solmupisteitä, joissa käytön ja ylläpidon kehittäminen edellyttävät yhteistyötä sekä valtakunnallisella että paikallisella tasolla. Valtakunnallisella tasolla tulisi koordinoida käytäntöjä ja ohjeistuksia eri alueiden kesken, jotta peruseriaatteet olisivat alueittain samansuuntaisia.

Kunkin solmupisteen käyttöön ja ylläpitoon tarvitaan yhteistyöryhmä, jonka luonnollisena koolle kutsujana ja vastuutahona toimii kaupunki. Edustettuina ovat asemanseudun keskeiset toimijat. Yhteistyöryhmän toiminnasta pitäisi muodostaa jatkuvaa, ei yksittäisiin kehittämishankkeisiin nojaavaa.

Imagon parantamishankkeiden tunnistamiseksi ja ideoimiseksi sekä asukkaiden ja asemanseudun toimijoiden käytön ja ylläpidon haasteiden keräämiseksi asemanseudun toimijoiden olisi tarpeen saada aikaan yhteinen jatkuvasti auki oleva palautekanava. Palautteen seuranta- ja vastaamisvastuusta tulee sopia toimijoiden kesken, jotta palautteet ja kehittämis ehdotukset voidaan käsitellä yhdessä käytön ja ylläpidon yhteistyöryhmässä.

## Askellus kohti käytön ja ylläpidon yhteistoimintaa

### 1. Asemanseudun yhteistyöryhmän perustaminen

- ✓ Koolle kutsujana ja vastuutahona toimii kaupunki
- ✓ Edustettuina asemanseudun keskeiset toimijat
- ✓ Sovitaan periaatteet yhteistyöryhmän organisoinnille ja viestinnälle

### 2. Asemanseudun palvelusotavoitteiden määrittely

- ✓ Laaditaan asemanseutua koskevat tavoitteelliset palvelusotavoitteet koskien mm. opastusta sekä käyttö- ja ylläpitoa
- ✓ Tunnistetaan tarvittavat kehittämistoimenpiteet yhteistyössä asukkaiden ja toimijoiden kanssa (jatkuva palautekanava)

### 3. Kehittämis- ja ylläpitosuunnitelma

- ✓ Laaditaan asemakohtainen kehittämis- ja ylläpitosuunnitelma, jossa sovitaan kehittämisen vastuista, kustannuksista ja aikataulusta sekä mahdollisista yhteishankinnoista organisaatioiden realististen reunaehtojen mukaisesti

### 4. Seurantamenettelyt

- ✓ Sovitaan menettelyt kehittämisen seuraamiseksi
- ✓ Sovitaan menettelyt käyttäjäpalautteen keräämiseksi ja käsittelemiseksi





### 3. Yhteenveto kaupunkien tilanteista

# Kyselyyn osallistuneiden kaupunkien tilanteissa on yhtäläisyyksiä

Kyselyn avulla saatiin tietoa 14 asemanseudusta: Kokkola, Malmi, Jyväskylä, Hämeenlinna, Joensuu, Orivesi, Salo, Lahti, Pori, Tikkurila, Lempäälä, Kupittaa, Turku ja Lappeenranta.

Vastausten perusteella asemien kehittäminen on tärkeässä roolissa kaupungin kasvussa. Kehittämiskonsepteja ja -visioita laaditaan sekä kaupunkivetoisesti että maanomistajien yhteistyönä.

Asemanseudun kehittäminen on hidasta, sillä siellä piilevä kehittämispotentiaali on usein suuri suhteessa kaupunkien markkinatilanteeseen. Kehittämisen aikajänteiden arvioidaan ulottuvan viidestä aina kahteenkymmeneen vuoteen.

Asemanseudun toteuttamisen kokonaistaloudellinen yhtälö näyttäisi saatujen vastausten perusteella vaativan monissa kaupungeissa selkeytystä.

Liityntäpysäköinnin taloudellisen yhtälön ratkaiseminen kaipaa lisähuomiota, sillä kustannukset ja vastuunjako ovat haasteena lähes kaikilla asemanseuduilla. Pohdintaa näyttäisi edellyttävän myös aseman läheisyyden pysäköintipolitiikka maksullisuuden osalta.

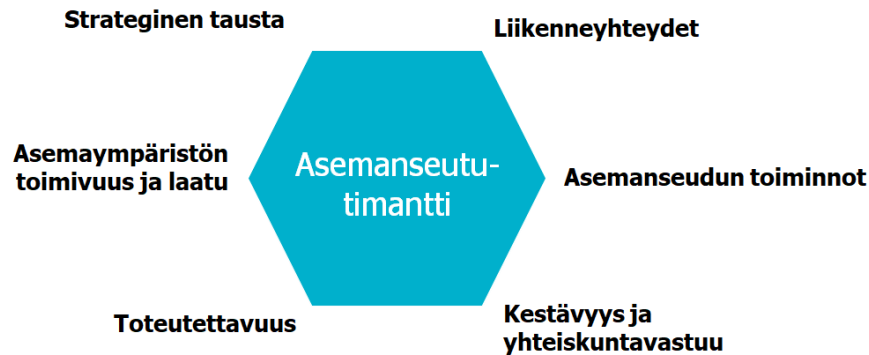
Asemanseutujen yhteiskehittämisessä ei näytä muodostuneen toimijoiden yhteisiä toimintatapoja. Tämä vaikeuttaa yhteistyön käynnistämistä, kun osapuolten yhteyshenkilöitä joudutaan etsimään.

# Kohdekaupunkeja analysoitiin asemanseututimantin näkökulmista

Kustakin kohdekaupungin asemanseudusta on laadittu kortti. Ne ovat raportin liitteenä. Kortin ensimmäisellä sivulla kuvataan asemanseudun kehittämisen tilannetta ja roolia kaupungin strategiassa, liikenneyhteyksiä ja maanomistusoloja. Toinen sivu kuvaa asemanseudun keskeiset kehittämistavoitteet, kaupunkistrategiassa asetetut kehittämistavoitteet sekä tunnistetut haasteet. Lisäksi on kuvakkein ilmaistu kehittämisteemat, jotka kaupungit ovat nostaneet esiin.

Kullekin asemanseudulle on tässä työssä tunnistettu **kehittämishaasteiden tilanne** eli missä asioissa tarvitaan lisää yhteisten tavoitteiden, vastuiden tai toimintamallien kirkastamista. On myös tunnistettu **kehittämisprosessin tilanne**: mitä ollaan jo tehty ja mitä seuraavaksi tulisi tehdä ja keiden kanssa.

Tarkasteltavat näkökulmat valittiin Asemanseutuhankkeiden hankehallinnan yleiskuvaus –työssä (Väylävirasto 30.4.2019) muodostetun niin sanotun asemanseututimantin perusteella. Timantin tarkoituksena on auttaa kehittämisen alkuvaiheessa osapuolten välistä vuoropuhelua sekä yhteistä tavoiteasetantaa. Hankkeen aikana asemanseututimanttia voidaan käyttää hankkeen tavoitteiden toteutumisen seurantaan ja ohjaamiseen.



Kuvan lähde: [Asemanseutuhankkeiden hankehallinnan yleiskuvaus](#)

# Asemanseututimantin näkökulmat

## Strateginen tausta

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

## Liikenneyhteydet

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

## Asemaympäristön toimivuus ja laatu

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

## Asemanseudun toiminnot

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

## Toteutettavuus

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

## Kestävyys ja yhteiskuntavastuu

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



# Liitteet

**Kyselyn yhteenvetotaulukot  
Kyselyyn osallistuneiden asemanseutujen kortit**

# Liite 1.

## Kyselyn yhteenvetotaulukot



# Asemien kehittäminen tärkeässä roolissa kaupungin kasvussa, mutta kehittämiskonseptit ja -visiot laaditaan usein kaupunkivetoisesti

Selitykset  
 ✓ kyllä / on tehty  
 ✗ ei / ei ole tehty

	Asemanseudun rooli kaupungin kehittämisessä	Asemanseudun rooli kaupunkistrategiassa	Maanomistajien osallistaminen visioon	Kaupunkilaisten kehittämistarpeiden kartoitus	Matkustajien ja käyttäjien odotusten kartoitus	Kehittämisisiosta ja suunnitelmista käyty vuoropuhelua potentiaalisten toteuttajien kanssa
Kokkola	Tärkein kehittämisalue	✓	Kaupunkivetoinen	✓	✗	✗
Malmi	Tärkein kehittämisalue (kaupunginosan kehittämisessä)	✓	Maanomistajien yhteisvisio	✓	✓	✗
Jyväskylä	Tärkein kehittämisalue	✓	Kaupunkivetoinen	✓	✗	✗
Hämeenlinna	Toiseksi tärkein kehittämisalue	✓	Kaupunkivetoinen	✓	✓	✗
Joensuu	Toiseksi tärkein kehittämisalue	✓	Kaupunkivetoinen	✓	✓	✓
Orivesi	Tärkein kehittämisalue	✓	Kaupunkivetoinen	✓	✗	✗
Salo	Tärkein kehittämisalue	✓	Kaupunkivetoinen	✗	✗	✗
Lahti	Tärkein kehittämisalue	✓	Maanomistajien yhteisvisio	✓	✓	Kartoitus laadittu, toteuttajilla varovainen innostus
Pori	Toiseksi tärkein kehittämisalue	✓	Kaupunkivetoinen	✓	✓	Kartoitus laadittu mutta toteuttajilla ei varsinaista innostusta kehittämiseen
Tikkurila	Tärkein kehittämisalue	✓	Maanomistajien yhteisvisio	✓	✗	✗
Lappeenranta	Toiseksi tärkein kehittämisalue	✓	Maanomistajien yhteisvisio	✗	✓	✗
Turku	Tärkeä kehittämisalue	✓	Maanomistajien yhteisvisio	✓	✓	✓
Kupittaa	Tärkeä kehittämisalue	✓	Avaintoimijoiden ja maanomistajien yhteisvisio	✓	✓	✓

# Asemanseutujen kehittäminen ei välttämättä ole erityisen haastavaa, mutta se on usein hidasta, sillä asemanseudun kehittämispotentiaali on usein suuri suhteessa kaupunkien markkinatilanteeseen

**Selitykset**  
 ✓ kyllä / on tehty  
 ✗ ei / ei ole tehty

	Asemanseudun rooli kaupungin kehityksessä	Onko asemanseudulla rakentamattomia tontteja?	Markkinassa tunnistettu hidastavia tekijöitä	Arvio asemanseudun kehittämisen aikajänteestä	Asemanseudun uusien asukkaiden potentiaali	Kaupungin vuosittainen uusien kerrostaloasuntojen määrä (asukkaina)	Koko kaupungin väestö-ennuste 2040 (C23 väestöennuste MDI)
<b>Kokkola</b>	Tärkein kehittämisalue	✓	✓	+15 v.	4 000	300	+691 as (+1,4%)
<b>Malmi</b>	Yksi tärkeimmistä kehittämisalueista	✗	✗	+10 v.	2 500 (Malmin keskustavisiossa 7 500)	12 000	+140 365 as (+21,8 %)
<b>Jyväskylä</b>	Tärkein kehittämisalue	✓	✓	+10 v.	700 - 1 500	6 000	+9 258 as (+6,6%)
<b>Hämeenlinna</b>	Toiseksi tärkein kehittämisalue	✓	✓	Puunlastausalue + 10 v.	1 250 nykyiset + 1 000 Puunlastaus	1 000	-2 716 as (- 4,0%).
<b>Joensuu</b>	Toiseksi tärkein kehittämisalue	✓	✗	< 10 v.	600	600	-1 120 as (-1,5%)
<b>Orivesi</b>	Tärkein kehittämisalue	✓	✓	5-20 v.	+ 500	10	+ 800 as (8,7 %)
<b>Salo</b>	Tärkein kehittämisalue	✓	✓	+10 v.	2 500	100	-6 736 as (- 12,9%)
<b>Lahti</b>	Tärkein kehittämisalue	✓	✓	10-20 v.	7 000	800	-1 782 as (-1,5%)
<b>Pori</b>	Toiseksi tärkein kehittämisalue	✓	✓	< 5 v.	+ 1 000	10	-8 833 as (-10,5%)
<b>Tikkurila</b>	Tärkein kehittämisalue	✓	✗	5-10 v.	4 000	4 000	+130 129 as (+25,4 %)
<b>Lappeenranta</b>	Toiseksi tärkein kehittämisalue	✓	✓	+10 v.	ei tietoa	ei tietoa	-3 776 as (-5,2%).
<b>Turku</b>	Tärkein kehittämisalue	✓	✗	Matkakeskus +5 v. Asemanseutu 10-20 v.	+ 2 500	1 200	+36 497 as (+19,0%)
<b>Kupittaa</b>	Tärkein kehittämisalue	✓	✗	Kupittaa Core +5 v. Tiedepuisto 10-20 v.	+ 10 000		



## Asemanseudun toteuttamisen kokonaistaloudellinen yhtälö vaatii monissa kaupungeissa selkeytystä

	Asemanseudun toteuttamisen kokonaistaloudellista yhtälöä on selvitetty	Asemanseudun toteuttamiseksi on tunnistettu vaihtoehtoisia investointi- ja toteutusmalleja	Asemanseudun kehittämiseen kustannukset on tunnistettu ja arvioitu	Kehittämisessä kokonaiskustannusten seuranta ja päivitys vastuutettu
<b>Kokkola</b>	✗	✗	✗	<i>ei ajankohtaista</i>
<b>Malmi</b>	<i>suunnitteilla</i>	<i>suunnitteilla</i>	<i>ei ajankohtaista</i>	✓
<b>Jyväskylä</b>	<i>suunnitteilla</i>	✓	✓	✗
<b>Hämeenlinna</b>	✓	✓	✓	<i>vain kaupungin kustannukset</i>
<b>Joensuu</b>	✓	✓	✓	✓
<b>Orivesi</b>	<i>suunnitteilla</i>	<i>suunnitteilla</i>	✗	✗
<b>Salo</b>	✗	✗	✗	✗
<b>Lahti</b>	✓	✗	✓	<i>vain kaupungin kustannukset</i>
<b>Pori</b>	<i>ei ajankohtaista</i>	<i>ei ajankohtaista</i>	<i>ei ajankohtaista</i>	<i>ei ajankohtaista</i>
<b>Tikkurila</b>	<i>Suunnitteilla</i>	<i>Suunnitteilla</i>	<i>ei ajankohtaista</i>	<i>vain kaupungin kustannukset</i>
<b>Lappeenranta</b>	<i>Suunnitteilla</i>	<i>työ suunnitteilla</i>	<i>ei vielä ajankohtaista</i>	<i>ei ajankohtaista</i>
<b>Turku</b>	<i>alustavia tarkasteluja</i>	✗	<i>alustavia tarkasteluja</i>	✗
<b>Kupittaa</b>	✓	✓	<i>alustavia tarkasteluja</i>	✓

## Liityntäpysäköinnin taloudellisen yhtälön ratkaiseminen sivuosassa, vaikka kustannukset ja vastuunjako haasteena lähes kaikilla asemanseuduilla

	Liityntäpysäköinti osana kehittämistä	Kyselyssä nostettu liityntäpysäköinnin haasteita	Ilmaisen ja aika-rajoittamattoman pysäköinnin osuus	Laskentoihin perustuvat liityntäpysäköinti-suunnitelmat	Asemanseudun toteuttamisen kokonaistaloudellinen yhtälöä on selvitetty	Toteuttamisen vaihtoehtoisia investointi- ja toteutusmalleja selvitetty
<b>Kokkola</b>	Keskeinen kehittämistavoite	✓	50 - 75%	✓	✗	✗
<b>Malmi</b>	Täydentävä kehittämistavoite	✓	< 25 %	✗	<i>ei vielä ajankohtaista</i>	<i>ei vielä ajankohtaista</i>
<b>Jyväskylä</b>	Täydentävä kehittämistavoite		< 25 %	✗	✓	✓
<b>Hämeenlinna</b>	Keskeinen kehittämistavoite	✓	> 75%	✓	✓	✓
<b>Joensuu</b>	Keskeinen kehittämistavoite		< 25 %	✓	✓	✓
<b>Orivesi</b>	Keskeinen kehittämistavoite	✓	> 75%	✗	✗	✗
<b>Salo</b>	Keskeinen kehittämistavoite	✓	> 75%	✓	✗	✗
<b>Lahti</b>	Keskeinen kehittämistavoite	✓	< 25 %	✓	✓	✓
<b>Pori</b>	Täydentävä kehittämistavoite		50 - 75%	✗	<i>ei ajankohtaista</i>	<i>ei ajankohtaista</i>
<b>Tikkurila</b>	Keskeinen kehittämistavoite	✓	< 25 %	✗	<i>ei vielä ajankohtaista</i>	<i>ei vielä ajankohtaista</i>
<b>Lappeenranta</b>	Keskeinen kehittämistavoite	✓	< 25 %	✗	<i>ei vielä ajankohtaista</i>	<i>ei vielä ajankohtaista</i>
<b>Turku</b>	Keskeinen kehittämistavoite		<i>ei päätöksiä</i>	✗	<i>ei vielä ajankohtaista</i>	<i>selvitys käynnistetty</i>
<b>Kupittaa</b>	Keskeinen kehittämistavoite		<i>ei päätöksiä</i>	✗	<i>ei vielä ajankohtaista</i>	<i>selvitys käynnistetty</i>

