

# Asemanseutujen rooli monipaikkaisen asumisen ja työn mahdollistajana

Simo Syrman

Projektiasiantuntija, MAL-verkoston koordinaatio

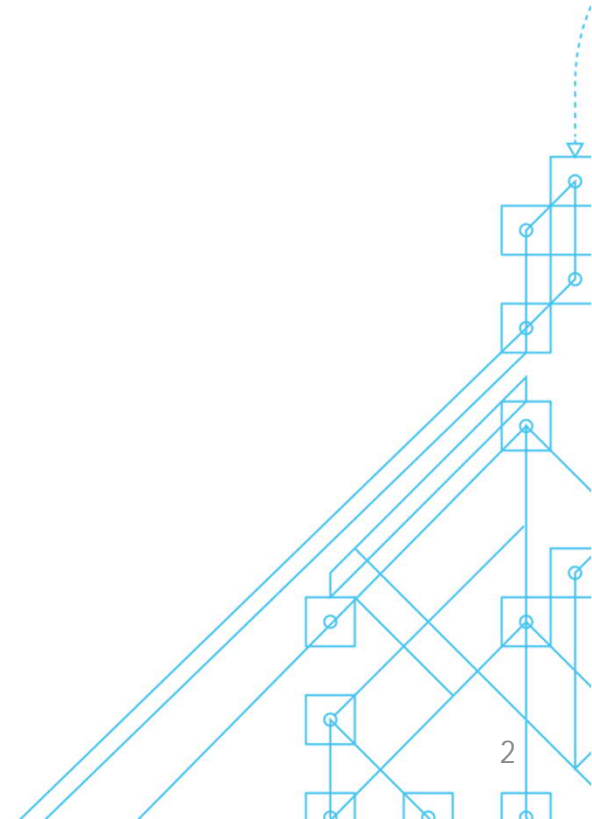
# Kestävä monipaikkainen asuminen ja työ



asuminen

Monipaikkainen

työ



# Kestävä monipaikkainen asuminen ja työ



Sujuvat matkaketjut

Asunnot  
Hotellit, huoneistohotellit  
Päivittäistavarakauppa  
Erikoisliikkeet, muut kaupalliset palvelut  
Julkiset palvelut  
Työpaikat  
Etätyötilat  
Työskentelyn mahdollistavat tilat, esim. kahvilat  
Ravintolat  
Kioskit

