

Maankäytön suunnitteluun liittyvä yhteistyö ja sen uudistaminen ratapiha- ja asemakeskusalueilla

Solmupaikkojen kehittäminen osana liikennejärjestelmätyötä ja asemansetujen suunnittelua
B-osatehtävä

Sisällysluettelo

- Esipuhe dia 3
1. Selvityksen tausta ja tavoitteet diat 4-5
- 1.1 Johdanto
2. Liikenneviraston vaikutusmahdollisuudet alueellisessa maankäytön suunnittelussa diat 6-8
- 2.1 Liikenneviraston lähtökohdat asemanseutujen maankäytön suunnitteluun
3. Asemanseutujen maankäytön suunnitteluun liittyvä yhteistyö diat 9-18
- 3.1 Case-alueet
- 3.1.1 Seinäjoki / 3.1.2 Lahti / 3.1.3 Oulu
- 3.1.4 Joensuu / 3.1.5 Hämeenlinna / 3.1.6 Kajaani
- 3.2 Yhteistyön lähtökohdat ja mallit
4. Liikenneviraston toiminnan kehitystarpeet diat 19-26
- 4.1 Yhteistyön kipupisteet
- 4.2 Kehitysvaihtoehtojen priorisointi työpajassa 3.5.2017
- 4.2.1 Liikenneviraston rooli / 4.2.2 Yhteistyön käynnistäminen
- 4.2.3 Yhteistyön kehittäminen / 4.2.4 Yhteistyömenetelmät
5. Yhteenveto ja jatkotoimenpiteet diat 27-32
- 5.1 Liikenneviraston rooli asemakaavaprosessissa
- 5.2 Kehittämistoimenpiteet käyttöön
- 5.3 Yhteissuunnittelun menetelmiä



Esipuhe

- Kehittämishankkeessa *Solmupaikkojen kehittäminen osana liikennejärjestelmätyötä ja asemanseutujen suunnittelua* on käsitelty asemanseutujen kehittämistyössä käytettäviä toimintamalleja ja toimintatapoja sekä eri osapuolten tehtäviä. Hankkeessa on tarkasteltu Liikenneviraston roolia kehittämisprosessissa ja koko toimijaverkoston toimintamallia asemanseudun maankäytön suunnittelussa ja solmupaikkojen pysäkkien kehittämisessä. Tavoitteena on ollut yhteistyön kehittäminen sekä Liikenneviraston roolin selkeyttäminen asemanseututyössä. Hankkeessa on pyritty nostamaan esille uuden toimintaprosessin mahdollisuuksia ja se on toiminut kaikkien osapuolten oppimisprosessina.
- Kehittämishanke on jaettu neljään osatehtävään, joista tämä työ on **Maankäytön suunnitteluun liittyvä yhteistyö ja sen uudistaminen ratapiha- ja asemakeskusalueilla, B-osa: 36/2017**. Osatehtävä keskittyy maankäytön suunnitteluun ja muutostarpeisiin asemanseudun kehittämisprosessissa. Työssä on laadittu ehdotus Liikenneviraston roolista asemakaavaprosessissa sekä maankäytön suunnitteluun liittyvien toimintatapojen kehittämisestä.
- Muut hankkeen osatehtävät ovat Asemanseutujen kehittämistyön toimintamallit, A-osa: 35/2017; Matkaketjujen palvelutason kehittäminen kaukoliikenteen solmupisteissä, C-osa: 37/2017 sekä Uusi lähestymistapa asemanseutuhankkeiden hallintaan, D-osa: 38/2017.
- Työ on laadittu Liikenneviraston toimeksiantona ja työryhmään kuuluivat Liikennevirastosta Anna Saarlo, Seppo Serola ja Ville Vuokko. Konsultteina työstä vastasivat Arja Sippola (pp), Saara Aavajoki ja Jani Päivänen, FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy sekä Arto Ruotsalainen ja Hannele Sivonen, Destia Oy.

Helsingissä elokuussa 2017

Liikennevirasto
Liikenne ja maankäyttö -osasto



1. Selvityksen tausta ja tavoitteet



1.1 Johdanto

- Asemanseudun ja solmupaikkojen maankäytön suunnittelun osapuolia ovat valtio-osapuolten lisäksi kaupunki, tavara- ja henkilöliikenteen operaattorit, maanomistajat ja matkustajat. Nykyisin eri osapuolten välillä ei ole vakiintuneita yhteistoiminnan menettelyjä asema-alueiden kehittämiseen, vaan yhteistoiminta muodostuu kulloisessakin hankkeessa hankkeen ominaispiirteiden mukaisesti. Asemanseudun maa-alueiden ja rakennusten omistus on tyypillisesti usealla valtion osapuolella eli kokonaisuuteen liittyy Liikennevirasto, Senaatti-kiinteistöt ja VR-yhtymä Oy, sekä usein myös kaupallisia toimijoita.
- Solmupaikkojen maanomistajilla on omat tehtäviensä mukaiset tavoitteet maankäytön kehittämiseksi. Valtion eri toimijoiden tavoitteet maankäytön kehittämisessä ovat osin lakisääteisiä. Liikennevirasto huolehtii rataverkon toimivuudesta myös tulevaisuuden tarpeisiin, ELY-keskukset valvovat valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja paikallisten maankäyttöratkaisujen vaikutusta niihin, Senaatti-kiinteistöt pyrkii kehittämään valtion kiinteistöomistusta myös taloudelliset edut huomioiden ja VR-Yhtymä Oy huolehtii junaliikenteen sujuvuudesta ja palvelutasosta. Yksityisillä maanomistajilla on pääosin taloudellisia motiiveja. Kunnalla on alueen kaavoitusmonopoli ja maakunnalla monopolin ohjausvalta maakuntakaavoituksen kautta.
- Nykyiset asemanseutujen kehittämismallit on koettu haastaviksi. Selkeän yhteistoimintamallin puuttuminen eri toimijoiden väliltä aiheuttaa monimutkaisissa hankkeissa tehottomuutta. Liikennevirastossa on todettu tarve kehittää yhteistyötä ja siihen liittyviä toimintamalleja myös asemakaavoitukseen liittyen.
- Tämän selvityksen tavoitteena on tutkia Liikenneviraston näkökulmasta millaisia maankäytön suunnittelun yhteistyö- ja toimintamalleja eri osapuolten välillä tarvitaan ratapiha- ja asemakeskusalueiden viralliseen asemakaavaprosessiin liittyen ja sen rinnalla/lisäksi. Tavoitteena on nostaa esille asemakaavaprosessin ennakointi- ja yhteistyötarpeet erilaisilla asemanseuduilla ja keskeisissä solmupaikoissa.
- Selvitys keskittyy maankäytön kysymyksiin, asemakaavoitukseen ja sitä edeltävään valmistelevaan yhteistyöhön. Asemanseudun kehitysprojektin muita kuin suoraan maankäyttöön liittyviä toimintamalleja ei käsitellä. Työssä keskitytään ensisijaisesti asemakaavatason suunnitteluun ja siihen liittyvään maankäytön suunnitteluun.