Selitykset  
 ✓ kyllä / on tehty  
 ✗ ei / ei ole tehty

# Asemanseutujen yhteiskehittämisessä ei ole muodostunut toimijoiden yhteisiä toimintatapoja

	Asemansseudulle on laadittu kehittämiskonsepti (kehittämistavoitteet, yhteensovittavat toiminnot, tulot ja kustannukset, toteuttamispolku)?	Asemansseudulla on osapuolten yhteistyöryhmä	Kaupungilla on nimetty selkeä vastuutaho asemansseudun kehittämiselle	Osapuolten vastuut tunnistettu ja vastuutettu	Asemansseudulle on laadittu kehityspolku tai "hankesuunnitelma" eri toimijoiden toimenpiteiden johtamiseksi?
<b>Kokkola</b>	✗	✗	?	✗	✗
<b>Malmi</b>	Laadinta käynnistetty	✓	Kaupungilla on nimetty vastuuhenkilö	✓	Laadintaa ollaan käynnistämässä
<b>Jyväskylä</b>	Laadinta käynnistetty	✓	✓	✓	<i>ei tietoa</i>
<b>Hämeenlinna</b>	Asemarannalle ja Keinusaareen, puunlastausalueen kohdalta ei ajankohtaista	✓	Kaupungilla on nimetty vastuuhenkilö	✓	Asemarannalle ja Keinusaareen, puunlastausalueen osalta ei laadittu
<b>Joensuu</b>	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Orivesi</b>	✗	✗	✗	✗	✗
<b>Salo</b>	✗	✗	✗	✗	✗
<b>Lahti</b>	Liityntäpysäköinnin osalta käynnistetty Matkakakeskuksen länsiosassa laadinnassa	Kehittämisaaluekohtainen	Kaupungilla on nimetty vastuuhenkilö	✓	✓
<b>Pori</b>	<i>ei ajankohtaista</i>	<i>ei ajankohtaista</i>	<i>ei ajankohtaista</i>	✓	<i>ei ajankohtaista</i>
<b>Tikkurila</b>	<i>ei käynnistetty uuden kehittämisen osalta</i>	✗	✗	✗	<i>ei uuden kehittämisen osalta</i>
<b>Lappeenranta</b>	Laadinta käynnistetty	✓	✓	✓	laadinnassa toimijoiden yhteistyössä
<b>Turku</b>	Laadinta käynnistetty	✓	✓	✗	Laadintaa ollaan käynnistämässä
<b>Kupittaa</b>	Kupittaa Core: ratkaisu haetaan kilpailun kautta	✓	✓	✗	✓

# Asemansseitujen kehittämisteemat

	Elinkeinot ja kaupungin vetovoimaisuus	Sekoittunut kaupunki-rakenne (ns. mixed-use)	Kaupunki-kehittäminen, maankäyttö ja yleisten alueiden kehittäminen	Asuminen ja asunto-tuotanto	Toimi- ja liiketilat	Täydennys-rakentaminen ja purkava rakentaminen	Puu-rakentaminen	Vähähiilisyys	Matkaketjujen kehittäminen	Asema-alueen toimivuus liikenteen solmupisteinä	Pysäköinnin järjestäminen	Raideliikenteen toiminta-edellytykset	Kunnossa- ja ylläpitovuostu
<b>Kokkola</b>	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Ei asetettu tavoitteita	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite
<b>Malmi</b>	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Ei asetettu tavoitteita	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Ei asetettu tavoitteita
<b>Jyväskylä</b>	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Ei asetettu tavoitteita	Ei asetettu tavoitteita	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Ei asetettu tavoitteita
<b>Hämeenlinna</b>	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Ei asetettu tavoitteita	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite
<b>Joensuu</b>	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Ei asetettu tavoitteita	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite
<b>Orivesi</b>	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite
<b>Salo</b>	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Ei asetettu tavoitteita	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Ei asetettu tavoitteita
<b>Lahti</b>	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Ei vastattu	Keskeinen tavoite	Ei asetettu tavoitteita	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite
<b>Pori</b>	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Ei asetettu tavoitteita
<b>Tikkurila</b>	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Ei asetettu tavoitteita	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite
<b>Lempäälä</b>	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Ei asetettu tavoitteita	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite
<b>Kupittaa</b>	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Täydentävä tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite
<b>Turku</b>	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite	Ei asetettu tavoitteita	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Keskeinen tavoite	Täydentävä tavoite
<b>Lappeenranta</b>	Ei vastattu	Ei vastattu	Ei vastattu	Ei vastattu	Ei vastattu	Ei vastattu	Ei vastattu	Ei vastattu	Ei vastattu	Ei vastattu	Ei vastattu	Ei vastattu	Ei vastattu

# Liite 2.

## Kyselyyn osallistuneiden asemanseutujen kortit



# Hämeenlinnan asemanseutu

Upeasta sijainnista huolimatta asemanseutu sijaitsee sivussa keskustasta ja liikennevirroista

## Keskustan sivussa oleva asemanseutu painottuu asumiseen

- ❖ Asema sijaitsee n. 1 km päässä keskustasta ja osin sivussa matkustaja- ja kulkijavirroista
- ❖ Asema-alue ja sen lähiympäristö on palvelut pitkään pääosin matkustajaliikenteen tarpeita
- ❖ Viime vuosina aseman läheisyyteen on rakentunut Asemarannan asuinalue, joka tuo asuntojen lisäksi alueelle myös mahdollisesti matkustajaliikennettä hyödyntäviä palveluita
- ❖ Hämeenlinnan asemanseudun kehittämisen erikoispiirteinä on upea sijainti veden rannalla
- ❖ Hämeenlinnan seudun keskeiset yritysalueet sijaitsevat erillään asemasta, eikä toimistorakentamiselle asemanseudun läheisyydessä ole toistaiseksi ollut vielä riittävästi kysyntää

## Raideliikenteen hyödyntäminen pendelöintiin edellyttää hyviä liityntäliikenteen ratkaisuja

- ❖ Hämeenlinnassa raideliikenteen käyttö on suurta ja sitä hyödynnetään paljon pendelöintiin Tampereelle ja Helsinkiin
- ❖ Seudullisesti ja maakunnallisesti asemanseudun saavutettavuus joukkoliikenteellä on hyvä, vaikka bussiasema sijaitsee keskustassa. Tulevaisuudessa joukkoliikenteen linjastoa on tarkoitus kehittää kulkemaan yhä enemmän aseman kautta.
- ❖ Hämeenlinnassa pysäköinnillä on tärkeä rooli liityntäliikenteessä ja alueelle on kehitteillä vuorottaispysäköintilaitos



- Asuminen
- Yleiset alueet
- Muu rakentaminen
- Kadut
- Toimistot
- Teollisuus



Seudullisen ja paikallisen joukkoliikenteen solmupiste keskitetään kaupungissa ensisijaisesti aseman yhteyteen



400 Pyöräpysäköintipaikkaa



Maakunnan ja kaupunkiseudun joukkoliikenne on riittävän hyvä matkaketjujen näkökulmasta.



270 Liityntäpysäköintipaikkaa

40 Asiakaspysäköintipaikkaa

650 Asukaspysäköintipaikkaa

100 Yhteiskäyttö/vuorottaispysäköintipaikkaa

Yli 75 % pysäköinnistä ilmaista ja aikarajoittamatonta

**Asemarakennus** VR-yhtymä Oy

**Pysäköintialueet** VR-yhtymä Oy, Kaupunki/kunta

**Yleiset alueet** VR-yhtymä Oy, Kaupunki/kunta

**Tontit ja rakennukset** VR-yhtymä Oy, Väylävirasto, Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy, Kaupunki/kunta, Muu yritys, Muu yksityinen taho

**Vajaakäytöllä olevat tai täydennysrakennettavat tontit** Väylävirasto omistaa puunlatausalueen, muut alueet on kaavoitettu valmiiksi

Kaupungin keskusta on rakentunut aseman toiselle puolelle. Asema sijaitsee sivussa keskeisistä kulkijavirroista ja aseman palvelut palvelevat pääosin vain matkustajien tarpeita

**Ydinkeskusta: 1 km**

1 km

0,5 km

**Asukkaita: 2 500**  
**Alueteihokkuus: 0.8**

**Asukkaita: 8 000**  
**Alueteihokkuus: 0.5**



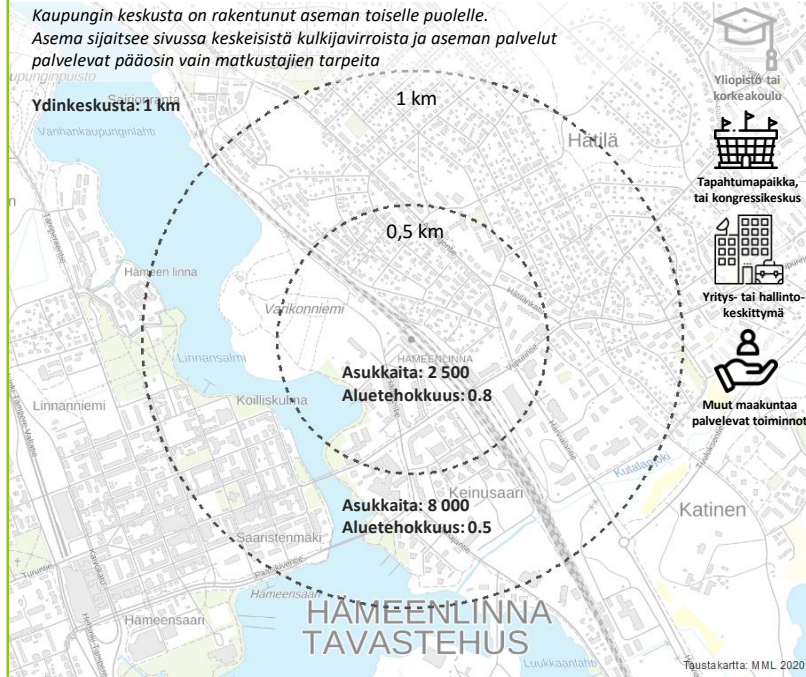
**Tapahtumapaikka, tai kongressikeskus**



**Yritys- tai hallinto-keskittymä**



**Muut maakuntaa palvelevat toiminnot**



# Hämeenlinnan asemanseutu

*Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen koostuu kolmesta kokonaisuudesta, joista kaksi on jo melkein valmiina ja yksi vasta alussa*

## Asemaranta tuo asumista aseman yhteyteen

- ❖ YIT on rakennuttamassa uutta kaupunginosaa asema-alueen ja Vanajaveden väliselle vanhalle teollisuusalueelle
- ❖ Alueen rakentuminen on jo käynnissä ja valmistuessaan se sisältää pääosin asumista ja siihen liittyviä palveluita

## Keinusaareen on kaavoitettu asumista ja toimistotilaa radan varrelle

- ❖ Keinusaareen alueelle radan varteen on kaavoitettu keskustamaista asumista ja toimistotilaa 2000-luvun alkupuolelta.
- ❖ Alueen asuntotontit on myyty ja alueen tarkoitus valmistua vuoteen 2025 mennessä

## Väyläviraston raakaputerminaalin ottaminen kaupunkirakentamisen käyttöön edellyttää toimintojen siirtämistä

- ❖ Aseman itäpuolella on kokonaan Väyläviraston hallinnassa oleva puunlastausalue, jonka käyttöönotto kaupunkirakentamisessa mahdollistaisi n. 1200 asukkaan asuinalueen rakentamisen (50 000 k-m<sup>2</sup>).
- ❖ Raakaputerminaalin ottaminen kaupunkirakentamisen käyttöön edellyttää ensimmäiseksi Väylävirastolta puunlastausalueiden verkostotarkasteluja korvaavan sijainnin löytämiseksi puunlastaustoiminnoille.
- ❖ Ilman kaupunkilähtöistä vaihtoehtoista taloudellista yhtälöä, jolla siirto voitaisiin toteuttaa nopeammassa aikataulussa, raakaputerminaalin siirto ajoittuu aikaisintaan yhteen radan peruskorjauksen kanssa (+ 10 vuotta)
- ❖ Yhteinen toiminta (keskustelut, sopimukset, suunnitelmat) ei ole käynnistynyt puunlastausalueen siirtämiseksi eikä kokonaistaloudellisia tarkasteluja ole tehty puunlastausalueen siirrosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi.



## Asemanseudun kehittämisteemat



Kaupunki ja elinkeinot



Mixed-use



Maankäytön kehittäminen



Asuminen



Liiketilat



Täydennysrakentaminen



Puu



Vähähiilisyys



Matkaketjut



Asema-alueet



Pysäköinti



Raideliikenne



Ylläpitovastuu



Keskeinen Täydentävä Ei asetettu

# Hämeenlinnan asemaseudun kehittämishaasteiden tilanne

## Asemaseudun kehittämisen sisällöt ovat hyvin tiedossa

### Radan itäpuolen maankäytön tiivistäminen

Radan itäpuolisella pientaloalueella kaupungin toimesta pohditaan toimenpiteitä, joilla asemaseutua voidaan tiivistää esim. tontteja jakamalla

### Toimistorakentamisen haasteet

Toimitilarahoituksen ja sijoittajien puute on hidastanut toimitilarakentamista asemaseudulle

## Asemaseudun kehittäminen edellyttää yhteistoimintaan panostamista

Tarvitaan lisää yhteisten tavoitteiden, vastuiden tai toimintamallien kirkastamista

### Puunlastausalueen käyttöönotto kaupunkirakentamiseen

Puunlastausalueen toimintojen siirto toisaalle ja alueen käyttöönotto kaupunkirakentamisessa edellyttää ensi vaiheessa verkostotarkasteluja uuden paikan löytämiseksi sekä taloudellisen yhtälön löytymistä kustannusten kattamiseksi etenkin, jos siirto halutaan toteuttaa valtion suunniteltua aikataulua nopeammassa aikataulussa (n. 10 vuotta).

### Asemalaiturialueiden siirto

Kaupungilla on ollut alustavassa pohdinnassa mahdollisuus asemalaitureiden siirtämiseksi joukkoliikenteen kannalta edullisempaan sijaintiin. Laiturisiirrot on mahdollista toteuttaa usein vain yhdessä ratahankkeiden kanssa, jolloin siirron ajankohta parhaimmillaankin on pitkällä tulevaisuudessa. Lisäksi kaupungin tulisi löytää keino siirrosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi.

## Asemaseudun kehittäminen edellyttää yksityiskohtien selkeyttämistä

Toimijoiden ja kehittämisen tarpeet, reunanehdot ja sisällöt ovat riittävästi tiedossa

### Joukkoliikenteen solmukohdan kehittäminen

Tavoitteena on kaikkien paikallislinjojen kulkeminen jatkossa aseman kautta. Asema-alueen bussipysäkki-infraa on jo kehitetty. Työn alla on asema-aukion siirto VR-Yhtymältä kaupungille.

### Asemaseudun ympäristön käyttö- ja ylläpitovastuut

Käyttö- ja ylläpitovastuut eivät vastaa maanomistustilannetta, mutta niiden selkeyttäminen on jo käynnistynyt Väylän ja VR-Yhtymän kanssa

### Aseman alikulkutunnelin maansiirrot kaupungille

Aseman alikulkutunneliin kytkeytyviä maa-alueita, joilla on kevyen liikenteen yhteys, on tarkoitus siirtää kaupungille VR-Yhtymältä ja Väylävirastolta.

