

Asemanseutujen kehittämiskonseptit ja investointimallit

Esiselvitys



SISÄLTÖ

ALKUSANAT	3
1. JOHDANTO	4
ASEMANSEUDUT – MIKSI JUURI NYT?.....	4
KEHITTÄMISKONSEPTIN SISÄLTÖ	6
ELIAS-HANKKEEN SISÄLTÖ	7
SELVITYKSEN TAVOITTEET JA MENETELMÄT	8
2. ASEMANSEUTUKEHITTÄMISEN YLEISIÄ LÄHTÖKOHTIA	9
SOLMU-PAIKKA -MALLI	9
ERILAISET KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHDAT	11
KAIKILLE YHTEISIÄ KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHTIA.....	11
TALOUDELLINEN POTENTIAALI	13
3. CASE-ASEMANSEUDUT	15
CASE-KOhteet JA HAASTATTELUT	15
YHTEENVEDOT HAASTATTELUISTA	20
4. KONSEPTIN RAKENTUMINEN.....	23
ERITYYPPISET ASEMANSEUDUT – ERILAISET KEHITTÄMISTAVOITTEET	23
KEHITTÄMISHANKKEIDEN PROSESSI JA OSALLISTAMINEN	25
TOTEUTUSTAVAT JA RAHOITUSMALLIT	30
YHTEENVETO KEHITTÄMISKONSEPTIEN RAKENTUMISESTA.....	32
5. JOHTOPÄÄTÖKSET	34
SUOSITUKSET	34
LISÄSELVITYSTARPEET	37
LÄHTEET	39
LIITTEET: CASE-KORTIT	40
KUVAILULEHTI.....	60
PRESENTATIONSBLAD.....	61

ALKUSANAT

Tässä työssä selvitetään, millaisia erilaisia asemanseutujen kehittämiskonsepteja sekä kehittämiskonsepteihin liittyviä prosesseja, yhteistyökäytäntöjä ja rahoitusmalleja on käytössä ja käytetty Suomessa ja maailmalla. Työtä varten on kuultu 25 asemanseutukehittäjää ja selvitetty 10 erilaisen asemanseudun osalta konseptin rakentumisen osat ja kehitysvaiheet. Työssä on tavoitteena muodostaa ensiaskeleet kansallisen asemanseutujen kehittämisen osalta. Tuloksena tuodaan esiin kehittämissuosituksia ja hyviä käytäntöjä asemanseutujen kehittämiseksi

Työ on laadittu Ympäristöministeriön, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY), Helsingin seudun liikenteen (HSL) ja Uudenmaan liiton toimeksiannosta marraskuun 2015 ja huhtikuun 2016 välisenä aikana. Työstä ovat vastanneet Sweco Ympäristössä projektipäälliköt Susanna Harvio ja Veera Lehto sekä prof. Ari Hynynen, tutkimuspäällikkö Jari Kolehmainen, Kaupunkitutkimus TA:sta kaupunkitutkija Seppo Laakso ja Sweco PM:stä Jenni Matikka.

Työssä selvitettyt asemanseutukohteet (caset), ovat hyvin erilaisessa kehitysvaiheessa. Osassa on otettu vastikään ensimmäiset askeleet. Toisessa ääripäässä on esimerkkejä, joissa kehittämiskonsepti on jo nähtävillä. Havaintojen mukaan kehittämiskonseptit riippuvat oleellisesti mm. aseman roolista, asemaseudun sijainnista ja alueen kehittämisedellytyksistä. Aseman kehittäminen esimerkiksi vahvana kaupallisena keskuksena edellyttää aseman liikenteen tuomia suuria liikkujavirtoja, jotka ovat muutettavissa asiakasvirroiksi. Tämä voi Suomessa toteutua vain paikoissa, jotka ovat sekä lähi-, että seutuliikenteen solmukohtia, kuten Pasila ja Tikkurila. Pelkän kaukoliikenteen varassa ei välttämättä synny riittävän suuria liikkujavirtoja kaupallisen keskuksen perustaksi, esimerkkinä Oulu. Asemaseudun ympäristön kehittäminen työpaikka- ja asuinalueena voi toimia hyvin myös kaukoliikenteen asemalla, jolla voi olla hyvin saavutettava paikka ja tärkeä liikenteellinen rooli työmatka- ja työasialiiikenteen kannalta, esimerkkinä Seinäjoki.

Selvityksessä käsiteltyjen empiiristen ja teoreettisten tulokulmien pohjalta työssä on nostettu esiin keskeisinä tuloksina tärkeimmät ulottuvuudet, jotka tulee tunnistaa asemanseutujen konseptien kehittämisessä. Tiivistäen voidaan sanoa, esiin nousseina hyvinä käytäntöinä ja suosituksina:

Liityntä muuhun kaupunkikehittämiseen: Asemanseudun kehittämisessä tulee olla selvä paikallinen visio/leima. Yhteinen poliittinen tahtotila on edellytys kehittämisen onnistumiseksi. Asemanseudun kehittämisen tavoitteet tulee olla linjassa muun kaupunkikehittämisen kanssa.

Suunnittelu- ja kehittämisprosessi: Visiota tulee toteuttaa yhdessä sidosryhmien kanssa ja tarpeet sekä potentiaali tunnistaa yhdessä kiinteistökehittäjien kanssa. Avoin vuorovaikutus sidosryhmien kanssa nähdään tärkeänä jo tavoitevaiheesta lähtien. Pitkät ja laajat hankkeet vaativat tavoitteisiin sitoutuneen johdon ja työryhmän sekä toteutuksen vaiheistuksen, kun koko kuvaa ei voida toteuttaa yhdellä kertaa.

Asemanseudun sisällölliset ratkaisut: Sisällöllisten ratkaisujen tekemisen osalta painotettiin vahvasti paikallisia erityispiirteitä sekä toisaalta tarve- ja tulevaisuuslähtöisyyttä. Millaisia ovat tulevaisuuden liikkumispalvelut? Millaisia kaupallisia palveluja asukkaat tarvitsevat?

Toteuttamis- ja investointikonseptit: Toteuttamisvastuiden ja -velvollisuuksien kirjaaminen jo mahdollisimman aikaisessa vaiheessa nähtiin tärkeänä. Kehittäminen on useimmiten kaupunkilähtöistä. Kaupungin rahoittaessa kehittämistä maanarvon nostamisen ja myynnin kautta, keskeinen kysymys on; Mikä on kulloinkin paras tapa maanarvon nostamiseksi?

Markkinointi ja viestintä: yhtenäinen viestintä eri toimijoiden (mm. hankekehittäjä ja kaupunki) kesken on tärkeää.

1. JOHDANTO

ASEMANSEUDUT – MIKSI JUURI NYT?

Asemanseutujen kehittäminen on keskiössä ympäri maailman ja Suomessakin toistakymmentä kaupunkia pohtii juuri nyt, kuinka niiden asemanseutuja tulisi kehittää tämän päivän ja tulevaisuuden tarpeisiin ja mikä rooli asemanseudulla oikeastaan voisi olla kaupungin kokonaisuutta ajatellen. Älykkäisiin kaupunkeihin ja asemanseutuihin kytkeytyy valtavasti potentiaalia eri toimintojen, kuten maankäytön, asumisen, työpaikkojen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinoelämän näkökulmasta.

Asemanseutujen kehittämisessä käytetään **erilaisia kehittämisen konsepteja** niin Suomessa kuin muuallakin maailmalla. Selvitykset kuitenkin osoittavat, että **myös yhtymäpintoja** prosessien etenemisessä ja asemanseutujen kehittämistavoitteissa on tunnistettavissa.

Asemanseutuihin liittyvässä liikehdinnässä on helposti havaittavissa erilaisia **työntövoimatekijöitä, muutosajureita**, jotka luovat painetta kehittämistoimille. Mutta yhtä hyvin niihin vaikuttaa joukko **vetovoimatekijöitä**, edellä mainittuja potentiaaleja, jotka saavat kaupungit, maanomistajat ja kiinteistökehittäjät näkemään asemanseudut houkuttelevina kehittämiskohteina. Jotta kehittäminen ja varsinkin kehittämisideoiden toteuttaminen todella lähtisi käyntiin, tarvitaan muutosajureiden ja potentiaalien lisäksi myös toimintaa **laukaisevia tekijöitä**. Vasta näiden kolmen erilaisen voiman samanaikainen yhteisvaikutus saa aikaan todellista muutosta.



Kuva 1. Asemanseutujen kehittämisen lähtökohtia.

Työntövoimatekijät

Muutosajureihin voidaan lukea esimerkiksi **tavaralogistiikan muutokset**, jotka ovat vapauttaneet ratapihojen arvokasta maa-aluetta muuhun käyttöön tai laajempi **aluerakenteen transformaatio** kohti verkostomaista muotoa, jossa asemanseudut näyttävät laajentuneiden työssäkäyntialueiden noodeina ja kehittyvien paikalliskeskusten ytiminä.

Yhtä hyvin muutospaineita voi tulla myös **politiikan puolelta**, sillä esimerkiksi kaupunkien kasvusopimusmenettelyssä asemanseudut on nyt nostettu keskeiseen rooliin. Suomen aluerakenne hahmottuu keskeisiltä osiltaan kasvuvyöhykkeinä, joiden runkoina toimivat tehokkaat liikenteen infrastruktuurit. Helsinki–Vaasa -akseli muodostaa keskeisen vyöhykkeen, jonka selkärankana toimii päärata.

Politiikan puolelta tulee paineita vahvistaa **joukkoliikenteen liikkumistapaosuutta**. Paineet kumpuavat kansainvälisistä ilmastotavoitteista, joihin valtiot ovat sitoutuneet, ja jotka edellyttävät yhteiskunnan siirtymistä **vähähiilisiin toimintatapoihin**. Joukkoliikenteellä on tässä tärkeä osuus. Tosin esimerkiksi pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen suuntaan luo painetta myös **tieliikenteen ruuhkautuminen**.

Ihmisten liikkuminen lisääntyy koko ajan ja liikkumisvirtojen tehokkuudesta on tullut merkittävä taloudellinen tekijä. Eri liikennemuotoja ei voi enää suunnitella toisistaan erillisinä, vaan **matkaketjujen** on muodostettava yhtenäisiä verkostoja palveluineen kaikkineen. Liikkuminen työn, asumisen ja palveluiden kolmiossa on mitä suurimmassa määrin myös kaupunkisuunnittelun haaste, joten verkostojen ja maankäytön on kohdattava toisensa optimaalisella tavalla. Asemanseudut ovat tämän monimutkaisen systeemin kuumia pisteitä, joissa tehtävät ratkaisut vaikuttavat tavalla tai toisella koko systeemiin. Asemat voivat toimia älykkäiden liikkumissovellusten (MAAS = Mobility As A Service) ja niihin kytkeytyvien palveluiden kehittämisalustoina ja kokeiluympäristöinä.

Vetovoimatekijät

Potentiaaleihin kuuluvat tyypillisesti asemanseutujen sijaintiedut liikenneverkostojen keskeisissä solmukohdissa, joiden **hyvä saavutettavuus** tarjoaa uudenlaisia toimintamahdollisuuksia **yriyksille, palveluille sekä asumiselle**. Lisäksi asemanseudut sijaitsevat usein **kaupunkien ydinkeskustoissa** tarjoten hyviä mahdollisuuksia kaikenlaiselle taloudelliselle arvonluonnille. Kaupunkien on helppo nähdä asemanseuduissa monenlaisia **uusiutumisen mahdollisuuksia**, koskevat ne sitten kaupunkikuvaa, elinkeinotoimintaa tai jotain muuta kaupungin vetovoimatekijää.

Asemaseuduilla **maankäytön ja liikenteen keskinäinen vuorovaikutus kulminoituu**. Asemaseutujen hyvä joukkoliikennesaavutettavuus luo edellytykset työpaikkojen ja palveluiden sekä asumisen sijoittumiselle lähialueille. Asemien liikkujavirrat luovat välitöntä kysyntää paikallisille palveluille. Toisaalta lähialueen työpaikat, palvelut ja asuminen luovat kysyntää joukkoliikennepalveluille. Asemanseudut ovat vetovoimaisia asumisen alueita erityisesti vähähiilisyttä, palveluja ja hyvää saavutettavuutta arvostaville asukkaille.

Laukaisevat tekijät

Laukaisevat tekijät ovat vaikeammin määriteltävissä, sillä ne ovat **luonteeltaan emergenttejä ja kovin tapauskohtaisia**. Ne saattavat olla yksittäisiä, satunnaisia paikallisia tapahtumia, jotka saattavat toimijat pyöreän pöydän ääreen yhteisen intressin ympärille. Tai sitten laukaiseva tekijä voi olla jokin valtakunnallinen liikenne- tai kaupunkipoliittinen päätös, jonka puuttuminen on aiheuttanut toimijoissa epävarmuutta. Mutta yhtä hyvin laukaisu voi tapahtua rauhallisella liipaisimen vedolla harkitun kehittämissuunnitelman muodossa, joka viitoittaa selkeän toteuttamispolun vuosiksi eteenpäin. Voidaan myös ajatella, että kaupunkien välinen kilpailu toimii laukaisevana tekijänä, mutta yhtä hyvin kaupunkien ja toimijoiden verkottuminen ja yhteistyö saattavat muodostaa tukevan lähtöalustan kehittämiselle ja toteuttamiselle.

Tällä hetkellä muutosajureiden luoma paine ja toisaalta potentiaalien tarjoamat houkuttelevat tulevaisuudennäkymät ovat synnyttäneet asemanseutuja koskevia suuria **odotusarvoja**, jotka ovat

päässeet purkautumaan vain joissakin tapauksissa. Monin paikoin ilmassa on kuitenkin kasvavaa jännitettä, kun odotetaan laukaisevan tekijän ilmaantumista. Havaittavissa on myös selvää epätietoisuutta niin kehittämisen sisällöllisistä tavoitteista kuin onnistuneeseen lopputulokseen johtavista prosesseistakin. Asemanseuduissa on selvästi idullaan **uudenlaisen kaupungin mahdollisuus**, jonka keskiössä on liikkuminen ja erinomainen saavutettavuus. Mitä tämä tarkoittaa laadullisesta näkökulmasta? Miten nyt pitäisi menetellä, ettei hukattaisi hienoa mahdollisuutta? Mitä arkea ja työelämää koskevia tulevaisuuden trendejä kannattaisi huomioida? Millaiseksi lähitulevaisuuden energiapolitiikka ja liikkumisen käytännöt lopulta muotoutuvat? Mitä uutta tähän liittyvää teknologiaa on näköpiirissä? Kuinka avautuva kilpailu vaikuttaa raideliikenteeseen? Tässä vain joitakin päivänpolttavia kysymyksiä, ja näistäkin vain pieneen osaan pystyy yksi selvitys antamaan vastauksia. Esimerkkejä laukaisevista tekijöistä on esitetty kappaleessa 3.



Kuva 2. Muutosajureita ja työntövoimatekijöitä asemanseutujen kehittämisessä.

KEHITTÄMISKONSEPTIN SISÄLTÖ

Kuten edellä on todettu, asemanseudut ovat tällä hetkellä monissa kaupungeissa **kaupunkikehittämisen keskiössä**. Asemanseudut ovat monella tavoin erityisiä alueita kaupungeissa, joihin yhtäältä pakkaantuu erilaisia toimintoja ja intressejä ja joissa toisaalta on edelleen paljon **hyödyntämätöntä potentiaalia**. Nämä näkökulmat yhdessä tarkoittavat sitä, että asemanseutuja on kehitettävä erityisen taitavasti sekä itse kehittämisprosessin että kehittämisen sisällön näkökulmasta.

Juuri tästä lähtökohdasta on syytä puhua asemanseutujen kehittämis-konsepteista ja erityisistä investointimalleista. Kehittämis-konseptilla **ei ole yleisesti jaettua määritelmää**, vaan erilaisissa kehittämis-konsepteissa korostuvat erilaiset elementit tai ulottuvuudet. Kehittämis-konseptin

perustarkoitus on **selittää ja yksinkertaistaa** monimuotoisen ja haastavan kehittämisprosessin periaatteet, tavoitteet ja toimintatavat yhdeksi hallittavaksi ja synergiseksi kokonaisuudeksi.

ELIAS-HANKKEEN SISÄLTÖ

HSY, HSL, Uudenmaan liitto sekä ympäristöministeriö ovat valmistelleet ja käynnistäneet yhteisen **ELIAS – Elinvoimaa asemanseduille! -projektin** vuoden 2015 alusta. HSY koordinoi projektia. Projektin ohjausryhmässä on mukana muita viranomaistahoja ja seudullisia toimijoita. Tämän selvityksen osalta ympäristöministeriö on toiminut työpaketin vetäjänä, muita toimijoita ovat olleet HSY, HSL ja Uudenmaan liitto. Työtä ohjaamassa ovat olleet myös edustajat Liikennevirastosta ja VR:ltä.

ELIAS-projektin tavoitteena on asemansetuja koskevan **tietopohjan vahvistaminen, asemansetujen käyttöpotentiaalin tehokkaampi hyödyntäminen sekä niiden toimivuuden ja houkuttelevuuden kehittäminen** osana uudentyypistä kaupunkikehitystä ja vähähiilistä yhteiskuntaa. Asemansedut ovat verkostokaupungin ja vähähiilisten matkaketjujen solmukohtia ja paineet niiden käytön tehostamiseksi tulevat sekä ilmasto- että maankäyttöstrategioista.

Projektissa kehitetään asemanseduille virkatyönä ja HSY:n valmistelemassa Helsinki Region Eco Hub -hankkeessa syntyvän laaja-alaisen tieto-aineiston pohjalta **yhteisiä tarkasteluperiaatteita, vähähiilikonsepteja, uusia palvelukonsepteja ja toimintamalleja**. Yhteistä näille tietoaineistoille on vahva paikkatietoon pohjautuva analysointi, jonka perustana on HSY:n seudullinen data. Valituille pilottiasemanseduille laaditaan vähähiilitiekartat ja niillä pilotoidaan vähähiilikonsepteja sekä vähähiilisyyteen tähtäävää liiketoimintaa. Tavoitteena on löytää keinoja olemassa olevan yhdyskuntarakenteen muuttamiseksi vähähiilisemmäksi ja edistää siitä syntyvää liiketoimintaa.

Tavoitteena on kasvattaa asemien ja asemansetujen roolia siten, että ne palvelevat käyttäjiään mahdollisimman tehokkaasti arjessa ja osana vähähiilisiä matkaketjuja. Asemansetujen potentiaalia tulee voida hyödyntää vielä paljon nykyistä paremmin. Asemat voivat toimia uudentyypisinä palvelu-keskittyminä, jolloin niiden vetovoima kasvaa lähipalvelujen tuottajana ja raideliikenteen käyttö lisääntyy.

ELIAS-projektissa on useita virkatyönä tehtäviä työpaketteja Helsingin seudun ja Uudenmaan asemansetuja koskevan tietopohjan täydentämiseksi.

Vaihe 1. Tietopohjan parantamiseen tähtäävät työpaketit:

- TP 1: Tutkimusten ja selvitysten tarjoama lisätieto asemanseduista
- TP 2: Asemien verkostotarkastelut
- TP 3: Asemien vaikutusalueiden määrittely ja profilointi
- TP 4: Asemansetujen kehittämisen mahdollisuudet ja esteet
- **TP 5: Asemansetujen kehittämiskonseptit ja investointimallit**
- TP 6: Asemansetujen yritys- ja toimipaikkakatsaus

Vaihe 2:n tavoitteena on asemansetujen vähähiilitiekarttojen laatiminen ja vähähiilisyyttä edistävä pilotointi. Yhteistyössä kaupunkien kanssa on valittu pilottiasemansetuja, joita seudulla on kymmenkunta. Näillä on tarkoitus pilotoida erilaisia vähähiilistä yhteiskuntaa ja arkea palvelevia toimia sekä EcoHUB-hankkeen kautta kehittää mahdollisia sovelluksia asukkaiden käyttöön.

SELVITYKSEN TAVOITTEET JA MENETELMÄT

Tässä työssä tehtävänä on ollut selvittää, *millaisia asemanseutujen kehittämiskonsepteja on käytössä ja millaisia investointimalleja on käytössä/käytetty Suomessa ja maailmalla*. Työssä muodostetaan ensiaskeleet kansallisen asemanseutujen kehittämisen osalta. Kansallisia ja kansainvälisiä esimerkkejä ja verrokkikohteita voidaan jatkossa hyödyntää esimerkiksi asemanseutujen suunnitteluhankkeiden isoissa yhteistyöprosesseissa.

Työhön valittiin *kuusi suomalaista case-asemanseutua* sekä *viisi ulkomaista asemanseutua* tarkasteltavaksi. Valitut case-kohteet haluttiin edustavan erilaisia konsepteja. Valitut asemanseudut ovat myös kehittämisprosessin eri vaiheissa; mukana on sekä rakenteilla olevia että vasta suunnittelu/idea-asteella olevia asemanseutuja.

Selvitys tulokset perustuvat *asiantuntijahaastatteluihin*, joita toteutettiin hankkeen aikana 24 valittujen asemanseutujen kehittäjille sekä myös muille asemanseutujen kehittäjille kuten kiinteistökehittäjille. Arvokasta aineistoa saatiin myös ohjausryhmäkeskusteluista sekä MAL-verkoston järjestämän asemanseutu- seminaarin tuloksista (Helsinki 28.1.2016).

Haastattelut toteutettiin seuraavien asemanseutujen kehittäjille.

Asemaseudut Suomessa:

- Tikkurila (hub lentoasemalle ja muualle, vaihtoasema, aseman rooli Tikkurilan rakenteessa hyvin keskeinen)
- Pasila (kehittyvä hub, vaihtoasema, kantakaupungin pohjoinen keskus/kehittyvän kaupunginosan keskus, uusi rooli)
- Leppävaara (nykyinen aluekeskus, rooli vahvistuu: kaukoliikenne, Raide-Jokeri)
- Kerava (kehittyvä asema, työpaikka/asumiskeskittymä osana kaupunkikeskustaa, liityntäpysäköinti, Helsingin kehysalueen asemanseutu)
- Seinäjoki (SmartStation konsepti, maakuntakeskus, uusi kaupunkikeskustan laajennusosa, vahva rooli kaupunkirakenteen kehittämisessä)
- Oulu (maakuntakeskus, "Northern Capital", kehittyvä asema)

Asemanseudut muualla Euroopassa:

- Malmö, Etelä-Ruotsi (Station Centralen, maakuntakeskus, läpikulku- ja vaihtoasema Skånen ja Öresundin välillä)
- Göteborg, Länsi-Ruotsi (Station Centralen, pääteasema, vrt. Helsingin päärautatieasema)
- Utrecht, Hollanti (Sustainable redevelopment station - esimerkki, liityntäpysäköinnin onnistuneet käytännöt, pyöräilyn palvelukonseptit)
- Ørestad, Köpenhamn (Metron ja sen asema-alueiden rahoitusmallina maanarvon nousu)
- Bremen, Pohjois-Saksa (Asema kaupungin "käyntikorttina", kaukoliikenteen vaihtoasema)

2. ASEMANSEUTUKEHITTÄMISEN YLEISIÄ LÄHTÖKOHTIA

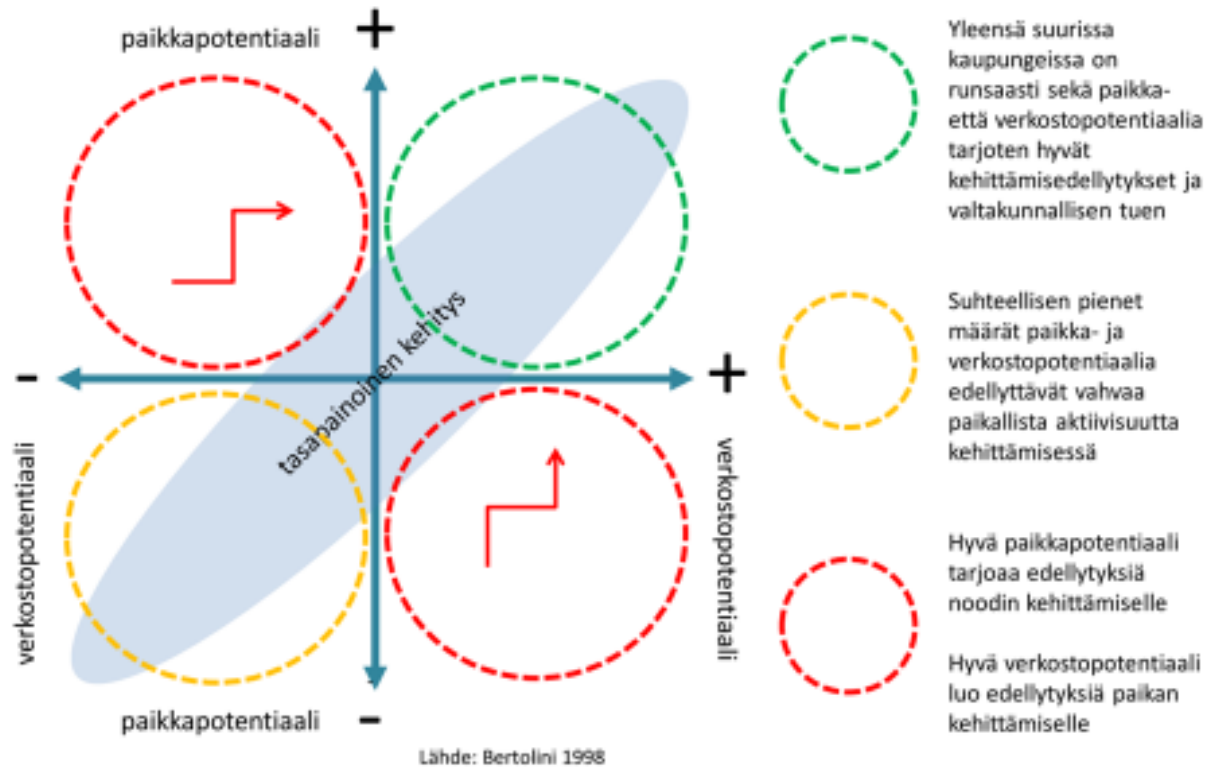
SOLMU-PAIKKA -MALLI

Johdantoluvussa nostettiin jo esille joitakin lähtökohtia kehittämislle työntö- ja vetovoimatekijöiden muodossa. Jotta seuraavassa luvussa kuvattuja case-kohteita ja niihin liittyviä haastatteluja voisi paremmin analysoida, on syytä ensin taustoittaa keskeisiä lähtökohtia hieman yleisemmällä tasolla. Rataverkon ja siihen kytkeytyvän maankäytön keskinäisriippuvuus voidaan ymmärtää systeeminä, joka pyrkii kohti tasapainotilaa. Epätasapainoisia tilanteita syntyy systeemin eri osissa, kun verkoston ja maankäytön potentiaalit eivät vastaa toisiaan.

