

# Matkakeskusverkko 2007

## Yhteenvetoraportti



Tekijät Ylitarkastaja Kari Korpela, LVM DI Hannu Kivelä, A-Insinöörit Oy		Julkaisun laji <b>Raportti</b>	
		Toimeksiantaja <b>Liikenne- ja viestintäministeriö</b>	
		Toimielimen asettamispäivämäärä <b>22.9.1997</b>	
Julkaisun nimi <b>Matkakeskusverkko 2007. Yhteenvetoraportti</b>			
Tiivistelmä <p>Matkakeskusverkko 2007 -yhteenvetoraportissa kuvataan liikenneministeriön vuonna 1995 käynnistämän hankkeen toteutumista vuodesta 1998 lähtien. Keskeisten liikennepalvelujen tuottajien, joukkoliikenneterminaalien ylläpitäjien, väyläoperaattorien ja eri viranomaistahojen kanssa päästiin yhteisymmärrykseen korkeatasoisen matkakeskusverkon luomiseksi Suomeen. Kaupungeille osoitetun kyselyn ja neuvottelujen jälkeen 22 kaupunkia lupautui selvittämään matkakeskuksen tarpeellisuuden omalla paikkakunnallaan.</p> <p>Työn ohjausryhmä muodostettiin VR-Yhtymä Oy:n, VR Osakeyhtiön, Oy Matkahuolto Ab:n, Linja-autoliiton, Paikallisliikenneliiton, Suomen Taksiliiton, Ilmailulaitoksen, Tielaitoksen, Ratahallintokeskuksen ja hankkeen pilottikaupunkien edustajista. Kullakin matkakeskuspaikkakunnalla työtä koordinoi paikallinen ohjausryhmä. Toteuttamisaikatauluksi ajateltiin 3–10 vuotta.</p> <p>Matkakeskusten vaikutuksien selvittämiseksi työssä kehitettiin joukkoliikenteen vaikutusten arviointimenettely, joka vastaa muissa liikennehankkeissa käytettävää vaikutusten arviointimenettelyä. Kun Helsinki-Kampin matkakeskuksen rakentaminen myöhästyi mm. korkeimmalle hallinto-oikeudelle tehtyjen useiden valitusten takia, matkakeskusprojektia päätettiin jatkaa vuodesta 2005 vuoden 2007 loppuun, jotta yhteenvetoraporttiin saadaan tutkittua tietoa matkustajien käyttäytymisestä sekä tutkimustuloksia matkakeskuksen toteuttamisen vaikutuksista joukkoliikenteen operaattoreille sekä kiinteistöjen ylläpitäjille ja omistajille.</p> <p>Yhteenvetoraportissa kuvataan matkakeskusten toteutuminen matkakeskuspaikkakunnilla, tehtyjen vaikutusarviointien keskeisiä tuloksia, matkakeskusverkon toteuttamisen kustannukset eri osapuolille sekä tehdään suosituksia ja päätelmiä siitä, minkälaiset ratkaisut ovat Suomessa mahdollisia.</p> <p>Matkakeskusprojektin työn aikaiset ohjeet ja suositukset sekä julkaisut kuvataan luettelomaisesti. Työssä on jouduttu arvioimaan myös tulevia muutostarpeita joukkoliikenneterminaalien pitäjille. Varautuminen matkustajan palveluun liikenteen häiriötilanteessa ja esteettömyyden poistamistoimet ovat ajankohtaisia ja osin vielä kesken Suomen matkakeskusverkossa.</p>			
Avainsanat (asiasanat) <b>Matkakeskus, matkustajat, joukkoliikenne</b>			
Muut tiedot <b>Yhteyshenkilö/LVM: Kari Korpela</b>			
Sarjan nimi ja numero <b>Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 6/2008</b>		ISSN <b>1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)</b>	ISBN <b>978-952-201-686-7 (painotuote) 978-952-201-687-4 (verkkojulkaisu)</b>
Sivumäärä (painotuote) <b>108</b>	Kieli <b>suomi</b>	Hinta	Luottamuksellisuus <b>julkinen</b>
Jakaja <b>Liikenne- ja viestintäministeriö</b>		Kustantaja <b>Liikenne- ja viestintäministeriö</b>	



Författare Överinspektör Kari Korpela, kommunikationsministeriet, Dipl. ing. Hannu Kivelä, A-Insinöörit Oy		Typ av publikation <b>Rapport</b>	
		Uppdragsgivare <b>Kommunikationsministeriet</b>	
		Datum då organet tillsattes 22.9.1997	
Publikation <b>Resecentral 2007. Sammanfattningsrapport</b>			
Referat <p>I sammanfattningsrapporten Resecentral 2007 beskrivs hur resecentralprojektet som startades 1998 har genomförts. Projektet leds av kommunikationsministeriet. År 1998 nåddes ett preliminärt samförstånd mellan de centrala producenterna av trafik tjänster, huvudmän för kollektivtrafikterminaler, infrastrukturoperatörer och olika myndigheter om att skapa ett högklassigt resecentralnät i Finland. Efter en förfrågan till städerna och förhandlingar lovade 22 städer reda ut behovet av en resecentral på sin egen ort. Styrgruppen för arbetet utgjordes av representanter för VR-Group Ab, VR Aktiebolag, Oy Matkahuolto Ab, Linja-autoliitto (Bussförbundet), Lokaltrafikförbundet, Finlands Taxiförbund, Luftfartsverket, Vägverket, Banförvaltningscentralen och pilotstäderna i projektet. På resecentralorterna samordnades arbetet av en lokal styrgrupp. Tidsplanen för genomförandet planerades vara 3–10 år.</p> <p>För att reda ut vilka effekter resecentralerna har utvecklades det ett förfarande för konsekvensbedömning inom kollektivtrafiken. Förfarandet motsvarar bedömningsförfarandet för effekterna i andra trafikprojekt. Eftersom byggandet av Kampens resecentral i Helsingfors försenades bl.a. på grund av besvär som anfördes hos högsta förvaltningsdomstolen, fattades det ett beslut om att förlänga resecentralprojektet från 2005 till utgången av 2007. Detta gör det möjligt att i sammanfattningsrapporten få tillförlitlig information om passagerarnas beteende samt undersökningsresultat om vilka verkningar resecentralerna har för kollektivtrafikens operatörer samt huvudmän och ägare av resecentralerna.</p> <p>Projektet Resecentral 2007 slutade vid utgången av 2007. Målet har varit att med omfattande samarbete utveckla resecentraler som kan vara modeller också för andra kollektivtrafikterminaler. Under arbetets gång har det utarbetats separata anvisningar och gjorts utredningar om utvecklingen av kollektivtrafikterminaler, informationssystem och möbler som är lämpliga för kollektivtrafikterminaler. En speciell utmaning i resecentralprojektet har varit att skapa en tillgänglig miljö i gamla terminalbyggnader. Utredningar och anvisningar som har utarbetats av resecentralprojektet har avsetts för alla planerare, huvudmän och ägare av terminaler.</p>			
Nyckelord resecentral, passagerare, kollektivtrafik			
Övriga uppgifter Kontaktperson på kommunikationsministeriet är Kari Korpela.			
Seriens namn och nummer <b>Kommunikationsministeriets publikationer 6/2008</b>		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-686-7 (trycksak) 978-952-201-687-4 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 108	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution <b>Kommunikationsministeriet</b>		Förlag <b>Kommunikationsministeriet</b>	



Authors Kari Korpela, Senior Officer, Ministry of	Type of publication Report		
Transport and Communications;	Assigned by Ministry of Transport and Communications		
Hannu Kivelä, Engineer, A-Insinöörityö Oy	Date when body appointed 22 September 1997		
Name of the publication Finland's Travel Centres - Network 2007 A summary report			
Abstract <p>This summary report describes the implementation of a travel centre project managed by the Ministry of Transport and Communications. The project was started in 1998 as the key producers of transport services, administrators of public transport terminals, transport infrastructure operators, and public authorities reached a preliminary understanding about establishing a network of high-quality travel centres in Finland. As a result of a questionnaire and negotiations, a total of 22 towns and cities agreed to find out if there was a need for a travel centre in their region.</p> <p>A steering group for the work had representatives from VR-Group Ltd, VR Ltd, Oy Matkahuolto Ab, Finnish Bus and Coach Association, Finnish Public Transport Association, Finnish Taxi Owners Federation, Finnish Civil Aviation Administration, Finnish Road Administration, Finnish Rail Administration, and the involved cities and towns piloting the project. Each city and town with a travel centre had a separate steering group to coordinate the local work. The implementation was expected to take 3–10 years.</p> <p>The impact assessment procedure used in transport projects was adjusted to the requirements of a public transport project and, in particular, a travel centre project. After the construction of the Kamppi travel centre in Helsinki was delayed due to such matters as appeals filed to the Supreme Administrative Court, it was decided that the entire travel centre network project be continued from 2005 till the end of 2007. Thus it was possible to include in the summary report empirical data on passenger behaviour and on the impacts of travel centres on public transport operators and on administrators and owners of the travel centres.</p> <p>The project was completed at the end of 2007. The aim was to establish, in broad-based cooperation, travel centres that could act as models for other public transport terminals. Separate instructions and surveys were drawn up on the development work, required information systems, and equipment and furniture needed in terminals. The project faced a particular challenge in turning old terminal buildings into accessible centres. The project studies, assessments and instructions are meant for the use of all planners, administrators and owners of travel centres.</p>			
Keywords Public transport interchange, passengers, public transport			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Kari Korpela			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 6/2008	ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-686-7 (printed version) 978-952-201-687-4 (electronic version)	
Pages, total 108	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

## ALKUSANAT

Liikenneministeriö asetti 22.9.1997 ohjausryhmän kehittämään matkakeskusverkkoa Suomeen. Ohjausryhmä on kokoontunut liikenne- ja viestintäministeriön johdolla ja siihen ovat kuuluneet edustajat VR-Yhtymä Oy:stä, VR Osakeyhtiöstä, Oy Matkahuolto Ab:stä, Linja-autoliitosta, Suomen Paikallisliikenneliitto ry:stä, Suomen Taksiliitto ry:stä, Tiehallinnosta, Ratahallintokeskuksesta ja tarpeen mukaan matkakeskuskaupungeista.

Ohjausryhmän kokoonpano on vaihdellut työn kuluessa. Ohjausryhmän aloittaessa sen puheenjohtajana toimi yli-insinööri Seppo Öörni ja vuodesta 2000 lähtien ylitarkastaja Kari Korpela. Loppuvaiheessa ohjausryhmän muodostivat kiinteistökehityspäällikkö Markku Iivainen VR Yhtymästä, aluepäällikkö Pekka Söderling VR Osakeyhtiöstä, toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen Linja-autoliitosta, toimitusjohtaja Pekka Hongisto Oy Matkahuolto Ab:stä, toimitusjohtaja Pekka Aalto Suomen Paikallisliikenneliitosta, ylitarkastaja Jouko Nurmilaukas Ratahallintokeskuksesta, toiminnanjohtaja Timo Koskinen Suomen Taksiliitosta ja liikennejärjestelmäasiantuntija Matti Holopainen Tiehallinnosta. Ohjausryhmän asiantuntijoina ovat olleet strateginen suunnittelija Teemu Seppälä Creadesign Oy:stä ja DI Hannu Kivelä A-Insinöörit Oy:stä, joka on samalla ollut ohjausryhmän sihteerinä. Matkakeskuspaikkakunnilla työhön ovat osallistuneet kuntien asiantuntijoiden ja päättäjien lisäksi yli 100 teknistä ja taloudellista asiantuntijaa.

Ohjausryhmän tehtävänä oli ohjata valtakunnantasolla matkakeskushankkeen toteuttamista, seurata ja avustaa kohdepaikkakuntien suunnittelutyötä, ohjata matkakeskusten tarpeisiin laadittavien ohjeiden ja selvitysten tekemistä sekä vastata hankkeen tiedottamisesta. Ohjausryhmän työ alkoi varsinaisesti 4.6.1998, kun toteutettavasta matkakeskusverkosta oli päästy kuntien kanssa yhteiseen esitykseen.

Ensimmäinen matkakeskus avattiin Seinäjoella 1999. Tänäpä matkakeskuksia on valmistunut kaikkiaan yhdeksälle (9) paikkakunnalle ja rakenteilla ovat Riihimäen, Tampereen ja Vaasan sekä hieman myöhemmin valmistuvat Kuopion ja Oulun matkakeskukset.

Paikallisella tasolla matkakeskusten suunnittelu ja rakentaminen on ollut pääosin kaupunkien vastuulla. Liikenne- ja viestintäministeriö on avustanut matkakeskushankkeiden suunnittelua sekä infojärjestelmien ja esteettömän ympäristön kehittämistä.

Konsultteina yhteenvetoraportin kirjoittamiseen osallistuivat Laura Knuutila ja Hannu Kivelä A-Insinöörit Oy:stä.

Liikenne- ja viestintäministeriön puolesta kiitän kaikkia Matkakeskusverkko 2007 – projektissa mukana olleita.

Helsingissä, 29.2.2008

Ylitarkastaja

Kari Korpela

## **YHTEENVETO**

”Matkakeskusverkko 2007”-projektiksi muotoutunut hanke perustettiin virallisesti vuoden 1997 lopulla, käytännössä 4.6.1998, kun neuvotteluissa matkakeskuskaupungeiksi haluavien kuntien kanssa oli päästy yhteisymmärrykseen. Helsingin Kampin terminaalin rakentamisen aloitus siirtyi hallinnollisista valituksista johtuen pari vuotta. Tämän vuoksi matkakeskusprojektia jatkettiin yhteisellä sopimuksella. Nähtiin tärkeäksi saada kiistattomia tutkimustuloksia suurimmasta toteutuneesta hankkeesta, jotta tiedetään, miten on onnistuttu.

### *Taustaa*

Liikenneministeriö käynnisti vuonna 1995 yhteistyössä keskeisten liikennepalvelujen tuottajien, joukkoliikenteen terminaalien ylläpitäjien, väyläoperaattorien ja eri viranomaistahojen kanssa hankkeen korkeatasoisten matkakeskusten verkon luomiseksi Suomeen. Joukkoliikenneterminaalien kehittämisestä oli keskusteltu jo parlamentaaristen liikennekomiteoiden taustaselvitysten aikana 1980- ja 1990- luvuilla. Ensimmäinen selkeä ehdotus matkakeskusverkosta tehtiin vuonna 1991 Tielaitoksen ja Valtionrautateiden yhteisessä muistiossa ”Liikennemuotojen välisen yhteistyön kehittäminen”.

Henkilöautoistumista ja joukkoliikenteen markkinaosuuden vähenemistä vastaan haluttiin löytää uusia avauksia joukkoliikenteen markkinaosuuden kasvattamiseksi. Euroopan Unioni ehdotti 1990-luvun loppupuolella liikenteen ”valkoisessa kirjassa” yhtenä keinona joukkoliikenteen terminaalien kehittämistä. Matkakeskukset olivat mukana myös Lipposen II hallituksen hallitusohjelmassa osana liikenteen kehittämishankkeita.

### *Ohjausryhmän tehtävät*

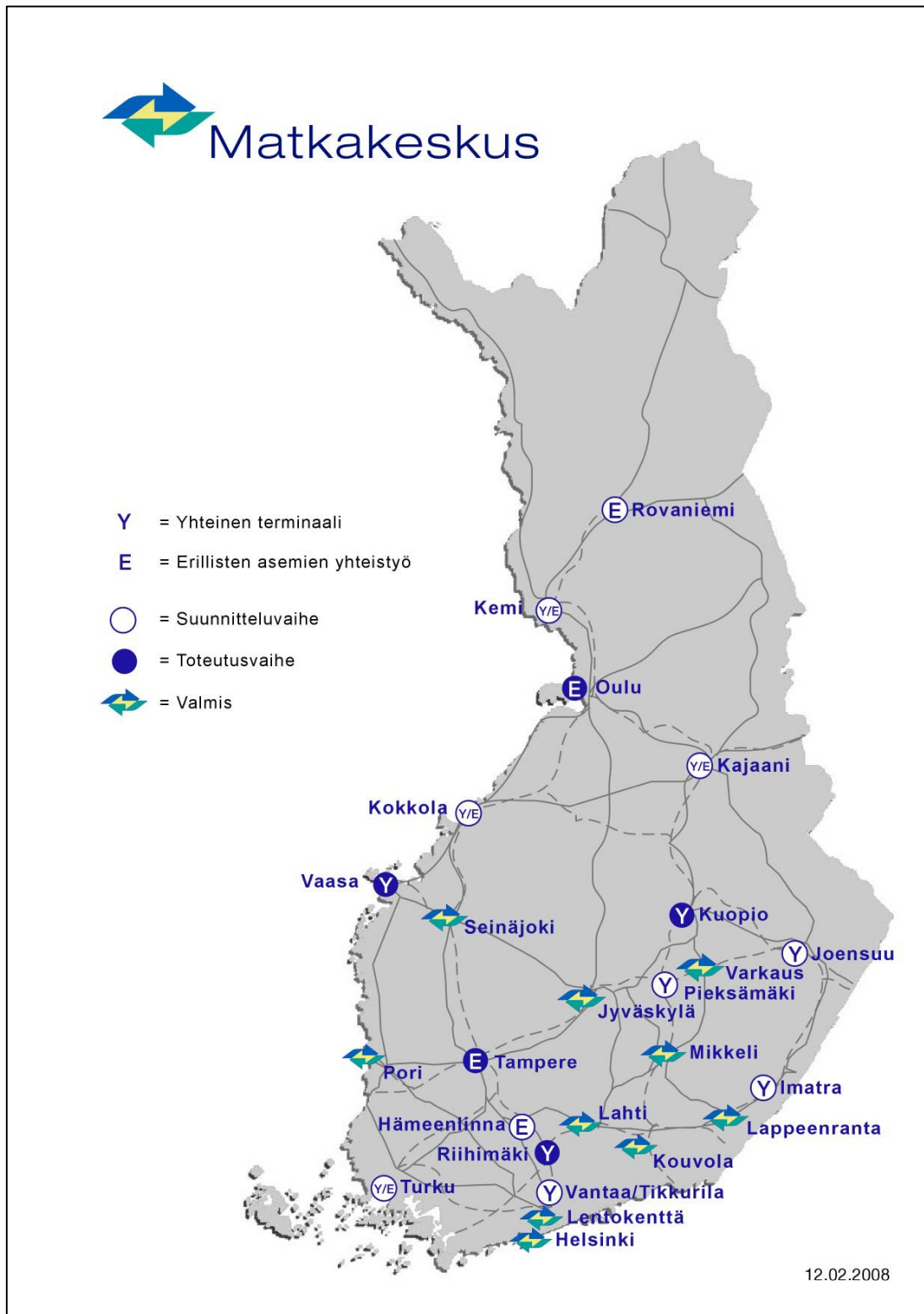
Liikenneministeriön johdolla toimivan ohjausryhmän tehtävänä oli:

- ohjata valtakunnan tasolla matkakeskushankkeen toteutumista
- selvittää matkakeskusten ja matkakeskusverkon toteuttamiseen osallistuvat tahot ja heidän roolinsa
- seurata ja avustaa kohdepaikkakuntien suunnittelutyötä
- laatia matkakeskusverkon toteuttamisohjelma
- laatia selvitys matkakeskusten vaikutuksista
- laatia selvitys matkakeskusten informaatiojärjestelmästä
- selvittää matkakeskuskonseptin kehittämiskäytännön ja
- vastata hankkeen tiedottamisesta

### *Matkakeskuskaupungit, organisoituminen*

Matkakeskusten ohjausryhmän valmisteleva ministeriön vastaus matkakeskuskaupungeiksi haluavien kaupunkien ehdotuksiin valmistui 4.6.1998. Neuvottelujen jälkeen 44 tutkitusta kaupungista oli muotoutunut 22 matkakeskuspaikkakunniksi haluavien kaupunkien verkko. Ministeriön kirjeessä kaupungeille tehtävä ohjeistettiin siten, että ” Paikallisella tasolla matkakeskusten suunnittelu ja osin myös rakentaminen on lähinnä kaupunkien vastuulla”. Toteu-

tusta ohjaamaan tulee paikallisella tasolla perustaa eri toteuttamisosapuolista koostuva matkakeskusryhmä. Valtakunnallisesti hanketta koordinoi matkakeskushankkeen ohjausryhmä.



*Matkakeskuspaikkakunnat, tilanne alkuvuodesta 2008*

### *Kaupungit matkakeskushankkeiden moottoreina*

Matkakeskuspaikkakunnilla kaupunkien panostus hankkeeseen on ollut merkittävä. Kaupungit ovat vastanneet hankkeen projektinjohdosta, suunnittelusta, kunnallistekniikan sekä katu- ja kevyen liikenteen yhteyksien rakentamisesta. Kaupungit ovat myös yhteistyössä muiden osapuolien kanssa osin vastanneet asematunneleiden, ylikulkujen ja tarvittavien rakennusten kustannuksista.

Kaupunkien rooli matkakeskushankkeissa on perustunut paikallisten päätösten valmisteluun ja erityisesti hankkeiden kaavoitusprosessien läpiviemiseen. Kaupunki on ollut pääsopimus-kumppani matkakeskushankkeiden aiesopimuksissa, joilla on hankkeiden alkuvaiheessa pyritty sitouttamaan eri osapuolet yhteisen hankkeen taakse ja sopimaan kustannusjaon periaatteista.

Matkakeskuspaikkakunnilla hankkeen rahoitusvastuu on ollut pääosin kaupungilla. Kaupungin suuri osuus kustannusvastuusta juontaa kaupungin merkittävästä roolista koko hankkeen toteutuksessa. *Kampin ja Riihimäen* matkakeskukset ovat syntyneet ja todennäköisesti myös *Oulun* matkakeskus syntyy osin yksityisen rakennusliikkeen myötävaikutuksella. Näissä koh-teissa itse matkakeskuksen kustannukset ovatkin vain pieni osuus koko rakennushankkeen toteutuksesta. *Vaasan* matkakeskuksessa yksityinen investoija on ostanut nykyisen asemarakennuksen ja osallistuu huomattavalla panoksella koko hankkeen toteutukseen.

*Kouvolassa, Seinäjoella ja Varkaudessa* matkakeskusten toteuttaminen on käytännössä tarkoittanut 1960 -, 1970- lukujen ”keskusliikenneaseman” muuntamista nykypäivän matkakeskukseksi. Matkakeskukseen on rakennettu moderni informaatiojärjestelmä, poistettu esteettömyyttä rakentamalla hissejä, korkeita laitureita ja parantamalla matkustajien palvelua mm. odotustiloja ja lipunmyyntiä kehittämällä. Lähinnä Ratahallintokeskuksen rahoituksen niukuuden takia eräät esteetöntä liikkumista haittaavat tekijät poistetaan lopullisesti lähivuosina osana Lahti - Vainikkala ja Seinäjoki – Oulu rataprojekteja.

*Mikkelissä ja Lappeenrannassa* linja- autoasema on siirretty osaksi matkakeskusta. *Porissa* saneerattiin sekä linja- autoasema että rautatieasema erillisinä kokonaisuuksina. *Tampereella* ja *Hämeenlinnassa* on päätetty edetä samalla tavalla.

*Lahdessa* rautatieaseman raiteisto ja laiturit saneerattiin osana oikorata ”Kerava- Lahti” – hanketta. Linja- autoaseman toimintojen siirrosta ei ole selkeää päätöstä. Myös *Kuopiossa* rautatieympäristön saneeraus toteutunee kuten Lahdessa viimeistään vuonna 2010.

*Joensuussa* rautatieaseman toiminnot on tarkoitus siirtää osaksi linja-autoaseman toimintoja. Matkakeskus ei kuitenkaan ole toteutunut lähinnä Ratahallintokeskukselle henkilöratapihan saneerauksesta ja tunnelirakentamisesta aiheutuvien korkeiden kustannusten takia.

*Rovaniemellä* paikallisten kuntien yhdistymiseen vedoten kaupunki totesi, että matkakeskusasia siirtyy myöhemmin toteutettavaksi. *Kajaanissa, Pieksämäellä ja Imatralla* matkakes-



kus on tarkoitus toteuttaa lähivuosina. Suurin este näissä kolmessa kunnassa on rahoituksen puuttuminen hankkeelta. *Kemissä* matkakeskuksen suunnittelutyö eteni hankesuunnitelma-asteelle, mutta päätöksentekovaiheessa Kemin kaupungin muuttuneiden kannanottojen takia hankkeesta luovuttiin.

Vain *Kokkolan ja Turun* matkakeskusten toteuttamisasioita ei ole käsitelty matkakeskusverkkoprojektissa. Kokkolan kaupunki on tosin nyt toiminut aktiivisesti alkavassa Seinäjoki – Oulu ratahankkeessa ja käynnistänyt myös Kokkolan matkakeskusta koskevan yleissuunnitelmatason suunnittelun.

*Jyväskylässä ja Helsingin Kampissa* toteutettiin kokonaan uudet joukkoliikenteen terminaalit. Jyväskylän matkakeskus toimi myös merkittävänä pilottina muille matkakeskuspaikkakunnille. Molemmista matkakeskuksista on valmistunut vaikutusarvioanalyysit osana matkakeskusprojektia. Näiden selvitysten mukaan joukkoliikenteellä matkustamiseen voidaan vaikuttaa positiivisesti parantamalla joukkoliikenteen palvelutasoa, informaatiojärjestelmää, lipunmyynnin järjestelyjä, poistamalla esteettömyyttä ja järjestelemällä helpot vaihtomahdollisuudet liikennemuodosta toiseen. Vaikka myös operoinnin kustannukset uusissa terminaaleissa ovat korkeammat, kokonaistuotto liikenteen harjoittajillekin muodostuu positiiviseksi.

### ***Kokonaiskustannukset***

Matkakeskuspaikkakunnilla on matkakeskusverkkoprojektin aikana syntynyt matkakeskukseen kohdistuvia kustannuksia 220 miljoonaa euroa ja oheiskustannuksia 340 miljoonaa euroa. Kokonaiskustannukset on laskettu yhteen toteutuneista vuosikustannuksista. Kustannuksissa ei ole aina mukana paikallisille vesi- ja viemäri-, sähkö- ja energia- sekä puhelinlaitoksille aiheutuneita kustannuksia.