2. Liikenneviraston vaikutusmahdollisuudet alueellisessa maankäytön suunnittelussa



2.1 Liikenneviraston lähtökohdat asemanseutujen maankäytön suunnitteluun

- Liikenneviraston suhde maankäytön kehittämiseen on erilainen verrattuna kuntien toimintatapoihin. Liikennevirastossa maankäytön kehittämistä ja kiinteistöomaisuuden luovuttamista ohjaavat lainsäädäntö ja valtioneuvoston laatimat maanluovutusperiaatteet sekä valtakunnallisen rataverkon kehittämistarpeet.
- Valtion toimenpiteitä tie- ja rautatiealueiden suunnittelmiseksi ja kiinteistöomaisuuden kehittämiseksi ovat;
 - Kaavoituksen ja väyläsuunnitelmien yhteensovittaminen
 - Mahdollinen raide- tai tieliikenteestä vapautuneiden maiden hallinnan siirto Senaatti-kiinteistöille
 - Tie- ja rautatiealueiden lakkauttaminen, toimintojen tiivistäminen
 - Mahdollinen kiinteistöomaisuuden kehittäminen ja sopimusten valmistelu
 - Kiinteistöomaisuuden myyminen kunnalle tai toteuttajalle.
- Liikennevirasto on suuri maanomistaja asemanseuduilla. Liikenneviraston alueella sijaitsevat raiteet, joiden tilatarpeen sanelee aseman rooli valtakunnallisen rataverkon osana. Maankäyttöä voivatkin yleensä kehittää joustavammin muut tahot kuin Liikennevirasto, esim. VR-yhtymä, Senaatti-kiinteistöt ja kaupungit.
- Liikennevirasto kehittää valtakunnallista liikennejärjestelmää kokonaisuutena. Liikenneviraston tulee tarkastella asemanseutujen paikallisia muutoksia asemanseutua laajemmin, sillä paikallisella tasolla tehtävillä muutoksilla voi olla vaikutusta paitsi rataverkolla, myös seudullisen liikennejärjestelmän kehittämismahdollisuuksissa.
- Asemien kehittämistarpeita on luokiteltu priorisointikorien avulla. Raideyhteyksien pitkäjänteisessä kehittämisessä pitää pystyä ennakoimaan myös tulevaisuuden tarpeet (esim. operaattorit, teollisuus). Liikenneviraston on näin ollen varauduttava mahdollisiin muutoksiin ja tulevaisuuden tarpeisiin rautatieliikenteen varmistamiseksi valtakunnallisesti. Liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulma on oltava aina mukana.



2.1 Liikenneviraston lähtökohdat asemanseutujen maankäytön suunnitteluun

- Liikennevirasto on hyvin harvoin asemanseutujen maankäytön kehittämishankkeiden alullepanijan roolissa. Liikenneviraston tehtävänä on turvata valtakunnallisen rataverkon toimivuus ja toimia sitä turvaten asemanseuduilla viranomaisena sekä asiantuntijana.
- Liikenneviraston tehtävä on sovittaa hankkeiden tavoitteet ja suunnitelmaratkaisut yhteen rataverkon asettamien reunaehtojen kanssa ja arvioida hankkeiden vaikutusta valtakunnalliseen rataverkkoon.
- Asemien käyttö monipuolistuu, asemanseuduilla on useita käyttäjäryhmiä ja liikkuminen lisääntyy, jolloin turvallisuuden, esteettömyyden ja viihtyisyyden vaatimukset korostuvat.

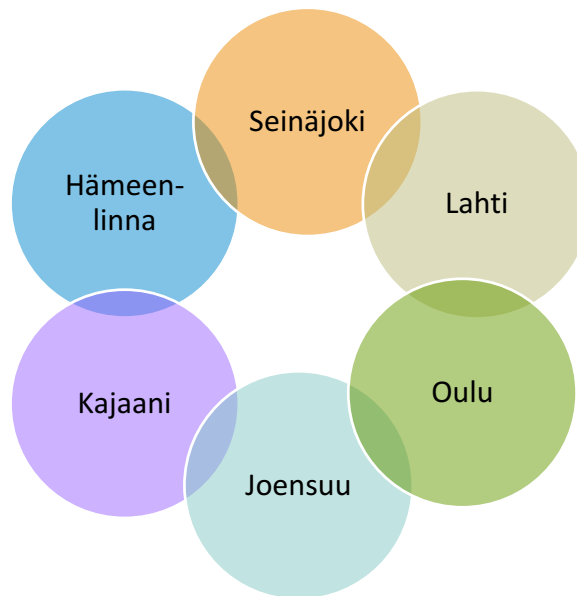


3. Asemaseutujen maankäytön suunnitteluun liittyvä yhteistyö



3.1 Case-alueet

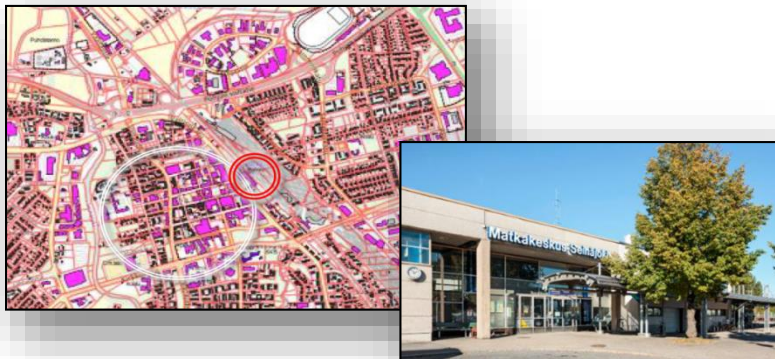
- Asemakaavoitukseen ja muuhun maankäytön suunnittelun yhteistyöhön liittyviä yhteistyömalleja on selvitetty tässä hankkeessa aiempien selvitysten ja case-alueiden esimerkkien pohjalta.
- Case-alueille on lähetty selvitystyön aikana ennakkokysely, jossa on tiedusteltu ongelmallisia ns. kipupisteet ja toimivia asioita sekä yhteistyövaiheita asemanseutuhankkeissa. Haastattelujen perusteella on arvioitu kriittisten pisteiden heikkouksia Liikenneviraston näkökulmasta sekä tunnistettu hyviä käytäntöjä.
- Esimerkkialueina on tarkasteltu kuuden asemanseudun ja matkakeskuksen solmualueita Seinäjoella, Lahdessa, Oulussa, Joensuussa, Kajaanissa sekä Hämeenlinnassa.



3.1.1 Seinäjoki

Perustiedot:

Seinäjoen asema on kaukoliikenteen keskus sijaiten viiden radan risteyskohdassa. Rautatieasema ja linja-autoasema (matkahuolto) muodostavat yhteisen alueen. Asema sijaitsee osana kaupunkirakennetta keskustapalveluiden välittömässä läheisyydessä. Nykyisiä maanomistajia on useita: kaupunki, VR-yhtymä Oy, Senaatti-kiinteistöt, Liikennevirasto, Posti sekä yksityisiä maanomistajia. Suunniteltavan alueen koko on 18 ha.



Kuva: Asemanseutujen kehittämiskonseptit ja investointimallit YM 27/2016

Asemanseudun kehittäminen:

Seinäjoen asemanseudun kehittäminen lähti käyntiin kaupungin vahvasta tahtotilasta ja se kirjattiin kaupunkistrategiaan vuonna 2013. Alueelle on toteutettu SmartStation-hanke, jonka tavoitteena oli luoda keskeisten kaupunkitoimijoiden kanssa yhteistyömenetelmiä, joilla kaupungit voivat suunnitella, hankkeistaa ja valmistella asemaseutujensa toteuttamista osana kaupunki-keskustojen kehittämisprosessia. SmartStation-hankkeen jatkona on toteutettu Respa-hanke, kv-arkkitehtiryhmän esisuunnittelua, arkkitehtikilpailu v. 2015 ja näiden jatkona Master-Plan-vaihe sekä yleiskaava.

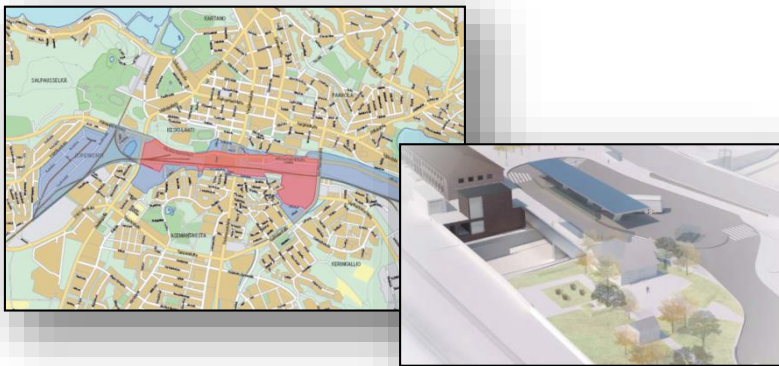
Tavoite:

Seinäjoen asemanseudun kehittämisen tavoitteena on luoda edellytykset mahdollisimman monipuoliselle palvelurakenteelle, helvolle saavutettavuudelle, yhdistää yrityselämää ja tutkimusta, palvelevaa toimintaa ja asumista. Asema tukee keskustatoimintoja, kevyen liikenteen yhteyttä Pohjan puolelle ja yhdistää Pohjan keskustatoimintoihin.

