

# Rautateiden kaukoliikenteen asemien palvelutaso ja kehittämistarpeet

Antti Meriläinen ja Sakari Somerpalo



Ratahallintokeskuksen  
julkaisu A 2/2004

Rautateiden kaukoliikenteen asemien palvelutaso ja  
kehittämistarpeet

Antti Meriläinen ja Sakari Somerpalo

Helsinki 2004



**Ratahallintokeskus**  
Liikennejärjestelmäyksikkö

Ratahallintokeskuksen julkaisuja A 2/2004  
ISBN 952-445-097-6  
ISSN 1455-2604  
Helsinki 2004

Saatavana myös pdf-muodossa  
[www.rhk.fi](http://www.rhk.fi)

Kannen kuva: Sakari Somerpalo

## TIIVISTELMÄ

Rautatieasemat toimintoineen ja ympäristöineen ovat keskeinen osa junamatkustajan matkaketjua ja niiden kehittämiseen kohdistuu uusia tarpeita ja odotuksia. Tämän työn tavoitteena on ollut kartoittaa keskeisten kaukoliikenteen piirissä olevien rautatieasemien nykyinen palveluvarustus ja mahdolliset kehittämistarpeet erityisesti matkustajan näkökulmasta. Tarkastelun kohteeksi valittiin 35 kaukoliikenteen asemapaikkakuntaa, jotka edustavat erilaisia asematyyppejä ja jotka on valittu eri ratakäytävistä maantieteellisesti kattavasti.

Työn tulosten analysointi ja raportointi tapahtuu kahdella tasolla: *Paikkakuntakohtainen analyysi* sisältää yksityiskohtaisen kuvauksen tarkasteluun valittujen paikkakuntien asemapalvelujen ja aseman ympäristön nykytilasta sekä kehittämismahdollisuuksista. Kukin asema on raportoitu yksityiskohtaisesti erillisessä asemakohtaisessa raportissa. Tämä *yhdistelmäanalyysi* sisältää paikkakuntakohtaisten raporttien perusteella tehdyn yhteenvedon asemapalvelujen ja -ympäristön nykytilasta, ehdotuksen tavoiteltavasta asemien palveluvarustuksesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä asematyypeittäin sekä tärkeimmät kehittämistoimenpiteet tavoitellun palveluvarustuksen saavuttamiseksi.

*Suurilla ja keskisuurilla asemilla* yleisenä kehittämistarpeena on autojen ja polkupyörien pysäköintipaikkojen määrän lisääminen, pysäköintijärjestelyjen selkeyttäminen ja pyöräpysäköinnin laatutason nostaminen. Paikallisliikenteen sekä aseman kautta kulkevan linja-autojen kaukoliikenteen aikataulu- ja reitti-informaatiota tulisi asemilla olla nykyistä enemmän. Lisäksi juna-aikataulut ja kaukoliikenteen linja-autojen aikataulut tulisi sovittaa paremmin yhteen, jotta liityntäliikenne toimisi mahdollisimman tehokkaasti eri pääsuuntiin.

Kahvila- ja kioskipalveluja tulisi kehittää erityisesti keskisuurilla asemilla. Myös pankki-automattipalvelujen saaminen ja säilyttäminen asemilla olisi toivottavaa. Lisäksi keskeisenä kehittämistarpeena useilla keskisuurilla asemilla on ratapihan turvallisuuden parantaminen järjestämällä turvallinen kulkuyhteys asematunnelin kautta välilaitureille ja ratapihan poikki.

*Pienillä asemilla* helposti toteutettava, mutta tärkeä kehittämistarve on invapysäköintipaikkojen merkitseminen lähelle aseman sisäänkäyntiä. Taksiliikenteen osalta tilausnumeron esillä oloon tulisi kiinnittää enemmän huomiota sekä muistaa aina informoida, mikäli taksin saaminen edellyttää sen tilaamista.

*Kaikilla asemilla* esteettömyyttä tulisi parantaa mm. parempien invaluisien ja inva WC:n avulla sekä korottamalla laiturit ja rakentamalla asematunnelista hissiyhteys kaikille laitureille ja asemarakennukseen. Laitureilla tulisi myös aina olla riittävät katetut odotustilat matkustajille ja tässä suhteessa on paljon kehittämisen varaa. Matkustajainformaatioon liittyy myös paljon kehittämistarpeita, mm. ajantasaisen matkustajainformaation parantaminen. Lisäksi on varmistettava, että odotustiloissa ja laiturialueella on luettavuudeltaan riittävän isokokoiset juna-aikataulujulisteet tai mm. heikkonäköisiä matkustajia palveleva aikataulunäyttö. Rautatieaseman opastusta lähikaduilta sekä kevyen liikenteen verkolta tulisi myös monin paikoin parantaa. Ongelmina asemapalvelujen kehittämisessä ovat eri toimijoiden väliset omistussuhteet ja yhteistyön puute.



## SAMMANDRAG

Järnvägsstationerna med sin verksamhet och omgivning utgör en central del av tågresenärernas resekedja och det finns nya behov och förväntningar på stationernas utveckling. Syftet med detta arbete har varit att kartlägga den nuvarande servicenivån och eventuella utvecklingsbehov på de centralaste fjärrtrafikstationerna, speciellt ur tågresenärens synvinkel. Till granskningsobjekt valdes 35 orter inom fjärrtrafiken med stationer, som representerar olika stationstyper och som befinner sig på olika banavsnitt täckande hela landet.

Analyseringen och rapporteringen av arbetsresultatet sker på två plan: *Den ortsvisa analysen* innehåller en detaljerad beskrivning av de enskilda stationernas servicesituation och miljö samt vilka utvecklingsmöjligheter som finns. Om varje station har rapporterats detaljerat i en separat rapport.

Denna *kombinerade analys* innehåller ett sammandrag utgående från de ortsvisa analyserna om stationsservicens och miljöns nuläge, ett förslag till den servicenivå som stationerna borde eftersträva samt vilka faktorer som inverkar. Till slut redogörs för de viktigaste utvecklingsåtgärderna för att nå den servicestandard som eftersträvas för varje stationstyp.

*På stora och medelstora stationer* utgörs det allmänna utvecklingsbehovet av en utökning av antalet parkeringsplatser för bilar och cyklar, av en klarläggning av parkeringsarrangemangen och av en höjning av kvalitetsnivån för cykelparkering. Tidtabells- och ruttinformationen om den lokala trafiken och den långväga busstrafik som går via stationerna borde utökas. Dessutom borde tidtabellerna för tåg och långväga busstrafik bättre samordnas, så att den anslutande trafiken skulle fungera så effektivt som möjligt i olika riktningar.

Kafé- och kioskservicen borde utvecklas speciellt på de medelstora stationerna. Även tillgång till bankautomater på stationerna vore önskvärt. Dessutom är förbättring av säkerheten på bangården ett centralt utvecklingsbehov på de medelstora stationerna. Behovet gäller ordnande av en säker gångförbindelse via stationstunneln till mellanplattformarna och över bangården.

*På de små stationerna* är ett viktigt utvecklingsbehov, som är lätt att genomföra, markering av platser för rörelsehindrade nära stationens ingång. Vad gäller taxitrafiken borde mer uppmärksamhet fästas vid bokningsnumrets synlighet. Likaså borde man alltid komma ihåg att informera om bokning av taxi förutsätts.

*På alla stationer* borde hinderslösheten förbättras bl.a. med hjälp av bättre ramper och wc för rörelsehindrade samt genom att höja plattformarna och bygga hissförbindelse från stationstunneln till alla plattformar och till stationsbyggnaden. På plattformarna borde det även alltid finnas tillräckligt med täckta väntutrymmen för passagerarna. I detta hänseende är utvecklingsbehovet stort. Samma gäller passagerarinformationen, bl.a. en förbättring av uppdaterad passagerarinformation. Dessutom är det skäl att försäkra att det i väntutrymmena och på plattformsområdet finns tågtidtabellstavlor med tillräckligt stora bokstäver eller en tidtabellsmonitor som betjänar bl.a. passagerare med svag synförmåga. Skyltningen av järnvägsstationen från närliggande gator samt nätet för lätt trafik borde även förbättras på många ställen. Problem för serviceutvecklingen ställer även olika instansers ägan-  
deförhållanden samt samarbetsbrister.



Meriläinen, Antti & Somerpalo, Sakari: **The level of service supply and recommended development needs of passenger services in main railway stations.** Finnish Rail Administration, Helsinki 2004. Publications of the Finnish Rail Administration A 2/2004. 95 pages. ISBN 952-445-097-6, ISSN 1455-2604.

## SUMMARY

Railway stations including their activities and surrounding station environment constitute a central part of the trip chain of rail passengers, and new expectations and needs for railway station development have been demonstrated. The objective of this study is to inspect the existing passenger service supply and possible development needs of passenger services in main railway stations having long-distance traffic. These development needs have been examined especially from the passenger's viewpoint. The study includes 35 railway stations having long-distance traffic which represent various types of stations and which were selected from alternative railway corridors in different parts of the country.

The analysis and reporting of study results have been conducted in two ways. A *local analysis* includes a detailed description of existing passenger services and station environment in selected railway stations supplemented by their development needs. A separate local report was prepared for all selected stations. This *conclusive analysis* presents a summary of the local reports. The main topics of analysis include existing passenger service supply, recommendations on the desired service supply in different types of stations and main development needs for achieving the desired passenger service supply.

In *large and medium-sized stations* the common development needs include sufficient parking facilities and spaces for private cars and bicycles, guidance to different types of parking facilities and improved level of quality of bicycle parking. More information should also be provided on the timetables and routes of local and long-distance buses. In addition, train and bus timetables should be better synchronised with each other in order to provide efficient feeder connections to main directions.

Cafeteria and kiosk services should be improved especially in medium-sized stations. The desired passenger services also include automatic teller machines in large and medium-sized stations. Furthermore, improving passenger safety by providing safe tunnel access to all platforms and across the rail yard is also included in the main improvement needs of many medium-sized stations.

In *small stations* providing designated parking spaces for the disabled persons close to station entrance is an important improvement measure which can be easily implemented. With regard to taxi services, more attention should be paid on informing the passengers about the need of ordering a taxi, and the phone number of taxi service should be clearly visible.

Accessibility for the disabled persons should be improved in *all stations* e.g. by providing wheelchair ramps, toilets for the disabled persons, elevated platform levels and improved access through tunnel to all platforms by elevators or ramps. Sufficient waiting areas with roof should also be provided for passengers in the platform area.

Passenger information systems in stations have plenty of development needs, such as improving the real-time passenger information in waiting rooms and platforms. It should also be secured that large-sized, visible timetable information charts or display units for e.g. weak-eyed passengers are provided in waiting rooms and platform areas. Furthermore, traffic guidance to railway stations from nearby city streets as well as from pedestrian and bicycle ways should be improved in many stations. The problems in developing passenger services at stations include real estate ownership and the lack of cooperation.

## ESIPUHE

Junaliikenteen ja rataverkon kehittyessä myös rautatieasemien palveluihin ja asemaympäristöihin kohdistuu uusia kehittämishaasteita. Tämän työn tarkoituksena on kartoittaa keskeisten rautateiden kaukoliikenteen piirissä olevien asemien nykyinen palveluvarustus ja mahdolliset kehittämistarpeet sekä tehdä ehdotus asemapalvelujen tavoiteltavasta palvelutasosta erityyppisillä asemilla. Lisäksi jokainen asema on raportoitu yksityiskohtaisesti erillisessä asemakohtaisessa raportissa.

Selvitystä on ohjannut työryhmä, johon ovat kuuluneet Ratahallintokeskuksesta Arja Aalto (pj) ja Miika Mäkitalo sekä VR Osakeyhtiöstä Ilkka Keränen. Selvityksen ovat tehneet fil. lis. Antti Meriläinen ja dipl.ins. Sakari Somerpalo Linea Konsultit Oy:stä.

Helsingissä, toukokuussa 2004

Ratahallintokeskus  
Liikennejärjestelmäyksikkö

# SISÄLLYSLUETTELO

<b>TIIVISTELMÄ</b>	3
<b>SAMMANDRAG</b>	4
<b>SUMMARY</b>	5
<b>ESIPUHE</b>	6
<b>SISÄLLYSLUETTELO</b>	7
<b>1. JOHDANTO</b>	9
<b>2. TARKASTELTAVAT ASEMAT JA PALVELUTEKIJÄT</b>	12
2.1 Asemaluokitus	12
2.2 Väestö, junatarjonta ja matkustajamäärä	17
2.3 Asemapalvelujen käyttäjämäärä	20
2.4 Asemapalvelujen palvelutekijät ja niiden ryhmittely	21
<b>3. LIITYNTÄLIIKENNE ASEMILLE</b>	23
3.1 Henkilöautopysäköinti	23
3.2 Kevyt liikenne	25
3.3 Kauko- ja paikallisliikenteen linja-autopalvelut	28
3.4 Taksipalvelut	31
3.5 Opastus asemalle tie- ja katuverkolta	31
<b>4. ASEMA-ALUEEN PALVELUVARUSTUS</b>	32
4.1 Asemarakennuksen kiinteät palvelut	32
4.2 Myyntipalvelut	34
4.3 Asemarakennuksen yksityiset palvelut	38
4.4 Laituripalvelut	47
4.5 Matkustajainformaatio	55



<b>5.</b>	<b>ASEMAN YMPÄRISTÖ</b>	<b>59</b>
5.1	Viihtyisyys ja turvallisuus	59
5.2	Maankäytön kehittäminen aseman ympäristössä	64
<b>6.</b>	<b>ASEMAPALVELUJEN TAVOITTEELLINEN PALVELUTASO</b>	<b>68</b>
6.1	Tavoitteellinen palvelutaso asematyypeittäin	68
6.2	Henkilöautopysäköinti	72
6.3	Kevyt liikenne	73
6.4	Linja-auto- ja taksiliikenne	74
6.5	Opastus asemalle	77
6.6	Asemarakennus / kiinteät palvelut	78
6.7	Asemarakennus / myyntipalvelut	79
6.8	Asemarakennus / yksityiset palvelut	81
6.9	Asemarakennus / matkustajainformaatio	82
6.10	Laituripalvelut	84
6.11	Matkustajainformaatio laitureilla	86
<b>7.</b>	<b>YHTEENVETO KEHITTÄMISTARPEISTA ASEMATYYPEITTÄIN</b>	<b>88</b>
7.1	Suuret asemat	88
7.2	Keskisuuret asemat	89
7.3	Pienet asemat	91
7.4	Asemaympäristöjen viihtyisyyden parantaminen	92
<b>8.</b>	<b>ASEMAPALVELUJEN KEHITTÄMINEN</b>	<b>93</b>
	<b>LÄHDELUETTELO</b>	<b>94</b>
	<b>LIITE 1: HAASTATTELUT</b>	<b>95</b>

## 1. JOHDANTO

Rautateiden henkilöliikenteen kehittämisedellytyksiin vaikuttavat rataverkon ja junakaluston tarjoamat liikennöintimahdollisuudet, yhteistyö ja kilpailutilanne muiden kulkumuotojen kanssa sekä matkustuskysynnässä tapahtuvat muutokset. Rataverkon kehittäminen on edellytys tavoitellulle henkilöjunaliikenteen nopeuden nostolle valituilla rataosilla parin seuraavan vuosikymmenen aikana. Samanaikaisesti koko liikennejärjestelmän tasolla pyritään liikennemuotojen välistä yhteistyötä kehittämään siten, että eri liikennemuodot entistä paremmin tukevat toisiaan. Kaupunkien, kaupunkiseutujen ja maan eri osa-alueiden väestön ja elinkeinoelämän kehitys sekä elämäntapojen muutokset puolestaan vaikuttavat liikenteen kysyntään ja tarpeeseen.

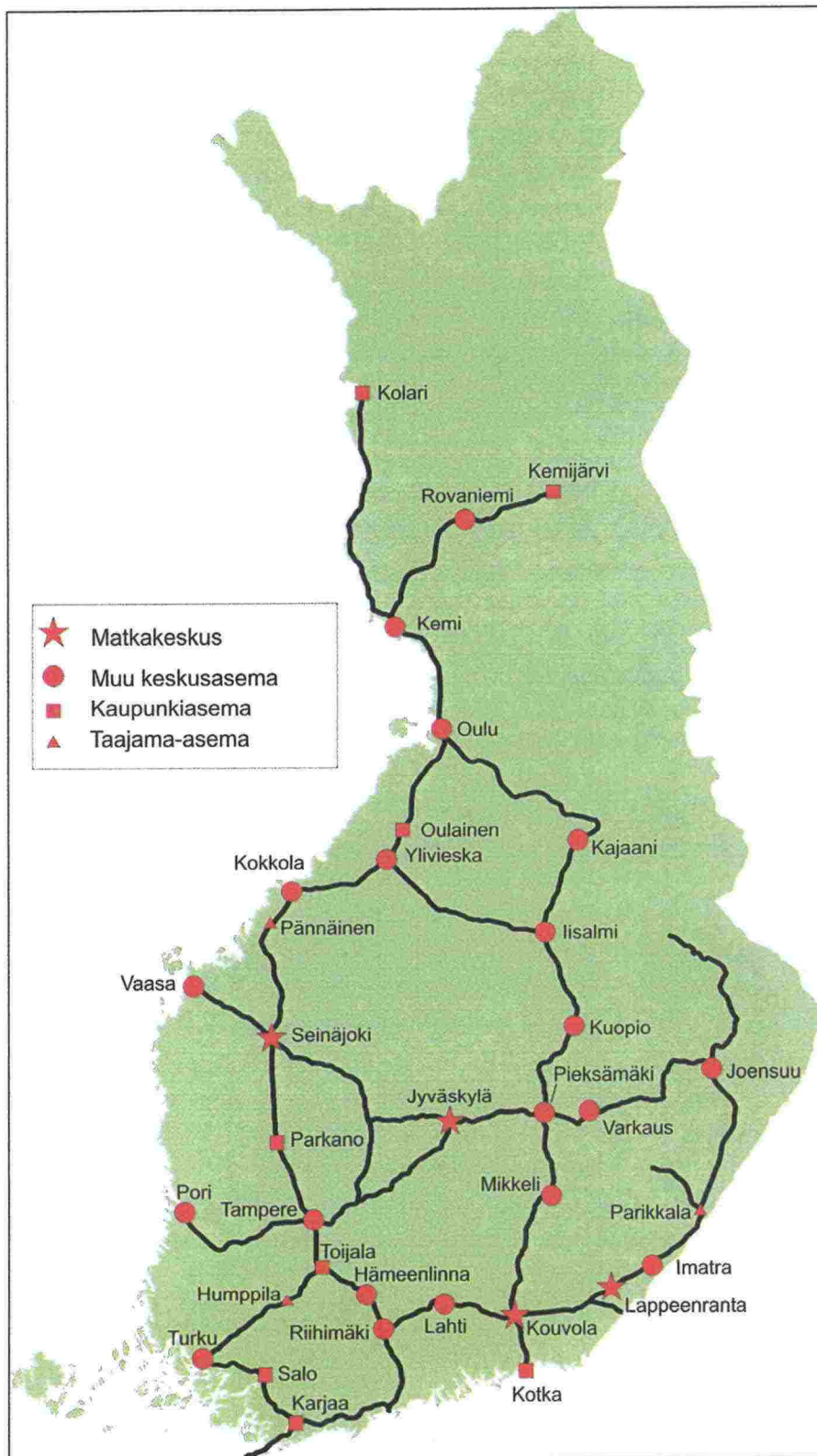
Junaliikenteen toimintaympäristön muuttuminen aiheuttaa muutoksia matkustuskäyttämismisessä, mikä edellyttää liikennetarjonnan ja matkustajille tarjottavan palvelutason parantamista. Rautatieasemat toimintoineen ja ympäristöineen ovat osa junamatkustajan matkaketjua, joten niiden kehittämiseen kohdistuu myös uusia tarpeita ja odotuksia.

Tämän työn tarkoituksena on ollut kartoittaa keskeisten rautateiden kaukoliikenteen asemien nykyinen palveluvarustus ja mahdolliset kehittämistarpeet, tarkastella käynnissä olevien muutosten vaikutuksia asemapalveluihin sekä tehdä ehdotuksia niiden kehittämiseksi ja tavoiteltavasta palvelutasosta erityyppisillä asemilla. Työssä on tarkasteltu asemapalvelujen kehittämistarpeita erityisesti henkilöliikenteen asiakkaan (matkustajan) näkökulmasta. Tarkastelun kohteeksi valittiin 35 kaukoliikenteen asemaa, jotka edustavat erilaisia asematyyppejä ja jotka on valittu eri ratakäytävistä maantieteellisesti kattavasti (kuva 1).

Asemapalvelujen nykytilan kartoitus ja liikennemuotojen yhteistyön toimivuus on selvitetty paikkakuntaakohtaisen maastokäynnin sekä asemapäällikköjen haastattelujen avulla. Nykytilan kuvaus sisältää valittujen asemapaikkakuntien henkilöjunaliikennejärjestelmän kuvauksen (palvelutaso, junatyypit, asemapalvelut, liityntäliikenneratkaisut, asemaympäristön maankäyttö). Nykytilan kuvausta on täydennetty tiedossa olevien ja arvioitujen muutosten ennakoituilla vaikutuksilla sekä tehty ehdotus keskeisimmistä kehittämistoimenpiteistä sekä asematyypeittäin että paikkakuntaakohtaisesti. Lisäksi on kuvattu aseman sijainti muuhun palveluvarustukseen nähden ja tarkasteltu asemapalvelujen ja muiden aseman välittömässä läheisyydessä sijaitsevien palvelujen toisiaan täydentävyyttä sekä tehty katsaus asemanseudun suunnittelutilanteeseen.

Työn tulosten analysointi ja raportointi tapahtuu kahdella tasolla:

*Paikkakuntaakohtainen analyysi* sisältää yksityiskohtaisen kuvauksen tarkasteluun valittujen paikkakuntien asemapalvelujen ja aseman ympäristön nykytilasta sekä kehittämismahdollisuuksista. Analyysi toimii lähtökohtana paikkakuntaakohtaiselle palvelujen ja toimintojen kehittämiselle sekä myös liikennemuotojen välistä yhteistyötä koskevalle suunnittelulle. Kukin asema on raportoitu yksityiskohtaisesti erillisessä asemakohtaisessa raportissa.



Kuva 1. Henkilöliikenteen rataverkko ja tarkasteluun sisältyvät asemapaikkakunnat asematyypeittäin.



Tämä *yhdistelmäanalyysi* sisältää paikkakuntakohtaisista raporteista tehdyn yhteenvedon asemapaikkakuntien asemapalvelujen ja -ympäristön nykytilasta asematyypeittäin ryhmiteltynä. Lisäksi raportti sisältää ehdotuksen tavoiteltavasta asemien palveluvarustuksesta asematyypeittäin, palveluvarustukseen vaikuttavista tekijöistä sekä keskeisiä kehittämistoimenpiteitä tavoitellun palveluvarustuksen saavuttamiseksi. Tämä analyysi palvelee suunnittelua eri aluetasoilla liittyen erityyppisten paikkakuntien henkilöjunaliikenteen kehittämiseen, asemanseutujen ja asemapalvelujen kehittämiseen, liikennemuotojen välisen yhteistyön edistämiseen ja matkakeskusten jatkokehittelyyn.

## 2. TARKASTELTAVAT ASEMAT JA PALVELUTEKIJÄT

### 2.1 Asemaluokitus

Rautatieasemat voidaan luokitella erilaisin perustein. Asemat voidaan ensinnäkin jakaa kaukoliikenteen asemiin ja lähiliikenneasemiin. Tässä työssä tarkastellaan vain kaukoliikenteen asemia. Lähtökohtana luokitukselle voidaan käyttää esimerkiksi VR:n Vali 2012 – Valtakunnallinen liikennejärjestelmä –julkaisun luokittelua, jossa asemat on jaettu vaikutusalueen koon ja liikennöinnin perusteella keskus-, kaupunki- ja taajama-asemiin. Asemat voidaan myös luokitella niiden rataverkolla olevan toiminnallisen sijainnin perusteella risteys-, väli- ja pääteasemiin. Matkustajamäärän perusteella asemat voidaan jakaa esimerkiksi suurin, keskisuuriin ja pieniin asemiin.

Asemapaikkakunnat voidaan luokitella myös sen mukaan, miten ne sijaitsevat kaupunki- ja taajamarakenteessa eli miten asema sijaitsee kaupungin keskustaan ja muuhun rakennettuun alueeseen nähden. Asemaa käyttävien keskeisten matkustajaryhmien mukaan voidaan erottaa muun muassa yliopistopaikkakunnat, matkailupaikkakunnat ja työssäkäyntiliikenteen asemat.

#### *Keskus-, kaupunki- ja taajama-asemat*

Vali 2012 –luokituksen mukaan rautatieasemat voidaan jakaa keskusasemiin, kaupunkiasemiin ja taajama-asemiin. *Keskusasemilla* pysähtyvät kaikki junatyypit, myös nopeat junat. Paikallisbussit huolehtivat jatkoyhteyksistä lähialueille ja kaukoliikenteen linja-autot palvelevat asemien vaikutusalueen etäisimpiä taajamia. *Kaupunkiasemat* ovat Intercity-, pikajuna- ja taajamajunaliikenteen asemia, joilla seudullinen linja-autoliikenne kytkee lähiseudun aseman vaikutusalueeseen. *Taajama-asemat* ovat pääasiassa pieniä asemia, joilla pääpaino on taajamajunaliikenteessä silloin, kun junatarjonta on suuri. Hiljaisemmilla rataosilla taajama-asemilla pysähtyy myös Intercity- ja pikajunia.

#### *Risteys-, väli- ja pääteasemat*

Sijainti rataverkolla jakaa rautatieasemat toiminnallisesti risteysasemiin, väliasemiin ja pääteasemiin. *Risteysasemalla* on vaihtomahdollisuus yhteen tai useampaan eri liikennesuuntaan kulkevaan henkilöjunaan. *Väliasemalla* ei ole vaihtomahdollisuutta muihin liikennesuuntiin kulkeviin henkilöjuniin, vaan asemalla pysähtyvät vain yhden ratakäytävän junat. *Pääteasemalla* henkilöliikenteen rata päättyy eikä asemalla ole kauttakulku- tai vaihtomahdollisuutta muihin liikennesuuntiin. Taulukossa 1 on esitetty tähän työhön valittujen 35:n aseman jakautuminen eri asematyyppeihin ja toiminnallisen asemaluokituksen mukaan.

Aseman toiminnallisella sijainnilla on oma vaikutuksensa myös asemapalvelujen käyttöön ja tarpeeseen. Erityisesti tämä näkyy risteysasemilla, joilla on paljon junaa vaihtavia matkustajia. VR:n Etelä-Suomessa käyttöönotettaman vakioaikataulukjärjestelmän ansiosta vaihtoajat asemilla ovat lyhentyneet ja ne keskittyvät samoihin kellonaikoihin, mikä asettaa lisävaatimuksia erityisesti opastukselle ja laiturien välisten kulkureittien toimivuudelle.

Risteys sijainti lisää asemaa käyttävien matkustajien määrää, mutta lyhyet vaihtoajat aiheuttavat sen, että vaihtomatrustajat eivät ehdi käyttää asemarakennuksen sisällä olevia kaupallisia palveluita. Väliasemien luonteeseen puolestaan kuuluu se, että junien pysähtymisajat ovat usein hyvin lyhyitä, mikä edellyttää, että matkustajat pystyvät siirtymään laiturilta juniin nopeasti. Tällöin on mm. tärkeää houkutelaa matkustajat laiturille riittävän ajoissa ja ohjata heidät valmiiksi mahdollisimman lähelle oikeaa vaunua.

