

Väyläviraston ohjeita  
36/2023



Väylävirasto  
Trafikledsverket

## Väyläviraston toimintaperiaatteet asemaseuduilla



*Kannen kuva: Väyläviraston kuva-arkisto*

Verkojulkaisu pdf ([www.vayla.fi](http://www.vayla.fi))

Väylävirasto  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puhelin 0295 34 3000



## Väylävirasto Trafikledsverket

### Ohje

17.10.2023

VÄYLÄ/6843/03.00.00/2023

Vastaanottaja

-

Korvaa

Väyläviraston toimintaperiaatteet asemanseuduilla (Väyläviraston ohjeita 15/2021)

Säädösperusta

-

Voimassa

1.11.2023

Väylämuoto  
rautatiet

Kohdistuvuus

Suunnittelu, rakentaminen, kunnossapito, käyttö ja liikenteen ohjaus

Asiasanat

asemat, rautatieliikenne, rataverkko, maankäyttö, kehittäminen, ohjeet

Käyttäjärühmät

kunnat, maanomistajat, liikenteen operaattorit, asemanseutujen toimijat, Väylävirasto

## Väyläviraston toimintaperiaatteet asemanseuduilla

Osastonjohtaja,  
liikenneverkot ja palvelutaso

Minna Torkkeli

Rautatieliikennejohtaja

Jukka Ronni

Asiantuntija,  
liikennejärjestelmä

Sini Tohmo

*Ohje on osa Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmää rautatietoimintojen osalta.*

*Voit antaa palautetta ohjeesta ohjeen yhteyshenkilölle (etunimi.sukunimi@vayla.fi) tai Väyläviraston teknisten ja turvallisuusohjeiden palautteenantokanavaan (teknisetjaturvallisuus-ohjeet@vayla.fi).*

### LISÄTIETOJA

Camilla Rand-Heinä, Sini Tohmo

#### Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki  
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000  
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi  
kirjaamo@vayla.fi  
[www.vayla.fi](http://www.vayla.fi)

## Esipuhe

Tämä Väyläviraston toimintaperiaatteiden linjaus on tarkoitettu kunnille, maanomistajille, liikenteen operaattoreille ja muille asemanseutujen toimijoille sekä Väyläviraston omaan käyttöön.

Väyläviraston toimintaperiaatteet asemanseuduilla päivittää edelliset Väyläviraston toimintaperiaatteet asemanseuduilla (Väyläviraston ohjeita 15/2021). Ohjeen on valmistellut Väylävirastossa Camilla Rand-Heinäla.

Toimintaperiaatteissa on tarkennettu ja täsmennetty Väyläviraston toiminnan periaatteita ja kuvattu mm. vähimmäistasoa, millä Väylävirasto osallistuu erilaisiin kehittämis- ym. toimenpiteisiin. Ohjeessa on huomioitu myös mm. valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikenne 12. Toimintaperiaatteille on tehty SOVA-lain 3§ mukainen yleinen vaikutusten arviointi.

Helsingissä lokakuussa 2023

Väylävirasto  
Liikenneverkot ja palvelutaso

## Sisältö

KÄSITTEET.....	6
1 VÄYLÄVIRASTON TOIMINTALINJAT ASEMANSEUTUTYÖSSÄ.....	7
1.1 Keskeiset periaatteet .....	7
1.2 Toimintalinjausten vaikutusten arviointi.....	9
1.3 Toimintalinjaukset.....	10
1.3.1 Rautatieliikenteen ja rautatiealueen kehittäminen.....	11
1.3.2 Asemanseutujen kehittäminen – matkaketjut.....	13
1.3.3 Asemanseutujen kehittäminen – kuljetusketjut.....	17
1.3.4 Asemanseutujen maankäytön kehittäminen .....	18
1.3.5 Liikennejärjestelmän kehittäminen .....	21
2 ASEMANSEUTUJEN KEHITTÄMISEN TAVOITTEET .....	23
2.1 Hyvä asemanseutu .....	23
2.2 Käyttäjien asemanseutuihin liittyviä odotuksia.....	23
2.3 Toimintaympäristön muutokset ja kehitysnäkymät asemanseuduilla.....	24
2.4 Asemanseutujen kehittämistehtäviä ohjaavat tavoitteet ja lainsäädäntö ..	25
2.5 Väyläviraston tavoitteet asemanseutujen kehittämisessä .....	26
3 ASEMANSEUTUJEN KEHITTÄMISPROSESSI, OSAPUOLET JA ROOLIT .....	29
3.1 Yhteistyö ja rajapinnat asemanseututyössä .....	29
3.2 Väyläviraston tehtävät/roolit asemanseuduilla.....	30
3.3 Muiden osapuolten tehtävät .....	32
3.4 Asemanseututyön kehittämistarpeita.....	33
4 ASEMANSEUTUJEN KEHITTÄMISHANKKEIDEN SOPIMUKSET .....	35
4.1 Hankkeiden lähtökohtia koskevat sopimukset .....	35
4.2 Hankkeiden suunnittelua koskevat sopimukset.....	36
4.3 Hankkeiden toteutusta koskevat sopimukset.....	36
4.4 Ylläpitoa koskevat sopimukset .....	37
5 VÄYLÄVIRASTON MAANOMISTUKSEN PERIAATTEET ASEMANSEUDUILLA .....	38
5.1 Yhteistyö ja rajapinnat asemanseututyössä .....	38
5.2 Kiinteistövarallisuudesta luopuminen.....	38
5.2.1 Kiinteistövarallisuudesta luopuminen .....	38
5.2.2 Hallinnansiirto .....	38
5.2.3 Kiinteistövarallisuuden luovuttaminen.....	39
5.3 Maa-alueiden hankkiminen ja lunastaminen.....	39
5.4 Väyläviraston hallinnassa olevat rakennukset.....	39
6 ASEMANSEUTUJEN KEHITTÄMISEN RAHOITUS .....	40
6.1 Rahoitusmallit.....	40
6.2 Rahoituskehys .....	41

## Käsitteet

**Asema** on rataverkolla sijaitseva liikennepaikka, joka toimii henkilöliikenteen tai tavaraliikenteen palvelupaikkana.

**Asema-alue** tarkoittaa henkilöliikenteen junien pysähtymispaikkaa palveluineen, kulkuyhteyksineen ja liityntäliikennealueineen. Asema-alueeseen kuuluvat raiteet ja matkustajalaiturit sekä kulkuyhteydet ympäröivästä yhdyskunnasta sisältäen esteettömän reitin, palvelut ja mahdollisen asemarakennuksen, joka saattaa olla matkustajien käytössä. Asema-alueeseen sisältyvällä **liityntäliikennealueella** on tyypillisesti saattoliikennettä, taksiasema tai -tolppa ja linja-autopysäkki tai -terminaali sekä pysäköintipaikkoja autoille, polkupyörille ja muille ajoneuvoille (*RATO 1*).

**Asemanseudulla** tarkoitetaan näissä toimintaperiaatteissa yleensä 600 – 1 000 metrin säteellä asemaa ympäröivää aluetta (kaupungin tai taajaman koosta ja rakenteesta riippuen). Asemanseudut ovat maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa alueita, joille pyritään sijoittamaan erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvia toimintoja, kuten asumista, työpaikkoja ja palveluja. Näissä toimintaperiaatteissa asemanseudun käsitettä on käytetty myös yleisterminä kaikkeen ratapihojen, seisakkeiden, asemien ja matkakeskusten kehittämiseen liittyvässä toiminnassa.

**Rautatiealue** on alue, joka tarvitaan rataa, rata-aluetta, rakennuksia ja laitteita, liikenteen hoitamista sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten. Rautatiealue käsittää myös tarpeelliset rautatieliikenteen palvelualueet (*RATO 1*).

**Ratapihalla** tarkoitetaan rautatieliikennepaikan raiteistoa, laitureita ja liikenteen hoitoon välittömästi liittyviä laitteita, rakenteita sekä rakennuksia maa- ja kuor-  
mausalueineen (*RATO 1*).

**Radanpidolla** tarkoitetaan rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnittelua, hankintaa, rakentamista, hallintaa ja kunnossapitoa sekä olemassa olevan rautatien parantamista. Väylävirasto vastaa radanpidosta valtion rataverkolla (ratlaki 3 §).

**Liikennejärjestelmällä** tarkoitetaan kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista annetussa laissa ([320/2017](#)) tarkoitetuista palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta (laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 3 §).

**Liikennejärjestelmätyö** on jatkuvaa, vuorovaikutteista ja pitkäjänteistä yhteistyönä tehtävää suunnittelua toimivan ja kestävä liikennejärjestelmän luomiseksi. Siinä käsitellään kokonaisuutena liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutusta, toimintojen synnyttämää liikennetarvetta, kulkutapoja ja kuljetusmuotoja, liikenneverkkoja ja liikkumisen palveluita, liikenneturvallisuutta sekä vaikutuksia ja rahoitustarvetta. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja niiden toteutumisen seuranta ovat osa liikennejärjestelmätyötä.

# 1 Väyläviraston toimintalinjat asemanseututyössä

## 1.1 Keskeiset periaatteet

Väyläviraston osallistuminen rautatieliikenteen kehittämiseen perustuu rautatiealueen kehittämistarpeisiin ja kehittämistoimenpiteiden vaikuttavuuteen.

Väyläviraston toimintalinjojen keskeisen lähtökohdan asemanseututyössä muodostaa rautatiealueen ja ratapihojen kehittämistarve. Toimintamallit eri asiakokonaisuuksissa riippuvat siitä,

- kuinka toiminta tähtää rautatieliikenteen, rautatiematkustuksen, kuljettamisen tai radan käytön kehittämiseen ja
- kuinka akuutti on kehittämistarve.

Väyläviraston osallistuminen linjataan kehittämistarpeen pohjalta. Kehittämistoimenpiteiden kiireellisyysjärjestykseen vaikuttaa keskeisesti niiden vaikuttavuus, jossa puolestaan keskeisenä tekijänä ovat aseman matkustaja- tai kuljetusmäärät.

Asemanseuduilla on edelleen erityiskysymyksiä, joita ei ole linjattu näiden toimintaperiaatteiden yhteydessä. Niistä täytyy sopia tapauskohtaisesti erikseen.



*Kuva 1. Väyläviraston osallistuminen asemanseututyöhön riippuu rautatiealueen kehittämis- ja radanpitotarpeista.*

Lähtökohdana on, että **jos rautatiealueen kehittämistarve on akuutti**, Väylävirasto on aktiivinen myös kunnan suuntaan rautatieliikenteeseen liittyvien kehittämistarpeiden selvittämisessä.

Akuutti kehittämistarve voi aiheutua korjaustarpeista, mutta voi myös liittyä rautatiealueen suunnitelmalliseen kehittämiseen. Tavoitteena on löytää mahdollista synergiaa yhdessä tekemisestä. Väylävirasto vastaa kustannuksista, jotka johtuvat rautatieliikenteen kehittämistarpeesta.

Jos rautatieliikenteessä on tunnistettu **kehittämistarve, mutta se ei ole akuutti**, ja kunta on aloitteellinen ja kehittää asemanseutua toivoen samalla parannusta rautatieliikenteen edellytyksiin, Väylävirasto on mukana yhteistyökumppanina.

Väyläviraston mahdollisesta rautatieliikenteen kehittämistarpeeseen liittyvästä rahoituksesta päätetään tapauskohtaisesti. Väylävirasto on mukana varmistamassa junaliikenteen häiriöttömän toiminnan rakentamisen aikana ja lopputilanteessa.

**Jos rautatieliikenteen kannalta ei ole kehittämistarvetta**, Väylävirasto ei lähtökohtaisesti osallistu rahoitukseen.

Väylävirasto tarkistaa rataan liittyvien suunnitelmien ohjeiden mukaisuuden ja voi olla mukana suunnitteluryhmissä asiantuntijana resurssiensa puitteissa.

Väyläviraston osallistuminen asemien ja asemanseutujen kehittämiseen perustuu kehittämishankkeen kohdentumiseen.

Asemanseututyö voidaan ryhmitellä rautatiealueen, asemanseudun ja kaupunkikehittämisen kokonaisuuksiin, jotka kaikki kytkeytyvät liikennejärjestelmätyöhön. Väyläviraston roolit ovat moninaiset. Radanpitäjänä Väylävirastolla on rautatieliikenteen edunvalvontaintressi. Sen lisäksi Väyläviraston tulee toiminnallaan edistää toimivaa, turvallista ja kestävästä kehitystä osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta. Tästä lähtökohdasta matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja kestävä liikumisen edistäminen ja näihin liittyen liikenteen ja maankäytön yhteensovittamintressi ovat keskeisiä näkökulmia Väyläviraston toiminnassa asemanseuduilla.

Radanpitäjänä Väyläviraston intressi kohdistuu ensisijaisesti rautatiealueella tehtäviin kehittämistoimiin sekä osittain rautatiealueelle johtaviin yhteyksiin. Liikennejärjestelmän kehittämisen sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisen näkökulmasta Väylävirastolla on kiinnostus osallistua myös muuhun asema-alueen ja kaupunkiympäristön kehittämiseen.



*Kuva 2. Väyläviraston osallistumisen periaatteita asemanseututyön kehittämiskokonaisuuksissa.*

## 1.2 Toimintalinjausten vaikutusten arviointi

Väyläviraston toimintaperiaatteita asemanseuduilla määrittävät linjaukset ovat luonteeltaan ja sisällölliseltä täsmällisyydeltään erilaisia. Jotkin linjaukset määrittävät Väyläviraston toimintaperiaatteet ja vastuut. Pääosa niistä kuvaa kuitenkin yleisesti toiminnan päämääriä tai toimintatapoja, joista voidaan päätellä vaikutuksia olettaen, että asteittain tarkentuissa suunnitteluvaiheissa valitaan toimenpiteitä, jotka tukevat päämäärän saavuttamista.