# Kestävä monipaikkainen asuminen ja työ

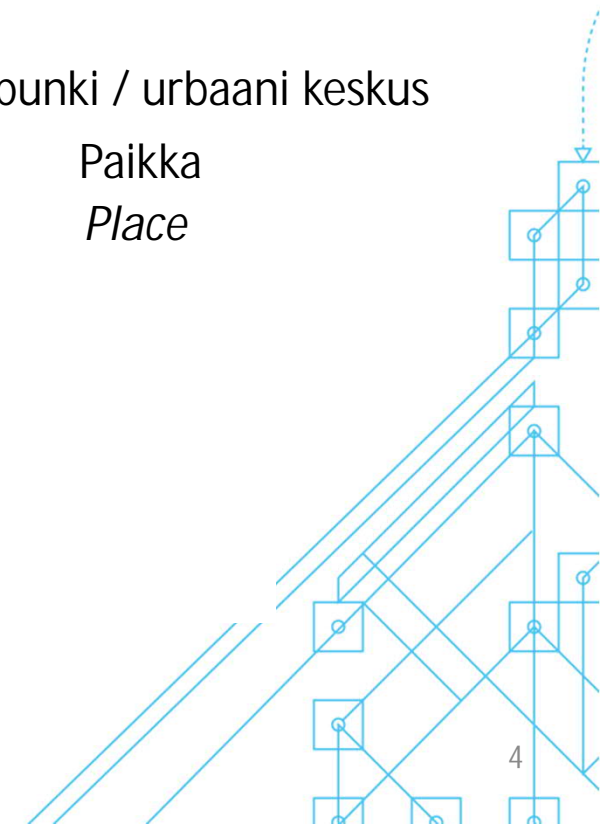
Sujuvat matkaketjut  
Solmu  
*Node*



## ASEMANSEUTU

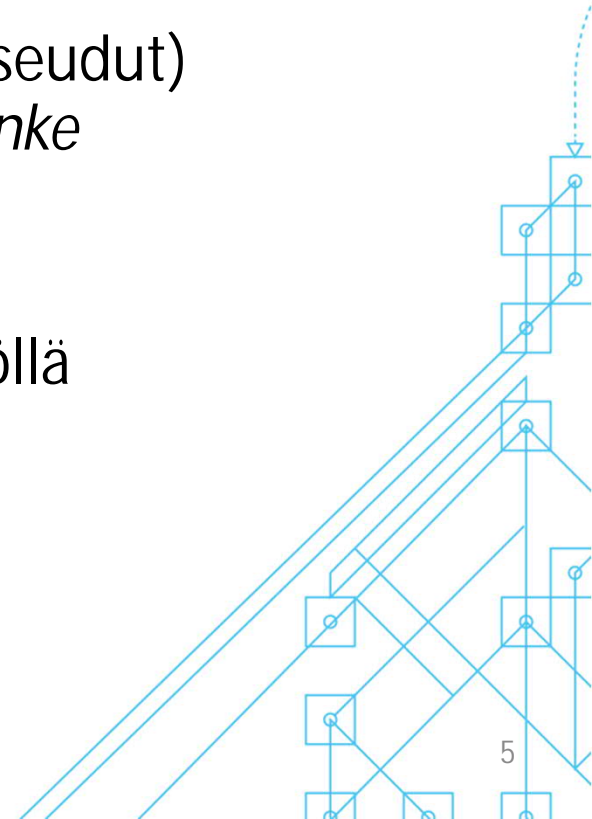


Kaupunki / urbaani keskus  
Paikka  
*Place*



# Aiempi asemanseututyö

- MAL-verkoston piirissä on tehty asemanseutujen kehittämistä yhteistyökumppaneiden kanssa jo vuodesta 2013 eri tasoilla ja tavoin
- Asemanseutuja on tarkasteltu mm. ELIAS- ja SMART-MR -hankkeissa
- Edellinen verkoston ja yhteistyökumppaneiden (Traficom, YM, HSY, seudut) yhteinen ponnistus oli *Kestävän asemayhteistyön toimintamalli* -hanke vuonna 2020
- Kaupunkiseuduille elinvoimaa –teemaverkoston yhtenä neljästä osahankkeesta on Asemanseutujen kehittäminen elinkeinoyhteistyöllä
  - MAL-verkoston koordinaation vastuulla on asemanseutujen tietotuotanto, asemanseutukortit ja profilointi



# Asemanseudut.fi



- Asemanseudut.fi on vuonna 2017 perustettu tietopankki asemanseuduista
- Tietopankki perustettiin MAL-verkoston, HSY:n SMART-MR -hankkeen ja silloisen Liikenneviraston yhteistyönä
- Sivuston tarkoituksena on jakaa tietoa asemanseutujen kehittämisestä ja asemanseutuihin liittyvistä projekteista
- Sivusto voi toimia myös kontaktointialustana, jonka avulla voidaan kytkeä yhteen eri tyyppisiä asemanseutua kehittäviä ja vähähiilisyttä edistäviä pilotteja.
- Osana Kaupunkiseuduille elinvoimaa -teemaverkostohanketta Asemanseudut.fi -sivustoa uudistetaan
  - Ulkoasua ja sisältöä on virtaviivaistettu
  - Keskeisenä uutena sisältönä toimivat teemaverkostohankkeessa MAL-verkoston jäsenseutujen case-aseamista muodostetut asemanseutukortit.

asemanseudut

## Tervetuloa kehittämään asemanseutuja!

Olet saapunut avoimeen tietopankkiin asemanseuduista ja niiden kehittämisestä. Toivomme, että viiyyt hetken ja löydät paljon hyödyllistä sisältöä. Sivuston tavoitteena on jakaa tietoa ja esitellä parhaita käytäntöjä asemanseutujen kehittämisestä sekä tuoda asemanseudun kehittäjiä yhteen.

### Kehittäminen

Täältä löydät tietoa asemanseutujen kehittämisestä erilaisista näkökulmista esteettömyydestä yhteistyömalleihin.

Lue lisää →

### Asemanseudut

Tutustu asemanseutujen tarkempiin tietoihin ja opi muiden tekemisistä.

