

# PARKANO

Parkanon rautatieasema 2025

15.01.2025



## Sisällysluettelo

• Rautatieaseman kehitystarpeet .....	3
• Sähköautojen hidaslataus .....	4
• EasyPark Oy, maksullinen pysäköinti.....	6
• LED näyttötaulu .....	7
• Alueen kameravalvonta ja kiinteistön muu tekniikka .....	8
• Puolustusvoimien näkemys aseman seudun kehittämistä 7.6.2023 .....	9
• WSP Rautatieaseman kokonaiskonsepti selvitys 2021 .....	12
• Asemaan liittyvät hankkeet.....	13
• Kaukoliikenteen matkat 2023 .....	15
• Aseman seudun pohjavesialueet .....	17
• Kehitysparkin selvitys .....	18
• Katselmus 6.9.2024.....	19
• Rautatieaseman teknisen kunnan arviointi 16.1.2025.....	20
• Tulo- ja menoarviot.....	21
• Yhteenveto .....	22

## Rautatieaseman kehitystarpeet

### 1) Pysäköintialueet (eteläinen ja pohjoinen)

- laajentaminen, päällystäminen, pysäköintiruutujen merkitseminen
- sujuva ja turvallinen liikkuminen
- lämmitys- ja sähkölatauspaikat
- alueen valaisu ja kameravalvonta (kaupunki on toteuttanut osittain kameravalvontaa)

### 2) Liikennejärjestelyt

- turvalliset ja selkeät liittymät Uuden aseman tielle
- saattoliikenne ja bussipysäkki
- ajoneuvoliikenteen estäminen aseman ja raiteiden väliselle alueelle
- lukittu pyöräparkki

### 3) Asemarakennus

- odotustilan pitäminen avoimna matkustajille, ei vain tuulikaapit
- tilan käyttäminen esim. kioskin tai muun liiketoiminnan tarpeisiin
- rakennuksen yleinen viihtyisyys sisäisesti ja ulkoisesti
- info-/mainosnäytön lisääminen radan puoleiselle julkisivulle

### 4) Piha-alue

- pihan viihtyisyys, etenkin valaistus ja siisteys
- istumapaikat kesäkaudella junaa odottaville matkustajille



[Arviokirja Parkanon asema 15.8.2023.pdf](#)

## Sähköautojen hidaslataus

Sähkösuomilampi Oy rakentaa fyysisesti noita, mutta toimittaja on vähän kohteesta riippuen Nordplug, Virta tai Nero. Kyse on siis AC vaihtovirta hidaslataus tekniikasta. Näissä on ominaisuutena maksujärjestelmät ja myös myöhemmässä vaiheessa EU direktiivin suoramaksu pankkikorteilla ilman lataus sovellusta. Näissä on mukana myös kuorman tasaus, eli jos on esimerkiksi kentälle 63A sulake, niin latausyksiköt tasaa automaattisesti kuorman "ladattaville ajoneuvoille" niin, että sulakekoko riittää. Yhden latauspaikan budjettihintana voidaan pitää noin 1500€, eli 10 kpl 15k euroa. Ajatushan olisi niin, että reaalisena ladatun sähkön hinnan lisäksi tulisi kate, jolla latauspaikkojen omistaja kattaa kustannuksia. Ihan teoreettinen laskutoimitus. Jos 200KwA ladataan päivässä ja otamme 5 sentin katteen, niin vuosituotto on 3650 euroa. Tässä olisi mielenkiintoista selvittää hankerahoitus vaihtoehdot. Tämä jos mikään Geoparkin kyljessä tukisi kestävä kehitystä?





[Sähköinen liikenne Parkano 12.3.2024 2024-04-07 17\\_14\\_30.pdf](#)  
Leppäkosken latausmallit

## EasyPark Oy, maksullinen pysäköinti

He toteuttavat maksullisia parkki paikkoja. Heiltä tulee EasyPark kyltit ja meiltä muut liikennemerkkit. Maksullinen alue tulee olla rajattu ja hahmotettavissa.

Me määrittelemme hinnan, esimerkiksi 4€/päivä ja he lisäävät oman toimitusmaksun 16% siihen päälle. He tilittävät siis meille sen 4€/pysäköijä/päivä meille aina kuun lopussa.

Me järjestämme itse tai ostamme jostain pysäköinnin valvonnan tai sitten alue on portilla ja rekisterikilven tunnistuksella varustettu. Olisikohan Securitaksella moista valvontaa ostettavissa?

Sähkölataus kuuluu myös heidän palveluun. Esimerkiksi NordicPlug taneli@nordicplug.fi toimittaa hidaslataus laitteet, Sähkösuomilammi asentaa.

Me määrittelemme hinnan esimerkiksi 20c/kwh, EasyPark sovellus laskuttaa asiakasta ja EasyPark tilittää maksun meille em. tavoin.

40 ajoneuvoa maksullisella paikalla vuorokaudessa ajatuksella vaikkapa 365 päivää? tekee 58400€

5 laturipaikkaa käytössä joka päivä ja yksittäinen auto lataa 20kwh, meidän sähkön hinta vaikka 15c/kwh, eli kate 5c/kwh. Yhden latauksen kate siis 1 euro.

5 paikkaa siis 5 euroa/päivä ja se koko vuoden on 1825€. Eli ihan karkeesti 10 vuotta, niin laturit maksettu. Toki lataajat maksaa myös parkkimaksun. Mutta toi lataus ei sinällään ole kultakaivos.

Toki, jos meidän kate on 10c/kwh, niin 5 vuotta jne.

Alla heidän käyttämä laturi.



## LED näyttötaulu

Auranta Oy Harri Autero, esimerkiksi Niementien taulu ja 3 tien taulujen toimittajalta tiedusteltu budjettihintaa.

Paikallinen toimittaja valmiista kuvista toteuttaa kehikon ja kehikon asennuksen. Kehikon hinta riippuu täysin koosta, mutta muutaman tuhannen euroa on kyseessä metallirakenteena ja asennuksena. Itse LED tekniikka ulos P5 pikselikoolla (5millimetisä yhden pikselin koko) on hyvin lähellä 1500 euroa/neliometri asennettuna. 3 tien taulut on P10 tekniikkaa ja Niementien taulu P6 tekniikkaa. Eli jos on 3 tien varressa olevien taulujen koko, niin hinta on 22500 euroa. Joka on aivan liian iso minun mielestä tuonne. Voisin nähdä ehkä jonkin 7,5 neliöö järkevänä, joka olisi siis noin puolet tuosta. Neliöhinta esimerkiksi ensi kesään ei kauheasti muutu, mutta tekniikka kehittyy aina muuten.

Tässä tietenkin voisi olla sitten sopimus YläSatakunnan tai vaikka Medialiigan kanssa, jossa myydään esimerkiksi 6 slotin mainospaikoista 3 slotia ulos. Yhden slotin hinta kuukaudessa on esimerkiksi Niementien taulussa noin 400 euroa 3 tien tauluissa 600 euroa.



## Alueen kameravalvonta ja kiinteistön muu tekniikka

Parkanon kaupungilla on 4 kameraa alueella, mutta ne on paikallistallentimella. Mitään muuta yhteyttä ei alueelle ole.

Jos kiinteistö kaupungin omistukseen tulee, on järkevä aurata oma kuitu meidän lähimmältä kuitukaivolta kiinteistölle, matka on 613 metriä. Kaupungilla on kuitua ko. tarkoitukseen varastossa. Aurauksen hinta tien reunaan on luokkaa 8 euroa/metri. Eli noin 5000 euroa.

Tämän kautta saadaan niin kamerat, kulunvalvonnat, talotekniikat, LED taulun hallinnan ja esimerkiksi ne sähkölatauspaikat hoidettua nyt ja tulevaisuudessa.





## Puolustusvoimien näkemys aseman seudun kehittämisestä 7.6.2023

Lähettäjä: Kiviluoma Maiju PV 2LOGR <Maiju.Kiviluoma@mil.fi>

Lähetetty: torstai 7. joulukuuta 2023 16:02

Vastaanottaja: Raisa Karinsalo-Manninen <Raisa.Karinsalo-Manninen@parkano.fi>

Aihe: Vastaus tiedusteluun Parkanon aseman seudun kehittämisestä

Viite: sähköposti 22.11.2023, BT23522

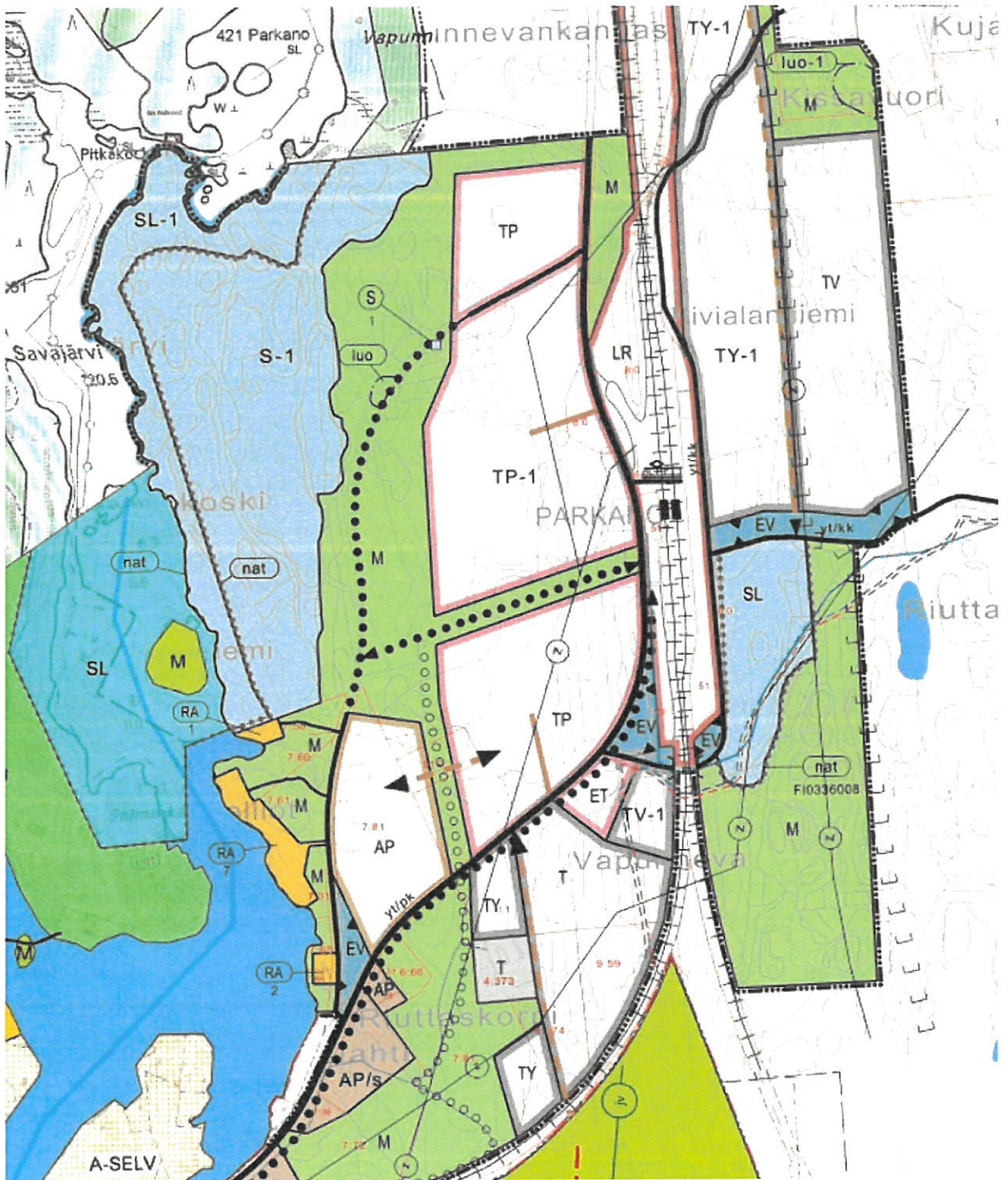
Hei,

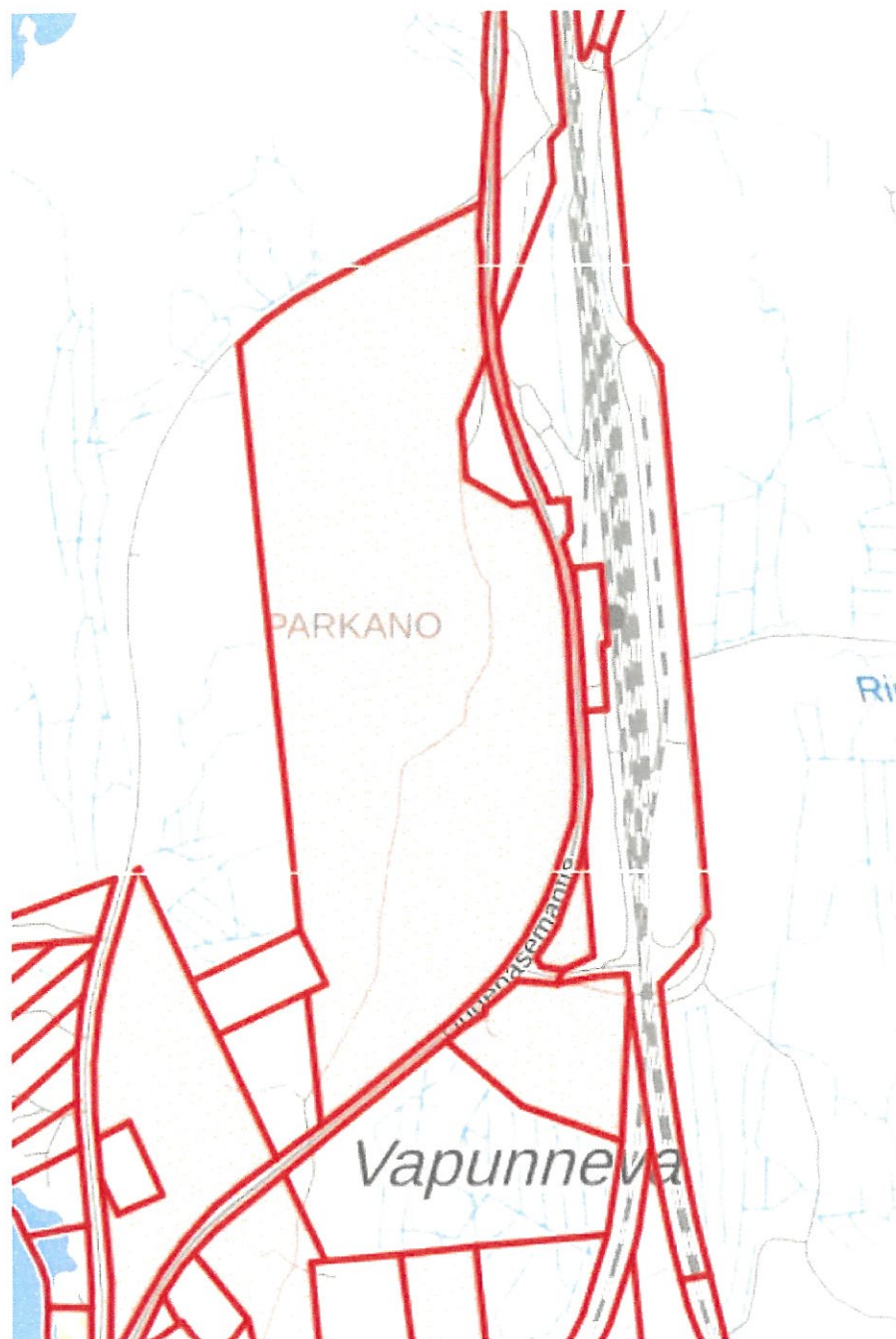
Olitte esittäneet Puolustusvoimille alustavan tiedustelun liittyen Parkanon asemanseudun kehittämiseen, ja erityisesti asemanseudun yleiskaavan AP ja TP -alueisiin kiinteistöillä 581-421-7-81 ja 581-421-51-2. Kiitos yhteydenotosta!

Puolustusvoimien toiminnan näkökulmasta ei lähtökohtaisesti ole estettä liitekartassa korostettujen AP- ja TP-alueiden mahdolliselle asemakaavoittamiselle ja alueiden kehittämiselle yleiskaavan mukaisesti asuinrakentamiseen (AP) ja työpaikka-alueeksi (TP). Alueelle ei kuitenkaan tule sijoittaa sairaalaa, vanhainkotiä, päiväkotia tai muuta vastaavaa laitosta, jossa olevat ihmiset tarvitsevat ulkopuolista apua liikkumiseen mahdollisessa evakuointitilanteessa.

Mahdollisen asemakaavoituksen yhteydessä annamme vielä erikseen lausunnot, mutta toivottavasti tämä vastaus auttaa teitä eteenpäin alueen suunnittelussa. Vastaan mahdollisiin lisäkysymyksiin, ja voimme tarvittaessa pitää asiasta esimerkiksi työneuvottelun, jos näette tälle tarvetta.

Ystävällisin terveisin,  
Maiju Kiviluoma  
Kiinteistöpäällikkö, DI  
2. Logistiikkarykmentti  
PL 1000  
20811 Turku  
puh. 0299 572 263  
maiju.kiviluoma@mil.fi





Kaupungin omistamat maat

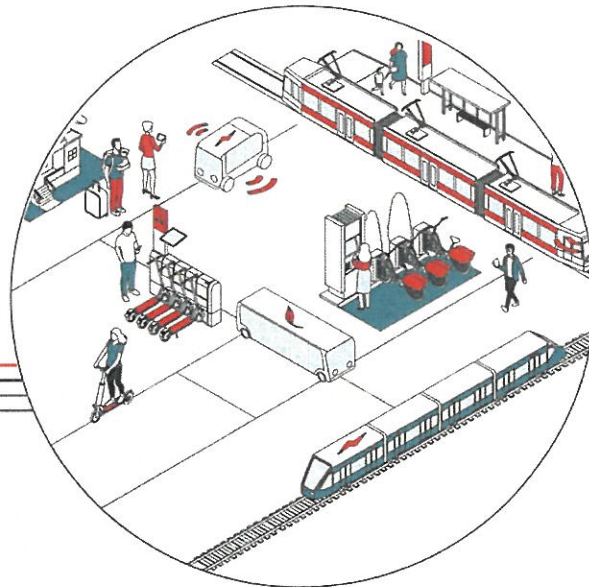
[Parkanon asemanseutukartta osayleiskaava.pdf](#)

## WSP Rautatieaseman kokonaiskonsepti selvitys 2021



### Parkanon rautatieaseman kokonaiskonsepti

2021



[DS.DTUOTANTO2018.document.17597.19525.pdf](#)

WSP Rautatieaseman kokonaiskonsepti

## Asemaan liittyvät hankkeet

Pirkan taival- reitin hanke.

<https://ekokumppanit.fi/pirkan-taival-reitti/>

Kevyenliikenteen reitti asemalta keskustaan.

Reitin rakentamiseen on käytössä hankeistettua ns. "joululahjarahaa".



Mahdollinen kevyenliikenteen reitti, joka noudattaa osin Paroonin taipaleen reittiä

[Kevyenliikenteenväylä asema-keskusta paroonintaival.pptx](#)

[tiedote 5 2024 Pirkan taival yleisötilaisuudet.docx](#)

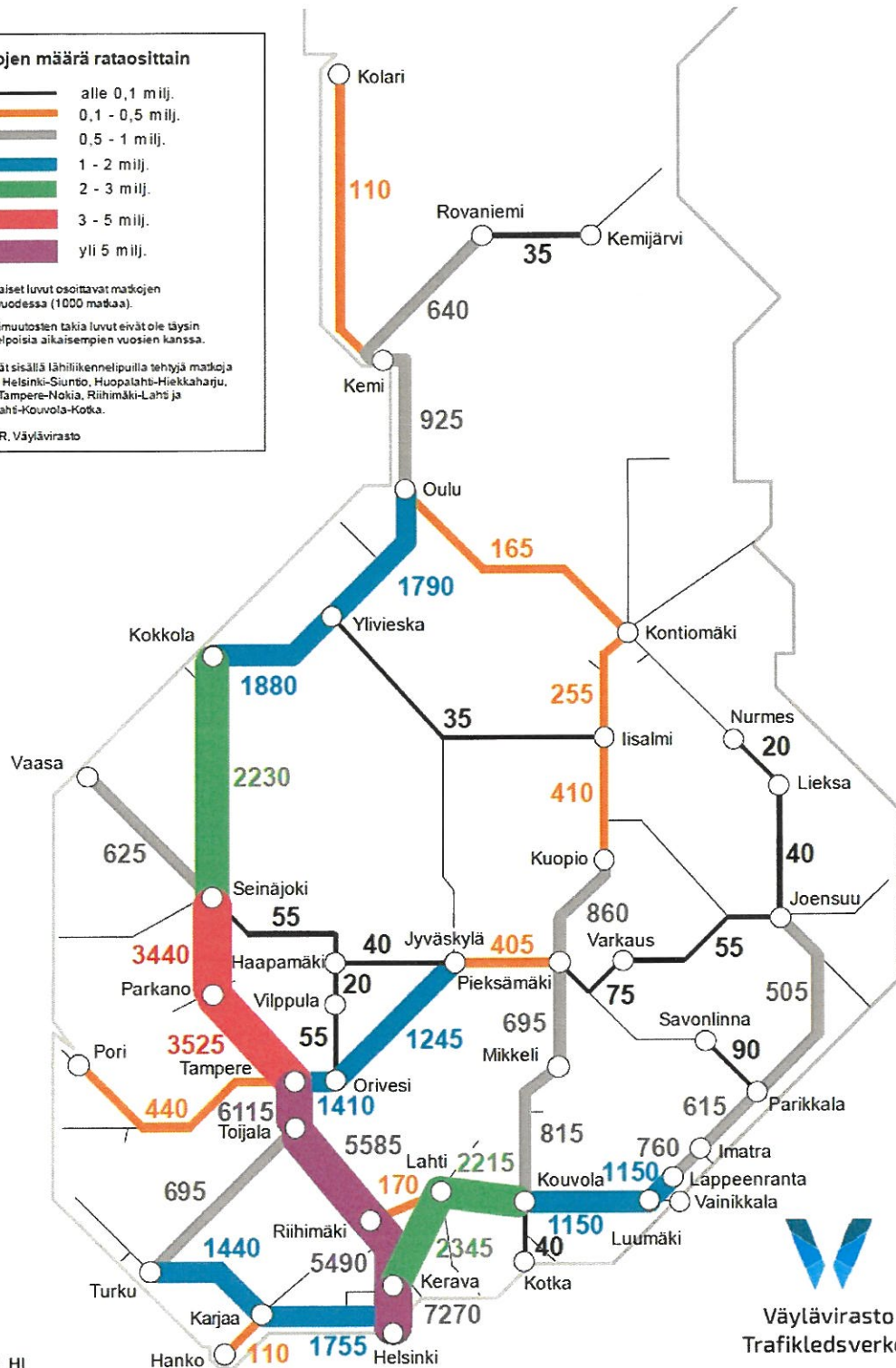
[S1 Suunnitelmakartta 1 LUONNOS.pdf](#)

[S2 Suunnitelmakartta 2 LUONNOS.pdf](#)

## Kaukoliikenteen matkat 2023

# Kaukoliikenteen matkat vuonna 2023

Yhteensä 15,116 milj. matkaa



22.1.2024 HL



# Aseman seudun pohjavesialueet

<https://www.vesi.fi/karttapalvelu/?shortlink=5604&theme=pohjavesialueet>



## Kehitysparkin selvitys

Laatinut:  
Anniina Leppihalme  
Elina Korttesmaa

[Parkanon rautatieasema 2024\\_KehitysParkki.pptx](#)

## Katselmus 6.9.2024

Katselmuksessa läsnä:

Raisa Karinsalo, Tiina Kyösti, Teemu Oksanen, Timo  
Lehtinen, Mika Klimenko ja Kari Santikko

[3842230\\_Parkanon\\_rautatieasema\\_Kuntoarvio\\_2024\\_06-09-2024.pdf](#)

## Rautatieaseman teknisen kunnan arviointi 16.1.2025

Katselmuksen suorittajat:

Juha Mustajärvi, teknisen lautakunnan pj  
Perttu Kovesjärvi, teknisen lautakunnan vpj  
Raisa Karinsalo, rakennustarkastaja  
Teemu Oksanen, apulaisrakennustarkastaja  
Taru Luomajärvi, vt. ympäristötarkastaja

[4181687\\_Parkanon\\_rautatieaseman\\_kunnan\\_arviointi\\_16.1.2025\\_16-01-2025.pdf](#)

## Tulo- ja menoarviot

[Laskelmaluonnos\\_paineviemäri.pdf](#)

[Rautateaseman tulo ja menoarviotarkastelu 2025-2034.pdf](#)

## Yhteenveto

### Havaintotapahtumassa mukana olijat:

Anniinan Leppihalme, KehitysParkki  
Elina Kortesmaa, KehitysParkki  
Kari Santikko, Tekninen johtaja  
Timo Lehtinen, Tietohallintojohtaja  
Erkki Salomäki, Maankäyttö- ja kaavoituspäällikkö  
Mika Klimenko, Kunnallistekniikan päällikkö

# Parkanon asema, Parkano



## Arviokirja

Kohteen nimi  
Omistusosuus  
Oscite  
Kaupunki  
Arvosjankolita

Parkanon asema  
100%  
Uudenasemantie 360  
Parkano  
31.7.2023

Arvion tarkoitus  
Kattelumussuavimäärä  
Arvioija

Sisäinen päätöksenteko ja mahdollinen kiinteistökauppa  
28.6.2023  
Viivi Helanne, Nina Rautjärvi

## Kohteen tiedot

Kiinteistörekisteritunnus  
Tontin ala (m<sup>2</sup>)  
Vuokratontti / Oma tontti  
Maanvuokran päättymispäivä  
Kiinteistötyyppi  
Vuokrattava ala  
Rakennusvuosi / Peruskorjausvuodet  
Kunto

581-421-51-1  
10 177 m<sup>2</sup>  
Oma  
Toimisto  
216 m<sup>2</sup>  
1971 / ei tiedossa  
Hyvä/tyydyttävä

## Kuvaus

Kohde sijaitsee n. 7 km lounaaseen Parkanon keskustasta sijaitseva asemakiinteistö, jolla sijaitsee yksikerroksinen, laatusuhteellisesti rakennus, jossa on huopakatto. Rakennuksen lämmitys on suora sähkölämmitys ja se on liitetty kaupungin vesi- ja viemäriverkostoon. Rakennuksen keskiössä on odotustilat ja WC:t, joista on kulku entiseen lipunmyyntitilaan ja kioskitilaan. Kioskitilasta on kulku VR:n taukotiloihin, joihin pääsee myös omasta ulko-ovesta. Rakennus on melko hyvässä kunnossa ja sisätilat siistit. VR:n omassa käytössä olevat tilat kaipaavat pintaremonttia. Vapaana olevassa vanhassa lipunmyyntitilassa on siirtolattia ja ilmalämpöpumppu. Ulkona on runsaasti pysäköintipaikkoja, joiden käytöstä oli katselmushetkellä korkea. Kiinteistöissä ja ulkoalueella on Parkanon kaupungin hallinnoima kameravalvonta.

VR on kohteen ainoa vuokralainen ja lipunmyyntitila sekä kahvilatila ovat olleet tyhjiään vuosia. Pihalta on vuokrattu kaksi tolppallista autopaikkaa, muuten pysäköinti alueella on maksutonta. Brutomarkkinavuokratasoksi on arviossa määritetty kioskille 12 €/m<sup>2</sup>/kk ja muille tiloille 7,5 €/m<sup>2</sup>/kk. Arvion hetkellä asemarakennuksen vajakäyttötaso on korkea, vuokratavasta alasta 32 %. Pitkän ajan vajakäyttötoiletus on 20 % ja tyhjien tilojen on oletettu täyttyvän 12 kuukaudessa. Kohteen tuottoasteena on käytetty 12%.

FTS-suunnitelman mukaan kohteeseen ei ole suunniteltu suuria korjauksia vuosille 2023-2032. Arvioinnissa päätearvon sekä pitkän aikavälin peruskorjausvarauksena on käytetty 0,7 €/m<sup>2</sup>/kk. Kohteen vuonna 2022 toteutunut hoitokulu ilman ulkoalueiden hoitoa ja vartiointipalveluita oli 15 700 € (6,1 €/m<sup>2</sup>/kk). Sähkön osuus tästä oli 7 300 € (5 €/m<sup>2</sup>/kk). Arviossa kohteen hoitokuluna on käytetty 4,5 €/m<sup>2</sup>/kk.

Asemarakennuksen välittömäksi maa-alaaksi on määritetty viereisen kartan sinisellä rajattu n. 1300 m<sup>2</sup> alue. Muu maa-alue on arvioitu erillisinä omaisuusosina, jonka arvo on määritetty markkinaohjelmistavalla. Koska Parkanossa ei ole tehty LR-kiinteistöjen kauppaa, vertailuhavainnoksi haettiin raakamaa kaupat vuosilta 2018-6/2021. Vertailukelpoisia kauppia löytyi 3 kpl joiden myyntihinnat vaihtelivat 0,6-1 €/maa-m<sup>2</sup>. Lähellä arvioitavaa kohdetta tehdyn, pinta-alaltaan huomattavasti suuremman, raaka-maa-alueen toteutunut kauppahinta oli 0,86 €/maa-m<sup>2</sup>. Arvoski on määritetty vertailuhavaintojen perusteella 1 €/maa-m<sup>2</sup>, jolloin maa-alueen kokonaisarvoksi muodostuu n. 9 000 €.

Pysäköinnin maksullisuus nostaisi arvioitavan kohteen arvoa, mutta sitä pidetään epätodennäköisenä. Parkanossa pysäköinti on kaiken kaikkiaan maksutonta ja syrjäiseen sijaintiin perustuen liittämispysäköinnin maksullisuus voisi vähentää junan käyttöä työmatkaliikenteessä.

## Sijainti

Makrosijainti  
Akaa on noin 6 200 asukkaan kaupunki Seinäjoen ja Tampereen välillä noin 90 km Tampereelta pohjoiseen. Parkanon väkiluvun on ennustettu vähenävän selvästi seuraavan 10 vuoden aikana.

## Alueellinen kiinteistömarkkinatilanne

### Vuokramarkkinat

Parkanon kaupungissa on tällä hetkellä tarjolla keskustassa muutama liiketila ja toimistotilaa sekä varastotilaa mutta vuokratyöntekijä ei ole saatavilla. Ikaalisten keskustassa liiketilan vuokratyöntekijä oli 8,3 €/m<sup>2</sup>/kk ja Kankaanpäässä keskustassa keskimääräinen vuokratyöntekijä oli 6 €/m<sup>2</sup>/kk. KTI Kiinteistöietopalvelusta ei ole tietoa Parkanon alueelta, mutta Seinäjoen keskusta-alueen ulkopuolisten alueiden vallitsevien vuokratyöntekijöiden tiedot ovat lähien saatavilla oleva markkina-alue. Saatavilla oli tietoa vain yhdistelmällä liike- ja toimistotilat ja 3/2023 vallitsevien sopimusten medianbruttovuokra oli 13,9 €/m<sup>2</sup>/kk, alakvarttiili 7,5 €/m<sup>2</sup>/kk ja yläkvarttiili 18,7 €/m<sup>2</sup>/kk. Parkanossa näkemys mukaan erittäin rajallinen toimintilojen kysyntä kaupungissa keskittyy yksittäisiin kortteleihin ja muualla vuokralaisen saatavuus on erittäin haastavaa ja toimijoiden vuokranmaksukyky rajallista.

### Markkina-asema

Vahvuudet  
-Pääradan kulkeminen aseman kautta  
-Laaja parkkialue korkealla käyttöasteella

### Heikkoudet

-Syrjäinen sijainti kaukana keskustasta ja valtatieltä  
-Vuokralaisten löytymisen vaikeus



### Mikrosijainti

Arvioitava kohde melko syrjäisellä sijainnilla Parkanossa noin 7 km keskustasta lounaaseen. Päärata kulkee aseman ohi, ja juna pysähtyy asemalla n. 2-4 tunnin välein. Tontti rajoittuu metsäisellä alueella lännessä tien. Pohjoisessa ja etelässä kiinteistö rajoittuu metsähallituksen omistamaan kiinteistöön.

### Investointimarkkinat

Parkanon liike- ja toimistotilojen kysyntä on erittäin rajallista. Arvioitava kohde sijaitsee syrjäisellä alueella, jolla liikekysyntä on rajallista ja toimistokysyntä olematonta. Kysyntä kohdistuu lähinnä junaliikennettä palvelemaan kioskiyrittäjien toimintaan. Parkanossa toimii vain paikallisia sijoittajia ja käyttäjämistäjia. Kohteen kysyntä markkinoilla laskee suuri vajakäyttö sekä syrjäinen sijainti joka tukeutuu pelkästään junaliikenteen tuomaan liikenteeseen. Suurin osa matkustajista kulkee asemalle omalla autolla, eikä tarvetta asemalla asiointiin ole. Vallitsevassa haastavassa markkinatilanteessa arvion kohteeseen kohdistuva kysyntä on erittäin rajallista ja mahdollisen ostajan löytyminen erittäin haastavaa.