*Taulukko 1. Tarkasteluun sisältyvät asemapaikkakunnat luokiteltuna asematyyppin ja aseman rataverkollisen sijainnin perusteella.*

ASEMAN SIJAINTI RATAVERKOLLA	ASEMATYYPPI		
	Keskusasema	Kaupunkiasema	Taajama-asema
<b>Risteusasema</b>	Tampere, Turku, Oulu, Jyväskylä, Joensuu, Seinäjoki, Kouvolaa, Pieksämäki, Kemi, Ylivieska, Iisalmi, Riihimäki	Toijala, Karjaa	Parikkala
<b>Väliasema</b>	Kuopio, Hämeenlinna, Rovaniemi, Lahti, Mikkeli, Kajaani, Lappeenranta, Kokkola, Varkaus, Imatra	Salo, Parkano, Oulainen	Pännäinen, Humppila
<b>Pääteasema</b>	Vaasa, Pori	Kemijärvi, Kolari, Kotka	

### *Matkakeskukset*

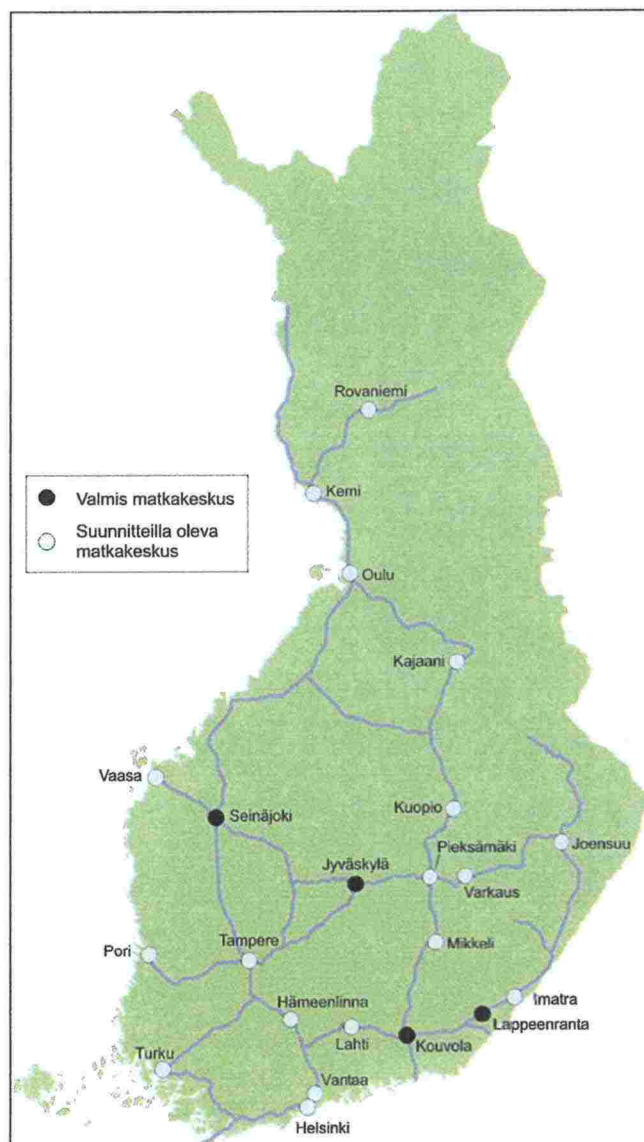
Matkakeskusverkon kehittäminen on liikenne- ja viestintäministeriön 1990-luvulla käynnistämä hanke, jonka tavoitteena on helpottaa julkisen liikenteen käyttöä ja sujuvoittaa matkakettuja. Vuoteen 2007 mennessä pyritään toteuttamaan 22 matkakeskuksen valtakunnallinen terminaaliverkko. Matkakeskus on joukkoliikenteen solmupiste, jossa kohtaavat valtakunnallinen ja paikallinen bussi- ja junaliikenne. Matkakeskuksessa vaihtaminen kulkumuodosta toiseen on sujuvaa, turvallista ja esteetöntä, matkustuspallvelut ovat helposti kaikkien saatavilla, matkustajille on tarjolla korkeatasoinen ja viihtyisä matkustusympäristö sekä matkustamista tukevia oheispallveluja.

Matkakeskukset voidaan toteuttamistavan mukaan jakaa kahteen tyyppiin:

- paikkakuntiin, joilla on yhteinen juna- ja linja-autoterminaali
- paikkakuntiin, joilla tiivistetään yhteistyötä erillisen juna- ja linja-autoaseman välillä, esimerkiksi yhteisen informaatiojärjestelmän avulla.



Kuvassa 2 on esitetty valmiit ja suunnitteluvaiheessa olevat matkakeskukset Suomessa, jotka Helsinkiä ja Tikkurilaa lukuun ottamatta kaikki sisältyvät tähän tarkasteluun. Valmiita matkakeskuksia ovat Seinäjoki (valmistunut vuonna 2000), Lappeenranta (valmistunut vuonna 2002), Kouvola (valmistunut vuonna 2002) ja Jyväskylä (valmistunut vuonna 2002). Suunnittelu- ja toteutusvaiheessa ovat Hämeenlinna, Joensuu, Kajaani, Kuopio, Lahti, Mikkeli, Oulu, Pieksämäki, Pori, Rovaniemi, Tampere, Turku, Vaasa, Kemi, Varkaus ja Imatra.



Kuva 2. Valmiit ja suunnitteluvaiheessa olevat matkakeskukset Suomessa. ([www.matkakeskus.fi](http://www.matkakeskus.fi)).

### *Matkustajamäärä*

Rautatieasemat voidaan luokitella myös niiden matkustajamäärän mukaan. Tässä työssä on käytetty seuraavaa luokittelua:

- 1) Suuret asemat (matkustajamäärä yli 1 000 matkustajaa/vuorokaudessa)
  - Suurin asemiin kuuluvat valtakunnanosakeskukset (Tampere, Turku, Kuopio, Oulu ja Jyväskylä), tärkeimmät risteysasemat (Seinäjoki, Kouvola ja Riihimäki) ja suurimmat työssäkäyntiasemat (Riihimäki, Hämeenlinna ja Lahti).
- 2) Keskisuuret asemat (matkustajamäärä 300 – 1 000 matkustajaa/vuorokausi)
  - Keskisuurin asemiin kuuluvat maakuntakeskukset (Rovaniemi, Lappeenranta, Joensuu, Vaasa, Mikkeli, Pori, Kajaani ja Kokkola), pienemmät risteysasemat (Toijala, Pieksämäki, Karjaa ja Ylivieska) ja merkittävät seutukuntakeskukset (Salo, Kemi, Imatra ja Iisalmi).
- 3) Pienet asemat (matkustajamäärä alle 300 matkustajaa/vuorokausi)
  - Pieniin asemiin kuuluvat muut kaupungit tai isot kunnat (Parkano, Parikkala, Humppila, Pännäinen, Oulainen, Varkaus, Kotka, Kemijärvi ja Kolari) ja väliiikenteisten ratojen varrella sijaitsevat seutukuntakeskukset.

Tähän työhön valittujen 35 aseman jakautuminen matkustajamäärän ja aseman kaupunkirakenteellisen sijainnin mukaan on esitetty myös taulukossa 2.

### *Aseman sijainti kaupunkirakenteessa*

Sijainnin perusteella asemat voidaan jakaa neljään luokkaan. Sijainti vaikuttaa myös osaltaan asemapalvelujen käyttäjämäärään (kts. luku 2.3). Tarkasteluun sisältyvät asemapaikkakunnat on jaettu seuraaviin luokkiin taulukossa 2:

- 1) Ydinkeskustassa sijaitsevat asemat
  - Asema on osa kaupallista ydinkeskustaa ja ydinkeskustan palveluvarustus täydentää asemapalveluja hyvin. Paikallisten asukkaiden sekä keskustassa työssä ja asioimassa käyvien osuus asemapalvelujen käyttäjistä on suuri.
- 2) Ydinkeskustan laidalla sijaitsevat asemat
  - Keskustan palveluvarustus täydentää asemapalveluja osittain. Asemapalveluja käyttävät jonkin verran myös paikalliset asukkaat ja aseman ympäristössä työssäkäyvät.

Taulukko 2. Tarkasteluun sisältyvät asemapaikkakunnat luokiteltuna matkustajamäärän ja aseman kaupunkirakenteellisen sijainnin perusteella.

ASEMAN SIJAINTI KAUPUNKI- RAKENTEESSA	ASEMAN MATKUSTAJAMÄÄRÄ		
	Suuri asema (yli 1000 matkustajaa/vrk)	Keskisuuri asema (300-1000 matkustajaa/vrk)	Pieni asema (alle 300 matkustajaa/vrk)
Ydinkeskustassa	Tampere, Seinäjoki, Kouvola	Vaasa	
Ydinkeskustan laidalla	Turku, Jyväskylä, Oulu, Kuopio, Lahti, Riihimäki, Hämeen- linna	Mikkeli, Kajaani, Po- ri, Pieksämäki, Salo, Lappeenranta, Toijala, Kokkola, Karjaa, Ke- mi, Ylivieska, Iisalmi	Parikkala, Oulainen, Varkaus
Keskusta-alueen ulkopuolella		Rovaniemi, Joensuu, Imatra	Pännäinen, Humppi- la, Kemijärvi, Kotka
Kauempana taaja- man ulkopuolella			Parkano, Kolari

3) Keskusta-alueen ulkopuolella sijaitsevat asemat

- Aseman ympäristön palveluvarustus ei ole kovinkaan monipuolinen, joten se täydentää asemapalveluja vain yksittäisten palvelujen osalta. Asemapalveluja käyttävät pienessä määrin myös lähiympäristön asukkaat ja mahdolliset asema-alueen läpikulkijat.

4) Kauempana taajama-alueen ulkopuolella sijaitsevat asemat

- Lähitöllä ei ole täydentäviä palveluja. Paikalliset asukkaat eivät juurikaan käytä asemapalveluja.

Selvästi yleisin tilanne suomalaisissa kaupungeissa on se, että rautatieasema sijaitsee keskustan laidalla. Tällöin rata ja asema-alue muodostavat yleensä selvän rajan tiiviin keskustarakenteen – usein ruutukaavan – ja väljemmin rakennetun laitakaupungin välille. Suuren estevaikutuksen ja rautatieliikenteen tarpeisiin tarvittavan alueen laajuuden vuoksi asema ja ratapiha ovat usein olleet esteenä kaupunkikeskustan laajenemiselle radan takaisille alueille. Käyttötarpeiden muututtua asema-alueen takana sijaitsevat alueet voivat monesti tarjota suurenkin potentiaalinen keskustan laajenemiselle, mutta se edellyttää mm. kulkuyhteyksien parantamista asema-alueen poikki. Samalla tilanne tarjoaa mahdollisuuksia myös asemien ja alueen läpikulkevaa jalankulkuliikennettä hyödyntävien asemapalvelujen kehittämiseen. Asemien lähiympäristön maankäytön kehittämistä on käsitelty lisää luvussa 5.2.

*Matkustajaryhmät*

Oma erityinen vaikutuksensa asemapalvelujen käytölle ja tarpeelle on asemaa käyttävien erilaisten matkustajaryhmien määrällä. Tästä näkökulmasta voidaan erottaa – toisiaan pois sulkematta – muun muassa:



- yliopistopaikkakunnat, joiden matkustajista huomattavan suuri osa koostuu opiskelijoista: Tampere, Turku, Jyväskylä, Oulu, Kuopio, Rovaniemi, Lappeenranta, Joensuu ja Vaasa.
- matkailupaikkakunnat, joiden matkustajakoostumuksessa ja matkustajamäärien vaihtelussa näkyvät selvästi matkailusesongit. Näitä ovat erityisesti pohjoisimmat asemat Kolari, Kemijärvi ja Rovaniemi.
- työssäkäyntiasemat, joiden matkustajista suuri osa on päivittäisiä työmatkalaisia. Näitä ovat erityisesti pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella sijaitsevat asemat Riihimäki, Hämeenlinna ja Karjaa, mutta pienemmässä määrin myös hieman kauempana Helsingistä sijaitsevat asemat sekä muiden suurten kaupunkiseutujen lähiasemat, kuten Lahti, Kouvola, Toijala, Tampere, Salo ja Turku.

## 2.2 Väestö, junatarjonta ja matkustajamäärä

Kuvissa 3 ja 4 on esitetty tarkasteluun valittujen asemien matkustajamäärä suhteessa asemapaikkakuntien työssäkäyntialueiden asukaslukuun. Kuvissa 5 ja 6 matkustajamäärä on kuvattu suhteessa aseman junatarjontaan.

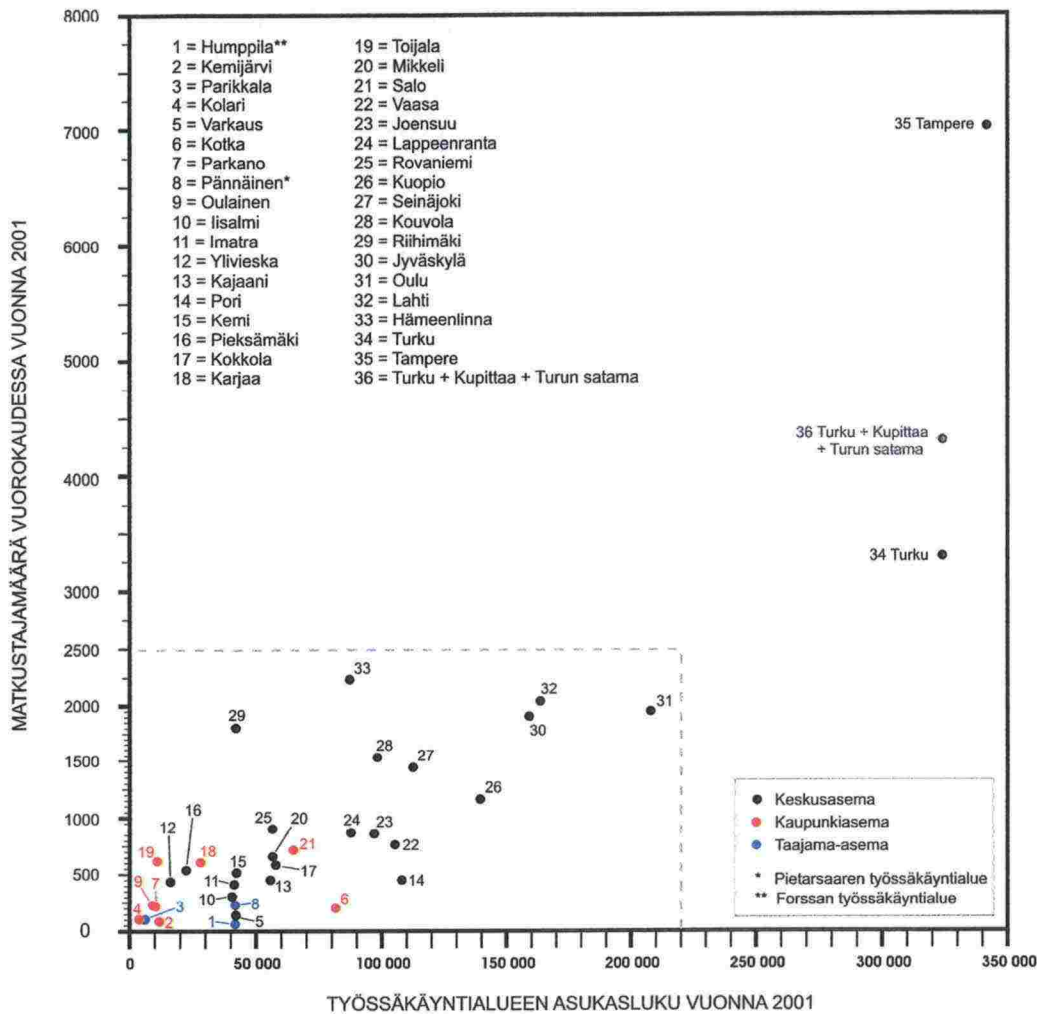
Matkustajamäärät ovat yleensä sitä suuremmat mitä suurempi väestöpohja ja mitä parempi junatarjonta asemalla on. Tarkasteltavista asemista matkustajamääriltään selvästi suurimpana erottuu Tampere. Väestöpohjaltaan lähes yhtä suuren Turun kolmen aseman yhteenlaskettu matkustajamäärä on selvästi Tamperetta pienempi, mikä suurelta osin selittyy huomattavasti vähäisemmällä junatarjonnalla. Muihin tarkastelupaikkakuntiin verrattuna Turun matkustajamäärät ovat kuitenkin suuret.

Oman ryhmänsä muodostavat ne asemapaikkakunnat, joiden junatarjonta ei ole kovin tiheä, mutta joiden väestöpohja on suuri ja jotka ovat Tampereen ja Turun tavoin merkittäviä yliopistopaikkakuntia ja siksi matkustajamäärät ovat korkeita (erityisesti Oulu ja Jyväskylä, myös Kuopio). Pienemmillä yliopistopaikkakunnilla (mm. Rovaniemi, Lappeenranta, Joensuu, Vaasa) matkustajamäärät ovat kohtuullisen suuret junatarjontaan ja työssäkäyntialueen kokoon nähden.

Väestöpohjaltaan suurista kaupungeista Lahden matkustajamäärät ovat alhaiset suhteutettuna junatarjontaan ja Lahden sijaintiin lähellä Helsinkiä, mutta tilanteen voidaan odottaa muuttuvan junayhteyksien nopeutuessa Lahden oikoradan myötä. Väestöpohjaltaan suurrehkoja, mutta heikon junatarjonnan ja/tai hitaiden yhteyksien vuoksi matkustajamääriltään vähäisiä asemia ovat tarkastelupaikkakunnista erityisesti Kotka ja Pori, pienemmässä määrin myös Vaasa ja Kuopio.

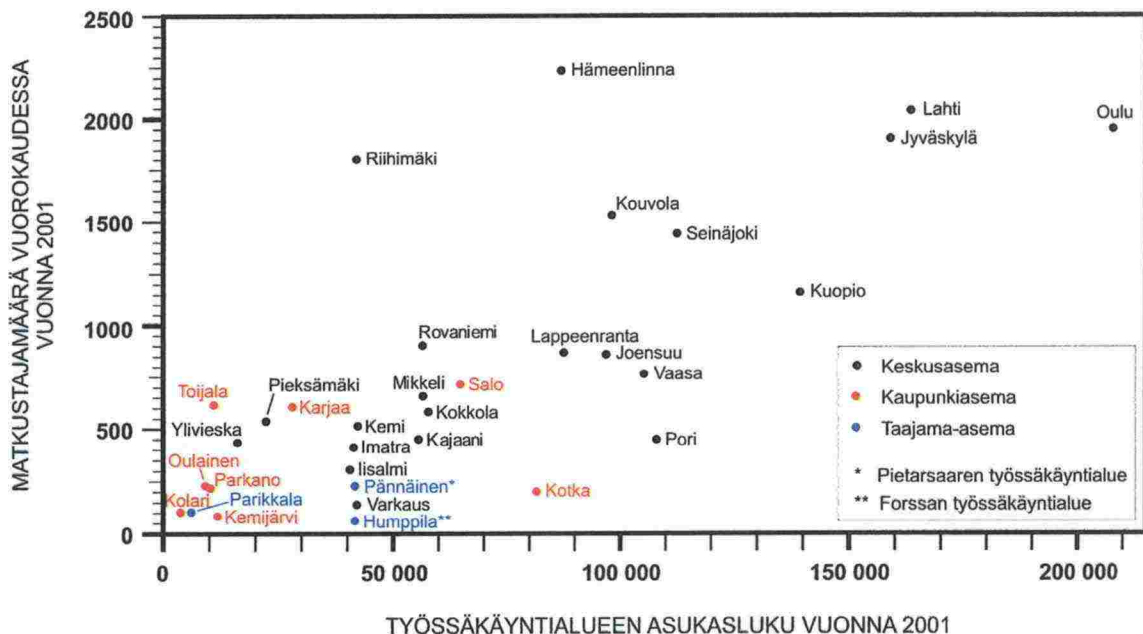
Työssäkäyntietäisyydellä Helsingistä sijaitsevien asemien matkustajamäärät nousevat säännöllisen päivittäisen liikkumisen ja hyvän junatarjonnan takia suuriksi, vaikka asemapaikkakuntien työssäkäyntialueen asukasluku ei olisikaan kovin suuri (erityisesti Hämeenlinna ja Riihimäki, myös Karjaa ja Salo). Muuntyyppisiä asemia, joilla matkustajamäärät ovat suuria suhteessa niiden työssäkäyntialueen asukaslukuun, ovat hyvän junatarjonnan piirissä olevat risteysasemat (mm. Toijala, Kouvola, Seinäjoki, Pieksämäki, Ylivieska).





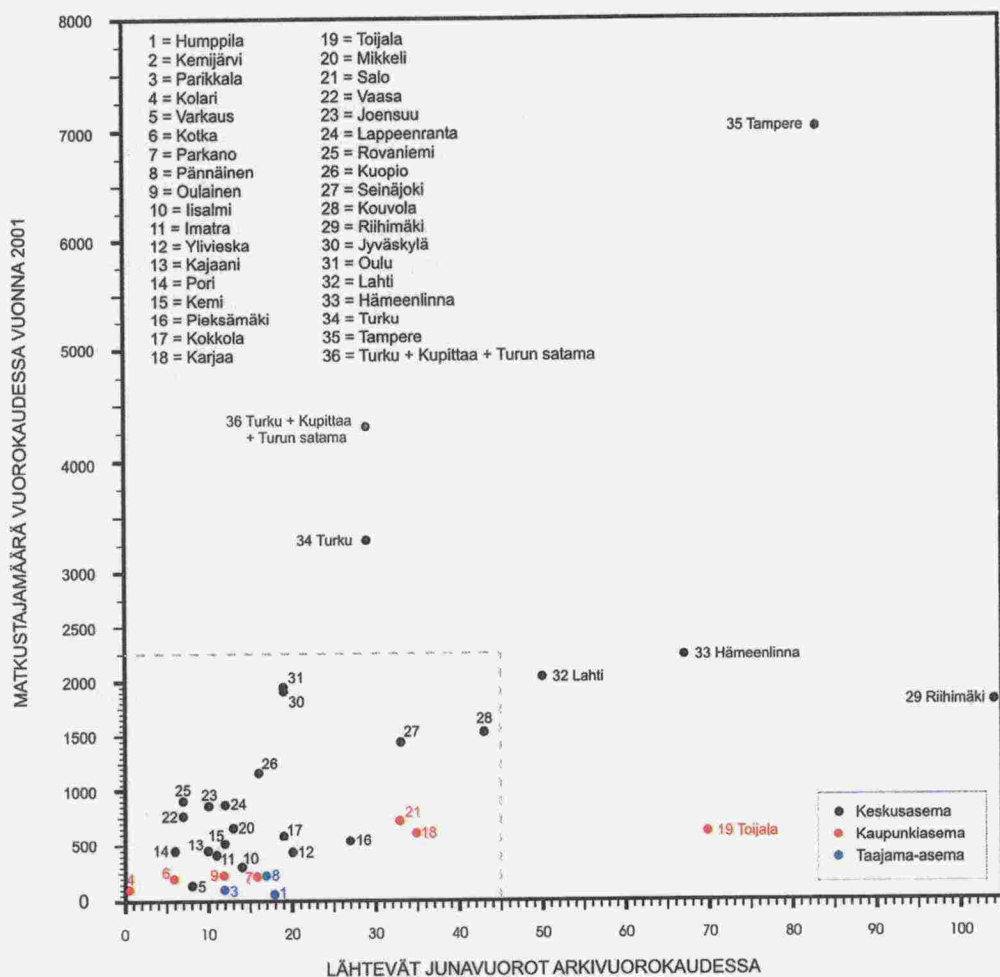
TYÖSSÄKÄYNTIALUEEN ASUKASLUKU VUONNA 2001

Kuva 3. Aseman matkustajamäärän suhde asemapaikkakunnan työssäkäyntialueen asukaslukuun. Kuvassa kaikki asemat.



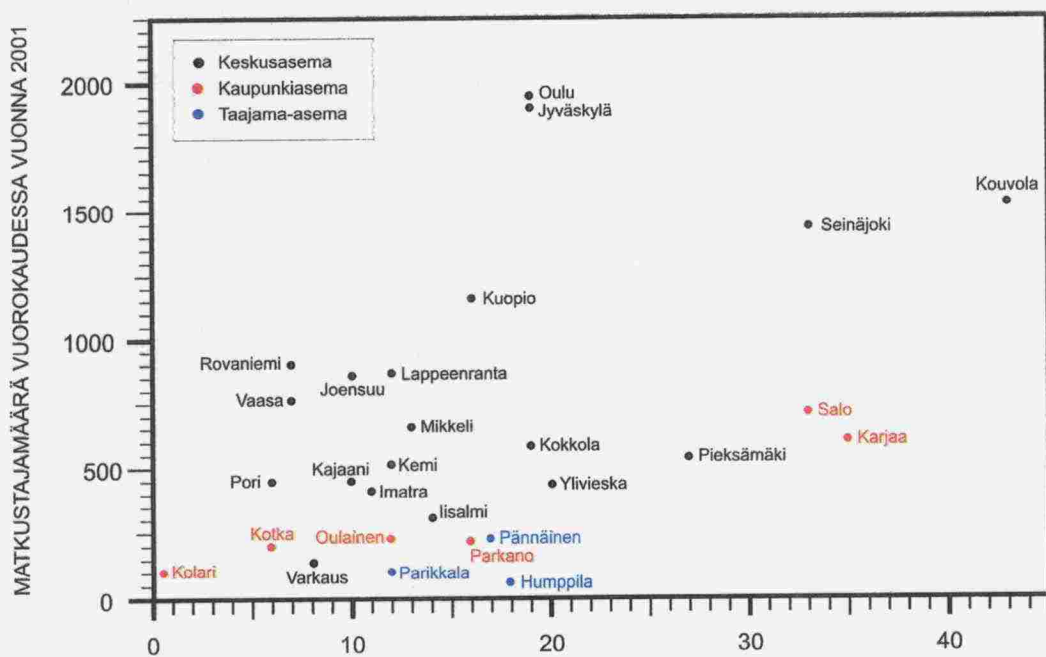
TYÖSSÄKÄYNTIALUEEN ASUKASLUKU VUONNA 2001

Kuva 4. Aseman matkustajamäärän suhde asemapaikkakunnan työssäkäyntialueen asukaslukuun. Kuvassa asemat, joiden työssäkäyntialueen asukasluku on alle 250 000.



LÄHTEVÄT JUNAVUOROT ARKIVUOROKAUDESSA

Kuva 5. Aseman matkustajamäärän suhde asemapaikkakunnan junatarjontaan (lähtevien junavuorojen määrä). Kuvassa kaikki asemat.



LÄHTEVÄT JUNAVUOROT ARKIVUOROKAUDESSA

Kuva 6. Aseman matkustajamäärän suhde asemapaikkakunnan junatarjontaan (lähtevien junavuorojen määrä). Kuvassa asemat, joissa on alle 50 lähtevää junavuoroa/arkivrk.

### 2.3 Asemapalvelujen käyttäjämäärä

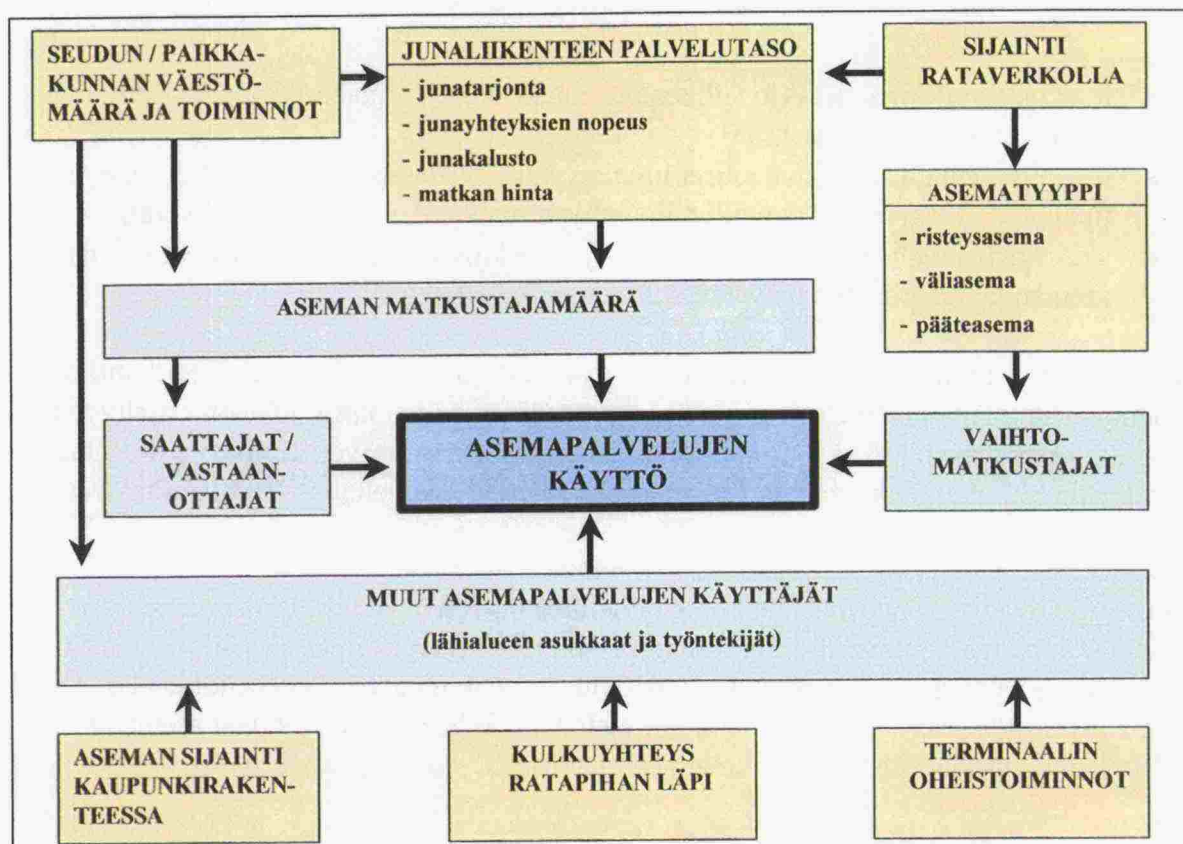
Asemapalvelujen käyttäjämäärä määräytyy monen tekijän yhdistelmänä ja aseman matkustajamäärä on vain yksi, joskin yleensä merkittävin siihen vaikuttava tekijä (kuva 7). Matkustajamäärä on yleensä sitä suurempi mitä suurempi on asemapaikkakunnan ja sitä ympäröivän seudun väestömäärä ja mitä monipuolisempia toimintoja seudulla on. Luonnollisesti myös junaliikenteen palvelutaso asemilla vaikuttavaa merkittävästi matkustajamäärään. Pääte- ja väliasemilla aseman kokonaismatkustajamäärä määräytyy lähes yksinomaan seudun väestömäärän perusteella, mutta risteysasemilla junaa vaihtavat matkustajat lisäävät asemapalveluja käyttävien matkustajien kokonaismäärää. Matkustajien lisäksi asemapalveluja käyttävät myös matkustajia saattavat ja vastaanottavat henkilöt. Enimmäkseen heitä saattaa olla asemalla yhtä paljon kuin matkustajia.