Useat linjaukset ovat sellaisia, että niillä ei ole välittömiä ympäristö- tai muita vaikutuksia. Toiminnan sisällön tarkentuessa niillä voi olla – ja todennäköisesti on – sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia. SOVA-lain määrittelemissä vaikutuksissa on useita sellaisia, joihin toimintaperiaatteilla ei ole suoraa vaikutusta, eikä toimintaperiaatteista voi johtaa myöskään välillisiä vaikutuksia. Tällaisia ovat esimerkiksi vaikutukset maaperään, vesiin, kasvillisuuteen, kaupunkikuvaan tai kulttuuriperintöön. Asemanseutujen kehittämisellä voi kuitenkin olla merkittäviä näihin kohdistuvia vaikutuksia. Ne on tunnistettava tarkemmassa suunnittelussa tarvittaessa jo ennen välittömään toteutukseen tähtäävää suunnittelua.

Rautatieliikenteen kehittämisessä asemanseudut ovat tärkeitä solmukohtia, mutta ne eivät yksin määritä rautatieliikenteen kehittämisedellytyksiä tai junaliikenteen käyttöä matkoissa ja kuljetuksissa. Sen vuoksi on lioteltua väittää, että asemanseutujen toimintaperiaatteista seuraisi merkittäviä myönteisiä vaikutuksia muuten kuin tietyissä rajatuissa kysymyksissä, esimerkiksi asemakohtaisesti esteettömyyden tai ratakapasiteetin lisäämismahdollisuuksien turvaamiseen liittyen.

Toimintaperiaatteiden vaikutusten kannalta kaikkein keskeisimpänä kysymyksenä voi pitää sitä, millä tavoin toimintaperiaatteet konkretisoituvat tarkemmassa suunnittelussa sen eri vaiheissa. Sen vuoksi on tärkeää, että toisaalta tunnistetaan väylänpidon vaikutusketjujen sisältö päämääristä tai yleisistä toimintaperiaatteista konkreettisiin SOVA-lain mukaisiin ympäristövaikutuksiin tai muihin arvioitaviin vaikutuksiin, esimerkiksi saavutettavuuteen tai taloudellisiin vaikutuksiin, toisaalta minkälaisen toimintaketjun (prosessin) kautta toimintaperiaatteet muuttuvat Väylävirastossa konkreettisiksi asemanseutujen kehittämiseen liittyviksi toimenpiteiksi. Toimintaperiaatteet eivät muutu toivotunlaisiksi toimenpiteiksi automaattisesti.

## 1.3 Toimintalinjaukset

Tässä luvussa on kirjattu Väyläviraston osallistumisen periaatteet, reunaehdot ja osallistumistavat asemanseutujen kehittämistyössä. Toimintalinjaukset kertovat Väyläviraston tämänhetkisistä yleisistä toimintaperiaatteista. Sopimus- ja rahoitusmalleista sekä maanomistuksen periaatteista kerrotaan tarkemmin luvuissa 4–6. Toimintalinjoja tarkemmin Väyläviraston toimintaa ohjaavat asemanseututyöhön liittyvät ohjeet ja määräykset, jotka on listattu tämän raportin liitteenä.

Yleiset toiminnan tavoitteet asemanseututyössä on ryhmitelty rautatieliikenteen ja rautatiealueen kehittämiseen, matkaketjujen kehittämiseen, kuljetusketjujen kehittämiseen, asemanseutujen maankäytön kehittämiseen sekä liikennejärjestelmän kehittämiseen. Seuraavilla sivuilla tarkemmin kuvatut toimintaperiaatteet ovat seuraavat:

Rautatieliikenteen ja rautatiealueen kehittäminen:

1. Väylävirasto vastaa rautatieliikenteen infran toimintaedellytyksistä ja kehittämisestä
2. Väylävirasto tunnistaa ja määrittelee rautatiealueiden kehittämistarpeet valtakunnan näkökulmasta

Asemanseutujen kehittäminen – matkaketjut:

3. Väylävirasto vastaa asema-alueella rautatieliikenteen käytön kannalta tarpeellisten kulkuyhteyksien sekä esteettömien reittien toteuttamisesta laiturialueille
4. Väylävirasto edistää rautatieliikenteeseen liittyvää liityntäpysäköintiä
5. Väylävirasto vastaa rautatiealueen staattisesta matkustajainformaatiosta sekä dynaamisen matkustajainformaation hankkimisesta

Asemanseutujen kehittäminen – kuljetusketjut:

6. Väylävirasto edistää tavaraliikenteen kuljetusketjujen toimivuutta asemanseuduilla

Asemanseutujen maankäytön kehittäminen:

7. Väylävirasto osallistuu maankäytön kehittämiseen rautatiealueiden läheisyydessä
8. Väylävirasto varmistaa rautatieliikenteen toimivuuden ja turvallisuuden radan läheisyyteen rakennettaessa

## Liikennejärjestelmän kehittäminen:

### 9. Väylävirasto edistää asemanseutujen kehittämistä osana liikennejärjestelmätöitä

Toimintaperiaatteet voidaan kytkeä suunnittelun ja toteutuksen eri tasoihin kuvassa 3 esitetyllä tavalla.

Liikennejärjestelmätö	Suunnittelu	Toteutus	Ylläpito
<b>Rautatieliikenteen ja rautatiealueen kehittäminen:</b>			
1. Väylävirasto vastaa rautatieliikenteen toimintaedellytyksistä ja kehittämisestä			
2. Väylävirasto tunnistaa ja määrittelee rautatiealueiden kehittämistarpeet valtakunnan näkökulmasta			
<b>Asemanseutujen kehittäminen – matkaketjut:</b>			
3. Väylävirasto vastaa asema-alueella rautatieliikenteen käytön kannalta tarpeellisten kulkuyhteyksien sekä esteettömien reittien toteuttamisesta laiturialueille			
4. Väylävirasto edistää rautatieliikenteeseen liittyvää liityntäpysäköintiä			
5. Väylävirasto vastaa rautatieliikenteen staattisesta matkustajainformaatiosta asemilla ja osallistuu dynaamisen matkustajainformaation toteutukseen			
<b>Asemanseutujen kehittäminen – kuljetusetjut:</b>			
6. Väylävirasto edistää tavaraliikenteen kuljetusetjutujen toimivuutta asemanseuduilla			
<b>Asemanseutujen maankäytön kehittäminen:</b>			
7. Väylävirasto osallistuu maankäytön kehittämiseen rautatiealueiden läheisyydessä			
8. Väylävirasto varmistaa rautatieliikenteen toimivuuden ja turvallisuuden radan läheisyyteen rakennettaessa			
<b>Liikennejärjestelmän kehittäminen:</b>			
9. Väylävirasto edistää asemanseutujen kehittämistä osana liikennejärjestelmätöitä			

Kuva 3. Toimintaperiaatteiden kytkeytyminen suunnittelun ja toteutuksen eri tasoihin.

### 1.3.1 Rautatieliikenteen ja rautatiealueen kehittäminen

#### 1. Väylävirasto vastaa rautatieliikenteen infran toimintaedellytyksistä ja kehittämisestä

##### Linjaus:

Rataverkon haltijana Väylävirasto vastaa rautatiealueen ja rautateiden liikennöitävyyden ylläpidosta ja kehittämisestä. Väylävirasto toteuttaa toimenpiteitä määrärahojensa asettamissa rajoissa. Isommista kehittämissankkeista päätetään erikseen valtion budjetissa.

##### Toiminnan tavoite:

Tavoitteena on rautatieliikenteen mahdollistaminen sekä sujuva ja turvallinen liikennöinti rataverkolla ja ratapihoilla. Lisäksi tavoitteena on rautatieliikenteen kehittämisedellytysten turvaaminen tulevia tarpeita varten.

**Osallistuminen suunnitteluun:**

Väylävirasto vastaa suunnittelusta rautatiealueella.

**Osallistuminen toteutukseen:**

Väylävirasto vastaa toteutuksesta rautatiealueella.

**Osallistuminen ylläpitoon:**

Väylävirasto vastaa ylläpidosta rautatiealueella.

**Kustannukset:**

Väylävirasto vastaa rautatiealueelle toteutettavien toimenpiteiden ja ylläpidon kustannuksista (ratalaki 7 §).

**2. Väylävirasto tunnistaa ja määrittelee rautatiealueiden kehittämistarpeet valtakunnan näkökulmasta**

**Linjaus:**

Väylävirasto määrittelee rautatiealueiden kehittämistarpeet ja kehittämisen tärkeysjärjestyksen valtakunnan tasolla arvioimalla kehittämistarpeita rata-verkon ja asemien kokonaiskuvan kautta.

**Toiminnan tavoite:**

Kunnat ja muut toimijat saavat tarvitsemansa tiedot rautatieliikenteen kehittämistarpeista ja valtakunnallisista mahdollisuuksista asemanseutujen kehittämisessä ja rahoituksessa. Taustalla ovat toisaalta tavoite kehittää valtakunnallista liikennejärjestelmää vastaamaan henkilöliikenteen ja elinkeinoelämän kuljetusten tarpeisiin, toisaalta ratatekniset syyt ja ylläpidon tarpeet.

**Osallistuminen suunnitteluun:**

Rautatiealueiden ja rautatieliikenteen kehittämistarpeiden priorisoimiseksi Väylävirasto laatii mm. rautateiden henkilöliikenteen ja asemien palvelutasoa ja ratapihojen luokittelua koskevia selvityksiä ja huolehtii niiden ajantasaisuudesta.

Kehittämistarpeita tunnistetaan ja priorisoidaan Väyläviraston omien selvitysten, mahdollisten muiden valtakunnallisten selvitysten ja kuntien aloitteiden pohjalta.

**Osallistuminen toteutukseen:**

Väylävirasto laatii tarpeen mukaan selvityksiä ja tarveuistioita ja informoi muita osapuolia niistä.

**Osallistuminen ylläpitoon:**

Väylävirasto kehittää ja ylläpitää laatimiaan luokitteluja.

### **Kustannukset:**

Väylävirasto vastaa rautatieliikenteen tarpeisiin ja rautatiealueiden priorisointiin tarvittavien selvitysten laatimisen kustannuksista.

## **1.3.2 Asemanseutujen kehittäminen – matkaketjut**

### **3. Väylävirasto vastaa asema-alueella rautatieliikenteen käytön kannalta tarpeellisten kulkuyhteyksien sekä esteettömien reittien toteuttamisesta laiturialueille**

#### **Linjaus:**

Väylävirasto vastaa omistamallaan alueille siitä, että laitureille johtaa riittävät kulkuyhteydet. Väylävirasto voi osallistua uuden laiturialueelle johtavan

kulkuyhteyden toteuttamiseen, jos yhteys on rautatieliikenteen käytön kannalta tarpeellinen. Väylävirasto asettaa yhteishankkeissa yhteyksien toteuttamiselle vaatimuksia, joilla turvataan rautatiealueen turvallisuus ja liikennöinti sekä kehittämismahdollisuudet.

Väylävirasto suunnittelee ja toteuttaa uusille laitureille vähintään yhden esteettömän, rautatieliikenteen käytön kannalta tarpeellisen reitin. Uuden esteettömän reitin on oltava lyhin käytännöllinen reitti toimintojen ja palveluiden välillä. Uudistettavilla ja parannettavilla asema-alueilla pyritään aina rakentamaan esteetön reitti, jonka toteuttamisesta päätetään tapauskohtaisesti.

Väylävirasto toteuttaa toimenpiteitä määrärahojensa asettamissa rajoissa ja valtakunnan tasolla määrittelemiensä kehittämistoimien tärkeysjärjestysten ohjaamina. Isommista kehittämishankkeista päätetään erikseen valtion budjetissa.

#### **Toiminnan tavoite:**

Kulkuyhteydet laitureille ovat sujuvia, turvallisia ja palvelutasoltaan riittäviä (Henkilöpaikkojen luokittelu ja nykytila 2022). Kullekin laiturille on vähintään yksi esteetön reitti. Esteetön reitti tukee liikkumis- ja toimimisesteisten sekä ikääntyneiden henkilöiden omatoimista liikkumista sekä junan käyttöä.

#### **Osallistuminen suunnitteluun:**

Väylävirasto vastaa rautatieliikennettä palvelevien matkustajalaiturien porras-, hissi- ja kulkuyhteyksien suunnittelusta, jos yhteys on rautatieliikenteen käytön kannalta tarpeellinen ja Väylävirasto on todennut yhteyden kehittämistarpeen.

Väylävirasto osallistuu vähintään yhden junamatkustajia palvelevan esteettömän reitin suunnitteluun yhdessä kunnan ja muiden maanomistajien kanssa.

Väylävirasto ei osallistu kulkuyhteyksien kehittämiseen, jos niille ei ole rautatieliikenteen käytön kannalta tarpeita tai palvelutasoltaan riittävä yhteys

on jo olemassa. Jos nähdään, että kulkuyhteyksien toteuttamisesta on hyötyä pitkän aikavälin kehittämisen kannalta, Väylävirasto voi osallistua suunnitteluun.

#### **Osallistuminen toteutukseen:**

Väylävirasto vastaa rautatieliikenteen käyttöön tarkoitettujen laiturien porras-, hissi- ja kulkuyhteyksien toteutuksesta, jos yhteys on rautatieliikenteen käytön kannalta tarpeellinen ja Väylävirasto on todennut yhteyden kehittämistarpeen.

Väylävirasto vastaa yhden esteettömän reitin toteuttamisesta asema-alueella osana kulkuyhteyksiä kullekin laiturille. Mahdollisten muiden asemaseudun esteettömien reittien toteuttamiseen osallistumisesta Väylävirasto päättää tapauskohtaisesti. Väyläviraston toteuttamien esteettömien reittien jatkuvuudesta asemanseudulla kuntien alueella tulee sopia erikseen.