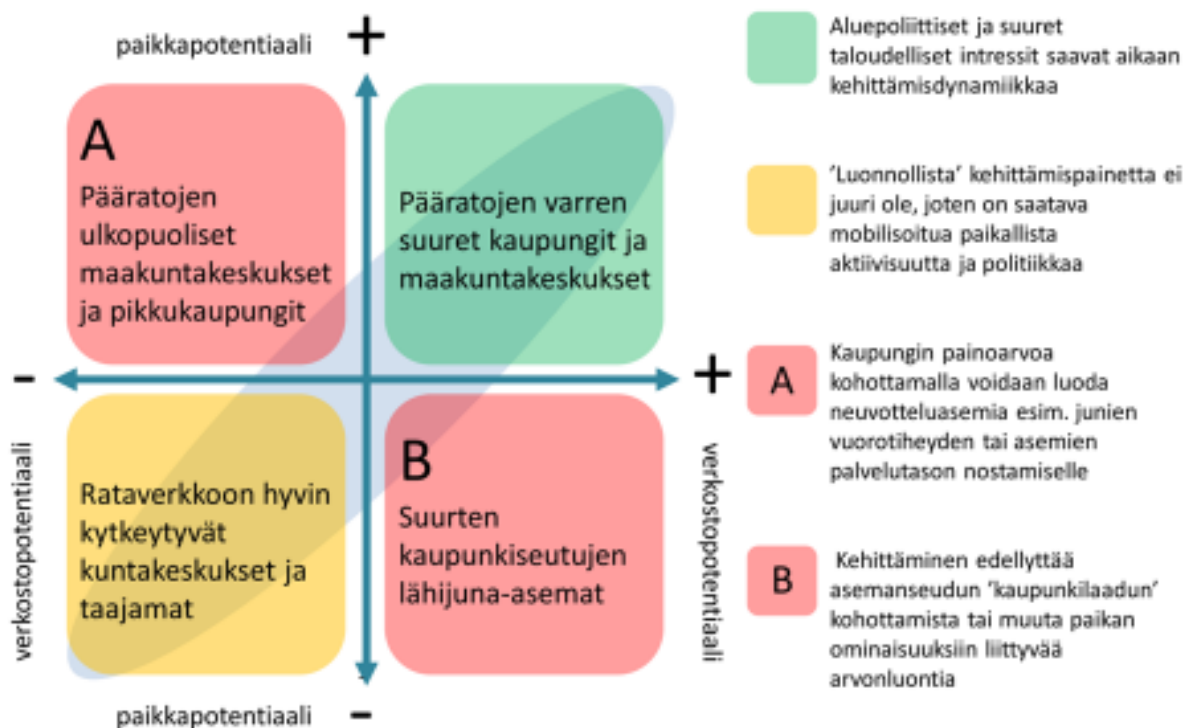
Tasapainoa voidaan havainnollistaa soveltamalla Bertolini & Spitin (1998) kehittämää Solmu-Paikka-mallia (Node-Place -model), jossa jokaisella asemanseudulla on tietty määrä sekä paikka- että verkostopotentiaalia. Paikkapotentiaali koostuu *paikallisista taloudellisista, sosiaalisista ja kulttuurisista resursseista*. Voidaan ajatella, että esimerkiksi suurilla kasvukaupungeilla on runsaasti erilaisia resursseja. Mutta nämä resurssit perustuvat osaltaan paikan hyvään saavutettavuuteen, sillä yhteiskunnan toiminnot ovat yhä voimakkaammin ylipaikallisesti verkottuneita. Hyvä saavutettavuus edellyttää hyvin toimivia fyysisiä verkostoja ihmisten, informaation ja materiaalin virtauksille. Fyysiset verkostot eivät kuitenkaan ole tasalaatuisia, vaan niissä on kohtia, jotka ovat *paremmin tai huonommin kytkeytyneitä verkoston kokonaisuuteen*, sen yhdistämiin paikkoihin ja resursseihin. Tätä kytkeytyneisyyden astetta voidaan kuvata verkostopotentiaalin käsitteellä.

Näin ollen asemanseudut voidaan nähdä paikkoina, joita ovat muovanneet *paikalliset historialliset kehityskulut*, mutta samalla ne ovat myös *solmukohtia laajemmassa liikkumisverkostossa*, joiden kehitystä ovat säädelleet ennen kaikkea *ylipaikalliset tekijät*. Nämä kaksi kehityskulkua etenevät joskus eritahtisesti, jolloin syntyy epätasapainotiloja. Tasapainon hakemisesta on kysymys myös tämän hetken tilanteessa, jossa useat kaupungit, kiinteistönomistajat tai rataliikenteen toimijat tuntevat painetta asemanseutujensa kehittämiseen.

Mallia voidaan havainnollistaa kuvan 4. avulla. Paikka- ja verkostopotentiaalien erilaiset kohtaamiset luovat erilaisia tilanteita: joko erilaisia tasapainotilanteita, tai erilaisia epätasapainoisia tilanteita. Tässä emme ole kuitenkaan kiinnostuneita teoriasta, vaan *mallin tarjoamasta avusta tunnistaa erilaisia kehittämisen lähtökohtia*, joihin valittujen strategioiden ja konseptien voisi olettaa tukeutuvan. Kuvan 5. lohkoihin on sijoitettu neljä erilaista ryhmää. joihin periaatteessa voidaan sisällyttää kaikki tiedossamme olevat asemanseutujen kehittämishankkeet. Kuviossa on myös esitetty kaavamaisesti näihin tilanteisiin perustuvia kehittämismenettelyjen lähtökohtia.



Kuva 3. Asemanseutujen kehittämisprofiilit: solmu – paikka -dynamiikka.



Kuva 4. Asemanseutujen kehittämisprofiilit: solmu – paikka -dynamiikka ja kehittämismenettelyn lähtökohtia.

Yhteenvedonomaaisesti voidaan sanoa, että asemanseutujen sijainnit aluerakenteessa ja rataverkostossa, sekä toisaalta asemanseutua ympäröivän yhdyskunnan ominaisuudet luovat kehittämisen perusedellytykset, joiden **erilaisiin painotuksiin** myös kehittämistoimet on suhteutettava.

ERILAISET KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHDAT

Esimerkiksi pää ratojen varren suuret kaupungit ja maakuntakeskukset ovat laajempien työssäkäyntialueiden keskuspaikkoja, joissa asemanseutujen kehittämisedellytyksiä luovat ennen kaikkea palveluja tarvitsevat runsaat **ihmisvirrat**. Palvelujen lisäksi tällaiset sijainnit luovat mahdollisuuksia myös arjen aikaekonomian näkökulmasta **houkuttelevaan asumiseen** ja **toimitilarakentamiseen**. Näiden potentiaalien lisäksi alueen kehittämiseen kohdistuu myös **poliittisia paineita**, sillä tärkeiden työssäkäyntialueiden laajuudella ja tehokkuudella on seudullisesti tai jopa valtakunnallisesti merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.

Kaikki asemanseudut eivät kuitenkaan ole **luontevasti kehitettävissä** toiminnallisesti monipuolisiksi alueiksi, vaikka ne sijaitsisivat osana keskeisten työssäkäyntialueiden verkostoja. Tällaisia ovat esimerkiksi suurten kaupunkiseutujen lähijuna-asemat, joiden verkostopotentiaali on korkealla tasolla. On mahdollista, että ympäröivä yhdyskuntarakenne ei luo edellytyksiä kaupunkimaiseen rakentamiseen. Mikäli aseman liityntäliikenne toimii moitteettomasti (tätähän hyvä verkostopotentiaali myös tarkoittaa), ei kehittämistä ehkä tarvitakaan, kunhan varmistetaan että liikkumista tukevat palvelut ovat kunnossa. Toisaalta lähijuna-asemien seudut ovat juuri hyvän verkostopotentiaalinsa ansiosta otollisia kehittämiskohteita, jos niillä on edellytyksiä toimia alue- tai paikalliseskukset ytiminä, ja joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaalia on riittävästi.

Sinänsä tasapainoinen lähtötilanne ei välttämättä johda asemanseudun kehittämistoimiin, jos tuo viimeksi mainittu tekijä ei toteudu. Suurellakin kaupunkiseudulla voi olla mahdollisia asemapaikkoja, joiden avaaminen ei yksinkertaisesti ole taloudellisesti kannattavaa pienen matkustajapotentiaalinvuoksi. Tähän kategoriaan voidaan lukea monia aikaisemmin käytössä olleita asemia, jotka on sittemmin suljettu ympäröivän taajaman pysähtyneen tai taantuvan väestökehityksen vuoksi.

Syrjäisemmillä alueilla kehittämisen ongelmat ovat ilmeisiä, jos alhaiset paikka- ja verkostopotentiaalit eivät kumpikaan luo erityisiä paineita toimenpiteille. Tällaisissa tapauksissa paikallisilla toimijoilla saattaa olla halua parantaa yhdyskuntansa joukkoliikenneyhteyksiä siinä toivossa, että ne toimisivat vetovoimatekijänä paikallistalouden kehittymiselle. 'Luonnollisten' paineiden puuttuminen edellyttää kuitenkin **vahvaa paikallista aktiivisuutta** sekä paikka- että verkostopotentiaalien kasvattamiseksi.

Oman lukunsa asemanseutujen kehittämistypologiassa muodostavat sinänsä elinvoimaiset ja laadukkaat kaupungit ja maakuntakeskukset, mutta jotka eivät sijoitu rataverkossa sen parhaiten kytkeytyneisiin kohtiin. Ne saattavat olla myös oman työssäkäyntialueensa keskuskaupunkeja. Tällaiset kaupungit saattavat tavoitella esimerkiksi loma- tai ostosmatkalaisia, jolloin asemanseudun palveluineen ajatellaan toimivan tässä houkuttelevana ja matkaajia tehokkaasti kaappaavana haavina. Mutta yhtä hyvin asemanseudulle saatetaan sijoittaa 'kaappariksi' koulutustoimintaa, kuten esimerkiksi Porin kaupunki menettelee.

KAIKILLE YHTEISIÄ KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHTIA

Tässä lueteltujen tilanteiden lisäksi voidaan tunnistaa monia muutosajureita, jotka ovat niin yleisiä, etteivät ne ole riippuvaisia edellä kuvatuista sijaintitekijöistä. Erityisesti kasvavissa kaupungeissa alueellisen laajenemisen lisäksi kasvu suuntautuu myös ydinkeskustan alueelle. Rautatieasema

ratapihoineen näyttäytyy tällaisessa tilanteessa helposti **kaupunkirakenteellisena esteenä**, sillä kaupunkikeskustat ovat rakentuneet usein juuri asemiensa ympärille. Tärkeä asemanseutukehittämisen tavoite onkin **integroida** erilleen ajautuneet kaupungin osat jälleen yhteen joko uusilla tunneleilla, silloilla tai siltamaisilla rakenteilla.

Mutta kaupungit eivät tavoittele keskustojensa tiivistämisellä vain määrällistä kasvua, eli pelkän kerrosalan lisäämistä, vaan niillä on myös **laadullisia tavoitteita**. Kaupungeilla on paineita olla ajanmukaisia ja kyetä vastaamaan uusiin talouden ja kulttuurin haasteisiin. Tämä ei voi tapahtua ilman kaupunkirakenteen, -tilan ja -kuvan muutoksia. Koska kaupunkikeskustat ovat jo nyt suhteellisen täyteen rakennettuja, ovat asemanseudut luontevia kohtia järjestää tilallista tukea uusiutuvalle kaupungille. Asemanseuduille nousevat korkeat rakennukset kuvaavat hyvin tällaisia tarpeita. Monessa kaupungissa asemanseutu on juuri se paikka, jossa **kaupungin uusi julkisivu** saa parhaan mahdollisen näkyvyyden – sekä paikallisten asukkaiden että ohikulkevien suuntaan.

On jopa viitteitä siitä, että asemanseudut voisivat olla **osaamisvetoisen kaupunkikehittämisen kolmas aalto**. Suomessa 1980–1990 –luvuilla rakennettiin teknologiakeskuksia ja tiedepuistoja kaupunkirakenteesta erillisine kampuksineen, 1990–2000 –luvuilla keskityttiin alas ajettujen teollisuuskiinteistöjen ja satama-alueiden muuntamiseen luovan talouden tarpeisiin. Nyt 2010 –luvulla fokus näyttäisi siirtyvän asemanseutujen kehittämiseen. Näillä eri vaiheilla on vastineensa aina oman aikansa innovaatiopoliittisissa linjauksissa, joista uusimmissa puhutaan avoimesta innovoinnista. Tilallisena vastineena avoimelle innovaatiolle toimii 'kaupunki kampuksena', jonka ilmentymänä ei voi kuvitella parempaa konkretisointia kuin kaikille avoin asemanseutu, jossa paikalliset ja globaalit virrat kohtaavat. (Hynynen & Kolehmainen 2016, arvioitavana).



Kuva 5. Osaamisvetoisen kaupunkikehittämisen kolmas aalto.

Niin tai näin – joka tapauksessa joillakin asemanseuduilla on tähän todellisia mahdollisuuksia. Tärkeä kysymys onkin se, **tunnistetaanko nämä mahdollisuudet ja löytyykö poliittista tahtoa niiden realisoimiseen**. Aikaikkuna asian edistämiseen on auki juuri nyt. Varmin tapa sulkea tuo

mahdollisuuksien ikkuna on olla välittämättä asemaseudun erikoislaadusta ja edetä asiassa 'business as usual' -periaatteella.

Toinen kiinnostava kehittämislinja koskee liikennettä ja koko siihen liittyvää ajattelua. **MaaS** (Mobility as a Service) kääntää päällelleen tarjontalähtöisen liikennepolitiikan ottaen keskiöön liikennevälineiden käyttäjän ja hänen tarpeensa. Sen periaatteisiin kuuluvat kitkattomat ja saumattomat matkaketjut eri liikennemuotoja yhdistäen. Monimutkaiset, käyttäjien tarpeisiin räätälöidyt systeemit saadaan synkronoitua digitaaliteknologian välityksellä. Asemaseuduista kiinnostuneet toimijat ovat tulossa olevasta ajattelutavan muutoksesta hyvin tietoisia, mutta käytännön sovellusten puuttuessa vallitsee epätietoisuus siitä, kuinka asia tulisi huomioida kehittämiskohteissa. MaaS siis luo yhtäältä painetta asemaseutujen kehittämiseen, mutta toisaalta jarruttaa toimenpiteitä asian keskeneräisyydestä johtuen.

Samaa voi sanoa **vähähiilisyiden tavoitteesta**, joka on nyt nousemassa läpileikkaavaksi teemaksi kaikessa kehittämisessä ja rakentamisessa. Periaatteessahan energia- ja resurssitehokkuus voi toteutua asemaseutujen kehittämisessä monella tavalla. Ensinnäkin tietysti siirtyminen yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen toteuttaa vähähiilisyiden periaatetta. Toiseksi asemaseuduilla on luontevaa tuottaa energiaa paikallisesti, sillä rakennukset ja laajat katokset voidaan helposti kattaa sähköä tuottavilla aurinkopaneeleilla. Kolmanneksi voidaan hyödyntää joko olemassa olevaa rakennuskantaa, tai suunnitella uudet rakennukset ja rakenteet robusteiksi, niin muutoksenkestäviksi ja muuntojoustaviksi, että niihin voidaan istuttaa aikojen kuluessa monenlaisia toimintoja. Purkaminen ja uudelleen rakentaminen eivät kuulu lähitulevaisuudessa enää kaupunkirakentamisen ensisijaiseen keinovarantoon.

TALOUDELLINEN POTENTIAALI

Tärkeä lähtökohta asemaseutujen kehittämiselle on aseman sijaintiin ja toimintaan perustuva taloudellinen potentiaali. Asemaseudun on oltava **riittävän houkutteleva** ja **vetovoimainen liike- ja toimitilojen ja/tai asuntojen kysynnälle**, jotta kehittäminen voi perustua vahvistuvan työpaikka- ja palvelukeskittymän tai hyvin saavutettavan asuinalueen konseptiin. Kysynnän osoittimena toimii toimitilojen ja asuntojen hinta- ja vuokrataso, johon vaikuttavat **liikenteellisen ja maantieteellisen sijainnin** lisäksi **suunnitteluratkaisut**. Näiden välityksellä määräytyy viime kädessä suunniteltavan uuden maankäytön rakennusoikeuden hinta. Rakennusoikeus on **markkinahyödyke**, jonka julkiset toimijat voivat myydä markkinatoimijoille ja rahoittaa siitä saatavilla tuloilla tai kompensatioilla julkista tilaa tai julkisia palveluita.

Kaupallisen tilan (toimitilat, palvelutilat, asunnot) **rakennusoikeuden myynnillä** julkisen sektorin toimijat, kunta, valtio ja VR, voivat rahoittaa asemaseudun kehittämisen julkisille toimijoille (yhteiskunnalle) aiheuttamia kustannuksia. Näitä kustannuksia syntyy mm. alueen kaavoituksesta, kaduista ja paikallisista liikennejärjestelyistä, asemarakenteista sekä toteutettavista julkisista palveluista.

Paikan saavutettavuus vaikuttaa maan arvoon. Saavutettavuudella tarkoitetaan liikkumis- ja kommunikaatioetäisyyttä taloudellisen toiminnan keskittymiin. Saavutettavuudesta voidaan erottaa eri dimensioita. Paikallinen saavutettavuus viittaa lähialueen liikenneyhteyksien, palveluiden ja lähityöpaikkojen sekä yritysten kannalta asiakkaiden tai työntekijöiden saavutettavuuteen. Seudullinen saavutettavuus viittaa asukkaiden näkökulmasta työpaikka- ja palvelukeskittymien sekä yritysten näkökulmasta asiakkaiden ja työntekijöiden saavutettavuuteen ja kuljetusyhteyksiin. Valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus on yhteydessä valtakunnallisiin ja kansainvälisiin henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen terminaalien ja muiden nodien sijaintiin sekä niiden tarjoamiin yhteyksiin.

Asemaseudun taloudellinen potentiaali riippuu **sijainnista yhdyskuntarakenteessa**. Sen indikaattoreita ovat mm. väestön ja työpaikkojen määrä lähietäisyydellä, tyypillisesti noin 1 km:n säteellä eli kävelyetäisyydellä.

Aseman **liikenteellinen rooli** on avaintekijä taloudellisen potentiaalin kannalta. Tärkeitä osatekijöitä ovat aseman matkustajamäärä ja liikkumissuunnat sekä aseman rooli paikallisena liikenteellisenä solmukohtana, kuten bussi- ja raitiotieyhteyksien vaihtopaikkana. Suomessa rautateiden lähiliikenne on keskeinen tekijä, joka määrittää matkustajamäärää ja yleisemmin liikenteellistä roolia. Helsingin seudun lähiliikenneasemien matkustajamäärät ovat eri kertaluokkaa kuin suurimpien maakuntakeskusten matkustajamäärät, jotka rajoittuvat kaukoliikenteeseen.

Edelliset tekijät määräävät suurelta osin paikan **potentiaalinen palvelukeskittymänä**. Suuri päivittäinen matkustajamäärä ja liikennevälineen vaihtajien määrä luo potentiaalisten asiakkaiden virran, joka mahdollistaa välittömän kysynnän monille palveluille. Lähialueen suuri asukas- ja työpaikkamäärä luovat potentiaalisen asema-alueesta paikallisena kauppa- ja palvelukeskittymänä.

Liikenteellinen sijainti ja erityisesti saavutettavuus seudullisesti ja valtakunnallisesti monelta eri suunnalta määrittää paikan vetovoimaa toimistovaltaisten työpaikkojen, kuten liike-elämän palveluiden ja muiden asiantuntija-alojen työpaikkojen sijaintipaikkana. Tutkimusten (mm. Toivonen¹) mukaan hyvät raideliikenneyhteydet ovat nousseet toimistotilojen tärkeimmäksi sijaintitekijäksi sekä tilojen käyttäjien että sijoittajine näkökulmasta pääkaupunkiseudulla.

Saavutettavuuden ja muiden yleisten sijaintitekijöiden ohella asemaseutujen **toiminnalliset rajoitukset ja vaatimukset** vaikuttavat asemien kehittämismahdollisuuksiin. Rautatieasema-alueisiin kuuluvat myös matkustajalaiturit, raiteet, ratapiha-alueet, huoltoalueet ja -tiet sekä liityntäpysäköintialueet, jotka asettavat rajoituksia kaupalliselle kehittämiselle. Ratapihoille on jätettävä varaukset tulevaisuuden kehittämistä varten, mm. uusia raiteita varten. Maaperä, aikaisempien käyttötarkoitusten jättämät pilaantuneet maat ja muut vastaavat rajoitukset voivat rajoittaa asemaseutujen kehittämistä. Ympäröivien alueiden suunnittelutilanne tai suunnitelmien keskeneräisyys voivat toimia rajoitteina.

¹ Toivonen, S. (2011). Tulevaisuuden toimitilamarkkinat – muutosvoimat, niiden vaikutukset ja toimitilatoiveet pääkaupunkiseudulla. Aalto-yliopisto, väitöskirjat 8/2011.

3. CASE–ASEMANSEUDUT

Kappaleessa keskitytään haastattelujen tuloksiin. Seuraavassa käydään läpi haastatellut ja case-kohteiden kuvaukset sekä tiivis yhteenveto haastatteluista. Selvityksen tuloksia kuvaavat **kohdekortit ovat liitteenä**. Jäljempänä kappaleessa 4 ja 5 tuodaan esiin aineiston perusteella esiin nostettuja suosituksia ja hyviä käytäntöjä.

CASE-KOhteet JA HAASTATTELUT

Selvitystä varten kuultiin 25 asemanseutukehittäjän näkemyksiä. Haastatteluja toteutettiin 24 ja muutamille asemanseutukehittäjille lähetettiin myös nettikysely. Haastattelujen tulokset on esitetty kohdekorteissa, jotka löytyvät selvityksen liitteenä.

- Tikkurila: Asta Tirkkonen / Vantaan kaupunki, Heikki Virkkunen / Vantaan kaupunki, Juha Kansonen / Liikennevirasto
- Pasila: Niina Puumalainen / Helsingin kaupungin kanslia
- Leppävaara: Ossi Keränen / Espoon asemakaavapäällikkö, Heidi Mäenpää / Liikennevirasto
- Oulu: Uki Lahtinen / Oulun kaupunki
- Seinäjoki: Erkki Välimäki / Seinäjoen kaupunki, Martti Norja / Seinäjoen kaupunki
- Kerava: Jukka Laitila / Keravan kaupunki
- Malmö: Ann Wiberg / Jernhusen, Johny Lindeberg / Trafikverket
- Göteborg: Amie Ramstedt / GR Gothenburg, SwedenTransportation, Johny Lindeberg / Trafikverket
- Utrecht: Henk Bouwman
- Ørestad: Rita Justesen
- Bremen: Michael Glotz-Richter
- Muut haastatellut asemanseutujen kehittäjät: Antti Kari / Senaatti kiinteistöt Oy, Kari Ruohonen / Inspira, ent. Liikenneviraston ylijohdaja, Tapio Salo / YIT, Heikki Hannukkala / YIT (nettikysely), Timo Sotavalta / Etera, Toni Kankare / SRV, Pirjo Huvila / VR, Tomi Hytönen / VM, ent. valtion maanomistajien yhteistyöryhmän pj.

