

Asemanseutu osana verkostokaupunkia

Case: Asukaskysely Villähteen
asemanseudun kehittämiseksi

LAHDEN
AMMATTIKORKEAKOULU
Tekniikan ala
Ympäristötekniologia
Yhdyskuntasuunnittelu
Opinnäytetyö
Kevät 2017
Tiia Lindqvist

Lahden ammattikorkeakoulu
Ympäristötekniikan koulutusohjelma

LINDQVIST, TIIA:

Asemanseutu osana
verkostokaupunkia
Case: Asukaskysely Villähteen
asemanseudun kehittämiseksi

Yhdyskuntasuunnittelun opinnäytetyö, 62 sivua, 10 liitesivua

Kevät 2017

TIIVISTELMÄ

Kaupunkirakenteiden tiivistymisen ja poliittisten linjausten myötä asemanseutujen rooli tärkeinä liikkumisen solmupisteinä on kasvanut. Kaavallisella asumisen, palveluiden ja työpaikkojen ohjaamisella asemanseuduille on mahdollista edistää kestävästä kävelystä, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen nojaavan kaupunkirakenteen muodostumista. Myös pienten asemapaikkojen potentiaalin tunnistaminen osana verkostokaupunkia on keskeistä.

Laki velvoittaa kuntaa järjestämään kunkin suunnittelun alueen asukkaille mahdollisuuden tulla kuulluksi kaavoitusprosessin eri vaiheissa. Toisaalta laissa ei ole määritelty, miten osallisuus tulisi toteuttaa, ja siksi vaihtoehdot erilaisille osallistamismenetelmille ovat varsin laajat. Perinteisten kaavailtojen lisäksi myös muiden vaikuttamiskanavien tarjoaminen on hyvä keino saada asukkailta kokemuksellista ja paikallista tietoa. Erilaisten asukkaita osallistavien internetpohjaisten kyselytyökalujen käyttö onkin viime vuosina yleistynyt kaupunkisuunnittelussa.

Lahden kaupunki on laatimassa Nastolan Villähteen asemanseudulle kaavarunkoa, jonka suunnittelussa halutaan hyödyntää alueen asukkaiden kokemuksellista tietoa. Opinnäytetyössä Villähteen asemanseudun asukkaille tehtiin Maptionnaire-työkalulla internetpohjainen asukaskysely. Kyselyn tavoitteena oli selvittää asukkaiden näkemyksiä suunnittelun alueen säilytettävistä ja kohennettavista paikoista sekä alueella liikkumisen sujuvuudesta ja kulkumuodon valintaan vaikuttavista tekijöistä. Asukkailla oli myös mahdollista antaa vapaamuotoista palautetta ja kommentteja Villähteen asemanseudun suunnitteluun liittyen. Kyselyyn saatiin yhteensä 181 vastaajaa ja karttapaikannuksia tehtiin 473 kappaletta. Erityisesti kävelyn ja pyöräilyn reittien lisääminen, joukkoliikenteen palvelutason parantaminen sekä alueen maaseutumaisen maiseman säilyttäminen korostuivat kyselyvastauksissa.

Asiasanat: verkostokaupunki, asemanseutu, asukaskysely, osallistava suunnittelu

Lahti University of Applied Sciences
Degree Programme in Environmental Technology

LINDQVIST, TIIA:

Station area as a part of a city
network
Case: Questionnaire survey for
developing the Villähde station area

Bachelor's Thesis in Urban Planning, 62 pages, 10 pages of appendices

Spring 2017

ABSTRACT

The role of railway station areas as important traffic nodal points has increased due to the higher density of urban structures and certain policies. The forming of city structures based on sustainable walking, cycling and public traffic can be enhanced by directing the services, workplaces and residential areas near the railway stations. Also, recognizing the potential of small train depots as a necessary part of the city networks is essential.

Municipalities are obliged by law to arrange opportunities for the citizens to take part in different phases of urban planning. On the other hand, the Finnish legislation does not determine how the participation should take place, which is why there are so many possibilities for various methods. In addition to traditional meetings between planners and citizens, some new ways of gathering citizens' experimental and local knowledge have been developed. For example, new web-based questionnaire surveys have taken their place in the interactive urban planning process.

The City of Lahti is making an outline plan for the Villähde station area and therefore they wanted to ensure that the interested parties have a chance to participate in the open planning processes. The aim of this thesis was to gather local and tacit knowledge from Villähde citizens by producing a web-based questionnaire. The main purpose of the study was to research how the local people experience their living environment and which places need to be somehow improved or preserved. Furthermore, the study investigates which factors seem to influence people in the choice of a certain transport mode. A total of 181 people answered the questionnaire and altogether 473 map positionings were made. According to the questionnaire results, the respondents desired to increase possibilities for walking, biking and public transport routes as well as to preserve and protect the station area's rustic and cultural landscape.

Key words: city network, station area, questionnaire survey, participatory planning

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	YHDYSKUNTARAKENNE JA LIIKKUMINEN	2
2.1	Tiivis ja hajautunut yhdyskuntarakenne	2
2.2	Kolmen kaupunkijärjestelmän malli	3
2.3	Transit Oriented Development -teoria	4
2.4	Saavutettavuuden komponentit	5
2.5	Monitasoinen verkostokaupunkimalli	6
3	ASEMANSEUDUT MUUTTUVANA OSANA KAUPUNKIRAKENNETTA	8
3.1	Asemanseudun määritelmä	8
3.2	Asemanseudut uuden kaupunkikehityksen kohteina	9
3.3	Pienet asemapaikat osana verkostoa	11
4	KOKEMUKSELLINEN TIETO KAUPUNKISUUNNITTELUSSA	13
4.1	Osallisuus kaupunkisuunnittelussa	13
4.2	Kokemuksellisella tiedolla laatua kaupunkiympäristöön	14
4.3	Karttapohjaiset kyselyt kokemuksellisen tiedon keruumenetelminä	14
4.4	Kokemuksellisen tiedon hyödyntämisen haasteita	15
5	CASE: ASUKASKYSELY VILLÄHTEEN ASEMANSEUDUN KEHITTÄMISEKSI	18
5.1	Nastolan nauhataajaman synty ja historia	18
5.2	Asemanseudut osana Nastolan taajamarakennetta	19
5.2.1	Villähteen asemanseutu	19
5.2.2	Nastolan asemanseutu	24
5.2.3	Uudenkylän asemanseutu	25
5.3	Lahden ja Nastolan kuntaliitos 2016	25
5.4	Kyselyn toteuttaminen	26
5.5	Tutkimuskysymykset ja tutkimusstrategia	26
5.5.1	Tutkimusstrategiat ja analyysimenetelmät	27
5.5.2	Tutkimusstrategia ja aineiston alayysityökalut Villähteen asukaskyselyssä	28

6	TULOKSET	30
6.1	Vastaajien taustatiedot	30
6.2	Liikkuminen Villähteen asemanseudulla	35
6.3	Vastaajien kehittämis ehdotukset Villähteen asemanseudun suunnitteluun	38
6.4	Säilytettävät ja kohennettavat paikat	40
6.5	Paikkoja uudelle rakentamiselle	44
6.6	Yhteyksien tarve Villähteen asemanseudulla	45
6.7	Vapaat kommentit Villähteen asemanseudun kehittämiseksi	46
6.8	Kysely palaute	47
6.9	Tutkimuksen luotettavuus	48
7	JOHTOPÄÄTÖKSET	50
7.1	Liikkuminen Villähteen asemanseudulla	50
7.2	Säilytettävät ja kohennettavat alueet sekä täydennysrakentamispaikat	51
7.3	Suunnittelussa huomioitavia asioita	53
8	YHTEENVETO	54
	LÄHTEET	57
	LIITTEET	63

1 JOHDANTO

Asemanseutujen merkitys osana verkostomaista kaupunkirakennetta on viime vuosina noussut yhdeksi merkittäväksi kaupunkisuunnittelun näkökohdaksi. Ihmisten liikkumisen lisääntymisen ja työssäkäyntialueiden laajenemisen myötä sujuvien kävely- ja pyöräilyreittien sekä joukko-liikennematkaisu- ja tarjoamisesta on tullut entistäkin tärkeämpää ja liikkuminen on alettu nähdä omana palvelumuotonaan. Asumisen kaavallinen ohjaaminen lähelle potentiaalisia joukkoliikenteen solmu-pisteitä ja kevyen liikenteen verkoston kehittäminen ovat hyviä kaupunkisuunnittelun keinoja edistää kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisäämistä ja kestävästä kaupunkirakenteen muodostumista.

Asukkaiden osallistaminen asuinalueiden suunnitteluun on myös yksi kaupunkisuunnittelun viimeaikaisia trendejä. Keräämällä asukkailta paikallista kokemuksellista tietoa voidaan saada arvokkaita näkökulmia koetuista suunnittelualueella olevista arvoista ja kehittämistarpeista. Myös nykyinen lainsäädäntö edellyttää, että kaavoituksessa huomioidaan osallisuuden järjestäminen ja asukkaiden vaikuttamismahdollisuudet. Perinteisten kaavailtojen lisäksi asukkaille voidaan tarjota myös muita tapoja vaikuttaa oman alueensa suunnitteluun esimerkiksi strukturoidun asukaskyselyn avulla.

Lahden kaupunki on vuoden 2017 aikana laatimassa Nastolan Villähteen asemanseudulle kaavarunkoa, jonka pohjaksi haluttiin saada asukkaiden kokemuksellista tietoa suunnittelualueesta. Tässä opinnäytetyössä on laadittu Villähteen asukkaille Maptionnaire-työkalulla internepohjainen asukaskysely, jonka tarkoituksena on ollut kartoittaa paikallisten asukkaiden kokemuksia kaavarunkoalueen positiivisista ja negatiivisista laatu-tekijöistä sekä liikkumisen sujuvuudesta. Opinnäytetyössä on lisäksi esitelty erilaisia kaupunkisuunnittelun teorioita kyselyn tulosten esittämisen ja analysoinnin pohjaksi.

2 YHDYSKUNTARAKENNE JA LIIKKUMINEN

2.1 Tiivis ja hajautunut yhdyskuntarakenne

Suomessa yhdyskuntien rakenteen muodostuminen muistuttaa monilta osin muiden eurooppalaisten kaupunkien vaiheita. Tiiviit, aiemmin kävelyyn perustuvat kaupungit ovat laajenneet joukkoliikenteen kehityksen mahdollistamina. Yksityisautoilun suosion kasvaessa työpaikat, asutus ja palvelut ovat vähitellen sijoittuneet yhä kauemmas kaupunkien keskustoista, mikä on vähentänyt kaupunkikeskustojen merkitystä. (Ojala & Vuori 2003, 73.) Kaupunkiseutujen monikeskuksinen ja verkostomainen rakenne on lisännyt asutusrakenteen hajautumista entistä laajemmille ja harvemmin asutuille seuduille, mikä on merkittävästi pidentänyt matka-etäisyyksiä eri toimintojen välillä. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen on edesauttanut henkilöautoliikenteeseen tukeutuvien kaupunkiseutujen syntymistä. (Söderström 2012, 32.)

Kasvavien kaupunkialueiden ympäristöongelmat liittyvät sekä liian hajaaseen että toisaalta myös tiiviiseen yhdyskuntarakenteeseen ja entisestään lisääntyviin liikennemääriin. Maankäytön ja liikennejärjestelmäsuunnittelun välinen yhteistyö on näin ollen merkittävässä asemassa ehetyvän ja kestäväen yhdyskuntarakenteen saavuttamisessa. (Liikennevirasto 2017.) Esimerkiksi professorit Peter Newman ja Jeffrey Kenworthy ovat tehneet useita eri tutkimuksia yhdyskuntarakenteen ja liikenteen välisestä vuorovaikutuksesta. Kenworthy ja Newman ovat laajassa vuonna 1989 tehdyssä kansainvälisessä tutkimuksessaan havainneet, että kaupunkiseudun liikenteeseen kuluvan energian ja alueen asukastiheys riippuvat suuresti toisistaan. Tutkimuksessa tarkasteltiin väljästi rakentuneita amerikkalaisia ja australialaisia autokaupunkeja sekä kaukoidän jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkeja. Kaupunkirakenteen tyyppi osoittautui tärkeimmäksi selittäväksi tekijäksi niin asukastiheyden kuin energian kulutuksen väliselle suhteelle. Vastaava yhdyskuntien hajautumiskehityksen korrelointi kulkumuotojakaumaan on nähtävissä myös suomalaisissa kaupungeissa (Joensuu 2011, 19 - 20).

Esimerkiksi joukkoliikennepalveluiden saatavuus oli vuoden 2010 Asukasbarometrin mukaan heikointa harvan pientaloasutuksen alueilla sekä pienissä 10 000 - 20 000 asukkaan taajamissa, kun taas kattavimmat joukkoliikennepalvelut löytyivät suurista keskuksista, tiiviimmiltä asuin-alueilta sekä joukkoliikennevyöhykkeiltä. Vastaavasti autonomistus oli vähäisintä suurissa ja tiiviissä keskuksissa, kun taas eniten autonomistajia oli väljillä omakotialueilla ja autovyöhykkeillä. (Strandell 2010, 47 - 52.)

2.2 Kolmen kaupunkijärjestelmän malli

Liikenteen kehitys on viimeisen parinsadan vuoden aikana vaikuttanut merkittävästi kaupunkijärjestelmien muodostumiseen. Suomen ympäristökeskuksen tutkija Leo Kososen mukaan kaupunkirakenteiden historia linkittyy niin kutsuttuihin innovaatioiden aaltoihin. Vuosien 1850 - 1950 välillä vuosituhansia olemassa olleiden jalankulkukaupunkien rinnalle alkoi kehittyä joukkoliikennekaupungin järjestelmä, mikä mahdollisti vähitellen kaupunkien kasvun. Höyrykone ja sähkömoottori loivat edellytykset raideliikenteelle, ja vähitellen merkittävät kauppapaikat syntyivät junaratojen varrelle. Kaupunkien sisäinen joukkoliikenne alkoi kehittyä 1900-luvun alussa, kun raitiovaunut yleistyivät monissa kaupungeissa. Toisen maailmansodan jälkeen 1950-luvun taitteessa yksityisautoilun suosion kasvu aloitti kaupunkirakenteiden voimakkaan autoistumisen, mikä on osaltaan johtanut kaupunkialueiden hajautumiseen ja matka-aikojen pitenemiseen. Informaatioteknologian voimallinen kehittyminen 1990-luvulta alkaen käynnisti viidennen innovaatioiden aallon, joka on tuonut mukanaan muun muassa älyliikenteen sovellukset. (Kosonen 2013.)

Kaupunkeihin on historian saatossa muodustunut niin tarjonnaltaan kuin fyysiseltä muodoltaan karkeasti jaotellen kolme erilaista yhdyskuntarakenteen vyöhykettä (Kenworthy & Newman 2015, 140). Kolmen kaupunkijärjestelmän mallissa kaupunkirakenteen vyöhykkeet on jaettu jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeisiin, jotka voi tunnistaa jokaisesta urbaanista kaupungista. Vyöhykejaon keskeisenä lähtökohtana

on liikennejärjestelmien tarjonnan perusteella laadittu yhdyskuntarakenteen aluejaottelu (Kalenoja, Ristimäki & Tiitu 2011, 10). Jalankulkuvyöhykkeet ovat yleensä kävelyetäisyyden päässä ydinkeskusta-alueesta, kun taas joukkoliikennevyöhykkeen perustana on kävelyetäisyys pysäkille ja vuorojen tiheys. Autovyöhykkeet ovat alueita, joilla jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeiden kriteerit eivät enää täyty. (Helminen, Kalenoja, Ristimäki, Söderström & Tiitu 2013, 17.)

2.3 Transit Oriented Development -teoria

Transit Oriented Development -teoriassa (TOD) eli julkiseen liikenteeseen nojaavassa kaupunkikehitysmallissa kaupungin kasvupaineita pyritään ohjaamaan tehokkaiden joukkoliikennematkajien ympäristöön. Julkisen liikenteen saavutettavuuden merkitystä korostetaan ja lisäksi alueen käveltävyyteen ja pyöräily-yhteyksiin kiinnitetään erityistä huomiota. Päällimmäisenä tavoitteena TOD-ajattelussa on vähentää kaupungin sisäistä autoriippuvuutta ja edistää joukkoliikenteen palvelutasoa. Erityisesti raideliikenteen katsotaan sen kapasiteettikyvyn vuoksi olevan optimiratkaisu TOD-mallille. (Pelttari 2016, 23 - 24.)

TOD-malli ei ole konseptina uusi, sillä jo 1900-luvun alussa silloiset kävelykaupungit nojautuivat kaupunkien sisäiseen raitiovaunu-liikenteeseen ja vasta myöhemmin vuosikymmeninä alkanut yhteiskunnan autoistuminen syrjäytti tämän julkiseen liikenteeseen ja kävelyyn perustuvan kaupunkimallin (Cervero 2004, 7). TOD-mallin sanotaan olevan jopa vain vanhan konseptin uudelleenbrändäys, jonka amerikkalainen arkkitehti Peter Calthorpe esitti 1980-luvun lopulla. Yleisesti TOD-mallia on kuvattu ajattelutavaksi, jossa yhteiskunta rohkaisee ihmisiä elämään ja asumaan lähellä julkisen liikenteen palveluita ja näin vähentämään autoriippuvaisuutta. (Carlton 2007, 1.)

TOD-ajattelussa kaupungin urbaanilla muodolla on huomattavan suuri vaikutus toimivan joukkoliikenneverkon saavuttamiseen. Palveluiden, asumisen ja joukkoliikenteen integroimisella pyritään luomaan toimiva ja tehokas joukkoliikenteen verkko. Integroimisen apuna voidaan käyttää

esimerkiksi asemanseutusuunnitelmia ja yhteistyötä paikallisten palveluntarjoajien kanssa. (Pelttari 2016, 24 - 25.) Lähtökohtana on joukkoliikenneasemien ympärille rakentuva tiivis kävelykaupunkirakenne, jonka sekoittunut (*mixed-use*) maankäyttö sisältää niin asumista, työpaikkoja kuin palveluja (Ahokas 2013, 13). Aseman saavutettavuuden edellytykset kevyen liikenteen keinoin tulisivat olla hyvät (Pelttari 2016, 25 - 26).

2.4 Saavutettavuuden komponentit

Pelkkä toimintojen välinen etäisyys ei yksinomaan ratkaise ihmisten päivittäisiä kulkumuotovalintoja, sillä lyhyitäkin matkoja tehdään paljon autolla (Kanninen, Kontio, Mäntysalo & Ristimäki 2010, 103). Rakennetulla ympäristöllä voidaan kuitenkin vaikuttaa kävely- ja pyöräilyvaihtoehtojen houkuttelevuuteen esimerkiksi virikkeisen ympäristön ja turvallisen kevyen liikenteen reitistön avulla (Ojala ym. 2003, 78 - 81). Geurs & Wee (2004) ovat jakaneet saavutettavuuden komponentit neljään eri ryhmään: maankäyttöön, liikenteeseen, aikaan ja yksilöön.

Maankäytön komponentti kuvastaa maankäytön systeemiä, jossa tietyssä kohteessa tarjottujen mahdollisuuksien määrä, laatu ja alueellinen jakautuminen vaikuttavat saavutettavuuteen (Geurs & Wee 2004). Esimerkiksi työpaikkojen sijoittuminen vain tiettyyn kaupunginosaan vaikuttaa muiden alueiden asukkaiden mahdollisuuksiin saavuttaa kyseinen työpaikka-alue, kun taas ympäri kaupunkia hajautuneesti sijoittuneet työpaikat luovat yhtäläiset saavutettavuuden mahdollisuudet kaikille kaupungin asukkaille (Geurs & Ritsema van Eck 2001, 41).

Liikenteen komponentti kuvastaa yksilön mahdollisuutta saavuttaa jokin päämäärä tietyllä liikennemuodolla. Mahdollisuuksiin sisältyvät esimerkiksi matkustamiseen kuluva aika (muun muassa matka, odotus ja pysäköinti), matkan hinta sekä matkan vaikuttavuus, kuten esimerkiksi luotettavuus, mukavuus ja onnettomuusriskit. Ajan komponentti kuvastaa ajan asettamia rajoitteita, kuten eri kellonaikoina olevien mahdollisuuksien määrää.

Yksilön komponentti kuvaa tietyn yksilön tarpeita, mahdollisuuksia ja kykyjä, joihin vaikuttavat esimerkiksi yksilön ikä sekä koulutus- ja tulotaso. (Jäppinen 2012, 11 - 12.)