Kolmannen potentiaalisen asemapalvelujen käyttäjäryhmän muodostavat muut palvelujen käyttäjät, esimerkiksi lähialueen asukkaat ja työntekijät. Tältä osin aseman sijainnilla suhteessa kaupunkirakenteeseen on keskeinen merkitys. Jos asema sijaitsee kaupungin ydinkeskustassa tai sen välittömässä läheisyydessä, lähikorttelien asukkaat ja työntekijät sekä muutoin ohikulkevat ihmiset ovat aseman oheispalvelujen merkittävä asiakasryhmä (esim. Tampere, Seinäjoki). Tällöin aseman oheispalvelujen toimintaedellytyksiä voidaan tarkastella vastaavasti kuin alueen muihin liikekiinteistöihin sijoittuvien yritysten kannattavuutta. Asemapalvelujen etuina on kuitenkin junamatkustajien ja saattoliikenteen tuoma lisäasiakaspotentiaali. Lisämahdollisuuksia antaa usein myös asemapalvelujen poikkeuksellinen aukioloaika.

Usein asema-alueen ja ratapihan poikki kulkee kevyen liikenteen yhteys joko erillisenä ali- tai ylikulkuna tai varsinaisen asematunnelin kautta. Tämän yhteyden sijainnilla on myös suuri merkitys potentiaaliseen asemapalvelujen käyttäjämäärään. Jos yhteys tuo jalankulkuvirtoja itse asemarakennukseen (esim. Kouvola) tai aseman oheispalvelut sijaitsevat osin itse tunnelissa (esim. Tampere), yhteys tukee parhaiten aseman oheispalvelujen toimintaedellytyksiä. Myös välittömästi asemarakennuksen vierestä ohittava yhteys voi olla palvelujen kannalta merkittävä; erityisesti silloin, jos kyseessä on pääreitti, jonka kulkijamäärät ovat suuret (esim. Jyväskylä).

Myös asemarakennuksen yhteydessä tai vieressä mahdollisesti sijaitsevat muut oheistoiminnot (esim. vähittäiskauppa, posti, kuntosali, muut yksityiset tai julkiset palvelut) keräävät asiakkaita, jotka muodostavat potentiaalisen käyttäjäryhmän samassa kiinteistössä tai samalla alueella sijaitseville asemapalveluille. Lisäksi jos kyseessä on ns. yhdistetty terminaali, jossa linja-autoasema ja rautatieasema sijaitsevat samassa kiinteistössä, linja-automatkatustajat muodostavat potentiaalisen asiakasryhmän myös rautatieaseman palveluille.





Kuva 7. Asemapalvelujen käyttäjämäärään vaikuttavat tekijät.

## 2.4 Asemapalvelujen palvelutekijät ja niiden ryhmittely

Tässä tarkastelussa asemapalvelut on ensinnäkin jaoteltu kahteen pääryhmään: asemien liityntäliikenteeseen liittyviin palvelutekijöihin (luku 3) ja asema-alueen muuhun palveluvarustukseen liittyviin tekijöihin (luku 4).

Asemien liityntäliikenteen palvelutekijöinä on tarkasteltu:

- henkilöautopysäköintiä (saattopysäköinti, lyhyt- ja pitkäaikainen pysäköinti, invapysäköinti, lämmityspaikat)
- polkupyöräpysäköintiä
- kauko- ja paikallisliikenteen linja-autopalveluja (linja-autoyhteydet, matkustajainformaatio)
- taksipalveluja
- opastusta asemalle tie-, katu- ja kevyen liikenteen verkolta.

Asema-alueen muuhun palveluvarustukseen liittyvinä palvelutekijöinä on tarkasteltu:

- asemarakennuksen kiinteitä palveluja (aseman aukioloajat, tavaransäilytys, muut kiinteät palvelut)
- laituripalveluja (kulku laitureille, laiturikorkeus, laiturialueen sektorointi, laiturien kattaminen, laiturialueen yksityiset palvelut)

- matkustajainformaatiota (junaliikenteen matkustajainformaatio, kaupunki/taajama-informaatio, opastus asemilla)
- myyntipalveluja (valtakunnalliset lipunmyyntipalvelut, asemakohtaiset lipunmyyntipalvelut, VR:n ja Matkahuollon lipunmyyntipalvelut, muut myyntipalvelut)
- yksityisiä palveluja (ravintola- kahvila- ja kioskipalvelut, muut yksityiset palvelut, aseman lähiympäristön palveluvarustuksen täydentävyys).

Tarkasteltavien asemien palveluvarustuksen nykytilan ja niihin liittyvien kehittämistarpeiden yhdistelmänä määritettiin asemien tavoitteellinen palvelutaso, joka on esitetty taulukossa 3. Luvuissa 6.2-6.11 on raportoitu yksityiskohtaisesti tavoitteellinen palvelutaso eri palvelutekijöittäin erikokoisilla asemilla sekä selvitetty palvelujen nykytila eri palvelutekijöiden osalta.

Luvussa 6 kuvatussa eri palvelutekijöiden tavoitteellisen palvelutason määrittämisessä ja luvussa 7 kuvatussa keskeisissä erilaisten asemien kehittämistarpeissa lähtökohtana on asemien matkustajamäärään perustuva luokittelu. Joidenkin palvelutasotekijöiden kohdalla on kuitenkin erikseen kuvattu huomioon otettavia näkökohtia esimerkiksi aseman kaupunkirakenteellisen sijainnin tai tärkeimpien matkustajaryhmien perusteella.

### 3. LIITYNTÄLIIKENNE ASEMILLE

#### 3.1 Henkilöautopysäköinti

##### *Saattopysäköinti*

Asemilla tarvitaan hyvin lyhytaikaista pysähtymistilaa matkustajien jättämistä ja kyytiinottoa varten (kiss & ride), lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja hieman pitempiaikaiselle saatto- ja noutoliikenteelle ja aseman asiointiliikenteelle sekä pitkäaikaisia pysäköintipaikkoja matkustajien liityntäpysäköintiä (park & ride) ja henkilökunnan pysäköintiä varten. Lyhytaikaisen pysäköinnin paikkojen tulee sijaita mahdollisimman lähellä asemaa. Liityntäpysäköintipaikat voivat sijaita hieman niitä kauempana. Henkilökunnan paikat on pääsääntöisesti aiheellista sijoittaa sellaisiin paikkoihin, jotka eivät sovellu asiakaspysäköinnille.

Erillinen saattotila on tarpeen lähinnä vilkkaimmilla asemilla, joilla ei yleensä ole vapaita pysäköintipaikkoja tai muuta vapaata tilaa käytettävissä tähän tarkoitukseen. Tarkastelussa mukana olleilla pienemmillä asemilla erityisen saattotilan puuttuminen ei noussut ongelmaksi, sillä pysäköintialueelta löytyi yleensä tilaa pysähtyä hetkeksi. Sen sijaan suurimmilla asemilla saattotila on usein mitoitettu niukaksi vilkkaimpiin ruuhka-aikoihin nähden. Tällöin ongelmana on usein, että saattoliikenne pysäköi rajoituksista välittämättä mahdollisimman lähelle asemarakennuksen sisäänkäyntiä, esimerkiksi estäen bussien pääsyn laiturialueelle.

##### *Lyhyt- ja pitkäaikainen pysäköinti*

Lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja tarvitaan matkustajia saattaville ja noutaville asiakkaille sekä asemapalveluja muuten käyttäville asiakkaille. Saatto- ja noutoliikenteen pysäköintipaikoilta tulisi olla näkyvyys aseman sisäänkäyntiin tai laitureille. Paikkoja voidaan käyttää myös muuhun kuin asemaa palvelemaan asiakaspysäköintiin, jos niitä on riittävästi. Eräillä keskustassa sijaitsevilla suurilla asemilla (esim. Lahti, Oulu) paikkoja ei kuitenkaan ole riittävästi asemankaan tarpeisiin ruuhka-aikoina, jolloin saatto- ja noutoliikenteen pysäköintipaikkatarve on suurimmillaan. Ongelmana pelkäästään aseman tarpeisiin varatuissa lyhytaikaisissa paikoissa on se, että ne voivat olla suuren osan ajasta tyhjinä samaan aikaan kun alueen muu asiakaspysäköinti kaipaa lisäpaikkoja. Asiaa voitaisiin parantaa varaamalla paikat tiettyyn kellonaikaan aseman tarpeisiin.

Riittäväällä liityntäpysäköintipaikkatarjonnalla (park & ride) on tärkeä merkitys matkustuskysynnän kannalta. Autoilijalla tulisi olla varmuus siitä, että asemalta löytyy pysäköintipaikka, muutoin junamatkustamisen houkuttelevuus heikkenee. Pienempiä asemia lukuun ottamatta liityntäpysäköintipaikat on useimmiten syytä erottaa muista pysäköintipaikoista ja varata ne vain liityntäpysäköintitarkoituksiin. Paikat tulee opastaa ja merkitä selvästi.

Matkustajille on edullisinta, jos liityntäpysäköinti on maksutonta. Kuitenkin suurilla, keskustoissa sijaitsevilla asemilla ja pysäköintilaitoksissa tämä ei useinkaan ole mahdollista. Matkustajat hyväksyvät pysäköintimaksun silloin, jos pysäköinti aseman lähiseudulla on



muutoinkin maksullista eli kaupunkien ydinkeskustoissa sijaitsevilla asemilla. Tällöinkin taksojen tulee olla kohtuullisia suhteessa matkan hintaan (esimerkiksi yleisimmän pendelöintimatkan hintaan) ja taksarakenteen tulee suosia koko päivän pysäköintiä. Jos pysäköinti aseman lähellä on maksullista, lisäpaikkatarvetta voidaan joissain tapauksissa paikata tarjoamalla ilmaisia paikkoja hieman pitemmän kävelymatkan päästä. Pysäköinnin ollessa maksullista tulee kuitenkin paikkakuntokohtaisesti harkita pysäköinnin tarjoamista ilmaiseksi matkalipun ostajalle. Pysäköintiluvan vieminen lipun oston jälkeen autoon on matkustajille hankala järjestelmä, parempi tapa voisi olla esimerkiksi pysäköinnin hinnan hyvittäminen lipun oston yhteydessä.

Nopein ja edullisin tapa saada lisää asiakaspaikkoja on usein henkilökunnan paikkojen siirtäminen kauemmas asemasta. On myös hyvä tarkistaa mahdollisuudet lisätä aseman lähialueen kadunvarsipysäköintiä tai muuttaa pysäköintirajoituksia siten, että kadunvarsipysäköinti soveltuu myös liityntäpysäköintiin. Tähän on usein jonkin verran mahdollisuuksia asemilla, jotka eivät sijaitse aivan suurten kaupunkien ydinkeskusta-alueilla.

Useilla tarkastelupaikkakunnilla olisi mahdollisuus rakentaa helpostikin jonkin verran lisää pysäköintipaikkoja aivan aseman tuntumassa oleville maa-alueille. Ongelmana voi kuitenkin olla tarvittavien maa-alueiden omistuksen jakaantuminen Ratahallintokeskuksen, VR:n ja kunnan kesken, jos pysäköintipaikkojen toteuttamis- ja kustannusvastuista ei ole päästy yhteisymmärrykseen. Tilanteen ratkaiseminen edellyttää yhteistyötä yhteisen rakentamishankkeen toteuttamiseksi.

Pysäköintilaitos on investointikustannuksineen kallein tapa ratkaista aseman pysäköintipaikkatarve. Kaikilla suurempien kaupunkien asemilla ja myös vilkkaimmilla keskisuurten kaupunkien keskustassa sijaitsevilla asemilla on kuitenkin tarpeen ainakin varautua mahdollisuuteen rakentaa pysäköintilaitos. Keskustoissa on useimmiten perusteltua toteuttaa yhteiskäyttöinen aseman ja muiden liikekiinteistöjen pysäköintiä sekä asukas-pysäköintiä palveleva pysäköintilaitos, jossa aseman pysäköintiin osoitettujen paikkojen määrää voidaan säätää tarpeen mukaan ja paikat ovat mahdollisimman tehokkaassa käytössä ympäri vuorokauden.

Tarkasteltavista asemista pysäköintilaitos on olemassa mm. Tampereella ja Jyväskylässä. Uusiin pysäköintilaitoksiin on useimmiten ainakin varauduttu suurempien kaupunkien matkakeskussuunnitelmissa (esim. Oulu). Joillakin asemilla liityntäpysäköinnin tarpeisiin voitaisiin osoittaa paikkoja myös lähistöllä olevasta, vajaakäyttöisestä pysäköintilaitoksesta, mikäli liityntäpysäköinnin tarve kasvaa. Ongelmina ovat laitospaikkojen maksullisuus, jos pysäköinti muutoin on ilmaista (esim. Mikkeli) tai laitoksen sijainti liian kaukana asemalta (esim. Kuopio).

### *Lämmityspaikat*

Asemien lämmityspaikoista pääosa on yleensä varattu aseman työntekijöille, mutta myös säännöllisille matkustajille on useimmiten tarjolla joitakin lämmityspaikkoja. Lisäksi lämmityspaikkoja voi olla tarjolla vuokra-autoille sekä auto-juna matkustajille. Lämmityspaikkojen kysynnässä on suuria alueellisia eroja, joten ne on jopa kokonaan poistettu joiltakin asemilta heikon kysynnän takia.





Kuva 8. Esimerkki ahtaasta pysäköintialueesta aseman edessä (Lahti).

Lämmityspaikkojen lisätarjonta ja tehokas markkinointi voisivat olla yksi keino houkutella lisää työmatkalaisia junaan. Mahdollista markkinointistrategiaa on kuitenkin tarpeen pohtia valtakunnallisesti ja samalla sopia paikkojen hinnoitteluperiaatteesta: perustuuko hinnoittelu paikkojen kustannuksiin vai kysyntään (markkinahinnoittelu), kytetäänkö hinta matkalipun hintaan ja miten kustannukset jaetaan asiakkaan, liikenteenharjoittajan ja pysäköintipaikkojen ylläpitäjän kesken?

### *Invapysäköinti*

Ohjeiden (esim. RT-kortisto) mukaan henkilöautoille tarkoitetuista pysäköintipaikoista vähintään kaksi paikkaa 50 tavallista autopaikkaa kohti varataan liikkumisesteisille. Sen jälkeen invapaikkoja varataan yksi paikka kutakin alkavaa 50 paikkaa kohti. Liikkumisesteisten paikat tulee sijoittaa mahdollisimman lähelle esteetöntä sisäänkäyntiä asemalle. Useimmilla suurilla asemilla invapaikkoja on, mutta niiden määrässä ja sijainnissa on parantamisen tarvetta. Pienillä asemilla invapaikkojen tarve on siinä mielessä vähäisempi, että aseman tuntumassa on yleensä runsaasti vapaata tilaa myös invapysäköintiä ajatellen. Kuitenkin invapaikat on tarpeen varata ja merkitä selkeästi kaikille asemille. Kyse on pienestä, mutta tärkeästä kehittämistoimenpiteestä, joka useimmiten voidaan toteuttaa välittömästi.

## **3.2 Kevyt liikenne**

Kävelyn merkitys junaliikenteen liityntäliikennemuotona on erittäin suuri. Vuonna 1988 tehdyn selvityksen mukaan kaukoliikenteessäkin 40 % liityntämatkoista tehtiin jalan (Vähärähkä, 1997). Siten asemalle johtavien jalankulkuyhteyksien olemassaolo ja laatu ovat matkustajien kannalta keskeinen asemaan liittyvä palvelutasotekijä. Yleisimpiä jalankul-



kuyhteyksiin liittyviä parantamistarpeita on esteetön kulku – esimerkiksi jyrkät mäet tai pääsy asematunneliin tai ylikulkusillalle vain portaita pitkin – sekä reittien epäviihtyisyys ja turvattomuuden tunne, mikä liittyy usein asematunneliin sekä ratapihan takaisen alueen jalankulkureitteihin. Eräillä asemilla kulkuyhteyttä ratapihan poikki ei ole lainkaan, mikä merkitsee jalkaisin liikkuvalla pitkää kiertomatkaa radan takaisille alueille.

Myös polkupyörä on tärkeä joukkoliikenteen liityntäkulkutapa ja erityisesti raideliikenteessä, jossa matkat asemille ovat suhteellisen pitkät, sen merkitys on suuri. Asemien pyöräpysäköinnin tilassa on edelleen paljon parannettavaa, vaikka selvää kehitystä onkin viime aikoina tapahtunut. Erot asemien välillä ja jopa saman aseman eri puolilla ovat kuitenkin suuria. Hyvinä esimerkkeinä voidaan mainita esimerkiksi Jyväskylän matkakeskus, jossa pyörä on mahdollista pysäköidä ilmaiseksi asemaa vastapäätä sijaitsevaan pysäköintilaitokseen ja Kouvolan matkakeskus, jonka edustalle toteutettiin matkakeskushankkeen yhteydessä kunnolliset, jo ulkonäöltään liityntäpyöräilyn houkuttelevuutta lisäävät pyöräkatokset. Samanaikaisesti kuitenkin monilla asemilla, esimerkiksi myös Kouvolassa, ratapihan takana alikulkukäytävän päässä olevat ikääntyneet telineet ovat hajoamispisteessä. Useimmilla asemilla pyörätelineiden annetaan talveksi peittyä lumikinosten alle huolimita talvipyöräilyn kasvaneesta suosiosta.

Pyöräpysäköinnin järjestäminen, jopa katetut pyöräpysäköintipaikat, on paljon edullisempaa toteuttaa kuin autojen liityntäpysäköintijärjestelyt, joten pyöräpysäköinnin laiminlyömiselle ei ole kestäviä perusteita. Usein pyöräpysäköinnin parantamisen esteenä on se, että vastuukysymyksistä VR:n, Ratahallintokeskuksen ja kunnan välillä ei ole päästy yksimielisyyteen. Asiat tulisi pikaisesti sopia, tarvittaessa valtakunnan tason periaatelinjauksilla.

Pyörätelineitä tulee olla mieluummin liikaa kuin liian vähän. Paikkojen kysyntä vaihtelee voimakkaasti vuodenaikojen mukaan ja sesonkiaikana se ylittää monin paikoin tarjonnan. Kesällä paikkoja voidaan tarvittaessa lisätä siirrettävillä telineillä, jos niiden viemää tilaa tarvitaan talvella esimerkiksi lumen varastointiin. Paikkojen kysyntä vaihtelee suuresti myös eri asemapaikkakuntien välillä. Erityisesti opiskelupaikkakunnilla opiskelijat käyttävät polkupyörää tullessaan asemalle ja pyöräpaikkojen kysyntä onkin selvästi suurempi kuin niillä paikkakunnilla, joilla ei ole merkittäviä oppilaitoksia.

Pyöräpysäköintipaikkojen tulee sijaita riittävän lähellä määränpäättä, jotta niitä myös käytetään. Huonosti hoidettu pyöräpysäköinti on monilla asemilla johtanut siihen, että pyöriä pysäköidään hajalleen eri puolille asemaa, jolloin ne haittaavat muita toimintoja. Usein paikkoja on tarpeen järjestää aseman eri puolille ja myös asematunnelin yhteyteen.

Pyörän käyttäjälle on tärkeää, ettei pyörää varasteta ja että pyörä pysyy ehjänä. Pyörävarauksien ehkäisemiseksi telinetyyppien tulisi olla sellaisia, jotka antavat mahdollisuuden kiinnittää pyörä rungostaan telineeseen omalla lukolla. Pysäköintipaikkojen tulisi sijaita näkyvällä ja valaistulla paikalla siten, että ne ovat myös sosiaalisen valvonnan alla. Vilkkaimmilla asemilla tulisi järjestää mahdollisuus vartioituun tai kaappisäilytykseen. Esimerkiksi asemien pysäköintilaitoksiin voidaan varata paikkoja myös polkupyörille. Laitosten kameravalvonta toimii samalla pyörien säilytyksen turvallisuuden takeena.



Osa pyöräpysäköintipaikoista tulisi olla katettuja erityisesti talviaikaan ja talvihoitoa ajatellen. Avotelineiden talvihoito edellyttää lapiotyötä ja käytännössä työ jää useimmilla asemilla tekemättä. Katos sekä helpottaa talvihoitoa että lisää pyöräilyn käyttömukavuutta talvella ja sateisella säällä.



*Kuva 9. Esimerkki aikanaan tasokkaasta pyöräpysäköintitelineestä, jonka kunnossapito tai uusiminen on laiminlyöty.*



*Kuva 10. Pyöräpysäköintialueiden talvihoidossa on usein puutteita.*



### 3.3 Kauko- ja paikallisliikenteen linja-autopalvelut

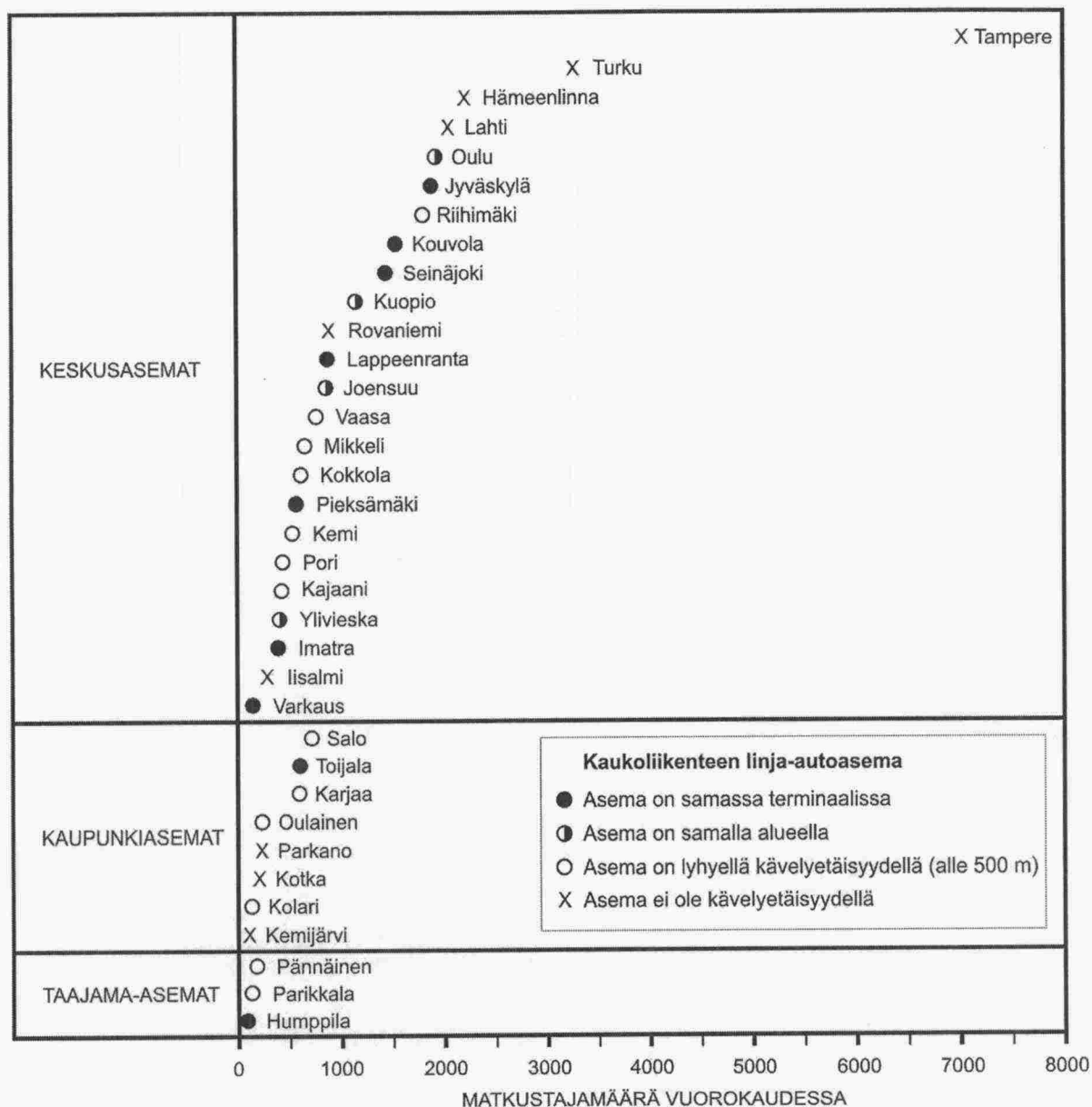
#### *Linja-autoyhteydet*

Kauko- ja paikallisliikenteen linja-autoyhteyksissä on suuria eroja eri asemien välillä (kuva 11). Niillä asemilla, joissa linja-autoasema sijaitsee samassa kiinteistössä tai lähietäisyydellä, on vaihto junasta linja-autoon sujuvaa sekä opastus ja matkustajainformaatio linja-autoista yleensä riittävä. Sen sijaan niillä paikkakunnilla, joissa rautatieasema ja linja-autoasema sijaitsevat erillään toisistaan, yleensä vain osa kaukoliikenteen vuoroista kiertää aseman kautta. Samalla lähes poikkeuksetta opastus linja-autoasemalle tai lähimmälle pysäkillä sekä informaatio linja-autovuoroista on yleensä puutteellista ja selvä kehittämiskohde.

Useilla paikkakunnilla on ongelmana varsin pitkät odotusajat vaihdettaessa kulkumuotoa lähinnä junan ja kaukoliikenteen linja-auton välillä. Kulkumuodon vaihtoon kuluvan ajan minimoimiseksi junien ja kaukoliikenteen linja-autojen aikataulujen yhteensovittaminen on tärkeää varsinkin yhdistetyissä terminaaleissa, mutta myös paikkakunnilla, joissa rautatieasema ja linja-autoasema sijaitsevat erillään toisistaan. VR:n Etelä-Suomessa käyttöön ottama uusi vakioaikataulujärjestelmä, jossa eri suunnista tulevat junat kohtaavat asemilla ja aina samalla minuuttilukemalla, helpottaa myös linja-autojen liityntäyhteyksien järjestämistä.

Paikallisliikenteen linja-autoyhteyksien tarpeeseen vaikuttaa aseman sijainti kaupunkirakenteessa. Paikallisliikenteen linja-autoyhteydet ja niiden kehittäminen on erityisen merkittävää niillä asemilla, jotka sijaitsevat kävelyetäisyyden ulkopuolella kaupungin ydinkeskustasta. Valitettavan usein asemarakennuksessa ei ole kunnollista paikallisliikenteen informaatiota karttoineen ja aikatauluineen eikä myöskään opastusta lähimmälle pysäkillä. Myös paikallisliikenteen aikataulut tulisi paremmin yhteensovittaa junaliikenteeseen. Joillakin asemilla on esimerkiksi kaupungin toimesta järjestetty edullinen kimpfabussi lähteville ja saapuville junille, jos junien lähtö- tai tuloajat ovat paikallisbussiliikenteen aikataulujen ulkopuolella (esim. Vaasa) tai jos asema sijaitsee kaukana kaupungin ulkopuolella (esim. Parkano).