Oulun asemakeskus – valtakunnalliseksi matkakeskukseksi

Oulun asema on kaukoliikenteen keskus, pohjoisen Suomen aluekeskus. Aseman vieressä sijaitsee myös linja-autoasema. Asema sijaitsee kävelyetäisyydellä Oulun kaupallisesta ytimestä lähellä Raksilan kauppakeskus-aluetta. Nykyisiä maaomistajia ovat kaupunki, Senaatti, VR ja Liikennevirasto.

Matkustajamäärä päivässä on noin 2500 (01/2016²). Aukkaita on 1 km säteellä 14 800 ja työpaikkoja noin 16 500.

Asemakeskuksen kehittämisen tavoitteena on, että tulevaisuudessa asema kytkeytyy vielä vahvemmin Hallituskatua pitkin keskustan palveluihin muodostaen Oulun asumisen ja palveluiden

² Kaukoliikenteen matkustajatiedot VR, 01/2016

”elämän langan”. Kehittämisen tavoitteena on luoda alueelle monipuolinen liikenteen, työpaikkojen, palvelujen ja asumisen keskus. Liikenteellisesti aluetta kehitetään valtakunnalliseksi matkakeskukseksi matkustajien palvelutason parantamiseksi sekä alueen roolia Oulun julkisen liikenteen keskeisenä solmukohtana vahvistetaan. Tavoitteena on myös maankäytön merkittävä tehostaminen.

Oulun asemakeskuksen kehittäminen on edennyt merkittävään vaiheeseen. Visio alueen kehittämisestä on laadittu lähtöselvitysten perusteella. Arkkitehtuurikilpailu/asiantuntijakilpailu lähtee käyntiin suunnitelmien mukaan talvella 2016. Kehittämisen osana on osallistettu asemanseudun käyttäjiä kyselyn kautta ja yrityksiä haastatteluin.

Merkittävä lähtökohta tai käynnistävä voima kehittämiselle on ollut kallioparkin rakentaminen sekä maanomistajien koollekutsuminen vuonna 2014. Kehittämistä viedään eteenpäin tällä hetkellä pääosin kaupungin kaavoituksessa: esisuunnittelusta vastaa Oulun kaupunki yhdessä VR:n, Liikenneviraston ja Senaatin kanssa. Kehittämistä varten on perustettu projektiryhmä ja ohjausryhmä. Rahoituksesta ja investoinneista ei ole vielä sovittu.

Seinäjoen – SmartStation – tulevaisuuden asema

Seinäjoen asema on kaukoliikenteen keskus sijaiten viiden radan risteyskohdassa. Rautatieasema ja linja-autoasema (matkahuolto) muodostavat yhteisen alueen. Asema sijaitsee osana kaupunkirakennetta keskustapalveluiden välittömässä läheisyydessä. Nykyisiä maanomistajia on useita: Kaupunki, VR, Senaatti, Liikennevirasto sekä yksityisiä (mm. Posti).

Kaukoliikenteen matkustajamäärä päivässä on noin 1800 (01/2016). Aukkaita on 1 km säteellä 5 800 ja työpaikkoja noin 7100.

Tavoitteena on luoda mahdollisimman paljon ja mahdollisimman sekoitetusti erilaisia palveluja; helppo saavutettavuus; yritys-elämää, tutkimusta palvelevaa toimintaa, asumista. Kehittämisen tavoitteena on myös yhdistää Pohjaa keskustatoimintoihin sekä tukea keskustatoimintoja.

Seinäjoen asemanseudun kehittäminen varten on toteutettu SmartStation -hanke, jonka tarkoituksena oli löytää yhteinen ajatus alueen kehittämiselle yhdessä alueen intressitahojen ja asukkaiden kanssa. Meneillään on yrityksille suunnattu hanke. Lisäksi aluetta koskeva arkkitehtuurikilpailu on vastikään ratkennut. Asemanseudun kehittämisestä on tärkeää selvittää ratapihan käytön tulevaisuuden tarpeet ja ratapiha-alueen laajuus. Seuraavana vaiheena on alueen kaavoitus.

Kehittäminen on lähtenyt käyntiin kaupungin toimesta vuonna 2013. Asemanseudun kehittäminen nähtiin tärkeänä osana kaupungin kehittämisestä ja kaupunkistrategian toteuttamisesta. Kehittämistä on viety hankevetoisesti. Kehittämistä varten on tehty kasvusopimus tärkeimpien toimijoiden kanssa. Hankkeiden osalta rahoittajana on ollut muun muassa maakunnan liitto. Rakentamisen osalta rahoitusratkaisuja ei ole vielä tehty, mutta pohdintaa on käyty.

Pasila – Tripla, Helsingin toinen keskusta

Pasila on kauko- ja lähiliikenteen toinen Suomen merkittävimmistä keskuksista. Pasila sijaitsee Helsingin ydinkeskustan pohjoispuolella muodostaen oman kaupunginosansa, Helsingin toisen keskuksen. Nykyisiä maanomistajia ovat Liikennevirasto ja Senaatti sekä Helsingin kaupunki tarkasteltaessa lähiasemaseutua.

Lähiliikenteen matkustajamäärä päivässä on noin 70000³ ja kaukoliikenteen 1300. Asukkaita on 1 km säteellä yli 12 700 ja työpaikkoja noin 13 400.

Tavoitteena on: Pasilan keskus Tripla yhdistää Itä- ja Länsi Pasilan toisiinsa, samoin kuin uuden asuinalueen sen pohjoispuolella ja suunnitteilla olevat korkeat tornitalot sen eteläpuolella. Uudesta Pasilasta kehitty Triplan myötä valtakunnallisesti ainutlaatuinen kaupunkikeskus. Vuonna 2040 Keski-Pasilassa on 5 000 asukasta ja 13 000 työpaikkaa. Pasilan on tulevaisuudessa Suomen vilkkain rautatieasema (yli 1000 junaa/vrk) konferenssikeskus, pääkonttoritason toimistoja ja joukkoliikenneterminaali.

Keski-Pasilan kehittämistä viedään eteenpäin tällä hetkellä TRIPLA-hankkeen kautta; rakentamistyöt ovat käynnissä. Keski-Pasilan asemakaava valmistui 2015 ja viereiset asemakaavat ovat osin valmistuneet ja osin tekeillä. suunnittelukilpailun ratkesi vuonna 2013: YIT vie TRIPLA hanketta eteenpäin. Keski-Pasilan kehittämistä varten perustettu yhteistyöryhmä, jonka puheenjohtajana toimii kaupunginjohtaja. Keskeisiä sidosryhmiä on ollut mukana kehittämisen eri vaiheissa.

Laukaisevana tekijänä kehittämiselle on ollut Vuosaaren sataman toteuttaminen, jolloin Pasilasta vapautui rata-alueita. Helsingin kaupunki käynnisti alueen kehittämisen. Aiesopimus kaupungin ja valtion kesken laadittiin 2002.

Kehittäminen perustuu maanarvon nousuun; valtio ja kaupunki saavat myytävästä rakennusoikeudesta sovitut osuudet. Kaupungin investoinnit ovat etupainotteisia ja niiden rahoitus tapahtuu aluksi lainoituksen kautta. Rahoitusta varten ei ole perustettu allianssia, vaan kustannusjaosta on sovittu eri osapuolten kesken sopimuksin pitkien neuvotteluiden jälkeen. Toteuttamisvastuista on sovittu sopimuksin ja yhteisjärjestelysopimuksen laatiminen on tekeillä. Tornialueen rakentamisesta (korkea rakentaminen) toteutettiin laajojen hankkeiden ennakkoneuvotteluprosessi, mikä on prosessimallina hyödynnettävissä myös muissa laajoissa hankkeissa.

Tikkurila – Uusi aluekeskus ja hub lentokentälle

Tikkurila on kauko- ja lähiliikenteen keskus, josta on suora junayhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Kehäradan aiesopimus vuonna 2008 on ollut käynnistävä tekijä Tikkurilan asemanseudun kehittämiselle.

Matkustajamäärä päivässä on noin 21 000 lähiliikenteen osalta. Kaukoliikenteen matkustajia kuukausitasolla on noin 31 000 (01/2016). Asukkaita kilometrin säteellä on noin 11300 ja työpaikkoja 2200. Vuoteen 2030 mennessä Tikkurilaan muuttaa 5000–6000 uutta asukasta.

Tikkurilan matkakeskuksen yhteydessä ja radan päällä toimivan Dixin eli toimisto- ja liikekeskuksen toinen vaihe on rakenteilla. Liikekeskuksen yhteydessä toimii myös linja-autotermiinaali. Kolmannen vaiheen rakentamisen on määrä käynnistyä vuonna 2018. Tavoitteena on saada matka- ja liikekeskuksen yhteyteen lisää toimistotilaa sekä mahdollisesti hotelli. Tikkurilassa on haluttu kehittää samalla lähipalveluita asukkaille, mikä poikkeaa siinä mielessä esimerkiksi Pasilasta.

Maaomistajina hankkeessa ovat kaupunki, VR ja Liikennevirasto. Dixin toimisto- ja liikekeskuksen omistus on yksityisellä (NREP). Dixin urakoitsijana on toiminut YIT.

³ Lähiliikenteen tiedot; HSL syyskuun arkipäivä 2015, lähtevät ja nousevat yhteensä

Kerava – Lähiliikenteen nouseva asema

Kerava on merkittävä lähiliikenteen keskus noin puolen tunnin junamatkan päässä Helsingin keskustasta. Matkustajamäärä on päivittäin lähes 15 000. Liityntäliikenteen määrä on merkittävä; Tuusulasta ja Sipoosta kulkee päivittäin työmatkalaisia etenkin Helsinkiin.

Asukkaita on 1 km säteellä noin 12 100 ja työpaikkoja noin 2 200. Maaomistajia asemansseudulla ovat kaupunki, VR sekä lähiympäristössä on yksityisten maanomistajien maita.

Tavoitteena on tuoda alueelle kulttuuritoimintaa, asutusta ja palveluja keskustaa eheyttäen. Radan länsipuolelle on suunnitteilla rakentamista, joka yhdistää Areenan ja Volmarin. Mahdollistaa uusien työpaikkojen luomisen, jotka hyötyvät junaradasta ja hyvästä tavoitettavuudesta.

Kehittäminen on lähtenyt käyntiin kaupungin johtajan asettaman keskustan kehittämistyöryhmän toiminnan myötä vuonna 2015. Yleiskaava on ehdotusvaiheessa (02/2016) ja kehittäminen etenee asemakaavoitukseen. Tällä hetkellä edetään ideoinnin luonnosvaiheessa, jota viedään eteenpäin kaupungin, konsultin, rakennusliikkeen sekä VR:n yhteistyönä. Yrityksiä on haastateltu lähialueella. Rahoituksesta, investoinneista ja toteuttamisvastuista ei ole vielä sovittu.

Leppävaara – vahva kaupallinen keskus

Leppävaara on pääasiassa lähiliikenteen, mutta myös kaukoliikenteen keskus, jonka merkitys liikenteellisenä solmupisteenä kasvaa Raidejokerin myötä. Lähiliikenteen matkustajia päivittäin on lähes 23 000 ja kaukoliikenteen osalta noin 6000. Asukkaita kilometrin säteellä asuu lähes 15 000 ja työpaikkoja on lähes 10 000. Tällä hetkellä maanomistajina ovat Espoon kaupunki, Liikennevirasto sekä kiinteistöyhtiöt.

Kehittäminen lähti liikkeelle 1988 Helsingin ja Espoon välisen kaavoittamista koskevan sopimuksen myötä, arkkitehtuurikilpailu toteutettiin v. 1989–90 ja Etelä-Leppävaaran yleiskaava v. 1994. tämän jälkeen alue on lähtenyt toteutumaan hyvin suunnitelmien mukaan; mm. ensimmäinen kerrostalo valmistui v. 1996. Liikekeskuksen rakentamisessa Leppävaaran liikekeskus Oy toimi hankkeen vetäjänä. Tällä hetkellä on meneillään pohjoisen ja eteläisen keskuksen parempi yhdistäminen, Raidejokerin suunnittelu on parhaillaan käynnissä ja hankkeen rahoituspäätöstä odotetaan.

Asemansseudun kehittämisen tavoitteena oli toteuttaa urbaania toimintoilta sekoittunutta kaupunkirakennetta ja erityyppistä rakennuskantaa. Keskitetyn luolapysäköinnin avulla pyrittiin siihen että parkkikentät eivät hallitse kaupunkikuvaa, isot virkistysalueet vieressä; myös historiallisia rakennuksia, historiallisia kerrostumia, katuverkko muodostaa oikeasti verkoston /kantakaupunkimainen ratkaisu poikkeaa lähiömäisestä rakennustavasta

Isot investoinnit on tehty etukenossa; suurin kaupungin investointi oli pysäköintiluola, jonka kaupunki toteutti lainarahalla. Hanke maksoi takaisin maanarvon nousulla (tonttimyynnillä). Kauppakeskushankkeen investoijina Leppävaaran liikekeskus Oy, jossa mukana eläkevakuutusyhtiöitä investoijana (keskusliikkeet osakkaina, liikekeskus Oy toimii myös omistajana). Kaupunki on rahoittanut alueen kehittämisen maanarvon nousulla.

Utrecht – Asemansseudun renessanssi ja avoin dialogi

Asemansseudun prosessi on ollut osana laajempaa kehittämistä vuodesta 2000 lähtien, tosin kehittäminen käynnistyi keskustelun tasolla jo 1980-luvulla. Utrechtin asemansseudun kehittäminen on kuulunut osana Alankomaiden kansallista Wereldstations -projektia.

Utrecht on junaliikenteen pääsolmupiste Alankomaissa. Lisäksi asema-alueella on mahdollista vaihtaa busseihin sekä raitiovaunuun ja suuri pyöräparkki on mitoitettu 27 000 pyörälle. Matkustajamäärä päivässä on noin 285 000 matkustajaa.

Kehittämiprojektin aikana on modernisoitu aseman yhteydessä ollut 1970-luvulla rakennettu kauppakeskus ja kansallinen messukeskus. Utrechtin erikoisuutena on ollut suunnittelun avoin dialogi asukkaiden suuntaan. Hankkeen yhteydessä toteutettiin kansanäänestys kahdesta suunnitelmavaihtoehdosta, jolla asukkaita saatiin sitoutumaan kaupunkikehittämiseen laajemminkin.

Asemanseudulla on ollut neljä pääkehittäjää: kaupunki, rautatieyhtiö, kauppakeskus ja messukeskus. Utrechtin kaupungilla on ollut näistä toimijoista vahvin rooli.

Göteborg – Lähiasema-ajattelua

Göteborgin asemanseudun kehittäminen on osa Västlänkenia (Göteborgin "Pisaratataa"). Projektissa on viisi osakokonaisuutta. Projekti on alkanut hallituksen Västlänken -päätöksestä vuonna 2014. Rakentaminen alkaa vuonna 2017, maanalainen osa päärautatieasemaa on valmis 2024/2025 ja tunneli avataan vuonna 2026.

Asemanseudun avainkehittäjiä ovat kaupunki, Jernhusen, kauppakeskus-investorit ja Trafikverket. Matkustajamäärä päivässä noin 67 000.

Kehittämiskonseptina on Station samhället, jossa pyritään suosimaan lähiasema-ajattelua, jossa göteborgilaisten koti – työ -pendelöintiin menisi päivittäin enintään yksi tunti.

Malmö – Tunnelihankkeen avulla profiiliin nosto

Malmön asemanseutua on kehitetty osana Citytunnel -infrahanketta. Samalla rakennettiin myös kaksi uutta juna-asemaa: Triangel (kauppakeskus) ja Hyllie (yritysympäristö ja asuntoja). Citytunnel valmistui vuonna 2010, tarkoituksena oli saattaa yhteen kauko- ja lähiliikenteen junat.

Malmö on Skånen maakuntakeskus, "läpikulkuasema" Skånen ja Öresundsbron välillä, jossa lähi- ja kaukoliikenteen yhteydet. Yhteydessä toimii myös bussiterminaali.

Maanomistajat: Jernhusen, kaupunki, yksityiset kiinteistönomistajat. Matkustajamäärä päivässä noin 33 000. Citytunnelin sopimus tehtiin Ruotsin valtion, Trafikverketin, Malmön kaupungin, SJ:n ja Region Skånen välillä. Jernhusen on vastannut asema-alueiden kaupallisista palveluista.

Malmön asemanseutu hankkeessa keskeisenä kehittämiskonseptina on toiminut "*Den Stationsnära staden*", jossa matkustajalähtöisyys, urbaanit kohtaamispaikat, sekoitetut toiminnot, täydennysrakentaminen ja miljös mart -ajattelu ovat olleet keskiössä.

Ørestad – Asuinalueita ja palveluita metron imussa

Ørestadin kehittäminen alkoi vuonna 1992 luonnontilaiselle alueelle. Ensimmäinen metro tuli vuonna 2002 ja sitten ensimmäiset asuinalueet vuonna 2005. Tällä hetkellä ollaan suunnitteluhankkeen puolivälissä. Alkuun käytiin liikennemuodosta keskustelua, pitäisikö rakentaa metro, pikaratikka vai raitiovaunu.

Ørestad station on joukkoliikenteen solmupiste, josta liikennöi metron lisäksi kauko- ja lähijunia. Junalla pääsee 6 minuutissa Kööpenhaminan lentokentälle.

Maanomistajana alueella toimii By og Havn (suurin omistaja). Matkustajamäärä päivässä on noin 149 000 (Kööpenhaminan metro). Yhteydessä suuri kauppakeskus, alueella kongressikeskus ja yliopisto

Tavoitteena on, että 20 000 asukasta asuisi Ørestadissa ja 80 000 tekisi töitä siellä. Toistaiseksi alue ei ole onnistunut saavuttamaan kyseisiä tavoitteita. Yleiskaavan rakennemalli ja visio tehtiin jokaisen kaupunkikorttelin osalta. Mukaan yritettiin saada aikaa kestäviä (robust) elementtejä ja eläviä asuinalueita.

Bremen – asema kaupungin käyntikorttina

Bremen on merkittävä solmupiste pitkämatkaisen liikenteen ja alueellisen/paikallisen liikenteen välillä. Matkustajamäärä päivässä noin 100 000 ja asukkaita kilometrin säteellä on noin 17 000. Bremenin asema on eräänlainen kaupungin ”käyntikortti”, erityisesti ulkomailta saapuville matkustajille. Asemanseudun kehittämisellä alueen statusta saatiin nostettua ja alueen kehittäminen nähtiin myös asiana, joka yhdistää keskustan ja uudet bisnes-alueet toisiinsa.

Aseman alueen suunnittelu aloitettiin vuonna 2000, kun rahoitus saatiin kuntoon ja EXPO 2000 pidettiin Hannoverissa, josta on vain junamatka Bremeniin. Kaupat, ravintolat ja kahvilat tuovat asemalle olemiseen uudenlaista laatua. Lisäksi, hotellin ja toimitilojen myötä alueella alkoi käydä enemmän ihmisiä. Uusien toimitilojen, hotellien ja kauppojen myötä alueen kehittäminen jatkuu. Keskeisiä toimijoita ja sidosryhmiä ovat Deutsche Bahn (German Rail), Bremenin kaupunki ja yksityiset sijoittajat.

YHTEENVEDOT HAASTATTELUISTA

Selvitys koskee hyvin erilaisia case-asemanseutuja. Osa asemanseuduista on jo rakennettu ja osa on vielä idea-asteella. Haastatteluilla selvitettiin kehittämiskonseptin sisältöä; muun muassa kehittämisen vaihe ja prosessin eteneminen, organisoituminen, rahoitus- ja investointimallit, sekä hyviä käytäntöjä ja haasteellisia vaiheita. Rahoitus ja investointimalleihin otettiin kantaa vain jo kehittyneillä asemanseuduilla ja asemilla joissa hankekehitys on edennyt siihen vaiheeseen.

Haastattelujen mukaan asemanseutujen **kehittämisen lähtökohdat vaihtelivat**, mutta selviä **yhtäläisyyksiä** voidaan myös tunnistaa. Näitä lähtökohtia on tuotu esiin kehittämisen lähtökohtina jo edellä. Toimijoihin liittyen asemanseudun kehittämisen tärkeimpinä **alulle panevina voimina** nähtiin vahva poliittinen tahto (tietty henkilö tai esim. kaupunkistrategian toteuttaminen) sekä kaupalliset toimijat (paine yksityiseltä sektorilta). Lähtökohdat osaltaan määrittävät myös sen millainen asemanseudun kehittämiskonseptista rakentuu.

Haastattelut osoittavat, että **konsepteja rakennetaan** eri tavoin ja eri suunnitteluvaiheissa mm.:

- Konseptin tai vision ensimmäiset ”lausumat” yhteisessä strategiassa, aiesopimuksessa, (kehittämisen ensimmäinen vaihe, mm. Pasila)
- Strategia vahvana ohjenuorana koko prosessin ajan (mm. Utrecht, laatiminen kesti 5 vuotta)
- Konseptin rakentaminen yhdessä sidosryhmien kanssa (mm. visiotyöpajat jne.) (Seinäjoki)
- Suunnittelu/arkkitehtuurikilpailun kautta (Pasila, Seinäjoki, Tikkurila, Ørestad – näillä aluilla konseptia ja strategiaa on pohdittu jo ennen kilpailua)
- Konseptin rakentuminen pala palalta koko prosessin ajan
- Itseohjautuvasti

Konseptien ydin, visio ja tavoitteet rakentuvat hyvin tapauskohtaisesti. Ehkä hieman yllättäen, **vähähiilisyiden tavoite** ei noussut haastatteluissa vahvasti esiin sellaisenaan osana konseptin sisältöä ja tavoitteita. Asemanseutu -kehittämissankkeilla pyritään joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamiseen ja energiatehokkaita rakentamisen ratkaisuja suositaan, ja näin

ollen vähähiilisyttä tavoitellaan. Vahvemmin korostuneita tavoitteita ovat mm. erilaisten toimintojen yhdistäminen (palvelut, asuminen, työpaikat) ja alueen kehittäminen (maine/status). Vähähiilisyys voidaan nähdä laajempuna taustakehikkona ja –tavoitteena, sekä kehittämisen työntövoimatekijänä, kuten edellä on käynyt ilmi.

Yhteisenä nimittäjänä kaikissa case-kohteissa on **palveluiden ja toimintojen monipuolisuus** niin, että tarjolla on perinteisten liikennepalveluiden lisäksi palveluja ja toimintoja paljon muuhunkin kuten asumiseen, yrittämiseen, virkistykseen jne. Alla esimerkkejä konsepteista:

- Seinäjoki: Smart Station
- Göteborg: Station samhället (koti – työ -pendelöinti enintään 1 h päivässä)
- Malmö
 - Konsepti1: Snabba flödet, jonka perusajatuksena on se, että matkustajat viipyvät asemalla lyhyesti ja tarvitsevat take away -tyylisiä ruoka- ja ostosmahdollisuuksia.
 - Konsepti2: Den Stationsnära staden: matkustajalähtöisyys, urbaanit kohtaamispaikat, sekoitetut toiminnot, täydennysrakentaminen, miljösmart

Asemaseudun kehittämisen **prosessissa on yhtäläisyyksiä**. Osallistaminen ja avoin suunnitteluprosessi tuli esiin useissa haastatteluissa. Mm. Alankomaiden Utrechtissa oli hyödynnetty avointa dialogia alueen asukkaiden kanssa, kun suunnitelmavaihtoehdoista oli järjestetty kansanäänestys (referendum). Tällöin asukkaita saatiin paremmin sitoutettua kaupungin kehittämiseen laajemminkin. Toisaalta avoimuutta olisi joissain tapauksissa voinut olla enemmänkin. Esimerkiksi Göteborgissa koettiin, että hankkeen vaikutuksista olisi voinut viestiä paremminkin suurelle yleisölle. Yhtenä hyvänä esimerkkinä eri sidosryhmien osallistamisesta asemaseudun kehittämiseen on myös Seinäjoen asemaseudun kehittämishanke (SmartStation). Hankkeessa on järjestetty intressitahoille ja asukkaille tavoite-/visiointivaiheessa mm. kysely ja työpajoja.

Prosessin vaiheita on kuvattu case-kohdekorteissa. Ehkä hieman yllättäen asemaseutujen palvelumuotoilu ei noussut vahvasti esiin haastatteluissa. Jo rakentuneilla asemaseuduilla palvelut ovat muotoutuneet pitkälti kaavoituksen kautta (mm. julkisten palveluiden alueet) sekä muun muassa kaupallisten toimijoiden myötä (tilojen vuokraus). Tosin palveluja ja toimintoja tarkemmin osin mietitään jo osana konseptia ennen arkkitehtikilpailua (kuten Oulun asemaseudulla). Haastattelutulosten mukaan erityisen tärkeänä vaiheena nähtiin poliittisen tahtotilan luominen. Nähtiin, että se on edellytys asemaseudun kehittämiseksi.

Haastattelut osoittavat, että erilaisia **organisoinnin malleja** on käytössä asemaseutujen kehittämishankkeissa. Haastateltavat kohteet olivat kuitenkin hyvin eri ”kehitysvaiheissa” tarkoittaen myös sitä, ettei organisoinnista ollut vielä jokaisessa kohteessa tapahtunut.