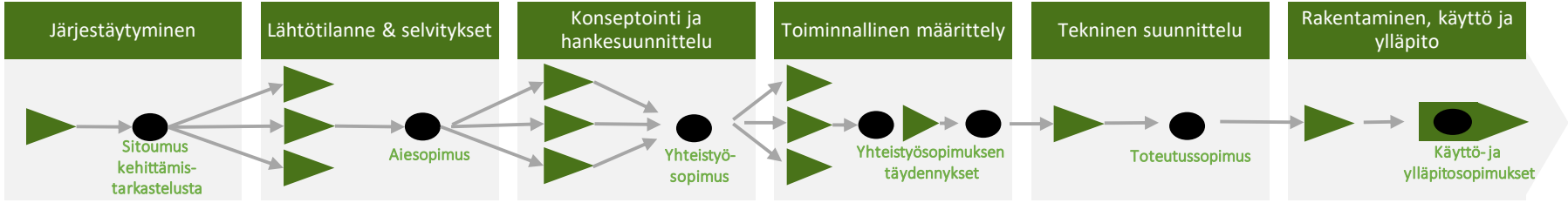
## Asemaseudun kehittämisen yhteistoiminta on jo selkeää

mm. yhteisten tavoitteet, vastuut ja yhteistoiminta on jo selkeytetty

Tarvitaan lisätietoa esim. toimijoihin tai kehittämiseen liittyvistä tarpeista ja reunanehdoista



# Hämeenlinnan asemaseudun kehittämispolku (Puunlastausalue)



Tavoitteena osapuolten kontaktointi ja yhteinen alkusysäys kehitystyölle

- Keskeisten kehittämisapuolten tunnistaminen ja kontaktointi
- Eri osapuolten kehittämisroolin, intressien, lähtökohtien ja kehittämissaikataulun tunnistaminen
- Eri osapuolten vastuunhenkilöiden nimeäminen
- Puunlastausalueen kehittämisen lähtökohtien kartoittaminen
- Alustavan yhteisvision ja tahtoilan muotoilu
- Asema-alueen vaikuttavuusimantti
- Selvitysvaiheen selvitykset, vastuut, hankehallinta, aikataulu ja kustannustenjak

Tavoitteena hankkeen lähtökohtien selvittäminen ja kehittämistavoitteiden laatiminen

- Olemassa olevien lähtötietojen, selvitysten ja suunnitelmien keräys
- Matkustaja- ja käyttäjätarpeiden kartoitus
- Maanomistajaintressien kartoittaminen
- Kiinteistömarkkina-analyysi kehittämispotentialista, aikataulusta ja mittakaavasta
- Rata-alueiden selvitykset, kuten puunlastausverkoston selvitykset
- Matkakeitujen ja solmukohdan selvitykset
- Liityntäpysäköinnin tarveselvitykset
- Teknicaloudelliset selvitykset
- Alustavat periaatteet kehittämisrooleista sekä kustannusten, tulojen ja arvonnousun jakaantumisesta
- Asemaseudun kehittämisen yhteiset strategiset tavoitteet
- Hankehallinnan suunnitelma, jolla strategiset tavoitteet saavutetaan
- Konseptointivaiheen menettelyistä sopiminen

Tavoitteena kehittämiskonseptin laatiminen yhteisten ratkaisuperiaatteiden löytämiseksi

- Asemaseudun toiminnot ja toiminnalliset tavoitteet (sisältö ja määrä)
- Markkinavuoropuhelu toteuttajien kanssa
- Hankkeen kokonaistaloudellinen konsepti (liiketoiminta, hallinto, toteutus, ylläpito ja rahoitus)
- Monialainen yleissuunnittelu, viitesuunnitelmat ja kilpailut (mm. kaupunkikehittäminen, LIIPY, yleiset alueet)
- Maankäyttösuopimusten periaatteet
- Mahdolliset hallinnolliset menettelyt ja tarvittava sopimuskehitys
- Asemaseudun kokonaisuuden aikataulutus ja pilkkominen erillishankeiksi
- Kaavoituksen ja yleissuunnittelun tavoitteet
- Tarvittavat investoinnit ja hallinnolliset menettelyt
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Tavoitteena suunnittelu- ja liiketoimintaratkaisujen tarkentaminen

- Osahankkeiden toiminnallisten tavoitteiden tarkentaminen
- Osahankkeen liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
- Toteutusmallin valinta ja kilpailutus
- Kiinteistömyynnin periaatteet
- Tontinluovutukset ja kilpailut
- Asemakaavoitus käynnistyy
- Teknisten tavoitteiden määrittely
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Teknisiä tavoitteita vastaavat tekniset suunnitelmat

- Asemakaavoitus
- Tekninen suunnittelu
- Toteutuksen kilpailutus ja toteuttajan valinta
- Liiketoiminta, investointi- ja rahoitusratkaisut
- Toteutuksen tavoitteet
- Liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
- Rakentamisvastuiden määrittelyt
- Käyttö- ja ylläpitovastuiden määrittelyt
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Asemaseudun rakentaminen, käyttö ja ylläpito

- Rakentaminen ja käyttöönotto
- Käyttö- ja ylläpito

## Jatkokehittämisen toimintamalli

Puunlastausalueen kehittäminen on aivan alkuvaiheessa, mutta yhteisistä menettelyistä on jo sovittu kehittämisedellytysten selvittämiseksi

Ensivaiheessa osapuolten kesken on tarpeen muodostaa yhteinen käsitys alueen nykytilasta sekä kehittämisen mahdollisuuksista, vaihtoehdoista, aikatauluista ja riskeistä

## Selvitykset

- toteutunut/toteutumassa
- tunnistetut seuraavat toimenpiteet
- ei tehty

# Kokkolan asemaseutu

Kokkolassa keskustan läheisyys luo asemaseudulle hyvät kehittämisedellytykset

## Lähtökohdat asemaseudun kehittämiseksi ovat hyvät Kokkolassa

- ❖ Kokkolassa asema sijaitsee liikenteellisesti hyvällä paikalla keskustan välittömässä läheisyydessä
- ❖ Asemaseudulla on Kokkolan näkökulmasta tärkeä strateginen rooli kaupungin pitkäjänteisessä kehittämisessä ja se on kaupungin tärkein kehittämisalue
- ❖ Matkaketjujen liityntäliikenne edellyttää liityntäpysäköintiä aseman läheisyydessä, sillä seudullinen ja paikallinen liityntäliikenne alueella on osin puutteellista
- ❖ Olemassa olevaa bussiliikennettä on tarkoitus keskittää nykyistä tiiviimmin aseman yhteyteen

## Asemaseudun kehittämispotentiaali on suuri, mutta kysynnän mittakaava on kysymysmerkki

- ❖ Kokkolan kaupungin kehittämissuunnitelmassa mahdollistetaan yhteensä n. 4700 asukkaan (200 000 k-m<sup>2</sup>) lisäys asemaseudulle
- ❖ MDIn väestöennusteessa arvioidaan kaupungille n. 700 uuden asukkaan kasvua vuoteen 2040 mennessä (yht. n. 50 000 asukasta)
- ❖ Kaupungin oman arvion mukaan jo nykyisen bussiaseman kohdalle rakentuva 230 asunnon kortteli riittää useaksi vuodeksi kaupungin tarpeisiin



Asema on tulevaisuudessa valtakunnallisesti merkittävä solmupiste.



100 Pyöräpysäköintipaikkaa



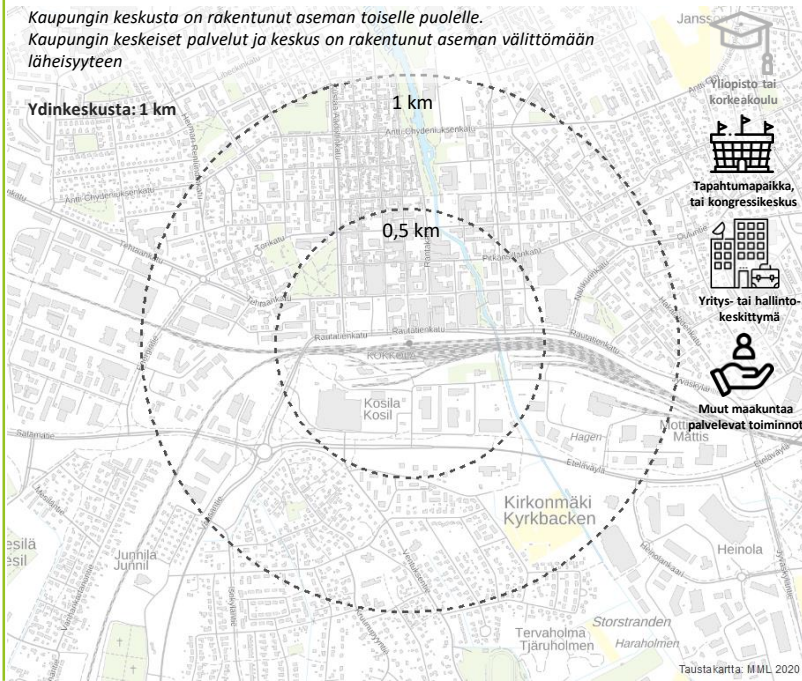
Maakunnan ja kaupunkiseudun joukkoliikenne ei palvele aseman tarpeita.

Aikataulut eivät tue liityntäliikennettä ja reitit eivät tue matkaketjua.



48 Liityntäpysäköintipaikkaa  
70 Asiakas-pysäköintipaikkaa  
50-75 % pysäköinnistä ilmaista ja aikarajoittamatonta

<b>Asemarakennus</b>	Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy
<b>Pysäköintialueet</b>	VR-yhtymä Oy, Väylävirasto, Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy, Kaupunki/kunta, Ammattimainen kiinteistösiirtaja /-kehittäjä
<b>Yleiset alueet</b>	VR-yhtymä Oy, Väylävirasto, Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy
<b>Tontit ja rakennukset</b>	VR-yhtymä Oy, Väylävirasto, Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy
<b>Vajaakäytöllä olevat tai täydennysrakennettavat tontit</b>	VR-yhtymä Oy, Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet



# Kokkolan asemanseutu

Aseman ratapihan ja alikulku loisivat edellytykset laajemmalle kehittämiselle

## Asemanseudun kehittämisen keskeiseksi haasteeksi on nostettu ratapihan ja alikulun kehittäminen

- ❖ Ratapihan ja alikulun kehittäminen asemankohdalla pitäisi sisältää seuraavia toimenpiteitä:
  - ❖ Alikulikutunneli ratapihan keskellä olevalle matkustajaliikenteen väilaiturille ja ratapihan toiselle puolelle ns. Kosilan alueelle
  - ❖ Ratapihan muutoksia, jotka pitäisivät sisällään yhden raiteen poistamisen ja yhden siirtämisen
  - ❖ Rautatieasemalle omat raiteet henkilö- ja tavaraliikenteelle. Henkilöliikenteen keskittäminen omille raiteilleen mahdollistaisi katoksien rakentamisen, minkä on osaltaan nähty myös parantavan matkustajakokemusta
- ❖ Alikulku ja ratapihan kehittämisen suuruusluokka on arvioitu noin 10 miljoonaksi euroksi. (Klara-hanke on yhteensä n. 50 miljoonaa).

## Ratapihan ja alikulun kehittäminen loisivat edellytykset asemanseudun muulle kehittämiselle

- ❖ Ratapihan ja alikulun kehittäminen parantaisivat ensisijaisesti matkustajaliikenteen turvallisuutta, kun laituriyhteys ei kulje ratapihalla
- ❖ Alikulku mahdollistaisi keskustan puolella olevien pysäköintialueiden siirtämisen radan toiselle puolelle, jolloin bussilaiturit on mahdollista tuoda lähemmäs asemaa ja kehittää aseman ympäristön maankäyttöä
- ❖ Alikulku parantaisi yhteyttä toiselle puolelle rataa, jolloin sitä olisi mahdollista ottaa laajemmin kaupunkirakentamisen käyttöön
  - ❖ Kaupunkirakentaminen edellyttää kuitenkin laajaa toteutusta, jotta pystytään tuottamaan houkuttelevaa asuinympäristöä ja kattamaan alueen uudistamisesta aiheutuvia kustannuksia.
  - ❖ Yksittäiset kerrostalot nykyisen kaltaisella teollisuusalueella eivät todennäköisesti riitä muuttamaan riittävästi alueen imagoa
  - ❖ Aktiivikäytössä oleva telakorjaamon alueen ottaminen käyttöön edellyttäisi toimintojen siirtämistä muualle sekä todennäköistä maaperän puhdistamista, mikä voi tehdä taloudellisen yhtälön löytymisestä hyvin haastavaa



© Kokkolan kaupunki

## Asemanseudun kehittämisteemat



Kaupunki ja elinkeinot



Mixed-use



Maankäytön kehittäminen



Asuminen



Liiketilat



Täydennysrakentaminen



Puu



Vähähiilisyys



Matkaketjut



Asema-alueet



Pysäköinti



Raideliikenne



Ylläpitovastuut



Keskeinen Täydentävä Ei asetettu

# Kokkolan asemanseudun kehittämishaasteiden tilanne

## Asemanseudun kehittämisen sisällöt ovat hyvin tiedossa

Toimijoiden ja kehittämisen tarpeet, reunaehdot ja sisällöt ovat riittävästi tiedossa

### Ratapihan ja raiteiden uudistaminen

#### Maanomistusolosuhteet ja vastuut

Asemanseudun käyttö- ja ylläpidon periaatteet ovat selvillä, mutta kehittämiseksi tarvitaan yhteistä suuntaa

#### Asema-alueen kaupunkiopastus ja matkustajainformaatio

Asemanseudun opastus mm. kaupungin keskustan suuntaan on koettu sekavaksi. Opastukseen liittyvät vastuut kaipaavat selkeyttämistä.

## Asemanseudun kehittäminen edellyttää yhteistoimintaan panostamista

Tarvitaan lisää yhteisten tavoitteiden, vastuiden tai toimintamallien kirkastamista

#### Matkaketjujen keskittäminen asema-alueelle

Tavoitteena on seudullisen ja paikallisen linja-autoliikenteen keskittäminen asemanseudulle. Tämä edellyttää maankäytön kehittämistä ja järjestelyitä

#### Alikulkuyhteys ratapihan alitse ja välilaiturille

Uusiin laituriyhteyksiin ja mahdollisen alikulun rakentamiseen liittyvät kustannukset, vastuunjako, kehittämisen aikataulu tarvitsee selkeyttämistä

#### Asema-alueen epäalueiden käyttöönotto kaupunkirakentamiseen

Asemanseudulla on vajaakäytöllä olevia alueita, joiden käyttöönottoa kaupunkirakentamiseen halutaan edistää. Maanomistajien kanssa tarvitaan yhteistyötä kehittämisen reunaehtojen sekä kokonaistaloudellisen yhtälön selvittämiseksi

#### Raideliikennealueiden käyttöönotto rakentamisessa

teknisten reunaehdot tulee aluksi selvittää

#### Liityntäpysäköintipoliitiikan kehittäminen

Aseman alueella on pysäköintiä, mutta sitä hyödynnetään paljon muuhunkin kuin liityntäpysäköintiin. Tarpeena on pysäköintialueiden toimivuuden kehittäminen ja maksupoliitiikan muuttaminen, jotta pysäköintiä saadaan ensisijaisesti junamatkustajien käyttöön.

