

Reittiliikenteen toimintaedellytykset kaupunkikeskustoissa

15.2.2023

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.



Sisällys

1. Työn tausta ja tavoitteet
2. Joukkoliikenne kaupunkien strategioissa
3. Kotimaanmatkojen kulkumuotojakauman kehitys
4. Kyselyn tulokset
 - Asemien liikennejärjestelyt
 - Helsinki
 - Tampere
 - Turku
 - Pori
 - Oulu
 - Kuopio
 - Lahti
 - Kotka
 - Kouvola
 - Hämeenlinna
 - Vaasa
 - Kokkola
 - Rovaniemi
 - Muut kaupungit ja kunnat
 - Yleiset kysymykset
5. Yhteenveto: Reittiliikenteen toimintaedellytykset kaupunkikeskustoissa

Työn tausta ja tavoitteet

Pitkämatkainen reittiliikenne on tärkeä osa kaupunkien saavutettavuutta. Toimivat linja-autoyhteydet lisäävät kaupunkien houkuttelevuutta työskentely- ja asuinpaikkana ja mahdollistavat sujuvan liikkumisen ilman yksityisautoilua.

Tämän työn tavoitteena on kartoittaa kyselyn avulla kaupunkien keskustojen saavutettavuuden ongelmakohtat sekä terminaalien ja linja-autoasemien nykytila ja kehittämistarpeet pitkämatkaisen reittiliikenteen näkökulmasta.

Kysely laadittiin Maptionnaire-työkalulla ja siihen kerättiin vastauksia loppuvuodesta 2022. Kysely avattiin 70 kertaa ja kartalle merkittiin yhteensä hieman alle 50 kohdetta. Ylivoimaisesti eniten kohteita merkittiin Tampereelle ja Helsinkiin. Osaan kaupungeista karttamerkintöjä ei tullut lainkaan. Aineistoa täydennettiin kyselyn jälkeen joiltain osin vielä haastatteluin.

Työn toteuttamisesta ovat vastanneet Karri Hakala, Vesa Verronen ja Ville Pyhäjärvi Ramboll Finland Oy:stä. Työn tilaajana on Linja-autoliitto, jossa työtä ovat ohjanneet Mika Mäkilä ja Mikko Saavola.

Reittiliikenteen toimintaedellytykset kaupunkikeskustoissa

Tervetuloa vastaamaan kyselyyn!

Linja-autoliitto laatii parhaillaan selvitystä pitkämatkaisen reittiliikenteen toimintaedellytyksistä kaupunkikeskustoissa.

Tämän kyselyn tarkoituksena on selvittää mahdollisimman konkreettisella tasolla mm:

- Kaupunkien keskustojen saavutettavuuden ongelmakohteet pitkämatkaisen reittiliikenteen näkökulmasta.
- Terminaalien ja linja-autoasemien nykytila ja toimivuus pitkämatkaisen reittiliikenteen näkökulmasta.
- Terminaalien ja linja-autoasemien kehittämistarpeet.

Voit halutessasi palata kyselyyn ja täyttää sen useammassa erässä ilman, että joudut täyttämään vastauksia uudestaan.

Pääset kyselyssä eteenpäin täyttämällä nimesi ja edustamasi organisaation alla oleviin tekstikenttiin. Yhteystietoja käytetään vastausten kerääntymisen seurantaan. Kaikki vastaukset käsitellään anonyymisti. Vastaajien nimiä tai heidän edustamiaan organisaatioita ei yhdistetä vastauksiin eikä julkaista vastausten yhteydessä.

Nimi

Edustamasi yritys/organisaatio

Ramboll toteuttaa korkeatasoista henkilötietojen suojaa. Ramboll käsittelee projektin toteuttamiseksi tarvittavia henkilötietoja sovellettavan tietosuojalainsäädännön, erityisesti EU:n yleisen tietosuojasetuksen (Asetus (EU) 2016/679) mukaisesti.

1 / 5



Joukkoliikenne kaupunkien strategioissa

Liikenneyhteyksien kehittäminen on useimpien kaupunkien strategioissa nostettu yhdeksi tavoitteeksi. Strategioissa puhutaan mm. liikenteen kestävydestä, kaupungin saavutettavuudesta, matkailijoiden ja kaupunkilaisten sujuvasta liikkumisesta sekä joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikennemuotojen kulkutapaosuuden kasvattamisesta.

Kestävien matkaketjujen edistäminen tukee liikenteen päästöjen vähentämistä ja alueellisten ja valtakunnallisten ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Pitkämatkainen reittiliikenne on oleellinen osa kestäviä matkaketjuja. Toimivat kaupunkien väliset yhteydet ja sujuvat jatkoyhteydet paikallisliikenteellä tai pyöräillen tukevat toisiaan ja mahdollistavat kestävästä liikkumisesta yksittäisiä yhteyksiä laajemmin.

Otteita kaupunkistrategioista

”Sujuvat liikenneyhteydet.”

”Parannamme saavutettavuutta”

”Liikenteen CO²-päästöjen vähentäminen.”

”Liikennejärjestelmän riittävä kapasiteetti ja toimivuus varmistetaan suunnittelemalla kaikki kulkumuodot ja huomioimalla niiden kytkeytyminen toisiinsa.”

”Kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus on noussut valtuustokauden loppuun mennessä 5 %.”

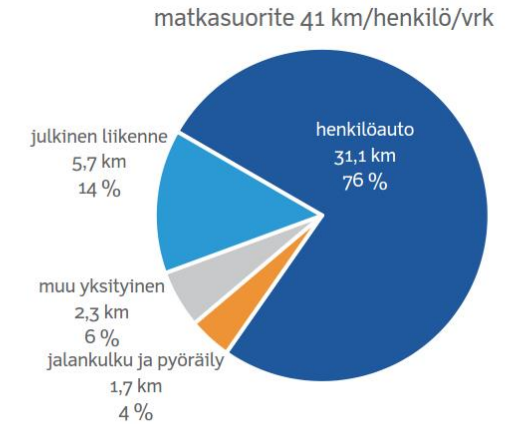
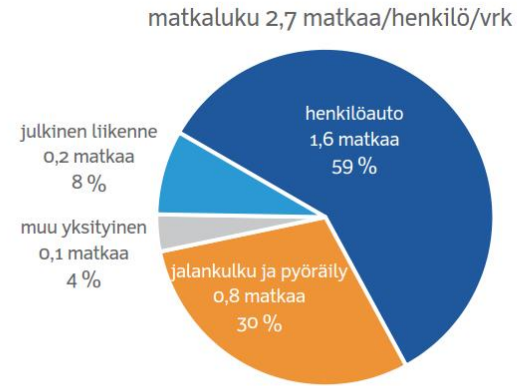
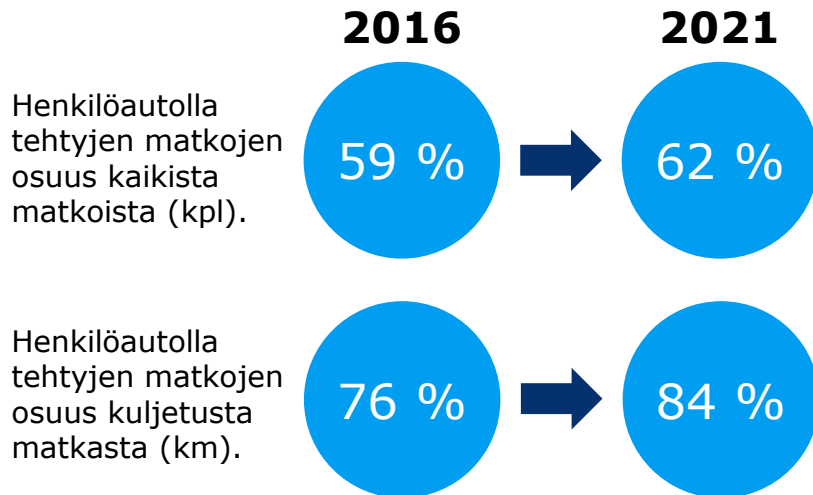
”Kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenne muodostavat merkittävän osan ihmisten kulkumuoto-osuuksista.”

”Älykäs liikenne vie ja tuo matkalaisia ja kaupunkilaisia sujuvasti kaupungin sisällä.”

Kotimaanmatkojen kulkumuotojakauman kehitys

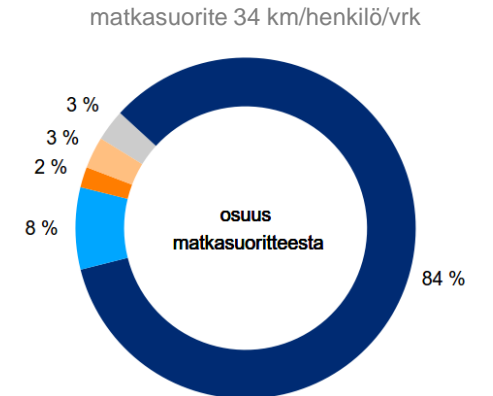
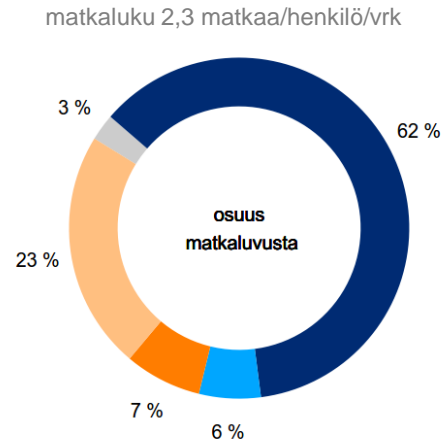
Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa on tutkittu suomalaisten tekemien matkojen määrää (matkaluku, matkaa/hlö/vrk) ja niillä kuljettua matkaa (matkasuorite, km/hlö/vrk). Viimeisin, vuoden 2021 liikkumista kuvaava tutkimus on julkaistu tammikuussa 2023. Edelliseen, vuoden 2016 liikkumista kuvaavaan tutkimukseen verrattuna liikkuminen on vähentynyt selvästi, mikä johtuu ennen kaikkea koronapandemian vaikutuksesta.