Tunnistettujen keskeisimpien toimijoiden määrä vaihteli asemaseutujen kesken. Osalla asemaseuduista on hyvinkin moninaiset, ja osin myös **muuttuvat tai muuttuneet, maanomistussuhteet**, mikä näkyy toimijoiden ja sidosryhmien lukumäärässä. Keskeisiä toimijoita asemaseutujen kehittämishankkeissa muun muassa:

- Kaupunki, seututoimija
- Suomessa Liikennevirasto, Ruotsissa Trafikverket
- Suomessa VR, Ruotsissa Sveriges Järnväg (SJ), Saksassa DB
- Rakennuttajayritys/kiinteistökehitys, kiinteistöjen omistajat
- Ruotsissa Jernhusen, Alankomaissa NS Stations
- Valtio, Valtion omistamat organisaatiot (kuten Tanskassa By og Havn)

Tarkastelluilla asemanseuduilla on nyt ja konseptien mukaisissa tavoitteissa myös hyvin erilaisia **palveluita ja toimintoja**. Tähän vaikuttaa mm. se, että hankkeet ovat hyvin eri kehitysvaiheissa (vertaa esim. Oulu vs. Leppävaara), aseman liikenteellinen status, väki- ja matkustajamäärät (käyttäjät, ostovoima) ja sijainti suhteessa muuhun kaupunki-/yhdyskuntarakenteeseen.

Yleisimpiä konseptien mukaisia palveluita ovat case-alueilla

- liikennepalvelut (mm. raideliikenne, linja-autoliikenne, liityntäpysäköinti),
- kauppakeskuspalvelut (mm. Leppävaara ja Pasila: kauppakeskus, Oulu: kaupallisia palveluita, Kerava: kaupallisia palveluita, Utrecht: uudistettu kauppakeskus, Bremen, Ørestad, Göteborg ja Malmö)
- ravintolapalvelut ja muu vapaa-ajan toiminta (mm. Oulu: ajatuksena mm. pieni kongressikeskus, Leppävaara: useita ravintoloita, Finnkino, Utrechtissa ja Ørestadissa toimii jo nykyisellään kongressikeskus asemanseutujen yhteydessä)
- Myös julkisia palveluita (mm. Leppävaarassa vuokralla kirjasto), Ørestadissa metroaseman yhteydessä yliopisto
- → Yhdistäen kaupallisia ja julkisia palveluita liikennepalveluiden äärelle

Tyypillisesti asemanseutuhankkeita on rahoitettu maanarvon nousun kautta; kaupunki myy hankekehittäjälle maa-alueen ja vastaa osaltaan myynnistä saatavalla rahoituksella julkisten alueiden kehittämisestä (mm. infra), Hankekehittäjän taustalla voi olla useiden sijoittajien osuudesta muodostunut investointi. Julkisen (kaupunki) ja yksityisen tahon välillä on sovittu vastuista ja velvollisuuksista. Myös palveluiden toteutusvastuusta on sovittu muun muassa sopimuksin (Pasilassa hyvinkin tarkkaan mm. liikennepalveluiden järjestämisestä). Haastatteluissa myös todettiin, että julkisten ja kaupallisten palveluiden yhdistämisestä voi hyötyä yhtäläillä molemmat osapuolet; mm. kirjastopalvelut vetävät kauppakeskukseen myös asiakaskuntaa.

4. KONSEPTIN RAKENTUMINEN

Haastattelut osoittavat, että asemanseutujen kehittämisessä on hyvin erilaisia lähtökohtia ja käynnistäviä voimia. Alueeseen ja maankäyttöön liittyen esiin nousseita käynnistäviä tekijöitä ovat muun muassa alueidenkäytön ja maaomistuksen muutokset, kuten vapautuvat rata-alueet sekä toimintojen loppuminen/uudet toiminnot alueella tai lähiympäristössä. Asemanseudun kehittäminen voi lähteä käyntiin myös esimerkiksi jonkin laajemman kehittämiskokonaisuuden myötä (muun muassa keskustan kehittämishanke). Liikenteellisen statuksen muutos sekä matkustajaliikenteen volyymien kasvu/muutokset ovat yhtä lailla merkittäviä käynnistäviä tekijöitä.

Seuraavassa esitetään *erityisiä nostoja ja pohdintaa kehittämiskonseptien ulottuvuuksiin liittyen*, joita tuodaan esiin haastattelutulosten ja muun aineiston kautta.

ERITYYPPISET ASEMANSEUDUT – ERILAISET KEHITTÄMISTAVOITTEET

Asemanseutujen sisällöllistä kehittämistä voidaan tarkastella kaupunkirakenteen integraation näkökulmasta. Kun rakentaminen tapahtuu olemassa olevan kaupunkirakenteen puitteissa, on toimenpiteiden tavoitteena lähes poikkeuksetta ”*kutoa*” *yhteen kaupunkirakennetta*, sen kudosta ja verkostoja, tehokkaammin toimiviksi kaupungin osiksi. Tätä tekevät kaikki kaupungit. Yhteen kutominen voi tapahtua eri mittakaavoissa, ja toiminta voi olla joko tietoista integraatiota tai vain reagointia käsillä olevaan ongelmaan – tai sitten yksinkertaisesti tarve parantaa jonkin kaupungin osa-alueen toimintaa ja rahoittaa parannustoimet uusien arvojen luonnilla.

Integraatio on siis tämän hetken kaupunkisuunnittelun perustoimintaa, jota voidaan jäsentää neljällä toimintaa kuvaavalla käsitteellä: 1) *kytkeytyvyys*, 2) *kompresio*, 3) *konversio* ja 4) *multiskalaarinen rajapinta*. (Hynynen 2016) Nämä neljä käsitettä kuvaavat erilaisia kaupunkidesignin tilanteita, jotka esiintyvät erityisen selkeinä juuri asemanseuduilla. Tämä johtuu siitä, että integraation tarpeen pääasiallinen synnyttäjä on liikenneverkostojen mittakaavan kasvu ja tästä johtuva kaupunkirakenteen pirstoutuminen.

Kytkeytyvyys

Useissa asemanseutuhankkeissa tärkeimpänä tavoitteena on tehostaa raideliikenteeseen perustuvaa joukkoliikennettä ja kasvattaa tämän kulkutapaosuutta (vähähiilisyys). Erilaisten *liikenneverkkojen synkronointi* liikenneteknologiaa ja -palveluja kehittämällä on keskeinen keino tähän pyrittäessä. Mutta kytkeytyvyys ei liity vain asemanseudun solmu-ulottuvuuteen, vaan sillä on tärkeä rooli myös paikkaa kehitettäessä. Kuten aiemmin on tuotu esiin, asemanseudut ratapihoineen muodostavat kaupunkikeskustoihin ja kaupunkiseudun kasvuytimiin helposti estevaikutuksia, joiden eliminoimisessa hyödynnetään monenlaista kaupunkidesignin keinovaroa: tunneleita, siltoja ja siltamaisia rakenteita.

Kompresio

Edellä mainitut toimet ovat kalliita, eikä niitä ole enää mahdollista rahoittaa julkisilla varoilla. Asemanseutuja on suunniteltava niin, että hankkeet tarjoavat mahdollisuuden *taloudelliseen arvonluontiin*. Luonteva taktiikka tässä on kasvattaa paikallisesti kaupunkirakenteen tiheyttä kerrosalaa ja toiminnallisuutta lisäämällä. Korkea rakentaminen ja monipuolinen, sekoitettu

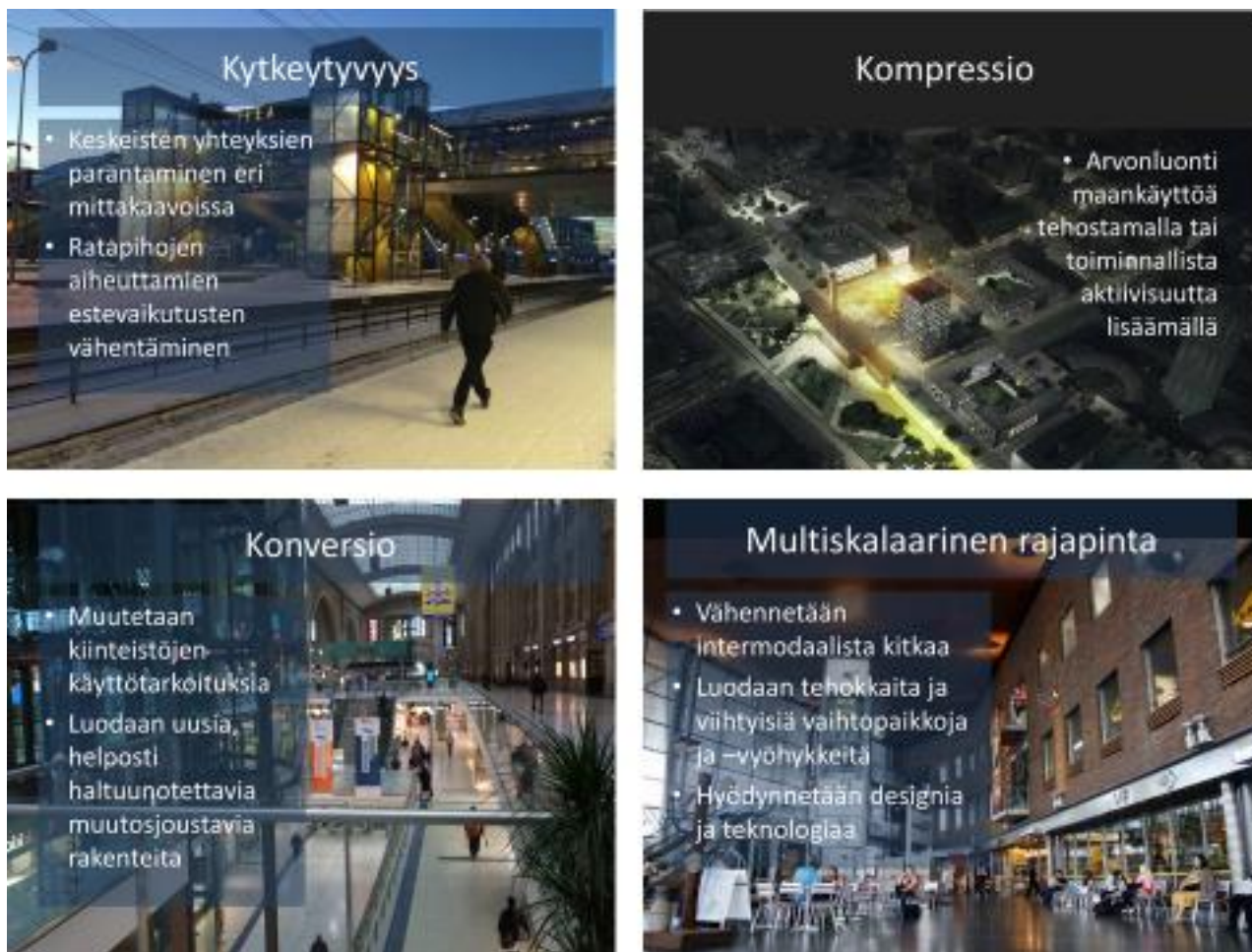
palvelurakenne ovat mahdollisia käytännön ratkaisumalleja. Myös jonkin suuren tapahtumapaikan rakentaminen asemanseudulle lisää alueen aktiivisuutta ja edesauttaa osaltaan arvonluontia.

Konversio

Useimmat kehitettävät asemanseudut ovat jo olemassa, ja niillä saattaa olla takanaan pitkä historia. Kiinteistöjen käyttötarkoitukset ovat saattaneet muuttua jo moneen otteeseen. On huomionarvoista, että esimerkiksi 1800-luvun lopun vankat tiilirakennukset ovat yhä käytössä. Ne ovat robusteja rakenteita, jotka kestävät rajujakin muutoksia ilman että niitä tarvitsee purkaa. Vähähiilisyiden ja kestäväen kehityksen näkökulmasta tässä on paljon opittavaa. Asemanseudut ovat dynaamisia paikkoja, joihin kohdistuu usein voimakkaita muutostarpeita, ja vanhaa korjattaessa sekä uutta rakennettaessa tällä hetkellä vallitseviin käytäntöihin tulee suhtautua kriittisesti.

Multiskalaarinen rajapinta

Edellä tuotiin esiin, että kytkeytyvyyden järjestäminen on asemanseutukehittämisessä tärkein integraatiotaktiikka. Kytkeytyvyys edellyttää teknisten järjestelmien ja näihin liittyvien palvelujen tarkkaa suunnittelua. Asemanseutujen erikoispiirre on kuitenkin se, että ne ovat kytkeytyvyyden näkökulmasta niitä kaikkein kuumimpia pisteitä, joissa liikkumisvirrat kasautuvat ja kytkentöjen verkostosta toiseen on välttämättä toimittava juohevasti. Tähän ei riitä pelkkä verkostojen ja järjestelmien suunnittelu, vaan tarvitaan designia, jolla liikkumisvirrat organisoidaan yhteisessä tilassa toimivaksi kokonaisuudeksi. Eikä tarkkaan ottaen ole kysymys pelkästään flowsta, vaan asian toinen puoli on slow, odottaminen, joka on olennainen osa matkustamista. Ja kun ajattelua vielä laajennetaan siihen suuntaan, että asemanseudut ovat osa kaupunkikeskustaa, tulisi asemanseudulla kyetä limittämään virrat suvantopaikkoineen kaupunkimaiseksi integroiduksi kokonaisuudeksi.



Kuva 6. Kytkeytyvyys, kompressio, konversio ja multiskalaarinen rajapinta asemanseutujen kehittämisessä.

KEHITTÄMISHANKKEIDEN PROSESSI JA OSALLISTAMINEN

Kehittämisen organisointi

Organisoituminen on yksi kehittämiskonseptin tärkeimmistä osa-tekijöistä. Selvitystyössä tehdyt haastattelut osoittavat kehittämishankkeiden organisoitumisen vaihtuneen usein prosessin eri vaiheissa, sillä tyypillisesti asemanseutujen kehittämistä on tehty jo useat vuosikymmenet erilaisten hankkeiden ja kaavoituksen kautta (Pasila, Leppävaara, Oulu). Kokemukset osoittavat, että organisoitumisessa tarvitaan **joustavuutta**, kun kyseessä ovat pitkäkestoiset monitoimijahankkeet. Joustavuudella tarkoitetaan sitä, että hankkeen eri kehitysvaiheissa organisoitumisen osia (mm. työryhmä, ohjausryhmä) on hyvä tarkistaa kuhunkin tilanteeseen sopivaksi. Kokoonpanot voivat vaihdella hankkeen eri vaiheissa. Muun muassa maanomistusolosuhteet vaikuttavat organisoitumiseen.

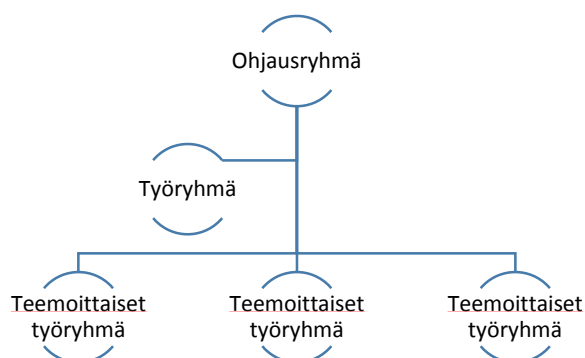
Asemanseutuhankkeet vaativat ketteryyttä hankkeen toteuttamiseen. **Ketteryyttä** on muun muassa jouhevat päätöksentekoprosessit välttämällä liiallista hierarkkisuutta. Ketteryyttä on toisaalta myös hyvä ennakoitua ja reagoitukyky erilaisiin muutostarpeisiin (mm. yhteiskunnalliset muutokset, talouden muutos, sidosryhmien ääni, jne.). Tunnistettuna tarpeena on noussut esiin myös, että päätösvaltaa

tulee olla oikeilla toimijoilla ja oikeilla tasoilla; mm. ohjausryhmän alla toimivalla työryhmällä tulee myös olla päätäntävaltaa.

Tuloksellisen ja toimivan organisoitumisen kannalta on keskeistä, että **oikeat ihmiset** ovat saman pöydän ympärille. Asemanseutuhankkeet ovat tyypillisesti moniasiantuntijahankkeita, joissa eri näkökulmien ja asiantuntemuksen kuuleminen on tärkeää. Organisoitumiseen vaikuttaa yhtälailla myös sidosryhmien kanssa käytävä dialogi sekä sen laatu; avoin dialogi on tärkeää niin asukkaiden kuin yritystenkin kanssa. Yhtälailla hankkeen tavoitteista, toiminnoista ja vaikutuksista on viestittävä läpinäkyvästi. Näitä osallistamiseen liittyviä huomiota käydään läpi tarkemmin seuraavassa kappaleessa.

Poliittisella tuella on haastattelujen mukaan tärkeä merkitys hankkeiden toteutumiselle. Esimerkiksi työ- ja ohjausryhmän toiminnalla tulee olla vahva poliittinen tuki. **Hankkeen johdolla** nähdään olevan merkittävä rooli asemanseutujen kehittämissä. Vastuut ja velvollisuudet ja tavoitteet on hyvä määrittellä niin sidosryhmien kuin hanketoimijoiden ja työryhmien kesken jo heti prosessin alussa.

Organisoitumiseen vaikuttavina tekijöinä voidaan tunnistaa mm. hankkeen koko ja konsepti. Myös lähtökohdat vaikuttavat oleellisesti organisoitumiseen; esim. onko kaupunki-/virkamiesvetoinen hanke vai onko kaupallisten toimijoiden kiinnostuksen kautta lähtenyt hanke.



Kuva 7. Esimerkki asemanseutuhankkeen kehittämishankkeen organisoitumismallista.

Vaiheistus

Tulosten mukaan **kehittämiskonsepteja muotoillaan ja rakennetaan** monin eri tavoin ja eri suunnitteluvaiheissa. Kokemusten mukaan **selkeä yhteinen visio** ja siihen liittyvät tavoitteet on hyvä luoda jo prosessin ensimmäisessä vaiheessa yhdessä sidosryhmien kanssa varmistaen myös vahvan poliittisen tuen. Strategian on hyvä kulkea **vahvana ohjenuorana** koko kehittämisprosessin ajan, niin että sitä tarvittaessa kuitenkin tarkistetaan. Hyvänä käytäntönä tuotiin myös se, että konseptia on hyvä rakentaa **yhdessä sidosryhmien** kanssa (mm. visiotyöpajat jne.). Konsepti saa vahvemmat raamit mahdollisen arkkitehtuurikilpailun ja kaavoituksen myötä. Suureksi osaksi asemanseutujen kehittämiskonseptit rakentuvat nähtävästi pala palalta, eri toimijoiden tavoitteiden ja vaikutuksen myötä.

Alla on kuvattu kehittämisen prosessi, joka tulosten mukaan on melko yleinen asemaseutujen kehittämisessä. Kehittämisen lähtökohtana, muutosajureina, toimii mm. vahva poliittinen tahtotila tai/ja ulkopuolinen paine (esim. kaupallinen toimija). Kehittämistä on hyvä lähteä viemään yhdessä toimijoiden kanssa ja prosessin ensimmäisestä vaiheesta lähtien käyden **tavoitekeskusteluja** mm.

maaomistajien ja alueen yrittäjien kanssa. Usein miten prosessia lähdetään viemään eteenpäin virkamiestyöryhmässä ja/tai maanomistajien kanssa.

Vision ja strategian laatimiseksi on hyvä saada mm. **käyttäjien ja toimijoiden tarpeet** (esim. käyttäjäkysely, yrityshaastattelut) sekä selvittää toiminnan reunaehdot (mm. ostovoima ja vaikutukset keskustan kehittämiseen, lähtökohtaselvityksiä tehty mm. Oulussa ja Seinäjoella). Kokemusten mukaan asukkaita ja yrittäjiä on tärkeää osallistaa jo tässä prosessin vaiheessa mm. ideointityöpajoin (konseptin luomiseen; Pasila, Seinäjoki, Oulu, Leppävaara). Lähtökohtaselvityksistä edetään useimmiten arkkitehtikilpailuun tai laajempaan asiantuntijakilpailuun ja näiden myötä kaavoitukseen. Arkkitehtikilpailussa konseptin rakenne ja sisältö tarkentuvat edelleen. Toteuttamiseen edetään tämän jälkeen kaavoituksen kautta. Kaavassa määritellään toimintojen maankäyttöön kohdistuvat edellytykset (sijainnit, aluemerkinnyt, yhteydet).



Kuva 8. Esimerkki asemanseudun kehittämisen prosessista.

Osallisuus⁴

Edellä kuvattiin sitä, miksi asemanseutujen kehittämiseen tarvitaan erityisiä kehittämiskonsepteja. Lähtökohta on, että monimuotoisissa, vaativissa ja pitkäkestoisissa suunnittelukohteissa tarvitaan erityisiä prosesseja ja välineitä. Esimerkit osoittavat, että asemanseutujen kehittämistä ei voi tehdä suoraviivaisina kaavoitus- ja maankäyttöhankkeina niihin liittyvien **monien sidosryhmien ja intressien** sekä niiden **suuren toiminnallisen ja taloudellisen potentiaal**in takia. Asemanseutuja kehitetään niin **asukkaille** ja työmatkalaisille, palveluiden käyttäjille kuin liiketoimijoillekin. Tässä yhteydessä on syytä muistuttaa siitä, että kehittämiskonsepti on syytä ymmärtää pikemminkin jatkuvasti kehkeytyvänä prosessina kuin sellaisenaan toteutettavana suunnitelmana. Kehittämiskonseptiajattelu huomioikin sen, että **kehittämisprosessia tulee ohjata ja koordinoita jatkuvasti**.

Selvitystyössä tehtyjen haastattelujen perusteella kävi ilmeiseksi, että parhaillaan vireillä olevissa asemanseutuhankkeissa **laajan osallisuuden ajatus** on omaksuttu verrattain hyvin. Tässä suhteessa Seinäjoen SmartStation -hanketta pidettiin hyvänä esimerkkinä. Monissa muissakin kohteissa on osallistettu ja sitoutettu esimerkiksi asukkaita (esim. kyselyt ja työpajat), poliittisia päätöksentekijöitä (esim. aiesopimusvaiheessa, ohjausryhmätyöskentelyssä) sekä yrityksiä.

Kokemusten perusteella on tärkeää luoda **tilaa ja mahdollisuuksia vuorovaikutukselle heti alkuvaiheessa**, eli esimerkiksi, kun asemanseudun kehittämiskonseptiin kuuluvaa visiota ollaan laatimassa. Osallistavalla oteella on merkitystä koko kehittämissuunnitelman muotoutumiselle:

⁴ Luku perustuu osin SmartStation-hankkeen loppuraporttiin (Hynynen, Kolehmainen, Ruokolainen & Vanhatalo 2014) ja osin tässä selvityshankkeessa esille tulleisiin tekijöihin.

osallistaminen ja laaja tiedottaminen osaltaan paitsi suuntaa, mutta myös paineistaa kehittämistä synnyttämällä odotuksia.

Osallistavan työskentelyn tulee olla **aitoa ja tavoitteellista**, vaikka samalla on selvää myös se, että varsinaisten ydintoimijoiden (esim. maanomistajat) joukon tulee toimia riittävän kiinteässä yhteistyössä etenkin suhteessa kehittämisprosessin omistajaan (esim. kaupunkiorganisaatio). Etenkin ydinryhmän osalta on tärkeää, että kyetään luomaan välineitä myös väistämättömien konfliktien hallintaan. Osallistava ja yhteiseen näkemykseen pyrkivä kehittämishanke ei kestä ”välistävetoja”, jotta se säilyisi uskottavana.

Vision luominen on monessa mielessä asemanseudun kehittämisessä erittäin merkittävä ja kauaskantoinen vaihe. Tässä yhteydessä täytyy yleensä laittaa paljon työpanosta keskeisten toimijatahojen tietoisuuden, kiinnostuksen ja innostuksen luomiseen. Samalla täytyy olla valmis kohtaamaan asiaan liittyviä haasteita, ongelmia ja jopa pelkoja. Nämä molemmat tekijät määrittävät hankkeen etenemistä myös pitkällä aikajänteellä. Tämän vuoksi visiotyössä on keskeistä löytää nk. **”samanmielisyyden saareke”**, jonka keskeisin ydin on ymmärrys siitä, millaista asemanseutua ollaan tavoittelemassa. Esimerkiksi Seinäjoen tapauksessa asemanseudun kehittämisen kova ydin on se, että asemanseudusta kehitetään koko kaupungin laatua ja toiminnallisuutta parantava uusi kaupunginosa ja että tämä prosessi vaatii huolellista suunnittelua ja laadukasta toteutusta.

