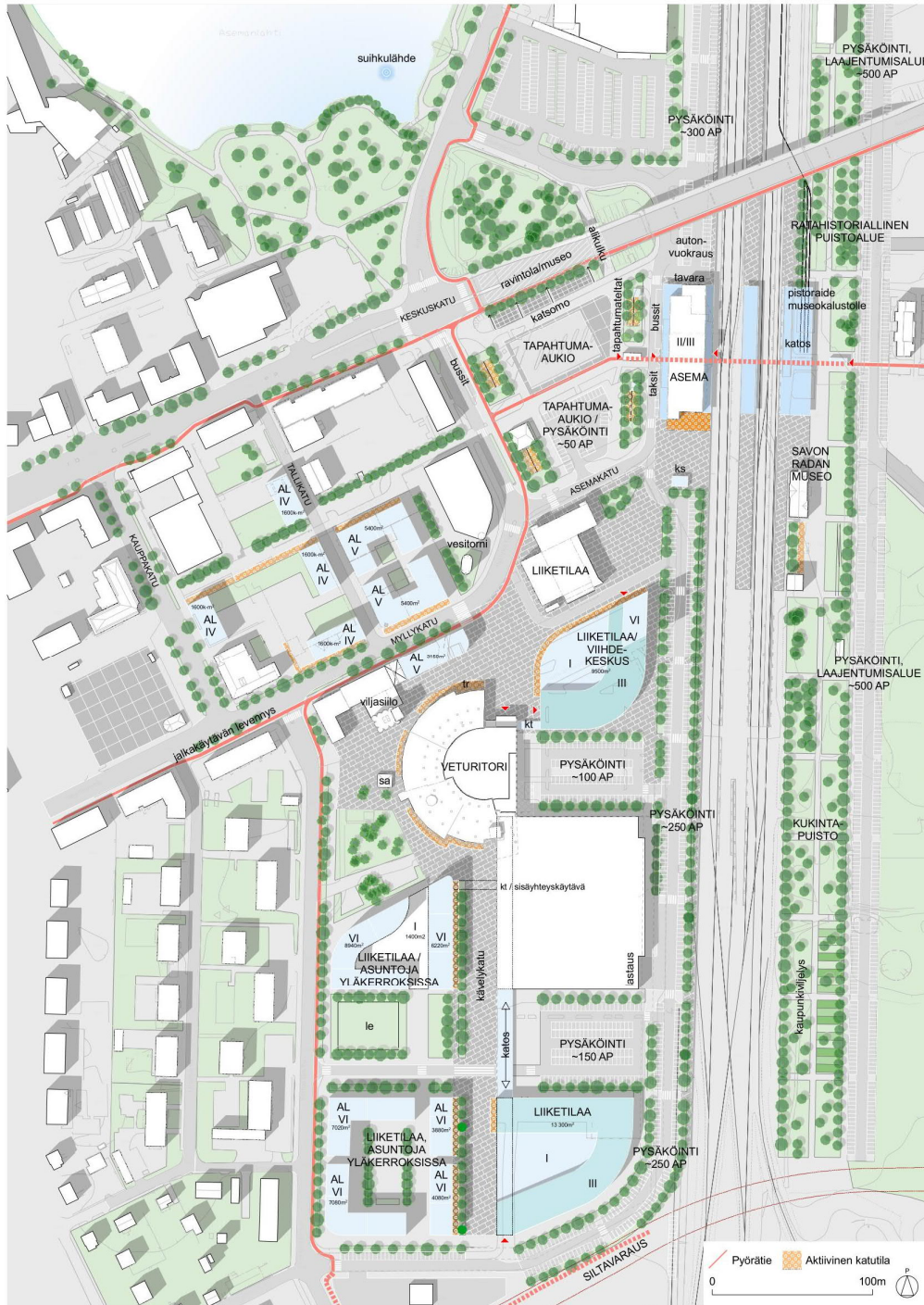


Pieksämäen aseman alueen kehittämissuunnitelma

19.2.2020



Työ, kohde

Pieksämäen aseman alueen kehittämissuunnitelma
Hankenumero: 312750

Tilaaaja

Pieksämäen kaupunki

Yhteyshenkilö

Tapani Mähönen
Pieksämäen kaupunki
Teknisen toimen johtaja
puh 044 5883222

WSP työryhmä

Matti Tapaninen, arkkitehti, pääsuunnittelija, projektipäällikkö
Anni Laurila, arkkitehti
Reko Laurilehto, arkkitehti yo.
Katja Koskela, kaupan asiantuntija
Tuomas Vuorinen, arkkitehti
Jouni Ikäheimo, liikennesuunnittelija

Työn ohjausryhmä

Kaupunginjohtaja
Elinkeinojohtaja
Tekninen johtaja
Kaupunginhallituksen puheenjohtaja
VR yhtymän nimeämä edustaja
Rahoittajan nimeämä edustaja
Oppilaitosten edustaja
Linja-auto ja taksiliikenteen edustaja

Työpaja 1 20.10.2019

Tilaisuuteen osallistui tilaajan ja rahoittajan edustajat sekä konsultti kaikkiaan kuusi henkilöä

Työpaja 2 30.11.2019

Tilaisuuteen osallistui noin 22 henkilöä, jossa olivat läsnä edustettuna mm. alueen yrittäjät, kiinteistön omistajat, liikennöitsijät, VR, Väylä, rahoittaja, maakuntaliitto, järjestöt kaupungin luottamushenkilö- ja virkamiesjohto.

Kokous 30.1.2020

Tilaisuudessa oli läsnä VR:n ja Väyläviraston, Ely:n sekä Pieksämäen virkamiesjohto

Sisällysluettelo

1. Tehtävä ja tavoitteet	5
1.1. Johdanto	5
1.2. Työn tavoitteet.....	5
1.3. Työnohjaus.....	5
2. Lähtökohdat ja nykytila	7
2.1. Paikan arvoja ja erityspiirteitä.....	7
2.2. Maakuntakaava ja asemakaava	10
2.3. Matkakeskus	11
2.4. Kauppa, palvelut ja elinkeinoelämä.....	12
2.5. Asukas- ja matkustajatarpeet	15
2.6. Uudet vähähiiliset toimintatavat.....	15
2.7. Vähähiiliset palvelut	16
2.8. Maanomistus	17
2.9. Liikennejärjestelyjen nykytilanne.....	18
2.10. Esimerkkejä pienten kaupunkien menestymisestä	21
2.11. Ympäristöhaitat ja hälinä	22
3. Yleissuunnitelma	23
3.1. Yleissuunnitelman selostus.....	24
3.2. Tulevaisuuden tarpeet.....	24
3.3. Toimenpiteet kestäväyyden ja ilmastonmuutoksen torjumisen eteen.....	25
3.4. Asemarakennus.....	28
3.5. Asematunneli	28
3.6. Junalaiturialueet ja katokset	31
3.7. Asema-aukio.....	31
3.8. Jalankulku, oleskelu ja esteettömyys	32
3.9. Pyörätiet ja pyöräpaikoitus.....	33
3.10. Kaupunkipyörät, sähköpotkulaudat ja muut uudet liikennemuodot	33
3.11. Linja-autoliikenne	34
3.12. Taksit.....	34
3.13. Tavarahuolto	34
3.14. Pysäköinti.....	34
3.15. Vuokra-autot ja autopalvelut	35
3.16. Pelastustiet – radan huolto	35

3.17.	Matkakeskuksen palvelut	35
3.18.	Entinen Postin rakennus	36
3.19.	Viljasiilo	37
3.20.	Alueen muut palvelut	38
3.21.	Palveluiden näkyvyys ja opastus	38
3.22.	Viherrakentaminen ja hulevesi	38
3.23.	Valaistus	39
3.24.	Katukalusteet	39
3.25.	Savon radan museo ja radan itäpuoli	40
3.26.	Radan ylittävä silta	40
3.27.	Sillan alla oleva väestönsuoja	41
3.28.	Uuden asuntorakentamisen paikkoja	42
3.29.	Maisemointi	42
3.20.	Alueidentiteetti - imago	42
4.	Toteutus ja jatkotoimenpiteet	43
4.1	Toteutuksen vaiheistus	43
4.2.	Jatkosuunnittelu	44
5.	Valokuvaliite, kuvia alueelta	45
6.	Lähteitä	53
7.	Pieksämäen matkakeskus - kustannusarvion yhteenveto	54
7.1.	Yhteenveto hankeen kustannusarviosta	54

1. Tehtävä ja tavoitteet

1.1. Johdanto

Suunnittelualue on Pieksämäen asema ympäristöineen. Pieksämäki on noin 18 000 asukkaan kaupunki Varkauden ja Jyväskylän läheisyydessä. Pieksämäki on rautatieristeyksen paikka ja Suomen ainoa paikka, jossa rautatiet risteävät viidestä suunnasta. Pieksämäen valtteja on Pieksäjärven rantaan sijoitettu varsin tiivis kaupunkialue, jossa mm. suurin osa kaupunkilaisista asuu vain 5-10 minuutin pyöräilymatkan päässä asemasta. Pieksämäen asemakaava perustuu Keskuskadun akselin varteen sijoittuviin kortteleihin, jossa radanylittävän sillan kupeeseen sijoittuu Pieksämäen rautatieasema. Alueen palvelut, kaupat, toimistot ja työpaikat ovat keskittyneet asemanseudun ympäristöön.

1.2. Työn tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on päivittää aseman alueen yleis- ja hankesuunnitelma käyttäjien kanssa vuorovaikutteisesti niin, että se vastaa tulevaisuuden ja tämän päivän maankäytön ja palveluiden tarpeita. Hanke- ja suunnittelualueen rajaus käsittää asemakeskuksen ja sen laajemman ympäristön. Suunnitelmaan kirjataan tulevaisuuden tarpeet. Aiemmin tehty yleissuunnitelma on vuodelta 2001 ja hankesuunnitelma on vuodelta 2003. Työlle annettu tavoite on, että visio tähtää vuoteen 2030 ja tavoite on, että asemaseudusta voi kehittyä Pieksämäen identiteettiä kohottava vetovoimainen paikka. Työn tavoitteet on määritetty seuraavasti:

- Maakunnan strategiaa tukeva kaupunkikehittäminen alueella*.
- Tukee alueen vetovoimaa ja verkostoja.
- Tavoitteena visiotason suunnitelma ja konkreettiset ehdotukset toimenpiteistä, joista pystytään nopeasti laatimaan toteutussuunnitelma ja saattaa toimenpiteet toteutukseen.
- Vähähiiliset toimintatavat ja ratkaisut palvelujen tuottamisessa.
- Osaavan työvoiman houkuttelu alueelle.
- Liikenteen vähähiilisyyttä tukevat toimenpiteet.
- Osa toimenpiteistä tulee olla nopeasti toteutukseen otettavia.

* Etelä-Savon maakunnan strategian kolme kasvun kärkeä ovat: Ruoasta eettisillä eväillä elinvoimaa, metsistä menestystä ja vedestä viisaasti vaurautta.

1.3. Työnohjaus

Työn laatimista ohjattiin ohjausryhmän ja työpajojen avulla ja kerättiin paikallista näkemystä alueen kehittymisen suuntaa varten. Työpajoja pidettiin kaksi kappaletta toinen 20.9 ja toinen 30.10 Pieksämäellä, joissa läsnä oli kaupungin virkamiehiä, johtoa, yrittäjiä ja VR-yhtymän ja Väyläviraston edustajia ja joilta saatiin yksityiskohtaista ohjeistusta suunnittelua varten. Työpajoissa nousi esille monia hyviä näkemyksiä alueen kehittämistä varten. Työpajojen tulokset koottiin edellä olevaan karttaan. VR:n ja Väylän kanssa pidettiin erillinen kokous 30.1.2020, jossa todettiin, että laaditussa yleissuunnitelmassa on tehty laadukasta työtä ja löydetty vahvuuksia.



Työpajojen tulokset koottuna kartalle. Tuloksissa nousi esille mm. elinkeinotoiminnan monipuolisuus, ympäristön houkuttelevuus ja viihtyisyys, imago, puistomaisuus, käveltävyys ja pimeän ajan valaistusilme. Keltaisella toiveet/tavoitteet, jotka liittyvät tiettyyn sijaintiin, oranssilla yleisiä esiin nousseita teemoja.

2. Lähtökohdat ja nykytila

2.1. Paikan arvoja ja erityispiirteitä

Pieksämäen erityispiirre on se, että se on Suomen ainoa viiden rautatien risteämispaikka. Pieksämäen asutushistoria ulottuu erittäin kauas ja paikalla on ollut yhtäjaksoisesti asutusta noin 5000 vuoden ajan. Rakennuskulttuurisesti ja maisemallisesti alue on arvokasta. Asemakeskuksen suunnittelualue on merkitty Suomen valtakunnallisesti merkittävien RKY eli rakennetun kulttuuriympäristön luetteloon nimellä: Pieksämäen rautatieläisympäristö RKY 2009. Viereen sijoittuu Keskuskatu ja Kontiopuiston alueet, jotka on myös merkitty RKY -luetteloon.

Pieksämäki kasvoi 1889 valmistuneen Savon radan ja 1918 käyttöön otetun poikittaisradan risteykseen. Uudet liikenneyhteydet muokkasivat Pieksämäen kahtia. Aseman seudun ja kirkonkylän taajama-asutus vahvistettiin kauppalaksi 1930. Kaupungiksi Pieksämäki tuli 1962. Pieksämäen asemakaava perustuu pääosin Toivo ja Jussi Paatelan vuonna 1922 laatimaan sekä Otto-livari Meurmanin 1934 laatimaan tiiviiseen puutarhakaupunkimaiseen asemakaavaan.

Pieksämäen nähtävyyksiä ovat mm. Poleeni kulttuurikeskus ja Tahinlammen luontoalueet lähellä keskustaa. Pieksämäellä on erittäin vilkasta kesäteatteritoimintaa ja kesän suurin tapahtuma on Big Wheels vanhojen autojen harrastajien kokoontumisajo.

Alueesta on laadittu historiallinen rakennuskanta-kartta vuonna 2006.



Kuva 1930 -luvulta. Kuvassa näkyvät vanha sodassa tuhoutunut vaalea asemarakennus junalaiturien välissä, nykyinen Savonradan museo ja sen rakennusmiljöötä sekä vanha radan ylittävä silta.

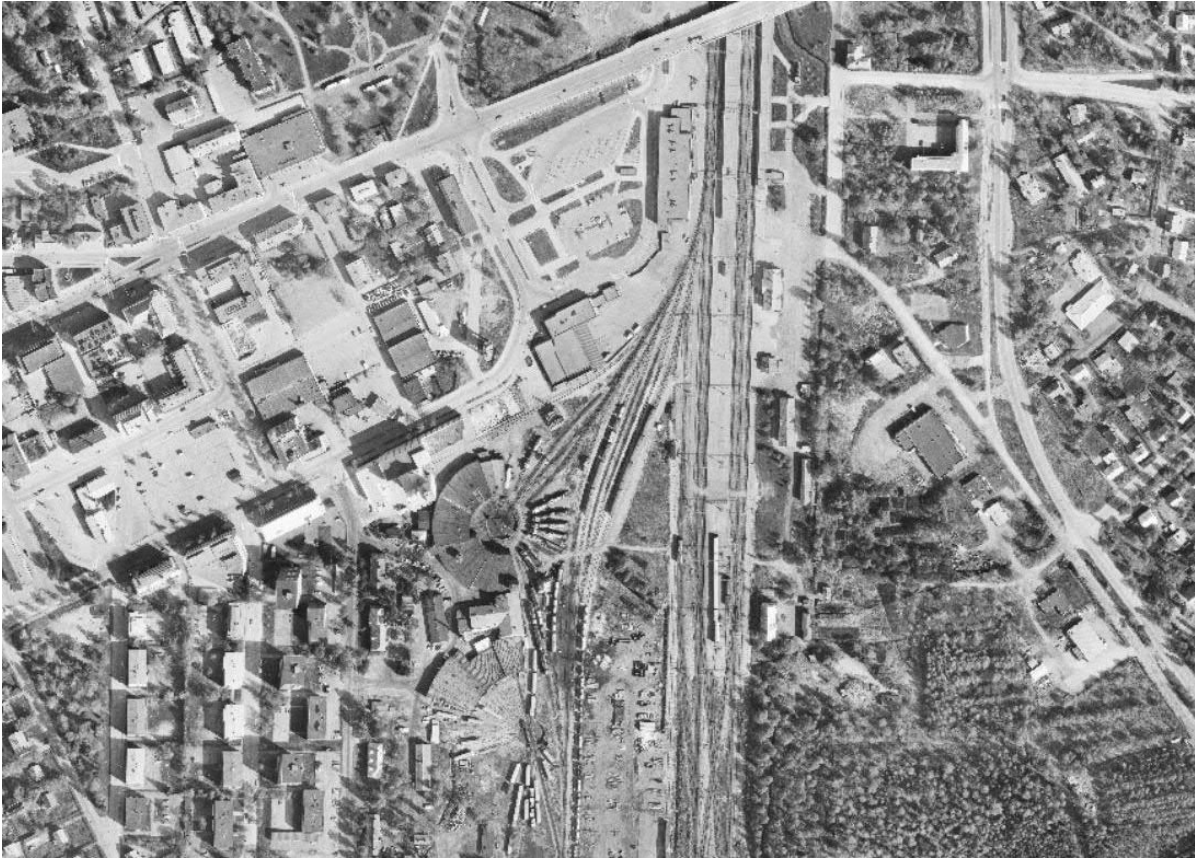


Pieksämäen Asemavintola, aseman rappusilta katsottuna. 1930-luku

Kuva 1930-luvulta asemarakennuksesta, joka tuhoutui sodassa. Asemamiljööt rakennettiin aikanaan edustaviksi ja huolitelluiksi malliympäristöiksi.



Asemaseutu nykytilassaan. Asemalta ja asema-aukiolta aukeaa näkymiä Pieksäjärvelle. itse aukio ja alue ovat jäsentymättömät ja suureksi osaksi huoltopihamaista tai pysäköintimäistä aluetta.