#### **Osallistuminen ylläpitoon:**

Väylävirasto vastaa omien kiinteistöjensä ja rakennusosien ylläpidosta.

#### **Kustannukset:**

Väylävirasto vastaa asema-alueella junamatkustajien käyttöön tarkoitettujen laiturien porras-, hissi- ja kulkuyhteyksien kustannuksista. Rakenteet jäävät Väyläviraston omistukseen. Mikäli porras-, hissi- ja kulkuyhteydet toimivat osana kunnan jalankulun ja pyöräliikenteen verkostoa tai palvelevat muun osapuolen tarpeita, sovitaan kustannusjaosta kulkuyhteyksistä hyötyvien osapuolten kesken ottaen tapauskohtaisesti huomioon hyötynäkökulmat.

Väylävirasto osallistuu yleisen liikenteen edellyttämää tasoa vastaaviin välttämättömiin kustannuksiin. Perustason ylittävästä osuudesta kunta tai muun hankkeen osapuoli (hyötyjä) maksaa loput.

Väylävirasto vastaa vähintään yhden rautatieliikenteen käyttöä palvelevan esteettömän reitin ja sitä koskevan opastuksen suunnittelu-, toteuttamis- ja ylläpitokustannuksista.

### **4. Väylävirasto edistää rautatieliikenteeseen liittyvää liityntäpysäköintiä**

#### **Linjaus:**

Väylävirasto määrittää tapauskohtaisesti yhdessä kunnan kanssa autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen tarpeen hyödyntäen myös omia selvityksiään. Väylävirasto osallistuu rautatieliikenteen matkustajia palvelevan liityntäpysäköinnin kehittämiseen valtakunnallisen kokonaisnäkömyksen pohjalta.

#### **Toiminnan tavoite:**

Tavoitteena on edistää ilmastotavoitteiden toteutumista, rautatieliikenteen käyttöä ja kestäviä matkaketjuja.

### **Osallistuminen suunnitteluun:**

Väyläviraston lähtökohtana on, että maakunnallisessa ja seudullisessa liikennejärjestelmätyössä selvitetään rautatieliikenteen matkustajia palvelevan liityntäpysäköinnin tarpeita ja alueellisia tavoitteita.

Väylävirasto osallistuu yksittäisen asemanseudun liityntäpysäköintiä koskevien selvitysten tai suunnitelmien laadintaan ja tarpeiden määrittelyyn väylänpidon asiantuntijana, jos liityntäpysäköinnin kehittäminen perustuu rautatieliikenteen matkaketjujen kehittämistarpeisiin. Väylävirasto muodostaa oman näkemyksen liityntäpysäköinnin palvelutasotavoitteista ja tarpeista suunnittelun tueksi.

### **Osallistuminen toteutukseen:**

Väylävirasto osallistuu asiantuntijana rautatieliikenteen käytön edellyttämien henkilöautojen ja pyörien liityntäpysäköintialueiden toteuttamiseen.

Väylävirasto voi mahdollisesti vuokrata tai luovuttaa pysäköintialueeksi sopivan maa-alueen kaupungille tai muille osapuolille, mikäli alueelle ei ole radanpidollista käyttöä.

### **Osallistuminen ylläpitoon:**

Väylävirasto ei osallistu toisen toimijan omistamalle kiinteistölle toteutetun liityntäpysäköinnin hoitoon ja ylläpitoon.

Väyläviraston omilla ja toisille toimijoille vuokraamalla liityntäpysäköinnin maa-alueilla hoidosta ja ylläpidosta sovitaan tapauskohtaisesti.

### **Kustannukset:**

Väylävirasto voi osallistua asemanseudun henkilöjunaliikennettä palvelevan liityntäpysäköinnin toteuttamiskustannuksiin radanpidon kustannusten ja kopperiaatteita (kunnan ja valtion yhteistyön ja kustannusvastuun periaatteet radanpidossa 2020) noudattaen, kun liityntäpysäköinti perustuu rautatieliikenteen kehittämisen tarpeisiin.

Lähtökohtana ovat seudulliset sopimukset ja rautatieliikenteen matkustajien tarpeet. Kustannusten ja vastuiden jaosta voidaan sopia kunnan ja Väyläviraston välisessä sopimuksessa.

Auto- ja pyöräpysäköintipaikkojen kustannusjako lasketaan erikseen.

Maankäyttöhyödyt, vuorottaispysäköintihyödyt ja mahdolliset pysäköinnin maksutulot jäävät sijaintikunnan hyväksi.

Kaikkiin suunnitteluvaiheisiin sisällytetään varaukset ajoneuvojen sähkölaatuspaikoille ja -infralle. Varsinaisista latauslaitteista aiheutuvista kustannuksista ja operaattorin kilpailuttamisesta vastaa kunta.

## **5. Väylävirasto vastaa rautatiealueen staattisesta matkustajainformaatista sekä dynaamisen matkustajainformaation hankkimisesta**

### **Linjaus:**

Väylävirasto vastaa hallinnoimansa rautatiealueen staattisten opasteiden<sup>1</sup> suunnittelusta ja toteutuksesta sekä opastuksen koordinoinnista muiden rautatieliikenteen asema-alueen toimijoiden kanssa epäjatkuvuuksien välttämiseksi. Väylävirasto tilaa dynaamisen matkustajainformaation kokonaisuuden Fintraffic Raide Oy:ltä, joka myös omistaa ja hallinnoi dynaamisen matkustajainformaation järjestelmiä (aikataulunäytöt, raidenäytöt ja kuulutukset) sekä niissä viestittävää tietosisältöä.

### **Toiminnan tavoite:**

Matkustajainformaation tavoitteena on tarjota matkustajalle tarpeellista informaatiota matkan eri vaiheissa. Rautatieliikenteen asema-alueen opastuksen suunnittelu ja toteutus pyritään tekemään kokonaisuutena.

Staattisen matkustajainformaation jakaman tiedon on riitettävä reitin valintaa koskevan päätöksen tekemiseen. Väylävirasto pyrkii asema-alueen lisäksi vaikuttamaan siihen, että eri liikkujia opastetaan asemalle myös kauempaa.

Dynaamisen matkustajainformaation tavoite on, että rautatieliikenteen matkustajilla on liikkumisvalintojaan varten käytössään laadukas, ajantasainen ja oikea tieto junien kulusta ja junien liikennehäiriöiden vaikutuksista sekä normaali- että häiriötilanteissa. Lisäksi kaikilla rautatieliikenteen tilaajilla ja rautatieliikenteen harjoittajilla on saatavilla olennainen tieto, jonka avulla he voivat palvella omia asiakkaitaan mahdollisimman hyvin.

Dynaamisen matkustajainformaation palvelusvaatimukset määritellään Väyläviraston ja Fintraffic Raide Oy:n yhteistyönä. Palvelusvaatimuksilla varmistetaan säädösperustasta tulevat vaateet sekä otetaan huomioon asemakohtaiset tarpeet ja ominaispiirteet.

### **Osallistuminen suunnitteluun:**

Väylävirasto vastaa hallinnoimillaan asemilla annettavan staattisen matkustajainformaation vaatimasta infrastruktuurista sekä koordinoinnista muiden rautatieliikenteen solmukohdan toimijoiden kanssa epäjatkuvuuksien välttämiseksi.

Väylävirasto osallistuu solmukohdan opastuksen tavoite- ja laatutason määrittelyyn sekä kokonaiskoordinoinnin ohjaukseen osuutensa puitteissa, mutta ei yksin vastaa opastuksen kokonaiskoordinoinnista. Väylävirasto voi erikseen sopia tuoda asiantuntijaosaamista myös solmukohdan kokonais-

---

<sup>1</sup> Staattisia opasteita ovat valaistut ja valaisemattomat suuntaopasteet, asemakyltit, raideopasteet sekä junan pysähtymispaikkaa osoittavat sektorointimerkinnot. Myös aikataulukkaapit kuuluvat Väyläviraston vastuulle.

opastuksen kehittämiseen, mikäli se on erityisen perusteltua liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta ja Väyläviraston osallistumisella saavutetaan merkittävää hyötyä.

**Osallistuminen toteutukseen:**

Väylävirasto vastaa hallinnassaan olevien alueiden ja rakennusosien staattisten opasteiden toteutuksesta. Opastuskokonaisuuteen kuuluvat myös esteettömien reittien opastus ja opastus asema-alueelta lähiympäristöön kuten saatto- ja liityntäliikenteeseen.

**Osallistuminen ylläpitoon:**

Väylävirasto vastaa toteuttamiensa staattisten informaatiojärjestelmien ylläpidosta.

**Kustannukset:**

Väylävirasto vastaa vastuulleen kuuluvien informaatiojärjestelmien sekä hallinnassaan olevien alueiden ja rakennusosien opastuksen suunnittelun, toteuttamisen ja ylläpidon kustannuksista.

### **1.3.3 Asemanseutujen kehittäminen – kuljetusketjut**

#### **6. Väylävirasto edistää tavaraliikenteen kuljetusketjujen toimivuutta asemanseuduilla**

**Linjaus:**

Väylävirasto edistää tavaraliikenteen kuljetusketjujen sujuvuutta asemanseuduilla kehittämällä rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä ja tuomalla kuljetusketjujen osaamista yhteisiin kehittämishankkeisiin.

Väylävirasto pyrkii varmistamaan rautatieliikenteen sujuvuuden ja häiriöttömyyden sekä liikennöinnin tarpeiden huomioon ottamisen. Väylävirasto huolehtii siitä, että se ei toimillaan vaaranna kuljetusketjujen sujuvuutta tai katkaise kuljetusketjuja.

**Toiminnan tavoite:**

Tavoitteena on lisätä rautatieliikenteen hyödyntämistä kuljetuksissa, turvata tavaraliikenteen kuljetusketjujen sujuvuus ja häiriöttömyys sekä varmistaa rautateiden tavaraliikenteen tarpeiden huomioon ottaminen ratapihoilla. Rautateiden tavaraliikenteessä ratapihoilla korostuvat mm. järjesty- ja seisontaraidetarpeet sekä varikko- ja huoltoraidetarpeet.

### **Osallistuminen suunnitteluun:**

Väylävirasto vastaa tavaraliikenteen ratapihoja koskevien selvitysten ja suunnitelmien laatimisesta yksin tai yhdessä kunnan kanssa. Tavaraliikenteen kuljetusketjujen turvaaminen on keskeinen osa suunnittelua. Kuormauspaikkojen siirtoa käsittelevistä selvityksistä ja suunnitelmista sovitaan tapauskohtaisesti kuntien ja mahdollisten muiden osapuolten kanssa.

### **Osallistuminen toteutukseen:**

Väylävirasto vastaa rautatiealueelle tehtävistä toimenpiteistä. Kuormauspaikkojen siirtohankkeiden toteuttamisesta ja kustannuksista sovitaan tapauskohtaisesti erikseen kuntien ja mahdollisten muiden osapuolten kanssa.

### **Osallistuminen ylläpitoon:**

Väylävirasto vastaa rautatiealueen ylläpidosta.

### **Kustannukset:**

Väylävirasto vastaa rautatiealueelle toteutettavien toimenpiteiden kustannuksista. Kuormauspaikkojen siirtohankkeiden toteuttamisesta ja kustannuksista sovitaan tapauskohtaisesti erikseen kuntien ja mahdollisten muiden osapuolten kanssa.

## **1.3.4 Asemanseutujen maankäytön kehittäminen**

### **7. Väylävirasto osallistuu maankäytön kehittämiseen rautatiealueiden läheisyydessä**

#### **Linjaus:**

Asemanseutujen maankäytön kehittämisessä ja kaavoituksessa Väylävirasto osallistuu suunnitteluun turvatakseen rautatieliikenteen edellytykset ja kehittämismahdollisuudet, matkaketjujen toimivuuden sekä asemanseutujen kehittämismahdollisuudet.

Rautatiealueiden läheisyyteen suunniteltaessa ja rakennettaessa Väylävirasto antaa lausunnot radan läheisyydessä tapahtuvasta kaupunkikehittämisestä ja kaavoituksesta sekä maanomistajana että rataverkon haltijana. Kaavoituksen yhteydessä edellytetään, että kaavan vaikutukset rautatieliikenteen toimivuuteen ja turvallisuuteen sekä ympäristöön selvitetään ja kaavaan otetaan tarvittavat määräykset.

Väylävirasto toimii yhteistyössä kuntien ja maakunnan liittojen kanssa nykyisten ja uusien potentiaalisten asemien kehittämisen mahdollistamiseksi ja huomioimiseksi suunnitelmissaan.

### **Toiminnan tavoite:**

Tavoitteena on turvata nykyisillä asemanseuduilla rautatieliikenteen toimintaedellytykset ja kehittämismahdollisuudet sekä ennakoida melu- ja värinävaikutukset. Tavoitteena on myös turvata asemanseudun maankäytön kehittämismahdollisuudet, kun se tapahtuu rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä ja kehittämismahdollisuuksia vaarantamatta. Potentiaalisten asemanseutujen osalta tavoitteena on turvata uusien asemien tai seisakkeiden kehittämismahdollisuudet myös pidemmällä aikavälillä.

### **Osallistuminen suunnitteluun:**

Mikäli asemanseudun kehittämiseen liittyvää maankäytön kehittämistä varten tarvitaan rautatieliikenteen selvityksiä ja Väylävirastolla on intressi asemanseudun kehittämiseen, se osallistuu rautatieliikennettä ja muita omalla vastuullaan olevia asioita koskevien selvitysten laatimiseen ja ohjaamiseen omalla kustannuksellaan.