Kustannusten muuttaminen esimerkiksi vuoden 2007 kustannustasoon olisi johtanut epätarkkuuteen. Matkakeskusohjausryhmän tiedossa olevien kustannusten muuttaminen indekseillä olisi johtanut virheellisiin päätelmiin eri paikkakuntien välillä. Vuosien 2006 ja 2007 kuluessa rakennuskustannusten nousu on ollut poikkeuksellisen suurta. Esimerkiksi Mikkelin matkakeskuksen teräsrakenteiden kustannusten nousu urakkatarjousten aikana kesällä 2006 oli keskeyttää matkakeskuksen rakentamisen. Tämän hetken tiedon mukaan Mikkelin matkakeskuksen kokonaiskustannuksiksi muodostuu hieman alle 12 milj. euroa. Kuitenkin projektin pääurakoitsija totesi syksyllä 2007, että jos urakkakilpailu olisi nyt laskennassa, kustannukset olisivat ainakin 20 – 30 % korkeammat.

### ***Liikenne- ja viestintäministeriön avustukset***

Liikenneministeriö ilmoitti matkakeskusverkkoprojektin alkuvaiheessa, että ministeriöllä on mahdollisuus osallistua hankkeen suunnittelukustannuksiin ja eri liikennemuotojen yhteisten matkustajainformaatiojärjestelmien kehittämiseen. Kuitenkin jo heti alkuvaiheessa huomattiin, että terminaalien esteettömyys, suomalaisten vammaisjärjestöjen aktiivisuus, matkakeskusten eräät ”ei kuulu minulle” rajapinnat sekä rakentamisen monimutkaistuminen edellyttä-

vät valtionavustuksen laajentamista siten, että uusi tai saneerattu matkakeskus täyttää nykyiset rakentamismääräykset. Niinpä päätettiin, että valtionapua voidaan osoittaa myös projektinhallinnan ja liikkumisen esteettömyyttä palvelevien ratkaisujen poistamisesta aiheutuviin menoihin. Tavoitteeksi asetettiin, että uusi ja saneerattava kohde täyttää kulloinkin voimassa olevat rakentamismääräykset.

Liikenne- ja viestintäministeriön rahoitus Matkakeskusverkko 2007 – projektille on maksettu ministeriön joukkoliikenteen kehittämiseen osoitetuista varoista. Lisäksi eduskunta on myöntänyt liikenneministeriölle erillistä rahoitusta matkakeskusverkon toteuttamismenoihin 10 milj. markkaa. Yhteensä liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt valtionapua matkakeskusten toteuttamismenoihin helmikuun loppuun 2008 mennessä noin 9,4 milj. euroa (sis. ALV). Suurimmat yksittäiset avustukset on annettu Jyväskylän kaupungille (2,4 M€), Helsingin kaupungille (1,9 M€) ja Mikkelin kaupungille (0,958 M€). Helsingin saama avustus on kaikista matkakeskuksen toteuttamiskuluista noin 2 %, Jyväskylän vajaa 8 % ja Mikkelin tulee olemaan noin 8 %.

Suhteellisesti eniten ministeriön avustusta ovat saaneet matkakeskuksen saneerauksen toteuttanut Varkauden kaupunki (285 700 €) eli yli 30 % ja kaupungit, jotka ovat saaneet avustusta vain matkakeskuksen suunnittelun kustannuksiin (Kajaani, Kemi, Pieksämäki ja Vantaan Tikkurilan matkakeskus). Yleissuunnitteluun ja hankesuunnitteluun ministeriön avustus on ollut käytännössä enimmillään puolet kustannuksista.

Ulkomaisilla opintomatoilla ja Suomeen osoitetuissa kyselyissä on toistuvasti tiedusteltu, ovatko ministeriön ilmoittamat luvut oikeita, koska sekä avustusmäärät että prosenttiosuudet ovat huomattavasti pienemmät kuin yleensä EU maissa. Liikenne- ja viestintäministeriön rahoituksen lisäksi valtion budjettirahoitusta on ohjattu matkakeskuspaikkakunnille lähinnä Ratahallintokeskuksen rahoitusosuutena. Tiehallinto ei ole eräitä vähäisiä investointeja kuten opasteet, liikennemerkit ja vastaavat, lukuun ottamatta osallistunut matkakeskusten rahoitukseen. Mikä osuus Ratahallinnon rahoitusosuudesta matkakeskuspaikkakunnilla on kohdistettava matkakeskuksiin, ongelmaa pohditaan useassa kohdassa tätä raporttia.

### ***Ratahallintokeskuksen ja muun liikennesektorin rahoitus***

Ratahallintokeskus on ollut liikennesektorin merkittävin rahoittaja matkakeskuspaikkakunnilla. Ratahallintokeskuksen rahoitusta on kohdistettu erityisesti suurten ratapihojen perusparannushankkeiden yhteydessä matkakeskuspaikkakunnille.

Matkakeskusten toteutus on yritetty sovittaa siten, että Ratahallintokeskus voi riittävän ajoissa suunnitella, tilata ja kilpailuttaa urakoitsijat ja hankkia rahoituksen omalle hankkeelleen. Kaikkiaan Ratahallintokeskuksen rahoitusta on käytetty matkakeskusten alueelle 138 M€ Rahoituksesta on kohdistunut ratapihojen perusparannukseen noin 110 M€ ali-, ja ylikulun järjestämiseen 8,8 M€ porras- ja hissinousujen rakentamiseen sekä laiturien uusimiseen 7,8 M€ laiturikatoksiin 8,3 M€ sekä informaatiojärjestelmien rakentamisen 2,4 M€

Ratahallintokeskuksen rahoituksesta valtaosa matkakeskuspaikkakunnilla on kulunut vanhentuneiden henkilöratapihojen, raiteistojen, vaihteiden ym. rakentamiseen ja ratalinjan modernisointiin. Esimerkiksi Lahden rautatieaseman toteuttamiskustannukset ovat raportin liitteenä olevassa Lahti-kortissa 3,85 milj. € Kustannuksissa ovat mukana odotustilojen muutokset, kevyen liikenteen uudet yhteydet, portaat, hissit ja info. Todellisuudessa Ratahallintokeskus on lisäksi uudistanut henkilöratapihan kokonaan. Ratapihalta on poistettu noin 15 erilaista vuosikymmenien aikana rakennettua ratateknistä osajärjestelmää, suunniteltu henkilöratapiha uudelleen, rakennettu korkeat laiturit, raiteita ja vaihteita eli koko raiteisto, osin kaksi uutta siltaa, viemäroinnit, uusi turvalaitejärjestelmä jne. Oikorataprojektin yhteydessä Ratahallintokeskukselle aiheutui Lahden henkilöratapihan uusimisesta menoja noin 44 miljoonaa euroa. Näitä menoja ei ole kohdistettu Lahden matkakeskuksen kustannuksiksi.

Ongelmana Ratahallintokeskuksen osalta koko matkakeskusprojektin ajan on ollut rahoituksen riittävyys. Esimerkiksi Imatran, Joensuun ja Pieksämäen matkakeskusten rakentamista ei ole voitu aloittaa rahoituksen niukkuuden takia. Kouvolan (hissi) ja Seinäjoen (korkeat välilaiturit) matkakeskusten viimeistely tehdään Lahti – Vainikkala ja Seinäjoki – Oulu perustaparantamishankkeiden yhteydessä.

Muu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan rahoitus matkakeskuksille on ollut erittäin vähäistä. Tiehallinto olisi kylläkin esim. Rovaniemellä ollut hyvin yhteistyöhaluinen, mutta matkakeskukset eivät ole toteutuneet niillä paikkakunnilla, missä tiehallinto olisi ollut osapuoli.

### ***VR-Yhtymä Oy:n osallistuminen ja rahoitus***

VR-Yhtymä Oy:n tuki matkakeskushankkeelle on ollut pysyvää. Erityisen kiitettävää on ollut hyvä yhteistyö Museoviraston kanssa ja valmius uudistaa omia matkustajia palvelevia tiloja kullakin matkakeskuspaikkakunnalla. Matkakeskusten uudistamiseen VR-Yhtymä Oy ja VR Osakeyhtiö ovat sijoittaneet noin 7,4 milj. euroa.

Jyväskylässä ja Vaasassa sekä lähiaikoina Oulussa VR-Yhtymä Oy on myynyt matkakeskusten maapohjat ja rakennukset. Tarkastelu matkakeskusten ja asemien omistuksesta tehdään VR:llä aina tapauskohtaisesti. Tämä kehityskulku on selkeästi yleiseurooppalainen. Opinto-matkakohteissa vain EU:n ulkopuolisissa Norjassa ja Sveitsissä liikenneoperaattorit halusivat edelleen yksinoikeudella omistaa ja kehittää joukkoliikenneterminaalejaan. Useissa maissa entiset asemat on myyty tai siirretty yhtymärakenteessa holdingyhtiön alaisille tytäryhtiöille.

### ***Oy Matkahuolto Ab, linja- autoala***

Matkahuolto omistaa matkakeskuksen tiloja vain poikkeustapauksessa. Pääsääntö on, että Matkahuolto ja linja- autoala pyrkivät toimimaan matkakeskuksessa vuokratiloissa. Kuitenkin kalusteet, koneet ja laitteet ovat tavallisesti samoin kuin rahdin käsittelyyn kuuluvat laitteet Matkahuollon omistuksessa tai hallinnassa.

Rahtitilojen saneerauksiin ja rahdin teknisten laitteiden uusimiseen Matkahuolto on sijoittanut yli 5 milj. euroa.

Matkahuollon asenne toteutuneeseen matkakeskusverkkoon on vaihdellut voimakkaimmin projektissa mukana olleista. Toisaalta Matkahuolto on erittäin tyytyväinen toteutuneisiin ratkaisuihin kuten Kampissa ja Mikkelissä, halunnut uusia paikkakuntia mukaan hankkeeseen esimerkkinä Riihimäki, mutta toisaalta samalla kritisoinut voimakkaasti eräitä toteutuneita ratkaisuja.

Eryyisesti Lappeenrannan matkakeskus on ollut kritiikin kohteena. Lappeenrantaan rakennettiin uusi rahtiterminaali kaupungin toimesta ja varoilla rautatieaseman läheisyyteen. Alueella on myös hyvät parkkipaikat busseille lyhyt ja pitkäaikaiseen pysäköintiin. Entinen linja- auto-asema jäi uuden kehämäisen väylän alle, kun ydinkeskustan kävelyaluetta laajennettiin.

Muilla paikkakunnilla kritiikki on ollut laimeampaa. Tosin aina kun uusi rahtiterminaali on rakennettu, uudet tilat lipunmyyntiin hankittu ja uusi bussiliikenteen informaatiojärjestelmä toteutettu, terminaalien omistajat ovat päivittäneet toiminnan kustannukset ajan tasalle. Työntekijämäärät erityisesti rahdin käsittelyssä ovat toteutuneissa matkakeskuksissa keskimäärin pienentyneet.

Liikennöitsijöiden kritiikki on pääosin suuntautunut joko joukkoliikenneväylien ruuhkautumiseen (Helsinki), matkakeskusvaihtoehdon aiheuttamaan matkan pitenemiseen (Lappeenranta) tai siihen, että uusi reititys ei joltain osin palvele yhtä hyvin matkustajia kuin entinen. Myös linja- autojen pitkäaikaispysäköinnin järjestelyt ja pysäköintimaksut ovat saaneet kritiikkiä.

### ***Paikallisliikenne, taksiliikenne***

Paikallisliikenneliitto on tukenut tehtyjä ratkaisuja koko hankkeen ajan. Myös taksiliitto ja paikalliset taksiyrittäjät ovat olleet toteutuneisiin ratkaisuihin pääosin hyvin tyytyväisiä.

### ***Muut toimijat***

Helsinki- Vantaan lentoasema oli projektin alkuvaiheessa merkittävästi mukana matkakeskushankkeessa. Lentoaseman voimakas matkustajamäärän kasvu aiheutti kuitenkin sen, että lentoasemalle suunniteltu palvelupiste jouduttiin tilanpuutteen takia lopettamaan.

Myös Vantaan Tikkurilan matkakeskushanketta jouduttiin lykkäämään Kehäraprojektin myöhentymisen takia. Tänäpä Vantaan Tikkurilan matkakeskus on taas mitä ajankohtaisin. Matkustajamäärän kasvu kaukojunaliikenteessä on lisännyt kaukojunista lentoasemalle vaihtajia merkittävästi ja nykyiset olosuhteet eivät palvele korkeatasoista matkaketjua. Miten matkustus Helsinki-Vantaan lentoasemalle rautateiden kaukoliikenteestä järjestetään Kehäradan rakentamisaikana ja pysyvästi, on ratkaistava mitä pikimmin.

## ALKUSANAT

## YHTEENVETO

### Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>JOHDANTO</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>LÄHTÖKOHDAT</b> .....	<b>5</b>
2.1	Matkakeskuskäsitteitä .....	5
2.2	Asemaverkon synty Suomessa.....	5
2.3	Matkakeskus, 2000 – luvun ratkaisu .....	9
2.4	Matkakeskuspalvelut .....	12
2.5	Matkakeskus –brändi .....	14
2.6	Matkakeskushanke ja kehitysprojektit.....	16
<b>3</b>	<b>KEHITTÄMISTYÖ 1997 - 2007</b> .....	<b>18</b>
3.1	Matkakeskusverkon rakenne vuonna 2007 .....	18
3.2	Matkakeskushanke 2007, prosessin kulmakivet .....	20
3.3	Organisaatio ja eri tahojen rooli.....	21
3.3.1	Kaupungit hankkeiden moottoreina .....	21
3.3.2	Kaupallisiin palveluihin yhdistäminen, tulevaisuuden toteutustapa .....	22
3.3.3	Operaattoreiden asema ja osallistuminen .....	22
3.4	Kaupunkikohtaiset ratkaisut .....	23
3.5	Matkakeskusten vaikutusarvioinnit .....	25
3.5.1	Hankearvioinnin perusteet.....	25
3.5.2	Seinäjoen matkakeskus .....	25
3.5.3	Lappeenrannan matkakeskus.....	26
3.5.4	Jyväskylän matkakeskus .....	26
3.5.5	Kampin matkakeskus .....	27
3.5.6	Muut matkakeskukset.....	28
3.6	Kustannukset ja rahoitus.....	28
3.6.1	Kustannuslaskennan perusteet.....	28
3.6.2	Toteutuneiden hankkeiden kustannukset .....	29
3.7	Matkakeskusselvitykset ja tarkastelut .....	32
3.8	Seminaarit ja ekskursionot.....	34
<b>4</b>	<b>PÄÄTELMIÄ JA SUOSITUKSIA</b> .....	<b>36</b>
4.1	Matkakeskusverkon arviointi, mitä saavutettiin.....	36
4.2	Matkakeskus on osa keskustan kaupunkirakennetta .....	36
4.3	Matkakeskusverkon kehittämisen jatkaminen .....	37
	<b>LIITTEET</b> .....	<b>37</b>
1.	Yhteenvetotaulukko	
2.	Kaupunkikortit	

## 1 JOHDANTO

Liikenneministeriön johdolla perustettiin vuonna 1997 työryhmä, jonka tehtäväksi asetettiin hahmotella Suomeen toteutettavan matkakeskusverkon laajuutta ja laatia esitys valtakunnallisista matkakeskuspaikkakunnista. Toteuttamisaikatauluksi asetettiin tuolloin 3-10 vuotta. Hanke oli silloin uusi ja tavoitteen asettelu haasteellinen.

Nyt valmiita matkakeskuksia on yhdeksän Helsinki/Kamppi, Jyväskylä, Kouvola, Lahti, Lappeenranta, Mikkeli, Pori, Seinäjoki ja Varkaus. Nämä edustavat yhdistettyä matkakeskusta, lukuun ottamatta Poria, jossa matkakeskus on toteutettu terminaalien yhteistyöllä. Vaikka Porissa asemat jäävät omille tutuille paikoilleen, on ratkaisu matkustajan kannalta selkeä paranus entiseen verrattuna. Helsinki-Vantaan lentokentällä kokeiltiin erillistä palvelupaikkaa, joka ei kuitenkaan osoittautunut kannattavaksi. Jyväskylän ja Helsingin Kampin matkakeskukset ovat ainoita uudisrakennuskohteita.

Muilla matkakeskuspaikkakunnilla hankkeiden tilanne on eritasoisessa suunnittelu- ja päätöksentekovaiheessa. Seuraavaksi valmistuvat vuonna 2008 Riihimäen, Tampereen ja Vaasan matkakeskukset sekä myöhemmin vuoden 2010 paikkeilla Oulun ja Kuopion matkakeskukset.

Työn kuluessa useampi paikkakunta esitti halukkuutensa päästä mukaan matkakeskusverkkoon. Ohjausryhmä päätti pitäytyä Imatraa ja Riihimäkeä lukuun ottamatta alkuperäisessä matkakeskusverkon kokoonpanossa.

### *Matkakeskuksen tavoitteista*

Matkakeskuksen suunnitteluperusteet on määritetty liikenne- ja viestintäministeriön matkakeskusohjeissa:

- lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja palvelutasoa
- parantaa matkakeitjien sujuvuutta
- edistää matkustajien esteetöntä liikkumista
- turvata matkakeskuksessa eri liikennemuotojen turvallisuus ja sujuvuus
- parantaa matkakeskuksen palvelutarjontaa
- parantaa info- ja opastusjärjestelmän avulla matkustajapalvelua
- parantaa joukkoliikennealan toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä
- tukea yhdyskuntarakenteen tavoitteita

### *Matkakeskusten vaikutuksia on selvitetty*

Matkakeskusten vaikutuksia operaattoreille ja matkustajille on selvitetty Helsingin Kampissa, Jyväskylässä, Lappeenrannassa ja Seinäjoella. Tehtävänä oli selvittää eri osapuolten tyytyväisyys matkakeskuksen aiheuttamiin muutoksiin sekä hankkeen vastaavuus sille asetettuihin tavoitteisiin.

Matkakeskus on otettu vastaan pääosin myönteisesti. Positiivisin palaute saatiin matkustajilta. Asiakaskyselyjen mukaan osa vastaajista arvioi lisänneensä linja-auton tai junan käyttöä hen-

kilöauton sijasta. Tyytyväisiä oltiin myös uusiin matkustajien odotustiloihin ja matkakeskusten palvelurakenteeseen. Matkakeskukset ovat kaiken kaikkiaan vaikuttaneet myönteisesti joukkoliikenteen imagoon. Matkakeskustoimijoiden keskuudessa kokemukset ovat kokonaisuudessaan olleet myönteisiä. Kaupungeille matkakeskukset ovat osa keskustan kehittämissuunnitelmaa, jonka vaikutukset heijastuvat liikenteen lisäksi myös yhdyskuntarakenteeseen ja kaupunkikuvaan.

Matkakeskus on matkustajanäkökulmasta turvallinen ja esteettömyystavoitteiden mukainen. Tätä tukee myös yhteinen informaatiotekniikka ja uudistetut tai uudet odotustilat. Liikenteellisesti yhdistetty matkakeskus on joustava eri liikennemuotojen kohdatessa toisensa samassa paikassa.

Viimeisen valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen vuosilta 2004 ja 2005 mukaan suomalaiset tekevät vuorokaudessa keskimäärin kolme kotimaanmatkaa ja liikkuvat päivän kuluessa 42 kilometriä. Kotimaan matkan keskipituus on 15 kilometriä ja yhteen matkaan käytetään aikaa keskimäärin 25 minuuttia. Henkilöauto korvaa yhä useammin osan kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen matkoista. Joukkoliikenteen käytön yleisimmäksi esteeksi mainittiin tutkimuksessa yhteyksien vähäisyys tai puute. Matkakeskuksella ja erityisesti matkakeskusten verkolla pyritään parantamaan joukkoliikenteen olosuhteita ja lisäämään joukkoliikenteen käyttöä.

## 2 LÄHTÖKOHDAT

### 2.1 Matkakeskuskäsitteitä

Matkakeskuksen perusideana on yhdistää eri liikennemuotojen asemat ja niihin liittyvät palvelut liikenteen solmukohtaksi, jossa vaihtaminen kulkumuodosta toiseen tapahtuu helposti ja miellyttävästi. Onnistunut matkakeskus on sijoitettu keskeisesti kaupunkirakenteessa, houkuttelevaksi suunniteltu ja hyvin varusteltu. Matkakeskuksen toimivuutta ja merkitystä parannetaan ympäröivän maankäytön ja liikennejärjestelmän tuella.

Matkakeskus on liikenteen solmupiste, jossa paikallinen, seudullinen ja valtakunnallinen liikenne yhdistyvät.



*Kuva 1. Matkakeskus, liikenteen solmupaikka, kuva vuodelta 1995*

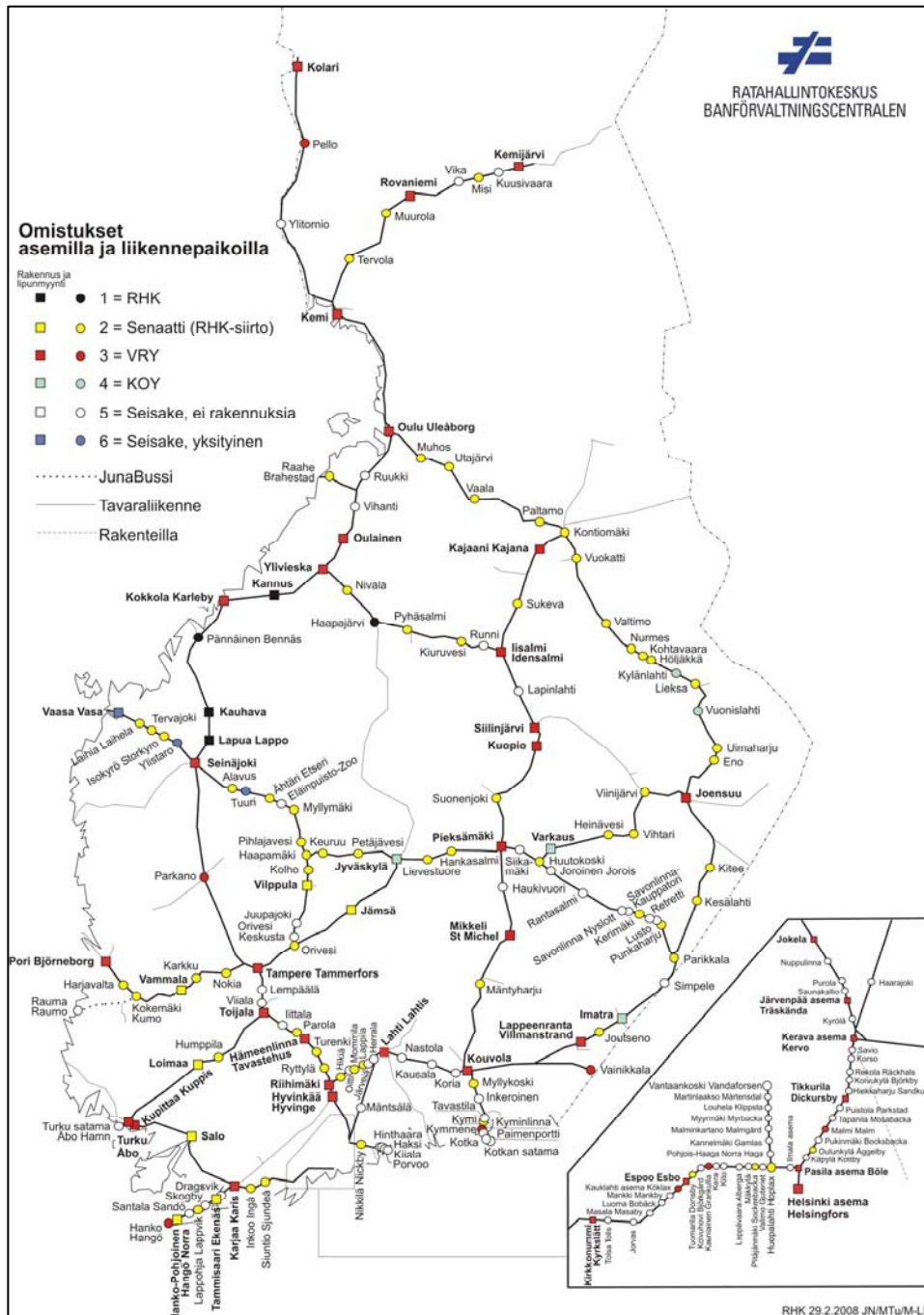
### 2.2 Asemaverkon synty Suomessa

#### Kievareista rautatieasemille

Hevosvaljakkojen vetämien kärrylinjojen, joissa postin kuljetus oli matkustajien kuljettamista tärkeämpää, kilpailijoiksi alkoi syntyä uuden liikennemuodon, rautateiden, verkosto 1800 – luvun alkupuolella. Ensimmäisenä maailmassa v. 1827 Pohjois-Englannissa Darlingtonissa muunnettiin ” tavaramakasiini miellyttäväksi paikaksi matkustajalle odottaa rautateiden kärryä”. Siten oli Stocktonin – Darlingtonin rautatien ensimmäinen asema ja maailman ensimmäinen matkustaja-asema syntynyt.



Kun Suomen ensimmäinen rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan otettiin käyttöön v. 1862, matkustajia palvelevien asemarakennusten teko samanaikaisesti radan kanssa oli jo kaikkialla maailmassa itsestäänselvyys. Asemat rakennettiin jokaiselle yhtiölle erikseen. Esimerkiksi Hyvinkään kylässä oli 1900- luvun alussa kolme asemaa junamatkustajille; vuonna 1872 rakennettu yksityisen Hango – Hyvinge yhtiön henkilöliikenteen asema, Suomen Valtion Rautateiden (= silloinen virallinen nimi) asemarakennus ja Hyvinkää – Pyhäjärvi (Karkkila) rautatieyhtiön kapearaiteisen radan asema.



Kuva 2. Rautatieasemaverkosto helmikuussa 2008

Matkustajille palveluja tarjottiin kolmessa luokassa, myös asemat, vaunut ja kaikki matkustamista palvelevat toiminnot kuten ravintolat, odotustilat ym. toiminnot tarjottiin samoin kolmessa eri kategoriassa. Sama järjestelmä toimi yksityisten omistamissa rautatieyhtiöissä ja myös laivayhtiöissä. Poikkeuksena rautatiematkustamisessa olivat yksin matkustavat naiset, joita varten oli erityiset odotushuoneet, joihin miehillä ei ollut asiaa.