### Mahdollisuudet

### Uhat

-Tyhjien tilojen pysyminen tyhjänä

## Markkina-arvo

Kohteen markkina-arvo arvoajankohtana 31.7.2023

30 000 €

139 €/m<sup>2</sup>

Arvion tarkkuus/vaihteluväli

20 000 - 40 000

# Parkanon asema, Parkano

## Kaavoitus

Kaavatyyppi

Yleiskaava

Kaavamerkintä

LR

Tonttien lukumäärä

1

Rakennusoikeus (m<sup>2</sup>)

-

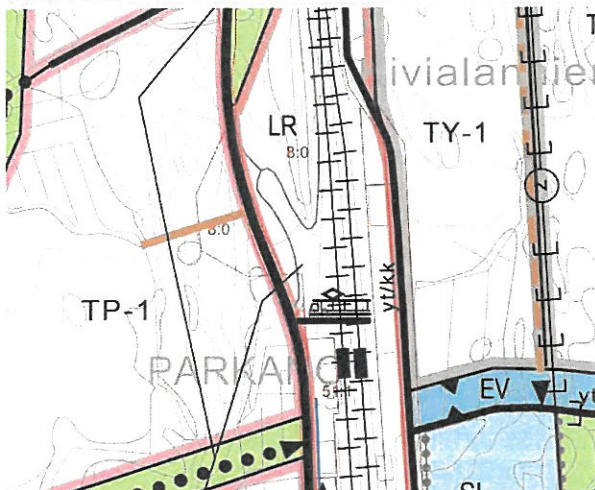
Käyttämätön rakennusoikeus (m<sup>2</sup>)

-

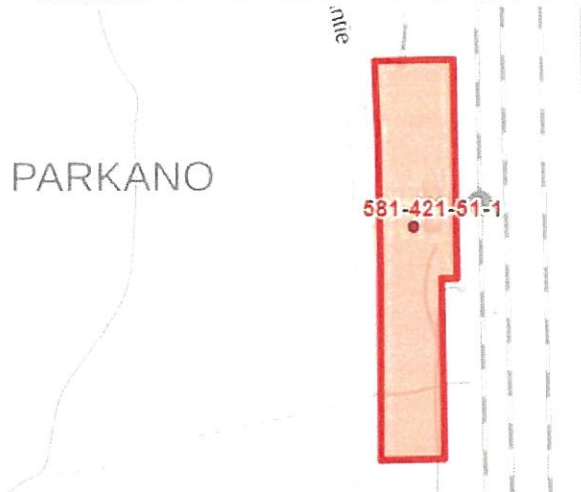
Asemakaava

Tontti on merkitty 4.2.2011 vahvistetussa Asemanseudun osayleiskaavassa LR-alueeksi (rautatieliikenteen alue). Tontille ei ole merkitty yleiskaavassa rakennusoikeutta.

## Asemakaava



## Tonttikartta



## Kuvia rakennuksesta





# Diskontattu Kassavirta

Uudensuunnitelma 360

EUR	EUR/m <sup>2</sup> /vks	Arvoajankohna 31.7.2023	VUOSI										PÄÄTÄYKSI 1.8.2032 31.7.2033
			1. VUOSI 1.8.2023 31.7.2024	2. VUOSI 1.8.2024 31.7.2025	3. VUOSI 1.8.2025 31.7.2026	4. VUOSI 1.8.2026 31.7.2027	5. VUOSI 1.8.2027 31.7.2028	6. VUOSI 1.8.2028 31.7.2029	7. VUOSI 1.8.2029 31.7.2030	8. VUOSI 1.8.2030 31.7.2031	9. VUOSI 1.8.2031 31.7.2032	10. VUOSI 1.8.2032 31.7.2033	
<b>VUOKSAAVIO</b>	7,94	20 628	21 922	22 295	22 741	23 196	23 659	24 133	24 615	25 108	25 610		
<b>POHJANTALAINEN VUOKKIATUOTTO</b>	10,00	25 929	21 922	22 295	22 741	23 196	23 659	24 133	24 615	25 108	25 610		
Vapajakkeri-ohjelmien - pöytänohjaus (Pö)		(8 316)	(4 315)	(4 450)	(4 548)	(4 629)	(4 732)	(4 817)	(4 923)	(5 022)	(5 121)		
Vapajakkeri-ohjelmien - markkinointi		(8 115)	(4 315)	(4 450)	(4 548)	(4 629)	(4 732)	(4 817)	(4 923)	(5 022)	(5 121)		
Vapajakkeri-ohjelmien - esikassat		(8 115)	(4 315)	(4 450)	(4 548)	(4 629)	(4 732)	(4 817)	(4 923)	(5 022)	(5 121)		
Vapajakkeri-ohjelmien - vuokrat		32,1%	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%		
<b>ERIKOISTUOTTO</b>	6,40	17 613	17 262	17 836	18 193	18 556	18 928	19 306	19 682	20 066	20 448		
Ilmoitus	(4,50)	(11 664)	(12 201)	(12 656)	(13 119)	(13 578)	(14 046)	(14 519)	(14 997)	(15 481)	(15 971)		
<b>NETTOVUOTTO</b>	2,30	5 949	5 061	5 142	5 334	5 441	5 549	5 648	5 774	5 889	6 007		
Yhteiskäytön vuokrat	(0,70)	(1 814)	(1 881)	(1 951)	(2 020)	(2 091)	(2 163)	(2 235)	(2 308)	(2 381)	(2 455)		
<b>Vuokkaimuutokset</b>	1,60	4 134	3 183	3 214	3 284	3 340	3 408	3 478	3 549	3 621	3 734		
Investoinnit													
<b>NETTOKASSAVIRTA</b>	1,60	4 134	3 183	3 214	3 284	3 340	3 408	3 478	3 549	3 621	3 734		
Nettoinvestoinnit													
<b>Tuottoarvioennuste</b>													
Taloudelliset (sudet) 1. laskentavuosi													
Keuhkotulo	22 268	8,63											
Verot	-11 664	-4,20											
Nettotoivo ennen IPTS	10 604	4,13											
IPTS-tilinmuutokset	2 814	1,03											
Nettoarvio IPTS	9 790	3,60											
Kassavirtaan k:3:im. IPTS: kulut	2 022	0,78											
Juonittelu IPTS: kulut													

Yhteiskäytön vuokrat (EUR/m <sup>2</sup> /vks)		Vuosittain		Vuosittain	
Arvo	%	Arvo	%	Arvo	%
1. Vuosi	21,922	22,295	22,741	23,196	23,659
2. Vuosi	22,295	22,741	23,196	23,659	24,133
3. Vuosi	22,741	23,196	23,659	24,133	24,615
4. Vuosi	23,196	23,659	24,133	24,615	25,108
5. Vuosi	23,659	24,133	24,615	25,108	25,610
6. Vuosi	24,133	24,615	25,108	25,610	26,121
7. Vuosi	24,615	25,108	25,610	26,121	26,642
8. Vuosi	25,108	25,610	26,121	26,642	27,173
9. Vuosi	25,610	26,121	26,642	27,173	27,714
10. Vuosi	26,121	26,642	27,173	27,714	28,265

Päävoimakäsit		Päävoimakäsit	
Arvo	%	Arvo	%
1. Vuosi	21,922	22,295	22,741
2. Vuosi	22,295	22,741	23,196
3. Vuosi	22,741	23,196	23,659
4. Vuosi	23,196	23,659	24,133
5. Vuosi	23,659	24,133	24,615
6. Vuosi	24,133	24,615	25,108
7. Vuosi	24,615	25,108	25,610
8. Vuosi	25,108	25,610	26,121
9. Vuosi	25,610	26,121	26,642
10. Vuosi	26,121	26,642	27,173

Markkina-arvo		Markkina-arvo	
Arvo	%	Arvo	%
1. Vuosi	21,922	22,295	22,741
2. Vuosi	22,295	22,741	23,196
3. Vuosi	22,741	23,196	23,659
4. Vuosi	23,196	23,659	24,133
5. Vuosi	23,659	24,133	24,615
6. Vuosi	24,133	24,615	25,108
7. Vuosi	24,615	25,108	25,610
8. Vuosi	25,108	25,610	26,121
9. Vuosi	25,610	26,121	26,642
10. Vuosi	26,121	26,642	27,173

Päävoimakäsit		Päävoimakäsit	
Arvo	%	Arvo	%
1. Vuosi	21,922	22,295	22,741
2. Vuosi	22,295	22,741	23,196
3. Vuosi	22,741	23,196	23,659
4. Vuosi	23,196	23,659	24,133
5. Vuosi	23,659	24,133	24,615
6. Vuosi	24,133	24,615	25,108
7. Vuosi	24,615	25,108	25,610
8. Vuosi	25,108	25,610	26,121
9. Vuosi	25,610	26,121	26,642
10. Vuosi	26,121	26,642	27,173

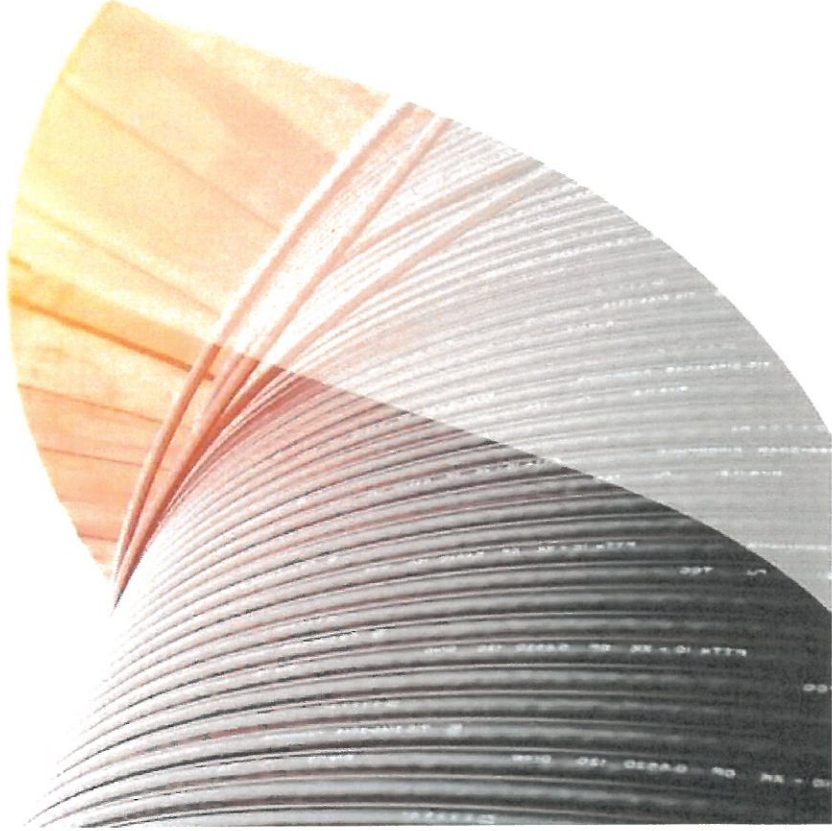
Markkina-arvo		Markkina-arvo	
Arvo	%	Arvo	%
1. Vuosi	21,922	22,295	22,741
2. Vuosi	22,295	22,741	23,196
3. Vuosi	22,741	23,196	23,659
4. Vuosi	23,196	23,659	24,133
5. Vuosi	23,659	24,133	24,615
6. Vuosi	24,133	24,615	25,108
7. Vuosi	24,615	25,108	25,610
8. Vuosi	25,108	25,610	26,121
9. Vuosi	25,610	26,121	26,642
10. Vuosi	26,121	26,642	27,173

Uudensuunnitelma 360

# LEPPÄKOSKI

## Sähköisen liikenteen latausratkaisut Parkano

Mika Laatu, Senior Advisor



# Leppäkosken referenssejä (kaikissa myös lähimaksu)

## Ikaalinen Spa

- ulkoalue, syksy 2021, 4 kpl pikalatauspaikkaa ja 2 kpl type2-latauspaikkaa
- Autohalli, toukokuu 2022 4 kpl type2 asiakaspaikkaa ja 2 kpl type2 henkilökunnalle
- Tyypillinen asiakas viipyy usein ainakin 2-3 tuntia, joten täyssähköautokin ehtii hyvin latautua



## Serlachius-museot

- Gösta, ulkoalue toukokuu 2022 4 kpl pikalatauspaikkaa ja 4 kpl Type2-latauspaikkaa
- Gustav, ulkoalue tammikuu 2023 2 kpl Type2-latauspaikkaa
- Tyypillinen museoasiakas viipyy 2-3 tuntia, joten täyssähköautokin ehtii hyvin latautua



## Seinäjoen kaupunki

- tammikuu 2023 2 kpl Type2-latauspaikkaa
- 3 kpl 60 kW pikalatauskeskittä
- 4 kpl pikalatauspaikkaa
- Q1/24 80 kW pikalatauskeskittä
- 2 kpl pikalatauspaikkaa

## Peurunka

- elo/syyskuu 2023 4 kpl Type2-latauspaikkaa
- Q1/2024 pikalataus 80 kW



## Pori, huoltoasema

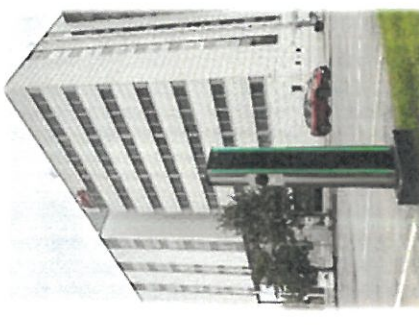
- Q1/2024 pikalataus 160 kW

## Kankaanpää

- Q1/2024 pikalataus 80 kW

## Seinäjoki, yritys

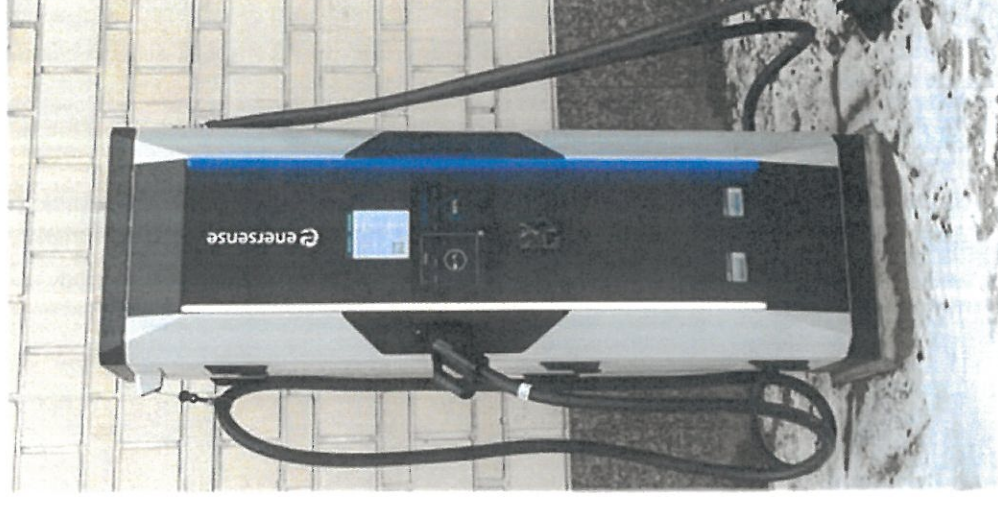
- Lokakuu 2023 10 kpl Type2-latauspaikkaa





# Case Seinäjoen kaupunki

- Seinäjoki vastaa liittämisinfrasta
- Osa liitettiin olemassa oleviin kiinteistöihin ja osaan hankittiin uusi liittymä, kaupunki vastaa liittämiskulusta ja asennuksista
- 3 kpl 60 kW ja 1 kpl 80 kW asointipikalatauskeskettä
- Seinäjoki osti asennuspalvelun paikalliselta yhteistyökumppaniltaan
- Seinäjoki määrittää lataushinnat haluamakseen
- Leppäkoski toimittaa latauslaitteet, vastaa käyttöönotosta, hoitaa operoinnin ja laskuttamisen sekä tilittää sovitun osuuden kaupungille



## **Traficom: Sähköautojen latauspiste pakolliseksi ei asuinkäytössä oleviin rakennuksiin - asennusaikaa 31.12.2024 asti**

Julkaistu 26.03.2024 9:36

- Olemassa olevaan rakennukseen, joka ei ole asuinkäytössä, ja joiden yhteydessä on yli 20 pysäköintipaikkaa rakennuksen sisällä tai samalla kiinteistöllä, pitää asentaa sähköauton latauspiste viimeistään 31.12.2024.
- "Asennusvelvoite koskee muun muassa useita kuntien ja seurakuntien rakennuksia. Rakennuksen omistajan on huolehdittava siitä, että asennusvelvoite täyttyy. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom aloittaa latauspisteiden valvonnan heti vuoden 2025 alusta alkaen", kertoo Traficomin asiantuntija Jouni Tanskanen.
- Latauspisteen on oltava yli 3,7 kW:n tehoinen ja tarkoitettu sähköautojen latausta varten, ja sen tulee olla varustettu joko Type 2 ja/tai CCS- tyyppin liittimellä.

## Sähköautojen latausratkaisu palveluna – perusmalli

- **Leppäkoski Group Oy**
  - suunnittelee kohteeseen sopivan ratkaisun
  - investoi latauslaitteet ja vastaa niiden operoinnista (maksuliikenne, valvonta, viankorjaus ym.)
  - sopimusaika esim. 5 vuotta 20 % jäännösarvo
  - Saa osan lataustuloista
- **Kumppaniasiakas**
  - toimittaa liittämisinfran ja sähköön
  - maksaa Leppäkoskelle kk-palvelumaksun
  - Saa pääosaa lataustuloista
  - Saa päättää asiakashinnoittelusta
  - Aktiivisella käytöllä laitteisto maksaa itsensä, pienemmälläkin merkittävän osan

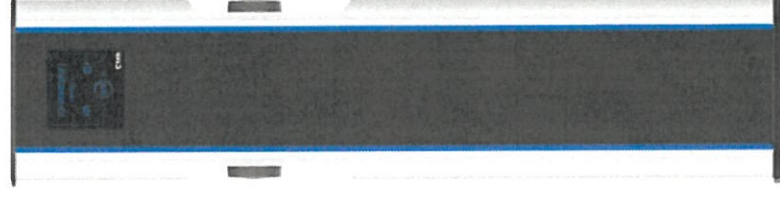
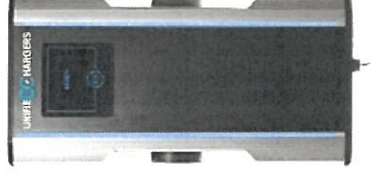


# Peruslataus 22 kW LÄHIMAKSULLA (alv 0%)

## Latauslaitteet ja 24/7-huolenpitopalvelu

- x kpl maa-asenteista latauslaitetta – x latauspaikkaa xxx e/kk
- Lisäksi Leppäkoskelle latauspalvelumaksu 0,0xx e/kWh (sis. Operointi- ja maksuliikennekulut)
- Latauslaitteiden ennakoitu toimitusaika 4-6 viikkoa tilauksesta (suosittelemme lähimaksullisia laitteita)
- Käyttöönottoprojektointi xxx e per kohde
- 60-72 kk sopimusajan jälkeen lunastus 10-20 % jäännösarvo tai sopimusjatko
- Sopimukseen voidaan myöhemmin liittää lisäkohteita

Seinä- tai  
maa-asennus



Maks. latausteho  
n. 50-70 km/h

Lähimaksulaite





# Saatavilla myös ECDC pikalatausasema 80-160 kW

- Yhdellä pikalatausasemalla ladataan kahta autoa yhtäaikaaisesti
- soveltuu myös raskaan kaluston lataamiseen
- Saatavilla kaksi perusversiota: 80kW / 160kW
  - mahdollisuus kehitettyä useampi asema älykkääseen DC-latauskenttään
  - lisäksi mahdollista nostaa kokonaistehoa Booster -lisäyksiköillä (max 640kW per Booster)
- Käyttö mobiilikäyttöliittymällä tai lähimaksulla



- **Valmistettu ja kehitetty Suomessa** • hyötysuhde max 95% nimellisteholla
- **adaptiivinen jännitealue 200-1000V** • maksimivirta 250A/500A
- **dynaaminen kuormanhallinta** • sähköliittymätarve min 3 x 125/250A
- **iso 17" näyttö** • suojausluokka IP54
- **LED valaistus** • mitat 60x60x203 cm, paino 280/320 kg
- **Kaapelinhallinta** • pidemmät kaapelit, max 10 m

#### Optiot:

- MID-mittari kWh laskutukseen
- Payter-lähimaksulaite
- Maksuautomaatti
- Maa-asennusjalusta
- pidemmät kaapelit, max 10 m

LEPPÄKOSKI

UNIFIE  CHARGERS

LITTEITÄ

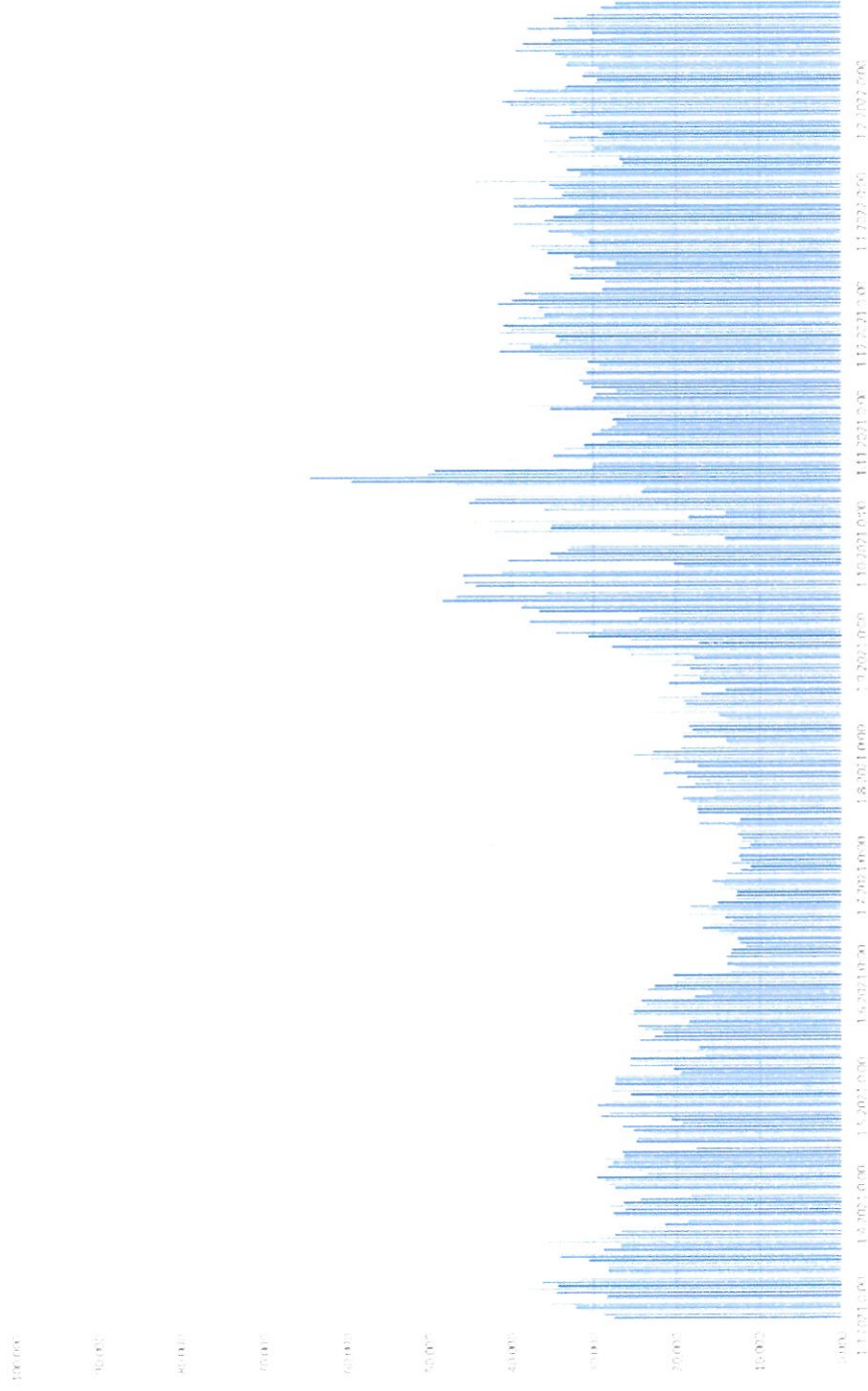
Energiaratkaisut / Laatu Mika 4/2024

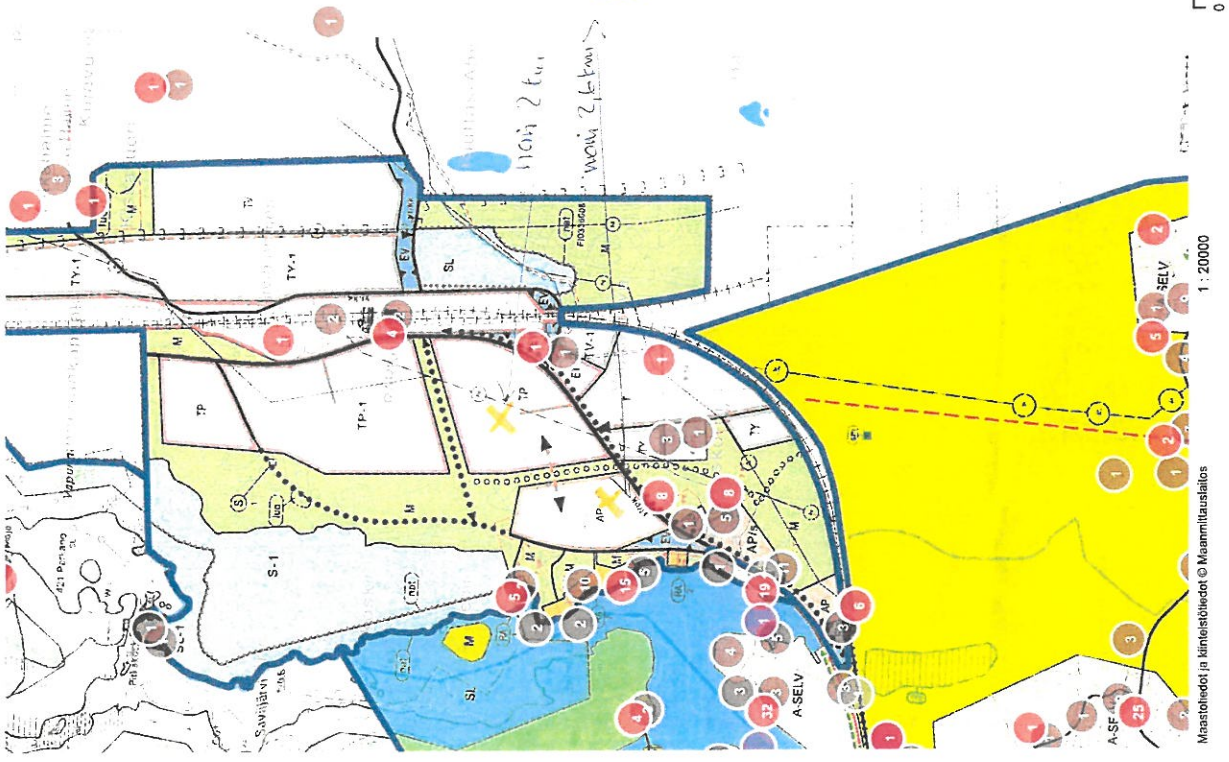
7.4.2024

10

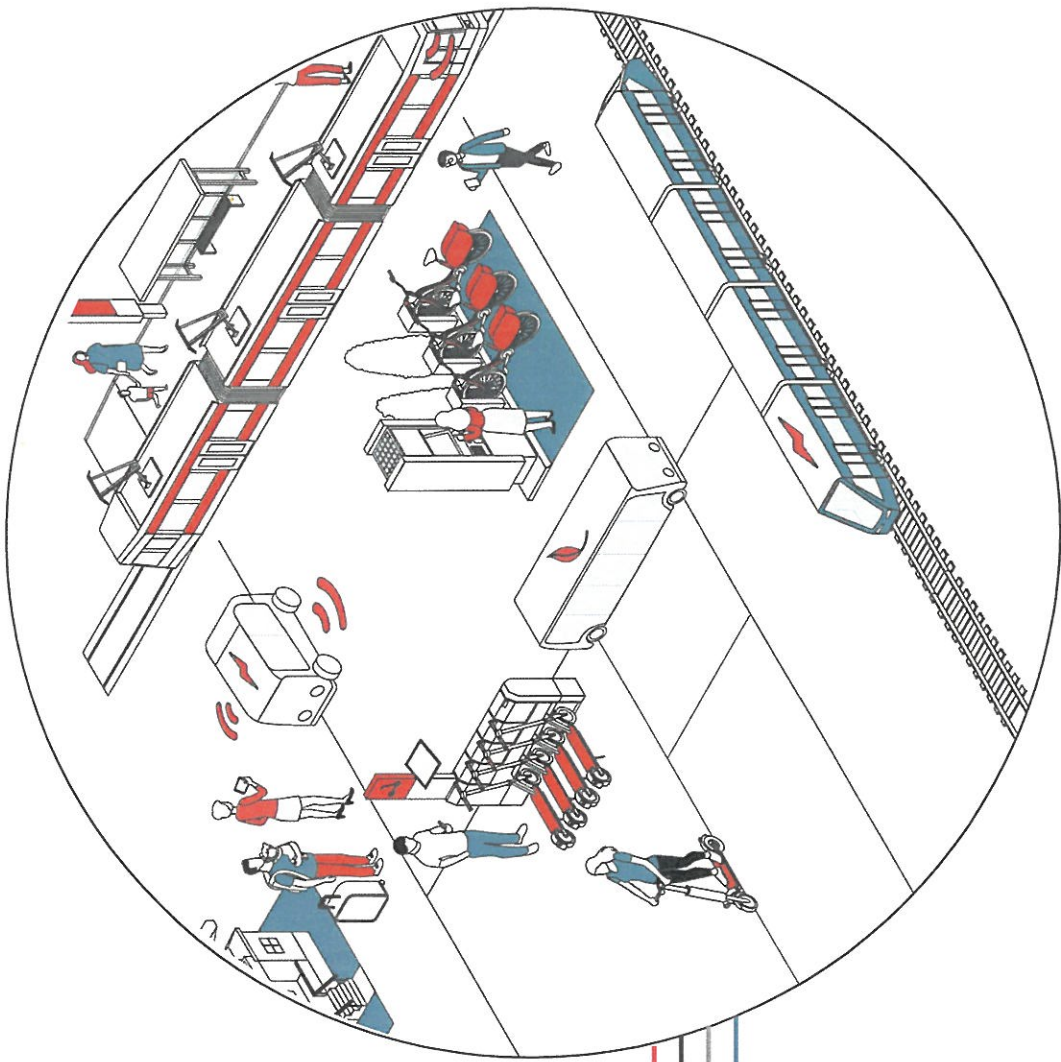
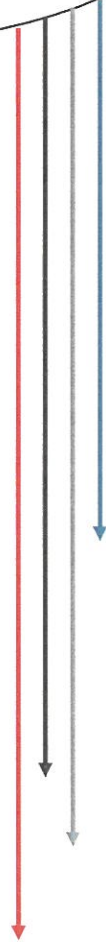
## Sähköliittymässä on usein vapaata kapasiteettia (tai lisää liittymätehoa saatavilla edullisesti)

– Kuormanhallinnan avulla voidaan tällöin latauskenttä liittää kustannustehokkaasti





# Parkanon rautatieaseman kokonaiskonsepti



# Työn tausta ja tavoitteet

Parkano on vireä kauppa- ja teollisuuskaupunki Helsinki-Oulu -pääradan varrella Tampereen ja Seinäjoen välisellä rataosuudella. Parkanon rautatieasema sijaitsee noin 7 km:n etäisyydellä keskustan kauppa- ja teollisuuskeskitymästä. Parkanon kaupungille ja rautatieaseman vaikutusalueen kunnille Parkanon rautatieasema on tärkeä solmupiste.

Tällä hetkellä Parkanon rautatieasema ja siihen liittyvät toiminnot eivät parhaalla tavalla palvele käyttäjiään. Syksyllä 2020 julkaistussa matkustajakyselyssä on esitetty useita kehittämistä vaativia ongelmakohtia, joiden korjaamisessa Parkanon kaupungin ja VR:n yhteistyö on avaintekijä. Tarvitaan konkreettisia työkaluja, joilla perustella kehittämistarpeita paitsi VR:lle ja muille toimijoille, myös päättäjille.

Tämän hetkinen liikennepoliittinen keskustelu on painottunut nopeisiin junien suurten kaupunkien välillä. Monet väliasemat ja niiden palvelutarjonta ovat jäämässä aivan liian vähälle huomiolle merkityksensä nähden. Rautatieasemat itsestään ovat merkittävä imagotekijä, jonka tulisi olla mahdollisimman myönteinen. Käyttäjäkyselyssä Parkanon aseman imagoa ei pidetty kaupungin kannalta suotuisana.