Mikäli asemanseudun maankäytön kehittämistä varten tarvitaan rautatieliikenteen selvityksiä ilman, että Väylävirastolla on omaa intressiä asemanseudun kehittämiseen, Väylävirasto auttaa ja ohjaa selvitysten teettämisessä sekä antaa asiantuntija-apua selvitystyössä resurssiensa puitteissa.

Väylävirasto voi lisäksi osallistua kaupunkikehittämisen tavoitteiden määrittelyyn (kaavoitus tai suunnittelukilpailut) sekä tuoda hankkeeseen rautatieliikenteen tai solmukohdan kehittämiseen liittyvää osaamista niiltä osin, kun se on perusteltua Väyläviraston vastuiden tai liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta.

Väylävirasto vastaa osaltaan ratalain mukaisten suunnitelmien hyväksymisestä.

### **Osallistuminen toteutukseen:**

---

### **Osallistuminen ylläpitoon:**

---

### **Kustannukset:**

Mikäli asemanseudun maankäytön kehittämistä varten tarvitaan rautatieliikenteen selvityksiä ja Väylävirastolla on intressi asemanseudun kehittämiseen, vastaa Väylävirasto pääsääntöisesti rautatieliikennettä ja muita omalla vastuullaan olevia asioita koskevien selvitysten laatimisen kustannuksista. Pelkästään kaupunkien kehittämistarpeesta lähteviin suunnitteluun tai rakentamiseen kustannuksiin Väylävirasto ei osallistu.

## **8. Väylävirasto varmistaa rautatieliikenteen toimivuuden ja turvallisuuden radan läheisyyteen rakennettaessa**

### **Linjaus:**

Rautatieliikenteen toimivuus sekä ympäristö- ja turvallisuuslähtökohdat ohjaavat osaltaan naapurikiinteistöjen kaavoitusta ja rakentamista. Mikäli rautatiealueen välittömään läheisyyteen suunnitellaan ja toteutetaan uutta rakentamista, siitä ei saa aiheutua rajoitteita rataverkon käytettävyydelle tai kehittämislle rakentamisen aikana

eikä sen jälkeen. Väylävirasto informoi rautatiealueen naapurikiinteistöjen suunnittelijoita ja rakentajia rautatien erityispiirteistä ja siihen liittyvistä riskeistä.

Jos suunniteltu rakentaminen voi vaikuttaa olemassa olevan radan radanpitoon, tavaraliikenteen sujuvuuteen, vaarallisten aineiden kuljetuksiin, liikenteen turvallisuuteen tai Väyläviraston kustannus- ja vastuuriskitason merkittävään nousuun, hankkeen omistajan edellytetään vastaavan riittävien selvitysten ja suunnitelmien laatimisesta sekä mahdollisista vakuutuksista.

Väylävirasto määrittää rautatieliikenteen tilatarpeet ja mahdolliset muut suunnittelun reunaehdot perustuen tulevaisuuden liikenne-ennusteisiin ja toimintaympäristön muutoksiin, jotta uudella kaupunkirakentamisella ei luoda esteitä rataverkon tulevalle kehittämislle.

### **Toiminnan tavoite:**

Tavoitteena on varmistaa rautatieliikenteen toimivuuden sekä ympäristö- ja turvallisuuslähtökohtien huomioon ottaminen naapurikiinteistöjen kaavoituksessa ja rakentamisessa. Tavoitteena on myös varmistaa, että rautatiealueen lähelle rakentamisesta tai rakennusten käytöstä ja ylläpidosta ei tule rajoitteita rataverkon käytettävyydelle eikä kehittämislle. Liikennöinti, kuljetukset ja matkustajien kulku tapahtuvat turvallisesti, eivätkä rautatieliikenteeseen tai radanpitoon kohdistuvat riskit lisäänty olennaisesti alkutilanteesta. Ennakoidaan melu- ja värinävaikutukset.

### **Osallistuminen suunnitteluun:**

Väylävirasto pyrkii kohdekohtaisiin sopimuksiin radan läheisyyteen tulevan kaupunkirakentamisen suunnittelusta, rakentamisesta ja käytönaikaisista vastuista.

Väylävirasto vastaa yleisten ohjeiden, kohdekohtaisen tavoitetason ja ohjeistuksen laadinnasta sekä suunnitelmien hyväksymisestä. Väylävirasto antaa lausunnot suunnitelmista ja toteutuksen aikaisesta toiminnasta.

### **Osallistuminen toteutukseen:**

Väylävirasto ei osallistu uuden kaupunkirakentamisen tarvitsemien rakenteiden toteutukseen. Erikseen sovittaessa Väylävirasto voi uusia rataa liittyviä, uuden kaupunkirakentamisen edellyttämiä rakenteita, jos niiden uusimiseen on myös radanpitoon liittyviä tarpeita.

### **Osallistuminen ylläpitoon:**

Lähtökohtaisesti Väylävirasto ei osallistu uuden kaupunkirakentamisen tarvitsemien rakenteiden ylläpitoon. Väylävirasto voi suorittaa tiettyjä ylläpitotoimia erikseen sovittaessa, mutta ei vastaa kustannuksista.

### **Kustannukset:**

Väylävirasto vastaa ohjeistuksen ja suunnitelmien hyväksymisen kustannuksista. Väylävirasto ei osallistu suunnittelun, toteutuksen eikä ylläpidon kustannuksiin. Erikseen sovittaessa Väylävirasto voi osallistua rataan liittyvien, uuden kaupunkirakentamisen edellyttämien rakenteiden kustannuksiin, jos niiden uusimiseen on myös radanpitoon liittyviä tarpeita.

## **1.3.5 Liikennejärjestelmän kehittäminen**

### **9. Väylävirasto edistää asemanseutujen kehittämistä osana liikennejärjestelmätyötä**

#### **Linjaus:**

Asemanseutujen kehittäminen kytketään osaksi valtakunnallista ja alueellista liikennejärjestelmätyötä. Väylävirasto osallistuu asemanseutujen kehittämiseen liikennejärjestelmätyössä erityisesti radanpidon, rautatieliikenteen, matka- ja kuljetusketjujen sekä solmupisteiden asiantuntijana ja yhteensovittaa alueellisia tavoitteita ja tarpeita valtakunnallisen liikennejärjestelmätyön linjausten ja väylänpidon resurssien kanssa. Liikennejärjestelmätyön aluevastaavat osallistuvat alueellisiin ryhmiin ja käynnissä oleviin töihin.

#### **Toiminnan tavoite:**

Tavoitteena on rautatieliikenteen edistäminen sekä henkilö- että tavaraliikenteessä, liikenteen ja maankäytön toiminnallisuuden yhteensovittaminen asemanseuduilla sekä kestävä liikenteen edistäminen.

#### **Osallistuminen suunnitteluun:**

Väylävirasto osallistuu maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyöryhmien toimintaan asiantuntijana.

Väylävirasto tarjoaa ratoihin ja rautatieliikenteeseen sekä maanteihin ja tie-liikenteeseen liittyvää tietoa sekä tietoa kotimaisista ja kansainvälisistä hyvistä käytännöistä.

#### **Osallistuminen toteutukseen:**

Väylävirasto osallistuu näiden toimintaperiaatteiden mukaisesti radanpitäjänä sekä maantieverkon väylänpitäjänä asemanseutujen kehittämiseen liikennejärjestelmätyössä.

#### **Osallistuminen ylläpitoon:**

-

**Kustannukset:**

Väylävirasto päättää maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätöihin kytkeytyvien erillisselvitysten rahoitukseen osallistumisesta tapauskohtaisesti määrärahojensa asettamissa rajoissa.

Väyläviraston osallistumisesta asemanseutujen kehittämistoimien suunnittelun, toteutuksen ja ylläpidon kustannuksiin on linjattu toimintaperiaatteiden edellisissä kohdissa.

## 2 Asemanseutujen kehittämisen tavoitteet

### 2.1 Hyvä asemanseutu

Hyvä asemanseutu on kestävän liikennejärjestelmän ja kaupunkien verkoston vähähiilisten matka- ja kuljetusketjujen toimiva solmupiste. Asemanseutu muodostaa keskeisen alueen kaupunkirakenteessa ja on houkutteleva ihmisten ja palveluiden kohtaamispaikka.

Asemanseutujen kehittäminen – asemanseututyö – voidaan ryhmitellä rautatiealueen, asemanseudun ja laajemmin kaupunkikehittämisen kokonaisuuksiin, jotka kaikki kytkeytyvät liikennejärjestelmätyöhön. Asemanseutua laajemmalla alueella Väyläviraston toiminnan kannalta oleelliset kysymykset liittyvät asemanseutujen saavutettavuuteen eri liikennemuodoilla ja matka- sekä kuljetusketjujen toimivuuteen.



Kuva 4. Asemanseudun kehittämiskokonaisuudet.

### 2.2 Käyttäjien asemanseutuihin liittyviä odotuksia

Asemanseutuja kehitetään käyttäjille ja käyttäjien tarpeeseen. Käyttäjäjoukon odotukset asemansedulle ja sen toimivuudelle ovat moninaiset.

**Asemanseudun käyttäjiä** ovat matkustajat, kaupunkilaiset, asukkaat, eri liikenne- ja kuljetusmuotojen liikenteenharjoittajat sekä asemansedulla toimivat yritykset ja muut palveluntuottajat. Jatkossa asemansedujen liikennepalveluiden kirjion uskotaan monipuolistuvan uusien liikennepalveluiden myötä.

**Matkustajat** odottavat liikkumisen vaivattomuutta ja turvallisuutta. Aseman ja sen toimintojen tulee olla helposti saavutettavissa. Liikennepalvelujen tarjonnan on vastattava tarpeita. Matkustajainformaatio ja opastuksen tulee olla selkeää ja riittävää.

Myös **tavaran kuljettajille** vaivattomuus ja logistiikkatoimintojen sujuvuus ovat tärkeitä.

**Liikenteen operaattorien** tarpeet ja odotukset solmupisteelle operoinnin näkökulmasta liittyvät liikenteen ympärivuotiseen sujuvuuteen ja turvallisuuteen sekä aseman hyvään saavutettavuuteen. Laitureiden on oltava toimivat ja laituripituuksien riittävät sekä kääntö- ja seisontaraiteiden ja huoltofasiliteettien toimivia.

**Matkustajien** on päästävä turvallisesti kyytiin ja laitureiden on oltava toimivat. Asemanseudun liikennepalvelut kytkeytyvät saumattomasti ympäröivään liikennejärjestelmään.

**Kaupunkilaisten** odotukset hyvälle ja toimivalle asemanseudulle liittyvät monipuolisiin palveluihin, viihtyisään ja turvalliseen ympäristöön sekä helppoon saavutettavuuteen. Tulevaisuuden asemanseudut ovat enemmän kuin liikenteen solmu-kohtia. Niiden potentiaalin hyödyntäminen edellyttää monipuolista ja toisiinsa kiitoutunutta palvelutarjontaa, jossa yhdistyvät esimerkiksi asuminen, työpaikat ja matkailu.

## 2.3 Toimintaympäristön muutokset ja kehitys- näkökulmat asemanseuduilla

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailu on avautumassa vaihteittain, mikä tuo uusia toimijoita ainakin osalle asemanseuduista. Tavaraliikenteessä kilpailu on jo avautunut, ja monitoimijaympäristön tarpeet nousevat esiin ratapihoilla raiteiston käytössä ja muina palvelutarpeina.

Asemanseutujen rooli on kaupungeissa muuttumassa yhä enemmän liikenteen solmupaikoista kaupallisiksi keskuksiksi ja kaupunkien keskipisteiksi etenkin isommissa kaupungeissa.

Solmupisteiden matkaketjujen kehittämiseen tulee uusia mahdollisuuksia, kun markkinoille tulee uusia liikenteen palveluita ja uusia kaupallisia toimijoita. Uusien liikennepalveluita ja sovelluksia kehittävien toimijoiden mukaan tulo tuo muutoksia myös asemien kehittämiseen ja luo haasteita kokonaisuuden hallintaan, toimintojen sijoitteluun ja informaatioon asemanseuduilla.

**Valtioneuvoston selonteossa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta** vuosille 2021–2032 käsitellään laajasti liikennejärjestelmään vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia. Keskeisiä muutostekijöitä ovat globalisaatio, ilmastonmuutos, kaupungistuminen ja väestön ikääntyminen.

Selonteossa todetaan muun muassa, että liikkumispalveluissa kehityssuunta on kohti entistä monipuolisempaa palveluvalikoimaa, jossa on tarjolla kaikille käyttäjryhmille joustavia, tehokkaita, saavutettavia ja vähäpäästöisiä liikkumisen palveluita. Esteettömien palveluiden tarve lisääntyy varsinkin väestön ikääntyessä. Uusia mahdollisuuksia liikkumispalvelujen järjestämiseen aukeaa myös automaatiokehityksen myötä. Palveluiden toteuttamisessa hyödynnetään eri liikennemuotoja ja digitaalista tietoa julkisen ja yksityisen sektorin sekä käyttäjien välisessä yhteistyössä.

Liikennejärjestelmän visiossa vuodelle 2050 esitetään, että Suomen liikennejärjestelmä toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle. Liikenne toimii multimodaalisesti ja päästöttömästi. Liikennejärjestelmä on saavutettava ja tasa-arvoinen eri käyttäjäryhmille. Liikennejärjestelmä on luonut edellytykset täsmälliselle, ennakoitavalle ja sekä ihmisten että elinkeinoelämän tarpeet huomioivalle liikenteelle.

Työmatkaliikkuminen tapahtuu kaupungeissa, työssäkäyntialueilla ja kaupunkiseutujen välillä pääasiassa kestäväillä kulkutavoilla. Infrastruktuurin ja palveluiden kehittämisen myötä joukkoliikenne muodostaa kestävä liikenteen rungon. Raideliikenteen kehittäminen on tehokkaasti mahdollistanut kestävä yhdyskuntarakennetta suurimmilla kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen välisten yhteyksien varrella.