Huolimatta kestävien kulkutapojen lisäämiseen tähtäävistä strategisista tavoitteista henkilöautolla tehtyjen matkojen osuus on kasvanut vuoteen 2016 verrattuna



Kuva:
Kotimaanmatkojen kulkumuotojakauma, HLT 2016

Kuva 2. Kotimaanmatkojen matkaluku ja matkasuorite kulkutavoittain. Pakettiautot sisältyvät luokkaan 'muu yksityinen'.



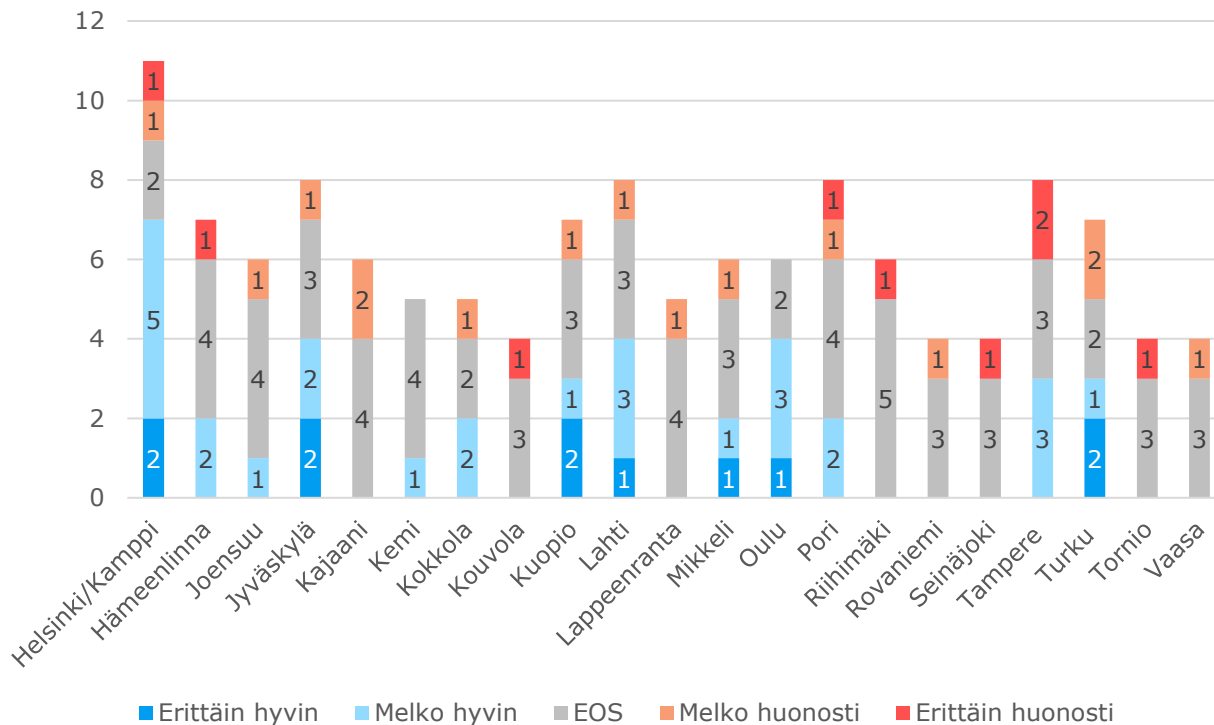
Kuva:
Kotimaanmatkojen kulkumuotojakauma, HLT 2021

Kuva 3. Kotimaanmatkojen matkaluvun ja matkasuoritteen jakautuminen kulkutavoittain.

Kyselyn tulokset

Asemien liikennejärjestelyt

Kuinka hyvin linja-autoasema on saavutettavissa pitkämatkaisen reittiliikenteen näkökulmasta? (n = 18)



Kuvaajassa on esitetty eri kaupunkien linja-autoasemien saavutettavuutta koskevien vastausten jakautuminen. Saavutettavuuden näkökulmasta vastaukset jakautuivat melko tasaisesti vastausasteikon molempiin päihin.

Parhaiten saavutettavina linja-autoasemina korostuivat Helsinki, Jyväskylä, Kuopio, Lahti ja Oulu. Helsingin osalta Mannerheimintielle lähitulevaisuudessa alkava remontti todennäköisesti heikentää saavutettavuutta ainakin osalla reiteistä.

Erytisesti pienempien asemien kohdalla korostuivat "en osaa sanoa" vastaukset ja varsinaisia kantaa ottavia vastauksia ei tullut kuin yksi tai kaksi. Tämä johtuu osittain siitä, että suurin osa kyselyyn vastanneista yrityksistä ei liikennöi kaikkiin kaupunkeihin.

Asemien liikennejärjestelyjä ja palveluita koskevat avoimet vastaukset on käsitelty tarkemmin kaupunkikohtaisissa tarkasteluissa seuraavilla sivuilla.

Helsinki

Helsingin Kampin kaukoliikenteen terminaali avattiin kesällä 2005. Terminaali sijaitsee Kampin kauppakeskuksen yhteydessä ja alueella on erittäin runsaasti erilaisia kaupallisia palveluita. Terminaalin saavutettavuutta ja liikennejärjestelyjä pidettiin kyselyssä hyvinä. Kampin ympäristöön toivottiin vastauksissa kuitenkin lisää joukkoliikennekatuja tai muita joukkoliikennettä suosivia liikenneratkaisuja.

Lyhytaikainen pysäköinti onnistuu etenkin koronan jäljiltä hyvin, kun linja-autoja on aiempaa vähemmän. **Pitkäaikainen pysäköinti** ei kuitenkaan alueella onnistu. Samoin saattoliikenne on hankalaa. Kampissa on mahdollisuus henkilöautojen liityntäpysäköintiin, mutta se on kallista.

Aikataulunäyttöjen määrää ja **odotustiloja** pidettiin alimitoitettuina, mutta muuten tilojen ja palveluiden koettiin olevan kunnossa.



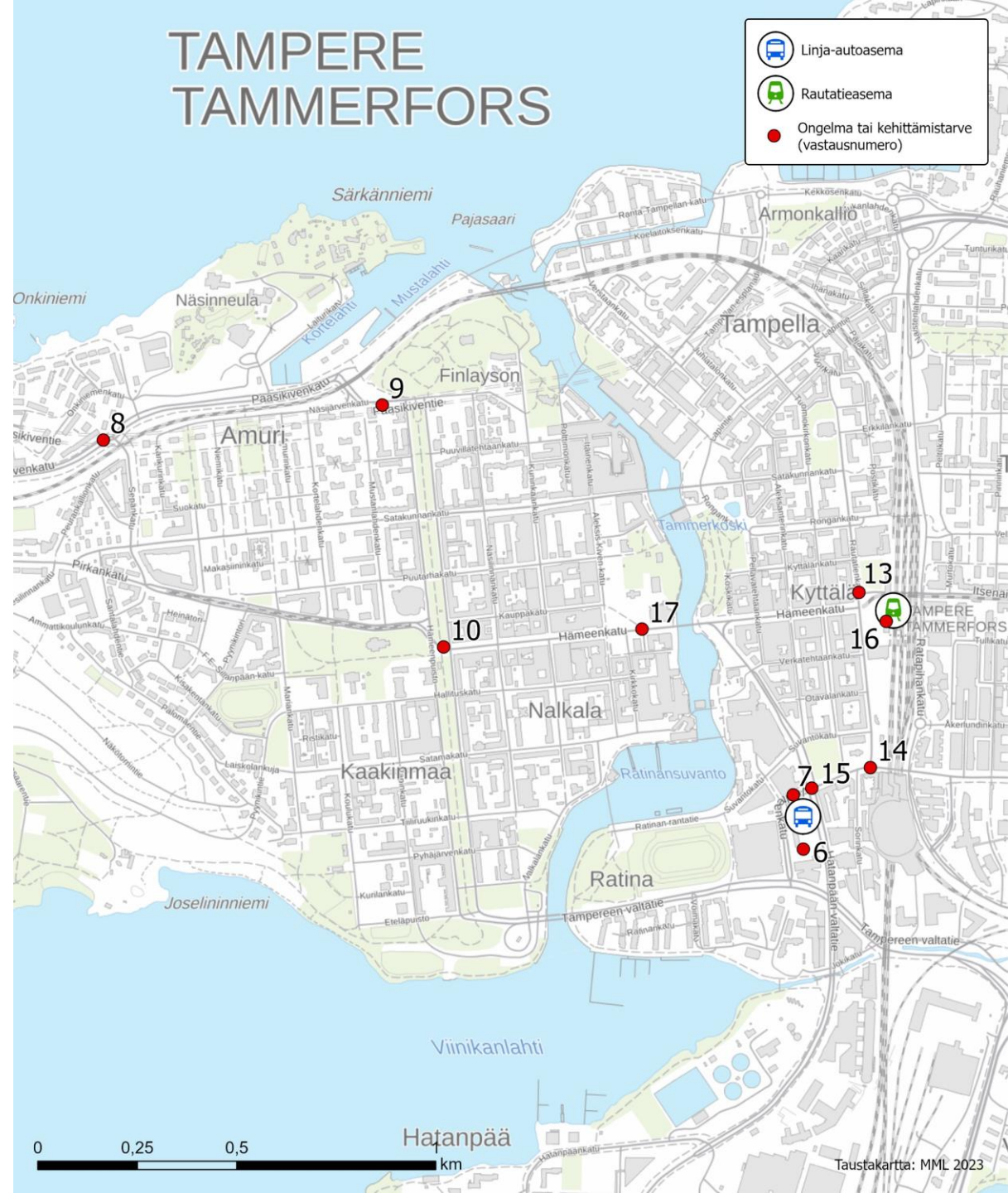
Tampere

Tampereen linja-autoasema sijaitsee kaupungin ydinkeskustan eteläosassa. Kyselyssä nostettiin esiin, ettei asemalla ole lainkaan **lyhyt- tai pitkäaikaisia pysäköintipaikkoja**. Toisaalta lähistöllä on useampi pysäköintihalli, joissa on hyvin paikkoja. Aseman palveluita ja taukutiloja sekä kuljettajien käytössä olevaa lukittua wc:tä pidettiin hyvinä. Linja-autoasema nousi esiin potentiaalisena **linja-autojen latausaseman** paikkana liikenteen tulevaa sähköistymistä silmällä pitäen.