Asemanseutu ilmalokuvassa 1982



Asemanseutu ilmalokuvassa 2012



Pieksämäen vanhoja asemakaavoja. Vasemmalla Jussi ja Toivo Paatela 1922. Oikealla Otto livari Meurman 1934, jossa Keskuskadun akseli ja ruutukaava yhdistyvät järvenrantaan ja kaareviin katuihin.



Pieksämäen RKY Rakennetun kulttuuriympäristön alueet sininen merkintä. Kuva RKY.

2.2. Maakuntakaava ja asemakaava



Etelä-Savon maakuntakaava-yhdistelmä 12.12.2016. Ruskea: taajamatoimintojen alue. Vihreä: virkistysmatkailualue. Sininen: RKY alue. Vaalean sininen: Suojelualueet. Punainen piste: matkakeskus.

Suunnittelualueella on asemakaava, joka on päivätty 17.10.2012. Siinä Veturitorin alueen korttelit on merkitty merkinnällä C-1, Keskustatoimintojen korttelialue, jonne voi sijoittua mm. kaupan suuryksiköitä ja erikoistavarakauppaa, kulttuuri ja vapaa-ajan toimintoja. Asemakaavassa alueelle on esitetty rakennusoikeutta noin 60 000 kem, josta on toteutettu noin 20 000 kem. Ratapihan reunan alue on merkitty suojaviheralueena. Asemakaavaa voidaan muuttaa yleissuunnitelman mukaiseksi.

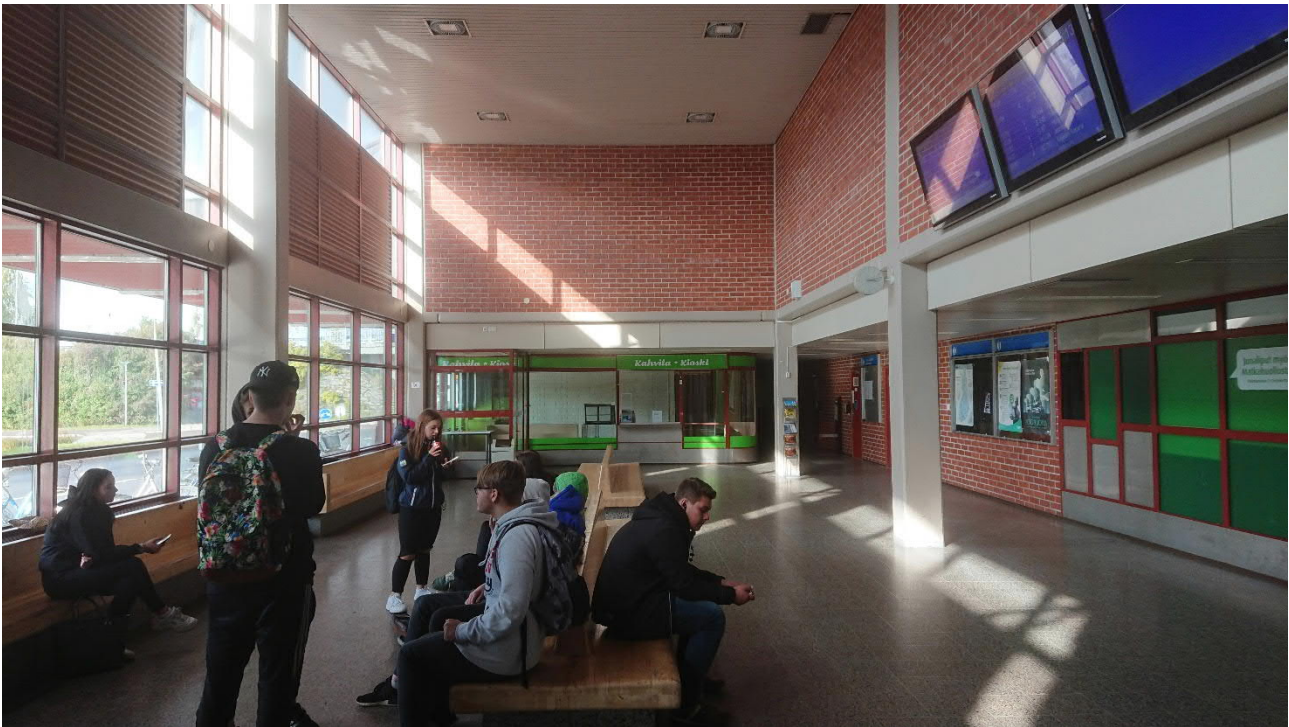
2.3. Matkakeskus

Työn tavoitteena on suunnitella ja uudistaa Pieksämäen matkakeskusta ympäristöineen. Matkakeskus tarkoittaa joukkoliikenteen solmupistettä, jossa pitkän matkan sekä paikallisliikenteen linja-autot ja junat sijoittuvat samaan terminaalin. Matkakeskus on siis yhdistetty linja-auto ja rautatieasema, jossa vaihtaminen liikennevälineestä toiseen on helppoa ja esteetöntä, ja josta löytyvät helposti tiedot aikatauluista ja lipunmyynnistä sekä sinne voi sijoittua muita palveluita. Asema- ja matkakeskus on myös sisäänvalo ja portti kaupunkiin, jossa syntyy ensivaikutelma kaupungista.

Matkakeskuksen kehittäminen toteutetaan uudistamalla rakennusta, sen ilmettä ja opasteita, parantamalla alueen jalankulku, liikenne- ja palveluympäristöä, liikennemuotojen yhteistyötä sekä monipuolistamalla, tiivistämällä ja parantamalla aluetta ja sen kutsuvuutta.



Pieksämäen asema. Nykytilassaan aseman ilme on ulospäin sulkeutunut. Ilmettä parantaisi ikkunoiden avaaminen kaduntasoon sekä katokset, terassit markiisit tms. jotka luovat elävyyttä katutilaan sekä jäterakennuksen ja tiliaidan purkaminen, joka estää näkymä Savon radan aseman suuntaan.



Asemarakennuksen odotustila

2.4. Kauppa, palvelut ja elinkeinoelämä

Matkakeskus sijoittuu keskeiselle paikalle Pieksämäen keskustassa Keskuskadun varteen ja Citymarketin, Lidl:n ja Prisman muodostaman kaupallisen kolmion keskipisteeseen. Perinteinen tiivis kivijalkakeskusta ulottuu asemalta Keskuskatua pitkin aina kirkolle saakka. Kauppa ja palveluita on myös torin ympäristössä. Tokmannin myymälä sijoittuu Keskuskadun kaupallisen rakenteen päähän.

Vähittäiskaupan suuryksiköt ovat sijoittuneet keskustaan aseman tuntumaan. Aivan rautatieaseman viereen on muodostettu vanhasta veturitallista Veturitori, sisätori, joka toimii tapahtumapaikkana ravintoloinen, ja sen yhteyteen on rakennettu Prisman myymälä. Aseman ja Keskuskadun pohjoispuolella toimii Citymarket. Suurmyymälätoiminnot sijoittuvat keskustassa kaupunkirakenteen ja asioinnin kannalta edullisesti, joskaan yhteydet asemalle eivät ole luontevia eivätkä ympäristöltään viihtyisiä. Prisman ja Citymarketin päivittäistavarakaupan tarjontaa täydentävät Keskuskadun Lidl ja radan toiselle puolelle sijoittunut Salen myymälä.

Asema-alueita on perusteltua kehittää kiinteänä osana palveluverkkoa niin, että lähellä jalankulkuetäisyydellä on tavoitettavissa sekä matkaan liittyvät palvelut, että muut arjen palvelut. Palveluiden haasteena asemalla on asiakastavoitettavuus. Vaikka asemalla on asiakasvirtaa, asiakkailta on usein kiire ja halu päästä nopeasti pois. Ei ole aikaa pysähtyä palvelujen äärelle, vaan tavoitellaan määränpäättä. Ideaalia olisi, että asema toimii osana muuta keskustaa ja palvelurakennetta, jolloin kiire vähenee ja alueella voidaan myös pysähtyä ja viettää aikaa.

Vaikka Pieksämäellä Matkakeskus sijoittuu kaupallisen rakenteen sisään, jää se toiminnallisesti irralleen muista kaupallisista palveluista. Matkakeskuksessa toimii tällä hetkellä asemaravintola ja Matkahuollon toimipiste. Asemalla on myös ollut kahvila-kioski, mutta tila on nyt tyhjänä. Aseman alueella pysäköintialueen reunalla on grilliravintola. Matkakeskus jää kohtalaisen kauaksi muusta

keskustasta ei niinkään matkan vaan ympäristön miellyttävyyden näkökulmasta. Matkakeskuksen ja muun keskustan väliin jää laaja pysäköintialue sekä linja-autokenttä eivätkä matkakeskuksen palvelut näy muille keskustassa asioiville. Näin ollen matkakeskuksen palveluita käyttävät tällä hetkellä lähinnä vain junamatkustajat. Tavoitteena on, että matkakeskusta käyttävät myös junamatkustajien lisäksi muut asiakkaat ja sinne ohjataan alueen jalankulku ja asiakasvirtoja.

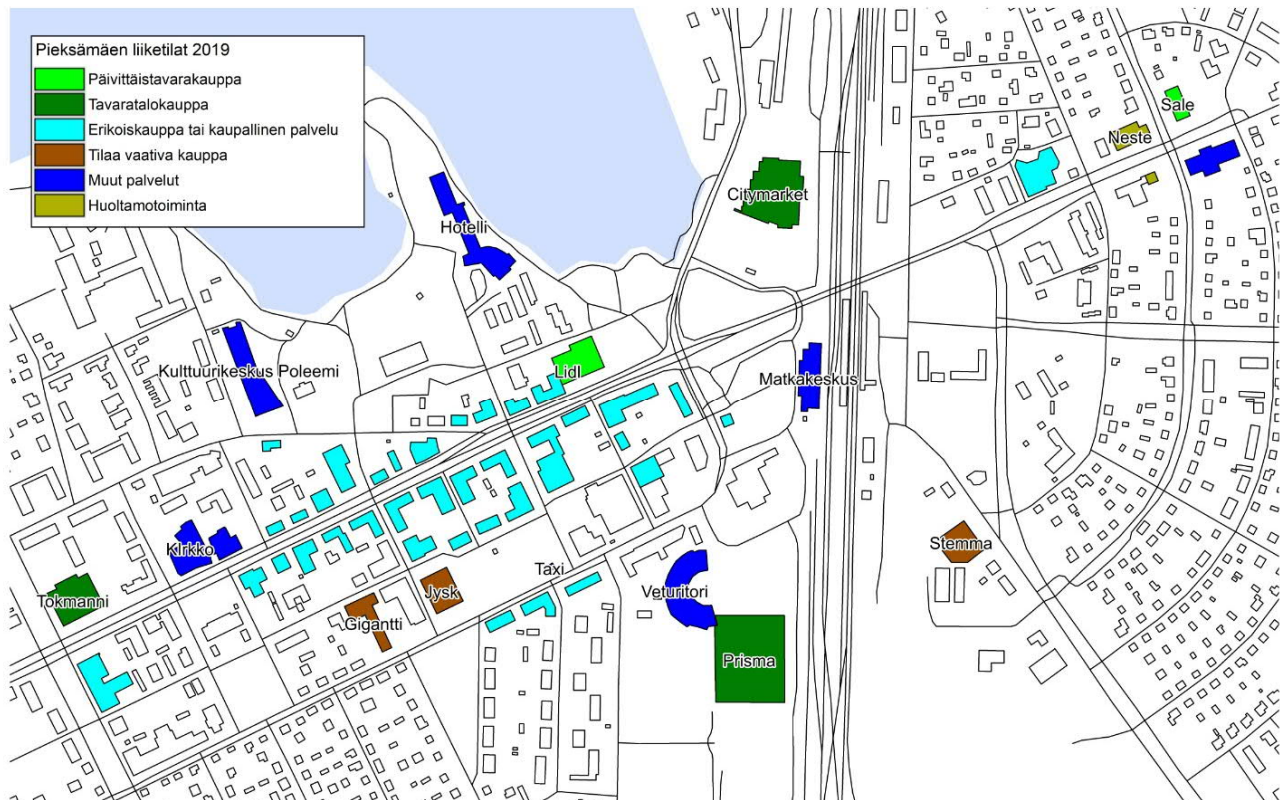
Asemanseutua tulee kehittää, jotta palveluilla olisi asemalla toimintaedellytyksiä ja jotta asema palvelisivat matkustajia nykyistä paremmin. Asemat ovat palveluita kiinnostavia sijaintipaikkoja, mutta niissä on myös paljon haasteita. Miten saada toimijat ja asemat kohtaamaan toisensa, niin että asemalta löytyy hyviä toimintapaikkoja palveluille? Miten saada asiakkaat ja toimijat kohtaamaan asemalla, niin että asiakkaat käyttävät aseman palveluita?

Asemanseudun palveluiden toimintaedellytyksiä parannetaan merkittävästi myös asutuksen lisäämisellä. Mitä enemmän asukkaita on asemanseudun lähiympäristössä, sitä enemmän palveluilla on asiakaspotentiaalia. Palveluita haetaan yleensä läheltä kotoa, joten lähiympäristön asukkaat käyttävät asemanseudun palveluita kauempaa tulevia asukkaita potentiaalisemmin. Tavoitteena on, että asumiselle luodaan sellaista toimintaympäristöä, että alueella on mahdollista asua ilman autoa ja esimerkiksi yhteiskäyttöautolla paikata auton puutteen.

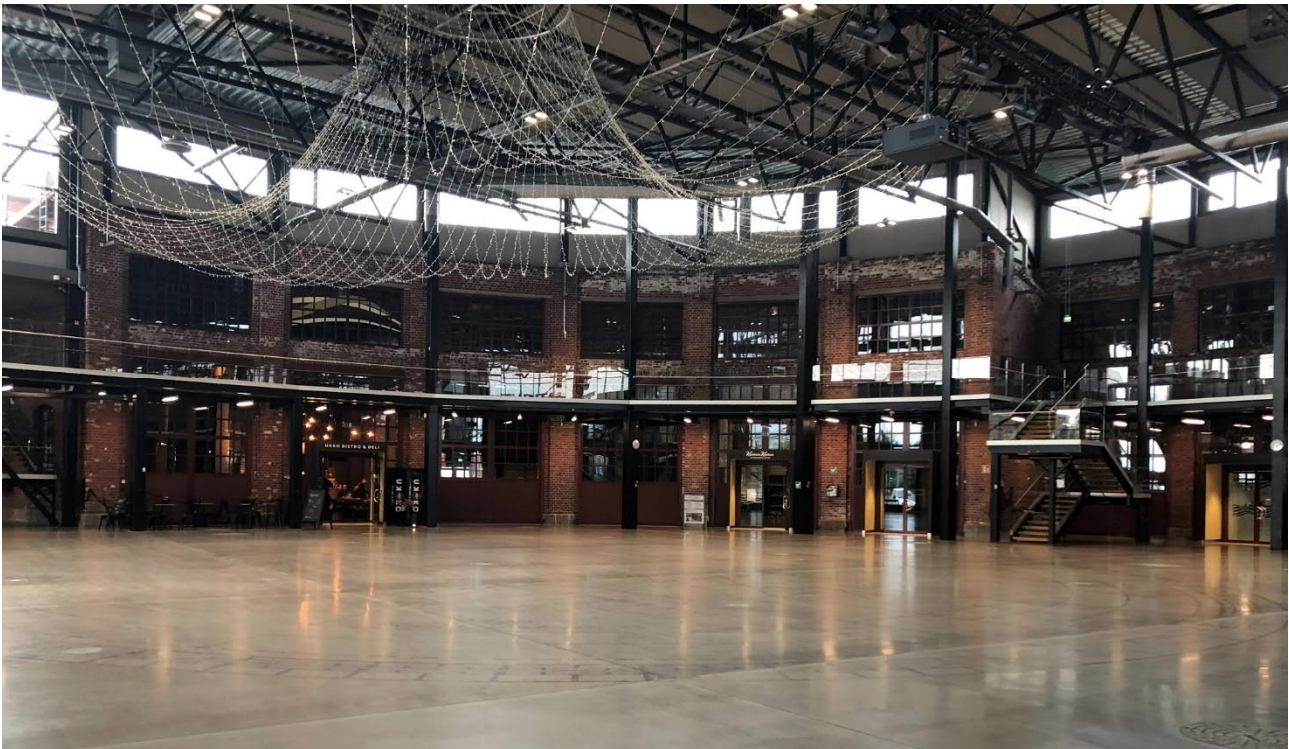
Erikoiskaupan palveluiden säilyminen kivijalassa edellyttää yhdyskuntarakenteelta riittävää tiheyttä. Keskustoja tulee jatkuvasti kehittää, jotta ne säilyvät vetovoimansa. Alueen kivijalkakaupat hyötyisivät kaupallisesta konseptoinnista ja yhteismarkkinoinnista alueen toimijoiden kesken. Tiiviin yhdyskuntarakenteen ja kiinnostavan kävely-ympäristön merkitystä ei voi korostaa liikaa.

Tällä hetkellä Pieksämäeltä asioidaan hieman enemmän alueen ulkopuolella kuin, mitä muualta tullaan asioimaan Pieksämäelle. Tavoitteena on, että asiointi suuntautuu nykyistä enemmän Pieksämäelle.

Kotimaan matkailussa suositaan nykyisin yhä enemmän kaupunkilomaa ja luontolomaa yhdistävää lomanviettoa, jossa tärkeää ovat mm. ruokailu- ja ravintolaelämykset, luontokohteet ja luontoelämykset sekä hyvinvointi ja hemmottelupalvelut lisäksi trendinä on, että matkoja halutaan tehdä yhä enemmän kestäväillä liikkumistavoilla ja huomioida ilmastotavoitteita. Pieksämäen asemaa ja matkakeskusta voidaan kehittää myös alueen matkailun tarpeista käsin. Sinne voisi sijoittaa matkailun neuvontaa, pyörä-, auto-, väline vuokrausta tms. palveluita.