2.5 Monitasoinen verkostokaupunkimalli

Suomalaista kaupunkisuunnittelua on lähihistoriassamme etenkin 1950-60- ja 70-luvuilla leimannut hajaseuduille metsäiseen maisemaan nousseet lähiökeskittymät palveluineen ja asuinrakennuksineen. Muun muassa Kimmo Ylä-Anttila (2010) on kaupunkien verkostostruktuuria käsittelevässä väitöskirjassaan nimennyt nämä suomalaiset hajakeskittymät niin kutsutuiksi metsäkaupungeiksi, joille on ollut tyypillistä merkittävä toiminnallinen erottelu. Tämän hajautuneen suunnittelutavan taustalla oli funktionalistinen ja puutarhakaupunkimaisen näkemyksen risteytymä, jonka periaatteena olivat hajakeskittäminen sekä toimintojen ja liikennemuotojen eriyttäminen. Suomessa Otto-livari Meurman julkaisi ensimmäisen hajakeskityspäätteen perustuvan asemakaavoituksen oppikirjan vuonna 1947. (Ylä-Anttila 2010, 32.)

1970-luvulla vallalle tuli postmodernin arkkitehtuurin ideologia, jonka seurauksena kaupunkisuunnittelun uudeksi suunnaksi alkoi vähitellen muotoutua eheyttäminen. Suomessa käynnistyi 1980-luvun alussa Kaupunkiuudistus Suomessa -hanke, jonka pääteemoiksi valikoituivat muun muassa kaupunkialueiden laadun parantaminen, palveluiden kehittäminen ja osallistamisen, yhteistoiminnan kehittämiseen liittyvät kysymykset sekä kaupunkirakenteiden ehyttäminen. Uusien lähiöiden suunnittelusta vähitellen luovuttiin ja viimeistään vuosituhannen loppua kohden uusi vähemmän keskustahierarkiaan perustuva kaupunkisuunnittelun kehitysvaihe oli käynnistymässä. (Ylä-Anttila 2010, 39.)

1990-luvun lopulla syntyi vähitellen uusi verkstomaisen kaupunkirakenteen näkökulma, jolle ominaisia olivat kaupunkikeskusten hierarkisuuden väheneminen, toimintojen saavutettavuuden korostuminen sekä monikeskuksisuus. (Söderström 2012, 15.) Esimerkiksi Dupuy on vuonna 1991 julkaistussa verkstomaisen näkökulmassaan jakanut

kaupunkien rakenteen kolmeen erilaiseen tasoon, jotka ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa toisiinsa. Ensimmäisen tason muodostaa liikenneverkko, jonka kautta henkilöt ja tavarat kulkevat. Verkoston ominaisuuksista ja tarjotusta palvelutasosta riippuen liikenneverkon käyttöaste vaihtelee sen eri osissa. Asukkaat ja eri toimintojen sijainnit muodostavat toisen tason, jota kutsutaan sijaintiverkoksi. Toimijoiden liikkuminen muodostaa kolmannen verkostotason, joka on jatkuvassa vuorovaikutuksessa ja syy-seuraus -suhteessa kahden muun tason kanssa. Esimerkiksi muutokset liikenneverkostossa vaikuttavat sijaintiverkostoon, kun tuotteiden tai palveluiden saavutettavuus muuttuu. (Jäppinen & Tulikoura 2012, 7 - 8.)

Suomessa verkostokaupungin ajatusta hyödynnetään monen suuren kaupungin yleiskaavatyössä. Esimerkiksi Helsingin yleiskaavassa on visioitu pääkaupungin tulevaisuuskuvaa seuraavasti: *"Tulevaisuuden Helsinki on monikeskuksinen verkostokaupunki, jossa sisäinen, kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus ja liikkuminen rakentuvat ensisijaisesti nopeisiin ja tehokkaisiin joukkoliikenteen yhteyksiin."* (Melander 2013).

3 ASEMANSEUDUT MUUTTUVANA OSANA KAUPUNKIRAKENNETTA

3.1 Asemanseudun määritelmä

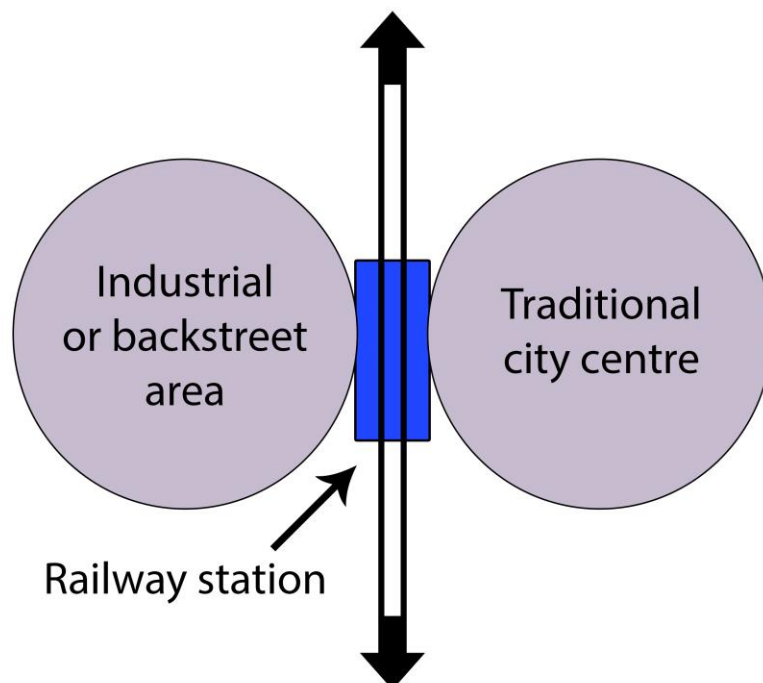
Asemat on Suomessa jaettu kolmeen eri luokkaan: matkakeskukset ja muut merkittävät risteysasemat, keskisuuret asemat sekä vähäliikenteiset asemat. Suomessa on 28 matkakeskukseksi luokiteltavaa asemaa, joilla käyttäjiä on yli 250 000 henkilöä vuodessa. Keskisuuria asemia Suomessa on 30 ja näillä asemilla on vaihtelevasti 50 000 - 250 000 matkustajaa vuositason tasolla. Vähäliikenteisiä asemia ovat ne asemat ja seisakkeet, joilla on enintään 50 000 matkustajaa vuodessa. Suomessa on Helsingin seudun ympäristöpalveluiden arvion mukaan 89 vähäliikenteistä asemaa. (HSY 2015.)

Asemanseutuja on määritelty monin eri tavoin, mutta yleisimmin määritelmä perustuu etäisyyteen juna-asemasta. Toisinaan asemanseutuja määritellään myös saavutettavuuden näkökulmasta esimerkiksi kävelyyn kuluvana matka-aikana asemalle. Urban Zone -hankkeessa asemanseutu on määritelty noin 400 - 500 metrin etäisyydeksi rautatie-asemasta, kun taas TOD-teoriassa asemanseuduksi luetaan noin 5 - 10 minuutin kävelymatkan etäisyydellä asemasta olevat alueet. Käytännössä asemanseutujen rajaamisessa voidaan siis hyödyntää sekä etäisyys- että aikaperusteisia määritelmiä. Yleisimmin erilaisissa tutkimuksissa on esitetty, että asemanseutukriteeri täyttyy noin 500 - 800 metrin etäisyydellä asemasta. (HSY 2015.)

Asemanseudut ovat potentiaalisia kaupunkikehityskohteita erityisesti saavutettavuuden näkökulmasta. Keskeiset liikkumisen solmukohdat tarjoavat toimintaedellytyksiä niin asumiselle kuin yrityksille ja palveluillekin, mikä taas luo kysyntää joukkoliikennepalveluille ja päinvastoin. (Hynynen & Kolehmainen 2016.)

3.2 Asemanseudut uuden kaupunkikehityksen kohteina

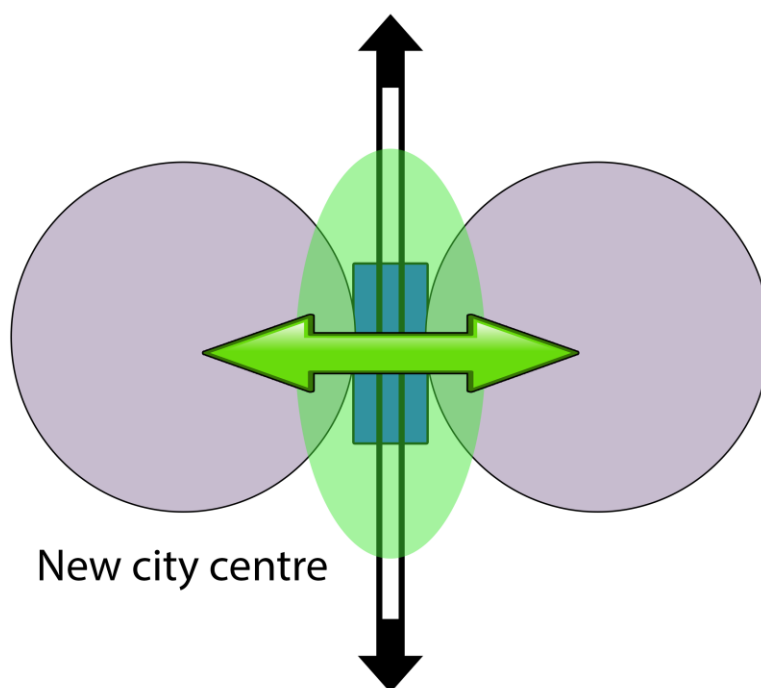
Asemanseuduilla on usein pitkä historia merkittävänä kulkureitinä, kohtaamispaikkoina ja palvelujen keskittyminä. Rautatieasemat ovat entisaikaan kuitenkin olleet lähinnä kaupunkien reunamilla sijaitsevia junamatkustamisen lähtö- ja saapumiskaikkoja, jotka ovat rajanneet teollisuus- ja kaupunkialueen toisistaan (KUVIO 1). Viime vuosikymmeninä juna-asemien potentiaali merkittävänä liikkumisen solmupisteinä on alettu tunnustaa ja tämän seurauksena asemanseutujen rooli osana vaihtelevaa kaupunkirakennetta on kasvanut. (Kunnas & Meriläinen 2013, 29.)



KUVIO 1. Rata erottaa kaupunkialueet (Mulder 2008, 5)

Viime vuosina kaupunkikehityksen yhtenä trendinä on julkiseen liikenteeseen – etenkin raideliikenteeseen – nojautuva suunnittelu, jossa asemanseudut nähdään merkittävänä verkostokaupungin solmukohtina (HSY 2015). Asutuksen ja kaupallisten toimintojen kaavallinen ohjaaminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen ja eri aluekeskusten toisiinsa liittäminen raideyhteyksien avulla ovat keskeisiä verkostokaupungin

tavoitteita (KUVIO 2). Myös toimivan ja turvallisen kävely- ja pyöräilyverkoston suunnittelu on asemanseuduilla tärkeää, koska asemat ovat merkittäviä kulkuvälineiden vaihtokohtia. Esimerkiksi turvalliset pyöräparkit ja esteetön vaihtaminen kulkuvälineestä toiseen lisäävät aseman houkuttelevuutta. (Ahokas 2013, 5.)



KUVIO 2. Rata yhdistää kaupunkialueet (Mulder 2008, 5)

Tällä hetkellä ympäri Suomea on vireillä lukuisia asemanseuduille kohdistuvia suunnittelukohteita. Asemanseutujen kehittämispaineiden taustalla on ollut useita tekijöitä, kuten esimerkiksi tavaralogistisia muutoksia, kun vanhojen ratapihojen maa-alueita on voitu ottaa uusiin käyttötarkoituksiin. Myös aluerakenteiden tiivistyminen verkostomaiseen suuntaan sekä poliittiset linjaukset joukkoliikenteen liikkumistapaosuuden kasvattamisesta ovat korostaneet asemanseutujen merkitystä liikkumisen solmupisteinä. Ihmisten liikkuminen on lisääntynyt ja matkustamisen tehokkuudesta on muodostunut tärkeä taloudellinen tekijä. Matkaketjujen toimivuus ja ihmisten liikkuminen kodin, työn ja palveluiden kolmiossa

tuovat oman haasteensa kaupunkien liikenteen ja maankäytön suunnittelulle. Liikkuminen on alettu nähdä myös älykkäänä palveluna (Mobility As A Service), jossa asemanseutujen rooli on toimia merkittävinä joukkoliikenteen, asumisen, työpaikkojen ja palveluiden keskuksina. (Harvio, Hynynen, Kolehmainen, Laakso, Lehto, & Matikka 2016, 4 - 5.)

3.3 Pienet asemapaikat osana verkostoa

Suomessa on historiallisista syistä verrattain paljon henkilöliikenteen ratoja sekä pieniä junaasemia ja -seisakkeita. Pienet asemat sijaitsevat useimmiten melko harvaan asutuilla alueilla keskeisten kaupunkialueiden ulkopuolella. Edellytykset kattavan joukkoliikenneverkoston järjestämiselle ovat useimpien asemien kohdalla heikot, kun asukastiheys ja näin ollen joukkoliikenteen käyttöaste ovat alhaisia. Vuorotarjonta jää tällöin usein harvaksi, mikä entisestään heikentää joukkoliikenteen kulkumuodon houkuttelevuutta. Asukasmäärä ja vähäinen vuorotarjonta ovat vääjäämättä voimakassa syy-seuraussuhteessa, mikä saattaa aiheuttaa jopa lakkauttamispaiteita vähiten käytössä oleville junaseisakkeille. Asemanseutujen väestöpotentiaali vaihtelee suuresti eri asemien välillä ja vain murto-osa asemista on sellaisia, että niiden ympärillä olisi joukkoliikenteen kannalta tarpeeksi suuri väestömäärä. (Sahlsten 2015, 14.)

Suurin osa (lähes 80 %) pienistä asemapaikoista sijaitsee taajama-alueilla. Pienten asemien kehittämisen näkökulmasta erityisen olennaista on se, miten asemanseutu liittyy muuhun ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen, miten alueella liikutaan ja miten alueen väestönkehitystä voidaan ennakoida. Myös aseman sijainti taajamassa on merkittävää esimerkiksi aseman saavutettavuuden ja vetovoimaisuuden näkökulmasta. Noin 20 % pienistä asemista ei sijaitse keskeisillä taajama-alueilla, mikä tekee näiden asemien kehittämisestä hankalaa. (Sahlsten 2015, 20.)

Kunnilla on keskeinen rooli asemanseutujen kehittämisessä. Liikenneviraston teettämässä tutkimuksessa (Sahlsten 2015, 59) kuitenkin havaittiin, että asemien ja asemanseutujen ylläpitovastuu on jakautunut hyvin moninaisesti eri tahoille ja organisaatioille. Pääsääntöisesti aseman-

seudun kehittämistyössä ovat mukana ainakin kunta, Liikennevirasto, Vr sekä eri palveluntuottajat. Näin ollen yhtämielinen asemanseudun kehittäminen voi olla jo lähtökohtaisesti haastavaa ja edellyttää tiivistä yhteistyötä eri toimijoiden välillä. Vastuunjakaminen ja tehtävien koordinointi ovat avainasemassa asemanseutujen kehittämisen onnistumisessa.

Monilla asemanseuduilla myös maanomistus voi aiheuttaa epäselvyyttä asemanseudun maankäytön mahdollisuuksista. Useilla pienillä asemapaikoilla voi olla vanhoja, ja monesti myös suojeltuja, asemarakennuksia, joiden kunnostaminen käyttöön voi toisinaan olla vaikeaa. Lisäksi asemien yksityisen ja julkisen tilan rajan erottaminen saattaa aiheuttaa ongelmia alueen kokonaisvaltaiselle suunnittelulle. (Sahlsten 2015, 59.)

Liikenneviraston (2015) tutkimuksessa havaittiin, että pienten asemien ja asemanseutujen kehittämisprosesseihin kannattaa ottaa mukaan asemien käyttäjät sekä palveluntuottajat. Aseman käyttäjiksi lasketaan niin junamatkailijat kuin muut aseman käyttäjät, asemalla työskentelevät, asukkaat ja yrittäjät. Palveluntuottajia taas ovat esimerkiksi VR, Liikennevirasto, muut liikennöitsijät ja paikalliset taksit sekä yksityiset palveluiden tuottajat (esimerkiksi kaupat ja ravintolat). Kehittämisen lähtökohdiksi suositellaan muun muassa kyselyitä tai kehittämistyöpajoja, joissa asemanseudun käyttäjät saisivat ilmaista käyttäjäkokemuksiaan sekä ehdotuksiaan aseman kehittämiseksi. Liikennevirasto on jakanut pienten asemanseutujen kehittämistyön kolmeen työvaiheeseen, joita ovat asiakasymmärrys, konseptisuunnittelu ja toteutus. Keräämällä asemanseuduilta käyttäjätietoa ja osallistamalla alueen asukkaita suunnitteluun voidaan saada aikaan uudenlaisia konsepteja, jotka tuovat lisää arvoa alueen palvelukokemukseen. (Sahlsten 2015, 60.)

4 KOKEMUKSELLINEN TIETO KAUPUNKISUUNNITTELUSSA

4.1 Osallisuus kaupunkisuunnittelussa

Vuoden 2000 alussa voimaan tulleessa maankäyttö- ja rakennuslaissa on säädetty osallisuuden järjestämisestä maankäytön suunnitteluprosessissa. Osallisilla tulee lain mukaan olla oikeus osallistua suunnittelutyöhön ja osalliseksi katsotaan käytännössä kaikki, joiden elinoloihin kaava tai suunnitelma voi vaikuttaa. Jokaisesta kaavasta tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaan toteuttaa osallistumis- ja arviointisuunnitelma, josta käy ilmi osallisten kuulemismenettelyt. (Bäcklund, Schulman & Häkli 2002, 8.) Maankäyttö ja rakennuslaissa on säädetty, että jokaisella osallisella tulee olla *”mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta”* (Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999, 62§). Laissa ei ole kuitenkaan erikseen määritetty, miten osallistuminen suunnittelutyöhön tulisi järjestää. Näin ollen mahdollisuudet erilaisille osallistaville suunnittelutyökaluille ovat varsin laajat (Bäcklund 2009, 42).

Bäcklundin (2009) mukaan asukkaiden osallistumista käsittelevissä tutkimuksissa ja käytännön hankkeissa osallistumismenettelmälliset kysymykset ovat usein korostuneet. Yleensä keskitytään enemmän siihen, miten asukkaat saisivat osallistua eri suunnitteluvaiheisiin, kuin että mitä tapahtuu osallistumisen jälkeen: miten kerättyjä näkökulmia voidaan hyödyntää ja jatkojalostaa? Kuntatasolla ei toistaiseksi ole lain velvoittamaa osallistumiskäytäntöjen strategista seuranta tai kirjaamista, mikä hankaloittaa käytössä olevien menetelmien arviointia. Käytännössä kunnalle siis jää aina paljon harkintavaltaa sen suhteen, miten osallisuus ja vuorovaikutus kansalaisten kanssa oikeasti järjestetään ja tästä syystä osallistamisen käytännöt voivat suuresti vaihdella jo yhden kaupungin eri toimialojen välillä. (Bäcklund 2009, 42.)

4.2 Kokemuksellisella tiedolla laatua kaupunkiympäristöön

Vuorovaikutteinen kaupunkisuunnittelu ja kansalaisten osallistumismahdollisuuksien lisääminen ovat olleet yhdyskuntasuunnittelun kehityssuuntia viime vuosikymmeninä. Asukkaiden kokemuksellinen tieto suunnittelualueista, tiloista ja paikoista on yleensä vahvasti sidoksissa johonkin fyysiseen paikkaan. Asukkaiden ja suunnittelualueella asioivien kokemuksellinen tieto antaakin suunnittelijoille arvokasta tietoa siitä, mitä kaupunki oikeastaan on. Esimerkiksi tekniikan tohtori Sari Puustinen (2006) on suunnittelun vuorovaikusta tutkivassa väitöskirjassaan todennut, että kaavoittajien näkökulmasta asukkaiden osallistuminen suunnitteluprosessiin on tuonut sellaista uutta paikallista tietoa ja näkökulmaa, joka yksittäisen suunnittelijan voi olla hankalaa muuten löytää. Bäcklund (2009) on taas havainnut, että asukkaiden arjen tilanteet ja kokemukset kertovat suunnittelun onnistumisesta ja toisaalta ennaltaehkäisevät epäedullisiin suunnitteluratkaisuihin päätymistä.

4.3 Karttapohjaiset kyselyt kokemuksellisen tiedon keruumenetelminä

Osallistumismenetelmien laatu vaikuttaa merkittävästi asukkaiden kiinnostukseen antaa oma näkemyksensä suunnittelutyöhön. Perinteisiin asukasilloihin osallistuvat ihmiset ovat usein sanavalmiita ja ulospäin suuntautuneita henkilöitä, joille aktiivinen mielipiteen esiintuominen on luontevaa. Asukasillojen ongelmana on kuitenkin se, että vain murto-osa halukkaista vaikuttajista voi saada äänensä ja mielipiteensä kuuluviin. Tästä syystä erilaisten helppojen ja ihmisten anonymiteettiä korostavien osallistumiskanavien tarjoaminen on viime vuosina saanut paljon jalansijaa kaupunkisuunnittelussa. Uudet tiedonkeruun menetelmät ovat tervetulleita myös suunnittelijoiden näkökulmasta, sillä asukasillojen järjestäminen on aina työlästä eikä niiden avulla edes tavoiteta suurinta osaa asukkaista. (Kahila & Kyttä 2006, 59.)

