

Matkakeskushankkeiden vaikutusarviointikehikko

ALKUSANAT

Matkakeskus 2005 on liikenne- ja viestintäministeriön organisoima hanke, jossa parannetaan julkisen liikenteen asemalveluja ja käytettävyyttä. Tavoitteena on toteuttaa Suomeen 23 matkakeskuksen valtakunnallinen verkko vuoteen 2005 mennessä. Suomen ensimmäinen matkakeskus avattiin 15.6.2000 Seinäjoelle ja toinen matkakeskus valmistui joulukuussa 2000 Lappeenrantaan.

Matkakeskushankkeiden perushypoteesina on ”Parempaa laatua pienemmillä kustannuksilla”. Tämän perushypoteesin testaamiseksi on tässä työssä tuotettu käytännönläheinen tarkastelukehikko matkakeskushankkeiden vaikutusten arviointiin. Arviointikehikko vastaa matkakeskushankkeiden arviointia tehtäessä kysymyksiin mitä asioita arvioidaan, miten vaikutusten hyvyttä ja merkittävyyttä analysoidaan sekä miten vaikutukset ja arvioinnit voidaan esittää.

Hankearviointikehikon luomisen lisäksi työssä on arvioitu kehikon mukaisesti Lappeenrannan ja Seinäjoen matkakeskusten vaikutuksia sekä kartoitettu ko. hankkeiden kokemuksia ja parhaita käytäntöjä tulevien matkakeskushankkeiden hyödyksi.

Raportin ovat laatineet DI Erika Helin, Insinööritoimisto A-Tie Oy ja KTM Marko Forsblom, Oy Viisikko-Femman Ab.

Työn tilaajien edustajina ovat toimineet:

Yli-insinööri Seppo Öörni	Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikenneneuvos Petri Jalasto	Liikenne- ja viestintäministeriö
Ylitarkastaja Kari Korpela	Liikenne- ja viestintäministeriö
Toimitusjohtaja Pekka Hongisto	Oy Matkahuolto Ab
Toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen	Linja-autoliitto
Henkilöliikennejohtaja Pekka Söderling	VR Osakeyhtiö Oy

Helsingissä 28. päivänä helmikuuta 2002

Seppo Öörni,
Yli-insinööri

Matkakeskushankkeiden vaikutusarviointikehikko

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	11
2	TAUSTAA.....	12
2.1	Matkakeskusten kehittäminen Suomessa.....	12
2.2	Liikennepolitiikan tavoitteet ja matkakeskukset	14
2.3	Hankearvioinnin yleisohjeet.....	16
3	MATKAKESKUSHANKKEEN ARVIOINTI	18
3.1	Arviointi hankkeen eri vaiheissa ja hankkeen eri vaihtoehdot.....	18
3.2	Hankearvioinnin yleisohjeiden soveltaminen	19
3.3	Vaikutusten selvittäminen ja arvioinnin tekeminen	21
3.3.1	Hankekuvauksen laatiminen	21
3.3.2	Vaikutusselvitysten tekeminen.....	22
3.3.3	Yhteiskuntataloudellisten analyysien tekeminen	31
3.3.4	Yhteenveto	36
4	LAPPEENRANNAN MATKAKESKUKSEN ARVIOINTI.....	37
4.1	Hankekuvaus	37
1.2	Vaikutusselvitykset.....	42
1.3	Yhteiskuntataloudelliset analyysit.....	60
5	SEINÄJOEN MATKAKESKUKSEN ARVIOINTI	64
5.1	Hankekuvaus	64
1.2	Vaikutusselvitykset.....	67
1.3	Yhteiskuntataloudelliset analyysit.....	74
6	KOKEMUKSIA LAPPEENRANNAN JA SEINÄJOEN MATKAKESKUSTEN KEHITTÄMISPROSESSEISTA	78
7	LÄHTEET	80
8	LIITTEET.....	81

1 JOHDANTO

Matkakeskusten kehittämisen tarkoituksena on eri liikennemuotojen asemien ja niihin liittyvien palvelujen yhdistäminen. Matkakeskusten myötä pyritään parantamaan matkaketjujen sujuvuutta ja lisäämään joukkoliikennejärjestelmän houkuttelevuutta. Lisäksi matkakeskusten toteuttamiseen sisältyvien palvelujen yhdistämisellä tavoitellaan eri toimijaosapuolten toiminnan tehostamista.

Vaikutusten arviointi toimii matkakeskushankkeen suunnitteluvaiheessa apuvälineenä. Arvioinnilla voidaan toisaalta testata matkakeskukselle asetettujen tavoitteiden toteutumista, mutta myös löytää niitä parhaita käytäntöjä, joilla tavoitteiden toteutumista voidaan tukea. Arviointia tehdään myös matkakeskuksen toteuttamisen jälkeen. Tällöin arvioinnissa korostuu yleensä se, miten tyytyväisiä eri osapuolet ovat matkakeskukseen ja sen mukanaan tuomiin muutoksiin.

Tämän työn tarkoituksena on tuottaa käytännönläheinen tarkastelukehikko matkakeskushankkeiden vaikutusten arviointiin. Lisäksi työssä arvioidaan kehikon mukaisesti Lappeenrannan ja Seinäjoen matkakeskusten vaikutuksia.

Arviointikehikko vastaa matkakeskushankkeiden arviointia tehtäessä kysymyksiin mitä asioita arvioidaan, miten vaikutusten hyvyttä ja merkittävyyttä analysoidaan sekä miten vaikutukset ja arvioinnit voidaan esittää. Kehikon tuottamisen lähtökohtana ovat olleet liikenne- ja viestintäministeriön hankearvioinnin yleisohjeet.

Arviointikehikkoa voidaan käyttää eri tavoin toteutettavien matkakeskusten arviointiin. Arviointikehikko soveltuu myös hankkeen eri suunnitteluvaiheissa tehtäviin arviointeihin ja matkakeskuksen toteutuksen jälkeiseen arviointiin. Tämä selvitys toimii kuitenkin enemmän oppaana kuin yksityiskohtaisena ohjeena. Tarkemmat hankearviointiohjeet löytyvät hankearviointia koskevasta muusta ohjeistuksesta.

Lappeenrannan ja Seinäjoen matkakeskuksen arvioinnit ovat molemmat jälkiarviointeja. Arviointeja tarkasteltaessa on muistettava, että ne on laadittu osin esimerkillisessä mielessä.

2 TAUSTAA

2.1 Matkakeskusten kehittäminen Suomessa

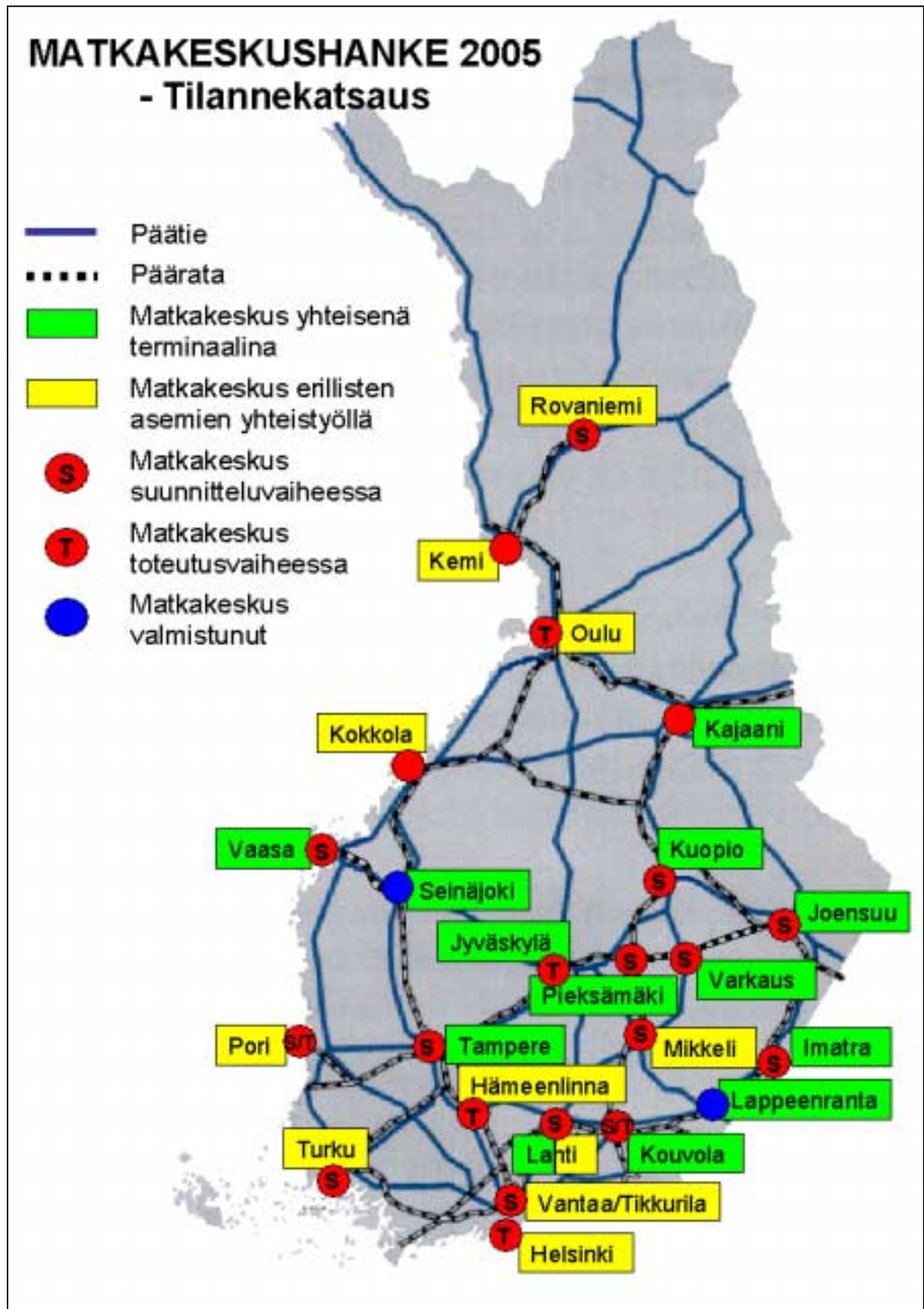
Matkakeskusten keskeisimpänä tarkoituksena on yhdistää eri liikennemuotojen asemat ja niihin liittyvät toiminnot liikenteen palvelupaikaksi. Matkakeskuksessa vaihtaminen kulkumuo-
dosta tai liikennevälineestä toiseen on helppoa, miellyttävää ja turvallista.

Matkakeskus yhdistää yleisimmin linja-autojen ja junien paikallisen ja valtakunnallisen liikenteen palvelut. Jokaisen matkakeskuksen saavutettavuus on hyvä myös henkilöautolla, tak-
silla, jalan ja polkupyörällä. Matkakeskus tarjoaa kaikille matkustajille korkeatasoisen mat-
kustusympäristön, matkustajapalvelut yhdestä pisteestä, runsaat matkustamista tukevat oheis-
palvelut sekä korkeatasoisen matkustajainformaation. Informaation esittämistapa on valta-
kunnallisesti yhtenäinen.

Matkakeskuksia voidaan kehittää eri tavoin. Jos paikkakunnalla on ennestään keskusliikease-
ma, voidaan matkakeskus toteuttaa tiivistämällä jo samassa rakennuksessa toimivien eri lii-
kennemuotojen yhteistyötä. Eri liikennemuotojen asemat voivat sijaita kaupunkirakenteessa
myös erillään, jolloin matkakeskus voidaan toteuttaa yhdistämällä asemat ja keskittämällä
palvelut samaan paikkaan. Aina ei kuitenkaan erillään sijaitsevien asemien yhdistäminen ole
mahdollista. Tällöin matkakeskuksen kehittämisessä korostuu asemien välisten matkaketjujen
parantaminen. Matkaketjuja parannetaan mm. kehittämällä asemien välistä opastusta, lisää-
mällä matkustajainformaatiota, yhdistämällä lipunmyyntipalveluja sekä sovittamalla eri kul-
kumuotojen aikatauluja yhteen.

Matkakeskus 2005 on liikenne- ja viestintäministeriön organisoima hanke, jossa parannetaan
julkisen liikenteen asemapalveluja ja käytettävyyttä. Tavoitteena on toteuttaa Suomeen 23
matkakeskuksen valtakunnallinen verkko vuoteen 2005 mennessä. Hankkeen mukainen mat-
kakeskusverkko on esitetty *kuvassa 1*.

Suomen ensimmäinen matkakeskus avattiin 15.6.2000 Seinäjoelle. Seinäjoen matkakeskuksen
hallinnolliset ratkaisut, yhteiset matkustajatilat ja liikennemuotojen yhteistyö ovat mallina
muille paikkakunnille. Seinäjoella tuotiin esille myös kaikille matkakeskuksille suunniteltu
yhtenäinen ilme ja informaatiotekniikka. Toinen matkakeskus valmistui joulukuussa 2000
Lappeenrantaan. Seuraavat matkakeskukset ovat valmistumassa syksyllä 2002 Kouvolaan ja
Jyväskylään.



Kuva 1. Liikenne- ja viestintäministeriön Matkakeskus 2005 –hankkeen valtakunnallinen matkakeskusverkko.

2.2 Liikennepolitiikan tavoitteet ja matkakeskukset

Kohti älykäästä ja kestävästä liikennettä 2025

Liikenne- ja viestintäministeriö on vuonna 2000 julkaisemassaan asiakirjassaan ”*Kohti älykäästä ja kestävästä liikennettä 2025*” linjannut valtakunnallista liikennepolitiikkaa. Asiakirjassa esitetään kestävä ja älykkään liikennejärjestelmän visio sekä tavoitteet ja toimintalinjat vision saavuttamiseksi.

Asiakirjan mukaan liikennepolitiikan pääasiallisena tavoitteena on älykäs ja kestävä liikkuminen ja kuljettaminen, jossa otetaan huomioon taloudelliset, ekologiset, sosiaaliset ja kulttuuriin liittyvät näkökohdat. Tavoitealueittain jaotellut yksityiskohtaisemmat tavoitteet on esitetty taulukossa 1.

Matkakeskusten yleisillä kehittämistavoitteilla on yhtymäkohtia lähes jokaiseen asiakirjassa esitettyyn toimintalinjaan. Selkein yhteys on kuitenkin henkilöliikennettä koskevaan toimintalinjaan, jossa todetaan joukkoliikenteeseen liittyen mm., että joukkoliikennejärjestelmän houkuttelevuutta lisätään kehittämällä sen tehokkuutta, turvallisuutta ja laatutasoa, että kaupunkien välisessä ja sisäisessä liikenteessä kasvatetaan linja-auto- ja raideliikenteen markkinaosuutta sekä että matkaketjujen sujuvuutta parannetaan.

Taulukko 1. Liikenne- ja viestintäministeriön ”Kohti älykäästä ja kestävästä liikennettä 2025” –asiakirjassa esitetyt tavoitteet.

Tavoite-alue	Tavoite
Liikennejärjestelmän palvelutaso ja kustannukset	<ul style="list-style-type: none"> • Liikkuminen ja kuljettaminen on turvallista, laadukasta ja kohtuuhintaista. • Liikkumisen peruspalvelutaso on taattu koko maassa. Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuus ja toimintavarmuus on taattu sekä kotimaan että ulkomaan kuljetuksissa. • Liikenneinformaatio on reaaliaikaista, luotettavaa ja helposti käytettävää. • Liikennejärjestelmän kehittäminen ja ylläpito on kustannustehokasta. • Liikenne- ja kuljetusmarkkinat ovat tehokkaat ja kilpaillut. • Liikenne- ja kuljetusalan kotimainen palvelutuotanto on kilpailukykyinen ja sillä on hyvät toimintaedellytykset myös kansainvälisesti.
Turvallisuus ja terveys	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenneympäristö edistää ja tukee terveyttä. • Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
Sosiaalinen kestävyys	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenteen hyödyt ja haitat kohdistuvat oikeudenmukaisesti ja kohtuullisesti eri väestöryhmien kesken. • Erityisesti heikommassa asemassa olevien ryhmien tarpeet otetaan huomioon liikenteessä. • Kansalaiset voivat osallistua ja vaikuttaa liikennetarkoituksiin koskevaan suunnitteluun.
Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen	<ul style="list-style-type: none"> • Liikennejärjestelmä tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja alueiden valitsemia kehitysstrategioita. • Liikennejärjestelmä tukee yhdyskuntarakenteeseen ja kaupunkikuvaan liittyviä tavoitteita. • Liikenteen ja maankäytön suunnittelu on yhteensovitettua. • Liikkumisympäristöt ovat viihtyisiä ja turvallisia koettuja. • Kaupunkikuvaa tai kulttuurimaisemaa ei muuteta ilman vahvoja perusteluja.
Luontoon kohdistuvat haitat	<ul style="list-style-type: none"> • Luontoon kohdistuvat sekä globaalit että paikalliset haitat ovat mahdollisimman vähäiset. • Luonnonvaroja (kuten energia, maa-ainekset, maa-ala jne.) käytetään mahdollisimman vähän.

Joukkoliikenne – houkutteleva valinta

Asiakirjassa ”*Joukkoliikenne – houkutteleva valinta*” liikenne- ja viestintäministeriö ilmaisee tahtonsa joukkoliikenteen kehittämiseen ja tuo esille näkemyksensä tärkeimmistä toimintatavoista erityisesti linja-autoliikenteen ja rautatieliikenteen osalta. Asiakirjan laatimisessa on otettu huomioon sekä kansalliset että EU:n liikennepoliittiset tavoitteet, joiden päämääränä on tasapainoista aluekehitystä tukeva, ympäristöä säästävä, turvallinen, laadukas, matkustajien tarpeet huomioon ottava ja samalla tehokas liikennejärjestelmä.

Asiakirjassa esitetyt joukkoliikennettä koskevat tahtotilat ja tavoitteet eri toimintaympäristöissä ovat seuraavat:

- Kaukoliikenteessä joukkoliikenne tarjoaa houkuttelevan vaihtoehdon henkilöautolle.
- Kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla joukkoliikenne tarjoaa houkuttelevan vaihtoehdon henkilöautolle sekä mahdollistaa myös autottoman elämäntavan.
- Maaseudulla joukkoliikenne tarjoaa autottomille laadukkaat perusliikkumispalvelut.

Asiakirja sisältää useita toimenpidekokonaisuuksia tahtotilojen ja tavoitteiden saavuttamiseksi. Matkakeskusten kehittäminen nousee esille infrastruktuuria ja matkaketjujen toimivuutta käsittelevissä toimenpidekokonaisuuksissa.

Infrastruktuuria koskevan toimenpidekokonaisuuden mukaan liikenteen infrastruktuurirahoitusta suunnataan kaupunkiseuduilla joukkoliikennettä edistäviin hankkeisiin. Näitä hankkeita ovat myös matkakeskukset, joiden kehittämisessä ja toteuttamisessa kiinnitetään erityistä huomiota eri liikennemuotojen palvelujen integroimiseen, joukkoliikenteen käyttöä lisääviin toimenpiteisiin sekä syöttöliikenneyhteyksien sujuvuuteen, kevyen liikenteen kulkuyhteyksiin ja liityntäpysäköintiin.

Matkaketjujen toimivuutta käsittelevässä toimenpidekokonaisuudessa tuodaan esille eri liikennemuotojen saumattoman yhteistyön tärkeys, johon sisältyy asemien ja pysäkkien toimivuuden parantaminen. Toimenpidekokonaisuuden mukaan erityistä huomiota kiinnitetään joukkoliikenteen sujuvuuteen, henkilöautojen sekä pyörien sujuvaan, edulliseen ja turvalliseen liityntäpysäköintiin sekä taksiasemien sijaintiin ja toimivuuteen. Kevyen liikenteen kulkuyhteyksien asemille ja pysäkeille on oltava sujuvaa, esteetöntä ja turvallista. Matkakeskusten toteuttamisen yhteydessä kiinnitetään huomiota koko kaupunkikeskustan liikennejärjestelyihin sekä joukkoliikennettä suosiviin ratkaisuihin.

2.3 Hankearvioinnin yleisohjeet

Liikennehankkeiden arviointia Suomessa ohjaavat liikenne- ja viestintäministeriön tuottamat yleisohjeet. Yleisohjeet käsittelevät eri liikennemuotojen hankearviointien yhteisiä periaatteita ja laskentatapoja sekä arviointien esittämistapoja. Viimeisimmät yleisohjeet on esitetty ministeriön julkaisussa ”*Hankearvioinnin yleisohjeet (8/2000)*”. Eri väylälaitokset kehittävät omiin arviointeihinsa liittyvää tarkempaa ohjeistusta.

Liikenne- ja viestintäministeriön hankearvioinnin yleisohjeet perustuvat *kuvassa 2* esitettyyn neliosaiseen kehikkoon, jota voidaan soveltaa eri liikennemuotojen hankearviointeihin. Kehikkoa käytetään arvioinnin jäsentelyssä sekä arvioinnin ohjaamisessa siten, että keskeisimmät vaikutukset tulevat riittävästi huomioituiksi.

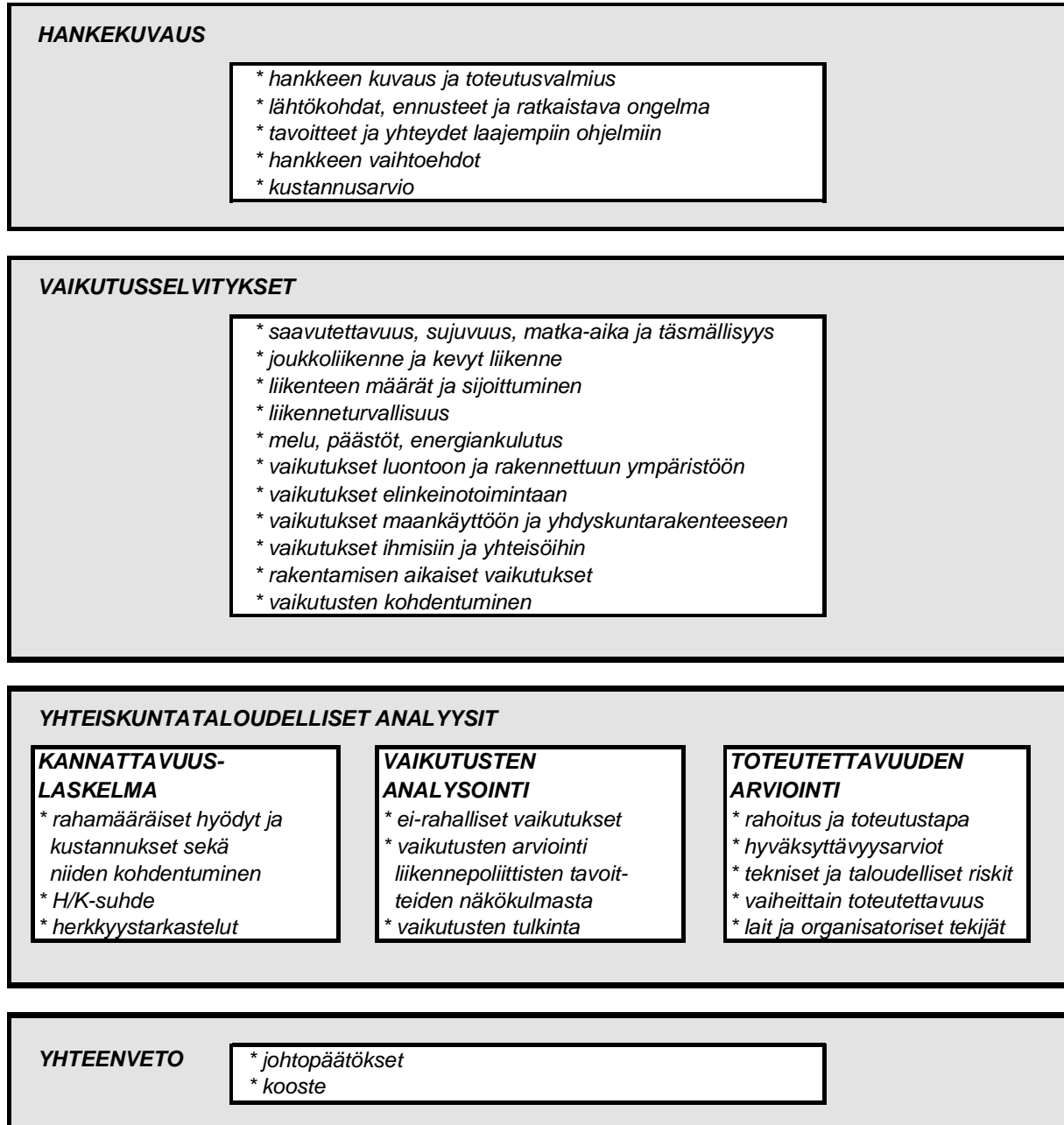
Kehikon ensimmäinen osa, hankekuvaus sisältää taustatietoa hankkeesta. Taustatietoihin kuuluvat hankkeen perustiedot ja hankkeen tavoitteet sekä kuvaukset hankkeella ratkaistavista ongelmista ja hankkeeseen sisältyvistä vaihtoehdoista.

Vaikutusselvitykset sisältävät vaikutusten määrälliset arvioinnit. Mikäli määrällistä tietoa ei ole saatavissa, kuvataan vaikutukset sanallisesti. Tavoitteena on tuoda esille hankkeen kaikki olennaiset vaikutukset.

Yhteiskuntataloudelliset analyysit muodostuvat kolmesta osasta. Osat ovat kannattavuuslaskelma, vaikutusten analysointi ja hankkeen toteutettavuuden arviointi.

Kannattavuuslaskelma laaditaan niistä hankkeen vaikutuksista, jotka voidaan arvioida rahamääräisesti. Hyöty-kustannussuhde on yleisimmin käytetty kustannustehokkuutta kuvaava tunnusluku. Vaikutusten analysoinnissa tuodaan esille erityisesti ne hyödyt ja haitat, joita ei ole arvioitu rahamääräisesti. Analysoinnissa kerrotaan miten vaikutukset vastaavat tavoitteita sekä arvioidaan vaikutusten hyvyttä ja merkittävyyttä. Toteuttamiskelpoisuuden arvioinnissa pohditaan hankkeen teknisiä ja taloudellisia riskejä, rahoitusta ja toteutustapaa sekä toteuttamisen mahdollisia esteitä.

Hankearvioinnista kootaan yleisohjeiden mukaan lopuksi yhteenvedo. Yhteenvedo sisältää nelisivuisen kosteen arvioinnista.



Kuva 2. Hankearvioinnin yleiskehikko.

3 MATKAKESKUSHANKKEEN ARVIOINTI

3.1 Arviointi hankkeen eri vaiheissa ja hankkeen eri vaihtoehdot

Matkakeskushankkeiden vaikutuksia voidaan arvioida ja niitä tulee arvioida kaikissa suunnitteluvaiheissa. Suunnitteluvaiheessa arvioinnin keskeisimpänä tarkoituksena on löytää liikennepoliittisia, alueellisia ja paikallisia tavoitteita tukevia sekä kaikkia osapuolia tyydyttäviä toteutusratkaisuja ja käytäntöjä. Vaikutustarkastelut ulotetaan kaikkiin vaihtoehtotarkasteluihin ja vaikutukset vaikuttavat vaihtoehdon valintaan. Arviointi tarkentuu suunnittelun edetessä ja on perusteena jatkosuunnittelulle ja päätöksille.

Hankearviointia tehdään myös matkakeskuksen toteuttamisen jälkeen. Jälkikäteen tehtävissä arvioinneissa korostuu sen arviointi, miten tyytyväisiä eri osapuolet ovat matkakeskuksen mukanaan tuomiin muutoksiin, miten toteuttaminen vastasi eri tavoitteita sekä mitä jälkikäteen voitaisiin tai pitäisi vielä tehdä toisin.

Matkakeskuksen toteuttamisen jälkeistä arviointia ei suositella tehtävän heti hankkeen valmistuttua. Varhaisin suositeltava ajankohta on noin vuoden kuluttua valmistumisesta. Näin kokemuksia saadaan hieman pidemmältä ajanjaksolta ja matkakeskuksen mukanaan tuomat vaikutukset ehtivät jonkin verran tasaantua todellisuutta paremmin vastaaviksi. Vaikutuksia tarkastellaan arvioinnissa myös yleensä vuositasolla. Toisaalta matkakeskuksella voi olla paljon esimerkiksi maankäytön ja aluerakenteen muutoksista aiheutuvia vaikutuksia, jotka tulevat esiin vasta vuottakin paljon pitemmällä ajanjaksolla.

Arviointia tehtäessä on otettava huomioon myös se, että paikkakunnalla voi esimerkiksi joukkoliikenteessä tai maankäytössä tapahtua muita muutoksia, jotka eivät ole matkakeskuksen kehittämiseen sisältyviä. Näiden muutosten vaikutuksiakaan ei pidä siksi sekoittaa matkakeskuksen vaikutuksiin.

Kannattavuusarviointia tehdään yleensä liikennehankkeiden suunnitteluvaiheessa, jolloin suunnitellaan ja vertaillaan uusia ratkaisuja. Suunnitteluvaiheessa kannattavuusarviointi painottuu myös helposti vertailemaan nykyisen ratkaisun ja suunnitelmaratkaisun välisiä hyötyeroja. Oikeampi tarkastelutapa olisi selvittää, mitä välttämättömpiä toimenpiteitä toiminnan jatkaminen nykyisellään edellyttäisi (ns. nolllapliusvaihtoehto). Tällöin hankkeen investointikustannuksiksi lasketaan ainoastaan ne kustannukset, jotka ylittävät nolllapliusvaihtoehdon investointikustannukset. Vastaavasti investointien vaikutuksia verrataan nolllapliusvaihtoehdon vaikutuksiin.

Myös matkakeskusten suunnitteluvaiheessa tehtävässä arvioinnissa nolllapliusvaihtoehto suositellaan valittavan vertailuvaihtoehdoksi silloin, kun toiminnan jatkaminen nykyisissä olosuhteissa ei ole mahdollista ilman, että esimerkiksi asemia kunnostettaisiin. Jälkiarvioinnissa ei toteuttamatta jättämisen vaihtoehtoa kuitenkaan ole aina mielekästä ryhtyä arvioimaan systemaattisesti, etenkin jos sitä ei ole arvioitu jo hankkeen suunnitteluvaiheessa. Toteuttamatta jättäminen ja joka tapauksessa toteutettavat järjestelyt on kuitenkin aina hyvä tuoda arvioinnissa esiin ainakin yleisellä tasolla. Yleensä koko yhteiskuntataloudellisen kannattavuuslaskelman laatiminen ei todellisuudessa ole tarkoituksenmukaista enää ollenkaan hankkeen toteuttamisen jälkeen, paitsi jos sen avulla kyetään löytämään ja korjaamaan hankkeen mahdollisia negatiivisia vaikutuksia tai tarkistamaan päätöksentekoa varten tehtyjen laskelmien paikkansapitävyys.

3.2 Hankearvioinnin yleisohjeiden soveltaminen

Liikenne- ja viestintäministeriön hankearvioinnin yleisohjeet soveltuvat hyvin matkakeskushankkeiden arviointiin. Toisaalta matkakeskukset ovat paljon muutakin kuin pelkkiä liikennehankkeita. Niiden kehittämiseen sisältyy liikennejärjestelyjen lisäksi mm. asematilojen hallintaan ja matkustajapalvelujen tuottamiseen liittyviä järjestelyjä.

Matkakeskusten kehittämisessä on aina mukana useita eri osapuolia. Tämän vuoksi matkakeskushankkeiden arvioinnissa on tuotava erityisesti esiin vaikutukset eri osapuolten omien tavoitteiden ja heidän toimintansa kannattavuuden näkökulmasta.

Matkakeskushankkeille on ominaista se, että niihin sisältyy paljon järjestelyjä joiden vaikutuksia voidaan arvioida pääasiassa vain laadullisesti. Tällaisia ovat mm. useimmat joukkoliikenteen matkustajille ja maankäyttöön kohdistuvat vaikutukset. Nämä vaikutukset ovat usein myös liikennepolitiikan tavoitteita tukevia. Matkakeskushankkeiden vaikutusten arvioinnissa onkin siksi kiinnitettävä erityistä huomiota eri tavoin mitattavien vaikutusten arviointiin ja esille tuomiseen.

