

SMART-MR ACTION PLAN

Kohti vähähiilisiä
asemaseutuja

Towards low-carbon
station areas

4/2019
-
3/2021



ACTION PLAN

for implementing sustainable measures for achieving
resilient transportation in

Helsinki Region



INTRODUCTION

Transportation in urban areas, particularly metropolitan regions, generates congestion and vast greenhouse gas emissions and thus imposes enormous challenges upon authorities in providing healthy living conditions for inhabitants and a supportive environment for businesses. Thus, the overall objective of the SMART-MR (Sustainable Measures for Achieving Resilient Transportation in Metropolitan Regions; Interreg Europe Programme) is to support local and regional authorities in improving transport policies and providing sustainable measures for achieving resilient low-carbon transportation and mobility in metropolitan regions. To tackle this issue, 10 project partners from 8 metropolitan regions (Oslo, Gothenburg, Helsinki, Budapest, Ljubljana, Rome, Porto and Barcelona) have shared their experience in transport and mobility planning by organizing 7 topically interrelated workshops. For each workshop the partners have issued an in-depth analysis, describe good practices and organize a study visit. Practical experience have been presented and discussed, and policy recommendations developed. Through the project outputs, such as the guide Transforming European Metropolitan Regions: Smart Mobility for Better Liveability, selected good practice descriptions, and policy recommendations, and through dissemination events, such as political meetings, the final conference, and regional stakeholder meetings, SMART-MR contributes to Europe 2020 goals, Cohesion Policy, and the Interreg Europe Program by aiding managing authorities and regional and local authorities in setting new transport and mobility policies. At the level of individual metropolitan region, the partners have used experiences, gained in the SMART-MR, to fine-tune own set of activities and goals, that are fully presented in this action plan.

1. THE MAIN LESSONS LEARNED WITHIN THE INTERREGIONAL EXCHANGE OF EXPERIENCES

The interregional exchange of experiences has followed the steps (workshops), presented in the introduction, where we discussed the seven thematically interrelated topics. The main conclusions of the interregional learning process, that took place within the SMART-MR project are presented below:

I. Participatory transport planning

The exchange of experiences in the field participatory transport planning had two main aims – I) to define participatory methodology for the project and II) to elaborate on partners' experiences in order to guide and implement successful participatory planning process at regional level. The main lessons learnt were linked to specifics of the participatory planning at the regional level and to experiences with larger and sometimes unpopular investment projects. Activities at the local level are more concrete and easier to understand, whereas the complexity of tasks rises with the territorial level. This also affects the participation and engagement of the public. At the local level, initiatives often come from residents because they clearly understand the needs of the community and respond appropriately. At the regional, national, and international levels, the issues become more complex and abstract, and they can only be managed by politicians and professionals (i.e., planners and experts), whereas the residents are mostly represented by NGOs or representatives of the civil sector. At the regional stakeholder meetings, we have noticed larger interest of institutional stakeholders whereas we approached the citizens by using e-tools.

II. Regional mobility planning

The lessons learnt already in the first topic (e.g. specificities of the regional level) proved relevant also for the regional mobility planning, where we compared the experiences on preparing mobility plans at the regional level. To ensure integral and sustainable development of metropolitan regions, a shared vision is crucial. The central issue to be addressed while formulating a shared vision is "what kind of city do we want to live in?" and it should be



created by involving all interested parties. A common strategic vision provides a description of the quality of living in a metropolitan region and serves as a guide for developing general spatial planning measures in which mobility and transport are crucial, today and in the future.

Sharing a common vision on mobility between stakeholders and the general public is an essential step in mobility planning. It should contribute to balanced and sustainable development of the environmental, economic, and social components of the territory and thus to a higher quality of life. It is also important to balance the level of the vision (and ambition) in a plan with the level of realism, consisting of what can actually be implemented during the timeframe of the plan.

This process needs to take into account the existing multimodal transport system, its conditions, and performance. It should also take into consideration land-use planning and factors that may affect the future of the area and the future performance of the transport system, including the availability of financial resources.

Multiple scenarios should be developed, indicating possible alternatives. Each alternative scenario is compared to the reference scenario, including the interventions currently being implemented and to be implemented within the given timeframe.

In a long-term perspective, the objective of the mobility plan is to provide a safer and more efficient mobility system. It also ensures an environmentally, economically, and socially more sustainable system of mobility, especially when the actions contributing to the aforementioned objective are identified during the creation of the plan together with institutions, stakeholders, and the general public. The mandatory monitoring of the plan involves measurement of the indicators linked to each individual action every two years.

The actions to be applied concern:

- Integration between the various transport systems (redistribution of the transport network in favour of public transport, pedestrians, and cyclists, strengthening interchange nodes);
- Improvement of public transport provision (lanes reserved for public transport, increase of accessibility to public transport for passengers with reduced mobility, and use of information communication technologies (ICT) to improve public transport management);
- Development of pedestrian and bicycle mobility (creation of cycling routes and services for cyclists);
- Introduction of shared mobility systems (shared mobility equipment at train or underground stations, transit and parking facilities for shared mobility, and promotion of shared mobility in public bodies and companies);
- Use of low-pollution vehicles (installation of electric charging stations, and replacement of vehicles for passenger and freight transport with electric vehicles);
- Rethinking urban logistics (changing the collection and distribution of goods in urban areas in order to reduce traffic and pollution, and redistributing the road capacity for improved flows of goods vehicles);
- Dissemination of the culture of safe mobility (improving the most dangerous road network, creating stops and protected sidewalks for pedestrians, and protected bicycle lanes).

On general, we underlined the use of the Avoid-Shift-Improve approach, which is used to address increased transport demand in a more sustainable way (GIZ-SUTP 2012):

– “Avoid” refers to the need to improve the transport system’s efficiency, reducing the need to travel and the length of the journey through integrated land-use planning and transport demand management.

– “Shift” instruments attempt to improve the efficiency of the journey through a modal shift from the most energy-consuming (i.e., cars) to more environmentally friendly urban transport modes:

1. Non-motorized transport such as walking and cycling: these are the most environmentally friendly option;
2. Public transport such as buses, trains, and so on; although public transport generates emissions, lower specific energy consumption per km and higher occupancy levels mean that the associated CO2 emissions per passenger/km are lower when compared to cars.

– The “Improve” component focuses on vehicle and fuel efficiency as well as on improving transport infrastructure; it seeks to improve the energy efficiency of transport modes and vehicle technology. Furthermore, the potential of alternative sustainable energy use is encouraged.



III. Low-carbon logistics

The long-term actions and impacts of low-carbon logistics planning mainly focus on the reduction of transport externalities and vehicle movements, as well as improved acceptance and understanding of commercial activities in metropolitan regions. Thus, low-carbon logistics planning must become part of transport planning, which so far has not been particularly common.

First, long-term reduction in carbon emissions and improvement of air quality can be achieved from reduced vehicle movements. Therefore, to reduce freight traffic in metropolitan regions the total demand for freight transport must decrease or deliveries must become more efficient. Efficiency can be achieved through implementing solutions that increase load factors; for example, consolidation. Additional emission reductions can be expected from the transition to cleaner fuels and the introduction of eco-friendly vehicles for deliveries.

The second long-term benefit of low-carbon logistics planning is improved acceptance and understanding of these activities among all stakeholder groups. Increasing this acceptance might result in opportunities for shared infrastructure because stakeholders then become aware of the needs of the business sector. Another benefit is more effective and consensus-based stakeholder collaboration, which in the end provides a valuable framework for decision-making and policy implementation. Whereas the municipality traditionally focuses on social and environmental issues, businesses emphasize efficiency, accessibility. Authorities also have the opportunity to guide industry by changing their own delivery and procurement practices, either by having deliveries performed by one single operator or by imposing requirements of zero-emission vehicles on operators delivering their goods. Improved knowledge of the private-sector needs helps improve the quality of public planning, and the best solution is based on the compromise achieved when the municipality knows the needs of businesses and the general public.

Finally, metropolitan regions are facing rapid changes in the transport sector due to digital and technological developments. With these changes in mind, long-term logistics planning and efficient public-private collaboration will improve the commercial potential of sustainable distribution solutions and provide more efficient management of freight traffic in metropolitan regions, which in turn will help reduce emissions.

IV. Development of and around transport nodes & V. Low-carbon urban areas

Transit corridors, especially rail-based corridors, are vital for urban development. Station areas are recognized as a development priority in terms of mobility, urban development, and climate targets. They are the starting points for transforming the urban environment from low-carbon station areas to low-carbon metropolitan regions.

Station areas or public transport hubs are the key focus for transit-oriented development (TOD). The TOD main drivers are reduction of car use and reducing congestion and pollution by avoiding urban sprawl. At the same time, TOD aims to increase regional accessibility by acquiring well-connected and affordable land for development in transport corridors.

TOD integrates transport and land-use planning, but at the same time it is a narrow concept that focuses on transport and how to make transit as effective as possible. It is defined as an area that has a compact and dense design with both housing and services within walking distance of public transport and with regional connectivity. Thus, TOD economizes mobility by decreasing the need for travel and by making possible efficient provision of public transport. In addition to TOD, there is a need for a broader perspective for community and low-carbon development, both in densifying the existing urban area and in creating new station areas.

The new development concept creates the need to redefine TOD. Supported by the study "Sustainable Density in Station Communities" (Nordström, Swartz and Ståhle 2017), recommended density for exploitation used by UN Habitat (2015) is added.

The aim of the sustainable densification and compact areas is both to increase the population within the given space and also to maintain a well-defined division of land use that ensures that a high-quality and accessible urban area with an optimal land-use mix is obtained (Figures 1 and 2).



Figure 1: Example of efficient distribution of land use (Nordström, Swartz and Ståhle 2017).