Pieksämäen keskustan kauppa ja palvelut 2019. Lähde: WSP kartoitus 2019



Aseman tuntumaan on 2010-luvulla rakentunut Veturitorni, jossa on ravintola, kuntosali, nuorisotila ym. palveluita sekä laaja noin 1600 hengen sisätori. Rakennukseen liittyy Prisman myymälä ja sen pysäköintikenttiä. Veturitallin vanhimmat osat ovat vuodelta 1889.

2.5. Asukas- ja matkustajatarpeet

HSY:n Interreg-rahoitteisen SMART-MR -hankkeen yhteydessä, yhteistyössä asemanseutujen kehittäjäverkoston kanssa, tehtiin vuonna 2017 valtakunnallinen asemanseutujen asukaskysely. Kyselyn tavoitteena oli saada tietoa monimuotoisten ja vähähiilisten asemanseutujen kehittämiseen. Sen avulla haettiin erityisesti eväitä uudentyyppisten liikkumisen, innovatiivisten palvelujen ja uuden liiketoiminnan kehittämiseen sekä näkökulmia asemanseutujen täydennysrakentamiseen.

Kyselystä nousi esille paljon tarpeita liittyen palveluihin ja asemien kehittämiseen. Tarpeet liittyvät suurelta matkustamisen ja päivittäisten rutiinien sujumiseen. Asukkaat toivovat asemille mm. matkaan, asemalle liikkumiseen, työskentelyyn ja vapaa-aikaan sekä ruokaan liittyviä palveluita.

Matkaan liittyvät palvelut

- Matkalippuautomaatti
- Infopalvelut
- Mobiilipalvelut
- Matkatavaroiden jättöpiste

Liikkumiseen liittyvät palvelut

- Turvallinen pyörien säilytys
- Sähköauton ja -pyörän latauspisteet
- Pyöränhuolto- tai tee se itse-palvelut
- Yhteiskäyttöpyörät ja autot
- Kutsuliikenne

Työskentelyyn liittyvät palvelut

- Työtilat

Ruokaan liittyvät palvelut

- Ruokakauppa
- Kioski
- Kahvilat, ravintolat
- Take away -food
- Noutopisteet: verkkokauppa, ruokakassipalvelu, lähiruoka, hävikkiruoka

Vapaa-ajan palvelut

- Liikuntatilat
- Leikkipaikka
- Rentoutumistila

Muut palvelut

- Kampaamo, parturi
- Terveystieteiden palvelut

Mitä palveluita asukkaat toivovat asemille?

Lähde: Valtakunnallinen asemanseutujen kysely, 2017; HSY, Tekes, Liikennevirasto, ympäristöministeriö ja MAL-verkosto (SMART-MR -hanke/Interreg)

2.6. Uudet vähähiiliset toimintatavat

Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopöytäkirjaan: pitämään maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle 2 asteen esiteollisesta ajasta ja pyrkiä toimiin, joilla lämpeneminen saataisiin rajattua alle 1,5 asteen. Tavoite vaatii erittäin suuria muutoksia maailmanlaajuisesti, ja tarkoittaa siten myös Suomen päästövähennysten tiukentamista. Hallitustenvälisen ilmastopaneelin IPCC:n mukaan ilmaston lämpeneminen yli 1,5 asteen rajan kiihdyttää lajien sukupuuttoa merkittävästi, muuttaa yhä useampia alueita elin kelpottomiksi sekä uhkaa veden saatavuutta, ruuantuotantoa ja ekosysteemin toimivuutta. Koska 1,5 asteessa pysyminen on hyvin haastava tavoite (maailman maiden tämänhetkiset lupaukset päästövähennyksistä tarkoittavat yli kolmen asteen lämpenemistä), kaupunkisuunnittelun näkökulmasta on otettava torjumisen ohella huomioon myös sopeutumistoimenpiteet.

Suomen hallitus toimii tavalla, jonka seurauksena Suomi on hiilineutraali vuonna 2035 ja hiilinegatiivinen nopeasti sen jälkeen. Tämä tehdään nopeuttamalla päästövähennystoimia ja vahvistamalla hiilinielua. Hallituksen toinen tavoite on, että Suomi pyrkii maailman ensimmäiseksi fossiilivapaaksi hyvinvointiyhteiskunnaksi. Kolmas tavoite on hiilinielujen ja -varastojen kasvattaminen lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Neljänneksi: pienennetään asumisen ja rakentamisen hiilijalanjälkeä. Viidenneksi: pysäytetään luonnon monimuotoisuuden vähentyminen, kuudenneksi: vahvistetaan Suomen roolia kiertotalouden edelläkävijänä. Seitsemänneksi: Tehdään ilmastoystävällistä ruokapolitiikkaa.

Vähähiiliset toimintatavat tarkoittavat toiminnasta aiheutuvien hiilidioksidipäästöjen ja kasvihuonepäästöjen vähentämistä. Vähähiiliset toimintatavat koskettavat liikenteen ja yhdyskuntarakenteen aiheuttamia päästöjä ja tuotteiden ja palveluiden vähähiilisyyttä. Vähähiilisyyden ytimessä on arvomuutos ja systeeminen muutos, lainsäädäntö, kiertotalouden resurssiviisauden näkökohdat sekä siirtyä pois fossiilisista polttoaineista kestäviin energiamuotoihin. Koska ilmastonmuutos on meitä kaikkia koskeva globaali haaste, on meidän myös tarkasteltava, kuinka voisimme edistää päästövähennyksiä myös muissa maissa, joissa tehdään nyt ratkaisevia, kauaskantoisia päätöksiä.

2.7. Vähähiiliset palvelut

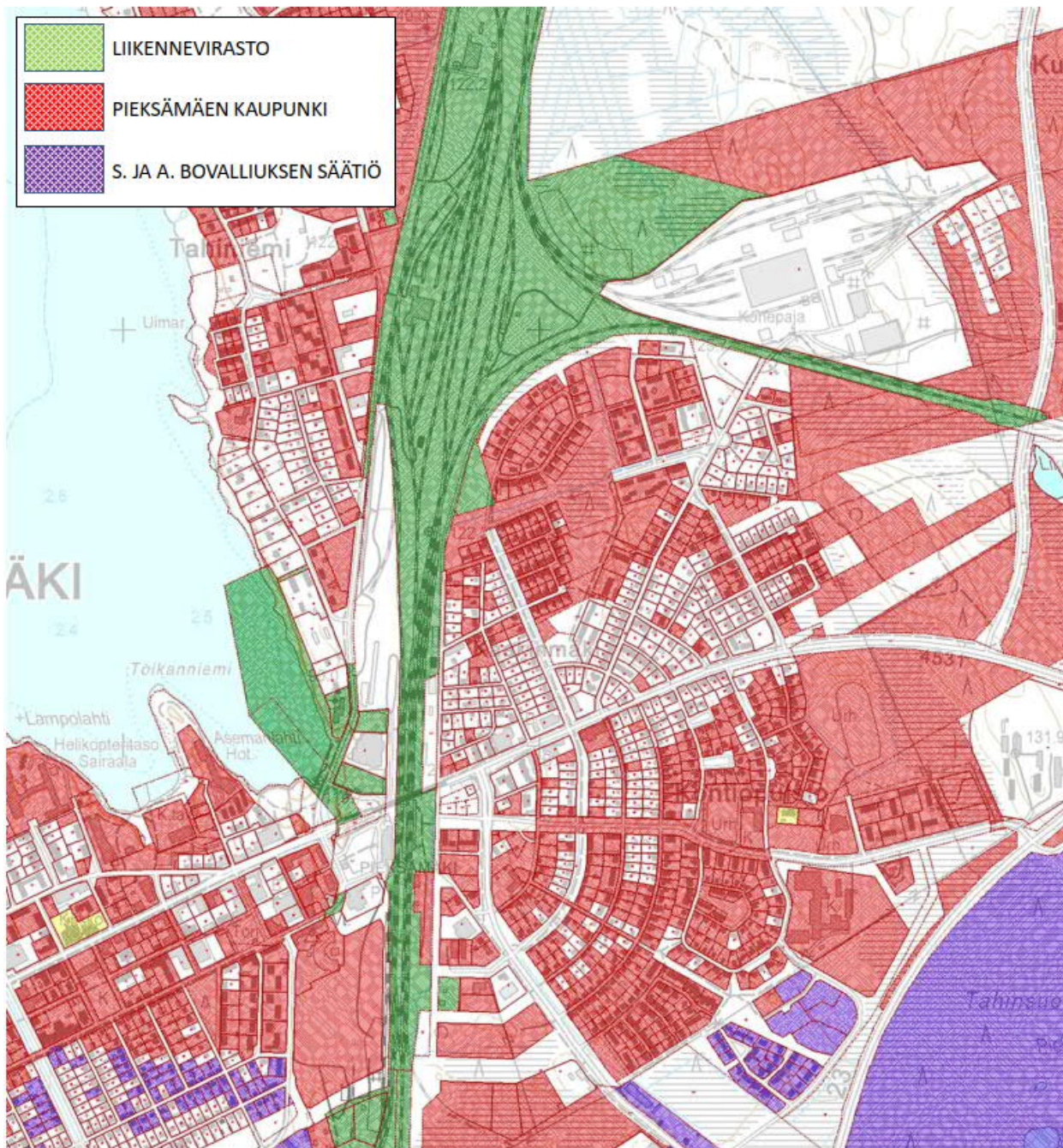
Vähähiilisten palveluiden konsepti tai liikeidea pohjautuu jollakin tavalla vähähiilisyyteen. Tuotteet tai palvelut ovat vähähiilisiä tai vähähiilisesti tuotettu. Vähähiilisiä palveluita ovat myös jakamis- ja kiertotalouden palvelut sekä tuotteiden elinkaarta pidentävät palvelut. Vähähiilisiä tuotteita ovat myös lähituotteet, joiden vähähiilisyyks perustuu lyhyisiin kuljetusmatkoihin. Lähituotteiden ja erityisesti lähiruuan etuina ovat myös puhtaus, pakkausjätteiden vähäisempi määrä ja paikallinen kierrätettävyys.

Toisaalta vähähiilisenä voidaan pitää myös palveluita, jotka sijoittuessaan asemanseuduille vähentävät liikkumistarvetta ja välillisesti vaikuttavat liikkumisen päästöihin. Myös palveluita, jotka liittyvät vähähiiliseen liikkumiseen, voidaan luokitella vähähiilisiksi palveluiksi.

Yleisesti vähähiilisyyks koetaan yrityksissä tärkeänä. Ilmastovaikutukset ovat laajasti esillä mediassa ja kuluttajat alkavat enenemässä määrin edellyttää ilmastotoimia yrityksiltä, ja tähän yritykset pyrkivät vastaamaan jollakin tavalla. Kehittyvässä yritystoiminnassa tähän on myös pakko vastata, jos on halua olla mukana liiketoiminnassa myös tulevaisuudessa. Suurella osalla isoista palvelutoimijoista sekä useilla kauppakeskuksilla on vähähiilisyyks-, ilmastoystävällisyys-, vastuullisuus-, strategioita tai -tavoitteita. Toimintatavat ovat eri toimijoilla hyvin erilaisia ja -tasoisia. Yhtä lailla kuten kauppakeskus, myös matkakeskus voi olla hiilineutraali.

2.8. Maanomistus

Yleissuunnitelman alueen maanomistajina ovat Pieksämäen kaupunki, väylävirasto, aseman tontilla VR sekä postin tontilla yksityinen omistaja.



Maanomistus alueella. Kuva: Väylävirasto ratapihan raporttiluonnos 2020.

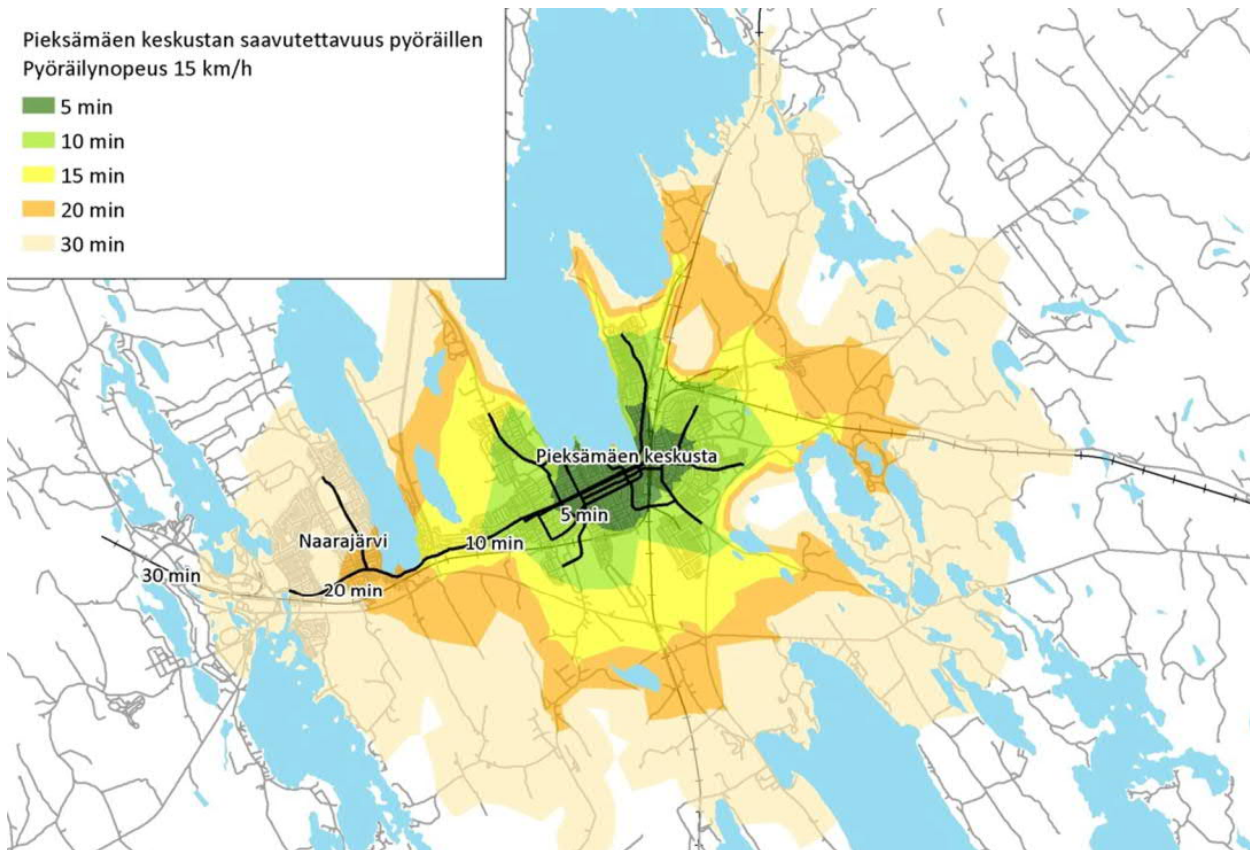
2.9. Liikennejärjestelyjen nykytilanne

Asemanseutu tukeutuu liikenteellisesti junarataan ja Keskuskatuun, joka ylittää radan pohjoispuolelta. Asemanseutu on joukkoliikenteeltään ja ajoneuvoliikenteen osalta hyvin tavoitettavissa.

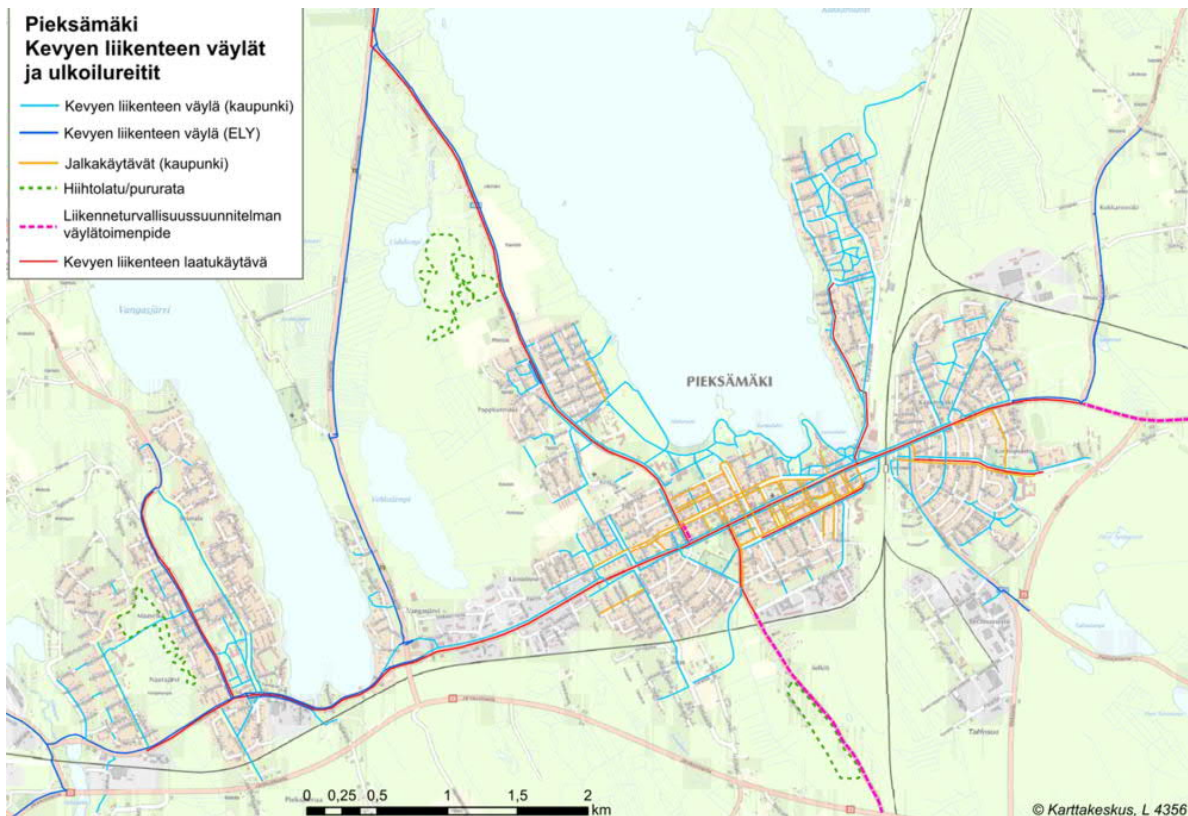
Pieksämäen aseman kautta kulkee vuodessa noin 200 000 matkustajaa eli keskimäärin noin 550 päivässä.