3.1.2 Lahti

Perustiedot:

Lahten matkakeskus sijoittuu Lahden keskustan radanvarren alueeseen, jolla tarkoitetaan nykyisen ydinkeskustan eteläpuolista, valtatie 12 ja rautatiealueen väliin jäävää kapeaa pitkuliaista maa-aluetta. Keskustan radanvarren alueen kokonaispinta-ala on noin 53 ha. Maa-alueen omistajia ovat Liikennevirasto, VR-Yhtymä Oy ja yksityisiä maanomistajia.



Kuvat: Lahden keskustan radanvarren kehittäminen Rakli ry 2014
Lahden asemanseutu Liikennevirasto 11/2014.

Asemanseudun kehittäminen:

Lahten radanvarsi on Lahden kaupungin keskeisiä kehittämiskohteita, joka liittyy luontevasti nykyisen keskustan toimivaksi osaksi. Se on ollut yksi keskeisimmistä osista uudessa yleiskaavassa ja keskustan kehittämissuunnitelmassa.

Lahten matkakeskuksen suunnittelu on aloitettu vuonna 2006, kun rautatieaseman laiturijärjestelyt ja Lahti-Helsinki-oikorata valmistuivat. Keväällä 2014 on rakennettu kaukoliikenteen terminaali ja paikallisliikenteen bussipysäkit. Matkakeskuksen kaukoliikenteen terminaali otettiin käyttöön alkuvuodesta 2016. Rautatieaseman yhteyteen rakennettu Lahden matkakeskus toimii alueen liikenteen keskuspaikkana yhdistäen lähi- ja kaukoliikenteen sekä eri liikennemuodot saumattomasti.

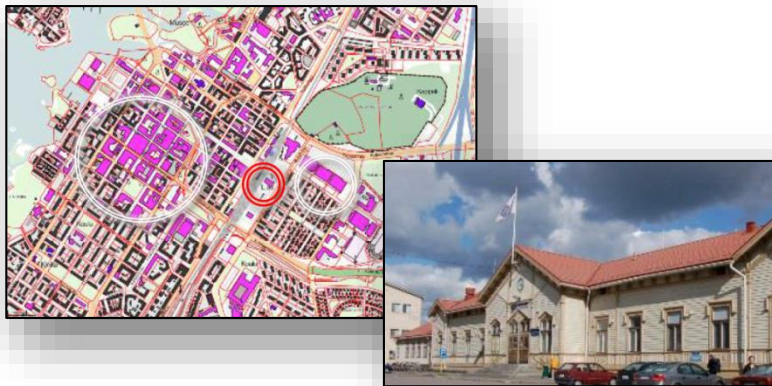
Tavoite:

Lahten matkakeskuksen alueen kehittämisen tavoitteena on ollut mahdollistaa sekä lähi- että kaukoliikenteen helppo käyttö ja esteetön siirtyminen kulkumuodosta toiseen.

3.1.3 Oulu

Perustiedot:

Oulun asema on kaukoliikenteen keskus, pohjoisen Suomen aluekeskus, rautatie- ja linja-autoasema. Asemakeskus sijaitsee kävelyetäisyydellä Oulun kaupallisesta ytimestä lähellä Raksilan kauppakeskusaluetta. Tavoitteena on, että alue kytkeytyy lähitulevaisuudessa vahvemmin Hallituskatua pitkin keskustan palveluihin. Nykyisiä maanomistajia ovat Senaatti-kiinteistöt, VR-Yhtymä Oy sekä Liikennevirasto. Suunniteltavan alueen koko on 8 ha.



Kuvat: Asemanseutujen kehittämiskonseptit ja investointimallit YM 27/2016

Asemanseudun kehittäminen:

Oulun asemanseudulla on tehty erilaisia suunnitelmia 1970-luvulta lähtien. Vuonna 2014 Oulun kaupungin toimesta kutsuttiin maanomistajat koolle, tehtiin taustaselvityksiä ja niiden pohjalta määriteltiin toiminnallinen konsepti ja kehittämisen tavoitteet. Asemakeskuksen alueen kehittäminen on huomioitu kaupunkistrategiassa. Vuonna 2016 järjestettiin arkkitehtuuri- ja asiantuntijakilpailu asemakeskuksen alueesta.

Tavoite:

Oulun asemanseudun tavoitteena on luoda alueelle monipuolinen liikenteen, työpaikkojen, palveluiden ja asumisen keskus. Liikenteellisesti aluetta kehitetään valtakunnalliseksi matkakeskukseksi. Matkustajien palvelutason parantamiseksi sekä alueen roolia Oulun julkisen liikenteen keskeisenä solmukohtana vahvistetaan. Tavoitteena on myös maankäytön merkittävä tehostaminen. Oulun asemanseudun kehittämisen yhtenä kehittämisen tavoitteena on myös yhdistää kaupan alue (Raksila) keskustapalveluihin kaupunkirakenteellisesti kevyen liikenteen yhteyksiä hyödyntäen, jolloin linkki keskustaan vahvistuu. Kaupallisen toiminnan osalta pyritään siihen, ettei asemakeskuksen alue vie voimaa keskustan tai Raksilan kehittämiseltä.

3.1.4 Joensuu

Perustiedot:

Joensuun asema sijaitsee keskustan ja Pielisjoen itäpuolella. Linja-autoasema sijaitsee rautatieaseman välittömässä läheisyydessä. Maanomistajia asemanseudulla ovat kaupunki, Pohjois-Karjalan osuuskauppa, VR Yhtymä Oy ja Liikennevirasto. Asemanseudun asemakaavan pinta-ala on 16 ha ja ratapihan asemakaavan 32 ha.



Kuvat: Joensuun kaupunki, 5/2017

Asemanseudun kehittäminen:

Joensuun asemanseutua on suunniteltu osana kaupunkikehitystä: Joensuu "symmetrisen kaupungin toimeenpanosuunnitelma 2016-2030". Joensuun ratapihalle on laadittu ja hyväksytty yleissuunnitelma 2015. Ratapihan ratasuunnitelma on käynnissä (valmistuu vuoden vaihteessa 2017). Asemanseudulla on käynnissä kolme asemakaavaa: Asemanseudun asemakaavan muutos, Asemanseudun Ellin asemakaavan muutos ja Ratapihan asemakaavan muutos. Hotellikeskuksen ja uusien asuinkortteleiden kytkeytyminen elimelliseksi osaksi asemakeskustaa antaa kohteen kehittämiselle erityiset mahdollisuudet. Yhteistyö eri toimijoiden kanssa on onnistunut varsin esimerkillisesti. Joensuu on pääteasemana lähtökohdiltaan eri asemassa muihin asemaseutuihin nähden.

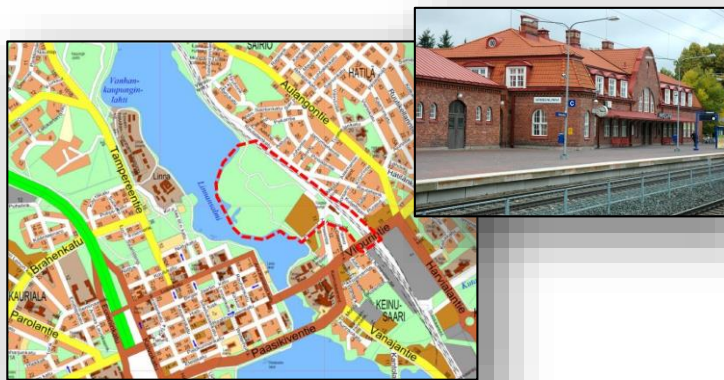
Tavoite:

Joensuun asemanseudun kehittämisen tavoitteena on kompakti ja kaikki liikennemuodot huomioiva matkakeskus.

