



05.05.2021

Ärende/17

## § 109

### Den av ledamoten Hannu Oskala väckta motionen om utveckling av tågstationerna inom närtrafiken

HEL 2020-010632 T 00 00 03

#### Beslut

Stadsfullmäktige betraktade motionen som slutbehandlad.

#### Föredragande

Stadsstyrelsen

#### Upplysningar

Suvi Rämö, förvaltningsexpert, telefon: 310 32174  
suvi.ramo(a)hel.fi  
Saara Kanto, projektchef, telefon: 310 20277  
saara.kanto(a)hel.fi

#### Bilagor

- 1 Valtuutettu Hannu Oskalan aloite
- 2 HSL:n lausunto 26.11.2020
- 3 VR-Yhtymä Oy:n lausunto 2.12.2020
- 4 Senaatti-kiinteistöjen lausunto 15.12.2020
- 5 Väyläviraston lausunto 15.1.2021

#### Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

#### Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

#### Föredragandens motiveringar

Ledamoten Hannu Oskala och 30 andra ledamöter föreslår i sin motion en utredning av ägandeförhållandena och ansvaret för Helsingfors närtrafiks tågstationer, en verksamhetsmodell och ansvarsfördelning som är tydligare än den nuvarande, planläggningspotentialen för byggande av bostäder och verksamhetslokaler på stationsorterna samt Trafikledsverkets, VR-Group Ab:s (nedan VR), Senaattfastigheters och HRT:s synpunkter på de operativa ändringarna. Ledamöterna som väckt motionen anser att den ottydliga och invecklade ansvarsfördelningen som gäller för stationernas ägande och underhåll försvårar utvecklingen av dem. I motionen föreslås att ägandet av närtrafikens tågstationer ska överföras på staden och liksom för metrotrafiken att trafikaffärsverket (HST) ska ansvara för dem. Därmed kunde stationsorternas utvecklingspotential tas i beaktande mer helhetsbetonat än för tillfället.



## Närtrafikens tågstationers nuvarande ägandeförhållanden och -ansvar

De nuvarande ägandeförhållandena för stationerna längs med stam- och kustbanan fördelas mellan flera olika aktörer, och gränssytor mellan olika aktörer bildas även inom stationerna. Ägandet och underhållet av stationerna längs med stam- och kustbanan fördelas mellan Trafikledsverket, VR, Senatfastigheter och Helsingfors stad. Helsingfors centralstations stationsbyggnad ägs av VR. I Malm är ägandet centraliserat till Senatstationfastigheter Ab som börjat sin verksamhet 1.1.2019. HST äger Gamlas, Norra Haga och Malmgårds stationer och Kiinteistö Oy Pasilan Asema äger Böle station.

På Helsingfors stads område äger Trafikledsverket marken som spåret ligger på och plattformsområdena (utom spåret mellan Hoplax och Vandaforsen, vars mark Trafikledsverket endast har nyttjanderätt till) samt stationslokalerna avsedda för passagerare i Hoplax, Bocksbacka och Parkstad. Vid persontrafikplatser ansvarar Trafikledsverket i huvudsak för plattformar, skyddstak, hissar och trappor samt passagerarinformation.

Finrail ansvarar för de dynamiska skyltarna, som t.ex. skärmarna med passagerarinformation, och för utropen på stationens plattformsområden. Trafikledsverket ansvarar för statiska skyltar som t.ex. plattformnummer, tidtabellsskåp och vägvisare. I praktiken ansvarar HRT för tidtabellsskåpens innehåll (tidtabellskrifter) på HRT-området.

Underhållet av stationsområdena hör till Helsingfors stad och ligger på stadsmiljösektorns ansvarsområden. De infartsparkeringar vid metro- och järnvägsstationer som ägs av staden administreras av HST, som även ansvarar för cykelparkeringen vid stationer i Helsingfors. HRT ansvarar för regionens infartsparkering.

Precis som det nämns i motionen, fördröjs utvecklingen av närtågstationerna på grund av det splittrade ägandet och underhållet. Verksamheten vid stationerna som ägs och underhålls av HST och Länsimetro Oy är smidigare eftersom intresset för att utveckla stationerna är gemensamt för städerna (Helsingfors och Esbo). Det splittrade ägandet av närtrafiken orsakar problem även för invånare och användarna av kollektivtrafiken eftersom de inte känner till aktören som feedback gällande underhåll kan riktas till.