### **Ensimmäiset omnibussiasemat Tampereelle ja Hämeenlinnaan**

Linja- autoliikenteen yksi alkuvaiheen tärkeimpiä tehtäviä oli linja- autojen reiteistä, aikatauluista ja taksoista tiedottaminen. Taajamissa oli ongelmana linja- autojen lähtöpaikan löytäminen. Linja- autot lähtivät mikä mistäkin. Oulussa poliisimestari määräsi ensi kerran Suomessa linja- autoille seisontapaikat elokuussa 1923. Kaupunginvaltuusto hyväksyi Ouluun vain neljä lähtöpaikkaa vuonna 1925, mutta päätöstä ei aluksi käytännössä noudatettu.

Linja- autoliikennöitsijöiden muodostama Linja- autoliiton hallitus pyysi heinäkuussa 1928 Helsingin, Turun, Tampereen ja tarvittaessa muidenkin kaupunkien valtuustoja ryhtymään toimiin odotussuojien rakentamiseksi linja- autojen matkustajille. Niinpä Suomen ensimmäiset linja- autoasemat avattiin Tampereella 1929 huoltoasemien yhteyteen, Itäinen asema Hatanpään valtatievarrelle ja läntinen Pyynikintorin kulmaan.

Varsinaisia linja- autoasemia alkoi toteutua suurimpiin kaupunkeihin; ensin Viipuriin 1932, Kuopioon 1934, Helsinkiin Turun kasarmista kunnostettuun huoltorakennukseen 1935, Tampereelle ja Turkuun 1938. Nämä kaikki ennen Talvisotaa syntyneet asemat olivat kuntien omistamia. Tosin jo Viipurissa liikkeenharjoittajien eli myös liikennöitsijöiden omistama Viipurin Matkailu Oy hoiti asematoimintaa.

Ensimmäinen uudentyyppinen osakeyhtiömuotoinen linja- autoasema toteutettiin Porin kaupungin, Matkaravinto Oy:n, Rautatiekirjakauppa Oy:n, Kansallispankin ja Oy Matkahuolto Ab:n toimesta. Asema avattiin Poriin 3.10.1955. Samaa konseptia käyttäen monille paikkakunnille kuten mm. Äänekoskelle, Hämeenlinnaan ja Rovaniemelle syntyivät ajanmukaiset asemakiinteistöt.

Usein asemat rakennettiin selkeästi rautatieasemista erilleen. Valtion pääosin hoitama rautatieliikenne, postin henkilöliikenne ja yksityinen linja- autoliikenne rakensivat kukin omaa verkkoaan joko yhteistyövaikeuksien tai kilpailun takia. Yleisesti pelättiin, että kilpailija vie asiakkaat ja rahdin. Yhteistyö ei kerta kaikkiaan ollut muodissa.

### **Yhteistyöstä välttämättömyys - keskusliikenneasema**

Joukkoliikenteen markkinaosuus oli suurimmillaan 1940- luvun lopulla ja 1950- luvun alussa. Ihmisiä kuljetettiin bussien tavaratiloissa, ääritapauksessa jopa katoilla. Pyörät ja matkatavarat olivat usein lastattu bussien ulkopuolelle takatarakalle tai katolle. Ihmiset seisoivat junien eteisissä ja käytävillä. Tämä tilapäinen joukkoliikenteen huuma kesti vain lyhyehkön ajan. Kui-

tenkin juhlapyhinä saattoi esim. Helsingin linja- autoasemalta lähteä yli kymmenenkin bussia suosituimpiin suuntiin vielä 1960- luvun alussa.

Kun suurimpiin kaupunkeihin oli syntynyt yhteiskunnan tukea saavia bussiyrityksiä joko siten, että kunnallisia liikennelaitoksia laajennettiin yritysostoin tai valtio/kunnat maksoivat osan junaliikenteen kustannuksista, tarve yhteistyöhön itsekannattavan yksityisen bussiliikenteen, kuntien subventoiman paikallisliikenteen ja junaliikenteen kanssa oli ilmeinen. Yhteiskunnan päättäjien taholta bussi- ja junaliikenteelle asetettiin myös uudentyyppisiä paineita; lippujen tulisi soveltua vaihtomatkestämiseen ensin bussifirmojen välillä sittemmin myös bussien ja junien kesken.

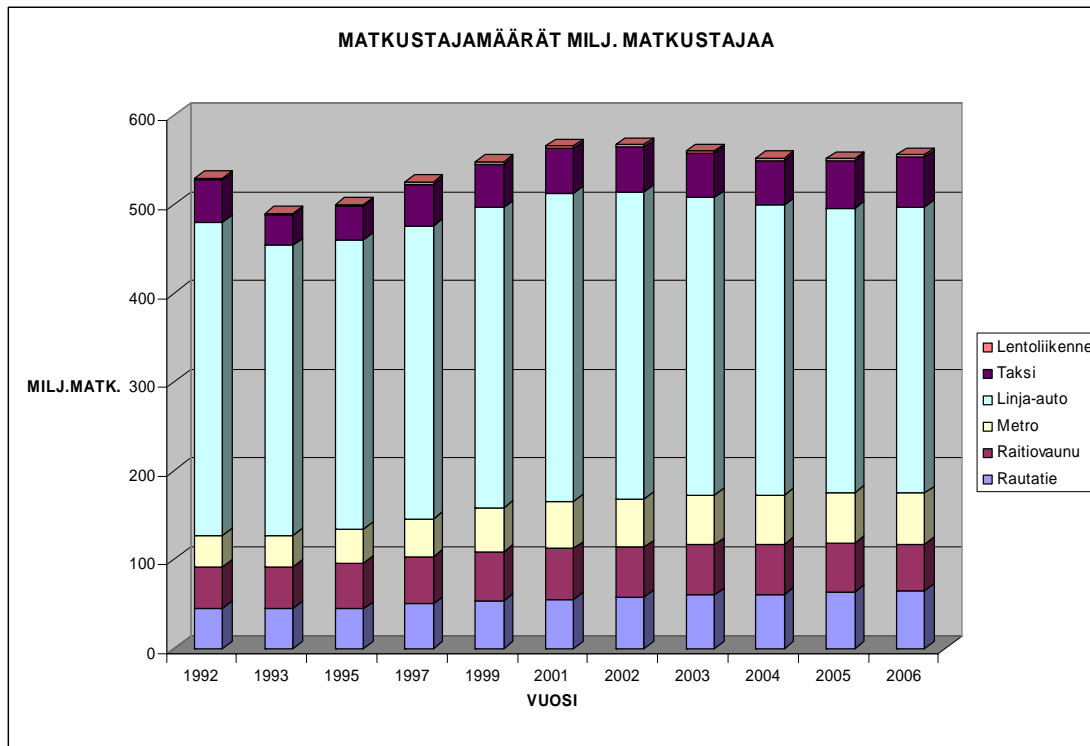
Vastaus matkustajien ja julkisen vallan kritiikkiin oli; keskusliikenneasema. Keskusliikenneaseman merkittävä ero aiempaan oli eri liikennelajien tuominen mahdollisimman lähelle toisiaan. Uskottiin, että kun Matkahuollon rahti ja VR:n kappaletavaraliikenne joskus postiliikenteellä täydennettynä toimii samalla alueella, asiakkaiden eli tavaraa lähettävien ja tuovien kulut pienenevät, kansantalous hyötyy ja kunkin tavarankäsittelijän oma toiminta tehostuu ja saavutetaan hyötyjä omassa toiminnassa. Matkustaja voi keskusliikenneasemalla vaihtaa liikennelajia helpommin ja joukkoliikenne näin parantaa asemaansa suhteessa henkilöautoon. Kaupunki taas voittaa sikäli, että keskusta- alueen maankäyttö jäsentyy ja tehostuu.

Keskusliikenneasemia rakennettiin 1960- luvun puolivälistä alkaen Imatralle, Kouvolaan, Seinäjoelle ja viimeisenä Varkauteen (valmistui 1978). Päätöksiä keskusliikenneasemista tehtiin mm. Heinolassa, Joensuussa, Lappeenrannassa ja Pietarsaareissa. Tosiasiassa toiminta käytännössä pysähtyi Varkauden aseman valmistuttua.

Kappaletavaraliikenteessä vallinnut kova kilpailu, subventio VR:n kappaletavaraliikenteeseen, suurimpien kaupunkien tuki linja-autoliikenteelle ja pienellä julkisella tuella toimivien linja-autoliikenteenharjoittajien epäluulot yhdessä aiheuttivat sen, että keskusliikenneasemien toteuttaminen tuli mahdottomaksi.

### **Joukkoliikenteen suoritteet ja matkustajamäärät**

Joukkoliikenteen suoritteista (henkilökilometrit) syntyy noin 45 % linja- autoliikenteessä ja runsas 30 % rautatieliikenteessä. Aivan viime vuosina jopa linja- autoliikenteen kokonaissuorite on ollut lievästi vähenemässä ja rautatieliikenteen suorite lievässä nousussa. Linja- autoliikenteessä 2000- luvun alkuun saakka jatkunut pikavuoroliikenteen hyvä kasvu on pysähtymässä ja Helsingin seudun paikallisliikenteestä saatu kasvusyökäksen vaikutus rautateille on taantumassa.



*Kuva 3. Julkisen liikenteen matkustajamäärien kehitys vuosina 1992 - 2006*

Joukkoliikenteen yhteistyötä on erityisesti pyritty parantamaan lippujärjestelmiä kehittämällä, ajantasaista aikataulutietoa tarjoamalla, ajoneuvo-, vaunukalustoa uudistamalla ja lisäämällä julkisen liikenteen kokonaisrahoitusta.

### 2.3 Matkakeskus, 2000 – luvun ratkaisu

Matkakeskuksen päätavoite on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja palvelutasoa yhdistämällä rautatie- ja linja- autoasemat sekä niihin liittyvät palvelut. Tällöin matkaketjun sujuvuus paranee ja monipuolisten oheispalvelujen tarjonta mahdollistuu. Jos alueelle saadaan muuta kannattavaa kaupallista keskustahakuista toimintaa, kunnan maankäyttö tehostuu ja matkakeskus vetovoima paranee ilman että alue leimautuu pelkäksi bussi- tai junavarastoksi.

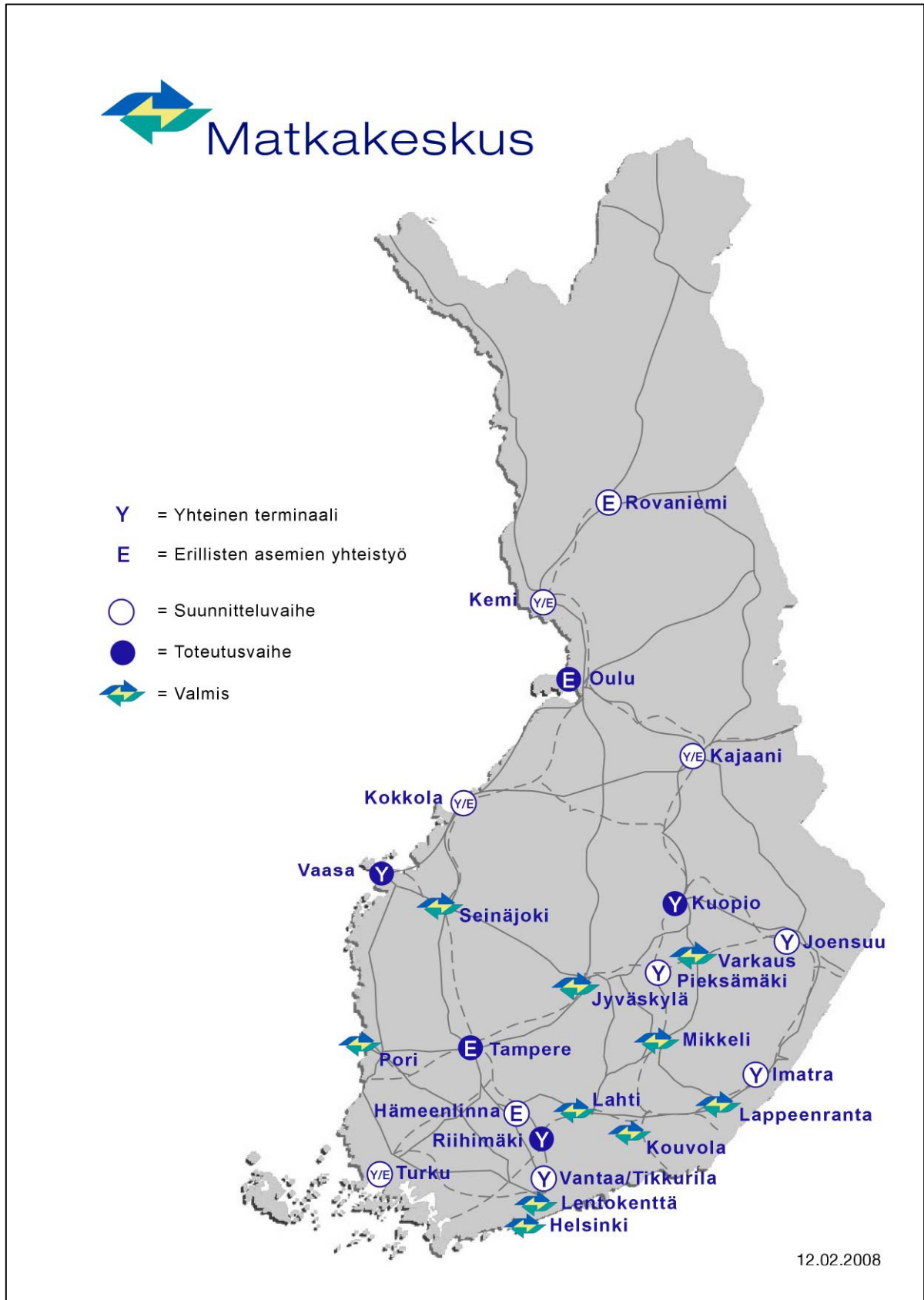
Tarkasteltujen kaupunkien matkakeskusten toteuttamistavat jaettiin kolmeen luokkaan: keskusliikenneasemien yhteistyön tiivistäminen, erilliset asemat yhdistävät hankkeet ja erillisten asemien yhteistyön kehittämishankkeet. Tässä vaiheessa toteuttamisaikatauluksi arvioitiin välittömästi (1-2 vuotta), keskipitkällä aikavälillä (3-10 vuotta) ja pitkällä aikavälillä (yli 10 vuotta) aloitettavat matkakeskushankkeet.

Selvitystyössä ”Valtakunnallisesti merkittävät matkakeskukset, Projektisuunnitelma, LM julkaisu 26/97” arvioitiin myös matkakeskusten palvelukonseptia ja hankkeiden rakentamisen rahoitusta.

Matkakeskusverkon paikkakuntien valinnalle määritettiin ohjausryhmässä valintaperusteeksi, että paikkakunnalla tulee olla:

- riittävän suuri liikenteellinen vaikutusalue ja väestöpohja
- rautateiden henkilöliikennettä ja linja-autojen kaukoliikennettä
- toimiva paikallisliikenne
- paikkakunnan tulee sijaita TEN-verkolla

Selvityksessä esitettiin matkakeskusverkonrakenteeksi suunnilleen samansisältöistä verkkorakennetta, miltä tämän hetkinen kehitys näyttää. Kaupunkikyselyn perusteella matkakeskuspaikkakunniksi valittiin 22 paikkakuntaa. Hankkeen kuluessa Imatra ja Riihimäki liitettiin uusina paikkakuntina verkon jäseniksi. Matkakeskusverkon rakenne ja toteutuneet matkakeskukset vuoden 2008 alussa ovat kuvan 4 mukaiset.



Kuva 4. Matkakeskuspaikkakunnat, tilanne alkuvuodesta 2008

## 2.4 Matkakeskuspalvelut

Matkakeskuksen yhtenä päätavoitteena on lisätä matkustajien palvelutasoa yhdistämällä erillään toimivat rautatie- ja linja- autoasemat sekä niihin liittyvät palvelut. Matkakeskusprojektin alkuvaiheessa keskityttiin erityisesti matkustajainformaation laadun sekä asiakkaiden palvelutarjonnan parantamiseen.

Matkustajainformaatio on keskeinen osa matkakeskusten ja julkisen liikenteen palvelutarjontaa. Tavoitteena on ollut reaaliaikainen kaikkia joukkoliikennemuotoja koskeva infojärjestelmä.

Ratahallintokeskus on toteuttanut reaaliaikaisen junaliikenteen informaatiojärjestelmän lähes kaikille matkakeskuspaikkakunnille. Junaliikenteen informaatiojärjestelmään sisältyy yleensä laiturinäytöt, saapuvien ja lähtevien junien näyttötaulut ja monitorit muun muassa odotustiloissa, lippuostimistossa ja kulkuväylillä.

Linja-autoliikenteen informaatiojärjestelmät ovat yleensä olleet aikataulupohjaisia, joita paikallisesti voidaan säätää mahdollisten poikkeamien osalta esimerkiksi häiriötilanteissa. Vain suurimmilla paikkakunnilla on linja-autojen paikallisliikenteessä siirrytty reaaliaikaiseen infojärjestelmään.

Hankkeen kuluessa kehitettiin infokioski eli aikataulu- ja neuvonta-automaatti. Infokioskiin oli tavoitteena sijoittaa matkustajapalveluiden lisäksi mm. paikkakunnan matkailuinformaatiota. Infokioskien toteutus ei ole jatkunut ajatellun mukaisesti.



Kuva 5. Matkustajainformaatio, näyttötaulu



Yhtenäisen lippujärjestelmän toteuttaminen osoittautui epärealistiseksi. Yhtenäistä, kaikille soveltuvaa konseptia hankkeessa ei ole voitu kehittää. Vain muutamalla paikkakunnilla kuten Kouvolassa, Jyväskylässä ja Varkaudessa on lipunmyynti siirretty samoihin tiloihin. Suurin yksittäinen este yhteiselle lipunmyynnille on nykyisen henkilöstön uudelleensijoittaminen ja siihen liittyvät henkilöstökysymykset. Lipunmyynnistä puuttuu myös operaattoreiden yhteinen tietojärjestelmä.

Viime vuosina junalippuja ja linja-autoliikenteen lippuja on voinut ostaa R-kioskeista, jonka kanssa sekä VR Osakeyhtiöllä että Matkahuollolla on lipunmyyntisopimus. Myös internet- ja mobiili- lipunmyynnit ovat kasvattaneet jatkuvasti suosiotaan. Perinteinen lipputoimisto ei silti tulevaisuudessakaan jää syrjään.



*Kuva 6. Jyväskylän lipputoimisto*

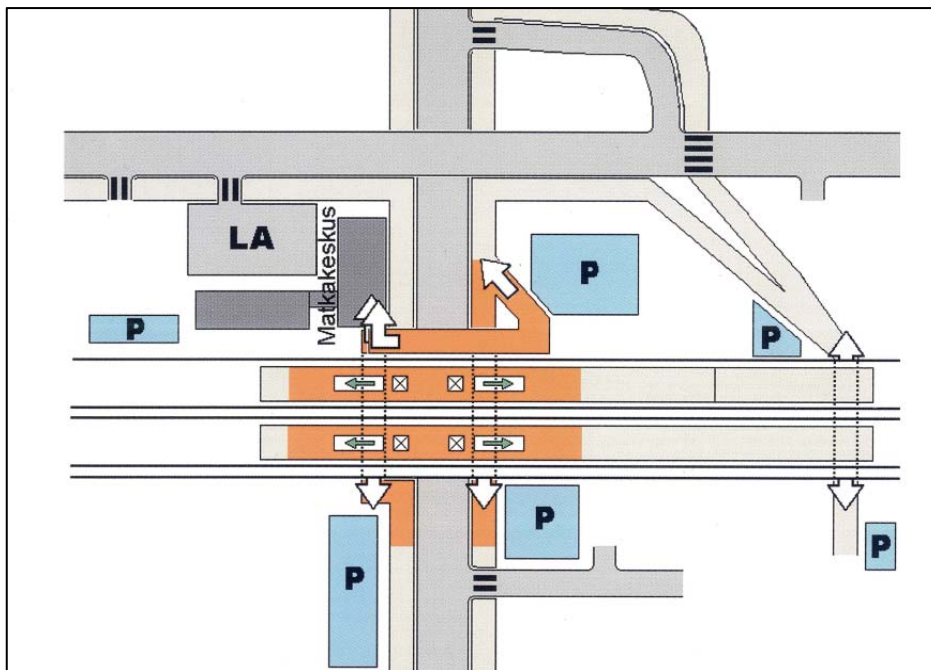


*Kuva 7. Varkauden lipputoimisto, rahtipalvelut ja kioski integroituna ratkaisuna*



Lipputoimistojen arkkitehtuuriin tavoitteena on viime vuosina ollut yhtenäistää tilojen kalustus kaikille matkustajaryhmille soveltuvaksi. Sujuvan matkustajapalvelun lisäksi lipputoimistolta vaaditaan turvallisuutta, asiakaslähtöisyyttä mutta myös viihtyisyyttä henkilökunnan työskentelypaikkana.

Matkakeskuksen palvelu riippuu myös ulkoisista yhteyksistä. Osa matkakeskuksen esteetöntä, sujuvaa ja turvallista liikkumisympäristöä on hyvät yhteydet eri liikennemuotojen välillä. Liityntäpysäköinti, liityntäliikenne ja sen osana paikallisliikenne ja polkupyöräily ovat olleet kaikissa matkakeskusratkaisuissa keskeisiä kehittämiskohteita.

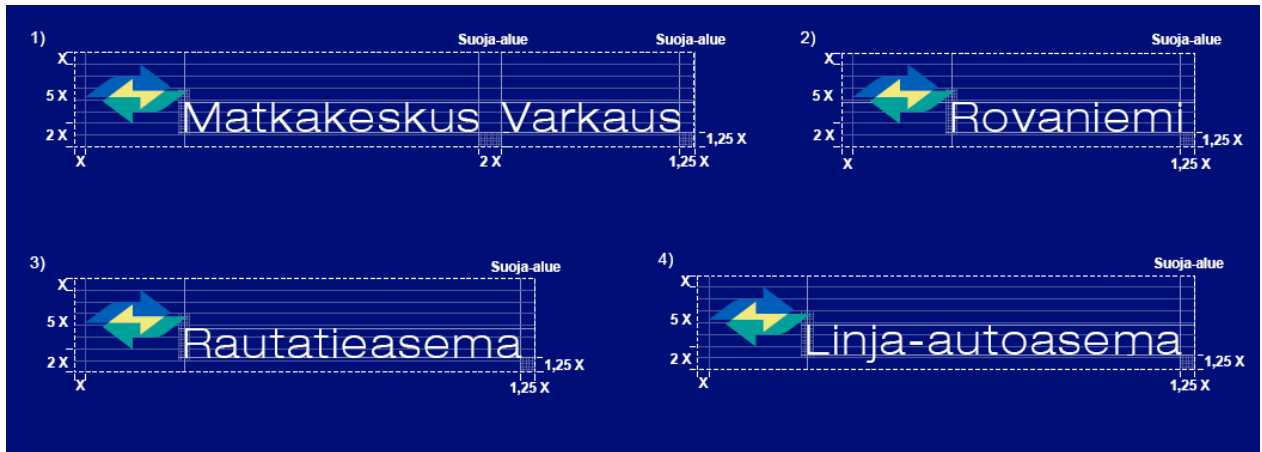


Kuva 8. Matkakeskuksen yhteystarpeet, mukana ovat myös taksit, polkupyöräparkit ja linja-autojen vaihtopysäkit

## 2.5 Matkakeskus –brändi

Joukkoliikenteen lisäämistä pohtineet selvitykset ovat painottaneet 1990-luvulta lähtien joukkoliikenteen brändäämisen ja markkinoinnin merkitystä joukkoliikennettä lisättäessä. Matkakeskushankkeen keskeisenä lähtökohtana olikin toteuttaa selkeä ja muista kaupallisista viesteistä erottuva kokonaisuus, minkä matkustaja tunnistaa helposti. Toisena tavoitteena oli tehdä matkakeskusten suunnitteluprosessista yksinkertaisempaa ja kustannustehokkaampaa.

Matkakeskuksen liikemerkin ja Matkakeskus –nimilogon kiinteästä yhdistelmästä muodostuu Matkakeskus –tunnus. Matkakeskus tunnus on eri toimijoiden yhteinen rekisteröity tavaramerkki, jonka omistavat Linja-Autoliitto, VR-Yhtymä Oy ja liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä.



Kuva 9. Matkakeskusmerkin käyttökohteet

Matkakeskustunnuksen käyttöoikeus on myönnetty ainoastaan niille joukkoliikenneterminaaleille, jotka täyttävät matkakeskuksille asetetut vaatimukset. Matkakeskuksen ilmeelle asetetut vähimmäisvaatimukset on ohjeistettu kolmella visuaalisella käsikirjalla: *Graafinen ilme*, *Varusteiden ja opasteiden ilme sekä Esteetön matkakeskus* katso luku 3.7 matkakeskusselvitykset ja tarkastelut.

Muissa maissa joukkoliikennepalveluiden yhteistä laadukasta ilmettä ei ole nostettu strategiseksi joukkoliikenteen kilpailutekijäksi yhtä selkeästi kuin Matkakeskus 2007 -hankkeessa. Euroopassa matkakeskuskäsitteellä viitataan enemmän joukkoliikenteen lippupalveluihin. Suomalainen joukkoliikenne eroaa kuitenkin merkittävästi muista Euroopan maista. Erityisesti rahdinkuljetus linja-autoilla poikkeaa muusta EU- Euroopasta. Toiminnallisesti ulkomaiset tutustumiskohteet ovat olleet hyviä esimerkkejä eri liikennemuotojen yhteistyöstä.

Joukkoliikennetason yhteinen brändääminen eri toimijoiden kesken on kansainvälisestikin ainutlaatuista, minkä vuoksi uuden toimintatavan sisäistäminen on ymmärrettävästi ollut haasteellista. Toteutuksessa arkkitehdit ovatkin käyttäneet vapauksia ilmettä soveltaessaan, mikä kaupallisten brändien kohdalla ei olisi ollut mahdollista. Kuitenkin matkakeskus- brändille asetetuissa tavoitteissa on onnistuttu hyvin. Tosin yhteisen lipunmyynnin epäonnistuminen on jonkin verran aiheuttanut sekaannusta matkakeskus- brändille.

Toteutettujen matkakeskusten valossa matkakeskus- brändi on useilla paikkakunnilla lyönyt itsensä läpi niin palveluita tarjoavana kuin rakennustakin tarkoittavana tunnuksena. Toteutettujen selvitysten perusteella matkakeskus- brändillä on ollut joukkoliikennettä lisäävä merkitys.