## 2.4 Asemanseutujen kehittämistehtäviä ohjaavat tavoitteet ja lainsäädäntö

Väyläviraston toimintaa ohjaavat mm. ratalaki (110/2007), laki Väylävirastosta 862/2009 sekä laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005.

Ratalaissa (110/2007) säännellään rautatien rakentamisesta ja kunnossapidosta sekä toimijoiden vastuista ja velvollisuuksista rautatien suunnittelussa. Ratalain tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävä kehitystä edistäviä rautatieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää. Lisäksi lain tarkoituksena on turvata rautateiden ylläpitäminen, kehittäminen ja rakentaminen valtakunnan eri osia yhdistävänä liikennemuotona sekä turvata osallistumismahdollisuudet rautatieliikennetarkoituksiin koskevaan suunnitteluun.

5 § 2 mom. 1 kohta: Rautatiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa rautatien liikenteellinen merkitys huomioiden siten, että: 1) rataverkko tarjoaa yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon esteettömät yhteydet, eri väestöryhmien liikkumistarpeet sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet.

Komission asetuksessa (EU) N:o 1300/2014 annetaan määräykset vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden pääsystä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä.

Laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) säännellään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta. Ratalain 5 § 1 mom. ensimmäisen kohdan mukaan rataverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettava ja siihen investoitava siten, että edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Valtioneuvosto antoi keväällä 2021 eduskunnalle suunnitelmaa koskevan selonteon vuosille 2021–2032 (ks. luku 2.3). Eduskunta hyväksyi 1.7.2021 liikenne- ja viestintävaliokunnan ehdotuksen kannanotoksi. Kannanotossa mm. edellytetään, että valtioneuvosto sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja huolehtii siitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmassa ja valtion talousarvioesityksissä. Lisäksi eduskunta edellytti valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden perusperiaatteita (ks. luku 6).

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle (Liikenne 12) on asetettu kolme tavoitetta, jotka ovat rinnakkaisia ja jotka **kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta**:

- **Saavutettavuus:** Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.
- **Kestävyys:** Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla.
- **Tehokkuus:** Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Tavoitteita tarkentavissa **strategisissa linjauksissa** todetaan mm., että kehitetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä maakuntakeskusten välillä ja yhteyksiä Helsinkiin ja Helsingistä muualle Suomeen. Liikenteen solmukohtien ja matkaketjujen toimivuutta kehitetään (liikennepalvelut, informaatio, muut palvelut). Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet turvataan sosiaalisen kestävyuden takaamiseksi. Liikenneverkko tukee ja edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta.

Kestävyystavoitetta koskevilla strategisilla linjauksilla todetaan, että valtio ja kaupunkiseudut kehittävät liikenneverkkoihin ja liikenteen palveluihin liittyvää sopimuksellista yhteistyötä. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät edistäen ilmastotavoitteen saavuttamista.

Väyläviraston toimintaa ohjaavat myös mm. valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, kansallinen energia- ja ilmastostrategia sekä valtion kiinteistöstrategia. Lisäksi asemansseutujen kehittämistä ohjaavat useat eri näkökulmista laaditut tavoitteet. Palvelutasotavoitteita on määritetty erikseen pitkämatkaisen liikkumisen ja solmupisteiden palvelutasolle (liikkumisen palvelut), rautateiden henkilöliikenteelle sekä tavara- ja henkilöliikenteen ratapihoille.

Rautateiden kehittämisen ja ylläpidon rahoitusta käsitellään luvussa 6.

## 2.5 Väyläviraston tavoitteet asemansseutujen kehittämisessä

Väyläviraston tavoitteena on luoda edellytykset toimivalle ja turvalliselle tie- ja rautaverkolle sekä liikenteen ja kuljetusten palveluille. Asemansseutujen kehittäminen on osa julkisen liikenteen toimintaedellytysten varmistamista ja samalla kestävien kulku- ja kuljetusmuotojen mahdollistamista kaikille asiakkaille.

*Taulukko 1. Väyläviraston roolit, tavoitteet ja vastuut asemanseudun kehittämissuunnitelman kohdentumisen mukaan.*

<b>Asemanseudun kehittämis-kokonaisuus</b>	<b>Rautatiealueen kehittäminen</b>	<b>Asemanseudun kehittäminen</b>	<b>Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittäminen</b>
<b>VÄYLÄVIRASTON ROOLI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radanpitäjä</li> <li>- Vastaa suunnittelusta, toteutuksesta ja ylläpidosta rautatiealueella</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kehittää ratapihan ja laiturialueen toimintaedellytyksiä</li> <li>- Kehittää matkaketjujen ja julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Luo edellytykset toimivalle asemanseudulle ja rataverkolle</li> <li>- Mahdollistaa ja sovittaa yhteen toimia asemanseudulla ja rataverkolla edistämällä kestävästä yhdyskuntarakennetta sekä kestävästä liikkumisesta ja kuljettamisesta</li> </ul>
<b>VÄYLÄVIRASTON TAVOITTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sujuva ja turvallinen liikennöinti ja kuljetukset rautatiealueella</li> <li>- Palvelutasotavoitteet rautatiealueella määritetty erikseen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hyvä asemanseutu</li> <li>- Sujuva ja turvallinen kulku ja kuljettaminen laitureille ja rautatiealueelle</li> <li>- Palvelutasotavoitteet asemilla määritetty erikseen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toimivat matka- ja kuljetukset, solmupaikkojen saavutettavuus</li> <li>- Väyläviraston toimintaperiaatteiden ja tavoitteiden (turvallisuustavoitteet, ympäristötavoitteet, liikkumisen palvelutavoitteet) esille tuominen suunnittelussa</li> </ul>
<b>SUUNNITTELU-PERIAATTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vastaa suunnittelusta</li> <li>- Rautatieliikenteen toiminta- ja kehittämisestä edellytysten turvaaminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suunnittelee yhdessä toisten osapuolten kanssa</li> <li>- Osallistuminen suunnitteluun ja asiantuntijarooli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Osaamisen tuominen suunnitteluun</li> <li>- Väyläviraston tahtotilan ja toimintaperiaatteiden esilleotto</li> </ul>
<b>VÄYLÄVIRASTON VASTUUT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valtakunnallisen rataverkon toimivuus ja siihen kohdistuvien toimien yhteen sovittaminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matkustajainformaatio ja opasteet laitureilla</li> <li>- Kulkuyhteyden laitureille ja esteettömät reitit erikseen määritellysti</li> <li>- Liityntäpysäköinnin suunnitteluun ja toteutukseen osallistuminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Edistää kestäviä kulkutapoja</li> <li>- Osallistuu asemanseutujen (solmupaikkojen) kulkutapajakauman kehittämiseen yhteistyössä muiden osapuolten kanssa</li> </ul>

Väyläviraston tavoitteet pohjautuvat Väyläviraston strategiaan, ilmastovaatimukseen sekä tavoitteeseen liikennemuotojen yhteen sovittamisesta ja julkisen henkilöliikenteen kehittämisestä.

Väyläviraston strategian mukaisesti Väyläviraston palvelulupaus asemanseutu-työssä:

Kehitämme ja ylläpidämme omalta osaltamme asemanseutuja yhteiskunnan tarpeiden mukaisesti asiakasta kuunnellen. Toteutamme asemanseutuihin liittyvät investoinnit laadukkaasti, tehokkaasti ja kustannusviisaasti resurssien puitteissa. Hyödynnämme parhaalla mahdollisella tavalla toimittajamarkkinoiden osaamista ja innovaatioita.



Kuva 5. Väyläviraston strategia.

Asemanseutuja kehittämällä voidaan luoda tiivistä ja kestävää yhdyskuntarakennetta ja mahdollistaa eri kulku- ja kuljetusmuotojen kohtaaminen. Maankäytön tehostaminen asemanseuduilla johtaa parempien palveluiden muodostumiseen ja kysynnän kasvuun. Kysyntä lisää tarjontaa edelleen ja johtaa myönteiseen julkisen liikenteen kehittämisen kierteeseen Väyläviraston tahtotilan mukaisesti.

Tavoitellun kehityksen edellytyksenä on, että asema-alueilla huolehditaan sujuvan ja turvallisen junaliikenteen edellytyksistä. Kestävää liikkumista edistää myös kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden ja liityntäpysäköinnin kehittäminen asemanseuduilla, jotka toimivat luontevasti monimuotoisen julkisen henkilöliikenteen solmupaikkoina.

Asemanseudut ovat keskeisiä tavarankuljetusten solmukohtia ja palvelevat sekä alueellisia että valtakunnallisia tarpeita. Tavoitteena on varmistaa tavaraliikenteen tarpeiden huomioon ottaminen asemanseutujen kehittämisessä ja ratapihoilla, sekä turvata sujuvat ja turvalliset rautatiekuljetukset.

Väylävirasto voi toteuttaa palvelulupausta ainoastaan oman toimintansa rajoissa (ks. luku 3.2).

## **3 Asemanseutujen kehittämisprosessi, osapuolet ja roolit**

### **3.1 Yhteistyö ja rajapinnat asemanseututyössä**

Asemanseutuja kehitetään aina usean toimijan yhteistyönä. Yhteistyöllä voidaan keskittää resursseja, kasvattaa volyymiä ja saada parempia tuloksia asemanseutujen kehittämisessä. Yhteistyöverkosto tarjoaa alustan tiedon jakamiseen, kokemusten vaihtoon ja vuoropuheluun asemanseutujen kehittämisestä kiinnostuneiden tahojen välillä. Kaupunkilaisten ja asemien käyttäjien tarpeet ovat hankkeen keskiössä. Vastuullinen vähähiilinen liikkuminen ja kuljettaminen ja toimiva kaupunkirakenne ovat kaikkien yhteinen etu.

Kehittämisvastuut jakautuvat asemanseuduilla monelle taholle. Toimijoiden roolit vaihtelevat tapausittain riippuen asemanseudun kiinteistöjen omistuksesta. Kaupunki on mukana mm. kaupunkisuunnittelun, liikenneyhteyksien ja palvelujen näkökulmista. Valtion toimijat ovat kiinteistönomistajia sekä infrastruktuurin ja liikennepalvelujen tarjoajia. Valtion toimijat voivat kuulua eri hallinnonaloille ja ne vastaavat lainsäädännössä niille säädetyistä tehtävistä. Useilla asemanseuduilla on myös yksityisiä maanomistajia.

Rautatieliikenteen palvelutaso syntyy henkilöliikenteeseen ja tavaraliikenteeseen oikein mitoitettujen rataverkon haltijan, liikennepalveluiden järjestäjän ja liikennöitsijöiden toiminnan tuloksena. Henkilöliikennepaikkojen palvelutasoon vaikuttavat lisäksi kuntien ja yksityisten kiinteistönomistajien toimenpiteet. Jatkoyhteyksiä koskeva palvelutaso muotoutuu tapauskohtaisesti julkisesti rahoitetuista tai erilaisten liikenneoperaattoreiden markkinaehtoisesti tarjoamista liikennepalveluista (bussit, taksit, paikallisjuna, kaupunkipyörät tai muut liikkumisen palvelut). Asemilla tarjottavat oheispalvelut syntyvät markkinoiden ehdoilla ja kaupallisten palveluntarjoajien tuottamina. Liikkumispalveluita koskevan informaation rooli matkaketjujen palvelutasossa on merkittävä.

Asemanseudun kehittäminen tapahtuu esimerkiksi erityyppisinä kehittämis- ja kunnossapitohankkeina, ratahankkeiden yhteydessä, joukkoliikennehankkeina (liityntäliikenne ja -pysäköinti, bussi- ja junaliikenne), maankäytön kehittämishankkeina ja muina yhteistyöprojekteina. Viime vuosien aikana matkaketjujen sujuvuuteen on alettu kiinnittää entistä enemmän huomiota. Tämä on tuonut kehittämiseen mukaan linja-autoliikenteen keskeiset toimijat sekä lukuisan määrän erilaisia liikenteen palveluita tuottavia tahoja.

Asemanseudun kehittämiskokonaisuudet voidaan jaotella käyttäjäkokemukseen, esimerkiksi matkaketjujen sujuvuuteen, liikenteellisiin ratkaisuihin, asema- ja matkakeskustoimintoihin, kaupunkikehittämisen kokonaisuuteen, rautatieliikenteeseen ja radanpitoon sekä kiinteistökehitykseen. Taulukossa 2 on kuvattu tärkeimmät vastuuosapuolet osakokonaisuuksittain yleispiirteisellä jaottelulla.

*Taulukko 2. Vastuuosapuolet asemanseutujen kehittämiskokonaisuuksissa.*

	Väylä	Se- naatti /SAA Oy	Kau- punki	Lii- ken- teen har- joit- tajat	Muut pal- ve- lun- tar- jo- ajat	Traf- i- com	Fintraf- fic Raide Oy	Muut maa- no- mis- tajat
<b>Markkinat ja käyttäjäkokeemus</b>	X		X	X	X	X		
<b>Liikenteelliset ratkaisut</b>	X		X					
<b>Asemakeskus- ja matkakeskustoiminnot</b>	X		X	X	X			
<b>Kaupunkikehittämisen kokonaisuus</b>			X					
<b>Asemanseutu osana liikennejärjestelmää</b>	X		X			X		
<b>Rautatiealue ja radanpito</b>	X							
<b>Kiinteistökehitys</b>		X	X					X
<b>Matkustaja-informaatio</b>	X						X	

## 3.2 Väyläviraston tehtävät/roolit asemanseuduilla

Valtionhallinto osallistuu asemanseutujen kehittämishankkeisiin useassa eri roolissa: väylänpitäjänä, joka vastaa maanteiden ja rautateiden palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä Suomen valtion omistamilla ja hallinnoimilla liikenneväylillä, liikennejärjestelmän palvelutason kehittäjänä sekä maanomistajana.