## Stationsorternas planläggningspotential

I Helsingfors nya generalplan och dess genomförandeplan har utvecklandet av stationsorterna lyfts tydligt fram både för metrozonerna och för järnvägsbanorna. Stationsorterna kommer att spela en ännu viktigare roll i framtiden när staden utvecklas till en nätverksstad och knut-



punkter i spårvägs- och snabbspårvägsnätverken bildar betydande centrumområden. Kvartersexploateringarna markerade i generalplanen möjliggör omfattande kompletteringsbyggande både för bostads- och lokalbyggande.

Stationer tjänar som visitkort för området omkring och därför har utvecklingen av stationer och stationsorter en stor inverkan på hur lockande och livskraftigt området upplevs. Utvecklingen av stationer är m.a.o. ytterst viktigt och det påverkar även hur lockande kollektivtrafiken upplevs, ökandet av passagerarantal samt kundupplevelsen. Flera stationer håller på att utvecklas till allt mer betydande knutpunkter i kollektivtrafiken, och samtidigt blir de mer lockande områden för utvecklingen av affärslokaler. Stationsorterna har även stor potential för att växa som centrum för klimatvänliga tjänster. Sådana nya hållbara tjänster för vardagen har sökts bl.a. genom Fiksu Assa-projektet lett av HRM i samarbete med Esbo, Vanda, Tavastehus och Riihimäki städer. Det nödvändiga infrabyggandet som skulle locka klimatvänliga tjänster till stationerna fattas ändå på närtrafikens tågstationer i Helsingfors.

Vid stationsorterna längs med stambanan är det flera detaljplaneprojekt som är i gång som en del av den heltäckande utvecklingen av stationerna och deras omgivningar. Utvecklingsprojekten gällande planläggningen har en betydande inverkan på stationsområdenas livskraft, utvecklingen av tjänster och höjningen av miljöns kvalitetsnivå.

#### Verksamhetsmodell och ansvarsfördelning

Avgörandet av en lämplig verksamhetsmodell för utvecklingen av stationsorterna har utretts bl.a. i konsultarbetet "Kestävän asemayhteistyön toimintamalli" (verksamhetsmodell för hållbart stationssamarbete) som blev färdigt i juni 2020 och genomfördes på uppdrag av Miljöministeriet, MBT-nätverket koordinerat av Samkommunen för Tammerfors stadsregion, Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) samt Transport- och kommunikationsverket Traficom. Under arbetet sammanställdes en tidsenlig bild på stationsorterna och deras utvecklingsbehov. Dessutom utarbetades verksamhetsmodeller för samskapande av stationsområden som kan utnyttjas på olika stationsorter. Helsingfors tog intensivt del i arbetet och för Helsingfors del presenterades Malms station i rapporten. I samband med visionsarbetet för Malm har det skapats en verksamhetsmodell för utvecklingen av stationsorten som går att mångfaldiga, och en omfattande diskussionsomgång har hållits med ägargrupper samt lokala aktörer.

Dessutom har stadsmiljösektorn tillsammans med stadskansliet inrättat en uppföljningsgrupp för stationsorterna år 2019, vars uppgift är att kartlägga ägandeförhållandena och ansvaret för stationerna på stam-



05.05.2021

Ärende/17

banan samt att utarbeta en gemensam åtgärdsplan för att förbättra stationernas trivsamt. Meningen är att man i fortsättningen ska utföra renoveringsåtgärder över gränserna och att kostnaderna delas enligt ansvarsområdesgränserna. Till uppföljningsgruppen hör centrala utvecklingsparter för stationsorterna: Trafikledsverket, VR, Senatfastigheter och stadens expertis.

#### Remissorganens ställningstaganden till förändringarna

Med anledning av motionen har man fått utlåtanden av HRT, VR, Senatfastigheter, Trafikledsverket, HST:s direktion och stadsmiljönämnden, och de finns som bilaga och i beslutshistorien. I utlåtandena identifieras utmaningarna som orsakas av det splittrade ägaransvaret för närtrafikens stationer, och betydelsen av ett fungerande samarbete över ansvarsgränserna betonas i den heltäckande utvecklingen av stationsorterna.