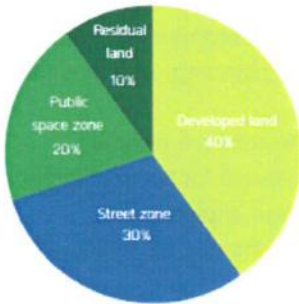
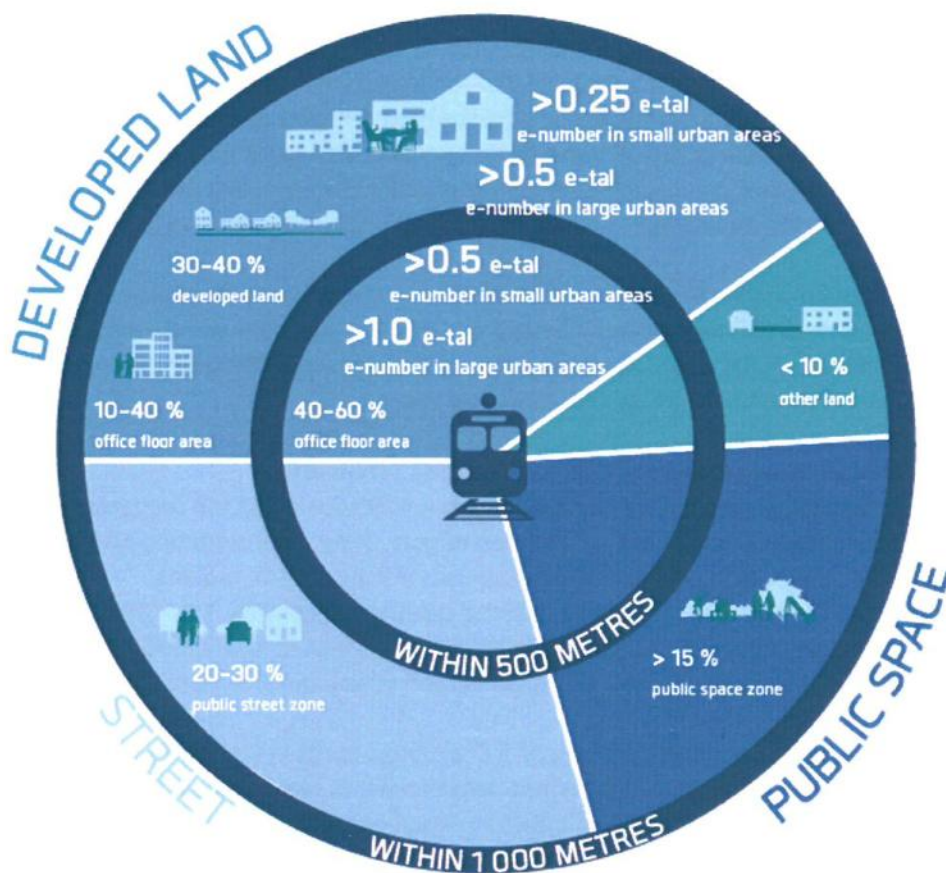


Figure 2: Land-use recommendations (Nordström, Swartz, and Ståhle 2017).



Thus the SMART-MR project developed a new methodology named Liveability-Oriented Area Development (LOAD).

LOAD is proposed to use what is commonly considered a sustainable development perspective, combining the three dimensions: economic, environmental, and social development.

LOAD is defined by an area developed with dense housing, mixed use, and liveability targets that create attractiveness.

LOAD uses a methodology that is based on UN Habitat's guidelines.



LOAD recommends considering these guidelines as an inspirational tool for development and using the set principles outlined as goals.

LOAD proposes a flexible attitude for how to reach these goals at the local level, adapting recommendations to unique circumstances but with the overall goals in mind.

The LOAD concept, from the perspective of efficient land use and the land-use mix in station areas, is recommended to be applied both for pre-existing station areas when complementing urban structures and for new station areas when planning land use. According to LOAD with a low-carbon development aspect, the building stock in station areas should consist of energy-efficient multifunctional buildings with businesses integrated with housing. Housing should also be mixed; that is, station areas should provide different types of housing supply for people's different needs. It is also important to increase affordable housing near stations. Increasing the amount of housing stock and residents improves the ability of services to enter the region and increase their profitability. All this requires close joint planning of land use, housing, and mobility.

At the workshop on low-carbon station areas additional concept for low-carbon station areas has been developed for assisting planners to meet climate targets. The concept will help cities develop low-carbon areas both in existing urban structure as well as in planning new station areas. In the concept, there are four perspectives on low-carbon station areas – land use, housing and living, mobility, and businesses and services – and there are four cross-cutting themes: climate change mitigation, resilience, a circular economy, and social sustainability and health. In addition, technology integration and leadership are recognized as essential parts of transformation. Nearly seventy different criteria will help planners and city developers transform low-carbon areas step by step (Figures 3 and 4).

Figure 3: The low-carbon district toolkit for station areas includes planning criteria in four themes and four crosscutting perspectives.

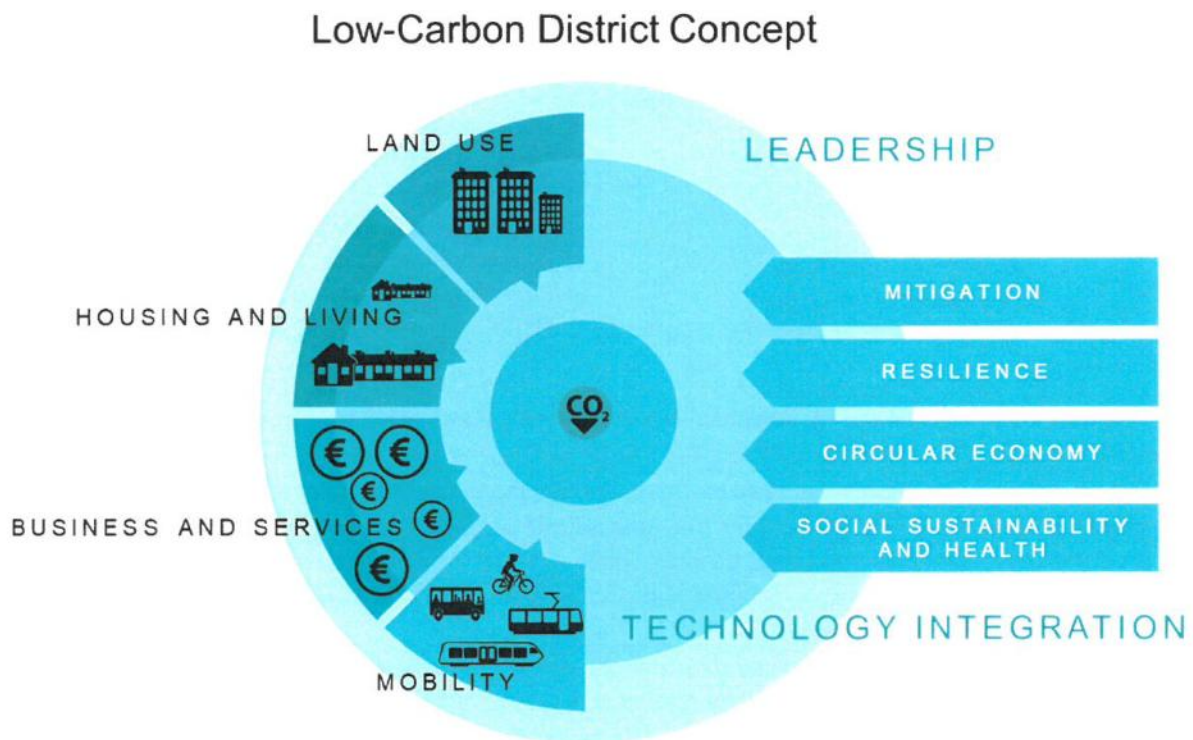
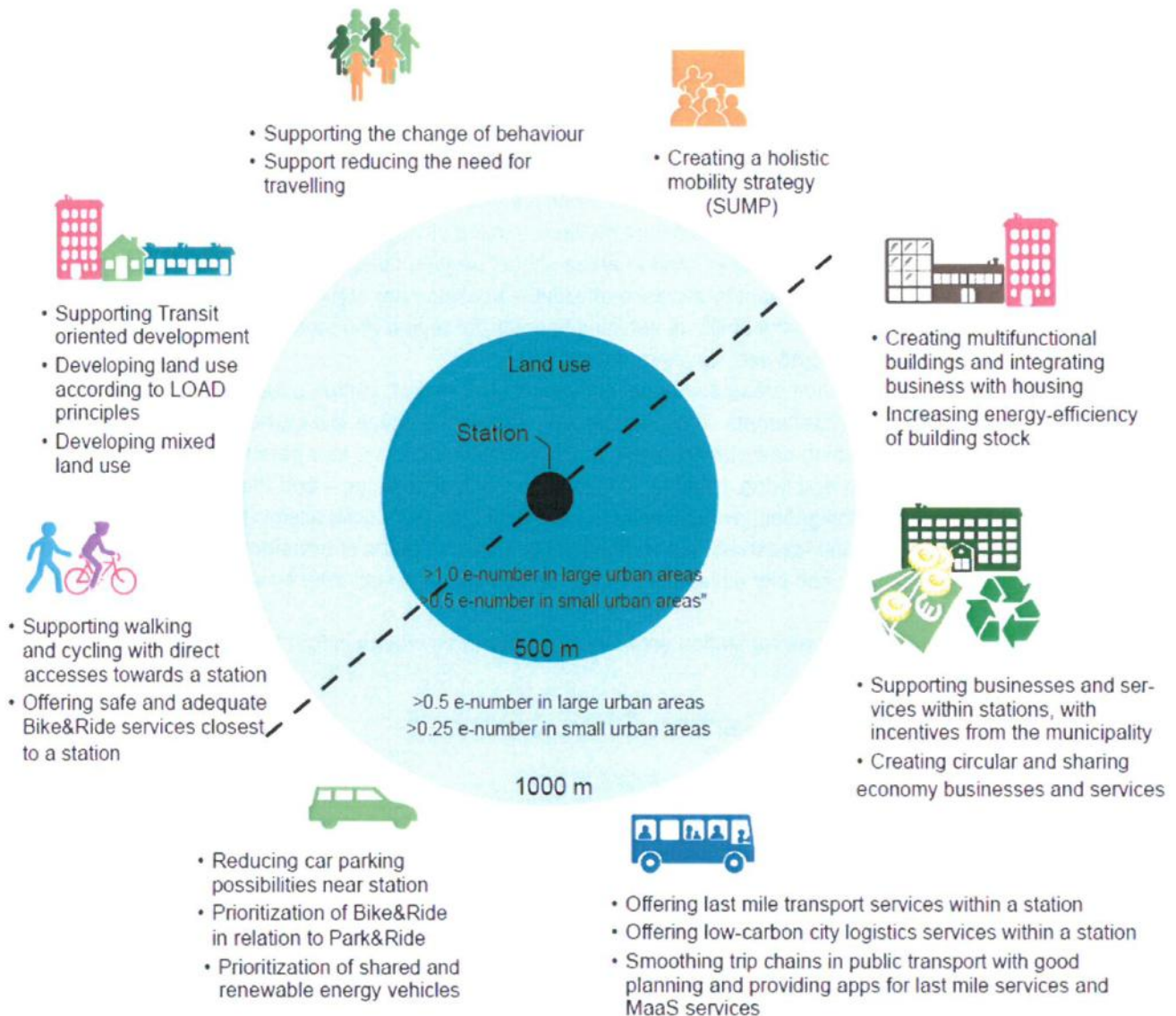


Figure 4: Low-carbon district toolkit for developing climate-friendly station areas.