3.1.5 Hämeenlinna

Perustiedot:

Hämeenlinnan asema sijaitsee Keinusaaren kaupunginosassa. Linja-autoasema sijaitsee kaupungin keskustassa. Rautatieympäristön maanomistajia ovat VR Yhtymä Oy, Liikennevirasto ja yksityinen maanomistaja. Asemanseudulla maata omistavat lisäksi kaupunki ja yksityiset maanomistajat. Suunnittelualueen pinta-ala on 32 ha.



Asemanseudun kehittäminen:

Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen alkoi asemakaavoituksen tueksi pidetyllä arkkitehtikutsukilpailulla ja asemakaava laadittiin voittanutta ehdotusta kehittäen. Asemakaavoitus käynnistyi kaupungin aloitteesta ja asemakaava on tullut voimaan tammikuussa 2017. Lisäksi kaupunki on suunnitellut rata-alueella lähellä keskustaa sijaitsevalle puunlastaustermiinalin alueelle uutta keskussairaalaa. Rautatieaseman ja linja-autoaseman sijainti erillään kaupunkirakenteesta asettaa omat haasteensa julkisen liikenteen järjestelyille.

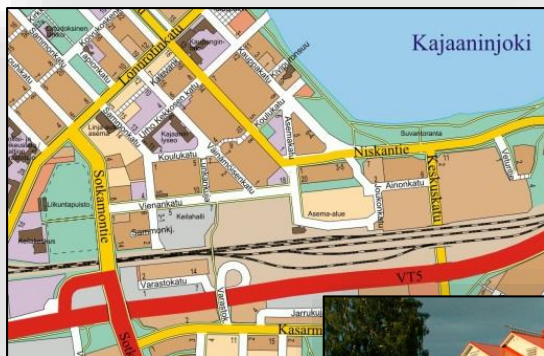
Tavoite:

Hämeenlinnan asemanseudun kehittämisen tavoitteena on kaavoittaa alueelle keskusta-alueen vastaavaa asuinrakentamista sekä sijoittaa alueelle asumista ja pendelöintiä tukevia palveluita. Lisäksi alueelle tavoitellaan 600 autopaikan pysäköintilaitosta.

3.1.6 Kajaani

Perustiedot:

Kajaanin asema sijaitsee keskustan eteläreunalla. Linja-auto-asema ei sijaitse rautatieaseman yhteydessä. Maanomistajia asemanseudulla ovat Kajaanin kaupunki, VR Yhtymä Oy ja valtio. Kaavoitettavan alueen pinta-ala on 4,3 ha.



Kuvat: Kajaanin kaupunki ja VR, 5/2017

Asemanseudun kehittäminen:

Kajaanin asemanseudun ja matkakeskuksen hankesuunnittelu on aloitettu 2014 ja sen tarkoituksena on ollut selvittää linja-autoliikenteen siirtämistä rautatieaseman yhteyteen ja hakea ratkaisua alueen paikoituksen ja liikenteen järjestämiseen. Asemakaavavaluonnosta on laadittu hankesuunnittelun loppuvaiheessa. Asemakaavassa on tarkoitus ratkaista esim. alueella olevan valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön suojelu. Turvallisen kevyenliikenteen yhteyden muodostaminen toiselle raiteelle on tutkittavana.

Tavoite:

Kajaanin asemanseudun kehittämisen tavoitteena on mahdollistaa linja-autoliikenteen siirtäminen rautatieaseman yhteyteen, jolloin muodostuisi sujuvat matkaketjut mahdollistava matkakeskus. Radan estevaikutusta halutaan häivyttää keskustasta etelään osoitettavalla uudella pyöräily- ja jalankulun yhteydellä.



3.2 Yhteistyön lähtökohdat ja mallit

Asemanseutujen kehittämisen lähtökohdat

- Asemanseutujen kehittämisen lähtökohdat vaihtelevat paikkakunnittain paikallisten tarpeiden, olosuhteiden ja tavoitteiden mukaan. Kehittämisen lähtökohtia voivat olla ihmisvirrat, asumisen ja toimitilojen kehittäminen, poliittinen paine, alueen luonteva kehittäminen, vahva paikallinen aktiivisuus, ratapihojen saattaminen kaupunkirakenteellisesta esteestä integroiduksi osaksi ydintä, liikenteellisten tarpeiden muutokset, laadulliset tavoitteet tiivistämisen sijaan, kaupungin julkisivun uudistaminen, MaaS (Mobility as a Service), vähähiilisuuden tavoitteet jne.
- Asemanseutujen taloudelliseen potentiaaliin vaikuttavat monet asiat; onko alue riittävän houkutteleva ja vetovoimainen liike- ja toimitilojen ja/tai asuntojen kysynnälle, mikä on alueen liikenteellinen ja maantieteellinen sijainti ja suunnitteluratkaisut, toimiiko rakennusoikeus markkinahyödykkeenä ja voidaanko rakennusoikeuden myynnillä kattaa (yhteiskunnan) kustannuksia. Maan arvoon vaikuttaa myös paikan saavutettavuus ja sen sijainti yhdyskuntarakenteessa. Saavutettavuuden ja muiden yleisten sijaintitekijöiden toiminnalliset rajoitukset ja vaatimukset vaikuttavat asemien kehittämismahdollisuuksiin.

Asemanseutujen yhteistyötä rakennetaan eri tavoin eri paikkakunnilla

- Asemanseudun kehittämisen prosessit poikkeavat paljolti toisistaan niin tarkastelluilla case-paikkakunnilla kuin muualla Suomessa. Yhteistä valtakunnallista käytäntöä yhteistyön rakentamiselle ja hankkeiden läpiviennille ei ole. Yhteisiä nimittäjiä sen sijaan löytyy. Osallistuminen ja avoin suunnitteluprosessi on monessa hankkeessa ollut avaintekijänä. Asemanseuduille on haluttu tuoda perinteisten liikennepaikkapalveluiden lisäksi palveluja ja toimintoja paljon muuhunkin, kuten asumiseen, yrittämiseen, virkistykseen jne.
- Asemanseutujen kehittämisen prosessi määritellään jo ennen asemakaavavaihetta. Yhteistyön pelisäännöt ja yhteinen visio hahmotetaan jo hankkeiden alkumetreillä. Yhteiseen strategiaan kirjataan jo aiesopimusvaiheessa konseptin ja vision ensimmäiset "lausumat". Strategia toimii vahvana ohjenuorana koko prosessin ajan esiselvityksistä asemakaavavaiheeseen, mutta strategian noudattaminen riippuu pitkälti hankkeen vetovastuussa olevan osapuolen omasta aktiivisuudesta ja aidosta halusta kehittää asemanseutua.



3.2 Yhteistyön lähtökohdat ja mallit

- Hankkeissa on käytössä erilaisia organisoitumisen malleja. Vetovastuu asemakeskusten kehittämiseksi on ollut ensisijaisesti kaupungeilla. On myös hankealueita, joissa erillinen projektiyhtiö vie prosessia eteenpäin ja niitä, jotka toimivat itseohjautuvasti.
- Yhteistyö Liikenneviraston kanssa on sujunut sitä paremmin, mitä aktiivisempi ote ja aito halu kehittää asemanseutua kaupungilla (tai muulla vetovastuullisella taholla) on ollut, miten hankkeen alkumetreillä on määritetty yhteistyön ja koko hankkeen yhteiset tavoitteet, vastuuhenkilöt sekä kuinka suuri on Liikenneviraston oma intressi kehittää aluetta. Yleisesti poliittinen tahtotila nähdään myös tärkeänä edellytyksenä asemanseudun kehittämiseksi.
- Erityisesti asemakeskusalueilla järjestetyistä arkkitehtikilpailuista on saatu paljon hyviä kokemuksia ja ne vievät suunnittelua eteenpäin monella tasolla. Liikenneviraston tulee olla mukana arkkitehtikilpailujen ohjelmien sisällön määrittelyssä ja ehdotusten arvioinnissa valtakunnallisen rataverkon toimivuutta varmistamassa ja alueellisen liikennejärjestelmän kehitysmahdollisuuksien turvaamisessa (sujuvat siirtymät muihin kulkuvälineisiin ja niille riittävät tilavaraukset).