Linja-autolähtöjä (lähi- ja kaukoliikenne) on noin parikymmentä lähtöä/vrk arkena. Bussien vuoroväli on noin 1h. Pieksämäellä alle 16 vuotiaat saavat käyttää paikallisliikenteen bussia ilmaisesti. Aukiolle sijoittuu laaja bussien laiturialue, joka on nykyään vain hyvin vähäisessä käytössä. Bussit eivät edellytä näin suurta aluetta.

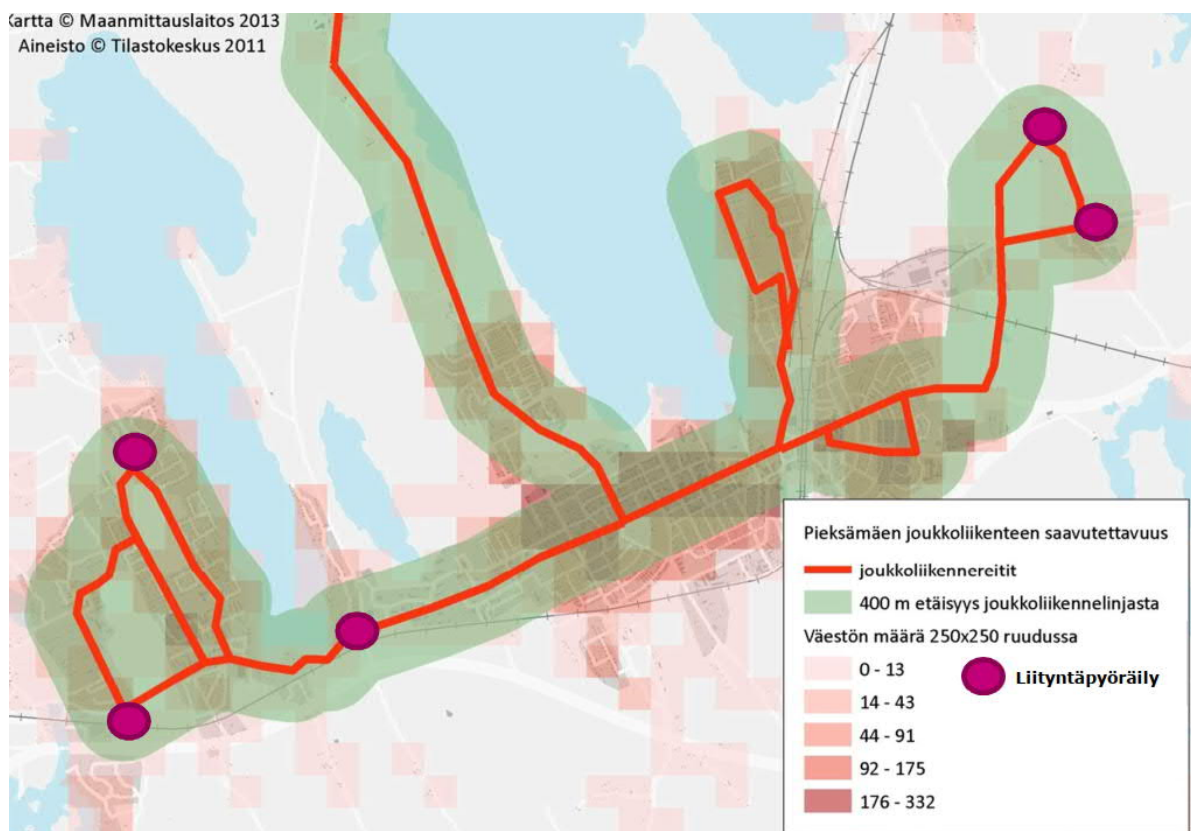
Pieksämäkeä varten on laadittu liikennesuunnitelma Ramboll 2014.



Pyöräilyn saavutettavuusvyöhykkeet. Enin osa Pieksämäkeläistä asuu vain 5-10 minuutin pyörämatkan etäisyydellä asemasta. Kuva Pieksämäen liikennesuunnitelmaverkko Ramboll 2014



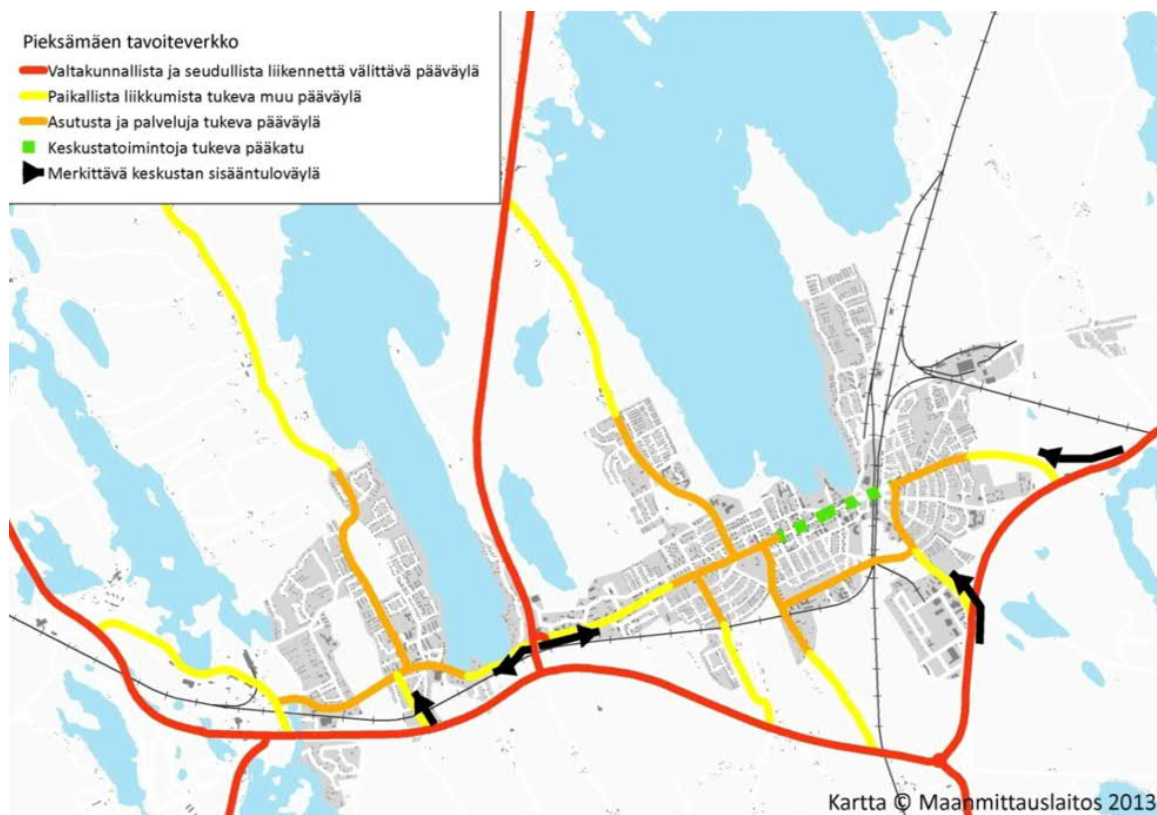
Pieksämäen nykyiset kevyenliikenteen väylät ja ulkoilureitit sekä liikenneturvallisuuksuunnitelmassa (v. 2010) esitetyt toimenpiteet. Kuva Pieksämäen liikennesuunnitelmaverkko Ramboll 2014



Pieksämäen joukkoliikenteen saavutettavuus. Kuva Pieksämäen liikennesuunnitelmaverkko Ramboll 2014



Pieksämäen keskustan liikenteen tavoiteverkko. Asemaseutu on pääosin kävelypainotteisten katujen aluetta. Kuva Pieksämäen liikennesuunnitelmaverkko Ramboll 2014



Pieksämäen autoliikenteen tavoiteverkko. Valtakunnallinen ja seudullinen liikenne on ohjattu keskustan eteläpuolelta ja Keskuskatua kehitetään keskustatoimintoja tukevana pääkatuna. Kuva Pieksämäen liikennesuunnitelmaverkko Ramboll 2014

2.10. Esimerkkejä pienten kaupunkien menestymisestä

Pieksämäen haasteena on negatiivinen väestökasvu. Useat pienemmät Suomalaiset kaupungit kamppailevat matalan syntyvyyden kourissa, jossa kouluttautuva ja työikäinen väestö siirtyy suurempiin keskittymiin, haluttujen koulutus- ja työmahdollisuuksien ääreen. Nykyisin vain hyvin harva suomalainen kaupunki kasvaa tai edes kykenee ylläpitämään väestömääräänsä. Voidaanko tätä kehityssuuntaa muuttaa hyvällä politikalla hyvällä kaupunkisuunnittelulla ja keskustakehittämisellä? Suomessa on joitakin esimerkkejä onnistuneesta keskustakehittämisestä, joista voidaan ottaa mallia. Oulu on yksi esimerkki kaupungista, jossa keskustan ja elinkeinoelämän kehittämisen pitänyt kaupungin tasaisessa kasvussa. Oulu on brändäytynyt mm. teknologiayrittämistä, pyöräilyä ja talvipyöräilyä suosivana kaupunkina. Sukupolvi sitten esim. Oulu ja Pori olivat yhtä suuret. Nyt Oulu on väestöltään kaksinkertainen.

Pienempi esimerkki ovat Raaseporin idylliset kylät Fiskars ja Billnäs, joissa vanhat ruukinmiljöön rakennukset ovat täyttyneet uudelleen mm. nuorista perheistä. Siellä ajurina on toiminut Fiskars Oy:n visio muuttaa alue taiteilijoiden ja luovan luokan asumaseuduksi, jonne alkuvaiheessa houkuteltiin taloudellisesti menestyviä taitelijoita ja käsityöläisiä, joiden myötä alue sai uuden identiteetin ja veti puoleensa muita tulijoita. Pohjoismainen esimerkki kaupungin menestyksellisestä kehittämisestä on tanskalainen 33 000 asukkaan Hillerød. Siellä määrätietoisesti keskustasta ja kaupungista on kehitetty käveltävä, elävä, historiaansa kunnioittava ja vetovoimainen.

Neljäs esimerkki on Tampereen eteläpuolella sijaitseva Lempäälä, jossa on tehty varsin kunnianhimoinen keskustasuunnitelma. Sen eräs johtoajatus oli aivan aseman ja joukkoliikenteen lähelle muodostettu laaja monipuolinen kävely-ympäristö, pysäköinnin sijoittaminen kokonaan rakenteellisiin pysäköinteihin ja kaupungin kustantamina riittävän urbaanin tiiveyden ja laadun mahdollistamiseksi. Alue mahdollistaa myös autosta riippumatonta elämäntapaa, jonka suosio on kasvussa erityisesti nuorten perheiden keskuudessa. Alue on rakentumassa laaditun vision mukaisena. Kaupungin väkiluku on huomattavassa kasvussa. Nokian kaupunki on myös esimerkki kasvavasta pienestä kaupungista. Nokia on nyt satsaamassa matkakeskuksen alueeseen ja raideliikenteeseen.



Kuvat: Lempäälän keskustavisio

Keskustojen kehittämisestä menestyviksi ja eläviksi voidaan esittää myös kaupunkikehittämisen kokemukseen perustuvia malleja. Erään tällaisen luettelon on esittänyt kaupunkitutkija Timo Aro.

10 SÄÄNTÖÄ KAUPUNKIEN KESKUSTOJEN PITOVOIMAN LISÄÄMISEKSI

- 1. RIITTÄVÄ VÄESTÖNTIHEYS JA TIIVIS KAUPUNKIRAKENNE:** lisää ja mahdollistaa ihmisten kanssakäymisen = tekee paikasta entistä kiinnostavamman ja houkuttelevamman
- 2. ENEMMÄN HYBRIDIKESKUSTOJA:** keskustoissa pitää yhdistyä toisiinsa asuminen, palvelut, työpaikat, helppo liikkuminen, leikkisyys ja sujuvat yhteydet
- 3. KÄVELYKESKUSTOJEN LAAJENTAMINEN:** kaikki keskeiset urbaanit toiminnot sijaitsevat maksimissaan 10 minuutin kävelytäisyydellä, suositetaan leveämpiä kävelyväyliä ja pyöräilykaistoja...eli kaupunkitila vallattava liikenteeltä takaisin ihmisten käyttöön
- 4. LIIKKUVUUDEN SUJUVOITTAMINEN JA SAAVUTETTAVUUS:** keskustaan on päästävä helposti ja siellä on oltava riittävästi virtoja ja virtauksia
- 5. LISÄÄ ELÄVYYTTÄ JA MONI-ILMEISYYTTÄ:** tapahtumia, elämyksiä, kulttuuria, matkailijoita, kohtaamisia ja kokemuksia
- 6. IHMISLÄHTÖISYYS KESKIÖÖN:** painopiste ihmisissä rakennusten ja pysäköintipaikkojen sijaan, suositetaan päämäärätöntä kävelyä, istumista ja joutilasta oleskelua
- 7. HUOMIO KAUPUNKITILAAN:** lisää aukioita, solmupisteitä ja luonnollisia kohtaamispaiikkoja
- 8. KAUPUNKIKUVA JA YLEISILME KUNTOON:** rempalla olevat paikat, laitteet, istutukset jne. kuntoon, paikkamarkkinoinnin hyödyntäminen
- 9. VIIHTYISÄT VIHERALUEET:** viheralueet ja puistot kaupunkitilassa luovat kokoontumis- ja ajanviettopaikkoja
- 10. VILLEJÄ KORTTEJA PELIIN!**

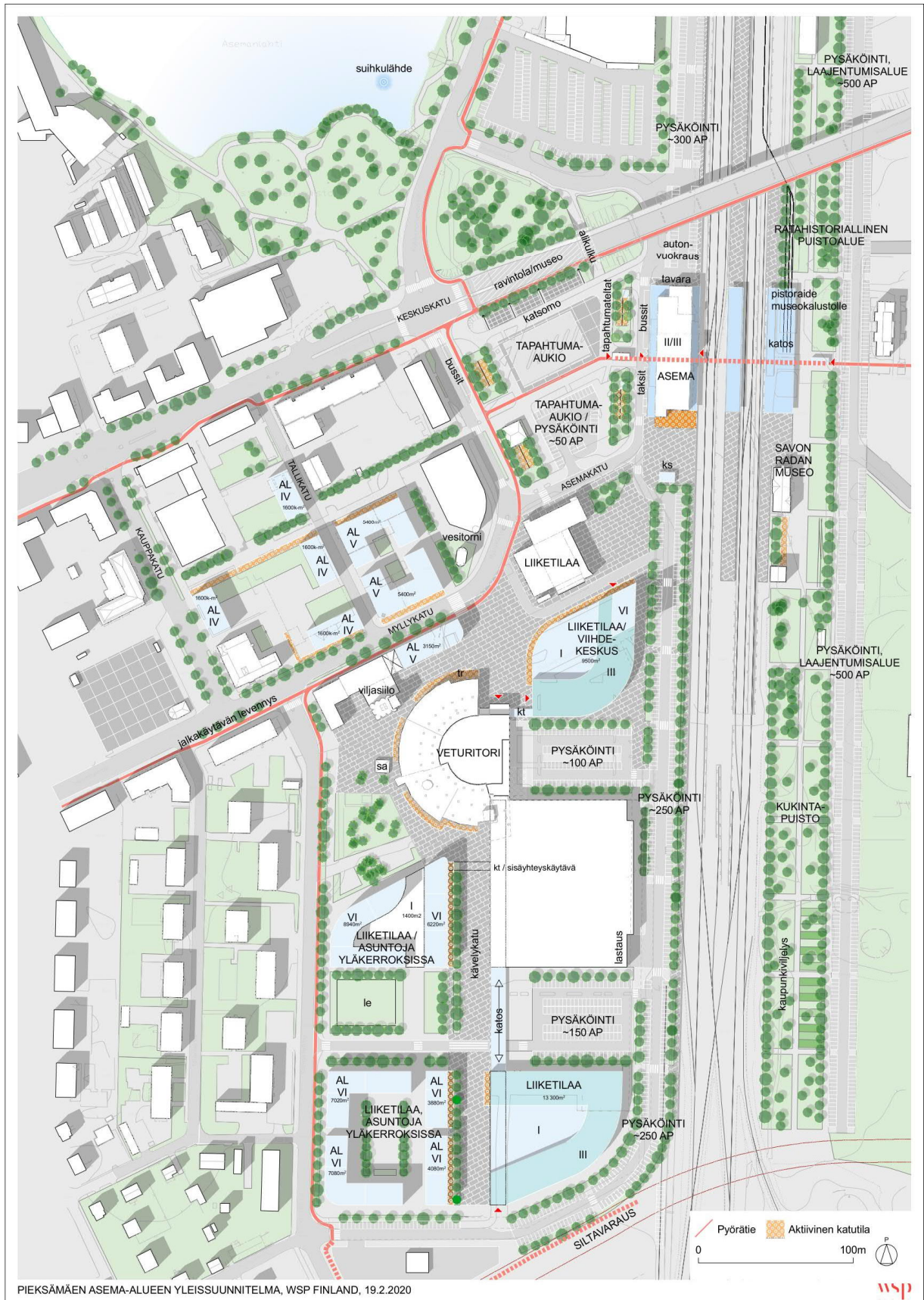
2.11. Ympäristöhaitat ja tärinä

Alueen rakentamisessa ja toimintojen sijoittamisessa on huomioitava junien liikennöinnin aiheuttama melu ja tärinä. Junien nopeus ja niiden aiheuttama melu voi myös tulevaisuudessa kasvaa. Alueen itäpuolen (Joroistentie asemakaavamuutos) asemakaavan laadinnan yhteydessä Ramboll on vuonna 2013 tehnyt tärinäselvityksen rautatieliikenteen aiheuttamista tärinähaitoista ja arvioinut mahdollisesti tarvittavia suojaustoimenpiteitä asemakaava-alueella. Alueelle suoritettiin tärinäriskikartoitus noudattaen soveltuvien osin VTT:n ohjeita "Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa" ja "Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta".