From a business operational viewpoint, stations have much untapped potential as a marketplace. Improving and strengthening services at station areas will increase the added value of trip chains, will make rail transportation more attractive, and will also reduce the need for travel. Enhancing the service palette of the stations makes people's everyday lives easier and encourages movement toward low-carbon mobility. Last-mile transport services, low-carbon city logistics services, and MaaS services within a station also reduce emissions. A vibrant station area also makes a sharing economy possible. Sharing and circular economies and new models of ownership can be seen as a means to reduce consumption.

The public sector is considered to have a key role in encouraging and facilitating companies to locate themselves close to stations and introduce new types of low-carbon business operations. New business operation models may result from new types of public-private partnerships. The public sector is also seen in encouraging and facilitating the public's initiatives. Social sustainability is an important theme in developing liveable oriented station areas. If the active development of station-based services is further enhanced, the added value of the trip chains can be strengthened and people can be encouraged to use public transport. Developing station areas as small hubs for city logistics can be part of modern e-commerce and its logistics can be handled in a centralized way to reduce number of trips.

The development of public space and safety are considered key measures for improving station areas. Upgrading public space in particular is the most focused measure to be taken to increase station areas' usability, also from the perspective of safety.

Locating services centrally on ground floors at the station and nearby will also increase social activities and enhance safety. As a minor measure, increasing smart and energy-efficient lighting and enhancing underpasses and overpasses will also increase the feeling of safety.

VI. Managing transportation & VII. Sharing economy:

The backbone of a metropolitan region's transport system should be public transport, which is one of the most effective and sustainable ways of moving people in metropolitan regions – also in the long term. Public transport should be accessible, reliable, and comfortable, in most cases having electrically driven track-bound modes on the main lines with high capacity. In the long term, public transport should be decarbonized, phasing out diesel buses. However, this is not so easy at the moment because current electric bus operational models face many uncertainties. Currently, electric buses have low ranges and charging requires significant time. Trolleybuses could be a good option, especially in cities, where they are already available, because the basic infrastructure is quite expensive. Nevertheless, metropolitan regions' mobility strategies' target of zero-emission buses by 2030 is contingent upon improving battery and charging technology.

An important option for decarbonizing transport is to enhance walking and cycling as soft transport modes because the cleanest modes are those that do not require any energy except manpower. Even better is to reduce transport needs with appropriate land-use planning, the help of new communication technologies, work from home, and so on.

With the future development of autonomous vehicles, parking problems could be partially solved; however, this will not help reduce road transport. The same also applies to electric cars, which do not reduce congestion.

Autonomous vehicles are already available in public transport (mainly in the underground system); tests with autonomous trams and buses are ongoing (Figure 17). Their penetration into individual transport will cause enormous changes in the transportation system, which are not yet fully predictable.

There is a need for integration between the city and region regarding transport management, between different sectors, and also between service providers. A new manner of integration is realized in the Mobility as a Service (MaaS) system, in which a joint platform has been set up to integrate planning and managing trips together with buying and validating tickets.

A future challenge of managing transportation is to find the right mix between various transport modes, shared solutions, and autonomous vehicles in order to cut greenhouse gas emissions and create a liveable urban environment without limiting mobility options.

In the traditional mobility paradigm, the modal split is based on the majority of people using cars, followed by those using public transport, and on a small scale people that walk, bicycle, or use other transport modes.

The sharing economy could be a good way to increase the efficiency of public transport because it allows rapid change of this mobility paradigm: from car ownership to car sharing, from owning a parking space to sharing different parking spaces, and from one solution to go from point A to point B to a multiplicity of solutions in the palm of the hand (on a mobile phone). Public transport, car sharing, carpooling, bicycling, bike sharing, walking, and so on – different transport solutions, different providers, and the flexibility to make the decision on the transport mode according to the needs of each moment and with access to all the real-time information – allow people to make the best choice.

New business models in the sharing economy with their collaborative platforms, using transport digitalization, with access to big data, are changing the way people move. The main outputs of this change should be fewer cars, less congestion, and less pollution.

This allows cities to have much more space dedicated to people than to cars, permitting people to use public space to have fun, to play, to live with each other – in other words, to be happier.

Sharing solutions combined with autonomous vehicles could also be a good solution, especially for low-density areas.

Proper planning and regulation of new (sharing) business models in mobility can supplement existing public transport with new solutions for better mobility and at the same time promote fair competition between different companies, allowing traditional business to thrive in identical conditions as new ones. It is important to never forget that the target is to have fewer cars, and in the majority of cities this requires efficient public transport that allows the transportation of significant numbers of people.

2. THE INDICATIVE LIST OF ACTIONS LEADING TO GREATER LIVEABILITY IN EUROPEAN METROPOLITAN REGIONS

Field of intervention	Activity	Short-term effects/wins	Long-term effects/wins
Participatory transport planning	Public consultation	<ul style="list-style-type: none"> – New local knowledge and possible tailor-made solutions from stakeholders – Awareness raising – Mutual learning 	<ul style="list-style-type: none"> – Better quality of plans/strategies – Higher public acceptance
Creating a mobility plan	Promotion and implementation of interventions to organize and manage the demand for mobility of people and goods	<ul style="list-style-type: none"> – Broad commitment to the principles of sustainable mobility – Involvement of relevant people 	<ul style="list-style-type: none"> – Lower environmental impact deriving from traffic
	Regulation of access in some zones (and/or parking)	<ul style="list-style-type: none"> – Fewer cars – Lower pollution/emissions – Less noise from traffic congestion 	<ul style="list-style-type: none"> – Shift to public transport – Lower environmental impact from mobility
	Support for intermodal nodes and infrastructure planning for both passengers and freight	<ul style="list-style-type: none"> – Multimodal approach to travel – Optimization of the use of means of transport (more passengers on each means of transport) – Less traffic – Less pollution 	<ul style="list-style-type: none"> – Improvement of mobility – Improvement of resilience of the transport system (through multimodality) – Lower environmental impact from mobility – Better traffic flows
	Informatization of mobility, provision of real-time data on public transport and traffic; integrated ticketing	<ul style="list-style-type: none"> – Optimization and simplification of multimodal travel 	<ul style="list-style-type: none"> – Shift to public transport – Improvement of resilience of the transport system (giving



	systems on mobile and personal devices		best solutions in real time for travelling) – Lower environmental impact from mobility
	Promote diffusion of and experimentation with collective services such as car sharing, carpooling, bike sharing, etc.	– Optimization and simplification of travel in modal shifts – Fewer cars – Less congestion	– Improvement of mobility – Lower environmental impact from mobility
	Increase in the size of areas and uninterrupted paths for bicycles and pedestrians	– More soft mobility – Fewer cars – Less noise from traffic congestion – Better and healthier quality of life	– Improvement of mobility – Shift to soft mobility – Lower environmental impact from mobility
Low-carbon logistics	Planning low-carbon logistics – Multilevel governance – Involvement of stakeholders	– Shift to low- and zero-emission vehicles – Better use of existing infrastructure – Improved terminal structure – Shared data on freight	– Reduction in carbon emissions – Better air quality – Better acceptance and understanding among all stakeholder groups
	Low-carbon last-mile pilot projects: – Establish consolidation centres for last-mile freight – Transition to e-vehicles in last-mile freight – Transition to bikes in last-mile freight – Extended use of ICT tools – Reduce kerbside parking for private vehicles	– Reduction in freight transport by vans – Better use of existing infrastructure – Modal split in favour of cargo bikes and e-vehicles – Improved efficiency in loading/unloading – Reduction in "search traffic" – Improved accessibility for deliveries	– Reduction in carbon emissions – Better air quality – Better use of existing infrastructure
	Establish charging infrastructure adapted for freight vehicles (vans)	– Transition to e-vehicles in last-mile freight	– Reduction in carbon emissions
	Establish low-/zero-emission zones	– Modal split in favour of cargo bikes and e-vehicles	– Reduction in carbon emissions – Better air quality
Managing transportation	Improving mobility solutions	– Better mobility options	– Lower greenhouse gas emissions

		<ul style="list-style-type: none"> – Accessible, reliable, and comfortable public transport 	<ul style="list-style-type: none"> – More public space for people
	Park-and-ride solutions	<ul style="list-style-type: none"> – Increased parking capacity in station areas – Fewer cars entering the inner-city area 	<ul style="list-style-type: none"> – Decreased congestion in the city centre – Healthier environment
	Introduction of alternative fuelled buses	<ul style="list-style-type: none"> – Cleaner diesel engines with reduced emissions – Hybrid technology for less fuel consumption 	<ul style="list-style-type: none"> – Zero-emission buses for lower GHG emissions – Healthier environment
Sharing economy	Promotion of the sharing economy	<ul style="list-style-type: none"> – New and innovative business models 	<ul style="list-style-type: none"> – More mobility solutions
	Regulating the sharing economy	<ul style="list-style-type: none"> – Fair competition – Integration of new business providers with public transport (mobility as a service) – Allowing and encouraging sustainable new solutions and models 	<ul style="list-style-type: none"> – Sustainable mobility – Wellbeing of people
	Integrating sharing mobility solutions with public transport	<ul style="list-style-type: none"> – Enables travellers to gain access to public transport on an as-needed basis – Last-mile solutions 	<ul style="list-style-type: none"> – Public transport sustainability
Transit-oriented development	Definition of “Liveability-Oriented Area Development” (LOAD) methodology	<ul style="list-style-type: none"> – Integration of spatial and transport planning – Co-creation of the neighbourhood 	<ul style="list-style-type: none"> – Higher regional accessibility – Reduction of car use – Reduction of congestion and pollution
Shaping low-carbon areas	Promoting use of the low-carbon district concept	<ul style="list-style-type: none"> – Lower emissions from the transport sector – Liveability of station areas – New businesses 	<ul style="list-style-type: none"> – Sustainable urban structure – Contributes to achieve regional low-carbon targets – Promoting low-carbon modes of transport
	Supporting new services in stations	<ul style="list-style-type: none"> – Added value to trip chains – Improved social safety 	<ul style="list-style-type: none"> – Vital and attractive stations



ACTION PLAN

ACTION 1: Smart Stations – Stations as a business platform for climate friendly services

Part I – General information

Project: **SMART-MR: Sustainable Measures for Achieving Resilient Transportation in Metropolitan Regions**

Partner organisation: PP06 Helsinki Region Environmental Services Authority (HSY)

Other partner organisations involved (if relevant): -

Country: Finland

NUTS2 region: FI1B Helsinki-Uusimaa

Contact person: Project Manager Pia Tynys

email address: pia.tynys@hsy.fi

phone number: +358 50 575 6432

Part II – Policy context

The Action Plan aims to impact:

- Investment for Growth and Jobs programme
- European Territorial Cooperation programme
- Other regional development policy instrument

Name of the policy instrument addressed:

- Sustainable Growth and Jobs 2014-2020
- National programme: Pioneering towards sustainable growth, Urban programme 2018–2022 Ministry of Economic Affairs and Employment
- National programme: Sustainable city programme, Ministry of Environment
- Helsinki-Uusimaa Regional Programme 2.0

Part III – Details of the actions envisaged

SUMMARY IN ENGLISH

ACTION 1: Smart Stations – Stations as a business platform for climate friendly services

1. The background

In the overall picture of the low-carbon transportation of metropolitan areas, the project has seen the need to develop walking, cycling and low-emission public transport, in particular rail-based transportation. In Helsinki Region within the research of transit-oriented development and public transportation, changing vehicles has been seen difficult and time-consuming by passengers. In Gothenburg workshop there was a clear understanding that station areas and transport nodes has to be developed much wider perspective than just transport planning. These can be liveable communities but it needs densification in housing and also new services. This is recognized also in MAL2019 plan (land-use, housing and transportation plan in Helsinki region).