Tampere keräsi kyselyssä ylivoimaisesti eniten karttavastauksia:

- 6 = Asiakkaiden saattoliikennepaikat riittämättömiä, autoja usein sen vuoksi luvattomilla paikoilla ja tietukkeena
- 7 = Linja-autoasemalta vaikea lähteä suuntana Pori tai Vaasa, koska tontin pohjoisemmasta liittymästä pitäisi kääntyä vasemmalle, mutta liittymä sumppuuntuu itään suuntautuvasta bussi- ja henkilöautoliikenteestä, jotka joutuvat jonottamaan viereisissä liikennevaloissa
- 8 = Uuteen Sepänkadun-Paasikiventien liittymään menty rakentamaan betonipylväitä, joihin vaara kolhia kalustoa, jossa suuri perälylyitys
- 9 = Matala rautatiesilta estää kaksikerroskalustolla liikennöinnin Hämeenpuistoa linja-autoasemalta esimerkiksi Vaasaan
- 10 = Kääntymiskielto etelästä länteen Hämeenpuisto-Pirkankatu estää liikennöinnin linja-autoasemalta Hämeenpuiston kautta esimerkiksi Poriin
- 11 = Pohjanmaankadun matala rautatiesilta estää liikennöinnin kaksikerrosbussilla esimerkiksi Vaasaan Pispalan kautta
- 13 = Liikennevalojen toiminta välillä hidasta, ratikan takia. Joutuu odottamaan minuuttitolkulla ja ihmiset myöhästyy junista.
- 14, 15 = Ruuhkainen risteys, liikennevalojen vaihtumista pitäisi kehittää.
- 16 = Rautatieasema on kaukana linja-autoasemasta. Rautatieaseman kautta kiertäminen lisää matka-aikaa linja-autoasemalle liikaa. Vuolteenkadun ja Hatanpään valtatie risteys on ruuhkainen ja sen kautta kulkee paljon paikallisliikenteen linjoja.
- 17 = Hämeenkadulla ei ole pitkämatkaisen reittiliikenteen käytössä olevaa pysäkkiä.

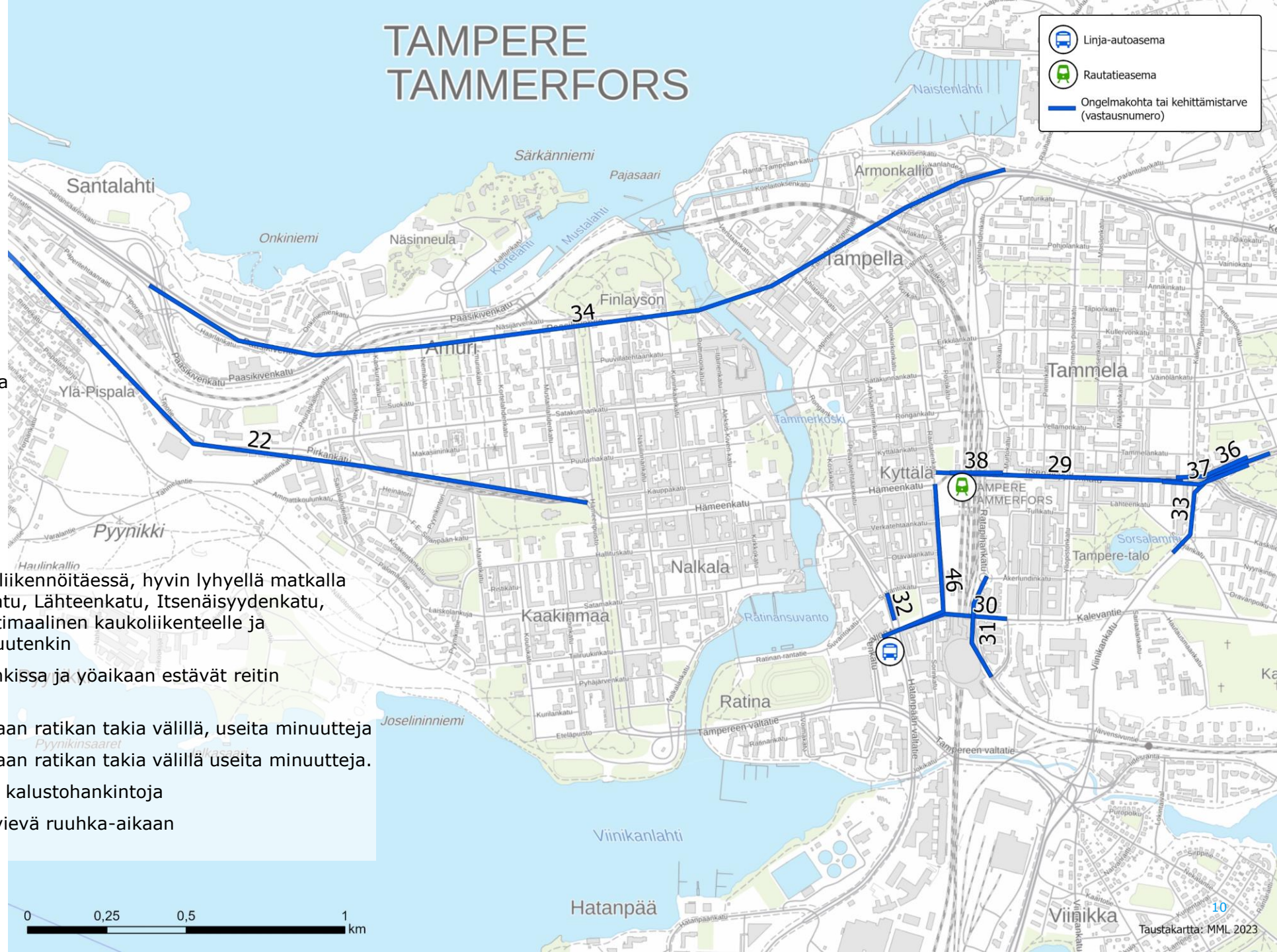
Ramboll



Tampere

Tampere, viivamaiset merkinnät:

- 22 = Ruuhkainen osuus
- 29 = Matala rautatiesilta sekä ahdas Yliopistonkadun liittymä, ei voi liikennöidä 2 kerrosbusseilla Rautatienkatu-Itsenäisyydenkatu ja Yliopistonkatu-Itsenäisyydenkatu.
- 31 = Vuolteenkadun lisäksi myös Ratapihankatu on välillä ollut suljettuna Areenan työmaiden tai tapahtumien vuoksi: vaikuttaa suunnitelmiin pyrkiä hyödyntämään uutta matkakeskusta
- 32 = Hatanpään valtatie välillä suvantokatu – vuolteenkatu sumppuuntuu välillä busseista ja henkilöautoista
- 33 = Sammonaukion liittymän kautta liikennöitäessä, hyvin lyhyellä matkalla neljä liikennevaloliittymää (Salhojankatu, Lähteenkatu, Itsenäisyydenkatu, Sammonkatu), joiden valokierto ei optimaalinen kaukoliikenteelle ja ryhmittymiskaistat sumppuuntuvat muutenkin
- 34 = Rantatunnelin sulut iltapäiväruuhkissa ja yöaikaan estävät reitin hyödyntämistä kaukoliikenteessä
- 36 = Liikennevaloissa joutuu odottamaan ratikan takia välillä, useita minutteja
- 37 = Liikennevaloissa joutuu odottamaan ratikan takia välillä useita minutteja.
- 38 = Tunnelin korkeus 3,5 m rajoittaa kalustohankintoja
- 46 = Kyseinen reitti on erittäin aikaa vievä ruuhka-aikaan



Turku

Turussa linja-autoasema sijaitsee keskustan pohjoisosassa noin 800 metrin etäisyydellä rautatieasemasta. Kaupunki on suunnitellut uuden Matkakeskuksen ja kerrostalojen rakentamista nykyisen linja-autoaseman paikalle. Tavoitteena on, että uusi Matkakeskus otettaisiin käyttöön vuoteen 2029 mennessä. Kyselyssä nousi esiin huoli siitä, onko suunnitelmissa varattu riittävät tilat linja-autoille ja kuljettajien taukotiloille. Toisaalta nykyisen aseman taukotiloja kritisoitiin homeisiksi ja likaisiksi.