Vain harvoilla asemilla on erikseen merkitty pysäköintitila tai laituri tilausbusseille. Yleensä tilausbussit pysähtyvät aseman edessä tai päädyssä olevassa vapaassa tilassa. Joillakin asemilla tilausbusseilla ei ole tilaa pysähtyä aseman läheisyydessä, jolloin kävelymatkat ovat pitempiä ja tilausmatkustajat tulisi opastaa bussien lähtöpaikalle. Koska tilausbussit yleensä kuljettavat paljon matkustajia ja tavaraa, tulisi tilausbussien pysäköintimahdollisuus ottaa huomioon suurilla ja keskisuurilla asemilla merkitsemällä erillinen pysäköintitila niitä varten mahdollisimman lähelle laiturialuetta.



Kuva 11. Kaukoliikenteen linja-autoyhteys eri asemilta asematyypeittäin.

### Linja-autoliikenteen matkustajainformaatio

Matkakeskuksiin on yleensä toteutettu varsin hyvätasoinen, ajantasainen informaatio erityisesti kaukoliikenteen linja-autovuoroista erilaisten odotustiloissa, lipunmyyntitiloissa ja laituri-alueella sijaitsevien näyttötaulujen avulla. Lisäksi joissakin matkakeskuksissa (esim. Kouvola, Jyväskylä) on myös kuulutukset lähteville kaukoliikenteen linja-autovuoroille. Paikallisliikenteen linja-autovuorojen osalta matkustajainformaation taso vaihtelee ja ajantasanaäytöt ovat vielä harvinaisia matkakeskuksissakin.



Muiden asemien kuin matkakeskusten osalta linja-autoliikenteen matkustajainformaation taso vaihtelee suuresti. Asemapaikkakunnilla, joissa rautatie- ja linja-autoasema sijaitsevat samassa kiinteistössä, on odotustiloissa tavallisesti kaukoliikenteen kiinteät aikataulut, mutta paikallisliikenteen aikatauluinformaatio on yleensä vain pysäkeillä.

Niillä asemapaikkakunnilla, joissa rautatieasema ja linja-autoasema sijaitsevat erillään, ei rautatieasemalla yleensä ole kattavaa tai ylipäättään mitään kaukoliikenteen linja-autojen aikatauluinformaatiota, vaan useimmiten matkustaja joutuu turvautumaan lipunmyynti-henkilökunnan apuun. Paikallisliikenteen matkustajainformaation taso näillä asemilla riippuu paljolti aseman sijainnista kaupunkikeskustaan nähden. Jos keskustaan on pitkä matka, on asemarakennuksessa yleensä niiden paikallisbussien aikataulut, jotka kulkevat aseman edestä tai aseman kautta. Mutta laajempaa koko kaupunkialueen paikallisliikenteen aikatauluinformaatiota karttoineen ja aikatauluineen ei asemilla yleensä ole.

LÄHTEVÄT LINJA-AUTOT AVGAENDE BUS - DEPARTURES		
Lahtokäikä Til Time	Maalinneimet Til To	Lahturi Platform Platform
• 13:30	KOSKENKORVA	1
• 13:30	JURVA	4
• 13:45	VIMPELI	2
• 13:50	PORI	1 PU
• 14:00	VAASA	3
• 14:00	JALASJÄRVI	5
• 14:05	JYVÄSKYLÄ	5
• 14:10	TEUVA	1
• 14:15	PIETARSAARI	2

Kuva 12. Esimerkki isosta ajantasaisesta kaukoliikenteen linja-autojen näyttötaulusta matkakeskuksen odotustilassa.

### 3.4 Taksipalvelut

Rautatieasemat ovat taksiliikenteen kannalta merkittäviä ja usein paikkakunnan vilkkaimpia taksipisteitä. Lähes kaikilla asemilla on joko taksiasema tai taksitolppa aseman pääsisäänkäynnin välittömässä läheisyydessä. Sen sijaan vain harvoilla taksiasemilla tai -tolpilla on erillinen pysäkkikatos tai mahdollisuus odottaa taksia asemarakennuksen katoksen alla.

Suurilla ja keskisuurilla asemilla on useimmiten päivystys saapuvilta junilta eikä taksien saatavuudessa yleensä ole ongelmia. Ruuhka-aikoina taksien saatavuus voi kuitenkin toisinaan olla heikko, mutta ongelma liittyy ylipäätään useimmiten taksien riittävyyteen kyseisellä paikkakunnalla.

Taksitolpalla ja mielellään myös aseman sisällä tulisi aina olla informaatio taksien tilausnumerosta. Erityisesti tämä koskee pieniä asemia, joilla ei välttämättä aina ole päivystystä junien saapumisaikaan, jolloin satunnaisen taksia tarvitsevan matkustajan tulee itse tilata taksi. Matkustaja ei myöskään aina tiedä, onko taksitolpalla päivystys vai onko taksi tilattava erikseen.

### 3.5 Opastus asemalle tie- ja katuverkolta

Lähes kaikille tarkasteltaville asemille on opastus läheiseltä katuverkolta, vaikka katuopastus ei juurikaan ulotu lähiristeyksiä kauemmaksi. Sen sijaan opastus päätieverkolta ja kevyen liikenteen verkolta puuttuu muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta kokonaan.

Kauko-opastus asemalle tulisi aloittaa jo pääteiden varrelta asemapaikkakuntien sisään-tuloväylien kohdalla ja jatkaa sitä johdonmukaisesti tie- ja katuopastuksessa. Erityisen tärkeä kauko-opastus on silloin, kun asema sijaitsee keskustan tai jopa koko taajaman ulkopuolella sekä suuremmissa kaupungeissa, joissa asemalle ei löydy ajamalla keskustaa kohti. Kevyen liikenteen verkolta reitti asemalle tulisi opastaa aina, jos kevyen liikenteen verkolla on muutoinkin opasteita.



## 4. ASEMA-ALUEEN PALVELUVARUSTUS

### 4.1 Asemarakennuksen kiinteät palvelut

#### *Aseman aukioloajat*

Kaikilla tässä tarkastelussa mukana olevilla asemilla Humppilaa lukuun ottamatta on asemarakennuksessa avoinna oleva odotustila. Suurien ja keskisuurien asemien aukioloajat on sovitettu junavuoroihin niin, että kaikki tai suurin osa lähtevistä ja saapuvista junista liikennöi aseman aukioloaikana. Joissakin tapauksissa aamun ensimmäinen tai illan viimeinen juna jää aukioloajan ulkopuolelle. Pienillä asemilla uhkana on aseman aukioloaikojen rajoittaminen. Ensimmäisessä vaiheessa aukioloaikoja lyhennetään aamusta ja illasta lipunmyynnin aukioloaikojen mukaan ja sen jälkeen asemarakennus suljetaan tietyiksi viikonpäiviksi. Pienimmillä asemilla uhkana on asemarakennuksen sulkeminen kokonaan (kts. myös luku. 4.2).

#### *Tavaransäilytys*

Vain harvoilla asemilla on nykyisin tavaransäilytyspalvelu ja senkin aukioloajat ovat rajoitetut. Suurilla asemilla, joissa matkustajavirrat ovat suuria, tulisi järjestää erillinen tavaransäilytyspalvelu, koska säilytyslokerotilat ovat kooltaan yleensä rajalliset. Tämän takia suurempia tavaroita joudutaan säilyttämään lipunmyyntitiloissa.

Lähes kaikilla asemilla pienimpiä asemia lukuun ottamatta on maksullisia säilytyslokerotila asemarakennuksen odotustilassa. Lokerot ovat yleensä myös erikokoisia mahdollistaen erilaisten matkatavaroiden säilytyksen. Joillakin asemilla (esim. Rovaniemi) on erilliset säilytyslokerot myös suksia varten.

#### *Muut kiinteät palvelut*

Lähes kaikilla suurillakin asemilla nykyisiä matkakeskuksia lukuun ottamatta on puutteita liikkumisesteisten kulkemisen kannalta. Liikkumisen mahdollistamiin kiinteisiin palveluihin kuuluvat invaluisikat, automaattiovet ja inva-WC, mutta lähes kaikilla asemilla joku näistä palveluista puuttuu. Invaluisika / esteetön pääsy asemarakennukseen ja inva-WC tulisi olla kaikilla asemilla niiden koosta riippumatta.

Kaikilla asemilla on normaalit WC-palvelut, jotka ovat yleensä maksullisia ja joiden siisteystaso vaihtelee paljon. Suurimmilla asemilla on yleensä lasten hoitotila joko erillisenä tilana tai naisten WC:n yhteydessä.

Kunnollinen lasten leikkitila on vain yhdellä asemalla (Seinäjoki) ja muutamalla asemalla on järjestetty erillisiä leikkinurkkauksia lapsia varten. Suurimmalla osalla asemista ei ole minkäänlaista leikkitilaa lapsille, vaikka vapaa-ajan perhematkustajat muodostavat merkittävän osan kaikista junamatkustajista. Siten ainakin suurimmilla asemilla tulisi harkita erillisen leikkitilan järjestämistä lapsimatkustajille.





*Kuva 13. Esimerkki vanhan historiallisen asemarakennuksen odotustilasta (Joensuu).*



*Kuva 14. Esimerkki uuden asemarakennuksen odotustilasta (Jyväskylän matkakeskus).*



Yhdelläkään asemalla ei ole järjestetty rauhallista työtilaa esim. junaa odottaville liikematkustajille. Joillakin asemilla on odotustilan yhteydessä pöytiä ja tuoleja, joita voisi periaatteessa käyttää työskentelyyn, mutta tilat ovat melko meluisia ihmisvilinän takia. Suurimmilla asemilla, joissa liikematkustajien määrä on suhteellisen suuri, voisi rauhallisella työtilalla olla kysyntää.

Lähes kaikilla suurilla ja keskisuurilla asemilla on kameravalvonta asemarakennuksen sisätiloissa. Joillakin asemilla kameravalvonta on järjestetty vain lipunmyyntitiloihin. Varsinkin suurilla ja keskisuurilla asemilla yleistyviä järjestyshäiriöitä ja ilkivaltaa voidaan tehokkaasti ehkäistä kameravalvonnan avulla.

## 4.2 Myyntipalvelut

### *Valtakunnalliset lipunmyyntipalvelut*

Keväällä 2003 aloitettiin VR:n lippujen valtakunnallinen verkkokauppa. Verkkokaupasta voi ostaa normaalihintaisia junalippuja ja paikkalippuja kaikkiin kotimaan kaukoliikenteen juniin. Lisäksi valikoimaan kuuluvat yleisimmät alennushintaiset liput sekä perhe- ja ryhmäliput. Makuuvaunuliput eivät kuulu verkkokaupan piiriin.



*Kuva 15. Asemalla voi myös olla erillinen rauhallinen odotustila, jota voi tarvittaessa käyttää myös esimerkiksi työtilana (Karjaa).*

Toistaiseksi verkkokaupasta ostetut liput pitää noutaa asemilta, lipunmyyntiautomaateista tai ne toimitetaan perille postitse. Jatkossa on tarkoitus, että matkustaja voi kävellä suoraan junaan varausnumeron kanssa ja konduktööri tarkistaa matkalipun voimassaolon suoraan omalta kannettavalta päätteeltään.

VR:n lipunmyyntiä varten on myös olemassa valtakunnallinen puhelinpalvelu, josta voi varata junaliput ja lunastaa ne myöhemmin asemalta. Lisäksi suurimmilla asemilla on yrityspalvelua varten erillinen puhelinpalvelu. Junalippuja voi ostaa myös matkatoimistoista.

#### *Asemakohtaiset lipunmyyntipalvelut*

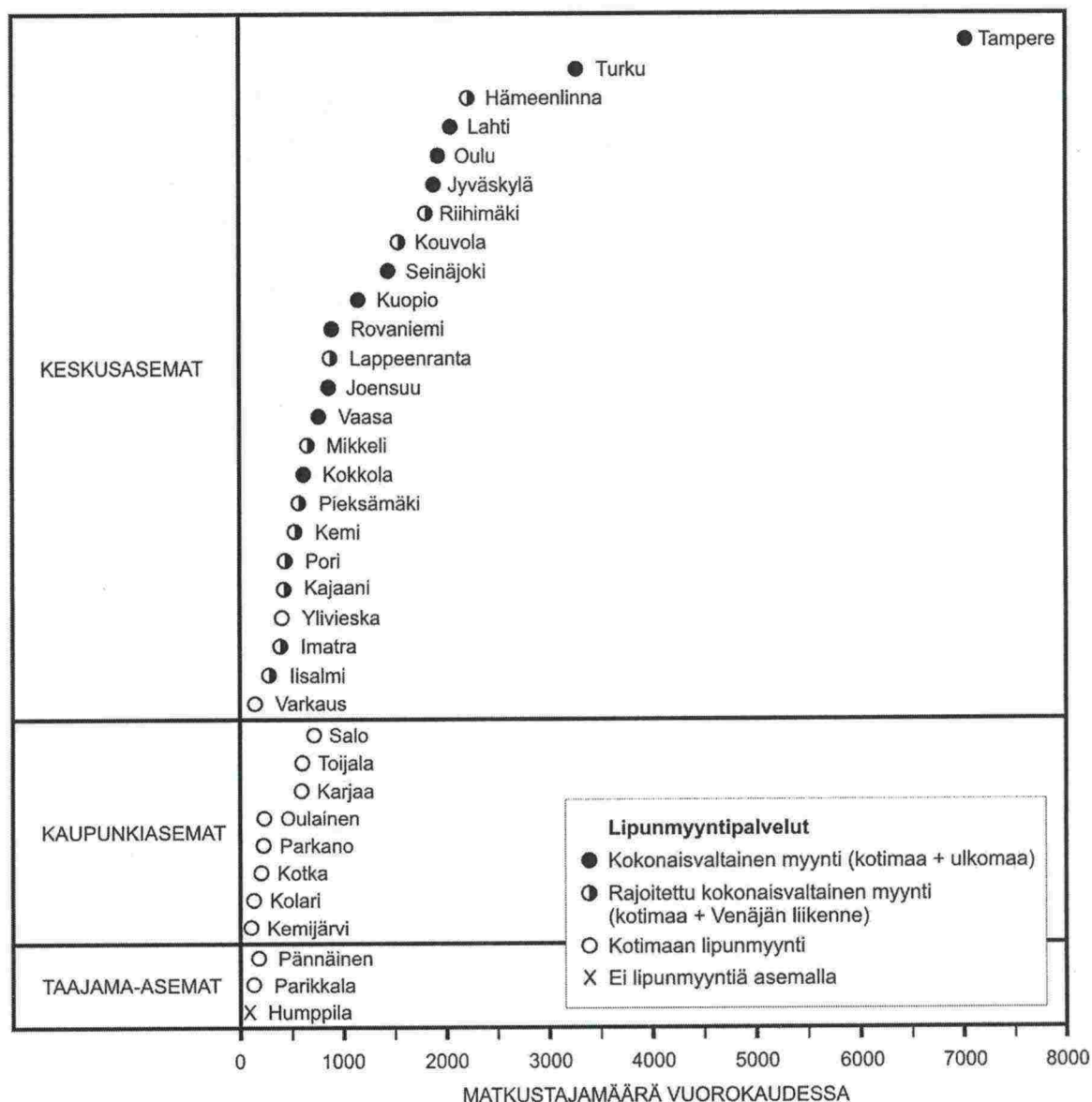
VR:n lipunmyyntipalvelut eri asemilla voidaan karkeasti jakaa kolmentyyppiseen palvelukokonaisuuteen: asemiin, joilla on pelkästään lipunmyyntiautomaatti, kotimaan lipunmyyntipalveluun sekä ns. kokonaisvaltaiseen lipunmyyntipalveluun, joka sisältää sekä kotimaan että ulkomaan (Länsi-Euroopan+Venäjän) lipunmyynnin. Tämä luokittelu pitää pääpiirteissään paikkansa, mutta pieniä eroavaisuuksia esiintyy eri asemapaikkakuntien ja asematyyppien välillä (kuva 16).

Keskusasemilla on yleensä ns. kokonaisvaltainen lipunmyyntipalvelu sekä vähintään lipunmyyntiautomaatti. Kaikilla keskusasemilla, joilla on ns. kokonaisvaltainen lipunmyyntipalvelu, ei kuitenkaan myydä kansainvälisiä junalippuja Länsi-Eurooppaan, vaan pelkästään Venäjän liikenteen lippuja. Kansainvälisiä junalippuja Eurooppaan myydään Suomessa 12:lla asemapaikkakunnalla, joista Helsinkiä lukuun ottamatta kaikki asemat ovat mukana tässä tarkastelussa (Joensuu, Jyväskylä, Kuopio, Lahti, Oulu, Rovaniemi, Seinäjoki, Tampere, Turku, Vaasa, Kokkola). Sen sijaan esimerkiksi Itä-Suomen keskusasemilla, kuten Kouvolassa, Lappeenrannassa, Imatralla, Mikkelissä, Pieksämäellä, Iisalmessa ja Kajaanissa kansainväliseen myyntiin kuuluvat vain Venäjän liikenteen junaliput. Suuria kehittämistarpeita ei lipunmyyntipalvelujen osalta keskusasemilla ole, mutta kaikissa matkakeskuksissa tulisi olla kokonaisvaltainen myös Länsi-Euroopan junaliput kattava myyntipalvelu esim. erilliseltä lipputiskiltä.

Kaupunkiasemilla on yleensä vain kotimaan lipunmyyntipalvelut sekä lipunmyyntiautomaatti. Näillä asemilla kansainvälisten lippujen kysyntä on varsin pientä ja paikalliset matkatoimistot voivat välittää kansainvälisiä junalippuja.

Taajama-asemien lipunmyyntipalveluissa on eroja ja näiden asemien myyntipalveluihin liittyvät myös keskeisimmät tulevaisuuden kehittämistarpeet. Taajama-asemat ovat matkustajamääriltään varsin pieniä. Niinpä pienimmillä taajama-asemilla on lipunmyyntipalvelut lopetettu kokonaan matkustajamäärien vähyyden takia. Joillakin taajama-asemilla on lipunmyynnin aukioloaikoja jouduttu supistamaan samasta syystä jopa niin, että lipunmyynti on suljettu tiettyinä päivinä viikosta. Joillakin taajama-asemilla, joilla toimii vielä päivittäinen lipunmyynti, ollaan kannattavuusnäkökulmasta lähestymässä tilannetta, jossa lipunmyynnin aukioloaikoja joudutaan selvästi rajoittamaan.





Kuva 16. Lipunmyyntipalvelut eri asemilla asematyypeittäin.

Taajama-asemilla ei yleensä kuitenkaan ole lipunmyyntiautomaattia, jolla rajoitettujen lipunmyynnin aukioloaikojen haittoja matkustajille voitaisiin kompensoida. Jos lipunmyynti on lopetettu asemalla, on myyntipiste joskus siirretty esim. läheiseen postitoimistoon tai sitten matkustajat joutuvat ostamaan lipun junasta. Junasta ostamisen ongelmana on tällä hetkellä se, että merkittävä istumapaikkaa ei tällöin voi saada. Silti matkan hinta on yhtä suuri kuin paikkavarauksen saaneilla matkustajilla. Näin ollen keskeisenä kehittämistarpeena nimenomaan taajama-asemilla olisi korvaavien palvelujen järjestäminen (esim. lipunmyyntiautomaattien hankkiminen) myyntipalvelujen säilyttämiseksi. Parannusta asiaan tuo myös verkkokaupan seuraava kehitysaskel (ks. sivu 35), mutta ei voida olettaa, että jatkossakaan valtaosa asiakkaista varaisi matkaansa sen kautta. Seuraava kehittämisskohte lieneekin lipunmyynti mobiilipalveluna matkapuhelimen avulla.

Lipunmyynnin aukioloaikojen rajoittaminen johtaa yleensä myös asemarakennuksen aukioloaikojen rajoittamiseen tai aseman sulkemiseen kokonaan, ellei asemarakennuksessa ole muita palveluja (esim. kahvila- tai kioskipalveluja). Näin lipunmyynnin rajoittamisen ”kerrannaisvaikutuksena” myös muut matkustajapalvelut heikkenevät, kun myös odotustilat, WC-palvelut, puhelinautomaatti ym. poistuvat käytöstä.

Yksi mahdollisuus lipunmyyntipalvelujen säilyttämiseen pienillä asemilla on lipunmyynnin ulkoistaminen asemalla toimivalle palveluyrittäjälle. Sen sijaan, että lipunmyynti siirretään kaukana asemasta sijaitsevalle asiamiehelle, lippuja myykin asemalla kioskia tai kahvilaa ylläpitävä monitoimiyrittäjä. Samalla järjestely alentaa hieman kahvilan tuottovaatimuksia, koska yrittäjä saa tuloja myös lipunmyynnistä.

#### *VR:n ja Matkahuollon lipunmyyntipalvelut*

Niillä asemapaikkakunnilla, joissa rautatieasema ja linja-autoasema sijaitsevat eri terminaaleissa, on myös juna- ja linja-autolippujen myynti hajautettu omiin terminaaleihin ja näin ollen rautatieasemalta ei voi ostaa linja-autolippuja. Niillä asemapaikkakunnilla, joissa on ns. yhdistetty terminaali, on VR:llä ja Matkahuollolla yleensä erilliset lipputoimistot, joilla on myös erilaiset aukioloajat. Junan ja linja-auton välillä vaihtava matkustaja voi kuitenkin varsin pienellä vaivalla hankkia juna- tai linja-autolipun samasta terminaalista aukioloaikojen salliessa.



*Kuva 17. Pienillä asemilla on uhkana lipunmyyntipalvelujen lakkauttaminen.*



Matkakeskuksissa on VR:n ja Matkahuollon lipputoimistot yhdistetty samaan tilaan, mutta toistaiseksi lipunmyynti on kuitenkin tapahtunut erillisiltä tiskeiltä, joilla voi myös olla erilaiset aukioloajat. Ensimmäiset yhdistetyt Matkahuollon ja VR:n lipunmyyntipalvelut otetaan kuitenkin käyttöön vuoden 2003 aikana. Selvänä kehittämistarpeena voidaankin pitää sekä matkakeskuksissa että muissakin joukkoliikenteen yhteisterminaaleissa VR:n ja Matkahuollon lipunmyynnin yhdistämistä. Kustannussäästöjen ja paremman matkustajapalvelun ohella lipunmyynnin yhdistäminen luo joissain tapauksissa mahdollisuuksia aukioloaikojen pidentämiseen jommankumman tai molempien liikennemuotojen lipunmyynnin osalta.

#### *Muut myyntipalvelut*

Matkatoimistopalvelut, kuten laiva- ja lentolippujen myynti sekä majoitusvarausten välittäminen on lopetettu rautatieasemilta. Asemilla myydään vain juna-laivalippuja ja majoitusvarauksia voidaan välittää vain suuremmille ryhmille.

### **4.3 Asemarakennuksen yksityiset palvelut**

Asemapalvelujen käyttäjämäärä ja siihen vaikuttavat tekijät määrittävät aseman yksityisten kaupallisten palvelujen taloudelliset toimintaedellytykset (vrt. luku 2.3). Myös kilpailtava liiketoiminta lähialueella tai jopa aseman sisällä sekä aseman mittakaavaan soveltuvien liikeideoiden ja yrittäjien puute rajoittavat asemapalvelujen toimintaedellytyksiä. Pelkästään matkustajamäärän perusteella arvioituna ravintola-, kahvila- ja kioskipalveluilla on taloudellisia toimintaedellytyksiä vain suurilla asemilla. Keskisuurilla tai pienillä asemilla pelkät junamatkustajat eivät riitä ylläpitämään näitä palveluja. Liiketoiminnan kannattavuutta voidaan parantaa yhdistämällä eri toimintoja, jos asiakasmäärä ei muutoin riitä. Muun muassa yhdistämällä kioski ja kahvila on useilla asemilla (esimerkiksi Hämeenlinna, Mikkeli ja Kuopio) pystytty säilyttämään toiminnan kannattavuus palvelun huonontumatta. Palvelujen kannattavuuteen voidaan vaikuttaa myös hintatasolla, tarjonnan monipuolisuudella ja aukioloajoilla. Vaikka poikkeukselliset aukioloajat aiheuttavat kustannuksia, ne antavat toisaalta mahdollisuuden saavuttaa normaalien aukioloaikojen ulkopuolella asiakaskuntaa kauempaakin.

Yksityiset palvelut ovat tärkeitä paitsi matkustajien kannalta, mutta myös asemakiinteistön talouden kannalta vuokratuoton muodossa. Mitä enemmän yksityisiä palveluita asemalla on ja mitä paremmin ne menestyvät, sitä suuremmat ovat asemakiinteistön vuokratuotot.

#### *Ravintola-, kahvila- ja kioskipalvelut*

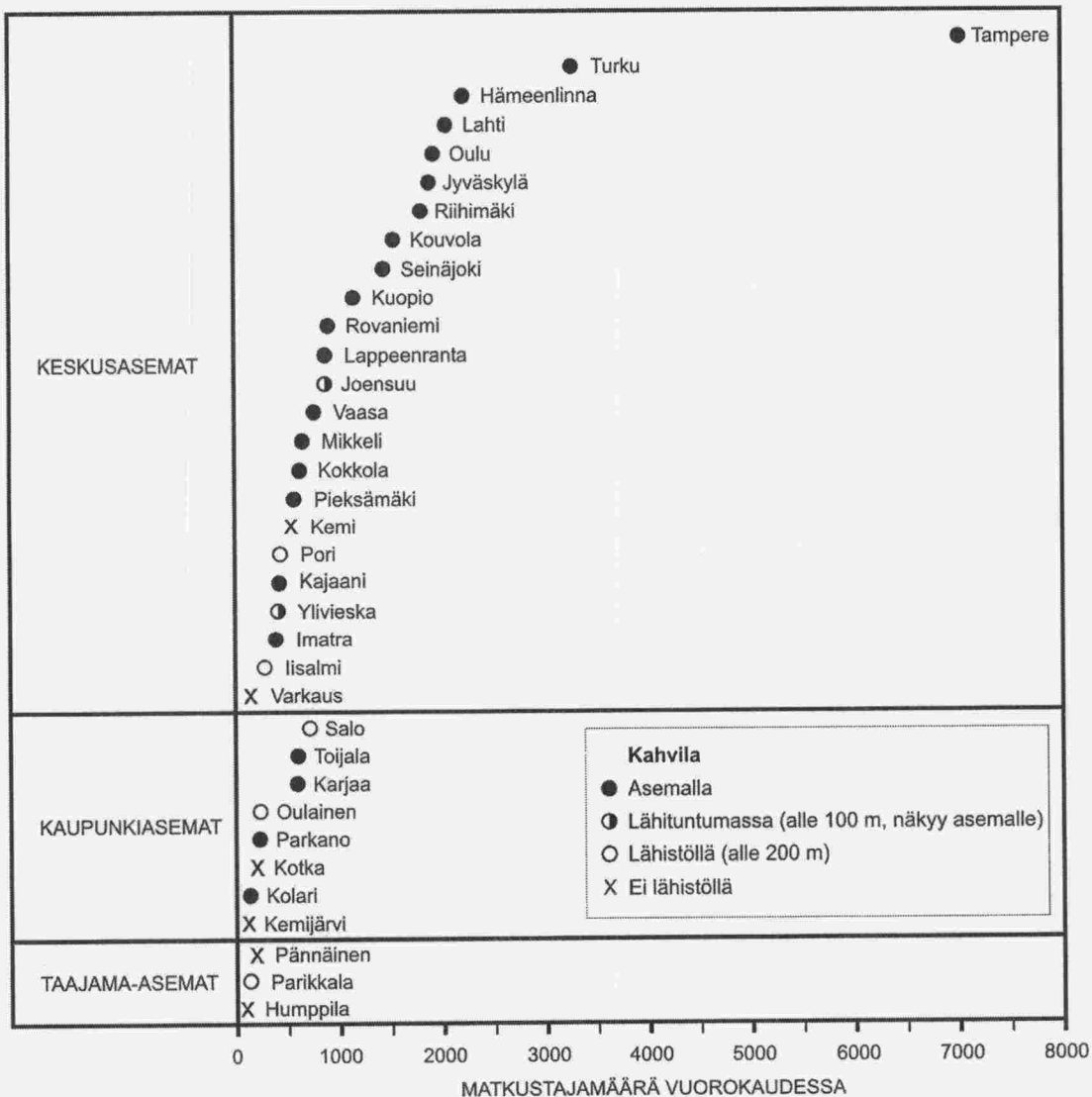
Matkustajien eniten käyttämiä ja matkustusviihtyvyyteen merkittävästi vaikuttavia palveluita ovat ravintola-, kahvila- ja kioskipalvelut. Suurimmilla asemilla on yleensä varsin hyvät ravintolapalvelut ja matkustajalle on tarjolla sekä ruokaa että juomaa. Kaikilla suurilla asemilla (esim. Oulu, Seinäjoki) ravintolapalveluita ei kuitenkaan ole. Näillä asemilla ravintolapalvelujen puutetta kompensoi kuitenkin aseman sijainti lähellä kaupunkikeskustaa, jolloin myös ravintolapalvelut löytyvät kävelyetäisyydeltä. Usein asemaravintola toimii yhdistettynä ruoka- ja olutravintolana, mutta joillakin asemilla olutravintola on erotet-



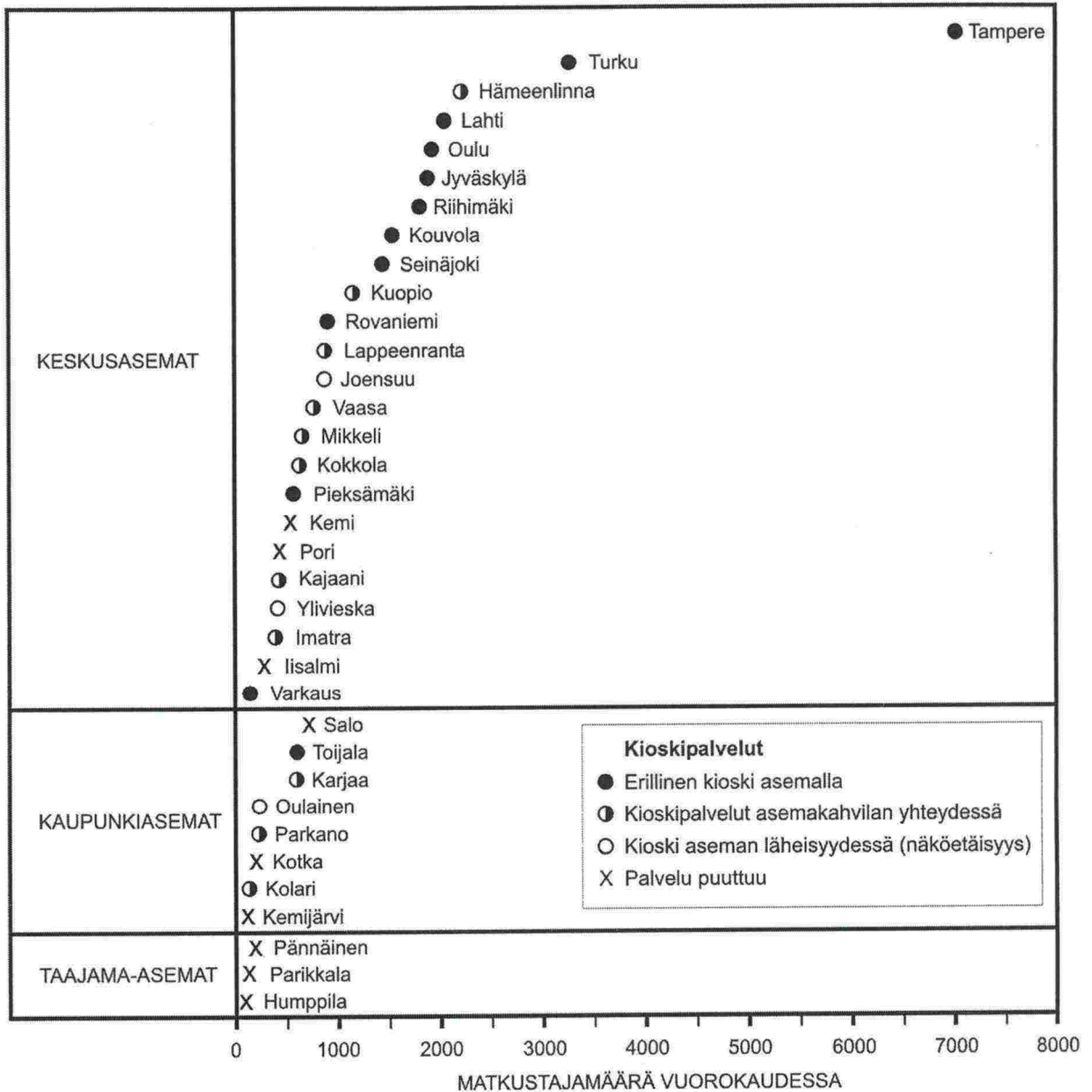
tu ruokaravintolatiloi- ja joillakin asemilla on useampia erityyppisiä ravintoloita. Joka tapauksessa suurimpien asemien ja matkakeskusten palveluvarustukseen tulisi kuulua hyvätasoiset ravintolapalvelut.