## Asemanseudun kehittäminen edellyttää yksityiskohtien selkeyttämistä

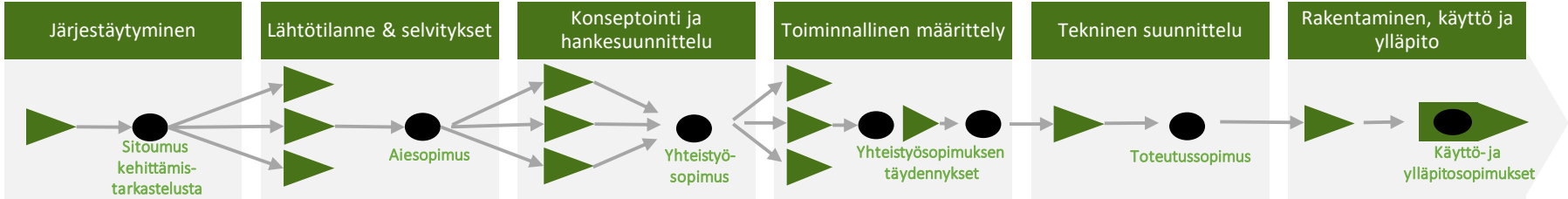
## Asemanseudun kehittämisen yhteistoiminta on jo selkeää

mm. yhteisten tavoitteet, vastuut ja yhteistoiminta on jo selkeytetty

Tarvitaan lisätietoa esim. toimijoihin tai kehittämiseen liittyvistä tarpeista ja reunaehdoista

# Kokkolan asemaseudun kehittämispolku

(asema-alueen liityntäpysäköinti, ratapiha, alikulku ja telakorjaamon alue)



Tavoitteena osapuolten kontaktointi ja yhteinen alkusysäys kehitystyölle

- Keskeisten kehittämisosapuolten tunnistaminen ja kontaktointi
- Eri osapuolten kehittämisroolin, intressien, lähtökohtien ja kehittämisajankulun tunnistaminen
- Eri osapuolten vastuunhenkilöiden nimeäminen
- Asemaseudun kehittämisen lähtökohtien kartoittaminen (ratapihan kehittämisen ja alikulun toteuttamisen edellytykset)
- Lähtökohdat edellytyksistä rata-alueiden vapauttamiseksi kaupunkirakentamiseen
- Lähtökohdat veturitalien alueen vapauttamiseksi kaupunkirakentamiseen
- Alustavan yhteisvision ja tahtotilan muotoilu
- Asema-alueen vaikuttavuusmittanti
- Selvitysvaiheen selvitykset, vastuut, hankehallinta, aikataulu ja kustannustenjako
- Aseman pysäköintipolitiikkojen (maksullisuus ja aikarajoitukset) muuttaminen tukemaan raideliikenteen tarpeita

Tavoitteena hankkeen lähtökohtien selvittäminen ja kehittämistavoitteiden laatiminen

- Olemassa olevien lähtötietojen, selvitysten ja suunnitelmien keräys
- Matkustaja- ja käyttäjätarpeiden kartoitus
- Matkustaja- ja käyttäjätarpeiden kartoitus
- Maanomistajaintressien kartoittaminen
- Kiinteistömarkkina-analyysi kehittämispotentialaista, aikataulusta ja mittakaavasta
- Rata-alueiden selvitykset
- Matkaketjujen ja solmukohdan selvitykset
- Liityntäpysäköinnin tarveselvitykset
- Teknialoudelliset selvitykset (mahdollisesti vapautuvien väyläalueiden ja veturitalin alueen rakentamisedellytysten – ja kustannusten selvittämiseksi)
- Alustavat periaatteet kehittämisrooleista sekä kustannusten, tulojen ja arvonnousun jakaantumisesta
- Asemaseudun kehittämisen yhteiset strategiset tavoitteet
- Hankehallinnan suunnitelma, jolla strategiset tavoitteet saavutetaan
- Konseptointivaiheen menettelyistä sopiminen

Tavoitteena kehittämiskonseptin laatiminen yhteisten ratkaisuperiaatteiden löytämiseksi

- Asemaseudun toiminnot ja toiminnalliset tavoitteet (sisältö ja määrä)
- Markkinavuoropuhelu toteuttajien kanssa
- Hankkeen kokonaistaloudellinen konsepti (liiketoiminta, hallinto, toteutus, ylläpito ja rahoitus)
- Monialainen yleissuunnittelu, viitesuunnitelmat ja kilpailut (mm. kaupunkikehittäminen, LIIPY, yleiset alueet)
- Maankäyttösuunnitelmien periaatteet
- Mahdolliset hallinnolliset menettelyt ja tarvittava sopimuskehitys
- Asemaseudun kokonaisuuden aikataulutus ja pilkkominen erillishankeiksi
- Kaavoituksen ja yleissuunnittelun tavoitteet
- Tarvittavat investoinnit ja hallinnolliset menettelyt
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Tavoitteena suunnittelu- ja liiketoimintaratkaisujen tarkentaminen

- Osahankkeiden toiminnallisten tavoitteiden tarkentaminen
- Osahankkeen liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
- Toteutusmallin valinta ja kilpailutus
- Kiinteistömyynnin periaatteet
- Tontinluovutukset ja kilpailut
- Asemakaavoitus käynnistyy
- Teknisten tavoitteiden määrittely
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Teknisiä tavoitteita vastaavat tekniset suunnitelmat

- Asemakaavoitus
- Tekninen suunnittelu
- Toteutuksen kilpailutus ja toteuttajan valinta
- Liiketoiminta, investointi- ja rahoitusratkaisut
- Toteutuksen tavoitteet
- Liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
- Rakentamisvastuiden määrittelyt
- Käyttö- ja ylläpitoavustuiden määrittelyt
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Asemaseudun rakentaminen, käyttö ja ylläpito

- Rakentaminen ja käyttöönotto
  - Käyttö- ja ylläpito
- Jatkokehittämisen toimintamalli**

Kaupunki on vienyt suunnittelua omaehtoisesti osin jo pitkälle.

Seuraavaksi on tarpeen tiivistää yhteistyötä maanomistajien kanssa eri osapuolten intressien ja yhteisten kehittämisedellytysten selvittämiseksi sekä kehittämisen mahdollistavan taloudellisen kokonaisuutalön löytämiseksi.
- Selvitykset**

  - toteutunut/toteutmassa
  - tunnistetut seuraavat toimenpiteet
  - ei tehty

# Lahden asemanseutu

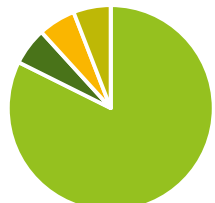
Lahdessa asemanseudun kehittäminen on keskeinen osa koko kaupungin kehittämistä

## Asemanseudun kehittämisellä on aidosti keskeinen rooli osana Lahden kehittymistä

- ❖ Alueen visio on monipuolisesti kehittämistä tukeva ja se on laadittu yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa
- ❖ Asemanseudun kehittämisellä on kaupungille strategisesti tärkeä rooli ja kaupungin sitoutuminen asemanseudun kehittämiseen on ollut vahvaa, myös investointeina
- ❖ Asemanseudun kehittämispotentiaali mahdollistaisi 7000 uutta asukasta, mikä nostaisi asemanseudun väkiluvun 20 000 asukkaaseen (1000 m).
- ❖ Asemanseudun haasteena on sen sijainti erillään kaupungin keskustasta (n. 700m) , vaikka kaupunki onkin panostanut keskusta-asema-yhteyksien kehittämiseen.

## Asemalla on merkittävä rooli seudullisena liikenteen solmukohtana

- ❖ Aseman matkustajamäärä on suhteellisen suuri (4200 / vrk), sillä sitä hyödynnetään paljon pendelöintiin
- ❖ Matkakeskuksesta ollaan luomassa uskottavasti seudullista liikenteen solmukohtaa
  - ❖ fasiliteetit joukkoliikenteen matkaketjuille ovat jo nykyisin hyvät
  - ❖ rautatieasema ja kaukoliikenneterminaali ovat lähekkäin ja lähes kaikki paikallisbussit kulkevat matkakeskuksen kautta
  - ❖ paikallisliikenteen reitistöä kehitetään sujuvammaksi



- Asuminen
- Toimistot
- Kadut
- Yleiset alueet
- Teollisuus
- Muu rakentaminen

B

Asema on tulevaisuudessa valtakunnallisesti merkittävä solmupiste



400 Pyöräpysäköintipaikkaa



Maakunnan ja kaupunkiseudun joukkoliikenne on riittävän hyvä matkaketjujen näkökulmasta.



Matkustajamääräarvio: 1,55 milj. / vuosi

285 Liityntäpysäköintipaikkaa  
416 Asiakaspysäköintipaikkaa  
Alle 25 % pysäköinnistä ilmaista ja aikarajoittamatonta

<b>Asemarakennus</b>	VR-yhtymä Oy
<b>Pysäköintialueet</b>	VR-yhtymä Oy, Kaupunki/kunta, Muu yritys, Muu yksityinen taho. Liityntäpysäköinti: kaupunki, Asiakaspysäköinti: Renor Oy, Saattoalueen pysäköinti: VR-Yhtymä
<b>Yleiset alueet</b>	VR-yhtymä Oy, Väylävirasto, Kaupunki/kunta
<b>Tontit ja rakennukset</b>	VR-yhtymä Oy, Kaupunki/kunta, Muu yksityinen taho
<b>Vajaakäytöllä olevat tai täydennysrakennettavat tontit</b>	VR-yhtymä Oy, Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy, Ammatillinen kiinteistösiirtaja /-kehittäjä

Kaupungin keskusta on rakentunut aseman toiselle puolelle.  
Asema sijaitsee kaupungin keskeisellä kulkureitillä ja asemanseudun palvelut palvelevat ohikulkevien kaupunkilaisten tarpeita

Ydin keskustasta: 670 m

1 km

0,5 km

Asukkaita: 6 000  
Aluetehokkuus: 0.5

Asukkaita: 12 500  
Aluetehokkuus: 0.3



# Lahden asemanseutu

*Asemanseudun kehittämisen toiminnalliset haasteet on ratkaistavissa, mikäli alueelle saadaan kysyntää*

## **Kehittämisen haasteena näyttävät olevan ensisijaisesti paikalliset kiinteistömarkkinat**

- ❖ Lahden alueelle on rakennettu viime aikoina paljon ja kaupungin oman arvion mukaan alueellinen kysyntä vuosittain on n. 500 asuntoa
- ❖ Kiinteistömarkkinan kysyntä on maltillista ja eri osapuolten arvioiden mukaan asuinrakentaminen ei näytä tulevina vuosina erityisen vilkkaalta. Haasteena on löytää alueelle toteuttajia tai vaihtoehtoisia toimintoja
- ❖ Alueen kehittämispotentiaali riittäisi useaksi vuodeksi ja kehittäminen tulee todennäköisesti venymään usealle vuosikymmenelle, mikä asettaa haasteita toteutumiselle
- ❖ Asemanseudun läheisyydessä sijaitsee kaupungin tärkein yritysalue/yritys- tai hallintokeskittymä, mutta toimistotontteja on vajaakäytöllä Lahden alueella.
- ❖ Uusien vetovoimatekijöiden tuominen alueelle voisi luoda tarvittavan sykäyksen.

## **Asemanseudun kehittämisen keskeisiä ajankohtaisia haasteita ovat Matkakeskukseen länsiosia ja alueellinen pysäköinti**

- ❖ Matkakeskukseen länsiosassa määritellään suunta asemanseudun houkuttelevuudelle ja toimivuudelle
- ❖ Länsiosan alueella ratkaistavaksi tulevat asemanseudun palveluiden toteutuminen ja liityntäpysäköinnin järjestäminen.
- ❖ Asemanseudulle tarvitaan alueellinen ja vaiheittainen pysäköintiratkaisu, mikä mahdollistaa liityntäpysäköinnin kasvattamisen 600 autopaikkaan. Liityntäpysäköintiä suunnitellaan asumisen, palveluiden ja liityntäpysäköinnin vuorottaiskäyttöön.
- ❖ Pysäköintitavoitteiden saavuttaminen edellyttää alueellista koordinointia
  - ❖ Rakenteellinen pysäköinti on todennäköisesti toteutettavissa Lahden hintatasolla ja asemanseudun pysäköinnin maksullisuus helpottaa jo vähän rakenteellisen pysäköinnin toteuttamista
  - ❖ Liityntäpysäköintiratkaisun löytämiseksi tarvitaan alueellisten tavoitteiden selkeyttämistä, yhteisten ratkaisujen luomista ja pysäköinnin toteuttamisen vaiheistusta, toistaiseksi pysäköintiratkaisua on edistetty tonttikohtaisesti.



## **Asemanseudun kehittämisteemat**



Kaupunki ja elinkeinot



Mixed-use



Maankäytön kehittäminen



Asuminen



Liiketilat



Täydennysrakentaminen



Puu



Vähähiilisyys



Matkaketjut



Asema-alueet



Pysäköinti



Raideliikenne



Ylläpitovastuu



Keskeinen Täydentävä Ei asetettu/vastattu

# Lahden asemanseudun kehittämishaasteiden tilanne

## Asemanseudun kehittämisen sisällöt ovat hyvin tiedossa

### Asemaympäristön käyttö- ja ylläpidon kehittäminen

Asema-alueella ja matkakeskuksen ympäristössä ylläpidon vastuut ovat jakautuneet useiden toimijoiden kesken, eikä alueella ole yhtä isäntää. Tarvetta yhtenäisimmille käytännöille, joilla kerättävät palautteet saataisiin paremmin ohjattua oikealle toimijalle, sillä vastuut on jo sovittu.

### Asemanseudun pohjoispuolen toteuttamisen vaiheistus ja aikataulutus

Lahden seudulle on rakennettu viime aikoina runsaasti, mutta seudun väestönkehitys on hidasta, mikä on heikentänyt tonttien kysyntää ja hidastanut toteuttamista. Kehittämisen mahdollistamiseksi on tunnistettu tarvetta eri kehittämisen alueiden vaiheistukselle sekä keskinäiselle aikataulutukselle, jotta eri kehittämisalueet eivät kilpaile samanaikaisesti samoista toteuttamisresursseista. Kehittämisen ohjauksella rajalliset resurssit voidaan paremmin kanavoida kriittisimmille ja kalliimman toteuttamiskustannukset alueille ensin.

## Asemanseudun kehittäminen edellyttää yhteistoimintaan panostamista

Tarvitaan lisää yhteisten tavoitteiden, vastuiden tai toimintamallien kirkastamista

### Asemanseudun liityntäpysäköintiratkaisun selkeyttäminen

Lahden asemanseudulle on tarkoitus toteuttaa n. 600-800 liityntäpysäköinnin autopaikkaa. Liityntäpysäköinnin tarpeet ovat kaikkien toimijoiden yhteisiä. Erityisesti radan pohjoispuolen pysäköinnin kokonaisratkaisua tulisi selkeyttää yhdessä maanomistajien ja toteuttajien kanssa pysäköinnin tavoitellun määrän, sijainnin, vaiheistuksen, kustannusten, toimijoiden vastuiden ja toteutettavuuden osalta. Lisäksi valtion mahdollisuuksia pysäköintiratkaisun selkeyttämiseksi tarvitaan. Kokonaispysäköintiratkaisu tulisi kytkeä mahdolliseen asemanseudun toteuttamisen kokonaisvaiheistukseen sekä Mannerheiminkadun ympäristön kehittämissuunnitelmiin.

### Mannerheiminkadun ja sen ympäristön maankäytön kehittäminen

Väyläviraston omistuksessa oleva maantie tullaan muuttamassa kaupungin omistamaksi kaupunkimaiseksi katubulevardiksi. Siirtoon liittyen ei ole tunnistettu hallinnollisia haasteita Väyläviraston kanssa, mutta bulevardin kehittämisinvestoinnit voivat osoittautua haasteellisiksi. Maantien bulevardisoinnin reunaehdot tulee selkeyttää, sillä se voi aiheuttaa muutostarpeita Askon alueen, SAA Oy:n omistaman maa-alueen sekä Radiomäen maankäytölle. Kadun bulevardisointia ja radan pohjoispuolen maankäyttöä on tarpeen jatkossa tarkastella kokonaisuutena erityisesti suunnitelmien sisällön, toteuttamisen aikataulun ja kustannusten näkökulmasta.

## Asemanseudun kehittäminen edellyttää yksityiskohtien selkeyttämistä

Toimijoiden ja kehittämisen tarpeet, reunaehdot ja sisällöt ovat riittävästi tiedossa

### Tilapäisvaihe

Tilapäisvaiheen osalta on seurantaryhmä käytössä, mutta aktiivisesti siihen osallistuu vain kaupunki ja Matkahuolto on lähinnä ”kuulolla”. Seurantatyhmän toimintaa tulisi aktivoida kaikkien toimijoiden osalta.

### Asemanseudun opastuksen kehittäminen

Asemanseudun ja matkakeskuksen alueella olevan opastuksen kehittäminen ja toimijoiden välisten vastuiden määrittäminen on koettu tärkeäksi, sillä Lahdessa kulkujärjestelyt kulkumuodosta toiseen on koettu monimutkaisiksi

## Asemanseudun kehittämisen yhteistoiminta on jo selkeää

mm. yhteisten tavoitteet, vastuut ja yhteistoiminta on jo selkeytetty

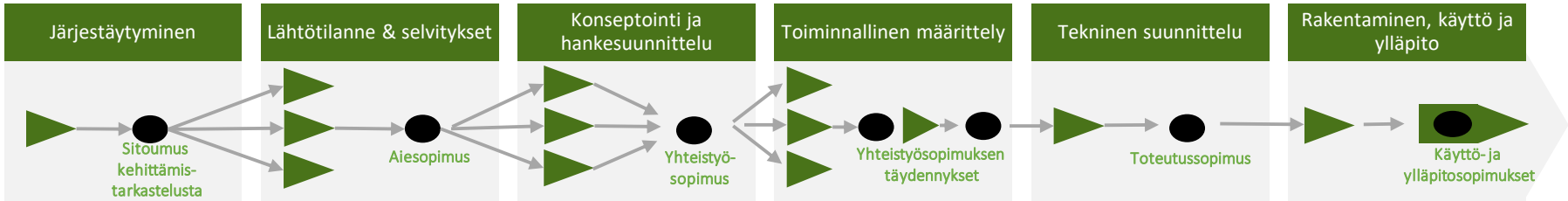
### Matkakeskuksen länsiosan toteuttamisedellytysten parantaminen

Matkakeskuksen länsiosan toteuttamiseen kohdistuu tällä hetkellä useita haasteita a.) *yhteensovittamishaaste* – kuudesta erillisestä hankkeesta koostuva kokonaisuus on sidottu yhtenäiseksi kokonaisuudeksi, mikä edellyttää koko korttelin yhteistä sitoutumispäätöstä ja merkittävää riskinottoa haastavassa markkinatilanteessa b.) *suunnitteluhaaste* –toteuttamisessa tulisi ratkaista matkakeskuksen toiminnallisuuteen liittyviä haasteita (mm. liityntäpysäköinti ja saattoalueen liikennejärjestely), joiden lähtökohdat ovat osin vielä auki c.) *kustannusyhtälö* – toimivaa kustannusyhtälöä kaavan mukaisten suunnitelmien toteuttamiselle ei ole löydetty, vaikka sitä on selvitetty yhdessä maanomistajien kanssa. Kehittämisen edistämiseksi tulisi muodostaa yhtenäinen näkemys mahdollisesta aikaisästä alueen markkinatilanteen parantumiseksi, mahdollisuuksista kehittää suunnitelmia ja hankkeen sisältöä toteuttamisen mahdollistamiseksi nykyisessä markkinatilanteessa, mahdollisuuksista kehittää suunnitelmia toteuttamisen vaiheistamiseksi tai etsiä vaihtoehtoisia rahoituslähteitä ulkopuolisen rahoituksen löytämiseksi (esim. liityntäpysäköinti).