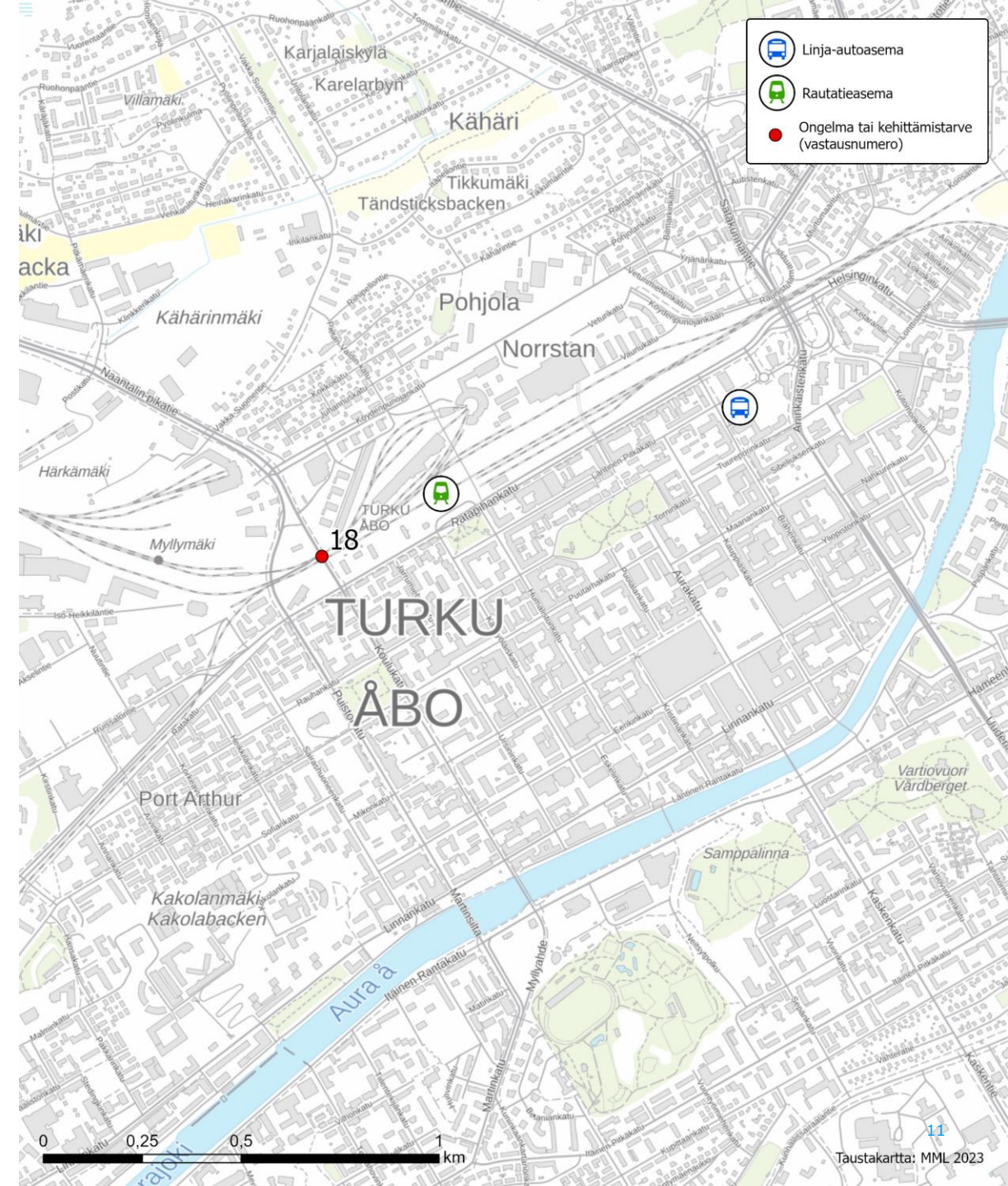
Linja-autoaseman sijaintia pidettiin hyvänä, mutta ongelmaksi nostettiin, ettei linja-autoilla ole liikennevaloetuksia asemalle saavuttaessa, mikä lisää matka-aikaa ja heikentää linja-auton kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon ja junaan.

Koulukadulla on radan kohdalla matala alikulku (18), joka estää liikennöinnin Naantalin pikatieltä Ratapihankadun kautta linja-autoasemalle. Reitti mahdollistaisi pysähtymisen rautatieaseman kohdalla ja palvelisi junaan vaihtavia matkustajia nykyistä paremmin.

Pysäköinnin suhteen ongelmaksi nostettiin saattoliikenteen ja linja-autoliikenteen sekoittuminen, kun henkilöautoilijat eivät huomioi liikennemerkkejä. Myös alueen talvikunnossapidossa olisi parannettavaa. Positiivisena puolena mainittiin, että liityntäpysäköinnille on varattu tilat läheltä laitureita ja pysäköinti on kohtuullisen edullista.

Linja-autojen pysäkit aseman lähellä on varattu paikallisliikenteen käyttöön, mitä pidettiin epäoikeudenmukaisena.

Matkustajien palveluiden osalta nostettiin ongelmaksi, että infotaulut ovat aseman sisällä, eivätkä ne ole saavutettavissa aseman ollessa suljettu. Osa vastaajista piti palveluita toimivina, mutta arveli, että tulevaisuudessa joudutaan etsimään myös uusia ratkaisuja palveluiden kehittämiseksi.



Pori

Porin Matkakeskus avattiin rautatieaseman yhteyteen ydinkeskustan eteläpuolelle vuonna 2017. Vanha linja-autoasema sijaitse keskusaukion laidalla noin 700 metriä Matkakeskuksesta koilliseen. **Matkakeskuksen sijaintia** pidettiin liikenteellisesti hyvänä ja aseman koettiin olevan helposti saavutettavissa päätieverkolta. Matkustajien näkökulmasta ongelmaksi nostettiin, että Matkakeskus sijaitsee vanhaan linja-autoasemaan verrattuna kauempana ydinkeskustasta, eivätkä paikallisliikenteen yhteydet esimerkiksi iltaisin ja viikonloppuisin ole kovin hyvät. Toisaalta Matkakeskus helpottaa junasta bussiin tai toisin päin vaihtavien matkustajien kulkemista.

Matkakeskuksella ei ole sopivaa odotusalueetta linja-autoille, eivätkä **pysäköintipaikat** välttämättä mahdollista esimerkiksi lyhyiden wc-taukojen pitämistä. Myöskään pitkäaikaiseen pysäköintiin paikkoja ei ole riittävästi tarpeeseen nähden.

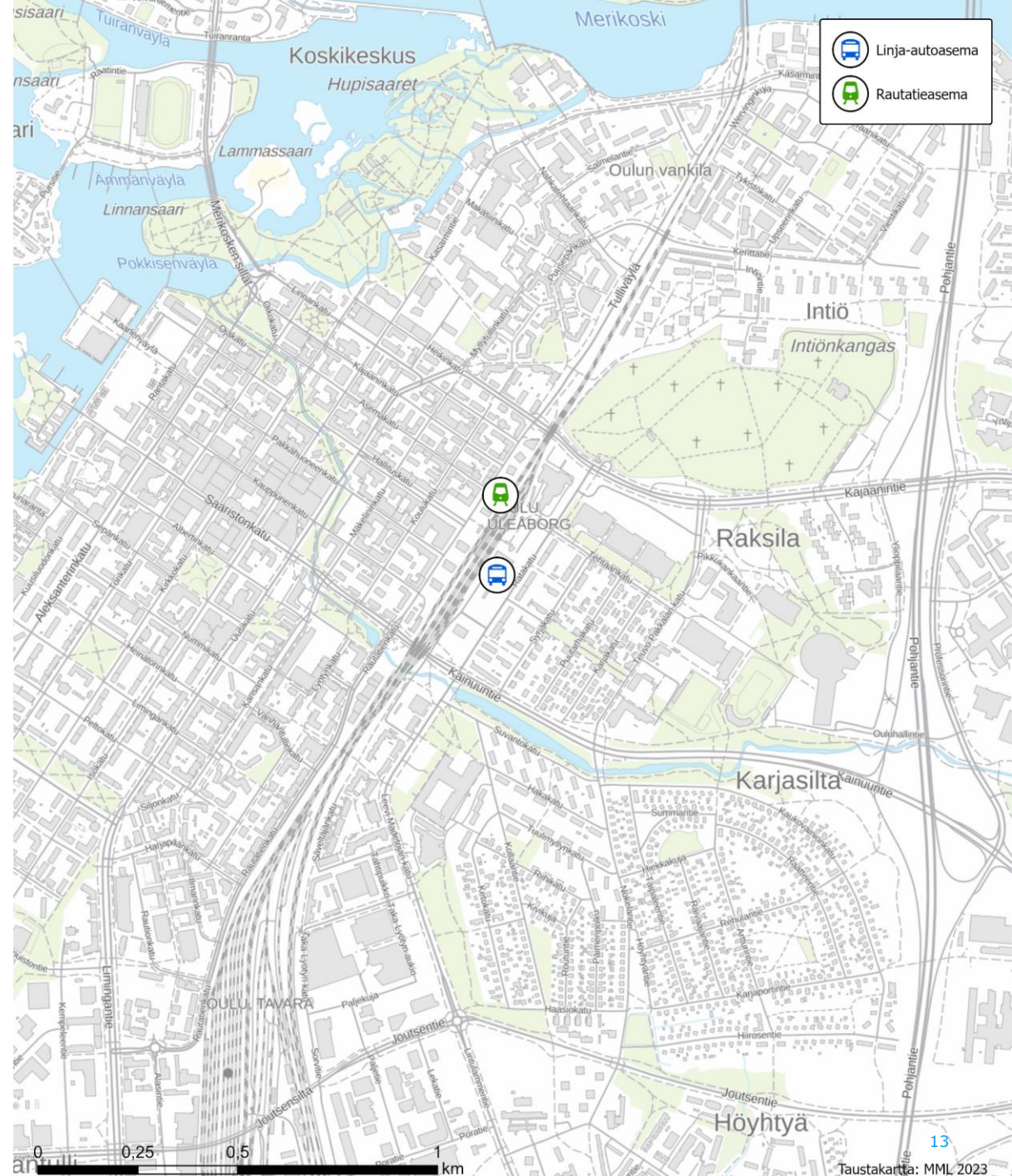
Kuljettajien taukotilat ovat puutteelliset. Matkakeskuksessa ei ole taukotilaa, vaan kuljettajat joutuvat käyttämään esimerkiksi viereisen SAMK:n kampuksen wc-tiloja sen ollessa auki. Myös rautatieasemalla on wc, mutta eväiden säilytykseen tai lämmittämiseen ei ole mahdollisuutta.



Oulu

Oulun linja-autoasema sijaitsee rautatieaseman läheisyydessä keskustan itälaidalla. Aseman sijaintia pidettiin hyvänä ja helposti saavutettavana. Asemalta on myös hyvät vaihtomahdollisuudet juniin tai paikallisliikenteen linja-autoihin, joiden pysäkki on aseman välittömässä läheisyydessä. Linja-autoaseman paikalle on suunniteltu Matkakeskusta, jonka rakentamisen aikataulusta ei kuitenkaan vielä ole varmuutta.