## 2.6 Matkakeskushanke ja kehitysprojektit

Samanaikaisesti matkakeskushankkeen kanssa liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tehtiin kahta isoa joukkoliikenteen kehitysprojektiä; esteettömyyttä ja matkustajainformaatiota. Molemmat hankkeet olivat osin kansainvälisiä tutkimus- ja kehitysprojekteja, joiden tuloksia sovellettiin Matkakeskusverkko 2007 -projektissa.

### Joukkoliikenteen esteettömyys

Esteetön joukkoliikenne on eräs liikenne- ja viestintäministeriön kehitysprojekteista, jota on selvitetty yleiseurooppalaisena prosessina. Kehittämissuunnitelman toimenpiteet keskittyivät seuraaviin aiheisiin:

- opastuksen ja viitoituksen parantaminen
- terminaalien hissien parantaminen
- esteettömien ja portaattomien kulkuyhteyksien kehittäminen
- kevyen liikenteen yhteyksien rakentaminen/parantaminen pysäkeille ja terminaaleihin
- asemien ja pysäkkien lähialueiden pintamateriaalien parantaminen
- heikkonäköisten ja muiden erityisryhmien tarpeiden huomioon ottaminen

Matkakeskusten suunnitteluun esteettömyys siirtyi heti kehitysprojektin alkuvaiheesta saakka. Matkakeskusten suunnittelussa esteettömyyskriteerit otettiin erääksi tsekkauslistaksi, jossa suunnitteluvaiheesta valmistuneeseen matkakeskukseen saakka esteettömyysvaatimukset tarkistettiin hankekohtaisesti. Esteettömyyttä on käsitelty laajana koko matkakeskusalueen kattavana kevyen liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmana. Se on kokonaisuus liityntäliikenteen yhteyksistä ja polkupyöräpysäköinnistä alkaen ja siihen sisältyy odotustilat, lippu-toimistot ja laiturialueet kulkuyhteyksineen. Junalaitureiden uusimisen lähtökohtana on ollut junakaluston uusiminen ja niiden edellyttämät korkeat laiturit.

lisätietoja [www.elsa.fi](http://www.elsa.fi)

### Matkustajainformaatio

Matkustajainformaatio on ollut mittava erillinen liikenne- ja viestintäministeriön kehittämissuunnitelman projekti, jossa on tarkasteltu:

- joukkoliikenteen ajantasaista ja kattavaa lähtötietoja
- henkilöliikenteen tiedotuspalvelujen kehittämistä
- internet-palveluiden kehittämistä
- ajantasaista, reaaliaikaista matkustajainformaatiota
- terminaalien ja pysäkkien matkustajainformaatiota
- matkapuhelinpalveluita

Matkakeskusten informaatiojärjestelmien osalta laadittiin erilliset ohjeet, joiden tavoitteena oli luoda yhtenäinen ilme ja informaatiotekniikka. Matkustajainformaation lähtökohtana on ollut informaatiojärjestelmän kokonaisuutena, johon sisältyy:

- tausta- ja ohjauksjärjestelmä
- näyttölaitteet

- julistekehykset
- opasteet
- infokioski
- automaattinen kuulutusjärjestelmä
- tiedonsiirtoyhteydet

lisätietoja [www.matka.fi](http://www.matka.fi), [www.heili.info](http://www.heili.info)

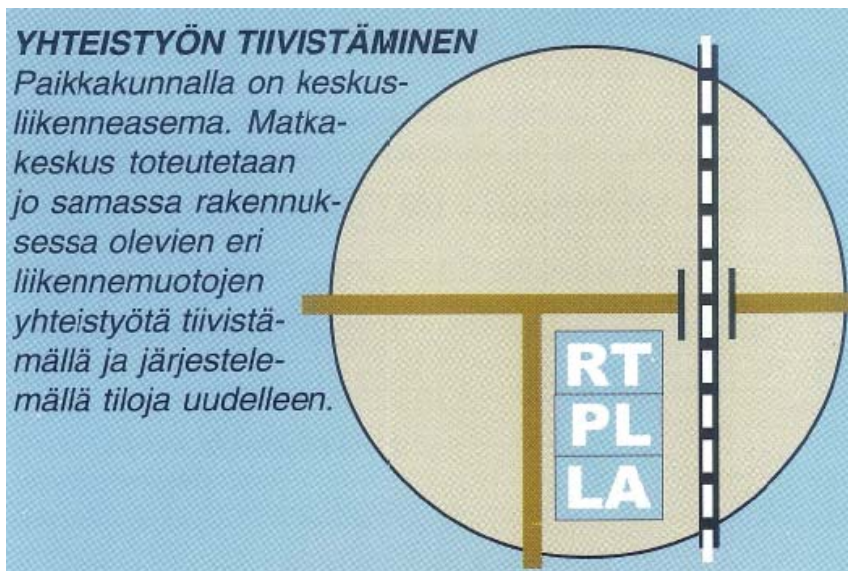
Matkustajainformaatiojärjestelmien kehittäminen eteni Ratahallintokeskuksen toimesta muutamalla matkakeskuspaikkakunnalla erillishankkeena. Pääradoilla reaaliaikainen informaatio otettiin käyttöön useimmalla paikkakunnalla.

### 3 KEHITTÄMISTYÖ 1997 - 2007

#### 3.1 Matkakeskusverkon rakenne vuonna 2007

Työn alussa matkakeskukset jaettiin kolmeen erilaiseen luokkaan matkakeskuksen toteuttamistavan mukaan:

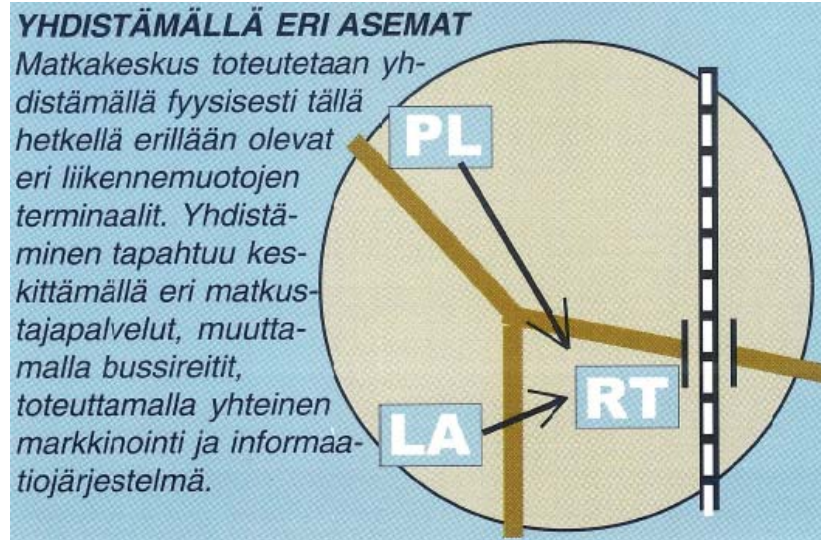
1. Matkakeskus toteutetaan samassa rakennuksessa jo toimivien eri liikennemuotojen yhteistyöllä tiivistämällä ja järjestämällä tiloja uudelleen. Tällaisilla paikkakunnilla on yleensä käytössä keskusliikenneasema tai asemat sijaitsevat eri puolilla ratapihaa. Yhteistyöllä tiivistetään:
  - aikataulu ja reittisuunnitelmia yhteen sovittamalla
  - yhdistämällä infojärjestelmiä ja tiedotusta
  - yhdistämällä päällekkäisiä matkustajapalveluja



Esimerkkeinä toteutetuista matkakeskuksista ovat Kouvola, Seinäjoki ja Varkaus, jotka edustavat tyypillisesti 1960-luvun keskusliikenneasemia.

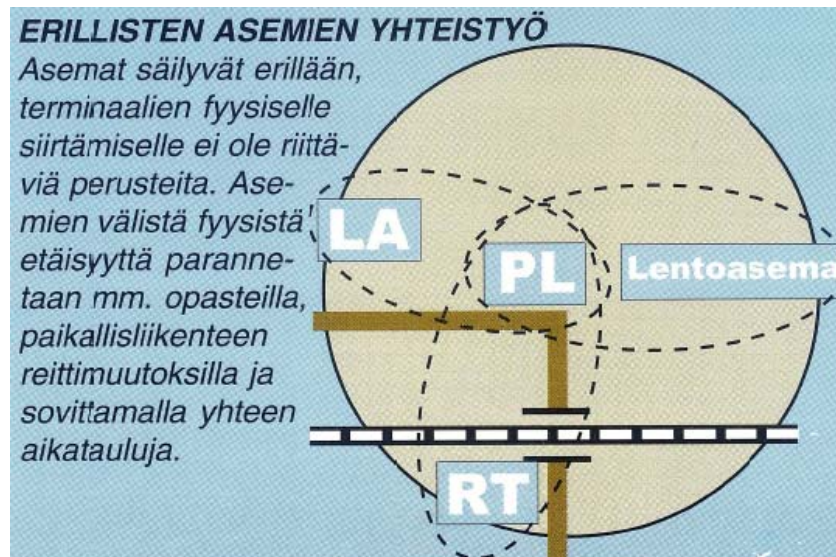
2. Matkakeskus toteutetaan yhdistämällä fyysisesti erillään olevat asemat. Yhdistäminen tapahtuu:
  - keskittämällä matkustajapalvelut
  - muuttamalla bussireitit kulkemaan matkakeskuksen kautta
  - yhdistämällä infojärjestelmiä ja tiedotusta





Esimerkkeinä toteutetuista matkakeskuksista ovat Jyväskylä, Lappeenranta ja Mikkeli. Samoin rakenteilla olevat Oulu, Riihimäki ja Vaasa kuuluvat tähän ryhmään.

3. Erillisten asemien välistä fyysistä etäisyyttä ja matkaketjuja parannetaan:
- parantamalla asemien välistä opastusta ja kevyen liikenteen yhteyksiä
  - parantamalla paikallisliikenteen reittejä asemien välisessä liikenteessä
  - terminaalien välisellä palvelubussilla
  - aikatauluja yhteen sovittamalla



Esimerkkeinä toteutetuista matkakeskuksista ovat Helsingin Kamppi, Pori ja Tampere sekä Lahti. Lahdessa kuitenkin keskustelu toimintojen sijoittelusta edelleen jatkuu ja tilanne on edelleen avoin.

### 3.2 Matkakeskushanke 2007, prosessin kulmakivet

Matkakeskusverkon rakenne ja toteutuminen vuoden 2007 lopussa on jonkin verran toisenlainen kuin työn alussa vuonna 1997 osattiin arvioida. Hankkeiden toteutusaikataulu arvioitiin projektin alussa aivan liian optimistiseksi. Hankkeiden toteutukseen ovat olleet vaikuttamassa monet erilaiset syyt, joiden arvioimiseen ei työn alussa osattu varautua.

Matkakeskusten keskeisimmät ongelmakohdat, jotka on ratkaistava ennen rakennuspäätöstä, ovat olleet:

- kaavoitusprosessilla on sidoksia matkakeskusalueen maankäytön suunnitteluun ja kaavoituksen pohjana olevan rakennusoikeuden hintaan
- suojelukohteet; useat nykyisistä rautatieasemista kuuluvat rakennushistoriallisesti arvokkaiden asemarakennusten piiriin. Ympäristöministeriö, Museovirasto, VR-Yhtymä Oy ja Ratahallintokeskus sopivat yhteisesti vuonna 1998 aiesopimuksella erikseen mainittujen kohteiden suojelusta.
- operaattoreiden yhteistyö; yhteistoiminnan pelisäännöistä ja toiminnan kustannuksista sopiminen
- rahoitus; laadukas matkakeskus on paljon muutakin kuin matkustajatilojen seinät. Kustannusjako eri toimijoiden ja kaupungin kesken on koettu epätasaiseksi.
- suunnittelu; matkakeskuksen yhteisen ilmeen ja tunnistettavuuden tulee olla yhtenäinen koko matkakeskusverkon osalta.

Eräs merkittävimmistä tekijöistä on ollut matkakeskusalueiden kaavoitus ja maanomistuksesta johtuvat tontinmuodostuksen vaikeudet. Asemanseutujen maa-alueiden omistus on suurimaksi osaksi jaettu siten, että rata-alueen ja junalaitureiden omistajana/haltijana on Ratahallintokeskus sekä asemarakennusten ja pysäköintialueiden omistajana VR-Yhtymä Oy. Lisäksi kolmantena osapuolena on yleensä kaupunki tai kaupungin omistuksessa oleva yhtiö.

Monella paikkakunnalla alueen maanomistajina ovat esimerkiksi Ratahallintokeskus, VR-Yhtymä Oy, Senaattikiinteistöt, yksityiset maanomistajat, kaupunki jne. Yhteisen ratkaisumallin löytäminen tonttia muodostettaessa on vienyt aikaa ja siihen on päästy vasta tarvittavien kaavapäätösten jälkeen. Asemakaavamuutos on koettu erilaisten intressiryhmien (yhdistykset tai yksittäiset kaupunkilaiset) puolesta asiaksi, josta on valitettu eri oikeusasteisiin. Esimerkiksi Helsingin Kampin ja Oulun matkakeskusalueen asemakaavoista valitettiin KHO:een saakka, mikä viivästytti kumpaakin hanketta kahdella - kolmella vuodella.

Liikenneoperaattoreiden kiinnostus matkakeskukseen on myös vaihdellut paikkakunnittain. Linja-autoyrittäjien tuki matkakeskukselle on ollut joillakin paikkakunnilla vähäinen ja vasta muut hyvin toteutetut kohteet ovat olleet esimerkkinä sille, että matkakeskus on koettu sittenkin varteenotettaviksi joukkoliikennehankkeiksi.

Erilliset linja-autoasemat ovat monella paikkakunnalla osa kaupungin ydinkeskustaa. Niiden uudelleen kaavoittaminen ja toimintojen siirtäminen matkakeskukseen ei ole aina tyydyttänyt

Matkahuoltoa ja linja-autoliiton jäsenyrityksiä. Matkahuollolle on tärkeää matkustaja- ja rahti-palveluiden synergia ja linja-autoliikenteen joustavat reitit.

Muutamalla paikkakunnalla, kuten Helsingin Kampissa, Jyväskylässä, Riihimäellä ja Vaasassa, on muodostettu kiinteistöyhtiöitä. Kiinteistöyhtiöissä on ollut mukana samoja tahoja kuin tavanomaisissa matkakeskushankkeissa. Kiinteistöyhtiömuoto on mahdollistanut taloudelliset panokset ja osin myös riskinoton tavanomaista kaupungin yksin vetämää hanketta joustavammin. Vastuunkantajina ja kehittäjinä hankkeissa ovat lopulta olleet kiinteistöyhtiöiden omistaja- ja taustatahot.

### 3.3 Organisaatio ja eri tahojen rooli

#### 3.3.1 Kaupungit hankkeiden moottoreina

Matkakeskuspaikkakunnilla hankkeen vetovastuu on ollut selkeästi kaupungilla. Kaupungin teknisen sektorin ja maankäytön suunnittelun aktiivisuus on ollut merkittävä tekijä vietäessä hanketta eteenpäin kaupungin organisaatiossa ja hyväksynnän hankkimisessa. Kaupungin vastuulla ovat yleensä olleet:

- kaavoitus ja maanhankinta, maankäyttösopimukset
- kiinteistöyhtiöiden perustaminen
- kaavoitus, tekninen suunnittelu
- rakennuttaminen ja suurelta osin myös hankkeen rahoitus

Muut osapuolet ovat vaihdelleet paikkakunnittain.

*Taulukko 1. Matkakeskushankkeissa mukana olleet tahot ja tavanomaisin rooli hankkeessa*

Toimija	Tehtävä tai rooli
Kaupunki	yleensä hankkeen vetäjä, maankäytön ja hankkeen suunnittelu, liikenneväylien ja alueiden rakentaminen ja ylläpito, rakennuttaminen
Ratahallintokeskus	ratapihan, laitureiden ja asematunneleiden rakentaminen ja saneeraus, infojärjestelmä
VR-Yhtymä Oy	matkakeskustilat, rakennusten saneeraus, ulkoalueiden saneeraus ja rakentaminen, matkakeskustilojen vuokraus ja ylläpito
VR Osakeyhtiö	liikenneoperaattori, lipputoimisto, infojärjestelmä, muut matkustajapalvelut
Oy Matkahuolto Ab	lipputoimisto, infojärjestelmä, muut matkustajapalvelut, rahtipalvelut
Linja-autoyrietykset	liikenneoperaattori
Taksit	liikenneoperaattori, taksitoimintojen ylläpito
Kiinteistöyhtiöt	rakennusten saneeraus, rakentaminen, ylläpito
Rakennusliikkeet	rakennusten kehityshankkeet ja kiinteistöyhtiöt, paikkakunta-kohtaiset isot projektit



### 3.3.2 Kaupallisiin palveluihin yhdistäminen, tulevaisuuden toteutustapa

Helsingin Kampissa, Riihimäellä ja Oulussa matkakeskus syntyy osana alueen laajempaa maankäytön kehittämishanketta. Paikkakunnalla matkakeskus on osa isoa kaupallista rakennuskompleksia. Oulussa matkakeskukseen siirtyy junaliikenteen matkustajapalvelut. Linja-autoaseman toimii ratapihan toisella puolella, alueen toiminnallinen kehittäminen on vielä kesken. Asematunneli yhdistää toiminnot toisiinsa. Riihimäellä matkakeskukseen siirtyy linja-autojen matkustajapalvelut ja rahtitoiminnot, kun junaliikenteen matkustajapalvelut jäävät viehiselle rautatieasemalle. Toiminnot yhdistetään toisiinsa katetulla ja esteettömällä kulkuyhteydellä. Riihimäen matkakeskuksen matkustajamäärät ovat merkittävät, kaupungin ollessa eräs suurimmista pääkaupunkiseudun ulkopuolisista liityntäliikenteen paikkakunnista. Riihimäen matkakeskuksen alueelle on tulossa noin 1 000 liityntäliikenteen autopaikkaa.

### 3.3.3 Operaattoreiden asema ja osallistuminen

Liikenneoperaattoreiden vastuu matkakeskuksessa on yleisesti matkustajapalveluissa. Näihin kuuluvat lipunmyynti, neuvonta, aikataulut, informaatio ja muut matkustajapalvelut.

Hankkeen alkaessa odotettiin matkustajapalveluiden yhdistämisellä saavutettavan hyötyjä henkilöiden määrän vähentyessä ja tilojen kustannuksissa. Eri operaattoreiden lipunmyynnin järjestelmiä ei ole teknisesti onnistuttu yhdistämään toimivaksi ratkaisuksi. Käytännössä eri operaattoreilla on omat lipunmyyntinsä lukuun ottamatta Varkautta, jossa Matkahuolto myy myös junaliput ja Lappeenrantaa, jossa VR Osakeyhtiö myy myös linja-autolippuja.

Informaatiojärjestelmät ovat matkakeskuksissa rakennettu yhteistyössä eri operaattoreiden kanssa, mutta teknisesti järjestelmät ovat erillisten käyttöliittymien takana. Ratahallintokeskus rakentaa ja ylläpitää junaliikenteen reaaliaikaista informaatiojärjestelmää. Linja-autoliikenteen informaatio on yleensä aikataulupohjainen. Matkakeskuksessa tai liityntäpysäkeillä olevat paikallisliikenteen näyttötaulut ovat myös yleensä aikataulupohjaisia. Vain muutamalla paikkakunnalla, kuten Helsingin Kampissa, Jyväskylässä, Lahdessa ja Tampereella, on toteutettu reaaliaikaiset infotaulut.

Oma suomalainen kokonaisuus matkakeskuksissa on Matkahuollon rahtipalvelut. Rahdin osuus kaukoliikenteen linja-autoissa on useilla reiteillä merkittävässä asemassa. Toimivien ja kustannustehokkaiden rahtitoimintojen järjestäminen matkakeskusten yhteyteen on ollut monessa hankkeessa haasteellinen kokonaisuus. Rahtitoiminnoille on tarvinnut löytää tilaa rakennuksista, linja-autojen liikennekentältä ja toisaalta rahtiasiakkaille on pitänyt saada sujuva asiakaspaikointi. Matkahuolto on osallistunut uusien kohteiden osalta tilojen saneerauksen kustannuksiin ja laitehankintoihin.

### 3.4 Kaupunkikohtaiset ratkaisut

Toteutuneilla matkakeskuspaikkakunnilla on hyviä esimerkkiratkaisuja, joita voidaan pitää mallina muille paikkakunnille. Tähän mennessä toteutuneista hankkeista Jyväskylän ja Kampin matkakeskukset edustavat parhaiten onnistuneista ratkaisuja. Kummankin matkakeskuksen suunnitteluun ja toteutukseen on myös panostettu eniten. Pienemmistä hankkeista Mikkelin matkakeskuksessa on kaikki liikennemuodot koottu hyvin yhteen pienehkölle alueelle.



*Kuva 10. Jyväskylän matkakeskuksen paikallisliikennekeskus*



*Kuva 11. Mikkelin matkakeskuksen esteettömyyttä korostava ratapihan ylittävä silta*



*Kuva 12. Porin linja-autoaseman lähtölaiturit*



*Kuva 13. Kampin matkakeskuksessa linja-autolaiturit on erotettu matkustajien odotustiloista lasisten ovien taakse*

### 3.5 Matkakeskusten vaikutusarvioinnit

#### 3.5.1 Hankearvioinnin perusteet

Matkakeskuksen vaikutuksia arvioitiin sekä suunnitteluvaiheessa että jälkiarviointina toteuttamisen jälkeen. Suunnitteluvaiheessa tavoitteena oli löytää kaikkia osapuolia tyydyttäviä sekä liikennepoliittisia, alueellisia ja paikallisia tavoitteita tukevia toteutusratkaisuja. Arviointi tarkentui suunnittelun edetessä ja oli perustana jatkosuunnittelulle ja päätöksille. Jälkiarvioinnissa selvittiin eri osapuolten tyytyväisyys matkakeskuksen aiheuttamiin muutoksiin sekä mahdolliset korjaustarpeet.

Matkakeskushankkeiden vaikutusten arvioinnille tuotettiin tarkastelukehikko. Kehikko perustui liikenne- ja viestintäministeriön hankearvioinnin yleisohjeisiin. Kehikon pääkohdat ovat:

- hankekuvaus
- vaikutusselvitykset
- yhteiskuntataloudellinen analyysi, joka jakautuu
  - kannattavuuslaskelmaan
  - vaikutusten analysointiin
  - toteutettavuuden arviointiin

Kannattavuuslaskelma laadittiin niistä hankkeen vaikutuksista, jotka voitiin arvioida rahamääräisesti. Hyöty-kustannussuhde on yleisimmin käytetty kustannustehokkuutta kuvaava tunnusluku.

Matkakeskusverkko 2007 hankkeen kuluessa hankekohtaiset arvioinnit tehtiin Seinäjoen, Lappeenrannan, Jyväskylän ja Kampin matkakeskuksista. Arvioinnit toteutettiin periaatteessa samalla tavalla, vaikka jokainen kohde on omalla tavallaan itsenäinen kokonaisuus. Tehdyt matkustajahaastattelut ovat itsenäisiä kokonaisuuksia ja jokaisella paikkakunnalla matkustajien vastauksissa näkyy vertailu paikkakunnan aikaisempaan tilanteeseen.

#### 3.5.2 Seinäjoen matkakeskus

Seinäjoen matkakeskus on kehitetty keskusliikenneasemasta. Matkakeskusta pidetään yleisesti varsin onnistuneena sekä hankkeeseen osallistuvien osapuolten että matkustajien keskuudessa. Hyvästä lopputuloksesta huolimatta hankkeeseen osallistuneet löysivät hankeprosessista runsaasti kehitettävää. Prosessia häiritsi kiire ja liian laaja suunnittelu- ja toteutusorganisaatio.

Seinäjoen matkakeskus on vastannut hyvin yleisiä tavoitteita. Joukkoliikenteen imago ja asiakastyytyväisyys ovat kasvaneet. Matkakeskuksen toteuttaminen tiivistä eri osapuolten yhteistyötä, joka on jatkunut hyvin jälkepäinkin asiakaspalvelun parantumisena. Tosin lipputoimistoyhteistyö epäonnistui kustannuskysymysten vuoksi. Nykypäivän ja tulevaisuuden lipunmyynti ja neuvontapalvelut ovat yhä enemmän internet- ja mobiili-pohjaisia, jolloin yhteisellä lipputoimistolla ei ole samaa merkitystä, kuten aikaisemmin ajateltiin.

Matkustajat ovat olleet erittäin tyytyväisiä Seinäjoen matkakeskusratkaisuun. Suomen ensimmäinen matkakeskus on saanut arvoisensa huomion.

### 3.5.3 *Lappeenrannan matkakeskus*

Lappeenrannassa matkakeskus on saneerattu rautatieasemasta. Vaikutusarvioinnin tulokset ovat samansuuntaisia Seinäjoen tutkimuksen kanssa. Matkakeskushankkeen laajuus muuttui merkittävästi prosessin kuluessa. Matkakeskusalueelle suunniteltiin laajaa uudisrakentamista, mutta lopputulokseen sisältyi ainoastaan uusi rahtiasema. Lappeenrannan matkakeskuksen kustannusten jako eri osapuolten kesken oli hankalaa, työn kuluessa nousi esille tarve valtakunnallisista periaatesopimuksista tai ohjeistuksesta.

Lappeenrannan liikenneolosuhteet linja-autoliikenteen osalta edellyttävät keskustan palvelupaikan ylläpitoa matkustajapalvelun turvaamiseksi keskustassa. Tämä lisää selkeästi Matka-huollon kustannuksia. Linja-autoliikenteen reitteihin tuli lisämatkaa rahtiaseman siirtyessä pois keskustasta.