Kaupunki toimii useimmiten asemanseudun kehittämisprojektin vetäjänä. Väylävirasto toimii periaatteidensa mukaisesti kehittäjäosapuolena erilaisissa prosesseissa ja vaikuttaa siihen, että Väyläviraston tavoitteet tulevat huomioon otetuksi oikea-aikaisesti prosessin kaikissa vaiheissa. Väylävirasto haluaa myös korostaa tiiviin vuorovaikutuksen ja avoimen viestinnän merkitystä yhteistyön kaikissa vaiheissa.

Asemanseudut ovat osa liikennejärjestelmää. Asemanseudut toimivat liikennejärjestelmän solmupaikkoina, jotka yhdistävät eri kulkutapoja ja kuljetusmuotoja sekä toimivat keskeisenä paikkana liikkumisen ja kuljettamisen palveluiden kannalta.

Asemanseutuihin liittyvät liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet tulisi käsitellä seudullisessa tai maakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä.

**Väylävirastosta annetun lain 862/2009** mukaan Väylävirasto hoitaa asemanseudun kehittämiseen liittyen mm. seuraavia tehtäviä:

- vastaa hallinnoimistaan valtion tie- ja rataverkosta sekä vesiväylistä ja niiden kehittämisestä sekä niihin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta koko maassa;
- rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja;
- vastaa liikenteenohjauksen järjestämisestä;
- edistää liikenteen palveluiden ja liikennejärjestelmän digitalisaatiota ja automatisaatiota;
- vastaa ja hallinnoi väyliä koskevia tietovarantoja, huolehtii toimialansa tilastoinnista sekä liikenne- ja väylätietoa koskevasta yhteistyöstä;
- edistää väylänpidon markkinoiden toimivuutta.

Väylävirasto osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja liikenneverkkojen toimien valmisteluun sekä maankäytön yhteistyöhön väylänpidon asiantuntijana ja väyläomaisuuden haltijana. Virasto osallistuu myös liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen ja alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun maakuntien liittojen, kuntien, kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden kanssa.

**Hankesuunnitteluvaiheessa** asemansuotujen kehittämiseen kuuluvia tehtäviä ovat

- asemien investointihankkeiden suunnitteluohjelmien ja päätösten valmistelu ja suunnittelupäätökset
- ratalain mukainen ratojen yleis- ja ratasuunnittelu sekä esi- ja tarveselvitukset
- rautateitä koskevien asema- ja yleiskaava-asioiden valmistelu
- suunnitteluperusteiden hyväksyminen.
- tulevaisuuden tarpeiden, radan suunnitelmien ja maankäytön/kaavoituksen yhteensovittaminen
- yleis- ja asemakaavoituksen yhteistyö ja kaavalausunnot
- tasoristeysten ja laituripolkujen parantamisen ja poistojen suunnittelu yhteistyössä sidosryhmien kanssa

**Projektien toteuttamiseen** liittyviä tehtäviä ovat

- ratakankkeiden rakentamissuunnittelu ja toteutus
- osajärjestelmien YTE-menettelyistä vastaaminen

**Kunnossapitoon** liittyviä tehtäviä ovat

- liikenneväylien sekä niihin kuuluvien laitteiden ja rakenteiden kehittäminen ja kunnossapito sekä niitä koskevien teettämiskäytäntöjen, säännösten, teknisten ohjeiden ja laatuvaatimusten kehittäminen
- liikenneväylien kunnosta ja väylänpidon ohjauksesta vastaaminen
- kunnossapidon toimintamallien ja hankinnan kehittäminen
- rautatien kunnossapito

Lisäksi Väyläviraston tehtäviin kuuluu

- viraston hallinnassa olevan kiinteistövarallisuuden hallinnoinnista ja luovuttamisesta sekä maanhankinnan koordinoinnista vastaaminen
- matkustajaturvallisuuden varmistaminen asemilla
- rakentamisesta johtuvien ratakatkojen koordinointi
- matkustajainformaatiosta vastaaminen staattisten opasteiden osalta

- dynaamisen matkustajainformaation tuottamiseen liittyvä yhteistyö palvelua tuottavan Fintraffic Raide Oy:n kanssa. Väylävirasto myös hyväksyy dynaamisen matkustajainformaation suunnitelmat ja kehittämiskokonaisuudet.

Lisäksi Väylävirasto voi

- antaa toimialaansa koskevia teknisiä määräyksiä erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa
- tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa
- osallistua toimialansa kansainväliseen yhteistyöhön.

### 3.3 Muiden osapuolten tehtävät

Asemanseututyöhön osallistuu useita julkisen sektorin ja kaupallisia toimijoita. Julkisen sektorin toimijoita ovat kunnat ja valtion toimijoina Väyläviraston lisäksi Senaatti-kiinteistöt, Senaatin Asema-alueet Oy ja VR-Yhtymä. Lisäksi asemanseuduilla toimii liikenteen operaattoreita, rakennusliikkeitä ja kaupallisten palveluiden tarjoajia. Asema-alueiden kuten asema-alueen rakennusten (asemarakennukset, makasiinit, varastot, asuinrakennukset yms.), liityntäpysäköintialueiden, puistojen, vanhojen varikoiden tms. alueiden maanomistus vaihtelee Väyläviraston, Senaatti-kiinteistöjen, Senaatin Asema-alueet Oy:n, VR-Yhtymän, kuntien ja yksityisten välillä. Tulevaisuudessa toimijakenttä muokkaa erityisesti liikennepalvelulain toimeenpano sekä rautatieliikenteen kilpailun avautuminen.

**Kuntien** rooli ja tavoitteet asemanseudun fyysisen ympäristön kehittämisessä ovat olennainen lähtökohta. Asemanseutujen kehittämishankkeet käynnistyvät yleensä kaupunkien intresseistä kehittää asemanseudun maankäyttöä. Kunnalla on alueellaan kaavoitusmonopoli ja maakunnalla monopolin ohjausvalta maakunta-kaavoituksen kautta. Kaupunki vastaa myös useista asemanseudun kehittämiseen liittyvistä luvista ja muista hallinnollisista käsittelyistä. Kunta voi toimia asemanseudulla myös asema-alueen rakennusten omistajana ja kiinteistökehittäjänä. Jatkoissa maakunnilla, suurilla kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla voi olla mahdollisuus järjestää alueellaan alueellista tai paikallista junaliikennettä.

**Liikenne- ja viestintäministeriöllä** on keskeinen rooli asemanseutujen liikennejärjestelmän rahoituksen ja ohjauksen koordinoijina.

**Senaatti-kiinteistöt** toimii asemanseuduilla valtion kiinteistöomaisuuden kehittäjänä. Senaatti on valtion valtiovarainministeriön alainen liikelaitos, jonka vastuulla on valtion maanomistuksen kehittäminen ja aikataulutus. Näitä ohjaavat valtioneuvoston laatimat maanluovutusperiaatteet ja tulostavoitteet. Senaatin vastuulla on valtio-omaisuudesta luopuminen avoimesti ja syrjimättömästi sekä valtion kokonaisedun varmistavalla tavalla. Senaatti tuottaa tilapalveluja ja niihin välittömästi liittyviä muita palveluja liikelaitoslaissa tarkoitetuille virastoille, laitoksille ja yksiköille sekä huolehtii hallinnassaan olevasta valtion kiinteistövarallisuudesta. Senaatin toimintaa ohjaavan kiinteistöstrategian mukaisesti valtiolle tarpeettomista ei-strategisista omistuksista luovutaan pääoman vapauttamiseksi valtion muihin tarpeisiin. Ennen omaisuuden luovuttamista riskittömät kiinteistökehittämismahdollisuudet selvitetään. Tämä tarkoittaa, että käytännössä Senaatti ei pysty toimimaan kaupallisena kiinteistökehittäjänä tai toteuttajana asemanseuduilla.

Senaatin ja Väyläviraston välillä on yhteistyösopimus kiinteistö- ja maankäyttöasioissa. Lisäksi osapuolet voivat osallistua hankekohtaisiin sopimuksiin.

**Senaatin Asema-alueet Oy** aloitti toimintansa keväällä 2019. Yhtiö on Senaatti-kiinteistöjen tytäryhtiö, johon valtion ja valtionyhtiöiden asuntorakentamiseen tai yritystoimintaan soveltuvaa ei-strategista maaomaisuutta asema-alueilla keskitetään. Senaatin Asema-alueet Oy vastaa näiden alueiden kiinteistökehittämisestä ja yhteiskehittämisen koordinoinnista. Yhtiön tehtävänä on myydä kehittämänsä kiinteistöt. Senaatin Asema-alueet Oy voi tarvittaessa esimerkiksi perustaa paikallisen tytä- tai osakkuusyhtiön, jonka toimintaan voivat tulla mukaan kaupunki tai muut toimijat.

**Liikenne- ja viestintävirasto Traficom** toimii rautatieliikennealan turvallisuusviranomaisena ja vastaa omalta osaltaan rautatiejärjestelmän valvonnasta sekä käyttöönotto- ja muiden lupien ja todistusten myöntämisestä. Traficom vastaa myös esteettömyydestä rautatiejärjestelmässä ja matkustajien oikeuksien toteutumisen valvonnasta. Traficom hyväksyy ratasuunnitelmat. Traficom julkaisee liikennejärjestelmäanalyyseissä tilannekuvaa ja seurantatietoa mm. ratapihoista ja asemanseuduista. Tiedon tuottamisesta vastaa Väylävirasto.

**VR-Yhtymä Oy** on liiketaloudellisten periaatteiden mukaan toimiva valtion omistama osakeyhtiö, jolla voi olla asemanseutuhankkeissa kaksi eri roolia: maanomistaja ja kiinteistökehittäjä sekä matkapalvelujen tuottaja. Näitä hoitavat organisaation eri tahot ja henkilöt. Matkapalveluja tuottavan VR:n tavoitteena on lisätä junamatkustusta ja parantaa asiakaskokemusta. Kiinteistönomistajana VR-Yhtymällä on omistuksessaan asemanseudun maa-alueita ja asemarakennuksia.

**Fintraffic Raide Oy** tuottaa junaliikenteen dynaamisia matkustajainformaatiopalveluita valtakunnallisesti asemien ja laiturialueiden näyttö- ja kuulutuslaitteille.

**Liikenteen operaattoreita** ovat henkilöliikenteessä VR-Yhtymä Oy ja tulevaisuudessa mahdolliset muut rautateiden henkilöliikenteen operaattorit. Asemanseuduilla toimii muita julkisen henkilöliikenteen palveluita, kuten esimerkiksi bussi- ja taksiliikennettä tai autonvuokrauspalveluja tarjoavat operaattorit. Rautateiden tarvaliikenteessä toimii useita liikenteen operaattoreita.

**Rakennusliikkeet** vastaavat usein asemanseutu ympäristön fyysisestä toteutuksesta sekä myymisestä eteenpäin lopullisille kiinteistösijoittajille, jotka tulevat lopulta vastamaan asemanrakennuksen ja muiden keskeisten osien operoinnista. Kaupunki puolestaan vastaa usein asemanseutujen julkisten alueiden operoinnista, elleivät ne tule yksityiseen omistukseen.

### **Muut kiinteistön omistajat**

Senaatin ja Väyläviraston lisäksi asemanseudulla voi olla lukuisia muita kiinteistönomistajia, esimerkiksi VR-Yhtymä, Posti ja yksityiset kiinteistökehitysyhtiöt.

## **3.4 Asemanseututyön kehittämistarpeita**

Asemanseututyön kehittämistarpeet liittyvät yleisesti yhteistoiminnan menettelyihin, joilla asemanseutujen kokonaisuutta hallitaan. Haasteita aiheuttavat eri toimijoiden hallinnolliset, toiminnalliset, taloudelliset ja rahoitukselliset edellytykset ja

reunaehdot sekä toimijoiden suuri määrä, asemanseutujen erilaisuus ja vaikeudet erilaisten tavoitteiden ja aikataulujen yhteensovittamisessa.

Asemanseudun kehittämiseen liittyy erityyppisiä rautatieliikenteen ja rautatiealueen, asemanseudun liikennejärjestelmän, kiinteistökehityksen sekä kaupunkikehittämisen tavoitteita. Lisäksi osalla maanomistajista voi olla muita omia tavoitteita. Kehittämisvisioiden luominen monen toimijan kesken on haasteellista. Yhdessä strategiatasolla sovittujen tavoitteiden vieminen suunnittelutasolle, toteutukseen, kustannusjakoon ja vastuisiin voi olla haastavaa, vaikka yleisistä periaatteista oltaisiinkin samaa mieltä.

Laajat asemanseutuja muuttavat kaupunki- ja asemanseutukehityshankkeet liittyvät pääsääntöisesti alueen kiinteistökehittämiseen sekä palveluiden, työpaikkojen ja asumisen lisäämiseen. Näin ollen asemanseudun kehittämistyö tapahtuu usein melko irrallaan alueellisesta liikennejärjestelmätyöstä tai valtakunnallisesta kehittämisprosessista ja kaipaisi tuekseen pidemmän aikavälin näkemystä liikennejärjestelmän kehittämisestä. Matkustajien ja kuljetustarpeiden näkökulma jää helposti liian vähälle huomiolle. Käyttäjänäkökulmaa on syytä tuoda vahvemmin esille ja löytää sopivia menettelyjä kytkeä käyttäjät mukaan suunnitteluun. Myöskään elinkeinoelämää ja palveluntarjoajia ei aina pystytä riittävästi kytkemään mukaan yhteiseen suunnitteluun. Kaupallisten toimijoiden kiinnostus tarjota palveluita asemanseuduilla liittyy erityisesti suuriin matkustajamääriin. Toimijoiden erilaiset tavoitteet voivat kuitenkin myös heikentää asemanseudun toimivuutta liikennejärjestelmän näkökulmasta.