Tarvitaan lisätietoa esim. toimijoihin tai kehittämiseen liittyvistä tarpeista ja reunaehdoista



# Lahden asemaseudun kehittämispolku (Radan pohjoisosa ja matkakeskuksen länsiosan kortteli)



Tavoitteena osapuolten kontaktointi ja yhteinen alkusysäys kehitystyölle

- Keskeisten kehittämisapuolten tunnistaminen ja kontaktointi
- Eri osapuolten kehittämisroolin, intressien, lähtökohtien ja kehittämisaikataulun tunnistaminen
- Eri osapuolten vastuunhenkilöiden nimeäminen
- Asemaseudun kehittämisen lähtökohtien kartoittaminen
- Alustavan yhteisvision ja tahtotilan muotoilu
- Asema-alueen vaikuttavuusmittanti
- Selvitysvaiheen selvitykset, vastuut, hankehallinta, aikataulu ja kustannustenjako

Tavoitteena hankkeen lähtökohtien selvittäminen ja kehittämistavoitteiden laatiminen

- Olemassa olevien lähtötietojen, selvitysten ja suunnitelmien keräys
- Matkustaja- ja käyttäjätarpeiden kartoitus
- Maanomistajaintressien kartoittaminen
- Kiinteistömarkkina-analyysi kehittämispotentiaalista, aikataulusta ja mittakaavasta
- Matkaketjujen ja solmukohdan selvitykset
- Liityntäpysäköinnin tarveselvitykset
- Teknialoudelliset selvitykset
- Alustavat periaatteet kehittämiskohteista sekä kustannusten, tulojen ja arvonnousun jakaantumisesta
- Asemaseudun kehittämisen yhteiset strategiset tavoitteet
- Hankehallinnan suunnitelma, jolla strategiset tavoitteet saavutetaan

Tavoitteena kehittämiskonseptin laatiminen yhteisten ratkaisuperiaatteiden löytämiseksi

- Asemaseudun toiminnot ja toiminnalliset tavoitteet (sisältö ja määrä)
- Markkinavuoropuhelu toteuttajien kanssa
- Hankkeen kokonaistaloudellinen konsepti (liiketoiminta, hallinto, toteutus, ylläpito ja rahoitus)
- Monialainen yleissuunnittelu, viitesuunnitelmat ja kilpailut (mm. kaupunkikehittäminen, LIIPY, yleiset alueet)
- Maankäyttösopimusten periaatteet
- Mahdolliset hallinnolliset menettelyt ja tarvittava sopimuskehitys
- Asemaseudun kokonaisuuden aikataulutus ja pilkkominen erillishankkeiksi
- Kaavoituksen ja yleissuunnittelun tavoitteet
- Tarvittavat investoinnit ja hallinnolliset menettelyt

Tavoitteena suunnittelu- ja liiketoimintaratkaisujen tarkentaminen

- Osahankkeiden toiminnallisten tavoitteiden tarkentaminen
- Osahankkeen liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
- Toteutusmallin valinta ja kilpailutus
- Kiinteistömyynnin periaatteet
- Tontinluovutukset ja kilpailut
- Asemakaavoitus käynnistyy
- Teknisten tavoitteiden määrittely
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Teknisiä tavoitteita vastaavat tekniset suunnitelmat

- Asemakaavoitus
- Tekninen suunnittelu
- Toteutuksen kilpailutus ja toteuttajan valinta
- Liiketoiminta, investointi- ja rahoitusratkaisut
- Toteutuksen tavoitteet
- Liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
- Rakentamisvastuiden määrittelyt
- Käyttö- ja ylläpitovastuiden määrittelyt
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Asemaseudun rakentaminen, käyttö ja ylläpito

- Rakentaminen ja käyttöönotto
- Käyttö- ja ylläpito

## Jatkokehittämisen toimintamalli

Lahdessa asemaseutua on kehitetty kaupunkijohtoisesti yhteistyössä maanomistajien kanssa. Tasapainoisesta etenemisestä huolimatta haasteeksi on osoittautunut kaavoitusta vastaavien taloudellisten yhtälöiden löytäminen.

Asemaseudun kehittäminen jatkuu taloudellisen yhtälön etsimisellä tai tarvearviolla tehtyjen suunnitelmia jatkokehittämisestä vastaamaan markkina-tilannetta. Mahdollinen suunnitelmien kehittäminen on tarpeellista tehdä yhteistarkastelussa eri kehittämisalueiden kanssa mm. kehittämisvaiheistuksen suunnittelemiseksi ja alueellisen pysäköintiratkaisun löytämiseksi.

## Selitykset

- toteutunut/toteutumassa
- tunnistetut seuraavat toimenpiteet
- ei tehty

# Lappeenrannan asemanseutu

## Lappeenrannan asemanseudun paikkapotentiaali ja rooli kaupunkikehittämisessä

- ❖ Asema sijaitsee n. 1 km päässä keskustasta ja asema-alue lähiympäristöineen palvelee pääosin matkustajaliikenteen tarpeita, sillä se sivussa keskeisistä matkustaja- ja kulkijavirroista.
- ❖ Asema-alueella on paljon valtion omistuksessa olevaa vajaakäytössä olevaa maata, joka on otettavissa kaupunkirakentamisen käyttöön.
- ❖ Asemanseudulla on keskeinen rooli kaupungin kehittämisessä, mutta kaupungissa on myös muita kehittämisalueita kilpailemassa kehittämisresursseista

## Lappeenrannan asemanseudun verkostopotentiali ja rooli liikenteen solmupisteinä

- ❖ Raideliikenteen käyttäjämäärien on arvioitu jatkavan kasvuaan Lappeenrannassa
- ❖ Kaupungin kaukoliikenteen bussiasema sijaitsee aseman yhteydessä
- ❖ Asemalla liityntäpysäköinnillä on tärkeä rooli, sillä seudullisesti ja maakunnallisesti asemanseudun saavutettavuus joukkoliikenteellä on heikkoa vähäistä joukkoliikenteestä johtuen

## Lappeenrannan asemanseudun kehittäminen on vasta alussa

- ❖ Nyt käynnissä on vasta maanomistajien ensimmäiset keskustelut kehittäminen suuntaamiseksi
- ❖ Asemanseudulla on runsaasti kehittämispotentiaalia, sillä käytössä olevia maanvaraisia pysäköintikenttiä lukuun ottamatta alue on vajaakäytöllä suhteessa potentiaaliinsa
- ❖ Keskeisten kehitettävien maa-alueiden omistus on keskittynyt kaupungille ja Senaatin Asema-alueille, jolloin maanomistus on selkeä ja luo hyvät lähtökohdat kehittämiselle

## Tavoitteena on kehittää maankäyttöä kaupunkimaisempaan suuntaan, mutta tarkka sisältö kirkastuu kehittäminen myötä

- ❖ Kaupunki näkee asema-alueen kehittämisen strategisesti tärkeänä ja on kiinnostunut kehittämään aseman ja keskustan välistä yhteyttä kaupunkimaisemmaksi ja yhtenäisemmäksi.
- ❖ Asemanseudun kehittäminen sisältö tarkentuu suunnittelun edetessä, mutta alueelle on tarpeen luoda joustavia rakenteita, joilla mahdollistetaan asuminen, toimitilat sekä matkustajapalvelut
- ❖ Asemanseudun potentiaalisimmat kehittämiskohteet sijaitsevat nykyisen liityntäpysäköinnin kohdalla, jossa liityntäpysäköintijärjestelyitä on tarpeen kehittää osana maankäytön uudistamista
- ❖ Tavoitteena on kehittää myös radan eteläpuolta esimerkiksi vihreän teollisuuden tarpeisiin

**Asemarakennus** Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy

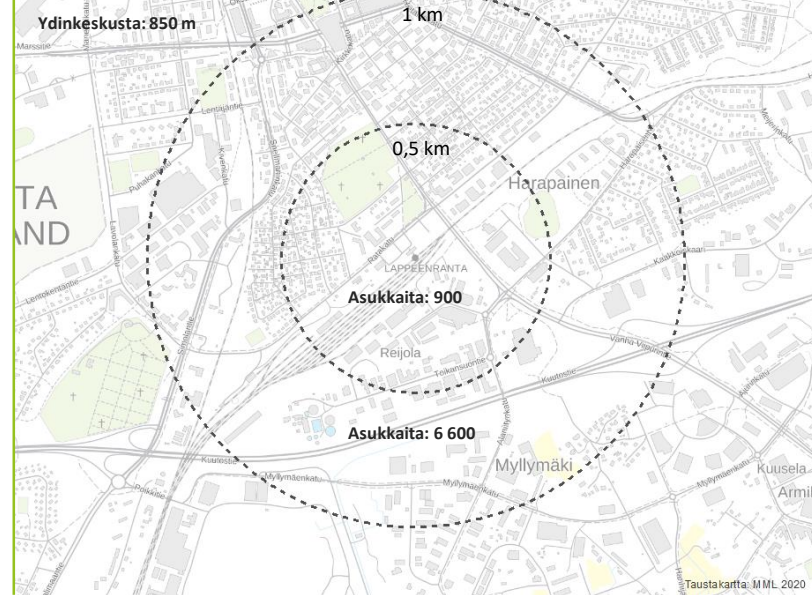
**Pysäköintialueet** Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy

**Vleiset alueet** Väylävirasto, Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy

**Tontit ja rakennukset** Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy, Kaupunki/kunta, Ammattimainen kiinteistösiirtaja /-kehittäjä, Muu yritys, Muu yksityinen tah

**Vajaakäytöllä olevat tai täydennysrakennettavat tontit** Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy, Kaupunki/kunta, Ammattimainen kiinteistösiirtaja /-kehittäjä, Muu yritys, Muu yksityinen tah

*Asema ei kytkeydy välittömästi kaupungin keskustaan.  
Asema sijaitsee kaupungin keskeisellä kulkureitillä ja asemanseudun palvelut palvelevat ohikulkevien kaupunkilaisten tarpeita*



# Lappeenrannan asemanseudun kehittämishaasteiden tilanne

## Asemanseudun kehittämisen sisällöt ovat hyvin tiedossa

Toimijoiden ja kehittämisen tarpeet, reunanehdot ja sisällöt ovat riittävästi tiedossa

### Keskusta-yhteyden kehittäminen

Kaupungin tavoitteissa on asemaympäristön sekä aseman ja keskustan välisen yhteyden muuttaminen kaupunkimaisemmaksi. Tavoitteena on nostaa alueen profiilia ja kehittää kaupunkikuvaa edustuksellisempaan suuntaan.

## Asemanseudun kehittäminen edellyttää yhteistoimintaan panostamista

## Asemanseudun kehittämisen yhteistoiminta on jo selkeää

Tarvitaan lisää yhteisten tavoitteiden, vastuiden tai toimintamallien kirkastamista

mm. yhteisten tavoitteet, vastuut ja yhteistoiminta on jo selkeytetty

### Radan kunnossapidon tukikohdan siirto

Ratapihan pohjoispuolella on käytössä oleva radan kunnossapidon tukikohta, jonka toimintojen siirtoa veturitallien alueelle arvioidaan. Mikäli osa toiminnoista on jatkossakin pidettävä nykyisellä alueella, tarvitaan todennäköisesti valtion toimijoiden sisäisiä hallinnansiirtoja.

### Asemanseudun toimintojen määrittely ja kokonaisvision selkeyttäminen

Asemanseudulle on suunnitteilla toimistotilaa, mutta kuten useilla asemanseuduilla, toimistotilan toteutuminen on nähty markkina-analysissä haastavaksi. Asemanseudun kehittämisen edistämiseksi on tarpeen kirkastaa kokonaiskonsepti, jolla asemanseudulle pystytään joustavasti kehittämään asumista, liiketiloja sekä erilaisia hybridiratkaisuja.

### Aseman laiturialueiden kehittäminen

Väylävirastolla on selvityksessä tarpeet ja toteutusmahdollisuudet aseman välilaiturin nostamiseksi sekä laituriyhteyksien toteutusvaihtoehtojen selvittämiseksi.

### Alikulktunnelin toteuttamismahdollisuudet

Osana ratapihaan liittyviä selvityksiä selvitetään alikulktunnelin toteuttamismahdollisuuksia, mahdollista linjausta ja siihen liittyviä kustannuksia.

## Asemanseudun kehittäminen edellyttää yksityiskohtien selkeyttämistä

### Liityntäpysäköinti

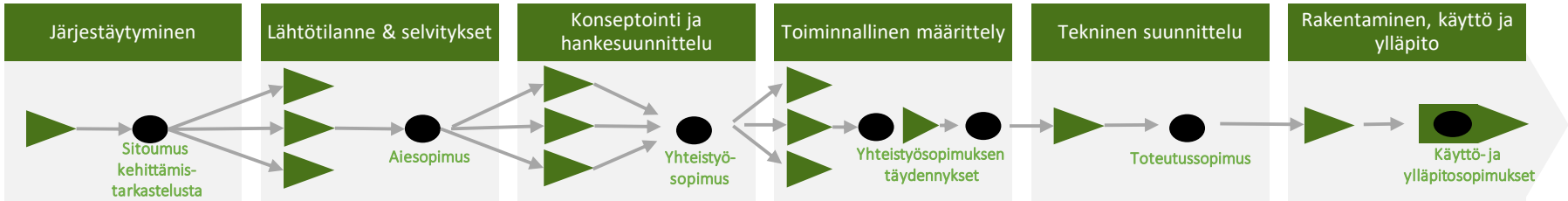
Aseman liityntäpysäköinti sijaitsee tontilla, joka on kaupunkikehityksen kannalta todennäköisesti otollisin. Tulevaisuudessa on myös tarvetta kasvattaa liityntäpysäköintikapasiteettia kasvaville matkustajamäärille sekä arvioida maksu- ja aikapolitiikkaa. Liityntäpysäköinnin järjestämiseksi kaupunkirakentamisen tieltä tarvitaan pysäköinnin kehittämisen vaiheistettua suunnitelmaa.

### Rata-alueiden ottaminen kaupunkirakentamisen käyttöön

Väyläviraston toimesta ollaan käynnistämässä selvityksiä, joissa tarkastellaan mm. mahdollisuuksia ratapihan kaventamiseksi ja alueiden vapauttamiseksi kaupunkirakentamiseen.