Asemaravintoloilla ja erityisesti olutravintoloilla on myös kielteisiä vaikutuksia, sillä ne voivat houkuttaa sellaisia henkilöitä, jotka aiheuttavat järjestyshäiriöitä ja lisäävät epäviihtyisyyttä asemarakennuksessa. Tämä koskee erityisesti niitä asemia, jotka sijaitsevat aivan kaupunkikeskustan tuntumassa.

Lähes kaikilla suurilla ja keskisuurilla asemilla on erillinen kahvila ja kioski asemarakennuksessa (kuvat 18 ja 19). Kahvilapalvelujen kannattavuus riippuu oleellisesti asematyypistä ja aseman sijainnista kaupunkirakenteesta. Niillä asemilla, joissa junien odotusajat asemarakennuksessa jäävät lyhyiksi (esim. pääteasemat) ovat kahvilapalvelujen käyttäjämäärät myös pienempiä. Kahvilapalvelujen toimintaedellytyksiä voidaan parantaa tarjoamalla erikoispalveluja laajemmalle asiakasryhmälle (esim. lounasruokailun järjestäminen lähistöllä työssäkäyville).



Kuva 18. Kahvilapalvelut eri asemilla asematyypeittäin.



Kuva 19. Kioskipalvelut eri asemilla asematyypeittäin.

Monesti keskisuurilla asemilla kahvila- ja kioskipalvelut on yhdistetty laajentamalla kahvilan tuotevalikoimaa sisältämään myös matkustajien kannalta keskeiset kioskituotteet. Kioski toimii usein myös kahvilatiskinä tarjoamalla normaalin kioskitavaran lisäksi myös lämpimiä juomia ja pikkupurtavaa. Useimmiten kahvilasta saa myös olutta ja monesti myös ruokaa. Varsinaista erottelua ruokaravintolan, olutravintolan ja kahvilan välillä ei olekaan mielekästä tehdä, vaan matkustajan kannalta on keskeistä, onko hänelle tarjolla ruokaa, juomaa ja kioskitavaraa häntä miellyttävässä ympäristössä.



Kuva 20. Esimerkki tasokkaasta asemaravintolasta (Karjaa).



Kuva 21. Pienillä asemilla pelkkä kahvilatiski tuo lisäpalvelua matkustajille (Parkano).



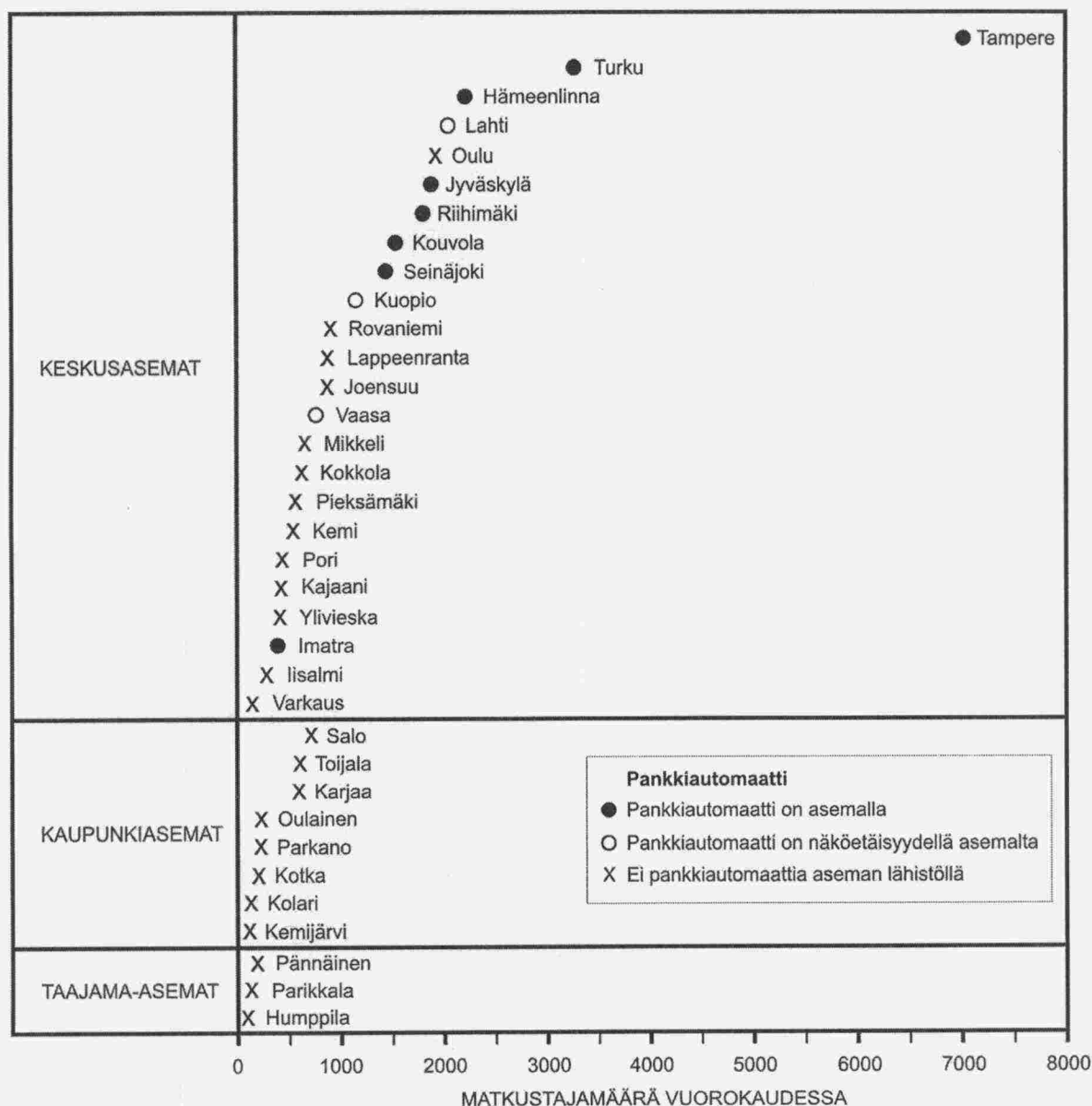
Kioskin ylläpitäminen edellyttää noin 400 000 euron liikevaihtoa, mikä edellyttää noin 1 500-2 000 matkustajaa vuorokaudessa (Tiehallitus ym., 1992). Pienillä asemilla, joilla matkustajamäärä ei riitä ylläpitämään kahvila- tai kioskipalveluja, voitaisiin mm. kunnan toimesta tukea tai järjestää kahvilapalveluja asemalle järjestöjen tai työllistämistoimien avulla (esim. Parkano). Näin matkustajien saama palvelu paranee ja palvelujen olemassaolon myötä myös aseman aukioloaikoja voidaan pidentää tai ylipäättään pitää asema avoinna. Hiljaisilla asemilla kioskin tai kahvilan ylläpitoedellytyksiä voidaan myös tukea ulkoistamalla VR:n lipunmyynti kahvilayrittäjän tehtäväksi. Tämä on myös matkustajan kannalta selvästi parempi ratkaisu kuin lipunmyynnin siirtäminen kauempana asemasta sijaitsevalle asiamiehelle.

On kuitenkin muistettava, että suuressa osissa junia on kahvilapalvelut, mikä osittain vaikuttaa myös kahvilan tarpeeseen ja kysyntään asemalla. Kahvilan käyttäjät ovat asemilla enimmäkseen lähteviä matkustajia, eivätkä niinkään saapuvia matkustajia. Asemien kahvilapalvelujen kysynnällä on suuri aikavaihtelu ja kysynnän huippu on hieman ennen lähteviä junia.

#### *Muut yksityiset palvelut*

Muihin yksityisiin asemapalveluihin kuuluva keskeisin kehittämistarve on pankkiautomaatin sijoittaminen suurille ja keskisuurille asemille. Nykyisin pankkiautomaatti on vain kuudella tässä työssä tarkastellulla asemalla (Tampere, Turku, Hämeenlinna, Jyväskylä, Kouvola, Seinäjoki), vaikka pankkiautomaattipalvelujen kysyntä on suuri muillakin asemilla. Pankkiautomaatti on yleisimpiä asiakaspalautteessa toivottuja asemapalvelujen kehittämiskohteita. Muutamalla asemalla pankkiautomaatti sijaitsee näköetäisyydellä asemarakennuksesta esim. läheisen postitoimiston yhteydessä, jolloin tarve sen sijoittamisesta asemalle ei ole yhtä suuri (kuva 22).

Lähes kaikkien pankkiautomaattien ylläpidosta ja sijoittamisesta vastaa suurimpien pankkien omistama yhtiö Automatia Pankkiautomaatit Oy. Automaatin sijoittamispäätös esim. asemarakennuksen yhteyteen perustuu suoraan arvioituun käyttäjien määrään ja sitä kautta arvioituun päivittäisten automaattitapahtumien määrään. Esimerkiksi junamatkustajille tarjottavalla lisäpalvelulla ei ole merkitystä pankkiautomaattien sijaintia valittaessa. Pankkiautomaatilla tulisi olla noin 150 päivittäistä tapahtumaa, jotta automaatti voitaisiin sijoittaa asemarakennuksen yhteyteen. Näillä perusteilla ei pankkiautomaattipalveluja ole helppo saada yksitellen eri asemille, vaan automaattien sijoittamislinjaus asemille tulisi saada aikaan yhteistyönä valtakunnallisesti pankkiautomaattipalveluista ja asemapalveluista vastaavien tahojen kanssa.



Kuva 22. Pankkiautomaattipalvelut eri asemilla asematyypeittäin.

Muihin aseman yksityisiin palveluihin kuuluu lähes kaikilla asemilla oleva korttipuhelinautomaatti joko asemarakennuksen odotustilassa tai erillisessä kioskissa ulkona aseman läheisyydessä.

Yksityisten vuokrausyhtiöiden järjestämää autonvuokraustoimintaa on joillakin suurimmilla asemilla sekä matkailullisesti keskeisillä asemilla (esim. Rovaniemi). Myös venäläisten junamatkustajien lisäpalveluna on joillekin itäliikenteen asemille (esim. Kouvola ja Lahti) järjestetty kausiluontoisia autonvuokrauspalveluja. Normaalisti vuokra-autoille on varattu asema-alueelta läheltä asemarakennusta muutamia jopa lämmitettyjä pysäköintipaikkoja, joista vuokra-auto voidaan eri varauksesta noutaa. Joillakin asemilla on oma autonvuokraustiski, jossa vuokrayhtiön edustaja palvelee matkustajia varausten mukaan. Toisilla asemilla vuokraus hoidetaan lipunmyyntihenkilökunnan välityksellä.





*Kuva 23. Pankkiautomaatti ja autonvuokrauspalvelut kuuluvat vain harvojen asemien palveluvarustukseen.*

Yleisimmät muut asemalla sijaitsevat yksityiset palvelut ovat kukkakauppa, parturi-kampaamo ja valokuvausliike. Näitä palveluja on ennen esiintynyt useallakin asemalla, mutta ne ovat vähitellen hävinneet asemalta niiden taloudellisten toimintaedellytysten heikennyttyä. Nykyisin parturi-kampaamo ja valokuvausliike on vain muutamalla, yleensä suuremmalla asemalla, kun taas kukkakauppa kuuluu vielä useamman aseman palvelutarjontaan ja siihen liittyvä kysyntä ei ole vähentynyt muiden em. palvelujen tavoin.

#### *Aseman lähiympäristön palveluvarustuksen täydentävyys*

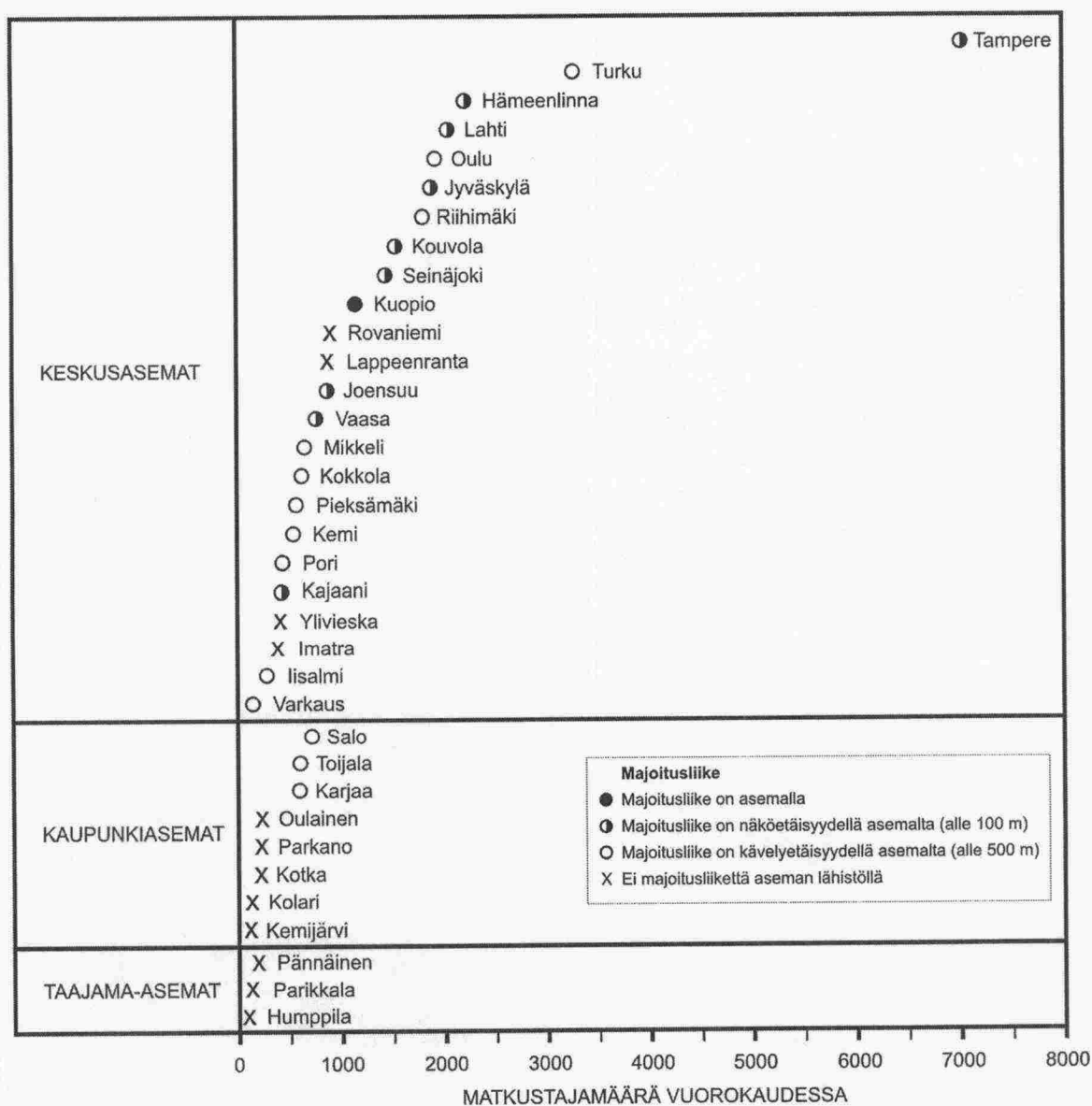
Aseman lähiympäristössä sijaitsevan palvelun voidaan katsoa täydentävän asemapalveluja, jos se sijaitsee kävelyetäisyydellä asemasta (esim. 200 m) ja jos se näkyy asemalle. Näin voidaan olettaa, että kiireinen matkustaja ehtii käyttää lähiympäristön palveluja junaan vaihtaessaan tai odottaessaan. Aseman ympäristön palveluvarustus täydentää asemapalveluja sitä paremmin, mitä lähempänä kaupungin ydinkeskustaa asema sijaitsee. Toisaalta kaupunkikeskustan ulkopuolella sijaitsevilla asemilla lähistöllä sijaitsevien palvelujen täydentävyys on heikko, mikä asettaa lisävaatimuksia itse asemalla sijaitsevalle palvelutarjonnalle.

Yleisimmät aseman lähiympäristössä olevat asemapalveluja täydentävät palvelut ovat elintarvikemyymälä ja majoitusliike, koska ne eivät yleensä kuulu aseman palveluvarustukseen. Myös pankki- ja postipalvelujen kysyntä voi olla suuri etenkin, jos asemalta puuttuu esim. pankkiautomaatti.

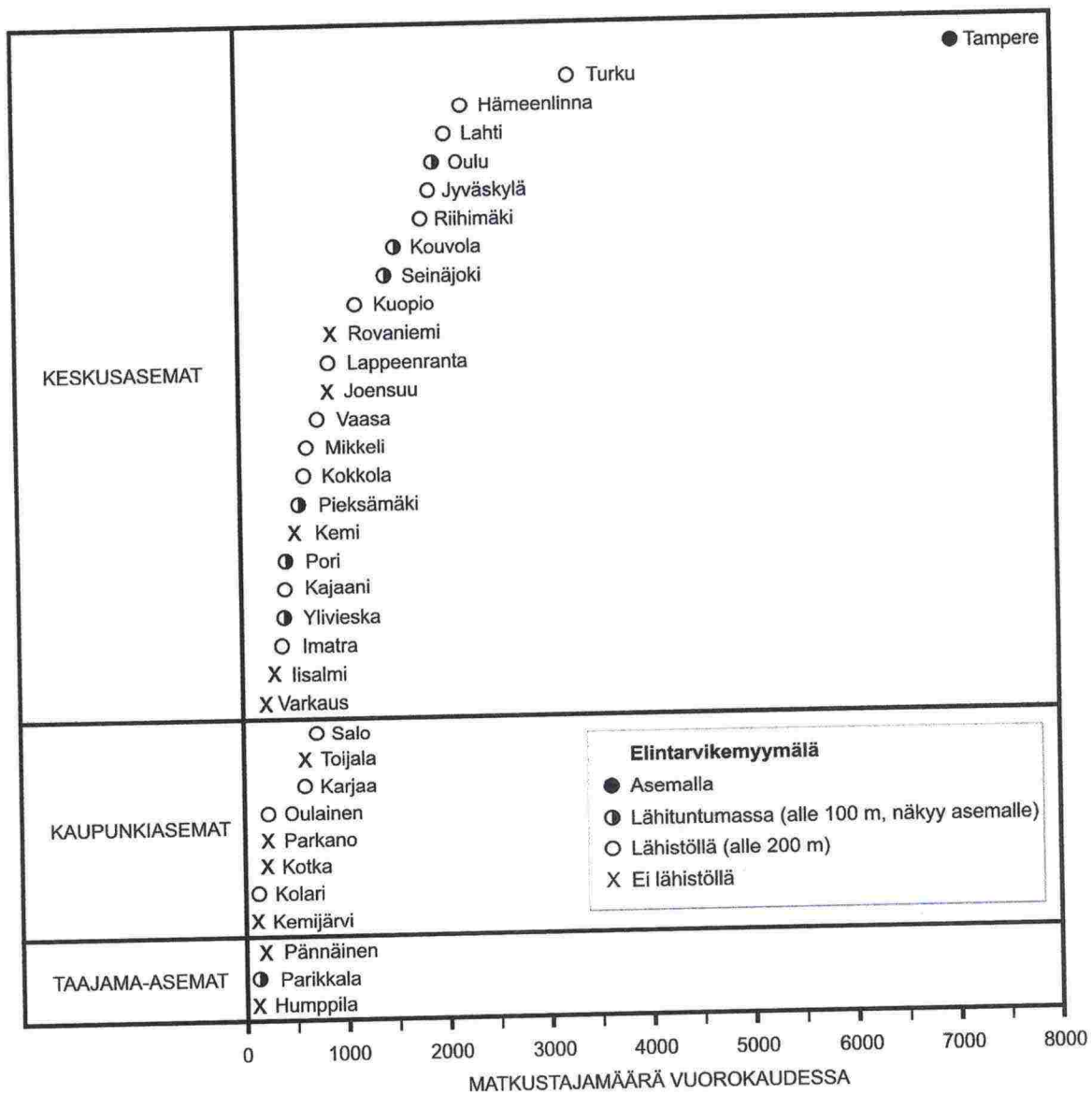


Majoituspalvelujen osalta kaikilla tässä työssä tarkastelluilla suurilla asemilla on hotelli joko näköetäisyydellä tai kävelyetäisyydellä asemasta (kuva 24). Sen sijaan joillakin keskisuurilla asemilla ei ole majoituspalveluja lähiympäristössä pienistä asemista puhumattaakaan. Pienillä asemilla myös majoituspalvelujen kysyntä on vähäistä, mutta keskisuurilla asemilla majoituspalvelujen kysyntä on kohtalaista.

Vähittäiskaupan palvelujen osalta myös kaikilla tässä työssä tarkastelluilla suurilla asemilla on elintarvikemyymälä joko näköetäisyydellä tai kävelyetäisyydellä asemasta (kuva 25). Sen sijaan kaikilla keskisuurilla ja pienillä asemilla ei ole elintarvikemyymälää aseman lähiympäristössä. Joillakin asemilla lähistöllä sijaitsevan huoltoaseman myymäläpalvelut täydentävät asemapalveluja.



Kuva 24. Majoituspalvelut eri asemilla asematyypeittäin.



Kuva 25. Myymäläpalvelut eri asemilla asematyypeittäin.



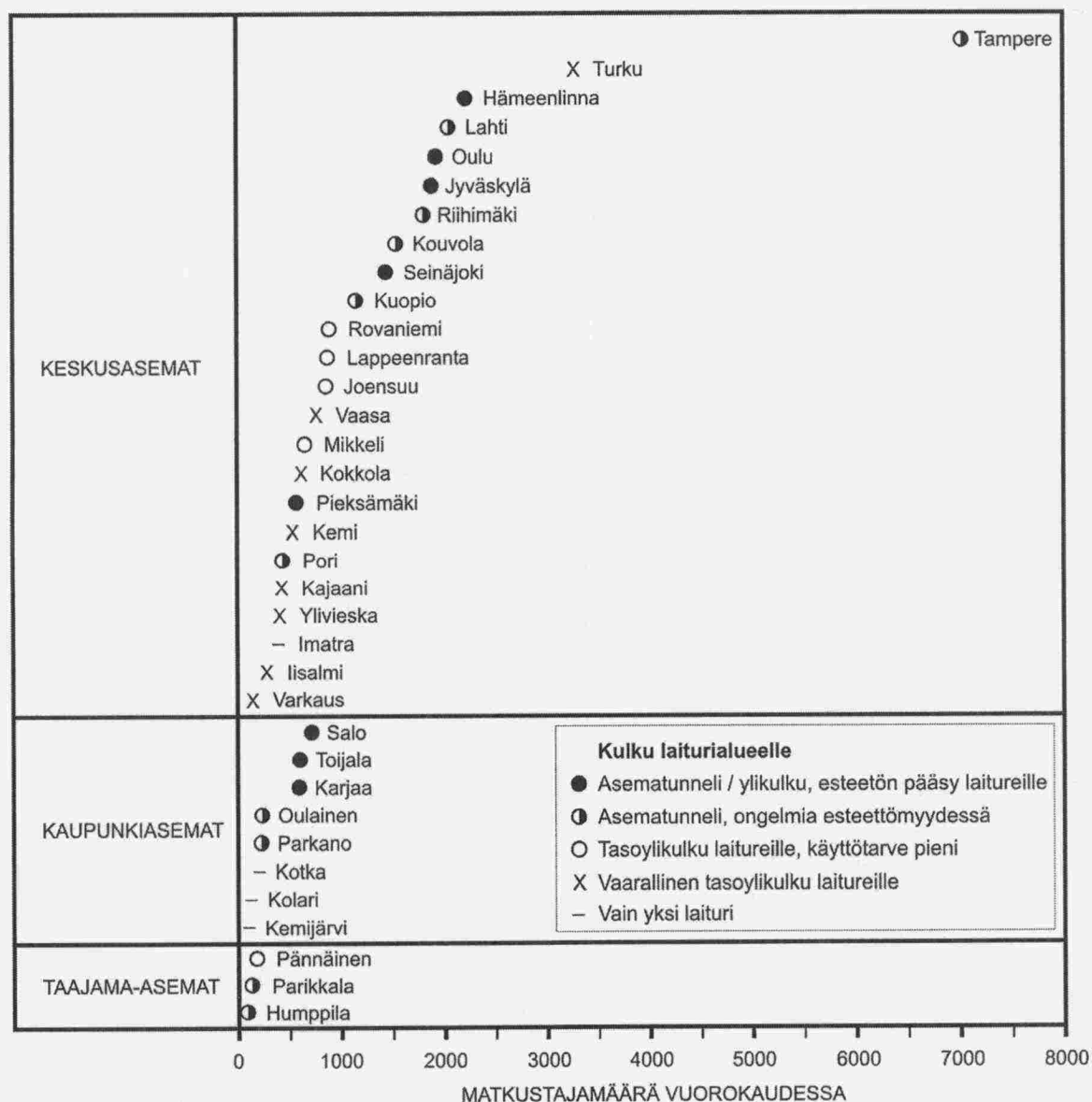
Kuva 26. Ydinkeskustassa sijaitsevilla asemilla keskustan palveluvarustus täydentää hyvin asemapalveluja (Seinäjoki).