Hankearvioinnin yleisohjeita on sovellettu matkakeskushankkeiden arviointiin *kuvassa 3* havainnollistetun mukaisesti. Kokonaiskuvan antava hankekuvaus tehdään kuten yleensäkin. Vaikutus selvityksissä, joissa tavallisesti tuodaan esille kaikki mahdolliset vaikutukset, muttei arvioida niiden merkitystä tai hyvyyttä, voidaan matkakeskusten arvioinnissa tuoda esille myös hyvyys ja merkittävyys eri osapuolten ja eri aihepiirien näkökulmasta. Tämä jäsentää ja yksinkertaistaa koko arvioinnin tekemistä. Yhteiskuntataloudelliset analyysit muodostuvat näin selvemmin kokonaisuuden analysoinniksi ja yhteenvedoksi. Yleiskehikon neljäs osa, varsinainen loppuyhteenveto voidaan jättää tällöin kokonaan tekemättä tai tehdä yleisohjeissa esitettyä lyhyemmin.

Matkakeskushankkeen suunnitteluvaiheessa arvioitavat toteutusvaihtoehdot sekä arvioinnin sisällön tarkkuus ja laajuus määritellään suunnittelutilanteen mukaisesti. Arviointia ei ole aina tarpeen tehdä omana erillisenä selvitystyönään vaan erilaisia tavoitteita parhaiten vastaavaan lopputuloksen saavuttamiseksi arviointi tulisi sisällyttää kiinteäksi osaksi matkakeskushankkeen suunnittelua.

Toteutusratkaisultaan erilaisten matkakeskusten kehittämisessä korostuvat eri asiat. Tämän vuoksi myös matkakeskusten vaikutukset muodostuvat erilaisiksi. Vaikutukset määräytyvät pitkälti tapauskohtaisesti lähtötilanteen, matkakeskuksen toteutustavan sekä kehittämistoimenpiteiden koon ja sisällön mukaan.

Selvityksen *luvussa 3.3* on tarkasteltu yleisohjeista sovelletun kehikon mukaisessa järjestyksessä mitä kaikkien matkakeskushankkeiden arvioinnissa on tarpeen esittää ja selvittää sekä miten matkakeskushankkeille tyypilliset erityispiirteet otetaan arvioinnissa huomioon.

HANKEKUVAUS

Matkakeskushankkeen kuvaus ja siihen sisältyvät järjestelyt
 Hankkeen vaihtoehdot
 Ratkaistavat ongelmat
 Suunnitelmatilanne ja toteutumisvalmius tai rakennusaika ja valmistumisvuosi
 Määrälliset lähtökohdat
 Tavoitteet ja yhteydet laajempaan kokonaisuuteen
 Kustannukset

VAIKUTUSSELVITYKSET

- Kaupunki
- Oy Matkahuolto Ab
- VR Yhtymä Oy
- VR Osakeyhtiö Oy
- Ratahallintokeskus
- Matkapalvelutiloissa toimivat kaupalliset yritykset
- Linja-autoliikenne ja linja-autoyritykset
- Taksiliikenne ja taksiyritykset
- Muut toimijaosapuolet kuten kiinteistöyhtiöt ja pysäköintiosakeyhtiöt, Tiehallinto jne.
- Joukkoliikenteen matkustajat (sisältää jalankulku- ja pyöräliikenteen sekä liityntä-, saato- ja noutoliikenteen)
- Ajoneuvoliikenne liikenneverkolla
- Turvallisuus ja terveys
- Sosiaalinen kestävyys
- Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen
- Luontoon kohdistuvat haitat

YHTEISKUNTATALOUDELLISET ANALYYSIT**Kannattavuuslaskelma**

- Rahamääräiset hyödyt ja kustannukset osapuolittain
- HK -suhde
- Herkkystarkastelut

Vaikutusten analysointi

- Laadulliset yms. vaikutukset
- Vaikutusten arviointi liikennepoliittisten tavoitteiden näkökulmasta
- Vaikutusten tulkinta

Toteutettavuuden arviointi

- Rahoitus ja toteutustapa
- Hyväksyttävyyssarviot
- Tekniset ja taloudelliset riskit
- Vaiheittain toteutettavuus
- Lait ja organisatoriset tekijät

YHTEENVETO

Kuva 3. Matkakeskushankkeen arviointi hankearvioinnin yleisohjeita soveltaen.

3.3 Vaikutusten selvittäminen ja arvioinnin tekeminen

3.3.1 Hankekuvauksen laatiminen

HANKEKUVAUS
Matkakeskushankkeen kuvaus ja siihen sisältyvät järjestelyt Hankkeen vaihtoehdot Ratkaistavat ongelmat Suunnitelmatilanne ja toteutumisvalmius tai rakennusaika ja valmistumisvuosi Määrälliset lähtökohdat Tavoitteet ja yhteydet laajempaan kokonaisuuteen Kustannukset

Hankekuvauksen laatimisen tarkoitus on antaa kokonaiskuva arvioitavasta hankkeesta ja hankkeeseen mahdollisesti sisältyvistä arvioitavista vaihtoehdoista. Kuvauksen tekeminen korostuu silloin, kun matkakeskuksen arviointia tehdään hankkeen varsinaisesta suunnittelusta erillään tai silloin, kun arviointia tehdään matkakeskuksen valmistuttua.

Hankekuvauksessa kerrotaan mitkä ovat matkakeskuksen kehittämisen lähtökohdat, mitä järjestelyjä matkakeskuksen toteuttamiseen sisältyy ja mitä ongelmia matkakeskuksen toteuttamisella pyritään ratkaisemaan. Matkakeskusjärjestelyt liittyvät yleisimmin asemia ja terminaaleja koskeviin järjestelyihin, liikennejärjestelyihin ja matkustajapalveluihin. Kokonaisuuden hahmottamiseksi on hyvä mainita kaupungin liikenteellinen asema valtakunnallisella liikenneverkolla. Kuvausta havainnollistetaan matkakeskuksen toimintojen sijaintia tai ratkaisuperiaatetta selostavalla kuvalla. Myös matkakeskuksen suunnitelmatilanne ja toteutusvalmius tai rakennusaika ja valmistumisvuosi mainitaan. Mikäli hankkeesta on laadittu lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointi, mainitaan tämä ja sen vaikutus suunnitteluratkaisuun.

Hankekuvaus sisältää myös hankkeen määrälliset lähtökohdat. Matkakeskuksen arvioinnissa näitä ovat mm. linja-autojen ja junien lähtömäärät sekä eri joukkoliikennemuotojen matkustajamäärät perusennusteineen tai viimeaikaisine kehityksineen.

Yleisohjeiden mukaan kuvauksessa kerrotaan yleensä myös mitä voidaan tai joudutaan teemmään, mikäli hanketta ei toteuteta ja mitkä ovat näiden toimenpiteiden kustannukset ja merkittävimmät vaikutukset. Nämä otetaan suunnitteluvaiheessa tehtävässä arvioinnissa huomioon kannattavuuslaskelman vertailuvaihtoehdossa eli nolllapulusvaihtoehdossa. Jos jälkikäteen tehtävässä arvioinnissa matkakeskuksen toteuttamatta jättämistä ja joka tapauksessa toteutettavia järjestelyjä ei voida kannattavuuslaskelmassa huomioida, voidaan näiden toimenpiteiden kustannukset ja merkittävimmät vaikutukset tuoda esille yleisohjeita noudattaen joko hankekuvauksessa tai myöhemmin tehtävien varsinaisten vaikutusten analysointien yhteydessä.

Matkakeskushankkeen keskeisimmät valtakunnalliset, seudulliset ja paikalliset tavoitteet tuodaan esiin mahdollisimman konkreettisesti. Esille tuodaan erityisesti se, miten matkakeskus liittyy muuhun kokonaisuuteen kuten tavoitteelliseen liikennejärjestelmään tai aluerakenteen kehittämiseen. Matkakeskuksilla pyritäänkin usein ratkaisemaan joukkoliikennejärjestelmän toimivuuteen ja tehokkuuteen, matkustajille kohdistuvaan palvelutasoon sekä maankäyttöön liittyviä kysymyksiä.

Kuvauksessa esitetään matkakeskushankkeen kustannukset keskeisimmät kustannustekijät ja osahankkeet eriteltyinä. Esille tuodaan myös kustannusten jakautuminen eri tahoille sekä rahoitukseen liittyvät erityiset muut näkökohdat.

Tietoja matkakeskuksen hankekuvausta varten saadaan usein parhaiten jo olemassa olevasta materiaalista kuten eri tahojen tekemistä suunnitelmista, selvityksistä ja tutkimuksista. Tietoja voidaan täydentää haastatteluin ja kyselyin.

3.3.2 Vaikutusselvitysten tekeminen

VAIKUTUSSELVITYKSET

- Kaupunki
- Oy Matkahuolto Ab
- VR Yhtymä Oy
- VR Osakeyhtiö Oy
- Ratahallintokeskus
- Matkapalvelutiloissa toimivat kaupalliset yritykset
- Linja-autoliikenne ja linja-autoyritykset
- Taksiliikenne ja taksiyritykset
- Muut toimijaosapuolet kuten kiinteistöyhtiöt ja pysäköintiosakeyhtiöt, Tiehallinto jne.
- Joukkoliikenteen matkustajat (sisältää jalankulku- ja pyöräliikenteen sekä liityntä-, saatto- ja noutoliikenteen)
- Ajoneuvoliikenne liikenneverkolla
- Turvallisuus ja terveys
- Sosiaalinen kestävyys
- Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen
- Luontoon kohdistuvat haitat

Matkakeskushankkeiden arvioinnissa vaikutusselvitykset on hyvä tehdä mahdollisimman pitkälti toimija- ja kulkumuotokohtaisesti. Mukaan liitetään muut aihepiirit eli vaikutukset lähinnä yleisesti yhteiskuntaan kuten turvallisuuteen ja terveyteen, sosiaaliseen kestävyys, alueiden ja yhdyskuntien kehittämiseen sekä luontoon. Yleisohjeista poiketen matkakeskushankkeiden arviointi on selvintä tehdä niin, että jo vaikutusselvityksiin sisällytetään arvioinnit vaikutusten hyödyllisyydestä ja haitallisuudesta sekä niiden vastaavuudesta tavoitteisiin eri osapuolten ja aihepiirien näkökulmista. Vaikutusselvityksiä kannattaa tehdä myös sellaiseen osana matkakeskushankkeen suunnitteluprosessia mietittäessä yksittäisiä toteutusratkaisuja.

Seuraavissa kohdissa on käyty läpi millainen rooli eri osapuolilla matkakeskusten kehittämisessä ja toiminnassa yleensä on sekä millaisia vaikutuksia osapuolille voi matkakeskukseen liittyvien järjestelyjen myötä kohdistua. Muut aihepiirit on käyty läpi vastaavasti. Vaikutusselvityksissä tulisi tuoda esiin myös matkakeskuksen rakentamisen aikaiset vaikutukset mikäli nämä ovat merkittäviä.

Arviointia tehtäessä eri osapuolille kohdistuvat vaikutukset ja tyytyväisyys selvitetään sekä ennen matkakeskuksen toteuttamista tehtävässä arvioinnissa että jälkiarvioinnissa parhaiten haastatteluin tai kyselyin. Samalla kannattaa selvittää ovatko eri toimijaryhmät tehneet ennestään matkakeskukseen ja omaan toimintaansa liittyviä arviointeja. Selvityksen *liitteissä 1 - 2* on sekä lomakemalli eri toimijaryhmien haastatteluja tai kyselyjä varten että lomakemalli matkustajatyytyväisyystutkimusten tekemistä varten.

Kaikkiin kyselyihin ja haastatteluihin suositellaan liitettäväksi eri osapuolille yhteisiä kysymyksiä. Näin voidaan selvittää yleisiä mielipiteitä ja mielipide-eroja matkakeskuksen toteuttamisesta. Lisäksi joukkoliikenteen matkustajia lukuun ottamatta kaikilta toimijaosapuolilta tulisi selvittää mm. kokonaisvaikutelmaa matkakeskuksesta yleensä ja sen vaikutusta omaan toimintaan, matkakeskuksen vastaavuutta omiin tavoitteisiin sekä näkemyksiä siitä mitä matkakeskuksen kehittämisessä pitäisi tai olisi pitänyt tehdä toisin. Selvityksen *liitteissä 1 - 2* on esitetty tarkemmin myös tyytyväisyyttä mittaavia kysymyksiä.

Vaikutusselvitykset on hyvä koota osapuolittain ja aihealueittain esimerkiksi taulukkomuotoiseksi yhteenvedoksi analysointivaihetta varten. Esimerkkejä yhteenvedoista on *luvuissa 4.2 ja 5.2* Lappeenrannan ja Seinäjoen vaikutusselvitysten yhteydessä.

Kaupunki

Kaupungin rooli matkakeskuksen kehittämisessä on moninainen. Kaupunki voi toimia mm. kaavoittajana, liikennejärjestelyjen suunnittelijana, joukkoliikenteen suunnittelijana, maa-alueiden ja asematilojen omistajana ja vuokranantajana sekä alueita ja tiloja vuokraavana tahona. Kaupunki on yleensä myös yksi keskeisimmistä matkakeskushankkeen rahoittajista.

Kaupungin osalta vaikutusselvityksissä tarkastellaan pääasiassa taloudellisia tekijöitä. Kaupunkilaisten näkemykset tulevat esiin vaikutusselvitysten muissa kohdissa.

Kaupungin kannalta vaikutuksia arvioitaessa on selvitettävä:

- Mitkä ovat kaupungin investoinnit matkakeskuksen toteuttamiseen? Mitä järjestelyjä investoinnit sisältävät? Sisältyykö investointeihin avustuksia?
- Millaisia maankäyttöön liittyviä kytkentöjä matkakeskuksella on? Millaisia maankäyttöön liittyvien kytkentöjen taloudelliset vaikutukset kaupungin osalta ovat?
- Millaisia muutoksia matkakeskus tuo kaupungin vastuulla olevien alueiden ja tilojen määrään sekä näihin liittyviin ylläpito- ja hoitokustannuksiin?
- Miten kaupungin rooli alueiden ja tilojen vuokranantajana tai vuokralaisena muuttuu ja millaisia taloudellisia vaikutuksia näillä on?
- Koituuko kaupungille käyttökustannuksia uusista matkakeskukseen liittyvistä järjestelmistä kuten matkustajainformaatiojärjestelmistä tai liikenteen hallintajärjestelmistä?

Tietoa kaupungille kohdistuvista vaikutuksista saadaan parhaiten teknisen toimialan edustajalta, kaavoituksesta vastaavalta sekä kaupungin tiloista vastaavalta. Kaupunki kytkeytyy usein matkakeskukseen myös kiinteistöyhtiöiden ja pysäköintiosakeyhtiöiden kautta.

Oy Matkahuolto Ab

Oy Matkahuolto Ab on linja-autoliikenteen valtakunnallinen palvelu- ja markkinointiyritys. Yhtiö ylläpitää, kehittää, markkinoi ja myy matkustus- ja rahdinkuljetuspalveluja sekä harjoittaa vähittäiskauppaa. Matkahuolto-palveluja saa Suomessa n. 500 toimipaikasta.

Matkahuolto on yleensä yksi osapuolista, jotka vastaavat terminaalirakennuksista ja alueista. Matkahuolto vastaa myös palvelujen tarjoamisesta ja vuokraa tilaa muille tiloissa toimiville palveluille. Matkahuolto kytkeytyy kaupungin tavoin matkakeskukseen usein myös kiinteistöyhtiöiden kautta.

Matkakeskushankkeen arviointia tehtäessä Matkahuollon kannalta tarkasteltavia asioita ovat seuraavat:

- Mitkä ovat investoinnit matkakeskuksen toteuttamiseen? Mitä järjestelyjä investoinnit sisältävät?
- Millaisia muutoksia matkakeskus tuo Matkahuollon vastuulla olevien alueiden ja tilojen määriin sekä näihin liittyviin käyttökustannuksiin eli vuokra-, ylläpito- ja hoitokustannuksiin?
- Miten Matkahuollon rooli tilojen vuokranantajana muuttuu ja millaisia taloudellisia vaikutuksia tällä on?
- Vaikuttaako matkakeskuksen toteuttaminen muihin Matkahuollon tuloihin kuten raha-automaateista, säilytyslokeroista tai yleisö-WC:stä saataviin tuloihin?
- Mitä vaikutuksia palvelujen tarjoamiseen liittyvillä järjestelyillä on Matkahuollon henkilökunnan käyttöön ja näistä aiheutuviin kustannuksiin? Saadaanko esimerkiksi Matkahuollon ja VR Osakeyhtiön henkilökunnan yhteiskäytön kautta kustannussäästöjä?
- Mitä taloudellisia vaikutuksia Matkahuollon ja VR Osakeyhtiön muulla yhteistyöllä kuten matkalippujen ristiinmyynnillä on?
- Lisääkö matkakeskuksen toteuttaminen Matkahuollon lipunmyyntiä ja millaisia taloudellisia vaikutuksia tällä on?
- Millaisia taloudellisia vaikutuksia Matkahuollolle on uusista järjestelmistä kuten matkustajainformaatiojärjestelmistä?
- Miten matkakeskus vaikuttaa kokonaisuudessaan palvelujen tuottamisen olosuhteisiin, käytännöllisyyteen ja helppouteen?
- Miten matkakeskus vaikuttaa asiakkaille tarjottavien palvelujen laatuun?

VR Yhtymä Oy

VR Yhtymä Oy on VR konsernin emoyhtiö. Matkakeskuksen kehittämisessä VR Yhtymän merkittävin rooli on rautatieasemarakennuksen ja sen alueita omistavana tahona.

Matkakeskushankkeen arviointia tehtäessä VR Yhtymän osalta tarkastellaan:

- Mitkä ovat VR Yhtymän investoinnit matkakeskuksen toteuttamiseen? Mitä järjestelyjä investoinnit sisältävät?
- Millaisia muutoksia matkakeskus tuo VR Yhtymän tiloihin ja niistä saataviin vuokratuottoihin?
- Vaikuttaako matkakeskuksen toteuttaminen muihin VR Yhtymän tuloihin tai menoihin?
- Miten muuten matkakeskus vaikuttaa VR Yhtymän toimintaan?

VR Osakeyhtiö Oy

Rautatieliikennettä ja siihen liittyvää kuljetustoimintaa hoitaa ja kehittää VR Osakeyhtiö Oy tytäryhtiöineen. Henkilöliikenteestä VR Osakeyhtiössä vastaa VR Henkilöliikenne. VR Osakeyhtiö vastaa matkakeskuksissa raideliikenteen osalta terminaalirakennuksista ja alueista sekä raideliikennettä koskevien palvelujen tarjoamisesta. VR Osakeyhtiö ei kuitenkaan omista terminaalirakennuksia ja alueita.

VR Osakeyhtiön kannalta matkakeskuksen vaikutuksia arvioitaessa on selvitettävä:

- Mitkä ovat investoinnit matkakeskuksen toteuttamiseen? Mitä järjestelyjä ne sisältävät?
- Millaisia muutoksia matkakeskus tuo VR Osakeyhtiön vastuulla olevien alueiden ja tilojen määriin sekä näihin liittyviin käyttökustannuksiin eli vuokra-, ylläpito- ja hoitokustannuksiin?
- Vaikuttaako matkakeskuksen toteuttaminen muihin VR Osakeyhtiön mahdollisiin tuloihin kuten säilytyslokeroista tai yleisö-WC:stä saataviin tuloihin?
- Mitä vaikutuksia palvelujen tarjoamiseen liittyvillä järjestelyillä on VR osakeyhtiön henkilökunnan käyttöön ja näistä aiheutuviin kustannuksiin? Saadaanko esimerkiksi VR Osakeyhtiön ja Matkahuollon henkilökunnan yhteiskäytön kautta kustannussäästöjä?
- Mitä taloudellisia vaikutuksia VR Osakeyhtiön ja Matkahuollon muulla yhteistyöllä kuten matkalippujen ristiinmyynnillä on?
- Millaisia taloudellisia vaikutuksia VR Osakeyhtiölle on uusista järjestelmistä kuten matkustajainformaatiojärjestelmistä?
- Vaikuttaako matkakeskus junatarjontaan (ajallisesti tai määrällisesti)? Sovitetaanko aikatauluja yhteen linja-autoliikenteen kanssa? Mitä vaikutuksia näillä on?
- Lisääkö matkakeskuksen toteuttaminen VR Osakeyhtiön matkustajamääriä ja lipunmyyntiä ja millaisia taloudellisia vaikutuksia tällä on?
- Miten matkakeskus vaikuttaa kokonaisuudessaan palvelujen tuottamisen olosuhteisiin, käytännöllisyyteen ja helppouteen?
- Miten matkakeskus vaikuttaa asiakkaille tarjottavien palvelujen laatuun?

Matkakeskuksen vaikutukset sekä raideliikenteen että linja-autoliikenteen matkustajamääriin ovat hankkeen suunnitteluvaiheessa usein vaikeasti selvitettävissä. Liikennehankkeissa vaikutuksia liikenteen kysyntään on arvioitu usein matka-aikoihin tai matkan kustannuksiin perustuvien kysyntäjoustopojen avulla. Joustopojen käyttö matkakeskusten arvioinnissa muodostuu kuitenkin helposti monimutkaiseksi johtaen paljon olettamuksia sisältäviin määräennusteisiin. Lisäksi on otettava huomioon, että lopulliset joukkoliikennematkot syntyvät yleensä monien tekijöiden tai järjestelyjen yhteisvaikutuksesta ja että matkakeskushankkeissa joukkoliikennejärjestelmän houkuttelevuutta pyritään erityisesti lisäämään monilla eri tasoilla, myös laadullisin keinoin. Vaihtoehtoisia tapoja arvioida vaikutuksia matkustajamääriin hankkeen suunnitteluvaiheessa ovat esimerkiksi muiden kaupunkien matkakeskuksista saadut kokemukset ja matkustajakyselyt.

Matkakeskushankkeen toteuttamisen jälkeen matkakeskuksen vaikutuksia raideliikenteen ja linja-autoliikenteen matkustajamääriin voidaan arvioida eri tahojen ylläpitämien tilastojen avulla. Tilastojen pitäminen ja niiden riittävyys on kuitenkin varmistettava jo hankkeen suunnitteluvaiheessa. Jos tilastotietoa ei kerätä riittävästi, on syytä järjestää matkustajamäärälaskennat sekä ennen hankkeen toteuttamista että sen toteuttamisen jälkeen. Tietoja arvioitaessa on kuitenkin otettava huomioon myös muut matkustajamääriin mahdollisesti vaikuttavat muutokset liikennejärjestelmässä.

Ratahallintokeskus

Ratahallintokeskus vastaa matkakeskuksen kehittämisessä yleensä ratapihan muutostöistä. Ratahallintokeskus on usein myös merkittävä maanomistaja.

Ratahallintokeskuksen näkökulmasta selvitetään matkakeskuksen vaikutuksia arvioitaessa:

- Mitkä ovat Ratahallintokeskuksen investoinnit matkakeskuksen toteuttamiseen? Mitä järjestelyjä investoinnit sisältävät?
- Millaisia alueidenkäyttöön liittyviä kytkeitä matkakeskuksella Ratahallintokeskuksen osalta on? Millaisia kytkeiden taloudelliset vaikutukset ovat?
- Onko matkakeskuksella vaikutuksia maa-alueista saataviin vuokratuottoihin?
- Millaisia taloudellisia vaikutuksia Ratahallintokeskukselle on uusista järjestelmistä kuten matkustajainformaatiojärjestelmistä?
- Miten matkakeskus muuten vaikuttaa Ratahallintokeskuksen toimintaan?

Matkapalvelutiloissa toimivat kaupalliset yritykset

Matkakeskusten matkapalvelutiloissa toimivia kaupallisia yrityksiä ovat yleisimmin kioskit ja ravintolat. Mikäli matkapalvelutiloissa toimivat yritykset ovat samoja kuin ennen sen toteuttamista, voidaan yrityksiltä selvittää:

- Millaisia järjestelyjä ja kustannuksia heille koituu matkakeskuksen toteuttamisesta?
- Miten matkakeskuksen toteuttaminen vaikuttaa asiakasmäärään (potentiaaliseen tai todettuun) ja toiminnan kannattavuuteen?

Linja-autoliikenne ja linja-autoyrittäjät

Linja-autoliikenteen kannalta merkittävintä matkakeskusten toteuttamisessa ovat reitteihin tai liikennöintiin mahdollisesti tulevat muutokset sekä linja-autoterminaalien, linja-autopysäkkien ja piha-alueiden toimivuus. Lisäksi linja-autoyrittäjille on merkitystä myös matkakeskuksen yleisellä kehittämisavoitteella eli joukkoliikennejärjestelmän houkuttelevuuden lisäämisellä.

Linja-autoliikenteen ja linja-autoyrittäjien osalta selvitettäviä asioita matkakeskuksen kehittämisessä ovat:

- Miten matkakeskus vaikuttaa linja-autoliikenteen reitteihin? Millaisia muutokset ajomatkoihin ja ajoaikoihin ovat ja millaisia liikennemääriä reittimuutokset koskevat? Millaisia vaikutuksia liikennöintikustannuksiin muutoksilla on? Millaisia matkustajamääriä mahdolliset reittimuutokset koskevat? Moniko matkustaja muutoksista hyötyy ja monelleko muutoksista on haittaa?
- Sisältyykö matkakeskuksen toteuttamiseen linja-autoliikennettä sujuvoittavia ja nopeuttavia toimenpiteitä (esimerkiksi etuisuudet)? Millaisia muutokset ajoaikoihin ovat ja millaisia liikennemääriä nämä koskevat? Millaisia matkustajamääriä toimenpiteet koskevat?
- Onko matkakeskuksen toteuttamisella vaikutusta linja-autoliikenteen tarjonnan määrään (määrällisesti tai ajallisesti)? Liittyykö matkakeskuksen toteuttamiseen uusia palvelumuotoja? Miten aikatauluja linja-autoliikenteen eri liikennetyyppien välillä tai linja-autojen ja junien välillä sovitetaan yhteen? Millaisia vaikutuksia näillä järjestelyillä on?
- Vaikuttaako matkakeskuksen toteuttaminen muihin linja-autoyrittäjien mahdollisiin menoihin (esimerkiksi matkustajainformaatiojärjestelmistä johtuviin)?
- Miten matkakeskus vaikuttaa kokonaisuudessaan henkilö- ja tavaraliikennepalvelujen tuottamisen olosuhteisiin, käytännöllisyyteen ja helppouteen?
- Miten matkakeskus vaikuttaa asiakkaille tarjottavien henkilö- ja tavaraliikennepalvelujen laatuun? Onko matkustajilta saatu erityistä palautetta?
- Voidaanko matkakeskuksella todeta olevan vaikutusta linja-autoliikenteen matkustajamääriin ja lipputuloihin?

Linja-autoliikenteelle kohdistuvia vaikutuksia selvitetään parhaiten olemalla yhteydessä suoraan yrittäjiin. Linja-autoyrittäjiä voidaan lähestyä myös Linja-autoliiton välityksellä.

Linja-autoliitto on yritysmaailman linja-autoliikenteen etujärjestö. Linja-autoliiton tehtävänä on vaikuttaa julkiseen valtaan ja muihin keskeisiin sidosryhmiin siten, että liiton jäsenet voivat harjoittaa joukkoliikennettä taloudellisesti kannattavalla tavalla. Liitto osallistuu linja-autoliikenteen ja sen eri liikennetyyppien kehittämiseen niin, että eri liikennepalvelutuotteet tyydyttävät mahdollisimman hyvin asiakkaiden tarpeita. Linja-autoliittoon kuuluu lähes 400 jäsenyritystä. Linja-autoliiton jäsenyritykset kuljettavat vuonna 1999 matkustajamäärillä eli kysynnällä mitattuna 72 prosenttia koko maan linja-automatkustajista. Ajokilometreistä eli tarjonnasta jäsenyritysten osuus on yli 90 prosenttia. Linja-autoliitolla on kahdeksan alueosastoa: Helsinki, Lounais-Suomi, Kaakkois-Suomi, Sisä-Suomi, Pohjanmaa, Itä-Suomi, Oulu ja Lappi. Alueosaston toiminnasta vastaa viisi alueasiamiestä. Linja-autoliiton jäsenyritykset ovat myös oman alueosastonsa jäseniä. Linja-autoliitto ja sen alueosastot omistavat yhdessä myös Oy Matkahuolto Ab:n.

Taksiliikenne ja taksiyritykset

Taksien kannalta olennaista matkakeskuksessa on taksiaseman sijainti paikassa, josta matkustajat liikkuvat ja jossa matkustajat on helppo ottaa autoon tai jättää autosta. Näiden lisäksi on selvitettävä taksipaikkojen riittävyys ja taksiliikenteen järjestelyjen yleinen toimivuus.

Muut toimijaosapuolet

Muita matkakeskuksen toteuttamiseen ja toimintaan liittyviä toimijaosapuolia ovat esimerkiksi kiinteistöyhtiöt ja pysäköintiosakeyhtiöt sekä Tiehallinto. Etenkin kaupunki ja Matkahuolto, kytkeytyvät matkakeskuksiin usein kiinteistöosakeyhtiöiden ja pysäköintiyhtiöiden kautta. Yhtiöitä voidaan tarvittaessa tarkastella myös erikseen alueiden omistajina ja käyttäjinä.

Tiehallinnon rooli matkakeskusten kehittämisessä on yleensä vähäinen. Tiehallinto liittyy kehittämiseen yleisellä tieverkolla mahdollisesti tehtävien järjestelyjen ja niiden käytön myötä. Tällaisia järjestelyjä ovat esimerkiksi opasteet ja liikenteen hallintajärjestelmät.

Joukkoliikenteen matkustajat

Määrälliset vaikutukset

Niiden joukkoliikenteen matkustajien kannalta, jotka käyttävät joukkoliikennettä jo ennen matkakeskuksen toteuttamista, tulee kyseeseen määrällisesti lähinnä liikenteessä säästyvän tai menetetyn ajan arviointi. Muutoksia liikenteessä kuluvaan aikaan voivat aiheuttaa esimerkiksi linja-autoliikenteen reittimuutokset, toimintojen välisten kävelymatkojen lyheneminen tai odotusaikojen lyheneminen. Keskeistä tällöin on aikamuutosten lisäksi selvittää missä matkaketjun osassa ajat muuttuvat ja millaisia matkustajamääriä muutokset koskevat.

Asiakastyytyväisyys

Matkakeskushankkeiden yhtenä päätavoitteena on joukkoliikennejärjestelmän kilpailukyvyyn parantaminen ja houkuttelevuuden lisääminen. Tähän liittyy kiinteästi joukkoliikenteen matkustajille kohdistuvan palvelutason parantaminen.

Palvelutason parantaminen tarkoittaa matkustajien mielipiteiden huomioon ottamista matkakeskusta kehitettäessä eli käytännössä matkustajien tarpeiden kartoittamista ja analysointia sekä ennen että jälkeen matkakeskuksen valmistumisen. Ennen –tutkimuksella kartoitetaan matkustajien tyytyväisyys nykyiseen järjestelmään ja tarpeet tulevan ratkaisun osalta. Mahdollisesti testataan myös matkakeskuksen eri vaihtoehtojen (esim. keskitetty vai hajautettu ratkaisu) keskinäistä suosiota ja mielipiteitä järjestelyjen vaikutuksista liikkumistottumuksiin. Jälkeen –tutkimuksen tarkoituksena on mitata matkustajien tyytyväisyys tehtyihin ratkaisuihin sekä ratkaisujen vaikutus liikkumistottumuksiin.

Tässä työssä pääpaino on matkustajien osalta ollut jälkeen –tutkimuskonseptin luomisessa, johtuen työssä käytettävien esimerkkiarviointien luonteesta. Konseptia voidaan kuitenkin soveltaen hyödyntää myös matkakeskusten suunnitteluvaiheessa tehtävissä tutkimuksissa. Eri vaihtoehtojen ennakkotestaamiseen ei tässä työssä luotu tutkimuskonsepti kuitenkaan sovellu, vaan sitä varten tulee luoda oma tutkimusasetelma kulloisenkin tilanteen ja testattavien vaihtoehtojen pohjalta.

Työssä laadittu, *liitteessä 2* esitetty tutkimusasetelma vastaa sekä perinteisen asiakastyytyväisyystutkimuksen että vaikutusarvioinnin vaatimuksiin. Perinteisen asiakastyytyväisyystutkimuksen ajatuksena on mitata asiakkaan odotuksia ja kokemuksia tuotteen tai palvelun keskeisten osien suhteen. Odotusten ja kokemusten vertaamisella selvitetään osatekijöiden sisäiset kehittämistarpeet sekä eri kehittämiskohteiden keskinäinen tärkeysjärjestys. Asiakastyytyväisyystutkimukseen haetaan syvyyttä erillisten avoimien kysymysten muodossa, joiden avulla pyritään selittämään odotusten ja kokemusten välisiä ristiriitoja sekä löytämään keinoja ristiriitojen ratkaisemiseksi.