Asukkailta karttakyselyiden avulla paikkatietona kerätty kokemuksellinen tieto on hyödyksi monella eri suunnittelun tasolla. Yleiskaavatasolla vastausten alueellinen jakautuminen antaa arvokasta tietoa siitä, miten

erilaiset positiiviset ja negatiiviset laatutekijät paikantuvat oman kunnan alueella. Asemakaavatasolla taas voidaan tutkia jonkin tietyn suunnittelu-kohteen yksittäisiä paikannuksia. Paikkatietoaineisto voidaan myös yhdistää erilaisiin aluetyyppeihin, mikä mahdollistaa tulosten tarkastelun eri konteksteissa. Esimerkiksi yhdistämällä viherympäristöön ja virkistysalueisiin kohdistuvat laatutekijät alueen metsä, pelto- ja puistoalueita kuvaavalle karttapohjalle, luodaan uudenlaista tietoa alueen asukkaiden arvostuksista. (Kahila & Kyttä 2006, 142.)

4.4 Kokemuksellisen tiedon hyödyntämisen haasteita

Kokemuksellinen tieto liittyy vahvasti kunkin yksilön henkilökohtaiseen elämänhistoriaan, mutta on silti aina myös sosiaali- ja kulttuurisidonnaista. Asioiden ja kokemusten merkitykset voivat olla täysin erilaisia, vaikka kokemuksellinen tieto kerättäisiin yhdeltä ja samalta alueelta ja vain tietyltä ihmisryhmältä. Näin ollen esimerkiksi uusi rakentuva valtatie voitaisiin yhtä perustellusti tulkita uuden nousukauden symbolina kuin mahdollisen ympäristökatastrofin uhkana. (Bäcklund 2009, 45.)

Kuntaliiton tutkija FM Tuija Arola (2002) on tarkastellut erilaisia vuorovaikutteisen suunnittelun ristiriitaulottuvuuksia. Ensimmäinen ristiriitaulottuvuus on Arolan mukaan asukkaiden ja suunnittelijoiden luonnolisesti erilainen suhde suunnitteluun. Asukkaat edustavat osallistuvaa paikallisuutta kun taas suunnittelijoiden tehtävänä on hallita kokonaisuuksia ja toimia päätöksiä tekevinä asiantuntijoina. Vuorovaikutuksen ristiriidat herkästi korostuvat tällaisissa eri aluetasolle kiinnittyneiden toimijoiden välisissä suhteissa.

Arola toteaa tutkimuksessaan, että *”yhdyskuntasuunnittelu on paikallisuuksista koostuvien kokonaisuuksien suunnittelua”*. Toinen ristiriitaulottuvuus muodostuu, kun asukkaan suunnitteluprosessiin tuoma paikallinen kokemus onkin ristiriidassa maankäytön suunnitteluun keskeisesti liittyvän suunnittelukokonaisuuden kanssa. Vuorovaikutteinen suunnittelu on haastavaa erityisesti siksi, että paikallisuus ja kokonaisuus eivät aina kohtaa suunnitteluprosessissa. (Arola 2002, 25.) Toisaalta myös

Bäcklund (2009) on todennut, että asukkaiden lisäksi myös suunnittelun asiantuntijat ja kaupungin luottamushenkilöt tuovat suunnitteluun oman kokemuksellisen todellisuutensa ja arvonsa sekä paikalliset näkemyksensä.

Kolmantena ristiriitaulottuvuutena Arolan (2002) tutkimuksessa nähdään kielten kohtaamattomuus. Asukkaiden voi joskus olla vaikeaa ymmärtää suunnittelun liittyvää abstraktia kieltä, jolloin osallistuminen suunnitteluun voi jo lähtökohdiltaan olla poissulkevaa. Kielten kohtaamattomuus on toisaalta myös ajatusmaailmojen eriävyyttä, kun suunnitteluun liittyvät tavoitteet ja lähtökohdat ovat erilaisia eri aluetasojen toimijoilla.

Neljäs ristiriitaulottuvuus liittyy suunnittelijan ammattitaidon haastamiseen, jota Arola (2002) kuvaa *suunnittelijavallan haastamisena*. Suunnittelun politisoituminen edellyttää entistäkin parempaa päätöksenteon argumentointia ja esitysten valmistelua, mikä heikentää suunnittelijan yksinoikeutta asiantuntijuuteen. Suunnittelijavaltaan liittyviä kysymyksiä ovat muun muassa, kenellä on lopulta päätösvalta, miten asukkaiden osallistumista arvotetaan ja miten saatu palaute huomioidaan päätöksenteossa.

Viides ristiriitaulottuvuus on Arolan (2002) mukaan suoran ja edustuksellisen demokratian kohtaamattomuus. Edustuksellinen päätöksenteko voidaan kokea epäluotettavana, mikäli siihen ei voida aktiivisellakaan kansalaisosallistumisella vaikuttaa. Päättäviin luottamushenkilöihin kohdistuu usein samaan aikaan sekä paikallisuuden että kokonaisuuden edustamiseen liittyviä odotuksia. *Osallistujan paradoksi* onkin Arolan (2002) tutkimuksessa listattu kuudenneksi vuorovaikutteisen suunnittelun ristiriitaulottuvuudeksi. Kuntalainen voi kokea, että yksittäisen henkilön osallistumisella ei ole vaikutusta päätöksentekoon eikä sen vuoksi halua osallistua suunnitteluprosessiin.

Vahvan subjektivismiin lisäksi kokemuksellinen tieto voi joskus olla myös täysin kuvitteellista, kuten median kautta rakentuneita käsityksiä. Ihmiset voivat mieltää jonkin alueen esimerkiksi tietynlaisen uutisoinnin vuoksi

turvattomaksi tai epämiellyttäväksi paikaksi, vaikka omakohtaista kokemusta asiasta ei välttämättä olisi lainkaan. Asukkaiden kokemuksellinen tieto antaa näin ollen aina mukanaan myös yhteisöllisiä tulkintoja siitä, millainen ylipäänsä on hyvä asuinympäristö. (Bäcklund 2009.)

5 CASE: ASUKASKYSELY VILLÄHTEEN ASEMANSEUDUN KEHITTÄMISEKSI

5.1 Nastolan nauhataajaman synty ja historia

Nastola sijaitsee Päijät-Hämeen maakunnassa Salpausselkien välissä. Vielä 1900-luvun puoliväliin saakka Nastolan elinkeinot koostuivat lähes täysin maataloudesta ja alueen rakenne oli hajautunut muutamiin toisistaan erillisiin kyliin. Nauhataajaman muodostivat Villähteen, Kirkonkylän ja Uudenkylän alueet, joista löytyy kirjallisuutta jo keskiajalta asti. Nastolan nauhataajaman syntyyn on sittemmin suuresti vaikuttanut taajaman läpi kulkenut Hämeenlinna-Viipuri -tie ja 1870-luvulla rakennettu Riihimäen ja Pietarin välinen junarata. (Heinonen 2011, 7.)

Toisen maailmansodan jälkeen Nastolaan muutti paljon uusia asukkaita, mikä loi paineita tuottaa kunnallisia palveluita. Nastolan läntisimmät alueet, Koiskala ja Ahtiala, olivat merkittävimpiä kasvukeskuksia, jotka liitettiin vuonna 1956 Lahteen vastalauseista huolimatta. Ahtialan ja Koiskalan menettämisen myötä Nastolan väkiluku väheni lähes 40 prosenttia. Uudeksi kasvualueeksi muodostui vähitellen Uudenkylän seutu. (Heinonen 2011, 7.)

Teollistuminen käynnistyi Nastolassa 1950-luvun puolivälissä, kun Kuivamaito Oy -tehdas aloitti toimintansa. 1950-60 -lukujen taitteessa Nastolaan rakennettiin valtava määrä tehdaspinta-alaa ja alueelle siirtyikin monia isompia tehtaita kuten UPO, Levypyörä ja Luhta Oy. Teollistumisen myötä väestönkasvu pakotti kunnan aloittamaan voimakkaan asuinrakentamisen, mutta siitäkin huolimatta asuntopula oli 1960-70 -luvulla suurta. Asuinalueita kaavoitettiin Salpausselän suuntaisesti nopealla tahdilla ja jo 1980-luvulle tultaessa taajama oli muodostunut yhtenäiseksi Udestakylästä Lahden rajalle saakka. (Heinonen 2011, 8.)

Nastolan nauhataajaman synnyn voi siis katsoa saaneen alkunsa 1950-luvun lopulla teollistumisen myötävaikutuksesta. Tehdasalueet painottuivat Salpausselän eteläpuoliselle alueelle ja osittain myös Salpausselän päälle.

1960-luvulla alueellinen kehitys painoittui Kirkonkylään, kun alueelle rakennettiin tehdastyöntekijöiden asuntoja ja myös runsaasti pientalo-asutusta. Villähteen ja Uudenkylän merkitys oli vielä tähän aikaan vähäisempi ja taajamat pysyivät aina 1980-luvulle asti melko erillisinä. Myös Nastolan tieverkkoa kehitettiin taajaman kasvaessa ja Valtatie 12:n parannuksia tehtiin useaan kertaan. Nastolan taajamarakenne on 1990-luvun jälkeen alkanut vähitellen hajautua, mistä on esimerkkinä Rakokiven pohjoispuolella sijaitseva Turranmetsän alue. (Heinonen 2011, 11.)

5.2 Asemanseudut osana Nastolan taajamarakennetta

Nastolassa on kolme junaseisaketta jotka myötäilevät nauhataajaman rakennetta. Villähteen ja Nastolan junaseisakkeet ovat hieman sivussa asutuksesta, mutta Uudenkylän junaseisake on sijaintinsa puolesta erittäin keskeisellä ja potentiaalisella alueella. Myös Villähteen junaseisakkeen merkitys tulevaisuudessa kasvaa, kun alueelle kaavoitetaan asumisen, työpaikkojen ja palveluiden toimintoja.

Toistaiseksi paikallisen junaliikenteen vuorovälit ovat olleet riittämättömiä, mutta toisaalta myös junan käyttäjämäärät ovat suhteellisen vähäisiä. Kuitenkin junaradan antama mielikuvavaikutus on merkittävä ja Nastolasta pääseekin junayhteyden avulla noin tunnissa Helsinkiin ja puolessa tunnissa Kouvolaan. Tulevaisuudessa raideliikenteen merkitys Nastolassa korostunee. Tässä opinnäytetyössä on päädytty käsittelemään tarkemmin ainoastaan Villähteen asemanseutua, koska kyseisen alueen suunnittelu on jo edennyt kaavarunkovaiheeseen.

5.2.1 Villähteen asemanseutu

Villähteen junaseisake (KUVA 1) otettiin käyttöön loppuvuodesta 2010 ja tällä hetkellä sillä pysähtyy noin 12 junaa päivässä. Matka-aika Kouvolaan on puolisen tuntia, Helsinkiin runsas tunti ja Lahteen noin 10 minuuttia. Junien vuorovälejä lienee mahdollista tihentää tulevaisuudessa, kun raideliikenteen merkitys alueella kasvaa. Alueella asui vuonna 2016 noin 4000 ihmistä. (Lindström 2015.)



KUVA 1. Villähteen junaseisake

Villähteen asemanseudun ympäristö koostuu maaseutumaisesta maisemasta (KUVA 4), Erstan kartanon kulttuurialueista (KUVA 3) ja Ritomäen ja Erstan teollisuusalueista (KUVA 2). Villähteen tie, rautatie ja Heinämaantie risteävät alueella ja vaikuttavat alueen maisemakuvaan.



KUVA 2. Ritomäen ja Erstan teollisuusalueita (Lahden kaupunki 2016)

Puolen kilometrin säteellä Villähteen junaseisakkeesta on noin 30 pientaloa, 3 rivitaloa sekä 1 kerrostalo, joissa on yhteensä arviolta 55 asuntoa. Lisäksi tältä etäisyydeltä löytyy noin 20 pienteollisuuskiinteistöä. (Lindström 2015.)



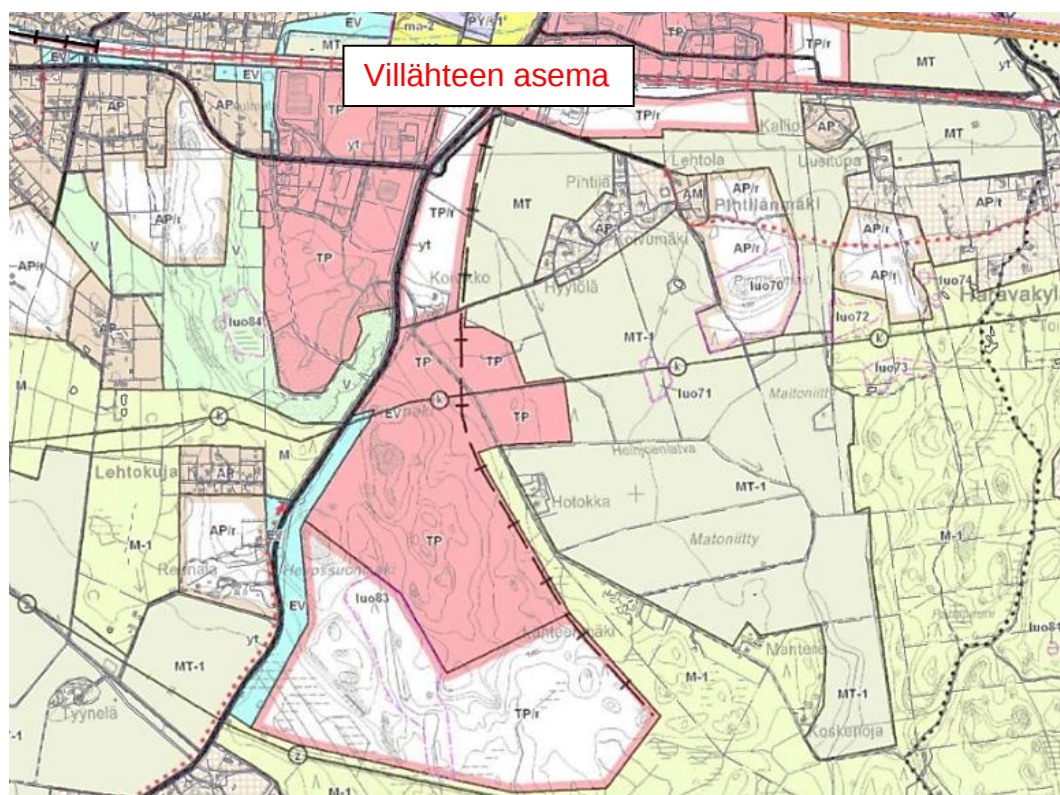
KUVA 3. Erstan kartanon kulttuurimaisema (Lahden kaupunki 2016)



KUVA 4. Villähteen asemanseudun maaseutumaisema

Villähteen keskusta-alue sijaitsee noin yhden kilometrin säteellä asemasta Valtatie 12:n pohjoispuolella. Villähteen kylässä on yli 120 omakotitaloa ja noin 30 rivitaloa sekä lisäksi koulu ja päiväkoti. Palvelut Villähteellä ovat niukat, sillä alueella on vain yksi päivittäistavarakauppa, yksi kioskki ja pari pientä ravintolarakennusta. Toisaalta hieman kauempana sijaitsee KORi ja Lepo Productin tontit, joissa on aktiivista 40 yrittäjän yritystoimintaa. (Lindström 2015.)

Junaradan eteläpuoli on osoitettu Villähde-Koiskalan osayleiskaavassa (2009) pääasiassa työpaikka-alueeksi (TP) ja maa- ja metsätalousalueeksi (MT, M) (KUVA 5). Nykyisellään kaava ei salli asuinrakentamisen sijoittamista Villähteen asemaa lähinnä oleville pelloille. Lisäksi asemanseudun lounaisosa on osittain osayleiskaavassa merkitty luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi (luo), joka tulee alueen suunnittelussa ottaa huomioon.



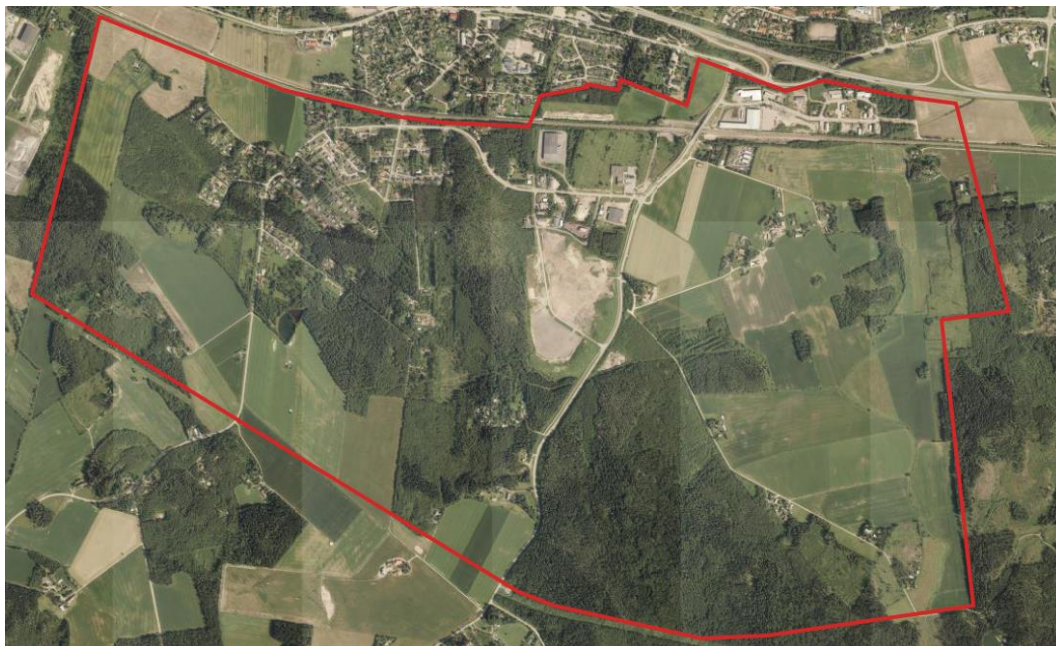
Kuva 5. Ote Villähde-Koiskalan osayleiskaavasta (Lahden kaupunki 2016)

Villähteen aseman eteläpuolisen alueen potentiaali asuinalueiden kaavoittamiseen on tunnistettu kunnan maankäytön suunnittelussa ja alue on mukana kaavoitusohjelmassa. Asuinrakentamisen osoittaminen alueelle vaatii kuitenkin kaavamuutoksen, jonka valmistelu on Lahden kaupungin suunnittelutahoilla aloitettu. Villähteen asemanseutu nähdään Lahden ja Nastolan yhdyskuntarakennetta yhdistävänä tekijänä ja se on myös osana radanvarren kehittyviä alueita. (Lindström 2015.)

Villähteen asemanseudun eteläpuoliselle alueelle voisi sijoittua jopa noin 500 uutta asukasta alle 800 metrin etäisyydelle junaseisakkeesta. Tulevaisuudessa Villähteen alueen on suunniteltu olevan yhteensä jopa noin 9000 ihmisen kaupunginosa. (Lindström 2015.) Kuvissa 6 ja 7 on esitetty Villähteen kaavarungon suunnittelualue.



KUVA 6. Villähteen asemanseudun kaavarunkoalue (Lahden kaupunki 2016)



KUVA 7. Villähteen asemanseudun kaavarunkoalue ilmakuvasa (Lahden kaupunki 2016)

5.2.2 Nastolan asemanseutu

Nastolan asemanseutu on Nastolan kolmesta junaseisakkeesta keskimmäinen. Sen ympäristö koostuu eteläpuolisesta metsäalueesta, teollisuusalueesta sekä Niinitien kerrostaloalueesta. Aseman eteläpuolella 500 metrin etäisyydellä on 14 omakotitaloa ja 3 teollisuuskiinteistöä. Aseman pohjoispuolella rakentamista on enemmän, noin 60 kerrostaloa ja 60 omakotitaloa, 6 teollisuuskiinteistöä, päiväkotia, pieniä ravintoloita ja Etevan päivätoimintakeskus. Lähin koulu sijaitsee noin 1,5 kilometrin päässä Rakokivessä. Nastolan asemanseudun alueella asui vuonna 2016 noin 4000 ihmistä. Nastolan asemanseudun haasteena ovat huonot kevyen liikenteen yhteydet ja aseman syrjäinen sijainti nauhataajamaan nähden. (Lindström 2015.)

5.2.3 Uudenkylän asemanseutu

Uudenkylän asemanseudulle tunnusomaista on junaradan ja Kouvolantien välinen Raute Oy:n teollisuusalue. Noin puolen kilometrin etäisyydellä asemasta on pientaloalue Kouvolantien pohjois- ja Heinolantien eteläpuolella. Pientaloalue ulottuu osittain myös asemanseudun itä- ja eteläpuolisille alueille. Rivitaloja on alueella kymmenisen kappaletta ja omakotitaloja noin 120. (Lindström 2015.)