Liikenteen solmukohtien kehittämisessä on otettava huomioon uudet liikennepalvelut. Tulevaisuudessa joukkoliikenteen käytettävyyttä voidaan merkittävästi parantaa kytkemällä kävely ja pyöräily sekä erilaisia jaetun liikkumisen palveluita toimiviksi, käyttäjille saumattomiksi matkaketjuiksi. Sujuvat matkaketjut edellyttävät sujuvia siirtymisiä kulkumuodosta toiseen, mikä on huomioitava liikenneverkkoa ja solmukohtia koskevassa suunnittelussa.

Asemanseutujen kehittämistyöstä ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyöstä puuttuu usein kokonaiskuva solmujen matkaketjuista ja niihin sisältyvistä toimintavastuista. Asiakkaan (matkustajan tai tavarankuljettajan) matkaketju ei ole kenenkään hallussa. Strategisella tasolla matkaketjujen toimivuus tunnustetaan tärkeäksi, mutta käytännössä solmupisteiden kehittämistä ohjaavat usein vahvemmin kiinteistö- ja kaupunkikehityksen intressit kuin matkustajatarpeet. Liityntäpysäköinnin kehittämisen haasteina ovat olleet toimijoiden yhteisen tahtotilan puute sekä epäselvyydet toteutuksen rahoituksessa ja vastuunjaossa.

Yhteistyön haasteena on tunnistettu myös maankäytön suunnittelun ja hankesuunnittelun erilaiset aikajänteet. Muutoinkin asemanseutujen kehittämisessä eri toimijoiden toiminnan aikajänne voi olla hyvin erilainen: ratainfra näkökulmasta investoinnit tehdään hyvin pitkälle ajanjaksolle, kun taas maanomistajan keskeinen lähtökohta on omistuksen arvon nousu.

Asemanseutujen kehittämisen rahoituksen lähtökohtia käsitellään valtion osalta luvussa 6.

## 4 Asemanseutujen kehittämishankkeiden sopimukset

Kehittämisen prosessin kaikista keskeisistä vaiheista laaditaan sopimus, jotta edesautetaan hyvän asemanseudun kokonaisuuden sekä Väyläviraston vastuulla olevien asioiden ja tavoitteiden toteutumista systemaattisella ja kustannustehokkaalla tavalla.

Sopimukseen liittyvät menettelyt luodaan yhteistyössä keskeisten toimijoiden kanssa. Toimintaa koordinoi asemanseutuhankkeen päävastuullinen taho, josta sovitaan kehittämisen käynnistyessä kirjallisesti. Käytännössä päävastuullinen taho on lähes aina joku muu kuin Väylävirasto. Muun tahon toimiessa hankkeen päävastuullisena tahona Väylävirasto osallistuu sopimusten laadintaan tuomalla asiantuntijaosaamista ja kokemuksia muiden asemanseutujen käytännöistä. Asemanseutujen kehittämistä koskevat sopimukset pyritään valmistelemaan asemanseudun keskeisten kehittämistahojen kanssa avoimessa yhteistyössä niin pitkälle kuin mahdollista liikesalaisuuksien tai toimijoiden muiden etujen vaarantumatta.

Asemanseutua koskevien suunnittelukysymysten ohella sopimuksissa käsitellään kehittämisen tavoitteita, vastuita, organisointia, kustannuksia, rahoitusta, toteutusta, aikataua luja ja hankehallintaa. Sopimukset laaditaan sellaisiksi, että hanke ja kehittäminen voidaan hankkeen alkuvaiheessa keskeyttää kokonaan tai vähintään yhden toimijan osalta, mikäli toimivaa kehittämissyhtälöä ei synny. Tavoitteena on, että sopimuksin tuetaan asemanseudun hankehallintaa ja eri toimijoiden yhteistyötä. Sopimusten avulla jaksotetaan ja ohjataan yhteistä kehittämisprosessia, jotta kussakin vaiheessa ratkaistut ja jatkossa sovittavat asiat ovat yhteisesti tiedossa. Sopimusten konkretiaa lisätään suunnittelun edetessä, jolloin aikaisessa vaiheessa pyritään sopimaan pääperiaatteista, jolloin mahdollistetaan yksityiskohdista sopiminen hankkeen edetessä.

### 4.1 Hankkeiden lähtökohtia koskevat sopimukset

Maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteydessä tai kaupunkiseutujen erillissopimuksissa, kuten MAL-sopimus ja Kasvusopimus, voidaan sopia kaupunkiseuduittain edistettävistä asioista tai tiettyjä asemanseutuja koskevista tavoitteista, toimenpiteistä ja reunaehdoista. Asemanseudun kehityshankkeen käynnistyessä seudullisissa sopimuksissa sovitut asiat käydään läpi ja konkretisoidaan.

Asemanseudun kehittämisen alkuvaiheen keskeinen sopimus on koko asemanseudun kehittämistä koskeva Asemanseudun aiesopimus. Asemanseudun aiesopimuksen tarkoituksena on sopia yleisperiaatteista, joilla toimijat yhdessä hahmottavat asemanseudun tulevaa kehitystä. Asemanseudun aiesopimuksessa sovitaan koko asemanseutua koskevien esiselvitysten käynnistämistä. Alustavalla tasolla aiesopimuksessa sovitaan asemanseudun kehittämisen tavoitteista, vastuista, organisoinnista, kustannustenjaosta, rahoituksesta, kiinteistöasioista, suunnittelusta, toteutuksesta, ylläpidosta sekä yhteisestä hankehallinnasta. Aiesopimukseen tulisi kytkeä mukaan kaikki kehittämiseen liittyvät keskeiset julkiset ja yksityiset tahot.

Väylävirasto laatii tarvittaessa muiden toimijoiden kanssa yhteisiä sitoumuksia kehittämistarkasteluista, joita voidaan hyödyntää asemanseudun lähtötilanteen sekä vision ja tavoitemäärittelyjen selkeyttämiseksi.

## 4.2 Hankkeiden suunnittelua koskevat sopimukset

Asemanseudun suunnitteluun liittyvä keskeinen ja tärkein sopimus on Hankesopimus, jossa sovitut asiat määrittävät tulevaa suunnittelua ja toteutusta. Hankesopimuksessa sovitaan suunnitteluun ryhtyvien kesken hankkeen keskeiset periaatteet. Mikäli asemanseudun kehittäminen pilkotaan erillisiksi kehittämiskokonaisuuksiksi, hankesopimukset laaditaan kullekin kehittämiskokonaisuudelle erikseen. Hankesopimuksen laatimiseksi asemanseudun kehittäminen on pystyttävä vieämään niin pitkälle, että suunnittelu voidaan hankkeistaa.

Hankesopimus seuraa väylähankkeen esiselitysvaihetta. Hankesopimuksella vahvistetaan hankkeen esiselitysvaiheessa laaditut toimenpideselvitykset, suunnitteluperusteet sekä tulevaa kehittämistä ohjaava toimintasuunnitelma. Hankesopimuksessa sovitaan hankkeen yleissuunnittelua ohjaavasta perusratkaisusta, kuten valituista suunnitelmavaihtoehdoista ja suunnitteluun liittyvistä joustoista sekä toteutustapoja koskevista vaihtoehdoista. Hankesopimusvaiheessa varmistetaan, että tehdyt ratkaisut vastaavat asemanseudun aiesopimuksessa sovittuihin kehittämistavoitteisiin sekä valittu kehittämiskokous on toiminnallisesti, hallinnollisesti ja taloudellisesti toteutettava eri osapuolten linjausten ja toiminnan reunaehtojen puitteissa. Hankesopimuksella tarkennetaan aiesopimuksessa sovittuja asioita, kuten hankkeen tavoitteita, sisältöä, laajuutta, suunnitteluprosessia, kustannuksia, rahoitusta, toteutusta, aikatauluja, vastuuta, velvoitteita, vakuuksia, ehtoja, vahingonkorvauksia, rakentamista, ylläpitoa, yhteistoimintaa ja hankehallintaa.

Hankesopimuksen osapuolina ovat aina Väylävirasto ja kaupunki. Lisäksi sopimusosapuolena voi olla myös muita hankkeeseen kytkeytyviä osapuolia, kuten kuntayhtymiä, kiinteistökehittäjiä tai -sijoittajia. Sopimuskumppanin pitää olla yksiselitteinen ja mahdollisimman pysyvä taho, joka pystyy kantamaan sille asetetut vastuut ja velvollisuudet toteutuksen ja käytön aikana. Väyläviraston ei tule joutua kesken hanketta tai hankkeen valmistuttua joutua neuvottelemaan sopimuksen siirtämisestä uudelle taholle, jonka juridisesta luonteesta ei ole hankesopimusvaiheessa tietoa. Tästä johtuen hankesopimus solmitaan ensisijaisesti yksinomaan kaupungin kanssa siten, että kaupunki toimii yksiselitteisenä vastuuosapuolena Väylävirastolle. Kaupunki voi kuitenkin siirtää osan vastuistaan kolmansille osapuolille esimerkiksi erillisellä vastuunsiirtosopimuksella. Ennen hankesopimuksen solmimista tai vastuuden siirtämistä tulee varmistaa, että jokaisella toimijalla on käsitys rautatiealueelle tai sen läheisyyteen rakentamisesta ja toiminnasta rautatieliikenteen ehdoilla hankkeen edellyttämällä tavalla.

## 4.3 Hankkeiden toteutusta koskevat sopimukset

Asemanseudulle tulevaa kaupunkirakentamista edeltää usein maanomistuksen siirtyminen toteuttavalle taholle ja sopiminen toteutuksen sisällöstä, kunnossapidosta ja vastuista. Kaupunkirakentamisen toteutusvaiheen keskeisiä sopimuksia ovat erilaiset maanluovutukseen ja kaupunkikehittämiseen liittyvät sopimukset, kuten maankäyttösopimukset, kiinteistö- ja osakekaupat sekä näiden yhteydessä laadittava Toteutussopimus, jolla otetaan kantaa rakentamisen tavoitteisiin, sisältöön, määräaikoihin ja muihin osapuolten toteutusvelvollisuuksiin. Mikäli toteuttaja tulee

mukaan hankkeeseen tontinluovutuksen tai muun kilpailutuksen kautta, toteutus- sopimuksen keskeisistä periaatteista sovitaan käytännössä jo kilpailutusvaiheessa. Väylävirasto osallistuu lähtökohtaisesti kaikkiin asemanseudun kehittämistä koskevien kilpailutusten ja toteutussopimusten valmisteluun niiltä osin, kun se koskettaa suoraan Väyläviraston vastuulla olevia toimintoja tai Väyläviraston asemanseutujen toimintalinjausten tavoitteita, vaikka se ei itse toimitakaan maanluovutuksen osapuolena. Tapauskohtaisesti Väylävirasto päättää, miltä osin se osallistuu kustannuksellaan tai muuten kilpailutusten järjestämiseen.

Asemanseutujen yhteisrahoitteisten väylähankkeiden toteutusta koskemaan laaditaan Toteuttamissopimus, jossa sovitaan väylähankkeen toteuttamista koskevista yksityiskohdista, kuten toteuttamisen laajuudesta, toteuttamistavasta ja aikataulusta, yhteistoiminnasta toteuttamisen aikana, rakennusaikaisista velvollisuuksista ja vastuista, toteutuskustannuksista, toteutusrahoituksesta, tulevasta omistuksesta sekä kunnossapidosta. Väylävirasto voi laatia toteuttamissopimuksen ulkopuolisen tahon kanssa vasta kun eduskunta on myöntänyt valtuudet hankkeen toteuttamiseen. Ennen yhteisrahoitteisen väylähankkeen toteuttamissopimusta voidaan laatia kaupungin kanssa aiesopimus hankkeen toteuttamisesta, jossa hahmotetaan varsinaisen toteuttamissopimuksen tärkeimmät sisältöön liittyvät kysymykset. Aiesopimuksen avulla voidaan toteuttamissopimuksen keskeiset periaatteet käsitellä ja hyväksyä alustavalla tasolla sopijaorganisaatioissa.

## 4.4 Ylläpitoa koskevat sopimukset

Lopulliset ylläpitoa ja alueiden käyttöä koskevat sopimukset laaditaan toteutuksen jälkeen ennen kohteen käyttöönottoa. Keskeisistä ylläpitoa ja käytön aikaisia vastuita koskevista asioista pyritään sopimaan periaatetasolla mahdollisimman aikaisessa vaiheessa suunnittelua. Koska osapuolten käytön aikaiset ylläpidon kustannukset ja riskit määräytyvät usein suunnitteluratkaisuiden perusteella, keskeisistä periaatteista pyritään tavoitteellisesti sopimaan esimerkiksi jo hankesopimuksessa. Ylläpidon ja käytönaikaisia vastuita tarkennetaan hankkeen edetessä.

Asemanseuduilla ylläpitoon liittyviä sopimuksia ovat mm. kiinteistöjä koskevat vuokra-, rasite- ja yhteisjärjestelysopimukset sekä erilliset ylläpitosopimukset. Lisäksi osapuolten käytön aikaisia riskejä määrittävät erilaiset organisaatioiden väliset vastuusopimukset, joista sovitaan tapauskohtaisesti.