Stations are important places for urban encounters and hotspots for climate friendly and low-carbon transportation. Improving the services at the stations streamlines the low-carbon everyday life of the citizen and encourages low-carbon mobility. From a business point of view, stations have a lot of untapped potential as a marketplace and media space, and to achieve climate goals, stations are excellent platforms for developing climate smart solutions.

As there are new rail investments in Helsinki Metropolitan Region, like Ring Rail Line and West metro, also transverse Light rail connection being built, there are a lot of untapped potential in station areas. By developing services for passengers and local inhabitants station areas can be service centres in regional urban structure and this way strengthen the role of low-carbon rail-transport. These are also potential nodes for city-logistics and last-mile services recognized in project and also circular/sharing economy services. From this point of view, developing the services within station areas, it will both diminish the need of mobility and add value to trip chains.

The project supports the objectives of both national and regional ERDF-programmes: the Sustainable Growth and Jobs Programme 2014-2020 and Helsinki-Uusimaa Regional Programme 2.0, national programme: Pioneering towards sustainable growth, Urban programme 2018–2022 launched by the Ministry of Economic Affairs and Employment and national Sustainable city programme, launched by the Ministry of Environment. The project implements the objectives of these programs to provide stations as business platforms for local businesses while also promoting the development of new green services at stations. The project also offers open data produced by HSY for business development and low carbon services.

It also implements the measures and targets of Low-Carbon roadmap in the Helsinki-Uusimaa Region by reducing the use of passenger cars and change the modal shift towards sustainable mobility.

The policy instrument will be improved through new innovative actions and sharing experience and good practices with other regions and partners of the project. The project will support in solidifying the objectives in existing urban structure through low-carbon piloting on station areas as part of the sustainable transportation target. The project also offers a test lab of business potential and innovations for the SMEs based on the latest information and knowhow, which are in focus in Sustainable Growth and Jobs programme. New business and innovations based on low-carbon measures and open data will be

created, use of renewal energy will be promoted, and as part of low-carbon transportation, energy and material efficiency will be piloted.

2. Action

From the basis of the SMART-MR project a new implementing project has been planned and launched. The Smart station -project is tapping the potential of stations as a development platform of new low-carbon and climate friendly services and solutions for climate-smart everyday life. The project converts the selected stations as business platforms for low-carbon businesses. It also promotes new types of low-carbon and business concepts and new intelligent service solutions to stations.

The project will be implemented by the following measures:

Measure 1: Analysis of the needs and potential of low-carbon services in station areas

The measure identifies service needs in station areas that are based specifically on solving the opportunities and challenges related to stationary settlements. What kind of low-carbon services will benefit and need to be specifically located in the market or operating space of station area? What kind of services can deal specifically with the needs or challenges of station areas (e.g. smooth travel chain, security, etc.)? And what kind of climate-friendly services will benefit specifically from reaching out to passenger flows in the station communities? What are the expectations of people about the attractiveness of station areas and the services of the station and the station area?

The analysis will be done on position-specific challenges and potential by collecting information, for example, through interviews. In particular, municipal representatives are interviewed, but also some companies that have solutions for e.g. low-carbon mobility chain, information sharing or security. HSY will make profiling based on spatial data about the position of the Helsinki Metropolitan Area as marketplaces and the location of companies for their inhabitants, the number of jobs and the number of passengers. As a result of the measure, a synthesis report on the potential of stationary areas as a marketplace for low-carbon and climate-friendly solutions will be created. The survey is central to identifying users' needs and opportunities to develop new services, as well as to better assess the position of the location areas, especially the large station network in the metropolitan area. It will be used as a basis for other project activities focusing on the development of a new business in the urban areas. The result is an analysis of the potential of station areas as a marketplace for low-carbon and climate-friendly solutions.

Measure 2: Smart station concept development and field analysis of low-carbon business operators

The objective of the measure is to expand and deepen the concept of the Smart Station event and to identify key existing and potential new players that can provide their services at stations. In the spring 2018, the Smart Station event was organized by the Ministry of the Environment, HSY and the co-operative network of the station area developers. The results and experiences will be analyzed and learnt how to develop the event and the operating model forward. In addition, companies with appropriate low-carbon / climate-friendly know-how and services will be identified and analyzed. Work will focus in particular on companies that have solutions and services for the specific needs of stations identified in Measure 1. This will allow project resources, communication and collaboration to be focused on solutions and businesses that are key to developing low-carbon status. As a

result, companies with low-carbon / climate-friendly know-how and services have been identified and who want to take part in the Smart Station event or start a business in the neighborhood as a permanent action..

Measure 3: Smart Station event 2019 and 2020

Smart Station event will be implemented at selected stations in 2019 and 2020 in Helsinki, Espoo, Vantaa and Hämeenlinna, and in 2019 in Riihimäki. Smart Station is an event of climate-friendly and intelligent solutions that provides services at pop-up-minded stations. Companies can market and experiment with their services and receive direct customer feedback and support to develop the service. The event will be coordinated by HSY and carried out by the cities. Cities will choose the stations where events will be implemented based on their own development goals and business cooperation. Cities allow companies to locate during the event and HSY coordinates the licensing process with other authorities in the station area. The goal is to facilitate temporary placement during the event and thus reduce the threshold for participation. At the same time, awareness of station areas as marketplaces is increased and aims to promote residents' awareness of their local stations as service centers and to support low-carbon mobility choices and behavioral change towards a low-carbon everyday life. The event can serve as a starting point for businesses and as a trigger for business development. It can also generate business cooperation and ecosystems, possible private and public sector cooperation structures. After the event, the business advisory service can promote the commercialization and scaling of business concepts, for example in selected international markets. The event can support urban development in building the region's brand and profile. As a result, the Smart Station event will be carried out at 5-7 stations in two years at the cities' selected stations and one year in Riihimäki.

Measure 4: Innovation competition with digital information for Smart Station Solutions

Designing and implementing a competition for stationary innovations, which will develop new low-carbon services for urban areas through innovation competition. Cities have already partly recognized the challenges of developing a neighborhood and Measure 1 identifies and compiles them as the starting point for an innovation competition. In particular, the challenge / challenge of innovation competition is set on the specific needs of users of these identified stations, so that the new solutions developed in the competition will specifically support the solution of the specificities and challenges of the stations. HSY provides spatial information on energy and climate issues, as well as regional spatial information for SMEs, and is helping to make the latest and most relevant information available for development. The competition for innovation is implemented in a process-oriented way, with the second part of the best innovations being made possible by piloting at either the Smart Station event or more widely in the station areas. Developed solutions have been introduced for testing in the Smart Station event or otherwise in station areas.

Measure 5: Further development, scaling and internationalization of new low-carbon services and business

Helping companies and Teams involved in Smart stations event and Innovation Competition find permanent operating conditions for tested low-carbon services. Helps with partners, business premises and licensing issues, for example, as station areas are known to be challenging multi-purpose environments, so coordinating licensing issues makes it

easier for all actors. Supporting the scaling and internationalization of services to provide stations with more comprehensive service networks and offering companies opportunities for internationalization as part of Finnish exports. The companies involved in the experiments will also be networked to enable co-development, for example in joint ventures opportunities or communication, and to identify common development paths that many companies could benefit. The result will be a new, permanent low-carbon business for the station communities.

Measure 6: Communication and dissemination

Providing information on the project and disseminating the results. The aim is to make the Smart Stations event known and emphasize the potential of location regions as service clusters, both from the perspective of businesses and residents, and thus promote behavioral change towards a more sustainable urban environment and low-carbon mobility choices. The Smart Stations project utilizes the communication skills and channels of project promoters in particular. In addition, the Finnish Growth Corridor network is committed to providing information and disseminating results. Smart Station event information will be utilized for the event with the visual appearance and marketing material created in the 2018 experiment. Dissemination of social media channels, as well as a wide range of cleantech networks and start-up communities are widely used.

Measure 7: Project Coordination

HSY will coordinate the joint project. Project coordination includes: contacts with the financier, coordination of project activities and information exchange, follow-up of project progress, coordination of steering group activities and meetings, and management of payment applications and other project management.

3. Players involved

Smart stations -project is co-developing the stations of Helsinki, Espoo, Vantaa in capital region (around 60 stations), Riihimäki and Hämeenlinna (Growth corridor) together with cities and companies providing climate-friendly solutions. HSY is coordinating the project and is responsible for communication and dissemination. Also the national and regional level network of station area developers are steering the project and are involved in communication and dissemination. These actors are Ministry of Environment, Finnish Transport Agency, Helsinki Region Transport, Smart & Clean foundation, Sitra National Fund, Growth Corridor of Finland, Network of Land Use, Housing and Transportation.

4. Timeframe

9/2018-8/2020

5. Costs

Total budget of the project is 423 000 € for two years time period.

6. Funding sources:

Regional ERDF Funding has been granted for this project in August 2018, which is 70 % of the total budget. Municipalities and HSY are responsible for 30 %.