Remissorganen lyfte fram egna observationer gällande de operativa ändringarna som framförts i motionen, bl.a. enligt följande:

HRT anser i sitt utlåtande att för att säkerställa verksamhetsförutsättningarna för förbindelserna och busstrafiken vore det bra om underhållsansvaret för områden som är i direkt kontakt med stationernas plattformar, som t.ex. matartrafikens bussterminaler i närheten av järnvägsstationer, hörde till samma aktörer som ansvarar för det omgivande gatunätet. I praktiken är dessa områden oftast på kommunernas ansvar. Så undviker man situationer där t.ex. snö har avlägsnats oändamålsenligt på grund av behörighetsgränserna. HRT:s synpunkt på infartsparkeringen är att Helsingfors även i fortsättningen bör ansvara för infrastrukturen gällande infartsparkering på sitt eget område. HST har tagit rollen som det ansvariga organet gällande infartsparkeringens infrastruktur med ett starkt utvecklingsgrepp, och HRT har både planerat och redan genomfört flera utvecklingsprojekt.

Vidare anser HRT att när man utreder möjligheten till en verksamhetsmodell som är tydligare än den nuvarande, ska lösningen vara sådan att den inte bildar nya gränssytor i relation till andra stationsorter på området. Lösningen bör även beakta gränssytor och ansvar mellan olika aktörer. Dessutom anser HRT att man i utredningsarbetet gällande utvecklingen av stationsorterna ska beakta regionaliteten. HRT föreslår i sitt utlåtande att samma verksamhetsmodell och ägandebas ska utvidgas så att de täcker hela HRT:s område, och därmed skulle man få den maximala nyttan i t.ex. kommande konkurrensutsättningar.

VR anser att ägararrangemangen som föreslagits i motionen är möjliga, speciellt i situationer där den nuvarande ägaren inte vill eller har möjlighet att utveckla eller underhålla sina fastigheter på en tillräcklig



05.05.2021

Ärende/17

nivå. Enligt VR:s synpunkt bör man definiera tydliga principer mellan aktörerna, enligt vilka genomförande-, underhålls- och kostnadsansvaret för åtgärder som stöder resekedjorna delas. Som ett exempel lyfter VR fram principerna gällande infartsparkeringen av cyklar mellan Trafikledsverket och olika kommuner.

Enligt Senatfastigheter effektiviserar Senatstationfastigheter Ab för sin del utvecklingen av stationsområden genom att centralisera statens fastighetsinnehav (VR-Group och Trafikledsverket) även på Helsingfors närtågstationers områden till bolagets innehav. Senatfastigheter anser att det redan existerar verksamhetsmodeller för utvecklingsarbetet gällande stationsorterna. Bolaget anser att endast en centralisering av stationernas fastighetsegendom inte löser utmaningarna inom utvecklingen av stationsorterna, utan det kräver även äkta samarbete och gemensam drivkraft för att möjliggöra utvecklingen.

Trafikledsverket anser att det även i fortsättningen är ändamålsenligt för verket att äga marken under spåren och plattformarna. Enligt Trafikledsverket kunde däremot innehavaren av kommersiella lokaler och stationshallar vara någon annan. Enligt Trafikledsverket skulle det vara ändamålsenligt att avstå från vissa av infartsparkeringsområdena på Trafikledsverkets mark, bara man säkerställer tillräcklig infartsparkeringskapacitet i samband med överlåtelsen av områden. I järnvägens omgivning finns det även små områden av mark som ägs av Trafikledsverket men i verkligheten används av staden som gatu- eller torgområden eller parker (inklusive vissa cykelvägar invid järnvägen). Gällande dessa områden anser Trafikledsverket att det vore ändamålsenligt för de ifrågakommande städerna att förvärva områdena. De ovan nämnda arrangemangen är möjliga då man beaktar de aktuella och framtida behoven för spårunderhållet.