Tarvitaan lisätietoa esim. toimijoihin tai kehittämiseen liittyvistä tarpeista ja reunanehdoista

# Lappeenrannan asemaseudun kehittämispolku



- Tavoitteena osapuolten kontaktointi ja yhteinen alkusysäys kehitystyölle**
- Keskeisten kehittämisosapuolten tunnistaminen ja kontaktointi
  - Eri osapuolten kehittämisroolin, intressien, lähtökohtien ja kehittämisaikataulun tunnistaminen
  - Eri osapuolten vastuunhenkilöiden nimeäminen
  - Asemaseudun kehittämisen lähtökohtien kartoittaminen
  - Alustavan yhteisvision ja tahtotilan muotoilu
  - Asema-alueen vaikuttavuusmittanti
  - Selvitysvaiheen selvitykset, vastuut, hankehallinta, aikataulu ja kustannustenjak

- Tavoitteena hankkeen lähtökohtien selvittäminen ja kehittämistavoitteiden laatiminen**
- Olemassa olevien lähtötietojen, selvitysten ja suunnitelmien keräys
  - Matkustaja- ja käyttäjätarpeiden kartoitus
  - Maanomistajaintressien kartoittaminen
  - Kiinteistömarkkina-analyysi kehittämispotentiaalista, aikataulusta ja mittakaavasta
  - Ratapihan tarveselvitykset
  - Matkaketjujen ja solmukohdan selvitykset
  - Liityntäpysäköinnin tarveselvitykset ja väliaikaisjärjestelyiden mahdollisuudet
  - Teknialoudelliset selvitykset
  - Alustavat periaatteet kehittämisrooleista sekä kustannusten, tulojen ja arvonnousun jakaantumisesta
  - Asemaseudun kehittämisen yhteiset strategiset tavoitteet
  - Asemaseudun monialainen kehittämisselitys
  - Hankehallinnan suunnitelma, jolla strategiset tavoitteet saavutetaan
  - Konseptointivaiheen menettelyistä sopiminen

- Tavoitteena kehittämiskonseptin laatiminen yhteisten ratkaisuperiaatteiden löytämiseksi**
- Asemaseudun toiminnot ja toiminnalliset tavoitteet (sisältö ja määrä)
  - Markkinavuoropuhelu toteuttajien kanssa
  - Hankkeen kokonaistaloudellinen konsepti (liiketoiminta, hallinto, toteutus, ylläpito ja rahoitus)
  - Tarkentava yleisuunnittelu, viitesuunnitelmat ja kilpailut (mm. kaupunkikehittäminen, LIIPY, yleiset alueet)
  - Maankäyttösuunnitelmien periaatteet
  - Mahdolliset hallinnolliset menettelyt ja tarvittava sopimuskehitys
  - Asemaseudun kehittämiskokonaisuuden vaiheistus, aikataulutus ja pilkkominen erillishankkeiksi
  - Kaavoituksen ja yleisuunnittelun tavoitteet
  - Tarvittavat investoinnit ja hallinnolliset menettelyt
  - Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

- Tavoitteena suunnittelu- ja liiketoimintaratkaisujen tarkentaminen**
- Osahankkeiden toiminnallisten tavoitteiden tarkentaminen
  - Osahankkeen liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
  - Toteutusmallin valinta ja kilpailutus
  - Kiinteistömyynnin periaatteet
  - Tontinluovutukset ja kilpailut
  - Asemakaavoitus käynnistetty
  - Teknisten tavoitteiden määrittely
  - Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

- Teknisiä tavoitteita vastaavat tekniset suunnitelmat**
- Asemakaavoitus
  - Tekninen suunnittelu
  - Toteutuksen kilpailutus ja toteuttajan valinta
  - Liiketoiminta, investointi- ja rahoitusratkaisut
  - Toteutuksen tavoitteet
  - Liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
  - Rakentamisvastuiden määrittelyt
  - Käyttö- ja ylläpitoavustusten määrittelyt
  - Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

- Asemaseudun rakentaminen, käyttö ja ylläpito**
- Rakentaminen ja käyttöönotto
  - Käyttö- ja ylläpito

**Jatkokehittämisen toimintamalli**

Lappeenrannassa asemaseudun kehittäminen on alkuvaiheessa mutta osapuolten kesken on jo aktiivisesti lähdetty muodostamaan yhteistä näkemystä kehittämistilanteesta.

Seuraavaksi yhteistyössä selkeytetään ratapihaan liittyvät reunaehdot, muodostetaan yhteinen kehittämisselitys ja tarkennetaan kehittämisselityksen sisältöä. Myöhemmässä työskentelyssä on tarpeen selkeyttää toteutuksen vaiheistusta eri alueiden ja liityntäpysäköintiratkaisuiden osalta.

- Selitykset**
- toteutunut/toteutumassa
  - tunnistetut seuraavat toimenpiteet
  - ei tehty

# Malmin asemanseutu

Malmin asemanseutu tarjoaa hyvät lähtökohdat merkittävälle uusiutumislle

## Malmin asemanseutua on mahdollista merkittävästi kehittää purkavalla täydennysrakentamisella

- ❖ Kaupunginosan keskus on rakentunut Malmin aseman molemmin puolin
- ❖ Asemalla sijaitsee monipuolisesti asumista, toimistoja ja paljon erilaisia palveluita
- ❖ Asemanseutu on kaupungille strategisesti kohde ja kehittämisellä on oma aluerakentamishanke
- ❖ Asemalla ei ole käytännössä rakentamatonta maata, mutta 1980-luvulla rakentunut matalahko elementtikeskusta on tullut elinkaarensa päähän ja purkavalla täydennysrakentamisella alueen kehittämispotentiaali on suuri.
- ❖ Pääkaupunkiseudun asuntokysyntä on ollut kovaa ja alueellisella hintatasolla tiivistävä rakentaminenkin on mahdollista

## Malmi on vilkas lähiliikenteen asema, josta on hyvät yhteydet kaukoliikenteeseen

- ❖ Malmilla on lähiliikenteen asema, eikä se palvele kaukoliikennettä, mutta Pasila ja Tikkurila ovat hyvin saavutettavissa Malmin kautta.
- ❖ Alueellisena liikenteen solmukohtana Malmi on vilkas. Asemalla on arviolta 20 000 matkustajaa vuorokaudessa sekä aseman lähellä sijaitsee bussiliikenteen "terminaali".
- ❖ Tulevaisuudessa alueen läpi kulkee Jokeri2-raitiolinja sekä mahdollisesti myös Viikki-Malmi-raitiotie
- ❖ Lisäksi Malmilla on jo nyt rakenteellista liityntäpysäköintiä mm. kaupungin omistamana.



- Asuminen
- Kadut
- Muu rakentaminen
- Toimistot
- Yleiset alueet
- Teollisuus



Seudullisen ja paikallisen joukkoliikenteen solmupiste (vaihtopiste) keskitetään kaupungissa ensisijaisesti aseman yhteyteen



Maakunnallisen liikenteen linja-autot eivät tule asemalle.



Kaupunkiseudun joukkoliikenne on riittävän hyvä matkaketjujen näkökulmasta.

Matkustajamääräarvio:  
20 000 / vrk



Alle 25 % pysäköinnistä ilmaista ja aikarajoittamatonta

<b>Asemarakennus</b>	VR-yhtymä Oy
<b>Pysäköintialueet</b>	Kaupunki/kunta, Omistajuus hajautunut
<b>Yleiset alueet</b>	Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy, Kaupunki/kunta
<b>Tontit ja rakennukset</b>	VR-yhtymä Oy, Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy, Kaupunki/kunta, Ammattimainen kiinteistösiirtaja /-kehittäjä, Muu yksityinen tah
<b>Vajaakäytöllä olevat tai täydennysrakennettavat tontit</b>	VR-yhtymä Oy, Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy, Kaupunki/kunta, Ammattimainen kiinteistösiirtaja /-kehittäjä, Muu yksityinen tah

Asema ei kytkeydy välittömästi kaupungin keskusta.

Asema-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee toimintoja, jotka houkuttelevat asemanseudulle myös sellaisia kaupunkilaisia, jotka eivät välttämättä käytä raideliikennettä.

Ydinkeskusta: 10 km

1 km

0,5 km

Malmi  
Malmi

Asukkaita: 4 100

Asukkaita: 13 400



Yliopisto tai korkeakoulu



Tapahtumapaikka, tai kongressikeskus



Yritys- tai hallituskeskittymä



Muut maakuntaa palvelevat toiminnot

# Malmin asemanseutu

*Malmilla toimijoiden välinen yhteistyö on keskeinen edellytys asemanseudun kehittämiseksi*

## Malmin kehittäminen on vasta alussa

- ❖ Malmin keskustan kehittäminen on organisoitu tällä hetkellä yhteiseksi alueprojektiksi Malmin lentokentän kehittämisen kanssa
- ❖ Malmilla kehittämisessä ratkaistavaksi tulee mm. radan päällisen alueen toteuttaminen sekä alueellisen pysäköintiratkaisu
- ❖ Valtion näkökulmasta keskeisin kysymys on aseman päällinen ylikulku, joka on nykyisin Senaatin Asema-alueiden hallinnassa. Ylikulun kehittäminen kytkeytyy naapurissa olevien liikerakennusten kehittämiseen fyysisesti ja hallinnollisesti, sillä ylikulun kehittäminen yksinään on taloudellisesti hyvin haastavaa.
- ❖ Yhtenä kehittämisvaihtoehtona radan päälle on esitetty kansiratkaisua, mikä edellyttäisi todennäköisesti rata-alueelle rakentamista, jolloin kaupunkirakentamisen suunnitelmat tulee yhteensovittaa raideliikenteen kehittämistarpeiden kanssa

## Kehittämisessä tarvitaan tiivistä yhteistyötä kaupungin ja eri maanomistajien kanssa.

- ❖ Asemanseudun laajemmalle alueelle on juuri laadittu kaupunkivetoinen keskustavisio, joka täydentyy seuraavaksi laajemman alueen suunnitteluperiaatteilla.
- ❖ Seuraavassa vaiheessa yksittäisille alueille laaditaan ideasuunnitelmia yhdessä maanomistajien kanssa, jotka toimivat myöhemmin kaavoituksen pohjana.
- ❖ Aseman lähikorttelit ovat yksityisten omistuksessa ja heillä on siten keskeinen rooli kehittämisessä. Kaupungilla on laaja maanomistus alueella, mutta kehittämisessä on huomioitava tehty maanvuokrasopimukset



© Helsingin kaupunki

## Asemanseudun kehittämisteemat



Kaupunki ja elinkeinot



Mixed-use



Maankäytön kehittäminen



Asuminen



Liiketilat



Täydennysrakentaminen



Puu



Vähähiilisyys



Matkaketjut



Asema-alueet



Pysäköinti



Raideliikenne



Ylläpitovastuut



Keskeinen Täydentävä Ei asetettu

# Malmin asemanseudun kehittämishaasteiden tilanne

## Asemanseudun kehittämisen sisällöt ovat hyvin tiedossa

### Julkiset tilojen ja aseman ympäristön pienet parannukset

Tarvitaan kohteiden tunnistamista ja yhteisiä malleja, joilla pieniä kehittämishankkeet voidaan toteuttaa jo nyt alueen viihtyvyyden, toiminnallisuuden ja alueen imagon parantamiseksi (mm. asema-alue, liukuportaat, asemaputken viihtyisyys, liukkaus ja yleinen siisteys sekä torien ja yleisten alueiden kehittäminen)

## Asemanseudun kehittäminen edellyttää yhteistoimintaan panostamista

Tarvitaan lisää yhteisten tavoitteiden, vastuiden tai toimintamallien kirkastamista

### Yhteisen suunnan löytäminen yhdessä toimijoiden kanssa

Alueen lukuisten maanomistajien ja toimijoiden kanssa tulisi muodostaa yhtenäinen näkemys yhteistyöstä ja intresseistä, jolla kehitysvisiona viedään eteenpäin. Yhteistyötä on tarkoitus viedä eteenpäin alueen kehysuunnitelman avulla.

### Radan päälle rakentamisen ja rataturvallisuuden yhteensovitus

Radan päälle tulevien rakenteiden toteuttamisessa on huomioitava riittävät ratatekniset vaatimukset (kuten törmäyskuormat) sekä niistä aiheutuvat vaikutukset kustannuksiin ja toteutettavuuteen.

### Toteuttavien suunnitteluratkaisujen löytäminen

Purkava rakentaminen ja radan päälle toteuttaminen nostavat asemanseudun kehittämisen kustannuksia. Yhteistyötä on tarve tiivistää tulevien potentiaalisten toteuttajien ja sijoittajien kanssa, jotta suunnitelmissa mahdollistetaan riittävä väljyys kustannustehokkaille ratkaisuille ja kokonaiskehittämistä viedään toteutettavaan suuntaan. Oleellista on löytää kehittämisen oikea mittakaava, sisältö ja vaiheistus.

## Asemanseudun kehittäminen edellyttää yksityiskohtien selkeyttämistä

Toimijoiden ja kehittämisen tarpeet, reunanehdot ja sisällöt ovat riittävästi tiedossa

### Malmin imagon muuttaminen kokonaisvisiolla ja kehittämispolulla

Kehittämislle tarvitaan selkeä, uskottava ja innostava suunta, jolla nykyistä asema-alueetta voidaan kehittää. Alueella on laaja kehittämispotentiaali, jonka hyödyntämiseksi tarvitaan kehittämis-toimenpiteitä, joilla mm. imagoon ja matalaan hintatasoon liittyviä haasteita voidaan ratkaista. Kokonaisvisio on jo tehty ja toimijoilla on yhteinen tavoitesuunta, mutta yksityiskohtia tulee vielä selvittää.

### Rakentaminen

Asemanseudulle on asemakaavoitettu 16 krs kohde, mutta se ei ole lähtenyt toteutukseen nykyisessä markkinatilanteessa.

## Asemanseudun kehittämisen yhteistoiminta on jo selkeää

mm. yhteisten tavoitteet, vastuut ja yhteistoiminta on jo selkeytetty

### Lentoradan vaikutukset

Malmin kohdalla mahdollisen Lentoradan toteutuminen voisi vapauttaa nykyisin raideliikenteen kehitykseen varattuja tilavaroja muuhun käyttöön. Aikataulullisesti lentorata tulee päätettäväksi myöhemmin, joten suunnittelua on vietävä eteenpäin useammalla aluerajauksella.

### Toiminnan jatkuvuus suunnitelma läpi kehittämisen

Toimijoiden yhteinen roadmap, miten hoidetaan että asema toimii ”työmaan keskellä” monta vuotta

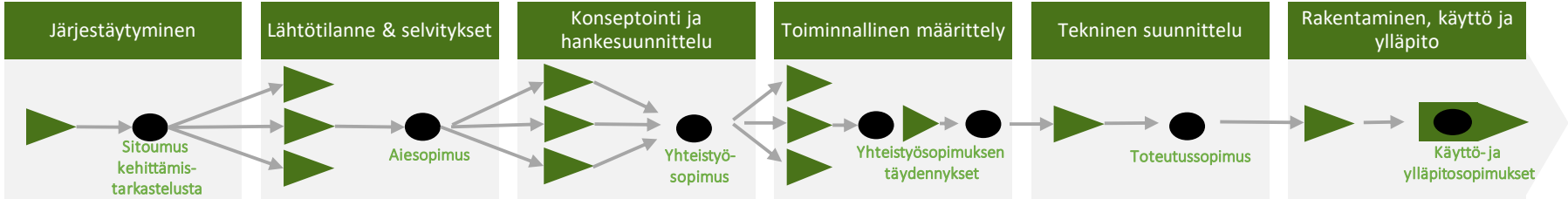
### Alueellisen pysäköintiratkaisun löytäminen

Malmin kehittämisessä pysäköintijärjestelyt tulevat olemaan keskeisessä roolissa. Alueellisen pysäköintiratkaisun ja toteutuskonseptin tarkastelua tulee kehittää alusta alkaen kehittämissuunnan kanssa. Kaupungin pysäköinti-yhtiöiden toimiminen alueella jo nyt edistää ratkaisun löytymistä.