Lue lisää →

# Korteissa mukana olevat asemat

## Suuret terminaalit

- Tikkurila

## Kaukoliikenteen 1a-luokka

- Lahti
- Seinäjoki
- Oulu

## Kaukoliikenteen 1b-luokka

- Jyväskylä
- Rovaniemi
- Joensuu
- Kuopio
- Pori
- Salo
- Lappeenranta

## Kaukoliikenteen 2-luokka

- Tesoma
- Kotkan satama

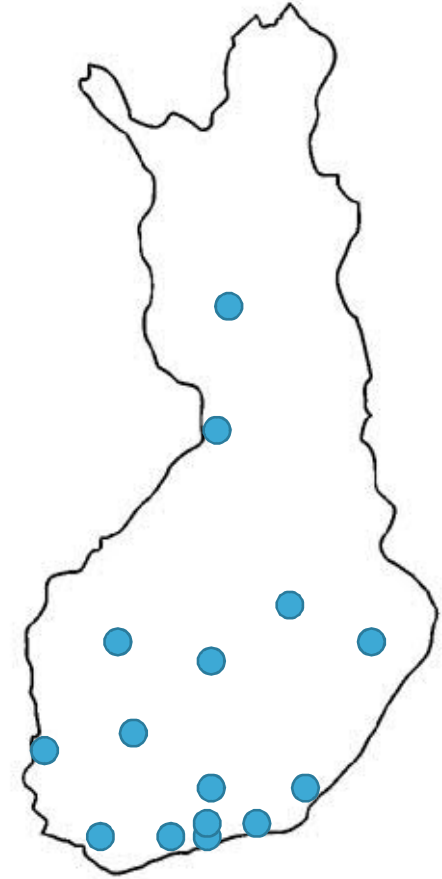
## Lähiliikenteen 1.luokka

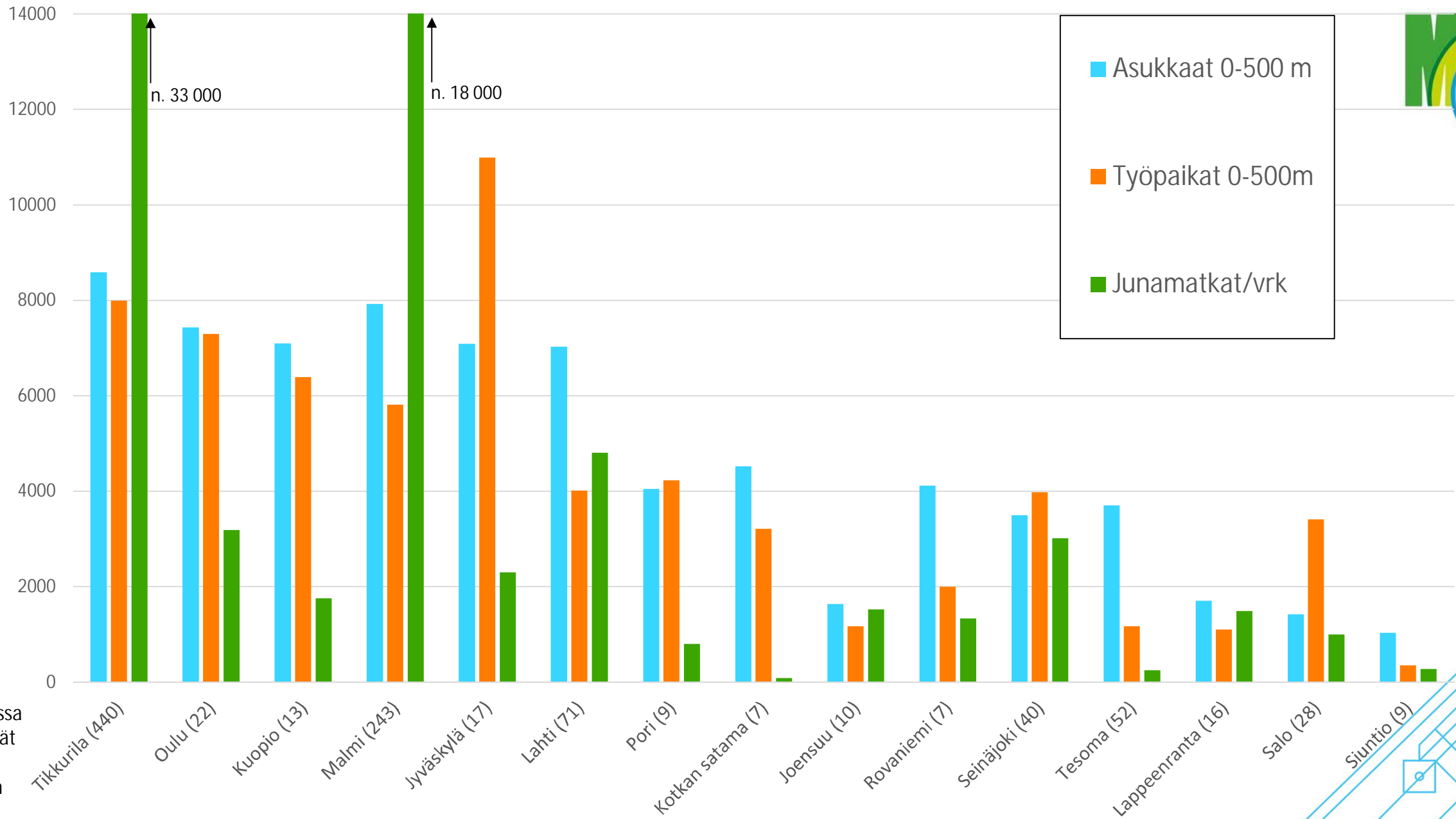
- Malmi

## Lähiliikenteen 5.luokka

- Siuntio

Luokittelu: Henkilöliikennepaikkojen luokittelu ja nykytila. Väyläviraston julkaisu 8/2022