”Samanmielisyyden saarekkeen” ydin on siis ajatus siitä, millaista ympäristöä ollaan luomassa ja miten. Osallistavan prosessin kautta voi syntyä esimerkiksi käsitys siitä, millainen kehitettävän asemanseudun rakennetun ympäristön ominaisuudet ja perustoiminnallisuudet ovat. On hyvä ymmärtää, että visiovaiheessa tehdyt sisällölliset valinnat ovat siis eräänlaisia pysäytyskuvia sen hetken toiveista ja tavoitteista. Niitä ei siis pidä kuitenkaan pitää **”lopullisena totuutena”**, vaan sisällöllisenä **lähtökohtana asemanseudun jatkosuunnittelu- ja toteutusprosessille**. Sisällölliset valinnat tarkentuvat, täsmentyvät, muovautuvat ja kenties myös muuttuvat jatkosuunnittelu- ja toteutusprosessissa. Tämä on luonnollista, koska kuhunkin kohdealueeseen liittyvät tarpeet ja mahdollisuudet tarkentuvat ajan kuluessa. Tämä huomio avaakin tärkeän näkökulman jatkoprosessiin.

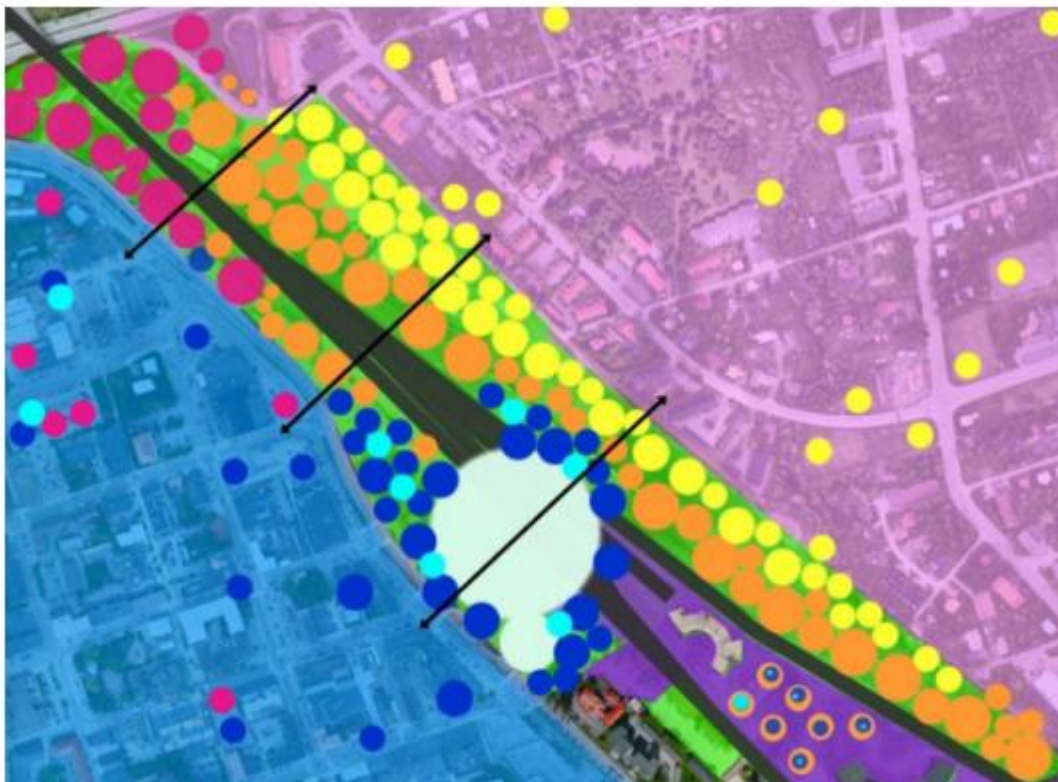
Peruskysymys kuuluu, kuinka kehittämiskonseptin ytimessä olevaa ”samanmielisyyden saarekettä” varjellaan ja kehitetään yli ajan a) **jatkosuunnitteluvaiheissa** sekä b) **toteutusvaiheessa**? Tälle peruskysymykselle alisteisia kysymyksiä ovat muun muassa seuraavat: 1) Kuka omistaa prosessin ja vie sitä eteenpäin? ja 2) Kuinka eri tahot (esimerkiksi maanomistajat, hankekehittäjät, kansalaiset) voivat omilla toimillaan ylläpitää ja kehittää ”samanmielisyyden saarekettä”?

Nämä kysymykset ovat läsnä erilaisina pitoisuuksina ja eri tavoin painottuneita eri asemanseutujen kehittämishankkeissa, koska kaikkiin kompleksisiin kehittämishankkeisiin sisältyy epäjatkuvuuskohtia, kuten esimerkiksi siirtymä visiovaiheesta (ml. arkkitehtuurikilpailut) kaavoitusvaiheeseen ja siitä edelleen toteuttamisvaiheeseen. Näissä nivelvaiheissa on myös **potentiaalisia intressiritiriitoja**, joita on kyettävä ratkaisemaan ja sovittamaan. Kaikissa näissä nivelvaiheissa on syytä pyrkiä pitämään prosessin kannalta keskeisiä toimijoita nk. ”samanmielisyyden saarekkeessa” tai vähintään sen lähituntumassa. Tämä edellyttää jatkuvaa kuuntelemista, tiedottamista, neuvottelua ja yhteisen kehitysnäkemyksen muovaamista. **Oikotietä laadukkaan asemanseudun kehittämiseen ei ole.**

Oikeusvaikutteisten kaavojen laatiminen on useimmissa asemanseutuhankkeissa juuri se kohta, jossa ”samanmielisyyden saarekkeen” sisällölliset, osin utuisetkin linjaukset muuttuvat **konkreettiseksi toteuttamisen raameiksi**. Erikseen on huomattava, että maankäyttö- ja rakennuslaki ohjaa kaavoitusta, eikä lain asettamista muoto- ja sisältövaatimuksista ole syytä tinkiä piiruakaan. Oleellista on kuitenkin varmistaa, että asemanseudun kehittämisen aiemmat vaiheet ja niiden tulokset otetaan mahdollisimman huolellisesti huomioon myös kaavaprosesseissa. Tämä on

erittäin tärkeää, jotta koko alueen kehittämisprosessin legitimitetti säilyy mahdollisimman vahvana. Eri kaavamuotojen kesken (yleiskaava ja asemakaavat) pätee luonnollisesti kaavahierarkia, jonka puitteissa toimitaan. Erityistä huomiota on kiinnitettävä siihen, että osayleiskaavatyössä valitaan sopiva lähestymis- ja esittämistapa suhteessa toteuttamisen aikajänteeseen. Voi arvioida, että asemanseudun kehittämiseksi laadittavan osayleiskaavan tulee olla luonteeltaan strateginen, mutta samalla toimintojen yleispiirteistä sijoittelua ohjaavampi. Vastaavasti oleellista on, että esimerkiksi hankekohtaisen asemakaavoituksen osalta varmistetaan kaavan **”teknisen” yhteensopivuuden** lisäksi sen **”henkinen” yhteensopivuus** sekä yleiskaavan että aiemman valmistelutyön vahvana säilyneen ytimen kanssa.

Suunnitteluvaiheen epäjatkuvuuskohtien ylittäminen on tärkeää. Suunnittelu itsessään ei kuitenkaan johda kaupungin rakentumiseen, vaan se tapahtuu konkreettisten rakennushankkeiden kautta. Maanomistajat ja niiden hankekehityskumppanit ovat siis erittäin keskeisessä roolissa. Jo tämä huomio yksin peräänkuuluttaa virallisten kaavaprosessien lisäksi jatkuvaa **”pehmeää koordinaatiota”**, yhteisen ymmärryksen muovaamista ja jopa maanomistajien kannustamista.



Kuva 9. Seinäjoen Smart Station hankkeessa toteutetun kyselyn tulokset konseptisuunnitelman muodossa. Kartalla on esitetty alueen eri päätoiminnot (mm. keltainen = asuminen, punainen = työ).

Edellä mainittua **”pehmeää koordinaatiota”** tarvitaan siihen, että maanomistajat ja niiden hankekehittämiskumppanit hyvin varhaisesta vaiheesta lähtien pyrkivät **yhteensovittamaan** ideaansa asemanseudun kehittämiskonseptiin kokonaisuudessaan. Tällainen toimijakohtainen ojentautuminen yhteisen vision suuntaan ei missään mielessä ole itsestään selvää, vaan se **edellyttää eri osapuolilta aktiivista ja positiivisella otteella hoidettavaa vuorovaikutusta**. Tämä koskee esimerkiksi hankekohtaisia asemakaavaneuvotteluja, rakennuslupa- ja muita neuvotteluprosesseja.

Sekä suunnittelu- että toteutusvaiheen epäjatkuvuuskohtien ylittäminen kulminoituu konkreettisisa prosesseissa (esimerkiksi kaavaprosessit, hankekehitysprosessit). Tähän voidaan vaikuttaa erilaisilla koordinaatiokeinoilla, jotka ovat luonteeltaan tulevaisuutta ennakoivia, eri näkemyksiä integroivia ja konflikteja vähentäviä. Kuten edellä on kuvattu, on oleellista, että asemaseudun kehittämiskonseptilla ja -prosessilla on **omistaja, joka vastaa prosessin koordinaatiosta ja pitkäjänteisestä eteenpäinviemisestä**. Tässä työssä korostuu tyypillisesti **neuvottelumenettelyt, viestintä ja markkinoinnillinen ote**. Tätä haastavaa koordinaatiotyötä voi tukea monin keinoin. Yksi keino voisi olla se, että asemaseudun kehittämiseksi luotaisiin asemalle tai sen välittömään läheisyyteen tila, jossa koko prosessi materialisoituisi eri osapuolille. Tällaisessa ”tilannekuvakeskuksessa” (tai ”big roomissa” / ”tulevaisuuslaboratoriossa”) olisi koko ajan kootusti viimeisimmät tiedot ja kaavailut (esim. kaavat, havainnekuvat, pienoismallit) siitä, mitä asemaseudun kehittämisessä on tapahtumassa. Tila olisi avoin paitsi asemaseudun kehittämisen keskeisille toimijatahoille (esimerkiksi asiaan liittyvät kokoukset), mutta myös muille sidosryhmille ja kaupunkilaisille. Tällaisen läpinäkyvyyden, avoimuuden ja ratkaisuhakuisuuden roolia nykyaikaisessa kaupunkikehittämisessä ei voi liiaksi korostaa.



Kuva 10. Esimerkki osallistamisen tavoista (Smart Station aseman hanke, Malmö).

TOTEUTUSTAVAT JA RAHOITUSMALLIT

Asemaseudut tarjoavat potentiaalisesti hyvän mahdollisuuden yhdistää asemapaikan liikenteellinen ja kaupallinen rooli siten, että kehittämishankkeen toteutus voidaan rahoittaa kokonaan tai osittain paikan taloudellista markkina-arvoa ja arvon nousua hyödyntämällä. Liikenteellisesti keskeisen aseman liikkujavirrat muodostavat potentiaalisen asiakasvirran kaupallisille palveluille. Lähialueen kehittäminen asuin- ja työpaikka-alueena tuo paikallisen asiakaspohjan kaupallisille ja myös julkisille palveluille. Hyvä saavutettavuus tekee paikasta vetovoimaisen sijainnin toimistovaltaisille työpaikoille kaupallisten ja julkisten palveluiden lisäksi. Asemasijainti mahdollistaa myös hyvin saavutettavan, tiiviin, kaupunkimaisen asumisvyöhykkeen kehittämisen. Hyvällä suunnittelulla ja eri toimintojen keskinäisen synergian taitavalla hyödyntämisellä voidaan tuottaa merkittävästi taloudellista lisäarvoa sekä paikan houkuttelevuudelle että markkina-arvolle saavutettavuusedun lisäksi.

Asemaseutujen kehittämisen toteutustavoille ja rahoitusmalleille ei ole yhtä oikeaa mallia, vaan paras malli on sovitettava ajan ja paikan tarjoihin mahdollisuuksiin ja niiden asettamiin rajoituksiin.

Kaiken tyyppisiä kehittämishankkeita yhdistävänä tekijänä voidaan kuitenkin pitää eri toimintojen, kuten varsinaisten asematoimintojen, kaupungin joukkoliikenteen, pysäköinnin, kävelyn ja pyöräilyn sekä kaupallisten ja julkisten palveluiden toimivaa ja sujuvaa yhteispeliä, joka edellyttää eri toimijoiden hyvää yhteistyötä ja yhteistä tavoitetta ja tahtoa. Kehittämisen toteutustavoissa voidaan tunnistaa **erillisen kehittämisen** malli ja **integroidun kehittämisen** malli.

Erillisen kehittämisen malli perustuu maanomistajien ja muiden toimijoiden yhteistyöhön siten, että kukin toimija vastaa oman kehittämisosansa rakennuttamisesta, esim. Liikennevirasto ratapihan kehittämisestä ja asema-alueen infrasta kuten laitureista ja matkustajainformaatiosta, kaupunki palvelukeskuksesta, yksityiset maanomistajat toimitila- tai asunokehittämisestä. Esimerkkinä voidaan pitää **Keravan** keskustan kehittämistä, jossa vakiintunut asema toimii liikenteellisenä keskuspaikkana, mutta läheisen keskustan kaupallinen ja toiminnallinen kehittäminen toteutuu kaupunkivetoisesti yhteistyössä yksityisten kiinteistönomistajien ja VR:n kanssa. VR on mukana yhteistyökumppanina sekä toiminnallisesti keskeisten alueiden maanomistajana ja näiden alueiden kehittäjänä.

Integroidun kehittämisen mallin esimerkkitapauksena voidaan pitää **Pasilan** asemakeskuksen (asema, kauppakeskus Tripla sekä asunto- ja toimitilakeskittymä) toteuttamista. Lähtökohtana oli Helsingin kaupungin ja valtion välinen aiesopimus v. 2002 Keski-Pasilan alueen maankäytön periaateratkaisuista, joka toimi perustana alueen kaavoitukselle ja liikennesuunnittelulle. Niiden pohjalta järjestettiin keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailu v. 2010. Hankkeen toteuttaminen perustuu Senaatti-kiinteistöjen, Helsingin kaupungin ja Liikenneviraston väliseen yhteistyösopimukseen (v. 2012), jossa sovittiin osapuolten vastuista ja velvoitteista sekä kustannusten ja rakennusoikeudesta saatavien myyntitulojen jakamisesta. Toteuttajan valinta perustui julkiseen hankintaan ja kilpailulliseen neuvottelumenettelyyn. Hankkeen toteuttaa YIT seuraavan laisella mallilla:

- Hankkeen rakennusoikeus myydään toteuttajalle – tontit toimivat maksuvälineenä.
- Rakennusoikeuden hinta 137 M€, rakennusoikeus 183 000 kem², n. 750€/kem.
- Detaljisuunnittelu tehdään tilaajien ja toteuttajan yhteistyönä kaupungin ja valtion toimijoiden määrittelemien vaatimusten sekä toiminnallisten ja taloudellisten ehtojen mukaisesti.
- Toteuttajalla on velvoite rakentaa yleisiä tiloja ja alueita, kuten asemarakennus, katuja ja yleisiä alueita, pysäköintitiloja, pyöräparkkeja ym.
- Kadut ja yleiset alueet luovutetaan Helsingin kaupungille.
- Toteuttaja hankkii rahoituksen sijoittajilta ja rahoitusmarkkinoilta.
- Hankkeen valmistuttua toteuttaja voi myydä hallinnassaan olevat osat kiinteistösijoittajille.

Vastaavaa mallia on sovellettu myös mm. seuraavissa hankkeissa

- Kampin keskus ja bussiterminaali
- Kalasataman Redi-keskus ja terveyskeskus
- Tikkurilan asema ja Dixi-keskus.
- Kööpenhaminan Ørestad, jossa hankkeen suunnittelu ja toteutus pohjautuu arkkitehtuurikilpailuun, jonka tilaajat ovat yhteisesti By og Havn ja Kööpenhaminan kaupunki.

Toteutusmalli on kuitenkin **väline eikä itsetarkoitus**. Integroitu malli on toimiva ratkaisu silloin, kun on toiminnallisesti järkevää ja edellytysten puolesta mahdollista toteuttaa asema, kaupallinen keskus sekä asuin- ja toimitilakohteet yhtenä kokonaisuutena. Hyvin toteutettuna se on myös läpinäkyvä ratkaisu, koska toteutuksen kokonaisvaltaisen ulkoistamisen kautta hankkeen kustannukset ja tuotot yhteiskunnalle saadaan näkyviin.

YHTEENVETO KEHITTÄMISKONSEPTIEN RAKENTUMISESTA

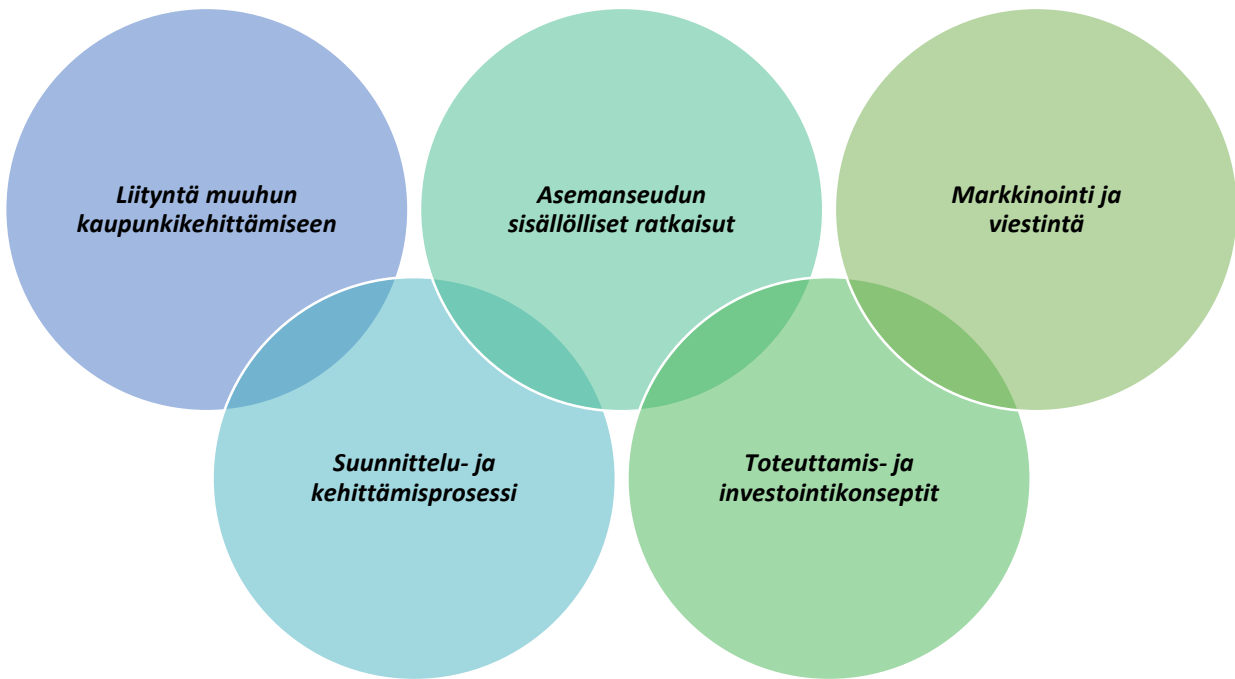
Kehittämiskonseptit riippuvat oleellisesti mm. aseman roolista, asemaseudun sijainnista ja alueen kehittämisedellytyksistä. Tämä on nähtävissä hyvin myös edellä käsitellyissä case-kohteissa. Seuraavassa nostetaan esiin muutama kuvaava esimerkki.

Aseman kehittäminen esimerkiksi vahvana kaupallisena keskuksena edellyttää aseman liikenteen tuomia suuria liikkujavirtoja, jotka ovat muutettavissa asiakasvirroiksi. Tämä voi Suomessa toteutua vain paikoissa, jotka ovat sekä lähi- ja seutuliikenteen solmukohtia, kuten Pasila ja Tikkurila. Pelkän kaukoliikenteen varassa ei välttämättä synny riittävän suuria liikkujavirtoja kaupallisen keskuksen perustaksi, esimerkkinä Oulun nykyinen asema-alue. Oulun asemakeskuksen kehittämisen tavoitteena on mm. kauko-, seutu- ja paikallisliikennettä palveleva matkakeskus.

Asemaseudun ympäristön kehittäminen työpaikka- ja asuinalueina voi toimia hyvin myös kaukoliikenteen asemalla, jolla voi olla hyvin saavutettava paikka ja tärkeä liikenteellinen rooli työmatka- ja työasialiikenteen kannalta, kuten esimerkiksi Seinäjoki. Vastaavasti vanha asemamiljöö voi itsessään olla vahva vetovoimatekijä, joka tarjoaa kiinnostavia mahdollisuuksia eri toimintojen yhdistämiselle ja synergialle. Asemaseudun maankäytön tiivistäminen ja uudistaminen voi luoda vahvan asiakaspohjan kaupallisille ja julkisille palveluille aseman lähelle. Tässä tapauksessa liikkujavirrat eivät kuitenkaan määritä keskuksen paikkaa samalla tavalla kuin vilkkaan lähiliikenteen solmukohdissa.

Nämä muutamat esimerkit kuvaavat asemanseutujen erilaisuutta suhteessa kehittämisen lähtökohtiin. Samalla ne alleviivaavat erilaisten, kuhunkin paikkaan sopivien kehittämiskonseptien merkitystä. Kuten johdantoluvussa todettiin, kehittämiskonseptin perustarkoitus on selittää ja yksinkertaistaa monimuotoisen ja haastavan kehittämisprosessin periaatteet, tavoitteet ja toimintatavat yhdeksi hallittavaksi ja synergiseksi kokonaisuudeksi. Edellä käsiteltyjen empiiristen ja teoreettisten tulokulmien pohjalta asemanseutujen kehittämiskonseptien keskeisiksi ulottuvuuksiksi peruskysymyksineen voidaan tunnistaa seuraavat:

- **Liityntä muuhun kaupunkikehittämiseen:** Mikä on koko asemanseudun kehittämisen visio? Mikä merkitys asemanseudun kehittämisellä on koko kaupungin kehittämisessä? Millaisia tavoitteita kehittämiselle asetetaan kokonaisuudessaan (esim. liikenne, yritystoiminta, asuminen, palvelut, elinkeino- ja innovaatiopolitiikka)?
- **Suunnittelu- ja kehittämisprosessi:** Ketkä ovat osallisia? Mitkä tahot tulisi saada mukaan suunnitteluun? Kuinka osallisuus toteutuu? Millaisia suunnittelumenetelmiä käytetään? Kuinka suunnittelu linkittyy muuhun kehittämisprosessiin? Kuinka asemanseudun suunnittelua ja toteuttamista hallitaan pitkän aikavälin kuluessa? Mikä taho toimii prosessinomistajana?
- **Asemanseudun sisällölliset ratkaisut:** Kuinka asemanseudun kehittämiselle asetetut yleiset tavoitteet voidaan saavuttaa? Millainen fyysinen ja toiminnallinen profiili asemanseudulle luodaan? Millaisia konkreettisia ratkaisuita tarvitaan?
- **Toteuttamis- ja investointikonseptit:** Kuinka konkreettiset ratkaisut toteutetaan? Kuinka ne rahoitetaan? Millaisia incentiivejä investoinneille luodaan?
- **Markkinointi ja viestintä:** Kuinka kehittämisprosessista viestitään? Kuinka syntyvää kokonaisuutta markkinoidaan? Kuinka synnytetään innostusta ja kiinnostusta asemanseutua kohtaan?



Kuva 11. Asemanseudun kehittämiskonseptin ulottuvuuksia.

Oleellista kehittämiskonsepteissa on se, että se synnyttää **sisäisesti yhtenäisen kokonaisuuden**. Konseptilla on kyettävä vastaamaan niihin isoihin kaupunkikehittämisen haasteisiin ja tavoitteisiin, joita asemanseudulle asetetaan. Konseptikehittämisen yksi idea onkin se, että niputtamalla erilaisia asioita yhteen on mahdollista luoda synerginen kokonaisuus. Vahvalla konseptilla on mahdollista suunnata eri intressitahojen tavoitteenasettelua ja luoda erilaisia win – win -asetelmia. Parhaimmillaan **kehittämiskonsepti synnyttääkin kiinnostusta** ja jopa innostusta kehitettävää aluetta kohtaan. Tästä on hyötyä sekä alueen suunnittelussa että sen toteuttamisvaiheessa.

Näin ajateltuna selkeä kehittämiskonsepti on mitä suurimmissa määrin nimenomaan **viestinnän väline**. Samalla se on kehittämisen **prosessin hallinnan väline**, mikä korostaa sitä, että kehittämiskonseptilla tulee olla selkeästi jokin ”prosessinomistaja”. Asemanseudut kehittyvät yleensä pitkän ajan kuluessa, jolloin esimerkiksi tavoitteenasettelussa voi tapahtua muutoksia. Oleellista onkin, että kehittämiskonseptia on perustelluista syistä **mahdollista muokata ja tarkentaa**. Kehittämiskonsepti tulisikin ymmärtää pikemminkin prosessina ja sen eräänlaisena ”rajaesineenä” kuin staattisena suunnitelmana.