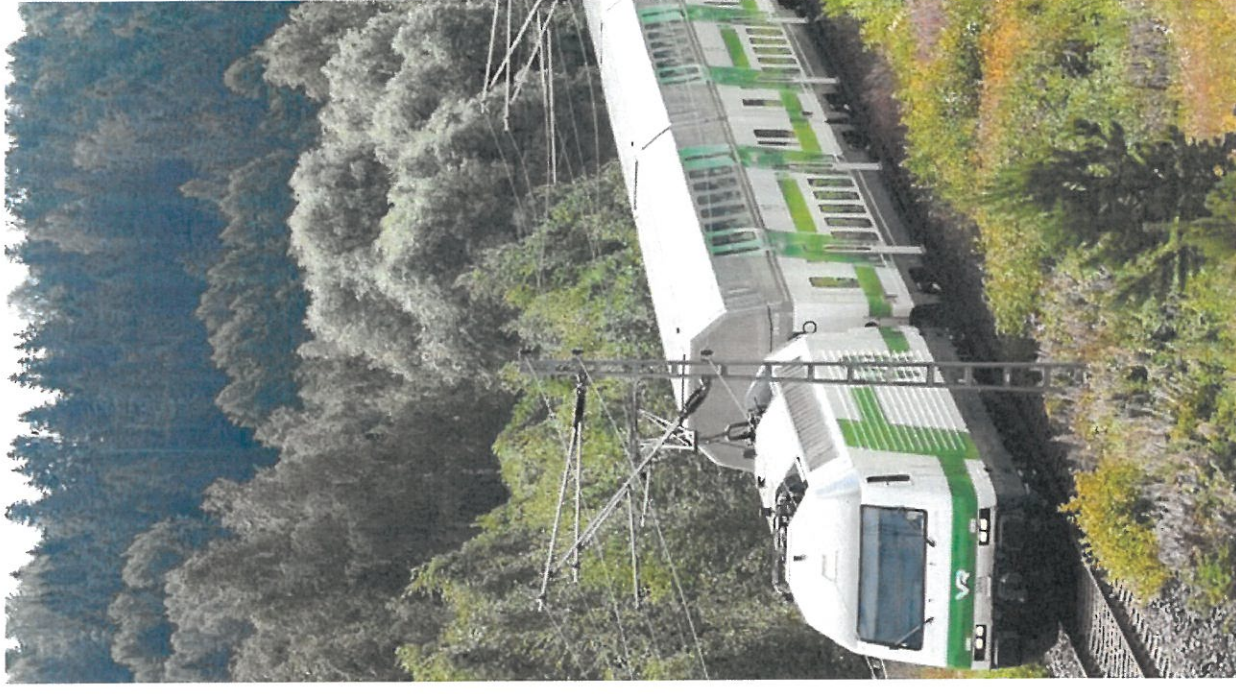
Valtakunnalliset liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet edellyttävät kestävä kehityksen periaatteiden soveltamista. Tavoitteena on mm. rautateliikenteen suosion ja osuuden kasvattaminen. Jotta tavoitteet voidaan saavuttaa, järjestelmän kaikkien osien tulee olla toimivia. Parkanon aseman osalta näin ei ole. Rautateliikennettä koskevassa kyselyssä epäkohtia oli useissa kohdissa järjestelmää. Mm. liityntäliikenne ja aseman pysäköinnin turvallisuus nousivat esille.

Parkano voi kääntää nykytilanteen vahvuudeksi. Kaupungilla on erinomainen mahdollisuus olla edelläkävijä ja suunnannäyttäjä uuden ajan kokonaiskonseptin kehittämisessä pienempien rautatieasemien tarpeisiin. Tarjottavan kokonaiskonseptin ideana on, että Parkanon rautatieasema ja siellä pysähtyvät junat palvelisivat mahdollisimman hyvin kaupungin ja vaikutusalueen kuntien liikkumistarpeita koko matkakehän ja palveluketjun mitalta. Myös junatarjonnan tarkoituksenmukaisuutta on perusteltua tarkastella tässä yhteydessä.

Parkanon asemansuodun ja keskustan maankäyttölinen kytkentä on yksi tarkasteltava näkökulma. Maankäyttöä voitaisiin suunnata elinkeinoelämän kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla. Tällä voitaisiin vahvistaa Parkanon asemansuodun palvelujen kysyntää ja luoda uusia liiketoimintoja. Keskustan etäisyys rautatieasemasta on käännettävissä vahvuudeksi, joka tukee Parkanon kokonaisvaltaista kehittämistä.

## Konseptilla tähdätään

- nykyisten ongelmien poistamiseen ja palvelutason parantamiseen
- Parkanon ja lähiseudun elinkeinoelämän vahvistamiseen
- esimerkilliseen toimintamalliin pienemmille rautatieasemille, vastapainoksi yksipuoliselle nopeiden junien kehittämispainotukselle
- valtakunnallisten liikenne- ja ympäristöpoliittisten tavoitteiden edistämiseen



## Sisällysluettelo

### 1. Lyhyen aikavälin kehitysnäkymä

- Parkanon rautatieaseman asiakkaat
- Pienempien asemien rooli ilmastotavoitteen saavuttamisessa
- Kehitettävät toiminnot
- Toimijoiden roolit ja yhteistyö

### 2. Pitkän aikavälin visio

#### LIITYNTÄLIIKENNE & RATAYHTEYDEN KEHITTÄMINEN

- Liityntäliikenteen vaihtoehdot
- Keskustan ja aseman välisen infrastruktuurin kehittäminen
- Robottibussien tilannekatsaus
- Kutsutaksiliikenteen kehittäminen
- Tampere-Seinäjoki -radan 2-raiteisuuden merkitys

#### ENERGIA TUOTANTO, JAKELU JA UUDET KONSEPTIT

- Uuden ajan ajoneuvojen ja energiamuotojen yleistymisen edellytykset
- Energian tulevaisuudesta ja sen mahdollisuuksista
- Energian kantajat
- Miten Parkano voi vastata energia-alan trendeihin?
- Miksi Parkano on ideaalinen sijoituspaikka kotimaiselle uusiutuvan energian tuotannolle?
- Energian tuotannosta sen jakeluun ja laajempaan palvelukonseptiin
- Parkanon maankäytön kehittäminen
- Parkanon aseman ympäristön kokonaiskonsepti
- Seuraavat askelmerkit



# Luku 1

## Lyhyen aikavälin kehitysnäkymä





# Parkanon rautatieaseman asiakkaat

## MATKAMÄÄRÄT 2019

110 000 käyttäjää  
vuodessa

Lähes päivittäin  
40 käyttäjää

Viikoittain  
200 käyttäjää

Muutamana kerran  
vuodessa piikkejä  
kysynnässä, 930  
käyttäjää päivässä

## MATKUSTAJAPROFIILIT

Lähes päivittäin matkustava henkilö on todennäköisimmin parkanolainen tai työssä käyvä henkilö

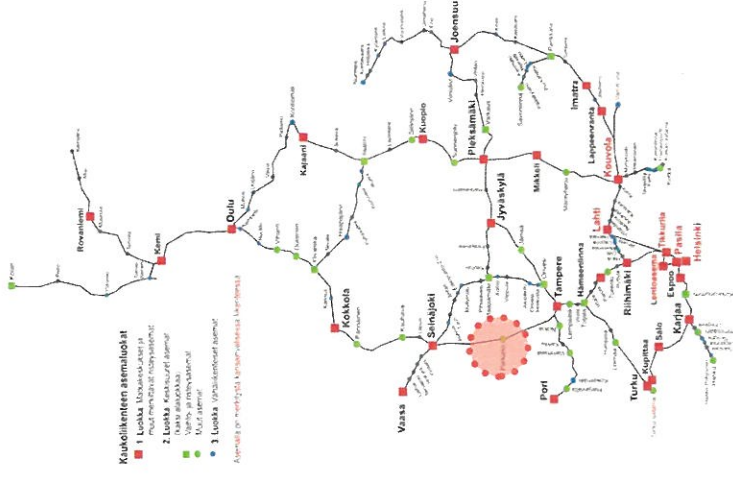
Viikoittain junaan käyttää todennäköisimmin parkanolainen tai kankaanpäälinen 31-64-vuotias, vapaa-ajan matkan Tampereelle tekevä henkilö

Noin kerran kuukaudessa matkustavan henkilön kohteena on todennäköisimmin Helsinkiin tehtävä vapaa-ajan matka tai Tampereelle tehtävä asiointimatka

Muualta Parkanoon matkustava on todennäköisimmin Etelä-Suomessa asuva, noin kerran kuukaudessa kesämökilään/kakkos-asunnollaan Parkanon seudulla käyvä henkilö



Parkanon rautatieasema sijaitsee 6 km:n päässä kuntakeskuksesta. Matkustajamäärät ovat merkittäviä tämän kokoiselle rautatieasemalle. Asemaa käyttävät laajasti ympäröivien kuntien asukkaat.



Parkanon asemarakennus ja pysäköintijärjestelyt 31.10.2020

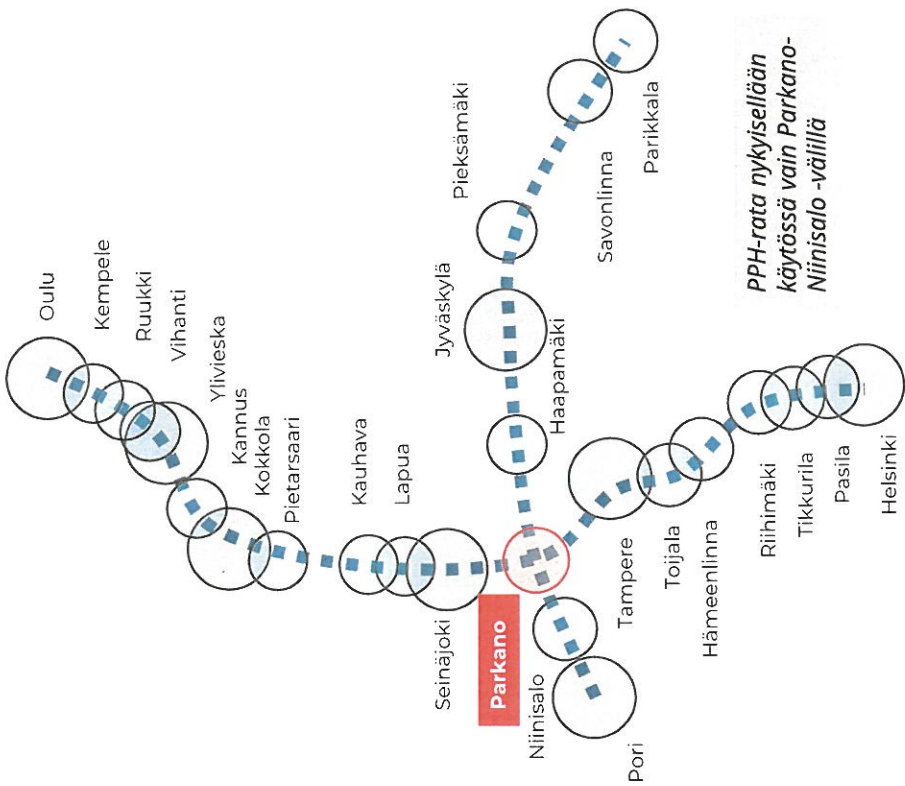
## LIITYNTÄYHTEYDET

- 95% käyttäjästä saapuu asemalle henkilöautolla
  - Linja-autoliikenne on hyvin marginaalista
  - Käyttäjien kokemia puutteita**
    - Liityntäyhteyksiä ei käytännössä ole
    - Liityntäpysäköinnin laatu ja turvallisuus eivät ole riittävällä tasolla
    - Junien aikatauluissa parannettavaa erityisesti työmatkaliikenteen näkökulmasta
  - Käyttöä lisäävät asiat**
    - Liityntäyhteyksien kehittäminen. Erityisesti kiinteät reitit vakioaikatauluilla ja lipun ostamisen mahdollisuus osana junalippua.
    - Aseman palvelujen parantaminen
    - Junavuorojen lisääminen
- Yli 80 % vastaajista (1182 vastaajaa) ilmoitti käyttävänsä liityntäyhteyttä, jos sellainen olisi**

# Pienempien asemien rooli ilmastotavoitteen saavuttamisessa

Suomella hiilineutraaliustavoite  
2035 ja EU:lla 2050

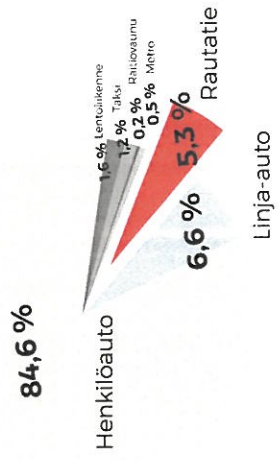
Liikenteen ja logistiikan alalla  
tavoitteena päästöjen  
puolittaminen vuoteen 2030  
mennessä



Jos Parkanon aseman  
nykyiset matkat tehtäisiin  
kaikki henkilöautoilla,  
CO<sub>2</sub>-päästöt  
kasvaisivat jopa  
yli 1000 tCO<sub>2</sub>\*

Parkano sijaitsee pohjois-eteläsuunnassa pääradan varrella Seinäjoen ja Tampereen välillä. Itä-länsisuunnassa kulkee käytöstä poistettu Pori-Parkano-Haapamäki -rata. Tämän radan käyttöönoton potentiaalia on tarkasteltu ja todettu, että radan avaamisella olisi suotuisia vaikutuksia sekä tavara- että henkilöliikenteen näkökulmasta. Asema sijaitsee siis strategisesti kahden ratakäytävän solmupisteessä.

Ilmastotavoitteiden saavuttamisessa rautatieliikenteellä on tunnetusti suuri rooli. Mitä useampi matkustaja saadaan käyttämään juna- ja henkilöauton sijasta, sen parempi. Nykyinen nopeiden junayhteyksien kehittäminen parantaa suurten kaupunkiseutujen välistä junaliikenteen vetovoimaa, mutta vastavuoroisesti heikentää väliasemien vetovoimaa. Tämä ei ole suotuisa kehityssuunta sellaisenaan, sillä mm. Parkanon aseman 110 000 vuotuista matkustajaa vähentävät henkilöautoliikenteestä aiheutuvia päästöjä merkittävästi. Nykytilassa on myös useiden prosenttiyksiköiden kasvupotentiaalia aseman vetovoimaa parantamalla.



Julkisen liikenteen suoritetilasto 2017 Traficom

Kuva: liikennemuotojen osuudet henkilökilometreistä Rautatieliikenteen markkinaosuuden kasvattamiseksi kaikki keinot on otettava käyttöön. Myös pienempien asemien rooli kokonaisuudessa on merkittävä.

\*Laskelman oletukset: keskimääräinen tehtävä matka on Parkano-Tampere-välin pituinen eli n. 86 km. Dieselauton päästöt keskimäärin 200g/km (l-paasto). Per aittomatka 10,3 kg CO<sub>2</sub>. 110 000 matkaa = 1,13 milj. kg CO<sub>2</sub> vuodessa

# Kehitettävät toiminnot



## Autopysäköinnin palvelutason parantaminen

*Pysäköinnin turvallisuuden parantaminen ja ruutuojen selkeät merkinnät.*



## Tilan jäsentely

*Aseman, pysäköinnin, odotustilojen, pysäkkien ja pyörien sijainnin sovittaminen tilaan käyttäjälähtöisesti*



## Parkanon rautatieaseman vetovoiman parantaminen

## Pyörä- ja moottoripyörä-pysäköinnin palvelutason parantaminen



*Asemalle turvallisen pyöräilyn mahdollistaminen. Esim. 10 paikan katoksellinen ja runkolukittava pyöräteline valaistuksineen.*



## Liityntäyhteyksien kehittäminen

*Shuttle-palvelut, taksi-, kutsutaksit ja niiden huomiointi aseman palvelutarjonnassa.*



## Informaation kehittäminen

*Liityntäratkaisut ja pysäköinti osaksi tarjottavaa informaatiota. Asemalla uusi näyttö tarjoamaan alueen markkinointimahdollisuuksia.*



## Aseman ulkoasun kehittäminen

*Vanhan asemarakennuksen julkisivuremontti. Mm. maalaus ja huolto.*



## Turvallisuuden parantaminen

*Turvallisuutta luova valaistus koko aseman ympäristöön. Myös kameravalvonnan vaihtoehdot tarkasteluun.*

## Prosessi ja priorisointi

### 1. Nykyisen asiakaskunnan turvaaminen

- 95 % aseman käyttäjistä on autoilijoita. Tällä ryhmällä on vakavia huolia autojen turvallisuudesta. Asemalla on koettu ikävaltaa ja varkauksia säännöllisesti.
- Ratkaisun osat
  - Tilan selkeää jäsentely
  - Turvallisuuden varmistaminen
  - Pysäköinnin selkeyttäminen ja turvallisuusongelman ratkaisu
- VASTUU: VR

### 2. Kestävien kulkutapojen palvelutason parantaminen asemalla

- Laadukas pyöräpysäköinti
- Kutsutaksille selkeä jättöpaikka ja informaatio
- VASTUU: VR

### 3. Koko matkaketjun kehittäminen: runko ja rihmastot

- Liityntäliikenne ratkaisujen kehittäminen
- Joukkoja ei ole riittävästi perinteisen joukkoliikenteen järjestämiseen
- Vaihtoehtoina kutsutaksi liikenne, sähköpyörät tai VR:n junalipun ohella myytävä shuttle-palvelu Parkanon keskusta.
- Junalipun ja liityntälipun ostaminen samasta palvelusta mahdolliseksi.
- VASTUU: VR, Parkanon kaupunki, yritykset

### 4. Junaliikenteen kytkeminen osaksi Parkanon markkinointia

- Aseman ulkoasun parantaminen: julkisivuremontti
- Asemalle informaationäyttö Parkanon tapahtumista, työmahdollisuuksista ja asumisesta
- Markkinointi mahdollista myös VR:n junien näyttöillä
- VASTUU: Parkanon kaupunki, VR

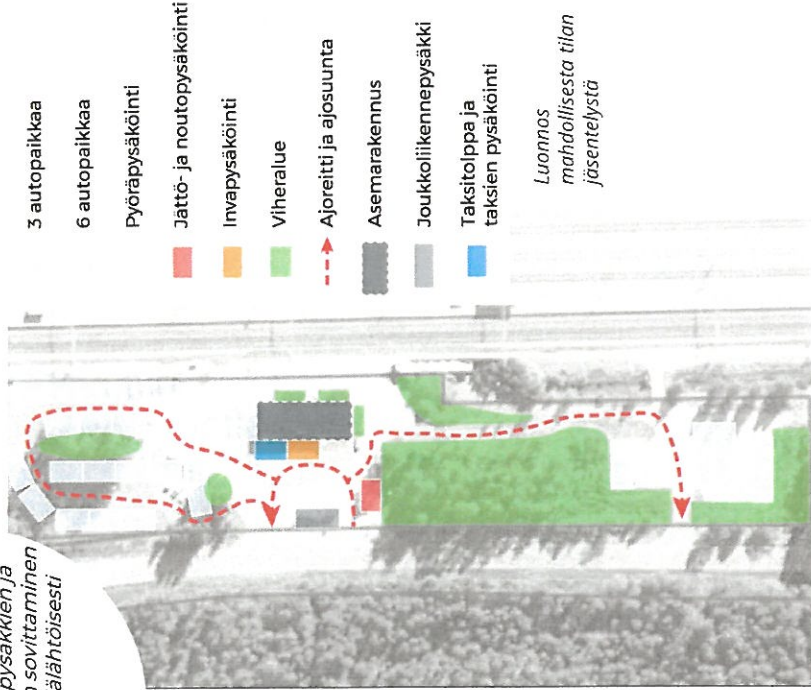
# Ratkaisut



Aseman, pysäköinnin, odotustilojen, pysäkkien ja pyörien sijainnin sovittaminen tilaan käyttäjälähtöisesti



Pysäköinnin turvallisuuden parantaminen ja ruutujen selkeät merkinnät.



## Pysäköinnin turvallisuuden parantamisen vaihtoehtoja

- 1. Aidattu alue**
  - + aita rajaa ja jäsentää aluetta
  - + lisää koettua turvallisuutta
  - - ilman valvontaa ei tuo aidosti ratkaisua turvallisuuteen
- 2. Aita + puomit sisäänkäynteihin**
  - + pelkkää aitaa parempi tapa
  - - vaatii tunnistustavan autolle: rekisterikilpi tai lippu
  - - vaikea muille kulkijoille
  - - aidan tai puomin yli voi hypätä
- 3. Aita + puomit + kameravalvonta**
  - + Kamerat vähentävät rikollisuutta
  - + Kokonaisvaikutus on turvallisuutta parantava
- 4. Pelkkä kameravalvonta alueelle**
  - + kustannustehokas ratkaisu
  - + kamerat parantavat turvallisuutta
  - - Alueelle pääsee silti kulkemaan luvatta

### Kaikkiin vaihtoehtoihin

- Ympäristövaikutus kirkas ja alueen kattava valaistus parantaa ihmisten turvallisuuden tunnetta ja valaisee autopysäköinnin paikat vähentäen rikollisuutta.
- Kasvillisuuden vähentäminen autopysäköinnin vieressä, jolloin näkemät pysäköintiin ovat paremmat

### Palvelutason parantamisen ratkaisuja

- Ruutujen selkeä merkintä maalauksin ja liikennemerkkein
- Ajoreittien opastus sisään- ja ulostuloissa

### Liiketoiminnallinen näkökulma

- Pysäköinnin palvelutasoa parantamalla saadaan lisää matkustajia junaliikenteeseen
- Jos turvallisuuteen panostetaan, voidaan arvioida kulujen kattamista maksullisella pysäköinnillä, jonka voi ostaa osana junalippua. Pysäköinnin palvelutason noston avulla voidaan perustella pysäköinnin hintaa.

# Ratkaisut



**Pyöräpysäköinnin palvelutason parantaminen**

*Asemalle turvallisen pyöräilyn mahdollistaminen. Esim. 10 paikan katoksellinen ja runkolukittava pyöräteline valaistuksineen.*

Säältä suojaava katos

Kaaritelineet takaamaan turvallinen lukitus

Laadukas valaistus



*Hyvin valaistu alue parantaa turvallisuutta. Kuva: Urban Spahr*



**Turvallisuuden parantaminen**

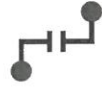
*Turvallisuutta luova valaistus koko aseman ympäristöön. Myös kameravalvonnan vaihtoehdot tarkasteluun.*



*Tallentava kameravalvonta ja siitä tiedottaminen.*

10 pyöräpaikkaa ensi alkuun

# Ratkaisut



## Liityntäyhteyksien kehittäminen

*Shuttle-palvelut, taksit ja kutsutaksit sekä niiden huomioinnin ottaminen aseman palvelutarjonnassa.*



## Informaation kehittäminen

*Liityntäratkaisut ja pysäköinti osaksi tarjottavaa informaatiota. Asemalla uusi näyttö tarjoamaan alueen markkinointimahdollisuuksia.*



## Aseman ulkoasun kehittäminen

*Vanhan asemarakennuksen julkisivuremontti. Mm. maalaus ja huolto.*



Iisalmen asema



Kirkkonummen asema



## Liityntäyhteyksien info

- Rautatieasemalle informaationäyttö liityntäyhteyksien vaihtoehtoista.
- Näyttö myös joukkoliikennepysäkeille.

## Parkanon markkinointi

- Suuri infonäyttö asemalle tuomaan sisältäen Parkanosta tietoa
- Tapahtumat, asuminen, yrittäminen, kehitys



Tornion asema

- Katokset, penkit ja istutukset
- Asemarakennuksen julkisivun päivittäminen. Brändäys esim. muiden pienien asemien mukaisella tyylillä.

## Rautatieasemalla tilavaraukset takseille ja kutsutakseille.

## Osallistuminen erilaisten liityntäyhteyksiä tukevien pilottien rahoitukseen ja markkinointiin

- Lisää asiakkaita junaliikenteen piiriin
- Positiivista näkyvyyttä matkaketjujen kehittämisessä
- Uniikki, suurista kaupunkiseuduista poikkeava kohde

# Toimijoiden roolit ja yhteistyö

## Yhteistyö (VR & Parkanon kaupunki)

- Informaatiotaulut
- Liityntäyhteydät

## VR

- Asemarakennus ja sitä ympäröivä VR:n tontti
- Junaliikenne
- Lipunmyynti
- Kuulutukset junissa

## Väylävirasto

- rata-alueiden ja laiturialueiden kehittäminen ja kunnossapito
- osallistuu liikennejärjestelmän palvelutason kehittäjänä rautatieliikenteen kehittämiseen

## Finrail

- Laiturinäyröt
- Kuulutukset asemilla
- Liikenteen ohjaus

## Pirkanmaan ELY-keskus

- Tieverkon sekä kävelyn ja pyöräilyn reittien rakentaminen ja kehittäminen

## Parkanon kaupunki

- Kunnan katuverkon kehittäminen
- Kunnan rooli kaavoituksesta vastaavana toimijana on merkittävä asemanseutujen kehittämisessä ja sitä kautta raideliikenteen toimintaedellytysten vahvistamisessa.





# Luku 2

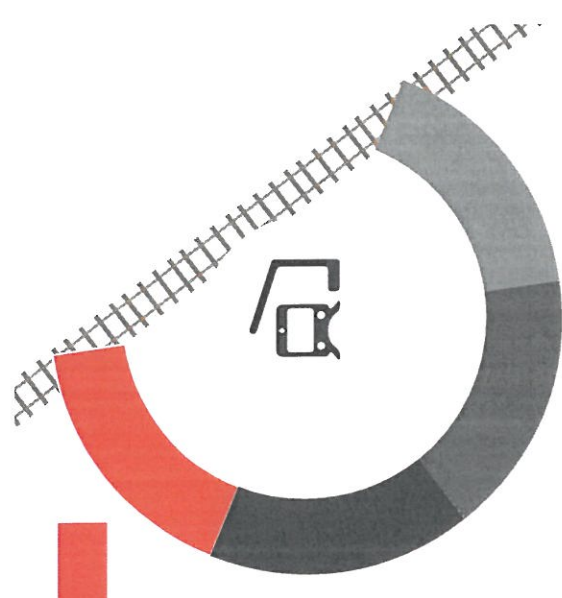
## Pitkän aikavälin visio



# LIITYNTÄLIIKENNE & RATAYHTEYDEN KEHITTÄMINEN

# Liityntäliikenteen vaihtoehtoja

Kulkutapa	Potentiaali Parkanon aseman liityntäliikenteessä	Selite
Henkilöauto	Suuri	Jo nykytilassa vallitseva liityntämuoto, joka sopii hyvin harvaanasutulle alueelle.
Moottoripyörä	Kohtuullinen	Moottoripyöräily sopii hyvin liityntään, mutta niiden määrä verrattuna henkilöautoihin on kuitenkin pieni.
Pyöräily	Kohtuullinen	Ohjaamalla kaavoitusta määrätietoisesti kohti asemaa sekä parantamalla aseman ja keskustan välistä infrastruktuuria luodaan edellytyksiä houkuttelevalle ja turvalliselle pyöräilylle.
Kävely	Pieni	Asutus liian etäällä säännölliseen kävelyliityntään.
Taksi	Kohtuullinen	Perinteisten taksien saatavuus heikentyneet, mm. taksilainsäädännön myötä, mutta jatkossakin mahdollinen vaihtoehto.
Kimppakyyti	Pieni	Kimppakyytisovellukset kehittyvät markkinaehtoisesti, mutta eivät todennäköisesti saavuta suurempaa suosiota kysynnän ollessa melko hajanantunutta. Ihmiset muodostavat luonnostaan kimppakyytejä, jos ne sopivat aikatauluihin.
Robottibussi	Suuri	Teknologian kehittyessä erittäin soveltuva vaihtoehto junien aikatauluun synkronoituuna.
Yhteiskäyttöautot, -pyörät ja mopot	Pieni	Yhteiskäyttöautokausissa tarvitaan riittävä käyttäjäkunta ja molemmissa päissä matkaa kysynnän kasautuma.
Kyydinjakopalvelu	Kohtuullinen	Keikkatalouteen perustuvat kyydinjakopalvelut, kuten Uber ja Lyft, ovat yleistyneessä myös Suomessa.
Kutsujoukkoliikenne	Suuri	Ensimmäisenä kutsujoukkoliikenteen pilotointi liityntäliikenteessä. Myöhemmin nykyisen järjestelmän uudelleen rakentaminen niin, että kaikki julkisilla varoilla nykyisin järjestettävät matkat sisällytetään kutsuhajautuvaan palveluun, joka palvelee kaikkia liikkuja.
Aikataulutetut muodot	Hyvin pieni	Aikataulutetut vaihtoehdot tarvitsevat joukkoja ja säännöllistä kysyntää ollakseen kannattavia. Parkanon liityntäliikenteessä tämä on vaikea toteuttaa, koska matkustajia per juna on vähän, lähtöpaikat hajaanuneet ja junien frekvenssi melko harva. Kalustoa ei siis saada jatkuvaan käyttöön, mikä nostaa kustannuksia.
Muut	Hyvin pieni	APM-laitteita on maailmalla käytössä, mutta Parkanossa matkustajajohdyt ovat pieniä suhteessa investointiin. Volocopterit sen sijaan voivat tulevaisuudessa olla mahdollisia ja näiden pilotointikohteena Parkano voisi olla mielenkiintoinen.



## Henkilökohtaiset

- Henkilöauto
- Moottoripyörä
- Pyöräily
- Kävely

## Kutsu- ja jakopalvelut

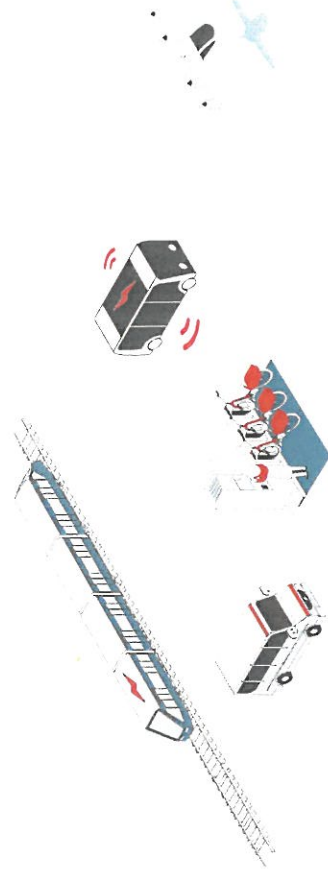
- Taksi
- Kimppakyyti
- Robottibussi
- Yhteiskäyttöauto
- Yhteiskäyttöpyörä
- Yhteiskäyttömopot / skootterit
- Kyydinjakopalvelu
- Kutsujoukkoliikenne

## Futuristiset, jo olemassa olevat

- APM – Automated people mover
- Volocopter

## Aikataulutetut

- Bussi
- Shuttle



# Keskustan ja aseman välisen infrastruktuurin kehittäminen

Parkanon kaupungin tekemässä liikkumisenohjauksen valtionavustushakemuksessa käsitellään pyöräliikenteen edistämishajelman laatimista. Työssä määriteltäisiin mm. pyöräilyn tavoiteverkko. Verkon kehittämisen kannalta yksi keskeinen yhteysväli on keskustajajaman ja rautatieaseman välisen maastopyöräreitin kehittäminen liityntäpyöräilylle soveltuvaksi väyläksi.

Yhteysvälin suunnittelussa on huomioitava mahdollinen robottibussiliikenne, joka voi olla mahdollista ja seuraavan viiden vuoden aikana. Robottibussien reitin toteutukselle on käytännössä kaksi vaihtoehtoa: muun ajoneuvoliikenteen seassa tai erillisellä väylällä pyöräilyn ja kävelyn kanssa.