Asiakastyytyväisyystutkimuksen sisältöteemoina ovat yleisvaikutelma, järjestelyjen viihtyisyys, turvallisuus ja esteettömyys, vaihtoyhteydet, liityntäliikenne ja -pysäköinti, opastus- ja informaatiojärjestelmä, lipunmyynti ja kaupalliset palvelut. Ne osatekijät, joiden suhteen asiakastyytyväisyyttä mitataan, on saatu analysoimalla matkakeskuksen palvelukonseptia sekä kuulemalla eri osapuolien asiaan perehtyneitä henkilöitä ja asiantuntijoita. Myös aikaisemmat alaan liittyvät tutkimukset ovat antaneet hyvää pohjatietoa tutkimusasetelman rakentamiseksi.

Vaikutusten arvioinnissa vaikutuksia tarkastellaan kahdella eri tasolla. Ensimmäkin tarkastellaan matkakeskuksen vaikutuksia matkustusmukavuuteen eli matkustamisen laadullisiin tekijöihin. Toisaalta tarkastellaan vaikutuksia matkustustottumuksiin eli matkustamisen määrällisiin tekijöihin, joiden sisällä käsitellään vielä kulkuvälineen valintaan liittyviä kysymyksiä. Vaikutusarvioinnin sisältöteemoina ovat vaikutukset joukkoliikenteen imagoon, matkustusmukavuuteen, joukkoliikennematkojen määrään ja kulkuvälinevalintoihin.

Ajoneuvoliikenne liikenneverkolla

Matkakeskuksen arviointia tehtäessä liikenneverkon muun ajoneuvoliikenteen, lähinnä henkilöautoliikenteen kannalta selvitetään:

- Edistääkö matkakeskuksen toteuttaminen ajoneuvoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavien järjestelyjen toteuttamista vai heikentyvätkö toimintaedellytykset?
- Miten matkakeskuksen toteuttaminen vaikuttaa katu- ja tieverkon liikennemääriin?
- Parantuuko ajoneuvoliikenteen sujuvuus tai lisääntyvätkö ruuhkat jossakin verkon osassa?

Mikäli matkakeskuksen vaikutusta henkilöautoilla tapahtuvan liityntä-, saatto- ja noutoliikenteen olosuhteisiin ei ole arvioitu matkustajatutkimusten yhteydessä, voidaan sitä arvioida asiantuntija-arvioin myös tässä yhteydessä.

Matkakeskuksen vaikutuksia kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin ja toimintaedellytyksiin voidaan arvioida vastaavana omana aihepiirinä kuin ajoneuvoliikennettä yleensä liikenneverkolla. Tämä tulee kysymykseen esimerkiksi silloin, kun matkakeskuksen toteuttamiseen sisältyy merkittäviä jalankulkua tai pyöräilyä koskevia osahankkeita tai silloin, kun vaikutukset kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin eivät tule esiin muualla arvioinnissa.

Turvallisuus ja terveys

Ympäristöön kohdistuvista vaikutuksista on liikennehankkeiden arvioinnissa yleensä määrällisesti arvioitu melun ja pakokaasujen aiheuttamia haittoja. Melutasoihin matkakeskuksella on vaikutuksia lähinnä silloin, jos ajoneuvoliikenteen määrät liikenneverkon jollakin osalla muuttuvat merkittävästi. Melua voidaan tällöin arvioida asiantuntija-arvioina tarvittaessa tarkkuudessa ja tarvittavin apuvälinein. Matkakeskuksen toteuttamisen jälkeen melua voidaan arvioida myös mittauksin. Pakokaasuhaittoja arvioidaan yleensä ajoneuvoliikenteen suoritteiden muutosten perusteella. Pakokaasuhaittojen arviointiin löytyy ohjeita mm. Tiehallinnolta tai YTV:n tutkimustuloksista (kaikkien liikennemuotojen päästöjen ja energiankulutuksen laskentajärjestelmä LIPASTO 2000).

Liikenneturvallisuuden osalta voidaan arvioida matkakeskuksen vaikutuksia onnettomuusmääriin. Matkakeskuksen suunnitteluvaiheessa arviointi perustuu yleensä eri ajoneuvojen liikennemäärissä ja -suoritteissa tapahtuviin muutoksiin tai tietoon erilaisten liikennejärjestelyjen vaikutuksista turvallisuuteen. Arviointi tehdään tarvittaessa laajuudessa ja tarvittavia apuvälineitä käyttäen. Jälkiarvioinnissa apuna voidaan käyttää myös onnettomuustilastoja.

Sosiaalinen kestävyys

Sosiaalinen kestävyys tarkoittaa mm. ihmisten perustarpeiden tyydyttämistä. Sosiaaliseen kestävyys sisältyy liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti liikenteen hyötyjen ja haittojen kohdistaminen oikeudenmukaisesti ja kohtuullisesti eri väestöryhmille, heikoimmassa asemassa olevien ryhmien tarpeiden huomioon ottamisen liikenteessä sekä kansalaisten osallistumisen ja vaikuttamisen mahdollisuudet liikennetarkaisuja koskevaan suunnitteluun.

Juuri joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja käyttömahdollisuuksia parantavilla toimilla pyritään yleensä edistämään eri väestöryhmien tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia. Joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksien edistäminen on tärkeää siksi, että kaikilla ei ole mahdollista valita kulkutapaansa. Koska matkakeskuksen kehittämiseen sisältyy useiden matkustamista parantavien toimenpiteiden ja järjestelyjen samanaikainen toteuttaminen, voidaan sen myötä parantaa huomattavastikin tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia.

Lisäksi matkakeskuksen toteuttamiseen sisältävien järjestelyjen osalta on arvioitava miten hyvin lapset, iäkkäät sekä liikkumis- ja toimimisesteiset on otettu huomioon järjestelyjen suunnittelussa ja toteuttamisessa. Joskus pienetkin ympäristössä olevat esteet tai puutteet voivat olla koko matkan tekemisen kannalta ratkaisevia.

Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen

Kun matkakeskus toteutetaan yhdistämällä erillään sijaitsevat asemat samaan paikkaan, liittyy toteuttamiseen yleensä merkittäviä maankäytöllisiä muutoksia. Tällaisia ovat mm. asematoiminnoissa olleiden maa-alueiden vapautuminen ja niiden kaavoittaminen muuhun käyttöön.

Maankäytön osalta on matkakeskusten arvioinnissa selvitettävä:

- Mitä maankäyttöön liittyviä kytkentöjä matkakeskuksella on? Mitä maankäyttöön liittyviä suunnitelmia matkakeskus mahdollistaa? Miten voimakkaasti maankäytön kytkennät vaikuttavat matkakeskuksen toteuttamiseen?
- Miten maankäyttösuunnitelmat tukevat eri kulkumuotojen toimintaedellytyksiä (joukko-liikenne, kävely ja pyöräily, henkilöautoliikenne)?
- Millaisia vaikutuksia maankäytössä tapahtuvilla muutoksilla on yleensä kaupunkirakenteeseen ja kaupunkirakenteen eheytymiseen?

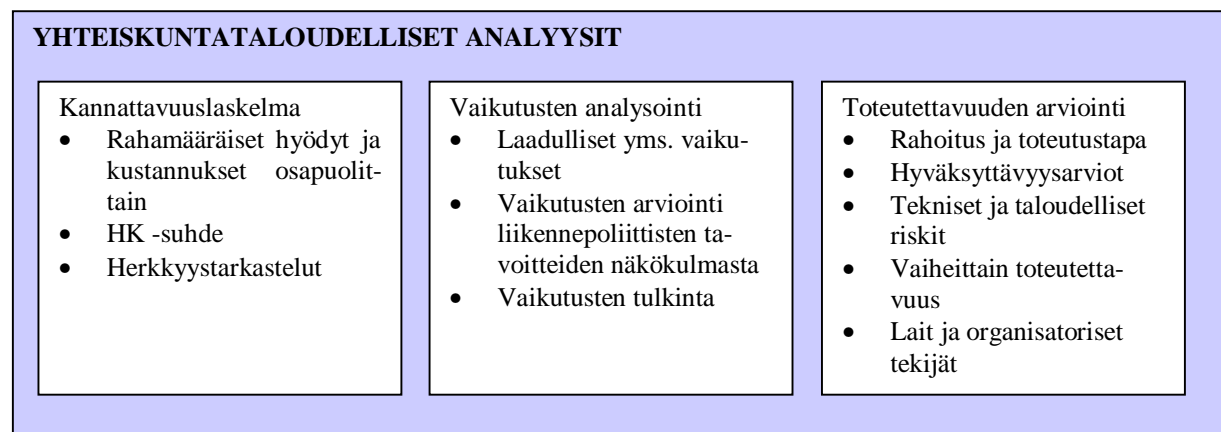
Kaupunkirakenteessa tapahtuvien muutosten vaikutus saattaa pitemmällä ajanjaksolla olla moninkertainen matkakeskuksen muihin vaikutuksiin verrattuna. Kaupunkirakenteen eheyty-misellä on esimerkiksi liikkumistarvetta vähentäviä vaikutuksia.

Matkakeskus ja siihen sisältyvät järjestelyt voivat muuttaa kaupunkikuvaa huomattavastikin. Mikäli kaupunkikuvalliset vaikutukset ovat merkittäviä, voidaan niitä tuoda esiin arvioinnin yhteydessä.

Luontoon kohdistuvat haitat

Matkakeskuksen arviointiin sisällytetään tarvittaessa arvio luontoon kohdistuvista haitoista sekä luonnonvarojen käytöstä.

3.3.3 Yhteiskuntataloudellisten analyysien tekeminen



Kannattavuuslaskelma

Kannattavuuslaskelmia tehdään pääasiassa hankkeen suunnitteluvaiheessa. Kaikkien liikenehankkeiden kannattavuuslaskelman tuloksena esitetään yleensä hyöty-kustannus-suhde:

$$H/K = (B - C + J) / K$$

K = perusinvestointi rakennusaikaiset korot mukaan lukien nykyarvoisena

B = hyötyjen nykyarvo

C = haittojen nykyarvo

J = jäännösarvon nykyarvo

Kannattavuuslaskelma on vain osa koko yhteiskuntataloudellista analyysia. Matkakeskushanke on tyypillinen hanke, jolla on paljon merkittäviä hyötyjä tai haittoja, jotka eivät ole rahamääräisesti arvioitavissa ja jotka jäävät näin ollen kannattavuuslaskelman ulkopuolelle. Tämän vuoksi myös päätös hankkeen toteuttamisesta tai toteuttamatta jättämisestä ei saa perustua vain laskennalliseen kannattavuuteen.

Matkakeskushankkeen rahamääräiset hyödyt ja haitat määriin liittyvät ennusteet huomioon ottaen suositellaan laskettavaksi 30 vuoden pituiselta ajanjaksolta. Erytystä huomiota kiinnitetään vertailuvaihtoehdon valintaan. Lisäksi hankkeelle lasketaan 30 vuoden ajanjakson jälkeinen jäännösarvo, joka liikennehankkeilla on yleensä 25 % investoinnista. Hyödyt ja haitat sekä jäännösarvo diskontataan perusvuoteen, joka on laskenta-ajanjakson ensimmäinen vuosi eli vuosi, johon mennessä matkakeskus on toteutettu ja jolloin matkakeskus on käytössä ensimmäistä kertaa koko vuoden. Diskonttauksessa käytettävä laskentakorko on nykyisin 5 %.

Mikäli investoinnit tapahtuvat useampana vuotena, lasketaan investoinneille vastaavasti korkoa rakentamisajalta ja investoinnit siirretään eteenpäin perusvuoteen. Jos kuitenkin vaiheittaisten investointien käyttöönottojen välinen aika on viisi vuotta tai enemmän, on osahankkeiden kannattavuutta tarkasteltava omina erillisinä investointeina.

Herkkyystarkastelujen tekemisen tarkoituksena on arvioida merkittävimpiin kustannuseriin liittyvien epävarmuustekijöiden vaikutusta kannattavuuslaskelman tulokseen. Epävarmuustekijöitä matkakeskuksia arvioitaessa ovat esimerkiksi kustannusarvio, joukkoliikenteen matkustajamäärät ja matkustajien aikakustannukset sekä liikenne-ennusteet.

Kannattavuuslaskelman tarkkuus määräytyy tiedossa olevien vaikutusten tarkkuuden mukaan. Mikäli matkakeskuksesta ei ole saatavana riittävästi määrällisiä vaikutusarvioita, ei laskelman laadinta ole perusteltua. Tällöin kustannustehokkuutta voidaan arvioida myös esimerkiksi suhteuttamalla kustannukset ennustettujen käyttäjien tai hankkeesta hyötävien lukumäärään.

Matkakeskuksen vaikutus joukkoliikenteen matkustajamäärään on usein yksi keskeisin epävarmuustekijä tai puutteellisin tieto. Saattaa kuitenkin olla osoitettavissa, että matkakeskuksen toteuttaminen tulee lisäämään tai on lisännyt matkustajamääriä. Matkakeskushankkeen kannattavuuslaskelma voidaan tehdä tällöin myös osin spekulatiivisella hakemalla matkustajamäärä, jolla hanke ylittää kannattavuusrajan.

Kannattavuuslaskelman yhteydessä esitetään myös investointien sekä hyötävien ja haittojen jakautuminen eri osapuolille. Tämä korostuu erityisesti matkakeskushankkeissa, joissa vaikutusten arviointi eri osapuolten näkökulmasta on keskeistä.

Matkakeskushankkeen vaikutuksista voidaan rahamääräisesti rakennussuunnittelukustannusten ja investointien sekä lunastusten ja korvausten lisäksi arvioida seuraavia kustannuseriä:

1. Järjestelmän pitäjien kustannukset
 - Maa-alueiden myynnistä saatavat hyödyt
 - Tilojen ja alueiden vuokra-, hoito-, ylläpito- ja kunnossapitokustannukset
 - Järjestelmien ja laitteiden hoito-, ylläpito- ja kunnossapitokustannukset
 - Asemapalvelujen tuottamiseen liittyvät kustannukset
2. Liikenteen tuottajien kustannukset
 - Liikennöintikustannukset
 - Lipputulot
3. Järjestelmän käyttäjien kustannukset (matkustajat)
 - Matkakustannukset
 - Aikakustannukset
4. Liikenteen ulkoiset kustannukset
 - Onnettomuuskustannukset
 - Päästökustannukset
 - Melukustannukset

Yleisenä periaatteena on, että kannattavuuslaskelmassa käytettävät hinnat ovat verottomia. Liikenteen kysynnän arvioinnissa käytetään kuitenkin hintoja, jotka sisältävät mahdolliset verot, maksut tai subventiot.

Järjestelmän pitäjien kustannukset

Jos matkakeskuksen toteuttamiseen liittyy maa-alueiden myyntiä, muodostuvat tästä saatavat taloudelliset hyödyt usein yhdeksi merkittävimmiksi hyötyeriksi. Mikäli kokonaisarvioita ei ole saatavissa, voidaan vapautuvien maa-alueiden uudelleen käytöstä saatavia hyötyjä arvioida tapauskohtaisesti rakennusoikeuden ja sen myyntihinnan perusteella.

Matkakeskuksen toteuttamiseen sisältyy yleensä uusien järjestelmien ja laitteiden käyttöönottoa. Näiden hoito-, ylläpito- ja kunnossapitokustannukset sisällytetään laskelmaan kuten myös alueiden ja tilojen määrien muutoksista tai hintatason noususta aiheutuvat hoito-, ylläpito- ja kunnossapitokustannukset.

Alueiden ja tilojen vuokramenojen ja -tuottojen käsittelyssä on erotettava erilaiset tilanteet toisistaan. Kun jonkin osapuolen vuokratuottojen kasvu johtuu toisen osapuolen vuokrien noususta, eivät vuokrat vaikuta hankkeen kannattavuuteen. Erät on kuitenkin syytä esittää kannattavuuslaskelman yhteydessä laskelman läpinäkyvyyden säilymiseksi. Jos taas matkakeskuksen yhteyteen toteutetaan uusia, uusille osapuolille vuokrattavia tiloja, niin tällöin vuokratuotot sisällytetään laskelmaan vain hyötyeränä ja niillä on vaikutusta hankkeen kannattavuuteen. Vastaavasti hankkeen osapuolet voivat menettää muille vuokraamansa tilat, jolloin vuokratuottojen väheneminen sisällytetään laskelmaan haittaeränä.

Asemapalvelujen tuottamisessa voidaan saavuttaa rahamääräisiä, kannattavuuslaskelmaan sisällytettäviä hyötyjä esimerkiksi eri osapuolten henkilökunnan yhteiskäytön ja palveluyhteistyön kautta. Sekä järjestelmiin ja laitteisiin, tiloihin ja alueisiin että asemapalveluihin liittyvät hyödyt ja haitat arvioidaan parhaiten eri osapuolilta saatavien kustannusarvioiden tai tietojen perusteella.

Liikenteen tuottajien kustannukset

Raide- ja linja-autoliikennepalvelujen tuottajien tulojen ja kustannusten muutokset ovat seurausta palvelutason ja liikenteen kysynnän muutoksista. Tulojen ja kustannusten erotuksen muutosta kutsutaan tuottajan ylijäämän muutokseksi ja se koostuu liikennöintikustannuksista ja lipputuloista.

Matkakeskuksen toteuttamisella on yleensä vaikutusta lähinnä vain linja-autoliikenteen liikennöintikustannuksiin. Liikennöintikustannuksiin vaikuttavat ajomatkoissa ja/tai matka-ajoissa tapahtuvat muutokset, jolloin liikennöintikustannukset saadaan sekä liikennesuorituksen mukaan laskettavista ajoneuvokustannuksista (polttoaine-, korjaus-, huolto-, voitelu- ja rengaskulut, ylläpito, hallinto, pääoman poistot ja korot) että ajan mukaan määritettävästä kuljettajan palkasta työnantajakuuluineen. Mikäli mahdollisia liikennöintikustannusten muutoksia ei saada suoraan yrityksistä, voidaan niitä arvioida Tiehallinnon ajokustannusten laskentaohjeiden perusteella.

Linja-autojen matka-ajoissa tapahtuvat muutokset voivat vaikuttaa myös kalustontarpeeseen etenkin tiheään liikennöidyssä paikallisessa tai seudullisessa liikenteessä. Teoreettinen kalustontarve on linjan edestakaisen ajoajan ja päätepysäkkiaikojen summa jaettuna vuorovälillä. Vaikutus kalustotarpeeseen voi olla laskelmissa myös murtolukuja. Kalustontarvetta voi lisäksi muuttaa merkittävät muutokset linja-autojen tai junien matkustajamäärissä.

Matkustajamäärien muutoksista aiheutuvia vaikutuksia liikennepalvelujen tuottajien lipputuloihin arvioidaan joko suoraan palvelujen tuottajilta saatujen arvioiden tai joukkoliikenteen matkustajamäärien muutosten ja keskimääräisten lipunhintojen perusteella. Jos lipputulojen muutokset ovat seurausta vanhojen matkustajien lippukustannusten muutoksista, eivät ne käytännössä vaikuta hankkeen kannattavuuteen, mutta ne on hyvä esittää kannattavuuslaskelman yhteydessä.

Järjestelmän käyttäjien kustannukset

Mikäli joukkoliikenteen matkusta kokee saavansa liikennepalveluista enemmän hyötyä mitä hän joutuu maksamaan, saavuttaa hän ns. kuluttajan ylijäämää. Kuluttajan ylijäämään vaikuttavat muutokset aika- ja lippukustannuksissa.

Jos vaikutusselvityksissä on osoitettu matkustajaryhmiä, joille matkakeskuksen vaikutuksesta tulee joko pääasiallisessa kulkuvälineessä, liityntäliikenteessä tai pysäkillä tai asemalla odottaessa selviä aikaisiä tai –säästöjä, lasketaan ajalle rahamääräinen arvo. Ajoneuvossaoloajan arvona käytetään Tiehallinnon määrittelemiä arvoja. Muille ajoille ei ole määritetty hyväksytyjä arvoja, mutta Suomessa on useammassakin selvityksessä käytetty kävelyllä painokerrointa 2 ja odottelulle painokerrointa 1,5 ajoneuvossaoloaikaan verrattuna. Matkakustannuksiin vanhoille matkustajille tulee muutoksia lähinnä vain silloin, kun joukkoliikennelippujen hintoja muutetaan matkakeskuksesta johtuen.

Jos matkakeskuksen toteuttaminen aiheuttaa matkustajien siirtymistä muista kulkutavoista tai synnyttää uutta liikennettä, arvioidaan uusien matkustajien hyöty ns. puolen säännön avulla. Säännön mukaan uusien matkustajien saavuttama hyöty on puolet entisten matkustajien saavuttamasta hyödystä eli kuluttajan ylijäämän muutoksesta. Tällöin on keskeistä löytää ne vanhat matkustajat, joiden hyötyihin uusien matkustajien saavuttamaa hyötyä verrataan.

Muulle liikenteelle, lähinnä henkilöautoliikenteelle matka- tai aikakustannuksia syntyy silloin, jos matkakeskuksen järjestelyt lisäävät muun liikenteen matkojen pituuksia tai niihin kuluvia aikoja. Aikakustannuksia voi lisätä esimerkiksi joukkoliikenteen nopeuttaminen henkilöautoliikenteen kustannuksella.

Liikenteen ulkoiset kustannukset

Liikenteen ulkoisiin eli yhteiskunnalle koituviin kustannuksiin luetaan onnettomuus-, päästö- ja melukustannukset. Muutokset onnettomuus- ja ympäristökustannuksissa sisällytetään matkakeskushankkeen kannattavuuslaskelmaan, mikäli päästöjä ja onnettomuuksia koskevia määrällisiä vaikutuksia on vaikutusselvityksissä osoitettu.

Onnettomuuskustannusten määrittäminen perustuu usein ajoneuvojen liikennesuoritteiden muutoksiin. Liikennesuoritteiden perusteella voidaan arvioida odotettavissa olevat onnettomuusmäärät ja käyttämällä Tiehallinnon onnettomuuskustannusten perusarvoja saadaan muutokset onnettomuuskustannuksissa. Myös päästökustannukset voidaan arvottaa liikennesuoritteisiin perustuen Tiehallinnon ajokustannuksia käyttäen. Melun vaikutuksia on tiehankkeissa arvioitu melun häiriönä kokevien asukkaiden osuuskien ja meluhaitan yksikköhinnan perusteella.

Vaikutusten analysointi

Vaikutusten analysointi on matkakeskushankkeiden arvioinnin tärkeimpiä osia. Analysointi perustuu vaikutusselvityksissä osoitettuihin arvioihin. Analysoinnissa tarkastellaan erityisesti laadullisesti arvioitavia hyötyjä ja haittoja sekä niiden hyvyyttä ja merkittävyyttä. Tämän lisäksi analysoinnissa on keskeistä verrata vaikutuksia osapuolten omiin, alueellisiin sekä valtakunnallisiin tavoitteisiin.

Kun matkakeskushankkeen vaikutusselvitykset tehdään ohjeen mukaisesti, yksinkertaistuu analysoinnin tekeminen. Vaikutusselvityksistä kokoamalla saadaan suoraan osapuolille kohdistuvat vaikutukset. Samoin vaikutusselvityksissä tulee käytyä läpi kaikki *luvussa 2.2* esitetyistä liikenne- ja viestintäministeriön ”*Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025*” – asiakirjan tavoitealueista. Vaikutusten analysoinnin yhteydessä on aiheellista verrata vaikutuksia lisäksi ”*Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025*” – asiakirjan henkilöliikennettä koskevaan toimintalinjaan joukkoliikennettä koskevien tavoitteiden osalta (joukkoliikennejärjestelmän tehokkuus, turvallisuus ja laatu, joukkoliikenteen markkinaosuus, matkaketjujen sujuvuus) sekä liikenne- ja viestintäministeriön asiakirjassa ”*Joukkoliikenne – houkutteleva valinta*” esitettyihin tavoitteisiin.

Lappeenrannan ja Seinäjoen matkakeskusten arviointien yhteydessä *luvuissa 4.3 ja 5.3* on esitetty miten vaikutusselvityksissä esille tulleet vaikutukset voidaan koota yhteen ja miten niiden hyvyyttä ja merkittävyyttä voidaan arvioida ja analysoida.

Toteutettavuuden arviointi

Investoinnin toteutettavuuden arvioinnissa tuodaan esille mahdolliset muut riskit ja vaikutukset, joita ei aikaisemmin ole käsitelty. Tällaisia ovat esimerkiksi:

- Tekniseen toteutettavuuteen eli tekniikkaan tai ratkaisuihin liittyvät riskit.
- Kustannusarvioon liittyvät riskit, jotka voivat johtua esimerkiksi tavanomaisista poikkeavista ratkaisuista tai vaikeista rakentamisolosuhteista.
- Rahoitukseen liittyvät tekijät kuten yksityiset investointitarpeet.
- Hankkeen hyväksyttävyyys käyttäjien kannalta.
- Yhteiskunnallinen hyväksyttävyyys kuten vaikutukset työllisyyteen.
- Lainsäädännölliset ja organisatoriset tekijät, jotka voivat heikentää, nopeuttaa tai viivyttää hankkeen toteuttamista.
- Vaiheittain toteuttamismahdollisuudet, joiden avulla voidaan vähentää tulevaisuuden epävarmuuteen liittyvää riskiä.
- Rakentamisen aikaiset vaikutukset, mikäli nämä ovat merkityksellisiä, eikä niitä ole tuotu muualla esille.

Mikäli vaihtoehtoa matkakeskuksen toteuttamatta jättämisestä ja joka tapauksessa tehtävistä toimenpiteistä ei ole arvioitu aiemmin hankekuvauksessa, kokonaan erillisenä vaihtoehtona tai se ei ole ollut kannattavuuslaskelman vertailuvaihtoehtona, voidaan sitä arvioida esimerkiksi tässä yhteydessä.

3.3.4 Yhteenveto

YHTEENVETO

Matkakeskushankkeesta voidaan tarvittaessa laatia vastaava nelisivuinen yhteenveto kuin kaikkien liikennehankkeiden arvioinneista suositellaan tehtäväksi. Koska matkakeskushankkeilla yhteiskuntataloudelliset analyysit muodostuvat sellaisenaan yhteenvedoksi voidaan varsinainen loppuyhteenveto tehdä myös tätä lyhyempänä tai tarvittaessa jättää kokonaan tekemättä.

4 LAPPEENRANNAN MATKAKESKUKSEN ARVIOINTI

4.1 Hankekuvaus

Yleistä

Lappeenranta on yli 58 000 asukkaan kaupunki Kaakkois-Suomessa. Etäisyys Venäjän rajalle kaupungin keskustasta on noin 30 kilometriä. Koko Lappeenrannan seutukunnan väestömäärä on 69 000 asukasta.

Lappeenrannan kautta kulkevat valtatie 6 ja 13. Itään maantieliikenne kulkee Lappeenranta - Nuijamaan rajanylityspaikan kautta. Rautatieyhteys Lappeenrannasta on pohjoiseen Joensuuun ja länteen Kouvolaan sekä itään Viipuriin. Lappeenrannan kansainvälinen lentoasema sijaitsee keskustasta noin 3 km länteen.

Joukkoliikennejärjestelyt ennen matkakeskusta

Lappeenrannan ydinkeskustaa halkova Valtakatu toimi jo ennen matkakeskuksen toteuttamista paikallisen linja-autoliikenteen pääreitinä. Paikallisliikenteen terminaali sijaitsi Valtakadulla kävelykadun vieressä. Osa linja-autojen vakio- ja pikavuoroliikenteen reiteistä kulki Valtakadun kautta.

Ennen matkakeskuksen kehittämistä linja-autojen vakio- ja pikavuoroliikenteen asema sijaitsi 0,4 km etelään paikallisliikenteen terminaalista. Vuonna 1968 valmistunut asema toimi keskeisessä korttelissa vilkkaiden pääkatujen, Kauppakadun ja Helsingintien risteyksessä katuverkkoon nähden eritasossa. Linja-autoasemalla ei ollut paikallisliikenteen pysäkkiä.

Linja-autoaseman ympäristön katujärjestelyt aiheuttivat ongelmia aseman liikenteelle. Linja-autoaseman liikenteen liittyminen katuverkkoon oli ongelmallista. Myös aseman sisäinen toimivuus koettiin ongelmaksi, mikä korostui rahtiaseman liikenteen ja muun liikenteen sekoittumisena. Linja-autoaseman monikerrosratkaisu aiheutti ongelmia matkustajille.

Rautatieasema Lappeenrannassa sijaitsee 1,3 km ydinkeskustasta etelään, Kauppakadun ja Ratakadun liittymän kulmauksessa. Ennen matkakeskusta lähes kaikki paikallisen linja-autoliikenteen linjat kulkivat rautatieaseman kautta junien tulo- ja lähtöaikoina.

Sekä linja-autoasema että rautatieasema olivat molemmat saneerauksen tarpeessa. Rautatieasemarakennus oli tiloiltaan vanhentunut ja huonokuntoinen sekä se kaipasi pikaista uudistamista. Kolmekerroksinen linja-autoasema oli tekniikaltaan ja rakenteeltaan vanhanaikainen. Ylisuurella linja-autoasemalla oli myös kosteusvaurioita.

Vanhalla linja-autoasemalla matkustajille muita palveluja tarjosivat kioski ja autovuokraamo. Rautatieasemalla toimi kahvila.

Joukkoliikennejärjestelmää tukevia hankkeita Lappeenrannassa on ollut mm. kaupunkilippu, seutulippujärjestelmä ja palveluliikenne.

Matkakeskuksen kehittäminen

Paikallisina tavoitteina Lappeenrannan matkakeskuksella oli mm. rautatie- ja linja-autoasemien kuntoon ja toimivuuteen liittyvien ongelmien ratkaiseminen. Lisäksi Lappeenrannan kaupungin tavoitteena oli saattaa vanhan linja-autoaseman alue paljon tilaa vieviltä liikennetoiminnoilta liiketilakäyttöön.

Matkakeskuksen rakentaminen aloitettiin vuonna 1999. Käyttöön se otettiin joulukuussa 2000. Joukkoliikenteen matkustajien opastus- ja informaatiojärjestelmä jäi tuolloin vielä keskeneräiseksi.

Lappeenrannan matkakeskus toteutettiin hajauttamalla toiminnot kolmeen paikkaan: rautatieasemalle, rautatieaseman yhteyteen rakennetulle linja-autojen rahtiasemalle sekä keskustaan Valtakadun pysäkeille ja Matkatalon palvelupisteeseen.

Rautatieasema ja sen lähiympäristö saneerattiin. Linja-autojen vakio- ja pikavuoroliikenteelle rakennettiin lähtö- ja tulolaiturit rautatieaseman yhteyteen, jolloin rautatieaseman odotustilat tulivat yhteisiksi juna- ja linja-autoliikenteen matkustajille. Matkahuollolle rakennettiin uusi rahtiasema rautatieaseman läheisyyteen. Rahtiasema on samalla myös väestönsuoja. Taksit vanhalta linja-autoasemalta siirtyivät rautatieasemalle.