Kuva: Liikennevirasto, 5/2017



4. Liikenneviraston toiminnan kehitystarpeet



4.1 Yhteistyön kipupisteet

Liikenneviraston rooli asemanseutujen kehittämisessä

- Liikenneviraston rooli jakaa mielipiteitä, kuntien näkökulmasta yhteistyön määrä Liikenneviraston kanssa vaihtelee, mutta yhteistyötä kaivataan kuitenkin kaikissa asemanseutujen hankkeiden kehitysvaiheissa. Liikennevirasto nähdään toisaalta aktiivisena osallistujana, joka tuo näkemystään ja osaamistaan esille. Toisaalta Liikenneviraston vastuunjaot ja roolit koetaan epäselvinä, mikä näkyy mm. hitautena ja lähtötietojen puutteena. Erityisesti kuntatasolla yhteistyöhön kaivattaisiin Liikennevirastolta aktiivisempaa otetta ja enemmän näkemystä.
- Kokemukseen yhteistyön sujuvuudesta vaikuttaa paljolti asemanseudun kehitysvaihe ja erityisesti miten koko hanke on sujunut. Hankkeen sujuvuuteen vaikuttaa puolestaan merkittävästi hankkeen vetäjän aktiivisuus / sitoutuneisuus tavoitteisiin.
- Yhtenäinen näkemys eri toimijoiden kesken Liikenneviraston roolista on, että sitä täytyy vahvistaa ja kirkastaa muiden valtiotoimijoiden joukosta. Nykyisellään on monelle taholle epäselvää, mikä on oikea taho vastaamaan eri osa-alueista ja mitkä ovat toiminnan reunaehdot. Eri valtion toimijoilla on eri intressit asemanseuduilla, eikä Liikennevirasto voi näihin puuttua. Vuoropuhelua ja yhteisten intressien määrittelyä tulisi kuitenkin käydä ja löytää niistä yhteiset nimittäjät.

Asemanseutujen rooli Liikenneviraston strategiassa

- Eri asemanseutujen rooli ja kehitystarpeet Liikenneviraston strategiassa eivät ole yleisesti tiedossa. Näitä tulisi selkeyttää ja kuntatasolle tuoda tiedoksi, mitkä intressit Liikennevirastolla on lähteä kehittämään kutakin asemanseutua. On myös tärkeää, että neuvotteluissa kaupunkien kanssa lähdetään liikkeelle oikeista ja realistisista lähtökohdista, määritellään tarvittavat lähtötietotarpeet ja lähtötiedon tarkkuustaso.

Yhteiset tavoitteet

- Yhteisten tavoitteiden määrittely ja niissä pysyminen tulisi toteuttaa hankkeiden alkuvaiheessa. Kipupisteinä koetaan usein heikko sitoutuminen niin hankkeiden yhteisiin tavoitteisiin ja se, että Liikenneviraston määrittelemät tavoitteet asemanseuduille eivät ole kaikille osapuolille selvät. Myös Liikenneviraston ja muiden valtion toimijoiden asemanseuduille asettamien tavoitteiden eroavaisuudet koetaan haastaviksi, sillä valtion toimijat käsitetään useasti yhtenä kokonaisuutena, joita ohjaa samat intressit.



4.1 Yhteistyön kipupisteet

Hankkeiden käynnistäminen

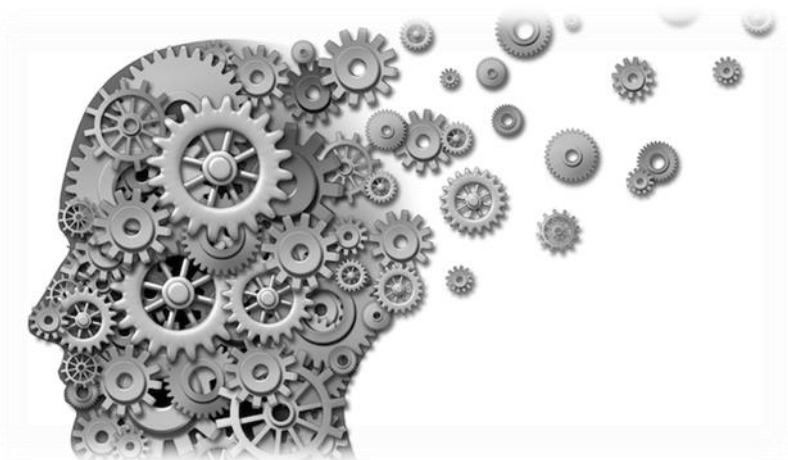
- Hankkeen käynnistäminen on tärkeä vaihe, koska siinä määritellään yhteistyön periaatteet ja yhteiset tavoitteet. On tärkeää, että hanke lähtee alusta asti etenemään oikeaan ja toivottuun suuntaan.

Yhteistyön muodot, käytännöt ja tiedonkulku

- Yhteistyön muotoja asemanseutujen kehittämishankkeissa ovat pääasiassa kokoukset (ohjausryhmät, työkokoukset, viranomaisneuvottelut) ja lausuntonmenettelyt. Yhteistyön kipupisteinä näissä on erityisesti ollut oikean henkilön osallistuminen sekä kokousvalmistautuminen. Eri kokouksiin tai työryhmiin osallistuvien osapuolien tulisi olla perillä käsiteltävistä asioista ja omata myös riittävät valtuudet tehdä päätöksiä käsiteltävistä asioista.
- Yhteistyön käytäntöihin liittyy oleellisena osana myös tiedonkulun varmistaminen. Liikennevirastossa tulisi jäsentää olemassa olevaa tietoa asemanseuduista luomalla tietokanta, josta kaikki tarvittavat tiedot ovat saatavilla. Tiedonkulku tulisi voida taata aiempien ja tulevien suunnitelmavaiheiden välillä.

Rahoitus

- Rahoituksen löytymiseen asemanseudun kehittämiseen vaikuttaa Liikenneviraston näkökulmasta muun muassa hankkeen liikenteellinen merkitys ja Liikenneviraston tarve kehittää rataverkkoa.





4.2 Kehitysvaihtoehtojen priorisointi työpajassa 3.5.2017

Tunnistetuista ongelmista eteenpäin

- Lähtöaineistosta ja case-alueille lähetetystä ennakkokyselystä esiin nousseisiin kehittämistä vaativiin asioihin esitettiin työpajassa kehitysvaihtoehtoja. Pelillistämisen keinoin työpajan osallistujat priorisoivat teemoja sen mukaan, missä asioissa näkivät olevan eniten kehitettävää tai mihin tulisi panostaa eniten asemanseutujen maankäytön suunnitteluun liittyen.
- Kehityskohteiden priorisoiduista kehitysvaihtoehdoista käytiin keskustelut, joissa valinnat perusteltiin ja tehtiin johtopäätökset siitä, mitkä ovat tärkeimpiä osa-alueita, joita tulisi kehittää.

Työpajan havaintoja esitellään seuraavissa kappaleissa:

- **4.2.1 Liikenneviraston rooli:** Mitä Liikenneviraston roolissa on kehitettävä liittyen solmukohtien maankäyttöön?
- **4.2.2 Yhteistyön käynnistys:** Miten yhteistyö aktivoidaan kaavaprosessin kipupisteissä?
- **4.2.3 Yhteistyön kehittäminen:** Miten yhteistyötä kehitetään osapuolten välillä?
- **4.2.4 Yhteistyömenetelmät:** Mitä yhteistyömenetelmiä tulisi kehittää ja miten?