## Robottibussin reitti Uudenasemantiellä Mahdollisuudet

- Ei tarvetta erilliselle infrastruktuurille
- Reitti on selkeä ja suoraviivainen

### Haasteet

- Liian suuri nopeusrajoitus suhteessa robottibussin ajonopeuteen
- Paljon raskasta liikennettä ja jos rautatieasemalle saadaan lisää energiantuotantoa, tulee raskaan liikenteen määrä vain kasvamaan
- Kävelyn ja pyöräilyn väylä tulee suunnitella ja rakentaa joka tapauksessa, jos näitä kulkumuotoja halutaan edistää liityntäliikenteessä

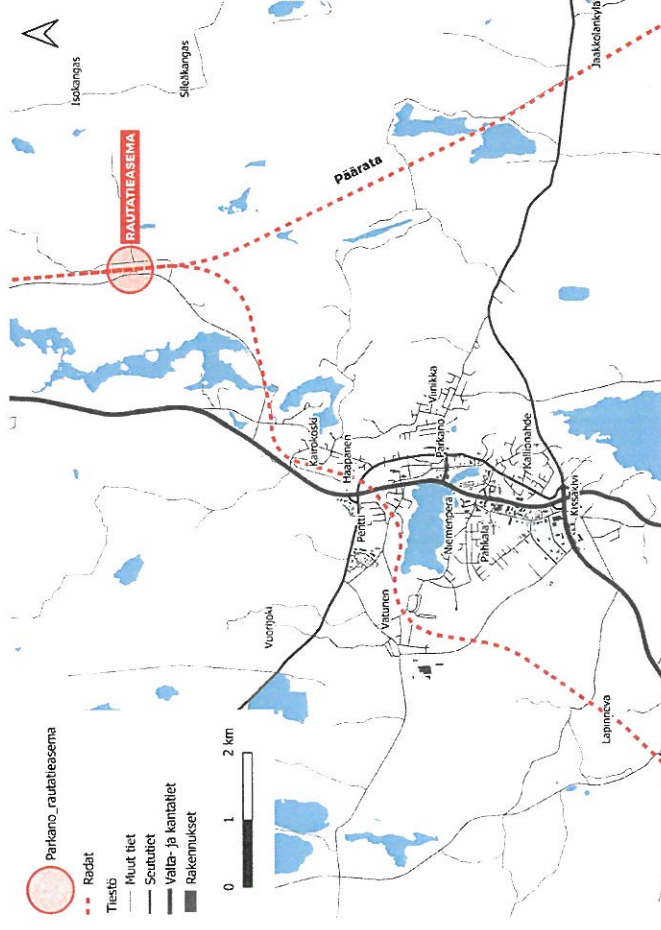
## Robottibussi erillisellä infrastruktuurilla kävelyn ja pyöräilyn kanssa

### Mahdollisuudet

- Erillään muusta ajoneuvoliikenteestä, mikä pienentää liikenneturvallisuusrisiä
- Pitkällä aikavälillä reitti laajenevalle asutukselle, jolloin Uudenasemantie voidaan priorisoida raskaalle liikenteelle ja henkilöautoliikenteelle

### Haasteet

- Vaatii erikoisratkaisua, jotta robottibussit, pyöräily ja kävely saadaan samaan tilaan turvallisesti
- Väyää tulee väistämättä leveämmäksi



# Robottibussien tilannekatsaus

## EU-rahoitteinen Fabulos-hanke tulossa päätökseen

- Monivaiheinen robottibusseja ja niiden toimivuutta aidoissa liikennetilanteissa testaava hanke on tulossa päätökseen. Piloteissa testattiin myös etäohjautuvuutta.
- Hankkeen viimeisessä pilotointivaiheessa oli kolme konsortiota
  - Mobile Civitatem-konsortio, jossa oli 4 virolaista yhteistyökumppania: Modern Mobility, Tallinnan teknillinen yliopisto, AuVeTech ja Fleet Complete. Konsortio testasi omaa Iseauto-ajoneuvoaan sekä automaattisia ajojärjestelmiä ml. älykkäät bussipysäkit.
  - Saga-konsortion neljä yhteistyökumppania: Mobility Forus, Halogen ja Ramboll Management Consulting Norjasta sekä Spare Labs Kanadasta. Konsortio käytti pilotoinnissa ranskalaista Navya-bussia.
  - Sensible 4 – Shoti-konsortio kahdella yhteistyökumppanilla. Konsortio käytti GACHA-bussia pilotointiin ja Shoti –kutsuohjautuvuuden teknologiaa.
  - Helmikuussa 2021 loppuseminaari, jossa kerrotaan hankkeen tuloksista.

## Hiedanrannan pilotti Tampereella

- Syksyn 2020 aikana pilotoitu jalankulun ja pyöräilyn ympäristössä hiekkateilla.
- Bussina virolainen Iseauto-bussi ja operaattorina suomalainen Roboride Oy
- Kokeilu on osa Tampereen kaupungin Hiedanranta MaaS-hanketta, jossa kehitetään kestävää liikkumista palveluna
- Ennen pilottia tehtiin kattava turvallisuus selvitys
- Itse pilotti meni hyvin ja operoinnista saatiin paljon tietoa ja kokemuksia

## Norjan uusimpia pilotteja

- Ruter, Holo, Toyota Motor Europe ja Sensible 4 pilotoivat vuoden ajan 6-paikkaisia pakettiautoja osana Oslon julkista liikennettä
- Tavoitteena testata kaikissa keliolosuhteissa teknologian toimivuutta ja nostaa ajonopeutta 30 km/h:iin, jotta vaaralliset ohitukset vähenevät.

## Ensimmäinen kaupallinen ohjelmistoratkaisu 2022

- Suomalainen Sensible 4 –yritys julkaisemassa 2022 kaikissa keliolosuhteissa toimivan itseajavan ohjelmistoratkaisun.
- Ei vaadi turvakuljettajaa
- Sisältää etäohjauksen ratkaisut
- Voidaan käyttää missä vain 4-pyöräisessä ajoneuvossa, mutta fokus viimeisen kilometrin shuttle-busseissa.
- Voidaan kytkeä osaksi shuttle-bussialustoja ja kutsuohjautuvia palveluja. Mahdollistaa dynaamisen reitityksen valitulla alueella eli bussi voi poiketa reitiltään hakemaan ja jättämään matkustajia.
- Ei vaadi erillistä infrastruktuuria ja voi ajaa sekaliikenteessä 40 km/h:n maksiminopeudella.
- Voi ohittaa reitillään olevia esteitä

## Liikenteen automaation tasot

0 1 2 3 4 5



Fabulos-hankkeessa pilotoitiin pääosin tason 4 ratkaisuja. Ensimmäinen kaupallinen tason 4 ohjelmisto julkaistaan 2022.

Ihminen vastaa ympäristön monitoroinnista

Järjestelmä vastaa ympäristön monitoroinnista



Lähde: Sensible4

## Jatkoehdotukset

- Osallistuminen Fabulos-hankkeen loppuseminaariin helmikuussa 2021
- Rautatieaseman ja keskustan välisen infrastruktuurin suunnitteluun käynnistämisen ottaen huomioon robottibussiliikenteen asettamat vaatimukset.

# Kutsutaksiliikenteen kehittäminen

## Ehdotus

Parkano rohkeasti kokeilemaan koko kunnan kattavaa kutsujoukkoliikennettä. Tavoitteena Suomen ensimmäinen kunta, jossa aidosti kutsuohjautuva joukkoliikenne.

## Nykytilan haaste

Pienissä maaseutumaisissa kunnissa julkisten kuljetuspalvelujen palvelutaso heikkenee samalla kun henkilökuljetusten kustannukset ovat kasvaneet.

## Miksi ongelmaa ei ole saatu ratkaistua

### toistaiseksi?

Ratkaisuna on esitetty sote-kuljetusten avaamista muillekin käyttäjille. Sote-kyhydeissä liikkuu paljon vapaita penkkejä, joista kunnat ovat jo käytännössä maksaneet. Nämä olisi hyvä saada ihmisten käyttöön. Ongelmaksi muodostuu kuitenkin se, että sote-kuljetusjärjestelmän hankinta palvelee ensisijaisesti sote-kyhytejä eikä sovellu parhaalla tavalla muiden liikkujien tarpeisiin. Ei riitä, että sote-asiakkaan tilaamaan autoon tarjotaan myös muille käyttäjille mahdollisuutta tilata kyyti itselleen vain pari tuntia ennen lähtöä, eli silloin kun sote-asiakas sen tilaa. Lityntäkyhytiä rautatieasemalle varaavan henkilön tai harrastukseen liikkuvan nuoren tulee olla varma, että kyydin saa haluttuun aikaan.

Avoimessa kutsuliikenteessä tärkeitä elementtejä ovat sovellustilaaminen, linkittyminen muihin liikennepalveluihin, sekä tehokas ja automaattinen kyytien yhdistely tai joustavat reitit. On hyvin haastavaa panostaa näihin elementteihin, jos lähdetään muokkaamaan sote-kuljetusjärjestelmän hankintaa.

Lähteet: KyytiGroup & EP-liitto

## Jatkotoimenpiteet

Kaupunki pilotoi kutsujoukkoliikennettä rautatieaseman liityntäliikenteessä, mutta ennen seuraavia kuljetuspalvelu- ja järjestelmäohjelmia selvitetään simuloinnin avulla, mitä tapahtuisi, jos sote-, palveluliikenne-, ja päivätoimintakuljetuksia, sekä mahdollisesti jopa koulukyytejä, voitaisiin operoida samalla kiinteällä kalustolla ja vapaalla kutsuohjauksella.

Simuloinnilla etsitään vastausta kysymykseen, millainen kutsuliikenne on mahdollista rahoittaa nykyisellä kuljetuspalveluiden budjetilla – tai vaihtoehtoisesti kuinka paljon säästöjä olisi saavutettavissa. Lopputuloksena on avoimen kutsuliikenteen kiinteän kaluston optimikoko, palveluajat ja palvelualue, sekä osuus matkoista, joille puolestaan kannattaa tilata taksikyytejä.

## Case Lapua – 14 300 asukasta

Lapualla tehdyn MAMBA-hankkeen simuloinnin mukaan kutsuohjautuvan palveluliikenteen laajentaminen ja kehittäminen maaseutumaisien kuntien henkilökuljetuspalveluiden perustaksi parantaa matkakoikeuden omaavien erityisryhmien lisäksi myös muiden kuntalaisten, kuten nuorten ja autottomien liikkumismahdollisuuksia – ilman, että kustannukset kasvavat. Lapuan MAMBA-simuloinnin keskeinen tulos on, että ohjaamalla alle 20 km:n sote-kuljetukset mahdollisuuksien mukaan kaikille avoimeen kutsuliikenteeseen voidaan **nykyisellä kustannustasolla** jatkaa palveluaikaa myös iltoihin, lisätä palvelussa olevaa automäärää päivällä ja saavuttaa jopa 50-70 %n lisäys päivittäisiin matkamääriin erityisesti iltapäivisin ja iltaisin.



# Tampere-Seinäjoki –radan 2-raiteisuuden merkitys

## Koko päärata kaksiraiteiseksi

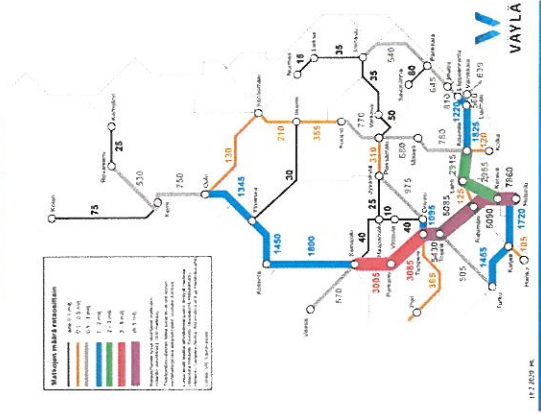
Suomen tärkeimpiä ratoja on ns. päärata Helsingistä Tampereen ja Seinäjoen kautta Ouluun ja Rovaniemelle. Parkanon asema on suunnilleen puolivälissä Tampereen ja Seinäjoen välisellä rataosuudella.

Tampereen ja Seinäjoen välillä tehtiin vuonna 2019 yli 3 miljoonaa matkaa, mikä oli Suomen suurin matkamaara 1-raiteisella radalla. Koko Suomessa enemmän matkoja tehtiin vain Tampereen ja Helsingin välillä. Vertailun vuoksi todettakoon, että Helsingin ja Turun välillä matkoja tehtiin 1,5...1,7 miljoonaa eikä tavaraliikennettä käytännössä ole.

Tampere-Seinäjoki –rataosa välittää suuria matkustajamääriä etelän ja pohjoisen kaupunkiseutujen välillä. Matkustajamäärät ovat kasvaneet enemmän kuin monilla muilla kaukoliikenteen ratayhteyksillä. Rataosa on myös tärkeä teollisuuden aikataulutuille prosessikujetuksille.

## Kaukoliikenteen matkat vuonna 2019

Yhteensä 14,925 milj. matkaa



## Nopeus ja täsmällisyys – rautatieliikenteen kilpailuedut

Nopeus ja täsmällisyys ovat rautatieliikenteen tärkeimmät kilpailuedut. 1-raiteinen osuus asettaa rajat rautatieliikenteen kasvulle ja suurille junanopeuksille. Kun ilmenee häiriö, sen vaikutukset leviävät laajalle Suomen junaliikenteeseen. 2-raiteisuudella häiriöherkkyyttä voidaan merkittävästi pienentää, junien nopeutta nostaa ja junatarjontaa lisätä.

## Vaikutuksia koko Suomen rataverkolle

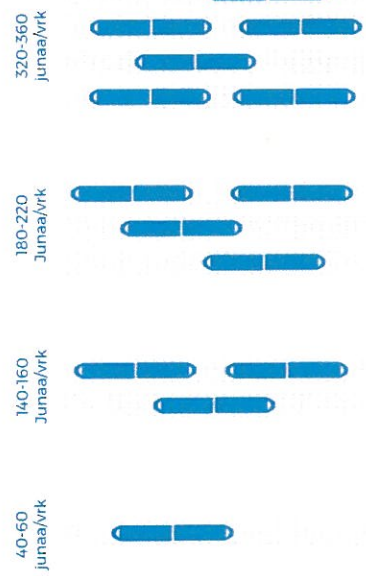
Tampereen pohjoispuolelta Seinäjoen eteläpuolelle 1-raiteista rataa on noin 140 km. Rataosuus vaikuttaa koko Suomen rautatieliikenteeseen. Yhteysvälin 2-raiteistaminen parantaa junaliikenteen sujuvuutta myös eteläisen Suomen vilkkailla rataosuuksilla. Kun raideliikenteen kapasiteettiä kasvatetaan 1-raiteisesta radasta 2-raiteiseen, saavutetaan suhteellisesti suurin harppaus kapasiteetissa. Kolmannen ja neljännen raiteen lisääminen eivät nosta kapasiteettia enää samalla voimalla. 2-raiteisuus turvaa sujuvan junaliikenteen vuosikymmeniksi Tampereen ja Seinäjoen välillä. Parkanon merkitys junien kohtauspaikkana ja myös lähiliikenteen asemana paranee 2-raiteisuuden myötä.

## Miksi ratoihin pitää investoida?

Ilmastonmuutoksen takia Suomessa tarvitaan rautatieliikenteen kasvuharppaus. Kaupungistuminen ja väestön keskittyminen sekä henkilöliikenteen kilpailun avautuminen tukevat tätä tavoitetta. Ratakapasiteetin puute ei saa muodostua rautatieliikenteen kasvuun esteeksi varsinkaan Tampereen ja Seinäjoen välisellä suuren kysynnän rataosalla. Digirata –kehitys on yksi keino kasvattaa ratakapasiteettia ja siten hyödyntää nykyistä rataverkkoa tehokkaammin. Se ei kuitenkaan poista yksiraiteisten rataosuuksien häiriöherkkyyttä eikä junien kohtaamisten tarvetta, joka on kokonaismatka-aikaan vaikuttava tekijä.

Työssäkäyntialueiden laajeneminen kestäväällä tavalla edellyttää, että työmatkat tehdään junalla aina kun mahdollista. Tällöin tarvitaan nopeaa pitkän matkan liikennettä, mutta yhtä hyvin väliasemien matkustajia palvelevaa liikennettä. Parkanon asema palvelee laajalta alueelta eri kunnista saapuvia matkustajia. Parkanossa pysähtyvän junatarjonnan lisääminen nähdään alueella tärkeäksi tekijäksi, jonka tulisi aikataulullisesti palvelua päivittäisiä asiointimatkoja mm. Tampereen suuntaan. Lähijunaliikenteen mahdollisuuksia tulee myös tarkastella ja viimeistään radan 2-raiteistamisen myötä sille tarjoutuu hyvät toimintaedellytykset. Lähijunaliikenne on tärkeä väline raideliikenteen palvelutason parantamiseen ja matkustajamäärien kasvattamiseen.

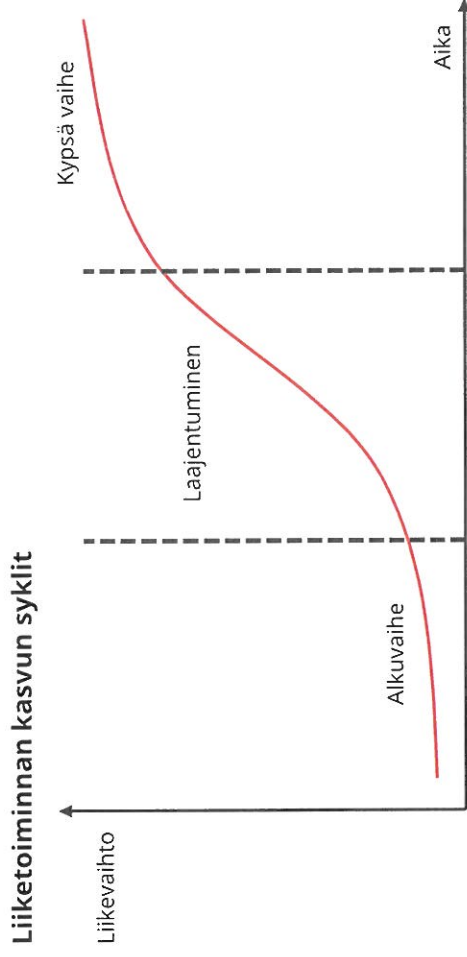
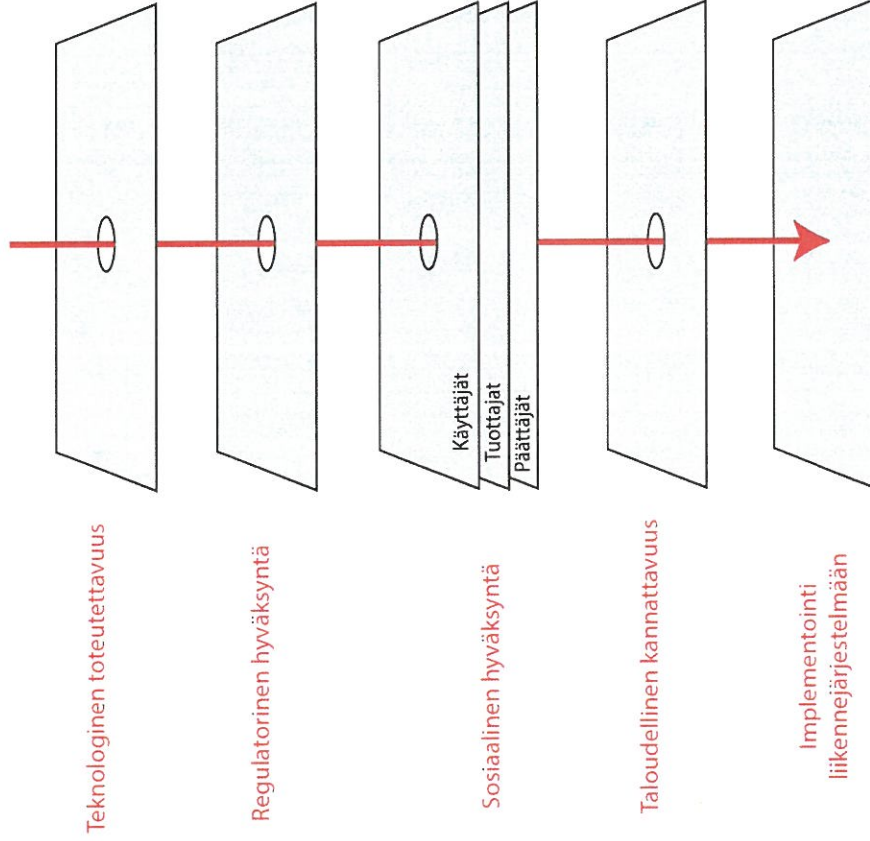
Junaliikennettä tukevien matkaketjujen kehittäminen on välttämätöntä. Riittämätön kapasiteetti johtaa siihen, että pitkän matkan liikenne ja lähiliikenne ovat toisiaan vastaan. Henkilöliikenteen kilpailun avautuminen tuo aikanaan lisää tarjontaa ja pitää lippujen hinnat kilpailukykyisinä. Ratakapasiteetti ei saa muodostua toimivan kilpailun esteeksi.



Lähde: Rauhaliikenteen tutkimus (2000)

# ENERGIAN TUOTANTO, JAKELU JA UUDET KONSEPTIT

# Uuden ajan ajoneuvojen ja energiamuotojen yleistymisen edellytykset



## Liikenteen energian uusi aika

### Miksi energian murros on meneillään?

Fossiilisten polttoaineiden käytöstä pyritään eroon ilmasto- ja ympäristösyistä. Käyttöön tulee monipuolinen valikoima energiamuotoja liikenteen eri käyttötarpeisiin. Kun tähän asti bensiini ja dieselöljy ovat olleet pääroolissa, tulevaisuuden valikoima on monipuolisempi. Uusien energiamuotojen kehittämisessä tulevat kysymykseen nestemäiset ja kaasumaiset polttoaineet sekä sähkön käyttö akkuun varastoituna tai polttokennolla vedystä tuotettuna.

### Miksi Parkanon kannattaa olla aktiivinen juuri nyt?

Uusiutuvan energian markkinat ovat vasta vähitellen kehittymässä ja ne edellyttävät uutta tuotantoa ja uusia jakelujärjestelmiä. On suositeltavaa olla mukana heti uuden kehityksen alkuvaiheessa, jolloin pääsee hyödyntämään nopeaa kasvuvaihetta. Markkinoiden kasvun aikana se on vaikeampaa ja markkinoiden kypsyyssivaiheessa hyötyjä ei juuri saavuteta.



# Energian tulevaisuudesta ja sen mahdollisuuksista

Parhaillaan käynnissä oleva energia-alan murros on trendi, jota Parkanon kannattaa hyödyntää.

Energiapalautti tulee olemaan nykyistä monipuolisempi ja energian osamarkkinat ovat hakemassa muotoaan. Yhteisenä nimittäjänä on pyrkimys hiilineutraaliuteen ja ympäristökuormituksen vähentämiseen, mikä ilmiö on toinen vahvistuva trendi.

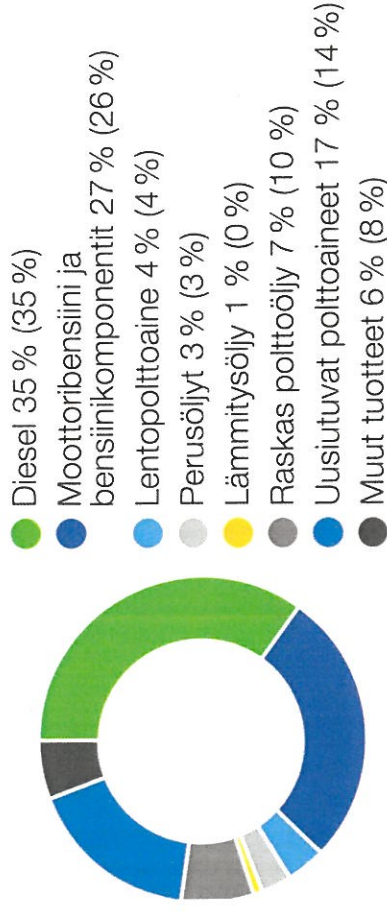
## Uusiutuva diesel

Nesteellä on jonkin aikaa ollut tuotannossa tieliikennekäyttöön tarkoitettu uusiutuva dieseliöljy, joka alentaa päästökuormitusta noin 90 %. Vuoden 2021 alussa valikoimaan on tulossa myös uusiutuva polttoöljy, joka on tarkoitettu rakentamiseen, metsäkoneurakointiin, maatalouteen ja lämmitykseen. Senkin päästövähennemä on noin 90 % fossiiliseen polttoöljyyn nähden. Etuna on näiden polttoaineiden soveltuvuus sellaisenaan nykyisiin ajoneuvoihin ja koneisiin sekä jakelujärjestelmään. Tuotantomäärät ovat ainakin toistaiseksi rajalliset eikä em. polttoaineita ole saatavissa kaikista Nesteestä jakelupisteistä.

Suomessa on myös lukuisia muita energia-alan tuotantohankkeita menneillään ja muutamissa tuotanto on jo käynnistynyt. Metsäteollisuus tuottaa puupohjaisista uusiutuvaa dieseliä, mm. UPM Lappeenrannassa.

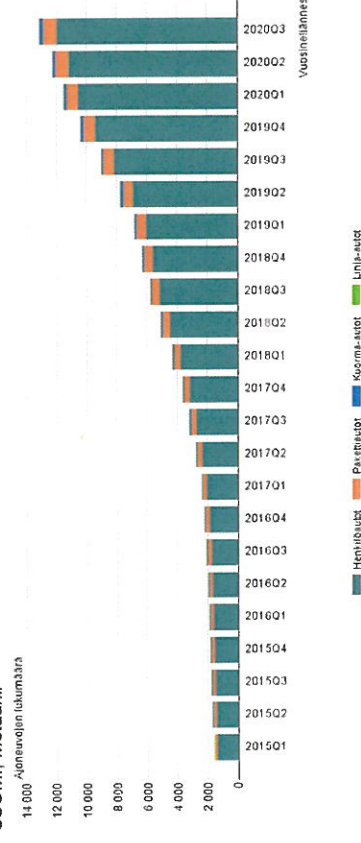
## Biokaasu

Turussa Gasum avasi Suomen ensimmäisen nesteytyn biokaasun tuotantolaitoksen marraskuussa 2020. Biokaasua tuotetaan useissa laitoksissa eri puolilla Suomea. Gasum ja HKScan ovat vaihtamassa Huittisten biokaasulaitoksen syötteen lantapohjaiseksi.



## Uusiutuvien polttoaineiden osuus Nesteestä myynnistä kasvussa (Neste vuosikertomus 2019)

Liikennekäytössä olevat ajoneuvot muuttujina Ajoneuvoluokka ja Vuosineljännes. MANNER-SUOMI, Metaani.



Suomessa on tällä hetkellä liikenteessä noin 13200 kaasuautoa (Traficom), kuva: Kaasuautoilijat Ry

Suomessa on vuonna 2030 yhteensä 178 uutta, maatalousbiomassoja hyödyntävää biokaasulaitosta (Biokiertö ja Biokaasu Oy)

# Energian tulevaisuudesta ja sen mahdollisuuksista

## Nyt on oikea hetki valmistautua vetytalouteen

Vetyteknologia on tulevaisuuden mahdollisuus, johon kohdistuu suuri odotusarvo. Vety on energiantantajia, jota prosessoidaan ajoneuvon polttokennoissa sähköenergiaksi.

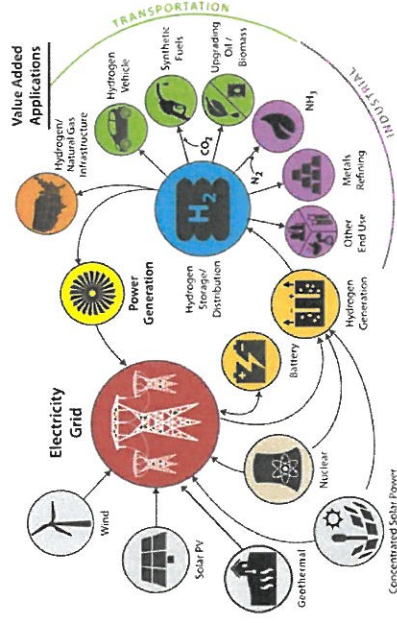
Vetyä tuotetaan sekä fossiilisen maakaasun avulla että elektrolyysillä sähköä käyttämällä. Jälkimmäisen "vihreän vedyn" kasvu on laadittu kovat ennusteet. Vedyn tuottaminen elektrolyysierissä uusiutuvalla energialla on vielä kallista, n. 2,5-5,5 €/kg, mutta ennusteiden mukaan se voisi olla kilpailukykyistä fossiilisen vedyn kanssa jo 2030.

EU:n elytystrahnan kohteissa vety on yksi pääkohteista, sillä elytyksen halutaan tukevan hiilineutraaleja ratkaisuja. EU:n julkaisemassa vetystrategiassa tuotantoon lasketaan 24-42 mrd. €:n investointitarve kuluvan vuosikymmenen aikana. Maakohtaisesti Saksa on jo ilmoittanut 9 mrd. €:n, Ranska 7 mrd. €:n ja Espanja 10 mrd. €:n investoinneista vetyteollisuuteen. Yhdysvalloissa kehitykseen on myös laitettu suuria summia. Pohjoisilla on kuitenkin iso etu muihin maihin verrattuna: täällä sähkö on edullisempaa ja puhtaampaa.

Vetytalous linkittyy vahvasti tuulivoimaan, joka on kasvupolulla Suomessa. Tässä kokonaisuudessa Parkano voi ottaa ison roolin. Suomalaisista yrityksistä vedyn mahdollisuudet ovat tunnistaneet mm. Fortum, Neste, Wärtsilä ja SSAB, jotka kaikki pyrkivät vedyn tuotantoon tai käyttöön toiminnassaan.

## Synteettiset polttoaineet

Vety voi myös jalostua eteenpäin polttoaineiksi eli hiilivedyjiksi hiilidioksidin avulla. Tällöin vetyyn H<sub>2</sub> yhdistetään esimerkiksi sellutehtaan hiilidioksidin päästöt (CO<sub>2</sub>). Tätä kutsutaan power-to-x –teknologiaksi. Tässä prosessissa syntyviä, nykyisiin polttomoottoreihin ja jakeluverkkostoon soveltuvia, polttoaineita kutsutaan synteettisiksi polttoaineiksi. Näitä voidaan käyttää mm. liikenteessä ja teollisuudessa. Vety on siis vedyn jalostuskehjussa alkupäässä, ja eteenpäin jalostettaessa sen arvo kasvaa. Parkanossa power-to-x ei tällä hetkellä ole realistista, mutta vedyn tuotanto voi luoda ympärilleen uusia jatkojalostuksen mahdollisuuksia.



Kuva: NREL

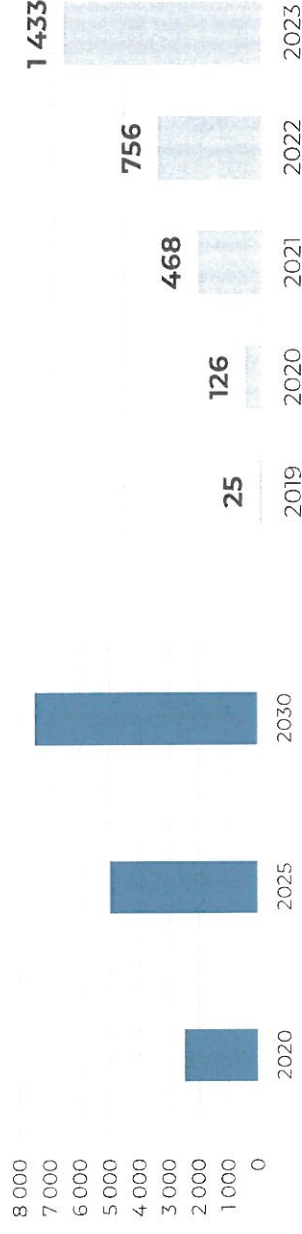
## Ennuste vedyn käytöstä exajouleina



Yksi exajoule vastaa noin puolen päivän energiankulutusta koko maailmassa. Lähde: Hydrogen Council, Kauppalehti

## Maailmanlaajuisesti käynnistyvät uudet hankkeet vihreän vedyn tuotannossa, Megawattia vuodessa






### Suomen tuulivoimakapasiteetti, Megawattia



Lähde: Suomen tuulivoimayhdistys

Lähde: IEA

# Energian kantajat

	 Paineistettu biokaasu (CBG) ja maakaasu (CNG)	 Nesteytetty biokaasu (LBG) ja maakaasu (LNG)	 Vety	 Uusiutuva diesel (HVO eli Hydrotreated Vegetable Oil)	 Puupohjainen uusiutuva diesel
<b>Tuote</b>					
<b>Ominaisuuksia</b>	Paineistetulla kaasulla toimintasäde on 400–500 kilometriä, mikä riittää monelle kaupunkijakelussa (Scania). Vähentää koko elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasupäästöjä jopa 90 % fossiiliseen polttoaineeseen käyttöön verrattuna.	Nesteytystä kaasulla tyyppillinen puoliperävaunu yhdistelmä kuormattuna kulkee yhdellä tankkauksella tasaisella tiellä noin 1 000 kilometriä (Scania). Vähentää koko elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasupäästöjä jopa 90 % fossiiliseen polttoaineeseen käyttöön verrattuna.	Suuri energiatiheys, mutta vaikeaa kuljettaa kustannustehokkaasti. Tehokkain jakelutapa on kaasuputkisto. Uusiutuville energioilla jopa fossiilivapaata.	Uusiutuvan dieselin päästöt ovat jopa 90 % pienemmät. Sopii sellaisenaan polttomoottoreihin (Neste).	Alentaa jopa 80 % kasvihuonekaasupäästöjä. Sopii sellaisenaan polttomoottoreihin (UPM).
<b>Käyttökohteet</b>	Ensisijaisesti henkilöautot, mutta myös jakelukalusto, teollisuus	Raskaat ajoneuvot, teollisuus ja meriliikenne	Laaja kirjo vetytalouden kokonaisuudessa: tieliikenne, lentoliikenne, meriliikenne, sisälogistiikka (trukit), teollisuus, synteettiset polttoaineet, varavoimajärjestelmät, energian varastointi	Henkilöautot ja raskaat ajoneuvot	Henkilöautot ja raskaat ajoneuvot
<b>Raaka-aineet</b>	Kaikki eloperäinen materiaali, kuten biojäte, jättesiliete, jättevedet, lanta, teollisuuden sivutuotteet ja kasvibiomassa	Kaikki eloperäinen materiaali, kuten biojäte, jättesiliete, jättevedet, lanta, teollisuuden sivutuotteet ja kasvibiomassa	Veden elektrolyysi uusiutuvalla energialla, kuten tuuli- ja aurinkovoimalla	Kasvöljyt ja eläinrasvajäte	Vetykäsitelty raakamäntyöljy
<b>Esimerkki</b>	Pirkanmaan jätehuollon biolaitos, Koukkujärven jätekeskus, Nokia, ECO3-kiertotalouskeskus 2020	Gasumin Suomen ensimmäinen nesteytetyn biokaasun laitos Turussa avattu marraskuussa 2020	Norjalainen nopeasti kasvava vetyratkaisuja tuottava NEL ASA	Nesteen MyDiesel	UPM Lappeenrannan biojalostamo, BioVerno -diesel
<b>Esimerkkejä yhteistyökumppaneista</b>	Gasum, Pirkanmaan jätehuolto	Gasum, Pirkanmaan jätehuolto	Wolkosi, Leppäkosken Sähkö, muut vedystä kiinnostuneet suomalaiset suuryritykset	St1, Neste	UPM, MetsäGroup, Stora Enso
<b>Synergiset toiminnot</b>	Maatalous	Maatalous	Aurinkovoimailat ja tuulivoimailat	Maatalous ja ravintolat	Metsäteollisuus
<b>Markkinan kypsyyssaste</b>	3. Skaalautuva	2. Nouseva	1. Orastava	2. Nouseva	1. Orastava

# Miten Parkano voi vastata energia-alan trendeihin?

## Parkano voi olla uuden ajan energian tuotantopaikka ja jakelukeskus

Parkanon asemaseudulle voidaan sijoittaa erilaisia energiantuotantolaitoksia. Niillä voi olla synergiaetuja keskenään tai muualla Suomessa sijaitsevan teollisuuden kanssa. Liikenteen energian jakelualueena Parkanolla on mahdollisuudet, koska sen läpi virtaa valtakunnallista rekkaliikennettä. Myös henkilöliikenteen kannalta Parkano on hyvä tankkauspaikka, koska Parkanon kaupallinen vetovoima ulottuu laajalle ympäristökuntiin. Tuulivoima ja sen osuuden lisääminen on yksi Parkanon vahvuus, kun pohditaan vetotalouden edistämistä alueella.