Noin kilometrin etäisyydellä asemasta asutuksen määrä kasvaa, sillä tälle alueelle on sijoittunut jo lähes 250 omakotitaloa, 6 rivitaloa ja muutama pienkerrostalo. Lisäksi alueella on 8 teollisuustonttia. Rakokiven liikekeskus sijaitsee noin kahden kilometrin päässä Uudenkylän asemasta ja se palvelee myös Uudenkylän asukkaita. Noin kilometrin etäisyydellä Uudenkylän asemasta asuu tällä hetkellä arviolta 1500 ihmistä. (Lindström 2015.)

5.3 Lahden ja Nastolan kuntaliitos 2016

Lahden ja Nastolan kuntaliitoksesta päätettiin 26.1.2015 ja yhdistyminen tapahtui virallisesti 1.1.2016. Kuntaliitoksen myötä Lahden ja Nastolan kunnat lakkasivat ja tilalle perustettiin uusi Lahden kaupunki. Kuntien välisessä yhdistymissopimuksessa (2014) on määritetty kuntaliitoksen tavoitteiksi muun muassa alueiden elinvoimaisuuden ja kilpailukyvyn vahvistaminen siten, että koko alueen tasapuolinen kehittäminen turvataan. Yhdistymissopimuksessa (2014) on lisäksi mainittu eri osakeskusten välille rakennettava hyvä julkinen liikenneverkko, jonka perustana toimii jo Lahti-Uusikylä -välinen junaraideliikenne.

Kuntaliitoksen myötä Lahteen liittyi runsaasti uutta kaavoitettavaa maa-alaa ja myös arvokkaita maaseutumaisia alueita, jotka on huomioitu Lahden seudun kaavoituskatsauksessa 2016 - 2018. Nastolan puolelta kaavoituskatsauksessa on mainittu muun muassa Villähteen asemanseudun, Nastolan Kirkonkylältä Turpeensalmen alueen sekä Rakokiven liikekeskuksen kehittäminen. Tämän opinnäytetyön toimeksianto on tullut

Lahden kaupungin Maankäyttö- ja aluehankkeet -yksiköltä ja se liittyy Villähteen asemanseudun kaavarungon esiselvitystyöhön, jonka on tarkoitus käynnistyä alkuvuonna 2017.

5.4 Kyselyn toteuttaminen

Villähteen asemanseudun suunnittelutyöhön haluttiin saada paikallisten asukkaiden kokemusperäistä tietoa. Kokemustiedon keräämiseksi päätettiin laatia asukkaita osallistava kysely, jonka johdosta tämä opinnäytetyö käynnistyi. Kysely laadittiin yhteistyössä Lahden kaupungin Maankäyttö ja aluehankkeet -yksikön kanssa ja sen tarkoituksena oli selvittää ihmisten liikkumistottumuksia ja -kokemuksia Villähteen asemanseudulla. Kysely on jaettu kuuteen eri osioon: ”Taustatiedot”, ”Liikkuminen Villähteen asemanseudulla”, ”Villähteen asemanseudun säilytettävät ja kohennettavat paikat”, ”Yhteyksien tarve Villähteellä”, ”Vapaa kommentti Villähteen kehittämiseksi” sekä ”Palaute kyselystä”.

Kysely oli internetissä auki 3.10.2016 – 23.10.2016 välisen ajan ja se rakennettiin Mapitan tarjoamalla karttapohjaisella Maptionnaire-kyselytyökalulla. Karttapohjainen kysely mahdollistaa ihmisten kokemuksellisen tiedon muodostamista paikkatiedoksi, jota voidaan tarkastella erilaisilla analyysityökaluilla yksittäin tai kerroksellisin kokonaisuuksina. Toimeksiantajan toiveena oli saada mahdollisimman paljon paikannuksia karttapohjalle, minkä vuoksi kyselyn pituutta rajattiin ja kysymyksistä tehtiin mahdollisimman selkeitä ja helposti ymmärrettäviä. Kyselyä markkinoitiin sosiaalisen median (Facebook ja Twitter) ja paikallislehden (Etelä-Suomen Sanomat) avulla sekä Nastolan asukasillassa 13.10.2016.

5.5 Tutkimuskysymykset ja tutkimusstrategia

Kyselyn tavoitteena on tuottaa asukkaiden kokemuksellista tietoa Villähteen asemanseudun kaavasunnittelua varten. Kyselyn teemaksi valikoitui liikkuminen, koska kehittyvällä asemanseudulla sujuva liikkuminen ja matkaketjujen toimivuus ovat keskeisiä teemoja.

Tutkimuskysymyksiä ovat:

1. Miten Villähteen asemalle kuljetaan ja mitkä tekijät vaikuttavat kulkumuodon valintaan?
2. Miten liikkuminen (autoilu / pyöräily / kävely) sujuu Villähteen asemanseudulla?
3. Mitä asioita Villähteen suunnittelussa tulisi erityisesti huomioida?
4. Mitkä ovat Villähteen asemanseudulla säilytettäviä ja kohennettavia paikkoja?
5. Millaisia eri yhteystarpeita (autoilu / pyöräily / kävely) Villähteellä on?

Kyselyn rakenne on esitetty opinnäytetyön Liitteessä 1.

5.5.1 Tutkimusstrategiat ja analyysimenetelmät

Perinteisesti tutkimusstrategiat on jaoteltu kolmeen eri luokkaan: kokeellinen, survey- ja tapaustutkimus (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007, 130). Tapaustutkimus (case study research) eli niin sanottu CASE-tutkimus on tutkimusstrategia, joka keskittyy yleensä jonkin yksittäisen ja rajatun tapauksen prosessien tutkimiseen. Tapaustutkimuksessa tutkittavaa asiaa lähestytään miten ja miksi -kysymyksillä ja sen tavoitteena on tapauksen mahdollisimman totuudenmukainen kuvailu. Tapaustutkimuksessa on mahdollista käyttää niin laadullisia kuin määrällisiä analyysimenetelmiä, mutta monesti laadullisen tutkimuksen arviointimenetelmät painottuvat. Usein tapaustutkimus valitaan tutkimusmenetelmäksi silloin, kun halutaan lisätä ymmärrystä tietyistä ilmiöistä tietyssä kontekstissa pyrkimättä kuitenkaan tiedon yleistettävyyteen. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2017.) Kysely- tai haastattelumenetelmällä tehty tutkimus eli niin kutsuttu survey-tutkimus on tutkimusstrategia, joka perustuu etukäteen muotoiltuun kysely- tai haastattelulomakkeella kerättyyn aineistoon. Tutkittavaa ilmiötä pyritään kuvailemaan ja selittämään kyselyllä kerätyn aineiston avulla. (Hirsjärvi ym. 2007, 130.)

Yleisesti tutkimusaineistoja voidaan saadun aineiston sisällöstä riippuen analysoida erilaisten menetelmien avulla. Karkeasti analyysimenetelmät voidaan jaotella kvantitatiivisiin (määrällinen) ja kvalitatiivisiin (laadullinen) analysointimenetelmiin. Kvantitatiiviseen analyysiin sisältyy paljon tilastollisia ja laskennallisia tapoja käsitellä aineistoa. Kvantitatiivisessa menetelmässä aineiston analyysi pohjautuu sen tulkitsemiseen ja kuvaamiseen numeroiden ja tilastojen avulla. (Hirsjärvi ym. 2007, 136.)

Laadullinen tutkimusmenetelmä nähdään usein määrällisen tutkimuksen parina ja molempia menetelmiä on mahdollista käyttää samassa tutkimuksessa. Laadullisen tutkimuksen keskeisinä piirteinä on koota aineisto luonnollisissa, todellisissa tilanteissa ja hyödyntää laadullisia metodeita, kuten haastatteluja tai kyselyitä, aineiston keräämisessä. Yleisesti laadullisessa tutkimuksessa on ennemminkin pyrkimyksenä löytää uudenlaisia tosiasioita kuin todentaa jo olemassa olevia väittämiä. (Hirsjärvi ym. 2007, 132 - 156.)

5.5.2 Tutkimusstrategia ja aineiston alayysityökalut Villähteen asukaskyselyssä

Villähteen asemanseudun kehittäminen on nostettu esiin Lahden kaavoituskatsauksessa ja näin ollen kyseessä on hyvin ajankohtainen tapaus. Suunnittelutyön pohjalle haluttiin saada alueen asukkaiden ja työssäkäyvien kokemuksellista tietoa, minkä vuoksi päädyttiin toteuttamaan internet-pohjainen asukaskysely. Tutkimusstrategiaksi valikoitui luontevasti survey- eli kyselytutkimus, vaikka toisaalta tutkimus voitaisiin tulkita myös tapaustutkimukseksi (case study). Tutkimusaineiston analysoinnissa käytettiin sekä laadullisia että määrällisiä menetelmiä, kuten esimerkiksi vastausten teemoittelua, luokittelua ja yleistysten etsimistä.

Kyselyssä oli strukturoitujen kysymysten (esimerkiksi vastaajien taustatiedot) lisäksi jonkin verran avoimia kysymyksiä sekä karttapiirustus-tehtäviä. Kyselyssä käytetty Maptionnaire-sovellus loi kyselyn vastausten pohjalta Excel-taulukon, johon jokaisen vastaajan tiedot tallentuivat omalle

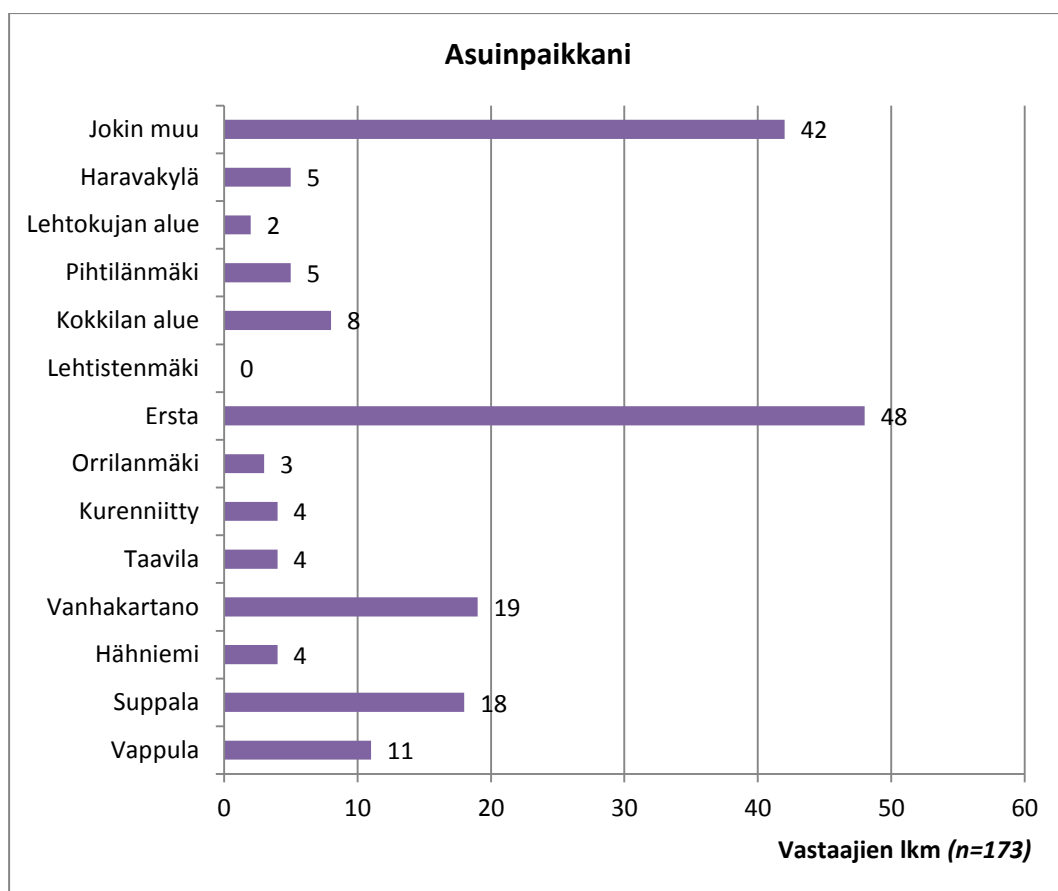
rivilleen. Taulukon aineistoa lajiteltiin analyysivaiheessa teemoittain ja erilaisten muuttujien riippuvuutta toisistaan pyrittiin havainnoimaan ristiintaulukoinnin menetelmällä. Avoimien kysymysten vastaukset vietiin tekstinkäsittelyohjelmaan, jossa niitä luokiteltiin erilaisilla väreillä teemoittain.

Maptionnaire-sovellus teki osasta vastauksista automaattisesti pylväsdiagrammin (esimerkiksi ikäjakauma) ja näitä diagrammeja muokattiin informatiivisemmaksi värein ja otsakkein. Maptionnairen analyysityökalulla oli myös mahdollista saada karttapohjalle asukkaiden tekemiä paikannuksia, joita tutkittiin niin pistepaikannuksina kuin lämpökarttoina. Analyysityökalun karttapaikannusten pohjalta laadittiin havainnollisempia teemakuvia, joissa toimeksiantajalta saatuihin viistoilmakuviin tehtiin kuvankäsittelyohjelmalla erilaisia kyselyn vastauksissa korostuneita teemallisia aluerajauksia.

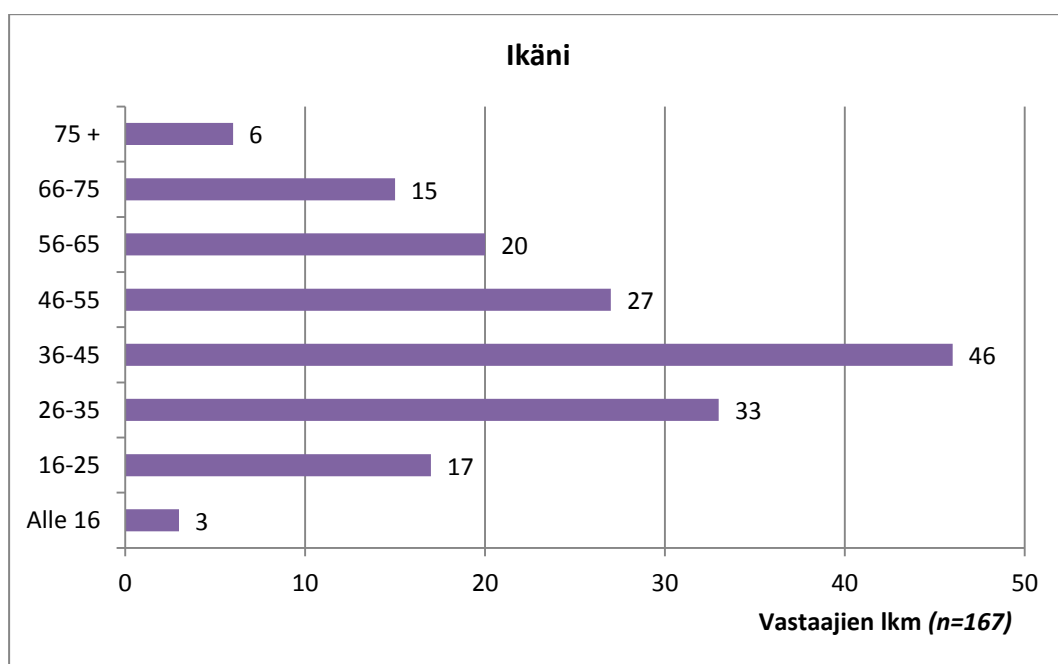
6 TULOKSET

6.1 Vastaajien taustatiedot

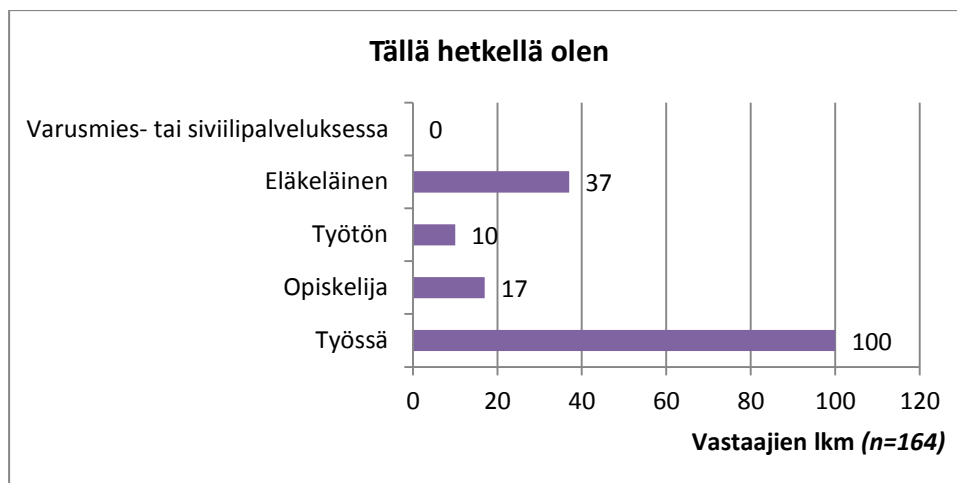
Kyselyyn vastasi yhteensä 181 henkilöä ja erilaisia karttapaikannuksia tehtiin 473 kappaletta. Tilaston mukaan kyselyn oli avannut 443 henkilöä, joista osa ei kuitenkaan ollut jatkanut kyselyyn vastaamista. Vastausaktiivisuudessa oli havaittavissa jonkin verran alueellisia eroja. Erstassa asuvat vastasivat kyselyyn eniten ($n=48$) ja tämän jälkeen eniten vastauksia saatiin Vanhakartanon, Suppalan ja Vappulan alueilta. Muualla asuvien (Lahti, Heinola, Nastolan muut alueet) vastauksia saatiin yhteensä 42 kappaletta. Vastaajista 66 % ($n=112$) oli naisia ja 34 % ($n=58$) miehiä ja eniten vastauksia saatiin ikäryhmästä 36-45-vuotiaat ($n=46$). Suurin osa (61 %) vastaajista oli työssäkäyviä ($n=100$), kun taas toiseksi suurin vastaajaryhmä oli eläkeläiset 22 % ($n=37$). Ylimmältä koulutustasoltaan suurin osa vastaajista oli joko ammatti- tai korkeakoulututkinnon käyneitä. Kuvioissa 3, 4, 5 ja 6 on esitetty vastaajien asuinpaikat, ikäjakaumat, taustatilanne sekä ylin koulutustaso.



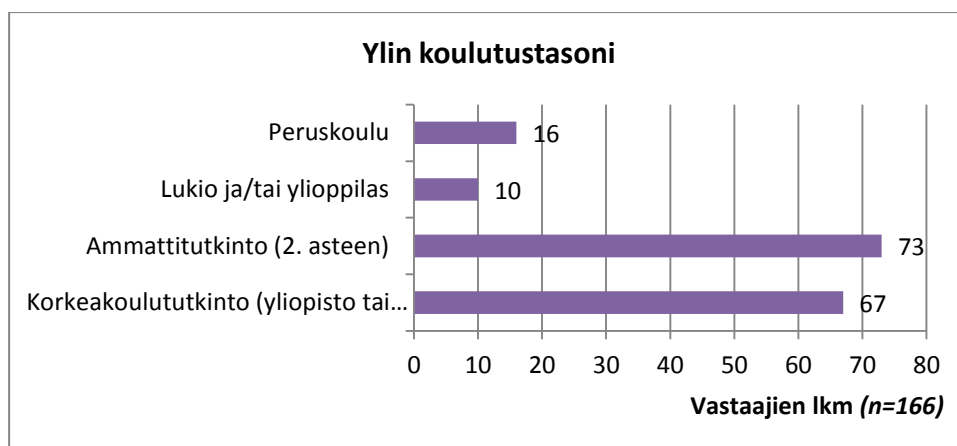
KUVIO 3. Vastaajien asuinpaikka



KUVIO 4. Vastaajien ikäjakauma



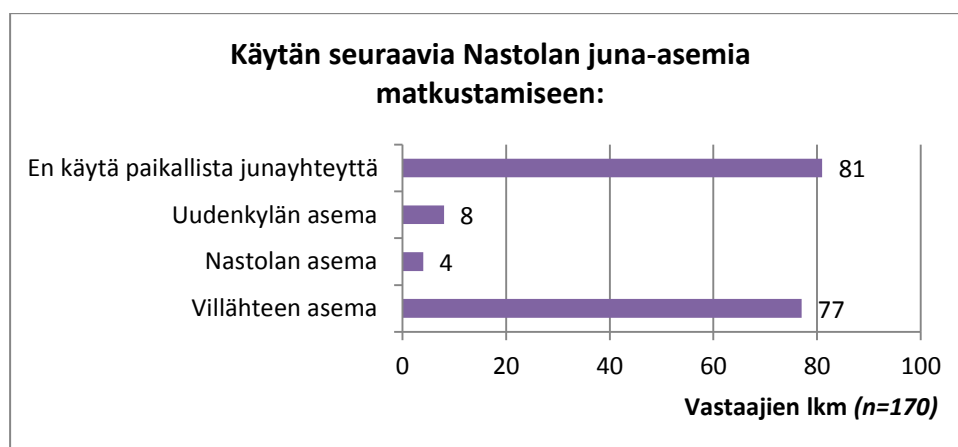
KUVIO 5. Vastaajien status



KUVIO 6. Vastaajien ylin koulutustaso

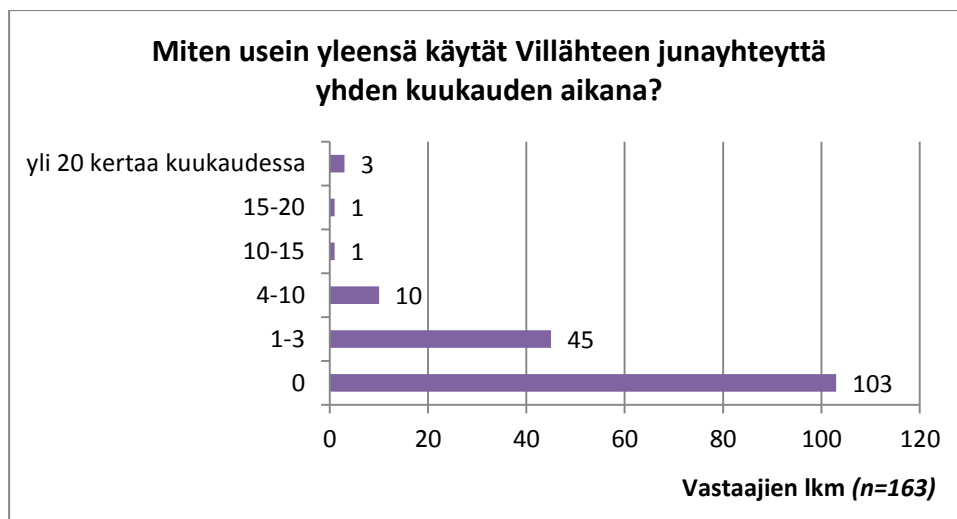
Eniten vastauksia ($n=152$) saatiin henkilöiltä, joiden taloudessa asui vähintään kaksi henkilöä. Lisäksi noin puolet vastaajista ($n=81$) ilmoitti, että taloudessa asuu myös yksi tai useampi huollettava alaikäinen lapsi. Miltei 95 %:lla vastaajista ($n=159$) oli taloudessaan käytettävissä yksi tai useampi henkilöauto ja lähes 90 prosentilla ($n=145$) oli käytettävissä polkupyörä. Liki kaksi kolmesta vastaajasta ($n=111$) ilmoitti, että useimmiten henkilöautolla liikuessaan auton kyydissä on kuljettajan lisäksi vähintään yksi matkustaja.