ACTION 2: PROMOTING THE LOW-CARBON DISTRICT CONCEPT FOR STATION AREAS IN HELSINKI REGION

Part I – General information

Project: **SMART-MR: Sustainable Measures for Achieving Resilient Transportation in Metropolitan Regions**

Partner organisation: PP06 Helsinki Region Environmental Services Authority (HSY)

Other partner organisations involved (if relevant): -

Country: Finland

NUTS2 region: F11B Helsinki-Uusimaa

Contact person: Project Manager Pia Tynys

email address: pia.tynys@hsy.fi

phone number: +358 50 575 6432

Part II – Policy context

The Action Plan aims to impact:

- Investment for Growth and Jobs programme
- European Territorial Cooperation programme
- Other regional development policy instrument

Name of the policy instrument addressed:

- National programme: Pioneering towards sustainable growth, Urban programme 2018–2022 Ministry of Economic Affairs and Employment
- National programme: Sustainable city programme, Ministry of Environment
- Helsinki-Uusimaa Regional Programme 2.0

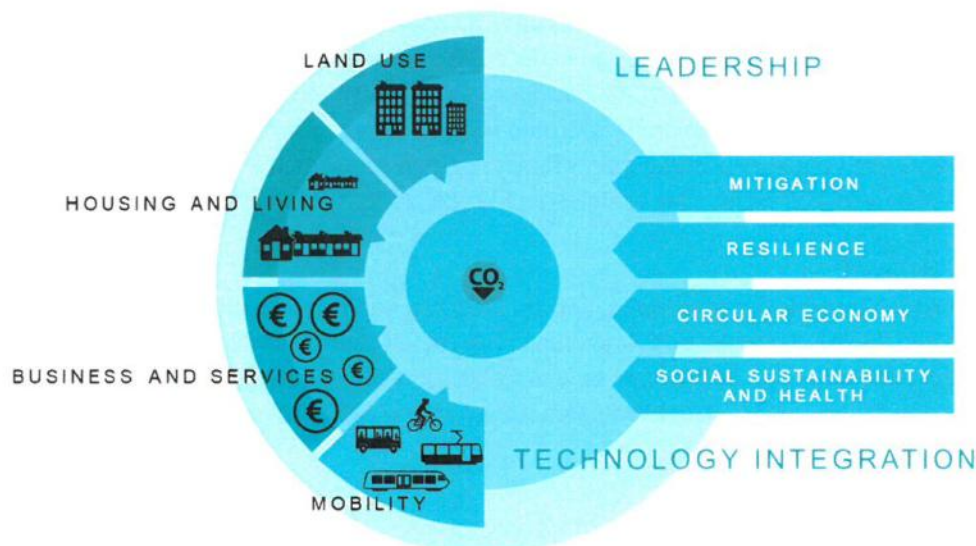
ACTION 2: Promoting the Low-carbon district - concept for station areas in Helsinki Region

1. The background

Reducing emissions from transportation sector requires a comprehensive change in mobility and urban planning and shift from car and road transport towards more sustainable forms of mobility, like walking, cycling and rail-based transportation. There is a need to develop low-carbon and vibrant station communities. Based on the SMART-MR Rome Workshop "Creating a Sustainable Urban Mobility Plan", there was a strong understanding that cooperation in land use, housing

and transport planning needs to be strengthened. The SMART-MR Gothenburg Workshop “Development of and around Transport nodes” pointed out that the station areas should be developed more extensively as liveable communities with good transport connections. As a result of the Helsinki Workshop “Shaping Low-carbon areas” and the previous work, the planning concept of low-carbon station district was formed. In addition to the LOAD concept developed in Gothenburg for land-use planning in the station area, the low-carbon development criteria will provide a comprehensive process for developing a metropolitan area more sustainable and low-carbon, as well as strengthen station areas as a concentration of housing and jobs. Within the SMART-MR project the Low-carbon District concept has been formed to include nearly 70 different planning criteria in themes of climate change mitigation, adaptation, circular economy and social sustainability and health. It also recognizes the potential of technology integrations. It is a planner’s toolkit for station areas but also for sustainable city development.

Low-Carbon District Concept



This action supports the objectives of regional ERDF-programmes: Helsinki-Uusimaa Regional Programme 2.0 and the latest national programmes: Pioneering towards sustainable growth, Urban programme 2018–2022 launched by the Ministry of Economic Affairs and Employment and national Sustainable city programme, launched by the Ministry of Environment. The main measures are also the regional climate targets and Low-Carbon roadmap in the Helsinki-Uusimaa Region, as well as with the national and regional land-use objectives. The policy instruments will be improved through the latest information and regional data used in developing low-carbon society. The concept includes new innovative actions and good practices from other regions and partners of the project.

The implications of the policy on papers are indirect. The most important measures are increasing the competence of land use planners in the development of the station area and the integration of low carbon objectives in planning. They are key players and gatekeepers in developing both business and space reservations in station areas. At present, the rail network in the Helsinki metropolitan area is completing and people have a genuine opportunity to switch to the rail traffic they use. Station services and surrounding land use should be designed to provide basic services and also take into account new services for future mobility. Linking climate targets to land use planning is also limited and this is one of the key areas of expertise that the measure will strengthen.

2. **Action**

1. Finalizing the Low-carbon district -concept (LCD) for station areas

A planning concept for Low-carbon station areas will be finalized and prepared to be used in the form of a web-tool for planners in metropolitan regions. The tool will offer a three step path towards low-carbon station areas including 70 measures in fields of climate change mitigation, resilience, circular economy and social sustainability and health. Tool will guide its user to take all these measures into consideration in developing area.

2. Testing the LCD-concept and tool in Helsinki Region

The planning concept will be tested and a low-carbon roadmap for station area will be prepared based on the concept. Possible test areas will be negotiated with the cities in the area. One pilot area will be Malmi station area in Helsinki. The test process includes the establishment of a low-carbon roadmap and it will help planners to recognize the climate targets in vision making and marshal the measures to action plan. The concept will be developed as a method based on feedback received during the test project.

3. Communication and dissemination of the LCD-concept

The LCD-concept will be distributed to all cities in Helsinki Metropolitan region. The city and transport planners will be informed and introduced to use it. The English version of the tool will be also distributed to other partner metropolitan regions. The policy recommendations of developing station areas as starting points for low-carbon societies will be widely communicated in region and in partner cities, also via Interreg Europe platform if possible.

3. **Players involved**

HSY will be responsible for developing, testing, finalizing and dissemination of the LCD-tool. City planning and transport planning departments of the capital cities are in cooperation in learning and utilizing the LCD-tool. Helsinki will be in collaboration in the testing process, preparing a low-carbon roadmap for at least one station area, for example Malmi station area.

4. **Timeframe**

1/2019-3/2021

Finalizing the LCD-concept: 1-6/2019

Testing the LCD-concept: 4-5/2019

Communication and dissemination: 3/2019 – 3/2021

5. **Costs** 18 000 € for the tool and own work costs (estimate).

6. **Funding sources:** HSY

IN FINNISH

TOIMINTASUUNNITELMA

**TOIMENPIDE 1: FIKSU ASSA - ASEMANSEUDUT UUSIEN VÄHÄHIILISTEN
LIIKETOIMINTAKONSEPTIEN KEHITYSALUSTANA**

1. Taustaa

Kunnat ovat sitoutuneet kunnianhimoisiin ilmastotavoitteisiin (esim. Helsinki hiilineutraaliksi n. 2035), joiden saavuttaminen vaatii laaja-alaista kehitystä ja yhteistyötä sekä kaiken vähähiilisyttä edistävän potentiaalin käyttöönottoa. Kuntien tehtävänä on mahdollistaa kuntalaisten vähähiilinen elämä ja tähän tarvitaan uusia toimia, joilla tuetaan yhteiskunnan muutosta kohti vähähiilisyttä. Esimerkiksi liikkuminen aiheuttaa merkittävän osan ihmisen henkilökohtaisesta hiilijalanjäljestä, josta syystä vähähiilisten matkaketjujen mahdollistaminen ja houkuttelevuuden lisääminen on erittäin tärkeää kuntien ilmastotavoitteiden näkökulmasta. Asemat ovat tärkeitä kaupunkilaisen arjen kohtaamispaikkoja ja ilmastofiksun liikkumisen solmukohtia. Asemanseutujen kehittäminen on nostanut kansainvälisesti kiinnostusta ja Suomessakin parhaillaan toistakymmentä kaupunkia pohtii, kuinka niiden asemanseutuja tulisi kehittää tämän päivän ja tulevaisuuden tarpeisiin ja mikä rooli asemanseudulla oikeastaan on paitsi ihmisten liikkumisen solmukohtana myös koko kaupunkikehityksessä ja vähähiilisten ja ympäristöystävällisten palveluiden markkinapaikkana. Pääkaupunkiseudun uudet raideliikenteen investoinnit (Kehärata, Länsimetro, Raide-Jokeri) tarjoavat mahdollisuuden kehittää raideliikenteeseen tukeutuvaa verkostokaupunkia. Esimerkiksi Helsingissä on pikaraitiotien kehityksen mukana muodostumassa uudentyyppinen "ratikkakaupunki", jonka ohella tulee myös valtava kaupunkikehittämisen potentiaali. Projektin ei ole pelkästään väylähanke, vaan myös merkittävä maankäytön ja kaupunkikehityksen hanke, johon kytketään avoimen datan hyödyntäminen. Kaupunkien älykkyyden ja vähähiilisuuden kehittämiseen liittyen asemaseuduissa voidaan tunnistaa merkittäviä potentiaaleja eri toimintojen, kuten maankäytön, asumisen, työpaikkojen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinoelämän näkökulmasta. Asemanseudut ovat tärkeitä solmupisteitä kestävän verkostokaupungin kehittämisessä, vähähiilisten matkaketjujen tärkeitä solmupisteitä ja jo pelkästään niiden tavoittaman ihmismassan myötä merkittävän kiinnostavia kehitysalustoja ja markkinapaikkoja, joiden potentiaali on vielä melko hyödyntämätöntä. Asemien potentiaali tulisi ottaa täysimääräisesti käyttöön asemien, ihmisten elämäntapojen ja esimerkiksi kestävän liikkumisen kehittämiseksi ja myös hyödyntää asemaseutuja täysin uudentyyppisten vähähiilisyttä ja asemien älykästä toimintaa kehittävien uusien liiketoimintakonseptien kehittämisessä. Asemanseutuja kehittämällä voidaan tukea vähähiilisen yhdyskuntarakenteen kehittymistä tuomalla vanhoja ja uusia palveluita asukkaiden saataville raideliikenteen asemille. Esimerkiksi pää ratojen varren suuret kaupungit ovat laajempien työssäkäyntialueiden keskuspaikkoja, joissa asemanseutujen kehittämisedellytyksiä luovat ennen kaikkea palveluja tarvitsevat runsaat ihmisvirrat. Tärkeä lähtökohta asemanseutujen kehittämiselle on aseman sijaintiin ja toimintaan perustuva taloudellinen potentiaali. Asemanseudusta voi muodostua houkutteleva ja vetovoimainen solmukohta, joka voi parhaimmillaan toimia vetovoimaisena paikkana uudentyyppisille liikkumisen, jakamistalouden, kuljetuspalveluiden ja muiden

vähähiilisyttä edistävien palveluiden tarjoamisessa ja näin tukea matkaketjujen toimivuutta ja asukkaiden vähähiilistä arkea.