### Asukas- ja paikallisyyhteistyön sekä ilmastonäkökulman huomioiminen suunnittelussa

Tarvitaan lisätietoa esim. toimijoihin tai kehittämiseen liittyvistä tarpeista ja reunanehdoista

# Malmin asemanseudun kehittämisprosessin tilanne



Tavoitteena osapuolten kontaktointi ja yhteinen alkusysäys kehitystyölle

- Keskeisten kehittämisosapuolten tunnistaminen ja kontaktointi
- Eri osapuolten kehittämisroolin, intressien, lähtökohtien ja kehittämissaikataulun tunnistaminen osana kehysuunnitelmaa
- Eri osapuolten vastuunhenkilöiden nimeäminen
- Asemanseudun kehittämisen lähtökohtien kartoittaminen
- Alustavan yhteisvision ja tahtotilan muotoilu
- Asema-alueen vaikuttavuustimantti
- Selvitysvaiheen selvitykset, vastuut, hankehallinta, aikataulu ja kustannustenjakko
- Pienet parannustoimenpiteet alueen viihtyvyyden ja imagon parantamiseksi

Tavoitteena hankkeen lähtökohtien selvittäminen ja kehittämistavoitteiden laatiminen

- Olemassa olevien lähtötietojen, selvitysten ja suunnitelmien keräys
- Matkustaja- ja käyttäjätarpeiden kartoitus
- Maanomistajaintressien kartoittaminen
- Kiinteistömarkkina-analyysi kehittämispotentialista, aikataulusta ja mittakaavasta
- Rata-alueiden selvitykset
- Matkakäyttäjien ja solmukohdan selvitykset
- Liityntäpysäköinnin tarveselvitykset
- Teknistaloudelliset selvitykset
- Alustavat periaatteet kehittämisrooleista sekä kustannusten, tulojen ja arvonnonusun jakaantumisesta
- Asemanseudun kehittämisen yhteiset strategiset tavoitteet
- Hankehallinnan suunnitelma, jolla strategiset tavoitteet saavutetaan
- Konseptointivaiheen menettelyistä sopiminen
- Kehittämissopimusten periaatteet

Tavoitteena kehittämiskonseptin laatiminen yhteisten ratkaisuperiaatteiden löytämiseksi

- Asemanseudun toiminnot ja toiminnalliset tavoitteet (sisältö ja määrä)
- Markkinavuoropuhelu toteuttajien kanssa
- Hankkeen kokonaistaloudellinen konsepti (liiketoiminta, hallinto, toteutus, ylläpito ja rahoitus)
- Monialainen yleissuunnittelu, viitesuunnitelmat ja kilpailut (mm. kaupunkikehittäminen, LIIPY, yleiset alueet)
- Maankäyttösopimusten periaatteet
- Hallinnollisten menettelyiden selkeyttäminen
- Asemanseudun kokonaisuuden aikataulus ja pilkkominen erillishankkeiksi
- Kaavoituksen ja yleissuunnittelun tavoitteet
- Tarvittavat investoinnit ja hallinnolliset menettelyt
- Alustava periaatteet tontinluovutuksille ja kilpailutuksille
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Tavoitteena suunnittelu- ja liiketoimintaratkaisujen tarkentaminen

- Osahankkeiden toiminnallisten tavoitteiden tarkentaminen
- Osahankkeen liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
- Toteutusmallin valinta ja kilpailutus
- Kiinteistömyynnin periaatteet
- Tontinluovutukset ja kilpailut
- Asemakaavoitus käynnistetty
- Teknisten tavoitteiden määrittely
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Teknisiä tavoitteita vastaavat tekniset suunnitelmat

- Asemakaavoitus
- Tekninen suunnittelu
- Toteutuksen kilpailutus ja toteuttajan valinta
- Liiketoiminta, investointi- ja rahoitusratkaisut
- Toteutuksen tavoitteet
- Liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
- Rakentamisvastuiden määrittelyt
- Käyttö- ja ylläpitoavustuiden määrittelyt
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Asemanseudun rakentaminen, käyttö ja ylläpito

- Rakentaminen ja käyttöönotto
- Käyttö- ja ylläpito

Malmilla asemanseudun kehittäminen on käynnistynyt lähtökohtien ja kehittämistarpeiden kartoittamisella. Seuraavaksi on tarkoitus syventää toimijayhteistyötä yhteisvision ja toteuttamisedellytysten tarkentamiseksi sekä yhteisen työskentelytavan löytämiseksi. Yhteisen tahtotilan lisäksi tunnistettiin tarve toteuttaa pieniä parannustoimenpiteillä parantaa alueen viihtyvyyttä ja imagoa sekä luoda positiivista nostetta kehittämiselle.

**Selvitykset**  
 – toteutunut/toteutumassa  
 – tunnistetut seuraavat toimenpiteet  
 – ei tehty



# Porin asemanseutu

## Heikko seudullinen kysyntä hidastaa Porin asemanseudun kaupunkikehittämistä

- ❖ Asema sijaitsee n. 1 km päässä keskustasta ja on sivussa keskeisistä matkustaja- ja kulkijavirroista.
- ❖ Kaupunki on pitkäjänteisesti kehittänyt ns. Promenadi-akselia keskustan aseman välille
- ❖ Asemanseutu on Porille tärkeä kehittämisalue, vaikka kehittämisen pääpainopiste on keskustassa.
- ❖ Aseman viereen on valmistunut ammattikorkeakoulun uusi rakennus sekä koulua palvelevia opiskelija-asuntoja.
- ❖ Asemarakennuksen pohjoispuolelle on kaavoitettu kerrostaloja sekä viereisellä teollisuusalueella on teollisuus- ja toimitilatonttivarantoa. Lisäksi alueella on kaupunkikehittämiseen soveltuvaa maata
- ❖ Heikko seudullinen kysyntä on hidastanut kehittämistä

## Joukkoliikenteen solmupisteen keskittämisestä huolimatta matkustajamäärät asemanseudulla ovat vähäisiä

- ❖ Asemarakennuksen edustan alueelle on kehitetty bussiterminaali, joka keskittää seudullisen ja paikallisen liikenteen solmupisteen aseman yhteyteen.
- ❖ Pääteasemana toimivan Porin haasteena ovat vähäiset raideliikenteen vuorot ja matkustajamäärät (n. 100/vrk) sekä junaliikenteen heikko kyky palvella Turun ja Rauman suuntaan matkaavia.
- ❖ Liikenteen solmupisteen näkökulmasta palvelutaso on monin paikoin riittävä, mutta keskeisenä kehittämistarpeena on raide- ja linja-autoliikennettä palvelevien asemapalveluiden tuottaminen vähäisistä matkustajamääristä johtuen.



- Teollisuus
- Toimistot
- Asuminen
- Kadut
- Muu rakentaminen
- Yleiset alueet



Seudullisen ja paikallisen joukkoliikenteen solmupiste (vaihtopiste) keskitetään kaupungissa ensisijaisesti aseman yhteyteen



Maakunnan ja kaupunkiseudun joukkoliikenne on riittävän hyvä matkaketjujen näkökulmasta.

Matkustajamääräarvio:  
100 / vrk



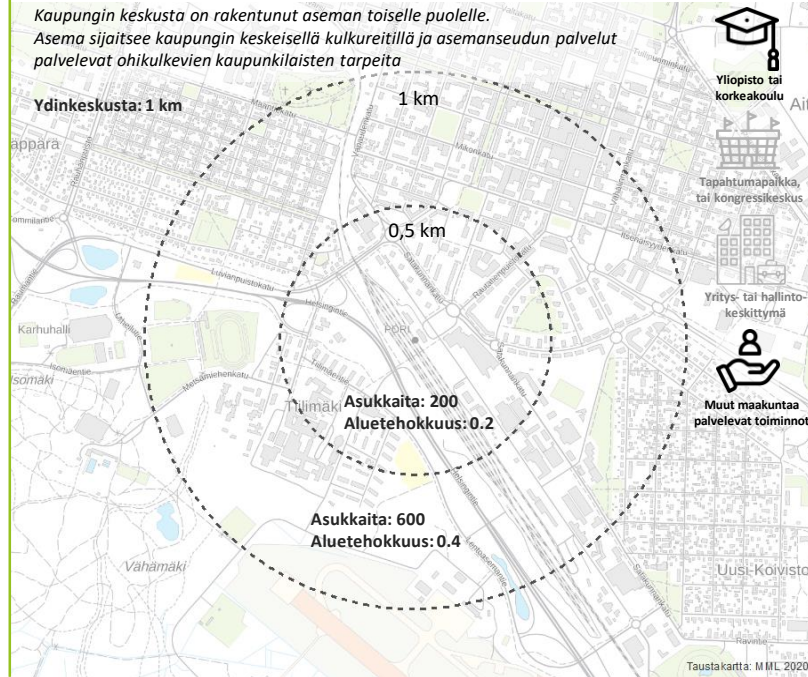
50 Pyöräpysäköintipaikkaa



100 Liityntäpysäköintipaikkaa  
200 Asiakas-pysäköintipaikkaa  
100 Asukas-pysäköintipaikkaa  
100 Yhteiskäyttö/  
vuorottaispysäköinti-paikkaa  
50-75 % pysäköinnistä on ilmaista ja aikarajoittamatonta

<b>Asemarakennus</b>	Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy
<b>Pysäköintialueet</b>	Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy, Kaupunki/kunta, Muu yksityinen taho
<b>Yleiset alueet</b>	Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy, Kaupunki/kunta
<b>Tontit ja rakennukset</b>	VR-yhtymä Oy, Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy, Kaupunki/kunta, Muu yksityinen taho
<b>Vajaikäytöllä olevat tai täydennysrakennettavat tontit</b>	Senaatti-kiinteistöt / Senaatin Asema-alueet Oy, Ammattimainen kiinteistösijoittaja /-kehittäjä, Muu yksityinen taho

Kaupungin keskusta on rakentunut aseman toiselle puolelle. Asema sijaitsee kaupungin keskeisellä kulkureitillä ja asemanseudun palvelut palvelevat ohikulkevien kaupunkilaisten tarpeita



# Porin asemanseutu

*Porissa edellinen kehittämissykli on saatu päätökseen ja markkinatilanne hidastaa uuden syklin käynnistymistä*

- ❖ Porin asemanseudulla aktiivinen kehittäminen on nyt välivaiheessa liityntäpysäköinnin, bussiaseman, SAMK-rakennuksen valmistuttua
  - ❖ Seuraava kehittämissykli lähtee todennäköisesti käyntiin, kun asemanseudun kaavoitetut tontit ovat lähteneet toteutumaan.
- ❖ Liikenteen solmupisteen näkökulmasta palvelutaso on monin paikoin riittävä, mutta keskeisenä kehittämistarpeena on raide- ja linja-autoliikennettä palvelevien asemapalveluiden tuottaminen vähäisistä matkustajamääristä johtuen.
  - ❖ Tätä yritetään kehittää jatkuvana työnä erilaisia kokeiluina
- ❖ Kun asemanseudun kehittäminen aktivoituu uudelleen, asemanseudun kehittämistä hyödyttäisi realistinen yleisvisio, joka
  - ❖ ottaa huomioon seudullisesta kasvusta johtuvat toteuttamisen realiteetit ja mittakaavan
  - ❖ valmisteltaisiin tiiviissä yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa mahdollisten synergoiden löytämiseksi (mm. sairaala-alue, jäähallitoimijat)



© Porin kaupunki

## Asemanseudun kehittämisteemat



Kaupunki ja elinkeinot



Maankäytön kehittäminen



Liiketilat



Puu



Matkaketjut



Pysäköinti



Ylläpitovastuu



Mixed-use



Asuminen



Täydennysrakentaminen



Vähähiilisyys



Asema-alueet



Raideliikenne



Keskeinen  
Täydentävä  
Ei asetettu

# Porin asemanseudun kehittämishaasteiden tilanne

## Asemanseudun kehittämisen sisällöt ovat hyvin tiedossa

### Tukkiterminaalivaraus

Maakuntakaavassa asemanseudulle on esitetty varaus tukkiterminaalista. Kaupungin tavoitteena on kehittää asemanseutua ja sen imagoa pois teollisista toiminnoista kaupungin käyntikortiksi. Tukkitoiminnot vahvistaisivat asemanseudun nykyistä imagoa ja heikentäisivät uudistuskykyä.

### Asemapalveluiden kehittäminen

Vähäisestä matkustajamäärästä johtuen asemalta puuttuvat matkustajia hyödyttävät palvelut (esim. kioski, kahvila). Keskustan kehittämishankkeessa on pohdittu aseman tulevaisuutta ja uudiskäyttömahdollisuuksia asemalle. Kaupungin ja SAA:n näkemys asemapalveluiden kehittämisestä on samansuuntainen mutta matkustajia palveluiden saaminen edellyttää uusien konseptien kehittämistä palveluyrittäjien kanssa

## Asemanseudun kehittäminen edellyttää yhteistoimintaan panostamista

Tarvitaan lisää yhteisten tavoitteiden, vastuiden tai toimintamallien kirkastamista

### Keskipitkän aikavälin kehittämisvisio

Kun asemanseudun kehittäminen aktivoituu uudelleen, asemanseudun kehittämistä hyödyttäisi yleisvisio, joka huomioisi seudullisen kasvun ja toteuttamisen realistisen mittakaavan ja aikajänteen.

### Sairaala-alueen läheisyyden hyödyntäminen

Asemanseudun läheisyydessä on sairaala-alue, jonka toimintoja kehitetään jatkuvasti. Asemanseudun kehittämisessä yhteistyötä voidaan hyödyntää sairaalatoimintoihin liittyvän palveluasumisen tuomiseen asemanseudun läheisyyteen sekä tulevaisuudessa mahdollisesti ajankohtaisiin pysäköintijärjestelyihin.

## Asemanseudun kehittäminen edellyttää yksityiskohtien selkeyttämistä

Toimijoiden ja kehittämisen tarpeet, reunanehdot ja sisällöt ovat riittävästi tiedossa

### Asemanseudun tiivistäminen

Asemanseudulla on valmiita tontteja, joista osa on jo myyty toteuttajille, mutta uusien asuntojen heikko kysyntä on hidastanut toteutumista.

### Promenadiakselin kehittäminen

Kaupunki on tehnyt pitkäjänteistä työtä keskustayhteyden kehittämiseksi. Ja työ jatkuu osana kaupungin jatkuvaa kehittämistä.

### Liityntä- ja vuoropysäköinti radan pohjoispuolella

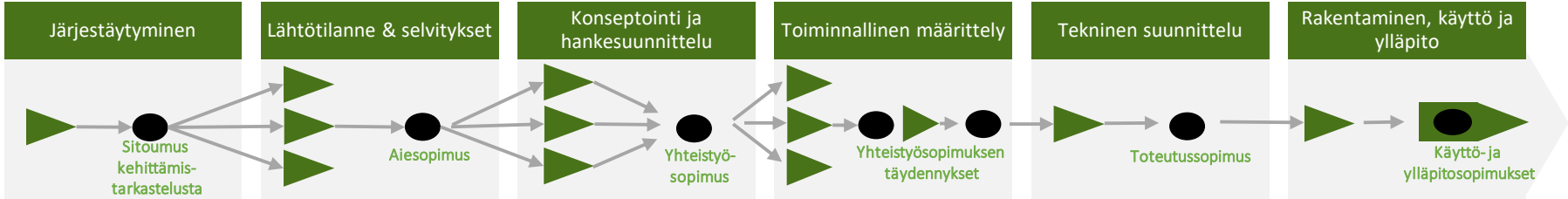
Matkakeskuksen ja SAMKin liityntä- ja vuoropysäköinnin järjestäminen on ollut haasteellista mm. kaupungin maanomistuksen vähäisyydestä johtuen. Vastuunjaosta on kuitenkin sovittu ja tilanne on kehittynyt.

## Asemanseudun kehittämisen yhteistoiminta on jo selkeää

mm. yhteisten tavoitteet, vastuut ja yhteistoiminta on jo selkeytetty

Tarvitaan lisätietoa esim. toimijoihin tai kehittämiseen liittyvistä tarpeista ja reunanehdoista

# Porin asemaseudun kehittämisspolku



Tavoitteena osapuolten kontaktointi ja yhteinen alkusysäys kehitystyölle

- Keskeisten kehittämisosapuolten tunnistaminen ja kontaktointi
- Eri osapuolten kehittämissroolin, intressien, lähtökohtien ja kehittämissaikataulun tunnistaminen
- Eri osapuolten vastuunhenkilöiden nimeäminen
- Asemaseudun kehittämisen lähtökohtien kartoittaminen
- Alustavan yhteisvision ja tahtoilan muotoilu
- Asema-alueen vaikuttavuusmittanti
- Selvitysvaiheen selvitykset, vastuut, hankehallinta, aikataulu ja kustannustenjak

Tavoitteena hankkeen lähtökohtien selvittäminen ja kehittämistavoitteiden laatiminen

- Olemassa olevien lähtötietojen, selvitysten ja suunnitelmien keräys
- Matkustaja- ja käyttäjätarpeiden kartoitus
- Maanomistajaintressien kartoittaminen
- Kiinteistömarkkina-analyysi kehittämispotentialaista, aikataulusta ja mittakaavasta
- Rata-alueiden selvitykset
- Matkaketjujen ja solmukohdan selvitykset
- Liityntäpysäköinnin tarveselvitykset
- Teknicaloudelliset selvitykset
- Alustavat periaatteet kehittämiskohteista sekä kustannusten, tulojen ja arvonnousun jakaantumisesta
- Asemaseudun kehittämisen yhteiset strategiset tavoitteet
- Hankehallinnan suunnitelma, jolla strategiset tavoitteet saavutetaan
- Konseptointivaiheen menettelyistä sopiminen

Tavoitteena kehittämiskonseptin laatiminen yhteisten ratkaisuperiaatteiden löytämiseksi

- Asemaseudun toiminnot ja toiminnalliset tavoitteet (sisältö ja määrä)
- Markkinavuoropuhelu toteuttajien kanssa
- Hankkeen kokonaistaloudellinen konsepti (liiketoiminta, hallinto, toteutus, ylläpito ja rahoitus)
- Monialainen yleissuunnittelu, viitesuunnitelmat ja kilpailut (mm. kaupunkikehittäminen, LIIPY, yleiset alueet)
- Maankäyttösopimusten periaatteet
- Mahdolliset hallinnolliset menettelyt ja tarvittava sopimuskehitys
- Asemaseudun kokonaisuuden aikataulutus ja pilkkominen erillishankkeiksi
- Kaavoituksen ja yleissuunnittelun tavoitteet
- Tarvittavat investoinnit ja hallinnolliset menettelyt
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Tavoitteena suunnittelu- ja liiketoimintaratkaisujen tarkentaminen

- Osahankkeiden toiminnallisten tavoitteiden tarkentaminen
- Osahankkeen liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
- Toteutusmallin valinta ja kilpailutus
- Kiinteistömyynnin periaatteet
- Tontinluovutukset ja kilpailut
- Asemakaavoitus käynnistyy
- Teknisten tavoitteiden määrittely
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Teknisiä tavoitteita vastaavat tekniset suunnitelmat

- Asemakaavoitus
- Tekninen suunnittelu
- Toteutuksen kilpailutus ja toteuttajan valinta
- Liiketoiminta, investointi- ja rahoitusratkaisut
- Toteutuksen tavoitteet
- Liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
- Rakentamisvastuiden määrittelyt
- Käyttö- ja ylläpitoavustuiden määrittelyt
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

Asemaseudun rakentaminen, käyttö ja ylläpito

- Rakentaminen ja käyttöönotto
- Käyttö- ja ylläpito

**Jatkokehittämisen toimintamalli**

Porin asemaseudulla kehittäminen on tällä hetkellä välivaiheessa. Edellisessä kehittämissykliässä asemaseudulle linja-autoliikenteen toimintoja uudistettiin, alueelle rakentui uusi SAMK-rakennus ja opiskelija-asuntoja.