HST:s direktions och stadsmiljönämndens anser att det splittrade ägandet av stationerna och stationsomgivningarna har lett till att ingen av ägarna bär helhetsansvaret för kvaliteten av närtrafikens resekedjor, t.ex. tjänster riktade till passagerare och skyltning. Arbetet i den av staden koordinerade uppföljningsgruppen för stationsorterna motsvarar den mer tydliga verksamhetsmodellen och ansvarsfördelningen som efterfrågas i motionen. Enligt HST:s erfarenhet är det möjligt att göra utvecklingen mer smidig och tydlig genom att centralisera ägandet till en enda aktör, som det har skett för metrostationerna och infartsparkeringen av bilar.

#### Åtgärder för att utveckla tågstationerna inom närtrafiken

Stadsstyrelsen anser liksom stadsmiljönämnden och HST:s direktions att utvecklingen av stationerna inom närtrafiken är viktig.



05.05.2021

Ärende/17

Stadsstyrelsen konstaterar att HST på uppmaning av HST:s direktion och i samarbete med stadsmiljösektorns tjänst utveckling av markgömdom har inlett en närmare utredning av förslaget i motionen om en ändring i ägandet av Helsingfors närtågstationer, bl.a. gällande nödvändiga investeringar och de möjliga fördelarna. Ifall ändringar i ägandet visar sig genom de interna utredningarna vara lönsamma kommer det därefter att vara aktuellt att utreda Trafikledsverkets, VR:s, Senatfastigheter och HRT:s ståndpunkter gällande överförandet av stationernas ägande.

Trafikledsverket har utarbetat ett program för en omfattande ombyggnad av stationerna längs med stambanan (Kottby, Åggelby, Bocksbacka, Malm, Mosabacka och Parkstad) till slutet av 2020-talet, men enligt uppföljningsgruppen för stationsorterna bör man utföra lätt renovering så snabbt som möjligt för att förbättra den allmänna intrycket på stationerna samt trivseln och känslan av säkerhet. I och med konsultarbetet som startats av uppföljningsgruppen för stationsorterna identifieras de mindre underhållsåtgärderna vid stambanans stationer som kan utföras snabbt, och så besluts det om kostnadsberäkningarna och ansvar aktörerna emellan. Arbetet blir färdigt under år 2021. Uppföljningsgruppens uppgift är att komma överens om olika aktörers samarbete när det gäller utförandet av de ovannämnda mindre renoveringsåtgärderna.

Till slut konstaterar stadsstyrelsen att möjligheterna gällande utvecklingen av stationsorterna och de så kallade snabba reparationsåtgärderna, de nödvändiga åtgärderna och relaterade finansieringsbehoven och ansvar blir klarare under utredningarna som görs år 2021.

Enligt 30 kap. 11 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en motion som undertecknats av minst 15 ledamöter.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Suvi Rämö, förvaltningsexpert, telefon: 310 32174  
suvi.ramo(a)hel.fi  
Saara Kanto, projektchef, telefon: 310 20277  
saara.kanto(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Valtuutettu Hannu Oskalan aloite
- 2 HSL:n lausunto 26.11.2020
- 3 VR-Yhtymä Oy:n lausunto 2.12.2020
- 4 Senaatti-kiinteistöjen lausunto 15.12.2020
- 5 Väyläviraston lausunto 15.1.2021



05.05.2021

Ärende/17

## Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

## Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 19.04.2021 § 272

HEL 2020-010632 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää katsoa aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Suvi Rämö, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 32174  
suvi.ramo(a)hel.fi  
Saara Kanto, hankepäällikkö, puhelin: 310 20277  
saara.kanto(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 01.12.2020 § 704

HEL 2020-010632 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

## Kaavoituspotentiaali

Kaupunkiympäristölautakunta näkee lähijunien asemanseutujen kehittämisen tärkeänä, ja asemanseutujen kehittämiseksi on olemassa vahva tahtotila. Helsingin uudessa yleiskaavassa ja sen toteuttamisohjelmassa asemanseutujen kehittäminen on nostettu vahvasti esiin niin metrovyöhykkeen kuin junaratojenkin osalta. Lisäksi esitetään uusia pikaraitiotieverkoston solmukohdista muodostuu merkittäviä keskusta-alueita. Yleiskaavassa kaikki asemanseudut on merkitty keskustatoimintojen alueiksi, ja yleiskaavaan merkityt korttelitehokkuudet mahdollistavat ni-



illä mittavaa täydennysrakentamista sekä asunto- että toimitilarakentamiselle.