Fiksu Assa -hankkeessa asemanseutujen potentiaali otetaan käyttöön vähähiilisyttä edistävien ratkaisujen liiketoiminnan kehittämisessä. Fiksu Assa -hankkeessa hyödynnetään monipuolisin menetelmin, avointa dataa hyödyntäen ja laajan yhteiskehittämisen kautta asemien potentiaalia vähähiilisten palveluiden kokeilu- ja markkinapaikkana ja tuetaan uusien vähähiilisten palveluiden ja liiketoiminnan syntymistä. Fiksu Assa -hanke tuo vähähiiliset palvelut kuntalaisten saavutettavaksi mahdollisimman helposti heidän päivittäisen reittinsä varrella.

Asemanseutujen kehittämisen keskeisimmiksi osa-alueiksi on tunnistettu 1) liikennepalveluiden kehittäminen (esim. MaaS-ratkaisut, Last mile -palvelut, sujuvat matkaketjut), 2) vähähiilistä arkea tukevien palveluiden kehittäminen (esim. kotiinkuljetuspalvelut, noutopalvelut, julkisen sektorin palvelut, vähähiilisen liikkumisen tukipalvelut, esim. pyöräilypalvelut) ja 3) kaupunkiympäristön ja kiinteistöjen kehittäminen (esim. mitä palvelut vaativat kaupungin fyysisiltä ominaisuuksilta ja kaavoitukselta, jotta vähähiiliset palvelut jalkautuvat asemille).

Fiksu Assa -hankkeessa keskitytään myös esimerkiksi jakamis- ja kiertotalouteen, digitaalisiin palveluihin, turvallisuuteen ja yleisesti vähähiilisyteen liittyviä palveluita.

Fiksu Assa -hanke liittyy YM:n kehityskokonaisuuteen "Asemanseudut kokeilualustana - kaupunkikehittäminen ja markkinakokeilut" ja HSY:n SMART-MR -hankkeen implementointivaiheeseen. Se on valmisteltu läheisessä yhteistyössä kehityskokonaisuudessa mukana olleiden toimijoiden ja erityisesti kaupunkien kanssa. Hankkeessa nähdään selviä etuja, että mukana on useampia kaupunkeja useammilta asemilta, mm. kokemusten vaihdon ja yleisen mind-setin muuttamisen kannalta. Hankkeessa kehitettävä asemaseutujen vähähiilinen toiminta hyötyy siitä, että kehitystyötä tehdään erityyppisillä asemilla ja eri kaupungeissa – niin pk-seudulla kuin sen ulkopuolellakin, mutta kuitenkin Etelä-Suomen työssäkäyntialueella.

Ympäristöministeriö toteutti laajassa yhteistyössä kevään 2018 aikana erillisen kilpailutuksen kautta tehdyn toimeksiannon, jossa toteutettiin Fiksu Assa -pilotti keväällä 2018. Fiksu Assa -hanke hyödyntää tästä tulleita kokemuksia ja kehittää sen pohjalta laajempaa ja pysyvämpää toimintamallia. Kaikki toteutuksen tulokset, tapahtuman visuaalinen ilme, yritysten ja käyttäjien kokemukset, kaupunkien näkemykset ja kehitysparannukset jne. ovat Fiksu Assa-hankkeen hyödynnettävissä.

Lisäksi Fiksu Assa -hanke on sopinut yhteistyöstä Suomen Kasvukäytävä -verkoston kanssa, joka osallistuu hankkeen toteutukseen ja auttaa erityisesti hankkeen tulosten tiedottamisessa ja jalkauttamisessa. Suomen Kasvukäytävä -verkosto kattaa alueen, jolla sijaitsee lähes 50 % koko maan työpaikoista, ja jolla tehdään puolet maan yritysten liikevaihdosta. Suomen kasvukäytävä muodostaa nauhakaupunkimaisen pitkän metropolialueen jatkeen, jota pitkin on nopeaa kulkea ja joka kattaa useamman suomalaisen kehityshaluisen asemanseudun.

HSY on koordinoinut ELIAS - Elinvoimaa asemanseuduille! -hanketta vuosina 2015-2016, jossa yhteistyössä HSL:n, Uudenmaan liiton ja ympäristöministeriön kanssa tuotettiin

asemanseutuja koskevaa tietoaineistoa niiden kehittämisen pohjalle. Tässä hankkeessa toteutettiin mm. pääkaupunkiseudun asemien vaikutusalue tarkastelu ja kartoitettiin kävelyn- ja pyöräilyn aikaetäisyydet asemilta paikkatietotarkasteluina sekä selvitettiin asemanseutujen kehittämiskonsepteja Euroopasta. Näitä tuloksia ja muita HSY:n paikkatietoaineistoja hyödynnetään hankkeessa. Hankkeessa kehitettiin myös laaja avaintoimijoiden yhteistyöverkosto, jota hyödynnetään ns. kehittäjäverkostona hankkeessa.

HSY on osatoteuttajana Interreg Europe -rahoitteisessa SMART-MR -hankkeessa yhdessä seitsemän muun metropolialueen kanssa tavoitteena edistää kestävästä liikumisesta ja kehittää vähähiilisiä asemanseutuja. Hanke on käynnistynyt 2016 ja siinä tuotetaan Helsingin osalta vähähiilisen asemanseudun suunnittelukonsepti, Low-carbon district -konsepti, ja toimintasuunnitelma vähähiilisten asemanseutujen kehittämiseksi, mm. paikkatietoaineistoja hyödyntäen ja vähähiilistä liiketoimintaa edistäen. Fiksu Assa -hanke osaltaan toteuttaisi tätä toimintasuunnitelmaa. Hanke tulee SMART-MR:ssä kehitettyä LOAD-konseptia ja vahvistaa asemanseutuja elinvoimaisina ja kestävinä asuin-yhteisöinä. Hanke huomioi myös SMART-MR:n näkökulmat mm. vähähiilisen kaupunkilogistiikan ja jakamistalouden kehittämisestä.

2. Hankkeen tavoitteet ja toimenpiteet

Hankkeen tavoitteet

Fiksu Assa -hankkeen päätavoitteena on ottaa käyttöön asemanseutujen potentiaali vähähiilisten uusien liiketoimintojen kehitysalustana ja kehittää ja kiihdyttää vähähiilistä, skaalautuvaa ja kansainvälistä potentiaalia omaavaa uutta liiketoimintaa sekä tunnistaa sellaisia uusia palveluntarpeita, jotka pohjautuvat nimenomaan asemaseutuihin liittyvien mahdollisuuksien ja haasteiden ratkaisemiseen.

Fiksu Assa -hankkeen tavoitteet tarkemmin ovat:

1. Edistää vähähiilistä liiketoimintaa kiihdyttämällä olemassa olevien ratkaisujen, palveluiden tai ideoiden jalkautumista asemaseuduilla ja skaalautumaan kestäväksi vähähiiliseksi toiminnaksi valituilla asemilla, muilla asemilla sekä muissa toimintaympäristöissä – kotimaassa ja kansainvälisesti. Tähän tavoitteeseen pyritään erityisesti hyödyntämällä ennen hankkeen käynnistymistä kehitettyä ja kerran kokeiltua Asemaviikot / Fiksu Assa -konseptia. Fiksu Assa -tapahtumaa jatkokehitetään ennen hanketta toteutetun vuoden 2018 kokeilun kautta saatujen kokemusten perusteella. Hankkeen aikana konseptia jatkokehitetään ja tapahtumaa kasvatetaan, sen näkyvyyttä parannetaan ja juurrutetaan kohti toimintamallia, jossa kehittyy myös asemien palveluntarjonta. Samalla avataan asemaseudut yrityksille kokeilualustaksi kehittää uusia, vähähiilisiä palveluita, ja kaupungit aktiivisesti tukevat kehitystä. Fiksu Assa -tapahtuman kautta vähähiilistä liiketoimintaa harjoittavat yritykset kartoitetaan ja aktivoidaan mukaan yhteiskehittämään asemaseutujen vähähiilisyttä ja autetaan heitä oman liiketoimintansa kehityksessä tarjoamalla heille markkinapaikka, kohtaamisia potentiaalisten asiakkaiden kanssa sekä apua liiketoiminnan jatkokehittämisessä uudeksi tai aiemmasta parannetuksi tuotteeksi tai palveluksi. Fiksu Assa -tapahtuman kautta pyritään myös muokkaamaan kuntalaisten mielikuvaa asemista positiivisemmaksi ja täten edistämään asemien ja esim. julkisen liikenteen käyttöä.

2. Kiihdyttää kokonaan uuden vähähiilisen liiketoiminnan syntymistä

Asemaseudut ovat uniikki kehitysalusta, joihin voi liittyä myös sellaisia ominaispiirteitä, joita ei muissa markkinapaikoissa ole. Asemaseudut ovat jo lähtökohdallisesti erittäin potentiaalisia esimerkiksi vähähiilisten liikkumis- ja kuljetuspalveluiden alustoja. Mutta mitä muita uniikkeja tarpeita asemilla on ja toisaalta millaista uutta liiketoimintaa asemat mahdollistavat? Mahdollistavia tekijöitä voivat olla esim. isojen ihmisvirtojen saavutettavuus, haasteita esimerkiksi asemiin liittyvät turvallisuuden tunteet. Fiksu Assa -hankkeessa tähän tavoitteeseen pyritään erityisesti hankkeessa järjestettävän digihackin kautta, jonka pohjaksi tunnistetaan asemien rooliin ja haasteisiin liittyviä uuden liiketoiminnan tarpeita ja lähdetään edistämään kokonaan uuden liiketoiminnan syntymistä. Lähtökohdaksi voi olla esimerkiksi MaaS- ja last mile -palvelut tai vaikka turvallisuuden tunteen parantaminen. Tarjoamalla energia- ja ilmastoteemaisia sekä muita asemanseudun väestöön ja toimipaikkoihin liittyviä paikkatietoaineistoja ja rajapintoja digihackiin, voidaan tarjota mahdollisuuksia uuden liiketoiminnan syntymiseen.

3. Jalkauttaa yhdyskuntien vähähiilisyttä edistäviä ratkaisuja ja edistetään kuntalaisten kykyä tehdä ilmastoystävällisiä valintoja Tuomalla vähähiiliset palvelut asemille Fiksu Assa -hankkeen kautta edistetään vähähiilisten ratkaisujen ja palveluiden saavutettavuutta ja jalkautetaan kokonaan uusia, yhdyskuntien vähähiilisyttä edistäviä ratkaisuja. Tuomalla vähähiilisyttä edistävät palvelut lähelle kuluttajaa, hänen oman päivittäisen kulkureittinsä varrelle voidaan edistää kuntalaisten kykyä tehdä ilmastoystävällisiä valintoja ja elää vähäpäästöisempää elämää sekä vahvistaa yleistä mind-settiä fiksusta ja vähähiilisestä arjesta.