## Parkanon aseman kokonaiskonseptiin soveltuu hyvin tuotannon ja jakelun yhdistäminen Parkanossa

Asemaseudun tuotantoa voidaan jaella 3-tien varrella sijaitsevista liikenteen palvelukeskuksista. Siellä olisi saatavilla laaja valikoima uusiutuvia energiamuotoja ja siellä voitaisiin myös esitellä uuden ajan ajoneuvokalustoa. Näin edistettäisiin ammattiliikenteen ja suuren yleisön tietoisuutta uuden ajan energian ja ajoneuvoteknologian mahdollisuuksista. Samalla keskus toimisi pitkämatkaisen rekkaliikenteen korkeatasoisena palvelupaikkana.

Yhteistyökumppaneina olisi laaja joukko energia-alan sekä auto- ja kuljetusalan toimijoita, jotka saisivat toisistaan synergiaetua ja suuren näkyvyyden. Myös uuden ajan sähköisiä lentovälineitä voisi olla esillä ja kokeiltavissa. Parkanossa ja lähialueella sijaitsevat oppilaitokset voisivat käyttää keskuksista oppimislustana. Parkanon kaupungille suuri etu on laaja julkisuus uuden ajan edelläkävijänä. Proaktiivinen viestintä on välttämätöntä.

## Parkanon asemaseudulla tuotettavan energian skaalautuvuus on joustotekijä

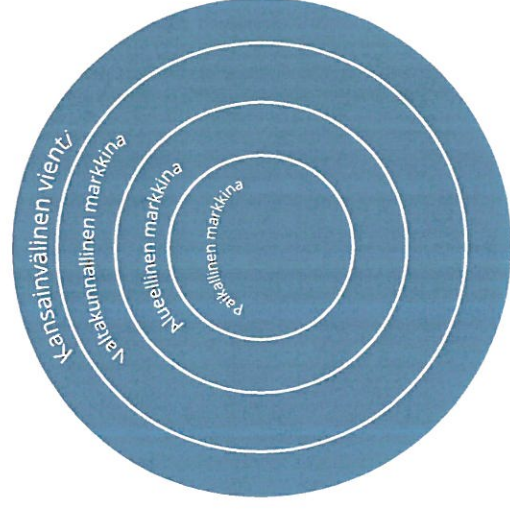
Kohtuullisen pieniä määriä voidaan tuottaa alueella jaettavaksi, mutta mitä suuremmaksi jonkin energiamuodon tuotanto halutaan kasvattaa, sitä laajempaa markkina-alueita tavoitellaan. Silloin voidaan alkaa hyödyntää junakuljusten skaalaetua kuljettamalla rautateitse energiatuotteita muualle Suomeen pääratata hyödyntäen. Myös raaka-aineita voidaan tuoda rautateitse Parkanon asemaseudun energiateollisuudelle. Tavoitetaso ei tarvitse rajoittaa edes kotimaan markkinoihin, vaan myös vientiin voidaan vaimistaa energiatuotteita. Talloin juna- ja laivakuljetus muodostavat toimivan kuljetusketjun. Viennin menestyksestä esimerkiksi on Nesteen jo 1990-luvun alussa alkanut reformuloitujen polttoaineiden tuotanto. Niitä alettiin viedä Kalifornian markkinoille, joilla vallitsivat jo silloin maailman tuukimmat päästörajat. Vienti jatkuu edelleen.

## Parkanon uuden ajan energiantuotannon ja jakelun keskittymä säteilee hyötyjä laajalle

Parkanon kaupungille kyse on taloudellisista tuotoista, työllisyydestä ja maineesta alan edelläkävijäkuntana. Parkanon asemaseudun elinvoimaisuus kasvaisi energiantuotannon myötä. Sen työvoima muodostaa pohjan asemaseudun kahvila- ja ravintolapalveluille hyödyttään myös junamatkustajia. Ympäristövoimainen työssäkäynti on omiaan luomaan sosiaalista kontrollia aseman alueelle, mikä nyt puuttuu lähes täysin.

Energia-alan toimijoille sekä auto- ja kuljetusalalle hyöty on suuri tiedon levittäjänä ja markkinapaikkana. Maa- ja metsätalous hyötyvät energiarauka-aineen toimittamisesta tuotantoon. Tiekuljetusyrietykset hyötyvät kuljetuksista, samoin rautateiden tavaraliikenneyrietykset. Alan oppilaitokset saavat opiskelijoilleen näköalapaikan tulevaisuuden teknologiaan ja energiaan. Rekkaparikki hyödyttää pitkän matkan liikennettä tarjoten korkeatasoiset palvelut ja turvallisen taukopaikan. Turvallisuus on erityisen tärkeää kuljetusriskillisuuden lisääntyessä. Suomen valtio saa Parkanosta tärkeän liikenne- ja ympäristöpoliittisten tavoitteiden edistäjän. **Kestävää kehitystä edistetään Parkanossa realistisella tavalla, joka ei näivetä elinkeinoelämää, vaan luo pohjan työllisyydelle, uusille innovaatioille ja vientituotteille.**

*Mille markkinoille  
Parkano voisi tuottaa  
energiaa?*



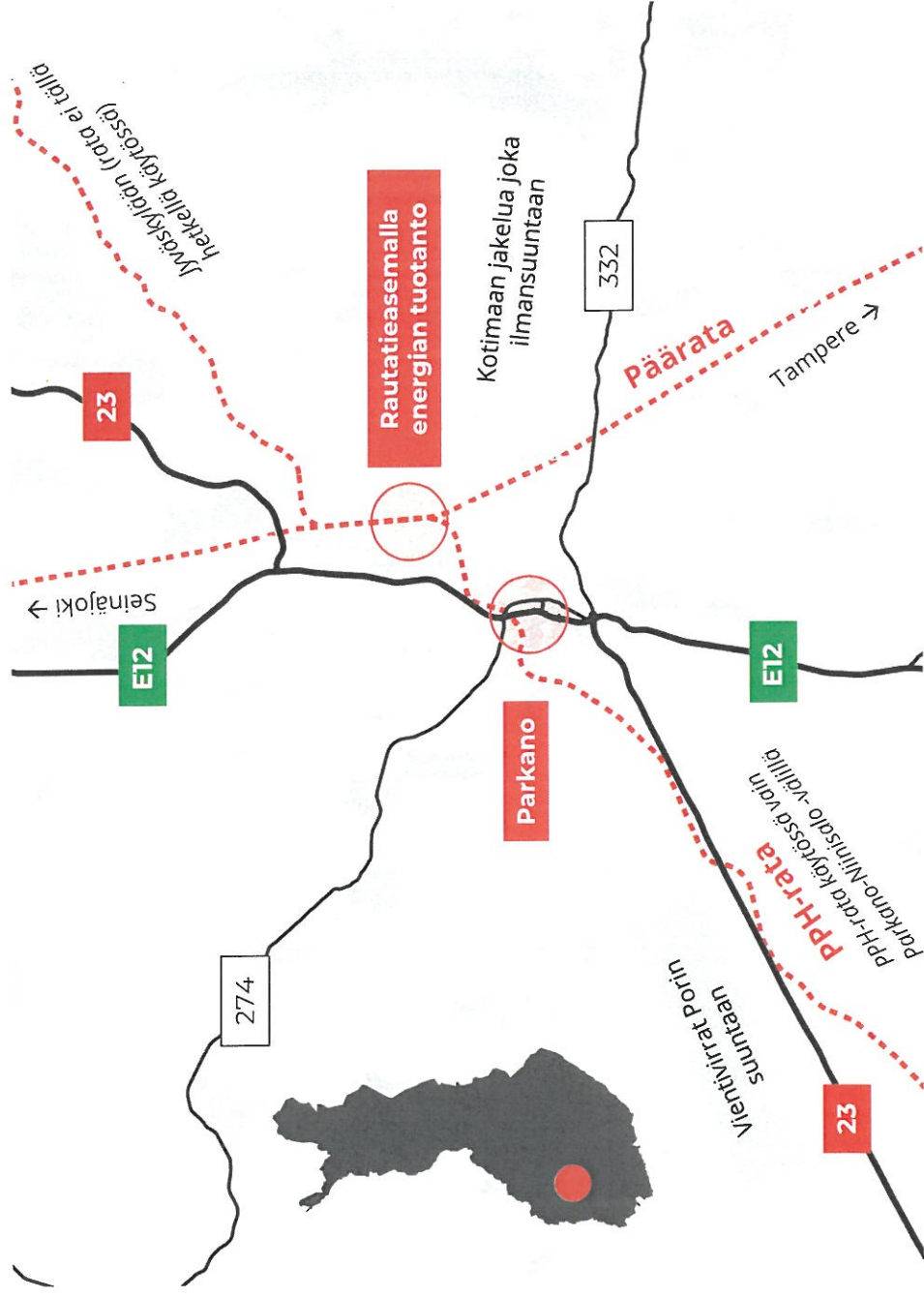
# Miksi Parkano on ideaalinen sijoituspaikka kotimaiselle uusiutuvan energian tuotannolle?

## Erinomainen sijainti kotimaan energian tuotannolle ja jakelulle

- ✓ Logistinen solmupiste pääradan varrella
- ✓ Valtateiden solmupisteessä pitkämatkaisten rekkaliikennevirtojen äärellä
- ✓ Vahva peruskysyntä polttoaineille
- ✓ Ratayhtyedat nykytilassa pohjoiseen ja etelään päärataa pitkin
- ✓ Suuren kapasiteetin jakelumahdollisuudet rautateitse koko Suomeen
- ✓ Rautatieaseman välittömässä läheisyydessä runsaasti tilaa teollisen mittakaavan toiminnolle
- ✓ Kaavoitettuja valmiita tontteja ja ketterä sopimusprosessi

## Potentiaalia viennissä

- ✓ Tulevaisuudessa PPH-radan käyttönotolla kytkentä myös länsi-itä-suunnassa. Ratayhteys avaisi mahdollisuudet kuljettaa tuotettavia energijakeita rautateitse Porin satamaan, joka on Suomen suurimpia bulk-satamia
- ✓ Suomalaisen energiantuotannon vientimahdollisuudet kestävästi rautateitse

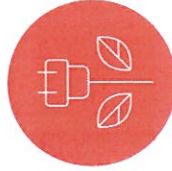


# Energian tuotannosta sen jakeluun ja laajempaan palvelukonseptiin



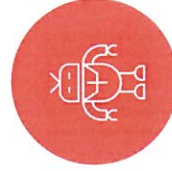
## PARKANON REKKACENTER

- Tasokkaista levähdyspaikoista puutetta kaikkialla Suomessa
- 3-tien varrella nähtävissä rekkoja tauolla pimeillä pysäköintipaikoilla
- Kuljetusrikollisuus leviää vähitellen myös Suomeen
- Parkanon sijainti hyvä lepoajan ja vuorokausilevon näkökulmasta täyden palvelun rekkacenterille
- Mahdollisuus eri mittaisiin lepoaikavaatimusten mukaisiin taukoihin
- Valtatie 3 Suomen tärkeimpiä kuljetuskäytäviä: paljon pitkämatkasta rekkaliikennettä
- Raskaan liikenteen pidempiaikaisten lepotaukoaikaiseen pysäköintiin suunniteltu rakenne



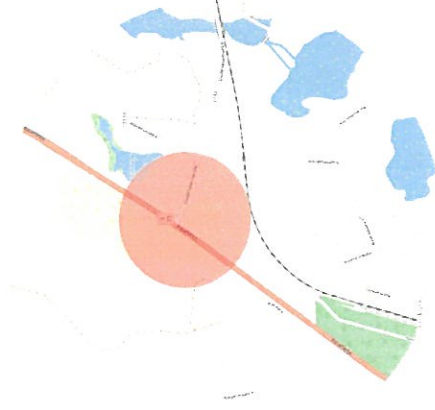
## UUDEN AJAN ENERGIA-ASEMA

- Useiden energiamuotojen jakelu
- Energia-alan murros menellään
- Ei yhtä ylivoimaista energiamuotoa, vaan useita erilaisia
- Ympäristötavoitteet suosivat uusiutuvaa energiaa → investointitarpeet jakelujärjestelmiin → tuotannon sijaintipaikkoja haetaan jatkuvasti, Parkano hyvä paikka myös tuotannolle



## LIIKENTEEN TULEVAISUUSKESKUS

- Automuseoita on useitakin, liikenteen tulevaisuuden esittelykeskuksia ei ole
- Uusimpien teknologioiden esittely
- Teknologiaan tutustuminen, ammattiliikenteen ja suuren yleisön tietoisuuden lisääminen
- Markkinapaikka energia-alan sekä auto- ja kuljetusalan toimijoille
- Paljon pitkämatkaista henkilöliikennettä, josta otettava potentiaali



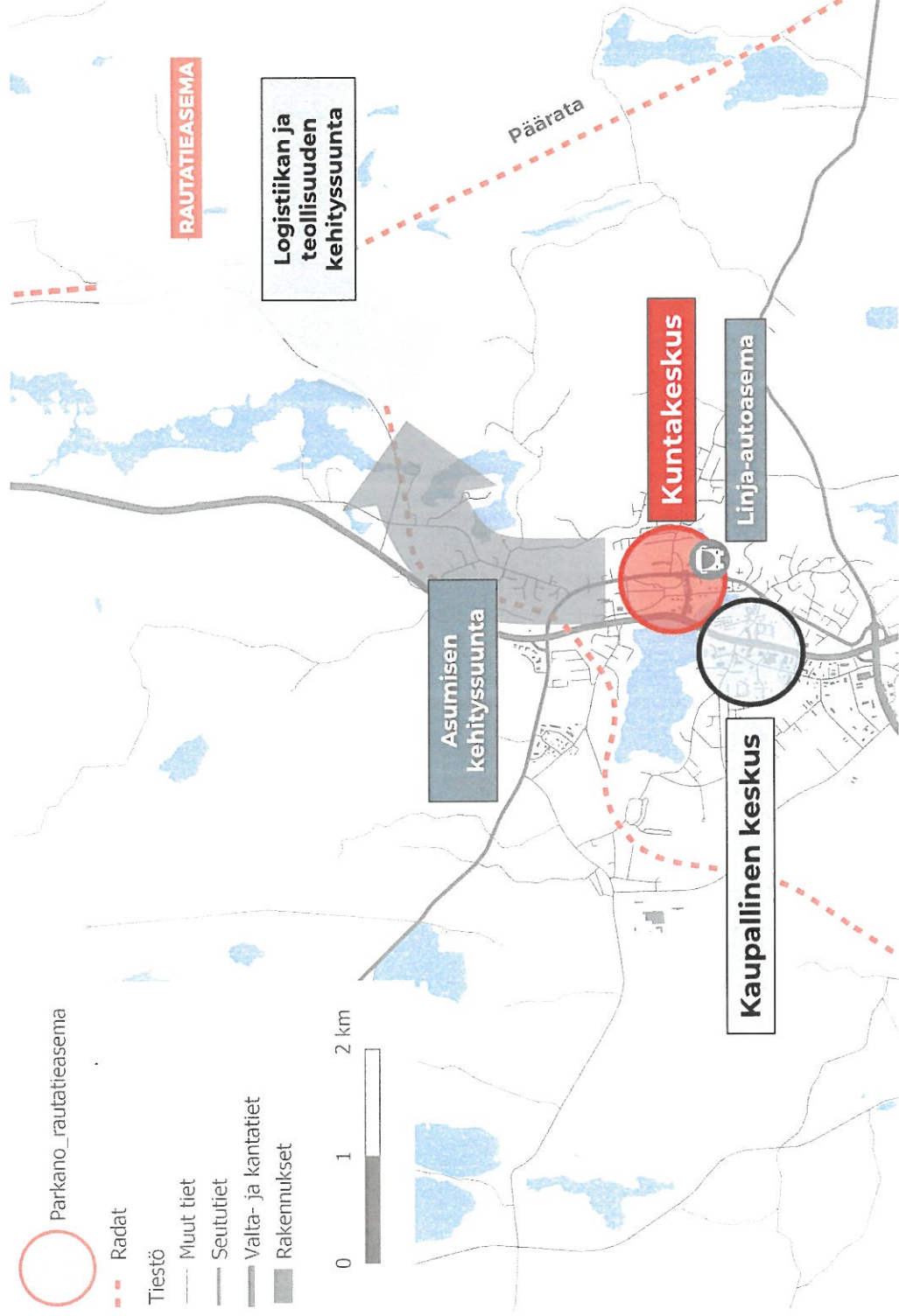
## Uudesta toimijasta alkusysäys konseptille

KM-Sijoitus Oy on ostanut valtatie 3:n ja Parkanon rautatieasemalle vievän tien kulmuksesta reilun 2,1 hehtaarin tontin. Tontille on tarkoitus rakentaa uuden tyylin liikenneasema, jossa on mahdollisuus myös sähköautojen lataukseen. Tontille on tarkoitus rakentaa myös hotelli ja ravintola matkustajille ja yöpyjille. Tästä kehityksestä on hyvä jatkaa konseptin laajentamista ja kytkeä toiminta kiinteämmin osaksi rautatieaseman ympäristöä.



Mallia voidaan ottaa esimerkiksi Linna-tuulesta, joka ylittää valtatie.

# Parkanon maankäytön kehittäminen



## Rautatieasema

- Tilaa teolliselle ja logistiselle toiminnalle
- Ei häiriöherkkiä toimintoja aseman välittömään läheisyyteen (asutus ym.)



## Väli- ja maasto

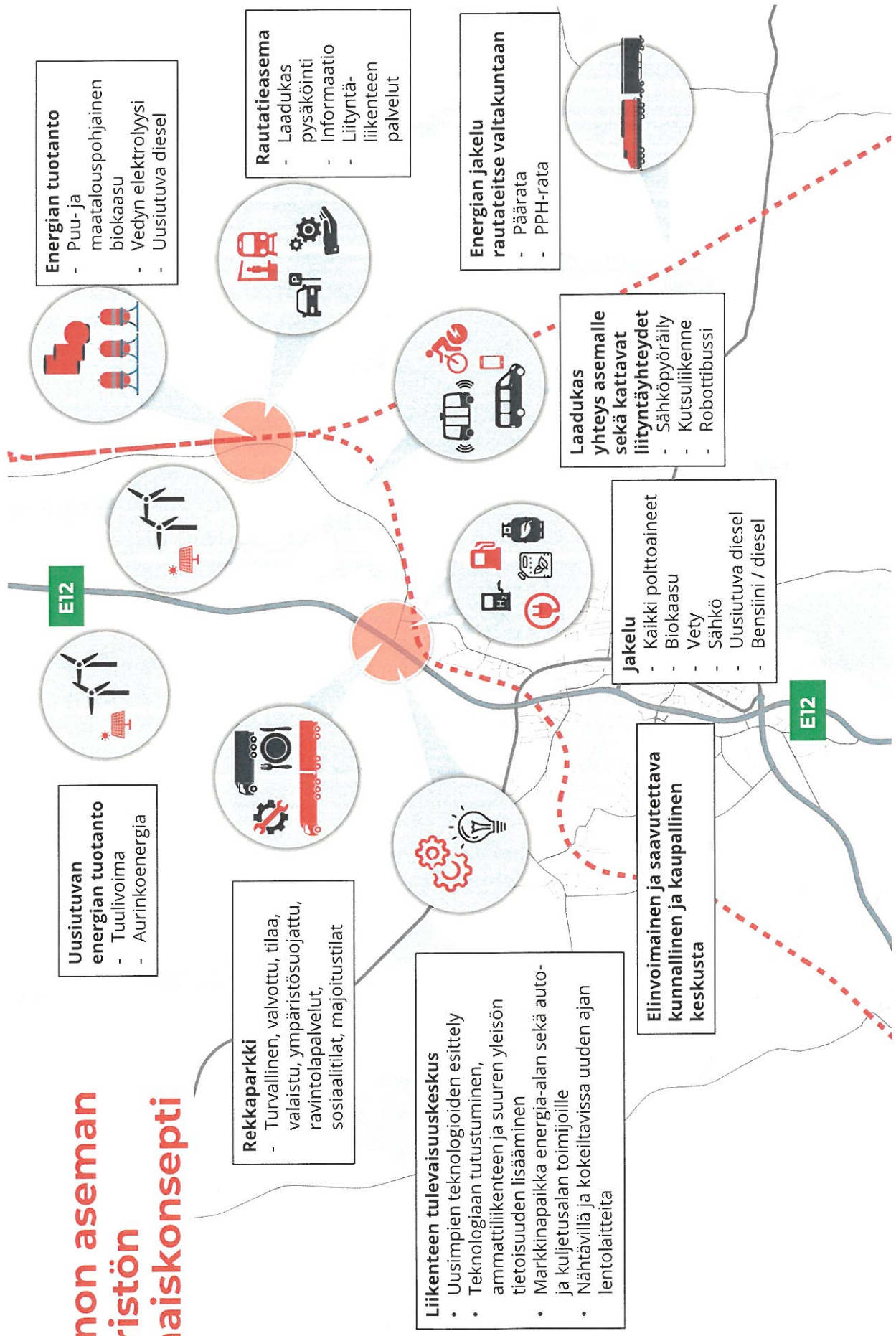
- Maankäytön kehittämisen aseman ja keskustan välille
- Asutuksen ulottaminen lähemmäs asemaa → pyöräilyn ja kävelyn kilpailuedun parantuminen
- Alueiden asteittainen kytkeytyminen
- Teollisia ja logistisia toimintoja asemalta keskustan suuntaan, asutusta keskustasta aseman suuntaan.
- Tarvittava infrastruktuurin kehittäminen



## Kuntakeskus

- Vetovoimainen kaupallinen keskus
- Asutuspotentiaalia
- Luonnonläheisyys

# Parkanon aseman ympäristön kokonaiskonsepti





# Seuraavat askelmerkit

## Liityntäyhteyksien kehittäminen

Tavoitteena parantaa rautatieaseman vetovoimaa sekä aseman ja keskustan välistä infrastruktuuria

Kutsujoukko-liikenteen pilotointi liityntäliikenteessä

Robottibussien pilotointi liityntäliikenteessä

Pyöräilyn ja jalankulun sekä robottibussien infrastruktuurin suunnittelu ja rakentaminen

Kutsujoukko-liikenteen laajentaminen koko Parkanon liikennejärjestelmään

Robottibussit osaksi rautatieaseman liityntäliikennettä

## Energiakonseptin edistäminen

Tavoitteena luoda alueelle uutta liiketoimintaa ja vahvistaa Parkanon kilpailukykyä tulevaisuuden toimintaympäristössä.

Kehityksen lähtökohtana on veturin löytäminen tavoiteltavan kehityspolun käynnistämiseksi. Tässä Parkanon kaupungilla on keskeinen rooli. Kehittämisessä on useita osa-alueita, jotka palvelevat myös valtakunnallisia ja kansainvälisiä tavoitteita esimerkiksi haasteellisten hiilineutraalisuuden tavoitteiden osalta. Kuvatus kokonaiskonseptin ympärille on mahdollista rakentaa kehitysprojekti, johon voidaan hakea rahoitusta erilaisista EU:n rahoituskanavista.

Keskeisten toimijoiden tunnistaminen ja keskusteluyhteyden avaaminen yhteisten tavoitteiden määrittämiseksi konkreettisi kehittämisen toteutusta. Tärkeää on kytkä kehitys nykyisiin ja tavoiteltaviin liiketoimintamalleihin, joilla on selkeä prosessinormistaja.

Uusien toimintojen pilotointi ja käynnistäminen.

Toiminnan laajentaminen kriittisen massan saavuttamiseksi mm. biopolttoaine-tuotannon osalta.

Skaalautuvan toimintamallin konseptointi, jota voidaan soveltaa muualfakin.

## Valtakunnallinen vaikuttamistyö

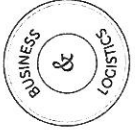
Tavoitteena edistää rautatieyhteyksien järkevää kehitystä ja välisemien suurempaa merkitystä liikennejärjestelmässä.

Tampere-Seinäjoki -radan 2-raiteisuuden edistäminen. Perusteluviestinnän avulla vaikuttaminen valtakunnan ja Pirkanmaan päättäjiin. Viestintään käynnä Junaliikenteen häiriöherkkyyden vähentäminen, nopeuden nosto pitkämatkaisessa liikenteessä sekä lähi-, kauko- ja tavaraliikenteen kasvun mahdollistaminen tulevaisuudessa.

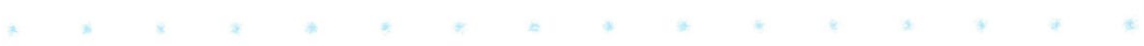
Pienempien rautatieasemien merkityksen korostaminen valtakunnallisissa keskusteluissa.

2020

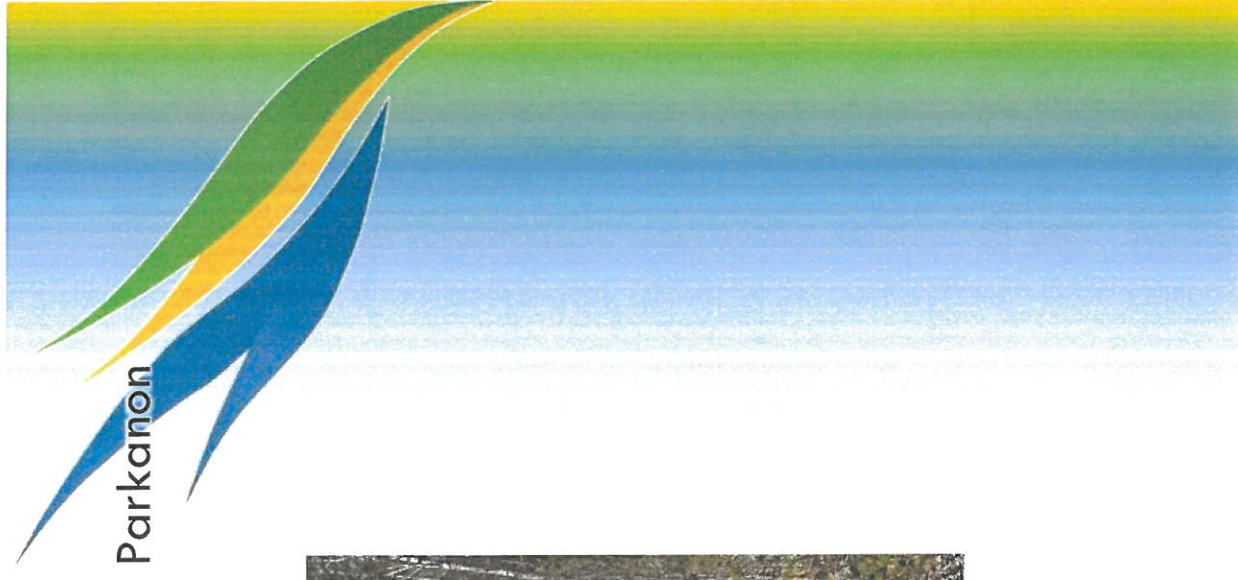
2025



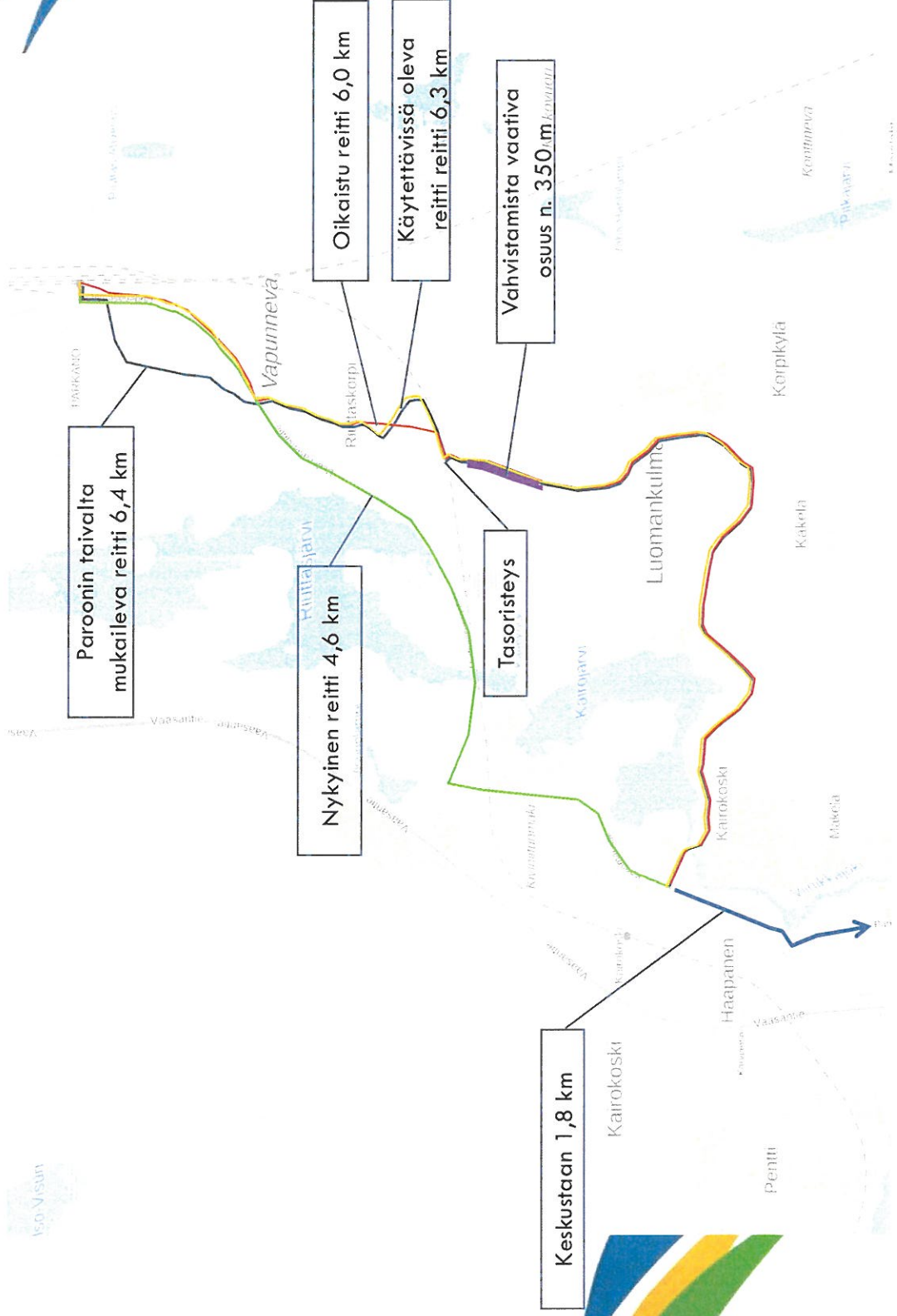
WSP



Kevyenliikenteenreitti välillä Parkanon rautatieasema – Parkanon  
keskusta 2022



# Kevyenliikenteenreitti välillä Parkanon rautatieasema – Parkanon keskusta 2022



# Pirkan taival reittiin liittyvät yleisötilaisuudet pidetään touko- kesäkuun vaihteessa

Tiedote 10.5.2024

Vapaa julkaistavaksi 10.5.2024

Perinteiselle Pirkan taival ulkoilu- ja retkeilyreitille lähdetään toteuttamaan ulkoilureittisuunnitelmaa. Hankkeessa mukana olevat kunnat ovat Hämeenkyrön kunta, Ikaalisten kaupunki, Parkanon kaupunki, Ruoveden kunta, Virtain kaupunki sekä Ylöjärven kaupunki

Ulkoilureittisuunnitelman tarkoituksena on saattaa perinteinen ja historiallisesti merkittävä Pirkan taival reitti yhtenäiseksi pysyväksi kokonaisuudeksi ja mahdollistaa kuntia sijoittamaan reitin rakenteisiin suunnitelmallisella ja pitkäjänteisellä tavalla. Pirkan taival reitti tuottaa lisäarvoa alueen asukkaille ja maanomistajille sekä sitouttaa ja mahdollistaa kaupunkeja toimimaan luontovirkistyspalveluiden tuottajana. Kuuden kunnan alueella toteutetaan kaikkiaan kolme erillistä ulkoilureittisuunnitelmaa.