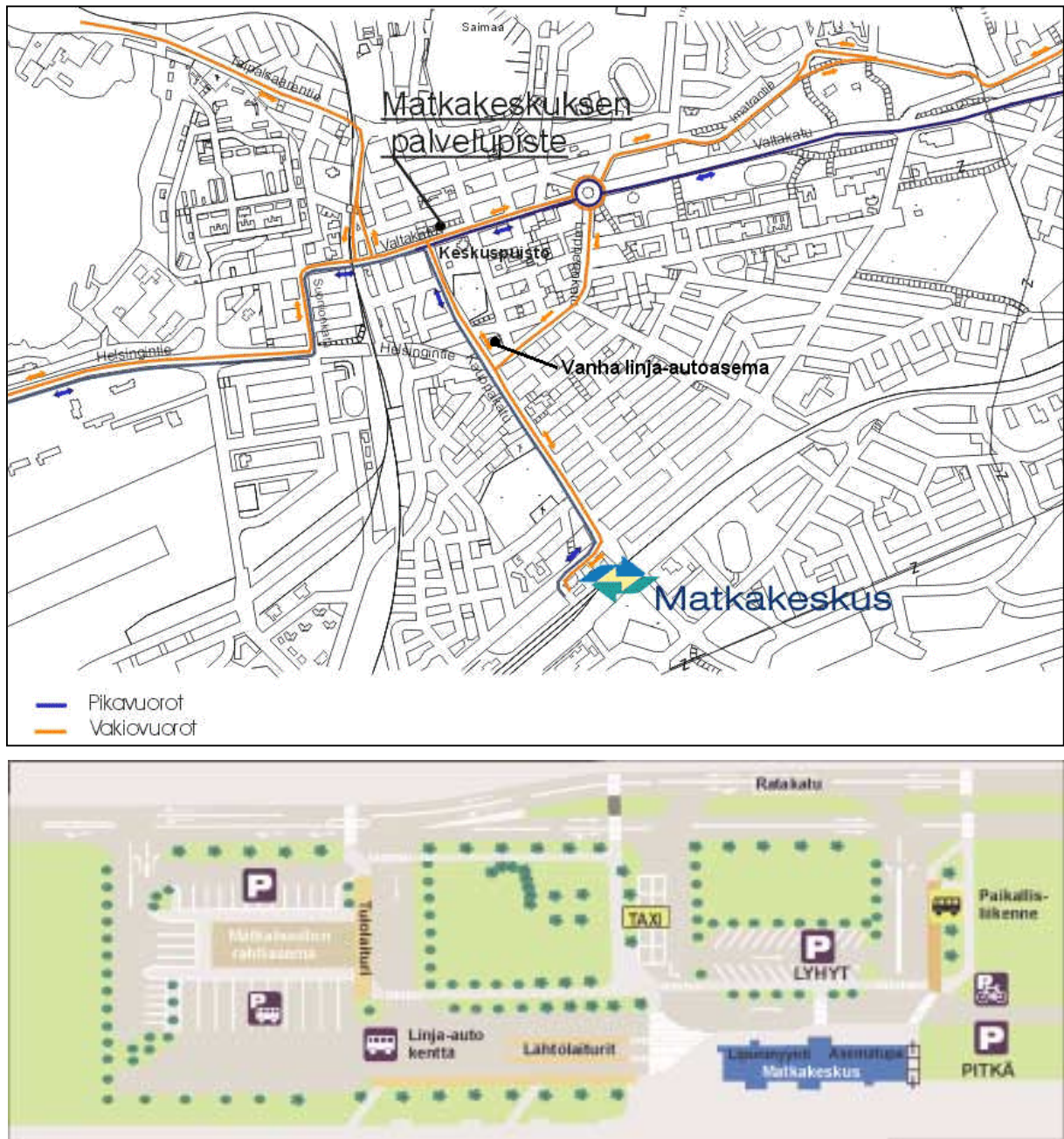
Linja-autojen vakio- ja pikavuoroliikenteen kannalta rautatieasemaa merkittävämpänä terminaalina toimivat nykyisin kuitenkin Valtakadun pysäkit, joiden kautta kaikki vakio- ja pikavuorot kulkevat. Valtakadulla toimii edelleen myös paikallisliikenteen terminaali.

Keskustassa joukkoliikenteen matkustajia palvelee Matkatalon palvelupiste. Matkatalossa on kaupungin matkailuinfo ja Matkahuollon palvelupiste. Matkustajille ei keskustassa ole tarjolla lämpimiä odotustiloja. Rautatieasemalla oheispalveluna toimii kahvila.

Matkalippujen myynti on Lappeenrannassa toteutettu siten, että VR Osakeyhtiö huolehtii sekä juna- että linja-autolippujen myynnistä rautatieasemalla. Matkahuolto myy juna- ja linja-autolippuja keskustan palvelupisteessä. Lisäksi Matkahuolto myy linja-autolippuja rahtiasemalla. Yhteistyötä tehdään myös aikatauluneuvonnassa eli matkustajat saavat aikatauluinformaatiota ristiin molemmilta tahoilta kulkumuodosta riippumatta.

Matkahuollon päivittäiset palveluajat laajenivat matkakeskuksen toteuttamisen myötä. VR Osakeyhtiön palveluajat pysyivät ennallaan.

Matkakeskuksen toteuttamiseen liittyi myös liikennejärjestelyjä katuverkolla. Kauppakadun ja Ratakadun liittymään rautatieaseman edustalle toteutettiin ajoneuvoliikenteelle uusia kaista- ja katujärjestelyjä, mm. joukkoliikenne-etuisuuksia ja vapaita oikeita. Rautatieaseman ympäristöön lisättiin jalankulkuväyliä ja rautatieasemalla olevat pyörätelineet uusittiin. Rautatieaseman alueen suunnittelussa ja rakentamisessa otettiin huomioon myös liikkumisen esteettömyys (mm. luiskat, uudet pinnat).



Kuva 4. Matkakeskuksen toteuttaminen Lappeenrannassa. Ylemmässä kuvassa rautatieaseman matkakeskuksen ja keskustan Matkatalon palvelupisteen sijainti sekä linja-autojen pika- ja vakiovuoroliikenteen reitit keskustassa. Alemmassa kuvassa toimintojen sijainti rautatieaseman matkakeskuksessa.

Lappeenrannan matkakeskuksen toteuttamiskustannukset olivat yhteensä noin 2,3 milj. € (13,6 milj. mk). Kustannusten jakautuminen eri osapuolille on esitetty *taulukossa 2*.

Lappeenrannan matkustajainformaatiojärjestelmään tulee sisältymään mm. näyttötaulut rautatieasemalla ja keskustassa Valtakadulla, näitä pienemmät informaatiomonitorit rautatieasemalla, linja-autojen laiturit- tai pysäkinäytöt rautatieasemalla ja Valtakadulla sekä junalaitureilla olevat informaatiojärjestelyt. Informaatiojärjestelmän kokonaiskustannukset ovat noin 0,34 milj. € (2,0 milj. mk). Liikenne- ja viestintäministeriön osuus kustannuksista on enimmillään 0,17 milj. € (1,0 milj. mk). Sekä Matkahuollon, VR Osakeyhtiön että Ratahallintokeskuksen osuudet ovat noin 0,025 milj. € (0,15 milj. mk). Lappeenrannan kaupungille tulee maksettavaksi informaatiojärjestelmästä loput eli noin 0,08 milj. € (0,5 milj. mk).

Taulukossa 3 on esitetty Lappeenrannan raide- ja linja-autoliikenteen nykyisiä lähtö- ja matkustajamääriä. Yli 90 % linja-autojen vakio- ja pikavuoroliikenteen matkustajista käyttää nykyisin Valtakadun pysäkkejä. Noin 10 % matkustajista nousee tai jää pois rautatieasemalla. Linja-automatkustajat ostavat matkalippunsa ensisijaisesti linja-autosta, sitten keskustan palvelupisteestä, rautatieasemalta ja rahtiasemalta. *Kuvassa 5* on esitetty raideliikenteen sekä keskustasta lähtevän tai sinne saapuvan linja-autojen pika- ja vakiovuoroliikenteen liityntäliikenteen kulkumuotojakaumat. Kulkumuotojakaumat perustuvat syksyllä 2001 tehtyyn asiakastytyväisyystutkimukseen.

Matkakeskuksen toteuttamiseen liittyviä muita suunnitelmia

Lappeenrannassa on meneillään keskustan kehittäminen. Keskustan kehittämiseen sisältyy mm. keskustan ympärille rakennettava pääkatukehä, ydinkeskustan ajoneuvoliikenteen rauhoittaminen sekä jalankulkualueiden muodostaminen.

Matkakeskuksen toteuttamiseen liittyi alkuvaiheessa laajempia maankäyttösuunnitelmia. Kehittämisen alkuvaiheessa rautatieaseman ympäristöön oli suunnitteilla mm. hotelli, liikekeskus, toimistoja. Muutokset rautatieaseman ympäristössä jäivät lopulta varsin pieniksi. Rautatieaseman läheisyyteen, noin kilometrin etäisyydelle on lisäksi rakennettu kolme markettia.

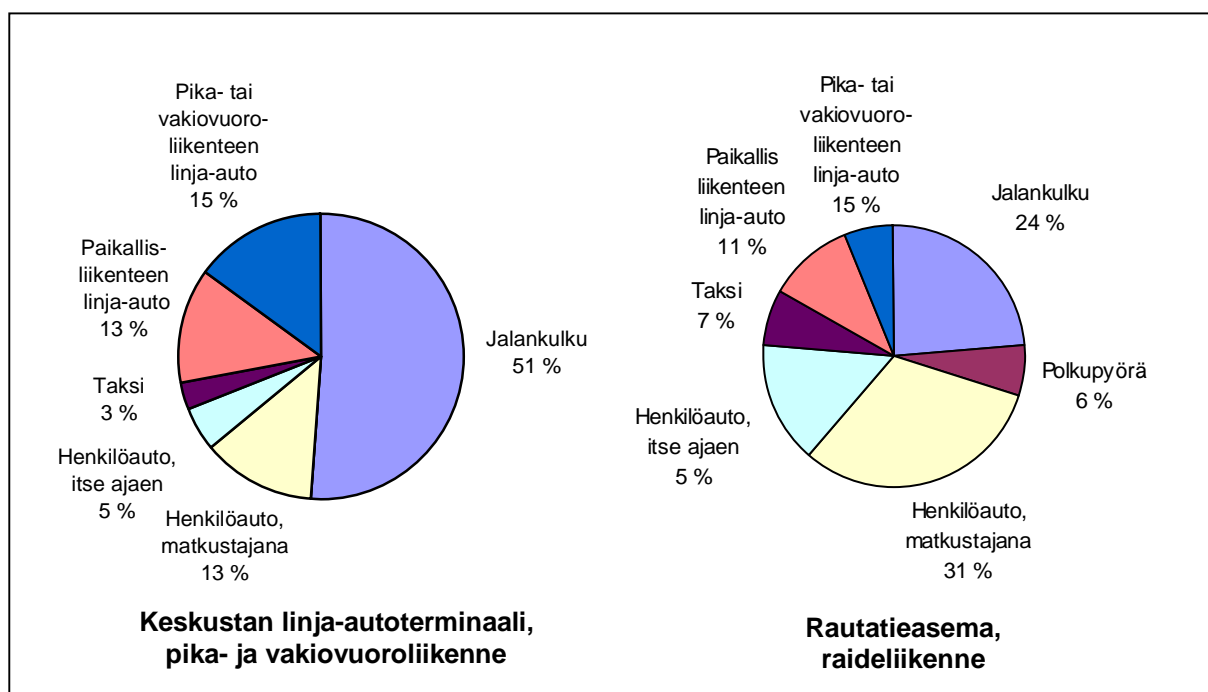
Taulukko 2. Lappeenrannan matkakeskuksen rakentamiskustannukset osapuolittain.

Osapuolet	Järjestelyt	Järjestelyjen kustannukset
Lappeenrannan kaupunki	Rahtiasema ja liikennealueet rautatieasemalla	0,49 milj. €(2,9 milj. mk)
	Vihertyöt	0,03 milj. €(0,2 milj. mk)
	Ratakadun ja Valtakadun liikennejärjestelyt	0,13 milj. €(0,8 milj. mk)
	Keskustan palvelupiste	0,05 milj. €(0,3 milj. mk)
Lappeenrannan Matkakeskus Oy *	Rahtiasema ja rautatieaseman liikennealueet	0,61 milj. €(3,6 milj. mk)
Sisäministeriö	Avustus väestönsuojaan	0,22 milj. €(1,3 milj. mk)
VR Yhtymä Oy	Rautatieaseman peruskorjaus sekä pihalueiden rakentamista	0,74 milj. €(4,4 milj. mk)
Yhteensä		2,3 milj. €(13,6 milj. mk)

* Lappeenrannan Matkakeskus Oy:n omistavat Lappeenrannan Yritystila Oy (68 % osakekannasta) ja Oy Matkahuolto Ab (32 % osakekannasta). Yritystila Oy on kaupungin omistaman Lappeenrannan kaupunkiyhtiöt Oy:n tytäryhtiö. Vanhan linja-autoaseman kiinteistöosakeyhtiön osakkeiden tasearvot Yritystila Oy:n ja Matkahuollon taseissa olivat 0,61 milj. €(3,6 milj. mk), ja jo ennalta päätettiin, että osakkaat sijoittavat uuteen keskuksen tämän summan.

Taulukko 3. Joukkoliikenteen lähtö- ja matkustajamääriä Lappeenrannassa.

Raideliikenne	
Lähdöt	12 lähtöä arki vuorokaudessa
Matkustajamäärä	Noin 320 000 matkustajaa vuodessa
Linja-autoliikenne	
Lähdöt/ vakiovuoroliikenne (rautatieasemalta)	Noin 100 lähtöä vuorokaudessa
Lähdöt/ vakiovuoroliikenne (keskustasta)	Noin 25 lähtöä vuorokaudessa
Lähdöt/ pikavuoroliikenne (rautatieasemalta)	Noin 30 lähtöä vuorokaudessa
Matkustajamäärä/ pika- ja vakiovuoroliikenne	1,3 milj. matkustajaa vuodessa (arvio, peruste lähtöjen määrä)
Matkustajamäärä/ paikallisliikenne	Noin 1,7 milj. matkustajaa vuodessa



Kuva 5. Keskustasta lähtevän tai sinne saapuvan linja-autojen pika- ja vakiovuoroliikenteen sekä raideliikenteen liityntäliikenteen kulkumuotojakaumat. Kulkumuotojakaumat perustuvat syksyllä 2001 tehtyyn asiakastytyväisyystutkimukseen.

4.2 Vaikutusselvitykset

Lappeenrannan kaupunki

Lappeenrannan kaupunki investoi matkakeskuksen rakentamiseen suoraan 0,71 milj. € (4,2 milj. mk). Lisäksi kaupunki osallistui rakentamiseen Lappeenrannan Matkakeskus Oy:n kautta käytännössä koko 0,61 milj. €lla (3,6 milj. mk). Rahtiaseman rakentamiseen kaupunki sai valtiolta 0,22 milj. € (1,3 milj. mk) valtionavustusta, koska rahtiasema rakennettiin toimivaksi myös väestönsuojana.

Matkakeskuksen kehittämisen merkittävimmät kaupungille kohdistuvat vaikutukset liittyvät vanhan linja-autoaseman tontin vapautumiseen muuhun käyttöön. Tontille on tehty suunnitelma 7 000 – 8 000 kerrosneliön rakentamiseksi. Kerrosneliön hinnan ollessa 168 € (1 000 mk), ovat kaupungin hyödyt uudelleen rakentamisesta 1,18 – 1,35 milj. € (7,0 – 8,0 milj. mk).

Asemien käyttöön liittyvät, suoraan kaupungille kohdistuvat vuotuiset kustannukset nousivat matkakeskuksen toteuttamisen jälkeen 20 000 €lla (120 000 mk). Tällä hetkellä käyttökustannukset muodostuvat Ratahallintokeskuksesta linja-autoliikenteen toiminnoille vuokratun maa-alueen vuokrasta sekä kyseisten alueiden puhtaana- ja kunnossapidosta. Vanhalla linja-autoasemalla kaupunki vastasi vain liikennealueen puhtaana- ja kunnossapidosta. Matkakeskuksessa Lappeenrannan Yritystila Oy:n vastuulle ei jäänyt käyttökustannuksia.

Vuokratuottoja kaupungille kertyy tällä hetkellä Matkahuollolle vuokratusta keskustan palvelupisteestä. Lappeenrannan Yritystila Oy:n kautta kaupungin käyttökustannukset ja vuokratuotot menivät vanhalla linja-autoasemalla lähes tasan.

Lappeenrannan kaupunki	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Investoinnit						1,31 milj. € (7,8 milj. mk)
• Maankäyttöön liittyvät hyödyt				+	+	1,18-1,35 milj. € (7,0-8,0 milj. mk)
• Tilojen ja alueiden käyttökust.		-				- 20 000 € (120 000 mk) / vuosi
• Vuokratuotot				+		
• Joukkoliikennetavoitteet			0/?			
Näkemys kokonaisvaikutuksista				+	+	

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Oy Matkahuolto Ab

Matkahuolto osallistui matkakeskuksen toteuttamiseen rahtiaseman ja linja-autojen liikennealueiden osalta Lappeenrannan Matkakeskus Oy:n kautta. Käytännössä Matkahuollon investoinnit matkakeskukseen olivat samansuuruiset sen kanssa, mitä kaupunki maksoi Matkahuollolle sen osuudesta vanhasta linja-autoasemasta.

Lappeenrannan matkakeskuksen toteutuminen on merkinnyt Matkahuollolle kustannusten kasvua ja tuottojen vähenemistä. Menot ovat lisääntyneet sekä Matkahuollon vastuulla olevien alueiden ja tilojen määrien kasvamisen ja niihin liittyvien vastuunjako muutosten myötä että oman henkilökunnan käytön vaikeutumisesta.

Vanhalla linja-autoasemalla Matkahuollon tilat sisälsivät omassa käytössä olevia tiloja ja muille vuokrattuja tiloja kuten kioskitilat. Matkahuollon tiloissa oli myös ravintola, joka ei kuitenkaan toiminut enää loppuaikoina. Kaupunki oli mukana ylläpitämässä osaa aseman yleisötiloista. Matkakeskukseen toteutetulle rahtiasemalle rakennettiin tilaa vain sen verran, mitä Matkahuolto tarvitsi. Rahallisen vuokran lisäksi Matkahuolto vastaa suoraan kaikista kiinteistön käyttökuluista. Matkahuolto vuokrasi kaupungilta myös keskustassa olevan Matkatalon palvelupisteen. Lisäksi Matkahuollolle tuli maksettavaksi osa rautatieaseman odotustilojen hoitokustannuksista. Matkakeskuksen toteuttamisen myötä Matkahuollon vuotuiset vuokramenot nousivat yhteensä 22 000 € (130 000 mk) ja puhtaanapito- ja kunnossapitomenot 14 000 € (85 000 mk).

Henkilökuntaan liittyvät vuotuiset menot nousivat matkakeskuksen vaikutuksesta 34 000 € (200 000 mk). Menojen kasvu on seurausta siitä, että Matkahuollolla on henkilökuntaa nykyisin kahdessa toimipaikassa, rahtiasemalla ja keskustan palvelupisteessä. Hyödyt VR Osa-keyhtiön kanssa tehtävästä palveluyhteistyöstä ovat noin 1 400 € (8 500 mk) vuodessa.

Lisääntyneiden kustannusten lisäksi Matkahuollon vuotuiset asemapalvelutulot ovat vähentyneet noin 5 000 € (30 000 mk). Tuloja Matkahuollolla oli aiemmin vuokratusta kioskitilasta sekä yleisöpuhelimesta, yleisö-WC:stä, säilytyslokeroista, raha-automaateista yms. Lisäksi vanhan linja-autoaseman yhteydessä toimi autovuokraamo, jolta Matkahuolto sai vuokratuloja 1 700 € (10 000 mk) vuosittain.

Yleensä tarkastellen matkakeskuksen toteuttaminen on Matkahuollon näkökulmasta parantanut rahtipalveluja ja heikentänyt matkustajapalveluja. Linja-autojen uutta rahtiasemaa pidetään hyvänä ja toimivana. Matkustajapalveluihin saatiin parannus, kun rahtiasemalle lisättiin matkalippujen myynti. Toisaalta vähäiseksi ongelmaksi koetaan se, että lipunmyynti ei sovi rahtiasemalle ja hidastaa asiointia tavaraliikennepuolella.

Oy Matkahuolto Ab	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Vuokramenot		-				- 22 000 €(130 000 mk) / vuosi
• Tilojen ja alueiden ylläpitokust.		-				- 14 000 €(85 000 mk) / vuosi
• Henkilökunnan käyttökust.	-	-				- 34 000 €(200 000 mk) / vuosi
• Palveluyhteistyö				+		1 400 €(8 500 mk) / vuosi
• Asemapalvelutulot, vuokratuotot		-				- 7 000 €(40 000 mk) / vuosi
• Tarjottava palvelutaso/ hlöliik.		-				
• Tarjottava palvelutaso/ tavaraliik.				+		
Näkemys kokonaisvaikutuksista		-				

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

VR-Yhtymä Oy

VR Yhtymän investoinnit Lappeenrannan matkakeskukseen olivat noin 0,74 milj. €(4,4 milj. mk). Lähes kaikki investoinnit kohdistuivat rautatieaseman peruskorjaukseen, mutta mukana on myös piha-alueiden rakentamista.

Asemalla tehdyt korjaukset lisäsivät jonkin verran tiloista saatavia vuokria. Muuten matkakeskuksen toteuttaminen on tuonut hyvin vähän muutoksia VR Yhtymälle. Rautatieasematilojen peruskorjaus lisäsi sekä vuokralaisten että VR Yhtymän tyytyväisyyttä. Lisäksi koko rautatieaseman alue siistiyti.

VR Yhtymälle, kuten myös Ratahallintokeskukselle saattaa myöhemmin olla haittaa siitä, että aiemmin 1990-luvulla laaditut laajemmat maankäyttösuunnitelmat eivät toteutuneet. Tämän seurauksena VR Yhtymän omistaman rautatieasemarakennuksen muu käyttö on estynyt ja maapohja on sidottu matkakeskuksen liikennealueeksi. Taloudelliset vaikutukset ilmenevät todennäköisesti vasta sitten, kun maankäytölle olisi muuta tarvetta kuin matkakeskus.

VR Yhtymä Oy	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Investoinnit						0,74 milj. €(4,4 milj. mk)
• Vuokratuotot				+		
• Tarjottava palvelutaso				+		
Näkemys kokonaisvaikutuksista				+		

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

VR Osakeyhtiö Oy

VR Osakeyhtiö on varsin tyytyväinen matkakeskushankkeen lopputulokseen kun otetaan huomioon siihen laitettut panostukset. Investoinnit kohdistuvat lähinnä vielä tekeillä olevan matkustajainformaatiojärjestelmään. Informaatiojärjestelmää ei olisi tultu toteuttamaan nyt suunnitellussa laajuudessa ilman matkakeskusta.

Matkakeskuksen myötä VR Osakeyhtiön lipunmyynti vaihtoi paikkaa ravintolan kanssa, jolloin lipunmyynnin tilat pienenevät 31 m²:llä. Tilojen pienemisestä huolimatta vuokramenot kasvoivat. Vuokrakorotus oli noin 19 000 €(110 000 mk) vuositasolla seuraavien 20 vuoden ajalta.

Menot Matkahuollon kanssa tehtävästä palveluyhteistyöstä ovat VR Osakeyhtiölle noin 1 400 €(8 500 mk) vuodessa. Palveluyhteistyö parantaa kuitenkin matkustajille tarjottavaa palvelua. VR Osakeyhtiössä ollaan sitä mieltä, että palveluyhteistyö on onnistunut kohtalaisen hyvin. Ongelmia aiheutuu lähinnä myyntijärjestelmien erilaisuudesta. Linja-autolippujen myynti sujuu manuaalisesti ja junalippujen tietojärjestelmäpohjaisesti. Jatkossa tavoitteena on saada molempien lipunmyynti yhdellä koneella hoidettavaksi, mutta toistaiseksi kyseessä on tulevaisuuden visio. Lipunmyynnin henkilöstöön hankkeella ei ollut vaikutusta, koska Matkahuollon ja VR Osakeyhtiön lipunmyynnit sijaitsevat edelleen eri tiloissa.

Raideliikenteen matkustajamäärät Lappeenrannassa ovat arvioiden mukaan olleet kasvusuunnassa. Myös Lappeenrannan matkakeskuksen asiakastyytyväisyystutkimuksen tulokset tukevat tätä. Tarkkoja tietoja määristä ei kuitenkaan ole. Lisäksi matkustajamääriin ovat vaikuttaneet myös muut järjestelmässä tapahtuneet muutokset kuin vain matkakeskuksen toteuttaminen.

Kokonaisuutena VR Osakeyhtiön päätavoite on saavutettu eli asiakas on hyötynyt uudesta matkakeskuksesta. Tämä näkyy erityisen selvästi VR Osakeyhtiön vuosittain toteuttaman asemien palvelumittauksen tuloksista, jossa asiakkaiden tyytyväisyys on parantunut kaikilla osa-alueilla Lappeenrannan aseman osalta. Vielä vuoden 2000 mittauksessa Lappeenrannan asema sijoittui kaikkien mitattavien ominaisuuksien osalta selkeästi muiden Itä-Suomen asemien keskiarvoja alemmalle tasolle, mutta matkakeskuksen toteuttamisen jälkeen Lappeenranta sai keskiarvoa paremmat arviot.

VR Osakeyhtiö Oy	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Vuokramenot		-				- 19 000 €(110 000 mk)/vuosi (20 v.)
• Henkilökunnan käyttökust.			0/?			
• Palveluyhteistyö			0/?			- 1 400 €(8 500 mk) / vuosi
• Lipputulot				+		
• Tarjottava palvelutaso				+		
Näkemys kokonaisvaikutuksista				+		

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Ratahallintokeskus

Ratahallintokeskuksen rooli Lappeenrannan matkakeskushankkeessa oli varsin pieni eikä se ollut hankkeessa varsinaisena sopimusosapuolena. Matkakeskuksen toteuttamiseen liittyen Ratahallintokeskuksen tehtäviin kuului kuitenkin laiturialueiden korotus ja katokset sekä informaatiojärjestelmään osallistuminen laiturialueiden osalta. Nämä toteutettiin osana matkakeskushanketta, mutta ne olisivat jollain aikataululla tulleet joka tapauksessa toteutettaviksi. Tosin aikaistamisen lisäksi katokset toteutettiin ja informaatiojärjestelmä tullaan toteuttamaan laajempina kuin ne todennäköisesti olisi toteutettu matkakeskushankkeesta irrallaan.

Matkakeskuksen toteuttamiseen sisältyen Ratahallintokeskus vuokrasi kaupungille rahtiase-
man vaatiman, noin 2 000 neliömetrin, maa-alueen. Tästä Ratahallintokeskukselle on jonkin
verran vuokratuottoja.

Ratahallintokeskus	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Vuokratuotot				+		
Näkemys kokonaisvaikutuksista				+		

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Matkapalvelutiloissa toimivat kaupalliset yritykset

Vanhalla linja-autoasemalla matkustajatiloissa toimi kioski. Rautatieasemalla oli kahvila, joka toimii edelleenkin, tosin uudistetuissa tiloissa. Kahvilan tiloista maksamat vuokrat ovat kohonneet hieman aseman kunnostuksen myötä. Matkakeskuksen toteuttaminen on kuitenkin todennäköisesti lisännyt jonkin verran kahvilan pitämisen kannattavuutta.

Matkapalvelutiloissa toimivat kaupalliset yritykset	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Vuokramenot		-				
• Toiminnan tuotot				+		
Kokonaisvaikutus			0/?			

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Linja-autoliikenne ja linja-autoyritykset

Linja-autoliikenteen kannalta Lappeenrannan matkakeskuksen toteuttamiseen liittyvät merkittävimmät vaikutukset ovat seurausta vakio- ja pikavuoroliikenteen reittimuutoksista. Kaikkien pikavuorojen ja valtaosan vakiovuorojen reittiä jatkettiin keskustasta rautatieasemalle. Paikallisliikenteen reittejä ei muutettu, vaan entiset ns. täsmävuorot ajetaan edelleenkin VR Osakeyhtiön kanssa sovituille junille.

Kaupungin läpi kulkeville itä-länsi- ja länsi-itä -suuntaisille pikavuoroille aiheutuu reittimuutosten vaikutuksesta 10 minuutin lisäaika. Lappeenrannasta lähteville tai sinne tuleville pika- ja vakiovuoroille lisäaika on 5 minuuttia suuntaansa. Matkaa reittimuutokset lisäsivät 1,3 – 1,4 km/ suunta. Kaupungin läpi kulkevia pikavuoroja on yhteensä 22. Lappeenrannasta alkavia tai sinne päättyviä pikavuoroja on myös 22. Sellaisia edestakaisia vakiovuoroja, joiden reittiä on jatkettu keskustasta rautatieasemalle, on noin 100. Yhteensä reittimuutokset lisäävät vuositasolla linja-autojen ajokilometrejä noin 125 000 kilometrillä ja liikenteessä kuluvia aikoja noin 8 000 tunnilla. Mikäli käytetään liikennöintikustannusta 1,35 €/ km (8 mk/ km), ovat liikennesuoritteen ja matka-aikojen kasvusta aiheutuvat kustannuslisät yrityksille vuositasolla lähes 170 000 €(1,0 milj. mk).

Linja-autoyrityksiltä saatu palaute korostaa rautatieaseman ja keskustan välisen tarpeettoman vakio- ja pikavuoroliikenteen ennakkoluulotonta uudelleen tarkastelua. Yksittäisinä mielipiteinä on tullut esiin keskustan tilausajopysäkin huono toimivuus, Kauppakadun ja Ratakadun liittymän ruuhkaisuus sekä linja-autojen rahtiterminaalin parempi toimivuus ja linja-autoyritysten että asiakkaiden näkökulmasta.

Syksyllä 2001 tehdyn asiakastytyväisyystutkimuksen perusteella linja-autoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet matkakeskuksen vaikutuksesta. Kasvu on ollut suuruusluokkaa 3 - 5 %. Koska kyseessä on kyselyyn perustuva arvio, eikä matkustajalaskenta, suuruusluokkaa voidaan pitää vain suuntaa antavana.

Linja-autoliikenne ja -yritykset	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Yritysten liikennöintikustannukset	-	-				- 170 000 €(1,0 milj. mk) / vuosi
• Yritysten lipputulot				+		
• Henkilöliikenteen järj. toimivuus			0/?			
• Rahtiliikenteen järj. toimivuus				+		
• Kokonaisvaikutus/ paikallisliik.				+		
• Kokonaisvaikutus/ pika- ja vakiov.		-				
Kokonaisvaikutus		-				

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Taksiliikenne ja taksiyritykset

Taksit vanhalta linja-autoasemalta siirtyivät Lappeenrannan matkakeskuksen toteuttamiseen yhteydessä vanhalta linja-autoasemalta rautatieaseman yhteyteen. Takseille varattu tila, 10 paikkaa, on kuitenkin osoittautunut riittämättömäksi. Ongelma on ajoittainen. Eniten ongelmia esiintyy esimerkiksi perjantaisin Helsingistä tulevan junan saapumisaikaan.

Ongelmaksi on myös koettu taksimatrustajien jättämiseen ja hakemiseen varattu tila, sillä se sekoittuu tilaan, joka on varattu henkilöautoille, joilla saatetaan tai noudetaan matkustajia. Lisäksi taksien ei ole sallittu ajaa rahtiasemalle. Taksien sijoituspaikkaa rautatieaseman yhteydessä on kuitenkin näkyvä ja matkustajat löytävät taksit helposti.

Taksiliikenne ja taksiyritykset	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Järjestelyt/ taksiyritykset		-				
• Järjestelyt/ taksimatrustajat			0/?			
Kokonaisvaikutus			0/?			

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Joukkoliikenteen matkustajat

Määrälliset vaikutukset

Lappeenrannassa on kolme matkustajaryhmää, joiden matkustamiseen matkakeskuksen toteuttaminen on tuonut muutoksia:

- matkustajat, jotka vaihtavat kulkumuotoa linja-autoliikenteen pika- tai vakiovuorojen ja junan välillä,
- matkustajat, jotka vaihtavat keskustan pysäkeillä kulkumuotoa linja-autoliikenteen pika- tai vakiovuorojen ja paikallisen linja-autoliikenteen välillä sekä
- linja-autojen pikavuoroliikenteen matkustajat, joiden lähtöpaikka ja määränpää ovat olleet muita kuin Lappeenranta eli jotka kulkevat linja-autossa vain kaupungin läpi vaihtamalla linja-autosta toiseen.

Rautatieaseman liityntäliikenteen kulkumuotojakauman perusteella voidaan vuositason arvioida olevan noin 19 000 sellaista matkustajaa, jotka vaihtavat kulkumuotoa linja-autoliikenteen pika- tai vakiovuorojen ja junan välillä. Jos matkustaja käveli ennen rautatieaseman ja vanhan linja-autoaseman välisen 900 metrin matkan nopeudella 1 m/s, kului kävelyyn aikaa 15 minuuttia. Käyttäen ajoneuvossaoloajalle arvoa 5,5 €/h (32,8 mk/h) ja sitä, että kävelyaika on kaksi kertaa niin raskasta kuin ajoneuvossaoloaika, saadaan 15 minuutin kävelijän arvoksi 2,7 € (16,4 mk). Matkakeskuksen toteuduttua saman välin pääsee linja-autolla viidessä minuutissa. Jos oletetaan, että säästyneestä kymmenestä minuutista viisi minuuttia säilyy odotusaikana ja toiset viisi minuuttia ovat selvää aikasäästöä linja-autojen ja junien aikataulujen yhteensovittamisen ansioista, saadaan vastaavaa matkaa kohti aikakustannuksiksi 1,1 € (6,8 mk). Odotusajan arvo on tässä 1,5 -kertainen ajoneuvossaoloaikaan verrattuna. Matkaa kohti aikakustannussäästö on tällöin 1,6 € (9,6 mk) eli kaikkien matkustajien osalta aikasäästöt ovat vuodessa 30 400 € (180 000 mk).