#### 4.4 Laituripalvelut

Laituripalvelujen osalta on tarkasteltu kulkua laitureille (asematunneli, tasoylikulku), laiturialueen esteettömyyttä (hissit, invaluiskat, laiturikorkeus) sekä matkustajamukavuutta ja oheispalveluita (laiturikatokset, laiturien segmentointi, muut palvelut laitureilla). Juna-liikenteen matkustajainformaatiota laitureilla on käsitelty luvussa 4.5.

##### *Kulku laitureille*

Suurimmilla asemilla on pääsääntöisesti *asematunneli* tai ratapihan ylittävä ylikulkusilta (esim. Jyväskylä), joka takaa turvallisen kulkuyhteyden eri laiturien ja asemarakennuksen välillä. Siten varsinaisia turvallisuusongelmia ei suurimmilla asemilla ole ja keskeisimmät laitureille kulkuun liittyvät kehittämistarpeet koskevatkin esteettömyysnäkökohtia (kuva 27).



Kuva 27. Kulku laiturialueelle eri asemilla asematyypeittäin.



Esteetön kulku asemarakennuksen ja laiturien välillä edellyttää, että asematunnelista on portaiden ohella invamitoitettu hissi asemarakennukseen ja kaikille laitureille. Useilla asemilla on ongelmana se, että vaikka laitureille pääsee hissillä, niin asemalle ja aseman edessä olevalle ensimmäiselle raiteelle pääsee suoraan vain portaita pitkin. Portaaton reitti asemarakennukseen on järjestetty asematunnelin päästä esimerkiksi asema-aukion kautta, jolloin liikuntaesteisen matkustajan kulkureitistä muodostuu kohtuuttoman pitkä, hidaskäyttö ja usein myös hankalasti kuljettava. Asematunnelin pää sijaitsee harvoin hyvässä paikassa asemalle kulkua ajatellen, koska riittävän loiva nousu tunnelista vaatii pituutta. Lisäksi asematunneli toimii usein myös kevyen liikenteen väylänä ratapihan ali, mikä ohjaa tunnelin pään sijoitusta.

Joillakin asemilla ei ole pääsyä asematunnelista hissillä kaikille henkilöliikenteen laitureille. Toisinaan hissi sijaitsee muualla kuin asematunnelissa, mikä hidastaa huomattavasti vaihtomatkaa junasta toiseen. Esimerkiksi maan vilkkaimmalla vaihtoasemalla Tampereella ensimmäisille laitureille kuljetaan asemarakennuksen takaosan kautta tavarahissillä.

Useilla pienemmillä asemilla, joissa on asematunneli, hissejä ei ole lainkaan, mistä johtuen liikuntaesteisten omatoiminen kulku laitureille on mahdotonta. Aina portaissa ei ole edes lastenvaunuluiskaa, jolloin lastenvaunujen saaminen laiturille on hankalaa. Lisäksi joissakin asematunneleissa portaikot ovat niin ahtaita, että suuremmilla asemilla niiden välityskyky ei riitä junien tuloaikoina ja matkustajat joutuvat odottamaan varsin kauan poispääsyä laiturialueelta. Tämä on erityinen ongelma vaihtomatikustajille, joilla on kiire vaihtaa junaa toiselle laiturille asematunnelin kautta.

Ne asemat, joilla ei ole asematunnelia, voidaan jakaa kahteen luokkaan:

- 1) Ei välitöntä tarvetta asematunneliin. Asemat, joilla ei ole normaalisti tarvetta radan ylitykseen (junat lähtevät laiturilta 1) tai radanylititys on järjestetty mahdollisimman turvallisesti (tasoylitityksen poikki ei kulje junia, jotka eivät pysähdy asemalla ja rata myös ylitetään siihen tarkoitettusta kohdasta).
- 2) Välitön tarve asematunnelille. Asemat, joilla on vaarallinen tasoylikulku välilaiturille. Vaarallinen tasoylikulku muodostaa merkittävän turvallisuusriskin sekä matkustajille että mahdollisille muille ratapihan ylittävälle kulkijoille ja joillain asemilla vaaratilanteista joudutaan jopa varoittamaan erillisin kuulutuksin.

Erilaiset asemien oheispalvelut voivat sijaita paitsi asemarakennuksessa, myös asematunnelissa. Oheispalvelujen kannattavuus asematunnelissa vaatii kuitenkin, että tunnelia käytetään varsin suuri jalankulkijavirta, joka koostuu muistakin kuin junamatkustajista (esim. Tampere). Toisaalta asematunnelin oheispalveluilla voidaan osittain myös rahoittaa tunnelin rakentamista.



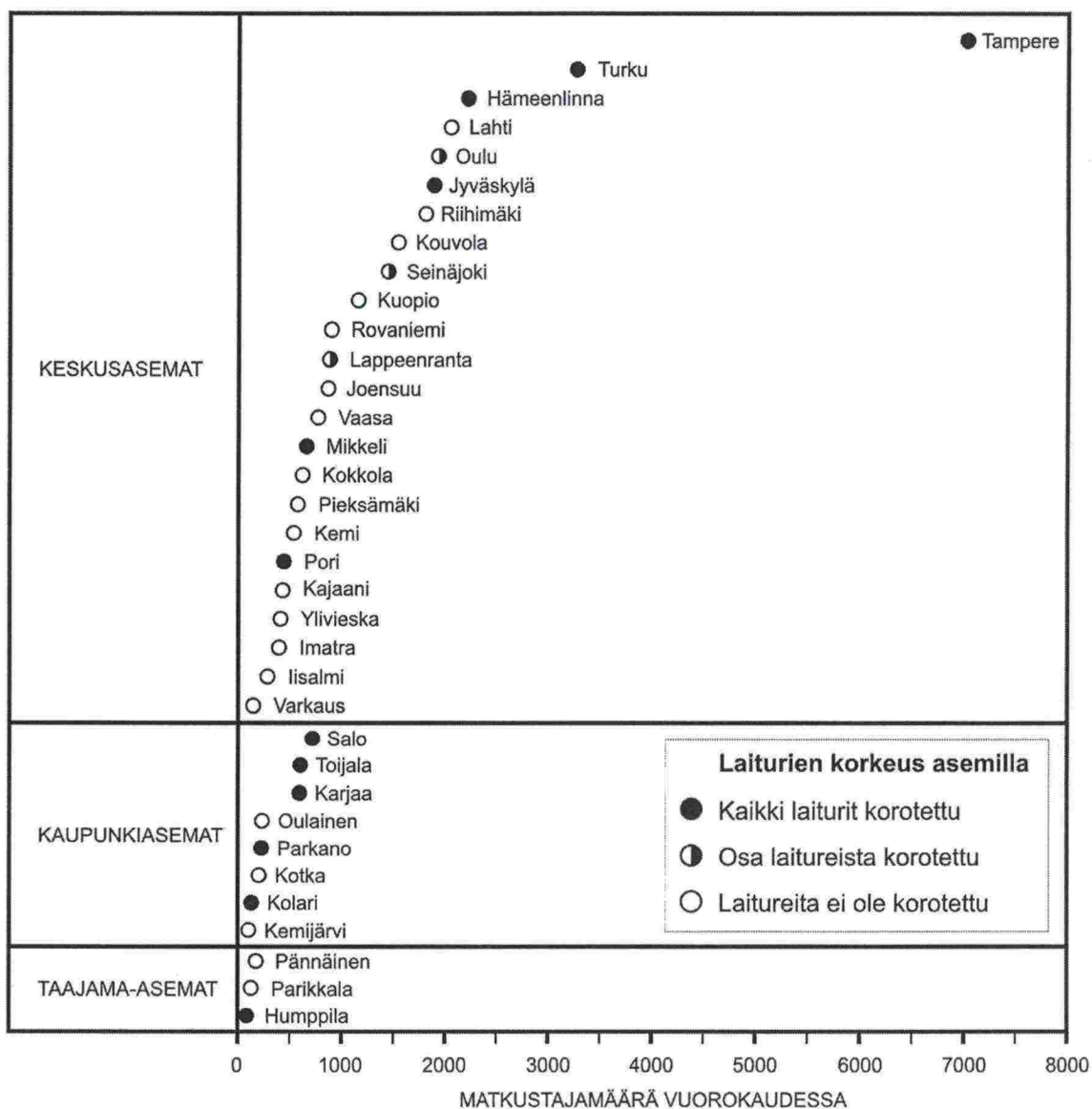
*Kuva 28. Asematunneli toimii paitsi kulkuyhteytenä laitureille, usein myös kevyen liikenteen väylänä ratapihan ali (Oulu).*

### *Laiturikorkeus*

Laitureita ei ole korotettu kaikilla asemilla. Tämä vaikeuttaa ja aiheuttaa rajoituksia liikuntaesteisten liikkumiselle näillä asemilla. Suurimpiin keskusasemiinkin kuuluu vielä asemia (esim. Riihimäki, Lahti, Kouvola, Kuopio), joissa laitureita ei ole korotettu, mutta joille on tulossa ratapiharemontti (kuva 29). Toisaalta on käynyt jopa niin, että laitureita on korotettu joillakin pienillä seisakkeilla, joilta on sen jälkeen lopetettu koko henkilöliikenne. Laitureiden korottamishankkeet tuleekin koordinoita nykyistä paremmin henkilöliikenteen kehittämisen ja uuden matalalattiaisen junakaluston laajenevan käytön myötä.

Laiturien korottaminen liittyy yleensä johonkin suurempaan asema-alueen kehittämishankeeseen (ratapihan muutostyöt, sähköistäminen, matkakeskuksen toteuttaminen) tai rataosan perusparantamiseen, eikä sitä yleensä toteuteta yksittäisenä toimenpiteenä. Jotta tilannetta voitaisiin parantaa kohtuullisessa ajassa kaikilla asemilla, on aiheellista selvittää vaiheittaisen toteuttamisen ja toimivien tilapäisratkaisujen käyttökelpoisuutta, esimerkiksi korottamalla vain osa laiturista erillisen tason avulla.



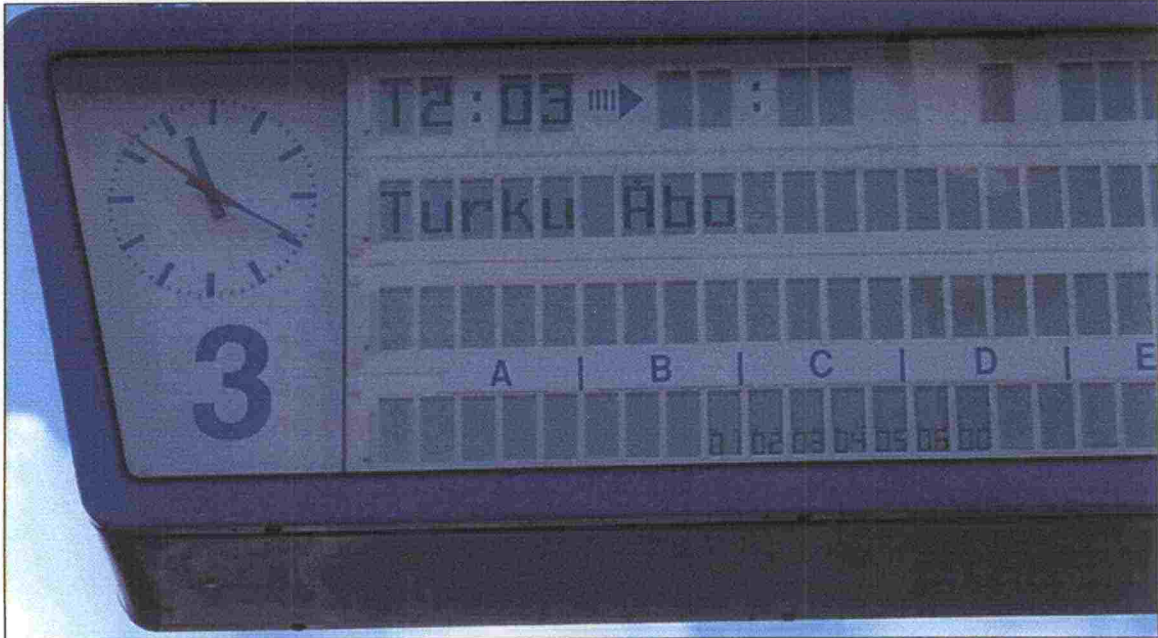


Kuva 29. Laiturikorkeus eri asemilla asematyypeittäin.

#### Laiturialueen sektorointi

Laiturialueen sektorointi helpottaa matkustajien kulkua oikeaan vaunuun ja näin vähentää pysähtymisaikojen venymisestä johtuvia junien viivytyksiä. Laiturialueen sektorointi on perusteltua erityisesti suuremmilla asemilla, joissa on suuret matkustajamäärät sekä päärautojen väliasemilla, joilla junapituudet ovat suuria ja pysähtymisajat lyhyitä. Sektorointi on erityisen tarpeellinen myös asemilla, joilla laiturit on jostain syystä (vaihdjärjestelyt, ta-soylikäytävät, laituripituus) rakennettu niin, että junat pysähtyvät etäälle asemarakennuksen pääsisäänkäynnistä ja matkustajien kävelymatka oikeaan vaunuun voi olla hyvinkin pitkä.





Kuva 30. Esimerkki laiturialueen sektorointiopastuksesta laiturinäytössä.

Laiturialueen sektorointiin liittyy käynnissä oleva valtakunnallinen kehitysprojekti, jossa matkustajille pyritään antamaan informaatiota vaunujen pysähtymiskohdasta laitureilla. Laiturialueen sektoroinnin toteutuksessa on kolme eri tapaa:

- niillä asemilla, joissa jo on tai joihin on tulossa seuraavasta junasta kertova laiturinäyttö, voidaan vaunujen pysähtymissektori laiturialueella ilmaista näyttötaulun alaosassa (kuvat 30 ja 31). Vaunujen numerot on näyttötaulussa esitetty hyvin pienellä numerokoolla, mikä näyttötaulun korkean sijainnin kanssa vaikeuttaa sen lukemista. Lisäksi matkustajat eivät ole tottuneet lukemaan raidenäyttötaulua, eivätkä välttämättä ymmärrä näytön antamaa informaatiota ohjeista huolimatta. Näyttötaulun ja siinä olevan informaation näkyvyyttä tullaan kuitenkin parantamaan.
- niillä asemilla, joihin ei ole tulossa pysähtymissektoria osoittavia laiturinäyttöjä, merkitään vaunujen pysähtymissektori laiturilla lisäinformaationa perinteiseen vaunujärjestystauluun. Tällä esitystavalla vaunujen pysähtymiskohta on helposti luettavissa ja informaation välitystä auttaa myös se, että matkustajat ovat tottuneet lukemaan vaunujärjestystaulua.
- sektori kerrotaan myös matkustajan junalipussa, jolloin riittää, että sektorit on merkitty laiturialueelle kiintein opastein.

Kaikissa vaihtoehdoissa sektorit on myös merkittävä laiturialueelle kiintein opastein.

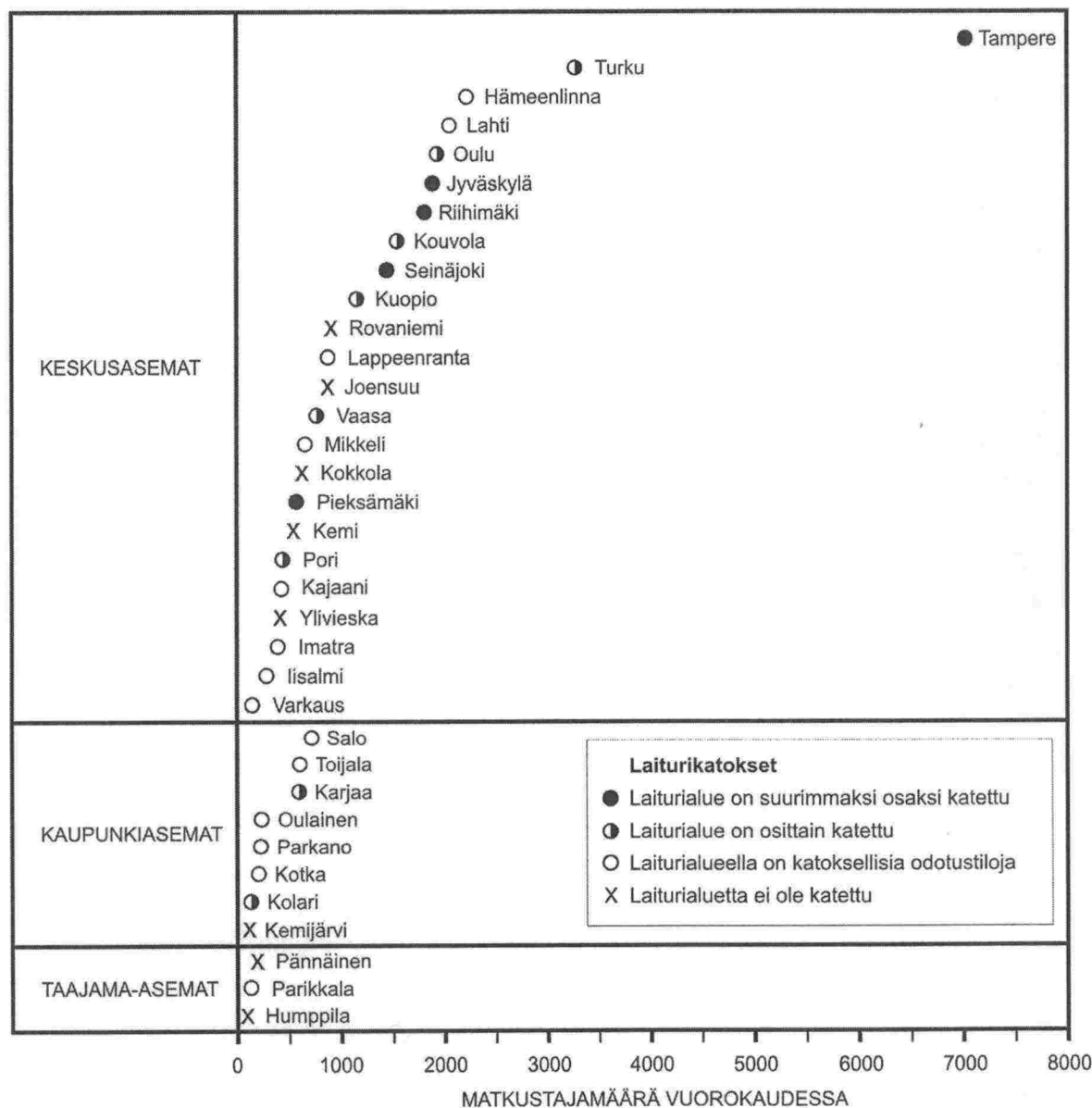


Kuva 31. Laiturialueella olevan raidenäyttötaulun lukuohje, joka sisältää myös informaation vaunujen pysähtymiskohdasta laiturialueella.

### Laiturien kattaminen

Matkustajille tulisi aina tarjota mahdollisuus odottaa junaa suojassa sateelta. Vain harvoilla suuremmillakin asemilla on laiturit katettu koko pituudeltaan. Joillakin keskisuurilla ja pienillä asemilla on sijoitettu pieniä erillisiä odotuskatoksia eri kohtiin laituria. Useilla asemilla on vain pieniä katosmaisia odotustiloja esim. asematunneliin johtavien portaiden yhteydessä (kuva 32). Matkustajamukavuuden vähenemisen lisäksi tämä aiheuttaa viivytyksiä junien pysähtymisaikoihin, koska ihmiset lähtevät sateella liikkeelle katoksen alta vasta junan jo pysähtyttyä laiturille. Osalla pienemmistä asemista ei ole minkäänlaista laiturikatosta. Tätä voidaan pitää erityisen huonona palvelutasona, koska pienillä asemilla ei aina ole mahdollisuutta odottaa junaa sisätiloissa. Jos asemarakennuksen odotustilojen aukioloaika on rajoitettu tai asemarakennus on kokonaan suljettu tai asemarakennus puuttuu, on erityisen tärkeää tarjota sateensuoja esimerkiksi laitureille sijoitetuilla erillisillä linja-autopysäkin tyyppisillä odotuskatoksilla.

Pääteasemilla katoksen tarve ei ole yhtä suuri kuin muilla asemilla, koska matkustajat pääsevät sisään junaan useimmiten jo hyvissä ajoin ennen sen lähtöä. Laiturien kattamistarpeeseen vaikuttaa myös se, onko kyse ensimmäisestä raiteesta heti asemarakennuksen vieressä, jolloin matkustajat voivat käyttää asemarakennuksen seinustaa ja sisätiloja junaan odottaessaan, vai onko kyse välilaiturista. Niilläkin asemilla, joilla laiturit on pääsääntöisesti katettu pitkältä matkalta, katokset voivat olla varsin huonokuntoisia ja uusimisen tarpeessa. Joissakin tapauksissa nykyiset katosrakennelmat ovat suojelukohteita, mikä asettaa reunaehdoja niiden uusimiselle osana ratapiha- ja laiturijärjestelyjä.



Kuva 32. Laiturikatokset eri asemilla asematyypeittäin.



### *Laiturialueen yksityiset palvelut*

Laitureilla ei yleensä ole mitään matkustajille tarkoitettuja yksityisiä palveluja Helsingin asemaa lukuun ottamatta. Viikkaimmilla risteysasemilla (esim. Tampere) voisivat erityisesti vaihtomatkustajille suunnatut laiturialueen kioskipalvelut olla tarpeellisia. Yleensä vilkkailla risteysasemilla vaihtoajat junien välillä ovat niin lyhyet, että junaa vaihtavat matkustajat eivät ehdi käyttää asemarakennuksen palveluja, mutta ehtisivät kuitenkin käyttää laiturilla sijaitsevia palveluja.



*Kuva 33. Esimerkki katetusta odotustilasta laiturilla (Lappeenranta).*



*Kuva 34. Pienillä asemilla voidaan yhdistää matkustajien katoksellinen odotustila ja katoksellinen pyöräpysäköinti (Lapinlahti).*



## 4.5 Matkustajainformaatio

### *Junaliikenteen matkustajainformaatio*

Junaliikenteen matkustajainformaation nykytila ja myös siihen liittyvät kehittämistarpeet vaihtelevat suuresti eri asematyypin ja –paikkakuntien välillä. Kaikissa asemarakennuksissa on juna-aikataulujulisteet. Ongelmana on, että osalla asemista seinällä on vain pieni-kokoiset julisteet, joiden tekstikoko saattaa olla monille matkustajille liian pieni luettavaksi. Pelkkä aikataulujuliste ei myöskään yksinään ole riittävä aikataulutiedotus, koska se ei ole luettavissa etäämpää. Ainakin suurilla ja keskisuurilla asemilla asemarakennuksessa tulisi olla myös riittävän isokokoinen ajantasänäyttö tai kiinteä aikataulutaulu tai mielellään jopa molemmat silloin, jos junamäärä ei vaadi taululta kohtuuttoman suurta kokoa.

Ajantasainen näyttö lähtevistä ja saapuvista junista on nykyisin useimmilla suurilla sekä eräillä keskisuurilla asemilla. Useimmiten kyseessä on isokokoinen näyttötaulu, mutta eräillä asemilla on käytössä pienempi näyttötaulu, jonka ongelmana on tekstin näkyvyys heikkonäköisten matkustajien kannalta. Pienempiä näyttömonitoreja on usein sijoitettu myös lipunmyyntitiloihin ja kahvila- tai ravintolatiloihin.

Asematunneliin johtavien portaiden yhteyteen sijoitetut ajantasänäytöt eri laitureilta lähtevistä junista ovat tarpeen matkustajien opastamiseksi oikealle laiturille erityisesti risteysasemilla, joissa matkustajien tulisi pystyä vaihtamaan junaa nopeasti, sekä asemilla, joissa on useita laitureita. Osa suurista sekä Rantaradan pienemmätkin asemat on varustettu ajantasaisilla laiturinäyttöillä. Laiturinäyttö on yhdessä kuulutusten kanssa hyvä väline tiedottamiseen junien myöhästymisestä. Se myös lisää matkustajan varmuutta oikean laiturin löytämisestä. Risteysasemien lisäksi se on erityisen tarpeellinen merkittävällä työssäkäyntiasemilla, joilla matkustajat useimmiten saapuvat suoraan laiturille käymättä asemarakennuksessa.



Kuva 35. Esimerkki suuren aseman ajantasaisesta näyttötaulusta asemarakennuksen odotustilassa.

LAHTEVAT JUNAT				
AVGÅENDE TÅG - TRAIN DEPARTURES				
Aika	Uusi aika	Raide	Juna	Määräsema
Tid	Ny tid	Spår	Tåg	Till
Time	New time	Track	Train	To
13:30		2	IC131	Turku
13:32		1	IC136	Helsinki
14:30		2	S133	Turku
14:32		1	S138	Helsinki
15:30		2	P135	Turku

Kuva 36. Esimerkki pienen aseman helppolukuisesta ajantasaisesta näyttötaulusta asemarakennuksen odotustilassa.

#### *Kaupunki / taajamainformaatio*

Rautatieasemien kaupunki-informaatio rajoittuu useimmilla paikkakunnilla vain kaupungin tai taajaman karttaan, joka sijaitsee asemarakennuksen seinällä tai ulko-ovessa. Joillakin asemapaikkakunnilla on ulkona aseman edessä iso karttataulu, joka tarjoaa runsaasti informaatiota asemapaikkakunnasta tai seudusta. Riittävän informatiivinen kartta tulisi olla kaikilla suurilla ja keskisuurilla asemilla, ja se tulisi sijoittaa keskeiselle paikalle, jotta matkustajat löytävät sen. Muutamalla asemalla on infopylonein opastettu kävelyreitti rautatieasemalta kaupunkikeskustaan (esim. Lahti ja Pori).



Kuva 37. Infopylonein opastettu kaupunkikeskustaan johtava kävelyreitti.



Suurimmilla asemilla ja joissakin matkakeskuksissa on erillinen matkustajille suunnattu infomonitori tai erillinen informaatiopiste / toimisto, josta saa monipuolista tietoa ja esitteitä paikkakunnan nähtävyyksistä ja muista kohteista. Joillakin paikkakunnilla ovat paikalliset yrittäjät käyttäneet matkustajille varatun informaatiotaulun omiin markkinointitarkoituksiinsa, jolloin matkustajille oleellinen paikkakuntakohtainen tieto voi puuttua. Joillakin asemilla toimii matkailijaopaspalvelu kesäaikana.



*Kuva 38. Esimerkki infomonitorista aseman odotustilassa.*

### *Opastus asemilla*

Matkustajille suunnatut opasteet asemarakennuksessa ja asema-alueella ovat kolmentyyppisiä. Matkakeskuksissa sekä suurilla ja muutamilla keskisuurilla asemilla on RHK:n opastusjärjestelmän mukaiset piktogrammit täydennettynä palvelua kuvaavalla informaatiotekstillä. Matkakeskuksissa täydentävä teksti on myös ruotsiksi ja englanniksi. Niillä asemilla, joissa ulkomaalaisten matkustajien osuus on keskimääräistä suurempi, tulisi matkustajille suunnatut opasteet olla monella kielellä. Pienillä asemilla ja joillakin keskisuurilla asemilla on käytössä vain piktogrammit ilman niitä täydentäviä tekstejä.



Kuva 39. Esimerkki kattavasta kaupunki-informaatiotaulusta asemarakennuksen edessä.



## 5. ASEMAN YMPÄRISTÖ

### 5.1 Viihtyisyys ja turvallisuus

Asemansetu ja asemarakennukset ovat vahvoja koko kaupungin henkeen ja imagoon vaikuttavia elementtejä. Rautatieasema on kaupungin käyntikortti, jonka ilme vaikuttaa vierailijan kaupungista saamaan käsitykseen. Samalla erityisesti vanhoihin asemiin liittyy monenlaisia historiallisia tapahtumia ja muistoja, jotka tekevät niistä merkityksellisiä paikkakunnan asukkaille. Vanhojen asemansetujen historiallisen ilmeen vaaliminen on tehokas keino vahvistaa monen suomalaisen kaupungin verraten ohutta imagoa vanhan kaupunkikulttuurin keskuksena. Toisaalta myös panostamalla uusien asemien arkkitehtuuriin ja ympäristösuunnitteluun voidaan vahvistaa haluttua mielikuvaa kaupungista, esimerkiksi Jyväskylän uusi arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen matkakeskus.