Hankkeen toimenpiteet toteutetaan Helsingissä, Espoossa, Vantaalla, Riihimäellä ja Hämeenlinnassa. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla on tehty ja tullaan tekemään merkittäviä raideliikenteen investointeja ja niiden hyödyntäminen ja potentiaalinen täysimääräinen käyttöönotto on seudun kehityksen ja erityisesti ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta tärkeää. Hämeenlinna ja Riihimäki ovat osa pk-seudun työssäkäyntialuetta, joten se muodostaa luontevan ja tärkeän osan Fiksu Assa-hankkeen kehitystyötä. Hanke vahvistaa myös Kanta-Hämeen kasvukäytävää. Mukana olevien kuntien mukana hankkeeseen saadaan merkittävää käyttäjäpotentiaalia ja vahva vire asemien kehittämiseen.

Hankkeessa ei myöskään unohdeta valtakunnallista ulottuvuutta, vaikka toimenpiteet toteutetaankin Uudenmaan ja Kanta-Hämeen alueilla. Fiksu Assa -hanke on jo valmisteluvaiheessa sopinut yhteistyöstä esimerkiksi Suomenkasvukäytävä -verkoston kanssa ja ohjausryhmässä on valtakunnallisia avaintoimijoita. Valtakunnallisuus näkyy luontevasti myös hankkeeseen valittujen keskeisten valtakunnallisten raideliikenteen solmukohtien eli aseman ja sen lähiympäristön kehittämisenä. Varsinkin maakuntakeskusten ja keskeisten vaihtopaikkojen asemien kehittämistarpeet ja -haasteet ovat samankaltaisia, joten Fiksu Assa-hankkeen tuloksia on sovellettavissa laajasti eri asemanseuduilla hankkeen jälkeen.

Fiksu Assa -hanke tukee muutosta

Fiksu Assa -hankkeella tuetaan asemaseutujen muutosta kohti vähähiilisempää yhdyskuntaa seuraavilla osa-alueilla:

- Asemanseudut kehittyvät houkutteleviksi kaupunkielämän ja toimintojen keskuksiksi

- Monipuolinen ja vähähiilinen palvelutarjonta jalkautuu paremmin asemaseuduille
- Kehittyvien palveluiden ja ratkaisujen kautta kestävien kulkutapaosuuksien kasvattaminen
- Vähähiiliset ratkaisut tulevat kestävä arjen tueksi
- Palvelujen keskittäminen asemaseuduille
- Uusien digitaalisten ratkaisujen soveltaminen

Fiksu Assa -hankkeen kautta yritykset, joilla on ilmastoystävällinen ratkaisu tai palvelu (tai ko. osaamista omaavat start-up tiimit) pääsevät kehittämään asemia ja palveluitaan yhdessä asemat omistavien kuntien kanssa ja toisaalta yhdessä loppukäyttäjien kanssa (Fiksu Assa -tapahtuman kautta tapahtuvien asiakaskohtaamisten ja kokemusten kautta).

Toimenpiteet

Toimenpide 1: Analyysi asemaseutujen vähähiilisten palveluiden tarpeista ja potentiaalista
Toimenpiteessä tunnistetaan asemaseuduilta sellaisia palveluntarpeita, jotka pohjautuvat nimenomaan asemaseutuihin liittyvien mahdollisuuksien ja haasteiden ratkaisemiseen. Millaiset vähähiilisyttä edistävät palvelut hyötyvät ja tarvitsevat nimenomaan asemaseudun markkina- tai toimintapaikakseen? Millaisilla palveluilla voidaan pureutua nimenomaan asemaseutujen tarpeisiin tai haasteisiin (esim. sujuva matkaketju, turvallisuus jne.)? Entä millaiset ilmastoystävälliset palvelut hyötyvät nimenomaan asemaseutujen ihmisvirtojen tavoittamisesta? Mitkä ovat ihmisten odotukset asemaseutujen vetovoimasta sekä aseman ja asema-asuinalueen palveluista?
Analyysiä tehdään asemaspesifeistä haasteista ja potentiaalista keräämällä tietoa esim. haastatteluiden kautta. Haastatellaan erityisesti kuntien edustajia, mutta myös joitain yrityksiä, joilla on ratkaisuja esim. vähähiiliseen liikkumisketjuun, informaationjakoon tai turvallisuuteen. Tehdään paikkatietoihin perustuva profilointi pääkaupunkiseudun asemista markkinapaikkoina ja yritysten sijoittumisen näkökulmasta niiden asukas- ja työpaikkamäärien ja nousijamäärien perusteella. Hyödynnetään syksyllä 2017 tehtyä asemaseutujen käyttäjäkyselyn tuloksia. Toimenpiteen lopputuloksena syntyy synteesiraportti asemaseutujen potentiaalista vähähiilisten ja ilmastoystävällisten ratkaisujen markkinapaikkana. Selvitys on keskeinen, jotta voidaan tunnistaa käyttäjien tarpeet ja mahdollisuudet kehittää uusia palveluita sekä arvioida asemaseutuja, erityisesti pääkaupunkiseudun laajaa asemaverkkoa, paremmin yritysten sijoituspaikkana. Sitä hyödynnetään pohjana hankkeen muissa toimenpiteissä joissa keskitytään asemaseutujen uuden liiketoiminnan kehittämiseen. Tuloksena on analyysi asemaseutujen potentiaalista vähähiilisten ja ilmastoystävällisten ratkaisujen markkinapaikkana.

Toimenpide 2: Fiksu Assa -konseptin kehitys ja laajennus sekä vähähiilisten palveluiden toimijakenttäanalyysi

Toimenpiteen tavoitteena on laajentaa ja syventää Fiksu Assa -tapahtuman konseptia sekä tunnistaa keskeisimmät olemassa olevat sekä potentiaaliset uudet toimijat, jotka voivat tarjota palveluitaan asemilla. Toimenpiteessä käy-dään läpi jo ennen hanketta, keväällä 2018 Ympäristöministeriön ja asemaseudun kehittäjäverkoston yhteistyössä toteuttamana kokeiluna järjestetyn Fiksu Assa -tapahtuman tulokset ja kokemukset ja analysoidaan niiden onnistuminen ja opit kehittää tapahtumaa ja toimintamallia eteen-päin. Lisäksi tunnistetaan ja analysoidaan ne yritykset, joilla on sopivaa vähähiilisyttä/ilmastoystävällisyttä edistävää osaamista ja palveluja. Näistä ei ole selkeää kuvausta virallisessa toimialaluokituksessa ja sille on tunnistettu sel-keä

tarve. Tunnistaminen voidaan käynnistää asemanseututoimijoista hallitusti, ja työ voidaan kytkeä HSY:n yritysraportointiin. Työssä keskitytään erityisesti sellaisiin yrityksiin, joilla on ratkaisuja ja palveluja Toimenpiteessä 1 tunnistettuihin asemien erityistarpeisiin. Näin voidaan kohdentaa hankkeen voimavarat, viestintä ja yhteistyö niihin ratkaisuihin ja yrityksiin, jotka ovat keskeisimpiä vähähiilisiä asemanseutuja kehitettäessä. Tuloksena on tunnistettu yritykset, joilla on vähähiilisyttä/ilmastoystävällisyyttä edistävää osaamista ja palveluja, ja jotka haluavat osallistua Fiksu Assa -tapahtumaan tai käynnistää liiketoimintaa asemanseudulla pitkäkestoisemmin, Fiksu Assa -konsepti on jalostettu ja jatkokehitetty sellaiseksi, että sillä on potentiaalia muodostua vakiintuneeksi ja näyttäväksi kaupunkitapahtumaksi lisäten asemanseutujen vetovoimaa palvelukeskittymänä sekä yritysten että asukkaiden näkökulmasta.

Toimenpide 3: Fiksu Assa 2019 ja Fiksu Assa 2020

Jalkautetaan Fiksu Assa -tapahtuma valituille asemille vuosina 2019 ja 2020 Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Hämeenlinnassa sekä vuonna 2019 Riihimäellä. Fiksu Assa on ilmastoystävällisten ja älykkäiden ratkaisujen tapahtuma, jolla palveluja tarjotaan pop-up -henkisesti valituilla asemilla. Yritykset pääsevät markkinoimaan ja kokeilemaan palvelujaan ja saavat suoraa asiakaspalautetta ja tukea kehittää palvelua pidemmälle asemien pysyväksi palveluksi. Tapahtuman yhteensovittamista hoitaa HSY ja varsinaisesti tapahtuma toteutetaan kaupungeissa. Kaupungit valitsevat asemat joilla tapahtumat toteutetaan omien kehittämistavoitteidensa ja yritys yhteistyön pohjalta. Kaupungit mahdollistavat yritysten sijoittumisen asemille tapahtuman aikana ja HSY yhteensovittaa lupaprosessia muiden asemanseudun viranomaistoimijoiden kanssa. Tavoitteena on helpottaa tilapäistä sijoittumista asemille tapahtuman aikana ja näin madaltaa osallistumiskynnystä. Samalla lisätään tietoisuutta asemista markkinapaikkoina ja pyritään edistämään asukkaiden tietoisuutta asemista palvelukeskittymänä ja tukemaan vähähiilisiä liikkumisvalintoja sekä käyttäytymismuutosta kohti vähähiilisempää arkea. Tapahtuma voi toimia yrityksille toiminnan lähtölaukauksena ja yrityskehittämisen käynnistäjänä. Se voi synnyttää myös yritys yhteistyötä ja -ekosysteemejä, mahdollisia yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyörakenteita. Tapahtuman jälkeen yritysneuvonnalla on mahdollista edistää liiketoimintakonseptien kaupallistamista ja skaalautumista, esimerkiksi valikoiduille kansainvälisille markkinoille. Tapahtuma voi tukea kaupunkikehittämistä alueen brändin ja profiilin rakentamisessa. Tuloksena Fiksu Assa -tapahtuma jalkautettu 5-7 asemalla kahtena vuonna kaupunkien valitsemilla asemilla pk-seudulla, Hämeenlinnassa ja yhtenä vuonna Riihimäellä.