Kaava-alueen kautta kulkee sekä henkilö- että tavaraliikennettä ja liikenne on ympärivuorokautista. Junien nopeudet ovat suhteellisen alhaiset, koska suunnittelualue sijaitsee aivan Pieksämäen aseman vieressä, jossa junien nopeus saa olla enintään 90 km/h. Merkittävin tärinän leviämiseen vaikuttava tekijä on liikenteen lisäksi maapohjan ominaisuudet. Tärinän leviämiseen vaikuttaa oleellisesti myös maapohjasuhteet rata- ja tiealueen ulkopuolella ja erityisesti rakennusten perustamisalueella. Rakennuksen rakenteilla ja massalla on merkittävä vaikutus rakennuksessa koettavaan tärinään. Riittämättömästi jäykistetyillä, puurunkoisilla ja kaksikerroksisilla rakennuksilla tärinä voi aikaansaada rakennuksen värähtelyä vaakasuntaan. Jännemitoiltaan pitkät ja joustavat lattiarakenteet vahvistavat vastaavasti pystysuuntaista värähtelyä resonoidessaan.

Selvityksen perusteella junaliikenteen aiheuttamat tärinät ylittävät suositusarvot ihmisen häiriöksi kokemalle tärinälle 6-kerroksisessa asuinrakennuksessa alle 35 m etäisyydellä radasta. Liikerakennuksien osalta värähtelyluokka C täyttyy 15-35 m etäisyydellä radasta. Tärinää voidaan vaimentaa rakennuksissa rakenteellisin toimenpitein. Suunnitelmassa uusi rakentaminen sijoittuu vähintään 35 metrin etäisyydelle radasta ja asuntorakentaminen sijoittuu vieläkin kauemmaksi radasta. Alueen asemakaavan laadinnan yhteydessä on syytä laatia melu- ja tärinäselvitys kaavan liiteaineistoksi.

3. Yleissuunnitelma



3.1. Yleissuunnitelman selostus

Pieksämäen matkakeskukseen tuodaan yhteen kaikki eri liikkumispalvelut ja joukko lähipalveluita. Alueesta muodostetaan toimiva ja elävä paikka, joka hyödyntää alueensa historiaa ja luo myönteistä vanhaa ja uutta imagoa Pieksämäelle. Alueesta muodostuu paikka, joka antaa hyvän ensivaikutelman saavuttaessa Pieksämäelle.

Alueelle osoitetaan runsas potentiaali rakentamiselle ja uusia rakennuspaikkoja monipuolisille toiminnoille, jotka muodostavat harkitun arkkitehtonisen miljöökokonaisuuden ja miellyttäviä julkisia kaupunkitiloja sekä hyvän orientaation saavuttaessa asemalta Pieksämäelle. Uutta rakennusala on suunnitelmassa esitetty alueelle, (nykyisten Veturitorin ja Prisman noin 20 000 kem2) noin 67 000 kem2 ja Myllykadun ja Keskuskadun väliin lisäksi noin 30 000 kem2.

Liikenteellisesti aluetta kehitetään laadukkaampana ja vähähiilisempänä edistämällä kestäviä liikkumismuotoja. Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistävä ympäristö muodostetaan priorisoimalla tilankäytössä ja investoinneissa eri liikkumismuodot järjestykseen: 1) kävely, 2) pyöräily, 3) joukkoliikenne, 4) tavaraliikenne 5) henkilöautot.

Yleissuunnitelman laatimiseksi ja alueen kehittämiseksi on muodostettu näkemys alueen tulevaisuuden tavoitteista ja tarpeista:

3.2. Tulevaisuuden tarpeet

- 1. Muodostaa Pieksämäen matkakeskuksesta ympäristöineen liikennemuotoja yhdistävä, vetovoimainen, toimiva ja elävä keskusta sekä Pieksämäen myönteinen imagotekijä.**
- 2. Vahvistaa keskustaa luomalla sinne houkuttelevaa kaavapotentiaalia rakentamiselle, investoinneille, elinkeinoelämälle, palveluille, työpaikoille, asumiselle sekä kaupunkitapahtumille, yhteisölliselle ja omaehtoiselle kaupunkitoiminnalle.**
- 3. Houkutella Pieksämäelle erityisesti osaajia, luovaa luokkaa, nuoria, lapsiperheitä ja yritystoimintaa ja pyrkimys pysäyttää negatiivinen asukaskehitys.**
- 4. Edistää vähähiilistä toimintakulttuuria kaupungissa, kuten kiertotalouden, lähipalveluiden, lähiruoan tuotantoa kaupunkialueilla ja hiilinielujen muodostamista sekä tilojen käytön tehostamista.**
- 5. Toteuttaa liikkumisen systeemistä muutosta vähähiilisiin, kestäviin ja terveellisiin liikkumismuotoihin, parantamalla mm. kävely- ja pyöräily- ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja yhteyksiä sekä tukemalla liikkumisen sähköistymistä ja palvelullistumista.**

3.3. Toimenpiteet kestävyden ja ilmastonmuutoksen torjumisen eteen

Tähän kappaleeseen on koostettu toimenpiteet, joilla Pieksämäen asemaseutu voi edistää kestävyden sekä ilmastonmuutoksen torjumisen ja sopeutumisen tavoitteita (kts. kappale *Uudet vähähiiliset toimintatavat*).

Energiamuodot

Tilastokeskuksen ennakkotiedon (12.12.2019) mukaan Suomen vuoden 2018 kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt kasvoivat 2 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Päästöjen kasvuun vaikutti Suomessa eniten maakaasun ja turpeen kulutuksen kasvu.

Rakennuksia on hyvä varustaa aurinkopaneeleilla, kuten jo toteutuneessa Prisma-rakennuksessa on tehty.

Maalämpö on myös uusiutuva energiamuoto. Sen toteutettavuutta ja taloudellista kannattavuutta parantavat sopivat olosuhteet. Potentiaalia arvioidessa otetaan huomioon mm. maakerroksen paksuus ja kallioperän laatu. Pieksämäki saattaisi myös hyötyä geoenergiapotentiaalin kartoituksesta, mikäli sitä ei olla vielä tehty. Lämpöpumput ovat myös kehittyneet ja niiden ennustetaan kehittyvän edelleen.

Liikkumisen päästöt



Junan hiilidioksidipäästöt ovat moottoroiduista liikennevälineistä pienimmät henkeä kohden.

Liikenne tuottaa viidenneksen ilmastonmuutosta voimistavista kasvihuonekaasuista, mutta raideliikenteen osuus liikenteen päästöistä on vain prosentin verran. Asemaseudun kehittäminen houkuttelevammaksi ja sitä kautta raideliikenteen käytön lisääminen on ilmastoteko itsessään. On kuitenkin huolehdittava siitä, että raideliikenteeseen yhdistyvät liikkumismuodot ovat kestäviä, eli koko matkaketti on kestävä ja vähähiilinen. Pieksämäen asemaseutua on suunnitelmassa kehitetty siten, että kestävämmät liikkumismuodot olisivat houkuttelevampia – esimerkiksi linja-autot pysähtyvät aivan aseman vieressä. Aseman lähimmille henkilöautopysäkeille on hyvä sijoittaa sähköauton latauspisteet, jolloin sähköautoa käyttävä saa pysäköidä lähimmäksi asemaa.

pyöräily, kävely (bussit sähkö, joustavat ratkaisut, tulevaisuuden ratkaisut...)

Rakennusten lämmittäminen

Rakennusten lämmittäminen on tällä hetkellä Suomessa ¼ energiankulutuksen loppukäytöstä. Lämmityksen päästöjen vähentämiseen on eri näkökulmia: tiiveys, turhan lämmittämisen vähentäminen sekä päästöttömät energiamuodot. Jos energian lähde on päästötöntä, tiiveyden merkitys luonnollisesti vähenee. Turhaa lämmittämistä voi vähentää muun muassa älykkäillä ratkaisuilla, jotka väliaikaisesti vähentävät tai sammuttavat lämmityksen tiloista, joiden ei sillä hetkellä tarvitse olla lämpimiä. Yhden asteen pudotus sisälämpötilassa vähentää lämmönkulutusta 5%.

Tilankäytön tehostaminen

Tilojen käytön ja käyttöasteen tehostamisella voidaan saada aikaan huomattavia säästöjä energiankulutuksessa ja tilakustanukissa ja saada kilpailuetua. Esimerkki tällaisesta on mm. Espoon koulu palveluna -konsepti, joka on saanut Suomen laatukskuksen innovaatiopalkinnon. Toimistotilojen ja hotellipalveluiden yhdistäviä konsepteja on myös esitetty.

Teollisuuden hukkalämpö

Teollisuuden hukkalämmön hyödyntäminen on myös ajankohtainen aihe. Teollisuus käyttää lähes puolet kaikesta Suomessa käytetystä energiasta, ja suurin osa tästä energiasta menee hukkaan. Hukkalämmön hyödyntäminen on ollut pitkään vähäistä, koska sitä tuottavat laitokset ovat monimutkaisia ja yksittäistä ratkaisuntuottajaa ei ole aiemmin ollut. On kuitenkin arvioitu, että Suomessa teollisuuden hukkalämmön hyötykäyttöä voitaisiin lisätä 4 terawattitunnilla vuodessa, mikä vastaa yli 200 000 omakotitalon vuosittaista lämmitystä.

Kestävät rakennusmateriaalit

Rakennusten materiaalina voidaan suosia vähähiilisiä ja elinkaareltaan pitkäkestoisia materiaaleja, kuten kierrätysmateriaaleja, kennotiiltä ja puuta. Muovien käyttöä tulisi välttää. Esimerkiksi metalleista alumiinin kierrätysaste on nykyin 95%. Eteenkin betonin kierrätettävyyttä tulisi lisätä nykyisestä.

Puu on uusiutuva, mutta rajallinen resurssi. Puu on rakennusmateriaalina hyvä valinta, sillä puun loppukäyttökohteista rakentaminen sitoo hiilen pitkäkestoisimmin, vuosikymmeniä (esimerkiksi poltettaessa puu lämmittämiseen, puuhun sitoutunut hiili vapautuu takaisin ilmakehään heti).

Myös rakennuksen elinkaaren pidentämisellä on merkitystä, varsinkin jos rakennus kuluttaa energiaa vähän tai jopa tuottaa enemmän energiaa kuin kuluttaa.

Valaistus

Jo nyt useissa kaupungeissa hyödynnetään led-katuvaloja, joissa on liiketunnistin. Näin katuvalot eivät kuluta sähköä tarpeettomasti.

Hiilen sitominen

Aluetta voidaan muuttaa hiilenegatiiviseksi ja hiilinieluksi, eli paikaksi, joka sitoo enemmän kasvihuonekaasuja kuin aiheuttaa, sitomalla hiiltä runsailla uusilla puuistutuksilla, vähentämällä asfaltin alaa ja muokkaamalla maaperää niin, että se kykenee sitomaan hiiltä maaperään.

Sopeutuminen

Koska alle 1,5C tavoitteeseen on haastavaa päästä (kts. kappale *Uudet vähähiiliset toimintatavat*) ja jo sen ylittäminen tuo muutoksia, on kaupunkoja suunniteltava myös sopeutumaan ilmastonmuutokseen.

Sään ääri-ilmiöiden lisääntyessä hulevesien käsittely tulee yhä tärkeämmäksi. Tätä parannetaan läpäiseviä pintoja lisäämällä. Ruuantuotannon omavaraisuutta ja resilienssiä on hyvä myös parantaa siltä varalta, että tuonnissa tulee häiriöitä. Urbaaneillakin alueilla voidaan vaikuttaa positiivisesti biodiversiteettiin, esimerkiksi suosimalla tiettyjä lajikkeita viheralueilla tai viherkatoissa. Ilmastonmuutos voi aiheuttaa myös pakolaisaaltoja, mihin on hyvä valmistautua ennakoivasti. On hyvä tarkastella, minne ja miten väkimäärän kasvua olisi suunnattava, jotta voidaan säilyttää esimerkiksi palveluita ja kouluja, jotka ovat pian kannattamattomia ennustetulla väkiluvulla.

3.4. Asemarakennus

Punatiilinen asemarakennus on vuonna 1981 arkkitehtuuritoimisto Olli Parvianen Ky:n suunnittelema. Rakennus on noin 3 500 m² laajuinen ja se on tulossa peruskorjausikään. Rakennuksen yläkerroksen tilat ovat pääosin tyhjentyneet ja siellä toimii toimistomaista toimintaa. Rakennuksen korjattavuus tulisi selvittää. Nykyinen omistaja voi olla halukas myymään aseman, koska strategian ohjeen mukaan tavoitteena on luopua tarpeettomasta kiinteistövarallisuudesta.

Nykyaikainen matkustajaliikenne tarvitsee vain varsin vähän tiloja. Kaukoliikennettä varten on yleensä lämmin odotustila, wc ja lipunmyyntiautomaatit. Lippujen myynti tapahtuu myös netissä. Vanhaa asemarakennusta voidaan mahdollisesti kehittää siten, että sen yläkerros muutetaan toimistohotelliksi ja ns. co-working -tilaksi, jonne sijoittuu kokoushuoneita ja suuri määrä työpisteitä (noin 150 kpl). Alakerrokseen voidaan sijoittaa odotustilan lisäksi palvelu- ja liiketiloja sekä sosiaalityötiloja ja avartaa sisätilan ilmettä yhtenäisempänä. Alakerroksen tiloja voidaan avata myös ulospäin etelä- ja länsisuuntaan lisäämällä katutasoon ikkunoita, ovia ja terasseja, jotka liittäisivät rakennuksen paremmin ulkotilaan ja parantavat palvelujen näkyvyyttä asema-aukiolle. Eteläpäädyn jätekatos ja tiilaita voidaan purkaa, jotta näkymät Savon radan asemalle eivät peity ja sijoittaa jätetila siististi rakennusrungon sisälle.

Rakennuksen katoksia voidaan uusia ilmeeltään yhtenäisinä odotuskatosten kanssa ja pidempinä, joiden alle säänsuojaan sijoittuvat matkakeskuspalveluita, polkupyörät, kaupunki- ja vuokrapyörät sähköpotkulaudat jne. Rakennuksen pohjoispäätyyn voidaan sijoittaa tavarahuollon ja Matkahuollon ja Postin tiloja sekä nettimyyntin tavarantoimitusautomaatti. Rakennuksen julkisivuilme kaipaa kohentamista, jotta se olisi edustava. Asemarakennusta voidaan mahdollisesti myös korottaa yhdellä uudella kerroksella ja sijoittaa sen yhteyteen kattoterasseja joista avautuu näkymiä mm. Pieksjärven suuntaan.

Vaihtoehtona korjaamiselle ja uudistamiselle on selvittää, voidaanko rakennus purkaa ja uusia. Tällöin rakennuksen tilalle voidaan sijoittaa käytöltään muu rakennus, jonka rakennusala voi olla nykyiseen nähden huomattavasti suurempi. (Rakennuksen perusrakennuksen kustannusarvio on noin 1 500€/m² noin 5,25 M€, Uudisrakentamisen kustannukset ovat noin 3000-4000€/m².)

3.5. Asematunneli

Asematunnelin kehittäminen on alueen kävelijä-, asiakas- ja pyöräilyvirtojen kannalta keskeinen hanke. Asematunnelin laatutasolla ja houkuttelevuudella on vaikutusta juna- ja joukkoliikenteen käytön suosioon sekä ensivaikutelmaan, joka saadaan Pieksämäelle tultaessa. Asematunneli on sillan ohella ainoa yhteys radan itäpuolen kaupunginosaan. Ratapihan eteläpäähen on myös kaavailtu uutta siltaa. Asematunneli on rakennettu 1980-luvulla ja siitä on käytettävissä kuntoarvio. Pinnat ovat betonia, joissa on seinätaidetta. Hissit ovat ahtaat ja asemapuoleinen hissi sijoittuu rakennuksen sisälle niin, että se ei ole käytettävissä, ellei asema ole auki. Tunneli sijoittuu pohjaveden tason alapuolelle. Vesieristeet ja vedenpoisto eivät toimi täysin halutusti ja tunnelissa on havaittu mm. talviaikaan jäätä. Tunneli on länsipäästään kapeampi kuin itäpäästään. Tarpeina on ollut mahdollistaa tunnelin esteettömyys ja polkupyöräily tunnelin kautta sekä nostaa tunnelin laatutasoa. Muutos edellyttää päätyjen portaiden muutosta esteettömänä ramppina ja leveyttä, johon sopivat myös polkupyörien liikenne. Lisäksi laituritasot edellyttävä korottamista, joka pidentäisi portaita ja edellyttäisi hissien korottamista. Nykyinen tunnelin leveys on jonkin verran ahdas, jos tilaan sijoitetaan myös tila polkupyöräkaistoille. Tunnelin nykyinen pituus on noin 118

metriä ja leveys 5,5 - 6,5 m. Pinta-ala on noin 750 m².

Vaihtoehtojen kustannusvertailu.

Sulkeissa on arvioitu kolmen eri vaihtoehdon kustannuksia. Arviot perustuvat vastaavissa kohteissa olleisiin neliömetrikustannuksiin. Arviot laativat WSP:n siltayksikön päällikkö Antti Silvennoinen ja kaupunkiarkkitehtiyksikön päällikkö Matti Tapaninen.