Iso osa vastaajista ($n=81$) ilmoitti, että ei käytä paikallisia junayhteyksiä (Villähde, Nastola, Uusikylä) lainkaan. Lähes yhtä moni ($n=77$) kertoi kuitenkin käyttävänsä ainakin Villähteen juna-asemaa matkantekoon. Muutama vastaaja käytti myös Uudenkylän ja Nastolan asemia (KUVIO 7).



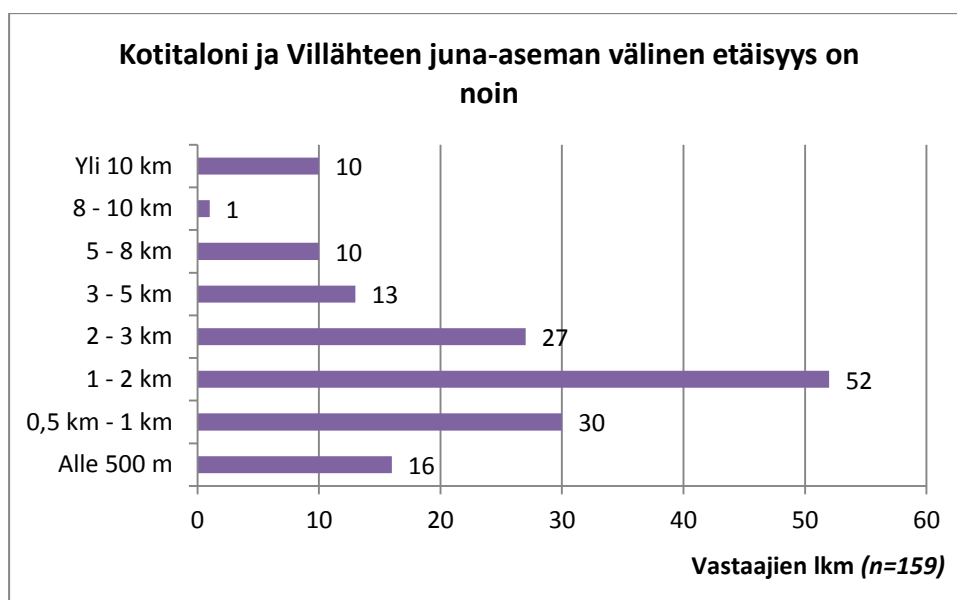
KUVIO 7. Nastolan junayhteyksien käyttöaste

Suurin osa vastaajista ($n=103$) ei käyttänyt Villähteen junayhteyttä lainkaan yhden kuukauden aikana, kun taas osa ilmoitti käyttävänsä junayhteyttä muutamia kertoja kuukaudessa. Yli 20 kertaa kuukaudessa Villähteen junayhteyttä käyttäviä vastaajia oli vain kolme (KUVIO 8).



KUVIO 8. Villähteen junayhteyden käyttöaste kuukausittain

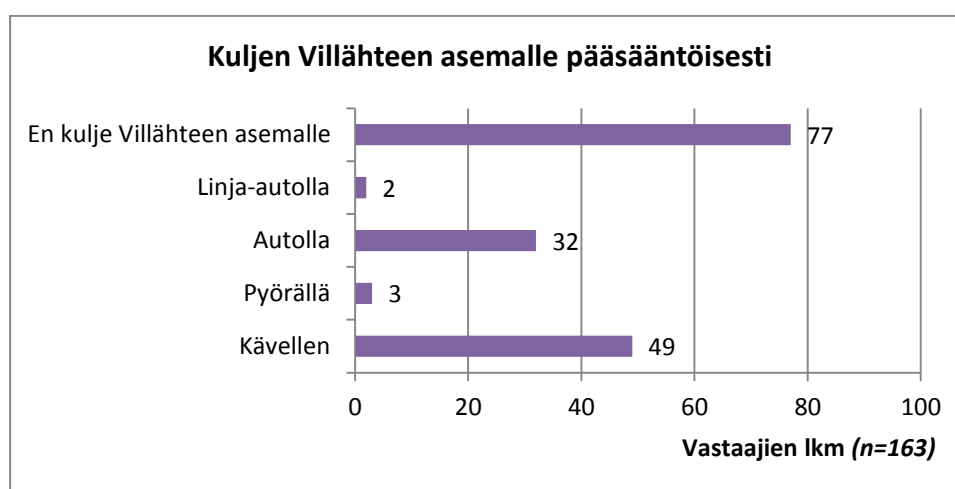
Varsin moni kyselyyn vastanneista ilmoitti asuvansa melko lähellä Villähteen juna-asemaa. Alle kilometrin etäisyydellä asuneita oli 46 vastaajaa, kun taas yli viiden kilometrin etäisyydellä asuvia oli vain 21 (KUVIO 9).



KUVIO 9. Vastaajien kotitalon etäisyys Villähteen junaseisakkeesta

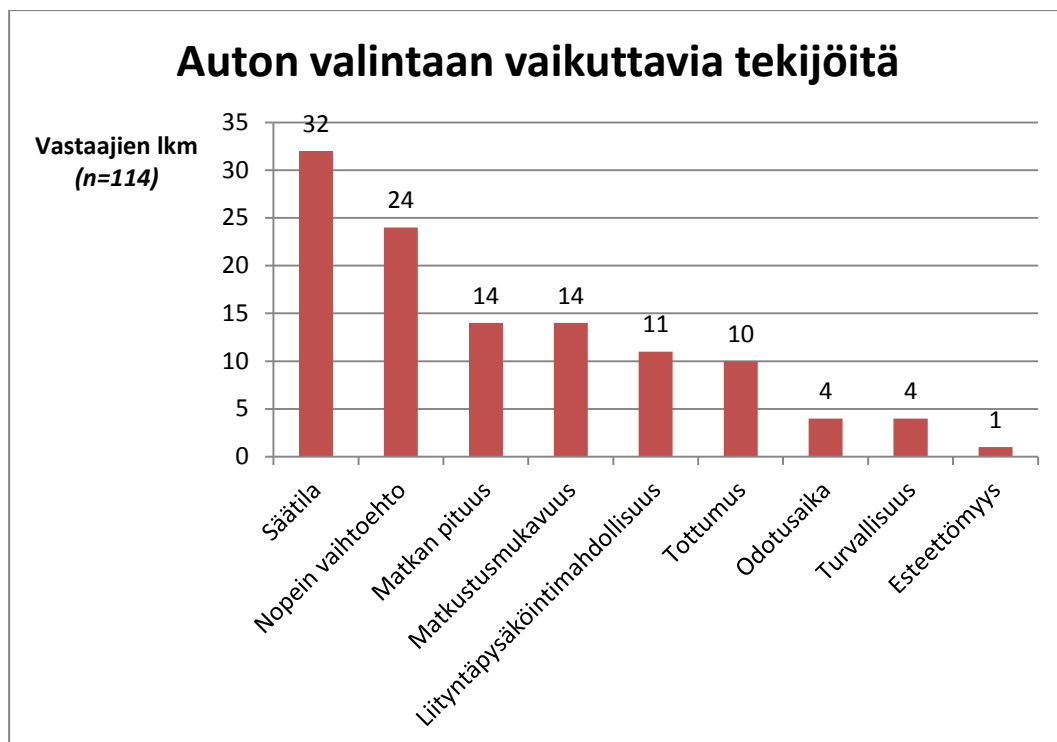
6.2 Liikkuminen Villähteen asemanseudulla

Kaikki Villähteen asemaa käyttävät alle 500 metrin etäisyydellä asemasta asuvat vastaajat valitsivat Villähteen asemalle kulkutavakseen kävelyn ($n=11$). Kaiken kaikkiaan kävellen asemalle matkaavia vastaajia oli 49 kappaletta. Verrattain moni kulki Villähteen asemalle myös autolla ($n=32$). Huomattavan suuri osa vastaajista ($n=77$) ilmoitti, ettei kulje Villähteen asemalle lainkaan (KUVIO 10).



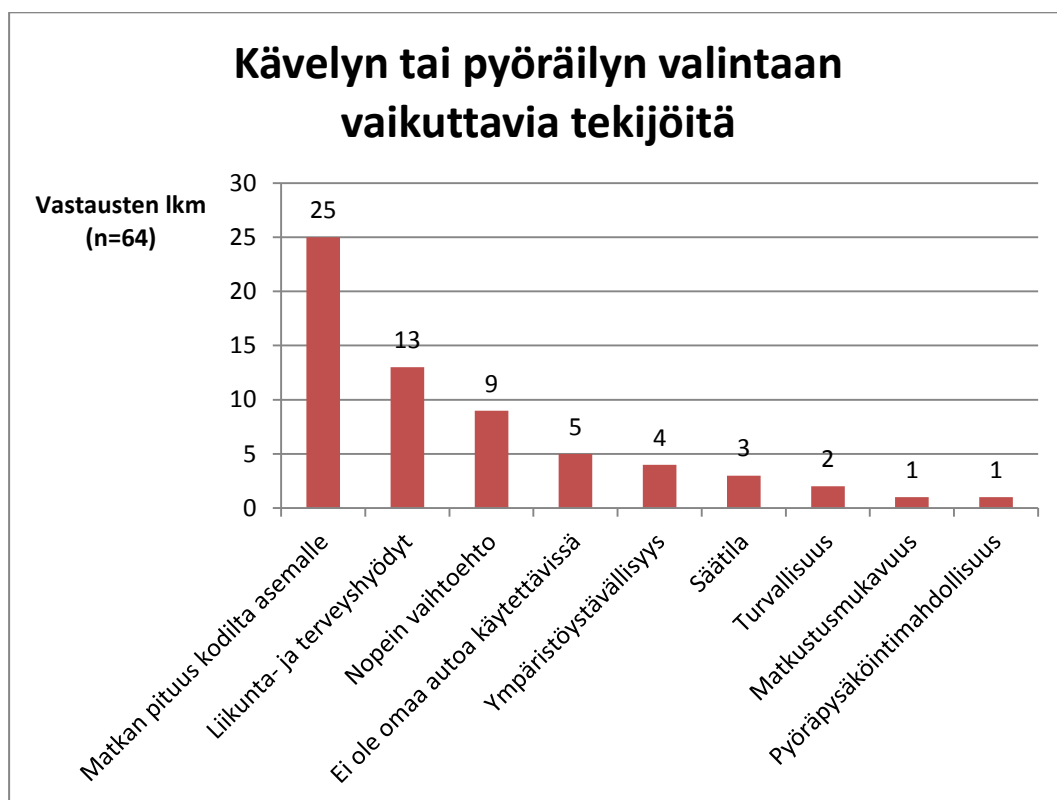
KUVIO 10. Vastaajien kulkutapa Villähteen juna-asemalle

Villähteen asemanseudulle kulkevia vastaajia pyydettiin arvioimaan myös kulkumuodon valintaan vaikuttavia tekijöitä (KUVIO 11). Autolla kulkevilla vastaajilla säätila oli selkeästi yleisin matkustusmuotoon vaikuttava tekijä ($n=32$), minkä lisäksi autolla kulkemista puoltavia tekijöitä olivat matkustusnopeus ($n=24$), matkan pituus ($n=14$) sekä matkustusmukavuus ($n=14$).



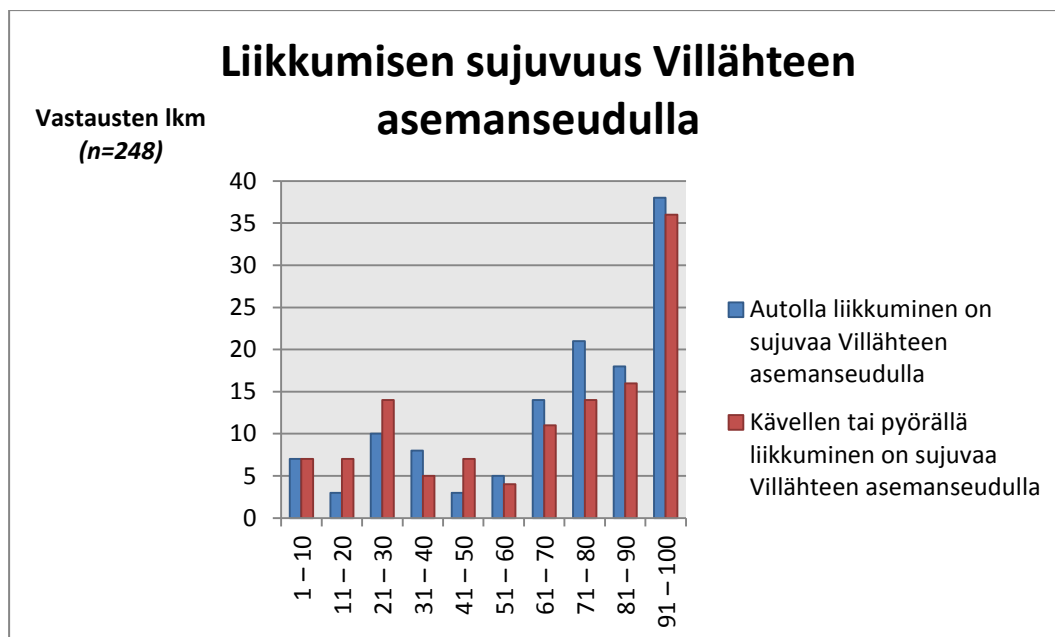
KUVIO 11. Villähteen asemanseudulle autolla kulkevien syyt auton valintaan

Villähteen asemanseudulle kävelleen tai pyörällä kulkevat vastaajat ilmoittivat suurimmaksi syyksi kulkumuodon valinnalle matkan pituuden kodilta asemalle ($n=25$). Toiseksi ja kolmanneksi yleisimmät syyt olivat kävelyn ja pyöräilyn antamat liikunta- ja terveyshyödyt ($n=13$) sekä kulkumuodon nopeus ($n=9$). Myös oman auton puuttuminen oli viidellä vastaajalla syy kävelyn tai pyöräilyn valitsemiselle (KUVIO 12).



KUVIO 12. Villähteen asemanseudulle kävellen tai pyöräillen kulkevien syyt kävelyn tai pyöräilyn valintaan

Vastaajia pyydettiin myös arvioimaan liikkumisen sujuvuutta Villähteen asemanseudulla. Kuviosta 13 voidaan nähdä, että suurin osa vastaajista piti autolla, kävellen tai pyörällä liikkumista Villähteen asemanseudulla joko melko tai erittäin sujuvana. Toisaalta osa vastaajista koki, että erityisesti kävellen tai pyörällä kulkeminen Villähteen asemanseudulla ei ollut sujuvaa ($n=33$, joiden vastaus < 50).



KUVIO 13. Kokemus liikkumisen sujuvuudesta Villähteen asemanseudulla

6.3 Vastaajien kehittämis ehdotukset Villähteen asemanseudun suunnitteluun

Asemanseudulla etenkin liikkumisen edistäminen nousi esiin kyselyn vastauksissa, kun kysyttiin asukkaiden ehdotuksia Villähteen asemanseudun kehittämiseksi. Erityisesti kävely- ja pyöräily-yhteyksien tarve korostui ja yhtenä merkittävänä lisänä myös junaraiteiden välisen kulkuyhteyden parantaminen. Tällä hetkellä junaraiteiden välissä ei ole liikkumista helpottavaa yli- tai alikulkua, minkä vuoksi junamatkustaja joutuu kiertämään Heinämaantien sillan kautta toiselle junaraiteelle.

”Radan yli olisi oltava ylikäytävä. Jättipä auton jommallekummalle puolelle tahansa joutuu kiertämään tien kautta jos ei halua mennä raiteen yli.”

”Kulku raiteelta toiselle--ajoneuvon parkkeeraus.”

”Kulkuyhteys raiteiden välillä toimivammaksi. Tällä hetkellä hankala.”

"Alikulku/ylikulku puuttuu."

Turvallisuuden huomioiminen alueen suunnittelussa sai toiseksi eniten ääniä ($n=76$) vastaajien kehittämis ehdotuksissa. Avoimissa vastauksissa turvallisuuden parantamiseksi ehdotettiin esimerkiksi valaistuksen sekä kävelyn ja pyöräilyn reitistön kunnostamista ja lisäämistä. Asema-seisakkeelle toivottiin muun muassa tallentavaa kameravalvontaa.

"Turvallinen koulumatka Lankilantieltä Erstaan koululle pitäisi olla kärkihankkeena!"

"Enemmän valoa mm. Eu tuetun kävelyreitit varrelle, osa alueesta talvella todella pimeä."

Asemanseuduilla melu ja tärinä luonnollisesti huolestuttavat asukkaita ja se näkyi myös Villähteen kyselyn vastauksissa. Suuri joukko vastaajia ($n=115$) painotti melun ja tärinän huomioimista alueen suunnittelussa ja rakentamisessa (KUVIO 14). Meluntorjuntaan on suhteellisen helppoa vaikuttaa kaavavaiheessa, kun kaavoitetaan rakentamatonta tai vähän rakennettua uutta aluetta.

"Asutusta ei kannata sijoittaa liian lähelle rataa, koska asumme lähellä ja radalla kulkeva raskas kalusto aiheuttaa järkyttävää tärinää talossa ja talon rakenteissa."



KUVIO 14. Villähteen asemanseudun suunnittelussa huomioitavia asioita

6.4 Säilytettävät ja kohennettavat paikat

Kyselyssä vastaajaa pyydettiin merkitsemään kartalle pistepaikannuksina säilytettäviä ja kohennettavia paikkoja. Säilytettävien paikkojen paikannuksia tehtiin yhteensä 109 kappaletta ja kohennettavien 110 kappaletta. Paikannuksia oli laajasti koko alueella, mutta tietyt paikat korostuivat jonkin verran joko kohennettaviksi tai säilytettäväiksi paikoiksi. Esimerkiksi Villähteen aseman pohjoispuolisen Erstan alueen ja kartano-miljöön säilyttäminen nousi vastauksissa selvästi esiin ($n=30$). Toiseksi merkittäväksi säilytettäväksi paikaksi paikannettiin Villähteen aseman kaakkoispuoliset maaseutumaiset Pihtilänmäen peltoalueet.

"Avoin maaseutumaisema on säilytettävä. Alueen pelloilla laiduntaa koti- ja tuotantoeläimiä."

"Kartanon ympäristöön kuuluu peltoalue"

"Puistoalue tulee säilyttää rautatien ja Erstan asuntoalueen välillä."