Kun kyse on kaupunkikehittämisestä, kehittämiskonseptin tulisi luoda kaikilla ulottuvuuksillaan jokin **suhde paikalliseen todellisuuteen**. Tämä koskee sekä suunnittelu- ja kehittämisprosessia itseään että konseptin sisältöä. Tämä ei suinkaan tarkoita sitä, että asemanseudusta tulisi tehdä olemassa olevan kaupungin suora jatke, vaan sitä että kehitettävällä asemanseudulla on selkeä suhde paikalliseen ympäristöönsä. Kehitettävä asemanseutu voi vaikkapa terävällä konseptilla haastaa koko ympäröivän kaupungin kehittymään. Vastaavasti uudenlainen, mutta paikalliseen ympäristöön soveltuva suunnittelu- ja kehittämistapa voi uudistaa koko kaupunkikehittämistä. Uusia kehittämiskonsepteja ei voi kuitenkaan tuoda kaupunkiin sellaisenaan ulkopuolelta, vaan ne täytyy aina lokalisoida ja juurruttaa osaksi paikalliskehittämisen pitkää linjaa.

5. JOHTOPÄÄTÖKSET

Seuraavassa tuodaan esiin selvityksen perusteella esiin nousseita suosituksia ja hyviä käytäntöjä asemanseutujen kehittämiseksi edellä esitetyn ”kehittämiskonseptin ulottuvuudet” (kpl 1) jaottelun mukaisesti. Lopuksi esitetään lisäselvitystarpeita, joita on noussut selvityksen eri vaiheissa esiin; myös osana haastatteluja sekä seminaarissa.

SUOSITUKSET

Liityntä muuhun kaupunkikehitykseen

Lähtökohdat selväksi ennen kuin kehittämiseen lähdetään: Asemanseutujen kehittämisen lähtökohdat tulee tunnistaa huolellisesti prosessiin lähdettäessä.

- Onko kyse aidosta ”momentumista” (esim. toimintojen muutos, keskusta-alueen luonteva laajentumissuunta) vai ”muodista”?
- Onko asemanseudun paikka- ja verkostopotentiaalien kombinaatio sellainen, että se mahdollistaa asemanseudun aidon kehittämisen (vrt. Bertolini 1998, Hynynen 2005)?
- Onko asemanseudun kehittämisen muut edellytykset riittävän hyviä (esim. vaadittavat investoinnit, paikallinen ja kansallinen poliittinen tuki)?
→ Onko tarvittavat lähtökohdat olemassa; Muutosajurit, jotka luo painetta kehittämistoimille, potentiaali (alueen houkuttelevuus), laukaisevat tekijät?

Tärkeää tunnistaa realistinen potentiaali: kaikki asemanseudut eivät voi olla ”sampoja”. Lähtökohdat tulee tunnistaa sen mukaan. Tulee myös nähdä tulevaisuutta realistisesti eteenpäin; mm. millainen on tulevaisuudessa se talousalue, jota asemanseutu palvelee? Potentiaalinn tunnistamiseksi kiinteistökehittäjien ja kaupungin välillä tarvitaan toimivaa vuoroaikutusta.

Vahva poliittinen sitouttaminen ja sitoutuminen hankkeeseen yksi tärkeimmistä edellytyksistä hankkeen onnistumiselle: tulosten mukaan on tärkeää hankkeen onnistumisen kannalta, että hankkeella on takanaan vahva poliittinen tahtotila. Esimerkiksi Keravalla hyvänä käytäntönä nähtiin se, että asemanseudun kehittäminen nostettiin yhdessä esiin yhdeksi tärkeimmäksi kaupunkikehittämisen tavoitteeksi kaupunginjohtajan asettamassa keskustan kehittämisen työryhmässä. Leppävaarassa käynnistävänä voimana oli Helsingin ja Espoon välinen sopimus alueiden kaavoittamisesta Leppävaarassa, jossa kummallakin kaupungilla on maita. Myös investorin kynnys lähteä mukaan hankkeeseen on helpompaa kun varmuus hankkeen toteutumisesta on vahvempi.

Tavoitteiden yhteneväisyys kaupunkikehityshankkeissa: Asemanseudun kehittämisen tulisi tukea myös muuta kaupunkikehittämistä ja kaupunkikehittämisen tavoitteita. Haastatteluissa tuotiin myös esiin, että kaupunkistrategia voi olla yksi tärkeimmistä asemanseudun kehittämistä tukevista asiakirjoista; yhteisen tahtotilan ilmaisuista.

Yhteistyötä konseptin laatimisessa ja hyvien käytäntöjen ”parastamista”: Hankkeiden samanaikaisuus mahdollistaa aktiivisen benchmarkkaamisen ja hyvien käytäntöjen ”parastamisen”. Asemanseutuhankkeilla on varmasti opittavaa toisistaan. Toisaalta, toimintoja ja kehittämistä olisi suositeltavaa viedä yhdessä myös asemanseutujen kesken. Asemahankkeilla on mahdollisuus tarttua samanaikaisesti systeemiin muutokseen (esim. raidekilpailun vapautuminen, MaaS).

Samanaikaiset hankkeet luovat painetta kansallisiin avaintoimijoihin (esim. maanomistajat) ja avaavat jopa täysin uusia ratkaisumalleja. Tiedostettavana haasteena on mm. se ovatko kaikki asemanseudut ”kypsiä” kehittämiselle, vai onko vaarana, että muiden imussa tehdään ratkaisuja, jotka eivät kestä aikaa tai jotka eivät sovi kaupunkiin? Toisaalta, kyetäänkö etenkin asemanseudun kehittämisen edellyttämiä infrahankkeita viemään eteenpäin samanaikaisesti useassa paikassa? Yhteisiä käytäntöjä voidaan jakaa muun muassa yhteistyöfoorumeissa.

Suunnittelu- ja kehittämisprosessi

Kehittämispolun määrittäminen ja riskien tunnistaminen: asemanseudun kehittämisen ensimmäisessä vaiheessa on suositeltavaa suunnitella koko prosessin arvioitu kehittämispolku ja tuoda esiin mahdolliset prosessin kulkuun liittyvät riskit. Kehittämispolun osalta tulee tuoda esiin eri osapuolet ja myös heihin kohdistuvat odotukset, päätöksen teon mahdollinen (toivottu) aikataulutus sekä aikatauluun liittyvät riskit. Kaikkea ei voi toki ennakoida ja ennustaa. Hankkeen aikataulutus ja prosessointi tarvitsevat myös joustavuutta. Muun muassa Pasilan kehittämisessä suunnitteluun lisähaasteita toi asemakaavan muutos kesken arkkitehtikilpailun. Seinäjoella hankkeen eteneminen odottaa päätöstä Liikennevirastolta ratapihan tulevasta käyttötarpeesta.

Tarvitaan oikeat avainhenkilöt: Tulosten perusteella avainhenkilöillä ja heidän sitoutumisellaan on pitkissä ja monisidosryhmäisissä asemanseutuhankkeissa hyvin merkittävä rooli. Avainhenkilöt antavat myös kasvot hankkeelle. Tarvitaan avainhenkilöitä, joilla on päätäntävaltaa ja tarvitaan henkilöitä, jotka osaavat tehdä prosessista toimivan tuloksen aikaan saamiseksi. Haastatteluissa nousi esiin myös hyvänä käytäntönä se, että asemanseutukehittämisellä on yksi eri toimintoja ja heidän tavoitteitaan yhdistävä koordinaattori.

Konsepti paikallisille ja paikallisten kanssa: Konseptin rakentamisen tulee lähteä paikallisuudesta omat alueelliset erityispiirteet huomioiden ja toisaalta myös paikallisista ihmisistä. Konseptin tekeminen paikallisten kanssa auttaa myös prosessin etenemisessä ja vähentää mm. kaavoituksessa valitusten määrää. Esimerkiksi Oulussa on toteutettu käyttäjäselvitys, jolla selvitettiin aseman käyttäjien tarpeita ja odotuksia palveluiden ja asemanseudun kehittämiseksi. Seinäjoella yhteisiä tavoitteita ja konseptia on mietitty hyvinkin laajasti yhdessä asukkaiden ja yritysten kanssa muun muassa työpajoissa sekä kyselyn avulla. Utrechtissa järjestettiin kansanäänestys asemanseudun kehittämisestä. Todettiin myös, että konseptin rakentaminen yhdessä sidosryhmien kanssa luo myös positiivista painetta kehittämiselle ja toimii vahvana tukena poliittistan tahtotilalle.

Kaupungin ja kiinteistökehittäjien välillä tarvitaan yhteistyötä: Haastatteluissa nostettiin esiin, että esimerkiksi säännöllinen, kuukausittainen yhteistyöpalaveri kiinteistökehittäjien ja kaupungin kesken on yksi hyvä tapa välittää tietoa niin maankäytön tulevasta suunnittelusta, kaupallisista tarpeista kuin hanketasolla kehittämisprojekteista.

Oikea tapa organisoitumiseen? Malleja on tulosten mukaan monia ja ne vaihtelevat kehityksen eri vaiheissa.. Haastattelujen tulosten perusteella yhtä oikeaa organisoitumisen tapaa ei ole. Suosituksena voidaan nostaa esiin seuraavat 1) kehittämishankkeen ohjausryhmällä tulee olla riittävästi päätäntävaltaa 2) johto on vahvasti sitoutunut hankkeeseen 3) ohjaus- ja/tai työryhmän kokoonpanossa on huomioitava sidosryhmät

Asemanseudun sisällölliset ratkaisut

Paikallinen konsepti; paikallinen leima: asemanseudut ovat hyvin erilaisia ja lähtökohdat vaihtelevat. Tulosten mukaan konseptista kannattaa rakentaa hyvin omanlaisensa ja huomioiden keskeiset kehittämisen lähtökohdat ja alueen identiteetti, vetovoimatekijä. Paikallisen leiman suositellaan kantavan kehittämistyön loppuun asti.

Konsepti rakentuu vaihe vaiheelta: Tulosten myötä on havaittavissa, että asemanseutu konsepti rakentuu ja tarkentuu tavoitteiltaan ja toiminnoiltaan vaihe vaiheelta. Hyvänä käytäntönä nähtiin kuitenkin se, että kehittäminen aloitetaan yhteisen vision luomisella niin että konseptille muodostetaan peruspilarit tai ns. ydinviesti. Kuten edellä on käynyt ilmi, konseptia tulee edelleen rakentaa sidosryhmien kanssa ja sisällöllisiä ratkaisuja myös suunnitella paikallisuudesta käsin. Myös arkkitehtuurikilpailu/suunnittelukilpailu voi olla tärkeä vaihe konseptin rakentumisessa ja konseptin tarkentumisessa.

Palvelumuotoilun merkityksen kasvu tulee tunnistaa: Hektisyyden vaikutus käyttäjien tarpeeseen; asemalta tai aseman läheisyydestä pitää löytyä enemmän ja erilaisia palveluita (vrt. Helsinki-Vantaan lentokentän palveluvalikoima, jossa kaikkea day spasta apteekkiin, ravintolasta shoppailuun). Ostokäyttäytyminen muuttuu myös digitalisaation myötä. Palvelumuotoilussa keskeistä onkin muuntojoustavuus myös asemanseutujen osalta.

Tarvitaan visionäärisyyttä, tulevaisuuteen katsoen: Toteutus vaatii aikaa ja aikajänne tulee huomioida. Mitä ovat tulevaisuuden käyttäjien tarpeet mm. matkaketjuajattelussa, millaisia palveluja tarvitaan? Tulee olla valmiuksia myös vaiheistaa pitkiä prosesseja, sillä useimmiten isoa kuvaa ei saada tehtyä yhdellä kerralla.

Muuntojoustavuutta ratkaisuisissa: Asemanseudut ovat kaupunkirakenteessa erityisiä alueita, joilla on kaupunkirakenteessa monenlaisia funktioita. Toiminnot myös muuttuvat yli ajan.

- Mikä on konseptin ydin, ts. asia, joka ei kestä kompromisseja?
- Mikä on konseptin tuottama lisäarvo suhteessa olemassaolevaan kaupunkirakenteeseen, estetiikkaan jne.?
- Mikä on konseptin tuottama lisäarvo kaupungin palveluiden, elinvoiman ja jopa innovaatiotoiminnan näkökulmasta?
- Kuinka muuntojoustava toteutettava konsepti on sen eri mittakaavatasoilla?

Muuntojoustavuutta tarvitaan myös prosessissa: Koska asemanseutuhankkeet ovat useimmiten hyviä laajoja ja pitkiä, myös prosessit kuten siihen liittyvä organisaatio, toimijat, osallistuminen, rahoitusmallit, voivat muuttua ajan saatossa.

Toteuttamis- ja investointikonseptit

Taloudellisen potentiaalin tunnistaminen: Hyvä saavutettavuus ja aseman liikkujavirrat saavat aikaan sijaintiin perustuvan taloudellisen potentiaalin, joka kannattaa hyödyntää. Taloudellista potentiaalia voidaan kasvattaa hyvällä suunnittelulla, eri toimintojen synergialla ja toimijoiden välisellä yhteistyöllä.

Vastuiden ja velvollisuuksien määrittely tarkkaan: Asemanseutuhankkeet ovat tyypillisesti pitkiä hankkeita, jolloin toimijat vaihtuvat matkan aikana, ja toisaalta monitoimijaisia (niin konseptista kuin maaomistusolosuhteista riippuen). Vastuiden ja velvollisuuksien määrittely sopimuksin nähdään tärkeänä jo prosessin alkumetreillä.

Tavoitteiden asettaminen ja niistä kiinni pitäminen: Miten saadaan visio ja tavoitteet vietyä toteutukseen? Miten sudenkuopat vältetään? Tarvitaan hyvin johdettuja ja avoimia prosesseja.

Matkaketjuajattelulle arvoa: Tarvitaan toimijoiden yhteistyötä (myös mm. alueen kehityshankkeiden kesken) yhtenäisten matkaketjujen suunnittelussa. Millaisia ovat tulevaisuuden liikkumisen tarpeet? Yhteinen alusta Maas -teknologian kehittämiseksi? Asemanseutuhankkeiden yhteistyö olisi tärkeää etenkin tästä näkökulmasta..

Rakennusoikeuden myynnillä rahoitusta investointeihin: Taloudellisen potentiaalin osoittimena toimii toimitilojen ja asuntojen hinta- ja vuokrataso. Rakennusoikeus on markkinahyödyke, jonka julkiset toimijat voivat myydä markkinatoimijoille ja rahoittaa siitä saatavilla tuloilla tai kompensatioilla julkista tilaa tai julkisia palveluita.

Markkinointi ja viestintä

Yhtenäinen sanoma: Markkinoinnin ja viestinnän kannalta on tärkeää viestiä samanlaisella ydinviestillä eri tahojen kesken; esim. kaupungin kaupunkimarkkinointi ja hankeorganisaation viestinnän ytimenä tulee olla sama visio. Yhtenäisen vision sekä strategian ja koko kehittämiskonseptin laatiminen yhdessä tärkeimpien toimijoiden kesken voi auttaa yhtenäisen viestinnän tavoitteessa. Toisaalta on tunnistettava, että eri kohderyhmille viestitään eri tavoin, ja kehittämiskonsepti myös voi muuntua ja kehittyä hankkeen edetessä jolloin viestiin tulee erilaisia sävyeroja. Keskeinen sanoma tulisi kuitenkin olla sama. Se on myös viesti hyvin johdetusta hankkeesta ja prosessista.

LISÄSELVITYSTARPEET

Lisää hyviä käytäntöjä ja benchmarking:

- **Laajempi kansallinen tarkastelu** Uudeltamaalta ja muualta Suomesta: Millaisia asemanseutukonsepteja on muilla asemanseuduilla? Miten asemanseudut sijoittuvat suhteessa solmu-paikkamalliin?
- **Laajempi tarkastelu rahoitus- ja investointimalleista** jo kehittyneillä asemanseuduilla, erityisesti Euroopan asemanseudut.
- **Maas asemanseuduilla:** miten maas-asioissa on edistytty eri asemaseuduilla?
- **Vähähiilisyys asemanseuduilla:** millaisin tavoittein ja ennenkaikkea millaisin menetelmin vähähiilisyyden tavoitteeseen vastataan ja on vastattu asemanseudulla? Mitä on konkreettiset tavat, joilla vähähiilisiä ratkaisuja on toteutettu? Miten vähähiilisyyttä seurataan ja mitataan – mitä työkaluja on tähän?
- **Muuntojoustavuus?** Asemanseutujen kehittämisessä yhdeksi tärkeäksi tavoitteeksi on noussut rakennusten ja toimintojen muuntojoustavuus. Suunnittelun ja rakentamisen lähtökohdana tulisi tulosten mukaan olla se, että liiketoiminnan ja laajemmin yhteiskunnallisiin muutoksiin voidaan vastata ilman että kaupunkirakentamisessa turvaututtaisiin purkamiseen ja uudelleen rakentamiseen. Miten muuntojoustavuuden haasteeseen on vastattu ja voidaan vastata eri asemanseuduilla?
- Asemanseuduissa voi piillä myös merkittävä elinkeino- ja innovaatiopoliittinen potentiaali osana kaupunkikehittämistä. Tämän potentiaalin täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää tarkempaa ymmärrystä näistä mahdollisuuksista.

Asemanseutujen yhteistyön edistäminen: asemanseudun muodostavat liikennejärjestelmässä ja laajemminkin aluerakenteessa verkoston. Useilla asemanseuduilla on samoja kehittämisen haasteita ja tavoitteita. Asemanseudut hakevat myös omalaista profiilia ja asemaa osana tätä verkostoa. Tulokset kuitenkin osoittavat, että asemanseutujen kehittämisessä tehdään nykyisellään vielä vähän yhteistyötä. Kehittämisen prosessia, rahoitusta, mahdollisia riskejä ja haasteita, tavoitteita ja mm. osallistamisen tapoja pohditaan melko yksin. Tarvitaan lisää yhteisiä tiedon jakamisen paikkoja, foorumeita sekä seudullisesti kuin kansallisestikin. Tulokset myös osoittavat, että kansainvälisten asemanseutujen kehittämisestä käytännöistä halutaan enemmän tietoa.

Tässä on tarpeen huomioida niin julkisen kuin yksityisenkin puolen asemanseutukehittäjät. Yhteistyön lisääminen ja tiedon jakaminen on tärkeää myös kestävä ja kilpailukykyisen asemanseutujen verkoston ja aluerakenteen muodostamiseksi. Erilaiset toisiaan täydentävät asemanseutujen profiilit (mm. palvelujen ja toimintojen osalta) vahvistavat aluerakenteen toimivuutta.

Solmupaikka -dynamiikka ja asemanseutujen palvelut ja toiminnot: Pohdittaessa asemanseutujen palveluita, mm. niihin liittyviä laatutavoitteita, voidaan hyödyntää myös solmupaikka -dynamiikkaa: mitä ovat ne minimipalvelut mm. suurten kaupunkiseutujen lähijuna-asemilla? Millaisia palveluja tarvitaan vähimmillään pöytätoimien ulkopuolisten maakuntakeskusten asemanseuduilla?

Asemanseutujen tietopooli: yhteistyön ja tiedonjakamiseen edistämiseen asemanseutujen yhteinen kaikille avoin karttaikkuna. Karttaikkuna pitää sisällään asemaseutuhankkeiden sisällöt ja asemanseututoimijat voivat itse lisätä ja päivittää tietoja. Mahdollistaa tiedon jakamisen ja edistää yhteistyön syntymistä.

Kansallinen asemanseutujen verkko, potentiaali, ja kehittämistarpeet: Kiinteistökehittäjän haastattelussa nousi esiin tarve koko kansalliselle tarkastelulle siitä, miten keskeisimmät asemanseudut nyt tukevat toiminnoiltaan ja palveluiltaan toisiaan ja kokonaisuutta, millä alueilla on erityisesti potentiaalia ja millaisia ovat kehittämistarpeet.

Lähteet

Bertolini, L. & Spit, T. (1998). *Cities on Rails. The Redevelopment of Railway Stations and their Surroundings*. Taylor & Francis

Hynynen, A. (2016, ilmestyy). *Vitality Through Integrative Urban Design: The case of three Finnish cities*. DATUTOP.

Hynynen, A. & Kolehmainen, J. (2016, arvioitavana). *Osaamisvetoisen kaupunkikehittämisen kolmas aalto*.

Hynynen, A. & Kolehmainen, J. & Ruokolainen, O. & Vanhatalo, J. (2014). *SmartStation. Kohti älykäästä asemanseutujen kehittämistä*. Seinäjoen kaupunki.

Toivonen, S. (2011). *Tulevaisuuden toimitilamarkkinat – muutosvoimat, niiden vaikutukset ja toimitilatoiveet pääkaupunkiseudulla*. Aalto-yliopisto, väitöskirjat 8/2011.

Selvitystä varten toteutetut haastattelut

Kartat; karttaikkuna

Kuvat: asemanseutujen nettisivut, kaupunkien internetsivut

Liitteet: case-kortit

Tikkurila

Perustiedot

- Liikenteellinen asema: kauko- ja lähiliikenteen keskus, suora junayhteys lentoasemalle
- Pinta-ala: Dixin lopullinen koko: Noin 35 000 kem²
- Maaomistajia: kaupunki, VR ja Liikennevirasto. Dixin omistus yksityinen (NREP).
- Matkustajamäärä/päivä
 - lähiliikenne noin 21 000
 - kaukoliikenne noin 31 000 (1/2016)
- Asukkaat: 11 300
- Työpaikat: 5500

Prosessi

Käynnistävä tekijä Kehäradan aiesopimus 2008, liikenne käynnistyi 2015

Seuraavaksi: Dixin 2. vaihe rakenteilla, Dixin 3. vaihe (hotelli ja toimistotorni) suunnitteilla, asumista Jokinemeen

Aloitus: Kehäradan aiesopimus

Sidosryhmät: Vantaan kaupunki, Liikennevirasto, YIT, VR, Kehäradan sidosryhmätahot

Sopimus, rahoitus ja vastuut: Kolmikantamalli (Vantaa, VR, YIT)

Onnistumisia

Lämpimät odotustilat ja kulku laiturille
Siltasuunnittelun periaatteet
Bussiterminaalin sovittaminen ahtaalle tontille

Kehittämistarpeita/ kynnyskysymyksiä

Useiden näkökulmien yhteensovittaminen
Aikataulujen yhteensovitus



Tavoite

Tikkurilan asemanseudun kehittäminen on laajentanut, kohentanut ja tehnyt Vantaan pääkeskustaa vetovoimaisemmaksi. Tikkurilasta tehtiin korkeatasoinen vaihtopiste lähi- ja kaukojuniin. Tikkurilasta on 8 minuutin junamatka lentoasemalle. Vuoteen 2030 mennessä Tikkurilaan muuttaa 5000–6000 uutta asukasta. Tikkurilassa on nykyisin noin 5000 asukasta.

Pasila

Perustiedot

- Liikenteellinen asema: kauko- ja lähiliikenteen keskus, kehittyvä matkakeskus
- Sijainti: Helsingin toinen keskus
- Maaomistajia: Liikennevirasto ja Senaatti, Helsingin kaupunki (lähiasemaseutu)
- Matkustajamäärä/päivä
 - lähiliikenne lähes 70 000
 - kaukoliikenne lähes 39 000 (1/2016)
- Asukkaat: 12 700
- Työpaikat: 13 400

Prosessi

Eteneminen: 2002 aiesopimus (kaupunki+valtio), asemakaavaprosessi käyntiin, suunnittelukilpailu ja YIT:n valinta 2013, asemakaava 2015, rakentaminen käynnissä

Aloituskäynnistävä voima: Vuosaaren sataman toteuttaminen johti rataosuuksien vapautumiseen Pasilassa. Kehittäminen lähti käyntiin Hki kaupungin aloitteesta.

Hankkeella ei erityistä esikuvaa/roolimallia

Organisoituminen: Keski-Pasilan kehittämisen yhteistyöryhmä, jonka puheenjohtajana kaupunginjohtaja. Hankkeella projektiryhmä sekä ohjausryhmä.

Sidosryhmät: Hki kaupunki, Liikennevirasto, Valtionvarainministeriö, Senaatti, YIT, investoritahot, HSL, HKL, asukkaat, yritykset, kiinteistöjen omistajat, tapahtumakeskukset, VR (ei enää maanomistaja)



Tavoite

Pasilan keskus Tripla yhdistää Itä- ja Länsi Pasilan toisiinsa, samoin kuin uuden asuinalueen sen pohjoispuolella ja suunnitteilla olevat korkeat tornitalot sen eteläpuolella. Uudesta Pasilasta kehittyy Triplan myötä valtakunnallisesti ainutlaatuinen kaupunkikeskus. Vuonna 2040 Keski-Pasilassa on 5 000 asukasta ja 13 000 työpaikkaa.

Pasilan uudistuminen alkaa monipuolisen ja vetovoimaisen keskuksen rakentamisesta Pasilan aseman ympärille. Pasilan keskus muodostuu kolmesta asemakaava-alueesta: keskustakortteli, tornialue ja ratapiha-alue.