Yleiskaavan toteuttamishjelmassa asemanseudut on merkitty täydennysrakentamisen painopistealueiksi. Niistä on priorisoitu eri kriteerien pohjalta kolme kaupunkiuudistusalueita, joille tullaan kohdistamaan lähivuosina sekä suunnitteluresursseja että investointeja. Kaupunkiuudistusalueita ovat Malmi, Kannelmäki-Malminkartano sekä Kontula-Mellunmäki. Resursseja ja investointeja on keskitettävä muutamalle alueelle kerrallaan, jotta kehittämistoiminnalla saavutettaisiin riittävää vaikuttavuutta ja konkreettisia muutoksia.

Asemat toimivat alueidensa käyntikortteina, ja siksi asemien ja asemanseutujen kehittämisellä on iso vaikutus alueen elinvoimaan ja houkuttelevuuteen. Asemien kehittäminen on ensiarvoisen tärkeää, ja sillä on merkitystä myös joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja matkustajamäärien kasvattamisen kannalta. Useammasta asemasta on kehitymässä yhä merkittävämpiä joukkoliikenteen solmukohtia, ja siten myös yhä vetovoimaisempia toimitilakehittämisen alueita. Asemanseuduilla on paljon potentiaalia kasvaa erityisesti ilmastoystävällisten palveluiden keskittymänä, ja näitä uusia kestäviä arjen palveluita on etsitty mm. HSY:n vetämän Fiksu Assa -hankkeen yhteydessä yhteistyössä Espoon, Vantaan, Hämeenlinnan ja Riihimäen kaupunkien kanssa.

Pääradan asemanseuduille on tällä hetkellä käynnissä monia asemakaavahankkeita, joilla pyritään asemien ja niiden lähiympäristöjen kokonaisvaltaiseen kehittämiseen. Tapulikaupungin ja Puistolän asemanseudulla on käynnissä täydennysrakentamisen, palvelutilojen sijoittamisen ja asemanseudun yhteyksien kehityshanke. Tapanilan aseman eteläpuoliseen teollisuuskortteliin tutkitaan asuntovaltaista rakentamista ja radan itäpuolelle mahdollistetaan pyöräilybaanan rakentaminen. Fallkullan kiilan rakentaminen on alkanut keväällä. Malmilla on tehty laaja visiotyö, joka tähtää keskuksen täydennysrakentamiseen ja uudistamiseen sekä olemassa olevan ympäristön parantamiseen. Pukinmäen aseman ympäristöön suunnitellaan asuntoja ja liiketilaa palveluille. Oulunkylän asemanseudulle suunnitellaan täydennysrakentamista pääradan molemmin puolin, Maaherrantien varrella ja Oulunkyläntori 1:n tontilla vanhat rakennukset korvataan uusilla asuinrakennuksilla ja liiketiloilla. Tuusulanväylän ja Käpylän aseman ympäristöön suunnitellaan uutta kaupunginosaa noin 20 000 asukkaalle, tavoitteena yhdistää nykyiset moottoritien erottamat alueet ja muuntaa Tuusulanväylä alueen pääkaduksi. Pasila on uudistunut täysin.

Rantaradan varrella Ilmalan aseman kohdalle Hakamäentien molemmin puolin suunnitellaan asemakaavoituksessa toimistorakentamista 40 000-60 000 k-m<sup>2</sup> aseman välittömään yhteyteen. Valimon asema





05.05.2021

Ärende/17

kytkeytyy Vihdintien – Huopalahdentien bulevardikaupungin suunniteluun, ja sillä on merkittävä kehittymispotentiaali tulevaisuudessa. Pitäjänmäentien varteen esitetään asemakaavaehdotuksessa radan pohjoispuolelle asuinkerrostaloja ja asemasillan kohdalle aukiota liiketiloi-

neen. Asemakaavahankkeiden yhteydessä huomioidaan olemassa olevien asemien sekä niitä ympäröivien julkisten tilojen toimivuus, viihtyisyys ja palvelut. Hankkeiden yhteydessä tehdään yhteistyötä mm. Väyläviraston kanssa. Asemakaavoituksen kehityshankkeilla on merkittävä vaikutus asemakeskusten elinvoimaisuuteen, palveluiden kehitykselle sekä ympäristön laatutason nostolle.