Kohennettavien alueiden paikannukset olivat myös jakautuneet koko suunnittelualueelle, mutta selvästi muutamat seudut korostuivat kyselyn vastauksissa. Villähteen aseman pohjoispuolinen valaisematon kävelytie nousi selkeästi esiin kohennettavana paikkana, minkä lisäksi Erstan ja Ritomäen teollisuusalueille kaivattiin ympäristön kohentamista.

"Sekava teollisuusalue, epämääräistä ryteikköä."

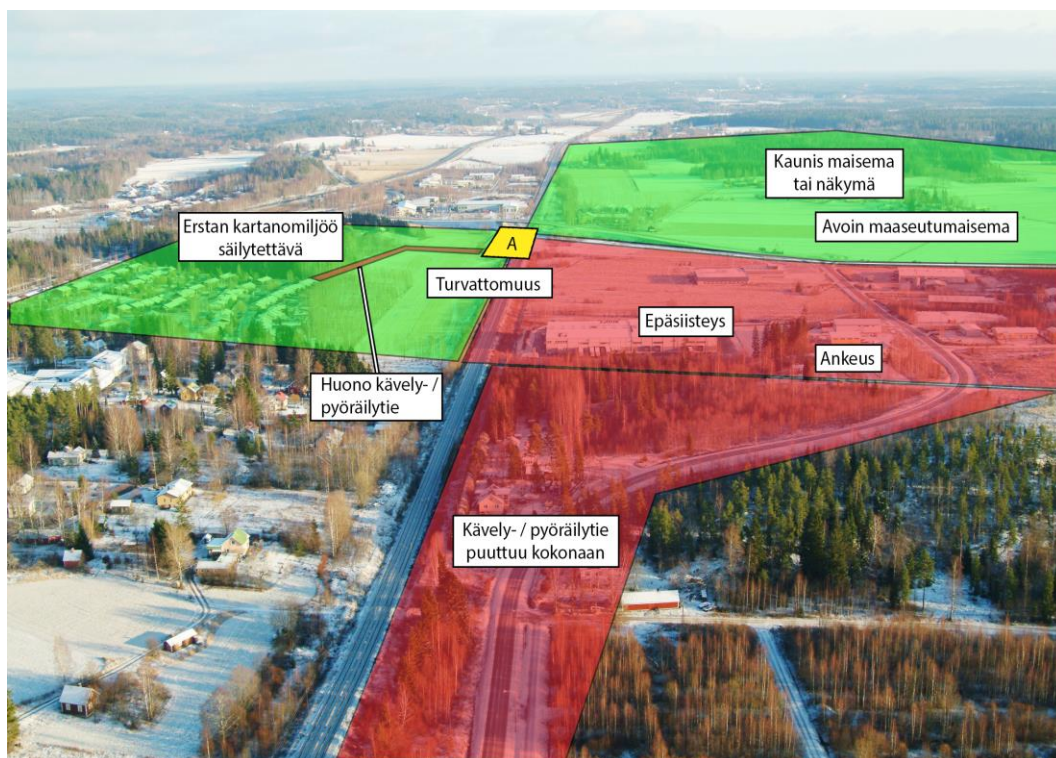
Lankilantie / Teollisuustie paikannettiin kyselyssä kohennettavaksi paikaksi puuttuvan kävely- ja pyöräilytien vuoksi. Muutama vastaaja myös ilmaisi huolensa Lankilantien turvattomuudesta alueella ajettavan ylinopeuden vuoksi.

"Hidasteita. Mutkassa ajetaan ylinopeutta, Ko. lasten koulutie. Ei kävelytieta käytettävissä, toinen vaihto-ehto."

"Lankilantielle tarvitaan kevyenliikenteen väylä nykyisestä alkupisteestä taajaman rajalle."

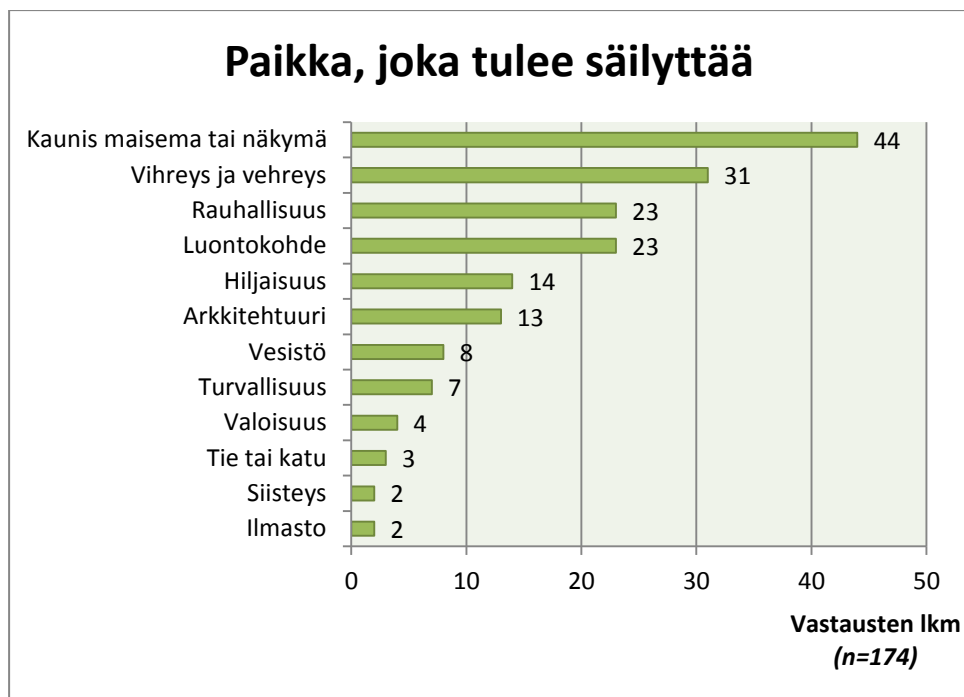
"Koululaisille turvallisempi koulumatka, kaikki autot ajavat aina ylinopeutta alueella."

"Teollisuustielle tarvitaan kevyenliikenteen väylä koko matkalle Heinämaantie-Käpytie."

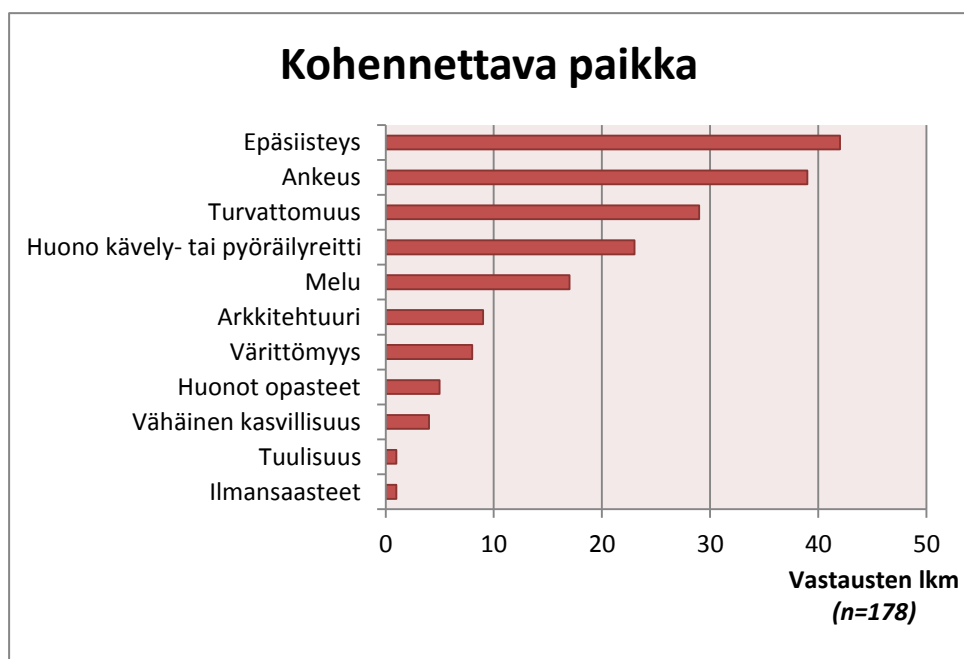


KUVA 8. Yleistys säilytettävistä ja kohennettavista alueista Villähteen asemanseudulla (Lindqvist 2016, Ilmakuva: Lahden kaupunki)

Vastaajia pyydettiin myös nimeämään, mikä tai mitkä seikat olivat vaikuttaneet tietyn paikan säilytettäväksi tai kohennettavaksi merkitsemiseen. Säilytettävissä paikoissa merkittävimpiä positiivisia laatutekijöitä olivat kauniiseen maisemaan tai näkymään tai muulla tavoin vihreään ja vehreään ympäristöön liittyvät laatutekijät (KUVIO 15). Kohennettavien paikkojen osalta suurimpia negatiivisia laatutekijöitä olivat alueen epäsiisteys, ankeus ja turvattomuuteen liittyvät tekijät sekä huonot kävely- ja pyöräilytiet (KUVIO 16).



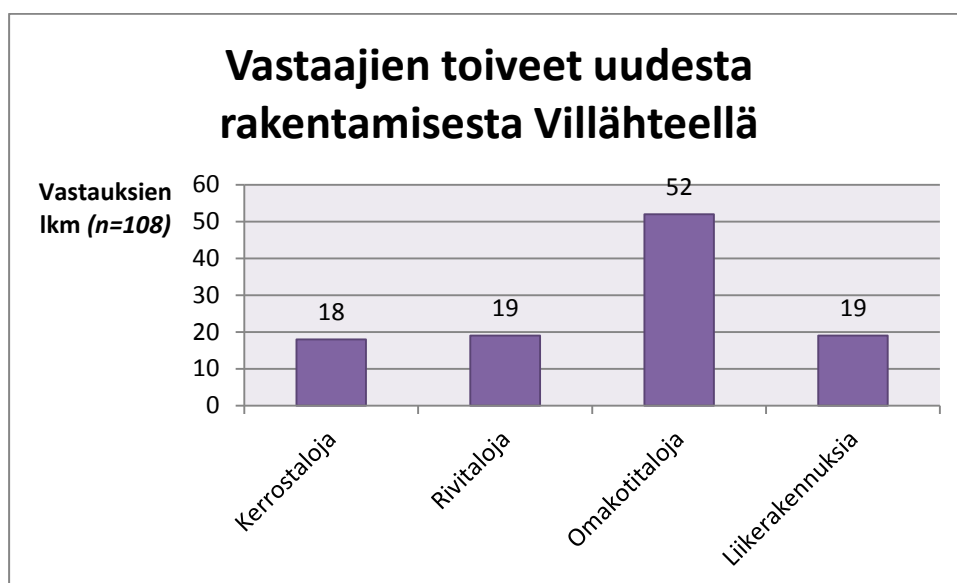
KUVIO 15. Säilytettävien paikkojen positiiviset laatutekijät



KUVIO 16. Kohennettavien paikkojen negatiiviset laatutekijät

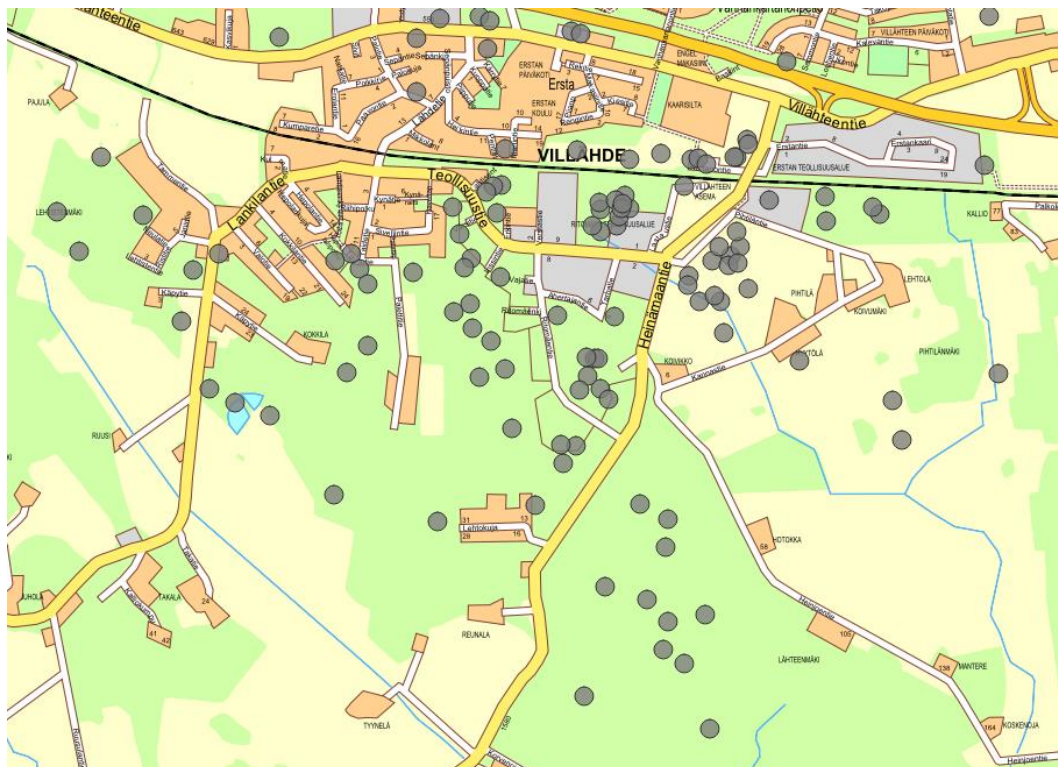
6.5 Paikkoja uudelle rakentamiselle

Kyselyssä vastaajien tuli merkitä kartalle niitä paikkoja, joihin he sijoittaisivat uutta rakentamista. Vastaaja sai halutessaan kommentoida, minkälaista rakentamista (*omakotitaloja, rivitaloja, kerrostaloja tai liikerakennuksia*) hän sijoittaisi merkitsemälleen alueelle. Uusia rakentamiskohteita paikannettiin yhteensä 131 kertaa ja eniten alueelle toivottiin omakotitalorakentamista ($n=52$) (KUVIO 17).



KUVIO 17. Vastaajien toiveet uudesta rakentamisesta Villähteellä

Uutta rakentamista toivottiin eniten Villähteen aseman läheisyyteen sekä nykyiselle Ritomäen teollisuusalueelle. Myös Lähteenmäki – Lankilantie sekä Pihtiläntie – Kannastie väliset alueet korostuivat uuden rakentamisen alueina kyselyn vastauksissa (KUVA 9).



KUVA 9. Vastaajien toiveet uuden rakentamisen sijoittumisesta Villähteellä

6.6 Yhteyksien tarve Villähteen asemanseudulla

Kyselyssä vastaajia pyydettiin merkitsemään kartalle piirtämällä, missä tulisi olla nykyistä jollain tavoin parempi kävelyn, pyöräilyn, autoilun tai joukkoliikenteen reitti. Reittejä merkittiin kyselyssä kartalle yhteensä 81 kappaletta, joista eniten ($n=38$) kävely- ja toiseksi eniten ($n=30$) pyöräilyreittejä. Kävely- ja pyöräilyreittien tarve korostui Heinämaantien, Teollisuustien ja Lankilantien alueille, joille toivottiin kevyen liikenteen yhteyttä. Myös Villähteen asema-alueen kävely-yhteyksiin toivottiin parannusta esimerkiksi junaratojen välille.

”Junaraiteen vaihtaminen tällä hetkellä jotenkin hankala kun pitää mennä sillan yli.”

”Helpompi yhteys laitureiden välille.”

"Kunnon kävelyreitti asemalta kylälle."

"Valaistu kulkureitti asemalle olisi tarpeen."

Autoilureittien osalta kyselyyn vastanneet toivoivat parempaa yhteyttä Heinämaantien ja Lankilantien välille ($n=10$). Myös linja-autoreittien tarpeita paikannettiin Heinämaantien ja Lankilantien seudulle.

6.7 Vapaat kommentit Villähteen asemanseudun kehittämiseksi

Kyselyyn tuli runsaasti Villähteen seudun kehittämiseen liittyvää avointa palautetta. Alueen teollisuusympäristöt ja hoitamattomat ympäristöt koettiin epäsiisteiksi ja rumiksi. Asuin- ja teollisuusalueiden selkeää erottelua toisistaan toivottiin ja muutenkin asemanseudun yleisilmeen kohtentaminen nousi vastaajien toiveissa selkeästi esiin.

Villähteen maisemalliset arvot korostuivat kyselyvastauksissa. Erityisen arvokkaaksi koettiin alueen maaseutumaiset maisemat ja näkymät sekä Erstan kartanon kulttuuriympäristö rakennuksineen. Asuinrakentamiseen suhtauduttiin yleisesti myönteisesti, kunhan alueen maaseutuilmä ja lähivirkistysalueet säilytetään.

"Villähteen asemanseudun kehittämisessä tulee ottaa huomioon historia, luonnonvara-ala, ja alueen kauneus."

"Maaseutuilmä säilytettävä! Ei välttämättä ihan radan varteen asumista! Lähiympäristöön väljää puurakentamista, ei ainakaan kerrostaloja!"

"Lisäasutus aseman lähialueelle tulee toteuttaa ripeästi, muuten pysäkki menetetään. - - Alueelle tulee luoda viihtyisyyttä. Kadut ja istutukset kuntoon, aurojen rikkomat rakenteet korjattava. Asemanseudulla ilkivalta tms. on korjattava nopeasti."

"Asuinalueita aseman ympärille."

6.8 Kyselypalaute

Kyselyyn liittyvää palautetta saatiin paljon. Muutamat vastaajat kommentoivat, että karttasovellus ei ollut toiminut kyselyyn vastattaessa ja että karttaa ei ollut näkynyt taustalla lainkaan. Tämänkaltaisen tekninen vika on ollut erityisen harmillista siksi, että vastaajien tekemät paikannukset karttapohjalle olivat hyvin informatiivisia ja tärkeitä. Epäselväksi jäi, kuinka monen vastaajan kohdalla kyselyn karttapohja ei ollut toiminut. Muutamia palautteita saatiin myös erilaisten reittien piirtämistehtäviin liittyen. Osa oli kokenut, että piirtäminen oli hankalaa ja tehtävänanto liian epäselvä tai että kysymysten muotoilu ei ollut onnistunut.

"Muuten hyvä kysely, mutta karttaan piirtämistä en hallinnut."

"Karttasovelluksen käyttö ei ollut kauhean helppoa."

"Vastaaminen oli muutoin helppoa mutta karttatehtävä ei toiminut. Kartassa vain ääriviivat, joten merkitseminen ei onnistunut."

Kiitosta ja positiivista palautetta kyselystä saatiin myös paljon. Vastaavanlaisia osallistumismahdollisuuksia toivottiin myös jatkossa siten, että alueen asukkaiden lisäksi myös alueella työskentelevät ja kesäasukkaat otettaisiin paremmin kyselyä rakennettaessa huomioon.

"Toivottavasti tämänkaltaisia kyselyjä ja osallistumismahdollisuuksia tulee jatkossakin - myös kesäasukkaat huomioiden!"

"Hyvää työtä jo tehdään, jatketaan tekemistä."

"Kiitos, toivottavasti palaute myös otetaan huomioon eikä se huku mappi ööhön."

6.9 Tutkimuksen luotettavuus

Kaikissa tutkimuksissa tulosten pätevyys ja luotettavuus vaihtelevat, minkä vuoksi tutkimuksen luotettavuutta on tärkeää arvioida erilaisin menetelmin. Esimerkiksi tutkimustulosten toistettavuutta (reliaabelius) ja pätevyyttä (validius) voidaan tutkia tutkimuksen luotettavuuden arvioinnissa, vaikkakin nämä menetelmät sopivat usein paremmin ennemmin määrällisen kuin laadullisen tutkimuksen arviointiin. (Hirsjärvi ym. 2007, 226.) Laadullisessa tutkimusmenetelmässä tutkimuksen toteuttamista ja luotettavuutta ei voida tarkastella toisistaan erillisinä tapahtumina, sillä viime kädessä tutkija ja hänen rehellisyytensä edustavat luotettavuuden kriteeriä. Tutkijan on koko työskentelynsä ajan arvioitava tutkimuksessaan tekemiään valintoja. (Vilkka 2005, 159.)

Laadullisen tutkimuksen toistettavuuden arviointi on yleensä hankalaa, koska jokainen laadullisella tutkimusmetodilla toteutettu tutkimus on itsessään ainutkertainen (Vilkka 2005, 159). Tutkijan tarkka tutkimusvaiheiden ja -tulosten raportointi lisää tutkimuksen luotettavuutta ja esimerkiksi aineiston keräämiseen, analysointiin ja tulosten tulkintaan liittyvät seikat tulisi kuvata tutkimusselostuksessa. Tutkijan tulisi laadullisessa tutkimuksessa osata selittää, millä perusteella tulosten tulkitseminen on tehty ja mihin erilaiset päätelmät perustuvat. (Hirsjärvi ym. 2007, 226 - 227.)