Museovirasto on vuonna 1997 kartoittanut valtakunnallisesti merkittäviä, kulttuurihistoriallisesti arvokkaita asema-alueita ja esittänyt 117 kohdetta suojeltavaksi. Kohteiden arvokkuus perustuu ensi sijassa alueen rakennuskantaan, mutta myös poikkeuksellisen edustavat viheralueet ovat saattaneet vaikuttaa kohteiden valintaan. Nyt tarkastelluista asemista Museoviraston suojelukohteita ovat seuraavat rakennukset tai asema-alueet: Hämeenlinna, Iisalmi, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Karjaa, Kokkola, Kouvola, Kuopio, Lahti, Mikkeli, Oulainen, Oulu, Pieksämäki (vanha asema), Riihimäki (Asemapuisto ja varikko), Salo, Seinäjoki, Tampere, Turku (asema ja konepaja) sekä Vaasa.

Valtakunnallisesti arvokkaiden kohteiden lisäksi rautatieperintöön kuuluu satoja muitakin kohteita, joilla on alueellista ja paikallista arvoa (Hurme, 2002). Vaikka vanhojen asemarakennusten ja laiturirakenteiden olemassaolo lähtökohtaisesti vaikuttaa positiivisesti asema-alueen viihtyisyyteen ja matkustajien kokemaan palvelutasoon, niiden suojelu voi joissain tapauksissa samalla vaikeuttaa asemien ja ratapiha-alueiden kehittämistä ja aiheuttaa lisäkustannuksia.

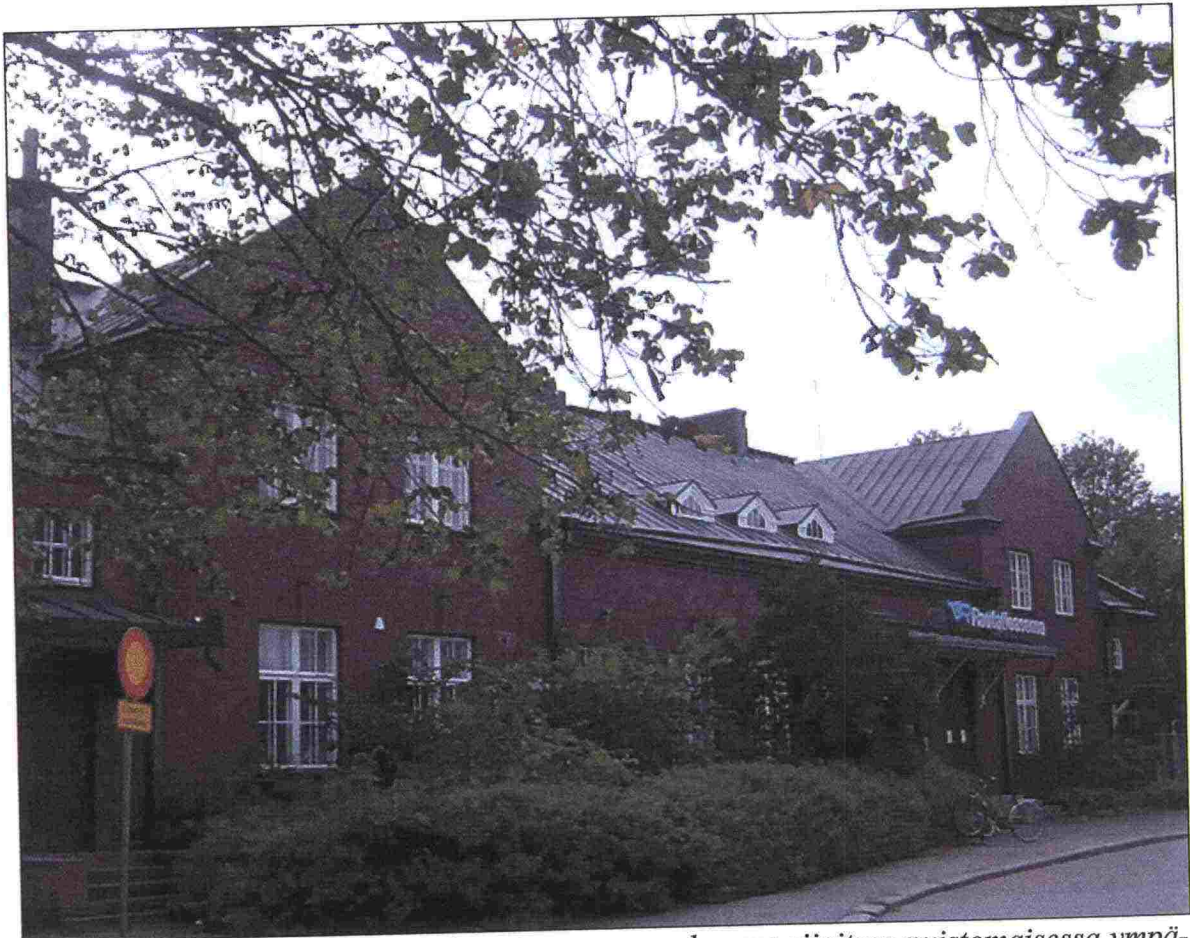


Kuva 40. Kokkolan kaunis puinen asemarakennus kuuluu valtakunnallisesti merkittävien kulttuurihistoriallisten asemien joukkoon.





*Kuva 41. Jyväskylässä panostaminen uuden matkakeskuksen ja muun julkisen rakentamisen arkkitehtuuriin on tietoisesti valittu keino vaikuttaa kaupungin imagoon.*



*Kuva 42. Kotkan suojeltu kivistinen asemarakennus sijaitsee puistomaisessa ympäristössä.*



Asemanseudun ilme ei kuitenkaan rakennu vain asemarakennuksesta, vaan koko asema- ja ympäristöstä – muista alueen rakennuksista, asemapuistosta sekä pysäköinti- ja katu-alueista. Useimpien vanhojen rautatieasemien ympäristössä on vanha asemapuistoalue. Rautatiehistorian alkuaikoina asemapuistot olivat tärkeiksi arvostettuja asema-alueen osatekijöitä ja niiden perustamiseen ja hoitoon panostettiin. Asemapuistot antavat monelle asema-alueelle tyylikkään viihtyisän ilmeen, usein yhdessä asemanseudun vanhojen arvokkaiden rakennusten kanssa. Silloinkin, kun asema-alueen rakennuskanta on uutta, vanha asemapuisto muistuttaa aseman nykyisestä ja historiallisesta merkityksestä paikkakunnalle. Suomessa varsinaisten asemapuistojen historian voidaan katsoa alkaneen 1870-luvulla ja niiden kukoistuskauti ajoittuu vuonna 1862 alkaneen rautatiehistoriamme ensimmäiselle viisikymmenvuotisjaksolle. (Hurme, 2002).

Valitettavasti useilla vanhoilla asemapaikkakunnilla asemapuistot ovat kuitenkin melko huonossa kunnossa ja niiden hoidon tasoa tulisi parantaa. Joillakin asemilla alueiden hoidon heikkenemiseen ovat vaikuttaneet liikenteen ja samalla aseman merkityksen vähentyminen. Toisinaan taas lähes koko puistoalue on hävitetty uudisrakentamisen tai pysäköintialueiden tieltä.



*Kuva 43. Asemalle johtava puukujanne Hämeenlinnan asemalta. Vanha asemanpuisto ja arvokas asemarakennus yhdessä ohikulkevalle radalle näkyvän Hämeen linnan kanssa vahvistavat mielikuvaa Hämeenlinnasta historiallisena kaupunkina.*



Yleinen ongelma on alueiden omistuksen jakautuminen useille eri tahoille. Kun asema-alue on jaettu eri omistajille, on ympäristönhoidon yhtenäisen tason ja kulttuurihistoriallisten piirteiden ylläpitäminen vaikeata. Se edellyttää vähintään kaikkien osapuolten yhteistä tahtoa, sillä koko alueen imago voi heikentyä yhden osan jäädessä hoidotta tai vaurioituessa. Paras ratkaisu olisi ehkä se, että vastuu puiston hoidosta ja ylläpidosta sovitaan yhdelle osapuolelle, esimerkiksi kunnalle. Ainakin kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi luokiteltujen asema-alueiden puistojen hoito ja tarvittava uusiminen tulee varmistaa (Hurme, 2002).

Useilla asemilla olisi suositeltavaa rakentaa myös uutta viherympäristöä. Erityisesti asemien edustat ja pysäköintialueet ovat liian usein aukeita, lähes yhtenäisiä asfalttikenttiä. Niiden jäsentäminen aluetta rajaavilla ja pehmentävillä elementeillä kohentaisi koko asema-alueen ilmettä. Toisinaan taas asema-alue rajoittuu keskeneräisen oloisiin epämääräisessä käytössä oleviin korttelialueisiin, joiden raja-alueiden siistiminen viherrakentamisen keinoin parantaisi alueen yleisilmettä.

Rakennusten, viherympäristön ja katupinnoitteiden ohella ympäristön ilmeeseen vaikuttavat myös katukalusteiden tyyli ja kunto. Ei ole yhdentekevää minkälaisia penkkejä, istutusastioita, valaisintolppia, informaatiotauluja, roska-astioita, pyörätelineitä ja katoksia asemalla on, sillä niillä on vahva vaikutus asema-alueen ulkoiseen kuvaan.



Kuva 44. Vihreä asemaympäristö antaa asema-alueelle viihtyisän ilmeen (Iisalmi).



Viime vuosina saneerattujen asemien ja laiturialueiden kalusteisiin onkin kiinnitetty kiinnittävästi huomiota. Lisää huomiota tulisi kiinnittää valaistuksen mahdollisuuksiin luoda tai korostaa asema-alueen viihtyisiä elementtejä. Tärkeää on myös asemarakennuksen ja -alueen päivittäinen siivous ja puhtaanapito. Myös siinä ongelmia aiheuttaa toisinaan alueen omistuksen ja sitä kautta puhtaanapitovastuun jakautuminen monen osapuolen kesken.

Asemien fyysisellä ympäristöllä on selvä yhteys alueen sosiaaliseen turvallisuuteen. Tärkeitä asioita ovat mm. kulkureittien näkyvyys, kunnollinen valaistus ja muiden ihmisten läsnäolo. Asemien tyhjiys koetaan yleisesti epämiellyttäväksi. Mitä enemmän toimintaa ja ihmisiä asemanseudulla on, sitä miellyttävämmäksi se voidaan kokea. Kulkureiteillä ei tulisi olla pimeitä, näkymättömässä olevia kohtia. Monen aseman ongelmakohtana on vanha asematunneli ja erityisesti sen ratapihan takana oleva hiljaisempi pää. Kolkon oloinen, huonosti valaistu tunneli voi olla yksin kulkevalle hyvinkin ahdistava kokemus. Kameravalvonnalla voidaan parantaa tunnelien turvallisuutta, mutta se ei yksin riitä tekemään tunnelista turvallisen tuntuista. (Pirkanmaan liiton julkaisu D 63).

Useimmilla asemilla on kameravalvonta sekä asemarakennuksessa että laitureilla ja muualla asema-alueella. Useimmiten asemilla on myös vartiointisopimus, joka käsittää mm. yövartioinnin, ovien sulkemisen jne. Päivällä läsnä olevia vartijoita on vain harvoilla asemilla, hieman useammilla asemilla vartijat voidaan kuitenkin tarvittaessa hälyttää apuun. Tampereen ja Turun asemilla poliisilla on oma peili-ikkunalla varustettu toimipiste, jossa poliisi päivystää säännöllisesti tai epäsäännöllisesti. Poliisien läsnäololla on ollut selvä asemaa rauhoittava vaikutus.



*Kuva 45. Harkitut pinnoitteet ja kalusteet antavat asemalle huolitellun vaikutelman (Kotka).*





*Kuva 46. Tilava, siisti ja hyvin valaistu asematunneli lisää myös kulkijoiden turvallisuudentunnetta (Pori).*

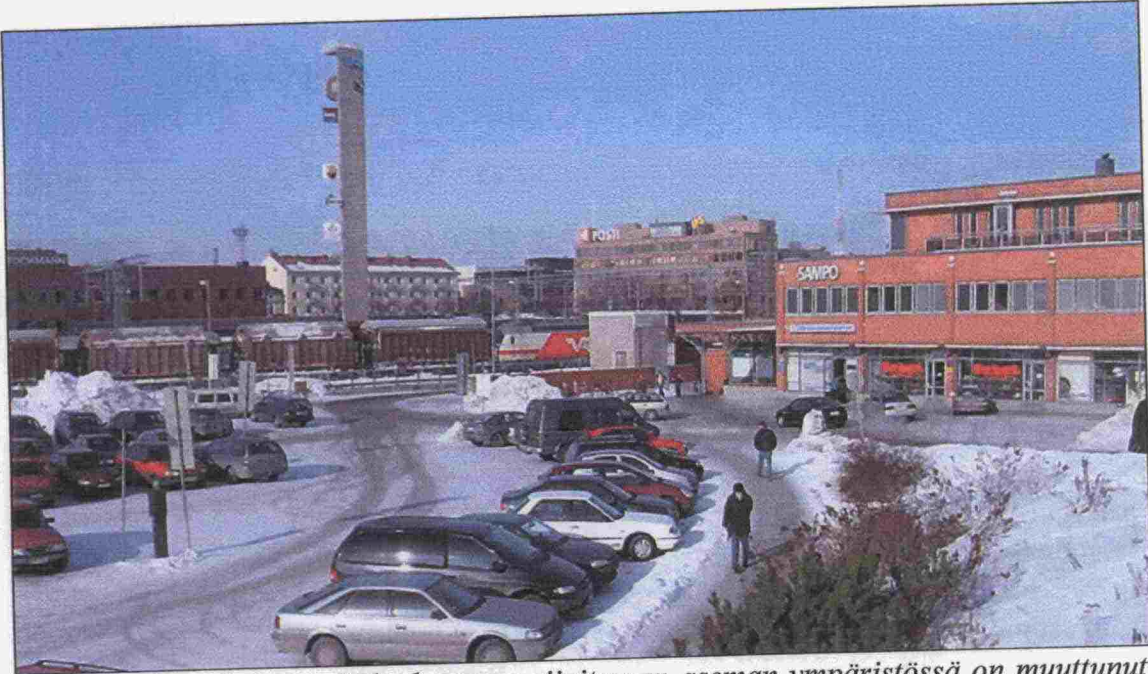
## 5.2 Maankäytön kehittäminen aseman ympäristössä

Useilla paikkakunnilla rautatieasemien ympäristöt ovat keskeisimpiä kaupunki uudistuksen kohdealueita. Asemien ja ratapihojen tuntumassa on yleensä vanhaa teollisuus- ja varastotilaa, joiden alkuperäinen käyttötarve on vähentynyt tai loppunut kokonaan. Siten asemien lähiympäristön maankäytössä on usein merkittäviä kehittämismahdollisuuksia ja monilla paikkakunnilla onkin jo tapahtunut muutoksia. Laajoja alueita on uudelleenrakennettu ja vanhoja rakennuksia on saneerattu uusiin käyttötarkoituksiin. Myös itse rata-pihatoimintojen tehostaminen ja osin siirtäminen keskustan ulkopuolelle on vapauttanut arvokasta maapinta-alaa muille kaupunkitoiminnoille.

Aivan ydinkeskustassa sijaitsevia asemia ympäröivässä maankäytössä tapahtuvat muutokset liittyvät yleensä vahvasti liike- ja toimitilarakentamiseen. Hyvä esimerkki on Tampere, jossa ratapihan takana sijaitseva vanha Tullin teollisuusalue on kokenut suuren muutoksen toimistotiloiksi, yliopiston laajenemisalueeksi ja kauppakeskukseksi. Myös itse asemien kehittämishankkeet kytkeytyvät liiketilarakentamiseen. Merkittäviin uudisrakentamishankkeisiin liittyy asemakiinteistöjen kehittäminen samalla keskustan liikekiinteistöiksi. Liiketilan rakentaminen on samalla keino rahoittaa aseman saneerausta. Kytkös liiketilarakentamiseen merkitsee kuitenkin samalla sitä, että hankkeen kannattavuus ja toteutumisaikataulu on sidoksissa keskustan liiketilan kysynnän kehitykseen.

Myös ydinkeskustan laidalla sijaitsevien asemien ympäristön maankäytön kehittämiseen liittyy vahvasti liike- ja toimitilarakentaminen, mutta osin myös asuntorakentaminen. Ratapihan takana aivan ydinkeskustan vieressä voi olla suuriakin kaupunki uudistusalueita, joiden käyttötarkoituksen muutos vaikuttaa laajasti koko kaupungin painopisteeseen ja ilmeeseen. Useimmilla tarkastelupaikkakunnilla suurin kehittämispotentiaali on vielä käyttämättä. Esimerkiksi Mikkelissä ja Salossa kaupunkirakenteen kannalta hyvinkin keskeiset maa-alueet ovat edelleen puutavaran lastausalueita.





*Kuva 47. Maankäyttö ydinkeskustassa sijaitsevan aseman ympäristössä on muuttunut ja muuttumassa varasto- ja teollisuusalueesta liike- ja opetustoimintojen alueeksi, esimerkkinä Tampereen vanha Tullin alue.*

Myös itse asemakiinteistöjen kehittämiseen, esimerkiksi matkakeskushankkeisiin, voi liittyä muutakin rakentamista. Jos aseman yhteyteen voidaan sijoittaa muita kuin suoraan matkustamiseen liittyviä palveluja, on se hankkeen rahoituksen, toimintojen kannattavuuden ja asiakaspalvelun kannalta positiivista. Ydinkeskustan laidalla sijaitsevien asemien kohdalla keskeinen tarkasteltava asia on, miten asema-alue ympäristöineen liitetään toiminnallisesti ja fyysisesti osaksi ydinkeskustaa. Esimerkiksi Kouvolassa suunnitellaan kävelykadun jatkamista korttelin päässä olevalle asemalle.



*Kuva 48. Puutavaran lastausalue maankäytön kannalta keskeisellä alueella, esimerkki Salon ratapihalta.*



Hieman kauempana keskusta-alueen laidalla sijaitsevien asemien ympäristössä liiketilan rakentamispotentiaali ei välttämättä ole yhtä suuri kuin aivan ydinkeskustassa. Asunto- ja toimistorakentamista ajatellen alueet sijaitsevat kuitenkin yleensä edullisesti keskeisillä paikoilla koko kaupunkirakenteeseen nähden.

Aseman matkustajamäärien kannalta merkittäviä vaikutuksia voi myös olla aseman lähialueelle sijoittuvilla suurilla yleisömaajilla tai matkailijavirtoja houkuttelevilla yksittäisilläkin toiminnoilla, kuten Jyväskylän messukeskuksella, Tampere-talolla tai Hämeenlinnan aseman tuntumaan suunnitellulla Verkatehtaan konserttitalolla.

Asemapalvelujen kannalta lähiympäristön uudelleenkäyttö ja täydennysrakentaminen on lähtökohtaisesti erittäin myönteistä. Uudet asukkaat, työntekijät ja asiakkaat tuovat lisää junamatkustajia ja myös muita aseman palveluja käyttäviä asiakkaita. Matkustajan kannalta taas aseman ympäristöön syntyvät palvelut täydentävät aseman palveluja. Maankäytön kehittämishankkeissa on kuitenkin aina otettava huomioon aseman kehittämis- ja laajentamistarpeet pitkälläkin aikavälillä ja varauduttava myös niihin.

Erityisongelman keskustojen tuntumassa sijaitsevilla asema-alueilla muodostaa autojen pysäköinnin vaatima tila. Yleensä tulee ainakin varautua pysäköintilaitoksen rakentamismahdollisuuteen ja selvittää laitoksen toteuttamismahdollisuus yhteiskäyttöisenä aseman ympäristön liike-, toimisto- ja asuinkiinteistöjen kanssa. Yhteiskäytössä olevassa laitoksessa pysäköintipaikkojen käyttö on tehokkaampaa ja yksikkökustannukset pienempiä kiinteistöjen omiin laitoksiin verrattuna.



*Kuva 49. Kokous- ja toimistotilat pyrkivät keskittymään uusien asemien lähiympäristöön, esimerkkinä Lutakon alue Jyväskylän matkakeskuksen läheisyydessä. Kuvassa myös jalankulkuvirtoja asemalle tuova, ratapihan yli johtava uusi kevyen liikenteen silta keskustasta Lutakkoon.*

Asema-alueiden maankäytön kehittämisen yhteydessä on aiheellista kiinnittää erityistä huomiota myös kevyen liikenteen yhteyksiin. Rata muodostaa usein kevyelle liikenteelle merkittävän esteen keskellä kaupunkirakennetta ja kulkuyhteydet sen poikki tulee suunnitella huolella. Asemat sijaitsevat usein keskeisesti kevyen liikenteen kulkureitteihin nähden, jolloin luonteva paikka radanalitukselle on aseman tuntumassa. Samalla jalankulkuvirtojen ohjaaminen aseman viereen hyvin toimivan kevyen liikenteen yhteyden avulla merkitsee lisää asiakaspotentiaalia myös asemapalveluille.

Uusia kulkureittejä ratapihan ali tai yli onkin suunnitteilla tai ainakin kaavavarauksissa monilla asemapaikkakunnilla, mm. Tampereella, Lahdessa, Pieksämäellä, Mikkelissä ja Salossa. Hyviä esimerkkejä uusista kevyen liikenteen yhteyksistä ovat mm. Jyväskylän uusi katettu ylikulkusilta ja Hämeenlinnan valoisa asematunneli.

Asemapalvelujen kannalta ohikulkevan jalankulkuvirran ja aseman liikekiinteistöjen välistä vuorovaikutusta voitaisiin monessa tapauksessa parantaa avaamalla liiketiloja enemmän ulospäin ohikulkevan kevyen liikenteen näkyviin, esimerkiksi uusien sisäänkäyntien ja kesäkahvilaterassien avulla.



*Kuva 50. Joissakin asemarakennuksissa on suoraan kadulle avautuvia liiketiloja (Seinäjoki).*



## 6. ASEMAPALVELUJEN TAVOITTEELLINEN PALVELUTASO

### 6.1 Tavoitteellinen palvelutaso asematyypeittäin

Tarkasteltavien asemien palveluvarustuksen nykytilan ja niihin liittyvien kehittämistarpeiden yhdistelmänä määritettiin asemien tavoitteellinen palvelutaso, joka on esitetty taulukossa 3. Luvuissa 6.2-6.11 on raportoitu yksityiskohtaisesti tavoitteellinen palvelutaso palvelutekijöittäin erikokoisilla asemilla sekä selvitetty palvelujen nykytila eri palvelutekijöiden osalta. Tavoitteellisen palvelutason määrittämisessä päädyttiin asemien matkustajamäärän perusteella tapahtuvaan luokitukseen, mutta eri palvelujen kohdalle on erikseen merkitty huomioon otettavat näkökohdat esimerkiksi aseman kaupunkirakenteellisen sijainnin tai matkustajaryhmien mukaan.

*Taulukko 3. Asemien tavoitteellinen palvelutaso asemien matkustajamäärän perusteella.*

Palveluvarustus * = aina tarpeellinen o = harkittava erikseen - = ei merkitystä	Suuret asemat	Keski-suuret asemat	Pienet asemat	Huomioita
<b>Pysäköinti</b>				
- saattoliikenteen pysäköintitila	*	*	*	pienillä asemilla ei tarveta erikseen merkittävään tilaan
- lyhytaikainen pysäköinti	*	*	*	
- pitkäaikainen pysäköinti	*	*	*	
- merkityt invapaikat	*	*	*	
- lämmityspaikat	*	o	o	kysynnän mukaan, tarve suuri työssäkäyntiasemilla
- polkupyöräpysäköinti	*	*	*	määrä ja taso kysynnän mukaan
<b>Linja-auto- ja taksiliikenne</b>				
- paikallisliikenteen yhteys kävelyetäisyydellä	*	*	o	
- paikallisliikenteen informaatio	*	*	*	jos on paikallisliikennettä
- kaukoliikenteen yhteys kävelyetäisyydellä	*	*	o	
- kaukoliikenteen informaatio	*	*	o	
- tilausliikenteen pysäköintitila	*	*	*	pienillä asemilla ei tarveta erilliseen tilaan
- taksitolppa / -asema	*	*	o	pienillä asemilla infonumero, muilla päivystys

<b>Palveluvarustus</b> * = aina tarpeellinen o = harkittava erikseen - = ei merkitystä	<b>Suuret asemat</b>	<b>Keski-suuret asemat</b>	<b>Pienet asemat</b>	<b>Huomioita</b>
<b>Opastus asemalle</b>				
- päätieverkolta	o	o	o	riippuu pääteiden sijainnista
- katuverkolta	*	*	*	
- kevyen liikenteen verkolta	*	*	*	jos verkko on yleensä viitoitettu
<b>Asemarakennus / kiinteät palvelut</b>				
- sisäodotustila	*	*	o	
- esteetön pääsy rakennukseen	*	*	*	
- automaattiovet	*	o	o	
- WC-tilat	*	*	*	jos sisäodotustila
- inva-WC	*	*	*	jos sisäodotustila
- lasten hoitotila	*	o	-	
- tavaransäilytys	*	o	-	
- säilytyslokerot	*	*	o	
- lasten leikkitala	o	o	-	
- erillinen työtala	o	o	-	
- kameravalvonta	*	o	o	
<b>Asemarakennus / myyntipalvelut</b>				
- lippuautomaatti	*	*	o	
- peruslipunmyynti (kotimaa)	*	*	o	
- kokonaisvaltainen myynti (ulkomaat)	*	o	-	
- linja-autoliput	*	*	*	jos yhdistetty terminaali



<b>Palveluvarustus</b> * = aina tarpeellinen o = harkittava erikseen - = ei merkitystä	<b>Suuret asemat</b>	<b>Keski-suuret asemat</b>	<b>Pienet asemat</b>	<b>Huomioita</b>
<b>Asemarakennus / yksit. palvelut</b>				
- ruokaravintola	*	o	-	
- olutravintola	*	o	-	
- kahvila	*	*	o	
- kioski	*	*	o	
- pankkiautomaatti	*	*	-	
- postilaatikko	*	*	o	
- puhelinautomaatti	*	*	*	
- kukkakauppa	o	o	-	
- autonvuokrausmahdollisuus	o	o	-	
- autonhuolto- ja pesumahdollisuus	o	-	-	
- polkupyöränvuokrausmahdollisuus	o	o	-	
- matkailuinfopalvelu	o	o	-	
- kaupungin opaskartta	*	*	*	
<b>Asemarakennus / matkustajainfo</b>				
- junakuulutukset	*	*	*	
- juna-aikataulujulisteet	*	*	*	isokokoinen juliste, paremmin luettavissa
- kiinteät aikataulutaulut	o	o	o	
- ajantasanäyttö lähtevistä junista	*	o	o	
- ajantasanäyttö lähtevistä busseista	o	-	-	matkakeskuksissa

<b>Palveluvarustus</b> * = aina tarpeellinen o = harkittava erikseen - = ei merkitystä	<b>Suuret asemat</b>	<b>Keski-suuret asemat</b>	<b>Pienet asemat</b>	<b>Huomioita</b>
<b>Laituripalvelut</b>				
- asematunneli	*	*	o	jos tarve radan ylitykselle
- hissi laitureille	*	*	*	jos alikulku
- videovalvonta tunnelissa	*	*	o	
- korotettu laiturit	*	*	*	pienillä asemilla osittainen korotus mahdollinen
- katettu odotustila laiturilla	*	*	*	
- kioski laiturilla	o	-	-	jos paljon vaihtomatksustajia, risteysasemat
<b>Matkustajainfo laitureilla</b>				
- junakuulutukset	*	*	*	
- vaunujärjestystaulu	*	*	o	
- juna-aikataulujulisteet	*	*	*	
- kiinteät aikataulutaulut	o	o	o	
- ajantasanäyttö lähtevistä ja saapuvista junista	*	o	-	jos paljon vaihtomatksustajia
- laiturinäyttö seuraavasta junasta	*	o	-	jos paljon vaihtomatksustajia
- laiturialueen sektorointi	*	*	o	



## 6.2 Henkilöautopysäköinti

### *Tavoite (suuret asemat)*

Ns. eriytetty pysäköintimalli on aina tarpeen eli asemilla tulisi varata erilliset tilat saatto-liikenteelle, lyhytaikaiselle pysäköinnille ja pitkäaikaiselle pysäköinnille. Erityisesti työssäkäyntiasemien matkustajamäärät ovat niin suuret, että esim. pysäköintipaikkojen riittävyyden takia saattopysäköinnille ja lyhytaikaiselle pysäköinnille tulisi varata omat aikarajoitetut alueet. Muussa tapauksessa lyhytaikaiseen pysäköintiin ei löydy tilaa. Myös pitkäaikaisille liityntäpysäköintipaikoille tulee varata riittävästi tilaa. Erityisen tärkeää, vaikkakin samalla usein ongelmallisinta, tämä on työssäkäyntiasemilla, koska epävarma pysäköintipaikan saanti vähentää junan houkuttelevuutta työssäkäyntiliikenteen kulkutapana.