Oletetaan, että 40 000 matkustajaa hyötyy vuosittain linja-autojen pika- ja vakiovuoroliikenteen siirtämisestä paikallisliikenteen pysäkkien yhteyteen. Oletamus perustuu pika- ja vakiovuoroliikenteen kokonaismatkustajamäärään, arvioon moniko heistä käyttää muita kuin keskustan pysäkkejä, keskustan pika- ja vakiovuoroliikenteen liityntäliikenteen kulkumuotojakaumaan sekä siihen, että jo ennestään osa pika- ja vakiovuoroliikenteen linjoista kulki keskustan kautta. Jos nämä matkustajat kävelivät ennen vanhan linja-autoaseman ja keskustan välisen 400 metrin matkan ja jos matkakeskuksen toteuduttua kävelymatkaan kuluneesta ajasta puolet säästetään aikataulujen yhteensovittamisen ansioista, saadaan edellisen kohdan arvoja ja painotuskertoimia käyttäen matkaa kohti lähes 0,8 € (4,6 mk) aikakustannussäästö. Vuositason kaikkien matkustajien yhteenlasketut säästöt ovat 32 000 € (190 000 mk).

Kaupungin läpi kulkeville itä-länsi- ja länsi-itä -suuntaisen pikavuoroliikenteen reittimuutoksista voidaan laskea aiheutuvan aikakustannuksia niille linja-autoliikenteen matkustajille, jotka joutuvat kulkemaan linja-autossa kaupungin läpi. Jos kaupungin läpi kulkevia pikavuoroja on yhteensä 22, keskimääräinen kuormitus 11 henkilöä ja lisäys ajoajassa 10 min, ovat lisät matka-ajoissa vuositason lähes 15 000 h. Ajan arvolla 5,5 € (32,80 mk)/h, ovat aikakustannuslisät vuodessa hieman yli 80 000 € (480 000 mk).

Asiakastyytyväisyys

Joukkoliikenteen matkustajien asiakastyytyväisyyttä mitattiin Lappeenrannan matkakeskuksen osalta matkustajille ja matkakeskuksessa asioiville muille henkilöille kohdistetulla kyselytutkimuksella. Asiakastyytyväisyystutkimuksessa pääpaino oli matkustajien odotusten ja kokemusten selvittämisessä nykyisen uudistetun matkakeskuskonseptin osalta. Lisäksi arvioitiin erikseen muutosta entisiin joukkoliikennejärjestelyihin ja mahdollisia vaikutuksia matkustajien liikkumistottumuksiin.

Tutkimuksen aineiston keruu toteutettiin informatiivisena kyselytutkimuksena, jossa kyselyn suorittaja oli tarvittaessa vastaajan apuna. Kysely toteutettiin loka-marraskuussa 2001. Tutkimuksen otos oli 414 henkilöä, joista 211 vastasi kyselyyn rautatieaseman matkakeskuksessa ja 203 keskustan linja-autoterminaalissa.

Kyselyyn vastaajat edustavat sukupuolijakaumaltaan hyvin peruspopulaatiota eli vastaajista oli naisia 51 % ja miehiä 49 %. Sukupuolijakauma on jopa yllättävänkin tasainen, sillä joukkoliikenteessä naisten osuus on perinteisesti ollut hieman miesten osuutta suurempi.

Ikäjakauma on normaalisti jakautunut, pääpaino on kuitenkin työikäisessä väestössä, joita oli lähes 60 % vastanneista. Aliedustettuina olivat lähinnä yli 65-vuotiaat, joita oli vain 3 % vastanneista.

Suurimpana ammattiryhmänä olivat opiskelijat, joita oli kolmannes vastaajista. Ammattityöntekijöitä oli 25 % vastanneista, toimihenkilöitä oli 15 % vastanneista ja eläkeläisiä 7 % vastanneista.

Rautatieaseman matkakeskuksessa vierailleista vastaajista 48 % oli mennyt matkakeskukseen matkustaakseen junalla ja 12 % matkustaakseen linja-autolla eli 60 % rautatieasemalla olleista oli siellä matkustaakseen joukkoliikennevälineellä. Rautatieaseman matkakeskuksessa vierailleista 18 % oli saattamassa tai noutamassa matkustajaa. Lippua ennakoon ostamassa tai informaatiota kysymässä oli 15 % vastaajista.

Keskustan linja-autoterminaalissa matkustajien osuus oli hieman pienempi eli 41 % oli keskustan linja-autoterminaalisiin matkustaakseen linja-autolla. Keskustan linja-autoterminaalissa vierailleista oli niin ikään 18 % saattamassa tai noutamassa matkustajaa. Lippua ennakoon ostamassa tai informaatiota kysymässä oli peräti 38 % vastaajista.

Rautatieaseman matkakeskuksessa vierailleista vastaajista 5 % käytti matkakeskuksen palveluja päivittäin. Viikoittain palveluja käytti 13 % vastaajista ja kuukausittain 31 % vastaajista. Puolet vastaajista käytti rautatieaseman matkakeskuksen palveluja harvemmin kuin kerran kuukaudessa.

Keskustan linja-autoterminaalissa vierailleista vastaajista 11 % käytti matkakeskuksen palveluja päivittäin. Viikoittain palveluja käytti 13 % vastaajista ja kuukausittain 14 % vastaajista. Keskustan linja-autoterminaalissa vierailleista reilu 60 % käytti palveluja harvemmin kuin kerran kuukaudessa.

Rautatieaseman matkakeskuksessa vastanneista 84 % arvioi, ettei matkakeskuksella ole ollut vaikutusta kulkuvälineen valintaan. Vastaaajista 5 % oli lisännyt joukkoliikenteen käyttöä henkilöauton sijasta ja samoin 5 % oli lisännyt junan käyttöä linja-auton sijasta. Päinvastaisia siirtymisiäkin oli tapahtunut eli 3 % vastaaajista oli lisännyt henkilöauton käyttöä joukkoliikenteen sijasta ja samoin 3 % oli lisännyt linja-auton käyttöä junan sijasta. Eli karkeasti pelkistettynä joukkoliikenteen käyttöä oli lisännyt 2 % henkilöautoilun sijasta ja linja-auton käyttäjistä 2 % oli lisännyt junan käyttöä linja-auton sijasta.

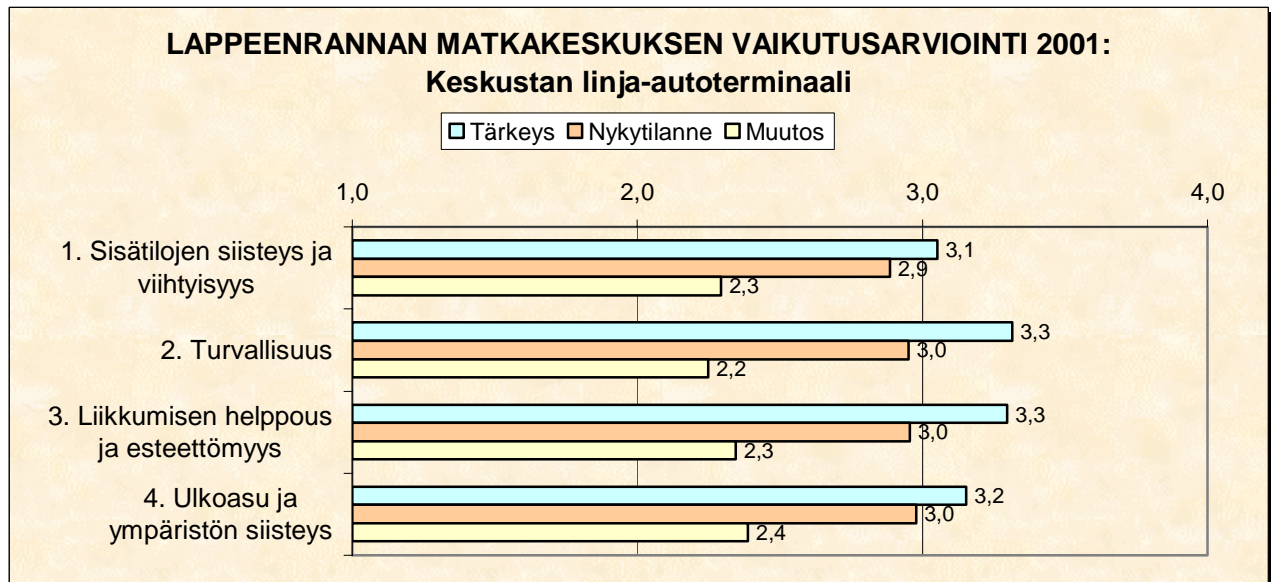
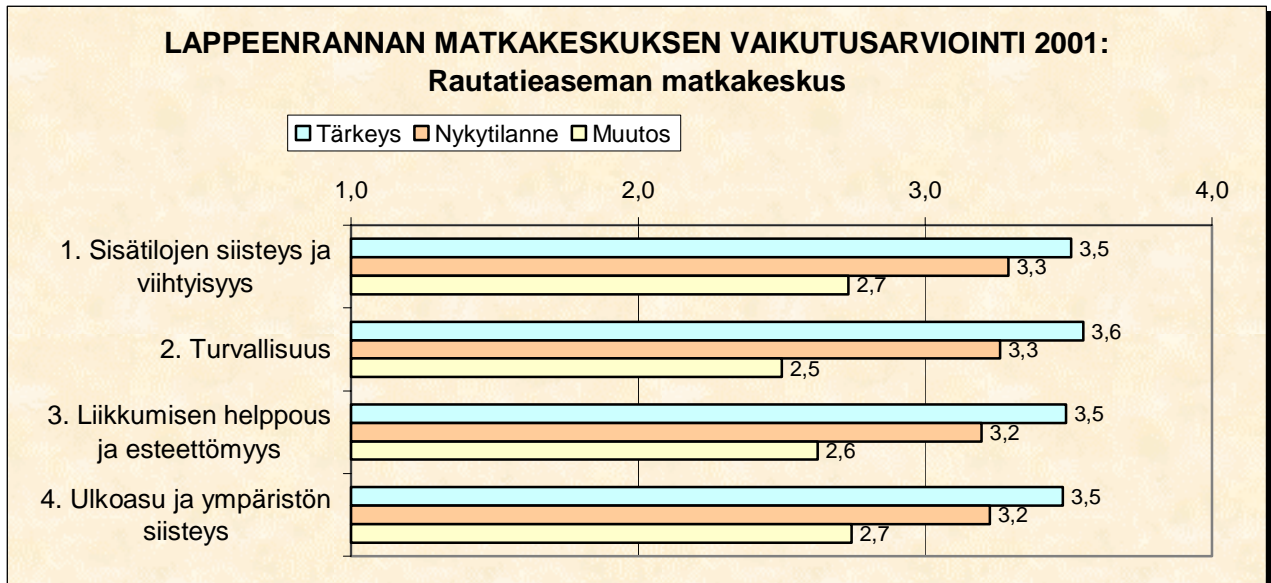
Keskustan linja-autoterminaalissa vastanneista 76 % arvioi, ettei matkakeskuksella ole ollut vaikutusta kulkuvälineen valintaan. Vastaaajista 10 % oli lisännyt joukkoliikenteen käyttöä henkilöauton sijasta ja 5 % oli lisännyt linja-auton käyttöä junan sijasta. Päinvastaisia siirtymisiäkin oli tapahtunut eli 4 % vastaaajista oli lisännyt henkilöauton käyttöä joukkoliikenteen sijasta ja 7 % oli lisännyt junan käyttöä linja-auton sijasta. Eli tässäkin karkeasti pelkistettynä joukkoliikenteen käyttöä oli lisännyt 6 % henkilöautoilun sijasta ja linja-auton käyttäjistä 2 % oli lisännyt junan käyttöä linja-auton sijasta.

Lappeenrannan matkakeskuksen asiakastyytyväisyyttä tutkittiin kartoittamalla asiakkaiden odotuksia ja kokemuksia matkakeskuksen eri toimintojen osalta. Mitattavat osa-alueet saatiin kuulemalla eri asiantuntijaosapuolia sekä analysoimalla aikaisemmin tehtyjä matkakeskus-konseptia koskevia tutkimuksia ja selvityksiä. Mitattavina osa-alueina olivat: 1. Matkakeskuksen yleisilme, 2. Liikenneyhteydet, 3. Opastus- ja informaatiojärjestelmä, 4. Lipunmyynti sekä 5. Muut palvelut.

Matkustajien odotuksia ja kokemuksia mitattiin neliportaisin asteikoin. Odotuksia mitattiin asteikolla 1 = Ei lainkaan merkitystä, 2 = Vähän merkitystä, 3 = Melko tärkeä ja 4 = Erittäin tärkeä. Kokemuksia mitattiin niinkään neliportaisella asteikolla eli 1 = Erittäin huono, 2 = Melko huono, 3 = Melko hyvä ja 4 = Erittäin hyvä. Lisäksi tutkimuksessa kartoitettiin eri ominaisuuksien muutosta verrattuna aikaan ennen matkakeskusta. Muutosta mitattiin kolmeportaisella asteikolla eli 1 = Huonontunut, 2 = Ei muutosta ja 3 = Parantunut.

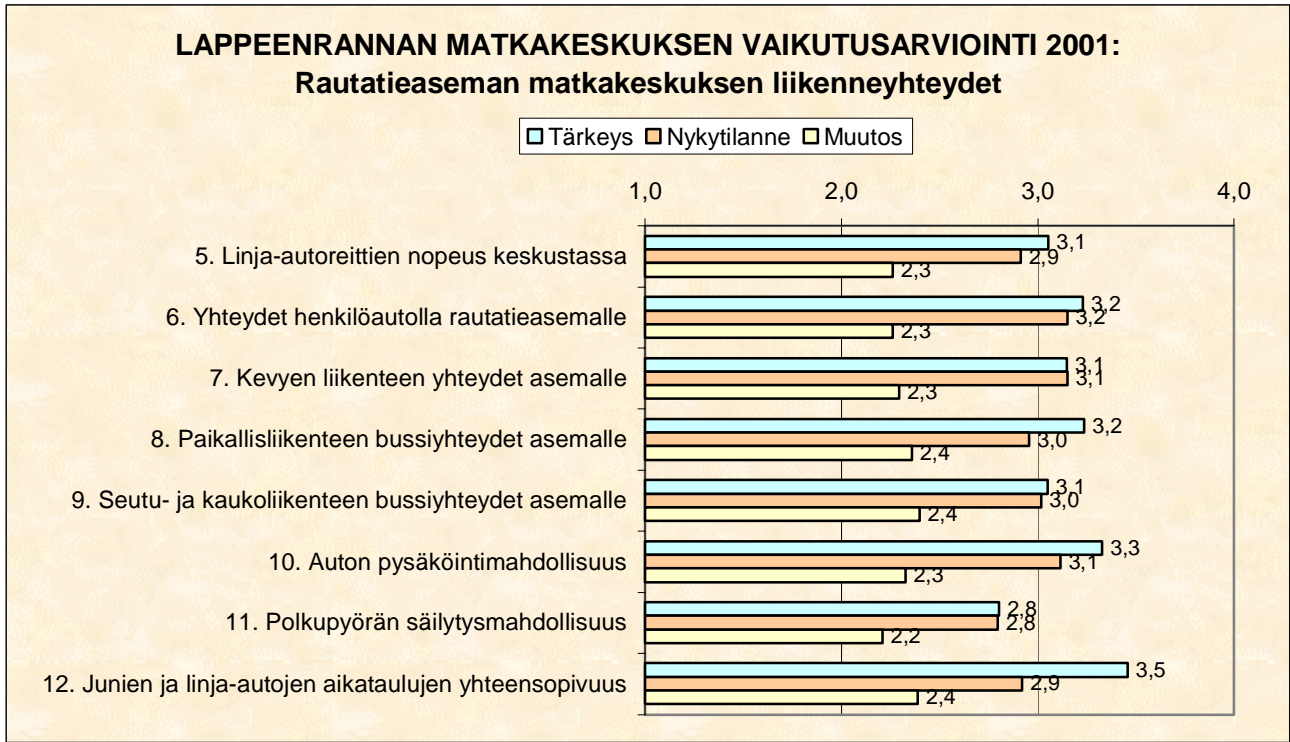
Rautatieaseman matkakeskuksen yleisilme saa kaikkien neljän mitatun ominaisuuden nykytilanteen osalta hyvän arvion (nykytilannearviot 3,2-3,3) ja muutos aikaisempaan on selvästi positiivinen. Erityisesti sisätilojen siisteys ja viihtyisyys sekä matkakeskuksen ulkoasu ja ympäristön siisteys olivat muuttuneet hyvään suuntaan (muutosarvio 2,7).

Keskustan linja-autoterminaalin yleisilme saa kaikkien neljän mitatun ominaisuuden nykytilanteen osalta melko hyvän arvion (nykytilannearviot 2,9-3,0) ja muutos aikaisempaan on lievästi positiivinen. Erityisesti keskustan terminaalin ulkoasu ja ympäristön siisteys olivat muuttuneet hyvään suuntaan (muutosarvio 2,4).



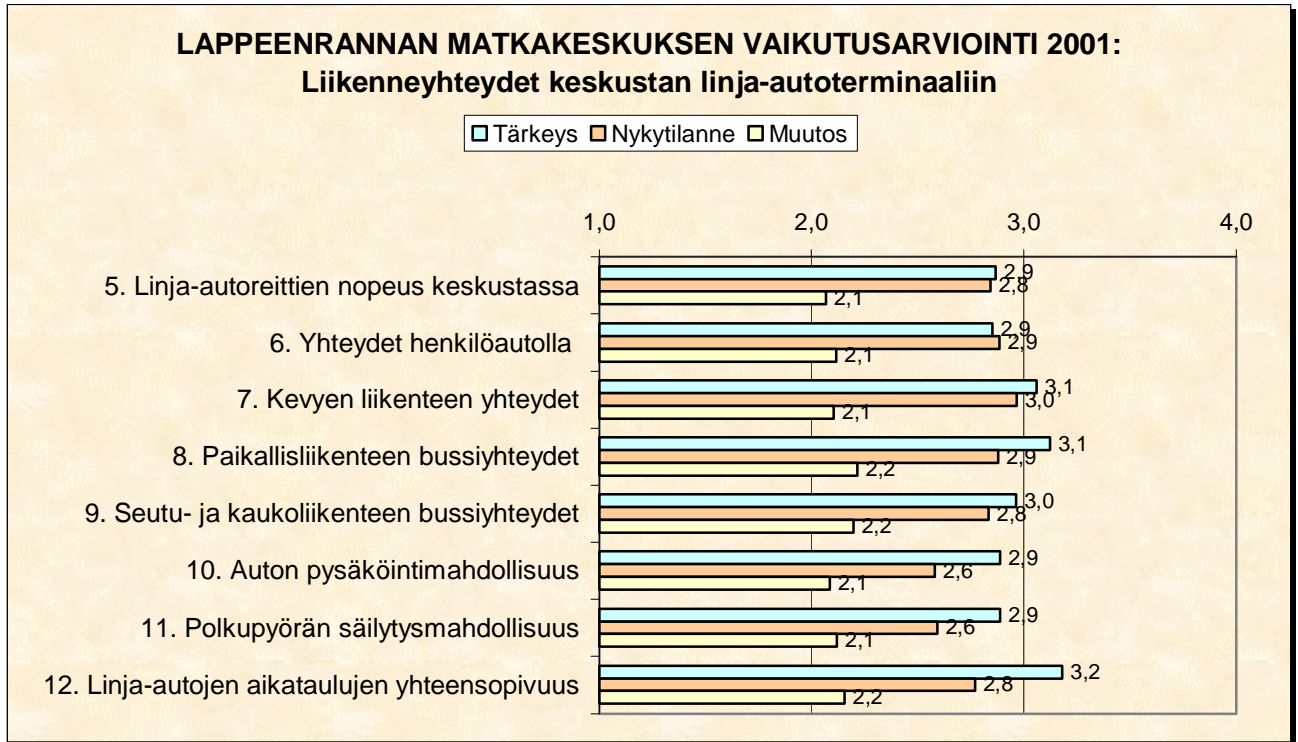
Tärkeys: 1 = Ei lainkaan merkitystä, 2 = Vähän merkitystä, 3 = Melko tärkeä ja 4 = Erittäin tärkeä
 Nykytilanne: 1 = Erittäin huono, 2 = Melko huono, 3 = Melko hyvä ja 4 = Erittäin hyvä
 Muutos: 1 = Huonontunut, 2 = Ei muutosta ja 3 = Parantunut

Rautatieaseman matkakeskuksen liikenneyhteydet saavat kaikkien mitattujen ominaisuuksien nykytilanteen osalta melko hyvän arvion (nykytilanearviot 2,8-3,2). Muutos aikaisempaan on lievästi positiivinen. Erityisesti linja-autoyhteydet asemalle sekä junien ja linja-autojen aikataulujen yhteensopivuus olivat muuttuneet hyvään suuntaan (muutosarvio 2,4). Toisaalta junien ja linja-autojen aikataulujen yhteensopivuudessa oli vieläkin selvästi kehittämistä (kehittämistarve = 0,6) eli odotusten ja kokemusten välinen kuilu oli siinä suurin.



Tärkeys: 1 = Ei lainkaan merkitystä, 2 = Vähän merkitystä, 3 = Melko tärkeä ja 4 = Erittäin tärkeä
 Nykytilanne: 1 = Erittäin huono, 2 = Melko huono, 3 = Melko hyvä ja 4 = Erittäin hyvä
 Muutos: 1 = Huonontunut, 2 = Ei muutosta ja 3 = Parantunut

Keskustan linja-autoterminaalien liikenneyhteydet saavat mitattujen ominaisuuksien nykytilanteen osalta kohtalaisen tai melko hyvän arvion (nykytilannearviot 2,6-3,0) ja muutos aikaisempaan on pieni, joskin lievästi positiivinen. Nykytilanteen osalta huonoimmat arviot koskivat autojen ja polkupyörien pysäköintimahdollisuuksia, jotka arvioitiin tyydyttävän tasoiseksi.

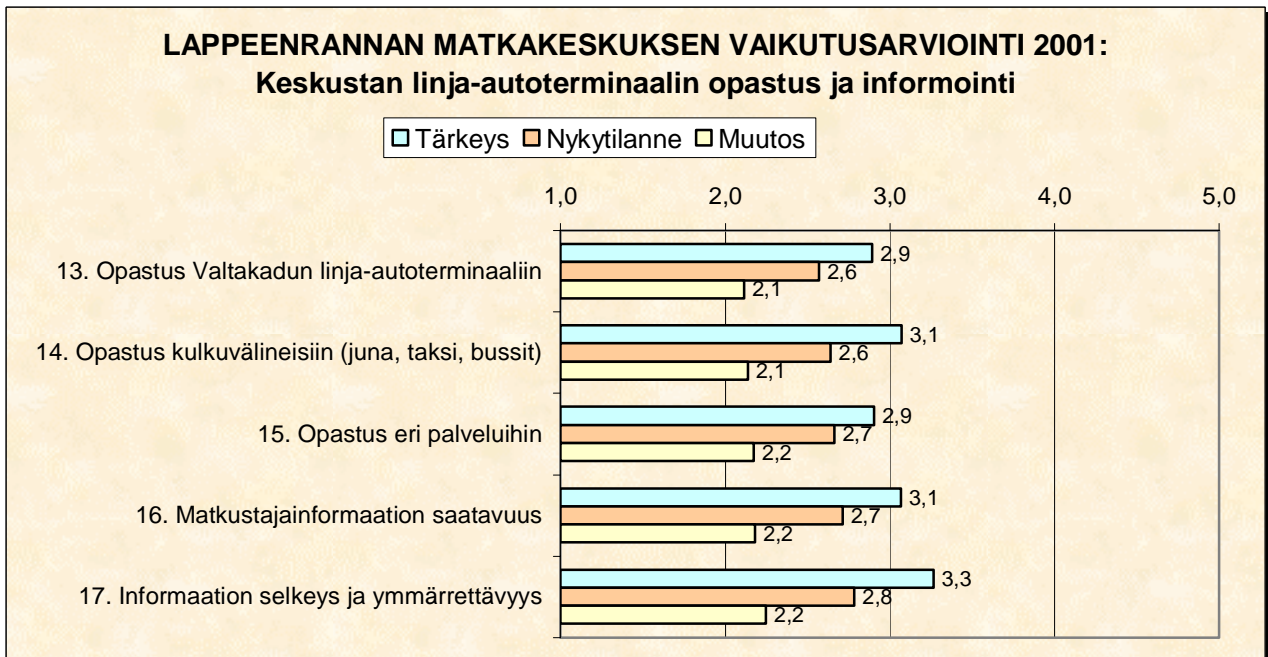
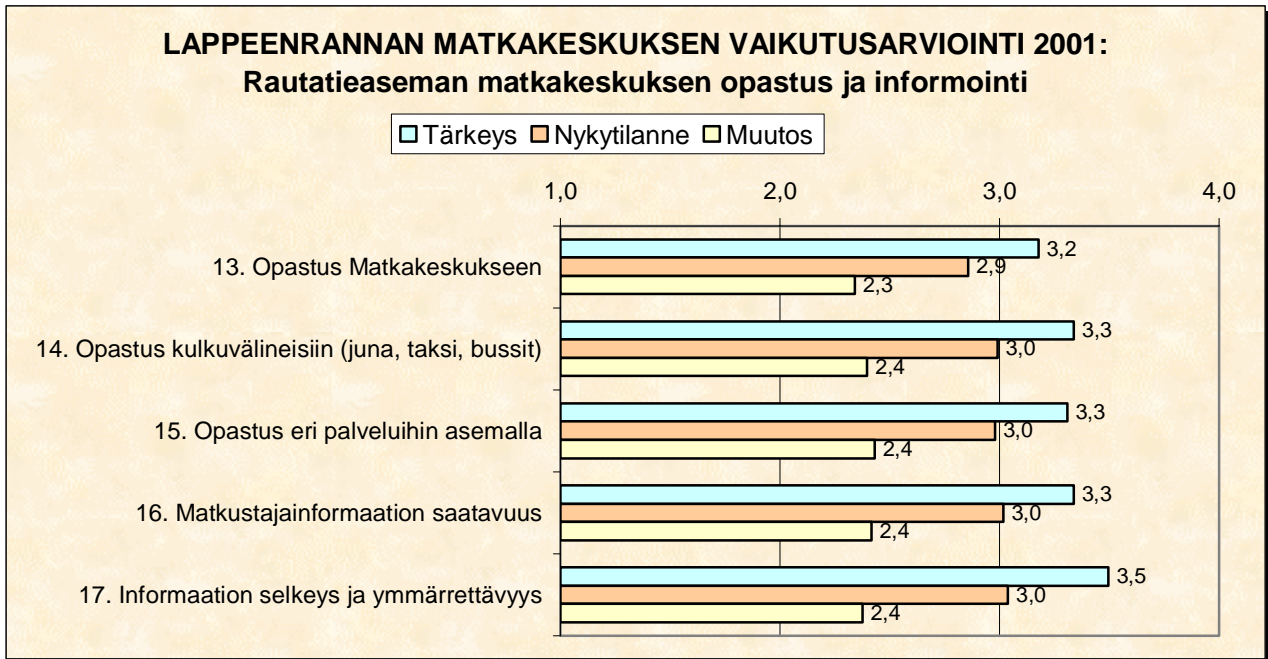


Tärkeys: 1 = Ei lainkaan merkitystä, 2 = Vähän merkitystä, 3 = Melko tärkeä ja 4 = Erittäin tärkeä

Nykytilanne: 1 = Erittäin huono, 2 = Melko huono, 3 = Melko hyvä ja 4 = Erittäin hyvä

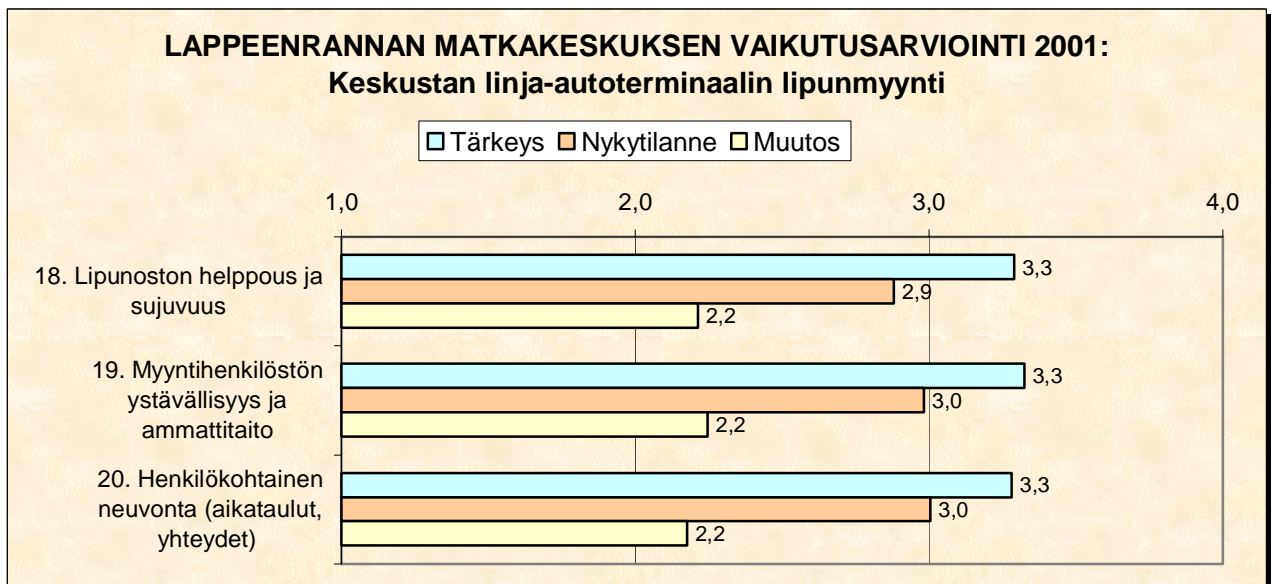
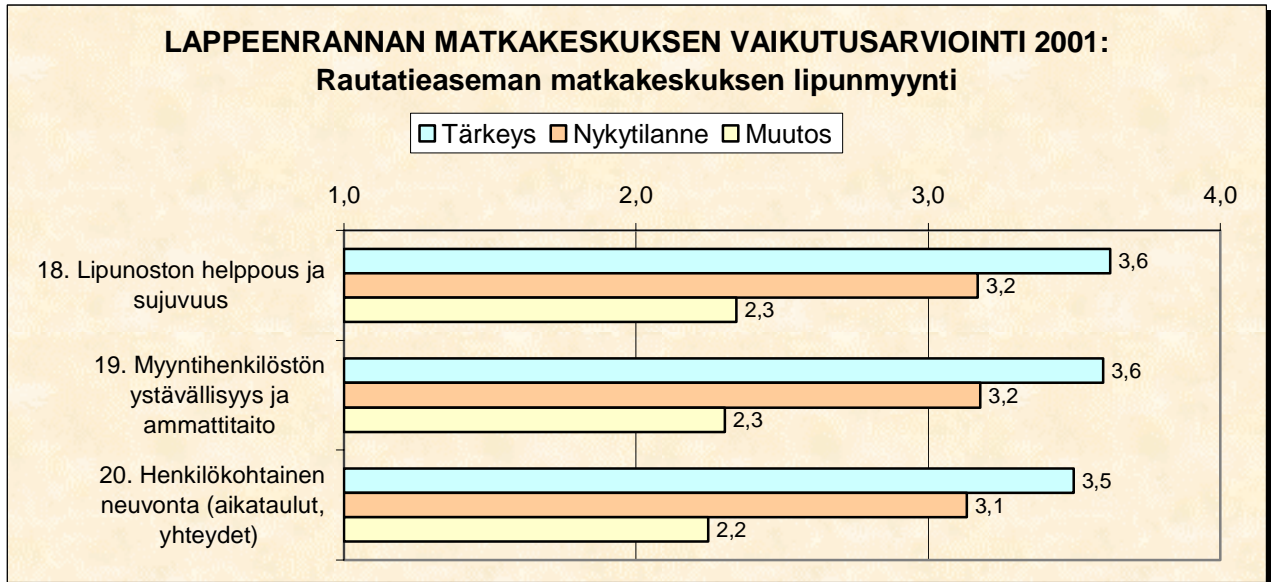
Muutos: 1 = Huonontunut, 2 = Ei muutosta ja 3 = Parantunut

Rautatieaseman matkakeskuksen opastus- ja informaatiojärjestelmiä pidetään kauttaaltaan tärkeinä ja nykytilanne arvioidaan tasaisesti melko hyväksi kaikkien mitattujen ominaisuuksiensa osalta (nykytilannearviot 2,9-3,0). Muutos aikaisempaan on selvästi positiivinen. Opastus- ja informaatiojärjestelmiä myös keskustassa pidetään kauttaaltaan melko tärkeinä ja nykytilanne arvioidaan tasaisesti välttäväksi (nykytilannearviot 2,6-2,8). Muutos aikaisempaan on pieni, mutta lievästi positiivinen. On kuitenkin otettava huomioon, että järjestelmä oli vielä tutkimuksen tekohetkellä sekä rautatieasemalla että keskustassa keskeneräinen ja se on osaltaan vaikuttanut nykytilanteen arviointiin.