Vaihtoehto 1 on, että tunneliin toteutetaan perusparannus, jossa tunnelista tehdään esteetön, hissit uusitaan, portaat ja katokset korjataan tai portaat muutetaan luiskina (esteetön ramppi 1/12,5 / 8 astetta). Selvitetään, voidaanko eteläreunaan merkitä noin 2 m leveä kaksisuuntainen pyöräkaista. Tunnelin pintaverhoukset, valaistus, hissit, opasteet uudistetaan valoisina ja edustavina ja kestävinä. Lattiaan ja asekelmiin asennetaan vedenpoisto ja jäänestolämmitys ja kivipinta. Junalaiturien porrastous korjataan tai uusitaan ja ne korotetaan korkeiden laituritasojen tasoon. (Kustannusarvio 1000 - 2 000€/m², 750 m², 750 000 – 1 500 000 €)

Vaihtoehto 2 on uusia tunneli kokonaan, jolloin se voidaan tehdä noin puolitoista kertaa nykyistä leveämpänä soveltuen hyvin myös pyöräilylle ja tilasta voidaan tehdä väljä ja houkutteleva sekä esteetön. Ratkaisu on edellyttäisi rakentamista mm. pohjavesitason ja asemarakennuksen alla. (Kustannusarvio noin 4 000-5000€/m², 1 125m², 4 500 000 – 5 625 000 €).

Vaihtoehto 3 on rakentaa tunnelin sijaan ylikulku. Sen haasteina on kaksinkertainen korkeusero. Sillan korkeus olisi vaaditun avoimen tilan ulottuma (ATU)) huomioiden noin 8 metriä maantasosta ja ramppien pituus ja porraskelmien määrä ja hissien nousukorkeus olisivat tunneliin nähden noin kaksinkertaiset. Ratkaisu olisi hankala kävelyllä. Pyöräilylle se soveltuisi korkeuseron ja hissien vuoksi huonosti tai ei lainkaan. Ratkaisu olisi kallis. (Kustannusarvio noin 4 000-5000 €/m², pinta-ala noin 1125 m², 4 500 000 - 5 625 000 €)



Asematunnelin nykyinen ilme. Tunnelin ilmettä voidaan parantaa uusimalla pintoja vaaleampina, uusimalla valaistus, uusimalla lattialaatoitus ja vedenpoisto ja tekemällä jäänestolämmitys. Taideseinä voidaan toteuttaa vain toispuoleisena, jotta ilme on keveämpi.



Asemalaiturin itäpään porras nykyasussaan ja ne kaipaavat kunnostamista. Vaihtoehto on muuttaa portaat esteettömänä luiskana, jonka jyrkkyys on noin 8%. Pyöräilyn reittien jyrkkyysuositukset ovat tätäkin loivemmat.

Esimerkkejä ilmeeltään ja toimivuudeltaan onnistuneista alikulkutunneleista, joiden ratkaisusta voidaan ottaa mallia Pieksämäen asematunnelin uudistamiseen.



Esimerkki alikulkutunnelista, joka muodostaa valaistustaideteoksen. Espoon Leppävaaran Alberganportin alikulkutunneli. Suunnittelu WSP.



Esimerkki alikulkutunnelista, joka on leveä ja jossa on pilareilla erotettu pyöräkaista ja vaalea väreillä ja kuvilla jäsennetty. Espoon Leppävaaran Leppätunneli. Suunnittelu WSP.

3.6. Junalaiturialueet ja katokset

Laiturialueet ovat huonokuntoiset ja niitä ei ole korotettu nykystandardien mukaisina. Laiturialueiden katokset ovat myös huonokuntoiset ja kaipaavat kunnostusta tai uusimista. Laiturit on syytä korottaa turvallisen vaivattoman liikkumisen ja ilmeen vuoksi. Työ voidaan tehdä esimerkiksi asematunnelin parannustyön yhteydessä. Korotuksen yhteydessä laiturien päällä olevat katokset nostetaan uuteen korkoon tai ne uusitaan ilmeeltään laadukkaampina. Laiturikatosten ja aseman katosten ilme voidaan tehdä yhtenäisenä. (Väylän laatiman kustannusarvion mukaan laiturien korotus ja katosten uusiminen maksaa noin 3 000 000 €.)

Tällä hetkellä junaradan yli ylitetään vaarallisesti mm. kävellen ja pyörillä. Kehittämällä asematunnelia sopivaksi pyörille voidaan luoda korvaava reitti. Pääsy radan yli on syytä estää sijoittamalla aita laiturialueiden väliin. (Katosten uusimisen kustannusarvio on noin 0.8 M€)

3.7. Asema-aukio

Pieksämäen Asema-aukio on nyt pääosin asfaltoitua liikenteen, bussien ja pysäköinnin tilaa. Tila ammitta suurimman osan ajasta tyhjänä. Tila ei anna julkisen kaupunkitilan lailla paikkoja ja tukea toiminnallisuudelle tai kaupunkilaisten omaehtoiselle toiminnalle. Tila on hahmoton ja liikenneympäristömainen tila. Aukiolla on jonkin verran istutuksia, jota perustuvat maisema-arkkitehti Maj-Lis Rosenbröijerin suunnitelmiin.

Suunnitelmana on, että asema-aukiosta muodostetaan toiminnallisesti rikas monipuolinen ja puistomainen kaupunkitila. Aukio muutetaan ympärivuoden eläväksi ja aktiiviseksi oleskeltavaksi, leikittäväksi ja tapahtumapaikaksi, joka antaa elävän ja elinvoimaisen kuvan saavuttaessa Pieksämäelle. Liikenne ja muut palvelut tuodaan helposti saataville. Aukion tila jäsennetään puistomaisena, jossa keskeistilaa ympäröi toiminnot ja orientoivat näkymät avataan.

Linja-autojen lähi- ja kaukoliikenne ja taksien pysähtymispaikat sijoittuvat aukion itäreunaan heti aseman edustalle. Aukiosta muodostaan puistomainen. Sinne lisätään jäsenneityt puuistutukset, oleskelualueet, kalusteita ja valaistus, jotka tuovat aukion tilan ja näkymät esille. Aukion pinta tehdään asfaltin sijaan hulevesiä imevänä pintana, kiveyksenä ja hiekkapintana.

Aukiolle sijoitetaan paikkoja erilaisille kaupunkitoiminoille ja oleskelulle, jotka vetävät paikkaan ihmisiä ja elävöittää tilaa. Osa ratkaisusta on kiinteitä, osa voidaan tuoda tilaisuuksia varten paikalle. Aukiolle voidaan sijoittaa esimerkiksi kahvila- tai ravintolaterassi, leikkipaikka, ulkokuntosali, skeittipaikka, näyttämö, katsomo, ulkoelokuvateatteri jne. Aukioin reunoille sijoittuvat toimintapisteet tuovat elämää alueelle, mikä hyödyttää myös matkakeskuksen lähialueen palveluita. Aukiolle voidaan ulottaa myös keskustan kaupunkitapahtumia, mikä tuo tapahtumat matkailijalle näkyviksi ja helposti lähestyttäviksi.

(Kustannusarvio asema-aukion perusrakennukselle, päällysteet, istutukset, valaisimet, toiminnalliset alueet jne. on noin 500 000 - 1 000 000 €)



Esimerkki elävästä aukiosta ja sen ulko-oleskelu- ja leikkipaikasta ja esiintymislavasta. Kuva Helsingin Stoa aukio, WSP 2018

3.8. Jalankulku, oleskelu ja esteettömyys

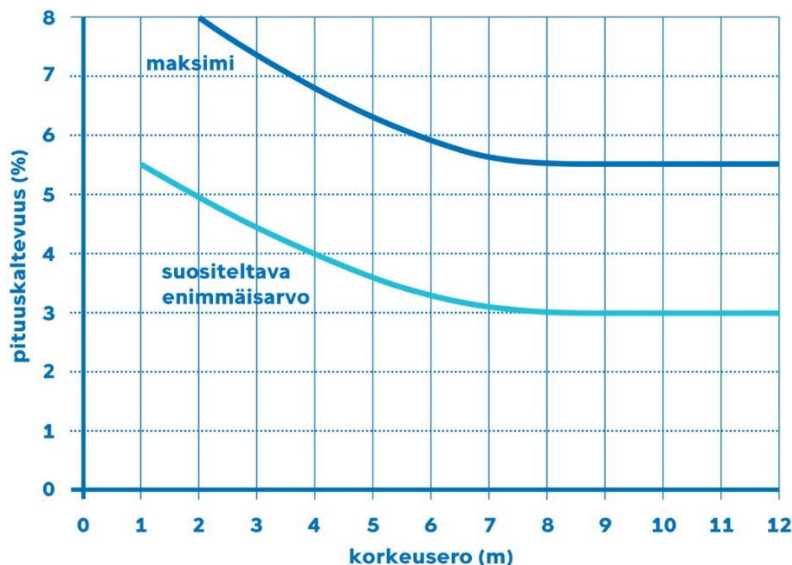
Asemalla ja sen ympäristön suunnittelussa painotetaan käveltävyyttä, oleskeltavuutta ja kestäviä liikumismuotoja. Jalankulkureittejä parannetaan sekä alueen sisällä, että yhteyksinä ydinkeskustaan, radan itäpuolelle, alueen pohjoispuolelle ja rantaan.

Kävely-ympäristön laatu linkittyy olennaisesti joukkoliikenteen käyttöön. Tutkimusten mukaan (Walk21) 44 % joukkoliikenteen kokonaismatka-ajasta on jalankulkua ja odottamista. Kun ihmisiltä kysytään, mitä he muistavat matkasta 70% liittyy kävelymatkaan. Kävelykokemuksesta 80 % perustuu visuaalisuuteen ja ympäristölaatuun. Ympäristön miellyttävyys määrää sen onko informaation, jonka saamme miellyttävää. Sama pätee ajan kokemiseen siihen, kuinka pitkä tai pitkävetenäinen matka koetaan. Miellyttävässä ympäristössä ihmiset ovat halukkaampia kävelemään noin 70 % pidemmän matka, kuin epämiellyttävässä. Kävely-ympäristön laatu vaikuttaa joukkoliikenteen asiakasmääriin.

Yleissuunnitelmassa esitetään, että kaupunkimiljöön laatutasoa kohotetaan laajentamalla jalankulun tilaa ja yhteyksiä sekä katujen ilmettä täsmennetään vähemmän tiemäisenä ja kaupunkimaisempana. Matkakeskusta ja sen radanalittavaa tunnelia kehitetään esteettömänä. Vaihdon junasta bussiin ja muihin liikkumisvälineisiin tulee tapahtua esteettömästi.

3.9. Pyörätiet ja pyöräpaikoitus

Pieksämäki on pyöräilylle erittäin sopiva kaupunki, koska kaupunki on tiivis ja melko tasainen. Enin osa väestöstä asuu vain 5-10 minuutin pyörämatkan päässä asemalta. Pyöräilyn osuutta liikkumisessa pyritään nostamaan toteuttamalla pyöräilyyn houkuttelevaa ympäristöä ja sujuvia pyöräteitä. Asemaseudulla polkupyörille varataan runkolukittaville telineille riittävästi tilaa rakennuksen edustalta. Tilaa tulee varata myös laatikkopolkupyörille ja sähköpolkupyörille sekä kaupunkipyöräjärjestelmän pyörätelineille, jotka ovat yleistymässä myös pienemmissä kaupungeissa. Sähköpyörien akuille voidaan avata turvallisia säilytys- ja latauspaikkoja.



Liikenneviraston pyöräteiden suunnitteluohje pyöräteiden pituuskaltevuudesta.

3.10. Kaupunkipyörät, sähköpotkulaudat ja muut uudet liikennemuodot

Sähköpotkuladoista ja kaupunkipyörästä on muodostumassa kaupunkialueilla nopeasti suosittu ja varteenotettava liikenumuoto. Kaupunkipyöräjärjestelmät ovat levittäytyneet jo useisiin suomalaisiin kaupunkeihin. Sähköpotkulaudoille on kaupallisia eri palvelutoimijoita, jotka ovat laajentumassa suuremmista kaupungeista pienempiin. Aseman edustalle varataan tilaa sekä kaupunkipyörien pysäköinnille, että sähköpotkulautojen latausasemille.

Erilaiset sähköiset vähähiiliset kevytkulkuneuvot ovat kehittymässä. Tulevaisuudessa tulee varautua myös muihin uusiin vähähiilisiin kevyisiin liikenumuotoihin, jotka voidaan hyvin sovittaa matkakeskuksen yhteyteen.

3.11. Linja-autoliikenne

Lähi- ja kaukoliikenteen linja-autoille on niiden tilantarpeeseen nähden huomattavasti ylimitoitettu tila. Linja-autojen tilaa pienennetään ja ne sijoittuvat suoraan aseman eteen. Bussit ovat muuttumassa sähköisiksi, joten alueelle varaudutaan myös bussien latauspaikoille.

3.12. Taksit

Suunnitelmassa taksit sijoittuvat suunnitelmassa aseman edustalle näkyvälle paikalle. Taksit ovat muuttumassa yhä enemmän sähköisiksi ja niille voidaan varata latauspisteet taksitolpan yhteyteen. Taksien etuna on se, että ne tuovat läsnäoloa ja sosiaalista kontrollia aseman alueelle ja vähentävät turvattomuutta, epätoivottua toimintaa ja ilkivaltaa.

3.13. Tavarahuolto

Aseman pohjoispäähän varataan tilaa tavaralogistiikalle ja Matkahuollon tiloille. Sinne voidaan sijoittaa paikka automaattiselle netti- ja postimyyntipakettien noutopisteelle.

3.14. Pysäköinti

Pysäköintipaikat sijoittuvat yleissuunnitelmassa radan länsireunalle laajana yhteiskäyttöisenä pysäköintialueena, joka palvelee asemaa, henkilökuntaa, saatto- ja liityntäliikennettä ja asiointipysäköintiä. Yhteiskäyttöisen pysäköinnin etu on parempi käyttöaste, kun samaa tilaa voivat käyttää erilaiset pysäköinnin tarvitsijat. Pysäköinti suojataan istutuksilla ja puilla, niin ettei laaja pysäköintialue hallitse näkymiä eikä ole ristiriitainen tavoitellun puistomaisen ilmeen kanssa. Pysäköinti sijoittuu niin, että auton pysäköityään voidaan asioida eri palveluissa eikä autoa tarvitse siirrellä alueen sisällä. Ratapihan länsireunaan sijoittuu pistoraide, joka voidaan mahdollisesti poistaa, jotta pysäköinti ja puuistutukset mahtuvat yhtenäisesti rataa reunustaen.

Sähköautoille varataan alueelta latauspaikkoja. Kun matkakeskuksessa suositetaan vähähiilisyttä, vähähiilisten autojen pysäköinti sekä sähköautojen latauspaikat sijoitetaan lähimmäksi asemaa. Myös lähimmäksi asemaa voidaan sijoittaa lyhytaikaisia ½h saatto- ja noutopysäköintipaikkoja. Moottoripyörille ja mopedeille vartaan riittävää pysäköintitilaa autopysäköinnin yhteyteen.

Pysäköinnin tarve ja sen viemä tila riippuu olennaisesti siitä, onko pysäköinti aikarajoitettua ja onko se ilmaista vai maksullista. Maksutonta pysäköintiä voidaan pitää myös kilpailuetuna, josta ei haluta luopua. Yleissuunnitelmassa on esitetty asemanseudulle tilaa yhteiskäyttöpysäköinnille ja tilaa suunnitelmassa on enemmän kuin alueella nyt on pysäköintipaikkoja. Pysäköintitiloja voidaan toteuttaa vaiheissa ja mm. liityntäliikenteen tarpeisiin pysäköintiä voidaan laajentaa helposti radan varressa.

Pysäköintialueita voidaan tietysti edellytyksin toteuttaa asfalttipinnan sijaan hulevesiä imevän ja hiilidioksidia sitovana pintana. Toinen vaihtoehto on käyttää ns. avointa asfalttia, joka läpäisee vettä jonkin verran paremmin kuin tavallinen asfaltti, mutta ei toimi hiilidioksidia sitovana pintana. Veturitallien ympäristössä maaperä on saastunutta ja siinä asemakaava kieltää maahan imeyttämisen ja siinä kohdassa ei voida tehdä imeyttävää pintaa. Maaperän haitta-aine tutkimus on syytä tehdä asemakaavoitusta ja hulevesisuunnittelua varten.

Liityntäpysäköintiä palvelevat pysäköintipaikat sijoittuvat yleissuunnitelmassa radan länsireunalle laajana yhteiskäyttöisenä alueena osana muuta pysäköintiä. Liityntäpysäköintipalveluita voidaan kehittää määrän lisäksi palvelumuotoilun ja käyttäjäystävällisyyden keinoin, jossa hyvällä opastuksella osoitetaan missä liityntäpysäköintiä on tarjolla ja onko aikaa rajoittavia ehtoja.

Myös Prisma-keskuksen pysäköintiä voidaan käyttää liityntäpysäköintiin, jos myymälän pysäköintialueelle ei ole aikarajoitusta. Prisma-keskuksen pysäköinnin hyödyntäminen liityntään yhdistää luontevasti matkustuksen ja palveluasiainnin, ja vähentää autolla liikkumista alueen sisällä.

Yleissuunnitelmassa radan länsipuolelle sijoittuu yleiskäyttöistä pysäköintiä noin 1000:lle autopaikalle, joka voi laajentua vaiheissa ja pysäköinnin tilaa toteutetaan tarpeen mukaan. Itäpuolelle sijoittuu lisäksi varaus noin 500:lle yleiskäyttöiselle autopaikalle.

Suunnitelmassa tavoite on, että Asema -aukiolle ei sijoitu pysäköintiä, vaan se on radan varressa. Aukio tila voi kuitenkin toimia joustavasti myös pysäköinnin tilana esimerkiksi kausiluontoisesti. (Matkakeskuksen pysäköintipaikkojen kustannusarvio on noin 0,5 M€)

3.15. Vuokra-autot ja autopalvelut

Vuokra-autoille vartaan pysäköintitilaa aseman pohjoispuolen pysäköintialueelta. Tavallisten vuokra-autojen rinnalle on noussut erilaisia autopalveluita kuten City Car Club ja Drive-now - palvelu. Autoilu on muuttumassa yhä enemmän palveluksi ja sähköiseksi. Autopalveluiden autoille vartaan myös tilaa aseman pohjoispuolen pysäköintialueelta ja niille voidaan tehdä tarvittavat sähköautojen latauspisteet.