Linja-autoaseman **pysäköintipaikkoja** ja **kuljettajien taukotiloja** pidettiin hyvinä ja toimivina. **Matkustajien taukotiloja** tai esimerkiksi wc:tä asemalla ei puolestaan ole lainkaan, vaan matkustajat joutuvat odottamaan ulkona.



Kuopio

Kuopiossa linja-autoasema sijaitsee keskustan pohjoislaidalla vuonna 2021 avatussa Matkakeskuksessa. Matkakeskuksessa on matkustajille mm. odotus- ja wc-tilat, ravintola- ja kahvilapalveluita sekä muita kaupallisia palveluita. Matkakeskuksen sijaintia lähellä moottoritietä pidettiin hyvänä. Alueella on myös toimivat liikennejärjestelyt ja riittävästi pysäköintitilaa.

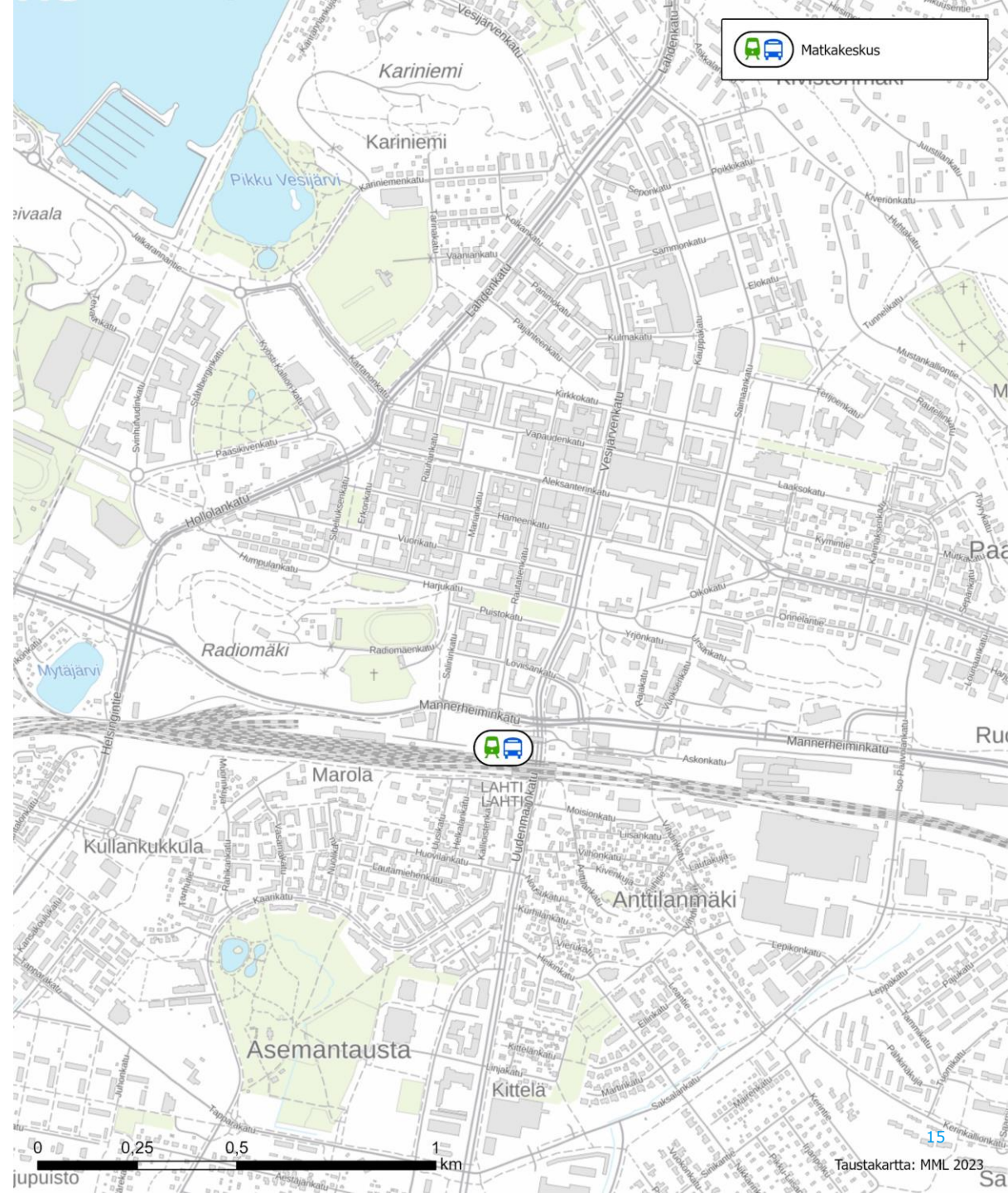
Suurimmaksi ongelmaksi kyselyssä nostettiin, ettei Matkakeskuksessa ole minkäänlaisia **kuljettajien taukotiloja**.



Lahti

Lahtessa linja-autoasema sijaitsee Matkakeskuksessa keskustan eteläpuolella johon se siirtyi vuonna 2016. Matkakeskuksen sijaintia pidettiin hyvänä erityisesti vt 4:n kautta ajettavien vuorojen kannalta. Ainoastaan Tampereen suunnasta ajettavien vuorojen näkökulmasta vanhaa linja-autoasemaa pidettiin sijainniltaan parempana.

Kuljettajien ja matkustajien taukotilat ovat hyvät. Kyselyssä nostettiin esiin, että taukotilojen suunnittelussa tulee huomioida tilojen ympärivuorokautinen tarve sekä eri mittaiset tauot.



Kotka

Kotkassa linja-autoasema sijaitsee kaupungin keskustassa. Huonokuntoinen asemarakennus on purettu joitain vuosia sitten, mutta linja-autojen lähtölaiturit ovat entisellä paikallaan. Kaupunki on suunnitellut aseman siirtämistä Kotkansaaren itäosaan paikallisliikenteen päätepysäkin yhteyteen, mitä pidettiin pitkämatkaisen reittiliikenteen näkökulmasta hankalana. Aseman saavutettavuus heikkenisi ja matka-aika pitenisi nykyisestä.

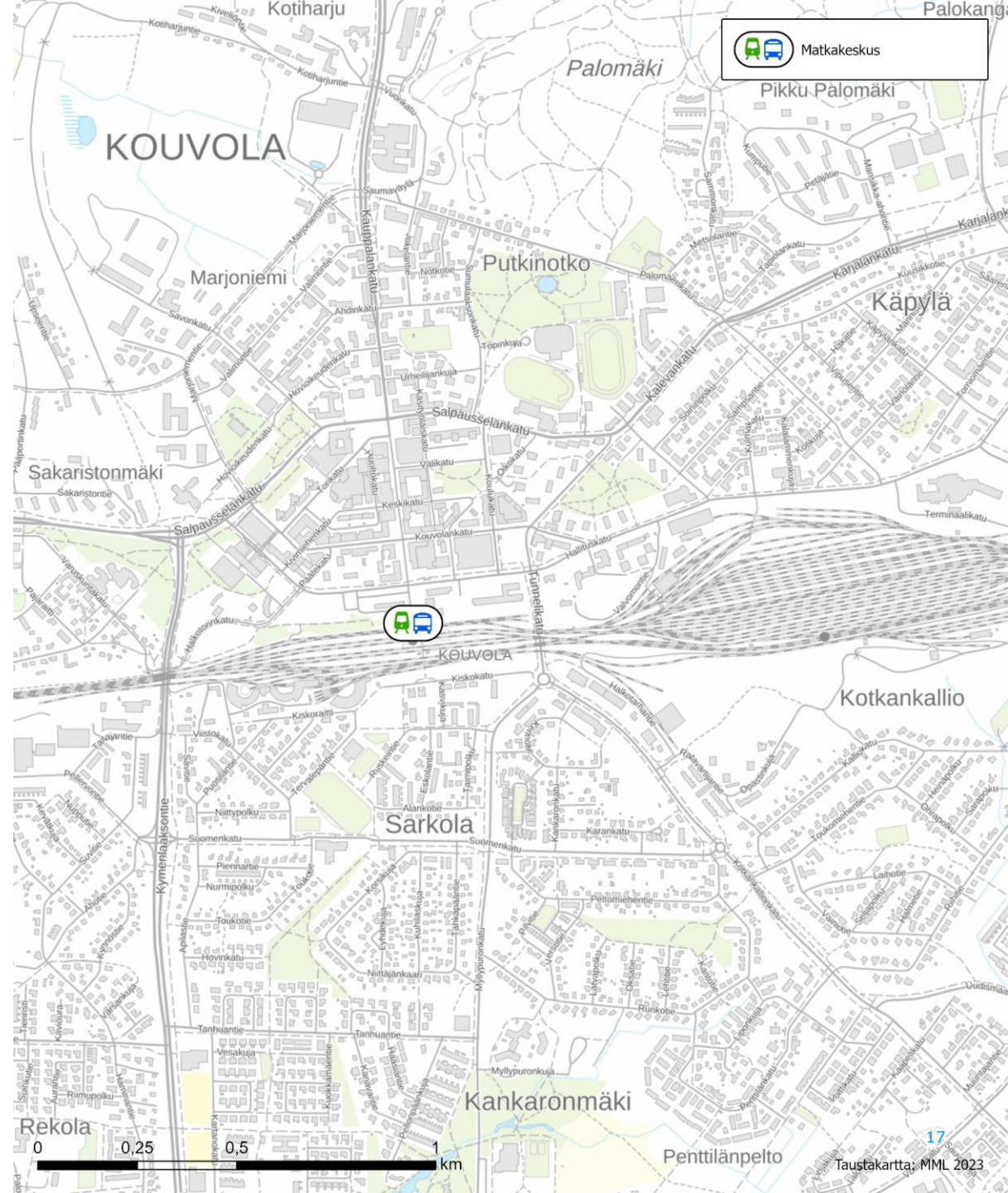
Sutelan pysäkki moottoritien varressa on nykyisin käytetympi kuin keskustassa sijaitseva linja-autoasema.