Kuva: Saara Aavajoki, FCG 5/2017



4.2.1 Liikenneviraston rooli

- Liikenneviraston roolissa solmukohtien maankäyttöön liittyen nähtiin kehitettävää liikennejärjestelmän asiantuntemuksen esiin tuomisessa. Liikennejärjestelmän asiantuntemuksen yhteydessä kunnat toivovat myös asiantuntemusta matkustajien ja matkaketjuajattelun näkökulmista. Liikennejärjestelmän asiantuntemusta tarvitaan mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jo ennen asemakaavaprosessia. Määrittelemällä alussa yhteiset tavoitteet saadaan käsitys hankkeesta tarvittavasta asiantuntemuksesta ja Liikenneviraston rajalliset resurssit saadaan kohdistettua mahdollisimman tehokkaasti. Liikennejärjestelmän valtakunnallinen verkollinen koordinointi on tärkeää.
- Liikenneviraston sisällä on tunnistettu tarve selkeyttää sisäistä toimintatapaa ja asiantuntijoiden rooleja asemanseutujen kehittämiseen liittyen. Myös valtion eri toimijoiden yhteisiä intressejä tulee selkeyttää. Nämä helpottaisivat kuntien kanssa tehtävää yhteistyötä. Kuntatasolla tulee ymmärtää hankkeiden vaikutukset laajemmassa mittakaavassa kuin pelkällä asemanseudulla.
- Hankkeiden ennakointi on tärkeää, jotta Liikennevirastolla on mahdollisuus osallistua hankkeisiin riittävällä panostuksella. Liikenneviraston rooli eri hankkeissa on määriteltävä alkuvaiheessa. Ennakointi mahdollistaa oikea-aikaisen ja aktiivisen osallistumisen. Aktiivinen osallistuminen voi tarkoittaa myös nopeita kannanottoja ja tiedon jakamista.

1. LIIKENNEVIRASTON ROOLI: Mitä

Liikenneviraston roolissa on kehitettävä liittyen solmukohtien maankäyttöön?

Liikennejärjestelmän asiantuntemuksen mukanaolo

Paljon kehitettävää/
panostettavaa

Liikenneviraston omien reunaehtojen ja lainsäädännön selkeytys

Liikenneviraston aktiivinen osallistuminen

Radanpidon asiantuntemuksen mukanaolo

Liikenneviraston vuorovaikutustaidot

Vähemmän kehitettävää



4.2.2 Yhteistyön käynnistys

- Yhteistyön käynnistyminen edellyttää yhdessä muodostettua pitkän aikavälin visiota ja yhteistä motivaatiota. Visiossa näkyy yleensä vahvasti kaupungin odotukset, mutta yhteiseen visioon tulee huomioida myös Liikenneviraston tavoitteet. Arkkitehtikielipailuja voidaan hyödyntää pitkän aikavälin vision rakentamiseen. Yhteisiä visioita tarvitaan myös eri tasoille ja aikajännteille. Asemakaavoitus ja sitä edeltävä valmisteleva yhteistyö ovat yksi osa pitkän aikavälin kehittämisprosessia.
- Erityyppisten asemanseutujen tunnistaminen ja jaottelu helpottaa Liikenneviraston roolin määrittelyä eri hankkeissa. Solmupaikkojen kehittämisestä tarvitaan valtakunnallinen näkemys ja maakuntakaavoissa voitaisiin nostaa tärkeimmät asemanseudut esille.
- Kaavaprosessit voivat olla pitkiä ja usein ongelmana on prosessin jämähtäminen palautevaiheissa. Yhteistyö viranomaisten kanssa tulisikin käydä valmisteluvaiheessa, ei lausuntojen kautta. Kaavaprosessit ovat kuntavetoisia ja asemakaavahankkeille todennäköisin vetovastuullinen on kaupunkikehitys. Kaavaprosessi tarvitsee aktiivisen ja jämäkän vetäjän.
- Vastuuhenkilöiksi nimettävien on toimittava vastuullisesti ja oltava tavoitettavissa.
- Rahoitus sitouttaa yhteistyöhön, mutta asemaseutujen kehittämisen rahoituksen jakautuminen tai perusteet eivät ole kaikille osapuolille selviä (priorisointikorit läpinäkyviksi).
- Kaavahankkeiden vireille tulosta tulisi saada tieto hyvissä ajoin.

2. YHTEISTYÖN KÄYNNISTYS: Miten yhteistyö aktivoidaan kaavaprosessin kipupisteissä?

Pitkän aikavälin vision rakentaminen yhteistyössä jo ennen asemakaavan käynnistämistä

Paljon
kehitettävää/
panostettavaa

Jämäkkä projektijohto (kunta, Liikennevirasto, erillinen projektiyhtiö, muu?)

Vastuuhenkilöiden nimeäminen

Suunnittelurahoituksen löytyminen ja kohdentaminen

Yhteistyön käynnistäminen: aloitteentekijä selväksi

Vähemmän
kehitettävää



4.2.3 Yhteistyön kehittäminen

- Aito yhteissuunnittelu edellyttää joustavuutta ja ymmärrystä eri osapuolten suunnittelutarpeista ja reunaehdoista. Kaikki osapuolet tarvitaan saman pöydän ääreen, jotta osapuolten välille saadaan rakennettua luottamus jo alusta lähtien. On tärkeää määritellä työnjako ja vastuut sekä se, missä vaiheessa kenenkin osapuolen tulee olla aktiivinen. Osapuolilla pitäisi olla yhteen sovitut intressit ja aito halu kehittää hanketta. Osallistuvilla henkilöillä tulee olla resursseja hankkeeseen sekä päätäntävaltaa. Asioiden henkilöitymistä tulee kuitenkin välttää.
- Kuntien kannalta on erityisen tärkeää, että Liikennevirastossa määriteltäisiin selkeät yhteyshenkilöt asemanseutujen kehittämiseen liittyen. Se helpottaisi myös lähtötietojen kohdentamista oikeaan tahoon.
- Suunnittelun eri vaiheiden välillä tulee varmistaa tiedon siirtyminen. Visio, reunaehdot ja tavoitteet yleensä tarkentuvat siirryttäessä tasolta toiselle ja ne on hyvä tarkistaa jokaisen vaiheen alussa. Liikennevirastossa yhtenäinen lähtötietorekisteri on koettu tarpeelliseksi ja tekeillä on paikkatietopohjainen järjestelmä tiedonhallintaa helpottamaan. Tiedonhallintaa tarvitaan kaikkien osapuolten organisaatioissa, jotta sovitut asiat ovat tiedossa henkilöiden vaihtuessaakin. Alueellisten vastaavien nimittäminen voisi myös auttaa tiedon siirtymisessä.
- Yhteistyön kehittämistä helpottaisi valtakunnallinen yleisesti käytössä oleva prosessikaavio, josta selviäisi, mitä missäkin vaiheessa tulee huomioida ja mitä tahoa tulee kontaktoida.
- Kustannustietoisuuden mukaan tuonti heti alusta lähtien on tärkeää, jotta vältetään ratkaisuiden yllättävät kerrannaisvaikutukset.