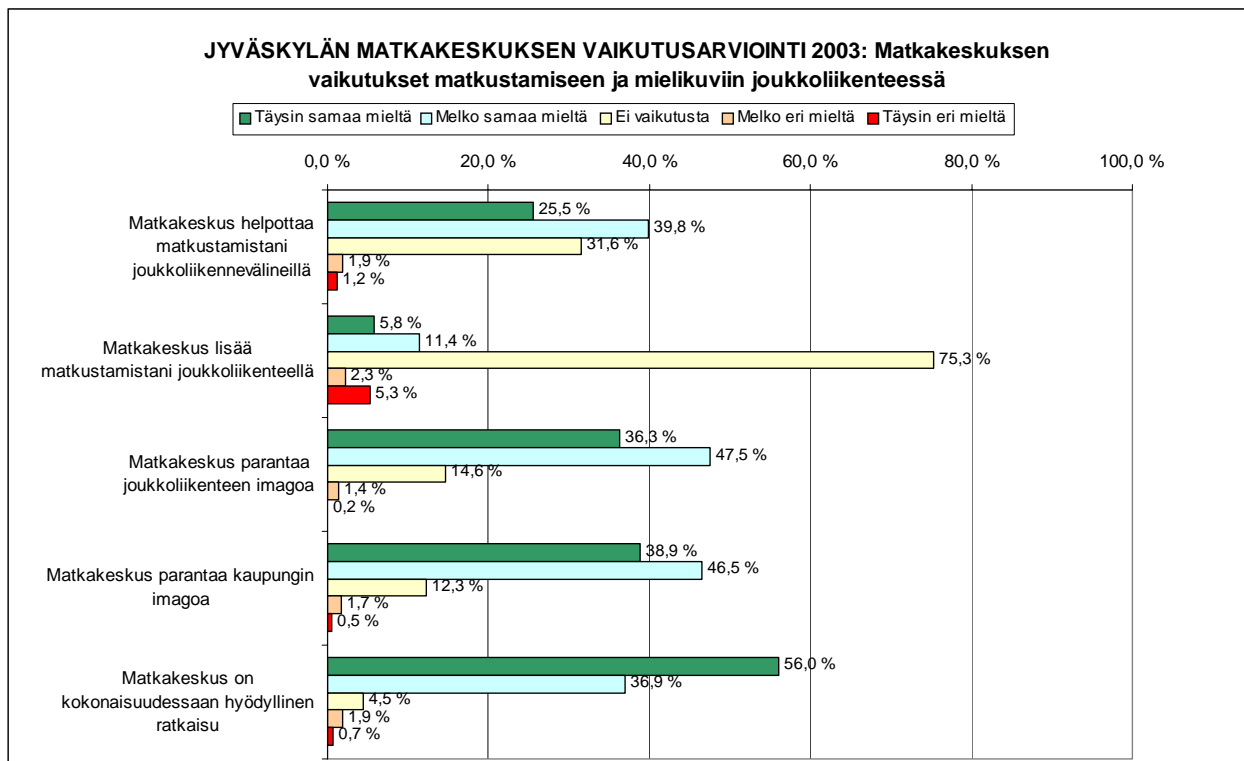
Matkustajien näkökulmasta Lappeenrannan matkakeskus on lisännyt joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja laatutasoa.

### 3.5.4 *Jyväskylän matkakeskus*

Jyväskylän matkakeskus oli uudisrakennuskohde ja valmistuessaan matkakeskusten lippulaiva. Jyväskylän matkakeskuksen hankearviointi on toteutettu pääosin jälkiarviointina ja se tehtiin toimija- ja kulkumuotolähtöisesti. Lisäksi selvityksessä tarkasteltiin hankkeen vaikutuksia ympäröivään yhteiskuntaan kuten turvallisuuteen ja terveyteen, sosiaaliseen kestävyys, alueiden ja yhdyskuntien kehittämiseen sekä luontoon. Vaikka matkakeskuksia pidetään paljolti joukkoliikennehankkeina, hankkeiden vaikutukset ulottuvat laajemmalle kuin vain liikenteellisiin kysymyksiin. Jyväskylässä matkakeskushanke vaikuttaa erityisesti maankäyttöön kaupungin keskeisillä alueilla sekä joukkoliikenteen ja kaupungin imagollisiin tekijöihin.

Matkakeskushankkeen yhteiskuntataloudellisissa analyyseissa on keskitytty vaikutusten analysointiin. Kannattavuuden laskemisen miellekyttä heikensi linja-autoliikenteen matkustajamäärätietojen puutteellisuus. Matkakeskus on myös hanke, jolla on merkittäviä vaikutuksia, jotka eivät ole rahanmääräisesti arvioitavissa.

Kokonaisuutena Jyväskylän matkakeskus on vaikutuksiltaan selkeästi positiivinen. Matkustajilta saatu palaute on ollut pääosin kiittävä. Keskeisistä toimijoista tyytyväisyytensä hankkeen lopputulokseen ovat ilmaisseet Jyväskylän kaupungin että raideliikenteen edustajat. Varauksellisimmin hankkeeseen ovat suhtautuneet linja-autoliikennettä edustavat tahot. Pääsyyinä kriittiseen arviointiin ovat olleet kasvaneet kustannukset.



Kuva 14. Jyväskylän vaikutusarviointi, esimerkki tuloksista

### 3.5.5 Kampin matkakeskus

Kampin matkakeskus on kansainvälisestäikin mittava terminaali niin laadultaan kuin käyttäjämäärältään. Vaikutusten arviointi kertoi onnistuneesta kokonaisuudesta.

Kampin matkakeskuksen vaikutusarviointi on toteutettu jälkiarviointina. Työssä on selvitetty eri osapuolten tyytyväisyys matkakeskuksen tuomiin muutoksiin sekä hankkeen vastaavuus asetettuihin tavoitteisiin.

Vaikutusarviointi tehtiin pääsoin samalla tekniikoilla Jyväskylän matkakeskusarvioinnin kanssa, jossa pääpaino on ollut matkustajahaastattelussa ja toimijakohtaisten vaikutusten selvittämisessä ja analysoinnissa. Kampin matkakeskus on osa isoa kaupallista keskusta ja sen vaikutukset ulottuvat kaupungin keskustan keskeisillä alueilla joukkoliikenteen ja kaupungin imagoon tekijöihin. Hankkeelle on laskettu myös hyöty-kustannussuhde. Hanke voitiinkin todeta yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi, hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,39.

Kokonaisuutena Kampin matkakeskuksen vaikutukset vastaavat hyvin toimijaosapuolten hankkeelle etukäteen asettamia tavoitteita. Matkakeskuksessa ja sen lähialueen pysäkeillä tehdyn kyselyn mukaan Kampin terminaaliratkaisut ovat lisänneet myös joukkoliikenteen käyttöä. Joukkoliikenteen käytön lisääntyminen johtuu kokonaismatka-aikojen lyhentymisestä, hyvistä liityntäyhteyksistä, terminaalin viihtyisyyden lisääntymisestä ja palvelutason parane-

misesta. Myös Matkahuollon rahtipalvelut saivat uudenaikaiset, toimivat tilat, mikä on lisännyt rahtipalveluiden asiakkaita ja kannattavuutta.

Joukkoliikenteen matkustajat	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (- haitat, + hyödyt)
Asiakastyytyväisyys				x		
• Matkakeskuksen viihtyisyys, turvallisuus, esteettömyys				x		
• Joukkoliikenneyhteydet matkakeskukseen					x	
• Henkilöautoliikenteen yhteydet mk:een		x				
• Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet			x			
• Opastus- ja informaatiojärjestelmä				x		
• Lipunmyyntipalvelut			x			
• Muut palvelut (kahvila, matkatavarasäilytys, WC-tilat)					x	
Kokonaisvaikutus				x		

- ++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä  
 + vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä  
 0/? ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia  
 - vaikutukset lievästi kielteiset  
 -- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Kuva 15. Kampin vaikutusarviointi, esimerkki tuloksista

### 3.5.6 Muut matkakeskukset

Muiden matkakeskusten osalta vaikutusten arviointi on tehty suppeampana tarkasteluna, jossa on keskistytty hankkeen toiminnallisuuteen ja asiantuntija-arviointiin.

Porin matkakeskus edustaa toiminnallisesti hajautettua mallia, jossa eri liikenneoperaattoreiden asemat ovat tutuilla paikoillaan ja parannustoimenpiteet ovat kohdistuneet asemarakennuksiin ja niiden välisten yhteyksien parantamiseen. Rautatieasemalla on toteutettu ratapihan alittava tunneli ja esteettömät yhteydet laiturialueelle. Linja-autoaseman saneerauksessa rahti-toiminnot siirrettiin linja-autoaseman rakennukseen ja matkustajien odotustilat kunnostettiin huolella. Linja-autoasema on hyvä esimerkki suojellun rakennuksen saneerauksesta. Uudet rahtitilat sekä esteettömät ja viihtyisät matkustajien odotustilat ovat lisänneet linja-autoaseman toimintaedellytyksiä. Matkahuollon toimintojen kannattavuus on selkeästi parantunut.

## 3.6 Kustannukset ja rahoitus

### 3.6.1 Kustannuslaskennan perusteet

Matkakeskusten kustannukset jakautuvat pääosin seuraaviin investointeihin: matkakeskusrakennus tai nykyisten rakennusten saneeraukset, matkustajien edellyttämät odotus- ja palvelupaikat sekä linja-autoliikenteen edellyttämät rahtitilat, liikenneväylät, pysäköinti- ja muut lii-

kennealueet, matkustajainformaatiojärjestelmät, matkakeskuksen sisäiset kulkuyhteydet mukaan lukien asematunnelit, porras- ja hissinoustat ja yhteydet laitureille.

Matkakeskuskustannuksiin ei ole sisällytetty erikseen tehtyjä ratapihan uusimiskustannuksia. Näihin töihin sisältyy huomattavia kustannusosuuksia kuten raiteiden, vaihteiden ja turvatekniikan uusimisen sekä laitureiden kunnostamisen kustannukset. Ratapihan uusimiset ja ns. korkeat laiturit ovat hankkeita, jotka joka tapauksessa olisi ollut pakko tehdä junakaluston uudistumisen johdosta junaliikenteen palvelutason ja turvallisuuden parantamiseksi.

### 3.6.2 Toteutuneiden hankkeiden kustannukset

Paikkakuntaakohtaiset kustannukset on ilmoitettu taulukossa 2. toteutusajankohdan kustannustasossa. Hankkeet eivät ole vertailukelpoisia toistensa kanssa kustannusten suhteen ilman indeksitarkastelua ja joitakin kunnallisteknisiä siirto- ja muutostöiden kustannuksia. Kustannuksissa on myös paikkakuntaakohtaisia eroja mm. katuverkon kustannusten ja liikennealueiden toteutuskustannuksissa ja niiden mukaan ottamisessa matkakeskuksen kustannuksiin.

Taulukko 2. Toteutuneiden ja rakenteilla olevien matkakeskusten kustannuksia (toteutusajankohdan hintatasossa)

Paikkakunta	Matkakeskuksen kustannukset M€	Muut hankkeen kustannukset	
		Kustannukset M€	Kustannus M€
Helsinki, Kamppi	110	Kampin liikekeskus	250
Jyväskylä	31		
Kouvola	2	Raide- ja laiturityöt	7,5
Lahti	3,8	Ratapihan uusiminen	44
Lappeenranta	2,3	Laiturimuutokset	0,55
Mikkeli	6	Raidetyöt	4,7
Pori	1,6	Ratapihan alittava tunneli ja laiturimuutokset	1,2
Seinäjoki	2,7	Ratapihan laiturien muutostyöt	0,45
Varkaus	0,8		
<b>Rakenteilla olevat matkakeskukset</b>			
Riihimäki	36	Liike-, toimisto- ja pysäköintitalo	
Tampere	11 5,5	Ratapiha- ja laiturityöt	29,3
Vaasa	8,5	Ratapiha- ja laiturityöt	2,1
Yhteensä	221		340



Tarkasteltaessa toteutuneita matkakeskushakkeita ja niille kohdistettuja kokonaiskustannuksia, rahoitus on jakautunut eri osapuolille taulukon 3. mukaisesti.

*Taulukko 3. Toteutuneiden ja rakenteilla olevien matkakeskushankkeiden kustannukset eri osapuolien ilmoittamien kokonaiskustannusten mukaan (kustannukset on koottu toteutusajankohdan hintatasossa)*

<b>Osapuoli</b>	<b>Matkakeskuksen kustannukset M€</b>	<b>Muut kustannuskohteet, joita ei ole kohdistettu matkakeskukseen</b>
Kaupungit <ul style="list-style-type: none"> <li>• liikennealueet, rakennukset, informaatio, osin asematunnellit, porras- ja hissinousut</li> </ul>	162	katuverkon isommat muutokset kunnallistekniikka, tietoliikenneyhteydet
VR-Yhtymä Oy Oy <ul style="list-style-type: none"> <li>• asemarakennukset, piha-alueet</li> </ul>	5,2	
VR Osakeyhtiö <ul style="list-style-type: none"> <li>• lipputoimistot, informaatio</li> </ul>	2	
Oy Matkahuolto Ab <ul style="list-style-type: none"> <li>• informaatio, lipputoimistot, rahtiasema</li> </ul>	5,4	jotkut rahtitilojen saneeraukset ja rahdin teknisten laitteiden uusiminen
Liikenne- ja viestintäministeriö <ul style="list-style-type: none"> <li>• suunnittelu, esteettömyys, informaatio</li> </ul>	10	ministeriön omat henkilötyökustannukset
Ratahallintokeskus <ul style="list-style-type: none"> <li>• ali- ja ylikulut</li> <li>• porras- ja hissinousut, laiturit</li> <li>• informaatio</li> </ul>	138,4 josta 6,8 6,1 1,5	Ratahallintokeskus on uusinnut matkakeskuspaikkakunnilla rata-piha- ja raidealueita ja laiturikatoksia, osa töistä olisi tehty ilman matkakeskushankettakin
Muut osapuolet <ul style="list-style-type: none"> <li>• kiinteistöyhtiöt</li> <li>• maakuntaliitto</li> <li>• sisäministeriö</li> <li>• TE-keskus</li> </ul>	238	kiinteistökohtaisia kustannuksia, avustus, väestönsuojatilat
<b>Yhteensä</b>	<b>560</b>	

Kaikilla matkakeskuspaikkakunnilla hankkeen rahoitusvastuu on ollut selkeästi kaupungilla. Kaupungin suuri osuus kustannusvastuusta juontaa kaupungin merkittävästä roolista koko hankkeen toteutuksessa. Kampin ja Riihimäen matkakeskukset ovat syntyneet ja todennäköisesti myös Oulun matkakeskus syntyy osin yksityisen rakennusliikkeen myötävaikutuksella. Näissä kohteissa itse matkakeskuksen kustannukset ovatkin vain pieni osuus koko hankkeen toteutuksesta.

Liikenne- ja viestintäministeriön osuudeksi matkakeskushankkeissa on muodostunut avustaminen hankkeen suunnittelu- ja toteutuskustannuksissa. Ministeriön rahoitusperusteiden arviointikriteereinä ovat olleet mm. hankkeen vaikuttavuus, esteetöntä liikkumista ja matkustajaa palvelevat uudet ratkaisut, matkustajainformaation toteuttamisratkaisut sekä miten matkakeskus on kytketty muuhun joukkoliikenteen kehittämiseen.

Kaikkien matkakeskushankkeiden, valmistuneiden matkakeskushankkeiden toteutuneet kustannukset ja suunnitteluasteella olevien hankkeiden arvioidut kustannukset, on esitetty liitetaulukossa 1. Suunnitteluvaiheen kustannusarviot ovat useiden paikkakuntien osalta hyvinkin karkeita arvioita. Kustannukset tarkentuvat yleensä vasta toteutuspäätösten jälkeisessä hankesuunnitteluvaiheessa.

Rahoitustarkasteluissa ei ole otettu huomioon rahallisia hyötyjä alueiden ja tilojen myynnistä ja kaavoitusmaksuista. Kaupungeille tai eri osapuolille syntyneitä tuloja ovat olleet muun muassa:

- kiinteistöjen, alueiden ja tonttien myyntitulot
- kaavoitusmaksut
- kiinteistösijoitusten tai alueiden vuokratulot

Matkakeskuksilla on ollut myös myönteinen vaikutus erityisesti rakennusalan työllisyyteen ja seudun elinkeinotoimintaan.

### 3.7 Matkakeskusselvitykset ja tarkastelut

Matkakeskushankkeen kuluessa liikenne- ja viestintäministeriö teetti useita selvityksiä ja julkaisuja, jotka tukivat matkakeskusten kehittämistä. Julkaisut ovat olleet perustana muille terminaaleja ja joukkoliikennettä koskeville ohjeille.

*Matkakeskuksen visuaalinen ilme, käsikirjat*

#### **Matkustajaterminaalien kalusteet, Kehittämismahdollisuuksia (LVM 57/2007).**

Raportissa on selvitetty matkustajaterminaalien kalusteiden nykytilaa, taloudellista ja toiminnallista merkitystä sekä arvioitu kalusteiden vaikuttavuutta joukkoliikenteen käyttöön.

#### **Matkakeskus visuaalinen ohje / Esteetön matkakeskus (LVM 2005).**

Ohjeissa esitetään matkakeskusten käytettävyyttä ja esteettömyyttä koskevat ratkaisut yleisten suunnitteluperiaatteiden ja matkakeskuksen visuaalisen ilmeen mukaisesti toteutettuna.

#### **Matkakeskus visuaalinen ohje / Varusteiden ja opasteiden ilme (LVM 2002).**

Nämä ohjeet opastavat matkakeskusten visuaalisen ilmeä. Ohjeet sisältävät sen, miten ja millaisia opasteita ja muita varusteita tulee matkakeskuksiin sijoittaa, jotta ne ovat kokonaisuutena mukaisia. Ohjeet sisältävät yleisohjeet, mitoitusohjeet, materiaaliveitokset ja esimerkkejä varusteiden informaatiojärjestelmästä.

#### **Matkakeskus visuaalinen ohje / Graafinen ilme (LVM 2001).**

Sisältää ohjeet siitä, miten matkakeskusten graafinen ohjeisto toteutetaan kokonaisuutena mukaisesti. Sisältää myös originaalitiedostot ja värimallit.

*Matkakeskuksen informaatiojärjestelmät*

#### **Infocenter / palvelumonitori - ajantasaista tietoa matkustajille (LVM, tekeillä).**

Internet-pohjainen infocenter on miehittämätön palvelupiste, josta matkustajan on helppo kosketusnäyttöjen avulla selvittää esimerkiksi paikkakunnalla toimivien joukkoliikennevälineiden aikataulutietoja, reittivaihtoehtoja ja paikkakunnan matkailunähtävyyksiä.

#### **Matkakeskusten informaatiojärjestelmien toteuttamisperiaatteet (B21 / 2003)**

Raportissa selvitetään matkakeskusten informaatiojärjestelmien toteuttamiseen ja ylläpitoon liittyviä pelisääntöjä. Tavoitteena on varmistaa näyttölaitteiden ja infokioskien yhteensopivuus tausta- ja ohjausjärjestelmien kanssa ja näin luoda matkakeskuksiin sekä organisatorisesti, teknisesti että taloudellisesti toimivat informaatiojärjestelmät.

#### **Matkakeskusten opastus- ja informaatiojärjestelmän suunnitteluohje (LM B13 / 99).**

Selvityksessä on esitetty matkakeskuksessa tarjottavan informaation periaatteet ja vaatimukset. Tavoitteena on sisällöltään ja esitystavaltaan yhtenäinen informaation esittäminen.

#### **Matkakeskusten ja yhteisterminaalien informaatiojärjestelyjen yleissuunnitteluohje (B3 / 97).**

Raportissa on esitetty matkakeskusten informaatiojärjestelmän yleisarkkitehtuuri ja vaatimukset. Matkustajainformaatiojärjestelmien esiselvitys.

### *Matkakeskuksen suunnitteluohjeet*

#### **Keskustan palvelupiste matkakeskusta täydentämässä (LVM, tekeillä).**

Keskustan vaihtopysäkki on tarpeen joillakin paikkakunnilla, joissa matkakeskus ei voi palvella kaikkia matkustajia tai linja-auto ei kulje matkakeskuksen kautta. Keskustan palvelupisteessä myydään lippuja kaikkiin joukkoliikennevälineisiin ja neuvotaan matkustamisessa.

#### **Matkakeskushankkeiden arviointikehikko (LVM 17 / 2002)**

Työssä on tuotettu käytännönläheinen tarkastelukehikko matkakeskushankkeiden vaikutusten arviointiin. Arviointikehikko vastaa kysymyksiin, mitä asioita matkakeskushankkeessa tarkastellaan, miten vaikutusten tuloksellisuutta ja merkittävyyttä arvioidaan, sekä miten vaikutuksia ja arviointeja voidaan esittää.

#### **Accessible Public Transport Interchange (LM 35 / 2000)**

The objective for designing the functions of a Public Transport Interchange is to achieve a high-class and equal travel environment that serves everyone, regardless of age and whether or not they are disabled, as individually as possible.

#### **Esteetön matkakeskus (LM 9 / 2000),**

Julkaisussa on selvitetty matkustajien liikkumista haittaavia ja rajoittavia tekijöitä matkakeskuksessa sekä laadittu suosituksia esteiden poistamiseksi. Työssä on täsmennetty ja ajanmukaistettu "Matkakeskuksen mitoituserusteet" -julkaisussa (LM 10 / 96) annettuja ohjeita.

#### **Matkakeskusten ja alue- ja yhdyskuntarakenteen välinen suhde**

Tampereen yliopistossa tehty gradu-lopputyö, jossa on käsitelty aluerakenteen viimeaikaista kehitystä ja aluerakenteen muutosten vaikutuksia liikennejärjestelmien kehittämistarpeisiin joukkoliikenteen kannalta. Tutkimuksen case-kohteena on ollut suunniteltu Tampereen matkakeskus.

#### **Pyöräily ja matkakeskukset (LM 33 / 99)**

Raportissa on esitetty käytännön toimenpiteitä ja suunnitteluperiaatteita matkakeskusten pyöräilyolosuhteiden kehittämiseksi. Työkaluna pyöräilyolosuhteiden kehittämiseksi esitetään tarkistuslistaa, joka koostuu muun muassa kevyen liikenteen yhteyksistä, pyöräpysäköinnistä, markkinoinnista, pyöräilyn oheispalveluista ja tiedonhankintaan liittyvistä seikoista.

#### **Public Transport Interchange Impact Assessments (LM 27 / 98)**

Englanninkielinen käännös LM:n julkaisusta 5/98 Matkakeskuksen vaikutustarkastelut.

#### **Matkakeskuksen vaikutustarkastelut (LM 5 / 98) (loppu).**

Työssä on laadittu yhdyskuntataloudellinen tarkastusmalli matkakeskuksen vaikutuksista ja selvitetty testikohteena Tampereen matkakeskuksen vaikutuksia.

#### **Principles for Travel Centre Design (LM 34 / 97)**

Englanninkielinen käännös LM:n julkaisusta L10/96 Matkakeskuksen mitoituserusteet.

#### **Valtakunnalliset merkittävät matkakeskukset - Projektisuunnitelma (LM 26 / 97)**

Liikenneministeriön asettama työryhmä on hahmotellut Suomeen toteutettavan matkakeskusverkon laajuutta ja tehnyt kaupunkikohtaiset tarkastelut 23 paikkakunnalla. Samalla liikennepalvelujen tuottajat ovat hakeneet yhteisiä palvelukonsepteja.

**Travel Centre - Centralized Passenger Traffic Terminal (LM 17 / 97).**

Englanninkielinen käännös liikenneministeriön julkaisusta L41/95 Matkakeskus liikenteen palvelupaikkana. Julkaisuun on lisätty mm. Suomen joukkoliikennejärjestelmän esittely.

**Matkakeskuksen mitoitusperusteet (LM L10/96)**

Mitoittamisen tavoitteena on ollut pyrkiä korkealuokkaiseen ja kaikkien tarpeet täyttävään, myös liikkumisesteisten, matkustusympäristöön.

**Matkakeskuksen hankesuunnitelma. Prosessikuvaus (36 / 96)**

Matkakeskusten suunnittelun prosessikuvaus

**Matkakeskus liikenteen palvelupaikkana (LM L41/95)**

Julkaisussa on selvitetty matkakeskuksilta toivottavia ominaisuuksia ja niiden toteuttamisedellytyksiä Suomessa. Selvityksessä on tutustuttu kotimaisiin joukkoliikenneterminaaleihin, tehty koti- ja ulkomaisen kirjallisuuden selvitys ja kysely mahdollisille matkakeskuspaikkakunnille. Suomeen toteutettavasta matkakeskusten verkosta on laadittu alustava esitys.

**3.8 Seminaarit ja ekskursiot**

Matkakeskusseminaarien sarja alkoi vuonna 1996, jolloin vasta pohdittiin matkakeskusten kehittämistä. Ensimmäisessä seminaarissa Tampereen Tampere-talossa käsiteltiin matkakeskuksen perusteita ja mahdollisuuksia. Seuraavat seminaarit pidettiin sitten matkakeskuspaikkakunnilla yleensä matkakeskuksen valmistumisen yhteydessä. Seminaareissa käsiteltiin sillä hetkellä ajankohtaisiksi koettuja aiheita. Seminaareihin osallistui useita kymmeniä matkakeskuksista kiinnostuneita alan asiantuntijoita.

*Taulukko 4. Matkakeskusseminaarit ja keskeiset teemat*

<b>Seminaari</b>	<b>Keskeiset ja ajankohtaiset asiat</b>
Helsinki, LVM	Aloitusseminaari, matkakeskuskäsite, yhteenveto matkakeskuskyselystä ja kaupunkien halukkuudesta osallistua hankkeeseen
Tampere	Matkakeskusten perusteet ja lähtökohdat, miten hanketta pitäisi lähteä viemään eteenpäin
Seinäjoki	Matkakeskuksen periaatteet, ensimmäisen toteutushankkeen esimerkki tuleville hankkeille
Lappeenranta	Matkakeskus ja liikenneverkko, rahtiaseman toiminnallisuus, visuaalinen ilme ja ohjeistus, informaatiojärjestelmän toteutus
Kouvola	Matkakeskusten vaikutusarviointikehikko, matkakeskusinfot, infokioski
Jyväskylä	Esteettömyys, lipputoimiston integrointi
Pori	Linja-autoaseman saneeraus, yhteydet eri toimintojen välillä
Helsinki	Kampin matkakeskusratkaisujen esittely, linja-autoliikenteen kytkentä suureen kauppakeskukseen
Lahti	Rautatieaseman saneeraus, ratapihan uudistaminen, liityntäliikenne
Mikkeli	Matkakeskusten vaikutukset, arviointi päättyneistä projekteista, miten tästä eteenpäin

Matkakeskusverkko 2007 ohjausryhmän ja liikenne- ja viestintäministeriön toimesta järjestettiin seitsemän ulkomaista opintomatkaa. Opintomatkaille osallistuivat ohjausryhmän jäsenten lisäksi matkakeskuspaikkakuntien edustajia. Kokonaisuutena opintomatkojen anti oli erittäin myönteinen tukien ohjausryhmän toimintaa ja antaen mallia jo koettujen suunnittelu- ja toteutusratkaisujen osalta. Parhaimmat esimerkit Suomen matkakeskusratkaisujen suhteen olivat Ruotsin, Tanskan ja Sveitsin kohteet, joissa mittakaava oli lähimpänä kotimaisten paikkakuntien tarpeita. Myös Norjassa on investoitu paljon matkakeskusten kehittämiseen.