- *Pasilan asemakortteli: tulevaisuudessa Suomen vilkkain juna-asema, yli 1 000 junaa päivässä, konferenssikeskus, pääkonttoritason toimistoja ja joukkoliikenneterminaali*
- *Keskikortteli: hotelli ja City Suites-asuntoja, toimitiloja yrityksille, monitoimitiloja erilaisille tapahtumille*
- *Läntisin kortteli: omistus-, vuokra-, ja senioriasuntoja, viihtyisä piha-alue toimii asukaspuistona*
- *Keski- ja asuinkortteleiden alla sijaitsee 63 000 m²:n täyden palvelun kauppakeskus, joka parantaa palvelutasoa myös läheisissä kaupunginosissa.*

Sopimus, rahoitus ja vastuut: Aiesopimus kehittämisestä 2002 kaupungin ja valtion kesken, sopimukset palveluista (toteutussopimus, määrittelyt vastuista), aikatauluista sovittu kirjallisesti. Yhteisjärjestelysopimukset tekeillä, joissa sovitaan tarkemmin vastuista ja velvollisuuksista. Rahoitus maanarvon nousulla, kaupunki investoinut mm. infran kehittämiseen lainarahalla etupainotteisesti. Rahoituksesta on sovittu sopimuksin neuvotteluiden kautta. Allianssia ei ole perustettu.

Palvelut ja toiminnot

Tavoitteena monipuolisten palveluiden kauppakeskus: Päivittäistavaraa, erikoisliikkeitä, ravintoloita, pop up - ja pienmyymälöitä, elokuvakeskus, monitoimitiloja, hotellin ja aseman palvelut, joukkoliikenneterminaali, konferenssikeskus

Nyt rautatieasema, kioskki, kauppa, ravintoloita ja erikoistavaraliikkeitä, pieni parkkialue ja pyörien liityntäpysäköintimahdollisuus.

Hyviä käytäntöjä

Toimintaprosessi ollut hyvä: projektiryhmä sekä teemakohtaisia alaryhmiä.

Joukkoliikenteen osien toteuttamisesta sovittu toimijoiden kesken (toteuttamisvastuut, kunnossapito jne.)

Haastavia tilanteita

Useiden näkökulmien yhteensovittaminen; toimijoita ja sidosryhmiä on useita

Pasilan aseman siirto valtion toimijalta toiselle kesken suunnittelukilpailun

Erityispiirteitä

Pyörien liityntäpysäköintiin panostettu erityisesti

Keski-Pasilan suunnittelulle laadittiin ekologiset kriteerit

Sidosryhmälistaus tehtiin projektin alkuvaiheessa osana viestintäsuunnitelmaa

Tornialueen rakentamiseksi laadittiin korkean rakentamisen rakentamistapaohjeet

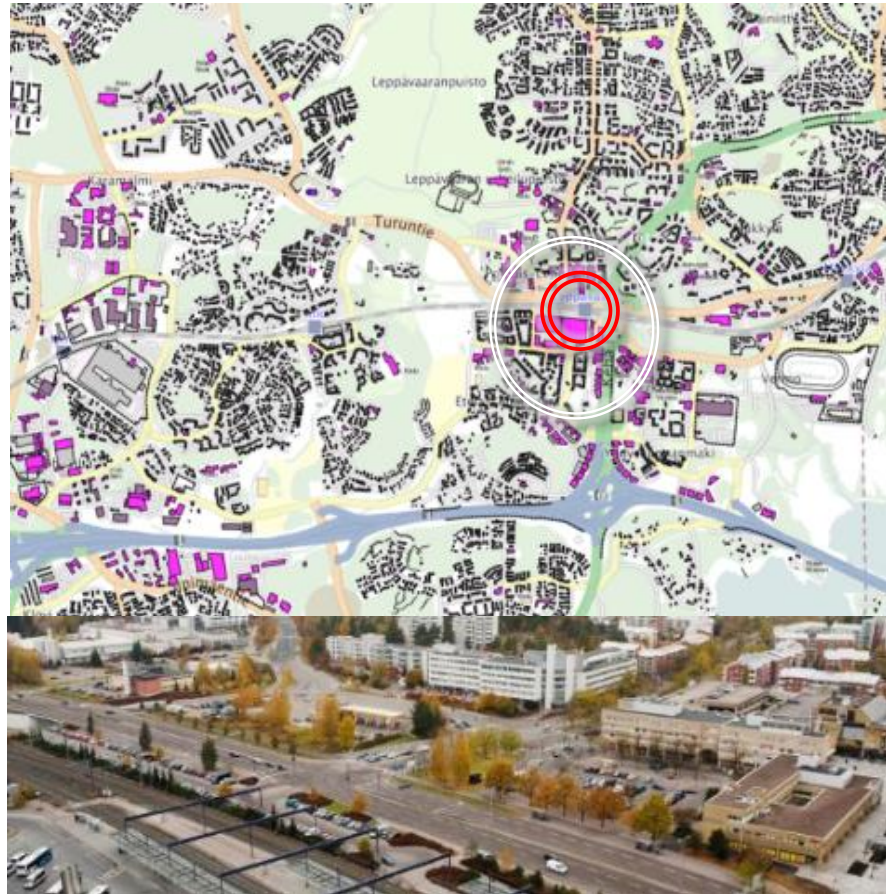
Laajojen hankkeiden ennakkoneuvotteluprosessia noudatettu Triplassa



Leppävaara

Perustiedot

- Liikenteellinen asema: lähiliikenteen asema, liikenteellinen asema vahvistuu raidejokerin myötä
- Maanomistajat; Asemaseudun kehittämisen alkaessa (1988) Helsinki, Espoo, valtio (tielaitos ja ratahallinto), Elanto, myös yksityisten maata etelä-osassa. Nyt maaomistajina Espoo sekä kiinteistöyhtiöt
- Matkustajamäärä/päivä
 - lähiliikenne noin 22 600
 - kaukoliikenne noin 6000 (1/2016)
- Asukkaat: 14 900
- Työpaikat: 9900



Prosessi

Tapahtunutta

Kehittäminen lähti liikkeelle v. 1988 Helsingin ja Espoon välisen kaavoittamista koskevan sopimuksen myötä, arkkitehtuurikilpailu v. 1989–90, Leppävaara toimikunnan perustaminen (Hki, Espoo, valtio) 1990-luvun alku, projektiryhmän perustaminen kaupunkivetoisesti ja Etelä-Leppävaaran yleiskaava v. 1994, alueen toteuttaminen tämän jälkeen, mm. 1996 valmistui ensimmäinen kerrostalo

Hankekehitys: (keskeiset hankkeet) 1) kaupunkiradan rakentaminen v. 2000–2001, 2) Kehä I laajentaminen ja tunnelointi 3) Etelä-Leppävaaran uuden aluekeskuksen rakentaminen,

Tavoite

urbaania, toiminnoiltaan sekoittunutta (asumista, työpakkoja, palveluita), erityyppistä rakennuskantaa Keskitetyn luolapysäköinnin avulla pyrittiin siihen että parkkikentät eivät hallitse kaupunkikuvaa, isot virkistysalueet vieressä; myös historiallisia rakennuksia, historiallisia kerrostumia, katuverkko muodostaa oikeasti verkoston /kantakaupunkimainen ratkaisu poikkeaa lähiömäisestä rakennustavasta

Liikekeskustan rakentaminen; Leppävaara-toimikunta hyväksyi 1997 ajatuksen developerivetoisesta kehittämisestä (NCC ja Skanska) ja KH hyväksyi kaavoitukselle tavoitteet. Ensimmäinen kaava tehtiin sen pohjalta. V. 2000 lähtien Leppävaaran liikekeskus Oy (sijoittajat+ kauppakeskusliikkeet) kauppahankkeen vetäjänä

Meneillään: Pohjoisen ja eteläisen keskuksen parempi yhdistäminen, mietinnässä myös alueen yhdistäminen myös itä-länsisuuntaisesti, esitetty radan ylittävää katettua siltaa.

Seuraavaksi: Raidejokerin suunnittelu (ministeriön lupaaman rahoituksen myötä suunnitteluun uutta puhtia, suunnittelua on tehty jo -90-luvulla)

Aloitus/käynnistävä voima: Espoon ja Helsingin välinen sopimus kaupunkien omistamien maiden kaavoituksesta Leppävaarassa, Kehäradan rakentaminen myös merkittävä lähtökohta

Ei esikuvaa/roolimallia

Organisoituminen: kehittäminen edennyt kaupunkivetoisesti, kauppakeskushanketta veti aluksi hankekehittäjät, 2000-luvulla perustettiin Leppävaaran liikekeskus Oy, jossa sijoittajina mukana eläkevakuutusyhtiöitä, sekä mukana kauppakeskusliikkeet. Hyvänä käytäntönä nähtiin, että liikekeskuksen hallinnointi pysyy yksissä käsissä

Palvelut ja toiminnot

Tavoitteena ollut: Toiminnoiltaan sekoittunut asemanseutu; palveluita, asumista ja työpaikkoja. Siihen on myös melko hyvin päästy

Erittäin laaja palveluvalikoima (kauppakeskus Sello, julkisia palveluita)

Liityntäpysäköintiä radan vieressä ja kauppakeskus Sellossa

Sidosryhmät: Kaupunki, grynderit, HLS, Liikennevirasto

Investoinnit ja rahoitus: Isot investoinnit tehty etukenossa, suurin kaupungin investointi oli pysäköintiluola, jonka kaupunki toteutti lainarahalla, hanke maksoi takaisin maanarvon nousulla (tonttimyynnillä). Kauppakeskushankkeen investoijina Leppävaaran liikekeskus Oy, jossa mukana eläkevakuutusyhtiöitä investoijana (keskusliikkeet osakkaina, liikekeskus Oy toimii myös omistajana). Kaupunki rahoittanut alueen kehittämisen maanarvon nousulla.

Sopimukset: Kehittämisen lähtökohtana Helsingin ja Espoon välinen sopimus alueella sijaitsevien maiden kaavoituksesta.

Onnistumisia ja hyviä käytäntöjä

Vuorovaikutteinen suunnittelu asuntokortteleiden suunnittelussa

Kokenut ja taitava projektin johto; riittävän korkealla tasolla vastuutettu mukaan toimijoita.

Maaomistuksen kokoaminen yksiin käsiin (sopimus Helsingin ja Espoon välillä)

Kehittämishankkeessa käytännöt sovittiin etukäteen toimijoiden kanssa ja niitä noudatettiin johdonmukaisesti. Hankkeille määriteltiin velvoitteet.

Keskustamaisuuden tavoitetta ylläpidettiin myös liikenne- ja ratkaisuisissa; sallittiin kadunvarsipysäköinti, hyväksyttiin hyvinkin pieni pysäköintinormi alueella, jossa juna- ja bussiasema ovat vieressä.

Kehittämistarpeita/ kynnyskysymyksiä

Vuorovaikutteinen suunnittelu asukkaiden kanssa liikekeskuksen osalta; kaikkia tavoitteita ja tarpeita ei voitu huomioida. Asukkaille olisi pitänyt kertoa tarkemmin kehittämisen reunaehdot

Tavoite täysin sekoittuneesta kaupunkirakenteellisesta haasteellinen; Toimistotontit eivät menneet kaupaksi asutuksen keskeltä.

Joukkoliikenneyhteydet tärkeitä yritysten sijoittumisen kannalta, suunnitteluun lisää muutosjoustavuutta (esim. Nokian konttorit)

Kerava

Perustiedot

- Liikenteellinen asema: lähiliikenteen asema, liityntäliikenteen asema (erityisesti matkustajia Tuusulasta ja Sipoosta)
- Sijainti: Ydinkeskustan itäpuolella osana kaupunkirakennetta, vanha asema-alue ei yhdisty suoraan keskustaan
- Pinta-ala
- Maaomistajia: Kaupunki ja VR omistaa alueet, joita nyt kehitetään, myös lähiympäristössä yksityisten maaomistajien alueita
- Matkustajamäärä/päivä
 - lähiliikenne lähes 15 000
 - kaukoliikenne noin 3300 (1/2016)
- Asukkaat: 12 100
- Työpaikat 2 200



Prosessi

Eteneminen: Tekeillä Keravan yleiskaava (valmistuu 2016), alueen kehittämisen suuntaviivoja pohditaan kaupunkivetoisesti, keskustelussa mukana myös yrittäjiä. VR teettämässä parhaillaan rakennushistoriaselvitystä asemaseudusta ja aktiivikäytössä olevasta 1800-luvulla rakennetusta asemarakennuksesta.

Seuraavaksi alueen asemakaavoitus, liikennetarkkaisu suunnittelu, liityntäpysäköinnin suunnittelu. Asemaseudun kehittämistä on ollut jo aikaisemminkin.

Aloitukset: Keskustan kehittämistyöryhmän toiminnan myötä 2015; nostettiin esiin tärkeänä toimenpiteenä, huomioitu myös kaupunkistrategiassa. Kehittämistyöryhmä oli poliittikkovetoinen, kaupunginjohtajan asettama ja sen tarkoituksena oli listata toimenpiteet keskustan elävöittämiseksi. Ei esikuvaa/roolimallia.



Tavoite:

- *Kulttuuritoimintaa, asutusta ja palveluja: Keskustan eheyttäminen*
- *Radan länsipuolelle uutta rakentamista, joka yhdistää Areenan ja Volmarin. Mahdollistaa uusien työpaikkojen luomisen, jotka hyötyvät junaradasta ja hyvästä tavoitettavuudesta. Ajoneuvoliikenne asema-aukiolta pois, aseman pysäköintialueille. Asema-aukiosta vapaa-ajan ja viihteen keskittymä*

Organisoituminen: kaupunki, konsultti, rakennusliike ja VR

Sidosryhmät: Kaupunki, rakennusliike, HSL, VR, Liikennevirasto, muut hankkeet, lähialueen yritykset, asukkaat. Tässä vaiheessa ei vielä ole tehty tarkkaa listausta

Sopimus, rahoitus ja vastuut:

Toteuttamissopimuksia ja rahoitussopimuksia ei vielä tehty (kehittäminen ei vielä siinä vaiheessa). Liityntäpysäköinnin osalta sopimuksia ei tehty vielä. Kaupunki ja VR myyvät maat rakennusliikkeelle ja tulevat rahoittamaan toimintaa maanarvon nousun kautta.

Palvelut ja toiminnot

Tavoitteena monipuolisesti erilaisia palveluita. Palvelut palvelevat etenkin juna- ja syöttöliikennettä ja liityntäpysäköintiä. Päivittäistavarakauppa ja erikoistavarakauppaa, myös vapaa-ajan ja viihteen palveluja. Palveluita on mietitty jo nyt luonnosvaiheessa. Luonnosvaiheessa on ollut mukana lähialueen yrityksiä ja VR.

Nyt: Rautatieasema, pieniä liikkeitä (kioski, parturi jne.)

Onnistumisia

Poliittinen tuki: Tärkeää, että kehittämisellä jo aluksi merkittävä poliittinen tahtotila ja poliitikkojen ajantasalla pitäminen on tärkeää.

Keskustan kehittämistyöryhmän toiminta on saanut hyvää palautetta, asiat ovat lähteneet etenemään.

Osallistaminen on tuonut lisäarvoa, yrityksiä haastateltu.

Kuultu mm. sopimuksellisista toimivista käytännöistä muita alueita.

Erityispiirteitä

Lähtenyt liikkeelle keskustan kehittämistyöryhmän toiminnan kautta

Palveluita on mm. mietitty jo luonnosvaiheessa

Liityntäpysäköinnillä erityisen vahva rooli asemaseudun kehittämisessä, vastuujako ei vielä selvää. Kerava on mukana liityntäpysäköinnin pilottihankkeessa (HSL)

Jatkokehittämisessä tärkeitä ratkaistavia asioita juuri syöttöliikenteen lisääntyminen (huomiota kiinnitettävä erityisesti *liityntäpysäköintiin, joukkoliikenteen, kävely ja pyöräily-yhteyksiin ja –pysäköintiin*) Aleksanterin torin kehittäminen tärkeää myös asemaseudun kannalta, toivotaan että myös muut alueet kehittyvät samassa imussa kun Aleksanterin torin aluetta kehitetään (toimijana SRV)



Seinäjoki

Perustiedot

- Liikenteellinen asema: kaukoliikenteen keskus, sijaitsee viiden radan risteyskohdassa, rautatieasema + linja-autoasema (matkahuolto)
- Sijainti: sijaitsee kaupunkirakenteessa, keskustapalveluiden välittömässä läheisyydessä
- Koko: 18ha
- Maanomistajina: VR, Senaatti, Liikennevirasto, kaupunki, Posti (myös muita yksityistä)
- Matkustajamäärä/päivä
 - lähiliikenne noin 1800
 - kaukoliikenne lähes 55 500 (1/2016)
- Asukkaat: 5800
- Työpaikat: 7100

Prosessi

Eteneminen: lähti käyntiin kaupungin vahvasta tahtotilasta, v. 2013 kirjattiin kaupunkistrategiaan, Smart Station –hanke oli käynnissä, jatkona Respa-hanke, kv-arkkitehtiryhmän esisuunnittelua, arkkitehtuurikilpailu 2015 (ratkennut),

Seuraavaksi: MasterPlan-vaihe, yleiskaava, odotetaan päätöstä Liikennevirastosta vapautuvista rata-alueista

Aloitus: Seinäjoen kaupunki toimesta

Ei esikuvaa/roolimalia

Organisoituminen: hankkeiden kautta



Tavoite

- *Mahdollisimman paljon ja mahdollisimman sekoitetusti erilaisia palveluja*
- *Helppo saavutettavuus; yrityselämää, tutkimusta palvelevaa toimintaa, asumista*
- *Asema tukee keskustatoimintoja, kevyen liikenteen yhteys Pohjan puolelle, yhdistää Pohjaa keskustatoimintoihin*

Sidosryhmät: Yritykset, asukkaat, luottamusmiehet, ELY, maakunnan liitto, VR, Senaatti, Liikennevirasto, rakennusliikkeet ja kiinteistökehittäjät

Sopimus, rahoitus ja vastuut:

Kasvusopimus tehty, hankerahoitus (mm. TEKES, maakunnan liitto), pohdintaa on käyty rakennusvaiheen rahoituksesta, mutta ei vielä ajankohtaista

Palvelut ja toiminnot

Tavoitteena monipuolisesti erilaisia palveluita

Nyt Matkakeskus (rautatieliikenne ja linja-autoliikenne), laajat parkkialueet ja ratapiha-alueet. Matkakeskuksessa kahvila ja kioski

Onnistumisia

Osallistava konseptin luonti Smart Station hankkeessa etenkin asukkaita osallistaen, seuraavassa vaiheessa yrityksiä osallistaen (Respa-hanke), hankkeessa toteutettiin mm. kysely asukkaille sekä työpajoja.

Kehittämisessä on edetty johdonmukaisesti, kaupungilla vahva tahtotila asemanseudun kehittämiseen

Yritysarkkitehtuurikilpailu ja muiden arkkitehtiryhmien käyttö, myös kansainvälistä näkökulmaa saatu suunnitteluun

Avoimuus koko kehittämisen aikana sidosryhmien suuntaan, viestintä

Kehittämistarpeita

Useita maanomistajia; tämä asettaa omat haasteena kehittämiseen

Maanomistusta varten tehtävät avainpäätökset puuttuvat (Liikenneviraston päätös): raiteiden tarpeen arviointi

Erityispiirteitä ja

Asukkaiden, liikkujien sekä yritysten vahva osallistaminen, luotu paljon odotusarvoa

Käyttämätöntä maata keskellä kaupunkia

Kansainvälistä yhteistyötä



Oulu

Perustiedot

- Liikenteellinen asema: kaukoliikenteen keskus, pohjoisen Suomen aluekeskus, rautatieasema + linja-autoasema
- Sijainti: Sijaitsee kävelyetäisyydellä Oulun kaupallisesta ytimestä lähellä Raksilan kauppakeskus-aluetta. Tavoitteena, että tulevaisuudessa kytkeytyy vielä vahvemmin Hallituskatua pitkin keskustan palveluihin.
- Koko: Asemakeskus alue n. 8ha
- Maaomistajia: Senaatti, VR ja Liikennevirasto
- Matkustajamäärä/päivä
 - lähiliikenne noin 2500
 - kaukoliikenne noin 52 600 (1/2016)
- Asukkaat: 14 800
- Työpaikat: 16 500



Prosessi

Mitä on tehty: Erilaisia suunnitelmia on ollut 1970-luvulta lähtien, 2014 tehtiin taustaselvityksiä ja niiden pohjalta määriteltiin toiminnallinen konsepti, kehittämisen tavoitteet on nyt selvillä, asemansuodun kehittäminen on huomioitu kaupunkistrategiassa

Seuraavaksi: Arkkitehtuuri- ja asiantuntijakilpailu asemakeskus alueesta v. 2016 (alkuvuosi)

Aloitus: Oulun kaupungin toimesta kutsuttiin maanomistajat koolle (2014), strategisen asiakirjan laadinta

Ei esikuvaa/roolimallia

Tavoite

- ”alueelle monipuolinen liikenteen, työpaikkojen, palvelujen ja asumisen keskus. Liikenteellisesti aluetta kehitetään valtakunnalliseksi matkakeskukseksi matkustajien palvelutason parantamiseksi sekä alueen roolia Oulun julkisen liikenteen keskeisenä solmukohtana vahvistetaan. Tavoitteena on myös maankäytön merkittävä tehostaminen.”
- Yhdistää kaupan alue (Raksila) keskustapalveluihin kaupunkirakenteellisesti kevyenliikenteen yhteyksiä hyödyntäen, linkki keskustaan vahvistuu (elämänlanka)
- kaupallista toiminnan osalta pyritään siihen ettei vie voimaa keskustan tai Raksilan kehittämiseltä

Organisoituminen: maaomistajat koottu yhteen, projektiryhmä ja ohjausryhmä vastaavat kehittämisestä. Esisuunnitteluvaiheesta vastaa Oulun kaupunki, VR:n, Liikenneviraston ja Senaatin kanssa.

Sidosryhmät: Oulun kaupunki, Senaatti, VR, Liikennevirasto sekä myös paikalla toimivia yrittäjiä haastateltu ja asukkaita kuultu käyttäjäselvityksen avulla, seuraavassa vaiheessa mm. luottamushenkilöt ja yrittäjät mukaan vahvemmin

Kehittämistä koskevat sopimukset ja vastuut ja rahoitus: ei vielä sovittu

Palvelut ja toiminnot

Tavoitteena, että palvelut suunnitellaan kokonaisuutena; liikennepalveluiden lisäksi mm. pieni kongressikeskus. Kaupunki voi olla vuokralaisena alueella

Nyt asemarakennus, linja-autoasema, laajat parkkialueet ja kevyenliikenteen yhteydet

Onnistumisia

Yhteinen tahto tila, ”pöydässä oikeat ihmiset”

Toiminnallinen konsepti laadittu heti, lähtökohtaselvitykset toimivat hyvänä tukena. Selvityksiin meni noin vuosi ja rinnalla laadittiin toiminnallista konseptia

Erityispiirteitä

Nykyisellään vähän asumista

Konseptin ja tavoitteiden lähtökohtana useat taustaselvitykset; mm. käyttäjätarvekysely asemanseudun käyttäjille sekä kaupallinen selvitys, jossa selvitettiin kaupallisten palvelujen tilaa myös muilla asemanseuduilla

Tavoitteena erilaisia toimintoja/palveluja

Kevyen liikenteen valtaväylät alueella ja niillä erityinen merkitys myös jatkosuunnittelussa

Kehittämisessä huomioidaan se, ettei vie kaupallista imua liian paljon keskustasta tai Raksilasta. Kaupallinen selvitys tehty myös tätä varten.



Malmö centralstation

Perustiedot

- Liikenteellinen asema: maakuntakeskus, ”läpikulkuasema” Skånen ja Öresundsbron välillä
- Yhteydessä busseihin
- Pinta-ala:
- Maanomistajat: Jernhusen, kaupunki, yksityiset kiinteistönomistajat
- Matkustajamäärä päivässä noin 33 000
- Asukkaita kilometrin säteellä noin

Prosessi

Osana Citytunnel-infrahanketta rakennettiin myös 2 uutta asemaa: Triangel (kauppakeskus) ja Hyllie (yritysympäristö ja asuntoja), citytunnel valmistui vuonna 2010, tarkoituksena saattaa yhteen kauko- ja lähijunat

Asemanseudun prosessi osana Öresundsförbindelsenä, josta vuonna 1991 sopimus

Aloitukset: Malmö centralstationin rakentamisen aloitus 2005, valmistui 2010

Roolimallit: Hollanti, Tanska

Vuorovaikutus: useita visiotyöpajoja, joiden avulla päästy yhteiseen visioon

Matkustajien profilointi Jernhusenin mukaan: traditionalistit, individualistit, materialistit ja kosmopoliitit

Tärkeä tekijä laadun korostaminen

Investoinnit: 9,5 miljardia kruunua (2001)

Citytunnelin sopimus: Ruotsin valtio, Trafikverket, Malmön kaupunki, SJ ja Region Skåne

Rahoitus: Myös EU-tukea käytössä

Haasteita: lasirakennuksen kaupallistaminen (funktio vs. arkkitehtuuri), byrokratian ja lupien hitaus

Rahoitus: Jernhusen – aseman sisäänkäynti,

Trafikverket tunneli, kaupunki oli mukana Hyllien ja Triangelinrahoituksessa

Hyllie on ensimmäinen/viimeinen asema Öresunds-yhteydessä Ruotsin puolella.