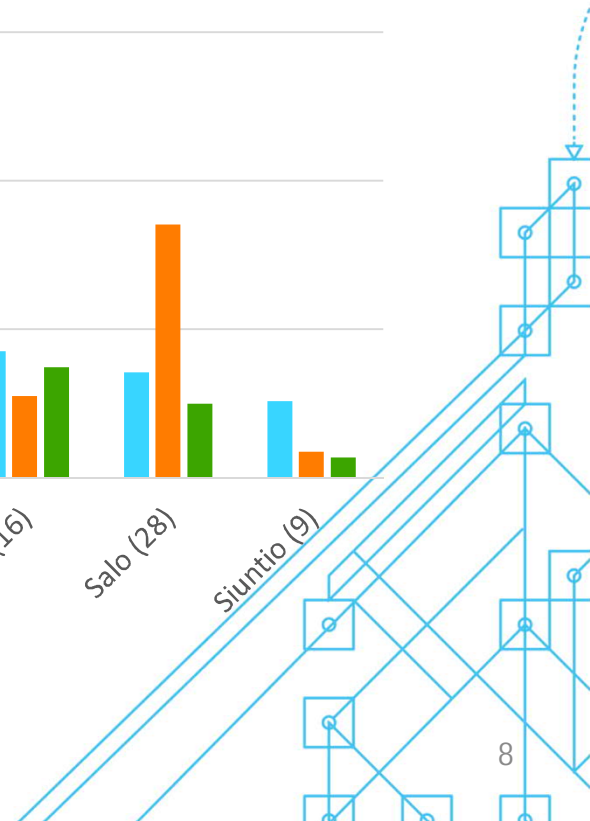


n. 33 000

n. 18 000

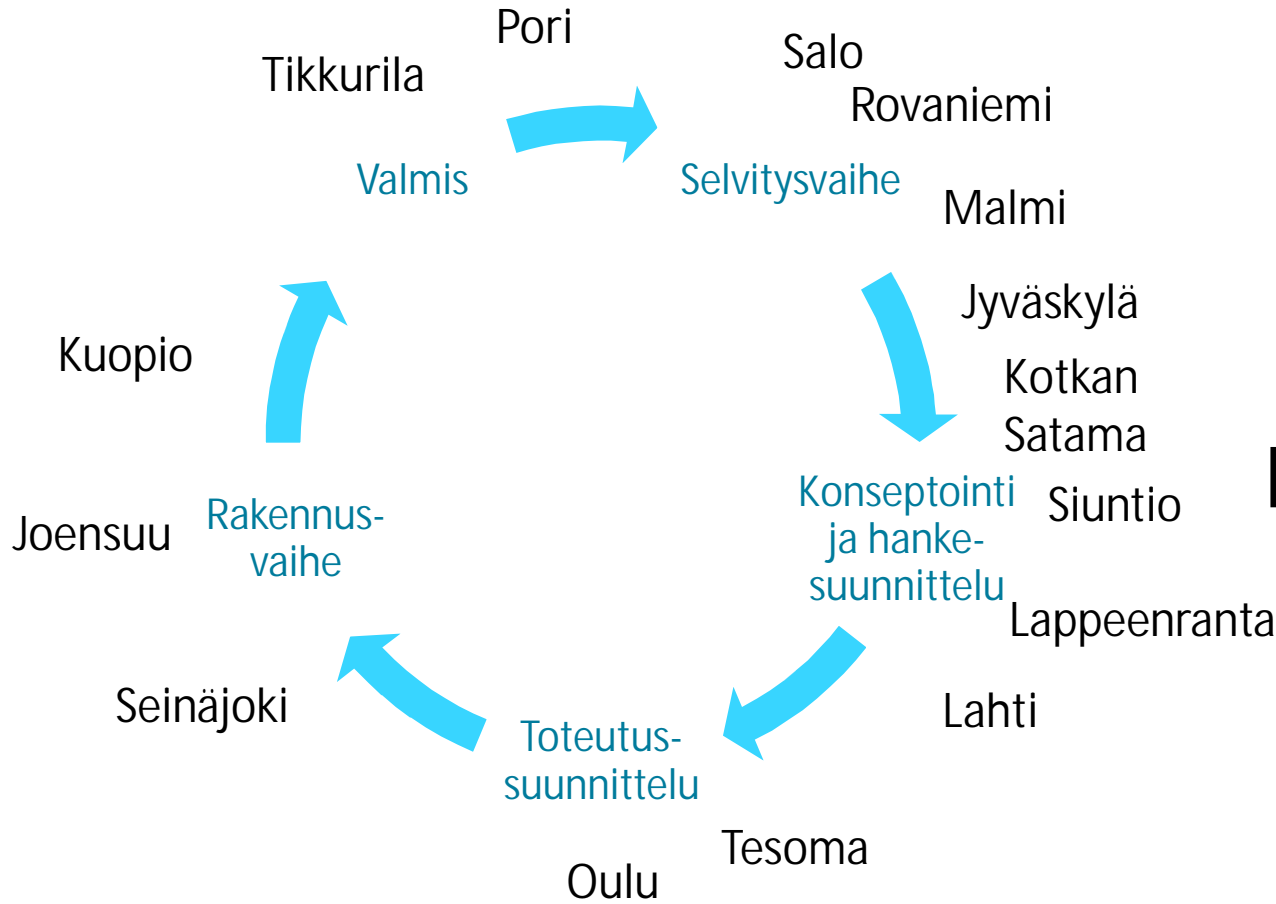
Sulkeissa lähtevät junat arkisin

30.11.2023





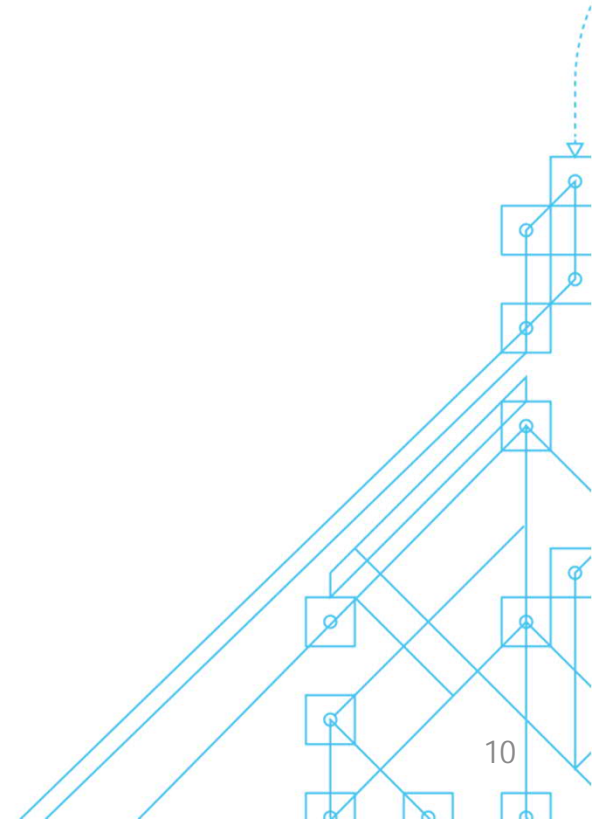
# Kehittämisen tavoitteet ja vaiheet



Asuminen Elinvoima  
Estevaikutuksen poisto  
Kaupunkiuudistus **Keskustan laajennus** Kävely-ympäristö  
Käyntikortti Liikenteellinen järjestelmä  
**Matkaketjut Palvelut**  
Palvelutason nosto Segregaation ehkäisy Tiivistäminen Maankäytön muutos **Työpaikat** Vehreyden säilyttäminen Yhteensovittaminen valtion suunnitelmiin

# Matkakeskuksista matkaketjuihin

- Monessa kaupungissa asemanseudun kehittämisen juuret vuosituhannen vaihteen matkakeskussuunnitelmissa
- Digitalisaatio ja muu toimialamurros on tehnyt alkuperäisestä matkakeskuskonseptista vanhentuneen
- Matkakeskuksen ydinajatus on supistunut solmupisteeksi, sujuviksi vaihdoiksi ja toimiviksi matkaketjuiksi
- Toisaalta kehittämisen fokus on laajentunut monipuoliseksi kaupunkikehittämiseksi
- VR:n ja Matkahuollon vetäytyminen poistaa asematoimijoista kaksi perinteistä ankkuria