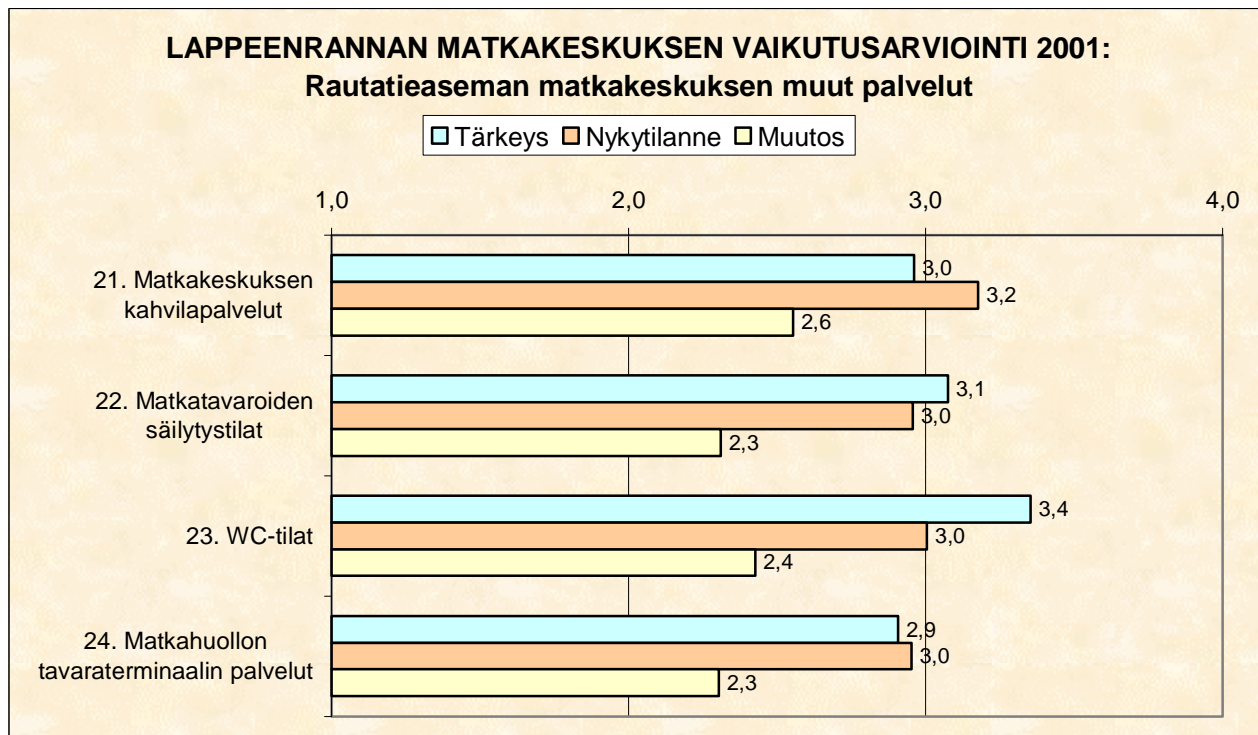
Tärkeys: 1 = Ei lainkaan merkitystä, 2 = Vähän merkitystä, 3 = Melko tärkeä ja 4 = Erittäin tärkeä
 Nykytilanne: 1 = Erittäin huono, 2 = Melko huono, 3 = Melko hyvä ja 4 = Erittäin hyvä
 Muutos: 1 = Huonontunut, 2 = Ei muutosta ja 3 = Parantunut

Rautatieaseman matkakeskukseen lipunmyynti arvioidaan kauttaaltaan hyvin toimivaksi (nykytilannearviot 3,1-3,2) ja muutos aikaisempaan on lievästi positiivinen. Myös keskustan linja-autoterminaalien lipunmyyntiä pidetään kauttaaltaan melko hyvin toimivana (nykytilannearviot 2,8-3,0) ja muutos aikaisempaan on pieni, mutta lievästi positiivinen.



Tärkeys: 1 = Ei lainkaan merkitystä, 2 = Vähän merkitystä, 3 = Melko tärkeä ja 4 = Erittäin tärkeä
 Nykytilanne: 1 = Erittäin huono, 2 = Melko huono, 3 = Melko hyvä ja 4 = Erittäin hyvä
 Muutos: 1 = Huonontunut, 2 = Ei muutosta ja 3 = Parantunut

Rautatieaseman matkakeskuksen muita palveluja pidetään kauttaaltaan tärkeinä ja nykytilanne arvioidaan tasaisesti melko hyväksi kaikkien mitattujen ominaisuuksien osalta (nykytilanearviot 3,0-3,2). Muutos aikaisempaan on selvästi positiivinen, erityisesti matkakeskuksen kahvilapalvelut ovat parantuneet aikaisemmasta.



Tärkeys: 1 = Ei lainkaan merkitystä, 2 = Vähän merkitystä, 3 = Melko tärkeä ja 4 = Erittäin tärkeä
 Nykytilanne: 1 = Erittäin huono, 2 = Melko huono, 3 = Melko hyvä ja 4 = Erittäin hyvä
 Muutos: 1 = Huonontunut, 2 = Ei muutosta ja 3 = Parantunut

Kokonaisuutena Lappeenrannan matkakeskuksen tuomat muutokset on koettu positiivisina, joskin erot rautatieasemalla vastanneiden ja keskustan linja-autoterminaalissa vastanneiden välillä olivat paikoitellen melko selviä.

Lappeenrannan matkakeskuksen vaikutukset kohderyhmän matkustamistottumuksiin olivat suhteellisesti melko pieniä, mutta trendi oli kuitenkin joukkoliikenteen käytön lisäämisen puolella, joka näkyi sekä suorina arvioina matkatottumusten muutoksista että myös joukkoliikenteen imagon paranemisena matkakeskuksen myötä.

Rautatieaseman matkakeskuksessa vastanneet olivat yleisesti tyytyväisempiä nykytilanteeseen kuin linja-autoterminaalissa vastanneet. Samoin he arvioivat yleisesti matkakeskuksen mukaan tuomia muutoksia positiivisemmin kuin linja-autoterminaalissa vastanneet.

Joukkoliikenteen matkustajat	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (- haitat, + hyödyt)
Määrälliset vaikutukset						
• Aikakustannussäästöt				+		62 000 €(370 000 mk) / vuosi
• Aikakustannuslisät		-				- 80 000 €(480 000 mk) / vuosi
Asiakastyytyväisyys						
• Matkakeskuksen viihtyisyys, turvallisuus, esteettömyys						
Rautatieaseman matkakeskus				+	+	
Keskustan linja-autoterminaali				+		
• Linja-autoyhteydet						
Rautatieaseman matkakeskus				+		
Keskustan linja-autoterminaali				+		
• Henkilöautoliikenteen yhteydet						
Rautatieaseman matkakeskus				+		
Keskustan linja-autoterminaali				+		
• Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet						
Rautatieaseman matkakeskus				+		
Keskustan linja-autoterminaali				+		
• Opastus- ja informaatiojärjestelmä						
Rautatieaseman matkakeskus				+		
Keskustan linja-autoterminaali				+		
• Lipunmyyntipalvelut						
Rautatieaseman matkakeskus				+		
Keskustan linja-autoterminaali				+		
• Muut palvelut (kahvila, matkatavarasäilytys, WC-tilat)						
Rautatieaseman matkakeskus				+		
Keskustan linja-autoterminaali				+		
Kokonaisvaikutus				+		

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Ajoneuvoliikenne liikenneverkolla

Matkakeskus ei ole juurikaan vaikuttanut yleisesti ajoneuvoliikenteen toimintaedellytyksiin katuverkolla. Katuverkolle jäi matkakeskuksen toteuttamisen jälkeen pieniä puutteita, mutta niiden korjaaminen ei vaadi suuria toimenpiteitä.

Rautatieaseman ympäristöön rakennettujen markettien vaikutus ajoneuvoliikenteen liikennemäärien kasvuun on huomattavasti suurempi matkakeskuksen vaikutuksiin verrattuna. Linja-autoliikenteen määrää matkakeskus lisäsi Kauppakadulla ja Ratakadulla, mutta määrät ovat kuitenkin niin pieniä, että ne eivät vaikuta muun liikenteen toimivuuteen.

Enemmän vaikutusta tulee tulevaisuudessa olemaan koko keskustan liikenteeseen uusilla liikennejärjestelyillä, joiden toteuttamisen matkakeskuksen kehittäminen, lähinnä linja-autoaseman tontin vapautuminen on mahdollistanut.

Ajoneuvoliikenne katuverkolla	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Liikenteen toimintaedellytykset			0/?			
• Liikenteen ruuhkautuminen			0/?			
• Liikenteen toimivuus			0/?			
Kokonaisvaikutus			0/?			

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Turvallisuus ja terveys

Linja-autojen liikennesuoritteiden kasvusta johtuvaa laskennallista riskiä on pyritty pienentämään vähentämällä henkilöautoliikennettä liikennejärjestelyin Valtakadulta ja Kauppakadulta. Myös Ratakadun liikennejärjestelyissä on turvallisuus otettu erityisesti huomioon. Valtakadulla on taksien pysähtyminen koettu liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliseksi.

Linja-autojen liikennesuoritteiden kasvusta aiheutuvien päästöjen haittoiksi saadaan linja-autojen ympäristökustannuksen yksikköhintaa 0,21 €/km (1,27 mk/km) käyttäen vuositasolla 26 000 € (160 000 mk). Liikennemeluun ei matkakeskuksella ole vaikutuksia.

Turvallisuus ja terveys	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Liikenneturvallisuus			0/?			
• Päästöt		-				- 26 000 € (160 000 mk) / vuosi
• Melu			0/?			
Kokonaisvaikutus			0/?			

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Sosiaalinen kestävyys

Matkakeskuksen toteuttamisella parannettiin autottoman väestön joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia helpottamalla joukkoliikenteen vaihtomahdollisuuksia, kehittämällä liityntäliikennettä asemille, sovittamalla yhteen aikatauluja ja parantamalla matkustajapalvelujen saatavuutta. Lisäksi rautatieaseman alueen suunnittelussa ja rakentamisessa otettiin erityisesti huomioon myös liikkumisen esteettömyys (mm. jalankulkualueiden uudet pinnat ja luiskat).

Sosiaalinen kestävyys	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Liikkumismahdollisuudet				+		
• Ympäristön esteettömyys				+		
Kokonaisvaikutus				+		

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen

Matkakeskuksen, lähinnä vanhan linja-autoaseman alueen vapautumisen myötä keskustan kehittäminen on saanut uusia ulottuvuuksia. Alueen vapautuminen mahdollistaa Lappeenkadun rakentamisen Kauppakadun alitse. Matkakeskuksen kehittäminen tukee myös kävelykadun laajentamista.

Vanhan linja-autoaseman tontin vapautuminen ja sen uudelleenrakentaminen on myös aluerakenteen kehittämisen kannalta suotuisaa. Yhdyskuntarakenne eheytyy, mikä puolestaan vähentää liikennetarvetta heikentämättä kaupungin eri osien saavutettavuutta.

Toisaalta linja-autoaseman toimintoja siirtyi matkakeskuksen toteuttamisen myötä kauemmas keskustasta, millä vaikuttaa näiden toimintojen saavutettavuuteen etenkin kävelen. Pidemmällä aikavälillä toimintojen siirtyminen voi vaikuttaa aluerakenteen painopisteiden muuttamiseen. Saavutettavuutta on kuitenkin pyritty parantamaan linja-autoliikenteen reittijärjestelyin. Lisäksi linja-autoliikenteen ja raideliikenteen välinen saavutettavuus on parantunut.

Kaupunkikuvalliset näkökohdat ovat puoltaneet vanhan linja-autoaseman alueen muuttamista liiketiläkäyttöön. Vanhaa linja-autoasemaa on Lappeenrannassa yleisesti pidetty kaupunkikuvaa huonontavana ja se on jopa äänestetty kaupungin rumimmaksi rakennukseksi.

Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Keskustan kehittäminen				+	++	
• Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen				+		
• Toimintojen saavutettavuus			0/?			
• Kaupunkikuva				+		
Kokonaisvaikutus				+		

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Luontoon kohdistuvat haitat

Lappeenrannan matkakeskuksella ei ole todettu olevan luontoon kohdistuvia haittoja.

Luontoon kohdistuvat haitat	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
Kokonaisvaikutus			0/?			

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

4.3 Yhteiskuntataloudelliset analyysit

Kannattavuuslaskelma

Lappeenrannan matkakeskuksen investoinnit ja taloudelliset vaikutukset sekä niiden jakautuminen on esitetty yhteenvetona *taulukossa 4*. Investointeihin ei ole laskettu mukaan matkustajainformaatiojärjestelmän kustannuksia, koska järjestelmä ei ole arviointihetkellä valmis ja sen vaikutuksiakaan ei ole voitu arvioida. Lappeenrannassa ei ole myöskään missään vaiheessa laskettu Ratahallintokeskuksen ratapihaan kohdistuvia investointeja mukaan matkakeskuksen toteuttamiskustannuksiin.

Taulukko 4. Lappeenrannan matkakeskuksen investoinnit ja taloudelliset vaikutukset sekä niiden jakautuminen.

INVESTOINNIT	milj. €(milj. mk)
Lappeenrannan kaupunki	1,31 (7,8)
Sisäministeriö	0,22 (1,3)
VR Yhtymä Oy	0,74 (4,4)
VAIKUTUKSET	milj. €(milj. mk) (muutos: - haitat, + hyödyt)
Kaupunki	
• Maankäyttöön liittyvät hyödyt	1,18 – 1,35 (7,0 – 8,0) / kerta
• Tilojen ja alueiden käyttökustannukset	- 0,02 (0,12) / vuosi
• Vuokratuotot	+ (ei tarkempaa tietoa)
Oy Matkahuolto Ab	
• Vuokramenot	- 0,02 (0,13) / vuosi
• Tilojen ja alueiden ylläpitokustannukset	- 0,014 (0,09) / vuosi
• Henkilökunnan käyttökustannukset	- 0,034 (0,20) / vuosi
• Palveluyhteistyö	0,0014 (0,008) / vuosi
• Asemapalvelutulot, vuokratuotot	- 0,007 (0,04) / vuosi
VR Yhtymä Oy	
• Vuokratuotot	+ (ei tarkempaa tietoa)
VR Osakeyhtiö Oy	
• Vuokramenot	- 0,02 (0,11) / vuosi (20 v.)
• Palveluyhteistyö	- 0,0014 (0,008) / vuosi
• Lipputulot	+ (ei tarkempaa tietoa)
Ratahallintokeskus	
• Vuokratuotot	+ (ei tarkempaa tietoa)
Matkapalvelutiloissa toimivat kaupalliset yritykset	
• Vuokramenot ja toiminnan tuotot	+/- 0 (ei tarkempaa tietoa)
Linja-autoliikenne ja linja-autoyrietykset	
• Yritysten liikennöintikustannukset (pika- ja vakiovuorot) *	- 0,17 (1,0) / vuosi
• Yritysten lipputulot	+ (ei tarkempaa tietoa)
Joukkoliikenteen matkustajat	
• Aikakustannussäästöt *	0,06 (0,37) / vuosi
• Aikakustannuslisät *	- 0,08 (0,48) / vuosi
Turvallisuus ja terveys	
• Päästöt *	- 0,026 (0,16) / vuosi

* Linja-autojen lähtömääriin ja joukkoliikenteen matkustajamääriin liittyvien lähtötietojen ja ennusteiden epätarkkuuden vuoksi näiden arvioidaan olevan koko tarkasteluajanjaksolla samansuuruiset.

Lappeenrannan matkakeskuksen yhteiskuntataloudelliseen kannattavuuslaskelma on esitetty *taulukossa 5*. Yhteiskuntataloudellisen kannattavuuslaskelman perusvuosi on vuosi 2001, joka on samalla ensimmäinen kokonainen vuosi, jolloin matkakeskus on ollut käytössä. Hyötyjen ja kustannusten laskenta-ajanjakso on 30 vuotta ja laskentakorko on 5 %. Investoinnin jäännösarvoksi on laskettu 25 %.

Taulukko 5. Lappeenrannan matkakeskuksen vuoteen 2001 diskontatut hyödyt ja kustannukset 30 vuoden ajalta sekä hankkeen kannattavuus.

HYÖDYT JA KUSTANNUKSET (muutos: - haitat, + hyödyt)	milj. €(milj. mk)	Diskontattu kustannus milj. €(milj. mk)
Järjestelmän pitäjien kustannukset		
• Maa-alueiden myynnistä saatavat hyödyt	1,26 (7,5) / kerta	1,26 (7,5)
• Tilojen ja alueiden vuokramenot	- 0,04 (0,24) / vuosi	- 0,61 (3,7)
• Tilojen ja alueiden vuokratuotot	0,04 (0,24) / vuosi	0,61 (3,7)
• Asemapalvelutulot, muut vuokratuotot	- 0,007 (0,04) / vuosi	- 0,11 (0,65)
• Tilojen ja alueiden hoito ja ylläpito	- 0,035 (0,21) / vuosi	- 0,54 (3,2)
• Asemapalveluhenkilöstö	- 0,034 (0,2) / vuosi	- 0,52 (3,1)
• Palveluyhteistyömenot	- 0,0014 (0,008) / vuosi	- 0,02 (0,12)
• Palveluyhteistyötuotot	0,0014 (0,008) / vuosi	0,02 (0,12)
Liikenteen tuottajien kustannukset		
• Linja-autoliikenteen liikennöintikust.	- 0,17 (1,0) / vuosi	- 2,6 (15,4)
• Raide- ja linja-autoliikenteen lipputulot*	0,4 (2,4) / vuosi	6,2 (36,9)
Järjestelmän käyttäjien kustannukset		
• Linja-automatkustajien aikakust. säästöt	0,06 (0,37) / vuosi	0,96 (5,7)
• Linja-automatkustajien aikakust. lisät	- 0,08 (0,48) / vuosi	-1,24 (7,4)
Liikenteen ulkoiset kustannukset		
• Päästökustannukset	- 0,026 (0,16)	- 0,4 (2,5)
hyödyt ja kustannukset yhteensä		3,0 (17,9)
Investoinnin jäännösarvo	0,57 (3,4)	0,13 (0,78)
INVESTOINNIT		milj. €(milj. mk)
Investoinnit yhteensä		2,29 (13,6)
HYÖTY-KUSTANNUSSUHDE		
H/K = 3,13 milj. € / 2,29 milj. €(18,68 milj. mk / 13,6 milj. mk)		1,37

* Lipputulot on laskettu siten, että sekä raideliikenteen että linja-autojen paikallisliikenteen ja pika- ja vakiovuoroliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet 3 %:a, joka on realistinen arvio. Arvio perustuu sekä matkustajatytyväisyystutkimuksen tulokseen, jonka mukaan matkustajamäärät ovat kasvaneet 3-5 %, että liikennepalvelujen tuottajilta saatuihin arvioihin. Keskimääräisinä lipun hintoina on käytetty raideliikenteessä 16,7 €(100 mk), linja-autojen paikallisliikenteessä 0,8 €(5 mk), vakiovuoroliikenteessä 3,3 €(20 mk) ja pikavuoroliikenteessä 10 €(60 mk).

Lappeenrannan matkakeskus on *taulukossa 5* esitetyillä tiedoilla laskien yhteiskunnallisesti kannattava. Lopullinen kannattavuus on täysin riippuvainen joukkoliikenteen matkustajamäärien kehityksestä.

Lisäksi voidaan arvioida, että jos puolet kaikista raideliikenteen ja linja-autoliikenteen matkustajista eli yhteensä noin 1,5 miljoonaa matkustajaa hyötyisi vuosittain matkakeskusjärjestelyistä, merkitsisi tämä 30 vuoden ajalla tarkastellen noin 0,05 €(0,3 mk) investointia matkustajaa kohti.

Vaikutusten analysointi

Lappeenrannan matkakeskusta voidaan pitää varsin onnistuneena. Hankkeen eri toteutusosapuolet pitävät lopputulosta pääsääntöisesti hyvänä ja hanke on vastannut hyvin sille asetettuja tavoitteita. *Taulukoon 6* on koottu matkakeskuksen vaikutukset liikennepoliittisten tavoitealueiden alle. Vaikutuksia on verrattu myös joukkoliikennettä erityisesti koskeviin tavoitteisiin. Taulukko tuo hyvin esille matkakeskuksen positiiviset vaikutukset eri tavoitteiden suhteen.

Se, kuinka matkakeskuksen toteuttaminen lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta, näkynee lopullisesti vasta tulevina vuosina. Jo tässä vaiheessa kehitys näyttää positiiviselta eli matkustajien mielestä matkakeskus on selvästi parantanut joukkoliikenteen imagoa ja palvelutasoa. Tämä näkyy käytännössä matkustajien arviona joukkoliikenteen käytön lisäämisestä.

Ongelmana voidaan kuitenkin pitää hyötyjen ja haittojen epätasaista kohdentumista. Katsottaessa hankkeen taloudellisia vaikutuksia, Lappeenrannan kaupunkia voi pitää selvänä hyödyn saajana, mutta Matkahuollolle ja linja-autoyrityksille vaikutukset näkyvät ainakin lyhyellä tähtäyksellä lähinnä kustannusten nousuna. Ongelmien taustalla on nykyinen hajautettu ratkaisu, joka aiheuttaa linja-autoliikenteelle tarpeetonta liikennöintiä keskustan ja rautatieaseman välillä nostaten liikennöintikustannuksia. Matkahuollolta hajautettu ratkaisu vaatii henkilökunnan jakamista kahteen eri toimipisteeseen ja lisää näin henkilöstökustannuksia. Näiden lieveilmiöiden ennakkoluuloton ratkaisu parantaisi hankkeen kannattavuutta ja lisäisi hankkeen positiivisia kokonaisvaikutuksia entisestään.

Taulukko 6. Yhteenvedo Lappeenrannan matkakeskuksen vaikutuksista.

	--	-	0/?	+	++
Liikennejärjestelmän palvelutaso ja kustannukset					
• Lappeenrannan kaupunki				+	+
• Oy Matkahuolto Ab		-			
• VR Yhtymä Oy				+	
• VR Osakeyhtiö Oy				+	
• Ratahallintokeskus				+	
• Matkapalvelutiloissa toimivat kaupalliset yritykset			0/?		
• Linja-autoliikenne ja linja-autoyritykset					
Paikallisliikenne				+	
Pika- ja vakiovuoroliikenne		-			
• Taksiliikenne ja taksirytykset			0/?		
• Joukkoliikenteen matkustajat				+	
• Ajoneuvoliikenne liikenneverkolla			0/?		
Turvallisuus ja terveys			0/?		
Sosiaalinen kestävyys				+	
Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen				+	
Luontoon kohdistuvat haitat			0/?		
Joukkoliikennettä koskevat tavoitteet					
• Joukkoliikennejärjestelmän houkuttelevuus, tehokkuus, laatutaso			0/?		
• Joukkoliikenteen markkinaosuus				+	
• Matkaketjujen sujuvuus				+	

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Toteutettavuuden arviointi

Lappeenrannan kaupungilla ei vanhan linja-autoaseman saneerausta pidetty vaihtoehtona matkakeskuksen toteuttamiselle. Kaupungin hallinnossa oli jo 1990-luvun alussa muotoutunut käsitys, että linja-autoaseman alue tulisi saattaa paljon tilaa vieviltä liikennetoiminnoilta liiketilakäyttöön. Jos matkakeskusta ei olisi jostain syystä kuitenkaan toteutettu, olisi Lappeenrannan kaupungille tullut eteen joka tapauksessa vanhan linja-autoaseman kunnostaminen. Linja-autoaseman kunnostaminen olisi tullut kalliiksi, jopa kalliimmaksi kuin matkakeskuksen toteuttaminen. Matkahuolto omisti vanhan linja-autoaseman kiinteistöosakeyhtiön osakekannasta 32 % ja näin ollen Matkahuolto olisi omalta osaltaan joutunut osallistumaan vanhan linja-autoaseman korjauskustannuksiin, mikäli matkakeskusta ei olisi toteutettu. Matkakeskushankkeen yhteydessä Lappeenrannan kaupunki osti Matkahuollon osuuden vanhan linja-autoaseman kiinteistöosakeyhtiöstä osakkeiden tasearvolla 0,2 milj. € (noin 1,2 milj. mk), jonka summan Matkahuolto sijoitti uuteen Lappeenrannan Matkakeskus Oy:öön ja sai haltuunsa 32 % osuuden uuden yhtiön osakekannasta.

Rautatieaseman osalta tilanne oli hieman vastaava kuin vanhan linja-autoasemankin kohdalla eli jos Lappeenrannan matkakeskusta ei olisi toteutettu, olisi rautatieasema joka tapauksessa pitänyt kunnostaa. Kunnostamista oli suunniteltu jo pitkään ja mm. suunnittelupiirrokset olivat jo valmiina. VR Yhtymän investoinnit matkakeskukseen kohdistuivat lähes kokonaan rautatieaseman peruskorjaukseen eli käytännössä itse matkakeskushanke ei aiheuttanut lisäkustannuksia VR Yhtymälle. VR Osakeyhtiön osalta matkakeskushankkeen myötä vuokrat nousivat, mutta vuokrat olisivat nousseet myös rautatieaseman peruskorjauksen yhteydessä ilman matkakeskustakin. Suoranaiset matkakeskuksesta aiheutuneet kustannukset liittyivät matkustajainformaatiojärjestelmään, jota tulnaisi toteuttamaan nykyisessä laajuudessaan ilman matkakeskushanketta.

Kokonaisuutena Lappeenrannan matkakeskushanke eteni rahoituksellisesti hyvin eli matkakeskuksen kustannusrakenne muodostui jopa edullisemmaksi kuin vanhan linja-autoaseman ja rautatieaseman saneeraus olisi maksanut, varsinkin kun otetaan huomioon maankäyttöön liittyvät hyödyt tulevaisuudessa. Mikäli matkakeskushanketta tarkastellaan puhtaasti rakennushankkeena ja verrataan hanketta vaihtoehtoon, jossa vanha linja-autoasema ja rautatieasema olisi kunnostettu, niin käytännössä matkakeskushankkeesta johtuvat lisäkustannukset koskevat lähinnä matkustajainformaatiojärjestelmää, jota ei ilman matkakeskushanketta olisi toteutettu nykyisessä laajuudessa.

5 SEINÄJOEN MATKAKESKUKSEN ARVIOINTI

5.1 Hankekuvaus

Yleistä

Seinäjoen väestömäärä on hieman yli 30 000 asukasta. Koko talousalueeseen kuuluu noin 200 000 asukasta. Seinäjoen työpaikkoihin tullaan paljon muista kunnista. Seinäjoella on myös useita oppilaitoksia.

Seinäjoki on viiden rautatien solmukohta sekä kahden valtatie ja kuuden maantien risteyskohta. Lentoasema sijaitsee noin 10 km keskustasta etelään.

Etäisyydet eri palvelujen välillä ovat Seinäjoen keskustassa lyhyitä. Keskusta-alue on suhteellisen pieni, rajoittuen toiselta puolelta rautatiehen ja toiselta jokeen. Radan ja joen välinen matka on noin 500 metriä.

Joukkoliikennejärjestelyt ennen matkakeskusta

Ennen matkakeskuksen toteuttamista Seinäjoella oli keskusliikenneasema. Vuonna 1971 valmistuneessa rakennuksessa toimi rautatieasema ja linja-autoasema paikallisliikennettä lukuun ottamatta. Asematoiminnot ja -palvelut tosin olivat toisistaan erillään. Keskusliikenneaseman yhteydessä oli myös taksiasema.

Linja-autojen paikallisliikenteen tärkein vaihtopysäkki sijaitsi ydinkeskustassa Keskustorilla, noin 200 metrin päässä keskusliikenneasemasta. Paikallisliikenteen linjoista suurin osa kulki keskusliikenneaseman editse. Linja-autojen kaukoliikenteestä ainoastaan etelän suuntaan lähtevät vuorot ajoivat Kalevankatua Keskustorin vierestä.

Joukkoliikennejärjestelmää tukevia hankkeita Seinäjoella on ollut mm. kaupunkikortti, seutulippujärjestelmä, palveluliikenne, kutsuohjattu joukkoliikenne ja joukkoliikenteen tilauskeskus. Seinäjoella on ollut käytössä myös Juna-Taksi -palvelu, joka yhdistää junamatkan ja tak-silla tehtävät liityntämatkat.

Matkakeskuksen kehittäminen

Seinäjoen matkakeskuksen rakennustyöt aloitettiin syksyllä 1999. Suomen ensimmäinen matkakeskus otettiin virallisesti käyttöön kesäkuussa 2000. Informaatiotekniikan toteutus jatkui vielä syksyllä 2000.

Seinäjoen matkakeskuksen kehittämiseen sisältyi keskusliikenneaseman matkustajatilojen ja -palvelujen yhdistäminen samoihin tiloihin. Uudistetut odotustilat tulivat yhteisiksi kaikille juna- ja linja-autoliikenteen matkustajille. VR Osakeyhtiön ja Matkahuollon lipunmyynnit yhdistettiin samaan tilaan. Juna- ja linja-autolippuja on mahdollista saada myös samalta tiskiltä. Käytössä on lisäksi lipunmyynnin jonotusjärjestelmä.

Linja-autojen paikallisliikenteen pysäkit siirrettiin Keskustorilta matkakeskuksen yhteyteen Valtionkadulle. Paikallisliikenteen pysäkit varustettiin kapeilla katoksilla penkkeineen.

Taksiasema sijaitsee matkakeskuksessa pääoven välittömässä läheisyydessä. Henkilöautojen pysäköintipaikkoja on sekä matkakeskuksen edustalla että matkakeskuksen eteläpuolella raitteiden ja linja-autojen liikennealueen välissä. Polkupyörille on matkakeskukseen järjestetty katettu, telinein varustettu pyöräparkki.

Matkakeskuksen piha-alueen päällysteet uusittiin. Piha-alueiden suunnittelussa ja toteutuksessa otettiin huomioon liikkumisesteisten liikkuminen. Ensimmäinen junalaituri on korotettu, muut laiturit ovat vielä vanhaa korkeutta. Linja-autojen käyttämältä alueelta rakennettiin uudet katokset ulottumaan ensimmäisen junalaiturin katokseen asti. Linja-autojen liikennealueen keskelle rakennettiin penkein varustettu kupolikatot.

Lipunmyynnin ja neuvonnan lisäksi matkakeskuksessa on tavallisimmat matkustajapalvelut kuten lippuautomaatit, WC-tilat, yleisöpuhelimet, matkatavarasäilytys ja säilytyslokerot. Lapsille on olemassa erillinen leikkutila. Oheispalveluina matkakeskuksesta löytyy mm. pankki-automaatti, kioski, kahvila, kukkakauppa, autovuokraamo ja matkatoimisto. Matkakeskusrakennuksen pohjoisosaan, jossa toimii tällä hetkellä mm. posti, on suunniteltu tanssiravintolaa.



Kuva 6. Matkakeskuksen ja linja-autojen paikallisliikenteen vanhan terminaalin sijainti Seinäjoella.

Matkakeskuksen toteuttamiseen liittyi keskeisenä osana opastus-, tiedotus- ja informaatiojärjestelmän kehittäminen. Matkakeskukseen on opastus jo katuverkolta asti. Sisäisessä opastuksessa on käytetty mm. kolmea eri kieltä ja piktogrammeja. Matkakeskuksesta löytyy myös seudun opaskartta, paikallisliikenteen reittikartta ja junaliikenteen reittikartta sekä kiinteitä seinäaikatauluja. Informaatiojärjestelmään kuuluu keskustietokone, jonka avulla hoidetaan reaaliajassa tiedottaminen junista ja linja-autoista. Odotustilaan on sijoitettu päänäyttötaulut, joissa on junien saapuvat ja lähtevät vuorot sekä linja-autojen kaukoliikenteen lähtevät vuorot. Lisäksi keskeisimpiin paikkoihin sisätiloihin on sijoiteltu pienempiä näyttötauluja lähdistä ja saapumisista. Junalaitureilla 1 – 3 on raidenäytöt, joissa näkyy seuraavan junan lähtöaika ja reitti. Linja-autojen kullakin laiturilla on laiturinäyttö, josta ilmenee seuraavaksi lähtevän linja-auton määränpää ja lähtöaika. Myös Valtionkadun paikallisliikenteen pysäkeillä on pysäkinäytöt.

Seinäjoen matkakeskuksen kaikki toteuttamiskustannukset olivat yhteensä 2,7 milj. € (16,0 milj. mk). Kustannusten jakautuminen eri osapuolille on esitetty *taulukossa 7. Taulukossa 8* on esitetty Seinäjoen raide- ja linja-autoliikenteen nykyisiä lähtö- ja matkustajamääriä.