#### Omistusolosuhteet ja vastuut

Pää- ja rantaradan varren asemien omistajuus ja ylläpito jakautuu Väylävirastolle, VR-Yhtymälle, Senaatti-kiinteistöille ja Helsingin kaupungille. Henkilöliikennepaikoilla Väylävirasto vastaa pääsääntöisesti laitureista, katoksista, hisseistä ja portaista sekä matkustajainformaatiosta. Suurimmat asemarakennukset ovat pääsääntöisesti VR-Yhtymän omistuksessa. Malmilla omistajuus on keskitetty 1.1.2019 perustetulle Senaatin asema-alueet Oy:lle. Valtion tavoitteena uudessa kiinteistökehitysyhtiössä on ollut, että keskittämällä omistus ja vastuu yhdelle toimijalle saadaan kehittämiseen selkeyttä ja ketteryyttä.

Helsingin kaupungille kuuluu asema-alueiden ylläpito kaupunkiympäristön toimialan vastuualueilla. Kaupunki ylläpitää asemaympäristöjä voimassa olevan katujen ja puistojen hoitoluokituksen mukaisesti. Kaupungin vastuulla olevat asemien kulkuyhteydet sekä niihin liittyvät jalankulkureitit kuuluvat pääosin korkeimpaan ylläpitoluokkaan, mikä tarkoittaa sitä, että näkyvä roska ja lika poistetaan päivittäin ja katu pestään säännöllisesti.

Liityntäpysäköinnistä vastaa HSL, Helsingin alueella HKL. HKL vastaa myös asemien pyöräpysäköinnistä.

Hajautunut omistajuus aiheuttaa ongelmia myös asukkaille, jotka eivät tiedä oikeaa tahoja, kelle palaute kunnossapidosta pitäisi kohdistaa. Esimerkiksi Helsingin kaupungin palautejärjestelmään ja Oma Stadi -ehdotuksiin tulee toiveita ja ehdotuksia, jotka eivät kuulu kaupungin vastuulle. Asemien osiin liittyvien omistusten tietopohja on syytä saat-  
taa pikaisesti ajan tasalle ja koordinoida tähän liittyvä viestintä yhdessä valtion kanssa.

Kuten aloitteessa todetaan, lähijuna-asemien omistajuuden ja ylläpidon hajautuminen usealle taholle hidastaa lähijuna-asemien kehittämistä. Toiminta HKL:n ja Länsimetro Oy:n omistamalla ja ylläpitämällä asemilla



05.05.2021

Ärende/17

on ketterämpää, sillä intressit asemien kehittämiseen ovat kaupunkien (Helsinki ja Espoo) kanssa yhteisiä.

#### Toimintamalli ja vastuutus

Asemien toimintamallista on valmistunut kesäkuussa 2020 konsulttityö "Kestävän asemayhteistyön toimintamalli" (Sitowise Oy). Työ on tehty ympäristöministeriön, Tampereen seudun kuntayhtymä/MAL-verkoston, HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän sekä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in toimeksiannosta. Helsinki oli tiiviisti mukana työn laatimisessa, ja raportissa esiteltiin Helsingin osalta Malmin asemaa. Malmin visiotyön yhteydessä on luotu monistettavissa oleva toimintamalli asemanseudun kehittämiseen, ja visiotyön yhteydessä on mm. käyty laaja keskustelukierros sekä omistajatahojen että paikallisten toimijoiden kanssa.