*Taulukko 5. Matkakeskusekskursiot ja opintomatkojen anti*

Kohde	Aihepiiri ja parhaat oivallukset
Hollanti	Infolaitteet, opastus
Tanska	Liityntäliikenne, bussiliikenteen yhteenkytkentä, esteettömyys
Saksa	Uudet isot asemat, junaliikenteen ratkaisut
Ruotsi	Esteettömyys, kevyen liikenteen kytkennät, linja-autoliikenteen laiturialueet
Sveitsi	Arkkitehtuuri, matkakeskusrakennusten monipuolisuus
Norja	Rautatieliikenne, organisaatiot
Belgia ja Lontoo	Kansainväliset asemat, liikerakentaminen osana matkakeskusta



*Kuva 16. Esimerkkikuvia matkakeskusekskursioilta, matkakertomukset löytyvät ministeriön matkakeskussivuilta*

## **4 PÄÄTELMIÄ JA SUOSITUKSIA**

### **4.1 Matkakeskusverkon arviointi, mitä saavutettiin**

Matkakeskusverkko ei toteutunut aivan niiden ajatusten mukaan, miten hankkeen alussa esitettiin. Matkakeskusverkon toteutuksen osalta päästiin puoliväliin. Jos rakenteilla olevat hankkeet Riihimäki, Tampere ja Vaasa huomioidaan, vuoden 2008 lopussa matkakeskusverkko käsittää yhteensä 12 paikkakuntaa. Lisäksi muutamalla paikkakunnalla kuten Kuopiossa, Oulussa ja Vantaan Tikkurilassa, ollaan valmiita jatkamaan työtä niin, että matkakeskus valmistuu muutamana vuoden sisällä.

Matkakeskukset ovat laadituissa vaikutus- ja asiakastyytyväisyysarvioissa saaneet erittäin myönteisen palautteen. Matkakeskukset ovat lisänneet joukkoliikenteen houkuttelevuutta, joka oli eräs keskeisimmistä hankkeen tavoitteista.

Matkakeskukset ovat olleet isoja hankkeita useimmilla paikkakunnilla. Kampin matkakeskus on sitä myös kansainvälisesti. Kaupunkien panostus hankkeisiin on ollut merkittävä. Ratahallintokeskus on useilla paikkakunnilla toteuttanut mittavat ratapihojen parantamishankkeet, joilla on ollut iso merkitys matkakeskuksen esteettömän liikkumisympäristön kehittämisessä. Useimmat hankkeet ovat kytkeytyneet alueelliseen tai seudulliseen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Matkakeskuksilla on ollut myös kaupunkirakennetta eheyttävä vaikutus. Alueen maankäyttö on saanut uutta pontta myös kaupallisten hankkeiden eteenpäin viemisessä.

### **4.2 Matkakeskus on osa keskustan kaupunkirakennetta**

Helsingin Kampissa, Jyväskylässä, Oulussa, Riihimäellä ja Vaasassa matkakeskus on kaupungin keskustassa matkakeskusverkon periaatteiden mukaisesti. Se antaa matkakeskukselle myös liiketaloudellisesti paremmat lähtökohdat kuin keskustan reuna-alueella oleva terminaali. Matkakeskuksen toiminnot kaipaavat matkustajien lisäksi myös muita käyttäjiä, jotta matkakeskuksen palvelurakenne voisi säilyä kannattavana. Matkustajatutkimukset ja matkustajanäkökulma puoltavat matkakeskukselta tiivistä kokonaisuutta kuten Jyväskylän matkakeskuksen esimerkki osoittaa. Hyvään lopputulokseen päästään kaupunkien aktiivisella panoksella ja toimijoiden yhteistyöllä unohtamatta osapuolten erityistarpeita.

Erityistä huomiota on syytä kiinnittää joukkoliikenteen sujuvuuteen, henkilöautojen sekä pyörrien sujuvaan, edulliseen ja turvalliseen liityntäpysäköintiin sekä taksiasemien sijaintiin ja toimivuuteen. Kevyen liikenteen kulkuyhteyksien asemille ja pysäkeille on oltava sujuvaa, esteetöntä ja turvallista. Matkakeskus on osa keskustan liikennejärjestelyitä sekä joukkoliikennettä suosivaa ajattelua.

Nykyisten rautatieasemien ja linja-autoasemien ongelmana on vanha rakennuskanta. Matkakeskusverkon yhtenä lähtökohtana on suunnata myös julkista rahoitusta parantamaan sekä linja-autoasemien että rautatieasemien esteettömyyttä. Matkakeskuksilla voidaan varmistaa esteetön matkaketju paitsi itse terminaalirakennuksessa, myös terminaalin ja liikennevälineen välillä.

Matkakeskus on kokonaisuus, jota tulee suunnitella yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Matkakeskusalue on yleensä myös usean eri osapuolen omistuksessa. Matkakeskuspaikkakunnilla on ratkaisut tehty kiinteistörajojen yli, päämääränä on ollut toimivuus.

### **4.3 Matkakeskusverkon kehittämisen jatkaminen**

Kaupunkiseuduilla haasteena on hyödyntää teknologian tuomat mahdollisuudet, saada joukkoliikenne, kävely ja pyöräily kasvuun ja tarjota kaikille esteetön ja turvallinen liikkumisympäristö. Matkaketjujen toimivuuden turvaaminen ja matkaa koskevan informaation saatavuuden parantaminen yhdessä terminaalien ja matkakeskusten kehittämisen kanssa parantavat joukkoliikenteen asemaa liikennejärjestelmässä.

Matkakeskusverkon ohjausryhmään otettiin muutamalta paikkakunnalta yhteyttä toiveena päästä mukaan matkakeskusverkkoon. Ohjausryhmä päätti kuitenkin tuolloin, ettei verkkoa laajenneta. Jatkossa tulee erikseen selvittää matkakeskusverkon laajentaminen niiden periaatteiden mukaan. Uusien paikkakuntien tulee täyttää matkakeskuksille asetetut lähtökohdat ja tavoitteet.

Matkakeskusverkko 2007 hankkeen päätyttyä kaupunkikohtaiset hankkeet etenevät oman aikataulunsa mukaan. Liikenne- ja viestintäministeriö on lupautunut kutsumaan koolle matkakeskusverkon ohjausryhmän vuosittaiseen koordinointi ja ohjauspalaveriin. Tavoitteena on, etteivät nyt vielä työn alla tai suunnitteilla olevat hankkeet jää ilman tukea. Matkakeskushankkeiden rahoitusta voidaan harkita erikseen joukkoliikennemäärärahojen puitteissa, kuten tähänkin saakka on tehty.

## **LIITTEET**

- 1) Matkakeskukset, yhteenvetotaulukko**
- 2) Kaupunkikortit**



## Matkakeskukset, yhteenvetotaulukko, kustannukset ja lyhyt kuvaus vaikutuksista

Paikkakunta	Matkakeskus valmistui	Kustann. M€	Matkakeskusten toteutustapa	Suunnitellut toimenpiteet	Yleishavainnot	Parannettavaa
Helsinki	2007	124	Erillisten asemien yhteistyö	Kampin terminaalii, uusi kaukoliikenteen terminaalii, rahtiasema ja Espoon liikenteen terminaalii	Linja-autoliikenteen terminaalii ja rahtitoiminnon huippuluokkaa	Liikennöinti kaasubussilla selvitetävänä, Espoon terminaalii metron jälkeen?
Hämeenlinna	?	9,4	Erillisten asemien yhteistyö	Rautateasemalla tehty parannustöitä, esteetön asematunneli, linja-autoaseman alueen kehittäminen suunnitella	Asematunneli hienosti toteutettu, esteettömyys	Linja-autoalueen ja infojärjestelmän kehittäminen kesken
Imatra	?	3	Keskusliikenneasemasta matkakeskus	Tavoitteena aseman kehittäminen matkakeskukseksi ratapihan uusimisen yhteydessä	Suunnitelmat osin valmiina, toteutettavissa nopeasti	Odottaa ratapihan uusimista, rahoitus auki
Joensuu	?	8,2	Keskusliikenneasemasta matkakeskus	Tavoitteena linja-autoaseman aseman kehittämisen matkakeskukseksi ratapihan uusimisen yhteydessä	Kehittämisperiaatteet valmiina?	Maankäytön pääökset ja ratapihan uusiminen odottavat, rahoitus auki
Jyväskylä	2002	33	Uusi matkakeskus	Uusi matkakeskus ja rahtiasema, paikallisiiketeen terminaalii	Yhteisten matkakeskusten lippulava, paikallisiiketeen terminaalii	Saato- ja noutoliikenteen ahtaus
Kajaani	?	1	Matkakeskus	Rautateaseman kehittäminen ja linja-autoaseman toimintojen siirtäminen rautateaseman seudulle		Maankäytön rahoitus odottavat, rahoitus auki
Kemi	?	2	Matkakeskus	Tavoitteena matkakeskus rautateaseman yhteyteen	Paikkakunnalle soveltuva edullinen ratkaisu	Toteutus siirtynyt poliittisista syistä
Kokkola	?			Matkakeskuksen kehittäminen avoin		Maankäytön rahoitus odottavat, rahoitus auki
Kouvola	2002	9,5	Keskusliikenneasemasta matkakeskus	Keskusliikenneasema saneerattu matkakeskukseksi, asematunnelin saneeraus vuonna 2009	Liikenteellisesti toimiva ratkaisu, lähellä keskustaa	Asematunneli ja laiturialue odottavat parantamista
Kuopio	2010	5,4	Matkakeskus	Tavoitteena aseman kehittäminen matkakeskukseksi ratapihan uusimisen yhteydessä	Asematunnelin saneeraus parantaa esteettömyyttä	Uusi tunneli 2010 linja-autoaseman alue kehityy erillisen maankäyttösuunnitelman mukaisesti
Lahti	2006	48	?	Rautateasemalla tehty parannustöitä, esteetön asematunneli, linja-autoaseman alueen kehittäminen suunnitella	Junamatkustajien liikkumisympäristö hyvin toteutettu, esteettömyys	Kytkeä linja-autoliikenteeseen ei ole paras mahdollinen
Lappeenranta	2000	2,3	Matkakeskus	Linja-autoaseman toiminnot siirretty rautateaseman ympäristöön, uusi rahtiasema	Matkakeskus liikenteellisesti sujuva, esteettömyys	Kaukoliikenteen linja-autojen pidemmät ajomatkat, kustannukset
Mikkeli	2007	11	Matkakeskus	Linja-autoaseman toiminnot siirretty rautateaseman ympäristöön, uusi rahtiasema	Matkakeskus ja uusi ratapihan ylläpitäjä siltä kokonaisuutena hienosti toteutettu, uusi toimiva rahtiasema	
Oulu	2010	55	Erillisten asemien yhteistyö	Matkakeskuksen rakentaminen aloitettu, matkakeskus tulee uuteen liikerakennukseen, linja-autoasema uudistaminen edessä	Matkakeskuksesta syntyy osa kaupungin liikekeskustaa	Toteutus odottaa ratapihan uusimista 2011-2013, rahoitus auki
Pieksämäki	?	2,3	Keskusliikenneasemasta matkakeskus	Tavoitteena matkakeskuksen kehittäminen ratapihan uusimisen yhteydessä	Liikenteellisesti toimiva ratkaisu, lähellä keskustaa	
Pori	2003	2,8	Erillisten asemien yhteistyö	Linja-autoaseman ja rautateaseman saneeraukset. Keskustan linja-autoterminaalii	Linja-autoasema hyvä esimerkki toimivasta kokonaisuudesta	Kävelyetäisyydet
Riihimäki	2008	38,2	Matkakeskus	Matkakeskus valmistuu 2008, linja-autotoiminnot siirtyvät rautateaseman viereen	Matkakeskuksesta syntyy osa kaupungin liikekeskustaa	
Rovaniemi	?	4,2	Erillisten asemien yhteistyö	Linja-autoasema saneerattu	Rautateasemaa kehitettävä matkailun liityntäpaikkana	Rautateaseman ulkoalueiden jäsentymättömyys
Seinäjoki	2000	2,7	Keskusliikenneasemasta matkakeskus	Keskusliikenneasema parannettu matkakeskukseksi	Matkakeskusalueen olosuhteet hyvät	Väillaiturin yhteyksissä puutteita
Tampere	2008	45	Erillisten asemien yhteistyö	Rautateasemalle uusi tunneli, esteettömyyden parantaminen. Linja-autoaseman saneeraus	Uusi asematunneli parantaa esteettömyyttä, linja-autoasemasta tuossa toimiva kokonaisuus	Linja-autoaseman henkilöautojen saattoliikenne
Turku	?			Maankäytön suunnitteluvaiheessa		
Vaasa	2008	12	Matkakeskus	Matkakeskus valmistuu 2008, linja-autotoiminnot siirtyvät rautateaseman viereen	Matkakeskus parantaa matkustajien olosuhteita, keskustan läheisyys	
Vantaa / Tikkurila	?	15	Matkakeskus	Matkakeskus toteutetaan kehäradan rakentamisen yhteydessä	Matkakeskus osa liikekeskusta	Rahoitus kehäradan yhteydessä
Helsinki-Vantaa lentoasema	?	?	?	Parannettu lentoliikenteen ja linja-autoliikenteen liityntäyhteyksiä. Kehärata lisää myös raide liikenteen liityntäliikenteeksi	Raide liikenteen mukana lennokentäisiä kansainvälinen liikennepaikka	Matkakeskuksen palvelupaikka ei ollut kannattava
Varkaus	2007	0,8	Keskusliikenneasemasta matkakeskus	Keskusliikenneasema parannettu matkakeskukseksi	Kokonaisuus pienellä paikkakunnalla riittävä	Lyhyt aukioaika

Yhteensä

434,8 Kustannuksissa on mukana matkakeskus ja erillisten töiden kustannukset, kuten ratapiha- ja laiturityöt sekä joitakin katutöitä

**Liite 2: Kaupunkikortit**

Helsinki  
Hämeenlinna  
Imatra  
Joensuu  
Jyväskylä  
Kajaani  
Kemi  
Kokkola  
Kouvola  
Kuopio  
Lahti  
Lappeenranta  
Mikkeli  
Oulu  
Pieksämäki  
Pori  
Riihimäki  
Rovaniemi  
Seinäjoki  
Tampere  
Vaasa  
Vantaa-Tikkurila  
Turku  
Varkaus

Korteissa esitetyt väestötiedot perustuvat Tilastokeskuksen ja Väestörekisterikeskuksen vuositilastoihin, tiedoissa on käytetty vuoden 2006 aluejakoa koko aikasarjassa

Kustannukset on esitetty kaupungin ilmoittamien kustannusten mukaisina. Toteutetuissa hankkeissa liitännäiskustannuksia ei ole ilmoitettu erikseen. Ne löytyvät raportin taulukosta 3. Suunnitteilla olevista kohteista on ilmoitettu arvioitua matkakeskuksen kustannukset.

## HELSINKI

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Helsinki	532 053	564 682	6,1 %
Helsingin seutukunta	1 122 417	1 248 872	11,3 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 1 Helsinki – Turku (E18) Vt 3 Helsinki – Tampere – Vaasa (E12) Vt 4 Helsinki – Jyväskylä – Rovaniemi (E75) Vt 7 Helsinki – Kotka – Vaalimaa (E18)
Rautatieverkko	Helsinki - Turku Helsinki – Tampere – Jyväskylä Helsinki – Lahti – Kouvola – Kuopio
Raskaan tavaraliikenteen radat	Helsinki – Oulu Vuosaaren rata
Lentoasema	Helsinki – Vantaan lentoasema noin 19 km
Satamat	Matkustajasatamat (noin 1,5 - 2 km): Eteläsatama, Länsisatama ja Sörnäisten satama Vuosaaren satama avataan v. 2009
Matkahuollon terminaalit	Kampin terminaali, Helsinki Olarinluoman rahtiterminaali, Espoo, Veromiehen rahtiterminaali, Vantaa, Herttoniemen rahtiterminaali, Helsinki

## KAMPIN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Kampin keskuksen rakentaminen aloitettiin elokuussa vuonna 2002. Matkakeskuksen osalta se otettiin käyttöön kesäkuussa 2005. Liikekeskus avattiin maaliskuussa 2006. Viimeiset työt katu- ja ulkoalueilla saatiin päätökseen kesällä 2006.

### KUVAUS HANKKEESTA

Kampin matkakeskus toteutettiin yhdistämällä kaukoliikenteen ja Espoon suunnan linja-autojen terminaalit ja Matkahuollon tärkein rahtiasema palveluineen samaan kompleksiin Kampin keskuksen liike-, toimisto- ja asuintilojen kanssa. Kampin keskukseen rakennettiin myös uusia pysäköintipaikkoja yhteensä 250 kappaletta sekä uusi sisäänkäynti Kampin metroasemalle.

Kaikki kaukoliikenteen ja Etelä-Espoon linja-autoreitit päättyvät matkakeskukseen. Kaukoliikenteen ja Espoon terminaalin yhteydessä on yhteensä 49 paikkaa linja-autojen pysäköintiä varten. Tämän lisäksi linja-autojen pitkäaikainen pysäköinti on ohjattu osittain myös Mäntymäen kentän pohjoispäättyyn. Taksiasemat sijaitsevat Antinkadun sisäänkäynnin edustalla ja Paasikivenaukiolla. Kaukoliikenneterminaalissa on lisäksi taksipiste, jonne etukäteen tilatut taksit voivat ajaa asiakkaita noutamaan.

Matkakakeskuksessa on Matkahuollon palvelupiste, VR:n, YTV:n ja HKL:n lippuautomaatit sekä linja-autojen ja junien aikatauluinformaatiota. Kampissa on käytössä maamme laajin joukkoliikenteen informaatiojärjestelmä. Se sisältää muun muassa 52 laiturinäyttöä, 65 kuljettajan peruuttamista helpottavaa monitoria, 5 isoa ja 4 pientä kokoonäyttöä, joissa on aikataulu- ja vapaatekstiominaisuudet sekä kaksi infokioskia. Perinteisten matkapalveluiden ohella liikekeskuksen muut palvelut ovat matkustajien käytettävissä.

## TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Kampin matkakakeskuksen toteuttamiskustannukset olivat yhteensä 111,65 milj. €.

Taulukko 1. Kampin matkakakeskuksen toteuttamiskustannukset osapuolittain. Tilanne 12/2006.

Osapuolet	Järjestelyt	Järjestelyjen kustannukset
<b>Helsingin kaupunki</b>	Katu- ja torialueiden pintamateriaalit Matkakakeskuksen rakentaminen	8,00 milj. € 91,14 milj. €
<b>Espoon kaupunki</b>	Matkakakeskuksen rakentaminen Maanosto Matkustajainformaatiojärjestelmä	5,44 milj. € 0,42 milj. € 0,23 milj. €
<b>Matkahuolto</b>	Rahtiaseman laitteet ja varusteet Matkustajainformaatiojärjestelmä Kiinteä opastus, kalusteet	2,60 milj. € 0,42 milj. € 0,44 milj. €
<b>HKL</b>	Matkustajainformaatiojärjestelmä	0,83 milj. €
<b>YTV</b>	Matkustajainformaatiojärjestelmä	0,15 milj. €
<b>Liikenne- ja viestintäministeriö</b>	Matkustajainformaatiojärjestelmä ym.	1,20 milj. €
<b>Yhteensä</b>		<b>110,85 milj. €</b>

## HANKKEEN VAIKUTUKSET

Kampin matkakakeskuksella on ollut positiivinen vaikutus joukkoliikenteen käyttöön ja käyttöolosuhteisiin. Kampia käyttävät joukkoliikenteen matkustajat arvioivat joukkoliikenteen käyttönsä lisääntyneen keskimäärin 8 % uuden matkakakeskuksen vaikutuksesta. Helsingin niemenrajan matkustajamäärälaskennat tukevat tätä arviota. Matkakeskus on onnistunut täyttämään matkustajien varsin korkealla olleet odotukset myös matkakakeskuksen viihtyisyyden, turvallisuuden, siisteyden ja matkaketjun sujuvuuden osalta lähes täysin.

Matkakeskus vastaa hyvin toimijaosapuolten etukäteen asettamia tavoitteita niin joukkoliikenteen kuin maankäytön ja kaupunkikuvankin osalta. Espoon kaupungille, YTV:lle ja HKL:lle matkakeskus on tuonut uusia kulueriä, mutta sen vastineeksi joukkoliikenteen palvelutaso ja

imago on selvästi parantunut. Helsingin kaupungin osalta tilojen ja alueiden tuottojen ja käyttökustannusten suhde on ollut ylijäämäinen jo ennen matkakeskuksen rakentamista ja esim. vuonna 2006 ylijäämä oli 0,3 M€ suurempi kuin vuonna 2002. Ylijäämä on edelleen kasvanut.

Taksiliikenteelle ja -yrityksille sekä VR Osakeyhtiölle hankkeella ei ole ollut suoranaisia taloudellisia vaikutuksia. VR Osakeyhtiö katsoo joukkoliikenteen imagon ja palvelutason noston Kampissa hyödyttävän pitkällä aikavälillä kuitenkin koko joukkoliikennesektoria.

Matkahuollossa matkakeskuksen toteuttaminen on mahdollistanut toiminnan tehostamisen. Kasvaneet tilojen ja alueiden käyttökulut Matkahuolto kompensoi uusilla, linja-autoyrittäjiltä perittävillä maksuilla. Linja-autoyrittäjille tämä on merkinnyt kulujen kasvua. Kasvaneita kuluja kompensoivat osittain matkustajamäärien kasvu sekä liikennöintikustannuksissa syntyvät säästöt rahdin siirryttyä Leppäsuolta Kamppiin ja myös linja-auton kuljettajien aikasäästöt rahdin käsittelyssä.

Kokonaisuutena Kampin matkakeskuksen vaikutukset vastaavat hyvin toimijaosapuolten hankkeelle etukäteen asettamia tavoitteita. Matkakeskus on ollut myös liikennehankkeena yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Sen HK-suhde on 1,6.



*Kampin matkakeskuksessa linja-autojen laiturit on erotettu odotustiloista lasiseinän ja ovien taakse*



## HÄMEENLINNA

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Hämeenlinna	45 141	47 913	6,1 %
Hämeenlinnan seutukunta	86 640	90 465	4,4 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 3 Helsinki – Tampere – Vaasa (E12) Vt 10/12 Hämeenlinna - Lahti - Kouvola
Rautatieverkko	Helsinki – Tampere – Jyväskylä / Seinäjoki
Raskaan tavaraliikenteen radat	Helsinki – Oulu
Lentoasema	Helsinki – Vantaan lentoasema, noin 97 km
Satamat	Sisävesisatama, kesällä säännöllinen laivaliikenne Hämeenlinna – Tampere

## HÄMEENLINNAN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Rautatieaseman laiturit ja ratapihan alittava tunneli valmistuivat vuonna 2004, junaliikenteen infolaitteet otettiin käyttöön v. 2004.

Linja-autoasemasta on valmistunut kehittämissuunnitelma osana alueen kaavoitusta. Tavoitteena on parantaa linja-autojen laiturialuetta ja kevyen liikenteen yhteyksiä.

Kaupunkiliikenteen, linja-autoliikenteen ja junaliikenteen yhteinen infojärjestelmä on ollut esillä useassa vaiheessa. Sen toteuttaminen on kuitenkin siirtynyt.

### KUVAUS HANKKEESTA

Rautatieaseman tunneli- ja kevyen liikenteen yhteydet välilaitureille on toteutettu korkealuokkaisesti.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Rautatieaseman järjestelyt on tehty matkakeskusprojektista erillisinä töinä.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Rautatieaseman olosuhteet on toteutettu vanhaan kulttuurihistoriallisestikin arvokkaaseen ympäristöön sopivasti. Asematunneli on eräs parhaimmista ratapihan alittavista yhteyksistä. Matkustajien esteettömyystavoitteet on saavutettu.

Linja-autoaseman ympäristö kaipaa liikenteellistä jäsentelyä ja matkustajien liikkumisympäristön parantamista.

Asemien yhteistyön kannalta joukkoliikenteen infojärjestelmän laajentaminen on tulevaisuuden haasteita.



*Hämeenlinnan ratapihan alittava tunneli ja porrasnousut on toteutettu tasokkaasti*





## IMATRA

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Imatra	31 754	29 398	-7,4 %
Imatran seutukunta	50 258	45 639	-9,2 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 6 Koskenkylä – Lappeenranta - Joensuu
Rautatieverkko	Kouvola – Imatra - Joensuu
Raskaan tavaraliikenteen radat	Imatrankoski – Imatra Luumäki – Joensuu
Lentoasema	Lappeenrannan lentoasema
Satamat	-

## IMATRAN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Yleissuunnitelma keskusliikenneaseman kehittämisestä valmistui vuonna 2003. Matkakeskuksen muodostaminen on tavoitteena Luumäki – Imatra kaksoisraiteen rakentamisen yhteydessä, todennäköisesti ensi vuosikymmenen alkupuoliskolla.

### KUVAUS HANKKEESTA

Tavoitteena on keskusliikenneaseman muutos matkakeskukseksi. Hankkeen järjestelyt eivät edellytä isoja toimenpiteitä. Ensimmäisessä vaiheessa parannetaan keskusliikenneaseman edustan linja-autojen laiturialueen järjestelyitä ja henkilöautojen pysäköintiä.

Ratapihan alueen toimenpiteinä ovat laiturien korottaminen ja kevyen liikenteen alikulku välilaiturille.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Toteuttamiskustannukset on arvioitu yhteensä noin 3 M€.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Hankkeen avulla voidaan parantaa aseman liikenteellistä sujuvuutta sekä alueen ja terminaalin esteettömyyttä.