Matkakeskuksen toteuttamiseen liittyviä muita suunnitelmia

Matkakeskuksen toteuttaminen liittyy Seinäjoella koko kaupunkikeskustan kehittämiseen. Paikallisen linja-autoliikenteen siirtäminen Keskustorilta matkakeskuksen yhteyteen on antanut mahdollisuuden Keskustorin rakentamisesta kaupungin tärkeimmäksi tapahtuma-aukioksi. Keskustan kehittämissuunnitelmiin sisältyy myös keskustan ja matkakeskuksen välisen kadun, Kalevankadun muuttaminen kävelypainotteiseksi.

Taulukko 7. Seinäjoen matkakeskuksen rakentamiskustannukset.

Osapuolet	Rakentamiskustannukset
Liikenne- ja viestintäministeriö	0,25 milj. €(1,5 milj. mk)
Etelä-Pohjanmaan liitto	0,34 milj. €(2,0 milj. mk)
VR Yhtymä Oy	0,85 milj. €(5,0 milj. mk)
VR Avecra	0,07 milj. €(0,44 milj. mk)
Suomen posti	0,06 milj. €(0,34 milj. mk)
Oy Matkahuolto Ab	0,1 milj. €(0,6 milj. mk)
Linja-autoasemakiinteistö	0,06 milj. €(0,35 milj. mk)
Seinäjoen kaupunki	0,67 milj. €(4,0 milj. mk)
Ratahallintokeskus	0,3 milj. €(1,8 milj. mk)
Yhteensä	2,7 milj. €(16 milj. mk)

Taulukko 8. Joukkoliikenteen lähtö- ja matkustajamääriä Seinäjoella. Raideliikenteen matkustajista etelän suuntaan liikkuu 70 – 80 %.

Raideliikenne	
Lähdöt	Arkisin 28 lähtöä, viikonloppuisin 32
Matkustajamäärä	Noin 600 000 matkustajaa vuodessa
Linja-autoliikenne	
Lähdöt/ lähiliikenne	Noin 160 lähtöä päivässä
Matkustajamäärä/ lähiliikenne	Noin 1,3 milj. matkustajaa vuodessa
Lähdöt/ kaukoliikenne	Noin 90 lähtöä päivässä
Matkustajamäärä/ kaukoliikenne	Noin 700 000 matkustajaa vuodessa (arvio, peruste lähtöjen määrä)
Matkakeskuksen kokonaiskäyttäjämäärä	1,5 milj. henkilöä vuodessa

5.2 Vaikutusselvitykset

Seinäjoen kaupunki

Seinäjoen kaupungin investoinnit matkakeskukseen olivat lähes 0,67 milj. € (4,0 milj. mk). Kaupunki osallistui mm. kiinteistön saneeraukseen, ulkoalueiden rakentamiseen sekä informaatiojärjestelmän toteuttamiseen.

Kaupungin näkökulmasta tiloihin ja -alueisiin liittyvät käyttökustannukset nousivat hieman matkakeskuksen toteuttamisen vaikutuksesta. Toisaalta vuokratuotot matkakeskuksen yhteydessä olevista liiketiloista nousivat käyttökustannusten nousua enemmän.

Seinäjoen kaupungin kannalta matkakeskuksen toteuttaminen tukee keskustan kehittämistavoitteita. Merkitystä on eniten ollut linja-autojen paikallisliikenteen siirtämisellä pois Keskustorilta. Matkakeskuksen kehittämiseen ei Seinäjoella liittynyt maankäyttöön liittyviä rakennusoikeuskysymyksiä.

Seinäjoen kaupungilla pidetään joukkoliikennevälineillä tapahtuvan liikkumisen helpottamista yhtenä tärkeimmistä matkakeskuksen tavoitteista. Seinäjoen toimiessa koko Etelä-Pohjanmaan maakunnan keskuksena on liikkumisen helppous myös tärkeä imagotekijä.

Seinäjoen kaupunki	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Investoinnit						0,67 milj. € (4,0 milj. mk)
• Käyttökust. sekä vuokratuotot				+		
• Maankäyttötavoitteet				+		
• Joukkoliikennetavoitteet				+		
Näkemys kokonaisvaikutuksista				+		

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Oy Matkahuolto Ab

Matkahuolto osallistui Seinäjoella matkakeskuksen toteuttamiseen noin 0,1 milj. €lla (0,6 milj. mk). Kustannukset sisälsivät investointeja mm. tiloihin ja alueisiin sekä informaatiojärjestelmään.

Matkakeskuksen vaikutus Matkahuollolle on käytännössä ollut kaksijakoinen. Kustannukset ovat toisaalta nousseet, mutta asiakastytyväisyys on samanaikaisesti selvästi parantunut. Matkahuollon kustannusten lisääntyminen johtuu pääosin kohonneista vuokra-, ylläpito ja henkilöstökustannuksista. Vuokramenojen lisäys on vuodessa noin 45 000 € (270 000 mk), ylläpitokulujen noin 7 000 € (40 000 mk) ja henkilöstökulujen 67 000 € (400 000 mk). Näiden lisäksi vuotuiset asemapalvelutulot (puhelin, WC, säilytys, raha-automaatit yms.) laskivat 2 000 € (12 000 mk).

Hyödyt VR Osakeyhtiön kanssa tehtävästä palveluyhteistyöstä ovat noin 10 000 € (60 000 mk) vuodessa. Käytännössä Matkahuollon lipunmyynti toimii VR Osakeyhtiön ruuhkahuip-

pujen tasoittajana, mutta VR Osakeyhtiö ei juurikaan myy lippuja linja-autoihin. Tämä johtuu pääasiassa siitä, ettei linja-autoliikenteessä ole samanlaisia ruuhkahuippuja kuin raideliikenteessä, koska suuri osa matkustajista nousee linja-autoon reitin varrelta.

Matkahuollon näkökulmasta katsottuna matkakeskuksen suurin hyöty koituu asiakkaalle. Pitkällä tähtäyksellä matkustajien palvelutason nousu näkynee myös toiminnan taloudellisuuden parantumisena. Asiakaspalvelun parantuminen on jo ehkä hieman parantanut rahtitoiminnan tuottoja, mutta vaikutuksen määrää ei voi vielä näin lyhyellä aikavälillä arvioida. Lisäksi Matkahuollon osalta rahtiterminaalissa asiakkaiden odotustilat samoin kuin henkilökunnan työolosuhteet ovat parantuneet. Seinäjoen Matkahuolto saa valtaosan tuloistaan rahtipuolelta, joten matkakeskuksen kehittämistä ei ollutkaan olivat vahvasti rahtitoiminnan kehittämisessä.

Oy Matkahuolto Ab	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Investoinnit						0,1 milj. €(0,6 milj. mk)
• Vuokramenot	-	-				- 45 000 €(270 000 mk) / vuosi
• Tilojen ja alueiden ylläpitokust.		-				- 7 000 €(40 000 mk) / vuosi
• Henkilökunnan käyttökust.	-	-				- 67 000 €(400 000 mk) / vuosi
• Palveluyhteistyö				+		10 000 €(60 000 mk) / vuosi
• Asemapalvelutulot, vuokratuotot		-				- 2 000 €(12 000 mk) / vuosi
• Palvelutoiminnan tuotot				+		
• Tarjottava palvelutaso/ hlöliik.				+	+	
• Tarjottava palvelutaso/ tavaraliik.				+	+	
Näkemys kokonaisvaikutuksista		-				

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

VR Yhtymä Oy

VR Yhtymän investoinnit Seinäjoen matkakeskukseen olivat noin 0,85 milj. €(5,0 milj. mk). Suurimmat investoinnit kohdistuivat aseman saneeraukseen ja sisäpihan rakentamiseen.

Matkakeskushanke on pääosin vastannut VR Yhtymän sille asettamia tavoitteita. Matkakeskuksen myötä tilojen käyttö on tullut optimaalisesti hyödynnettyä. VR Yhtymän osalta vuokratuotot ovat nousseet, mutta todellinen vaikutus liiketilojen osalta nähdään vasta myöhemmin. Vuokrien nousu on suhteessa remonttikustannuksiin ollut kuitenkin melko maltillisia.

VR Yhtymä Oy	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Investoinnit						0,85 milj. €(5,0 milj. mk)
• Vuokratuotot				+		
• Tarjottava palvelutaso				+		
Näkemys kokonaisvaikutuksista				+		

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

VR Osakeyhtiö Oy

VR Osakeyhtiö ei osallistunut Seinäjoen matkakeskuksen varsinaisiin rakentamisinvestointeihin. Kaluste- ja laiteinvestointeja VR Osakeyhtiölle koitui kuitenkin noin 34 000 €(200 000 mk) edestä.

Vuokria tiloista VR Osakeyhtiö maksaa nykyisin noin 40 000 €(240 000 mk) enemmän kuin ennen matkakeskuksen toteuttamista. Ylläpitokustannukset nousivat tilojen kunnostamisen vaikutuksesta, mutta koska tilojen määrä samalla väheni, pysyivät kokonaiskustannukset ennallaan.

Menot Matkahuollon kanssa tehtävästä palveluyhteistyöstä ovat VR Osakeyhtiölle noin 10 000 €(60 000 mk) vuodessa. Käytännössä VR Osakeyhtiö säästää kuitenkin ristiinmyynnin ansiosta henkilötövuoden vuodessa, mikä merkitsee noin 25 000 €(150 000 mk) hyötyä.

VR Osakeyhtiön vuosittain toteuttaman asemien palvelumittauksen tuloksien mukaan matkustajien tyytyväisyys aseman palvelutasoon on parantunut kaikkien mitattavien ominaisuuksien suhteen matkakeskuksen rakentamisen myötä. Erityisesti aseman siisteys ja viihtyisyys on parantunut edellisestä vuodesta asiakkaiden mielestä ja se ylittää selvästi muiden Länsi-Suomen alueen asemien keskiarvon. Myös kuulutusten ja opasteiden selkeys on parantunut varsin huomattavasti.

VR Osakeyhtiö Oy	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Investoinnit						34 000 €(200 000 mk)
• Vuokramenot		-				- 40 000 €(240 000 mk) / vuosi
• Henkilökunnan käyttökust.				+		25 000 €(150 000 mk)/ vuosi
• Palveluyhteistyö			0/?			- 10 000 €(60 000 mk) / vuosi
• Tarjottava palvelutaso				+		
Näkemys kokonaisvaikutuksista				+		

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Ratahallintokeskus

Seinäjoen matkakeskus oli Ratahallintokeskuksen näkökulmasta pilottihanke, jossa roolina oli lähinnä hankkeen tukeminen. Ratahallintokeskus ei ollut hankkeessa varsinaisena sopimusosapuolena.

Ratahallintokeskuksen tehtäviin kuului matkakeskuksen toteuttamisen yhteydessä kuitenkin laiturialueiden korotus sekä katoksien ja sadevesijärjestelmien rakennuttaminen, joiden kustannukset olivat 0,3 milj. €(1,8 milj. mk). Informaatiojärjestelmän rakentaminen kuului VR Osakeyhtiölle, mutta jatkossa Ratahallintokeskus tulee osallistumaan järjestelmän kuluihin.

Pääosa matkakeskuksesta toteutettiin Ratahallintokeskuksen ulkopuoliselle alueelle. Linja-autojen pitkäaikaispysäköintiin Ratahallintokeskus vuokrasi Seinäjoen kaupungille noin 600 m²:n maa-alueen. Alueen vuokra on noin 12 000 €(70 000 mk) vuodessa.

Ratahallintokeskuksen arvion mukaan Seinäjoen Matkakeskus oli ensimmäinen varsinainen matkakeskus Suomessa ja tuloksena saatiin viihtyisiä ja kompakti kokonaisuus, jossa on riittävät palvelut. Lopputulosta voi pitää kokonaisuutena hyvänä ja tärkein tavoite eli asiakkaiden tyytyväisyys on matkakeskuksen myötä selvästi saavutettu.

Ratahallintokeskus	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Investoinnit, vain infojärj.						0,3 milj. €(1,8 milj. mk)
• Vuokratuotot				+		12 000 €(70 000 mk) / vuosi
Näkemys kokonaisvaikutuksista				+		

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Matkapalvelutiloissa toimivat kaupalliset yritykset

Seinäjoen matkakeskuksen vaikutuksista matkapalvelutiloissa toimiville yrityksille ei ole tietoja.

Matkapalvelutiloissa toimivat kaupalliset yritykset	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
Kokonaisvaikutus			0/?			

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Linja-autoliikenne ja linja-autoyritykset

Matkakeskuksen kehittämiseen liittyvät linja-autojen reittimuutokset olivat vähäisiä. Reittimuutokset koskivat vain linja-autojen paikallisliikennettä, joka siirrettiin ydinkeskustasta Keskustorilta, noin 200 metrin päästä matkakeskuksen yhteyteen. Paikallisliikennettä koskevat järjestelyt on kokonaisuudessaan koettu selkeästi positiivisiksi.

Matkakeskuksen toteuttaminen ei ole vaikuttanut linja-autoliikenteen tarjonnan määrään tai linja-autokaluston uusimiseen. Tarjonnassa ja kalustossa tapahtuu muutenkin jatkuvia muutoksia. Myöskään aikatauluja junien kanssa ei matkakeskuksen vaikutuksesta ole sovitettu yhteen. Yhteensovittamista on tapahtunut jo ennenkin.

Seinäjoella toimivat linja-autoyritykset ovat sitä mieltä, että matkakeskuksen toteuttamisessa on linja-autoliikenteen tarpeet otettu pääsääntöisesti hyvin huomioon. Linja-autojen rahtiliikenteen järjestelyt eivät kaikilta osin ole toimivia. Linja-autoille on varattu rahtiasemalle liian vähän tilaa. Samoin rahtiaseman palveluja käyttävälle henkilöautoliikenteelle on liian vähän pysäköintipaikkoja.

Matkakeskuksen myötä pystytään matkustajille tarjoamaan parempia asemapalveluja ja aikataulutiedotusta. Myös matkustusympäristö saatiin paremmaksi.

Linja-autoliikenne ja -yritykset	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Yritysten liikennöintikustannukset			0/?			
• Henkilöliikenteen järj. toimivuus				+		
• Rahtiliikenteen järj. toimivuus			0/?			
• Tarjottava palvelutaso				+		
Kokonaisvaikutus				+		

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Taksiliikenne ja taksiyritykset

Taksien olosuhteet matkakeskuksessa on ruuhka-aikoina koettu huonoiksi. Taksikuljettajat saivat matkakeskuksen toteuttamisen myötä uudet taukotilat.

Taksiliikenne ja taksiyritykset	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
Kokonaisvaikutus			0/?			

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Joukkoliikenteen matkustajat

Määrälliset vaikutukset

Matkakeskuksen toteuttaminen on parantanut vaihtoyhteyksiä paikallisen linja-autoliikenteen ja raideliikenteen tai linja-autojen kaukoliikenteen välillä. Tästä hyötyvien matkustajien aikakustannussäästöjä ei ole kuitenkaan arvoitettu, sillä käytännössä kävelymatkojen lyheneminen on ollut suhteellisen pientä (noin 100 m) ja edes arvioita hyötyvien matkustajien määrästä ei ole olemassa.

Asiakastyytyväisyys

Joukkoliikenteen matkustajien asiakastyytyväisyyttä mitattiin Seinäjoen matkakeskuksen osalta matkustajiin kohdistetulla haastattelututkimuksella: ”*Matkakeskuksen päähenkilö on asiakas*”. Tutkimuksen aineiston keruu toteutettiin henkilökohtaisin haastatteluin, jossa apuna käytettiin strukturoitua haastattelulomaketta. Haastattelut toteutettiin elo-syyskuussa 2000 eli kolme kuukautta matkakeskuksen valmistumisen jälkeen. Tutkimuksen otos oli 200 henkilöä.

Seinäjoen matkakeskuksen asiakastyytyväisyystutkimus oli luonteeltaan palvelutasotutkimus, jossa keskityttiin nykytilanteen analysointiin. Lisäksi uuden matkakeskuksen mukanaan tuomaa muutosta tiedusteltiin yksittäisen kysymyksen avulla.

Tutkimuksen mukaan asiakkaat suhtautuivat matkakeskuksen myötä tulleisiin muutoksiin erittäin myönteisesti eli peräti 96 % vastaajista arvioi muutoksen olleen joko melko tai erittäin positiivisen. Tarkasteltaessa asiakkaiden tyytyväisyyttä matkakeskuksen eri palveluihin, niin matkakeskuksen toimivuus, tilavuus, siisteys, informaatiojärjestelmä, lipunmyynti sekä kuluvälineiden sijainti ja etäisyys muihin välineisiin koettiin nykyisellään hyvin toimiviksi.

Kehittämistä olisi edelleen istuimien ja katosten määrässä, pysäköintitilan riittävydessä, aikataulujen yhteensopivuudessa sekä opastuksessa matkakeskuksen tuloväylillä. Lisäksi Matkakeskuksen edustalla olevan pysäköintialueen on todettu olevan ahdas. Ahtautta helpottaisi se, että asiakkaat käyttäisivät enemmän Matkakeskuksen eteläpuolista pysäköintialuetta.

Joukkoliikenteen matkustajat	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
Kokonaisvaikutus				+	+	

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Ajoneuvoliikenne katuverkolla

Matkakeskuksen vaikutukset ajoneuvoliikenteen toimintaedellytyksiin katuverkolla ovat vähäiset.

Ajoneuvoliikenne katuverkolla	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
Kokonaisvaikutus			0/?			

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Turvallisuus ja terveys

Seinäjoen matkakeskuksella ei ole arvioitu olevan vaikutuksia liikenneonnettomuuksiin, liikenteen päästöihin tai liikennemeluun.

Turvallisuus ja terveys	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
Kokonaisvaikutus			0/?			

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Sosiaalinen kestävyys

Seinäjoen matkakeskuksen toteuttamisella parannettiin autottoman väestöosan joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia mm. helpottamalla vaihtomahdollisuuksia paikallisen linja-autoliikenteen ja raideliikenteen tai linja-autojen kaukoliikenteen välillä. Käyttömahdollisuuksia on parantanut myös matkustajapalvelujen kehittäminen. Lisäksi matkakeskuksen piha-alueiden suunnittelussa ja toteutuksessa otettiin huomioon liikkumisesteisten liikkuminen.

Sosiaalinen kestävyys	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
Kokonaisvaikutus			0/?			

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

Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen

Matkakeskuksen toteuttaminen tukee Seinäjoella koko kaupunkikeskustan kehittämistä. Paikallisen linja-autoliikenteen siirtäminen Keskustorilta matkakeskuksen yhteyteen on antanut mahdollisuuden paikallisliikenteen tilan ottamiseksi muuhun käyttöön.

Matkakeskuksen toteuttaminen, lähinnä asemarakennuksen ja sen ympäristön parantaminen on vaikuttanut positiivisesti kaupunkikuvaan.

Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
• Keskustan kehittäminen				+		
• Kaupunkikuva				+		
Kokonaisvaikutus				+		

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

Luontoon kohdistuvat haitat

Seinäjoen matkakeskuksella ei ole todettu olevan luontoon kohdistuvia haittoja.

Luontoon kohdistuvat haitat	--	-	0/?	+	++	Rahamääräinen vaikutus (muutos: - haitat, + hyödyt)
Kokonaisvaikutus			0/?			

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

5.3 Yhteiskuntataloudelliset analyysit

Kannattavuuslaskelma

Seinäjoen matkakeskuksen investoinnit ja taloudelliset vaikutukset sekä niiden jakautuminen on esitetty yhteenvetona taulukossa 9.

Taulukko 9. Seinäjoen matkakeskuksen investoinnit ja taloudelliset vaikutukset sekä niiden jakautuminen.

INVESTOINNIT	milj. €(milj. mk)
Liikenne- ja viestintäministeriö	0,25 (1,5)
Etelä-Pohjanmaan liitto	0,34 (2,0)
VR Yhtymä	0,85 (5,0)
VR AVECRA	0,07 (0,44)
Suomen posti	0,06 (0,34)
Oy Matkahuolto Ab	0,1 (0,6)
Linja-autoas.kiinteistö	0,06 (0,35)
Seinäjoen kaupunki	0,67 (4,0)
Ratahallintokeskus	0,3 (1,8)
VAIKUTUKSET	milj. €(milj. mk) (muutos: - haitat, + hyödyt)
Kaupunki	
• Tilojen ja alueiden käyttökustannukset, vuokratuotot	+ (ei tarkempaa tietoa)
Oy Matkahuolto Ab	
• Vuokramenot	- 0,05 (0,27) / vuosi
• Tilojen ja alueiden ylläpitokustannukset	- 0,007 (0,04) / vuosi
• Henkilökunnan käyttökustannukset	- 0,07 (0,4) / vuosi
• Asemapalvelutulot, vuokratuotot	- 0,002 (0,01) / vuosi
• Palveluyhteistyö	0,01 (0,06) / vuosi
VR Yhtymä Oy	
• Vuokratuotot	+ (ei tarkempaa tietoa)
VR Osakeyhtiö Oy	
• Vuokramenot	- 0,04 (0,24) / vuosi
• Henkilökunnan käyttökustannukset	0,03 (0,15) / vuosi
• Palveluyhteistyö	- 0,01 (0,06) / vuosi
• Lipputulot	?
Ratahallintokeskus	
• Vuokratuotot	0,01 (0,07) / vuosi
Linja-autoliikenne ja linja-autoyritykset	
• Yritysten lipputulot	?

Seinäjoen matkakeskuksen yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma on esitetty *taulukossa 10*. Tarkastelu on tehty siten, että ensimmäinen kokonainen vuosi, jolloin järjestelyt ovat olleet käytössä on ollut vuosi 2001. Vuosi on samalla kannattavuuslaskelman perusvuosi. Hyötyjen ja kustannusten laskenta-ajanjakso on 30 vuotta ja laskentakorko on 5 %. Investoinnin jäännösarvoksi on laskettu 25 %.

Taulukko 10. Seinäjoen Matkakeskuksen vuoteen 2001 diskontatut hyödyt ja kustannukset 30 vuoden ajalta sekä hankkeen kannattavuus.

HYÖDYT JA KUSTANNUKSET (muutos: - haitat, + hyödyt)	milj. €(milj. mk)	Diskontattu kustannus milj. €(milj. mk)
Järjestelmän pitäjien kustannukset		
• Tilojen ja alueiden vuokramenot	- 0,086 (0,51) / vuosi	- 1,32 (7,8)
• Tilojen ja alueiden vuokratuotot	0,086 (0,51) / vuosi	1,32 (7,8)
• Asemapalvelutulot, muut vuokratuotot	- 0,002 (0,012) / vuosi	- 0,03 (0,18)
• Tilojen ja alueiden hoito ja ylläpito	- 0,007 (0,04) / vuosi	- 0,11 (0,6)
• Asemapalveluhenkilöstö	- 0,04 (0,25) / vuosi	- 0,61 (3,7)
• Palveluyhteistyömenot	- 0,01 (0,06) / vuosi	- 0,15 (0,9)
• Palveluyhteistyötuotot	0,01 (0,06) / vuosi	0,15 (0,9)
Liikenteen tuottajien kustannukset		
• Raide- ja linja-autoliikenteen lipputulot*	?	?
hyödyt ja kustannukset yhteensä		- 0,75 (4,48)
Investoinnin jäännösarvo	0,68 (4)	0,16 (0,92)
INVESTOINNIT		
Investoinnit yhteensä		2,7 (16)

Taulukossa 10 esitetyt tiedot ovat riittämättömät Seinäjoen matkakeskuksen yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden arvioimiseksi. Ollakseen yhteiskuntataloudellisesti kannattava hanke, on matkakeskuksen vaikutuksesta joukkoliikenteen matkustajamäärien ja lipputulojen kasvetava. Lipputulojen tulisi kasvaa tällöin vuositasolla 0,22 milj. €(1,3 milj. mk), mikä merkitsee sitä, että matkakeskus lisäisi sekä raideliikenteen että linja-autoliikenteen matkustajamääriä noin 1 %:n.

Lisäksi voidaan arvioida, että jos puolet kaikista raideliikenteen ja linja-autoliikenteen matkustajista eli yhteensä noin 1,3 miljoonaa matkustajaa hyötyisi vuosittain matkakeskusjärjestelyistä, merkitsisi tämä 30 vuoden ajalla tarkastellen noin 0,07 €(0,4 mk) investointia matkustajaa kohti.

Vaikutusten analysointi

Seinäjoen matkakeskusta pidetään yleisesti keskitetyn ratkaisunsa ansiosta matkakeskuksen malliesimerkkinä. Seinäjoen matkakeskusta voi kokonaisuutena pitää varsin onnistuneena hankkeena eli pääsääntöisesti hankkeen eri toteutusosapuolet pitävät lopputulosta hyvänä ja matkakeskushanke on vastannut hyvin sille asetettuja tavoitteita. *Taulukoon 11* on koottu Seinäjoen matkakeskuksen vaikutukset liikennepoliittisten tavoitealueiden alle. Lisäksi vaikutuksia on verrattu joukkoliikennettä erityisesti koskeviin tavoitteisiin. Yhteenvetotaulukko tuo hyvin esille matkakeskuksen positiiviset vaikutukset eri tavoitteiden suhteen.

Seinäjoen matkakeskuksen suurimpana vaikutuksena voi pitää joukkoliikenteen imagon ja erityisesti asiakastyytyväisyyden paranemista, jota myös hankkeen eri osapuolet ovat korostaneet. Asiakastyytyväisyyden paraneminen on ollut selkeästi havaittavissa sekä tehdyn asiakastyytyväisyystutkimuksen että VR Osakeyhtiön vuosittaisen palvelutasomittauksen tuloksissa. Lopulliset vaikutukset selvinnevät vasta tulevana vuosina eli kuinka lisääntynyt tyytyväisyys alkaa näkyä joukkoliikenteen matkustajamäärissä ja rahtipalvelujen kysynnässä.

Matkakeskus on jo nyt vaikuttanut sekä henkilö- että tavaraliikennepalvelujen parempaan sujuvuuteen ja asiakaspalvelun paranemiseen. Seinäjoella on onnistuttu myös osittain lisäämään Matkahuollon ja VR Osakeyhtiön yhteistyötä mm. aikatauluneuvonnassa ja lippujen myynissä. Tosin matkakeskushanke aiheutti muutoksia Matkahuollon toimintatapoihin ja kustannuksiin henkilökunnan jakaantuessa kahteen eri pisteeseen rahtipuolelle ja lipunmyyntiin.

Taulukko 11. Yhteenveto Seinäjoen matkakeskuksen vaikutuksista.

	--	-	0/?	+	++
Liikennejärjestelmän palvelutaso ja kustannukset					
• Seinäjoen kaupunki				+	
• Oy Matkahuolto Ab		-			
• VR Yhtymä Oy				+	
• VR Osakeyhtiö Oy				+	
• Ratahallintokeskus				+	
• Matkapalvelutiloissa toimivat kaupalliset yritykset			0/?		
• Linja-autoliikenne ja linja-autoyritykset				+	
• Taksiliikenne ja taksirytykset			0/?		
• Joukkoliikenteen matkustajat				+	
• Ajoneuvoliikenne liikenneverkolla			0/?		
Turvallisuus ja terveys			0/?		
Sosiaalinen kestävyys				+	
Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen				+	
Luontoon kohdistuvat haitat			0/?		
Joukkoliikennettä koskevat tavoitteet					
• Joukkoliikennejärjestelmän houkuttelevuus, tehokkuus, laatutaso				+	
• Joukkoliikenteen markkinaosuus				+	
• Matkaketjujen sujuvuus				+	

++ vaikutukset merkittävästi myönteisiä

+ vaikutukset myönteisiä, mutta hankkeen kokoon suhteutettuna eivät merkittäviä

0/? Ei selkeää vaikutusta/ vaikutukset suunnaltaan ristiriitaisia

- vaikutukset lievästi kielteiset

-- vaikutukset merkittävästi kielteiset

Toteutettavuuden arviointi

Ennen matkakeskuksen toteuttamista Seinäjoella oli vuonna 1971 rakennettu keskusliikenneasema, jossa toimi rautatieasema ja linja-autoasema paikallisliikennettä lukuun ottamatta. Keskusliikenneasemalle oli suunniteltu remonttia sekä Matkahuollon, VR Osakeyhtiön että VR Yhtymän toimesta jo aikaisemmin, mutta niiden toteuttaminen ajoitettiin matkakeskushankkeen osaksi. Samoin Ratahallintokeskus ajoitti omalta osaltaan katosten ja laiturin korottamisen matkakeskushankkeen yhteyteen.

Kokonaisuutena Seinäjoen matkakeskushankkeelle oli olemassa ”sosiaalinen tilaus” eli vanhan keskusliikenneaseman elinkaari oli vaiheessa, jossa sen kunnostaminen olisi vaatinut huomattavia panostuksia kaikilta osallisilta ja kunnostuskustannukset olisivat olleet lähes samaa luokkaa kuin matkakeskushankkeen yhteydessä toteutuneet kustannukset. Käytännössä matkakeskushankkeesta johtuvat lisäkustannukset koskivat lähinnä matkustajainformaatiojärjestelmää, jota ei ilman matkakeskushanketta olisi toteutettu nykyisessä laajuudessa. Lisäksi matkakeskushankkeen pilottiluonne aiheutti sen, että joitakin hankkeen ratkaisuja, kuten matkakeskuksen katosratkaisut toteutettiin ”hienommin” kuin ehkä muuten olisi tehty.

6 KOKEMUKSIA LAPPEENRANNAN JA SEINÄJOEN MATKAKESKUSTEN KEHITTÄMISPROSESSEISTA

Matkakeskushankkeiden vaikutusarviointikehikon luomisen sekä Seinäjoen ja Lappeenrannan matkakeskushankkeiden arviointien tekemisen lisäksi työssä saatiin kokemuksia Seinäjoen ja Lappeenrannan matkakeskushankkeiden suunnittelu- ja toteuttamisprosessien etenemisestä. Kokemuksien keräämisen osalta tavoitteena oli parhaiden käytäntöjen ja mahdollisten epäkohtien inventointi tulevia matkakeskushankkeita silmällä pitäen.

Lappeenranta

Lappeenrannan matkakeskushankkeen laajuus muuttui runsaasti prosessin aikana. Alkuperäisestä suurhankkeesta, jossa yhdistetyn matkakeskuksen yhteyteen suunniteltiin mm. kauppakeskusta ja hotellia, luovuttiin ja lopputuloksena oli nykyisenlainen hajautettu matkakeskus. Itse prosessi eteni varsin pitkälle kaupungin aktiivisuuden ansiosta. Ajoittain hankkeen kanssa oli liiankin kiire, jota kuitenkin hidasti kustannusjaosta sopiminen. Kustannusjaon osalta olisi jatkossa hyvä saada aikaiseksi valtakunnallinen puitesopimus tai ohjeistus, jossa olisi eritelty kustannusjako suunnittelun, rakentamisen ja hoidon osalta. Vertailukohtana voisi olla kuntien ja Tiehallinnon välinen ns. sininen kirja.

Matkakeskushankkeesta tiedottamista pidettiin asiantuntijatahojen keskuudessa erittäin tärkeänä, nyt yleisölle tiedottaminen matkakeskuksesta ja siihen liittyvistä muutoksista jäi puolitiehen. Puutteet tiedottamisessa ja informaatiojärjestelmän keskeneräisyys ovat lisänneet epävarmuutta matkustajien keskuudessa. Matkustajat ovat olleet ymmällä, mistä nousee bussiin, mistä autot kulkevat ja mistä saa liput eli perusinformaatio on ollut liian vähäistä. Myös matkakeskuksen käsite on matkustajille vieras, varsinkin kun matkakeskus toimii eri pisteissä.

Lopputulos on vastannut melko hyvin eri osapuolien tavoitteita, joskin hajautettu matkakeskus oli varsin riisuttu versio verrattuna alkuodotuksiin. Matkakeskus on lisännyt yhteistyötä VR Osakeyhtiön ja Matkahuollon välillä sekä lipunmyynnin että aikataulutiedottamisen osalta. Tulevaisuuden kehittämishaasteita ja -kohteita ovat mm.

- Keskustan palvelupisteen toimintojen ulkoistamismahdollisuuksien selvittäminen.
- ”Turhan” linja-autoliikenteen minimoiminen keskustan ja rautatieaseman välillä.
- Lipunmyyntijärjestelmien saaminen yhteiseen tietojärjestelmään ja aikatauluneuvonnan edelleen kehittäminen.
- Junaliikenteen ja linja-autoliikenteen aikataulujen parempi yhteensovittaminen.