## 5 Väyläviraston maanomistuksen periaatteet asemanseuduilla

### 5.1 Yhteistyö ja rajapinnat asemanseututyössä

Väylävirasto on haltijavirasto, jolla on hallinnassaan Suomen valtion omistamaa kiinteistövarallisuutta eli mm. maa-alueita ja niihin kuuluvia rakennuksia. Valtion kiinteistöstrategian mukaisesti valtion haltijavirastolla voi olla omistajahallinnassaan valtion kiinteistövarallisuutta vain, jos se on viraston toiminnan kannalta välttämätöntä ja omaisuuden keskittämisellä ei ole saavutettavissa valtion kokonaisedun kannalta hyötyä. Väylävirasto kehittää omistajahallinnassaan olevaa valtion kiinteistövarallisuutta vain omia ydintoimintojaan varten. Ennen merkittäviä taloudellisia arvoja synnyttäviin kaavoitus- tai muihin kehityshankkeisiin ryhtymistä, Väyläviraston on neuvoteltava liikenne- ja viestintäministeriön ja valtiovarainministeriön kanssa valtion kokonaisedun arvioimiseksi.

### 5.2 Kiinteistövarallisuudesta luopuminen

#### 5.2.1 Kiinteistövarallisuudesta luopuminen

Väylävirasto voi luovuttaa hallinnassaan olevaa kiinteistövarallisuutta, jos se on käynyt tarpeettomaksi väylänpidolle ja alueen omistaminen ei ole välttämätöntä muuten valtion tehtävienhoidon tai omaisuuden luonteen vuoksi. Tämä koskee myös asemanseuduilla olevaa kiinteistövarallisuutta. Luovuttamisen edellytyksiä arvioitaessa otetaan huomioon myös liikennejärjestelmän ja väylänpidon tulevaisuuden tarpeet. Käytännössä tarpeiden huomiointi vaatii aluevaraussuunnitelman tai ratalain mukaisia suunnitelmia. Mikäli Väylävirasto luopuu hallinnassaan olevasta kiinteistövarallisuudesta, ensisijaisena toimenpiteenä on valtion sisäinen hallinnansiirto omaisuuden kehittämiseksi. Toissijaisena vaihtoehtona on kiinteistön suora kauppa kunnalle tai muulle osapuolelle.

#### 5.2.2 Hallinnansiirto

Mikäli maa-alueella on odotusarvoa, valtio lähtee kiinteistöstrategian mukaisesti pääosin itse kehittämään maaomaisuuttaan ennen sen luovuttamista. Tällöin lähtökohtana on se, että Väylävirasto siirtää väylänpitoon tarpeettomaksi jääneen kiinteistövarallisuuden hallinnansiirrolla ministeriöiden kautta Senaatti-kiinteistöille, joka vastaa omaisuuden kehittämisestä. Valtion sisäinen hallinnansiirto ei ole sidottu tiettyyn ajankohtaan maankäytön kehittämisessä, eikä se estä esimerkiksi kaavoituksen etenemistä. Hallinnansiirto ei aina ole pakollinen osa asemanseudun kehittämisprosessia.

Asemanseutuhankkeissa liikenteen toimintaedellytykset ja turvallisuustekijät ovat niin keskeisiä, että Väylävirasto on aina mukana liikenteeseen ja väylänpitoon vaikuttavissa asioissa, vaikka kehittäjänä olisi Senaatti-kiinteistöt tai sen tytäryhtiö.

### **5.2.3 Kiinteistövarallisuuden luovuttaminen**

Valtion kiinteistövarallisuuden luovuttamisella tarkoitetaan omistusoikeuden luovuttamista valtion ulkopuoliselle taholle. Väylävirasto voi luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta, jos luovuttamista on pidettävä taloudellisesti tarkoituksenmukaisena tai luovuttamiseen on erityinen syy, eikä ole olemassa perusteltua syytä pitää sitä valtion omistuksessa. Ennen kiinteistövarallisuuden luovuttamista Väyläviraston on selvitettävä sen kehittämismahdollisuudet. Väylävirasto voi luovuttaa kunnalle maata myymällä ja vaihtamalla. Pääsääntöisesti luovutukset toteutetaan hallinnansiirtomenettelyn kautta.

## **5.3 Maa-alueiden hankkiminen ja lunastaminen**

Väylävirasto hankkii rautatiealueeksi tarvittavat alueet ja oikeudet joko lunastamalla ratalain nojalla tai vapaaehtoisesti sopimalla kaupasta, vaihdosta tai vastikkeettomasta luovutuksesta.

## **5.4 Väyläviraston hallinnassa olevat rakennukset**

Väyläviraston hallinnassa on rakennuksia ja rakennelmia, joista osaa tarvitaan rautatieliikenteen laitetoiksi. Väylävirasto voi mahdollisesti luopua osasta näitä rakennuksia edellyttäen, että rautatieliikenteen tilatarpeet hoidetaan korvaavalla tavalla. Tämä voi mahdollistaa rakennusten käyttötarkoitusten muutoksia tai kokonaan uutta kaupunkirakentamista. Väylävirasto voi myös vuokrata osia näistä tiloista edellä mainituin edellytyksin eteenpäin.

Muutoksista ja laitteiden siirtämisestä sovitaan aina tapauskohtaisesti. Lähtökohteisesti siirrosta hyötyvät osapuolet vastaavat täysmääräisesti siirroista ja muutostöistä aiheutuvista kustannuksista. Väylävirasto voi osallistua kustannuksiin, mikäli siirrosta on Väylävirastolle hyötyä.

## 6 Asemanseutujen kehittämisen rahoitus

### 6.1 Rahoitusmallit

**Valtioneuvoston selonteossa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032** käsitellään liikennejärjestelmän rahoitusta ja liikenneverkkojen rahoitusmalleja. Selonteossa todetaan, että väyläverkon kehittämisinvestointeja suunnitellaan ja toteutetaan nykyisin useilla erilaisilla toteuttamis- ja rahoitusmalleilla. Kaikista valtion väyläverkon kehittämishankkeista päättää eduskunta hankekohtaisesti valtion talousarviomenettelyssä. Pääsääntöisesti kehittämisinvestoinneista valtiolle aiheutuvat menot rahoitetaan vuosittain osoitettavilla määrärahoilla. **Talousarviorahoitus** on normaali menettely valtion vastuulle kuuluvien investointien osalta. Hankkeelle myönnetään valtuus ja menot budjetoidaan hankkeen toteutumisen mukaisesti valtion talousarvioon.

Asemanseutuja koskeva budjettirahoitus jakaantuu perusväylänpitoon, väyläverkon kehittämiseen ja elinkaarirahoitushankkeisiin. Asemanseutuja koskeva Väyläviraston rahoitus tulee usein valtion budjettirahoituksen väylänpidon rahoitusta koskevasta osuudesta sekä suurempien hankkeiden osalla väyläverkon kehittämishankkeista.

**Elinkaarihankkeissa** valtio ostaa yksityiseltä yritykseltä hankkeen elinkaaren aikaisen rakentamis-, kunnossapito- ja hoitopalvelun. Valtio maksaa palvelun määrästä ja laadusta. Yritys toteuttaa investoinnin sekä huolehtii ylläpidosta koko pitkän sopimuskauden ajan (noin 15–25 vuotta). Investoinnin tarvitseman rahoituksen yhtiö ottaa rahoitusmarkkinoilta. Yhtiö perii kustannukset valtiolta osana palvelumaksua, eli valtio ostaa vuosittain kokonaispalvelun. Valtion talousarviossa tällaiset hankkeet on budjetoitu omalle erilliselle momentilleen.

Kehittämishankkeissa hyödynnetään myös sopimuksellisen **yhteisrahoituksen mallia** silloin, kun kaikki osallistuvat tahot hyötyvät hankkeesta. Malli perustuu siihen, että erikseen tehtävien sopimusten pohjalta **kunta tai joku muu ulkopuolinen taho osallistuu saamansa hyödyn perusteella valtion vastuulle kuuluvien uusien väyläverkon kehittämishankkeiden investointikustannuksiin**. Hyötyjä voi olla yritys (hyödyttää liiketoimintaa) tai kunta (esim. kaavoitushyöty eli maan arvon nousu). Yleensä hankkeeseen liittyy myös rahoittajan omia investointeja. Esimerkiksi kuntien intressi rahoittaa valtion väylähankkeita johtuu liikennehankkeiden vaikutuksista maan arvon nousuun ja muihin laajempiin vaikutuksiin. Liikennehankkeista voi aiheutua esimerkiksi kunnille laajempia hyötyjä pitkällä aikajänteellä, kuin mitä hankkeen rakentamiskustannuksiin osallistuminen aiheuttaa menoja. Valtion kannalta hyötynä on, että se vähentää talousarviorahoituksen tarvetta ja mahdollistaa liikenneverkon kehittämistä monipuolisemmin. Hankkeesta erityisesti hyötyvät osallistuvat hankkeen rahoitukseen, eivätkä vain kaikki veronmaksajat (valtion talousarvion kautta). Tyypillisiä esimerkkejä ovat teollisuusyritysten tarvitsemat liittymät tai rataosuudet valtion verkolla. Näissä tapauksissa yritys voi osallistua tarvitsemansa verkon osan kustannuksiin. Sopimuksellista yhteisrahoitusta voidaan toteuttaa myös hankeyhtiömallin kautta. Rahoituksesta neuvotellaan tapauskohtaisesti valtion ja muiden osapuolten välillä.

Sopimuksellista yhteisrahoitusta on mahdollista käyttää olemassa olevan lainsäädännön puitteissa ja sen mukaisesti **myös valtio voi osallistua kuntien hankkeisiin**, kun hankkeista on hyötyä valtiolle. Valtion kannalta hyödyt voivat liittyä esimerkiksi päästövähennystavoitteen saavuttamiseen kestävästä yhdyskuntarakennetta tukevien joukkoliikennehankkeiden toteuttamisen kautta. Valtio hyötyy kuntien investoinneista myös esimerkiksi verotuksen kautta.

Valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteita sovelletaan vain, kun pääsäännöstä eli hallinnon ja väylänpidon vastuiden mukaisesta kustannusten kattamisesta yhteisin sopimuksin poiketaan.

Eduskunnan ohjaus sekä rahoituksen sisältömäärittely tarkoittavat käytännössä sitä, että asemanseutujen kehittämiseksi Väylävirasto pystyy rahoittamaan käytännössä ainoastaan laissa määriteltyjen vastuidensa mukaisia kokonaisuuksia tai hankkeita.

Väylähankkeiden ulkopuolisissa rautatiealueelle kohdistuvissa kaupunkikehittämissankkeissa rautatieinfraan kohdistuvat muutos- ja korvausinvestointikustannukset sekä radanpitäjälle hankkeesta välittömästi ja välillisesti syntyvät kustannukset ja riskit kuuluvat hankkeesta hyötävien tahojen vastuulle. Muutokset raiteistoihin sekä radan sähkö- ja turvalaitejärjestelmiin ovat usein huomattavan kalliita.

## 6.2 Rahoituskehys

Valtioneuvoston selonteossa on esitetty liikennejärjestelmän kehittämisen arvioitu rahoitus LVM:n hallinnonalalla vuosina 2021–2032 (selonteon taulukko 1). Selonteosta voidaan nostaa esiin seuraavia asemanseutuihin liittyviä (mutta ei välttämättä niihin kohdistuvia) **rahoitusvarauksia ja koonteja**:

- Valtio varaa yhteensä 22,8–100 milj. € vuodessa MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdolliseen palveluiden kehittämiseen vuosina 2024–2032 (yhteensä noin 661 milj. €). Tarkemmin rahoituksen kohdentumisesta päätetään pääasiassa osana valtion ja kaupunkiseutujen välisiä MAL-sopimuksia.
- Kaupunkiseutujen osalta suunnitelman toimenpiteissä korostuvat kestävyyttä koskeva tavoite ja strategiset linjaukset, joiden mukaan tavoitteena on, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat erityisesti kaupunkiseuduilla. Lisäksi valtio ja kaupunkiseudut kehittävät liikenneverkkoihin ja liikenteen palveluihin liittyvää sopimuksellista yhteistyötä.
- Suurten kaupunkiseutujen ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutarjontaa pyritään edistämään lisäämällä joukkoliikenteen julkista rahoitusta. Samanaikaisesti kun pyritään lisäämään joukkoliikenteen tarjontaa, kehitetään liikkumisen palveluita ja matkaketjua mm. tiedon hyödyntämistä sekä toimijoiden välistä yhteistyötä parantamalla.
- Kaupunkiseuduilla keskeisiä henkilöliikenteen solmupisteitä kehitetään kestävästi liikenteen keskuksiksi.
- Toimivat matkaketjut ja niiden kehittäminen palvelevat myös haja-asutusalueita kytkemällä ne osaksi alueellisia ja valtakunnallisia palveluverkkoja.

- Tavaraliikenteessä tavoitteista ja strategisista linjauksista korostuu saavutettavuus: liikennejärjestelmän avulla halutaan taata koko Suomen saavutettavuus ja vastata elinkeinoelämän tarpeisiin.
- Elinkeinoelämän kannalta merkittävät yhteydet maakuntakeskusten välillä ja yhteydet Helsinkiin eri puolelta Suomea priorisoidaan.

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon kahdeksanvuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 -suunnitelman, toimeenpanoa. Investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. valtion talousarvioesityksen valmistelussa. Investointiohjelma sisältää isoja kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Investointiohjelma sisältää myös EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita. Hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat hankkeet, jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Väylävirasto voi päättää pienten, seudullisissa sopimuksissa sovittujen, veloitteiden toteuttamisesta oman perusväylänpidon budjettiraaminsa rajoissa, mikäli ne sisältyvät perusväylänpidon tehtäviin. Merkittävien väyläverkon kehittämishankkeiden ja elinkaarihankkeiden osalta toteuttamisesta päättää hankkeen rahoituksen kautta eduskunta. Kaupunkiseutujen merkittävistä hankkeista vastaa usein kaupunki tai seudun kaupungit yhdessä. Valtio voi osallistua kustannuksiin valtionavustuksen muodossa, jolloin päätöksen tekee eduskunta.





Väylävirasto  
Trafikledsverket