Kouvola

Kouvolassa linja-autoasema sijaitsee Matkakeskuksessa keskustan etelälaidalla. Kyselyssä nostettiin esiin, ettei aseman sijainti tarjoa selkeää kilpailuvalltia junaliikenteeseen nähden. Toisaalta sijainti mahdollistaa sujuvat vaihtoyhteydet juniin.

Aseman saavutettavuuden näkökulmasta nostettiin esiin, että Kouvolan keskustassa on paljon yksisuuntaisia katuja ja linja-autoasemalla käynti kasvattaa matka-aikaa merkittävästi. Linja-autoliikenteen reitti kulkee Salpausselänkatua keskustan pohjoisosassa ja aseman kautta kiertämisessä menetetty aika pitäisi saada korvattua matkustajamäärien lisääntymisellä.

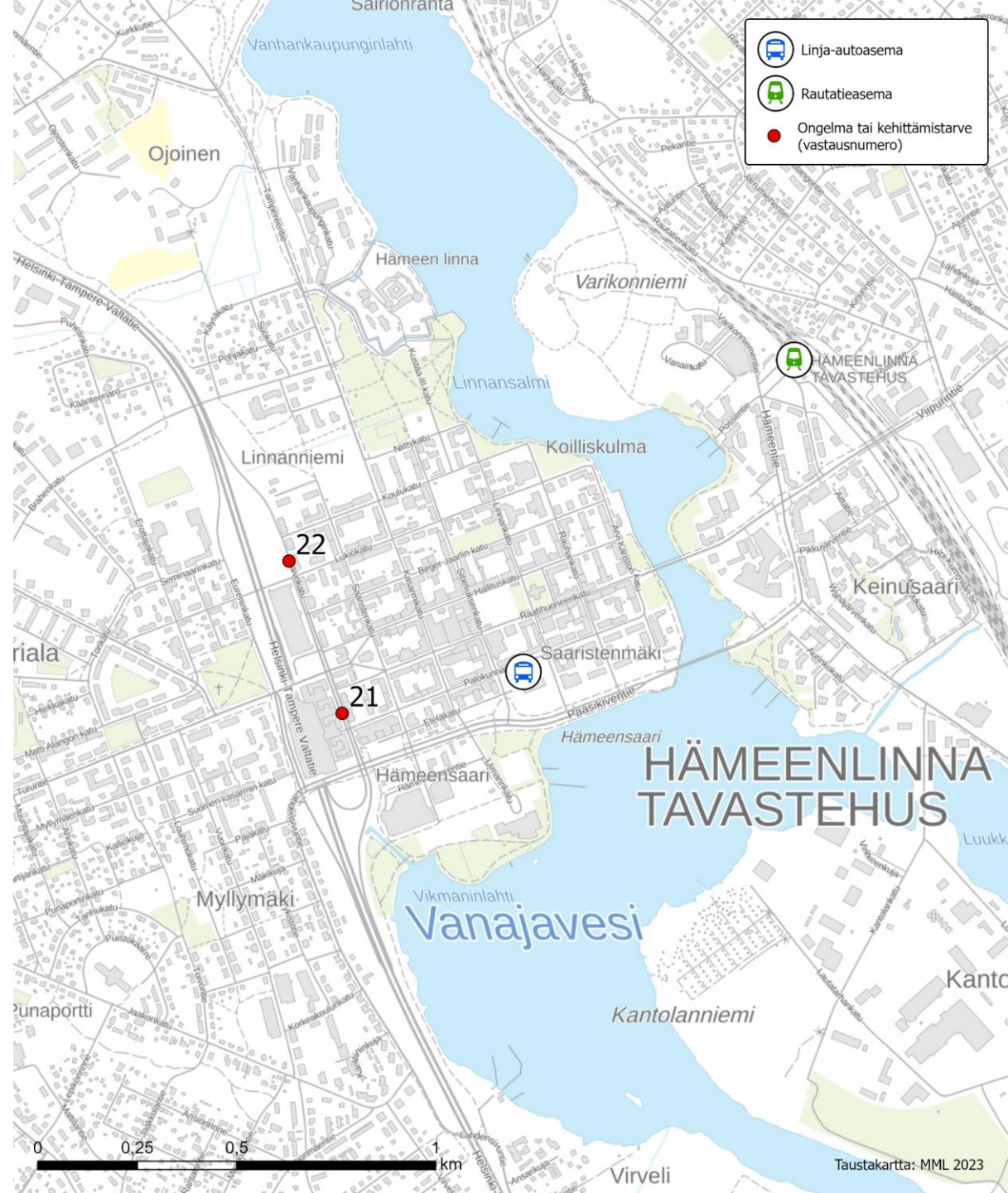


Hämeenlinna

Hämeenlinnassa linja-autoasema sijaitsee kaupungin keskustan eteläosassa Palokunnankadulla. **Linja-autoaseman sijaintia** pidettiin hyvänä Lahti-Turku -reitillä, mutta hankalana Helsinki-Tampere -reitillä, joka kulkee kaupungin läpi valtatieä pitkin. Linja-autoasema on myös kaukana kaupungin itäosassa sijaitsevasta rautatieasemasta, mikä hankaloittaa vaihtoa junaliikenteeseen. Linja-autoasemalla ei ole enää nykyisin **odotustiloja matkustajille**, mutta hyvänä puolena asemalta on hyvät jatkoyhteydet eri suuntiin.

Matkahuolto lopetti toimintansa linja-autoasemalla lokakuussa 2022. Kaupunki järjesti linja-autoaseman alueesta suunnittelukilpailun vuonna 2017, ja alueelle on kaavoitettu asuinkerrostaloja ja liiketiloja. Alueen rakentaminen ei kuitenkaan ole toistaiseksi edennyt.

Kyselyssä nostettiin esiin **pysäkkitarve** Kaivokadulla kauppakeskuksen kohdalla (21). Nykyisin pohjoisen suunnan pysäkki sijaitsee pohjoisempana kaukana etelän suunnan pysäkistä.



Vaasa

Vaasan linja-autoasema sijaitsee vuonna 2009 avatussa Matkakeskuksessa kaupungin keskustassa. Aseman sijaintia pidettiin liikennöinnin kannalta hieman hankalana. Reitti asemalle kulkee keskustan itäpuolelta Ratakadun kautta. Reitin siirtämistä kulkemaan kaupungin ydinkeskustan kautta pidettiin hankalana Vaasanpuistikon ja Asemakadun liikennejärjestelyjen vuoksi.



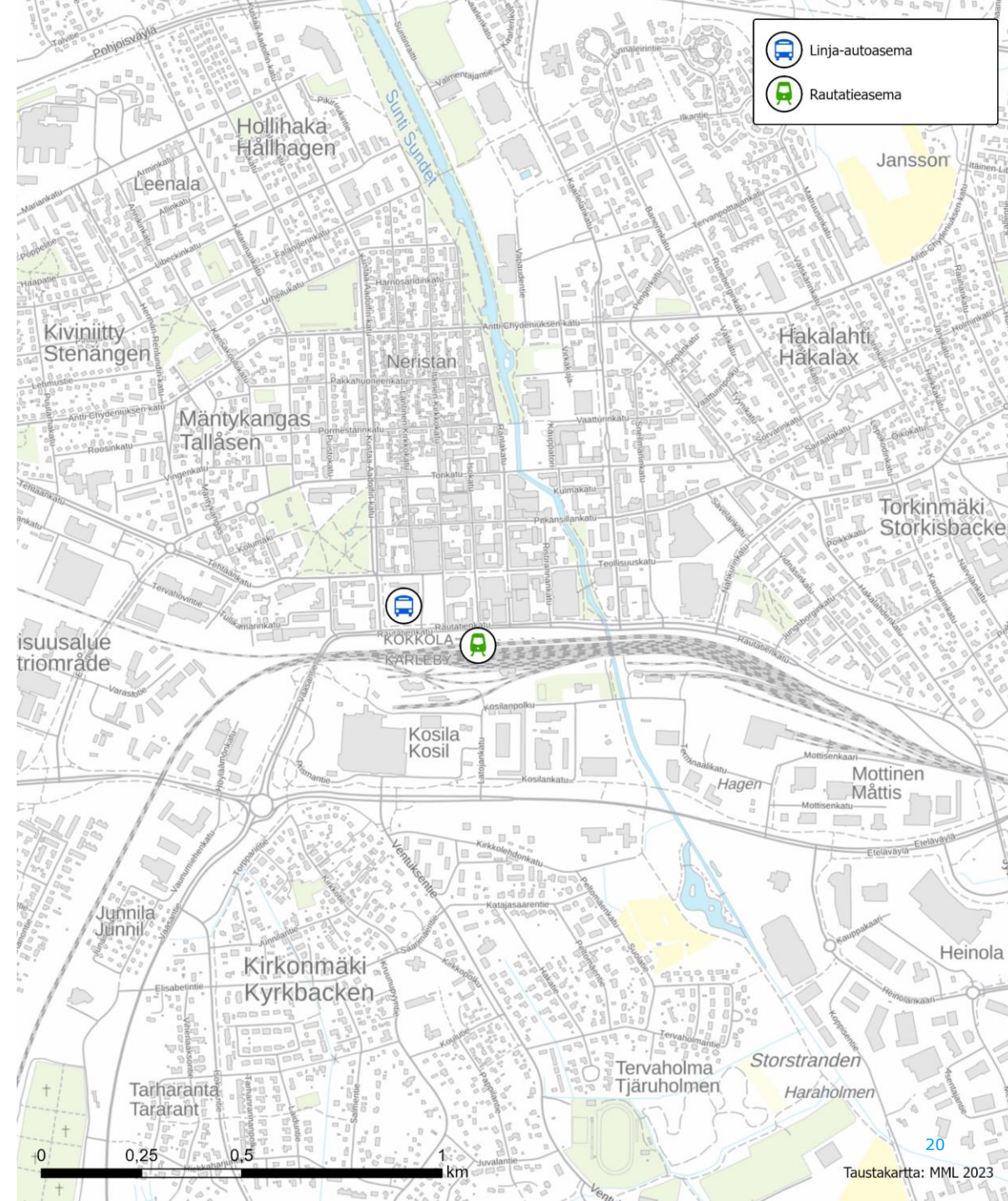
Kokkola

Kokkolan linja-autoasema sijaitsee keskustan etelälaidalla lähellä rautatieasemaa. Kaupunkiin on suunniteltu matkakeskusta rautatieaseman yhteyteen, jolloin nykyinen rautatieasema toimisi myös linja-automatkustajien odotustilana.