Erityispiirteitä ja ”Tulevaisuusorientaatio”

*Konsepti1: **Snabba flödet**, jonka perusajatuksena on se, että matkustajat viipyvät asemalla lyhyesti ja tarvitsevat take away-tyylisiä ruoka- ja ostosmahdollisuuksia.*

*Konsepti2: **Den Stationsnära staden:** matkustajalähtöisyys, urbaanit kohtaamispaikat, sekoitetut toiminnot, täydennysrakentaminen, miljös mart*



Göteborg

Perustiedot

- Liikenteellinen asema: Päätepiste, päärautatieasema: pitkän matkan junat, bussit, raitiovaunut, uusi junatunneli tulossa: 3 uutta asemaa, jotka rakennetaan samalla
- Tunneli rakenteilla (2017/2018) paikallis- ja kaukojunille, tulossa 3 uutta asemaa (Göteborgs central, Haga ja Körsvägen), liikennöinti ja matkustajahalli käytössä vuonna 2026, kaupunkia tulossa moottoritien päälle
- Rakennuksen pinta-ala: 34 000 m²
- **Esikuva:** Malmön asema, toisaalta myös kilpailija
- Maanomistajat: kaupunki ja Jernhusen
- Matkustajamäärä päivässä noin 67 000

Prosessi

Strateginen käynnistävä tekijä: alueen väestönkasvu, junaliikenteen kapasiteettikysymykset.

Aluksi vaikutusten arviointia, yhteisneuvottelu ja suunnitelmien esittely.

Alussa mielipiteet jakaantuivat 50–50 hankkeen puolesta ja vastaan.

Osa Västlänkenia (Göteborgin "Pisararata")

Projektissa on viisi osakokonaisuutta

Aloitukset: Hallituksen Västlänken-päätös 2014, Rakentaminen alkaa 2017, maanalainen osa päärautatieasemaa on valmis 2024/2025, tunneli avataan 2026

Esikuva: Malmön asema, toisaalta myös kilpailija



Göteborgin asemanseudun kehittäminen on osa **Västsvenskapaketin** toteutusta, yhteisrahoitus (myös ruuhkamaksut osin rahoittamassa hanketta).

Asemanseutu hankkeeseen kytkeytyy myös uusien asuinalueiden kehittämistä (*Gullbergsvass, Ringön ja Frihamnen*).

Avainkehittäjät: kaupunki ja Jernhusen, kauppakeskus-investorit, (Trafikverket)

Investointimalli: Yhteisrahoitus (valtio 50 % + kaupunki, seutu ja ruuhkamaksut 50 %)

Rahoitus: osin käytössä EU-rahoitusta

Investoinnit: 20 miljardia kruunua (vuoden 2009 hinnoittelulla)

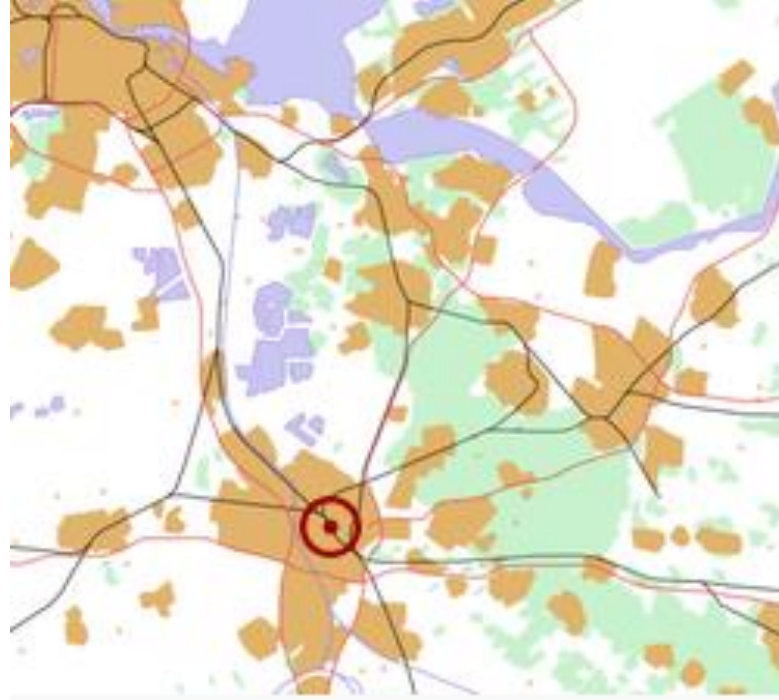
Kehittämiskonsepti: Station samhället (koti – työ -pendelöinti max 1 h päivässä)

Haasteet: teknisiä maaperähaasteita, kallis tunnelikoneinvestointi jota ei lopulta tarvittu

Utrecht

Perustiedot

- Liikenteellinen asema: junaliikenteen pääsolmupiste Alankomaissa (lisäksi vaihto busseihin ja raitiovaunuun, suuri pyöräparkki 27 000 pyörälle).
- Yhteydessä kauppakeskus (rakennettu 1970, uudistaminen ja laajennus 2000 →) sekä kongressi- ja messukeskus
- Pinta-ala:
- Maanomistajat: Kaupunki, rautatieyhtiö, kauppakeskus ja kongressi- ja messukeskus
- Matkustajamäärä päivässä noin 285 000 matkustajaa
- Asukkaita kilometrin säteellä noin



Utrechtin asemanseudun kehittäminen on osa laajempaa kansallista Wereldstations-projektiä. Utrecht on Alankomaiden rautatieliikenteen suurin ja ruuhkaisin juna-asema (yhteydet raitiovaunuihin ja busseihin).

Prosessi "Open dialog"

Tapahtunutta: ensin yritettiin Public Private Partnership -mallia, mutta se ei toiminut koska rahoituksen päämäärät eivät olleet osapuolten välillä yhtenäiset.

Vuonna 2000 oivallettiin, että Utrechtin kaupungin täytyy ottaa suurempi rooli kehittämisessä.

Refendum eli kansanäänestys, jossa asukkaiden näkemykset suunnitelmavaihtoehdoista kerättiin vahvaksi osaksi prosessia = Open planning & dialog.

Kaupunki lähti viemään suunnittelua maanomistajien (kiinnostus pitkäaikaiseen kehittämiseen), ei developerien kanssa. Aluksi luotiin suunnitteluperiaatteet (tähän meni 5 vuotta).

Asemanseudun prosessi osana laajempaa kehittämistä (vuodesta 2000 lähtien), tosin kehittäminen käynnistyi keskustelun tasolla jo 1980-luvulla

Samalla modernisoitiin aseman yhteydessä ollut 1970-luvulla rakennettu kauppakeskus ja kansallinen messukeskus

Väestön kasvu on vauhdittanut kehittämistä

Aloitus: 2000

Koko:

Organisoituminen: 4 pääkehittäjää: kaupunki, rautatieyhtiö, kauppakeskus ja messukeskus → **Kaupungilla vahva rooli**

Investointimalli: Aluksi kokeiltiin Public-Private-Partnership mallia, mutta se ei toiminut → **Open Planning -malli** käytössä nykyisin

Investoinnit: 3 miljardin käynnistyskustannukset

Sopimuskäytännöt: 3 sopimusmallia: **The Intentional Contract, The Development Contract and the Project Contract**

Onnistumisia

Hankkeen osana 27 000 pyöräpysäköintipaikkaa, katolla aurinkopaneeleita = **omavaraisuus**

Refendum – kansanäänestys kahdesta suunnitelmavaihtoehdosta

Erityispiirteitä ja **”Tulevaisuusorientaatio”**

Kesti 5 vuotta laatia yhteinen strategia ja visio → jokainen kehittäjä allekirjoitti suunnittelu- ja toteutusperiaatteista sopimuksen → pitkäkestoinen kehittäminen: jos henkilöt vaihtuvat, strategiset arvot ja periaatteet säilyvät. **It takes time as a process, but in the end you win!**



Ørestad

Perustiedot

- Liikenteellinen asema: Ørestad station on metron solmupiste, josta liikennöi kauko- ja lähjunia. Junalla pääsee 6 minuutissa Kööpenhaminan lentokentälle
- Yhteydessä suuri kauppakeskus, alueella kongressikeskus ja yliopisto
- Pinta-ala: 3.1 km²
- Maanomistajat: By og Havn (suurin omistaja)
- Matkustajamäärä päivässä noin 149 000 (Kööpenhaminan metro)
- Asukkaita kilometrin säteellä noin: 8500 (2013). 10 000 tvönaikkaa

Prosessi

Tapahtunutta: Kehittäminen alkoi vuonna 1992 luonnontilaiselle alueelle. Ensin tuli metro ja sitten asuminen. Tällä hetkellä ollaan hankkeen puolivälissä.

Alkuun käytiin liikennemuodosta keskustelua, pitäisikö rakentaa metro, pikaratikka vai raitiovaunu.

Metro oli valmis vuonna 2002 ja ensimmäiset asuinalueet vuonna 2005.

Suuri kauppakeskus avattiin vuonna 2003.

Aluekehitysprosessi osana uuden metrolinjan rakentamista, metrolinjan varteen syntyi 6 uutta asemaa.

Suunnittelun apuna toteutettiin arkkitehtuurikilpailu

Sidosryhmät: By og Havn, kaupunki ja metroyhtiö

Organisoituminen: By og Havn (valtion omistama), Kööpenhaminan kaupunki ja metroyhtiö

Rahoitus: By og Havn (valtion omistama yhtiö), valtion lainaa



Ørestad on kehitteillä oleva kaupunkialue, joka sijaitsee Amagerin saarella Kööpenhaminassa. Käytössä on ollut toimintoja sekoittava (mixed use-periaate). Taustalla on ollut kasvava tarve asuinalueille, ei niinkään toimistorakennuksille.

Investointimalli: valtion laina

Investoinnit: Kestää useita vuosia ennen kuin investoinnit maksavat itsensä takaisin

Konsepti: "Ny By"

Onnistumisia

Metron rakentamiskustannuksista osa on voitu rahoittaa maanarvon hinnan nousulla.

Asukkaat käyttävät paljon metroa, koska alueen pysäköintiä on rajoitettu.

Erityispiirteitä
"Tulevaisuusorientaatio"

ja

Tavoitteena on, että 20 000 asukasta asuisi Ørestadissa ja 80 000 tekisi töitä siellä. Toistaiseksi alue ei ole onnistunut houkuttelemaan kyseisiä tavoitteita.

Yleiskaavan rakennemalli ja visio tehtiin jokaisen kaupunkikorttelin osalta. Mukaan yritettiin saada

aikaa kestäviä (robust) elementtejä ja eläviä asuinalueita.



Bremen

Perustiedot

- Liikenteellinen asema: Bremen on merkittävä solmupiste pitkämatkaisen liikenteen ja alueellisen/paikallisen liikenteen välillä
- Yhteydessä 24/7 auki olevia kauppoja, kahviloita, kirjakauppoja, leipomoita ja ravintoloita sekä hotelli ja toimistotiloja
- Maanomistajat:
 - juna-asema, Deutsche Bahn (German Rail)
 - yleiset alueet aseman edessä ja takana, Bremenin kaupunki
 - hotellin ja toimistotilojen alueet, yksityiset maanomistajat
- Matkustajamäärä päivässä noin 100 000

Prosessi

Juna-asema on eräänlainen kaupungin ”käyntikortti”, erityisesti ulkomailta saapuville matkustajille. Asemalla ja sitä ympäröivillä alueilla oli huono maine. Asialle oli tehtävä jotain rikosten kasvun välttämiseksi. Alueen kehittäminen nähtiin myös asiana, joka yhdistää keskustan ja uudet bisnes-alueet toisiinsa.

Aseman alueen suunnittelu aloitettiin vuonna 2000, kun rahoitus saatiin kuntoon ja EXPO 2000 pidettiin Hannoverissa, josta on vain tunnin junamatka Breмениin.

Kaupat, ravintolat ja kahvilat tuovat asemalle olemiseen uudenlaista laatua. Lisäksi, hotellin ja toimitilojen myötä alueella alkoi käydä enemmän ihmisiä.

Deutsche Bahn (German Rail), Bremenin kaupunki ja yksityiset sijoittajat

Organisoituminen ja tärkeimmät sidosryhmät

Deutsche Bahn (German Rail), Bremenin kaupunki ja yksityiset sijoittajat

Investointimalli

Julkinen/yksityinen, koska Deutsche Bahn on yksityinen laitos, jonka omistaa valtio. Lisäksi muut julkinen-yksityinen investointikumppanuudet ympäröiville alueille.

Konsepti

”In the centre of Bremen, you'll find one of the most modern stations in Germany ...”

Onnistumisia

Alueen kehittäminen on yleisesti onnistunut hanke, mikä voidaan nähdä esimerkiksi siitä, että asemaa vastapäätä rakennetaan parhaillaan toista liikerakennusta.

Erityispiirteitä ja ”Tulevaisuudenorientaatio”

Pitkämatkaisen ja seudullisen/paikallisen liikenteen solmupiste. Alueelle on tulossa uusi

bussiterminaali. Uusien toimitilojen, hotellien ja kauppojen myötä alueen kehittäminen jatkuu. Alueen potentiaalia ei ole vielä täysin hyödynnetty.



KUVAILULEHTI

Julkaisija	Ympäristöministeriö Rakennetun ympäristön osasto		Julkaisu-aika Lokakuu 2016	
Tekijä(t)				
Julkaisun nimi	Asemanseutujen kehittämiskonseptit ja investointimallit. Esiselvitys			
Julkaisusarjan nimi ja numero	Ympäristöministeriön raportteja 27 2016			
Tiivistelmä	<p>Asemanseutujen kehittäminen on keskiössä ympäri maailman ja Suomessakin toistakymmentä kaupunkia pohtii juuri nyt, kuinka niiden asemanseutuja tulisi kehittää tämän päivän ja tulevaisuuden tarpeisiin ja mikä rooli asemaseudulla oikeastaan voisi olla kaupungin kokonaisuutta ajatellen. Älykkäisiin kaupunkeihin ja asemanseutuihin kytkeytyy valtavasti potentiaalia eri toimintojen, kuten maankäytön, asumisen, työpaikkojen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinoelämän näkökulmasta. Tässä työssä selvitetään, millaisia erilaisia asemanseutujen kehittämiskonsepteja sekä kehittämiskonsepteihin liittyviä prosesseja, yhteistyökäytäntöjä ja rahoitusmalleja on käytössä ja käytetty Suomessa ja maailmalla. Työtä varten on kuultu 25 asemanseutukehittäjää ja selvitetty 10 erilaisen asemanseudun osalta konseptin rakentumisen osat ja kehitysvaiheet. Työssä on tavoitteena muodostaa ensiaskeleet kansallisen asemanseutujen kehittämisen osalta. Tuloksena tuodaan esiin kehittämissuosituksia ja hyviä käytäntöjä asemanseutujen kehittämiseksi.</p> <p>Työ on laadittu Ympäristöministeriön, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY), Helsingin seudun liikenteen (HSL) ja Uudenmaan liiton toimeksiannosta marraskuun 2015 ja huhtikuun 2016 välisenä aikana. Työtä ovat vastanneet Sweco Ympäristössä projektipäälliköt Susanna Harvio ja Veera Lehto sekä prof. Ari Hynynen, tutkimuspäällikkö Jari Kolehmainen, Kaupunkitutkimus TA:sta kaupunkitutkija Seppo Laakso ja Sweco PM:stä Jenni Matikka.</p> <p>Työssä selvitetty asemanseutukohteet, ovat hyvin erilaisessa kehitysvaiheessa. Osassa on otettu vastikään ensimmäiset askeleet, kun taas toisessa ääripäässä on esimerkkejä, joissa kehittämiskonsepti on jo nähtävillä. Havaintojen mukaan kehittämiskonseptit riippuvat oleellisesti mm. aseman roolista, asemaseudun sijainnista ja alueen kehittämisedellytyksistä. Selvityksessä käsiteltyjen empiiristen ja teoreettisten tulokulmien pohjalta työssä on nostettu esiin keskeisinä tuloksina tärkeimmät ulottuvuudet, jotka tulee tunnistaa asemanseutujen konseptien kehittämisessä. Esiin nousseina hyvinä käytäntöinä ja suosituksina työn puitteissa tunnistettiin muun muassa:</p> <p>Liityntä muuhun kaupunkikehittämiseen: Asemanseudun kehittämisessä tulee olla selvä paikallinen visio/leima. Yhteinen poliittinen tahtotila on edellytys kehittämisen onnistumiseksi. Asemanseudun kehittämisen tavoitteet tulee olla linjassa muun kaupunkikehittämisen kanssa.</p> <p>Suunnittelu- ja kehittämisprosessi: Visiota tulee toteuttaa yhdessä sidosryhmien kanssa ja tarpeet sekä potentiaali tunnistaa yhdessä kiinteistökehittäjien kanssa. Avoin vuorovaikutus sidosryhmien kanssa nähdään tärkeänä jo tavoitevaiheesta lähtien. Pitkät ja laajat hankkeet vaativat tavoitteisiin sitoutuneen johdon ja työryhmän sekä toteutuksen vaiheistuksen, kun koko kuvaa ei voida toteuttaa yhdellä kertaa.</p> <p>Asemanseudun sisällölliset ratkaisut: Sisällöllisten ratkaisujen tekemisen osalta painotettiin vahvasti paikallisia erityispiirteitä sekä toisaalta tarve- ja tulevaisuuslähtöisyyttä. Millaisia ovat tulevaisuuden liikkumispalvelut? Millaisia kaupallisia palveluja asukkaat tarvitsevat?</p> <p>Toteuttamis- ja investointikonseptit: Toteuttamisvastuiden ja -velvollisuuksien kirjaaminen jo mahdollisimman aikaisessa vaiheessa nähtiin tärkeänä. Kehittäminen on useimmiten kaupunkilähtöistä. Kaupungin rahoittaessa kehittämistä maanarvon nostamisen ja myynnin kautta, keskeinen kysymys on; Mikä on kulloinkin paras tapa maanarvon nostamiseksi?</p> <p>Markkinointi ja viestintä: yhtenäinen viestintä eri toimijoiden (mm. hankekehittäjä ja kaupunki) kesken on tärkeää.</p> <p>Uudenlainen, mutta paikalliseen ympäristöön soveltuva asemanseudun suunnittelu- ja kehittämistapa voi parhaassa tapauksessa uudistaa koko kaupunkikehittämistä. Uusia kehittämiskonsepteja ei voi kuitenkaan tuoda kaupunkiin sellaisenaan ulkopuolelta, vaan ne täytyy aina lokalisoida ja juurruttaa osaksi paikalliskehittämisen pitkää linjaa.</p>			
Asiasanat	asemat, asemanseudut, liikennepalvelut, liikenneyhteydet, liikenneympäristö, liikennesuunnittelu, kaupunkisuunnittelu, kaupunkiliikenne			
Rahoittaja/toimeksiantaja	Ympäristöministeriö			
	ISBN 978-952-11-4631-2 (PDF)		ISSN 1796-170X (verkkoy.)	
	Sivuja 61	Kieli suomi	Luottamuksellisuus julkinen	
Julkaisun myynti/jakaja	Julkaisu on saatavana vain internetistä: http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/			
Julkaisun kustantaja	Ympäristöministeriö			
Painopaikka ja -aika	Helsinki 2016			

PRESENTATIONSBLAD

Utgivare	Miljöministeriet Avdelningen för den byggda miljön	Datum Oktober 2016
Författare		
Publikationens titel	Asemanseutujen kehittämiskonseptit ja investointimallit. Esiselvitys (Utvecklingskoncept och investeringsmodeller för stationsområden. Förutredning)	
Publikationsserie och nummer	Miljöministeriets rapporter 27 2016	
Sammandrag	<p>Utveckling av stationsområden är nu aktuell i hela världen. Även i Finland dryftar över tio städer just nu på vilket sätt deras stationsområden ska kunna utvecklas enligt nuvarande och framtida behov och vilken roll ett stationsområde egentligen ska kunna ha med tanke på stadshelheten. Smarta städer och stadsområden har en enorm potential för olika verksamheter, som markanvändning, boende, arbetsplatser, trafik, tjänster och näringslivet. I detta arbete utreds vilka olika utvecklingskoncept för stationsområden och därtill hörande processer, samarbetsrutiner och finansieringsmodeller som används i Finland och andra länder. För arbetet har man samrått med 25 utvecklare av stationsområden och utrett komponenterna och utvecklingsskedena i framtagningen av konceptet för tio olika stationsområden. Målet för arbetet är att skapa de första stegen i den nationella utvecklingen av stationsområden. Resultatet är utvecklingsrekommendationer och bästa praxis för utveckling av stationsområden.</p> <p>Arbetet gjordes på uppdrag av Miljöministeriet, Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM), Helsingforsregionens trafik (HRT) och Nylands förbund mellan november 2015 och april 2016. För arbetet ansvarade projektcheferna Susanna Harvio och Veera Lehto på Sweco Ympäristö samt professor Ari Hynynen, forskningschef Jari Kolehmainen, stadsforskare Seppo Laakso på Kaupunkitutkimus TA och Jenni Matikka på Sweco PM.</p> <p>De stationsområden som kartlades i arbetet befinner sig i mycket olika utvecklingsskeden. En del har först tagit de första stegen medan det i den andra yttersta änden finns exempel där utvecklingskonceptet redan finns till påseende. Enligt observationer påverkas utvecklingskoncepten betydligt av bland annat stationens roll, stationsområdets läge och utvecklingsförutsättningarna för området. De viktigaste dimensioner som bör identifieras vid utveckling av koncept för stationsområden lyftes fram som resultat av arbetet utifrån de empiriska och teoretiska infallsvinklar som behandlades i utredningen. I arbetet identifierades bland annat följande bästa praxis och rekommendationer:</p> <p>Samband med övrig stadsutveckling: Utveckling av ett stationsområde bör ha en tydlig lokal vision/prägel. En gemensam politisk vilja är en förutsättning för att utvecklingen ska kunna lyckas. Målen för utveckling av ett stationsområde ska vara i linje med den övriga stadsutvecklingen.</p> <p>Planerings- och utvecklingsprocess: En vision ska genomföras tillsammans med intressenter och behov och potential identifieras i samarbete med fastighetsutvecklare. En öppen interaktion med intressenter anses vara viktig redan när mål fastställs. Långa och omfattande projekt kräver en ledning och arbetsgrupp som har förbundit sig till målen samt indelning av projektgenomförandet i faser när hela bilden inte kan genomföras på en gång.</p> <p>Innehållsmässiga lösningar för stationsområden: När det gällde innehållsmässiga lösningar betonades starkt lokala särdrag och å andra sidan behovs- och framtidsorientering. Vilka är framtidens rörlighetstjänster? Vilka kommersiella tjänster behöver invånarna?</p> <p>Genomförande- och investeringskoncept: Man ansåg att det är viktigt att anteckna genomförandeansvaret och -skyldigheterna så tidigt som möjligt. Utvecklingen är oftast stadsorienterad. När staden finansierar utvecklingen genom höjning av markvärdet och försäljning, är en viktig fråga: "Vilket är vid ifrågasvarande tidpunkt det bästa sättet att höja markvärdet?"</p> <p>Marknadsföring och kommunikation: en enhetlig kommunikation mellan olika aktörer (bl.a. projektutvecklare och stad) är viktig.</p> <p>Ett nytt sätt att planera och utveckla ett stationsområde så att det lämpar sig för en lokal miljö kan i bästa fall bidra till att förändra hela stadsutvecklingen. Nya, externa utvecklingskoncept kan däremot inte som sådana tillämpas i en stad, utan de ska alltid lokaliseras och integreras i den lokala utvecklingens långa process.</p>	
Nyckelord	stationer, stationsområden, trafiktjänster, trafikförbindelser, trafikmiljö, trafikplanering, stadsplanering, stadstrafik	
Finansiär/uppdragsgivare	Miljöministeriet	
	ISBN 978-952-11-4631-2 (PDF)	ISSN 1796-170X (online)
	Sidantal 61	Språk Finska
		Offentlighet Offentlig
Beställningar/distribution	Publikationen finns tillgänglig endast på internet: http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/	
Förläggare	Miljöministeriet	
Tryckeri/tryckningsort och -år	Helsingfors 2016	

Asemanseutujen kehittäminen on keskiössä Suomessa ja maailmalla, sillä älykkäisiin kaupunkeihin ja asemanseutuihin kytkeytyy runsaasti potentiaalia eri toimintojen näkökulmasta. Tässä työssä kartoitetaan sekä suomalaisia että kansainvälisiä esimerkkitapauksia asemanseutujen kehittämiskonsepteista sekä niihin liittyvistä prosesseista, yhteistyökäytännöistä ja rahoitusmalleista. Tuloksena tuodaan esiin hyviä käytäntöjä asemanseutujen kehittämiseksi.

Selvityksen mukaan kehittämiskonseptit riippuvat oleellisesti muun muassa aseman roolista, asemanseudun sijainnista ja alueen yleisistä kehittämisedellytyksistä. Kun ne juurrutetaan osaksi paikallisen kehittämisen pitkää linjaa, voi uudenlainen asemanseudun suunnittelu- ja kehittämistapa parhaassa tapauksessa uudistaa koko kaupunkikehittämistä.



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

ISBN 978-952-11-4631-2 (PDF)
ISSN 1796-170X (verkkokj.)