## JOENSUU

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Joensuu	56 011	57 808	3,2 %
Joensuun seutukunta	115 568	116 096	0,5 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 6 Helsinki – Joensuu – Kajaani Vt 17 Kuopio – Joensuu
Rautatieverkko	Kouvola – Imatra – Joensuu Pieksämäki – Varkaus – Joensuu Joensuu – Nurmes
Raskaan tavaraliikenteen radat	Luumäki – Joensuu Joensuu – Uimaharju
Lentoasema	Joensuun lentoasema, noin 11 km
Satamat	Syväsatama noin 2,5 km ja matkustajasatama noin 1 km

## JOENSUUN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Yleissuunnitelma keskusliikenneasema-alueen kehittämisestä on valmistunut vuonna 2005.

### KUVAUS HANKKEESTA

Tarveselvityksen 2002 pohjalta päädyttiin Joensuussa esittämään matkakeskuspalveluiden keskittämistä yhteen pisteeseen kehittämällä ja laajentamalla nykyistä linja-autoasemaa uudeksi matkakeskukseksi. Yhdistämällä nykyisen rautatieaseman ja linja-autoaseman palvelupisteet on mahdollista tehostaa myös alueen maankäyttöä ja osoittaa alueita muuhun käyttöön.

Kaavan laadinnan lähtökohtana on ollut alueiden toteuttamisen kustannusajasta sopiminen maankäyttö sopimuksella. Kaavoitustyö on nyt kuitenkin seisahduksissa. Eri osapuolten tahtotilojen yhteensovittaminen on osoittautunut haasteelliseksi. Lisäksi keskeiseksi hankkeen eteenpäin viemisen ongelmaksi on muodostunut ratapihaa koskevien ratkaisujen aikataulu. Matkakeskushankkeen toteuttaminen ei ole realistista ennen kuin saadaan varmuutta tulevista ratapihan laiturijärjestelyistä ja mahdollisesta alikulun toteutuksesta keskilaiturille. Hankkeen

eteenpäin viemiseksi täytyisi saada myös varmuus järjestelyjen toteutumisesta. Matkakeskushanketta ei voida viedä eteenpäin niin kauan kuin keskilaiturille tapahtuva kulkuyhteys säilyy nykyisellään.

## TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Yleissuunnitelman mukainen alustava kustannusarvio on n. 8,2 milj. €.

## HANKKEEN VAIKUTUKSET

Hanke parantaa selkeästi matkustajien palvelutasoa ja liikkumisen esteettömyyttä.

Hankkeen myönteiset vaikutukset kohdistuvat matkustajille ennen kaikkea parempana palvelutasona ja esteettömyytenä. Operaattoreille hyödyt koostuvat tilojen yhdistämisestä ja siten pienemmistä tilakustannuksista.

Alueen kehittäminen on merkittävä kaupunkirakenteen eheyttämiskohde Joensuun keskustan tuntumassa.



## JYVÄSKYLÄ

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Jyväskylä	75 353	84 785	12,5 %
Jyväskylän seutukunta	150 145	166 307	10,8 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 4 Helsinki – Jyväskylä – Rovaniemi (E75) Vt 9 Turku – Tampere – Jyväskylä – Kuopio (E63) Vt 18 Vaasa – Jyväskylä Vt 23 Pori – Joensuu
Rautatieverkko	Helsinki – Tampere – Jyväskylä – Pieksämäki
Raskaan tavaraliikenteen radat	Tampere - Pieksämäki
Lentoasema	Jyväskylän lentoasema, noin 21 km
Satamat	-

## JYVÄSKYLÄN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Matkakeskus valmistui vuonna 2002.

Paikallisliikenteen terminaali-alue (paikallisliikennekeskus) otettiin käyttöön vuoden 2007 lopulla.

### KUVAUS HANKKEESTA

Jyväskylän matkakeskuksessa yhdistettiin linja-auto-, rautatie- ja raitiasemat palveluineen samaan kompleksiin.

Kaikki kaukoliikenteen linja-autot kulkevat matkakeskuksen kautta. Varkaus- ja pikavuoroliikenteen kannalta keskustan pysäkit toimivat merkittävänä terminaaleina matkakeskuksen rinnalla.

Paikallisliikennekeskus toimii paikallisliikenteen terminaalina matkakeskuksen rinnalla. Paikallisliikennekeskus sijaitsee ydinkeskustassa Vapaudenkadulla noin 300 metrin päässä matkakeskuksesta. Se on rakennettu korkealuokkaiseksi pysäkkialueeksi, jossa on reaaliaikainen informaatio, katulämmitys ja kokonaisuuteen sopiva kahvilarakennus.

Taksien sekä saatto- ja noutoliikenteen pysäköintipaikat on sijoitettu matkakeskuksen ja vanhan rautatieaseman väliin jäävällä alueella,

jonne on suora liittymä Hannikaisenkadulta. Pitkäaikaispysäköintiin käytetään P-Matkakeskuksen pysäköintilaitoista.

Matkakeskuksessa on 20 paikkaa linja-autojen pitkäaikaispysäköintiin ja rahdin lastaukseen. Lisäpaikat on toteutettu Tourulaan, Ailakinkadun varteen, noin 1 kilometrin päähän matkakeskuksesta.

Matkakeskuksessa toimivat lipunmyynnin, odotustilojen ja tavarasäilytyksen lisäksi oheispalveluina pikaruokaravintola, kioski, karkkikauppa, pub, ruokaravintola ja kuntosali. Matkakeskuksessa on toteutettu kattava matkustajien informaatiojärjestelmä. Messusilta ratapihan yli Lutakon alueelle yhdistää matkakeskuksen Jyväskylän Paviljongin messu- ja kongressikeskukseen.

## TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Rakennuskustannukset olivat matkakeskuksen osalta 31 milj. euroa

## HANKKEEN VAIKUTUKSET

Jyväskylässä matkakeskushanke on vaikuttanut maankäytön kehittämiseen keskeisillä alueilla sekä joukkoliikenteen ja kaupungin imagolliisiin tekijöihin. Entinen linja-autoaseman alue on kaavoitettu asumiseen ja uudisrakennukset ovat valmistumassa.

Kokonaisuutena Jyväskylän matkakeskushanke on vaikutuksiltaan selvästi positiivinen. Matkustajilta saatu palaute on ollut pääosin kiitettävää. Keskisistä toimijoista tyytyväisyytensä hankkeen lopputulokseen ovat ilmaisseet sekä Jyväskylän kaupunki että raideliikenteen edustajat. Varauksellisemmin hankkeeseen ovat suhtautuneet linja-autoliikennettä edustavat tahot.



## KAJAANI

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Kajaani	36 795	35 454	-3,6 %
Kajaanin seutukunta	62 245	58 078	-6,7 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 5 Lusi – Kuopio – Iisalmi – Kajaani Vt 6 Helsinki – Joensuu – Kajaani Vt 22 Oulu - Kajaani Vt 28 Kokkola - Kajaani
Rautatieverkko	Helsinki – Lahti – Kouvola – Kuopio – Kajaani Kajaani – Oulu
Raskaan tavaraliikenteen radat	Kouvola – Kontiomäki – Oulu
Lentoasema	Kajaanin lentoasema, noin 8 km
Satamat	-

## KAJAANIN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHEET

Matkakeskuksen tarveselvitys ja alustava yleissuunnitelma on valmistunut 2003.

### KUVAUS HANKKEESTA

Linja-autoaseman toiminnot siirretään rautatieaseman alueelle. Rahti-toiminnoille rakennetaan uudisrakennus. Paikallisliikenteen reittejä tarkistetaan.

Alueelle ja sen lähiympäristölle laaditaan parhaillaan asemakaavaa. Ensimmäisessä osassa valmistuu asemakaava keskustan suurmyymälän laajennukselle paikoituksineen ja liikennejärjestelyineen, jossa matkakeskuksen tarpeet otetaan huomioon.

Toisen osan asemakaavassa sijoitetaan matkakeskustoiminnot asema-alueelle, järjestetään liikenne ja paikoitus sekä määritellään alueen muu maankäyttö ja käynnistetään matkakeskuksen hankesuunnittelu yhteistyössä toimijoiden kanssa.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Matkakeskukselle ei ole laadittu kustannusarviota.



## HANKKEEN VAIKUTUKSET

Matkakeskushanke eheyttää osaltaan kaupunkirakennetta ja tehostaa Kajaanin keskusta-alueiden käyttöä. Yhdessä suurmyymälän laajenuksen ja uuden asutuksen kanssa matkakeskus lisää asema-alueen vetovoimaa ja linja-autoaseman alue saadaan tehokkaampaan käyttöön monipuolisena palvelu- ja keskusta-asumisen alueena.

Joukkoliikennetoimintojen yhdistämisellä sekä toimitilojen ja -alueiden ajanmukaistamisella parannetaan niiden palvelutasoa ja -tarjontaa Kainuussa.

Ikärakenteen muutos ja liikkumistarpeiden säilyminen sekä ympäristönäkökohdat edellyttävät eri joukkoliikennemuotojen yhteistyötä ja toiminnan tehostamista.



## KEMI

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Kemi	24 633	22 779	-7,5 %
Kemi-Tornion seutukunta	65 463	61 155	-6,6 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 4 Helsinki – Rovaniemi (E75)
Rautatieverkko	Tampere – Oulu – Kemi – Rovaniemi Kemi – Kolari
Raskaan tavaraliikenteen radat	Oulu - Tornio
Lentoasema	Kemin lentoasema, noin 6 km
Satamat	Kemin satama

## KEMIN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Hankesuunnitelma valmistunut vuonna 2003. Junien reunalaituri on uusittu. Rautatiealueen ja lähialueen kaavoitus käynnistyy 2008. Tarkoituksena on kaavoittaa lisää liiketilaa asema-alueen tuntumaan. Kaavoitus antaa lisäperusteita matkakeskuksen toteuttamiselle.

### KUVAUS HANKKEESTA

Matkakeskus muodostetaan nykyisen rautatieaseman alueelle siten, että nykyistä asemarakennusta laajennetaan linja-autoliikenteen matkustajien ja rahtitoimintojen käyttöön. Linja-autojen laiturialue rakennetaan aseman edustalle.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Hankkeen toteuttamiskustannukset olisivat noin 2 M€.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Hankkeella olisi myönteiset vaikutukset kaikille osapuolille. Matkustajien olosuhteet, laiturialueet ja odotustilat paranevat nykyisestä ja erityisesti matkustajien esteettömään ja turvalliseen liikkumiseen on kiinnitetty huomiota.

Matkakeskuksen toteuttamiselle on kaikki edellytykset olemassa. Suunniteltu ratkaisu palvelisi hyvin Kemin kokista paikkakuntaa. Ratkaisua voidaan verrata Vaasaan tai Mikkeliin.





## KOKKOLA

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Kokkola	35 510	36 515	2,8 %
Kokkolan seutukunta	52 839	52 801	-0,1 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 19/8 Jalasjärvi – Seinäjoki – Ytterjeppo – Kokkola Vt 13 Kokkola – Jyväskylä Vt 28 Kokkola – Kajaani
Rautatieverkko	Tampere – Seinäjoki – Oulu
Raskaan tavaraliikenteen radat	Helsinki – Oulu
Lentoasema	Kruunupyyn lentoasema, noin 22 km
Satamat	Kokkolan satama

## KOKKOLAN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Linja-autoasemarakennus on peruskorjattu. Pohjanmaan radan peruskorjaussuunnittelun myötä selvitetään matkakeskuksen sijoittumista asemanseudun kaupunkirakenteeseen.

### KUVAUS HANKKEESTA

Matkakeskuksen kehittämisestä ei ole tehty päätöksiä. Hanke on kuitenkin noussut esille keskustauudistuksen ja alueen maankäyttöratkaisujen suunnittelun yhteydessä. Matkakeskukselle on olemassa edelleen mahdollisuus rautatieaseman alueella.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Hankkeelle ei ole arvioitu kustannuksia.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Pohjanmaan radan liikennöintistrategian mukaan matka-aikoja pyritään lyhentämään. Tämä tarkoittaa Kokkolan seudulla pienempien asemien sulkeutumista. Tällöin matkakeskuksen palvelukyky ja tarve tulevat välttämättömäksi, kun tavoitteena on alueen asukkaiden päivittäinen liikkuminen.



## KOUVOLA

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Kouvola	31 986	30 794	-3,7 %
Kouvolan seutukunta	101 195	96 643	-4,5 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 6 Koskenkylä – Lappeenranta – Joensuu Vt 10/12 Hämeenlinna – Lahti – Kouvola Vt 15 Kotka – Kouvola – Mikkeli
Rautatieverkko	Helsinki – Lahti – Kouvola – Kuopio Kouvola – Imatra – Joensuu
Raskaan tavaraliikenteen radat	Lahti – Kouvola Kouvola – Kotka/Hamina Kouvola – Kontiomäki – Oulu Kouvola – Luumäki
Lentoasema	Helsinki-Vantaan lentoasema, noin 134 km
Satama	-

## KOUVOLAN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Matkakeskus valmistui vuonna 2002.

### KUVAUS HANKKEESTA

Kouvolassa matkakeskuksen lähtökohtana oli toimiva keskusliikenneasema, joka muutettiin matkakeskukseksi parantamalla yhteisiä odotustiloja, rahtiaseman toimintoja ja matkustajainformaatiota.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

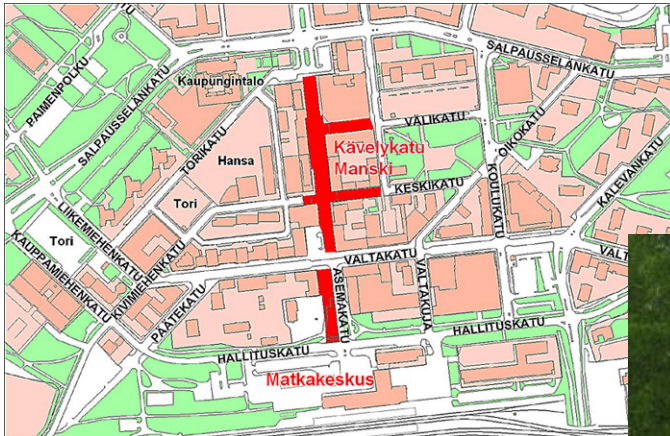
Vuoden 2002 kustannukset olivat noin 2 milj.€

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Kouvolan keskusliikenneasema oli jo valmistuessaan hyvä esimerkki eri liikennemuotojen yhteistyöstä. Kouvolan matkakeskus on hyvä esimerkki keskusliikenneaseman parantamisesta matkakeskukseksi, jossa keskeisimmät parannuskohteet olivat matkustajainformaation rakentaminen ja kävely-yhteyden parantaminen keskustaan. Kaupungin paikallisliikenteen liityntäpysäkit ovat matkakeskuksen edustalla. Matkustajien olosuhteet ovat tavoitteiden mukaisia lukuun ottamatta asematunnelia. Ratahallintokeskuksen tavoitteissa on korottaa laiturit kor-



keiksi laitureiksi ja samalla saneerata asematunneli porras- ja hissiyh-  
teyksineen vuoden 2010 kuluessa. Parannustöiden jälkeen Kouvolan  
matkakeskus on myös esteettömyyden osalta kunnossa.



## KUOPIO

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Kuopio	87 494	90 969	4,0 %
Kuopion seutukunta	114 450	118 971	4,0 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 5 Lusi – Kuopio – Iisalmi – Kajaani Vt 9 Turku – Kuopio
Rautatieverkko	Helsinki – Lahti – Kouvola - Kuopio
Raskaan tavaraliikenteen radat	Kouvola – Kontiomäki – Oulu
Lentoasema	Kuopion lentoasema, noin 17 km
Satama	-

## KUOPION MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Hankesuunnittelu alkanut vuonna 2005. Ratapihan uusiminen ja matkakeskustunnelin rakentaminen käynnistyvät todennäköisesti vuonna 2010.

### KUVAUS HANKKEESTA

Matkakeskus muodostuu nykyisestä rautatieasemasta, uudesta asematunnelista ja asematunnelin jatkeelle rakennettavasta uudesta matkustajien palvelupaikasta. Junaliikenteen laiturialue rakennetaan uudelleen.

Nykyinen linja-autokenttä uudistetaan ja linja-autoille muodostetaan uusi laiturialue ja pysäköintipaikat. Rahtiasema säilyy toistaiseksi nykyisessä rakennuksessa.

Tulevaisuudessa nykyiselle linja-autokentän alueelle kaavoitetaan uutta maankäyttöä, jolloin alueen ilme muuttuu avoimesta ankeasta kentästä osaksi kaupungin kaupallista palvelurakennetta. Henkilöautojen pysäköinti siirtyy osittain pysäköintilaitoksiin.

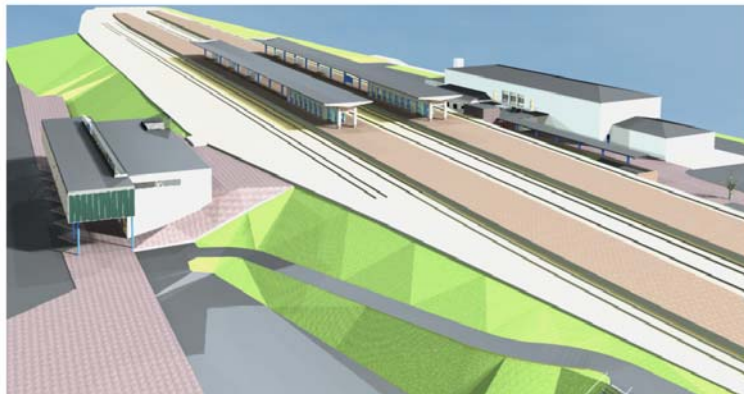
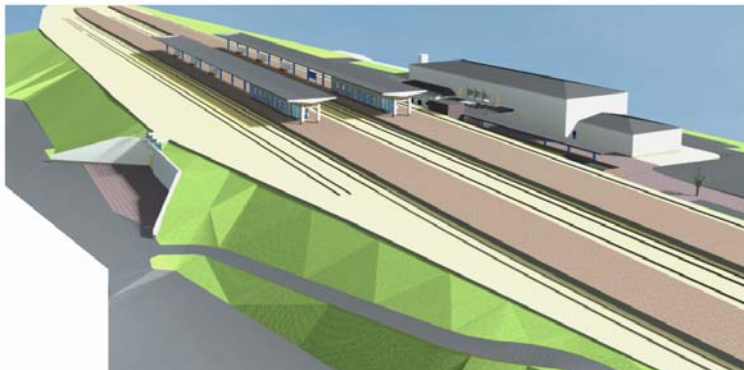
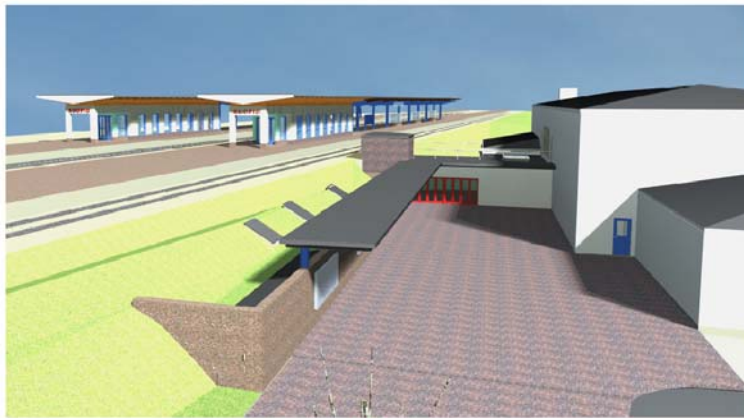
### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Hankkeen ensimmäisen vaiheen (matkakeskustunneli, portaat ja hissit) kustannukset ovat 5,4 milj.€

## HANKKEEN VAIKUTUKSET

Uusi matkakeskus parantaa matkustajien esteettömyyttä. Asematunnelista rakennetaan hissi ja porrasyhteydet junalaitureille. Yhteydet eri liikennemuotojen välillä paranevat.

Toisessa rakennusvaiheessa matkakeskus on esimerkki ratapihan eri puolille sijoittuvista liikenneratkaisuista, jossa matkakeskustoiminnot sijoittuvat keskeiselle paikalle. Tavoitteena on matkakeskuksen ympäristön uusi kaupallisiin toimintoihin tukeutuva maankäyttö.



1202-act11-12-yhteiskuva-2vaihe

KUOPION MATKAKESKUS  
12.11.2008  
KORTTI-KOHTEALUEEN SUUNNITELMA  
**ARKKITEHDIT OY**  
**QVIM**  
Puhelinta. 23. A. 70100 KUOPIO  
Ka. 020 362 8524. Ka. 020 362 8335  
www.qv.fi

## LAHTI

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Lahti	95 501	98 797	3,5 %
Lahden seutukunta	166 581	170 430	2,3 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 4 Helsinki – Rovaniemi Vt 10/12 Hämeenlinna – Lahti – Kouvola Vt 24 Lahti – Jämsä
Rautatieverkko	Helsinki – Kerava - Lahti – Kouvola – Kuopio Riihimäki – Lahti
Raskaan tavaraliikenteen radat	Riihimäki – Lahti Kerava – Lahti Lahti – Kouvola
Lentoasema	Helsinki-Vantaan lentoasema, noin 93 km
Satama	-

## LAHDEN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Rautatieaseman ja asematunnelin saneeraus, linja-autojen liityntäliikenteen pysäkit ja linja-autojen aikataulunäytöt, kevyen liikenteen uusi alikulkukäytävä Uudenmaankadun itäreunalle sekä henkilöautojen liityntäpysäköinnin uudet ratkaisut (250 autopaikkaa) valmistuivat vuonna 2006.

### KUVAUS HANKKEESTA

Rautatieaseman sisätilat uudistettiin kokonaisuudessaan. Matkustajien odotustilat, lipputoimisto ja uusi yhteys asematunneliin on tehty vanhaa rakennusta kunnioittaen.

Asematunneli uudistettiin ja tunnelista rakennettiin porrasmousut ja hissit laiturialueelle ja matkakeskukseen. Samanaikaisesti korjattiin rata-pihan laiturialue.

Linja-autojen liityntäpysäkit Uudenmaankadulla toteutettiin niin, että pysäkeiltä saatiin esteettömät yhteydet.

Liityntäpysäköintiin luotiin uusia paikkoja (250 autopaikkaa) molemmin puolin rataa.



## TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Hankkeen kustannukset olivat 3,85 milj.€  
Ratapihan uusimisen kustannukset olivat noin 44 M€

## HANKKEEN VAIKUTUKSET

Hankkeen tavoitteena oli parantaa matkustajien esteetöntä liikkumista. Haasteen oli isot korkeuserot alueella, mutta portaiden, luiskien ja hissien avulla matkustajien liikkuminen on parantunut merkittävästi. Yhteydet asemalle, pysäkeille ja laitureille ovat nyt turvallisia ja esteettömiä.

Matkakeskuksen saavutettavuus on parantunut henkilöautoille rakennettujen uusien liityntäpysäköintipaikkojen johdosta. Liityntäpysäköinnin merkitys on kasvanut merkittävästi uuden Kerava-Lahti oikoradan valmistumisen jälkeen. Junaliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet lähes 30 %.



*Lahten junaliikenteen laiturialue, laiturikatokset ja asematunneli edustavat uutta, nykyaikaista toteutusta*

## LAPPEENRANTA

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Lappeenranta	56 902	59 123	3,9 %
Lappeenrannan seutukunta	68 419	69 969	2,3 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 6 Koskenkylä – Lappeenranta – Joensuu Vt 13 Kokkola - Nuijamaa
Rautatieverkko	Kouvola – Imatra
Raskaan tavaraliikenteen radat	Luumäki - Joensuu
Lentoasema	Lappeenrannan lentoasema, noin 3 km
Satama	Mustolan rahtisatama

## LAPPEENRANNAN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Matkakeskus valmistui vuonna 2000.

Matkakeskuksen vaikutusarviointi laadittiin vuonna 2002.

### KUVAUS HANKKEESTA

Rautatieasema ja sen lähiympäristö saneerattiin. Linja-autojen vakio- ja pikavuoroliikenteelle rakennettiin lähtö- ja tulolaiturit rautatieaseman yhteyteen, jolloin rautatieaseman odotustilat tulivat yhteiskäyttöön sekä linja-auto- että junamatkustajille. Matkahuollolle rakennettiin uusi rahtiasema rautatieaseman läheisyyteen. Rahtiasema on samalla myös väestönsuoja. Myös taksit siirtyivät rautatieasemalle.

Keskustaan jäi edelleen linja-autojen keskustapysäkki ja Matkahuollon palvelupiste.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Toteuttamiskustannukset olivat 2,3 milj.€

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Lappeenrannan matkakeskusta voidaan pitää varsin onnistuneena. Hankkeen eri osapuolet pitävät lopputulosta pääsääntöisesti hyvänä ja ratkaisu on vastannut odotuksia. Matkustajien mielestä matkakeskus

on selvästi parantanut joukkoliikenteen imagoa ja palvelutasoa. Tämä näkyy käytännössä matkustajien arviona joukkoliikenteen käytön lisäämisestä.

Ongelmana on linja-autoliikenteen pidentyneet matkat keskustasta matkakeskukseen, jolloin liikennöintikustannukset kasvavat. Lisäksi Matkahuollolle aiheutuu ylimääräisiä lisäkustannuksia henkilökunnan jakamisesta rahtiaseman ja keskustan palvelupisteen kesken.



*Lappeenrannan linja-autoliikenteen rahtiasema on samalla väestönsuojatila*

## MIKKELI

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Mikkeli	46 672	46 574	-0,2 %
Mikkelin seutukunta	74 076	71 449	-3,5 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 5 Lusi – Kuopio – Iisalmi – Kajaani Vt 13 Kokkola – Nuijamaa Vt 15 Kotka – Mikkeli
Rautatieverkko	Helsinki – Lahti – Kouvola – Kuopio
Raskaan tavaraliikenteen radat	Kouvola – Kontiomäki – Oulu
Lentoasema	Mikkelin lentoasema, noin 4 km
Satama	-

## MIKKELIN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Matkakeskus valmistui vuoden 2007 lopussa.

### KUVAUS HANKKEESTA

Matkakeskus rakennettiin rautatieasemalle siirtämällä keskustassa sijainneen linja-autoaseman toiminnot aseman alueelle. Ratkaisu edellytti Mannerheiminkadun siirtämistä.

Rautatieasema saneerattiin vanhaa rakennusta kunnioittaen ja se toimii nyt yhteisenä odotustilana.