3. YHTEISTYÖN KEHITTÄMINEN: Miten yhteistyötä kehitetään osapuolten välillä?

Aito yhteissuunnittelu

Paljon
kehittävää/
panostettavaa

Liikenneviraston sisäinen selkeä roolitus ja vastuunjako mm. ohjeistuksissa

Tiedon siirtymisen varmistaminen suunnittelun eri vaiheiden välillä

Toimintamallien yhtenäistäminen valtakunnallisesti

Lähtötietojen saatavuuden parantaminen ja oikea-aikaisuus

Vähemmän
kehittävää



4.2.4 Yhteistyömenetelmät

- Yhteiskehittelyn ja -ideoinnin menetelmien kehittäminen ja hyödyntäminen hankkeissa koettiin tärkeäksi. Yhteiskehittelyä voidaan tehdä esimerkiksi järjestämällä alussa kick-off -tilaisuus, työpajoissa tai vapaamuotoisissa asiantuntijakeskusteluissa samalla hanketta eteenpäin vieden. Yhteiskehittelyä ja materiaalien kommentointia voidaan tehdä kokousten välillä, jolloin päätökset tehtäisiin kokouksissa. Tekniikan tuomat uudet mahdollisuudet kannattaa myös hyödyntää yhteiskehittelyn ja -ideoinnin menetelminä sekä tiedonhallinnassa ja jakamisessa. Tiedonhallintaan voidaan hyödyntää projektipankkia ja tiedon jakamista voidaan tehdä paikkatietopohjaisesti.
- Kokousten onnistumisen kannalta on tärkeää, että osapuolet saavat kokouskutsut ja asialistat ajoissa. Asialistan sisältöön ja käsiteltävien aiheiden avaamiseen panostaminen mahdollistaa sen, että eri osapuolet pystyvät arvioimaan kokouksiin osallistumisen tarpeen eri suunnitteluvaiheissa ja osapuolilta saadaan oikeat henkilöt kokouksiin. Ajoissa toimitettu asialista ja muut mahdolliset kokousaineistot mahdollistavat kokoukseen valmistautumisen, mikä on hankkeen etenemisen kannalta tärkeää. Osapuolet saavat käsityksen, mitä heiltä odotetaan ja kaikki tietävät kokouksissa, miksi ovat paikalla. Päätösesitysten sisällyttäminen asialistaan on tehokas käytäntö, joka mahdollistaa ratkaisun valmistelun jo ennalta ja asioiden etenemisen.
- Hyvien toimintamallien ja käytäntöjen jakoa kannattaisi ottaa enemmän käyttöön. Myös huonojen kokemusten jakaminen edesauttaa prosessien kehittymistä. Eri hankkeiden kokemusten ja tiedon levitykseen voitaisiin hyödyntää esimerkiksi Asemanseutu-sivustoa tai seminaareja.
- Pelillistämisen avulla hankkeita voidaan visualisoida ja havainnollistaa, mikä auttaa hahmottamaan eri ratkaisujen vaikutuksia esimerkiksi kokonaistilanteeseen tai kustannuksiin. Pelillistämisen avulla loppukäyttäjät voidaan osallistaa mukaan suunnitteluun.

4. YHTEISTYÖMENETELMÄT: Mitä yhteistyömenetelmiä tulisi kehittää ja miten?

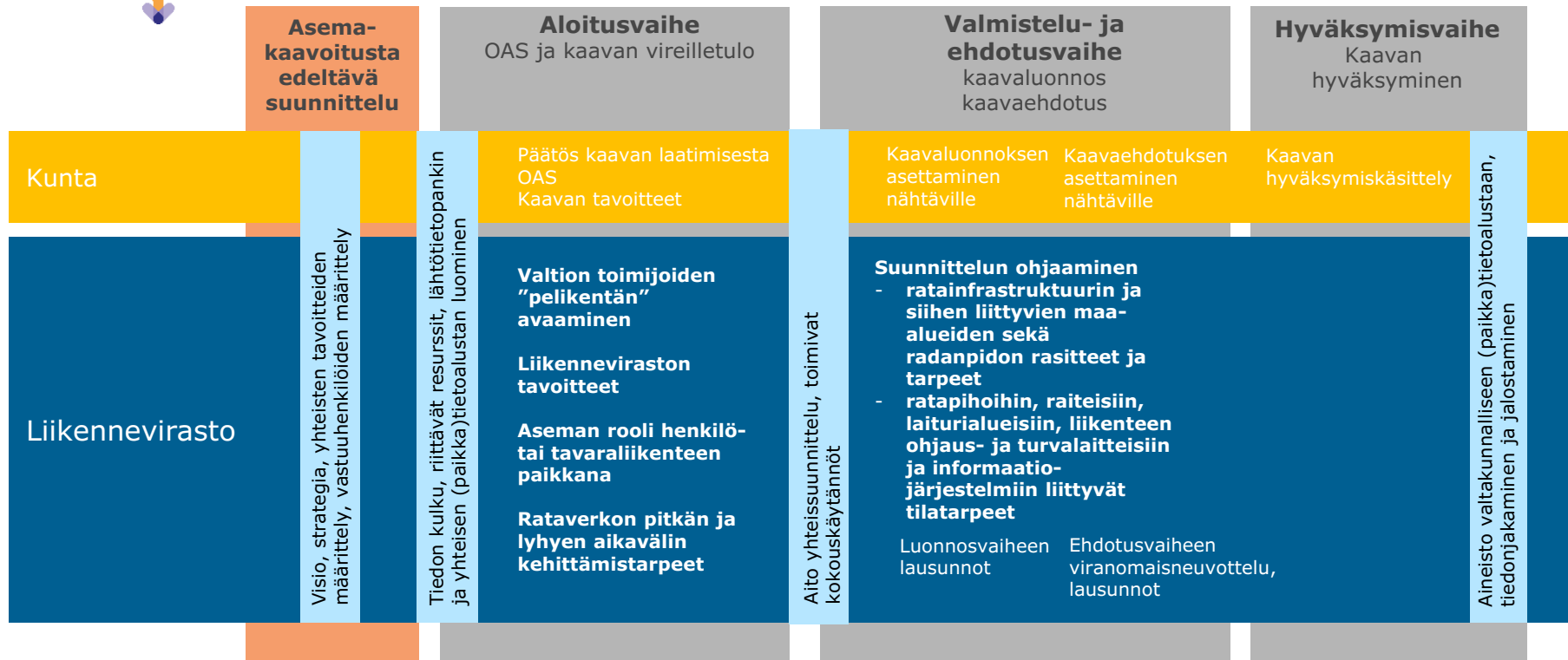




5. Yhteenveto ja jatkotoimenpiteet



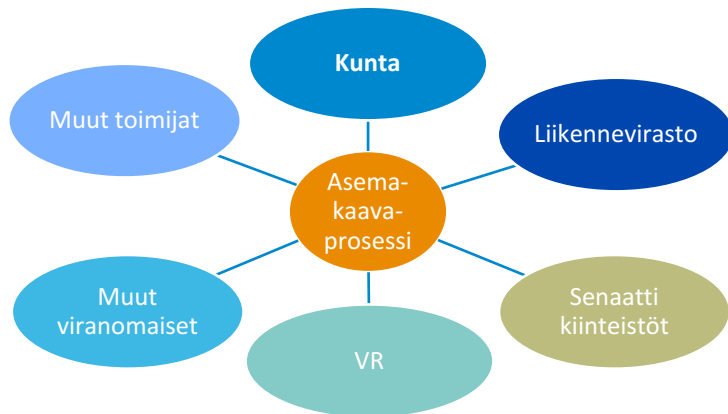
5.1 Liikenneviraston rooli asemakaavaprosessissa





5.1 Liikenneviraston rooli asemakaavaprosessissa

- Asemanseutujen kehittämisessä ja kaavoituksessa valtio eri toimijoi-
neen on merkittävä toimija. Kunnat tarvitsevat tietoa asemanseutunsa
merkityksestä valtakunnallisessa raideliikenne-järjestelmässä.
- Asemanseutujen kehittämisprosessin alkuvaiheessa valtion toimijoiden
pitää määrittää valtion yhteinen näkemys asemanseudun mahdolli-
suuksista ja suunnittelussa huomioon otettavista reunaehdoista. Liikenneviraston tehtävänä on tuoda kaavoitusprosessiin tietoa
rataverkon ja raideliikennejärjestelmän kehittämiseen, kuntoon ja
toimivuuteen liittyvistä reunaehdoista. VR vastaa junaliikenteen
suunnitteluun ja tarjontaan liittyvistä asioista ja Senaatti valtion
kiinteistöomaisuuden hallinnasta.



- **Asemakaavaprosessin alussa** (tai sitä edeltävissä suunnittelu-
vaiheissa) pitää avata valtion toimijoiden ”pelikenttä”: asemanseudun
maanomistukset, vastuualueet ja yhdyshenkilöt kaavoitusprosessin
ajaksi.
- Tämän jälkeen Liikennevirasto määrittää näkökulmansa aseman-
seudun kehittämiseen, jotta liikenteelliset ja maankäytölliset tarpeet
päästään sovittamaan yhteen:
 - **Rataverkon pitkän ja lyhyen aikavälin kehittämistarpeet ja
niiden merkitys asemanseudulla.** Liikenneviraston tehtävänä
ja vastuuna on varautua rataverkon pitkän aikavälin kehittämis-
tarpeisiin. Asemakaavoituksessa kunnan tarpeiden aika-akseli
voi olla merkittävästi lyhempi. Liikenneviraston tehtävänä on
tuoda liikennejärjestelmän, raideliikenteen ja radanpidon asian-
tuntemus kaavoitusprosessiin: oikeat lähtötiedot, lisäselvitys-
tarpeiden tunnistaminen ja niiden teettämisestä sopiminen.
 - **Aseman rooli henkilö- tai tavaraliikenteen paikkana:**
raideliikenteen nykyiset ja tulevat tarpeet, esim. mikä on aseman
merkitys henkilökauko- tai lähiliikenteen solmukohtana. Mitkä
ratojen suunnittelua, ylläpitoa, rakentamista ja liikenteen
hallinnointia koskevat tehtävät ovat relevantteja kehitettävällä
asemanseudulla? Mitkä ovat yhteensovittamistarpeet muun
joukkoliikenteen tai liityntäpysäköinnin suhteen? Onko asemalla
merkitystä tavaraliikenneasemana, ratapihana tai varikko-
toiminta-asemana? Kulkeeko aseman kautta vaarallisia aineita,
asettaako se reunaehtoja maankäytön kehittämislle?