# Haastava suhde valtioon

- Kuntakentällä kokemus yhteistyöstä valtiotoimijoiden kanssa asemanseuduilla on ristiriitaista
- Radanpitäjänä Väylävirasto on välttämätön yhteistyötaho asemanseudulla
  - Silti edes yhteyden löytäminen oikeaan tahoon koetaan ajoittain hankalaksi
- Senaatin Asema-alueet Oy on selkeyttänyt maanomistajaintressiä, mikä on monin paikoin avannut kehittämisen esteitä
  - Intressi näyttäytyy silti yksioikoisena voiton maksimoimisena
- Rahoitus väylänpitoon tai yhteisymmärryksen saavuttaminen aktiivisesta kehittämishankkeesta energisoi yhteistyön

# Vastuu valuu kaupungeille

- Jos kaupunki ei johda kehitystyötä määrätietoisesti, asemanseudun kehitys ei etene
  - Monitoimijaympäristössä sinnikkyys palkitaan?
  - Kaupungin tahtotilan selkeyttäminen prosessin alkuvaiheessa
- Monitoimijaisen asemanseutukehityksen suhde strategiseen maankäytön suunnitteluun on jännitteinen
  - Yleiskaava voi olla liian hidas väline kehityksen suuntaamiseksi
  - Toisaalta osayleiskaavaprosessin käyttö tavoitteiden yhteensovituksen varmistamiseksi

# Kehittäminen ja investointihalukkuus

- Asemanseutu on kiinnostava investointikohde, mutta kiinnostuksellakin on rajansa
  - Markkinatoimijat eivät välttämättä tunnista asemanseudun kestäväää saavutettavuutta etuna
  - Aseman sijainti harvemmin ydinkeskustassa, kilpailu muiden houkuttelevien alueiden kanssa rajallisesta kysynnästä
  - Skeptisyys ja varovaisuus: odotetaan päänavausta, isoille kehityshankkeille vähän toteuttajia

# Raideliikenteen merkitys kunnille

- Raideliikenne yleisesti kunnille erittäin tärkeä
  - Asemanseutu usein strategian ja kaupunkikehityksen kärkialue
  - Merkitykseen vaikuttaa kunnan koko, sijainti liikenneverkossa ja aseman sijainti yhdyskuntarakenteessa
  - Pienemmillä ja syrjäisemmillä korostuu valtakunnallinen ja seudullinen saavutettavuus
  - Isommilla ja keskeisemmillä paljon toiveita ja rajallisesti mahdollisuuksia kehittää myös paikallisesti
- Miten turvata palvelutason ylläpito, jos varsinaiselle kehittämiselle ei ole taloudellisia edellytyksiä?