Rahtiasemalle rakennettiin uudet tilat, jotka kytkeytyvät kiinteästi uuteen keskustan ja sataman yhdistävään ja ratapihan ylittävään kevyen liikenteen siltaan. Linja-autojen laiturialue sijoittuu rahtiaseman ja rautatieaseman väliin. Laituriratkaisu on läpiajettava.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Matkakeskuksen kokonaiskustannukset olivat 12 milj.€

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Uusi matkakeskus on onnistunut esimerkki vanhan rautatieaseman ympäristön muuttamisesta toimivaksi matkakeskukseksi. Hienosti toteutettuja piirteitä ovat keskustasta ulottuva kevyen liikenteen yhteys

ratapihan ylittävine siltoineen. Uudelta sillalta on esteetön yhteys linja-auto- ja junalaitureille. Matkustajainformaatio tukee matkustajien liikumista. Matkakeskusratkaisu parantaa joukkoliikenteen imagoa ja matkustajien palvelutasoa. Ympäristö viimeistellään kesällä 2008.



*Mikkelin matkakeskuksessa uuta ovat raitiasema, ratapihan ylittävä silta ja bussien laiturialue. Asemarakennus saneerattiin.*

## OULU

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Oulu	111 556	130 203	16,7 %
Oulun seutukunta	175 035	209 786	19,9 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 4 Helsinki – Rovaniemi Vt 20 Oulu – Kuusamo Vt 22 Oulu – Kajaani
Rautatieverkko	Tampere – Seinäjoki – Oulu – Kemi
Raskaan tavaraliikenteen radat	Helsinki – Oulu Oulu – Tornio Kouvola – Kontiomäki – Oulu
Lentoasema	Oulun lentoasema, 15 km
Satama	Oulun satama: - Oritkarin satama - Nuottasaaren satama - Vihreäsaaren satama - Toppilan satama

## OULUN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Rakennustyöt ovat käynnistymässä. Matkakeskus valmistuu vuonna 2009/2010.

### KUVAUS HANKKEESTA

Matkakeskus syntyy uuden kaupallisen rakennushankkeen osana asematunnelin välittömään tuntumaan. Matkakeskukseen siirtyvät rautatieasemalta odotustilat ja lipputoimisto.

Linja-autotoiminnot säilyvät ratapihan toisella puolella nykyisellä paikalla. Tavoitteena on alueen liikenteellinen jäsentely myöhemmässä vaiheessa.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Matkakeskuksen rakennuskustannuksiksi on arvioitu 3 milj.€

### HANKKEEN VAIKUTUKSET



Uusi matkakeskus on hyvä esimerkki ratapihan molemmin puolin sijaitsevista toiminnoista. Niitä yhdistää toisiinsa myös kaupunginosa yhdistävä asematunneli. Esteettömyys tavoitteet täyttyvät.

Hanke toteutetaan osana isoa maankäytön kehittämiskohdetta. Toteutustapa on kokonaiskustannusten osalta kaupungille edullinen.



## PIEKSÄMÄKI

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Pieksämäki	13 459	12 283	-8,7 %
Pieksämäen seutukunta	23 086	20 746	-10,1 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 23 Pori – Joensuu
Rautatieverkko	Helsinki – Lahti – Kouvola – Kuopio Jyväskylä – Pieksämäki – Joensuu
Raskaan tavaraliikenteen radat	Kouvola – Kontiomäki – Oulu
Lentoasema	Varkauden lentoasema, noin 43 km
Satama	-

## PIEKSÄMÄEN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Hankesuunnitelma valmistui vuonna 2003.

Junamatkustajien infojärjestelmä on täydennetty vuonna 2005.

### KUVAUS HANKKEESTA

Pieksämäellä on toimiva keskusliikenneasema, josta sen muuttaminen matkakeskukseksi käy melko pienin parannustoimenpitein. Tavoitteena on selkeyttää linja-autoliikenteen laiturialuetta, parantaa asematunnelia ja porras-hissinousuja sekä saneerata matkustajien odotustilat ja lipputoimisto.

Matkakeskusratkaisun lähtökohta on ratapihan laitureiden muutos ns. korkeiksi laitureiksi, jonka jälkeen myös asematunneli sekä porras- ja hissinousut voidaan peruskorjata.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Karkea kustannusarvio on 2,3 milj.€

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Keskusliikenneaseman muutos matkakeskukseksi parantaa matkustajien olosuhteita vain vähän. Uudistettava asematunneli ja porras-hissinousut olisivat selkeä parannus matkustajien olosuhteissa.





## PORI

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Pori	76 623	76 211	-0,5 %
Porin seutukunta	142 360	137 893	-3,1 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 2 Helsinki – Pori Vt 8 Turku – Pori (E8) Vt 11 Tampere – Pori
Rautatieverkko	Tampere – Pori
Raskaan tavaraliikenteen radat	-
Lentoasema	Porin lentoasema, noin 1 km
Satama	Porin satama: - Mäntyluodon satama - Tahkoluodon syväsatama - Öljy- ja kemikaalisatama

## PORIN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Linja-autoasema on saneerattu vuonna 2003. Rautatieasemalla on rakennettu asematunneli ja junalaiturit kunnostettu. Paikallisliikenteen terminaali uudistettiin vuonna 2004 ja samalla täydennettiin matkustajainformaatiota.

### KUVAUS HANKKEESTA

Porin matkakeskus on esimerkki erillisten asemien yhteistyöstä, jota täydentää matkustajainformaatio.

Linja-autoasema saneerattiin toimivaksi kokonaisuudeksi. Se edellytti alueen katuverkolla mittavat korjaukset. Rautatieasematunneli on kaupunginosa yhdistävä kevyen liikenteen alikulku. Se on toteutettu hienosti ja sisältyy terminaaleja yhdistävään kevyen liikenteen akseliin, Porin promenadiin. Promenadille on toteutettu matkustajainfojärjestelmä. Sähköinen joukkoliikenteen matkustajainfo on sekä linja-autoasemalla että keskustaterminaalissa.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Porin linja-autoaseman ja matkustajainformaation kustannukset olivat noin 1,57 milj.€

## HANKKEEN VAIKUTUKSET

Porin matkakeskus on toiminnallisesti keskittynyt linja-autoaseman ja keskustaterminaalin yhteyteen. Rautatieaseman merkitys on vähentynyt junaliikenteen vähäisyyden vuoksi. Linja-autoaseman saneeraus on parantanut matkustajien esteetöntä liikkumista. Linja-autoasemalta on myös hyvät yhteydet paikallisliikenteeseen ja keskustaterminaaliin.

Kävely-yhteydet promenadia pitkin on este osalle matkustajia terminaalin välimatkasta johtuen. Rautatieasemalta on noin 700 m linja-autoasemalle ja sieltä taas keskustaterminaaliin noin 600 m. Asemien välisiä yhteystarpeita pitäisi vielä jatkossa kehittää.



## RIIHIMÄKI

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Riihimäki	25 911	27 504	6,1 %
Riihimäen seutukunta	41 544	44 045	6,0 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 3 Helsinki – Tampere – Vaasa (E12)
Rautatieverkko	Helsinki – Tampere – Jyväskylä Riihimäki – Lahti
Raskaan tavaraliikenteen radat	Helsinki – Oulu Riihimäki – Lahti
Lentoasema	Helsinki – Vantaan lentoasema, noin 64 km
Satamat	-

## RIIHIMÄEN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Matkakeskus valmistuu syksyllä 2008.

### KUVAUS HANKKEESTA

Matkakeskus syntyy siirtämällä keskustassa sijainneen linja-autoaseman toiminnot rautatieaseman viereen rakennettavaan liike-, toimisto- ja pysäköintirakennukseen.

Uusi rakennus on osa isompaa alueen maankäytön kehittämishanketta. Alueen viereen valmistui vuonna 2007 suuri kauppakeskushanke ja alueelle rakennetaan tulevaisuudessa myös asuntoja.

Matkakeskukseen sijoittuu linja-automatkustajien palvelupaikka, henkilöautojen pysäköintipaikkoja ja rahtitoiminnot Matkahuollolle sekä paikallisliikenteen linja-autopysäkit..

Riihimäki on merkittävä liityntäliikenteen paikkana, missä junaliikenteen matkustajamäärät ovat huomattavan suuret. Matkakeskusalueelle, ratapihan molemmin puolin toteutetaankin noin 1 000 ajoneuvon liityntäpysäköintipaikat.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Matkakeskuksen kustannukset ovat noin 36 milj.€

## HANKKEEN VAIKUTUKSET

Hanke on erittäin selkeä parannus joukkoliikenteen matkustajille. Liikuminen alueella on esteetöntä, siirtyminen kulkumuodosta toiseen on helppoa ja turvallista. Palvelutoimintojen liittyessä muuhun maankäyttöön, niille voidaan turvata hyvät, toimivat ja turvalliset olosuhteet.



*Riihimäen matkakeskus muodostuu nykyisestä asemasta ja siihen kytketystä uudisrakennuksesta*



## ROVANIEMI

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Rovaniemi	57 389	58 114	1,3 %
Rovaniemen seutukunta	62 900	62 731	-0,3 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 4 Helsinki – Rovaniemi (E75)
Rautatieverkko	Helsinki – Tampere – Oulu – Rovaniemi
Raskaan tavaraliikenteen radat	-
Lentoasema	Rovaniemen lentoasema, 10 km
Satamat	-

## ROVANIEMEN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Linja-autoasema ja Matkahuollon palvelutilat on peruskorjattu vuonna 2003. Linja-autojen matkustajainformaatio on vielä toteuttamatta. Yleissuunnitelmatasoinen jatkosuunnitelma on tehty. Junaliikenteen reaaliaikainen infojärjestelmä on toteutettu rautatieasemalle.

Erityisesti matkustajamäärät ovat olleet jo pitkään kasvussa. Jatkoysteydet Lapin vapaa-ajan keskuksiin ovat tärkeässä roolissa, niihin on tulevaisuudessa panostettava riittävästi.

### KUVAUS HANKKEESTA

Matkakeskushanke ei ole edennyt. Rautatieaseman alueen kehittämistä on pohdittu osana Lapin seudun matkailuliikenteen kehittämistä.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Hankkeelle ei ole kustannusarviota.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Mahdollisuudet ovat olemassa.



*Rovaniemen rautatieaseman piha-alueen liikennejärjestelyt ovat seuraava suunnittelukohde, sujuvat jatkoyhteydet linja-autolla ovat Lapin matkailulinkeihin kannalta toivottava kehittämissanke*

## SEINÄJOKI

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Seinäjoki	33 272	36 755	10,5 %
Seinäjoen seutukunta	61 401	80 248	30,7 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 18 Vaasa - Jyväskylä Vt 19/8 Jalasjärvi – Seinäjoki – Ytterjeppo - Kokkola
Rautatieverkko	Tampere – Seinäjoki – Oulu
Raskaan tavaraliikenteen radat	Helsinki – Oulu
Lentoasema	Seinäjoen lentoasema, 10 km
Satamat	-

## SEINÄJOEN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Matkakeskus valmistui vuonna 2000.

### KUVAUS HANKKEESTA

Matkakeskuksen kehittämiseen sisältyi keskusliikenneaseman matkustajatilojen ja – palveluiden yhdistäminen samoihin tiloihin. Uudistetut odotustilat tulivat yhteisiksi kaikille matkustajille. Uusi lipputoimisto rakennettiin myös yhteiseksi palvelupaikaksi. Paikallisliikenteen pysäkit siirrettiin matkakeskuksen viereen Valtionkadulle.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Toteuttamiskustannukset olivat 2,7 milj.€

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Seinäjoen matkakeskus oli ensimmäinen matkakeskus. Sitä pidettiin yleisesti keskitetyn ratkaisunsa ansiosta matkakeskuksen malliesimerkkinä. Matkakeskus onkin onnistunut kokonaisuus, josta eri osapuolilla on hyvin myönteinen käsitys. Se on vastannut hyvin sille asetettuja tavoitteita.

Myöhemmin esille tuli lippujärjestelmien erilaisuus juna- ja linja-auto-operaattoreiden kesken, josta johtuen lipunmyynnit ovat omien toimijoiden hallussa.





*Seinäjoen matkakeskus oli ensimmäinen matkakeskusverkon hanke*

## TAMPERE

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Tampere	186 026	206 414	11,0 %
Tampereen seutukunta	286 133	327 012	14,3 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 3 Helsinki – Tampere – Vaasa (E12) Vt 9 Turku – Tampere – Jyväskylä (E63) Vt 11 Tampere - Pori Vt 12 Rauma – Tampere - Kouvola
Rautatieverkko	Turku – Tampere – Jyväskylä Helsinki - Tampere – Seinäjoki – Oulu
Raskaan tavaraliikenteen radat	Helsinki – Oulu Tampere – Rauma Tampere – Pieksämäki
Lentoasema	Tampere-Pirkkalan lentoasema, 15 km
Satama	Sisävesisatama, kesällä säännöllinen laivaliikenne Hämeenlinna – Tampere

## TAMPEREEN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Rautatieaseman matkakeskustunneli valmistuu vuonna 2008.

Linja-autoaseman saneeraus valmistuu vuonna 2008.

### KUVAUS HANKKEESTA

Tampereen matkakeskus muodostuu erillisten asemien yhteistyöstä. Rautatieaseman alueelle rakennetaan uusi matkakeskustunneli ja siihen liittyen liukuporras- ja hissiyhteydet. Samalla uusitaan odotustiloja ja lipputoimisto.

Linja-autoaseman saneerauksessa kunnostetaan odotustilat, linja-autojen laiturialue ja rahtitoiminnot siirretään uusittaviin tiloihin.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Matkakeskustunnelin ja aseman muutostyöt maksavat noin 11 milj.€

Linja-autoaseman saneerauksen hinta on noin 5,5 milj.€

## HANKKEEN VAIKUTUKSET

Rautatieaseman muutostyöt parantavat oleellisesti matkustajien olosuhteita ja esteetöntä liikkumista. Aseman viihtyisyys paranee ja ruuhka-ajan liikkuminen helpottuu. Suunnitteilla oleva parkkihalli parantaa myös liityntäliikennepysäköintiä.

Linja-autoaseman saneeraus muuttaa linja-autoaseman olosuhteita kaikkien linja-autoaseman käyttäjien osalta. Uudistetut odotustilat ja palvelupiste, uudet turvalliset laiturialueet ja paikallisliikenteen liityntäpysäkit ovat merkittävä parannus entiseen linja-autoasemaan. Myös rahtipalvelut saavat uudet nykyaikaiset tilat. Kokonaisuudessaan linja-autoasemasta tulee keskusta-alueelle sijoittuva nykyaikainen terminaali. Isoin puute uudella linja-autoasemalla on henkilöautojen saato/noutopaikkojen pieni määrä ja liityntäpysäköinnin sijoittuminen vierien rakennettavan kauppakeskuksen maanalaiseen parkkihalliin.



*Tampereen matkakeskus muodostuu asemien yhteistyönä*

## TURKU

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Turku	166 929	175 390	5,1 %
Turun seutukunta	279 010	302 229	8,3 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Teiden runkoverkko	Vt 1 Helsinki – Turku (E18) Vt 8 Turku – Oulu Vt 9 Turku – Tampere – Jyväskylä (E63) Vt 10 Turku - Tuulos
Rautateiden runkoverkko	Helsinki – Turku Turku – Tampere
Raskaan tavaraliikenteen radat	Turku – Toijala
Lentoasema	Turun lentoasema, 8 km
Satamat	Turun satama: - Matkustajasatama sekä useita tavarasatamia, mm.: - Linnanaukko - Länsisatama - Pansion satama

## TURUN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Ratapiha-alueen osayleiskaava on hyväksytty 30.12.2005. Kaavan sisältäyty matkakeskus. Alueen asemakaavoitusta valmistellaan.

### KUVAUS HANKKEESTA

Jos kaavoituksen luonnosversiot etenevät, matkakeskus syntyy nykyisen linja-autoaseman tuntumaan.

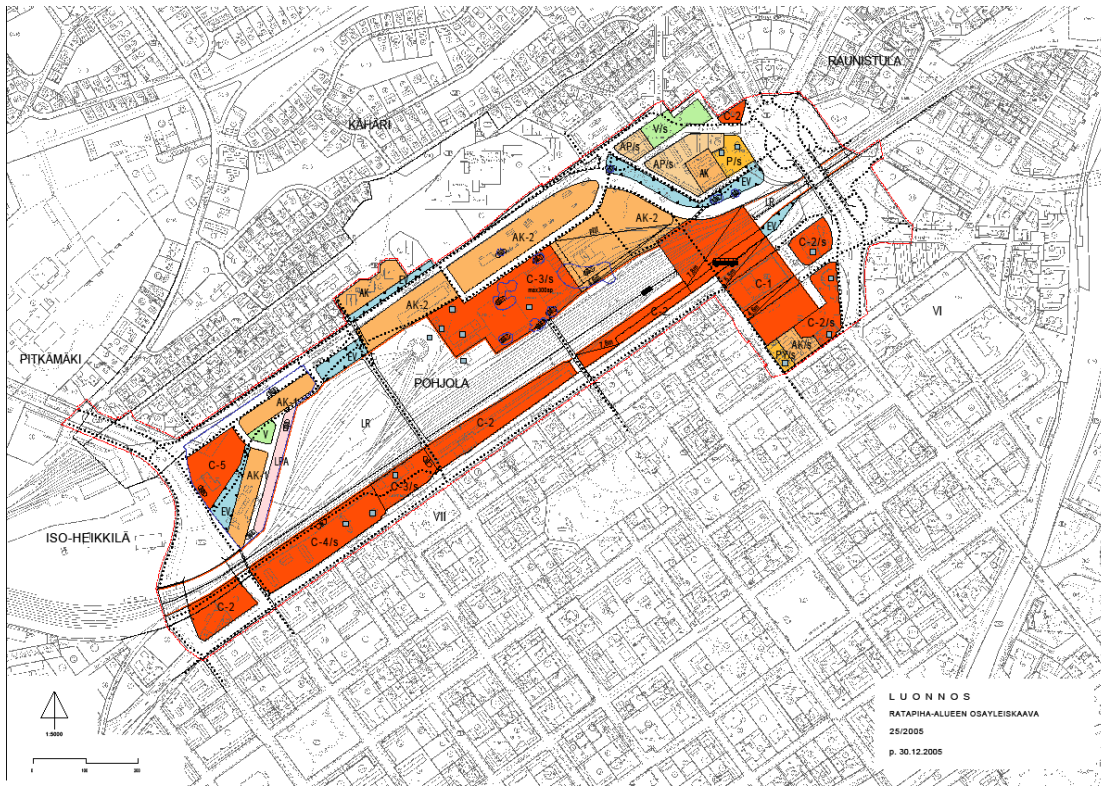
### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Hankeella ei ole kustannusarviota.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Hankkeen vaikutuksia ei voida arvioida. Parhaimmillaan uusi matkakeskus voidaan toteuttaa matkakeskusperiaatteiden ja niistä hankittujen kokemusten mukaan.





*Turun matkakeskusalue muodostuu kaavaluonnosten mukaan nykyisen linja-autoaseman ympäristöön*

## VAASA

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Vaasa	55 908	57 640	3,1 %
Vaasan seutukunta	87 587	89 650	2,4 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 3 Helsinki – Tampere – Vaasa (E12) Vt 8 Turku – Oulu
Rautatieverkko	Seinäjoki - Vaasa
Raskaan tavaraliikenteen radat	-
Lentoasema	Vaasan lentoasema, 12 km
Satama	Vaasan satama, 3 km

## VAASAN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Matkakeskus valmistuu vuonna 2008.

### KUVAUS HANKKEESTA

Vaasan matkakeskus on ollut esillä useiden vuosien ajan. Arkkitehtikilpailun jälkeen hanke on edennyt toteutusvaiheeseen huomattavasti muuttuneena. Linja-autoaseman toiminnot siirtyvät rautatieaseman yhteyteen. Asemarakennus muuttuu yhteiseksi odotustilaksi ja palvelupisteeksi. Rahtiasema sijoittuu erillisenä rakenteena Maasillan alle.

Henkilöliikenteen ratapiha ja laiturialue on uusittu.

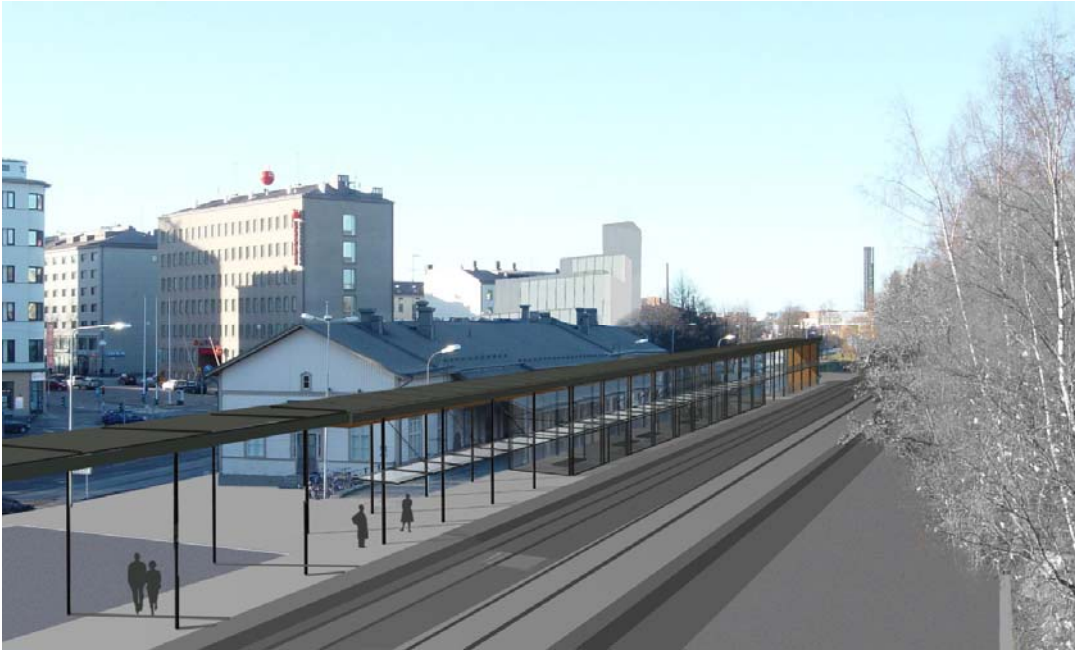
### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on 8,5 milj.€, ratapihan uusiminen on tehty erillisenä, sen kustannukset olivat noin 4 M€.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Uusi matkakeskus on onnistunut esimerkki vanhan rautatieaseman ympäristön muuttamisesta toimivaksi matkakeskukseksi, vertailukohteena Mikkelin matkakeskus on hyvin saman oloinen. Matkakeskuksen saavutettavuus on hyvä sen sijaitessa Vaasan keskusta-alueella. Kevyen liikenteen yhteydet varsinkin keskustasta ovat sujuvat ja turvalliset. Maasillan paikallisliikenteen pysäkeiltä on esteetön yhteys linja-auto- ja junalaitureille. Matkustajainformaatio tukee matkustajien liik-

kumista. Matkakeskusratkaisu parantaa joukkoliikenteen imagoa ja matkustajien palvelutasoa.



## VANTAA

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Vantaa	168 778	189 746	12,4 %
Helsingin seutukunta	1 122 417	1 248 872	11,3 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 4 Helsinki – Rovaniemi (E75) Vt 7 Helsinki – Kotka – Vaalimaa (E18)
Rautatieverkko	Helsinki – Turku Helsinki – Tampere – Jyväskylä Helsinki – Lahti – Kouvola – Kuopio
Raskaan tavaraliikenteen radat	Helsinki – Oulu Vuosaaren rata?
Lentoasema	Helsinki – Vantaan lentoasema
Satama	-

## VANTAAN TIKKURILAN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Vantaan matkakeskuksesta on tehty kehittämissuunnitelmia osana kehäratahanketta. Hanke on vielä kehitysvaiheessa.

### KUVAUS HANKKEESTA

Matkakeskus rakennetaan osin kaupallista isompaa hanketta ratapihan päälle.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Matkakeskuksen osuudeksi on arvioitu 15 milj.€.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Matkakeskus tulee olemaan yksi valtakunnan merkittävimmistä matkakeskuksista liikennemääriensä ja matkustajamääriensä vuoksi. Sen merkitys mm. Helsinki-Vantaan lentokentän liityntäliikenteelle on erityisen merkittävä.





## VARKAUS

### VÄESTÖ

	31.12.1996	31.12.2006	Muutos (%)
Varkaus	25 840	23 656	-8,5 %
Varkauden seutukunta	37 348	34 564	-7,5 %

### SIJAINTI LIIKENNEVERKOLLA

Valtatieverkko	Vt 5 Lusi – Kuopio – Iisalmi – Kajaani Vt 23 Pori - Joensuu
Rautatieverkko	Pieksämäki – Joensuu
Raskaan tavaraliikenteen radat	-
Lentoasema	Varkauden lentoasema, 20 km
Satamat	Varkauden rahtisatamat: - Akonniemen satama - Taipaleen satama

## VARKAUDEN MATKAKESKUS

### HANKKEEN VAIHE

Matkakeskus on valmistunut vuonna 2007.

### KUVAUS HANKKEESTA

Matkakeskus muodostettiin keskusliikenneasemasta parantamalla odotus- ja rahtiaseman tiloja sekä rakentamalla hissiyhteys junalaituritasolta pihatasolle. Samalla matkakeskukseen toteutettiin matkustajainfo.

### TOTEUTTAMISKUSTANNUKSET

Kustannukset olivat 0,8 milj.€.

### HANKKEEN VAIKUTUKSET

Varkauden matkakeskuksen ratkaisut parantavat matkustajien olosuhteita keskusliikenneasemaan verrattuna. Viihtyisät odotustilat ja hissi laiturialueelle vastaavat hyvin Varkauden matkakeskukselle asetettuja tavoitteita. Palvelukioski on hyvä esimerkki pienehkön paikkakunnan integroidusta ratkaisusta, josta asiakas saa kioski-, matkalippu- ja rahtipalvelut samasta paikasta. Matkahuolto hoitaa kaikki lippupalvelut.

Linja-autojen laiturialue kaipaisi kohentamista ja selkeämpää jäsentelyä.



*Varkauden matkakeskuksessa lipputoimisto, kioski ja rahti-palvelut ovat samassa palvelupisteessä*