## Yleisötilaisuuksien aikataulut

Hankkeessa mukana olevat kunnat ja ulkoilureittisuunnitelmien laatija järjestävät alkukesän 2024 aikana avoimia yleisötilaisuuksia kunnissa. Tilaisuuksiin toivotaan osallistuvan alueen asukkaita, maanomistajia ja kesäasukkaita sekä alueeseen tai aiheeseen liittyvien yhdistysten edustajia. Yleisötilaisuuksia järjestetään seuraavasti:

Virrat	ma 27.5.	klo 18, Valtuustosali. Virtaintie 26, 34800 Virrat
Ylöjärvi	ti 28.5.	klo 18, Kaupungin talo, Ylöjärvi Sali. Kuruntie 14, 33470 Ylöjärvi
Ylöjärvi	ke 29.5.	klo 18, Kurun metsäopisto, Luokka 101. Metsätie 1 34300 Kuru
Hämeenkyrö	to 30.5.	klo 17, Monitoimikeskus sillan ruokala. Kyrönsarventie 16, 39100 Hämeenkyrö
Ruovesi	ti 4.6.	klo 17, Kunnantalon valtuustosali. Ruovedentie 30, 34600 Ruovesi
Parkano	ke 5.6.	klo 18, Koulu- ja kulttuurikampus Kaarna, Wrede-Sali. Satakunnankatu 36-40, 39700
Ikaalinen	to 6.6.	klo 18, Valkeanruusunkoulun ruokasali. Koulunpolku 4, 39500 Ikaalinen

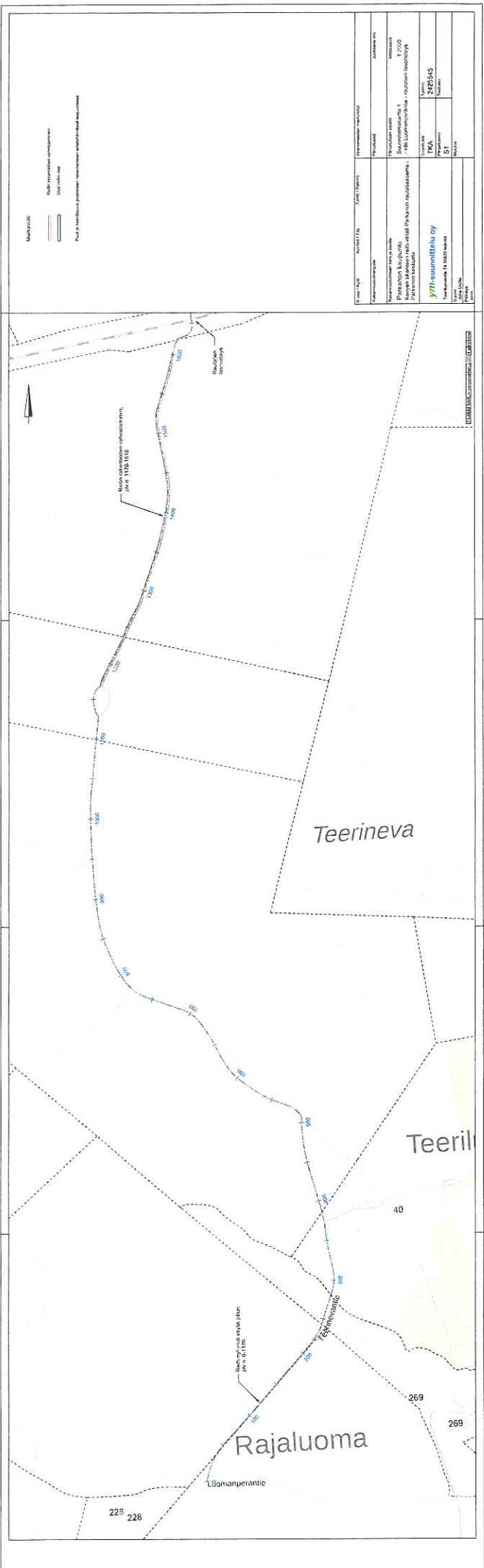
Yleisötilaisuuksissa kerrotaan ulkoilureittisuunnitelman ja -toimituksen laatimisen ja toteuttamisen tavasta sekä keskustellaan hankkeen vaikutuksista alueen asukkaille ja maanomistajille. Tilaisuuksien sisältö on esitysten osalta sama kaikissa kunnissa, ja hankkeesta kiinnostuneet voivat osallistua haluamaansa tilaisuuteen kunnasta riippumatta. Tilaisuuksissa on läsnä ulkoilureittisuunnitelman laatijan edustaja sekä kaupunkien edustajia.

Lisätietoja hankkeesta ja päivittyvät aineistot: <https://ekokumppanit.fi/pirkan-taival-reitti/>

Yhteystiedot:

Antti Luusalo  
Parkanon kaupunki/vapaa-aikapalvelut  
antti.luusalo@parkano.fi  
044-7865512

Petri Mäkelä  
Ekokumppanit Oy / Ulkoilureittisuunnitelman laatija  
petri.makela@tampere.fi  
040 806 4082



Maakortti:

- Rajaluoma tiepiikkari
- Länsiperäntie
- Pöytä ja kadun pöytäpiikkari

Kartta: K/M	Koordinaatit: 13	Kartta: 13	Kartta: 13
Kartta: K/M	Koordinaatit: 13	Kartta: 13	Kartta: 13
Kartta: K/M	Koordinaatit: 13	Kartta: 13	Kartta: 13
Kartta: K/M	Koordinaatit: 13	Kartta: 13	Kartta: 13
Kartta: K/M	Koordinaatit: 13	Kartta: 13	Kartta: 13
Kartta: K/M	Koordinaatit: 13	Kartta: 13	Kartta: 13
Kartta: K/M	Koordinaatit: 13	Kartta: 13	Kartta: 13
Kartta: K/M	Koordinaatit: 13	Kartta: 13	Kartta: 13
Kartta: K/M	Koordinaatit: 13	Kartta: 13	Kartta: 13
Kartta: K/M	Koordinaatit: 13	Kartta: 13	Kartta: 13
Kartta: K/M	Koordinaatit: 13	Kartta: 13	Kartta: 13
Kartta: K/M	Koordinaatit: 13	Kartta: 13	Kartta: 13

0 20 40 60 80

228

Rajaluoma

Teerineeva

Teeril

269

269

Länsiperäntie

Rajaluoma tiepiikkari

Rajaluoma tiepiikkari

(M.n. 1110-6110)

Rajaluoma tiepiikkari

(M.n. 1110-6110)

40

269

269

228

Rajaluoma

Teerineeva

Teeril

269

269

Länsiperäntie

Rajaluoma tiepiikkari

Rajaluoma tiepiikkari

(M.n. 1110-6110)

Rajaluoma tiepiikkari

(M.n. 1110-6110)

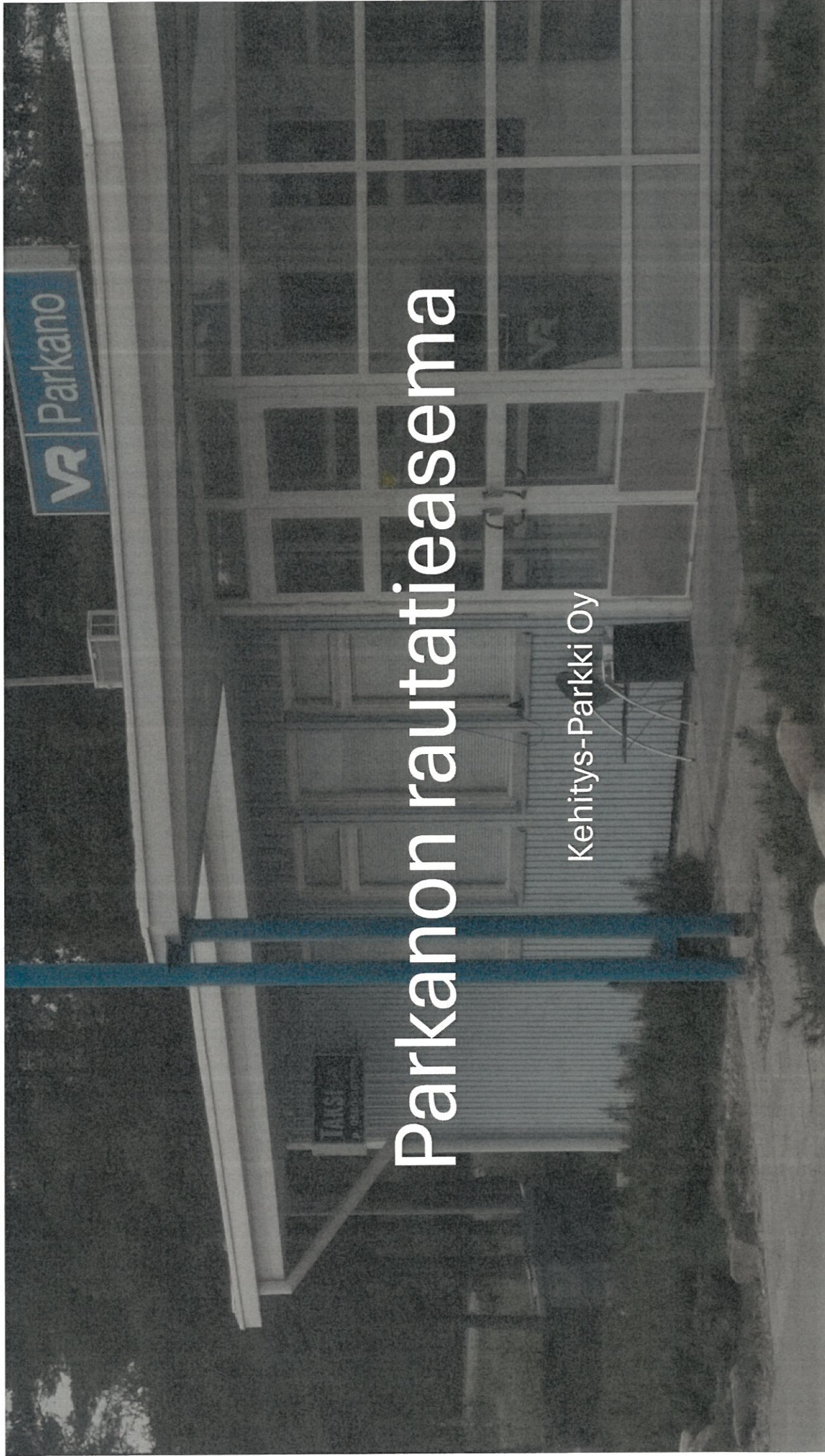
40

269

269

228





# Parkanon rautatieasema

Kehitys-Parkki Oy

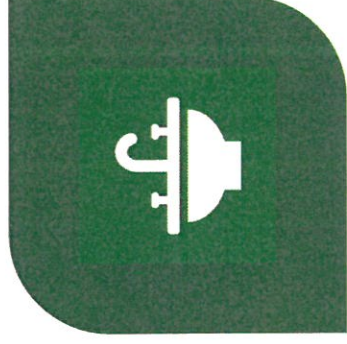


# Parkanon rautatieasema, nykytila

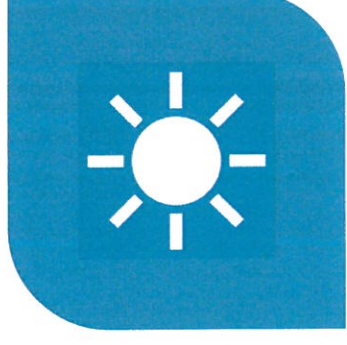
---



MA-PE KLO 6-18

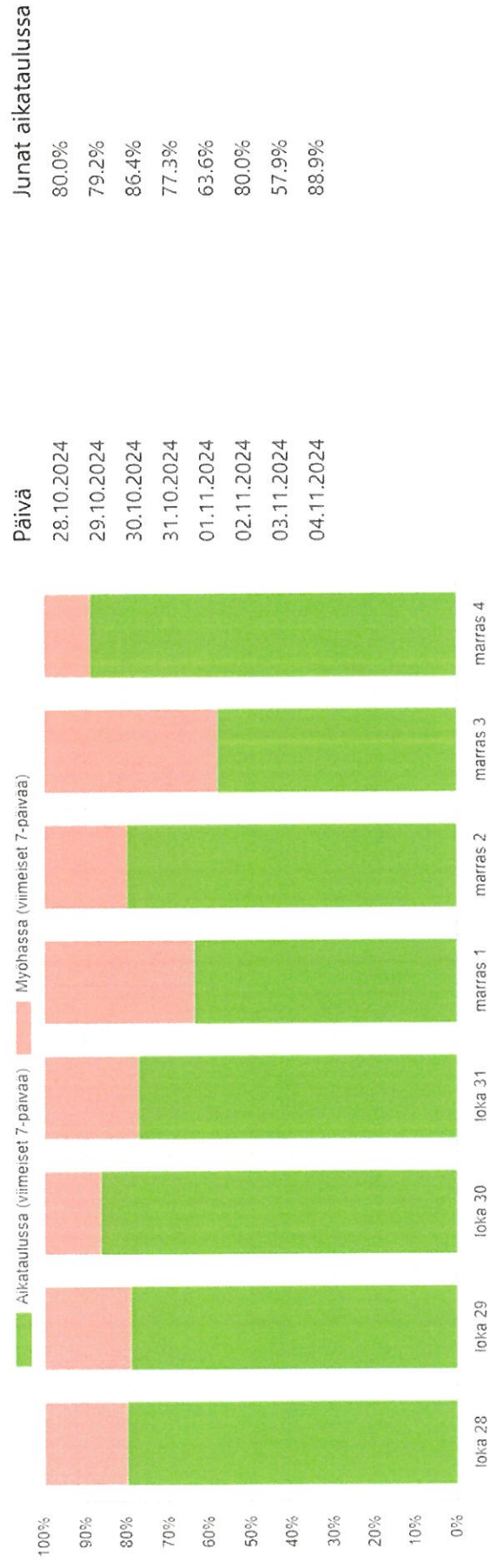


LA-SU SULJETTU



ASEMARAKENNUKSESSA  
ON LIPPUAUTOMAATTI

# Junat aikataulussa?



# Ylä-Satakunta 16.1.2025

## Matkamäärä Parkanon asemalla

2019: 109 700

2020: 62 700

2021: 64 200

2022: 106 800

2023: 120 600

2024: 135 600

Parkanon aseman matkamäärä (lähteneet, saapuneet ja juna vaihtaneet yhteensä), lähde VR. Pyöristettynä lähimpään sataan.

# Tampere-Seinäjäki vs. Parkano-Seinäjäki

Menomäärä karkkivälkö S.L. Parkano - Tampere, 1 kulkun		Menomäärä karkkivälkö S.L. Parkano - Tampere, 1 kulkun	
1:15 → 2:50	Yyvä 216	2:05 → 2:50	Yyvä 216
3:56 → 5:35	Yyvä 216	3:23 → 7:13	Yyvä 273 → Yyvä 276
5:19 → 7:13	Yyvä 276	6:15 → 6:54	InterCity 40
5:37 → 6:54	InterCity 40	7:15 → 7:51	InterCity 42
6:37 → 7:51	InterCity 42	8:15 → 8:51	Pendolino 44
7:37 → 8:51	Pendolino 44	12:05 → 12:51	Pendolino 48
8:35 → 9:51	InterCity 20	13:10 → 13:51	InterCity 38
9:26 → 10:51	InterCity 38	16:12 → 16:51	InterCity 50
10:35 → 11:51	InterCity 22	17:09 → 17:51	InterCity 26
11:28 → 12:51	Pendolino 46	17:36 → 19:54	InterCity 47 → InterCity 34
12:31 → 13:51	InterCity 38	20:09 → 20:51	Pendolino 56
13:45 → 14:54	InterCity 48		
14:38 → 15:51	InterCity 24		
15:38 → 16:51	InterCity 50		
16:28 → 17:51	InterCity 26		
17:26 → 18:54	InterCity 54		
18:28 → 19:54	InterCity 34		
19:28 → 20:51	Pendolino 56		
20:44 → 21:51	Pendolino 28		

Menomäärä karkkivälkö S.L. Tampere - Parkano, 1 kulkun		Menomäärä karkkivälkö S.L. Tampere - Parkano, 1 kulkun	
2:37 → 3:22	Yyvä 273	2:37 → 3:22	Yyvä 273
7:02 → 7:45	Pendolino 35	7:02 → 7:45	Pendolino 35
11:02 → 11:43	InterCity 43	11:02 → 11:43	InterCity 43
15:02 → 15:41	InterCity 27	15:02 → 15:41	InterCity 27
17:02 → 17:35	InterCity 47	17:02 → 17:35	InterCity 47
18:25 → 18:58	Pendolino 56	18:25 → 18:58	Pendolino 56
20:02 → 20:35	InterCity 29	20:02 → 20:35	InterCity 29
22:02 → 22:34	Pendolino 53	22:02 → 22:34	Pendolino 53
23:09 → 23:59	Yyvä 265	23:09 → 23:59	Yyvä 265

Menomäärä karkkivälkö S.L. Tampere - Seinäjoki, 1 kulkun		Menomäärä karkkivälkö S.L. Tampere - Seinäjoki, 1 kulkun	
2:37 → 4:31	Yyvä 273	2:37 → 4:31	Yyvä 273
7:02 → 8:27	Pendolino 35	7:02 → 8:27	Pendolino 35
8:02 → 9:18	InterCity 21	8:02 → 9:18	InterCity 21
9:02 → 10:07	InterCity 41	9:02 → 10:07	InterCity 41
10:02 → 11:05	InterCity 23	10:02 → 11:05	InterCity 23
11:02 → 12:29	InterCity 43	11:02 → 12:29	InterCity 43
12:02 → 13:05	Pendolino 33	12:02 → 13:05	Pendolino 33
13:02 → 14:16	InterCity 45	13:02 → 14:16	InterCity 45
14:02 → 15:09	InterCity 25	14:02 → 15:09	InterCity 25
15:02 → 16:25	InterCity 37	15:02 → 16:25	InterCity 37
16:02 → 17:11	InterCity 27	16:02 → 17:11	InterCity 27
17:02 → 18:10	InterCity 47	17:02 → 18:10	InterCity 47
18:02 → 19:05	InterCity 31	18:02 → 19:05	InterCity 31
18:25 → 19:33	Pendolino 59	18:25 → 19:33	Pendolino 59
19:02 → 20:05	InterCity 49	19:02 → 20:05	InterCity 49
20:02 → 21:17	InterCity 29	20:02 → 21:17	InterCity 29
22:02 → 23:07	Pendolino 55	22:02 → 23:07	Pendolino 55
23:09 → 0:56	Yyvä 265	23:09 → 0:56	Yyvä 265
23:59 → 1:38	Yyvä 259	23:59 → 1:38	Yyvä 259

# Seinäjäki-Tampere vs. Parkano-Tampere

# Lyhyen aikavälin toimenpiteet, joista käyty keskustelua

- Välipala- ja kahviautomaatti sisätiloihin yrittäjävetoisesti hoitaen, kaupunki voisi hankkia automaatit ja brändätä oman brändin mukaan
- Voidaan teettää kysely aseman käyttäjille toiveista palvelujen suhteen, olisiko esim. kahvin ja sämpylän ostajia.
  - Esimerkkihintoja erilaisista automaateista:

## **Välipala-automaatti (kuivatuohteille, ilman viilennystä)**

- Hinta 50 € / kk (600 €/vuosi)
- Sopimuskausi 36kk (alv 0%)
- Asennusmaksu 200 € (alv 0%)

## **Viileä välipala-automaatti (esim. voileiville, kylmille juomille)**

- 399 € / kk (4788 €/vuosi)
- Minimivuokra-aika 6kk, 1 kk irtisanomisajalla

Myös muita toteuttamismalleja olemassa. Vaihtoehtoisista toteuttamistavoista keskusteltava mahdollisen yrittäjän/yrittäjien kanssa.

# Lyhyen aikavälin toimenpiteet, joista käyty keskustelua

- Odotustilojen viihtyisyyden lisääminen (sisustus, huonekalut ym.). Keskustelua käyty paikallisten yritysten kanssa heidän tuotteistaan ja yhteistyöstä viihtyisyyden lisäämiseksi. (arvio 10 000-15 000 € kertakustannus)
- Sisätilojen valaistuksen vaihtaminen LED-valoihin (arvio 3000€). Muut käyttö- ja ylläpitokustannuksia laskevat toimenpiteet?
- Yrittäjävetoinen pyörävuokraus toiminta alkamassa keväällä 2025. (Vuokratuloa, mikäli kaupunki omistaa rakennuksen, muussa tapauksessa yrittäjä vuokraa tilan/alueen VR:ltä)

# Viihtyisyyden lisääminen odotustiloissa

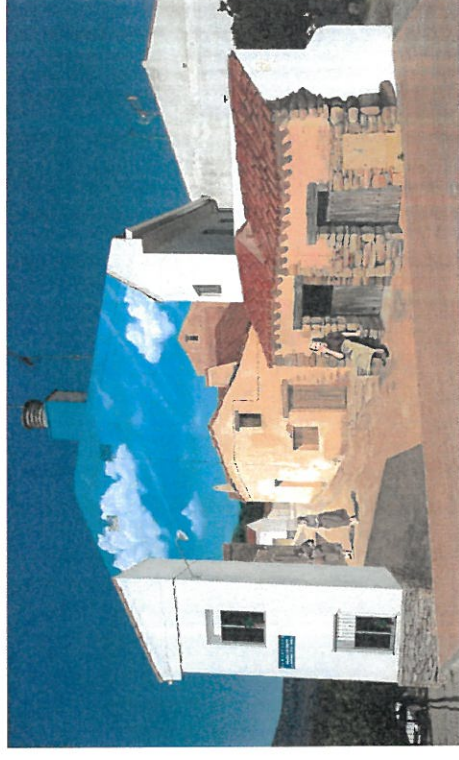


Verhojen, kalusteiden,  
viherkasvien ja mattojen  
hankinta, valaistuksen  
vaihtaminen LED-valoihin,  
pintojen uudistus

Vanhan  
myyntitiskin  
brändäys  
kaupungin  
brändin  
mukaiseksi

# Pitkän aikavälin toimenpiteitä

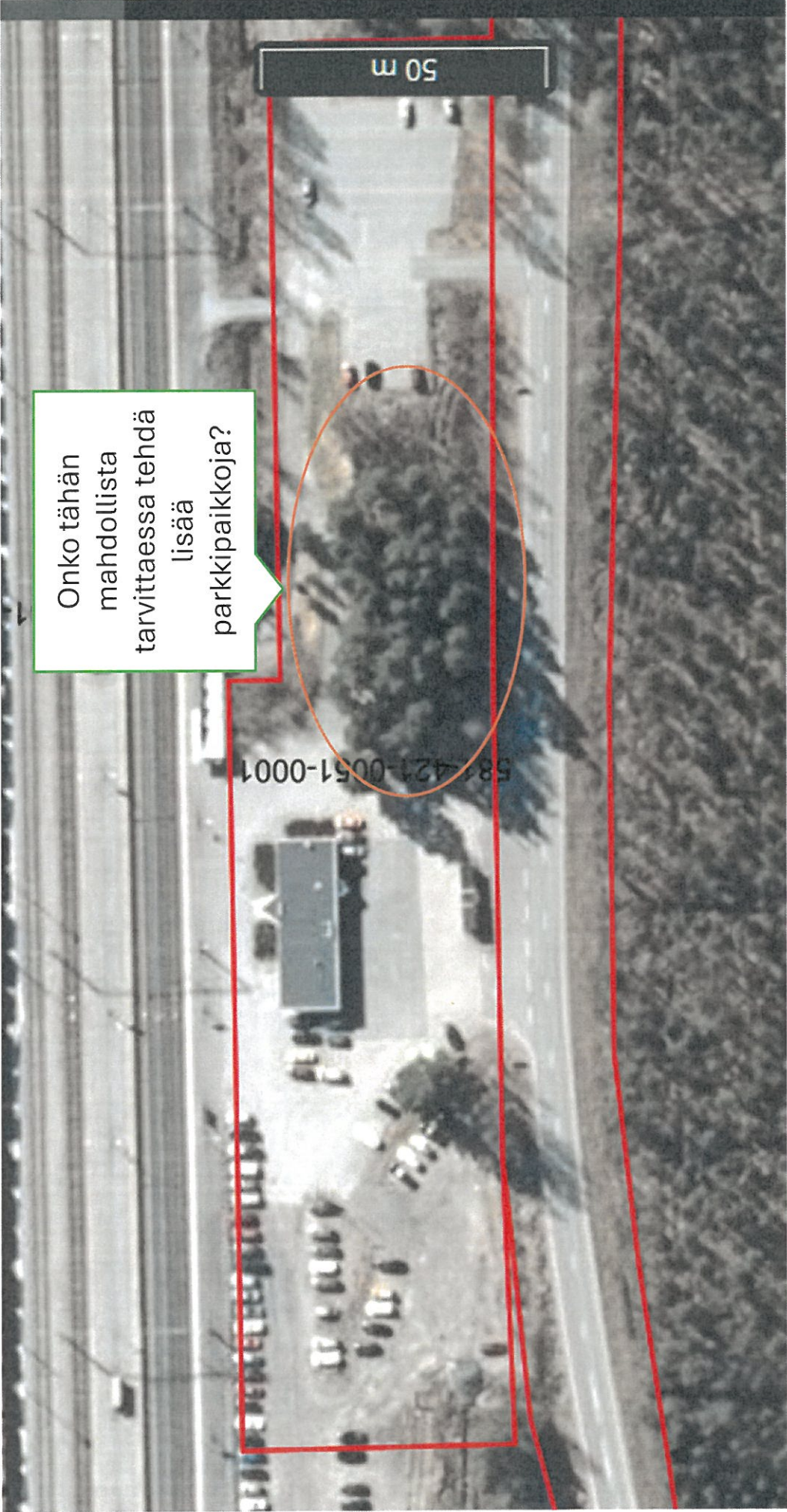
- Kahvilayrittäjän kartoittaminen toimimaan asemalle (kiinnostuneita oli kun kartoitettiin v.2023)
  - Avoimna junien aikataulujen mukaan, esimerkiksi sivutoimipiste jo toimivalle yritykselle
- Etätyötilojen kartoittaminen asemarakenuksesta tai nurkkaus, jossa pöytä+tuoli ja pistorasia lähellä
- Muiden eri toimijoiden kartoitus yritysysteistyön kautta. Tällä hetkellä autovuokrausta ja pyörävuokraus on tulossa 2025
- Asemarakenuksen maalaus brändivärein ja katolla olevaan valotauluun ”Tervetuloa Parkanoon” -mainos, nuorison taidetta seiiniin ym.



Esimerkkikuvat  
”graffitikylä”  
Romangordosta  
Espanjasta







Onko tähän mahdollista tarvittaessa tehdä lisää parkkipaikkoja?

581421-0051-0001

50 m

# Muuta huomioitavaa

- Aseman osto ja kehittäminen on positiivinen signaali myös Ely-keskukselle kevyen liikenteen väylän kehittämisessä Parkanon keskustasta rautatieasemalle.
- Parkanon kaupungin strategia
  6. Houkutteleva lähimatkailun ja vapaa-ajan asumisen kohde
  3. Parkanon rautatieasema – portti luontoon→ Parkanon Geopark-näyttely asemarakennukseen

# Muuta huomioitavaa

- Investointeihin mahdollisuus hakea maaseuturahaston investointitukea (50%).
  - Rakennuksen pintapuoliseen kunnostamiseen yleishyödyllisenä investointihankkeena (Geopark-teemainen tai Parkanon kaupungin brändin mukainen, muista asemista erottuva)
  - Esimerkkejä:
    - Maalaus
    - Valvontakamerat
    - Ovien sähkölukitus
    - Valaistuksen uusiminen
    - Valokuidun asentaminen (avoin wifi)
    - Liikennesuunnitelman laadinta
    - WC-tilojen kunnostus

*Keskustelua käyty Leader Pohjois-Satakunnan kanssa. Vuokratulot vähentävät hankkeelle saatavaa tukea. Mikäli rakennuksen käyttötarkoitus muuttuu yleishyödyllisestä liiketoiminnalliseksi (esim. kahvilatoiminta) 5 vuoden kuluessa maksatuksesta, voidaan tukea periä takaisin.*

- Pirkanmaan liiton rahoitushaut aukeavat alkuvuodesta 2025, tarkastellaan mahdollisuudet laajempaan kehittämishankkeeseen
  - Kehittämishankkeessa kannattaa huomioida asemaa vastaavaa oleva kaupungin omistama maa-alue ja sen eteenpäin vieminen mm. selvitykset erilaisten toimintojen sijoittumispaikaksi
  - Mahdollisuus projektipäällikön ("myyntihenkilön") palkkaamiseen hankkeelle

# Muuta huomioitavaa

- Ylä-Satakunnan teettämä verkkosivun kysely
  - Yli 50 % vastaajista on sitä mieltä, että kaupungin pitäisi omistaa rautatieasema
  - Lähes 50 % vastaajista on sitä mieltä, että kaupunki saa käyttää rahaa rautatieaseman ylläpitämiseen tarpeen mukaan
- Parkanon rautatieasema on potentiaallinen mainospaikka myös ulkopaikkakuntalaisille, mm. tapahtumamarkkinointi



# Vaikutus elinkeinoelämälle

- Laaja tonttialue läheisyydessä, raideliikenteen mahdollinen hyödyntäminen.
- Suurempien keskusten raideliikenteen läheisyydessä olevat tontit ovat kalliita ja heikosti saatavilla (esim. Tampereen seutu)
  - Mahdollisuus Parkanolle tonttimyyntiin raideliikenteen läheltä
- Työmatkaliikenne Parkanossa asuville sekä Parkanossa työssä käyville ja muu vapaa-ajan liikenne laajalta alueelta
  - Positiivinen vaikutus Parkanon palveluliiketoiminnalle
- Puolustusvoimien ja Naton tarpeet tulevaisuudessa

# Brändimerkitys

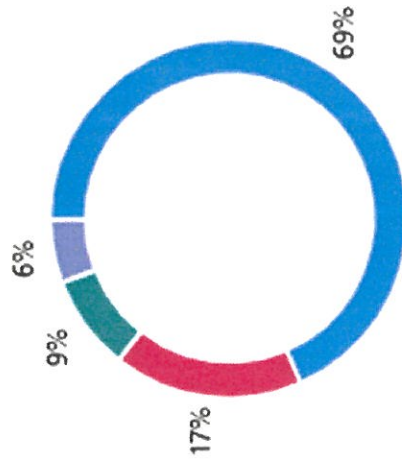
- Parkanon tunnistaa moni ulkopaikkakuntalainen juurikin rautatieasemasta.
- Se, miltä asema näyttää, luo mielikuvan koko Parkanosta!
- Asemarakennus voidaan maalata Parkanon brändin mukaisesti (brändiväri alla) esim. yhteistyössä koulun, paikallisten nuorten kuvataiteilijoiden ja yritysten kanssa
- Katolle kyltti ”Pysäyttävä Parkano - Portti luontoon. Tervetuloa!”



# Kausiasukaskysely joulukuu 2024

7. Kuinka merkitykselliseksi koet Parkanon rautatieaseman kausiasukkaan näkökulmasta

● Erittäin merkityksellinen	24
● Merkityksellinen	6
● Jonkin verran merkityksellinen	3
● Ei ollenkaan merkityksellinen	2



# Kausiasukaskysely joulukuu 2024

- Avoimia vastaukset kysymykseen:  
Onko muuta palautetta, kehittämisideaa tai toiveita, jota haluat antaa mökkikuntaasi?

”Junayhteydet ovat erittäin tärkeät”

”Käytän Parkanon juna-asemaa huhti-syyskuu useita kertoja kuukaudessa. Pääsen Helsingistä kätevästi Parkanoon junalla töiden jälkeen reilussa parissa tunnissa. Mies on jo eläkkeellä ja pystyy olemaan mökillä pidempiä aikoja. Erittäin iso merkitys itselleni.”

”Sekä oma väki että mökkivieraat käyttävät junaa - asemalta haetaan ja sinne viedään”

”Rautatieasema on aivan ehdoton, pääsen tarvittaessa nopeasti Treen keskustaan ja esim. käymään palaverissa keskustassa, vaikka tekisin etätöitä. Kuljetus muutaman kerran päivässä olisi mahdollottoman kätevä homma.”