3.16. Pelastustiet – radan huolto

Pelastusajoneuvoille paloautoille ja ambulansseille on varattava riittävä pääsy rakennusten läheisyyteen pelastustehtäviä varten. Rakennusten ovet ja ikkunat toimivat varateinä hätätilanteissa ja niiden alle tulee päästä nostokoriautoilla. Vähintään yhdelle puolelle rataa vartaan huoltoyhteyden tila, joka voi olla esimerkiksi itäisivulle esitetty pysäköintialue. Junalaiturien riittävät pelastusreitit on myös syytä huomioida. Junaratojen vieressä vartaan 7-10 m leveä ojitus ja lumitila ja sivu- ja hitaammilla rataosuuksilla noin 5m. Yleissuunnitelmassa länsipuolelle sijoittuu huoltotilaa 5 metriä tai yli ja itäpuolelle 10 metriä tai yli.

3.17. Matkakeskuksen palvelut

Palveluiden sijoittuminen asemalle parantaa matkustuskokemusta ja lisää aseman turvallisuutta. Sijoittuessaan asemanseudulle toimija kaipaa näkyvyyttä, jotta asiakkaat löytävät palvelun. Optimaalinen sijaintipaikka on luonnollisten asiakasreittien ja -virtojen varrella. Asemat ovat läpikulkupaikkoja ja eivätkä matkustajat helposti muuta omaa kulkureittiään. Kymmenenkin metriä sivussa asiakasreiteistä voi olla jo merkittävä tekijä palvelun asiakastavoitettavuudelle.

Palveluiden sijaintiin vaikuttaa myös toimiala. Kioski hakeutuu lähelle asemaa ja asiakasreitit ovat toimijalle erittäin tärkeitä. Sen sijaan mm. kuntosali tai työtilat voivat sijoittua vähän kauemmaksi

tai vaikka toiseen kerrokseen, kunhan vain opastus on kunnossa ja reitit miellyttäviä. Tällaiset toimijat eivät tarvitse niin paljon näkyvyyttä kuin pikaiset matkustajapalvelut.

Pieksämäellä matkakeskukseen tulisi ensisijaan saada pienmyymälä, palvelumyymälä tai kioskimainen myyntipaikka, joka toimii monipalvelupisteenä asemalla. Myymälästä saa mm. matkalippuja, kahvia, take away -ruokaa ja peruselintarvikkeita sekä lahjakortteja. Seiltä voi noutaa ja lähettää paketteja. Myyntipistettä voidaan kehittää myös jakamistalouden välittäjänä, se voi toimia esimerkiksi aseman työtilojen vuokraajana sekä autovuokrauspisteenä. Myymälä avautuu asematilaan ja siellä on myös kahvilapöytiä, jossa voi hengähtää pidempäänkin. Parhaimmillaan myymälä toimii aseman kohtaamispaikkana ja myymälänpitäjä epävirallisena asemapäällikkönä, mikä lisää turvallisuuden tunnetta asemalla.

Kioskin lisäksi asemalle sijoitetaan työtiloja, jotka voivat toimia myös kerroksissa. Työtilat ovat matkustajien käytössä, mutta voivat toimia myös kerhotiloina yms. muina alueen asukkaiden vuokrattavissa olevina yhteisöllisinä tiloina.

3.18. Entinen Postin rakennus

Matkakeskuksen viereinen pieni punatiilinen hallimainen rakennus sijoittuu keskeiselle paikalle. Rakennuksella on heikko suhde ympäröivään Pieksämäen ydinkeskustaan eikä sen katutasossa ole kadulle avoimia tiloja. Rakennuksen sijainti estää mm. näkymän Asemalta Veturitorille. Tontin rakennustehokkuus on keskustasijaintiinsa nähden alhainen. Rakennus ei ole enää Postin käytössä ja se on myyty yksityiselle omistajalle. Talon omistajan intressejä tulisi selvittää. Vanhaa rakennusta on mahdollista kehittää keskustamaisempaan toiminnaltaan ja ulkonäöltään. Rakennuksen julkisivuihin voidaan avata uusia katutasoon liittyviä aukkoja ja aitauksia voidaan purkaa.

Rakennuksen tiloihin tulisi löytää toimintaa, joka tarjoaa palveluita sekä kaupunkilaisille että junamatkustajille. Tiloihin voisi sijoittua toimitiloja sekä keskustamaisia palveluja. Hallimaiseen rakennukseen sopivat elämys-, liikunta- ja vapaa-ajanpalvelut esim. trampoliinikeskus, keilahalli tai liikuntaseikkailupuisto. Matkakeskuksen eteen rakentuvan puistoalueen toimintapisteet voidaan toiminnallisesti linkittää postitalon sisäiseen maailmaan, jolloin rakennus tarjoaa huonolla ilmalla vaihtoehtoisen sisäisen liikuntamaailman asemanaukion toiminnoille.

Vaihtoehtona on selvittää yhdessä rakennuksen omistajien kanssa, onko mielekästä sijoittaa rakennuksen tilalle nykyistä huomattavasti suurempi rakennus tai esimerkiksi purkaa sen hallimainen osa. Ratkaisuissa voidaan ottaa huomioon Savonradan aseman näkyminen kaupunkitilassa ja tilojen liittyminen kaupunkitilaan. Uudisrakennukseen voisi sijoittaa keskustamaisia palveluita, kuten elämys- ja urheilupalveluiden tiloja, hotelli- ja toimistohotelli, liike- ja palvelutiloja. Viitesuunnitelmassa on esitetty vaihtoehto, jossa vanha rakennus säilyy ja sen eteläpuolelle sijoittuu paikka kookkaalle uudisrakennukselle.



Entisen Postin rakennuksen ilmettä. Rakennus on täysin sulkeutunut suhteessa ympäristöönsä.

3.19. Viljasiilo

Viljasiilo on alueen korkeimpia rakennuksia, jonka katolta aukeaa upea näkymä kaupungin yli. Viljasiilo ei ole enää toiminnassa, vaan tila on tyhjentynyt. Rakennus on teräsbetonia ja rakennukseen liittyy matalampia osia. Länsipuolen siipiosa on eristetty ja kunnostettu. Itäpuolen siipiosaa ei ole kunnostettu samalla tavalla ja siinä huonekorkeus on matala.

Rakennuksella on imago- ja identiteetti-arvoa alueellaan. Ehdotus on, että viljasiilosta tehdään kuntoarvio ja se pyritään säilyttämään. Rakennukseen voidaan avata katutaloon ikkunoita ja liiketiloja ja matalia osia voidaan korottaa ja tehdä katoille kattoterasseja. Itäpuolen siipiosa voidaan mahdollisesti korvata kokonaan uudella rakennuksella. Rakennukseen voisi sijoittua kokous-, kylpylä-hotelli ja keskustamaisia palveluita.

Viljasiilo-osaan voidaan tehdä katolle ulottuvat yleisöhissi, porras ja poistumistiet ja avata kattotasanne näköalapaikkana. Viljasiilon kuilumaisia sisätiloja voidaan mahdollisesti käyttää esimerkiksi kiipeilytiloina tai ruuan sisäviljelyyn ja lähiruuan tuotantoon. Alakerrokseen voisi sijoittua lähiruokaa tarjoileva ravintola tai pienpanimoravintola.



Viljasiiloon voisi sijoittua sisäviljelyn tai kiipeilyharrastamisen paikkoja.

3.20. Alueen muut palvelut

Prisma-keskuksen taakse on suunnitelmassa hahmoteltu suurempaa myymälätilaa, joka toteutunee vasta pitkällä aikavälillä. Rakennukseen voidaan sijoittaa esim. tilaa vaativaa kauppaa tai elämys- ja vapaa-ajanpalveluita. Lyhyellä aikavälillä elämyspalveluita kehitetään ensi sijassa vanhan Postitalon ympäristössä tai veturitalleilla. Prisma-keskuksen taakse sijoitettu rakennus jää kohtalaisen kauas itse matkakeskuksesta, eikä näin suoraan palvele junamatkustajia. Rakennus yhdistyy kuitenkin hyvin Prisma-keskukseen, ja toteutuessaan tuo palveluvetovoimaa koko alueelle. Sijoituessaan matkakeskuksen lähialueelle ja Prisma-keskuksen viereen palvelut ovat helposti tavoitettavissa myös seudullisesti.

Tavoitteena on, että matkakeskus liittyy muuhun keskustan palveluverkkoon, jolloin se ei toimi irrallisena palvelualueena vaan osana koko keskustan palvelutarjontaa. Matkakeskuksen asemaa myös muita kuin matkustajia palvelevana kauppapaikkana edistää alueen toimintaympäristön kohentaminen. Kun lähistöllä on Prisma, alueella on jo valmiiksi luontevaa asiakasvirtaa. Kaupunkikuvan parantamien, toiminnan tuominen asema-aukiolle sekä luontevien ja miellyttävien kävelyreittien rakentaminen lisää alueen käyttöä ja yhdistää palveluita toisiinsa, jolloin palvelut saavat toisistaan synergiaetua. Tällöin alueesta muodostuu yhtenäinen tunnistettava ja houkutteleva palvelukokonaisuus ja asiointipaikka.

Kaupan kehittymisen näkökulmasta alueelle tulisi luoda paikkoja ja potentiaalia kehittyä kaupallisilta palveluiltaan ja nostaa samanaikaisesti alueen ilmettä ja kaupunkikuvaa tunnistettavana ja houkuttelevana asiointipaikkana.

3.21. Palveluiden näkyvyys ja opastus

Matkakeskuksen palveluille on tärkeää näkyvyys sekä asematilaan että ulospäin. Riittävä ikkunapinta-ala ja valomainokset tuovat näkyvyyttä. Kun palvelu loistaa ulospäin, se on viesti asiakkaalle, että myöhäänkin illasta löytyy palvelutarjontaa. Kun palvelu näkyy ulospäin, se on luontevammin käytössä muillekin asiakkaille kuin vain aseman käyttäjille. Näkyvyyttä parantavat myös mainokset, A-ständit, kyltit ja muut opasteet, joille luodaan yhtenäiset ja kaikille avoimet pelisäännöt.

Opastukseen liittyy oleellisesti myös kyltit ja viitoitukset mm. raiteille ja muihin kulkuvälineisiin sekä opastus asemalta ydinkeskustaan ja muihin keskeisiin Pieksämäen kohteisiin. Opasteisiin luodaan yhtenäinen ilme, joka ilmentää alueen identiteettiä.

3.22. Viherrakentaminen ja hulevesi

Junalla saavuttaessa alueen yleisilme on nyt varsin puuton, avoin ja asfalttinen. Alueen ilmettä hallitsee laajat pysäköintialueet. Viherrakentamisella saadaan verraten edullisesti puoleensavetävää ilmettä ja suurilla puilla on suurin vaikutus hiilinieluina, jonka vuoksi niitä kannattaa suosia. Yleissuunnitelmassa esitetään, että alueelle muodostetaan viherrakentamisen ja puuistutusten avulla aivan uudenlainen puistomainen urbaani yleisilme. Käytettävien puiden korkeudet ja etäisyydet raiteiden sähköjohtimiin valitaan niin, ettei niistä ole varaa johtimille.

Viherrakentamisessa voidaan huomioida ns. viherkerroin, jonka avulla pyritään varmistamaan

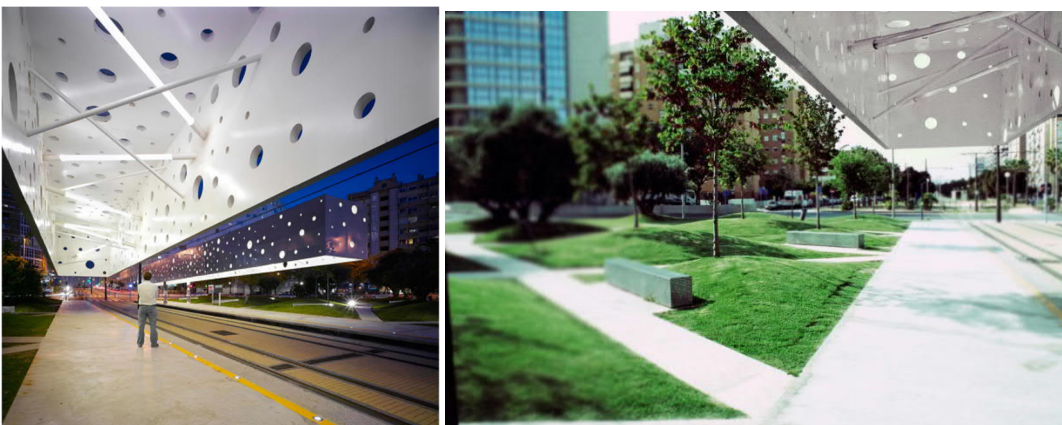
riittävän viherpinta-alan säilyminen tonteilla ja samalla ehkäisemään hulevesitulvia. Viherkerroin kuvaa, kuinka paljon tontilla on kasvillisuutta ja vettä viivytäviä ratkaisuja suhteessa tontin pinta-alaan. Viherkertoimen laskemiseen on erikseen olemassa taulukkotyökalu. Viherkerrointa käytetään tällä hetkellä Helsingissä ja kuudessa muussa iWater -kaupungissa.

Alueella pohjavesi on hyvin lähellä ja alueella on huomioitava hulevedet. Hulevesisuunnittelu ja voidaan tehdä osana vihersuunnittelua. Veturitorin alueella hulevesiä ei voida imeyttää koska maaperässä on haitta-aineita. Hulevesisuunnittelu edellyttää alueella haitta-aineselvityksiä. Hulevesiä ei tule ohjata rata-alueelle.

3.23. Valaistus

Valaistus on osa esteettömyyttä ja kaupunkikuvaa. Hyvällä valaistuksella lisätään turvallisuutta ja koettua turvallisuuden tunnetta. Hyvä valaistus ehkäisee myös epätoivottua toimintaa ja ilkivaltaa.

Harkitulla valaistuksella tuodaan esiin alueen ilmettä ja yksityiskohtia esiin niin, että asemaseutu erottuu ympäristöstään hyvin valaistuna ja keskustamaisena. Valon väri voidaan valita yhtenäisesti ja käyttää energiatehokkaita Led -valaisimia. Erityisesti maanalainen asematunneli on syytä valaista tyylikkäästi ja tehokkaasti sen käyttämisen miellyttävyyden vuoksi. Asema-aukiolla hyvällä valaistuksella lisätään alueen käytettävyyttä ja turvallisuutta sekä voidaan luoda myös wau-efektiä ja tunnistettavuutta alueelle. Toteuttamalla aseman ja laiturikatosten ilme ja valaistus yhtenäisenä ja tehokkaana voidaan luoda erottuvaa paikallisilmettä.



Esimerkki valaistuksen vaikutuksesta alueilmeeseen. Pysäkki Alicantessa.

3.24. Katukalusteet

Matkakeskuksen alueen ilmettä ja oleskeltavuutta muutetaan laadukkaammaksi sopivasti valituilla yhtenäisillä kadunkalusteilla, jotka korostavat paikan luonnetta julkisena ja kävelyn tilana. Kalusteisiin voidaan integroida kasvillisuutta, leikkiominaisuuksia ja valaistusta.



Esimerkkejä katuilmettä kohottavista kadunkalusteista (kuvat: Street life -out door furnitures)

3.25. Savon radan museo ja radan itäpuoli

Savon radan museosta ja sitä ympäröivästä puistosta tehdään näkyvä osa asemaseudun ilmettä. Miljöötä kehitetään historialliset lähtökohdat huomioiden rata- ja rakennushistoriallisena alueena. Puistoon voidaan tuoda esille historiallista ratalakalustoa näytteille sekä niin, että ratalakalusto on valaistuna näkyvä osa alueen tunnelmaa. Ne voivat sijoittua leveän laiturikatoksen alle suojaan. Lisäksi voidaan varata paikka erilliselle rakennukselle, jonne ratahistoriallista kalustoa voidaan sijoittaa näytteille.

Ratahistoriallisen puiston yhteyteen voidaan muodostaa lapsiperheille suunnattu rautatieaiheinen leikkipuisto sekä tilaa tapahtuma- ja kahvilatoiminnalle. Kasvilajeissa voidaan suosia rautatieympäristöjen perinteisiä lajikkeita: rautatien omenapuita, vaahteroita, lehmuksia, hopeapajuja tms. sekä lajikkeita, jotka kukkivat näyttävästi tai saavat näyttävän syysvärin. Lähelle rataa sijoittuvat puut valitaan niin, etteivät ne kasva liian korkeiksi ja aiheuta mahdollisesti kaatuessaan haittaa johtimille ja radalle. Aluetta varten on syytä laatia erillinen tarkempi suunnitelma, jossa on huomioitu mm. vihersuunnitelma, hule-, pintavesi, valaistus, uudet kiskot ja katokset, esille tuleva historiallinen kalusto jne.



Savon radan vanha asemarakennus. Kuva oikealla puiden värikylläisiä syysvärejä.

3.26. Radan ylittävä silta

Radan ylittävä silta on merkitty yleiskaavassa näköalapaikaksi. Sillan sähköjohtimien suojana olevat muovilevyt ovat kuitenkin sumentuneet niin, ettei niiden takaa näkymä tällä hetkellä erotu. Muovilevyt voidaan mahdollisesti vaihtaa tiheäsilmäiseen teräsverkkoon tai kirkkaaseen laminoituun turvakarkaistuun murtolasiin, jotta ne eivät haittaa näkymien katsomista.

Sillan kävely- ja pyöräkaistat ovat nyt ahtaat. Ne eivät houkuttele kävelemään tai pyöräilemään sillalla tai katsomaan näköaloja. Sillan ajojärjestelyjä voidaan muuttaa kestävien kulkumuotojen, kävelyn ja pyöräilyn tarpeisiin paremmin sopivina siten, että kaistojen leveyttä kavennetaan ja kävelyn tilaa levennetään tai siten, että ulompi ajokaista pois päin kaupungista sillan eteläpuolella muutetaan pyöräkaistaksi ja jalkakäytävää levennetään. Liikennemäärien puolesta yksi ajokaista riittää ja se vetää noin 1500 - 1700 ajoneuvoa tunnissa. Sillalta voidaan luoda portaita ja yhteyksiä alas sillan pengertä kohti asema-aukiota.