Kuljettajien taukotilat ovat vastausten perusteella vanhat, epäsiistit ja liian pienet, eikä niissä ole keittiövarustusta eväiden valmistamiseen tai lämmittämiseen. Myös **matkustajien palvelut** ovat puutteelliset, eikä asemalla ole esimerkiksi aikataulunäyttöjä. Odotustilaa pidettiin epäviihtyisänä ja wc-tiloja jotenkin toimivina, joskin niiden tilan katsottiin huononevan vuosi vuodelta.

Aseman **liikennejärjestelyjä** pidettiin huonoina. Poistumistie asemalta kadulle on vaarallinen ja samalla kadulla sijaitsevat myös kaupunkiliikenteen pysäkit. Liikenne on kadulla sallittu vain linja-autoille, mutta myös henkilöautot ja jakeluautot käyttävät katua yleisesti.

Kokkolan asemanseudun liikennejärjestelyt ovat menossa uusiksi lähivuosina. Rautatieasemalle on suunniteltu alikulkua, jonka kautta rautatielaiturit olisivat saavutettavissa rataa ylittämättä. Alikulku myös yhdistäisi kaupungin keskustan ja radan eteläpuolella sijaitsevan Kosilan alueen.



Rovaniemi

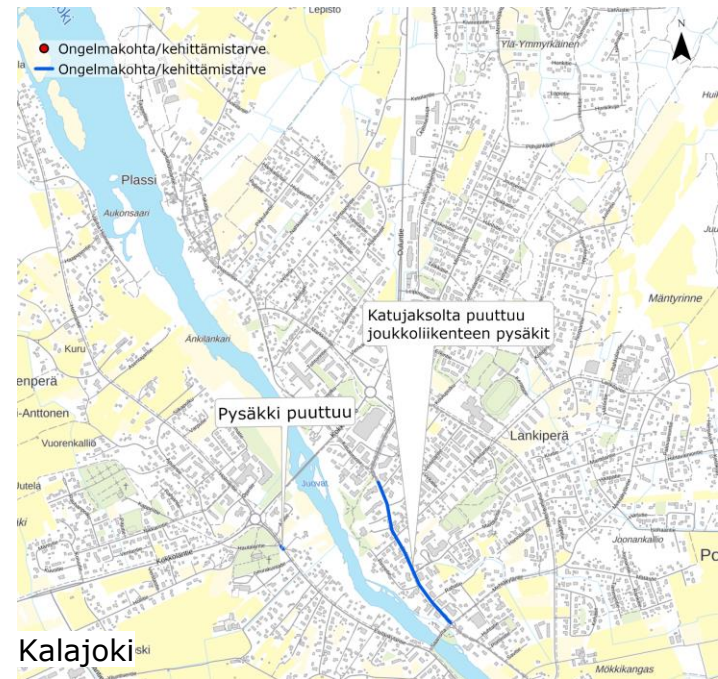
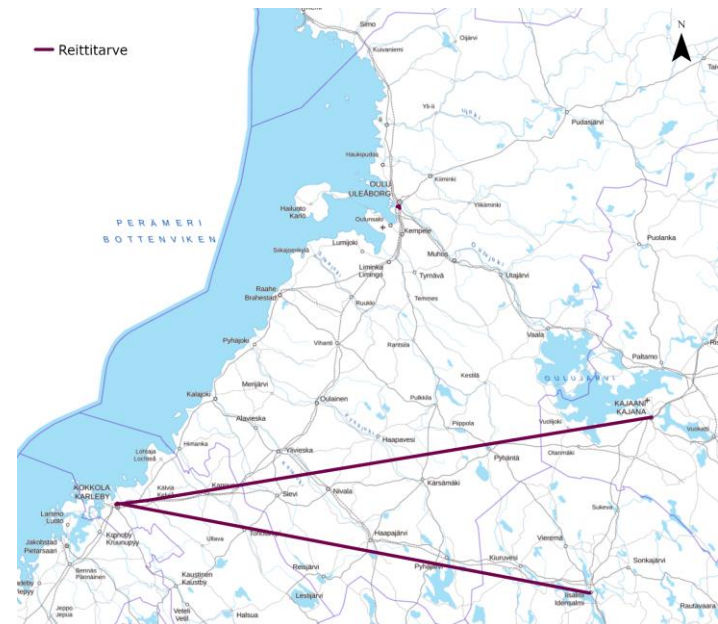
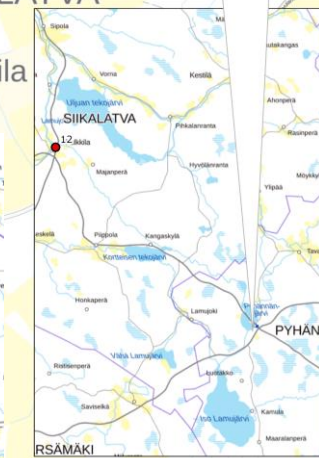
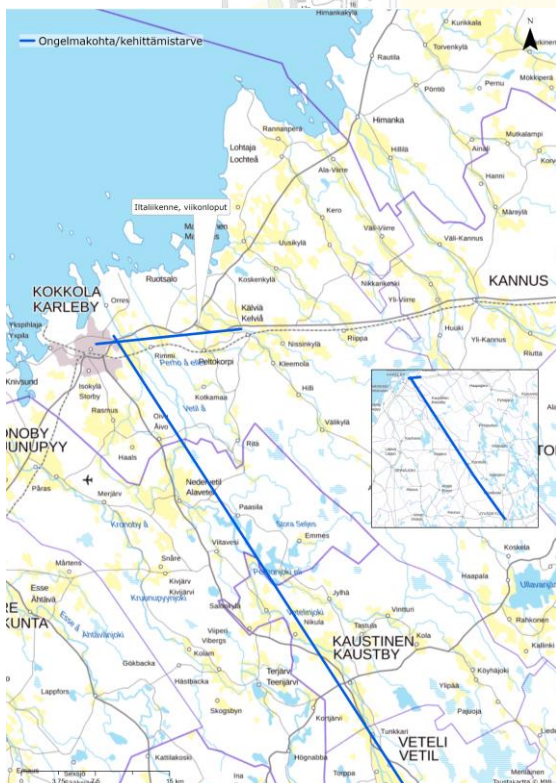
Rovaniemen linja-autoaseman sijaintia suhteessa keskustaan pidettiin syrjäisenä erityisesti, jos nykyinen linja-autoasema poistuu käytöstä ja linja-autot siirtyvät rautatieaseman yhteyteen. Toisaalta vaihtomahdollisuutta rautatieasemalla pidettiin tärkeänä erityisesti pohjoisen reiteillä.

Rovaniemellä keskustan kautta liikennöinti ei useimmilla reiteillä ole kannattavaa matka-ajan pidentymisen vuoksi. Tilannetta voisi helpottaa, jos Ruokaskadulle suunniteltu silta toteutuu. Tällöin asemalta voitaisiin ajaa pohjoiseen Poromiehenkadun kautta (punainen viiva).



Muut kaupungit ja kunnat

Sivulle on koottu muihin, pienempiin kaupunkeihin ja kuntiin sekä kaupunkien välisille reiteille kohdistuneita karttavastauksia.



Voisiko pitkämatkaisella reittiliikenteellä olla suurimmissa kaupungeissa, joihin liikennöidään useammalta tiesuunnalta, useampi pääte/lähtöasema tai terminaalialue yhden sijaan?

• Puolesta:

- *” Kyllä, esim. Oulussa yhdysliikennettä tulisi kehittää myös sisääntuloväylillä (Etelä VT4, Pohjoinen VT4 ja Itä VT20) joista pystyisi paremmin vaihtamaan kaupungin sisäiseen liikenteeseen, ilman että tarvitsee aina matkustaa LAS kautta.”*

• Vastaan:

- Terminaalien sijoittelua mietittävä, useamman vastaajan mielestä ei järkeä sijoittaa useampaan paikkaan. Asiakkaan kannalta monimutkaista, eritoten vaihtoyhteyksien ja kauttakulun kannalta.
- Tulisi keskittää yhteen paikkaan, missä hyvät liityntäpysäköintimahdollisuudet, odotustilat jne.
- *” Kauttakulkumatkustajien näkökulmasta se kasvattaisi tarpeettomasti matka-aikoja. Se voisi lisätä merkittävästi operointikustannuksia linjoilla, jotka ajettaisiin kaupunkien läpi heilureina. Se lisäisi ajoaikavaihtelua ja viiveitä. Kustannussäästöpotentiaali linjojen katkaisemisesta kauas kaupunkien keskustoista todennäköisesti suurella todennäköisyydellä häviää sille, mikä on kaupallinen potentiaali kaupunkikeskustaan ulottuvien matkapalveluiden kysynnässä ja lisäarvossa asiakaskohderyhmille. Siispä paljon riskejä ja hyödyt kyseenalaisia.”*
- *” Monen lähtöpaikan hajautettua rakennetta kaupungit vauhdittavat katuratkaisuilla, joissa busseilla liikennöinti on kovin hankalaa tai jopa mahdotonta.”*

Oletteko keskustelleet kyselyssä mainituista aiheista kaupunkien tai muiden viranomaisten kanssa?