# PARKANO

## Parkanon rautatieasema Kuntoarvio 2024

06.09.2024



## Sisällysluettelo

• 1. PERUSTIEDOT .....	3
◦ 1.1. YHTEENVETO .....	3
• 3. RAKENNUSTEKNINEN OSA.....	5
◦ 3.1. ULKOALUEET .....	5
◦ 3.2. RAKENNUSTEKNIikka.....	7
◦ 3.3. SISÄTILAT .....	11
• 4. LVI-TEKNINEN OSA .....	17
◦ 4.2. VIEMÄRIJÄRJESTELMÄT .....	17
◦ 4.3. ILMANVAIHTOJÄRJESTELMÄ .....	17
◦ 4.4. LÄMMITYSJÄRJESTELMÄ.....	18
• 5. SÄHKÖTEKNINEN OSA .....	20
• 8. KULUTUSTIEDOT .....	24
◦ .....	24

# 1. PERUSTIEDOT

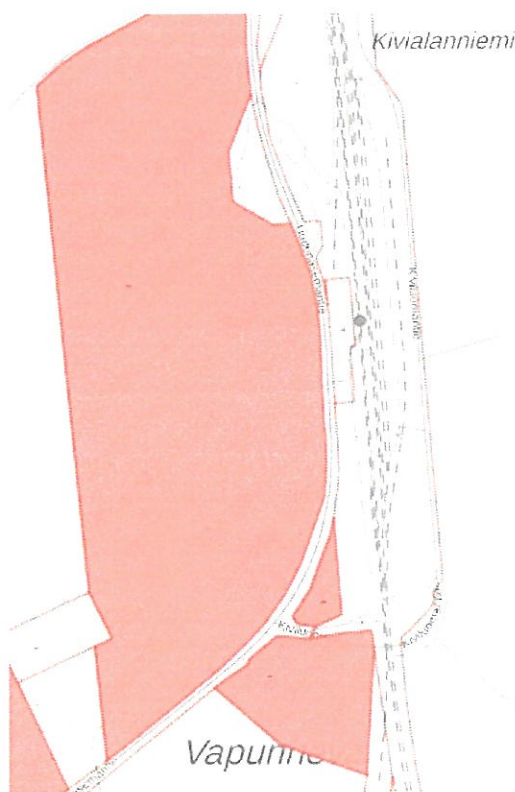
## 1.1. YHTEENVETO

### 1.1.1. Yleistä

Katselmus suoritettiin 6.9.2024 klo 13-14.

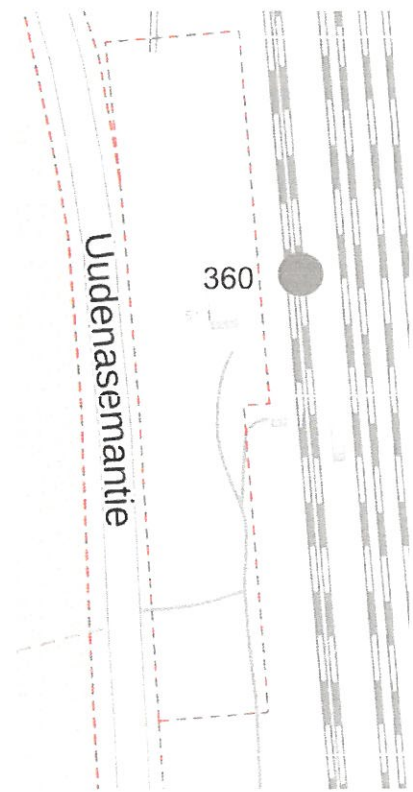
Katselmuksessa läsnä:  
Raisa Karinsalo-Manninen, Tiina Kyösti, Teemu Oksanen, Timo Lehtinen, Mika Klimenko ja Kari Santikko

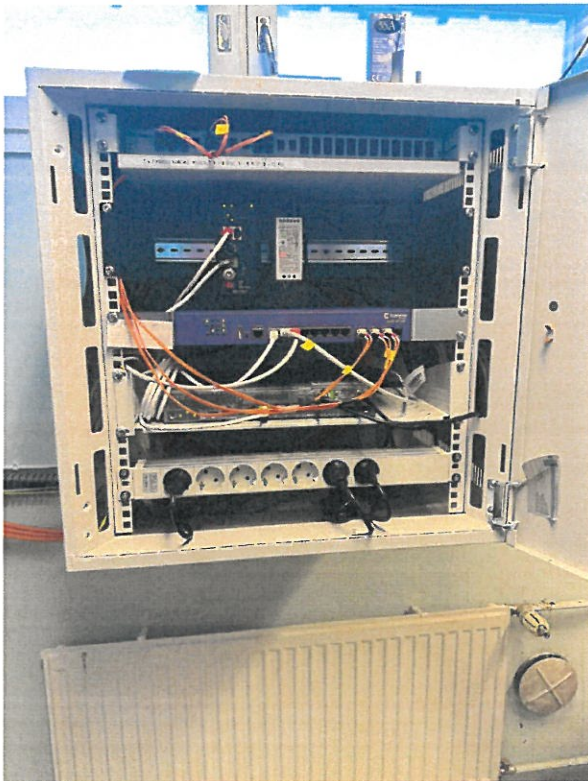
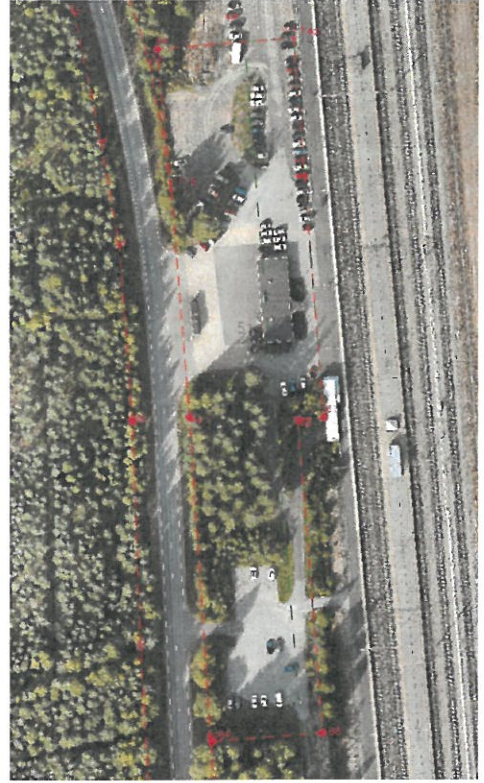
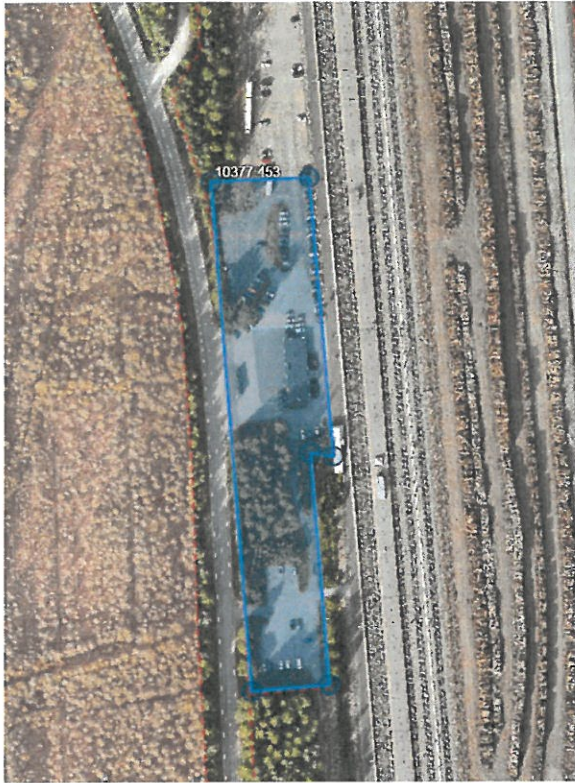
### 1.1.2. Rakennus ja LVIS tekniikka



Punaiset alueet kaupungin omistamia maa-alueita.

10 377 m<sup>2</sup>





## 3. RAKENNUSTEKNINEN OSA

### 3.1. ULKOALUEET

#### 3.1.1. Istutukset ja kasvillisuus

Istutukset lähinnä vuorimäntyä.



#### 3.1.2. Liikenneväylät ja alueet

Katselmuksen aikaan alueella noin 100 autoa.







### 3.1.3. Pintavesien poisto ja salaojitus

Kiinteistökäynnillä tehtyjen havaintojen mukaan ei havaittu merkittäviä puutteita pintavesien poistossa ja salaojituksissa.

## 3.2. RAKENNUSTEKNIikka

### 3.2.1. Perustukset, sokkelit ja ulkoportaat

Alnkin olen joskus muinoin nähnyt asemapiirrustuksen, missä on olemassa oleva putkitus ja johdotus. Tämä pitää muistaa pyytää itselle, jos sitä ei sitten löydy kiinteistöstä.

### 3.2.2. Kantavat rakenteet

Ei havaittu merkittäviä poikkeamia.

### 3.2.4. Julkisivut

Julkisivu on yleisesti asianmukainen ja siisti kuntoinen.



### 3.2.5. Sisäovet

Rakennusaikaiset, toimii.





### 3.2.6. Ikkunat

Rakennusaikaiset, toimii.



### 3.2.7. Ulko-ovet

Rakennusaikaiset, toimii.





### 3.2.8. Vesikatot varusteineen

Rakennuksen tämänhetkinen kiinteistöhoitaja oli tarkastanut vesikaton ja läpiviennit äskettäin. Häneltä saadun tiedon mukaan vesikate ja läpiviennit ovat kunnossa. Vuotokohtia ei ole havaittu.

### 3.2.9. Yläpohja

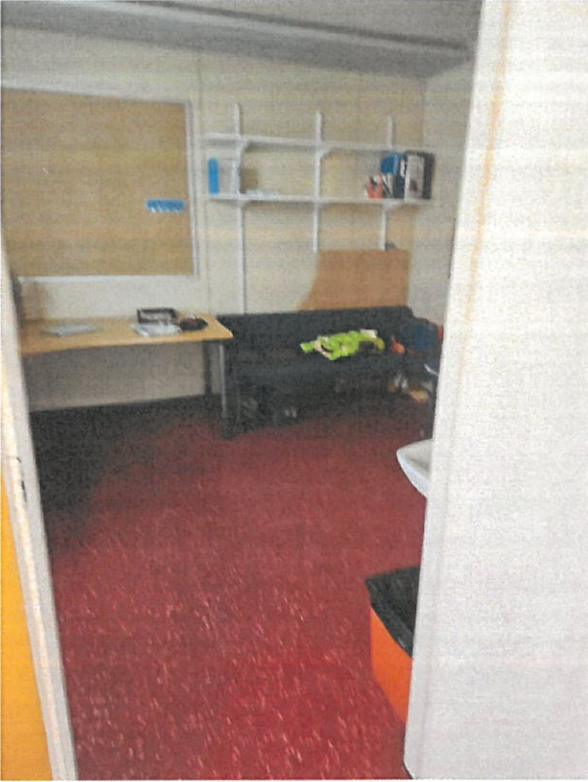
Yläpohjatilaa (hyvin matala) ei ollut kulkua ja sinne ei saatu näköyhteyttä.

## 3.3. SISÄTILAT

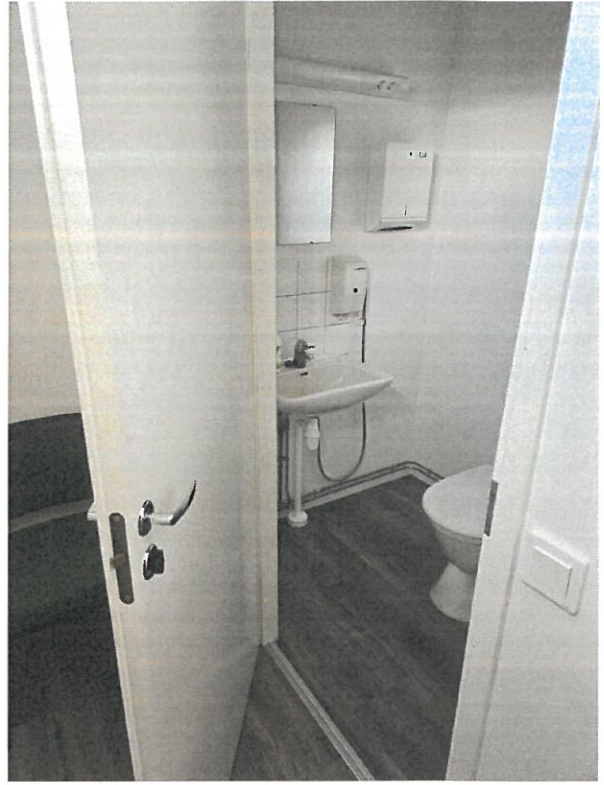
### 3.3.1. Asuinkerros

Rakennuksen sisätilat ja pinnat ovat rakennusaikaisessa kunnossa pois lukien rakennuksen eteläpään sosiaalitilat (uusittu osin).

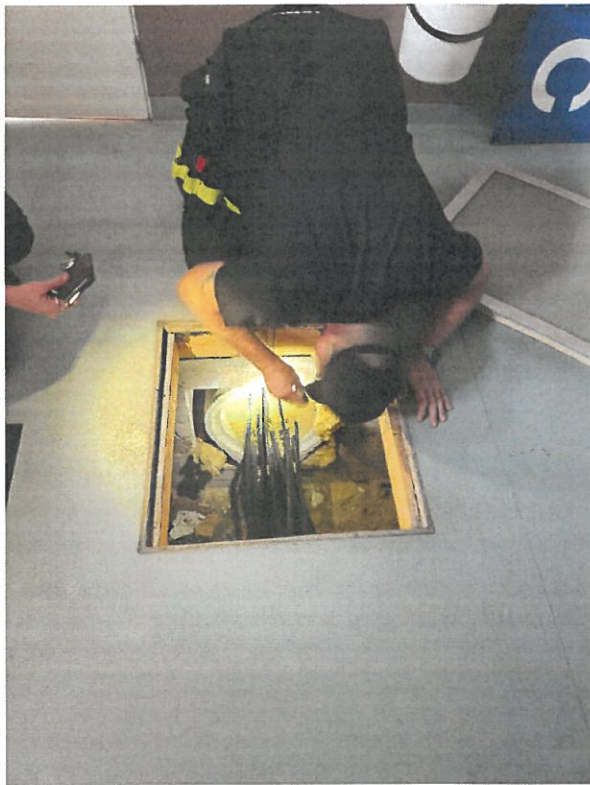












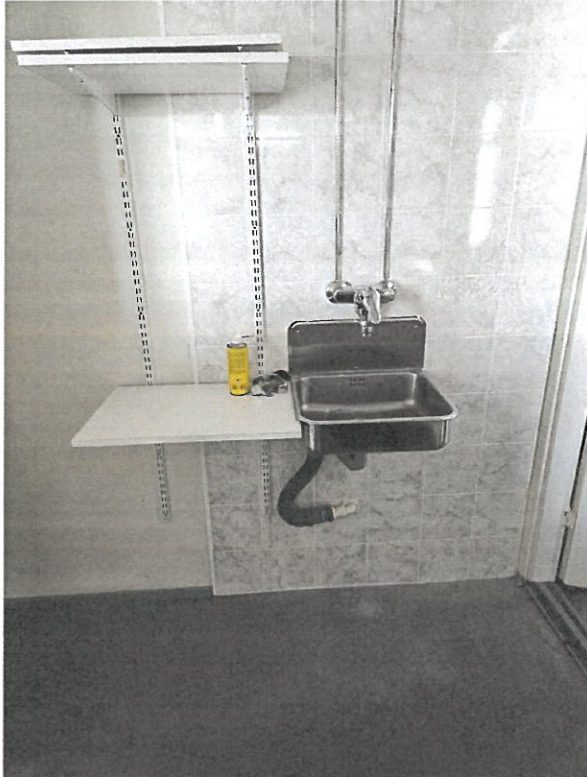


## 4. LVI-TEKNINEN OSA

### 4.2. VIEMÄRIJÄRJESTELMÄT

#### 4.2.1. Viemäriverkosto

Vesimittari on yleisissä tiloissa (kaikilla pääsy).



### 4.3. ILMANVAIHTOJÄRJESTELMÄ

#### 4.3.1. Ilmanvaihto

-Rakennuksen sosiaalityötilojen iv-venttiilien sijoittelu on epäedullinen hyvän ilmanvaihdon takaamiseksi.

-Rakennuksen ilmanvaihdon tasapainossa olo on epäselvä.

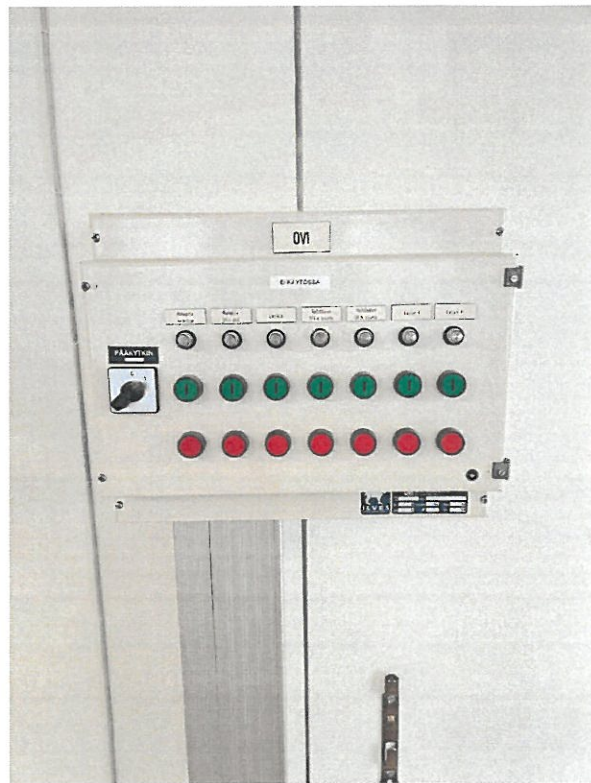
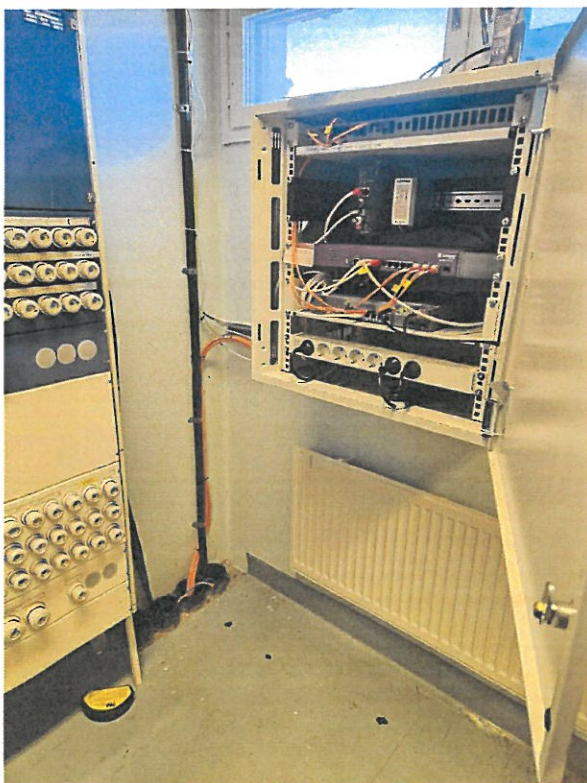


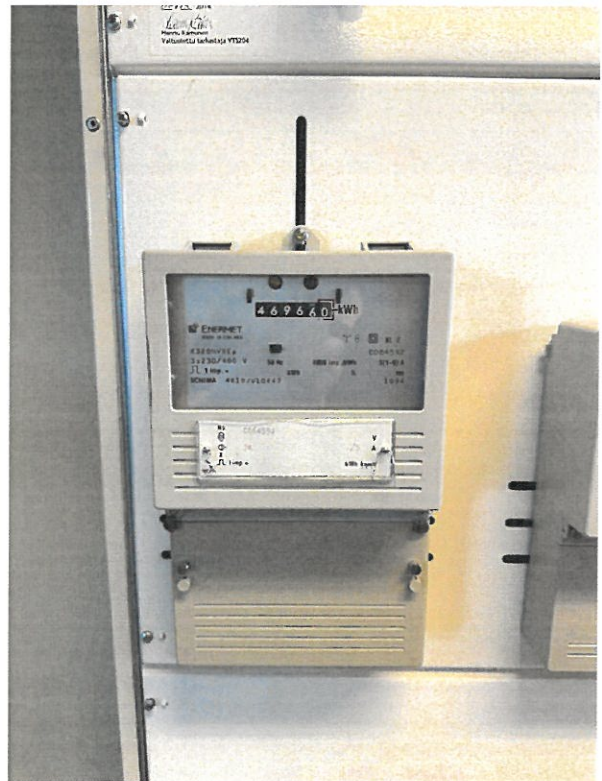
#### 4.4. LÄMMITYSJÄRJESTELMÄ

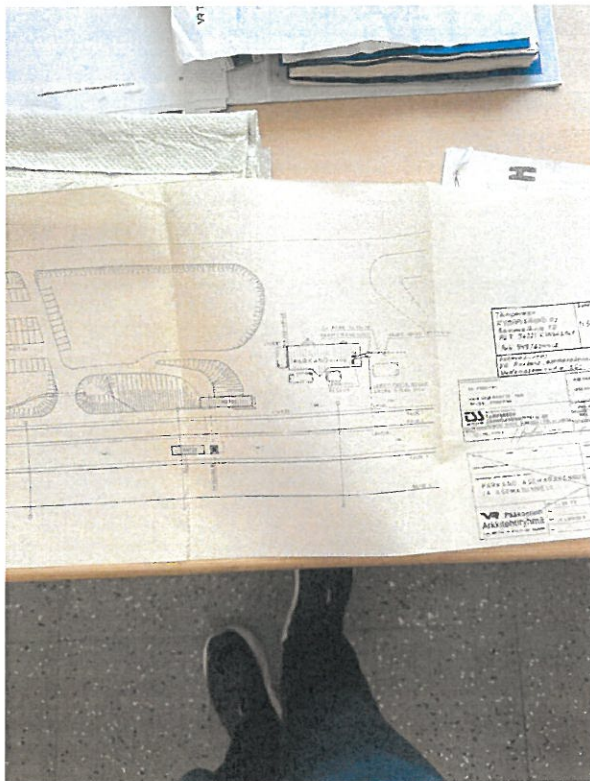
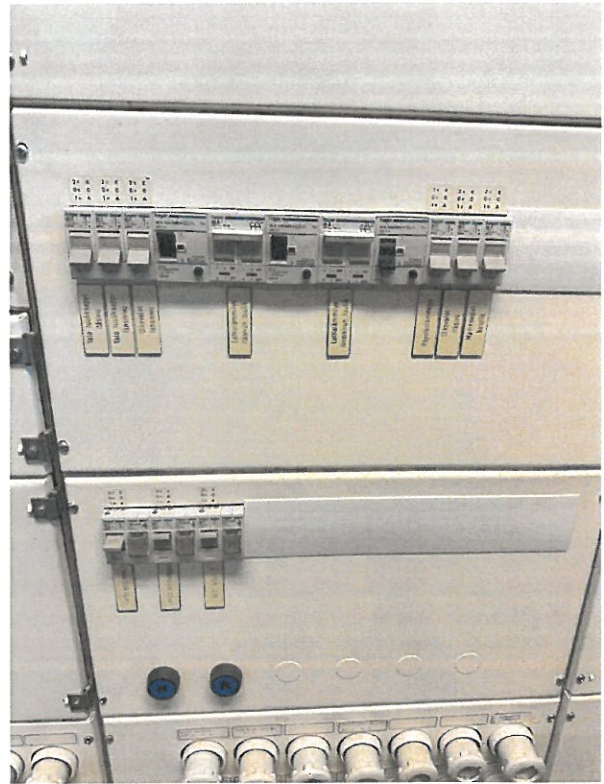




### 5. SÄHKÖTEKNINEN OSA









## 8. KULUTUSTIEDOT

Mainitsemienne kulujen tasosta ei ole helposti saatavissa arvan yksiselitteistä totuutta, mutta poimin kirjanpidostamme kiinteistölle kirjautuneet toteumat kolmelta viime vuodelta. Näihin sisältyy varmasti jotain jaksotuksia, hyvityksiä tms. mutta päästään kiinni suuruusluokkaan ja siihen mitkä luvut näistä ovat merkityksellisiä. Eli voidaan todeta, että lähinnä sähköllä on näistä merkitystä kiinteiston kulurakenteessa.

GLAccountWithDetailLabel	2021	2022	2023
	Toteuma €	Toteuma €	Toteuma €
7034007525 - Muut kiinteistöjen vieraat palvelut / Jätehuollon vieraat palvelut	-117	-120	-129
7032007315 - Muut lämmityskustannukset / Kiinteistöjen vesi- ja jätevesi	-494	489	-16
7032007300 - Muut lämmityskustannukset / Kiinteistöjen sähkö	-1 381	-7 745	-8 332



## **KUSTANNUSARVAUS UUDENASEMAN VIEMÄRÖINNISTÄ (paineviemäri)**

Kaivuometrit 620 m / 75 m / tv. = 8,3 → **9 tp.**

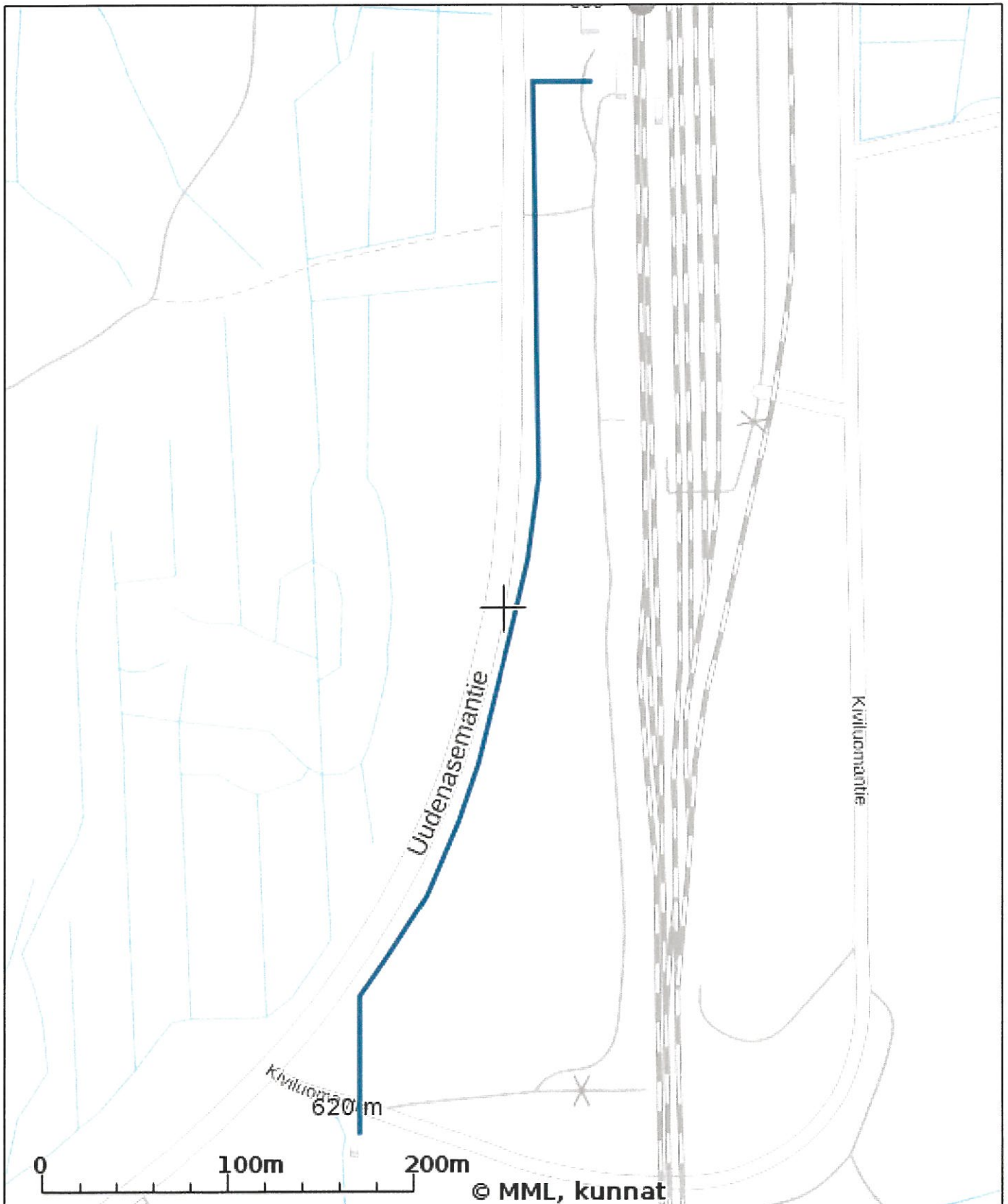
1. KKH	520 €/tp x 9 tp	= 4680 €
2. Lapiomies	280 €/tp x 9 tp	= 2520 €
3. Pumppaamo	5000 €/kpl +asenn.	= 5000 €
	→tämä hinta yhdellä pumpulla!	
4. PEH 63-10		= 2000 €
5. Venttiilit + muut liitososat		= 1000 €
6. Tienalitus (tunkkaus)		= 2500 €
7. Kiviainekset		= 3000 €
8. Louhinta (puhdas arvaus!)		= 2500 €
9. Puustonpoisto (tässä myyntituloja)		= 500 €

**Yhteensä (alv. 0 %) = 23 700 €**

\*Mahdollisessa paineviemäri ratkaisussa kannattanee huomioida mahdollisuus valokuituyhteyteen (siirtolinjalla valokuitukaapeli)!

\*Toinen vaihtoehto voisi kenties olla imeytys- tai suodatuskenttä, joka tulisi tähän verrattuna oleellisesti halvemmaksi jos se vain muuten olisi tai on mahdollista?!

# KIINTEISTÖTIETOPALVELU



Tulosteen keskipisteen koordinaatit (ETRS-TM35FIN): N: 6885848, E: 294957

Karttatuloste ei ole mittatarkka. Kiinteistörajat ja -tunnukset päivitetään toistaiseksi vain kerran viikossa.

Rekisteripalvelujen kautta kartalle haetut palstat ja määräalat ovat ajantasaiset.

Tulostettu Kiinteistötietopalvelusta 15.01.2025.

# KIINTEISTÖTIETOPALVELU



Tulosten keskipisteen koordinaatit (ETRS-TM35FIN): N: 6885848, E: 294957

Karttatuloste ei ole mittatarkka. Kiinteistörajat ja -tunnukset päivitetään toistaiseksi vain kerran viikossa.

Rekisteripalvelujen kautta kartalle haetut palstat ja määräalat ovat ajantasaiset.

Tulostettu Kiinteistötietopalvelusta 15.01.2025.

# PARKANO

Parkanon rautatieaseman kunnan arviointi 16.1.2025

16.01.2025



## Sisällysluettelo

• 1. PERUSTIEDOT .....	3
◦ 1.1. YHTEENVETO .....	3
◦ 1.2. KUNTOARVION LÄHTÖTIEDOT .....	3
• 2. KIIREELLISET TYÖT .....	4
◦ 2.1. VÄLITTÖMÄSTI TEHTÄVÄT TYÖT TAI KORJAUKSET .....	4
• 3. RAKENNUSTEKNINEN OSA.....	5
◦ 3.1. ULKOALUEET .....	5
◦ 3.2. RAKENNUSTEKNIikka .....	5
◦ 3.3. SISÄTILAT .....	13
• 4. LVI-TEKNINEN OSA .....	15
◦ 4.1. VESIJOHTOJÄRJESTELMÄT .....	15
◦ 4.2. VIEMÄRIJÄRJESTELMÄT .....	15
◦ 4.3. ILMANVAIHTOJÄRJESTELMÄ .....	15
◦ 4.4. LÄMMITYSJÄRJESTELMÄ.....	16
• 5. SÄHKÖTEKNINEN OSA .....	17

# 1. PERUSTIEDOT

## 1.1. YHTEENVETO

### 1.1.1. Yleistä

Asemarakennuksen kunnan arviointi suoritettiin 16.1.2025. Tarkastus suoritettiin aistinvaraisesti ilman rakenneavauksia. Kunnan arvioinnin tukena oli rakennuspiirustukset, kiinteistön ylläpidosta / huollosta vastaavan henkilön haastattelu ja rakennukseen korjaustoimia suorittaneen henkilön haastattelu.

Tarkastuksen suoritti nimetty ryhmä:

Juha Mustajärvi  
Perttu Kovesjärvi  
Raisa Karinsalo  
Teemu Oksanen  
Taru Luomajärvi

### 1.1.2. Rakennus ja LVIS tekniikka

Tarkastuksessa selvitettiin rakennuksen tämänhetkinen kunto.



## 1.2. KUNTOARVION LÄHTÖTIEDOT

### 1.2.1. Kiinteistön perustiedot

- Valmistumisvuosi 1971.
- Laajennus pohjoiseen päin vuonna 1977.
- Julkisivusaneeraus 1993.

### 1.2.2. Käytössä olleet asiakirjat

Rakennuspiirustukset

### 1.2.3. Suoritetut korjaukset

- Sisätilojen muutos suihku ja wc tilojen osalta n. 1977-1985.
- Julkisivusaneeraus 1993, jonka yhteydessä wc-tila rakennettu

eteläosaan sekä tehty pintaremonttia yleisiin tiloihin

-Eteläosan wc remonti (vesivahinko) n. 2019

#### 1.2.4. Asukaskysely

Kiinteistön ylläpidosta / huollosta vastaavan henkilön haastattelu ja rakennukseen korjaustoimia suorittaneen henkilön haastattelu.