Sillan valaistuksella voidaan nostaa sillan yöllinen ilme esille kaupunkitilassa ja ratapiha-alueella. Upealla valaistuksella voidaan lisätä paikan identiteettiä ja tunnettuutta.

Yleissuunnitelmassa on esitetty ratapihan eteläpäähän paikka uudelle sillalle.



Esimerkki sillan valaistuksesta: Kehä III – Lentoasemantien liittymän ramppisillat ja ”Kiito” -teos WSP 2016

3.27. Sillan alla oleva väestönsuoja

Radan ylittävän sillan alle sijoittuu vanha käytöstä poistettu väestönsuoja. Tila voisi mahdollistaa paikan esimerkiksi kesäkahvilan, panimon, näyttely- tai maakuntamuseon toiminnalle ja tilassa voidaan ehkä säilyttää asema-aukion kalusteita ja varusteita. Tilan sisäänkäyntiä voidaan muuttaa niin, että avautuu näkymä ja suora yhteys Asema-aukiolta kohti Pieksäjärveä ja rantapuistoon.

3.28. Uuden asuntorakentamisen paikkoja

Pieksämäen asuntojen kysyntä kohdistuu valtaosaltaan asemanseudun lähellä oleviin asuntoihin ja uudehkoihin tai hyväkuntoisiin asuntoihin. Väestön ikääntyessä hissillisyyys ja esteettömyys sekä palveluiden läheisyys ovat haluttuja ominaisuuksia. Ydinkeskustan elävyyttä ja vilkkautta parantaa sekoittunut, asuntoja- ja työ liiketilaa yhdistävä maankäytöllinen ratkaisu. Asunnot tuovat kävelijöitä, asiakkaita ja kysyntää ydinkeskustaan. Tämän vuoksi ydinkeskustaan on syytä varata tilaa myös tulevaisuuden asuntorakentamiselle.

Yleissuunnitelmassa on varattu ja esitetty paikkoja asunto- ja liikerakentamiselle Kangaskadun varteen. Paikat sijoittuvat riittävän etäällä radasta ja sen melusta ja tärinästä. Myllykadun varressa oleva pienikokoinen maisemamerkkimäinen vesitorni on suojeltu. Asuntokortteleiden korkeus on suunnitelmassa noin 5-6 kerrosta. Rakennukset sijoittuvat yhteisen puistomaisten pihojen ympärille. Suurpihamainen ratkaisu luo luonnollista yhteenkuuluvuutta ja yhteisöllisyyttä korttelin asukkaiden kesken. Maantasokerrokseen varsinkin korttelin kulmiin varataan tiloja kaduntason liike- ja palvelu- ja työtiloille.

3.29. Maisemointi

Prisman etelä- ja länsipuolinen alue on tällä hetkellä varsin viimeistelemätön, mikä luo huonoa mielikuvaa koko alueelle ja myös heikentää kaupunkimielikuvaa ohiajavien junamatkustajien silmissä. Yleissuunnitelmassa esitetty rakentaminen tapahtunee vasta pidemmällä aikavälillä. Koko alueen yleisilmeen kannalta olisi ensisijaista alueen ilmeen kohentaminen maisemoinnilla. Se nostaisi alueen profiilia ja parantaisi alueen näkymää myös ohiajavien junamatkustajien silmissä. Parhaimmillaan maisemointi voisi lisätä myös alueen käyttöä.

3.20. Alueidentiteetti - imago

Aseman ympäristön ja matkakeskuksen alue ovat ensimmäinen paikka, kun saavutaan Pieksämäelle ja myös paikka, jonka junalla matkustajat näkevät Pieksämäestä ajaessaan junalla kaupungin ohi. Pieksämäen asema on toiminnallisesti ja historiallisesti vilkas rautateiden risteysasema.

Identiteetin perustana ovat alueen omat persoonalliset ominaisuudet kuten näkymät mm järvensuuntaan, Veturitalli, Viljasiilo, tasakorkea tiivis rakentaminen sekä alueen ratahistoria, jotka ovat tärkeä osa identiteettiä ja vetovoimaa. Alueen uudistaminen ja täydentäminen vahvistaa identiteettiä ja luo myönteistä imagoa Pieksämäelle ja vahvistaa hyvää ensivaikutelmaa saavuttaessa kaupunkiin.

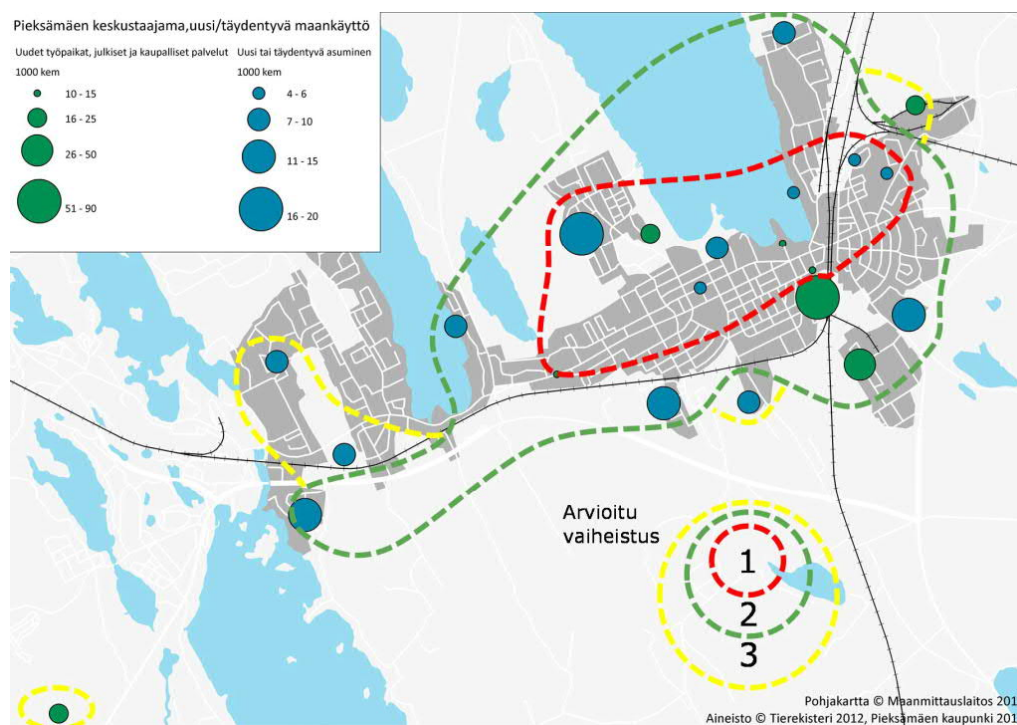
Matkakeskuksen yleissuunnitelmassa on otettu huomioon alueen nykyiset ja historialliset arvot sekä vahvuudet. Paikallisen identiteetin säilyttäminen ja vahvistaminen luovat pohjan persoonalliselle alueidentiteetille. Yleissuunnitelmaan on tuotu elementtejä, jotka parantavat alueen kaupunkikuvaa ja palvelukokonaisuutta ja tätä kautta vahvistavat alueidentiteettiä, jolloin kaupunkilaiset voivat olla ylpeitä alueestaan.

4. Toteutus ja jatkotoimenpiteet

4.1 Toteutuksen vaiheistus

Suunnitelma tähtää vuoteen 2030 ja sen voidaan toteuttaa seuraavissa vaiheissa:

1. Lyhyellä aikavälillä nopeasti voidaan toteuttaa (1-3 vuotta):
 - Selvitysten teettäminen mm. haitta-aineet, melu- ja värinäselvitykset
 - Suunnitelmien teettäminen
 - Asema-aukion ja bussiaseman uudelleenjärjestelyt
 - Opastusten uusiminen ja parantaminen aseman alueella
 - Junalaitureiden korotus ja aita laitureiden väliin.
 - Viher- ja maisemarakennustöitä
 - Ratahistoriallinen puisto
2. Keskipitkällä aikavälillä (3-6 vuotta):
 - Asematunnelin, asemarakennuksen ja laiturikatosten muutokset tai uusiminen
 - Pysäköintialueen muutos yhteiskäyttöjärjestelynä
 - Pieksäjärven suihkulähteen kunnostus tai uusiminen
3. Pitkällä aikavälillä voidaan toteuttaa (6-10 vuotta):
 - Tontinluovutus ja alueen vähittäinen täydennysrakentaminen
 - Eteläpuolisen ylikulkusillan rakentaminen.



Pieksämäen keskustaajaman uusi tai täydentävä maankäyttö 2013 -suunnitelmassa on esitetty, että asemaseutu kuuluu vaiheistukseltaan luokkaan 1 ja 2 ja se on alueen isoin kehityskohde.

4.2. Jatkosuunnittelu

Jatkosuunnittelusuosituksia

- Asemakaavan laatiminen
- Kohteiden rakennussuunnitelmien laatiminen
- Vihersuunnitelman, hulevesi- ja tulvasuunnitelman laatiminen
- Valaistussuunnitelman laatiminen
- Maaperän haitta-aineselvitykset
- Tärinä- ja meluselvitykset (alueella on tehty jo tärinä- ja meluselvityksiä)
- Ratapihasuunnitelma (Ratapihan selvitys on jo laadittu)
- Asemarakennuksen ja asematunnelin kuntotutkimukset

5. Valokuvaliite, kuvia alueelta



Ilmakuva eteläsuunnasta, alueelta aukeaa hieno järvinäkymä ilta-auringon suuntaan.



Ilmakuva itäsuunnasta



Alueen yleisilmeenä ovat hyvin laajat pysäköintikentät ja vähäinen rakentamisen määrä.



Prisma myymälän huolto sijoittuu rakennuksen itäisivulle.



Veturitorin itäisivulle sijoittuu näyttävät männyt.



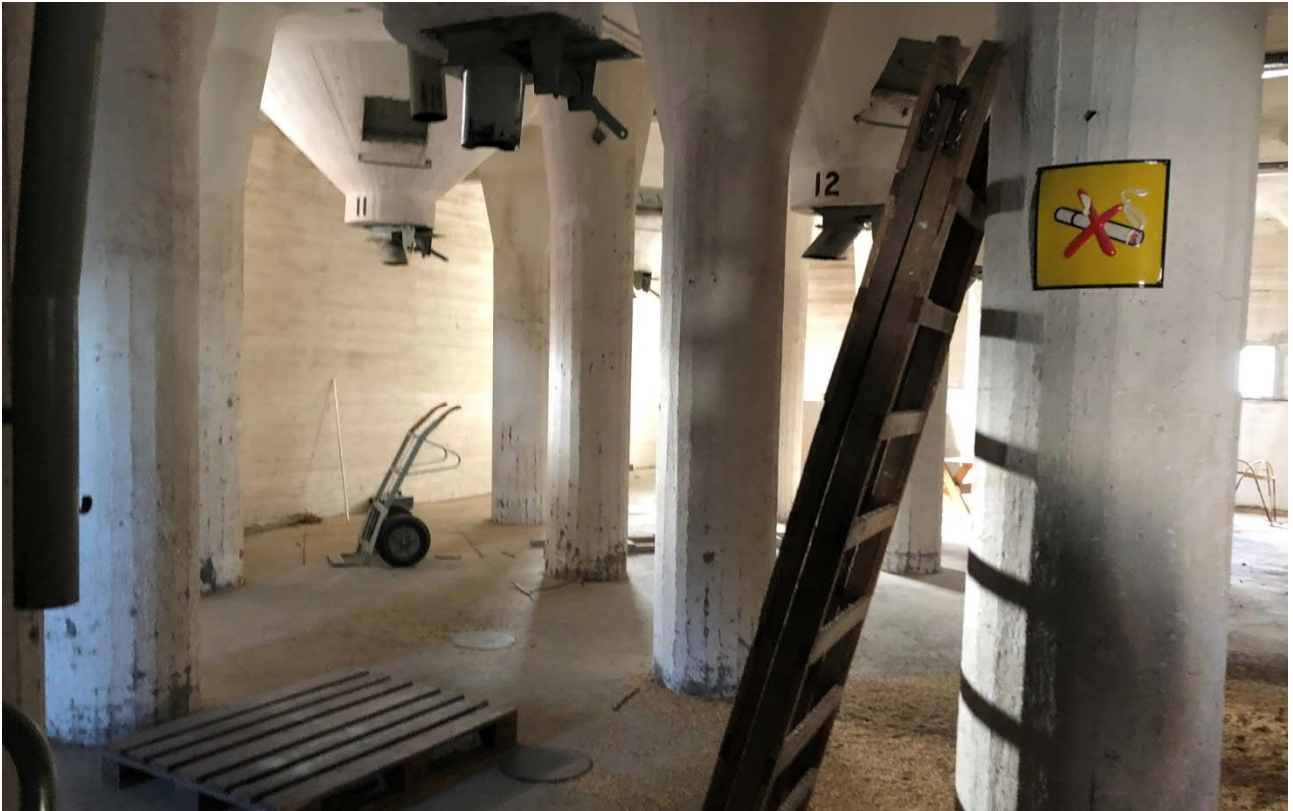
Veturitorin eteläpuoli on rakentamatonta. Taustalla korkea viljasiilon rakennus.



Prisman itäisivulle sijoittuu hoitamaton alue ja pistoraide. Rata-alueen reunassa on pistoraide, joka ei näytä olevan käytössä. Taustalla näkyy Savonradan museo.



Savonradan museon pihassa on säilytetty vanhaa historiallista ratakalustoa.



Viljasiilon alakerrokseen silojen alapäähän sijoittuu tilallisesti hieno huone.



Viljasiilon katolta aukeaa pitkiä näkymiä Pieksämäen yli. Taustalla asemarakennus ja radan ylittävä silta sekä Pieksäjärvi.



Näkymä viljasiilon katolta vesitornin suuntaan.



Näkymä viljasiilon katolta Pieksämäen torin suuntaan.



Pieksämäen asema ja Asema-aukio pohjoisesta nähtynä.



Pieksämäen asema ja Asema-aukio pohjoisesta nähtynä.



Asema ja asema-aukio pohjoisesta päin. Alue on asfalttikenttämäinen ja jäsentymätön alue.



Aseman junalaiturien katokset ovat teräspeltiä ja punaiset. Laiturien laatutaso on heikko.

6. Lähteitä

- 1) Valtioneuvosto Hallitusohjelma, hiilineutraali ja luonnon monimuotoisuuden turvaava Suomi
<https://valtioneuvosto.fi/rinteen-hallitus/hallitusohjelma/hiilineutraali-ja-luonnon-monimuotoisuuden-turvaava-suomi>
- 2) Kävelystä elinvoimaa, Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampere 2014
https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjiXszyyLvlAhWj0KYKHQckBowQFjAAegQIBhAC&url=http%3A%2F%2Fwww.tut.fi%2Fverne%2Faineisto%2FKavelysta_elinvoimaa.pdf&usg=AOvVaw1uBLwGVm5SMPJr6K652Qia
- 3) Kestävän kaupungin kolme kulmakiveä
https://news.cision.com/fi/yit-oj/r/kestavan-kaupungin-kolme-kulmakivea,c2986963?fbclid=IwAR3njinLaFv0K48h2it6nZvzUbl_hx7jucHqK5Rs3xL7PZVavvrETDutHmVA
- 4) Department for Transport. 2011. Creating Growth, Cutting Carbon. Making Sustainable Local Transport Happen.
https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/3890/making-sustainable-local-transport-happen-whitepaper.pdf
- 5) Local Government Commission. 1998. The Economic Benefits of Walkable Communities. Local Government Commission, Center for Livable Communities.
https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjY_PKYzbvIAhUpwcQBHT0-C34QFjABegQIABAC&url=https%3A%2F%2Fwww.lgc.org%2Fwordpress%2Fwp-content%2Fuploads%2F2013%2F10%2Fwalk_to_money.pdf&usg=AOvVaw1xqKvpoMUhL35QNJc5nQPk
- 6) Rakennetun ympäristön vaikutus ihmisten tunteisiin. Justin B. Hollander, Ann Sussman. 2019. Five Big Ideas for Designing Today's Cities. TuftsNow
<https://now.tufts.edu/articles/five-big-ideas-designing-today-s-cities>
- 7) Asemaseudut strategia. Senaatti 2020
<https://www.senaatti.fi/asema-alueet/julkaisut/>
- 8) Ratapihojen kehityskuva ja verkollinen rooli, Väylävirasto 2019
https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2019-32_ratapihojen_kehityskuva_web.pdf
- 9) Tavara- ja henkilöliikenteen ratapihojen kehityskuva 2035. Kehittämis- ja korvausinvestointitarpeet. Liikennevirasto 2013.
https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lts_2013-34_tavara_henkiloliikenteen_web.pdf
- 10) Pieksämäen ratapihan tarveselvitys Väylävirasto, luonnos. Selvitys on luonnos ja se ei ole valmistunut
- 11) Kaupunkipolitiikan uusi aika, Eero Holstila, Timo Hämäläinen, Rakennustieto 2009

7. Pieksämäen aseman alueen kehittämissuunnitelma - kustannusarvion yhteenveto

7.1. Yhteenveto hankeen kustannusarviosta

Pieksämäen matkakeskuksen toimenpiteet (yht. 9,6 - 11,7 M€):

1. Laiturien korotus, uusi laituriraide ja laituripolun poisto (2,2 M€)
2. Laiturikatosten uusiminen (0,8 M€)
3. Asematunnelin perusparannus (0,75- 1,5 M€)
4. Asema-aukion perusparannus (0,5 - 1,0 M€)
5. Liityntäpysäköintipaikat (0,5 M€)
6. Ratahistoriallinen puisto (0,5 M€)
7. Asemarakennuksen n. 3 500m² perusparannus ja muutostyöt (5,25 M€)

Helsingissä 19.2.2020

Matti Tapaninen

arkkitehti – pääsuunnittelija / Kaupunkiarkkitehtuuri

Architect / Urban architecture



+358 50 574 8626

WSP Finland Oy

Heikkiläntie 7

FI-00210 Helsinki