Lisäksi kaupunkiympäristön toimiala on yhdessä kaupunginkanslian kanssa perustanut asemanseutujen seurantaryhmän (2019), jossa on osallisina Väylä, VR, Senaatti-kiinteistöt sekä Helsingin kaupungin eri tahoja. Seurantaryhmän tavoitteena on varmistaa asemien kehittyminen ympäröivän täydennysrakentamisen yhteydessä. Asemien viihtyisyydellä on iso vaikutus alueen imagoon ja sitä kautta myös mm. alueella toimivien yritysten imagoon. Seurantaryhmän kokouksissa on nostettu esille tarve koota etenkin pääradan asemien omistusolosuhteet ja vastuut kartalle sekä laatia yhteinen toimenpidesuunnitelma asemien viihtyisyyden parantamiseksi. Tämän jälkeen kunnostustoimia tehtäisiin yli rajojen, ja kustannukset jaettaisiin vastuualue rajojen mukaan.

Seurantaryhmä on pitänyt tärkeänä nopeiden toimenpiteiden kohdistamista ensisijaisesti raideliikenteen asemille lähtien pääradan asemista (Käpylä, Oulunkylä, Pukinmäki, Malmi, Tapanila ja Puistola). Väylä on ohjelmoinut asemien mittavan peruskorjauksen 2020-luvun lopulle, mutta asemien yleisilmeen siisteyttä, viihtyisyyttä ja turvallisuuden tunnetta parantavaa pintaremonttia (maalaukset, valaistus, pesu, pyörätelineet, kalusteet ja varusteet sekä istutukset) tulisi tehdä mahdollisimman pikaisesti. Lisäksi pusikoituneet ratapenkat ja käyttämättömillä laitureilla kasvavat heinät ja rikkaruohot tulisi siistiä, ja roikkuvat aidat korjata. Asemanseutujen kehittäminen ja siihen liittyvät nopeat kunnostustoimenpiteet vaativat asemanseuduille kohdennettua investointien ja ylläpidon rahoitusta.

Asemien nopeat korjaustoimenpiteet voisivat ajoittua vuosille 2021-2023. Osa selkeästi jollekin taholle kuuluvista nopeista toimenpiteistä (esim. pesu, valaistus, laitureiden siistiminen tai runkolukittavien pyörätelineiden asennus) voitaisiin tehdä välittömästi.

#### Osapuolten kannat toiminnallisiin muutoksiin

**Postadress**  
PB 1  
00099 HELSINGFORS STAD  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Besöksadress**  
Norra esplanaden 11-13  
Helsingfors 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Telefon**  
+358 9 310 1641  
**Telefax**  
+358 9 655 783

**FO-nummer**  
0201256-6

**Kontonr**  
FI0680001200062637  
**Moms nr**  
FI02012566



Seurantaryhmän työ vastaa osaltaan aloitteessa selvitettäväksi esitettyyn nykyistä selkeämpään toimintamalliin ja vastuutukseen.

Kaupunkiympäristön toimialan ja HKL:n kanta omistajuuden muutoksiin on lähtökohtaisesti myönteinen. Omistajuuden muutos edellyttäisi HKL:ltä tarkempia selvityksiä investointeihin ja kannattavuuteen liittyen. Mikäli muutokset omistajuudessa osoittautuisivat sisäisissä selvityksissä kannattaviksi, tulisi sen jälkeen ajankohtaiseksi selvittää Väyläviraston, VR:n, Senaatin ja HSL:n kannat asemien omistuksen siirtämiselle Helsingille.

Kaupunkiympäristölautakunta korostaa, että aloitevastauksessa mainittuja pääradan asemien nopeita korjauksia viedään eteenpäin määrätietoisesti vuosina 2021 - 2023.

Lautakunta toteaa, että julkisen taiteen käyttö asemien uudistamistyössä on suositeltavaa.

Lisäksi lautakunta kiirehtii vastauksessa mainittua selvitystyötä, jossa arvioidaan omistajuuden muutosten tarvetta ja vaikutuksia ja tästä tehtäviä johtopäätöksiä.

#### Käsittely

01.12.2020 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Kaupunkiympäristölautakunta korostaa, että aloitevastauksessa mainittuja pääradan asemien nopeita korjauksia viedään eteenpäin määrätietoisesti vuosina 2021 - 2023.

Lautakunta toteaa, että julkisen taiteen käyttö asemien uudistamistyössä on suositeltavaa.

Lisäksi lautakunta kiirehtii vastauksessa mainittua selvitystyötä, jossa arvioidaan omistajuuden muutosten tarvetta ja vaikutuksia ja tästä tehtäviä johtopäätöksiä.