- Muutamit vastaajat mainitsivat, että keskustelua ei ole käyty.
- *” kyllä olen ja aina vastaus on ollut että ei kuulu kaupungin tehtäviin ja muut viranomaiset ovat täysin voimattomia asian edessä.”*
- Kaksi vastaajaa olleet yhteyksissä Tampereen edustajien kanssa. Toinen mainitsee, että lopputuloksena oli ettei kaupunki aio panostaa mihinkään esille nostetuista asiakohdista. Nykytilanne on huono, mutta tarjotut vaihtoehdot vielä huonompia.

Muuta palautetta tai terveisiä pitkämatkaisen reittiliikenteen toimintaedellytyksistä kaupunkikeskustoissa:

- *”Kaukoliikenteen tuomia matkailuhyötyjä ja ylipäättään massakuljetusten hyötyjä yksityisautoilun lisääntymiseen verrattuna ei selvästikään tunnisteta ja ymmärretä kaupunkiviranomaisten toimesta silloin, kun kulkumuotona on linja-auto eikä juna. Se harmittaa, että argumentoidaan esimerkiksi maankäytön tehokkuudella sitä, että ei voida järjestää satojen tai tuhansien matkustajien palvelemiseen riittäviä fasiliteetteja, vaan suunnitellaan ennemmin pikkubusseille soveltuvia fasiliteetteja vrt. Tampereen matkakeskushanke, jossa vain sen takia että arkkitehdit osoittavat liian vähän käytettävissä olevaa tilaa, tilankäyttöä joudutaan suunnittelemaan pienkuljetusten eikä massakuljetusten näkökulmasta, jolloin mahdollisen tilan käytön hyödyt minimoidaan eikä maksimoida.”*
- *”Pitäisi kokoontua yhdessä kaupunkien, ELY:n, liikennöitsijöiden keskustelemaan kartan ääreen. Ja virkamiesten niellä ylpeytensä, että myös joku muu voi tietää asioista paremmin kuin he :)”*
- *”Jos halutaan joukkoliikenteeseen lisää matkustajia on asiakkaan silmillä katsottuna sujuvat ja TOIMIVAT matkakäytöt asemineen sekä liityntäpysäköinteineen jonkun laitettava kuntoon. Yksittäinen yrittäjä ei niitä voi tehdä ja nyt MHkin on pelattu ulos pelistä.”*
- *”Terveisiksi voisi sanoa, että pitkämatkaisen liikenteen toimintaedellytykset on huomioitava ja kehitettävä samalla tavalla kuin kaupunkiliikenteenkin. kaupunkiliikenteen asioista”*
- *Taukotilat ym. Yleisesti:*
 - *”Pysäköintimahdollisuudet/ajat on koko ajan huonontuneet niin linja-autojen kuin liityntäpysäköinnin osalta kaikissa kaupungeissa. Linja-autojen yön yli pysäköinti ei tunnu kuuluvan kenellekään eikä kohta edes taukopysäköinti. Liityntäpysäköinnissä olemme valovuosien päässä VRn asiakkaille tarjottavista malleista joka kaupungissa missä L-asema ja R-asema on erillisiä.”*
 - *”Samoin taukotilat eivät tunnu kiinnostavan kaupunkia, jonkun muun pitäisi ne muka järjestää johonkin.”*
 - *”odotustiloja on suljettu koko ajan lisää tai ainakin niiden aukioloa on supistettu huomattavasti. Ne eivät ole enää MH:n tehtävä mutta kenen pitäisi vastata mm. aikatauluinfojen oikeellisuudesta/toimivuudesta, asiakas WC:eistä tai turvallisuudesta.”*
- *Liikennejärjestelyt ym.*
 - *”Useissa kaupungeissa (mm. Turku, Hml) liikennevalot eivät suosi linja-autoliikennettä asemille saavuttaessa tai lähtiessä. Aikaa menee hukkaan kaupungin sisäänajoon tai lähdössä todella paljon. Se maksaa niin polttoaineena kuin matkustusajan pitkittymisinä yrittäjälle rahaa sekä samalla kilpailukyky heikkenee omaan autoon sekä junaan verrattuna asiakkaiden silmissä. Kaiken joukkoliikenteen sujuvuus pitäisi ottaa lähtökohdaksi ei vain kaupunkiliikenteen osalta. Samoin aikatauluinfo on monesti retuperällä tässä modernissa maassa.”*

Yhteenveto: Reittiliikenteen toimintaedellytykset kaupunkikeskustoissa

Saavutettavuus	Vaihdot	Liikennejärjestelyt ja tilavaraukset	Kuljettajien palvelut	Matkustajien palvelut	Lyhyt- ja pitkä-aikainen pysäköinti
<p>Linja-autoliikenteen näkökulmasta aseman saavutettavuudessa korostuu sijainti suhteessa reitteihin ja valtateihin. Vähänkin syrjässä sijaitseva asema voi lisätä matka-aikaa liikaa.</p> <p>Matkustajien näkökulmasta saavutettavuudessa korostuu aseman sijainti suhteessa kaupungin keskusta, rautatieasemaan sekä paikallisliikenteen reitteihin.</p> <p>Kaupungin laidalla hyvien liikenneyhteyksien varrella sijaitseva asema ei välttämättä ole matkustajien kannalta helposti saavutettavissa, jos paikallisliikenteen yhteydet ovat huonot.</p>	<p>Sujuvat vaihdot reittiliikenteen linja-autosta paikallisliikenteeseen tai junaan ovat tärkeitä kestävien matkaketjujen kannalta. Ei riitä, että matkustaja pääsee sujuvasti linja-autoasemalle tai valtatievarressa olevalle pysäkille, jos matkan jatkaminen perille ei onnistu.</p> <p>Vaihtoyhteyksissä on ongelmia erityisesti niissä kaupungeissa, joissa kaikki linja-autoliikenteen reitit eivät kulje keskustan tai linja-autoaseman kautta.</p>	<p>Erityisesti linja-autoasemien lähiympäristössä korostuvat joukkoliikennettä tukevat liikennejärjestelyt, kuten joukkoliikennekaistat, liikennevaloetuuudet ja riittävät tilavaraukset.</p> <p>Pitkamatkanaisen reittiliikenteen linja-autot ovat usein paikallisliikenteen linja-autoja suurempia. Liian ahtaat katutilat tai epäselvät liikennejärjestelyt hidastavat liikennettä ja heikentävät liikenneturvallisuutta.</p> <p>Toisaalta käytettävissä oleva katutila voi rajoittaa esimerkiksi pysäkin sijoittamista liikenteellisesti parhaaseen paikkaan.</p>	<p>Kuljettajien palveluissa on puutteita useissa kaupungeissa. Useilla asemilla palveluita ei ole lainkaan tai ne ovat puutteelliset, eikä esimerkiksi eväiden säilytys tai lämmitys onnistu.</p> <p>Palveluita tarvitaan kaikkina vuorokaudenaikoina, myös asemien aukioloaikojen ulkopuolella.</p> <p>Kuljettajien palveluita suunniteltaessa on tärkeää varmistaa, että asemalla on riittävät tilat linja-autojen pysäköintiin taun ajaksi.</p>	<p>Matkustajien palveluiden taso vaihtelee paljon. Uusissa matkakeskuksissa on yleensä kattavat palvelut, mutta useissa kaupungeissa palveluita ei ole lainkaan.</p> <p>Joissain kaupungeissa esimerkiksi aikataulunäytöt voivat sijaita asemarakennuksen sisällä, eivätkä siten ole käytettävissä aseman ollessa kiinni, vaikka asemalla olisikin liikennettä.</p> <p>Useissa kaupungeissa matkustajien palvelut ovat heikentyneet tai poistuneet kokonaan vanhojen linja-autoasemien sulkemisten myötä.</p>	<p>Linja-autoasemien pysäköintimahdollisuuksissa on suuria eroja. Joillain asemilla ei välttämättä ole kunnollista mahdollisuutta edes linja-auton lyhytaikaiseen pysäköintiin kuljettajan tauon ajaksi.</p> <p>Osalla asemista lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja on hyvin, mutta pitkäaikaiseen pysäköintiin ei ole mahdollisuutta.</p> <p>Linja-autojen pysäköintimahdollisuudet ovat joillain asemilla myös heikentyneet asema-alueiden maankäytön muutosten myötä.</p>

Reittiliikenteen huomioiminen asema-alueiden ja kaupunkikeskustojen kehittämishankkeissa

Useissa kaupungeissa on suunniteltu ja toteutettu kehittämishankkeita, joissa vanhan linja-autoaseman paikalle on suunniteltu esimerkiksi asuin- ja liikerakentamista ja linja-autoasema on siirretty uuteen paikkaan esimerkiksi rautatieaseman yhteyteen rakennettuun matkakeskukseen. Hankkeiden suunnittelussa on tärkeää huomioida yllä mainitut pitkamatkanaisen linja-autoliikenteen tarpeet asemien saavutettavuuden, liikennejärjestelyiden ja tilavarausten, pysäköinnin sekä kuljettajien ja matkustajien palveluiden suhteen. Linja-autoliikenteen tarpeet on tärkeä huomioida myös tärkeimpien katujen ja muiden liikenteeseen vaikuttavien hankkeiden suunnittelussa.

Jos linja-autoliikenteen tarpeita ei huomioida suunnittelussa riittävällä tavalla, voi saavutettavuuden heikkeneminen pahimmillaan johtaa esimerkiksi siihen, ettei tietyn reitin ajaminen linja-autoaseman tai kaupungin keskustan kautta enää ole kannattavaa. Matkustajien näkökulmasta matka-ajan piteneminen, puutteelliset vaihtoyhteydet tai palvelut heikentävät linja-autoliikenteen houkuttelevuutta ja kannustavat oman auton käyttöön.

Bright
ideas.
Sustainable
change.

RAMBOLL