Seinäjoki

Seinäjoen matkakeskusta pidetään yleisesti varsin onnistuneena sekä hankkeeseen osallistuneiden osapuolten että matkustajien keskuudessa. Hyvästä lopputuloksesta huolimatta hankkeeseen osallistuneet löysivät itse hankeprosessista runsaasti kehitettävää. Prosessin osalta Seinäjoen matkakeskushanketta haittasivat erityisesti kiire ja liian laaja suunnittelu- ja toteutusorganisaatio. Lisäksi suunnitteluun osallistuvien tahojen päätäntävalta vaihteli eri organisaatioissa, joka vaikeutti päätöksentekoa kokouksissa.

Hankeprosessi oli liian nopea ja liian raskas, eli hankkeen aikataulutus ei ottanut riittävästi huomioon eri osapuolien päätöksenteko- ja budjetointijärjestelmiä. Kiireen vuoksi ei hankkeessa voitu myöskään noudattaa normaaleja suunnittelu- ja kilpailuttamiskäytäntöjä. Kehittämistä tehtiin osin keskeneräisin suunnitelmin, mikä tuotti tavallista enemmän työtä. Rahat loppuivat rakentamiskvaiheessa. Informaatiojärjestelmän aikataulu petti. Eli rakennuttamisen näkökulmasta tulee hankeprosessia kehittää sekä aikataulutuksen, valvonnan että yhtenevien toimintatapojen osalta.

Työtä ohjasi toimikunta, jossa oli peräti 30 henkilöä ja näin ollen toimikuntaa oli vaikea hallita. Suunnitteluun osallistuville olisi pitänyt lisäksi antaa riittävästi päätösvaltaa. Näin kokouksissa olisi saatu enemmän aikaiseksi. Päätöksiä tehtiin organisaatioissa eri tasoilla, lisäksi päätoimikunnan ja paikallisen toimikunnan välinen informaatioketju oli puutteellinen, jolloin kaikista päätöksistä ei aina muilla tasoilla tiedetty.

Lopputulos on kuitenkin vastannut hyvin yleisiä tavoitteita. Matkakeskuksen toteuttaminen tiivistä eri osapuolten yhteistyötä. Yhteistyö on jatkunut hyvin jälkeenpäin, mutta edelleen yhteistyössä olisi parannettavaa mm. seuraavasti:

- Esimerkiksi yksi tiimi lipunmyynnissä olisi helpompi ja tuottoisampi.
- Aikataulutietojen ristiin antaminen matkustajille sujuu kohtalaisesti, mutta henkilökuntaa ei ole ehditty kouluttaa riittävästi.
- Junien ja linja-autojen aikataulujen yhteensovittaminen edellyttää molemminpuolista tie-donkulkua aikataulumuutoksista!
- Myös tavaraliikenteessä olisi VR Osakeyhtiön ja Matkahuollon yhteistyön tehostamisen kautta saatavissa kustannussäästöjä.
- Takuuajan jälkeisistä huoltovastuista pitäisi sopia eri järjestelmien osalta.

7 LÄHTEET

Hankearvioinnin yleisohjeet. Liikenneministeriön julkaisu 8/2000.

<http://www.lappeenranta.fi/matkakeskus/etusivu.html>

<http://www.linja-autoliitto.fi>

<http://www.matkakeskus.fi>

<http://www.sjk.fi/Tekniikka/Matkakeskus/matkakeskus.htm>

Joukkoliikenne hankearvioinnissa. Tiehallinnon selvityksiä 40/2001.

Joukkoliikenne – houkutteleva valinta. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 2/2001.

Kauppakadun kaavarunko. Lappeenrannan kaupunki/ Kaupunkisuunnitteluosasto/ Yleiskaavoitus, Arkkitehtitoimisto Vuori & Heikkilä, 30.10.1991.

Kohti älykästä ja kestäväää liikennettä 2025. Liikenne- ja viestintäministeriö, 2000.

Lappeenrannan keskusliikenneaseman periaatesuunnitelma. Keskusliikenneasematyöryhmä, Tuoman Santasalo Ky, Viatek Oy, Arkkitehtitoimisto Vuori & Heikkilä, 3.12.1990.

Lappeenrannan matkakeskuksen esittelykalvot. Matkakeskuseminaari Lappeenrannassa 7.12.2000.

Liikenteen väylähankkeiden vaikutus selvitysten yhdenmukaistaminen. Liikenneministeriön julkaisu 26/94.

Matkakeskuksen hankesuunnitelma, Prosessikuvaus. Liikenneministeriön julkaisu 36/96.

Matkakeskuksen päähenkilö on asiakas, Asiakastytyväisyystutkimus Seinäjoen matkakeskuksessa. Pirkanmaan ammattikorkeakoulu/ Johanna Mäki ja Satu Vesterinen, opinnäytetyö, lokakuu 2000.

Matkakeskus, Seinäjoki. Arkkikorttisivusto.

Ratainvestointien hankearviointi. Ratahallintokeskus, Viatek Oy, Luonnos 16.10.2000.

Seinäjoen keskusta, Yleissuunnitelma 27.4.1999. Seinäjoen kaupunki, Arkkitehtitoimisto Mikko Heikkilä Oy, Esisuunnittelijat Oy.

Tieliikenteen ajokustannukset 2000. Tiehallinto, Tie- ja liikennetekniikka 2001.

Valtakunnallisesti merkittävät matkakeskukset, Projektisuunnitelma. Liikenneministeriön julkaisu 26/97.

VR Osakeyhtiön vuoden 2001 palvelumittaukset Lappeenrannassa ja Seinäjoella.

8 LIITTEET

- Liite 1. Lomakemalli matkakeskuksen eri toimijaryhmien haastatteluja tai kyselyjä varten
- Liite 2. Lomakemalli matkustajatytyväisyystutkimuksen tekemistä varten



Matkakeskus

MATKAKESKUKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

HYVÄ VASTAAJA

Osapuoli 1, Osapuoli 2, Osapuoli 3 ja Osapuoli 4 toteuttavat yhteistyössä kyselytutkimuksen kaupunki XXXXXX:n matkakeskusta koskien. Tutkimuksen tavoitteena on arvioida matkakeskuksen vaikutuksia eri osapuolten näkökulmasta sekä selvittää ajatuksia matkakeskukseen liittyvistä kehittämistarpeista.

Jotta tutkimus onnistuisi, toivomme Teiltä hetken aikaa lomakkeen täyttämiseksi. Lomake toimii myös keskustelun pohjana sopimassamme tapaamisessa. / Voitte palauttaa lomakkeen täytettynä oheisessa vastauslähetyskuoressa.

Lisätiedot:

Matti Meikäläinen, Organisaatio XXXX
Maija Meikäläinen, Konsultti YYYY

ORGANISAATIO XXXXXX
MATKAKESKUKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

A. MATKAKESKUKSEN YLEISARVIOINTI

1. Mikä on kokonaisvaikutelmasi nykyisestä matkakeskuksesta eli kuinka itse liikenne sujuu ja toisaalta kuinka hyvänä pidät matkakeskuksen palvelujen toimivuutta? (Ota erikseen kantaa liikennejärjestelyjä koskien ja erikseen muita palveluja koskien.)

Liikenteen osalta: _____

Palvelujen osalta: _____

2. Arvioi matkakeskuksen kokonaisuuden kannalta seuraavien osa-alueiden **nykyistä laatutasoa** (1 = erittäin huono, 2 = melko huono, 3 = melko hyvä, 4 = erittäin hyvä). Kerro lisäksi käsityksesi kuinka asiat **ovat muuttuneet** verrattuna aikaan ennen matkakeskusta (1 = huonontunut, 2 = ei muutosta, 3 = parantunut).

Laatu (1-4) Muutos (1-3)

Linja-auton kaukoliikenteen olosuhteet	_____	_____
Linja-auton seutuliikenteen olosuhteet	_____	_____
Linja-auton paikallisliikenteen olosuhteet	_____	_____
Junaliikenteen olosuhteet	_____	_____
Joukkoliikenteen käytön mukavuus ja helppous	_____	_____
Matkustajien vaihtoyhteydet kulkuvälineestä toiseen	_____	_____
Matkustajainformaation saatavuus ja laatu	_____	_____
Matkalipun oston helppous	_____	_____
Muut palvelut kuten kahvilat ja kioskit	_____	_____

Perustele vielä erikseen **kaikkia** niitä em. kohteita, joissa on tapahtunut huononnusta uuden matkakeskuksen myötä ja kuinka asia tulisi korjata. (Esitä perustelusi mahdollisimman konkreettisesti.)

Perustele vielä erikseen **kaikkia** niitä em. kohteita, jotka koet tärkeiksi, mutta joiden laatu-
tasossa olisi kehittämistä. (Esitä perustelusi mahdollisimman konkreettisesti.)

3. Kuinka arvioit uuden matkakeskuksen vaikuttavan joukkoliikenteen olosuhteisiin ja mielikuviin joukko-liikenteestä? Ota kantaa seuraaviin väittämiin.

A. Matkakeskus helpottaa matkustamista joukkoliikennevälineillä

1. täysin samaa mieltä 2. melko samaa mieltä 3. ei vaikutusta 4. melko eri mieltä 5. täysin eri mieltä

B. Matkakeskus lisää matkustamista joukkoliikenteellä

1. täysin samaa mieltä 2. melko samaa mieltä 3. ei vaikutusta 4. melko eri mieltä 5. täysin eri mieltä

C. Matkakeskus parantaa joukkoliikenteen imagoa

1. täysin samaa mieltä 2. melko samaa mieltä 3. ei vaikutusta 4. melko eri mieltä 5. täysin eri mieltä

D. Matkakeskus parantaa kaupungin imagoa

1. täysin samaa mieltä 2. melko samaa mieltä 3. ei vaikutusta 4. melko eri mieltä 5. täysin eri mieltä

E. Matkakeskus on kokonaisuudessaan hyödyllinen ratkaisu

1. täysin samaa mieltä 2. melko samaa mieltä 3. ei vaikutusta 4. melko eri mieltä 5. täysin eri mieltä

ORGANISAATIO XXXXXX

MATKAKESKUKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

B. MATKAKESKUKSEN ARVIOINTI ERI OSAPUOLTEN NÄKÖKULMASTA

Kaupunki

- Mitkä ovat kaupungin investoinnit matkakeskuksen toteuttamiseen? Mitä järjestelyjä investoinnit sisältävät? Sisältyykö investointeihin avustuksia?
- Millaisia maankäyttöön liittyviä kytkentöjä matkakeskuksella on? Millaisia maankäyttöön liittyvien kytkentöjen taloudelliset vaikutukset kaupungin osalta ovat?
- Millaisia muutoksia matkakeskus tuo kaupungin vastuulla olevien alueiden ja tilojen määriin sekä näihin liittyviin ylläpito- ja hoitokustannuksiin?
- Miten kaupungin rooli alueiden ja tilojen vuokranantajana tai vuokralaisena muuttuu ja millaisia taloudellisia vaikutuksia näillä on?
- Koituuko kaupungille käyttökustannuksia uusista matkakeskukseen liittyvistä järjestelmistä kuten matkustajainformaatiojärjestelmistä tai liikenteen hallintajärjestelmistä?

Oy Matkahuolto Ab

- Mitkä ovat investoinnit matkakeskuksen toteuttamiseen? Mitä järjestelyjä investoinnit sisältävät?
- Millaisia muutoksia matkakeskus tuo Matkahuollon vastuulla olevien alueiden ja tilojen määriin sekä näihin liittyviin käyttökustannuksiin eli vuokra-, ylläpito- ja hoitokustannuksiin?
- Miten Matkahuollon rooli tilojen vuokranantajana muuttuu ja millaisia taloudellisia vaikutuksia tällä on?
- Vaikuttaako matkakeskuksen toteuttaminen muihin Matkahuollon tuloihin kuten raha-automaateista, säilytyslokeroista tai yleisö-WC:stä saataviin tuloihin?
- Mitä vaikutuksia palvelujen tarjoamiseen liittyvillä järjestelyillä on Matkahuollon henkilökunnan käyttöön ja näistä aiheutuviin kustannuksiin? Saadaanko esimerkiksi Matkahuollon ja VR Osakeyhtiön henkilökunnan yhteiskäytön kautta kustannussäästöjä?
- Mitä taloudellisia vaikutuksia Matkahuollon ja VR Osakeyhtiön muulla yhteistyöllä kuten matkalippujen ristiinmyynnillä on?
- Lisääkö matkakeskuksen toteuttaminen Matkahuollon lipunmyyntiä ja millaisia taloudellisia vaikutuksia tällä on?
- Millaisia taloudellisia vaikutuksia Matkahuollolle on uusista järjestelmistä kuten matkustajainformaatiojärjestelmistä?
- Miten matkakeskus vaikuttaa kokonaisuudessaan palvelujen tuottamisen olosuhteisiin, käytännöllisyyteen ja helppouteen?
- Miten matkakeskus vaikuttaa asiakkaille tarjottavien palvelujen laatuun?

VR Yhtymä Oy

- Mitkä ovat VR Yhtymän investoinnit matkakeskuksen toteuttamiseen? Mitä järjestelyjä investoinnit sisältävät?
- Millaisia muutoksia matkakeskus tuo VR Yhtymän tiloihin ja niistä saataviin vuokratuottoihin?
- Vaikuttaako matkakeskuksen toteuttaminen muihin VR Yhtymän tuloihin tai menoihin?
- Miten muuten matkakeskus vaikuttaa VR Yhtymän toimintaan?

ORGANISAATIO XXXXXX

MATKAKESKUKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

VR Osakeyhtiö Oy

- Mitkä ovat investoinnit matkakeskuksen toteuttamiseen? Mitä järjestelyjä ne sisältävät?
- Millaisia muutoksia matkakeskus tuo VR Osakeyhtiön vastuulla olevien alueiden ja tilojen määrin sekä näihin liittyviin käyttökustannuksiin eli vuokra-, ylläpito- ja hoitokustannuksiin?
- Vaikuttaako matkakeskuksen toteuttaminen muihin VR Osakeyhtiön mahdollisiin tuloihin kuten säilytyslokeroista tai yleisö-WC:stä saataviin tuloihin?
- Mitä vaikutuksia palvelujen tarjoamiseen liittyvillä järjestelyillä on VR osakeyhtiön henkilökunnan käyttöön ja näistä aiheutuviin kustannuksiin? Saadaanko esimerkiksi VR Osakeyhtiön ja Matkahuollon henkilökunnan yhteiskäytön kautta kustannussäästöjä?
- Mitä taloudellisia vaikutuksia VR Osakeyhtiön ja Matkahuollon muulla yhteistyöllä kuten matkalippujen ristiinmyynnillä on?
- Millaisia taloudellisia vaikutuksia VR Osakeyhtiölle on uusista järjestelmistä kuten matkustajainformaatiojärjestelmistä?
- Vaikuttaako matkakeskus junatarjontaan (ajallisesti tai määrällisesti)? Sovitetaanko aikatauluja yhteen linja-autoliikenteen kanssa? Mitä vaikutuksia näillä on?
- Lisääkö matkakeskuksen toteuttaminen VR Osakeyhtiön matkustajamääriä ja lipunmyyntiä ja millaisia taloudellisia vaikutuksia tällä on?
- Miten matkakeskus vaikuttaa kokonaisuudessaan palvelujen tuottamisen olosuhteisiin, käytännöllisyyteen ja helppouteen?
- Miten matkakeskus vaikuttaa asiakkaille tarjottavien palvelujen laatuun?

Ratahallintokeskus

- Mitkä ovat Ratahallintokeskuksen investoinnit matkakeskuksen toteuttamiseen? Mitä järjestelyjä investoinnit sisältävät?
- Millaisia alueidenkäyttöön liittyviä kytkentöjä matkakeskuksella Ratahallintokeskuksen osalta on? Millaisia kytkentöjen taloudelliset vaikutukset ovat?
- Onko matkakeskuksella vaikutuksia maa-alueista saataviin vuokratuottoihin?
- Millaisia taloudellisia vaikutuksia Ratahallintokeskukselle on uusista järjestelmistä kuten matkustajainformaatiojärjestelmistä?
- Miten matkakeskus muuten vaikuttaa Ratahallintokeskuksen toimintaan?

Matkapalvelutiloissa toimivat kaupalliset yritykset

- Millaisia järjestelyjä ja kustannuksia koituu matkakeskuksen toteuttamisesta?
- Miten matkakeskuksen toteuttaminen vaikuttaa asiakasmäärään (potentiaaliseen tai todettuun) ja toiminnan kannattavuuteen?

Linja-autoliikenne ja linja-autoyritykset

- Miten matkakeskus vaikuttaa linja-autoliikenteen reitteihin? Millaisia muutokset ajomatkoihin ja ajoaikoihin ovat ja millaisia liikennemääriä reittimuutokset koskevat? Millaisia vaikutuksia liikennöintikustannuksiin muutoksilla on? Millaisia matkustajamääriä mahdolliset reittimuutokset koskevat? Moniko matkustaja muutoksista hyötyy ja monelleko muutoksista on haittaa?
- Sisältyykö matkakeskuksen toteuttamiseen linja-autoliikennettä sujuvoittavia ja nopeuttavia toimenpiteitä (esimerkiksi etuisuudet)? Millaisia muutokset ajoaikoihin ovat ja millaisia liikennemääriä nämä koskevat? Millaisia matkustajamääriä toimenpiteet koskevat?

ORGANISAATIO XXXXXX

MATKAKESKUKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

- Onko matkakeskuksen toteuttamisella vaikutusta linja-autoliikenteen tarjonnan määrään (määrällisesti tai ajallisesti)? Liittyykö matkakeskuksen toteuttamiseen uusia palvelumuotoja? Miten aikatauluja linja-autoliikenteen eri liikennetyyppien välillä tai linja-autojen ja junien välillä sovitetaan yhteen? Millaisia vaikutuksia näillä järjestelyillä on?
- Vaikuttaako matkakeskuksen toteuttaminen muihin linja-autoyrittysten mahdollisiin menoihin (esimerkiksi matkustajainformaatiojärjestelmistä johtuviin)?
- Miten matkakeskus vaikuttaa kokonaisuudessaan henkilö- ja tavaraliikennepalvelujen tuottamisen olosuhteisiin, käytännöllisyyteen ja helppouteen?
- Miten matkakeskus vaikuttaa asiakkaille tarjottavien henkilö- ja tavaraliikennepalvelujen laatuun? Onko matkustajilta saatu erityistä palautetta?
- Voidaanko matkakeskuksella todeta olevan vaikutusta linja-autoliikenteen matkustajamääriin ja lipputuloihin?

Taksiliikenne ja taksirytykset

- Onko taksiaseman sijainti matkakeskuksessa hyvä sekä taksiliikenteen että taksimatkustajien kannalta? Millainen on järjestelyjen toimivuus?
- Onko taksipaikkoja riittävästi?

Ajoneuvoliikenne liikenneverkolla

- Edistääkö matkakeskuksen toteuttaminen ajoneuvoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavien järjestelyjen toteuttamista vai heikentyvätkö toimintaedellytykset?
- Miten matkakeskuksen toteuttaminen vaikuttaa katu- ja tieverkon liikennemääriin?
- Parantuuko ajoneuvoliikenteen sujuvuus tai lisääntyvätkö ruuhkat jossakin verkon osassa?
- Millainen on henkilöautolla tapahtuvan liityntä-, saatto ja noutoliikenteen järjestelyjen toimivuus ja pysäköintimahdollisuudet?

(Miten matkakeskuksen toteuttaminen vaikuttaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteisiin?)

Sosiaalinen kestävyys

- Miten matkakeskuksen toteuttaminen vaikuttaa eri väestöryhmien tasapuolisiin liikkumismahdollisuuksiin?
- Miten matkakeskuksen toteuttamiseen sisältyvissä käytännön ratkaisuissa ja järjestelyissä on otettu huomioon lapset, iäkkäät sekä liikkumis- ja toimimisesteiset?

Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen

- Mitä maankäyttöön liittyviä kytkentöjä matkakeskuksella on? Mitä maankäyttöön liittyviä suunnitelmia matkakeskus mahdollistaa? Miten voimakkaasti maankäytön kytkennät vaikuttavat matkakeskuksen toteuttamiseen?
- Miten maankäyttösuunnitelmat tukevat eri kulkumuotojen toimintaedellytyksiä (joukkoliikenne, kävely ja pyöräily, henkilöautoliikenne)?
- Millaisia vaikutuksia maankäytössä tapahtuvilla muutoksilla on yleensä kaupunkirakenteeseen ja kaupunkirakenteen eheytymiseen?

ORGANISAATIO XXXXXX

MATKAKESKUKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Kaikille yhteiset kysymykset

- Onko ollut tekijöitä, joilla on ollut merkitystä sille, miten ja kuinka nopeasti matkakeskus toteutettiin? Tekijät voivat liittyä esim. tekniseen toteutettavuuteen, kustannusarvioon, rahoitukseen ja toteutustapaan, käyttäjien hyväksymiseen, yhteiskunnalliseen hyväksymiseen, lainsäädäntöön tai organisatorisiin asioihin kuten eri osapuoliin ja niiden väliseen työn- ja vastuunjakoon.
- Saatteko matkakeskusta tai siihen liittyviä järjestelyjä koskevaa palautetta? Paljonko ja millaista?
- Oliko matkakeskuksen toteuttamisella erityisiä rakentamisen aikaisia vaikutuksia?
- Miten matkakeskuksen käytännön toteutus on vastannut omia tavoitteitanne?
- Mitä omalta kannaltanne katsottuna olisi matkakeskuksen toteutuksessa voitu tehdä toisin?

C. LÄHTÖAINEISTON INVENTOINTI

Matkakeskuksen vaikutusten arvioinnin luotettava toteutus vaatii ennen kaikkea tietoa. Kattavan lähtöaineiston saamiseksi olisimme kiitollisia, mikäli voisitte oman organisaationne osalta joko toimittaa aiheeseen liittyvän materiaalin (esim. tutkimukset, kannattavuuslaskelmat, selvitykset ja suunnitelmat) tai ainakin listauksen tiedossanne olevista aineistoista.

D. VASTAAJAN YHTEYSTIEDOT

Vastaajaorganisaatio:

Yhteyshenkilö:

Vastaajan asema organisaatiossa:

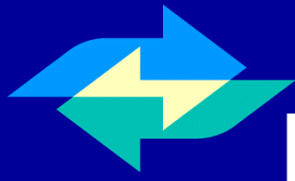
Vastaajan yhteystiedot:

Puhelin: _____

Telefax: _____

E-mail: _____

Vastaajaorganisaation henkilöstömäärä on _____ henkilöä.



Matkakeskus

Kaupunki XXXXXX

MATKAKESKUKSEN ASIAKASTYYTYVÄISYYSTUTKIMUS

HYVÄ VASTAAJA

Osapuoli 1, Osapuoli 2, Osapuoli 3 ja Osapuoli 4 toteuttavat yhteistyössä tutkimuksen matkakeskuksen palveluja koskien. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää eri matkustajaryhmien näkemyksiä matkakeskuksen toteutuneista vaikutuksista ja palvelujen kehittämistarpeista. Tutkimuksen tuloksia käytetään pohjatietona matkakeskuksen eri toimijoiden yhteistyötä ja matkustajille suunnattuja palveluja kehitettäessä. Tutkimuksen kohderyhmänä ovat matkakeskuksessa asioivat henkilöt.

Jotta tutkimus onnistuisi, toivoisimme Teiltä hetken aikaa lomakkeen täyttämiseksi.

Kaikkien lomakkeen palauttaneiden kesken arvomme seuraavat palkinnot:

- 3 kpl menopaluumatkoja junalla tai linja-autolla kahdelle aikuiselle mihin tahansa Suomessa.

Mikäli haluatte osallistua arvontaan täyttäkää yhteystietonne sivun alaosan "laatikkoon".

Kiitos avustanne ja miellyttävää syksyä!

Matti Meikäläinen

Titteli XXXXXX

Organisaatio XXXXXX

Yhteystiedot arvontaa varten:

Vastaajan nimi _____

Osoite _____

Postitoimipaikka _____

Puhelin _____

KAUPUNKI XXXXXX:N MATKAKESKUS-TUTKIMUS XX/200X

1. Mikä on syy matkakeskuksessa asioimiseesi?

1. Matkustaminen linja-autolla
2. Matkustaminen junalla
3. Matkustajan saattaminen tai noutaminen
4. Matkalipun ostaminen tai varaaminen
5. Informaation kysyminen tai hakeminen
6. Oheispalvelujen käyttö (esim. kahvila)
7. Muu syy, mikä? _____

2. Kuinka usein käyt matkakeskuksessa tai käytät matkakeskuksen palveluja?

1. Päivittäin
2. Viikoittain
3. Kuukausittain
4. Harvemmin
5. Tämä on ensimmäinen kerta

3.a Millä kulkuvälineellä saavuit matkakeskukseen?

1. Jalan
2. Polkupyörällä
3. Henkilöautolla matkustajana
4. Henkilöautolla itse ajaen
5. Taksilla
6. Paikallisliikenteen linja-autolla, numero?
7. Seutuliikenteen linja-autolla
8. Kaukoliikenteen linja-autolla
9. Junalla

3.b Millä kulkuvälineellä jatkat matkaasi Matkakeskuksesta eteenpäin?

1. Jalan
2. Polkupyörällä
3. Henkilöautolla matkustajana
4. Henkilöautolla itse ajaen
5. Taksilla
6. Paikallisliikenteen linja-autolla, numero?
7. Seutuliikenteen linja-autolla
8. Kaukoliikenteen linja-autolla
9. Junalla

4. Onko matkakeskus vaikuttanut pääasiallisen kulkutavan valintaasi?

1. Kyllä, olen lisännyt linja-auton tai junan käyttöä henkilöauton sijasta
2. Kyllä, olen lisännyt henkilöauton käyttöä linja-auton tai junan sijasta
3. Kyllä, olen lisännyt junan käyttöä linja-auton sijasta
4. Kyllä, olen lisännyt linja-auton käyttöä junan sijasta
5. Ei ole vaikuttanut

5. Onko matkakeskus vaikuttanut kulkutapaasi saapuessasi asemalle tai lähtiessäsi asemalta?

1. Ei ole vaikuttanut
2. On vaikuttanut, eli
 - Olen lisännyt paikallis- tai seutuliikenteen linja-auton käyttöä henkilöauton sijasta
 - Olen lisännyt henkilöauton käyttöä paikallis- tai seutuliikenteen linja-auton sijasta
 - Olen lisännyt kävelyä tai pyöräilyä henkilöauton sijasta
 - Olen lisännyt henkilöauton käyttöä kävelyn tai pyöräilyn sijasta
 - Olen lisännyt kävelyä tai pyöräilyä paikallis- tai seutuliikenteen linja-auton sijasta
 - Olen lisännyt paikallis- tai seutuliikenteen linja-auton käyttöä kävelyn tai pyöräilyn sijasta
 - Jokin muu asia on muuttunut. Mikä? _____

6. Kuinka arvioit uuden matkakeskuksen vaikuttaneen omaan matkustamiseesi joukkoliikennevälineillä ja mielikuviisi joukkoliikenteestä? Ota kantaa seuraaviin väittämiin.

A. Matkakeskus helpottaa matkustamistani joukkoliikennevälineillä

1. täysin samaa mieltä
2. melko samaa mieltä
3. ei vaikutusta
4. melko eri mieltä
5. täysin eri mieltä

B. Matkakeskus lisää matkustamistani joukkoliikenteellä

1. täysin samaa mieltä
2. melko samaa mieltä
3. ei vaikutusta
4. melko eri mieltä
5. täysin eri mieltä

C. Matkakeskus parantaa joukkoliikenteen imagoa

1. täysin samaa mieltä
2. melko samaa mieltä
3. ei vaikutusta
4. melko eri mieltä
5. täysin eri mieltä

D. Matkakeskus parantaa kaupungin imagoa

1. täysin samaa mieltä
2. melko samaa mieltä
3. ei vaikutusta
4. melko eri mieltä
5. täysin eri mieltä

E. Matkakeskus on kokonaisuudessaan hyödyllinen ratkaisu

1. täysin samaa mieltä
2. melko samaa mieltä
3. ei vaikutusta
4. melko eri mieltä
5. täysin eri mieltä

KAUPUNKI XXXXXX:N MATKAKESKUS-TUTKIMUS XX/200X

7. Millaisia odotuksia ja kokemuksia sinulla on uudesta matkakeskuksesta?

Merkitse ympäröimällä kohtaan (A) miten tärkeitä seuraavat ominaisuudet tai palvelut ovat sinulle ja kohtaan (B) käsityksesi näiden nykyisestä tasosta . Arvioi lisäksi kuinka olosuhteet ovat muuttuneet (C) verrattuna aikaan ennen matkakeskusta.	A. Tärkeys 1 = ei merkitystä 2 = vähän merk. 3 = melko tärkeä 4 = erittäin tärkeä	B. Nykytilanne 1 = erittäin huono 2 = melko huono 3 = melko hyvä 4 = erittäin hyvä	C. Muutos 1 = huonontunut 2 = ei muutosta 3 = parantunut
Matkakeskuksen yleisilme			
1. Sisätilojen siisteys ja viihtyisyys	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
2. Turvallisuus	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
3. Liikkumisen helppous ja esteettömyys	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
4. Ulkoasu ja ympäristön siisteys	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
Liikenneyhteydet			
5. Yhteydet henkilöautolla matkakeskukseen	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
6. Kevyen liikenteen yhteydet matkakeskukseen	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
7. Paikallisliikenteen bussiyhteydet matkakeskukseen	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
8. Seutu- ja kaukoliikenteen bussiyhteydet	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
9. Auton pysäköintimahdollisuus	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
10. Polkupyörän säilytysmahdollisuus	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
11. Junien ja linja-autojen aikataulujen yhteensopivuus	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
Opastus ja informaatiojärjestelmä			
12. Opastus matkakeskukseen	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
13. Opastus kulkuvälineisiin (juna, taksi, bussit)	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
14. Opastus eri palveluihin matkakeskuksessa	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
15. Matkustajainformaation saatavuus	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
16. Informaation selkeys ja ymmärrettävyys	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
Lipunmyynti			
17. Lipunoston helppous ja sujuvuus	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
18. Myyntihenkilöstön ystävällisyys ja ammattitaito	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
19. Henkilökohtainen neuvonta (aikataulut, yhteydet)	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
Muut palvelut			
20. Matkakeskuksen kahvilapalvelut	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
21. Matkatavaroiden säilytystilat	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
22. WC-tilat	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
23. Matkahuollon tavaraterminaalin palvelut	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3
24. Muu, mikä _____	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3

8. Kommentoi vielä tarkemmin niitä kysymyksen nro 7 ominaisuuksia (1-24), joihin et ole tyytyväinen ja kuinka asiat mielestäsi voitaisiin hoitaa nykyistä paremmin?

Ominaisuus nro ____.

Ominaisuus nro ____.

Ominaisuus nro ____.

Ominaisuus nro ____.

Ominaisuus nro ____.

Ominaisuus nro ____.

Ominaisuus nro ____.

KAUPUNKI XXXXXX:N MATKAKESKUS-TUTKIMUS XX/200X

VASTAAJAN TAUSTATIEDOT

9. Sukupuoli 1. Nainen 2. Mies

10. Syntymävuosi _____

11. Asuinympäristö

1. Kaupungin keskusta-alue
2. Kaupungin lähiöalue
3. Maaseudun taajama-alue
4. Maaseudun haja-asutusalue

12. Asuinpaikkasi postinumero _____

13. Mihin ammattiryhmään kuulut?

1. Itsenäinen yrittäjä / johtavassa asemassa oleva
2. Toimihenkilö
3. Ammattityöntekijä
4. Maanviljelijä
5. Eläkeläinen
6. Kotiäiti, koti-isä
7. Opiskelija
8. Koululainen
9. Työtön
10. Muu, mikä? _____

14. Kuinka usein käytät seuraavia kulkumuotoja?

1 = päivittäin 2 = 2-3 kertaa viikossa 3 = 2-3 kertaa kuukaudessa 4 = harvemmin

Henkilöauto kuljettajana	talvella: _____	kesällä: _____
Henkilöauto matkustajana	talvella: _____	kesällä: _____
Linja-auto – paikallisliikenne	talvella: _____	kesällä: _____
Linja-auto – seutuliikenne	talvella: _____	kesällä: _____
Linja-auto – kaukoliikenne	talvella: _____	kesällä: _____
Juna	talvella: _____	kesällä: _____
Kävely (yli 200 m matkat) / pyöräily	talvella: _____	kesällä: _____
Taksi / muu tilauskuljetus	talvella: _____	kesällä: _____

15. Onko kotitalouden käytössä omaa tai työsuhdeautoa?

1. Ei ole 2. Kyllä on
- a. oma auto _____ kpl
b. työsuhdeauto _____ kpl

16. Onko sinulla ajokortti? 1. Ei 2. Kyllä