Toimenpide 4: Asemaseutujen innovaatiokilpailu

Suunnitellaan ja toteutetaan asemaseutujen innovaatiokilpailu, jossa työtetään uusia vähähiilisiä palveluja asemaseuduille innovaatiokilpailun keinoin. Kaupungit ovat jo osin tunnistaneet asemanseudun kehittämisen haasteita ja Toimenpide 1 kartoittaa ja kokoaa ne innovaatiokilpailun lähtökohdaksi. Innovaatiokilpailun haaste/haasteet asetetaan erityisesti näiden tunnistettujen asemien käyttäjien erityistarpeiden pohjalle, jotta kilpailussa kehitettävät uudet ratkaisut tukisivat erityisesti asemien erityispiirteiden ja haasteiden ratkaisemista. HSY tarjoaa innovaatiokilpailun pohjaksi energia- ja ilmastoasioihin liittyvää paikkatietoa sekä seudullista paikkatietoa pk-seudun osalta ja pyrkii osaltaan mahdollistamaan uusimman ja relevantimmman tiedontarjoamisen kehittämisen pohjaksi. Innovaatiokilpailu toteutetaan prosessinomaisesti, jonka toisessa osuudessa parhaille innovaatioille mahdollistetaan pilotointimahdollisuus joko Fiksu Assa -tapahtumassa tai

laajemmin asemanseuduilla. digitaalisten osaajien työpajassa. Kehitettyjä ratkaisuja on tuotu testattavaksi Fiksu Assa -tapahtumassa tai muutoin asemanseuduilla.

Toimenpide 5: Uusien vähähiilisten palveluiden ja liiketoiminnan jatkokehitys, skaalaus ja kansainvälistäminen

Autetaan Asemaviikoissa ja Innovaatiokilpailussa mukana olleita yrityksiä ja tiimejä löytämään pysyviä toimintaedellytyksiä testatuille vähähiilisille palveluille. Autetaan esim. yhteistyökumppanien, toimitilojen ja lupa-asioiden kanssa, sillä asemanseudut ovat tunnetusti haasteellisia monitoimijaympäristöjä, joten lupa-asioiden koordinointi helpottaa kaikkia toimijoita. Tuetaan palveluiden skaalautumista ja kansainvälistymistä, jotta saadaan asemille kattavampia palveluverkkoja ja tarjottua yrityksille kansainvälistymisen mahdollisuuksia osana suomalaista vientiä. Verkotetaan kokeiluissa mukana olleita yrityksiä myös keskenään yhteiskehittämisen mahdollistamiseksi esimerkiksi yhteisissä tilaisuuksissa tai viestinnän avulla sekä pyritään tunnistamaan yhteisiä kehityspolkuja, joista useampi yritys voisi yhdessä hyötyä. Tuloksena syntyy uutta vähähiilistä liiketoimintaa, joka jalkautuu asemaseuduille jatkuvaksi ja pysyväksi liiketoiminnaksi

Toimenpide 6: Tiedottaminen ja tulosten levitys

Huolehditaan hankkeen tiedottamisesta ja tulosten levittämisestä. Tavoitteena on tehdä Fiksu Assa -tapahtuma tunnetuksi ja korostaa asemanseutujen potentiaalia palvelukeskittymänä sekä yritysten että asukkaiden näkökulmasta, ja näin edistää käyttäytymisen muutosta kohti kestävämpää kaupunkiympäristöä ja vähähiilisempiä liikkumisvalintoja. Fiksu Assa -hanke hyödyntää erityisesti hanketoteuttajien viestintäosaamista ja -kanavia. Tämän lisäksi esimerkiksi Suomen Kasvukäytävä -verkosto on sitoutunut auttamaan hankkeen tiedottamisessa ja tulosten levittämisessä. Fiksu Assa -tapahtuman tiedottamisessa hyödynnetään tapahtumalle jo vuoden 2018 kokeilussa luotua visuaalista ilmettä ja markkinointimateriaalia. Tiedonlevityksessä hyödynnetään sosiaalisen median kanavia sekä esimerkiksi erilaisia cleantech-alan verkostoja sekä start-up yhteisöjä laajasti.

Toimenpide 7: Hankekoordinaatio

HSY huolehtii yhteishankkeen koordinaatiosta. Hankekoordinaatioon kuuluu mm. yhteydet rahoittajaan, hankkeen projektiryhmän toiminnan koordinointi ja tiedonvaihdon varmistaminen, hankkeen etenemisen seuranta, ohjausryhmän toiminnan ja kokousten koordinointi sekä maksatushakemusten ja muun hankehallinnon hoitaminen.

3. Yhteistyötahot (please indicate the organisations in the region who are involved in the development and implementation of the action and explain their role)

Fiksu Assa -hanke on yhteiskehittämistä ja hankkeessa avaintoimijoina ovat kaupungit: Helsinki, Espoo, Vantaa, Hämeenlinna ja Riihimäki. Kaupungit valitsevat asemat ja vastaavat tapahtumajärjestämisestä ja yritystoiminnan jatkokehittämisestä, skaalaamisesta ja eteenpäin viemisestä. HSY koordinoi hanketta ja on vastuussa viestinnästä ja tulosten levittämisestä. Suomen kasvukäytävä -verkosto toimii hankkeen viestintäkumppanina ja jakaa tietoa toiminta-alueelleen. Yhteistyötä yhteiskehittämisessä ja viestinnässä tehdään myös asemanseutujen avaintoimijoiden kanssa ja jo hankkeen valmisteluvaiheessa on sitoutettu keskeisiä asemanseutujen toimijoita, kuten ympäristöministeriö, Liikennevirasto eli nykyinen Väylävirasto, VR, Sitra, Smart&clean-säätiö ja MAL-verkosto.

4. Hankkeen aikataulu

Hanke käynnistyy 1.9.2018 ja jatkuu 31.8.2020. Toimenpiteet 1-3 toteutetaan maaliskuuhun 2019 mennessä. Innovaatiokilpailu käynnistetään keväällä 2019 ja yhteiskehittäminen jatkuu syksyyn 2019. Fiksu Assa -tapahtumat toteutetaan keväällä 2019 ja 2020. Kaupungit vastaavat yritystoiminnan jatkokehittämisestä koko hankkeen ajan.

5. Kustannukset

Hankkeen kokonaisbudjetti on 423 000 €.

6. Rahoituslähteet

Hanke saa EAKR -rahoitusta, joka on myönnetty hankkeelle elokuussa 2018. EAKR-rahoitusosuus on 70 % ja loput 30 % tulee kunnilta ja HSY:ltä.

TOIMENPIDE 2: Asemanseutujen Low-carbon district -suunnittelutyökalun viimeistely ja lanseeraaminen

1. Taustaa

Päästöjen vähentäminen liikennesektorilta edellyttää perusteellista muutosta sekä liikkumisessa että yhdyskuntasuunnittelussa ja siirtymää autoista ja tieliikenteestä kestävämpiin kulkumuotoihin, mm. raideliikenteeseen. SMART-MR -hankkeen Rooman työpajassa "Creating a Sustainable Urban Mobility Plan" todettiin tarve kytkeä maankäytön suunnittelu, asuntotuotanto ja liikennesuunnittelu entistä vahvemmin yhteen. Tähän suunnitteluun tulee tuoda myös vähähiilisyiden näkökulma. Göteborgin työpajassa "Development of and around Transport nodes" teroitettiin näkökulmaa, että asemanseutuja tulee suunnitella laajemmin asumisyhteisöinä hyvien liikenneyhteyksien kera. Perinteinen Transit Oriented Development painottaa liikumisen ja vaihtojen näkökulmaa ja on siksi liian suppea. Tuloksena Helsingin työpajassa "Shaping Low-carbon areas" ja aiemmasta työstä, on kehitetty suunnittelukonsepti vähähiilisille asemanseuduille. Lisäyksenä Göteborgissa kehitettyyn maankäytön täydentämistä edistävään LOAD -konseptiin, vähähiiliset kehittämiskriteerit tarjoavat perusteellisen tiekartan kehittää asemanseutuja ja koko metropolialuetta kestävämmäksi ja vähähiilisemmäksi, samalla kun vahvistetaan asemanseutuja asumisen ja työpaikkojen keskittymänä. Projektissa on kehitetty asemanseudun Low-carbon District -konsepti, joka sisältää melkein 70 suunnittelukriteeriä teemoina hillintä, sopeutuminen, kiertotalous ja sosiaalinen kestävyys sekä terveys. Se tunnistaa myös teknologiaintegraatiot ja niiden mahdollisuudet kaupunkikehittämisessä. Se on suunnittelijan työkalu asemanseuduille, mutta myös kestävämmän kaupungin kehittämiseen.

2. Toimenpiteet:

Toimenpide 1. Asemanseutujen Low-carbon district -suunnittelukonseptin viimeistely ja työkalun kehittäminen

Low-carbon district -suunnittelukonsepti ja työkalu asemanseutujen kehittämiseen viimeistellään ja siitä valmistetaan verkkotyökalu yhteiskehittämällä sitä suunnittelijoiden kanssa.

Toimenpide 2. Low-carbon district -konseptin testaus Helsingin seudulla

Low-carbon district -konseptia testataan ja valmistellaan pilottiprojektina vähähiilisen asemanseudun tiekartta sen avulla. Prosessi kytketään kaupunkisuunnitteluun. Potentiaalinen kohdealue neuvotellaan kaupunkien kanssa, yhtenä mahdollisuutena on noussut esiin Malmin asemanseutu. Prosessissa pyritään työpajatyöskentelyllä hahmottamaan vähähiilisen asemanseudun tarina, asetetaan visio ja tavoitteet sekä rakennetaan etenemispolku ja päätetään toimenpiteet. Prosessin ja siitä saadun palautteen perusteella LCD-konseptia ja sen suunnittelukriteereitä kehitetään.

Toimenpide 3. Low-carbon district -konseptin jalkauttaminen ja laaja-alainen viestintä

Low-carbon district -konsepti jalkautetaan Helsingin metropolialueen kaupunkien suunnittelijoiden käyttöön ja siitä viestitään laajemminkin myös vähähiilisen kaupunkikehittämisen työkaluna. Suunnittelijoita informoidaan ja opetetaan käyttämään sitä. Työkalusta valmistetaan myös englanninkielinen versio ja siitä viestitään laajemmin SMART-MR -hankkeen projektipartnereille ja Interreg-ohjelman avustuksella laajemminkin, jos mahdollista.

3. Yhteistyötahot

HSY on vastuussa työkalun kehittämisestä, testaamisesta ja viimeistelystä sekä viestinnästä. Kaupunki- ja liikennesuunnittelijat ovat työkalun käyttäjäkohderyhmät. Tavoitteena on sitouttaa pääkaupunkiseudun suunnittelijat hyödyntämään työkalua työssään. Helsinki on näillä näkymin mukana testauksessa ja kokeilu vähähiilitiekartan valmistelusta ja työkalun testaamisesta tehdään näillä näkymin Malmin asemanseudulla.

4. Aikataulu

2019 - 2021

5. Kustannukset Työkalu 15 000 e (arvio) ja HSY:n omaa työtä

6. Rahoitus Haetaan lisärahoitusta mahdollisuuksien mukaan.

Helsinki Region Environmental Services Authority HSY

Date: 12.8.2019

Signature: 

Stamp of the organisation (if available): _____

Helsinki-Uusimaa Regional Council

Date: 15.8.2019

Signature: 



Stamp of the organisation (if available): _____