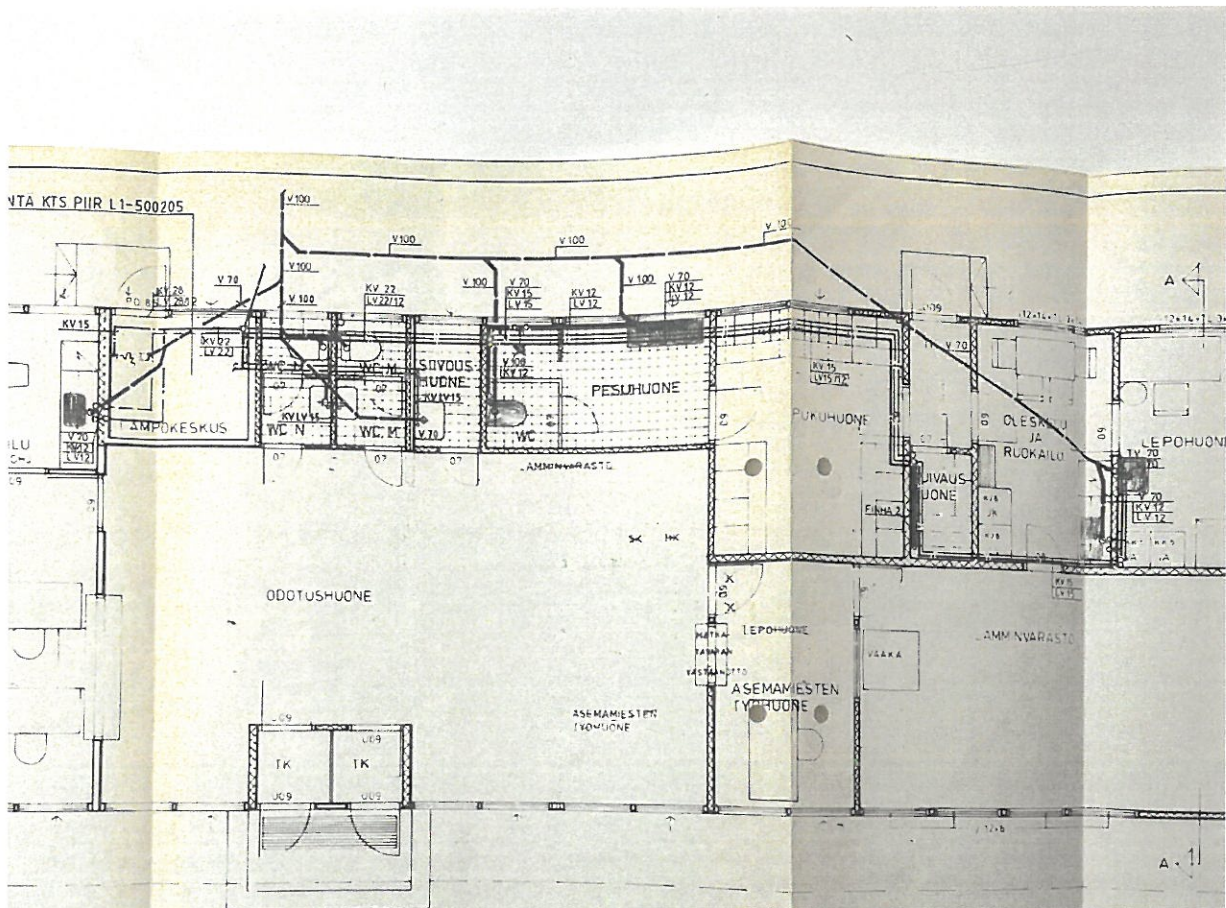
#### 1.2.5. Kiinteistötarkastukset

Suoritettu säännöllisesti edellisen omistajatahon toimesta.

## 2. KIIREELLISET TYÖT

### 2.1. VÄLITTÖMÄSTI TEHTÄVÄT TYÖT TAI KORJAUKSET

- Jätevesijärjestelmän saneeraus 1 vuoden sisällä.
- Vesikatteen uusiminen 2 vuoden sisällä.
- Julkisivun huoltomaalaus 4 vuoden sisällä.



Viemäroinnit



Vesikate



Ulkoverhous

### 3. RAKENNUSTEKNINEN OSA

#### 3.1. ULKOALUEET

##### 3.1.1. Istutukset ja kasvillisuus

- Rakennuksen eteläpäädyllä olevat istutukset tulee poistaa rakennuksen seinustalta (lisää kosteusrasitusta).
- Muulla rakennuksen vierustoilla ei ole merkittävästi rakenteita kuormittavaa kasvillisuutta / istutuksia.

##### 3.1.2. Liikenneväylät ja alueet

Päärakennuksen välittömässä läheisyydessä oleva piha-alue ja kulkuväylät ovat pääosin asianmukaisessa kunnossa.

##### 3.1.3. Pintavesien poisto ja salaojitus

- Maanpinnan kallistukset ovat rakennuksesta poispäin riittävästi.
- Rännivedet ohjautuvat rännikaivojen kautta pois rakennuksen vierustalta.
- Salaojien toimimattomuudesta ei tehty siihen viittaavia havaintoja. Sokkelin pinnoilla ja sisäpuolella ei havaittu poikkeavia kosteusjälkiä niiltä osin rakenteita, mitä oli nähtävillä.

#### 3.2. RAKENNUSTEKNIikka

##### 3.2.1. Perustukset, sokkelit ja ulkoportaat

- Rakennus on perustettu betonisokkelien varaan.

Rakennuksen 1971 alapohjarakenne:

- Eteläosassa maanvarainen betonilaatta.
- Odotustilan osalla on tuulettuva betoni/puurakenteinen alapohjarakenne.
- Länsipuolen eteisen ja wc tilojen osalla on maanvarainen kaksoisbetonilaattarakenne.

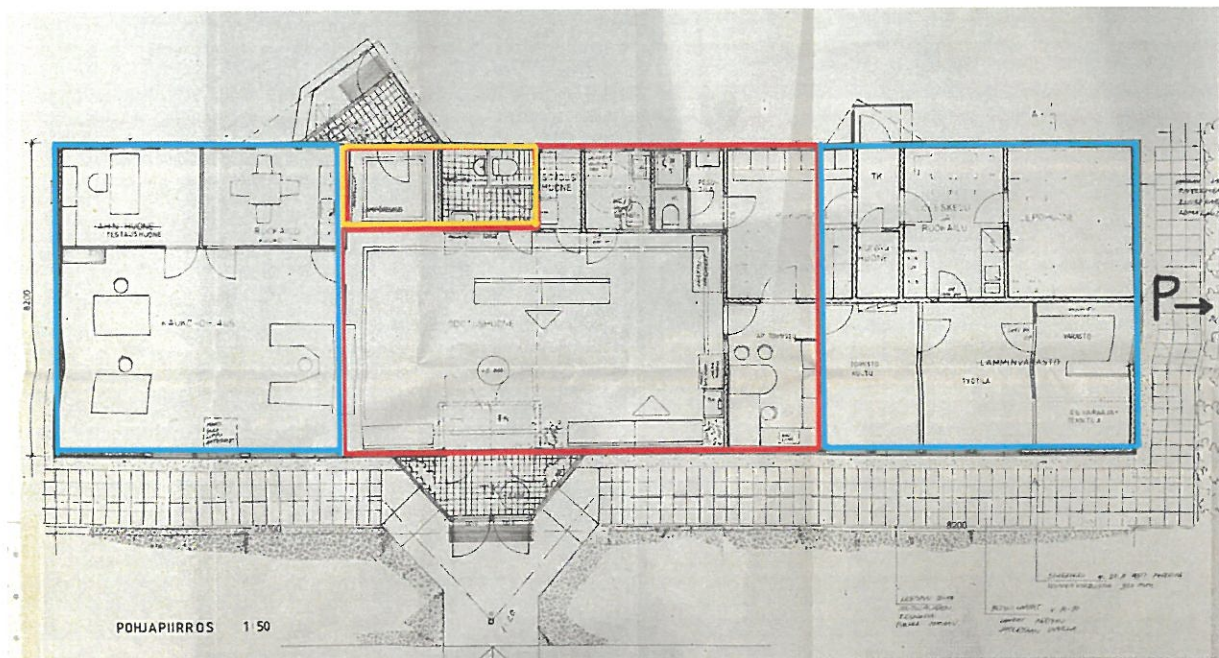
-Odotustilan tuulettuva betoni/puurakenteinen alapohjarakenne katselmoitiin ryömintätilasta. Nähtävillä olevan alapohjatilan osuudella rakenteissa ei havaittu poikkeavia tuulettumisen puutteen aiheuttamia kosteusjälkiä yms. Tuulettumisen riittävyys on silti hyvä jatkossa



varmistaa.

Pohjoisosan 1977 laajennuksen alapohjarakenne:  
-Maanvarainen betonilaatta.

-Maanvaraisien betonilaattarakenteiden osilla pintarakenteissa ei havaittu merkittäviä kosteusjälkiä tai kosteusrasituksen aiheuttamia muutoksia. Siitä huolimatta kosteuden nousu maaperästä kapillaarisesti betonilaattaan on mahdollinen. Kyseisen rakennusajan maanvaraisten betonilaattarakenteiden kosteusvaurioiden syntyyn vaikuttaa merkittävästi esim. onko betonilaatan alapinnassa ollut ehjä muovikalvo, onko EPS eristettä käytetty yms... Asemarakennus on rakennettu aikana jolloin kapillaarikatkerroksia sisäpuolisissa täytöissä ei käytetty.

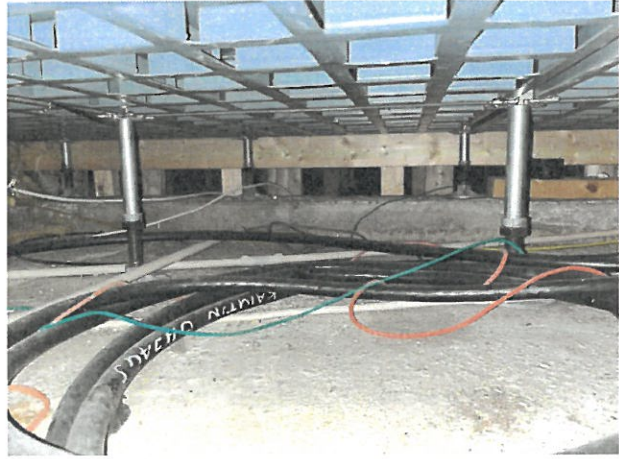


Alapohjarakenteet:

- sinisellä vasemmalla ->maanvarainen betonilaatta 1971
- keltaisella ->maanvarainen kaksoisbetonilaattarakenne 1971
- punaisella ->tuulettuva betoni/puurakenteinen alapohjarakenne 1971
- sinisellä oikealla ->maanvarainen betonilaatta 1977



Alkuperäisen osan lattia.



Alkuperäisen osan lattia



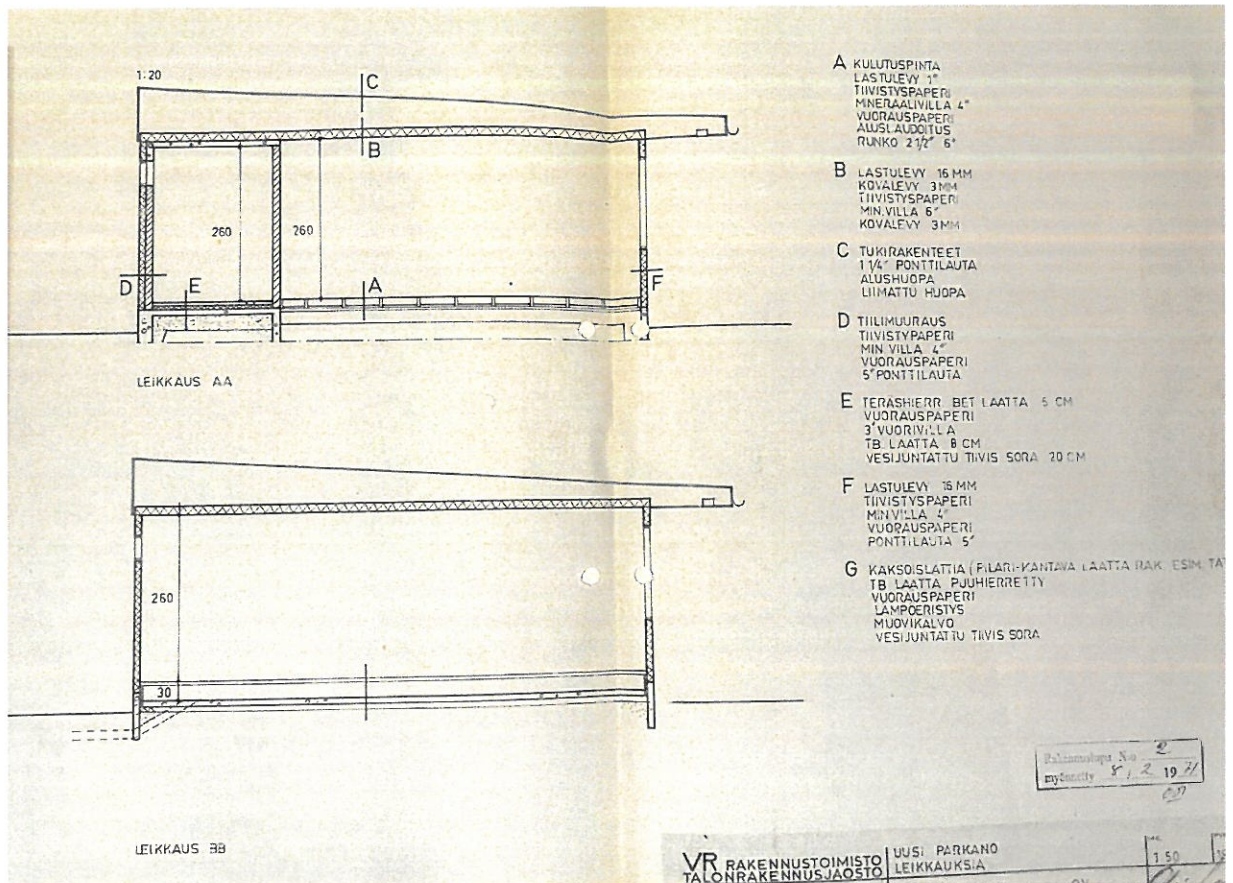
Tuulettuva alapohjatila.

### 3.2.2. Kantavat rakenteet

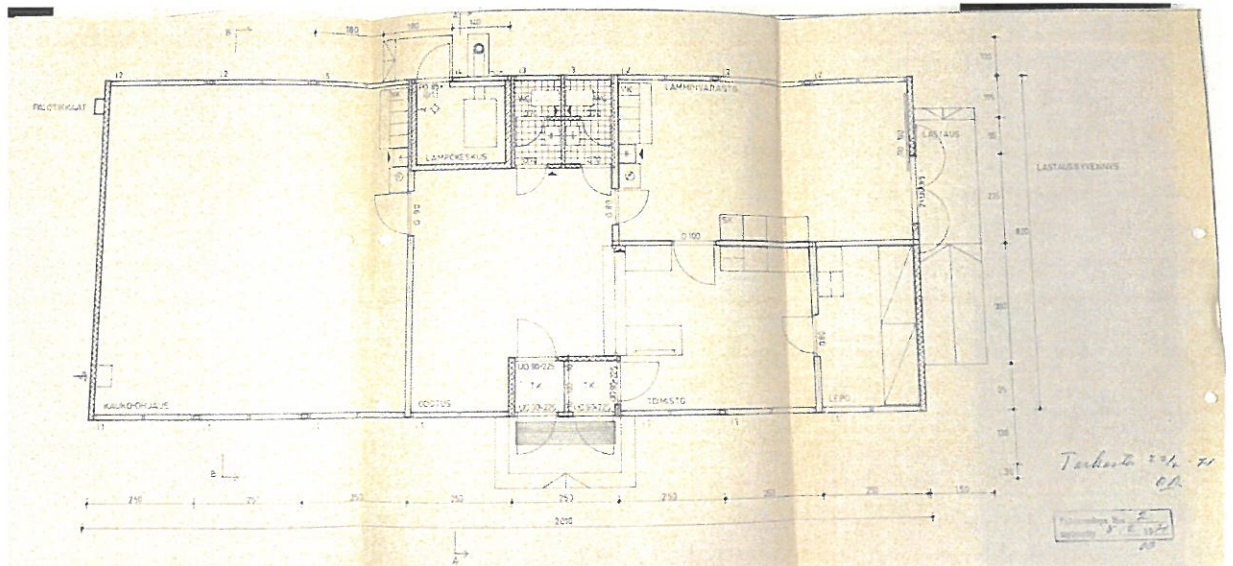
-Alkuperäisen osan 1971 seinärakenne: puurunkoinen 50x100mm, vuonna 1993 ulkoverhousremontin yhteydessä lisälämmöneristetty 30mm ulkoapäin, eristevahvuus 130mm.

-Laajennusosan 1977 seinärakenne: puurunkoinen 50x150mm, vuonna 1993 ulkoverhousremontin yhteydessä lisälämmöneristetty 30mm ulkoapäin, eristevahvuus 180mm.

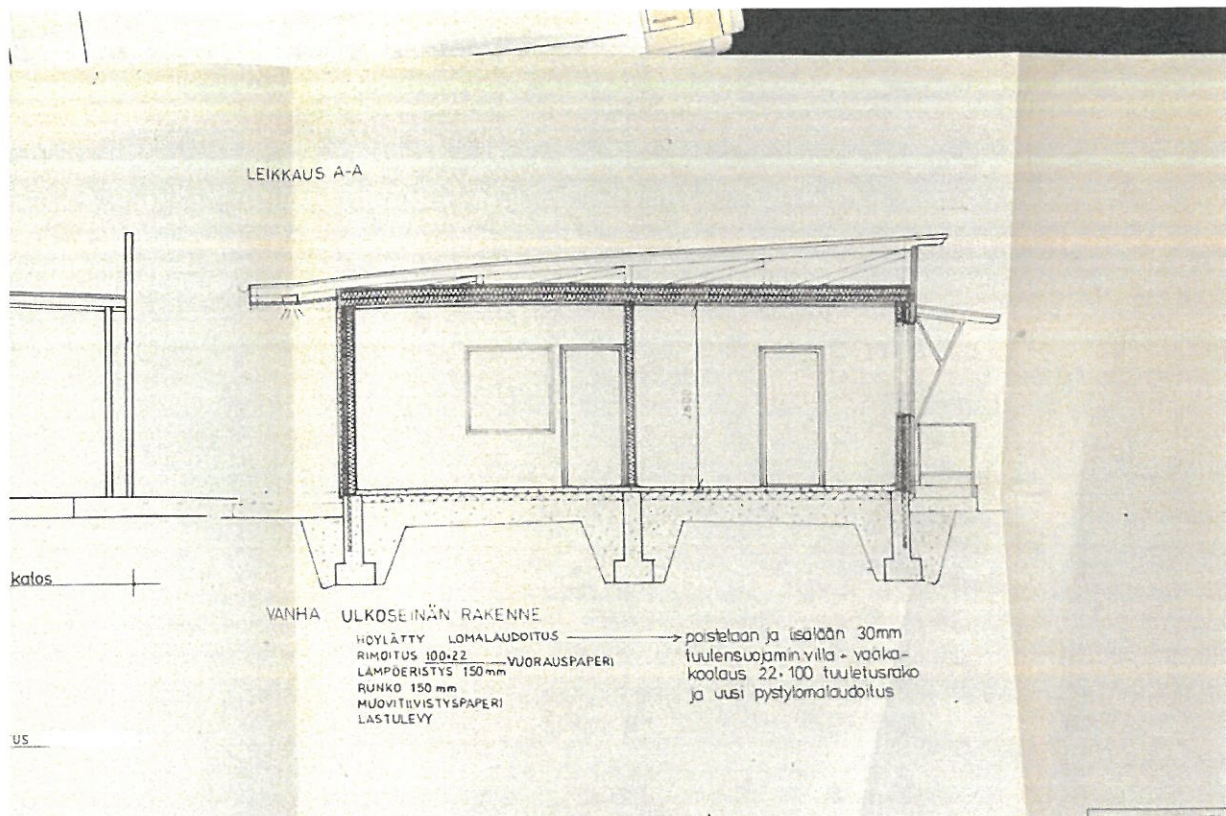
-Runkorakennevaurioista ei tehty havaintoja.



Leikkauspiirustus 1971



Pohjapiirros 1971



Leikkauspiirros pohjoisosan (laajennuksen) rakenteesta 1993.

### 3.2.4. Julkisivut

-Ulkoverhous: puinen lomalaudoitus.

Ulkoverhous pääosin siistissä kunnossa, ei vaurioita. Ulkoverhouksen takana riittävästi toimiva tuuletusrako. Huoltomaalauksen tarve 4 vuoden sisällä.



Julkisivu

### 3.2.5. Sisäovet

Osa väliovista uusittu remonttien yhteydessä -80-90 -luvulla. Toimivat ja pääosin siistit.

### 3.2.6. Ikkunat

Toimivat avattavat ikkunat, joissa lämpölasielementit.



Ikkuna.

### 3.2.7. Ulko-ovet

Toimivat, uusittu julkisivuremontin yhteydessä -90 -luvulla.



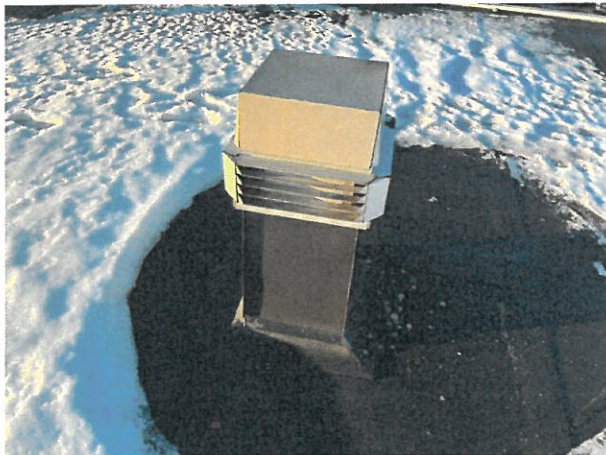
Ulko-ovet.

### 3.2.8. Vesikatot varusteineen

Vesikatteena on huopa. Kate uusittu julkisivuremontin yhteydessä -90 luvulla. Läpiviennit ovat havaintojen perusteella vielä tiiviit pois lukien katolla oleva valotaulu, joka on kiinnitetty huovan läpi pulttaamalla. Havaintojen perusteella kyseisen valotaulun kiinnityskohdat ovat epätiivit. Kiinnityskohdat ovat mahdollistaneet vähäistä vuotoa yläpohjatilaan. Huopakate alkaa olla kulunut ja sen uusiminen tulee ajankohtaiseksi 2 vuoden sisällä.



Valotaulun kiinnityskohdat on epätiivit.



Läpivienti tiivis.

### 3.2.9. Yläpohja

Yläpohjatila on matala ja kulku sinne on haasteellinen. Kulkuluukun kohdalta tehtyjen havaintojen mukaan yläpohjatila on tuulettunut eikä merkittäviä vuoto/kosteusjälkiä havaittu. Eteläisen päädyn wc remontin yhteydessä n. 2019 oli havaittu, että viemärin tuuletusputki on ollut irti ja aiheuttanut kosteusrasitusta kyseisessä kohdassa yläpohjatilaan/väliseinärakenteeseen. Vauriokohta on korjattu. Remontin yksityiskohdista ei ole tarkkaa tietoa.



Yläpohjatilien huoltoluukku.

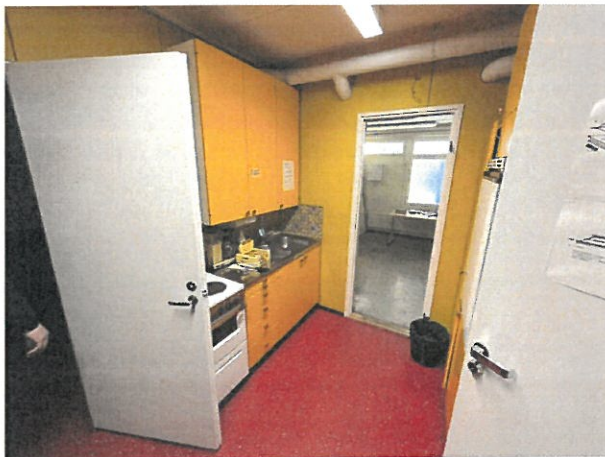


Yläpohjatila.

### 3.3. SISÄTILAT

#### 3.3.1. Asuinkerros

Pohjoisosan laajennuksen 1977 osuudella havaittiin lievää poikkeavaa hajua sisätiloissa. Hajun syytä ei saatu tarkastuksen yhteydessä selville (ilmanvaihdon puute, pintamateriaalit, maayhteys betonilaatan reuna-alueella tai muut rakenteet). Todennäköisesti etenkin keittiön pintamateriaalit saattavat sisältää osin asbestia.



Keittiön pintamateriaalit saattavat sisältää osin asbestia.

#### 3.3.2. Sauna- ja pesutilat sekä takahuone

Eteläpäädyn wc:ssä on tapahtunut käyttövesiputken rikkoutuminen. Vuonna 2018 vedenkulutus on ollut n. 3,5 kertainen edellisten vuosien keskimääräiseen verrattuna. Vesivahingon aiheuttamat vauriot on remontoitu noin 2019. Korjaustyön yksityiskohdista ei ole tarkkaa tietoa. Samassa yhteydessä on korjattu viemärin tuuletusputken tiiveys, katso kohta 3.2.9.





Eteläosan remontoitu wc (vesivahinko n. 2018).



Julkisen tilan wc.

### 3.3.3. Muut kellaritilat

Kulku alapohjatilaan tapahtuu luukusta nykyisen pukuhuoneen kautta.



Kulkuluukku alapohjatilaan.

## 4. LVI-TEKNINEN OSA

### 4.1. VESIJOHTOJÄRJESTELMÄT

#### 4.1.1. Vesijohtoverkosto

Vesimittari sijaitsee yleisissä tiloissa siivoushuoneessa. Valtaosa käyttövesiputkista on saavuttanut jo teknisen käyttöikänsä.

### 4.2. VIEMÄRIJÄRJESTELMÄT

#### 4.2.1. Viemäriverkosto

Rakennuksen jätevesijärjestelmä ei täytä voimassa olevia jätevesimääräyksiä. Jätevedet johdetaan tällä hetkellä rakennuksen länsipuolella oleviin sakokaivoihin (2kpl). Jälkimmäisestä sakokaivosta lähtee purkuputki maastoon. Jätevesijärjestelmä tulee saneerata joko omalla järjestelmällä (kolmas sakokaivo ja imeytyskenttä) tai viemäriverkoston liittymällä.



Nykyiset sakokaivot pihassa.

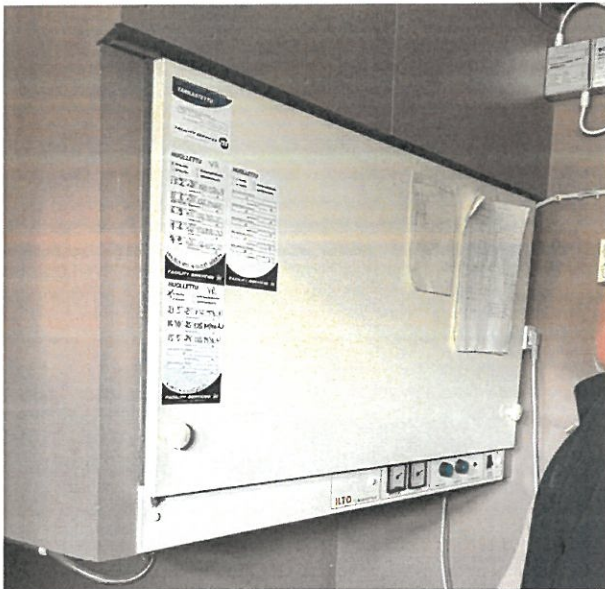


Sakokaivo.

### 4.3. ILMANVAIHTOJÄRJESTELMÄ

#### 4.3.1. Ilmanvaihto

- Rakennuksessa on koneellinen ilmanvaihto.
- Rakennuksen sosiaalityöjen iv-venttiilien sijoittelu on epäedullinen hyvän ilmanvaihdon takaamiseksi.
- Rakennuksen ilmanvaihdon tasapainossa olo on epäselvä.



Rakennuksen IV-kone 80-90 luvulta.

## 4.4. LÄMMITYSJÄRJESTELMÄ

### 4.4.1 Muu lämmitysjärjestelmä

Rakennuksen lämmitysjärjestelmänä on suora sähkö. Lämpö jaetaan huoneisiin vesikiertoisen järjestelmän kautta. Lisäksi katolle on asennettu ilmalämpöpumppu. Lämmitysjärjestelmän toiminnassa ei havaittu puutteita.



Teknisen tilan lämmitysjärjestelmä.



ILP katolla.

## 5. SÄHKÖTEKNINEN OSA

### 5.1.1. Sähkökeskus

Sähköjärjestelmän toimivuutta ei erikseen tarkasteltu.



Sähköpääkeskus teknisessä tilassa.

## Parkanon rautatieasema 2025-2034

		2024													Vaihtoehdot					
MENOT	Investointit	määrä	yksikköhinta	C	Hintahaukka	Vuosi													V1	V0
						2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034					
	Hiekkakentän päällystyks	1700	10	17 000	8	18												17 000		
	Ajoratamerkinnyt						800	800										1 600		
	Kuntotarkastus	240		1 500	1 000	1 500												4 800		
	Maalaus		20	4 800	2 400	4 800			4 800									4 800		
	Jätevesijärjestelmä			5 000	5 000	30 000												5 000		
	Sähkölaatus	10	1 500	15 000			15 000											15 000		
	Näyttötölu	1	11 250	11 250	11 250	22 500		11 250										11 250		
	Liikennesuunnitelma			2 500	1 000	2 500												2 500		
	Valokulttu	12	50	600	600	600		600	600	600	600	600	600	600	600	600		6 000		
	Välipala-automaatti	12	399	4 788	4 788	4 788		4 788	4 788	4 788	4 788	4 788	4 788	4 788	4 788	4 788		47 880		
	Vileä välipala-automaatti						12 500											12 500		
	Kalustus																	3 000		
	Valaistuksen uusinta sisätilat	210	35	7 350														7 350		
	Katteen uusiminen																			
																				140 080
	<b>Yliäpito</b>			vuosi																
	Käyttökustannukset (VR)			12 201			12 400	12 600	12 800	13 000	13 200	13 400	13 600	13 800	14 000	14 200		133 000	133 000	
	Pitkäaikaiset korjauskulut			1 890			1 930	1 960	1 990	2 020	2 050	2 080	2 110	2 140	2 170	2 200		20 650	20 650	
	Ulkoalueiden hoito			10 000			10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000		100 000	100 000	
	<b>Menot yhteensä</b>						<b>32 418</b>	<b>69 248</b>	<b>69 578</b>	<b>35 208</b>	<b>30 638</b>	<b>30 868</b>	<b>31 098</b>	<b>31 328</b>	<b>31 558</b>	<b>31 788</b>		<b>393 730</b>	<b>253 650</b>	
	<b>TULOT</b>						18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000		180 000	180 000	
	Tilavuokrat	12	1500	18 000																
	Sähkölaatus			3 650			3 650	3 650	3 650	3 650	3 650	3 650	3 650	3 650	3 650	3 650		32 850	32 850	
	Näyttötölu	12	500	6 000	1 825	3 650	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000		48 000	48 000	
	Pysäköinti EasyPark	5475	4	21 900	15 autoa/pvä		21 900	21 900	21 900	21 900	21 900	21 900	21 900	21 900	21 900	21 900		197 100	197 100	
	Alue/tilavuokra						500	500	500	500	500	500	500	500	500	500		4 500	4 500	
	Maanvuokraus						300	300	300	300	300	300	300	300	300	300		2 700	2 700	
	Välipala-automaatti	12	100	1 200			1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200		12 000	12 000	
	Vileä välipala-automaatti	12	410	4 920			4 920	4 920	4 920	4 920	4 920	4 920	4 920	4 920	4 920	4 920		49 200	49 200	
	Leader investointituki 50%						1 250	5 500	1 500	2 400								10 650	10 650	
	<b>Kate</b>						<b>25 370</b>	<b>55 970</b>	<b>57 970</b>	<b>58 870</b>	<b>56 470</b>	<b>56 470</b>	<b>56 470</b>	<b>56 470</b>	<b>56 470</b>	<b>56 470</b>		<b>537 000</b>	<b>182 700</b>	
	<b>Kate</b>						<b>V1</b>	<b>-7 048</b>	<b>-13 278</b>	<b>-11 608</b>	<b>23 662</b>	<b>25 832</b>	<b>25 602</b>	<b>25 372</b>	<b>25 142</b>	<b>24 912</b>		<b>143 270</b>	<b>-70 950</b>	
	<b>Kate</b>						<b>V0</b>	<b>-6 330</b>	<b>-6 260</b>	<b>-6 450</b>	<b>-6 720</b>	<b>-7 180</b>	<b>-7 410</b>	<b>-7 640</b>	<b>-7 870</b>	<b>-8 100</b>				