5.1 Liikenneviraston rooli asemakaavaprosessissa

- **Asemakaavan valmisteluvaiheessa** Liikennevirasto osallistuu aktiivisena toimijana yhteissuunnitteluun ja ohjaa asemakaavan suunnittelua.
- Liikennevirasto tuo asiantuntemusta **ratainfrastruktuurin ja siihen liittyvien maa-alueiden sekä radanpidon rasitteista ja tarpeista**
 - Mitkä ovat tulevaisuuden ratavarausten (ja suoja-alueiden) tarpeet ja maankäyttörajoitukset? Voidaanko niille osoittaa väliaikaista käyttöä (pysäköintiä, jkpp-reittejä, viheralueita tms.), mikäli raiteiden rakentaminen on pitkällä tulevaisuudessa?
 - Mitkä ovat ratapihoihin, raiteisiin, laiturialueisiin, liikenteen ohjaus- ja turvalaitteisiin ja informaatiojärjestelmiin liittyvät kehittämistarpeet?
 - Mitkä ovat tiedossa olevat lyhyen aikavälin radanpidon toimenpiteet/toimenpidetarpeet asemaseudulla. Mitkä ovat valtion tarpeet rataverkon tilavarausten suhteen? Miten ne ajoittuvat ja miten vastuut jaetaan valtion, rakentajan ja kunnan kesken?
 - Mitkä ovat liityntäpysäköinnin, ratojen yli- ja alikulkujen ja kulkureittien toimivuuden tavoitteet?



Ote Joensuun asemaseudun asemakaavaehdotuksesta 2017.



5.2 Kehittämistoimenpiteet käyttöön

Liikenneviraston rooli

- Enemmän resursseja asemanseutujen ja ratapiha-alueiden kehittämiseen ja asiantuntijaosaamisen vahvistus hankkeissa (radanpidon tuntemus ja liikennejärjestelmäosaaminen).
- Liikennevirastossa on tunnistettu asemanseutujen kehittämisen eri osa-alueiden vastuuhenkilöiden puute. Näin ollen Liikennevirastossa onkin aloitettu vuonna 2017 prosessi, jonka tavoitteena on ottaa käyttöön ”yhden luukun periaate”, jonka kautta kaikki asemanseutujen kehittämiseen liittyvät yhteydenotot kulkisivat jatkossa koordinoitusti.
- Valtion yhtenäisen näkemyksen muodostaminen asemanseutujen kehittämiseksi: Liikennevirasto, Senaatti-kiinteistöt, ministeriöt (LVM, VM) ja VR-Yhtymä Oy.

Yhteistyön käynnistys

- Asemanseudun toimijakentän ja eri toimijoiden roolien kirkastaminen.
- Vuoropuhelu kuntien ja Liikenneviraston välillä tulisi aloittaa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa hanketta, jo **ennen** hankkeen tavoitteiden määrittelemistä ja OAS:n laadintaa.
- Yhteistyön aloituksessa määritellään yhteinen visio, strategia, tavoitteet, reunaehdot, vastuutahot, lähtötietojen tarve ja oikea-aikaisuus.

Yhteistyön kehittäminen

- Aito yhteissuunnittelu, josta esimerkkejä seuraavalla sivulla 32.
- Strategista näkemystä ja pitkäjänteisyyttä asemanseutujen kehittämiseen tuodaan esiin jo valtakunnallisissa suunnitelmissa ja maakuntakaavavaiheessa, jolloin asemanseudut ”salkutetaan” esim. vahvasti kehitettäviin, kehitettäviin, ylläpidettäviin ja mahdollisesti väistyviinkin kohteisiin. Samalla **ennakoidaan** ja varaudutaan tulevaisuuteen, sillä mm. teollisuuden tarpeet voivat muuttua hyvin lyhyellä aikajänteellä. Asemanseudun maankäyttöratkaisuissa tulee huomioida myös niiden valtakunnallinen liikenteellinen merkitys, eikä pelkästään yksittäisen kaupungin tai kiinteistökehittäjän etu.
- Ratapiha-alueiden ja matkakeskusten kehittämiseen liittyvä tieto koottava yhteen lähtötietopankkiin hyödyntäen paikkatietoja.

Yhteistyömenetelmät

- Kokouskäytäntöjen tehostaminen mm. päätösesitykset asialistoille, mikä mahdollistaa ratkaisun valmistelun jo **ennalta** ja asioiden etenemisen.
- Asemanseutu-sivuston hyödyntäminen asemanseutujen priorisointitiedon jaossa.
- Benchmarkkaus, tiedon ja kokemusten vaihto; best practise → next practise



5.3 Yhteissuunnittelun menetelmiä

Menettelyjä, menetelmiä	Kokouskäytäntöjen kehittäminen	Hyvien käytäntöjen esittely ja benchmarking	Työpajat / teemaseminaarit	Pelillistämisen menetelmät	Arkkitehtikilpailut
Sisältö, esimerkkejä	Asialistan sisältöön ja aiheiden avaamiseen panostaminen	Koti- ja ulkomaisten kohteiden kokemuksista oppiminen yhdessä eri osapuolten kanssa	Perehtyminen asiakokonaisuuteen teema kerrallaan, esim. liikumisen palveluiden kehitys	Esim. osapuolten tavoitteita tai eri ratkaisujen vaikutuksia havainnollistava peli	Kilpailun järjestäminen esim. Liikenneviraston, kunnan ja maanomistajan yhteistyönä
Esimerkkihyötyjä Liikenneviraston ja asemanseutu-hankkeiden kannalta	Oikeat henkilöt paikalla, aiheiden parempi avaaminen parantaa kontekstin ymmärtämistä, keskustelun ja päätöksenteon taso paranee, suunnitteluprosessi nopeutuu	Kehittää tietämystä ja osaamista, luo neutraalin taustan, johon osapuolet voivat peilata omia tavoitteitaan	Kehittää tietämystä, osaamista, yhteistyöhenkeä sekä prosesseja, tulevien tarpeiden ennakointi ja niihin varautuminen paranevat	Vaihtoehtojen vertailu ja osapuolten näkemysten ilmaiseminen helpottuvat, tieto hankkeen hyväksyttävyydestä paranee	Hankkeen profiili nousee ja tunnettuus lisääntyy, vaihtoehtojen monimuotoisuus lisääntyy, julkisten ja yksityisten tahojen yhteistyö tiivistyy
Henkilöressurit	Muutaman tunnin panos / kokous	Aineiston keräämiseen ja valmisteluun kuluva aika, muutama tunti	20 – 60 hlötyötuntia	Tapauskohtainen	N. 0,3 – 1 htv
Kustannukset (eri osapuolille yhteensä)	Vähäiset, vastuu järjestävällä taholla	Vähäiset, alustajan mahdollinen palkkio, voidaan hyödyntää etäyhteyksiä ja tallenteita	n. 2 500 – 6 000 e, voidaan hyödyntää etäyhteyksiä ja tallenteita	Tapauskohtainen	Kutsukilpailuun osallistuvien toimistojen palkkiot sekä voittajien palkinnot yhteensä n. 100 000 – 250 000 e

Verkkajulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)
ISSN-L 1798-6656
ISSN 1798-6664
ISBN 978-952-317-442-9