Villähteen asukaskyselyn toteutusvaiheessa kyselyn yhtenä tavoitteena oli sen toistettavuuden mahdollisuus, joka pyrittiin huomioimaan kysymysten strukturoinnissa. Kysymykset muotoiltiin siten, että ne voisi lähes sellaisenaan siirtää toiseen kontekstiin, esimerkiksi toiselle asemanseudulle rakennettuun kyselyyn. Kyselyä pyrittiin markkinoimaan laajasti, jotta se tavoittaisi mahdollisimman paljon vastaajia ja vastausmäärä olisi tarpeeksi suuri. Etukäteen toimeksiantajan kanssa oli sovittu, että vastaajia tulisi olla vähintään 100, jotta otos olisi toimeksiantajan näkökulmasta tarpeeksi suuri. Vastaajia saatiin lopulta 181, joten otos oli tähän tutkimukseen riittävä. Toisaalta menetelmänä käytetyllä verkkokyselyllä

tavoitetaan vain tietokoneen ja internetin käyttöön orientoituneita vastaajia, jolloin otos jää väistämättä jossain määrin yksipuoliseksi.

Villähteen asukaskyselyyn liittyvät vaiheet kyselyn rakentamisesta tulosten analysointiin asti sekä mahdolliset ongelmat on kuvattu tutkimus-selostuksessa rehellisesti. Tulosten analyysivaiheessa havaittiin esimerkiksi, että tutkimuksessa on muutamia tutkimusongelman kannalta epäolennaisia kysymyksiä. Vastaukset näihin kysymyksiin käytiin läpi, mutta ne jätettiin tietoisesti pois tutkimusselostuksesta. Tuloksia tarkasteltiin esimerkiksi teemoittelemalla ja luokittelemalla ja yleistyksiä etsimällä. Karttapaikannuskysymyksissä kiinnitettiin erityistä huomiota niihin alueisiin, jotka olivat saaneet useampia paikannuksia ja niiden pohjalta tehtiin yleistyksiä. Yleistyksiä selitettiin esimerkiksi yksittäisten vastaajien autenttisilla kyselyvastauksilla ja tutkimuksen taustateorialla.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

7.1 Liikkuminen Villähteen asemanseudulla

Kyselytutkimuksen tarkoituksena oli kerätä Villähteen asemanseudulla asuvilta tai työssäkäyviltä henkilöiltä kokemuksellista tietoa alueen kaava-suunnittelua varten. Tutkimuksen painopisteinä olivat liikkumisen sujuvuus Villähteen asemanseudulla sekä alueen säilytettävien ja kohennettavien kohteiden ja täydennysrakentamiskohteiden tunnistaminen.

Yleisesti liikkuminen Villähteen asemanseudulla arvioitiin sujuvaksi, mikä selittyy osittain alueen toistaiseksi vähäisillä liikennemäärillä. Autolla liikkuminen asemanseudulla koettiin jonkin verran kävelyä tai pyöräilyä sujuvammaksi (ks. KUVIO 13). Kävelyn ja pyöräilyn toimivuutta alueella heikentävät paikoitellen puutteellinen kävely- ja pyöräilytieverkosto. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen nousikin kyselyssä selkästi esiin esimerkiksi Heinämaantien ja Lankilantien välisellä osuudella. Alueen asutuksen lisäämisen ohella myös kävely- ja pyöräilyverkon kasvattaminen ja sen turvallisuuden ja viihtyisyyden parantaminen tulisi ottaa Villähteen asemanseudun suunnittelussa huomioon, jotta asemaseisakkeen tarjoama joukkoliikenneyhteys olisi tulevaisuudessa houkuttelevampi.

Villähteen asemalle matkaavilta kysyttiin syitä kävelyn, pyöräilyn tai autoilun kulkumuodon valinnalle. Autolla asemalle kulkevilla suurin syy autolla liikkumiselle oli vallitseva säätila sekä matkan nopeus ja mukavuus. Villähteen hajautunut taajamarakenne osaltaan myös edistää yksityis-autoiluun tukeutuvaa liikkumista, minkä lisäksi alueen joukkoliikenneyhteys eivät toistaiseksi ole tarjonnaltaan houkuttelevia. Kävelyn ja pyöräilyn valinneilla tärkeimmiksi kulkumuodon valintaan vaikuttaviksi seikoiksi valikoituivat matkan pituus kodilta asemalle sekä liikunta- ja terveyshyödyt. Tutkimuksessa havaittiin, että kaikki alle 500 metrin etäisyydellä asemasta asuvat kulkivat asemalle kävellen. Esimerkiksi TOD-teoriassa joukkoliikenneasemien ympärille rakentuva tiivis kävelykaupunkirakenne nähdään tehokkaana keinona lisätä kävelyn,

pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Näin ollen tiiviin asumisen osoittaminen mahdollisimman lähelle Villähteen asemanseutua, noin 500-800 metrin etäisyydelle, voisi lisätä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta ja siten vähentää yksityisauton käyttötarvetta.

Villähteen aseman käyttöaste oli tutkimuksessa vähäinen. Suurin osa vastaajista ($n=81$) ilmoitti, ettei käytä paikallista junayhteyttä lainkaan. Lähes yhtä moni vastaaja ($n=77$) kuitenkin kertoi käyttävänsä Villähteen junaseisaketta, mutta ei kovin säännöllisesti. Vain muutama (≤ 5 vastaajaa) ilmoitti käyttävänsä junayhteyttä yli 10 kertaa kuukaudessa. Villähteen junaseisakkeella pysähtyy tällä hetkellä arkipäivisin vain yhteensä 14 junaa, mikä osittain selittää junayhteyden vähäiset käyttäjämäärät. Aseman vuorovälit eivät vastaajien mukaan olleet riittäviä, mutta toisaalta vuorojen lisääminenkin ei nykyisillä matkustajamäärillä liene kannattavaa. Villähteen asema koettiin tutkimuksessa alhaisesta käyttöasteestaan huolimatta arvokkaaksi ja säilytettäväksi kohteeksi, mikä kertoo siitä, että mielikuva paikallisesta asemaseisakkeesta on alueen asukkaille kuitenkin merkityksellinen ja tärkeä. Junaseisakkeen käyttöastetta ja palvelutarjontaa voitaisiin lisätä osoittamalla asemanseudulle uusia asuinalueita sekä palveluita ja työpaikkoja.

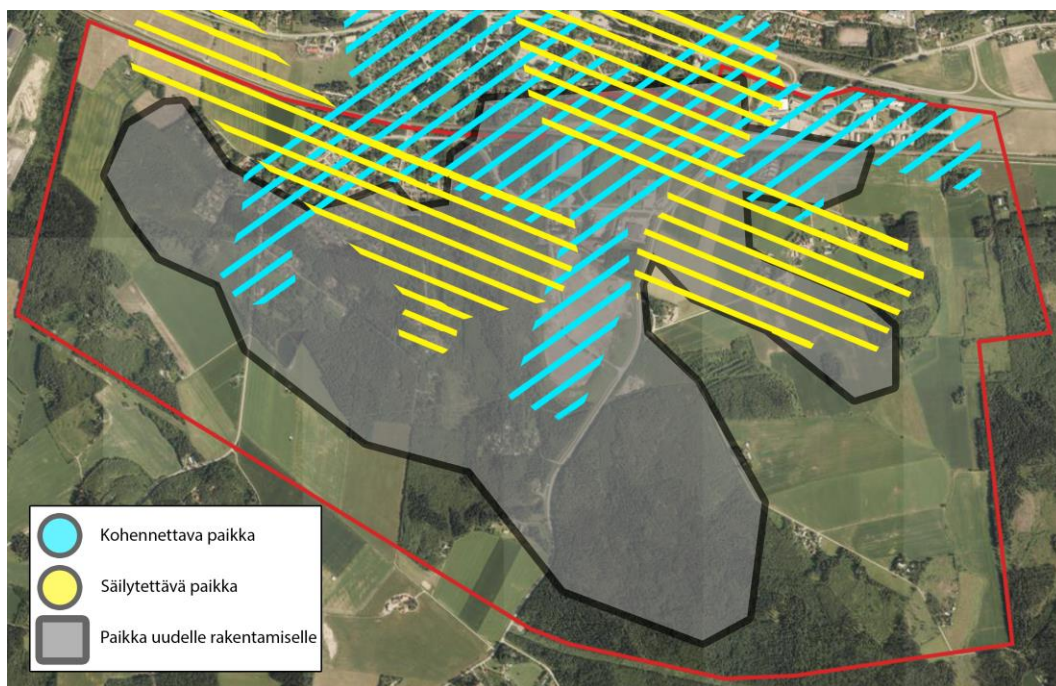
7.2 Säilytettävät ja kohennettavat alueet sekä täydennysrakentamispaikat

Säilytettävien ja kohennettavien alueiden sekä täydennysrakentamispaikkojen merkitseminen kartalle oli kyselyssä suosittu aihepiiri ja kyseisiä karttapaikannuksia tehtiin yhteensä 392 kappaletta. Säilytettäväiksi paikoiksi korostuivat Erstan maaseutumainen kartanomiljöö Villähteen aseman pohjoispuolella, Pihtilän peltoalueet sekä Tammentie – Lehtokujan väliset alueet. Kohennettaviksi paikoiksi paikannettiin Villähteen asema, Ritomäen ja Erstan teollisuusalueet sekä Lankilantie seutu. Uusia rakentamispaikkoja sijoitettiin Villähteen aseman eteläpuolelle, Ritomäen ja Erstan teollisuusalueille sekä Lähteenmäki –

Lehtistenmäki ja Lähteenmäki – Teollisuustie välisille alueille (ks. KUVA 9).

Vastausten päällekkäisyys oli kiinnostava ilmiö kyselyn tuloksissa. Toisaalta säilytettäväksi paikoiksi paikannettuja alueita oli yhtä lailla paikannettu kohennettaviksi tai uuden rakentamisen alueiksi. Ilmiötä voidaan selittää esimerkiksi ympäristöpsykologian avulla, sillä ihmisen omat subjektiiviset kokemukset ja arvostukset vaikuttavat hyvin vahvasti mielikuvaan ympäristöstä. Vastauksissa erilaiset arvot ja asenteet näkyivät varsin selvästi – toinen vastaaja saattoi toivoa tiettyyn paikkaan jalkapalloharjoituskeskusta ja toinen maalaisromanttista peltomaisemaa heinäseipäineen. Toisaalta ristiriitaisuuden selittävänä tekijänä voidaan nähdä myös erilaisten positiivisten ja negatiivisten laatutekijöiden paikantuminen samalle alueelle. Esimerkiksi jokin tietty maisema tai näkymä saattoi saada runsaasti säilytettävän kohteen paikannuksia, mutta samalla alueella kulkeva valaisematon kävelytie nähtiin taas kohennettavana kohteena. Esimerkiksi Villähteen asema-alue koettiin vahvasti säilytettäväksi paikaksi, mutta kohteen kävely- ja pyöräilyreitteihin toivottiin merkittäviä parannuksia.

Vastauksissa oli selvästi nähtävissä myös niiden painottuminen tietyille alueille, etenkin teollisuusalueille, luontokohteisiin ja kulttuurihistoriallisesti merkittävälle Erstan alueelle. Vaikka vastaukset siis osittain olivatkin ristiriitaisia ja päällekkäisiä, voitiin niistä silti havaita tiettyjen seutujen korostuminen ja sen myötä näiden alueiden eräänlainen, joko positiivinen tai negatiivinen, merkityksellisyys alueen asukkaille (KUVA 10).



KUVA 10. Yleistys kyselyn vastauksista

7.3 Suunnittelussa huomioitavia asioita

Merkittävimmit Villähteen asemanseudun suunnittelussa painottuviksi tekijöiksi kyselyssä valikoituivat ensisijaisesti kävelyn ja pyöräilyn reitistön parantaminen, turvallisuus sekä junaraiteiden välisen kulkuyhteyden rakentaminen. Lisäksi melu- ja tärinäasioiden huomioiminen puhutti vastaajia (ks. KUVIO 14). Asemanseuduilla rakentamismääräykset asettavat tiettyjä rakennusteknisiä vaatimuksia uusille rakennuksille, jotta melu- ja tärinähaitat tulisi minimoitua. Uudet junaradan läheisyyteen rakentuvat alueet on mahdollista toteuttaa siten, että rakentamismääräysten määrittämät raja-arvot tärinälle ja melulle eivät ylity.

Luonto- ja maisema-arvot koettiin Villähteen asemanseudulla tärkeiksi. Alueella on maaseutumaisia peltomaisemia, luonnon- tilaisia metsäalueita sekä kulttuurihistoriallisesti merkittävä Erstan kartanomaisema. Näiden alueiden huomioiminen ja viherympäristön turvaaminen tulisivat kyselyvastausten perusteella ottaa Villähteen asemanseudun suunnittelussa huomioon. Esimerkiksi yhtenäisen viheralueverkoston luominen uudella rakentuvalla alueella edistäisi asemanseudun viihtyisyyttä.

8 YHTEENVETO

Kaupunkisuunnittelun uudet suuntaukset ja teoriat tarjoavat mielenkiintoista perspektiiviä uusien suunnittelukohteiden kaavarunko-työskentelyyn. On monta tapaa katsoa kaupunkia ja sen kehitysvaiheita ja on myös monenlaisia lähestymistapoja kaavallisen suunnittelutyön pohjalle. Asukkaita osallistava karttapohjainen kysely on yksi tapa tuottaa arvokasta paikallista tietoa erilaisista arvostuksista ja asenteista, jotka vaikuttavat tietyillä alueilla.

Opinnäytetyöprosessi alkoi keväällä 2016 toimeksiantajan kanssa käytyjen suunnittelupalaverien myötä. Toimeksiantajan toiveena oli tuottaa Villähteen asukkaille suunnattu kysely ja sitä kautta osallistaa asukkaat alueen kaavarunkotyöhön. Kyselyn teemoja ja tavoitteita pohdittiin yhdessä Lahden kaupungin Maankäyttö ja aluehankkeet -yksikön työntekijöiden kanssa loppukesällä ja alkusyksyllä 2016, minkä jälkeen kysely avattiin 23.10.2016. Internetpohjainen kysely oli auki kaksi viikkoa, ja siihen osallistui 181 vastaajaa.

Kyselyn rakentaminen osana opinnäytetyöprosessia oli opettavainen ja mielenkiintoinen tapa lähestyä valittuja tutkimuskysymyksiä. Oikeiden kysymysten ja sanamuotojen valitseminen osoittautui yllättävän haastavaksi kyselyä suunniteltaessa. Valmiita vastausvaihtoehtoja antamalla joudutaan väistämättä tilanteeseen, jossa tutkimustulokset ovat jossain määrin muotoutuneet tutkijan itse asettamallaan tavalla. Avoimen vastauksen mahdollisuus annettiin lähes kaikkiin kysymyksiin, mutta sitä käytettiin verrattain vähän. Lisäksi tulosten analyysivaiheessa huomattiin, että kyselyssä oli muutamia tutkimuskysymysten kannalta vähemmän relevantteja kysymyksiä, joiden syvällisempi tarkastelu päätettiin rajata pois tutkimusselostuksesta.

Opinnäytetyöprosessissa ilmeni jonkin verran haasteita matkan varrella. Alussa työn tarkan aiheen rajaaminen ja tutkimuskysymysten asettaminen olivat vaativia ja aikaa vieviä vaiheita ja osittain tutkimuskysymykset muotoutuivatkin vasta kyselyä rakennettaessa. Toisaalta laadulliselle

tutkimukselle on tyypillistä tutkimussuunnitelman muotoutuminen tutkimuksen edetessä (Hirsjärvi 2007, 160). Kyselyssä ilmenneet mahdolliset puutteet ja virheet huomattiin vasta tulosten analyysivaiheessa. Esimerkiksi vastausvaihtoehtojen määrän rajaaminen tietyissä kysymyksissä olisi helpottanut tulosten analysointia huomattavasti ja edesauttanut tutkimuksen luotettavuutta. Lisäksi tutkimuskysymyksen kannalta turhat kysymykset olisi voinut jättää kyselystä kokonaan pois, sillä niiden ei havaittu tuovan tuloksiin erityistä lisäarvoa. Myös joidenkin kysymysten kysymyksenasettelua sekä valmiita vastausvaihtoehtoja olisi täytynyt harkita tarkemmin. Vastaajilta kysyttiin esimerkiksi, millä kulkuneuvolla he yleensä kulkevat Villähteen asemalle ja miksi. Koska kysymyksellä haluttiin selvittää, mitkä tekijät vaikuttavat vastaajien kulkumuodon valintaan, olisi ollut relevantimpaa kysyä liikkumismuodon valinnasta yleisellä tasolla eikä kohdentaa kysymystä juuri Villähteen asemanseudulle liikkumiseen. Suuri osa vastaajista vastasi edellä kuvattuun kysymykseen, ettei kulje Villähteen asemalle lainkaan, minkä vuoksi kyseisten vastaajien asenteet ja arvostukset tietyn kulkumuodon valintaan jäivät kyselytuloksissa kokonaan saamatta.

Tuloksia analysoitiin muun muassa tarkastelemalla niitä Excel-taulukossa ja karttapohjalla. Erillistä paikkatieto-ohjelmaa ei tämän tutkimuksen aikana ollut käytettävissä, mikä osaltaan hankaloitti vastausten päällekkäistä tarkastelua. Vastaajien palautteiden perusteella havaittiin myös, että kyselyn karttatyökalussa oli ilmennyt ohjelmasta aiheutuneita teknisiä ongelmia, kuten karttataustan puuttumista paikannustehtävissä. Palautetta teknisistä ongelmista saatiin useampia, minkä vuoksi karttatyökalun säännöllinen testaaminen ja kehittäminen ovat jatkossa aiheellisia toimenpiteitä.

Menetelmänä internetpohjainen kysely soveltuu hyvin kokemuksellisen tiedon keräämiseen kaupunkisuunnittelun pohjalle. Internetkyselyllä on potentiaalia tavoittaa suuri joukko erilaisista taustoista ja lähtökohdista tulevia ihmisiä ja myös heitä, jotka eivät muutoin aktiivisesti halua osallistua esimerkiksi asukasiltoihin. Kyselyn markkinoiminen sosiaalisen median kautta on helppoa, nopeaa ja kohtuuhintaista siihen nähden, miten

paljon vastaajia sitä kautta on mahdollista tavoittaa. Toisaalta vapaasti auki olevaan kyselyyn vastaamista ei pystytä valvomaan ja siksi esimerkiksi ilkeiden ja tulosten vääristymisen riski on aina olemassa.

Kyselyn avulla pystyttiin keräämään Villähteen asukkailta kokemuksellista tietoa kaavarunkoalueen erilaisista laatutekijöistä ja kehitettävistä kohteista. Määriteltiin tutkimuskysymyksiin saatiin kyselyn avulla vastaukset, mikä myös kertoo menetelmän onnistumisesta. Vaikka osa tuloksista, esimerkiksi karttapaikannukset, olivat jossain määrin ristiriitaisia ja päällekkäisiä, oli ilmiön taustalla olevien tekijöiden tarkastelu ja huomioiminen kuitenkin itsessään arvokasta. Jatkoselvityksen aiheena voisi olla, miten kyselyvastauksia voitaisiin konkreettisesti hyödyntää Villähteen asemanseudun suunnittelussa.

Villähteen asemanseudulla on tulevaisuudessa merkittävä potentiaali kehittyä osana verkostoituvaa ja monikeskuksista Lahden seutua. Villähteeltä on vain noin 10 minuutin matka Lahteen, reilu tunti Helsinkiin ja puoli tuntia Kouvolaan. Kävelyyn ja pyöräilyyn sekä julkiseen liikenteeseen – erityisesti raideliikenteeseen – nojaavan tiiviin luonnon- ja kulttuuriympäristöä kunnioittavan asemanseudun suunnittelu Villähteelle on aloitettu ja kaavarunkovaihe etenee vuoden 2017 aikana.

LÄHTEET

Ahokas, S. 2013. Helsingin yleiskaava. Esikaupunkien asemanseutujen kehittämisen edellytykset. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto [viitattu 7.9.2016]. Saatavissa:

http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2013-3.pdf

Arola, T. 2002. Vuorovaikutteinen kaavoitus ja kuntalaisten vaikuttaminen. Kansalaisyhteiskunnan, suunnittelun ja päätöksenteon kohtaaminen maankäytön suunnittelussa. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.

Bäcklund, P., Faehnle, M. & Laine, M. (toim.) 2009. Kaupunkiluontoa kaikille. Ekologinen ja kokemuksellinen tieto kaupungin suunnittelussa. Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 6/2009 [viitattu 28.2.2017]. Saatavissa:

http://www.hel.fi/hel2/Tietokeskus/julkaisut/pdf/09_12_16_Tutkimuksia_6_Backlund.pdf

Bäcklund, P., Schulman, H. & Häkli, J. 2002. Osalliset ja osaajat: kansalaiset kaupungin suunnittelussa. Helsinki: Gaudeamus.

Carlton, I. 2007. Histories of Transit-Oriented Development: Perspectives on the Development of the TOD Concept. Real Estate and Transit, Urban and Social Movements, Concept Protagonist. University of California [viitattu 6.9.2016]. Saatavissa: <http://iurd.berkeley.edu/wp/2009-02.pdf>

Cervero, R. 2004. Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges and Prospects. Washington DC: Transportation Research Board.