Kannattaja: Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen.

24.11.2020 Pöydälle

17.11.2020 Pöydälle

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja



05.05.2021

Ärende/17

Mikko Aho

Lisätiedot

Satu Tarula, yleiskaavasuunnittelija: 310 37164  
satu.tarula(a)hel.fi

Tero Santaoja, yksikön päällikkö, puhelin: 310 37155  
tero.santaoja(a)hel.fi

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 19.11.2020 § 178

HEL 2020-010632 T 00 00 03

Lausunto

Liikenneliikelaitoksen (HKL) johtokunta päätti antaa seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle valtuutettu Hannu Oskalan valtuustoaloitteesta lähiliikenteen juna-asemien kehittämisestä.

Oskalan valtuustoaloitteessa ehdotetaan Helsingin lähiliikenteen juna-asemien omistusolosuhteiden ja vastuiden selvittämistä, nykyistä selkeämmän toimintamallin kehittämistä ja kaupunkikehityspotentiaalin todentamista sekä näihin edellä mainittuihin liittyen Väyläviraston, VR:n, Senaatti-kiinteistöjen ja Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän (HSL) kannat toiminnallisiin muutoksiin.

HKL:n johtokunta yhtyy kaupunkiympäristölautakunnan näkemykseen, että lähijunien asemanseutujen kehittäminen on tärkeää ja asemanseutujen kehittämiseen on olemassa vahva tahtotila.

Pää- ja rantaradan varren asemien omistajuus ja ylläpito Helsingin kaupungin alueella jakautuvat Väylävirastolle, VR-Yhtymälle, Senaatti-kiinteistöille ja Helsingin kaupungille. Henkilöliikennepaikoilla Väylävirasto vastaa pääsääntöisesti laitureista, katoksista, hisseistä ja portaita sekä matkustajainformaatiosta. Suurimmat asemarakennukset ovat pääsääntöisesti VR-Yhtymän omistuksessa.

Helsingin kaupungille kuuluu asema-alueiden ylläpito kaupungin hallinnoimilla alueilla. Kaupunki ylläpitää asemaympäristöjä voimassa olevan katujen ja puistojen hoitoluokituksen mukaisesti. Helsingin alueella kaupungin omistamia metro- ja juna-asemien liityntäpysäköintialueita hallinnoi HKL. Kaupunginhallituksen 22.6.2020, 394 §, tekemän päätöksen mukaisesti HKL vastaa myös asemien pyöräpysäköinnistä Helsingissä.

Asemien ja asemaympäristöjen hajautunut omistajuus on johtanut siihen, että kukaan omistajataho ei kanna kokonaisvastuuta lähiliikenteen matkaketjun laadusta, kuten esimerkiksi matkustajille suunnatuista palveluista sekä opasteista. HKL:n kokemuksen mukaan keskittämällä



omistus ja vastuu yhdelle toimijalle saadaan kehittämiseen selkeyttä ja ketteryyttä, kuten metroasemien sekä autojen liityntäpysäköinnin kohdalla on tapahtunut.

Kaupunkiympäristön toimialan ja HKL:n kanta ehdotettuihin kaupungin alueella sijaitsevien juna-asemien omistajuuksien muutoksiin on lähtökohtaisesti myönteinen. Omistajuuden muutos edellyttäisi HKL:ltä tarkempia selvityksiä tarvittaviin investointeihin ja saavutettaviin hyötyihin liittyen. Mikäli muutokset omistajuudessa osoittautuisivat sisäisissä selvityksissä kannattaviksi, tulisi sen jälkeen ajankohtaiseksi selvittää Väyläviraston, VR:n, Senaatin ja HSL:n kannat asemien omistuksen siirtämiselle Helsingille ja HKL:lle.

Lausunnon antamisen lisäksi HKL:n johtokunta päätti kehottaa HKL:ää aloittamaan Helsingin lähijuna-asemien omistajuuden muutokseen liittyvien tarkempien selvitysten tekemisen.

Esittelijä

yksikön johtaja  
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Reino Aittomäki, palveluasiantuntija, puhelin: 310 35550  
reino.aittomaki(a)hel.fi