Nyt asemaseutu odottaa kaavoitettujen asuintonttien toteutumista, minkä jälkeen uusi kehittämissykli on taas ajankohtainen.

**Selvitykset**

- toteutunut/toteutumassa
- tunnistetut seuraavat toimenpiteet
- ei tehty

# Tikkurilan asemanseutu

## Dixin valmistumisen jälkeen asemanseudun kehittäminen on siirtynyt Tikkurilan keskusta

- ❖ Tikkurilan keskus on rakentunut pääosin aseman länsipuolelle n. 300 metrin päähän, vaikka myös itäpuolella on asumista
- ❖ Radan päällä sijaitsee vuonna 2015 valmistunut asema- ja liikekeskus Dixi
- ❖ Tikkurilassa on monipuolisesti asumista, toimistoja ja paljon matkustajia hyödyttäviä palveluita
- ❖ Vantaan kaupungille Tikkurila on strategisesti tärkeä kohde ja se kehittää Tikkurilan keskustaa laajemmin täydennysrakentamalla
- ❖ Asemanseudulla ei ole rakentamattomia tontteja, mutta kehittämisen potentiaali on n. 100 000 kem2

## Tikkurilan on vilkas lähi- ja kaukoliikenteen solmupiste

- ❖ Tikkurilan asemalla on arviolta 60 000 matkustajaa vuorokaudessa, josta suunnilleen puolet on lähiliikenteessä.
- ❖ Dixissä sijaitsee lisäksi lähiliikenteen ”bussiterminaal”, mutta kaukoliikenteen linja-autot eivät pysähdy asemalle.
- ❖ Tikkurilan kautta on suunniteltu toteutettavaksi Vantaan ratikan linjaus.
- ❖ Lisäksi Tikkurilan ympäristössä on liityntäpysäköintiä mm. kaupungin ja Väyläviraston omistamana.



- Asuminen
- Toimistot
- Yleiset alueet
- Muu rakentaminen
- Teollisuus
- Kadut



Asema on tulevaisuudessa valtakunnallisesti merkittävä solmupiste.



700 Pyöräpysäköintipaikkaa



Maakunnan ja kaupunkiseudun joukkoliikenne on riittävän hyvä matkaketjujen näkökulmasta.

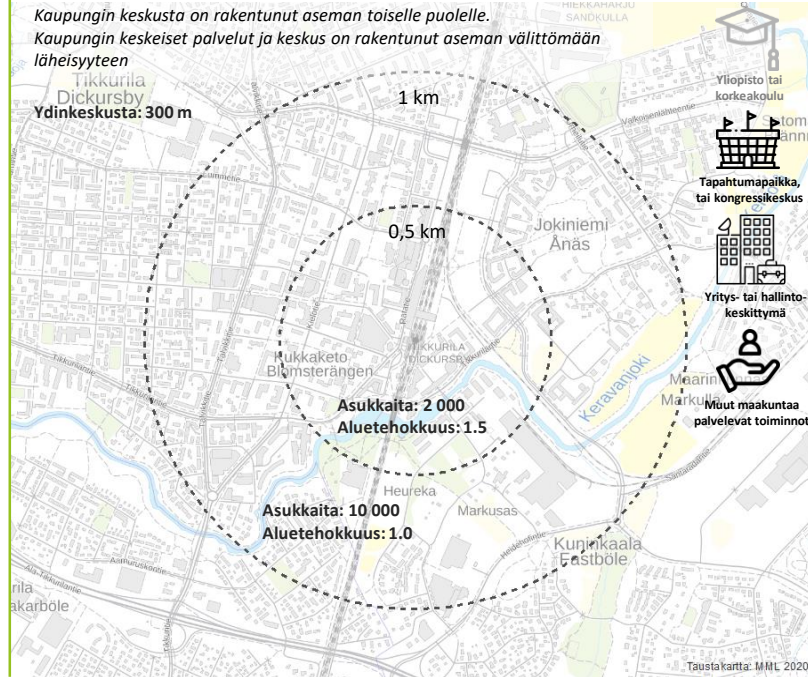
Maakunnallisen liikenteen linja-autot eivät tule asemalle.

Matkustajamääräarvio: noin 60 000, josta lähiliikenne n. 50 %



448 Liityntäpysäköintipaikkaa  
1 200 Asiakas-pysäköintipaikkaa  
2 000 Asukas-pysäköintipaikkaa  
Alle 25 % pysäköinnistä ilmaista ja aikarajoittamatonta

<b>Asemarakennus</b>	Dixi on kiinteistöyhtiön omistama
<b>Pysäköintialueet</b>	Väylävirasto, Kaupunki/kunta, Ammattimainen kiinteistösjoiittaja /-kehittäjä, Muu yritys
<b>Yleiset alueet</b>	Väylävirasto, Kaupunki/kunta
<b>Tontit ja rakennukset</b>	Kaupunki/kunta, Ammattimainen kiinteistösjoiittaja /-kehittäjä, Muu yritys, Muu yksityinen tah
<b>Vajakaäytöllä olevat tai täydennysrakennettavat tontit</b>	Kaupunki/kunta, Ammattimainen kiinteistösjoiittaja /-kehittäjä, Muu yksityinen tah



# Tikkurilan asemanseutu

- ❖ Dixin valmistuttua Tikkurilan kehittämisen painopiste on ollut Tikkurilan keskustassa.
- ❖ Seuraavina asema-alueen kehittämiskohteina ovat Dixiin kytkeytyvät Vantaan ratikan ja Rata tien siltayhteys, joissa kehittämistä on tarpeen viedä eteenpäin tiiviissä yhteistyössä kiinteistönomistajien kanssa.
- ❖ Lisäksi itäpuolisen maankäytön kehittämiseksi liityntäpysäköinnin tarpeiden ja toteuttamisedellytyksien selvittäminen on tarpeen käynnistää maankäyttöratkaisun ohella.



© Maanmittauslaitos, ortoilma kuva

## Asemanseudun kehittämisteemat



Kaupunki ja  
elinkeinot



Mixed-use



Maankäytön  
kehittäminen



Asuminen



Liiketilat



Täydennys-  
rakentaminen



Puu



Vähähiilisyys



Matkaketjut



Asema-alueet



Pysäköinti



Raideliikenne



Ylläpitovastuut



Keskeinen  
Täydentävä  
Ei asetettu

# Tikkurilan asemaseudun kehittämishaasteiden tilanne

## Asemaseudun kehittämisen sisällöt ovat hyvin tiedossa

### Hakkilan teollisuusraide

Kaupungin intresseissä olisi Väritehtaankadun kanssa samassa linjassa olevan huoltoraiteen siirtäminen toisaalle ja alueen vapauttaminen kaupunkirakentamiseen. Raidetta kuitenkin tarvitaan Helsingin seudun rataverkon kunnossapitoon, eikä korvaavaa paikkaa ole toistaiseksi tiedossa, vaikka asiaa tasaisin väliajoin on selvitetty.

## Asemaseudun kehittäminen edellyttää yhteistoimintaan panostamista

Tarvitaan lisää yhteisten tavoitteiden, vastuiden tai toimintamallien kirkastamista

### Vantaan Ratikka

Vantaan ratikan linjaus on juuri hyväksytyssä ratikan yleissuunnitelmassa linjattu kulkemaan pääradan alitse Dixin kohdalla. Ratikan yksi pysäkki on tarkoitus toteuttaa junaraiteiden alle ja sieltä on tarkoitus muodostaa hyvät yhteydet Dixin bussiasemalle ja junalaitureille. Kiinteistönomistajat ovat voineet antaa lausuntoja yleissuunnitteluvaiheessa mutta suunnittelu kiinteistön omistajien kanssa ei ole vielä käynnistynyt.

### Lisäraidevaraukset

Tikkurilan kohdalla on varauduttu raideliikenteen tulevaisuuden tarpeisiin kahdella lisäraiteella. Tikkurilan kohdalla raiteet tulisivat radan itäpuolelle nykyisten pysäköintikenttien kohdalle. Kahden raiteen lisäksi asemalla olevia rakennuksia joudutaan purkamaan, mutta yhden raiteen tapauksessa rakennukset voidaan säilyttää. Jos lentorata toteutuu, raidevarausta ei tarvita.

## Asemaseudun kehittäminen edellyttää yksityiskohtien selkeyttämistä

Toimijoiden ja kehittämisen tarpeet, reunanehdot ja sisällöt ovat riittävästi tiedossa

## Asemaseudun kehittämisen yhteistoiminta on jo selkeää

mm. yhteisten tavoitteet, vastuut ja yhteistoiminta on jo selkeytetty

### Maankäytön kehittäminen aseman itäpuolella

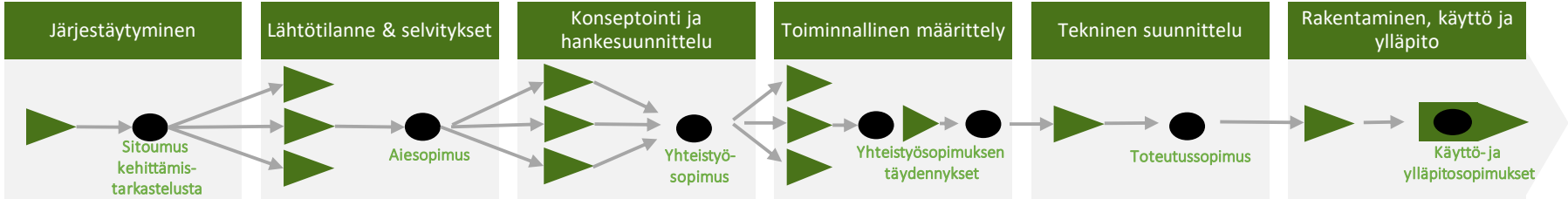
Radan itäpuoliselle alueelle, jolla on tällä hetkellä maanvaraista pysäköintiä, on suunnitteilla kehittämishankkeita ja alueen maankäyttöä on painetta kehittää. Yhtenä toteuttamisvaihtoehtona on iso hyvinvointikeskus ja oppimiskampusalue muutaman vuoden aikataululla. Alueen kehittäminen tarkoittaa käytännössä rakenteellisen pysäköintiratkaisun kehittämistä, jolloin erilaisia yhteispysäköintiin ratkaisuja alueen toimintojen ja liityntäliikenteen tulee selvittää jatkotyöskentelyssä

### Ratatien kevyen liikenteen silta

Ratatien yli Dixistä kaupungin omistamalle tontille on suunnitteilla kevyen liikenteen silta parantamaan yhteyttä kaupunkiin. Siltayhteyteen on jo varauduttu kaavassa.

Tarvitaan lisätietoa esim. toimijoihin tai kehittämiseen liittyvistä tarpeista ja reunanehdoista

# Tikkurilan asemaseudun kehittämispolku



**Tavoitteena osapuolten kontaktointi ja yhteinen alkusysäys kehitystyölle**

- Keskeisten kehittämisosapuolten tunnistaminen ja kontaktointi
- Eri osapuolten kehittämisroolin, intressien, lähtökohtien ja kehittämisajakautalon tunnistaminen
- Eri osapuolten vastuunhenkilöiden nimeäminen
- Asemaseudun kehittämisen lähtökohtien kartoittaminen
- Alustavan yhteisvision ja tahtoilan muotoilu
- Asema-alueen vaikuttavuusimantti
- Selvitysvaiheen selvitykset, vastuut, hankehallinta, aikataulu ja kustannustenjako

**Tavoitteena hankkeen lähtökohtien selvittäminen ja kehittämistavoitteiden laatiminen**

- Olemassa olevien lähtötietojen, selvitysten ja suunnitelmien keräys
- Matkustaja- ja käyttäjätarpeiden kartoitus
- Maanomistajaintressien kartoittaminen
- Kiinteistömarkkina-analyysi kehittämispotentiaalista, aikataulusta ja mittakaavasta
- Rata-alueiden selvitykset
- Matkaketjujen ja solmukohdan selvitykset
- Liityntäpäysäköinnin tarveselvitykset
- Teknicaloudelliset selvitykset
- Alustavat periaatteet kehittämisrooleista sekä kustannusten, tulojen ja arvonnousun jakaantumisesta
- Asemaseudun kehittämisen yhteiset strategiset tavoitteet
- Hankehallinnan suunnitelma, jolla strategiset tavoitteet saavutetaan
- Konseptointivaiheen menettelyistä sopiminen

**Tavoitteena kehittämiskonseptin lähtökohtien selvittäminen ja yhteisten ratkaisuperiaatteiden löytäminen**

- Asemaseudun toiminnot ja toiminnalliset tavoitteet (sisältö ja määrä)
- Markkinavuoropuhelu toteuttajien kanssa
- Hankkeen kokonaistaloudellinen konsepti (liiketoiminta, hallinto, toteutus, ylläpito ja rahoitus)
- Monialainen yleissuunnittelu, viitesuunnitelmat ja kilpailut (mm. kaupunkikehittäminen, LIIPY, yleiset alueet)
- Maankäyttösopimusten periaatteet
- Mahdolliset hallinnolliset menettelyt ja tarvittava sopimuskehitys
- Asemaseudun kokonaisuuden aikataulusuunnittelu ja pilkkominen erillishankkeiksi
- Kaavoituksen ja yleissuunnittelun tavoitteet
- Tarvittavat investoinnit ja hallinnolliset menettelyt
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

**Tavoitteena suunnittelu- ja liiketoimintaratkaisujen tarkentaminen**

- Osahankkeiden toiminnallisten tavoitteiden tarkentaminen
- Osahankkeen liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
- Toteutusmallin valinta ja kilpailutus
- Kiinteistömyynnin periaatteet
- Tontinluovutukset ja kilpailut
- Asemakaavoitus käynnistetty
- Teknisten tavoitteiden määrittely
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

**Teknisiä tavoitteita vastaavat tekniset suunnitelmat**

- Asemakaavoitus
- Tekninen suunnittelu
- Toteutuksen kilpailutus ja toteuttajan valinta
- Liiketoiminta, investointi- ja rahoitusratkaisut
- Toteutuksen tavoitteet
- Liiketoiminta-, hallinto-, toteutus-, ylläpito- ja rahoitusratkaisujen tarkentaminen
- Rakentamisvastuiden määrittelyt
- Käyttö- ja ylläpitoavustuiden määrittelyt
- Seuraavan vaiheen menettelyistä sopiminen

**Asemaseudun rakentaminen, käyttö ja ylläpito**

- Rakentaminen ja käyttöönotto
- Käyttö- ja ylläpito

## Jatkokehittämisen toimintamalli

Dixin valmistuttua Tikkurilan kehittämisen painopiste on ollut Tikkurilan keskustassa

Seuraavana asema-alueen kehittämiskohteina ovat Dixiin kytkeytyvät Vantaan Ratikan ja Ratatien siltayhteys, joissa kehittämistä on tarpeen viedä eteenpäin tiiviissä yhteistyössä kiinteistönomistajien kanssa.

Lisäksi itäpuolisen maankäytön kehittämiseksi liityntäpäysäköinnin tarpeiden ja toteuttamisedellytyksien selvittäminen on tarpeen käynnistää maankäyttöratkaisun ohella

## Selvitykset

- toteutunut/toteutmassa
- tunnistetut seuraavat toimenpiteet
- ei tehty