Geurs, K. & Ritsema van Eck, J. 2001. Accessibility measures: review and applications. Evaluation of accessibility impacts of land-use transport scenarios, and related social and economic impacts. Urban Research Centre. Utrecht University [viitattu 10.9.2016]. Saatavissa:

<http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/408505006.pdf>

Geurs, K. & Bert van Wee. 2004. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies review and research directions. *Journal of Transport Geography* 12. Elsevier [viitattu 10.9.2016]. Saatavissa:

[http://projectwaalbrug.pbworks.com/f/Transp+Accessib+-+Geurs+and+Van+Wee+\(2004\).pdf](http://projectwaalbrug.pbworks.com/f/Transp+Accessib+-+Geurs+and+Van+Wee+(2004).pdf)

Harvio, S., Hynynen, A., Kolehmainen, J., Laakso, S., Lehto, V. & Matikka, J. 2016. Asemanseutujen kehittämiskonseptit ja investointimallit.

Esiselvitys. Helsinki: Ympäristöministeriön raportteja 27/2016 [viitattu 12.2.2017]. Saatavissa:

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/75600/YMra_27_2016.pdf?sequence=1

Heinonen, P. 2011. Nastolan nauhataajaman kokonaisvaltainen katsaus. Hajanaisestä taajamasta viihtyisäksi pikkukaupungiksi. Tampereen teknillisen yliopiston diplomityö [viitattu 30.10.2016]. Saatavissa:

<http://dspace.cc.tut.fi/dpub/handle/123456789/20602>

Helminen, V., Kalenoja, H., Ristimäki, M., Söderström & Tiitu, M. 2013.

Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet Suomessa. Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeiden kehitys vuosina 1985-2010. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 32/2013 [viitattu 4.9.2016]. Saatavissa:

https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/41574/SYKEra_32_2013.pdf

Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymä. 2015. ELIAS –

Elinvoimaa asemanseuduille! –projekti. Työpaketti 1: Asemanseututietoa ja esimerkkejä [viitattu 15.1.2017]. Saatavissa:

https://www.hsy.fi/fi/asiantuntijalle/ilmastonmuutos/hankkeet/asemanseudut/Documents/TP1_selvitykset%20asemanseuduista_2015.pdf

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. Keuruu: Tekijät ja Kirjayhtymä Oy.

Hynynen, A. & Kolehmainen, J. 2016. Asemanseudut ja osaamisvetoisen kaupunkikehittämisen kolmas aalto [viitattu 4.1.2017]. Saatavissa:

<http://www.yss.fi/journal/asemanseudut-ja-osaamisvetoisen-kaupunkikehittamisen-kolmas-aalto/>

Joensuu, T. 2011. Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun integrointi kaupunkiseuduilla. Helsinki: Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 27/2011 [viitattu 31.8.2016]. Saatavissa:

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2011-27_joukkoliikenteen_ja_web.pdf

Jäppinen, S. 2012. Pyöräily osana joukkoliikennettä – kaupunkipyörien vaikutus alueiden saavutettavuuteen pääkaupunkiseudulla. Pro Gradu – tutkielma. Helsinki: Helsingin yliopisto, geotieteiden ja maantieteen laitos.

Jäppinen, S. & Tulikoura, S. 2012. Arjen saavutettavuus pääkaupunkiseudulla. Makrotaso. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiä 2012:6 [viitattu 4.9.2016]. Saatavissa:

http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2012-6.pdf

Kahila, M. & Kyttä, M. 2006. PehmoGIS elinympäristön koetun laadun kartoittajana. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 90. Espoo: Otamedia Oy.

Kalenoja, H., Ristimäki, M. & Tiitu, M. 2011. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet. Vyöhykkeiden kriteerit, alueprofiilit ja liikkumistottumukset. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 15/2011 [viitattu 2.9.2016].

Saatavissa: <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/78125>

Kanninen, V., Kontio, P., Mäntysalo, R. & Ristimäki, M. (toim.) 2010. Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B101 [viitattu 4.9.2016].

Saatavissa: <http://lib.tkk.fi/Reports/2010/isbn9789526035352.pdf>

Kenworthy, J. & Newman, P. 2015. The End of Automobile Dependence. How Cities are Moving Beyond Car-Based Planning. Island Press: Washington DC.

Kosonen, L. 2013. Kaupunkijärjestelmien historia. Urban Fabrics –projekti [viitattu 1.9.2016]. Saatavissa:

<http://www.urbanfabrics.fi/uploads/0.1.Aallot.pdf>

Kunnas, J. & Meriläinen, A. 2014. Kehittämismallit ja –keinot rautatieasemien ja asema-alueiden palvelujen ja ympäristön parantamiseksi. Helsinki: Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 8/2014 [viitattu 5.2.2016]. Saatavissa: http://www.mal-verkosto.fi/filebank/777-livi_asemien_kehittamismallit_keinot_8-2014.pdf

Lahden kaupunki 2016. Kuva 2. Ritomäen ja Erstan teollisuusalueita. Saatavissa Lahden kaupungin arkistoista.

Lahden kaupunki 2016. Kuva 3. Ertan kartanon kulttuurimaisema. Saatavissa Lahden kaupungin arkistoista.

Lahden kaupunki 2016. Kuva 5. Ote Villähde-Koiskalan osayleiskaavasta [viitattu 3.10.2016]. Saatavissa:
https://www.lahti.fi/PalvelutSite/KaavoitusSite/Documents/Vill%C3%A4hde-Koiskalan%20osayleiskaava/oyk_villahde_koiskala_hyvaksyttv_12000.pdf

Lahden kaupunki 2016. Kuva 6. Villähteen asemanseudun kaavarunkoalue. Saatavissa Lahden kaupungin arkistoista.

Lahden kaupunki 2016. Kuva 7. Villähteen asemanseudun kaavarunkoalue ilmakuvassa. Saatavissa Lahden kaupungin arkistoista.

Liikennevirasto 2016. Maankäytön suunnittelu [viitattu 31.8.2016]. Saatavissa:
<http://www.liikennevirasto.fi/liikennejarjestelma/suunnittelu/maankayton-suunnittelu#.V8a4nvmLS00>

Lindström, P. 2015. Nastolan asemat: Villähden, Nastola ja Uusikylä. Saatavissa Lahden kaupungin arkistoista.

Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999, 62§ [viitattu 2.4.2017]. Saatavissa:
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>

Melander, P. 2013. Visioteema: kesävän liikkumisen verkostokaupunki.
Helsingin yleiskaavan blogikirjoitus [viitattu 20.2.2017]. Saatavissa:
<http://www.yleiskaava.fi/2013/visioteema-kestavan-liikkumisen-verkostokaupunki/>

Mulder, R. 2008. Kuviot 1 ja 2. The High Speed Railway Station of the future – How to achieve it. The 6th World Congress on High Speed Rail. Fast track to Sustainable Mobility [viitattu 2.4.2017]. Saatavissa:
<http://www.uic.org/apps/presentation/mulder.pdf>

Ojala, K. & Vuori, J. 2003. Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa. Rakennustieto: Helsinki.

Pelttari, M. 2016. Transit-oriented development –suunnittelumallin mahdollisuudet suomalaisten kaupunkien kehittämisessä – Tapausesimerkkinä Tampere. Pro Gradu –tutkielma. Tampere: Tampereen yliopisto.

Puustinen, S. 2006. Suomalainen kaavoittajaprofessio ja suunnittelun kommunikatiivinen käänne. Vuorovaikutukseen liittyvät ongelmat ja mahdollisuudet suurten kaupunkien kaavoittajien näkökulmasta. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja A34 [viitattu 4.3.2017]. Saatavissa:
<https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/11897/isbn9789526036625.pdf?sequence=1>

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. Tapaustutkimus. KvaliMOTV. Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [viitattu 10.3.2017]. Saatavissa:
http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L5_5.html

Sahlsten, S. 2015. Pienten asemapaikkojen kehittämispotentiaali. Esiselvitys raideliikennettä tukevasta maankäytöstä asemanseutujen taajamissa. Helsinki: Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 59/2015

[viitattu 4.2.2016]. Saatavissa: [http://docplayer.fi/10316974-Pienten-
asemapaikkojen-kehittamispotentiaali.html](http://docplayer.fi/10316974-Pienten-
asemapaikkojen-kehittamispotentiaali.html)

Strandell, A. 2011. Asukasbarometri 2010. Asukaskysely suomalaisista asuinympäristöistä. Helsinki: Suomen ympäristökeskuksen julkaisu 31/2011 [viitattu 31.8.2016]. Saatavissa: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/37042>

Söderström, P. 2012. Elävät kaupunkikeskukset. Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa. Helsinki: Suomen ympäristökeskuksen julkaisu 32/2012 [viitattu 31.8.2016]. Saatavissa: [http://www.mal-verkosto.fi/filebank/566-
sy32_2012_elavat_kaupunkikeskukset.pdf](http://www.mal-verkosto.fi/filebank/566-
sy32_2012_elavat_kaupunkikeskukset.pdf)

Valtiovarainministeriö 2014. Yhdistymissopimus Lahti Nastola. Lahden alueen kuntajaon jatkoselvitys [viitattu 14.3.2017]. Saatavissa: <http://dynasty.phnet.fi/nastola/kokous/20151714-1-1.PDF>

Vilkka, H. 2005. Tutki ja kehitä. Keuruu: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Ylä-Anttila, K. 2010. Verkosto kaupunkirakenteen analyysin ja suunnittelun välineenä. Väitöskirjatutkimus. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto.

LIITTEET

Liite 1. Kysely Villähteen asemanseudun kehittämiseksi

Villähteen asemanseudun kehittäminen

Tervetuloa vastaamaan kyselyyn!

Meille on tärkeää kuulla sinun kokemuksiasi ja havaintojasi päivittäisestä liikkumisesta ja matkanteosta Nastolan Villähteellä. Mikä sujuu ja missä olisi vielä parannettavaa? Kerro näkemyksesi, sillä jokainen vastaus on tärkeä! **Kaikkien yhteystietonsa jättäneiden vastaajien kesken arvotaan 31.10.2016 kaksi Waltti-matkakorttia.**

Kyselyn tuloksia käytetään pohjatietoina vireillä olevassa Villähteen asemanseudun kaavasuunnittelussa. Lisäksi tulokset esitellään tammikuussa 2017 opinnäytetyössä, joka käsittelee asukkaiden kokemuksellisen tiedon merkitystä alueiden suunnittelutyössä. Kyselyn on tehnyt Lahden ammattikorkeakoulun 4. vuosikurssin yhdyskuntasuunnittelun opiskelija Tiia Lindqvist yhteistyössä Lahden kaupungin Maankäyttö ja aluehankkeet -yksikön kanssa.

Kysely on avoinna 3.10.2016 - 23.10.2016.

Ohje: Kyselyyn vastaaminen vie noin 10 minuuttia. Toivomme sinun vastaavan kaikkiin kysymyksiin ja keskittyvän erityisesti asioiden merkitsemiseen karttapohjalle. Tarvittaessa pääset kyselysivun alareunassa olevalla nuolipainikkeella palaamaan aikaisemmille kyselysivuille korjaamaan jo annettuja vastauksia.

1/7 TAUSTATIEDOT

Asuinpaikkani

- ☐ Vappula
- ☐ Suppala
- ☐ Hähniemi
- ☐ Vanhakartano
- ☐ Taavila
- ☐ Kurenniitty
- ☐ Orrilanmäki
- ☐ Ersta
- ☐ Lehtistenmäki
- ☐ Kokkilan alue
- ☐ Pihtilänmäki
- ☐ Lehtokujan alue
- ☐ Haravakylä

Muu, mikä?

Ikäni

- ☐ Alle 16
- ☐ 16-25
- ☐ 26-35
- ☐ 36-45
- ☐ 46-55
- ☐ 56-65
- ☐ 66-75
- ☐ 75 +

Sukupuoli

- ☐ Nainen
- ☐ Mies

Ylin koulutustasoni

- ☐ Korkeakoulututkinto (yliopisto tai amk-tutkinto)
- ☐ Ammattitutkinto (2. asteen)
- ☐ Lukio ja/tai ylioppilas
- ☐ Peruskoulu

Muu, mikä?

Tällä hetkellä olen

- ☐ Työssä
- ☐ Opiskelija
- ☐ Työtön
- ☐ Eläkeläinen
- ☐ Varusmies- tai siviilipalveluksessa

Muu, mikä?

Päivittäinen työ- tai koulumatkaani kuluva aika yhteensä

- ☐ Alle 10 min
- ☐ 10-20 min
- ☐ 20-40 min
- ☐ 40-60 min
- ☐ 60-90 min
- ☐ 90-120 min
- ☐ yli 2 tuntia

Jos et ole työssä tai opiskele niin arvioi johonkin muuhun päivittäiseen tai viikoittaiseen asiointimatkaasi kuluva aika yhteensä.

Taloudessani asuvien henkilöiden lukumäärä

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4
- ☐ 5 tai enemmän

Huollettavien alaikäisten lasten lukumäärä

- ☐ 0
- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4 tai enemmän

Taloudessani olevien henkilöautojen lukumäärä

- ☐ 0
- ☐ 1
- ☐ 2 tai enemmän

Autolla liikkeussani kyydissä on kuljettajan LISÄKSI matkustajia useimmiten

- ☐ 0
- ☐ 1
- ☐ 2 tai useampi

Minulla on pyörä

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei



2/7 LIIKKUMINEN VILLÄHTEEN ASEMANSEUDULLA

Käytän seuraavia Nastolan juna-asemia matkustamiseen:

- ☐ Villähteen asema
- ☐ Nastolan asema
- ☐ Uudenkylän asema
- ☐ En käytä paikallista junayhteyttä

Miten usein yleensä käytät Villähteen junayhteyttä yhden kuukauden aikana?

- ☐ 0
- ☐ 1-3
- ☐ 4-10
- ☐ 10-15
- ☐ 15-20
- ☐ yli 20 kertaa kuukaudessa

Kotitaloni ja Villähteen juna-aseman välinen etäisyys on noin

- ☐ Alle 500 m
- ☐ 0,5 km - 1 km
- ☐ 1 - 2 km
- ☐ 2 - 3 km
- ☐ 3 - 5 km
- ☐ 5 - 8 km
- ☐ 8 - 10 km
- ☐ Yli 10 km

Kuljen Villähteen asemalle pääsääntöisesti

- ☐ Kävelen
- ☐ Pyörällä
- ☐ Autolla
- ☐ Linja-autolla
- ☐ En kulje Villähteen asemalle

Jos kuljet Villähteen asemalle autolla, mikä tai mitkä ovat vaikuttaneet auton valintaan?

- ☐ Odotusaika
- ☐ Turvallisuus
- ☐ Nopein vaihtoehto
- ☐ Matkan pituus kodilta asemalle
- ☐ Säätila
- ☐ Matkustusmukavuus
- ☐ Tottumus oman auton käyttöön
- ☐ Liityntäpysäköintimahdollisuus
- ☐ Esteettömyys

Jokin muu, mikä?

Jos kuljet Villähteen asemalle kävellen tai pyörällä, mikä tai mitkä ovat vaikuttaneet kävelyn tai pyöräilyn valintaan?

- ☐ Pyöräpysäköintimahdollisuus
- ☐ Matkan pituus kodilta asemalle
- ☐ Turvallisuus
- ☐ Nopein vaihtoehto
- ☐ Ei ole omaa autoa käytettävissä
- ☐ Odotusaika
- ☐ Ympäristöystävällisyys
- ☐ Liikunta- ja terveyshyödyt
- ☐ Matkustusmukavuus
- ☐ Säätila

Jokin muu, mikä?

Jos kuljet Villähteen asemalle linja-autolla, mikä tai mitkä ovat vaikuttaneet linja-auton valintaan?

- ☐ Säätila
- ☐ Matkustusmukavuus
- ☐ Matkan pituus kodilta asemalle
- ☐ Ei ole omaa autoa käytettävissä
- ☐ Matkan hinta
- ☐ Ympäristöystävällisyys
- ☐ Nopein vaihtoehto
- ☐ Odotusaika
- ☐ Esteettömyys
- ☐ Turvallisuus

Jokin muu, mikä?

Autolla liikkuminen on sujuvaa Villähteen asemanseudulla.

Täysin eri mieltä  Täysin samaa mieltä

Kävellessä tai pyörällä liikkuminen on sujuvaa Villähteen asemanseudulla.

Täysin eri mieltä  Täysin samaa mieltä

Villähteen aseman junien vuoroväli on riittävä.

Täysin eri mieltä  Täysin samaa mieltä

Villähteen asemanseudun suunnittelussa tulisi erityisesti huomioida:

- ☐ Kävelyreitit
- ☐ Pyöräilyreitit
- ☐ Autoliikenteen yhteydet
- ☐ Asumisen lisääminen
- ☐ Melu
- ☐ Tärinä
- ☐ Viherympäristö
- ☐ Raiteiden välinen kulkuyhteys
- ☐ Palvelut
- ☐ Yrittäminen
- ☐ Viihtyisyys
- ☐ Turvallisuus
- ☐ Kauppapaikat
- ☐ Opasteet

Jokin muu, mikä?



3/7 VILLÄHTEEN ASEMANSEUDUN SÄILYTETTÄVÄT JA KOHENNETTAVAT PAIKAT

Mitä kohteita tai alueita Villähteellä tulisi säilyttää tai kohentaa? Entä minne sinun mielestäsi voisi sijoittua uutta rakentamista? Voit merkitä näitä asioita kartalle valitsemalla sopivan piirtonapin alla olevasta listasta. Halutessasi voit kommentoida paikantamaasi kohdetta tarkemmin valmiiksi annettujen vaihtoehtojen tai avoimen vastauksen avulla.

Huom! Kartan aluerajaus on suuntaa antava, vastauksia toivotaan myös karttarajauksen ulkopuolelta Villähteen alueelta.

Paikka, joka tulee säilyttää

Merkitse kartalle Villähteen seudun säilytettäviä kohteita.



Kohennettava paikka

Merkitse kartalle Villähteen seudun kohennettavia kohteita.



Paikka uudelle rakentamiselle

Merkitse kartalle Villähteen seudun alueita, jonne sijoittaisit uutta rakentamista.



Muut parannusehdotukset

Merkitse kartalle muita parannusehdotuksia Villähteen seudun kehittämiseksi.





4/7 YHTEYKSIEN TARVE VILLÄHTEELLÄ

Millaisia autoliikenteen, joukkoliikenteen, kävelyn tai pyöräilyn reittejä Villähteellä voisi olla tai miten niitä voitaisi parantaa? Merkitse kartalle mistä alkaen ja minne päättyen tulisi olla reitti tai nykyistä jollain tavalla parempi kulkuyhteys. Voit piirtää yhden tai useampia yhteystarpeita.

*OHJE: Aloita piirtäminen klikkaamalla alla olevaa harmaata painiketta ja valitsemalla haluamasi kulkumuoto. Tämän jälkeen siirryt kartalle ja voit aloittaa piirtämisen napsauttamalla hiirellä reitin aloituskohtaa. Piirtämisen aikana voit lähentää tai loitontaa karttanäkymää skrollaamalla. **Reitin piirtäminen lopetetaan klikkaamalla määränpäättä kahdesti.***

Kävelyreitti



Pyöräilyreitti



Autoliikenteen reitti



Joukkoliikenteen reitti





5/7 VAPAA KOMMENTTI VILLÄHTEEN KEHITTÄMISEKSI

Haluaisitko vielä kertoa jotain muuta Villähteen asemanseudun kehittämiseksi?



6/7 PALAUTE KYSELYSTÄ

Kyselyyn vastaaminen oli helppoa.

Täysin eri mieltä  Täysin samaa mieltä

Kysely oli sopivan pitkä.

Täysin eri mieltä  Täysin samaa mieltä

Vastaan mielelläni tämänkaltaisiin kyselyihin.

Täysin eri mieltä  Täysin samaa mieltä

Haluaisitko antaa muuta palautetta?



7/7 KIITOS!

Kiitos osallistumisesta!

Kaikkien vastaajien kesken arvotaan 31.10.2016 kaksi Waltti-matkakorttia. **Jos haluat osallistua arvontaan, anna meille koko nimesi ja puhelinnumerosi alla olevaan yhteystietokenttään.** Yhteystiedot tallennetaan erillään muusta vastausaineistosta, joten niitä ei voida yhdistää kyselyvastauksiin. Arvontaan osallistuminen ei ole pakollista, tallennathan kuitenkin vastauksesi klikkaamalla 'valmis'!

Lisätietoja:

Sanna Suokas, yleiskaavoittaja, sanna.suokas@lahti.fi

Johanna Palomäki, yleiskaava-arkkitehti, johanna.palomaki@lahti.fi

Henrik Saari, vuorovaikutussuunnittelija, henrik.saari@lahti.fi

Tiia Lindqvist, insinööri (AMK) -opiskelija, tiia.lindqvist@student.lamk.fi

Koko nimeni ja puhelinnumeroni:

Klikkaa vielä 'valmis' palauttaaksesi vastauksesi!