Asiakkaille tulisi tarjota kysyntää vastaava määrä lämmityspaikkoja erityisesti työssäkäyntiasemilla. Invapaikkojen riittävä määrä ja sijainti on aina otettava huomioon pysäköintijärjestelyissä. Invapaikkoja tulee osoittaa vähintään suunnitteluohjeiden mukainen vähimmäismäärä.

### *Nykytilanne (suuret asemat)*

Erityyppisen pysäköinnin tarpeisiin on yleensä varattu erilliset tilat, mutta pysäköintipaikkojen riittävyys on ongelma työssäkäyntiasemilla sekä eräillä muilla suurilla asemilla. Asemilla on myös invapaikat, mutta niiden sijoittamisessa mahdollisimman lähelle aseman sisäänkäyntiä on joillakin asemilla parantamisen varaa. Asiakkaille tarkoitettuja lämmityspaikkoja on kaikilla asemilla, mutta niiden määrä ei aina ole riittävä.



*Kuva 51. Pysäköintilaitos on yksi ratkaisu pysäköintiongelmaan varsinkin suurilla asemilla (Jyväskylä).*

### *Tavoite (keskisuuret ja pienet asemat)*

Erilliset merkityt tilat tulisi varata saattoliikenteelle sekä muulle pysäköinnille, mutta erillisiä alueita lyhyt- ja pitkäaikaiselle pysäköinnille ei välttämättä tarvita. Tällöin täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että pysäköintialueet ovat riittävän suuria suhteessa paikkojen kokonaisuutensa.

Asiakkaille tarkoitettujen lämmityspaikkojen kysyntä vaihtelee suuresti asemittain. Niiden määrä tulee sovitaa kysyntään. Matkailua palvelevilla asemilla auto-junapalvelu asettaa omat vaatimuksensa lämmityspaikkojen määrälle. Invapaikkojen osoittaminen pysäköintialueelta on aina tarpeellista, vaikka pysäköintitilaa olisikin aina vapaana, jotta invapysäköinti on mahdollista riittävän lähelle aseman sisäänkäyntiä.

### *Nykytilanne (keskisuuret ja pienet asemat)*

Saattoliikenteen pysäköintiin ei ole yleensä merkitty erillistä tilaa pienillä asemilla eikä kaikilla keskisuurilla asemilla. Joillakin keskisuurilla asemilla on aikarajoitettuja paikkoja lyhytaikaisen pysäköinnin tarpeisiin, mutta useimmiten pysäköintialueilla ei ole erikseen erotettu lyhyt- ja pitkäaikaisesta pysäköintiä. Suurimmalla osalla pienistä asemista sekä joillakin keskisuurilla asemilla ei ole erikseen merkittyjä invapaikkoja. Lämmityspaikkojen määrä on yleensä suhteutettu vallitsevaan kysyntään.

## **6.3 Kevyt liikenne**

### *Tavoite (kaikki asemat)*

Rautatieasemille johtavien ja asema-alueella olevien jalankulkuyhteyksien tulisi olla helposti hahmotettavia, viihtyisiä, turvallisia ja kaikkien kulkijaryhmien kannalta esteettömiä. Asemalta tulisi johtaa mahdollisimman sujuva jalankulkuyhteys kaikkiin kulkusuuntiin, myös ratapihan takaisille alueille.

Pyöräpysäköinnin tarpeisiin tulisi olla riittävästi telinepaikkoja, joista suurimman osan tulisi myös mahdollistaa pyörien runkolukitus. Pyöräpysäköintipaikkojen tarve riippuu luonnollisesti aseman matkustajamäärästä, mutta sen lisäksi suuresti myös asemaa käyttävistä matkustajaryhmistä. Työssäkäyntiasemilla ja yliopistopaikkakunnilla pyörää käyttävien matkustajien määrä on yleensä suurempi ja pyöräily on osa säännöllistä matkaketjua, mikä tulisi ottaa huomioon paikkamäärän lisäksi myös pyöräpysäköintitelineiden tasossa (runkolukituksen mahdollistavat telineet, katetut pyöräpysäköintitilat).

Pyöräpysäköinti on tarpeen järjestää sekä aseman viereen että radan vastapuolelle asematunnelin toiseen päähän. Suurimmilla asemilla voi olla tarve vielä useammalle pyöräpysäköintialueelle, jotta vältetään pyörien hajapysäköintiä eri puolille asema-alueita. Jos asemalla on pysäköintilaitos autoja varten, sinne tulee järjestää pysäköintitilaa myös polkupyörille.





*Kuva 52. Usealla asemalla tarvittaisiin uusia, tasokkaita pyöräpysäköintitelineitä (Kouvola).*

#### *Nykytilanne (kaikki asemat)*

Ratapihan poikki johtavien jalankulkuyhteyksien esteettömyys on ongelma eräillä suurilla asemilla, joilla vanhoihin alikulkutunneleihin tai ylikulkusilloille pääsee vain portaita pitkin. Toisinaan ratapihan takaiset jalankulkuväylät sekä itse asematunneli ovat erityisesti pimeään aikaan turvattoman oloista jalankulkuympäristöä. Useilla, lähinnä keskisuurilla asemilla reitti radan takaisille alueille muodostuu pitkäksi, koska ratapihan poikki ei ole kulkuyhteyttä lainkaan.

Telinepaikkojen määrä pyöräpysäköintiin ei suurimmilla asemilla aina ole riittävä kesäajan kysyntään nähden. Lähes kaikilla asemilla runkolukituksen mahdollistavien paikkojen määrä on liian pieni käyttäjämäärään nähden ja usein perinteistenkin telineiden kunto on luvattoman huono. Vain parilla suurella asemalla on kunnolliset katetut pyöräpysäköintitilat, minkä lisäksi joillakin asemilla on pyöräpysäköintimahdollisuus katoksen alla. Talvella kattamattomien pyörätelineiden hautautuminen lumi- ja jääkinoksen alle estää usein niiden käytön kokonaan.

#### **6.4 Linja-auto- ja taksiliikenne**

##### *Tavoite (suuret ja keskisuuret asemat)*

Paikallisliikenteen linja-autoyhteys tulisi olla asemalta vähintään kaupungin keskustaan erityisesti niillä asemilla, jotka sijaitsevat ydinkeskustan laidalla tai keskusta-alueen ulkopuolella. Asemilla tulisi myös olla opastus paikallisliikenteen pysäkille. Reitti- ja aikatauluinformaatio aseman kautta kulkevista paikallisliikenteen linjoista tarvitaan sekä pysäkillä että asemarakennuksessa.

Asemilta tulisi olla sujuva liityntäyhteys myös kaukoliikenteen linja-autoihin. Jos linja-autoasema ei sijaitse rautatieaseman välittömässä läheisyydessä, tulisi ainakin pääsuuntien kaukoliikenteen linja-autovuorojen kulkea rautatieaseman kautta.

Niillä asemilla, joiden yhteydessä tai välittömässä läheisyydessä sijaitsee linja-autoasema, tulisi olla reitti- ja aikatauluinformaatio kaikista kaukoliikenteen linjoista. Niillä paikkakunnilla, joissa linja-autoasema sijaitsee kävelyetäisyyden ulkopuolella rautatieasemasta, tulisi asemalla olla reitti- ja aikatauluinformaatio aseman kautta kulkevista kaukoliikenteen linjoista sekä opastus kaukoliikenteen pysäkille. Lisäksi tarvitaan kartta, josta selviää reitti linja-autoasemalle. Tilausbusseille tulisi aina olla pysähtymismahdollisuus riittävän lähelle aseman sisäänkäyntiä. Suurimmilla asemilla tämä voi edellyttää tilan varaamista erikseen tähän tarkoitukseen.

Aseman sisäänkäynnin välittömässä läheisyydessä tulisi olla taksitolppa tai selvästi merkitty taksien pysähtymistila. Sen yhteydessä on tarpeen myös katettu odotustila (pysäkkikatos), jos taksia ei ole mahdollista odottaa asemarakennuksen tai muun katoksen alla. Taksitolpalla tulisi aina olla päivystys junien saapumisaikoina. Taksitolpalla tulee myös olla myös informaatio taksien tilausnumerosta.

#### *Nykytilanne (suuret ja keskisuuret asemat)*

Lähes kaikilla suurilla asemilla on paikallisliikenteen linja-autoyhteyksiä. Tosin aseman ohi saattaa kulkea vain muutama, mahdollisesti vielä harvaksen liikennöitävä paikallisliikenteen linja. Kaikilla keskisuurilla asemilla ei ole paikallisliikenteen yhteyttä, vaikka asema sijaitisi kaukana ydinkeskustasta. Niillä asemilla, joilla on paikallisliikenteen yhteys, on yleensä myös reitti- ja aikatauluinformaatio vähintäänkin pysäkillä, ei kuitenkaan aina itse asemalla. Opastusta pysäkille ei sen sijaan ole niilläkään asemilla, joissa paikallisliikenteen pysäkki sijaitsee kaukana aseman sisäänkäynnistä.

Matkakeskuksissa ja ns. keskusliikenneasemilla on kaukoliikenteen linja-autoyhteys samasta kiinteistöstä. Joillakin paikkakunnilla rautatie- ja linja-autoasemat sijaitsevat varsin lähellä toisiaan ja siten liityntäyhteys junan ja linja-auton välillä toimii hyvin, vaikkakin aikataulujen yhteensovittamisessa on yleensä parantamisen varaa. Niillä paikkakunnilla, joissa rautatie- ja linja-autoasema sijaitsevat kaukana toisistaan, yleensä osa kaukoliikenteen vuoroista kulkee linja-autoaseman kautta, mutta kaikille pääsuunnille ei välttämättä ole liityntäyhteyttä. Matkakeskuksissa ja ns. keskusliikenneasemilla on hyvä matkustajainformaatio kaukoliikenteen linja-autoista, mutta monilla muilla asemilla reitti- ja aikatauluinformaatiossa on selviä puutteita tai se puuttuu kokonaan. Kaikilla asemilla ei ole erikseen varattua pysähtymistilaa tilausbusseille. Tarvittava tila kuitenkin yleensä löytyy pysäköintialueelta.

Kaikilla asemilla on taksitolppa tai takseille varattu pysähtymistila, jossa ei yleensä ole katosta. Taksit eivät kuitenkaan päivystä kaikilla asemilla ja joillakin asemilla on ongelmia taksien saatavuudessa erityisesti ruuhka-aikoina. Informaatiota taksien tilausnumerosta tai tilaustarpeesta ei myöskään ole selvästi esillä kaikilla asemilla.





*Kuva 53. Rautatieaseman yhteydessä sijaitsevan linja-autoaseman matkustajainformaatiokatos (Seinäjoki).*

#### *Tavoite (pienet asemat)*

Paikallisliikenteen yhteys ja siihen liittyvä reitti- ja aikatauluinformaatio tulisi olla niiltä asemilta, jotka sijaitsevat kaupunki / taajama-alueen ulkopuolella niillä paikkakunnilla, joilla on paikallisliikennettä. Sen sijaan keskustassa tai sen laidalla sijaitsevalla asemalla paikallisliikenteen yhteydellä ei ole merkitystä.

Kaukoliikenteen, tässä yhteydessä usein seudullisen vakiovuoroliikenteen, linja-autoyhteyksillä on usein paikallisliikennettä tärkeämpi merkitys pienten asemien liittyttyhteyksien kannalta. Erityisen tärkeitä ovat linja-autoyhteydet matkailua palvelevilta asemilta lähistön matkailukohteisiin. Asemalla tulee olla reitti- ja aikatauluinformaatio sen kautta kulkevasta linja-autoliikenteestä sekä kartta tai muu opastus linja-autoasemalle.

Tilausliikenteen busseille tulisi olla erikseen varattu tila erityisesti matkailua palvelevilla asemilla, joilla tilausliikenteellä on suurin merkitys.

Asemalla ei välttämättä tarvita taksitolppaa eikä taksien päivystystä, mutta matkustajia tulee aina informoida siitä, että taksin saaminen asemalta edellyttää sen tilausta sekä asettaa tilausnumero selvästi näkyville aseman sisä- ja ulkopuolelle.

### *Nykytilanne (pienet asemat)*

Paikallisliikenteen yhteys ja siihen liittyvä matkustajainformaatio on yleensä vain niillä asemilla, jotka sijaitsevat kaupungin/taajaman ulkopuolella. Kaikkien asemien kautta kulkee ainakin joitain kaukoliikenteen linja-autovuoroja, mutta ne eivät palvele kaikkia kulkusuuntia. Kaukoliikenteen linja-autojen matkustajainformaatio on yleensä hyvin puutteellista. Joillakin asemilla on erikseen merkitty pysähtymistila tilausliikenteen busseille.

Kaikilla asemilla ei ole taksitolppaa tai merkittyä taksien pysähtymistilaa eikä myöskään taksien päivystystä asemalla. Kaikilla niilläkään asemilla ei ole informaatiota taksien tilausnumerosta, joilla ei ole taksien päivystystä saapuvilta junilta.

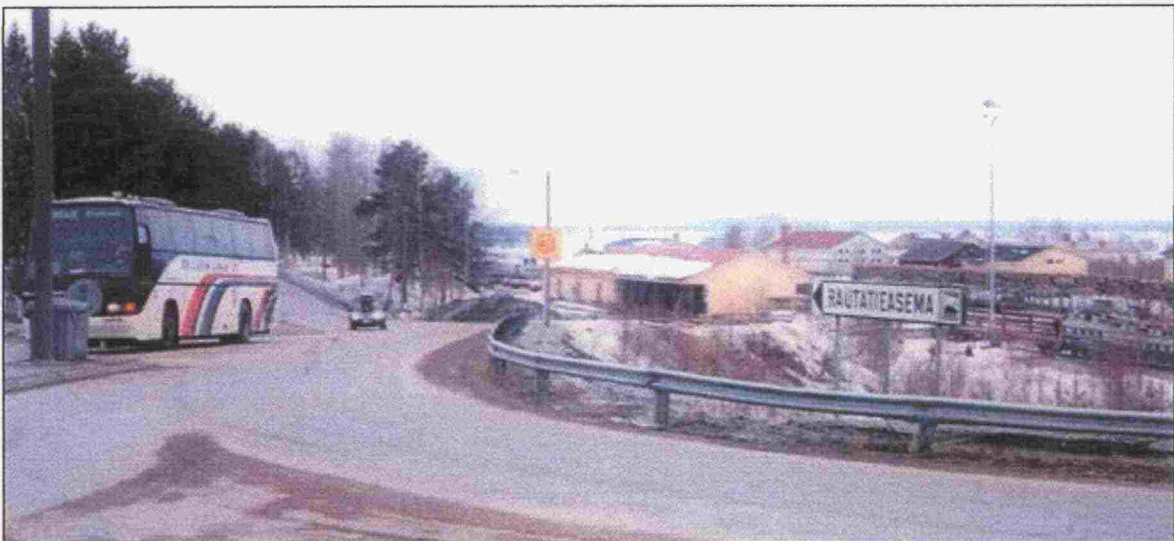
## **6.5 Opastus asemalle**

### *Tavoite (kaikki asemat)*

Katuverkolta tulisi olla jatkuva opastus rautatieasemalle tai matkakeskukseen. Sama koskee myös kevyen liikenteen verkkoa. Sekä auto- että kevyen liikenteen opastus on erityisen tärkeä suuremmilla paikkakunnilla ja matkailua palvelevilla asemilla, joilla liikkuu paljon matkustajia ja joille paikkakunta ja sen kulkureitit eivät ole tuttuja. Opastuksen tarve päätieverkolta tulisi määrittää paikkakuntaakohtaisesti. Sillä on suurin merkitys isoissa kaupungeissa sekä niillä asemilla, jotka sijaitsevat keskustan ulkopuolella.

### *Nykytilanne (kaikki asemat)*

Lähes kaikille asemille on opastus lähikaduilta. Sen sijaan vain muutamille asemille on opastus kevyen liikenteen verkolta. Myös päätieverkolta on opastus vain harvoille asemille.



*Kuva 54. Opastuksen rautatieasemalle tulee olla jatkuva.*



## 6.6 Asemarakennus / kiinteät palvelut

### *Tavoite (suuret ja keskisuuret asemat)*

Asemalla tulisi olla sisäodotustila, joka on auki kaikkien päiväjunien lähtöaikoina. Kaikkien asemien kiinteisiin palveluihin tulisi myös kuulua normaalit WC-tilat mukaan lukien inva-WC, esteetön pääsy asemarakennukseen sekä säilytyslokerot matkatavaroille.

Lisäksi suurilla asemilla tulisi olla automaattiovet helpottamaan esteetöntä kulkua, lasten hoitotila WC:ssä ja kameravalvonta odotustiloissa. Keskisuurilla asemilla niiden tarve on syytä harkita erikseen. Normaalit säilytyslokerot eivät yleensä riitä suurilla tai matkailua palvelevilla asemilla matkatavaroiden säilytykseen ja niille tulisi järjestää jonkinlainen erillinen tavaransäilytyspalvelu. Lisäksi varsinkin suurilla asemilla voisi harkinnan mukaan olla erillinen lasten leikkitila sekä työtila.

### *Nykytilanne (suuret ja keskisuuret asemat)*

Kaikilla asemilla on sisäodotustila, johon on esteetön pääsy. Odotustilojen aukioloajat vaihtelevat suuresti, eivätkä odotustilat ole aina auki päiväjunien lähtöaikaan. Kaikilla asemilla on myös normaalit WC-tilat sekä säilytyslokerot matkatavaransäilytykseen, mutta osalla suuristakaan asemista ei ole inva-WC:tä.

Automaattisesti avautuvia ulko-ovia ei ole kuin muutamalla asemalla. Suurimmalla osalla suurista asemista on lasten hoitotila WC:ssä. Sen sijaan vain osalla suurista asemista on erillinen tavaransäilytyspalvelu. Kaikilla suurilla asemilla ja suurimmalla osalla keskisuurista asemista on kameravalvonta sisätiloissa.

### *Tavoite (pienet asemat)*

Pienilläkin asemilla tulisi yleensä olla sisäodotustila. Jos sitä ei ole, matkustajille on ehdottomasti järjestettävä sadekatos tai muu säältä riittävästi suojaava odotuspaikka ulkotiloissa.

Jos sisäodotustila on käytössä, tulisi siihen olla esteetön pääsy ja odotustilassa tulisi olla normaalit WC-tilat sekä myös inva-WC. Säilytyslokerot tai tavaransäilytyspalvelut tulisi järjestää tarpeen mukaan, mm. matkailupaikkakunnilla. Jos asemilla on järjestyshäiriöitä, odotustiloissa tulisi olla kameravalvonta.

### *Nykytilanne (pienet asemat)*

Kaikilla tässä tarkastelussa mukana olleilla asemilla Humppilaa lukuun ottamatta on sisäodotustila. Odotustilan aukioloajat vaihtelevat, eivätkä ne välttämättä kata läheskään kaikkia lähteviä päiväjunia. Kaikilla asemilla, joissa on sisäodotustila, on myös normaalit WC-tilat. Sen sijaan esteettömyysnäkökohtia ei kaikilla asemilla ole otettu huomioon, sillä vain osalla asemista on inva-WC ja esteetön pääsy asemarakennukseen. Tavaransäilytystiloja ei yleensä ole ja sisätilojen kameravalvonta on vain parilla asemalla.



*Kuva 55. Pienenkin aseman odotustilan tulee olla siisti ja viihtyisä ja sisältää tärkeimmät palvelut (Kolari).*

## **6.7 Asemarakennus / myyntipalvelut**

*Tavoite (suuret ja keskisuuret asemat)*

Kaikilla asemilla tulisi olla sekä lipunmyyntitoimisto, lipputiski tai lipunmyyntiautomaatti. Jos aseman aukioloaika ei tavoitteesta huolimatta kata koko päiväjunaliikennettä, asemalla tulisi olla lipunmyyntiautomaatti myös ulkotiloissa.

Kaikissa matkakeskuksissa tulisi olla kokonaisvaltainen lipunmyyntipalvelu (kotimaan ja kaikki ulkomaan liikenteen liput). Keskusasemilla tulisi olla paikkakunnasta riippuen joko kokonaisvaltainen lipunmyyntipalvelu (kotimaan ja ulkomaan liikenteen lipunmyynti) tai ns. rajoitettu kokonaisvaltainen lipunmyyntipalvelu (kotimaan ja idänliikenteen lipunmyynti). Kaupunkiasemilla riittää yleensä peruslipunmyyntipalvelu (kotimaan liikenteen lipunmyynti), koska ulkomaan lippuja on mahdollista tilata puhelimen, internetin tai matkatoimistojen kautta. Matkakeskuksissa ja ns. keskusliikenneasemilla (rautatieasema ja linja-autoasema samassa rakennuksessa) tulee olla mahdollisuus ostaa myös linja-autolippuja.



### *Nykytilanne (suuret ja keskisuuret asemat)*

Kaikilla asemilla on lipunmyyntitoimisto tai lipputiski sekä lipunmyyntiautomaatti. Kaikissa matkakeskuksissa ei ole kokonaisvaltaista lipunmyyntipalvelua (kotimaan ja kaikki ulkomaan liikenteen liput), vaan joissakin on kotimaan lisäksi vain idänliikenteen lipunmyynti. Kaikilla keskusasemilla Ylivieskaa lukuun ottamatta on joko kokonaisvaltainen lipunmyyntipalvelu (kotimaan ja ulkomaan liikenteen lipunmyynti) tai ns. rajoitettu kokonaisvaltainen lipunmyyntipalvelu (kotimaan ja idänliikenteen lipunmyynti). Kaikilla kaupunkiasemilla on peruslipunmyyntipalvelu (kotimaan liikenteen lipunmyynti). Matkakeskuksissa ja ns. keskusliikenneasemilla on mahdollisuus ostaa myös linja-autolippuja, joko Matkahuollosta tai VR:n ja Matkahuollon yhteisestä lipunmyynnistä.

### *Tavoite (pienet asemat)*

Pienilläkin asemilla tulisi yleensä olla lipunmyynti, mutta siitä voi vastata myös yksityinen aseman tiloissa tai tuntumassa toimiva palveluyrittäjä. Lipunmyynnin laajuudeksi riittää yleensä peruslipunmyyntipalvelu (kotimaan liikenteen lipunmyynti). Lipunmyynnin aukiolon tulisi kattaa keskeiset junavuorot – erityisesti ne, joissa vapaan istumapaikan löytäminen junassa voi olla epävarmaa tai hankalaa.

Niillä asemilla, joilla lipunmyynnin aukioloajat ovat rajoitetut tai niitä ei ole ollenkaan, tulisi olla lipunmyyntiautomaatti mieluummin ulkotiloissa, jolloin se on käytettävissä aseman aukioloajoista riippumatta. Ns. keskusliikenneasemilla tulee olla mahdollisuus ostaa myös linja-autolippuja.



*Kuva 56. Joillakin asemilla on erillinen lipunmyyntitoimisto yrityksille ja muille matkustajille.*

### *Nykytilanne (pienet asemat)*

Kaikilla asemilla, joilla on lipunmyyntiä, on peruslipunmyyntipalvelu (kotimaan liikenteen lipunmyynti). Vain osalla asemista on lippuautomaatti, vaikka lipunmyynnin aukioajat olisivatkin rajoitetut. Ns. keskusliikenneasemilla on mahdollisuus ostaa myös linja-autolippuja.

## **6.8 Asemarakennus / yksityiset palvelut**

### *Tavoite (suuret asemat)*

Asemalla tulisi olla ravintolapalvelut, joissa on tarjolla lämmintä ruokaa. Ravintolapalvelujen yhteydessä tai erikseen asemalla tulisi olla kahvilapalvelut sekä olutravintola. Ravintolatilojen viihtyisyyden kannalta on usein edullista, jos olutravintola on erotettu kahvila- ja ruokailutiloista. Kahvilan lisäksi erilliset kioskipalvelut ovat myös tarpeellisia.

Suuresta matkustajamäärästä johtuen pankkiautomaatin kysyntä on suuri ja siten sen tulisi kuulua aseman palveluvarustukseen. Myös puhelinautomaatti ja postilaatikko kuuluvat asemien normaaliin palveluvarustukseen. Muiden yksityisten palvelujen, kuten kukkakaupan, parturi-kampaamon ja erilaisten viihdeautomaattien tarve tulisi harkita kysynnän mukaan erikseen.

### *Nykytilanne (suuret asemat)*

Kaikilla asemilla Oulua lukuun ottamatta on ravintolapalveluja, jotka tarjoavat ruokaannoksia ja olutta. Kaikilla asemilla on myös kahvilapalvelut joko erillisenä tai ravintolapalvelujen yhteydessä. Myös puhelinautomaatti ja postilaatikko kuuluvat kaikkien asemien palveluvarustukseen. Useimmilla asemilla on pankkiautomaatti. Muita yksityisiä palveluja ei asemilla yleensä ole foto- ja peliautomaatteja lukuun ottamatta.



Kuva 57. Esimerkki erilaisista yksityisistä palveluista asemarakennuksessa (Seinäjoki).



*Tavoite (keskisuuret ja pienet asemat)*

Kaikilla asemilla tulisi olla puhelinautomaatti. Keskisuurilla asemilla tulisi lisäksi olla erilliset tai yhdistetyt kahvila- ja kioskipalvelut. Ravintolapalvelujen tarve tulisi harkita erikseen erityyppisillä asemilla. Niiden tarve on ilmeinen esimerkiksi sellaisilla matkailua palvelevilla asemilla, joissa junan odotusajat saattavat muodostua pitkiksi.

Myös pankkiautomaatin kysyntä on varsin suuri ja sen tulisi kuulua keskisuurten asemien palveluvarustukseen vähintään silloin, jos pankkiautomaattia ei ole helposti löydettävissä aseman lähiympäristöstä. Muiden yksityisten palvelujen tarve lähinnä keskisuurilla asemilla tulisi harkita erikseen kysynnän mukaan.

*Nykytilanne (keskisuuret ja pienet asemat)*

Kaikilla keskisuurilla asemilla on puhelinautomaatti ja postilaatikko, mutta osasta pieniä asemia ne puuttuvat. Pääosalla keskisuurista asemista on kahvila- ja kioskipalvelut, mutta pienillä asemilla näitä palveluja ei yleensä ole. Ravintolapalveluja on vain muutamalla lähinnä matkailua palvelevalla asemalla. Pankkiautomaattipalveluja tai muita yksityisiä palveluja ei juurikaan ole tämän kokoluokan asemilla.

**6.9 Asemarakennus / matkustajainformaatio***Tavoite (suuret asemat)*

Asemalla tulisi olla kuulutukset lähtevistä ja saapuvista junista sekä luettavuudeltaan tarpeeksi isokokoiset juna-aikataulujulisteet. Asemien suurien vuoromäärien ja matkustajamäärien takia asemarakennuksen odotustiloissa tulisi myös olla ajantasanäyttö lähtevistä ja saapuvista junista. Ajantasanäytön lisäksi on usein hyvä, jos lippua ostavan matkustajan näkyvissä on myös isokokoiset kiinteät aikataulutaulut, joista näkee kaikki aseman juna- vuorot. Tilankäytön kannalta se tulee kyseeseen lähinnä asemilla, joissa junamäärä ei ole kovin suuri.

Matkakeskuksissa tulisi olla aikatauluyhdistelmä sekä ajantasanäyttö myös kaukoliikenteen linja-autoista. Asemilla tulisi olla infotaulu kaupungista / taajamasta, jossa olisi paikkakunnan kartan lisäksi myös muuta informaatiota.

*Nykytilanne (suuret asemat)*

Kaikilla asemilla on kuulutukset lähtevistä ja saapuvista junista sekä juna-aikataulujulisteet. Matkakeskuksissa ja suurimmilla asemilla on ajantasanäytöt lähtevistä junista, muilla asemilla on odotustiloissa yleensä kiinteä aikataulutaulu. Matkakeskuksissa on ajantasanäyttö lähtevistä kaukoliikenteen linja-autoista sekä joissain matkakeskuksissa on myös kuulutukset lähtevistä kaukoliikenteen linja-autoista. Kaikilla asemilla on kaupungin kartta, mutta monipuolisempi kaupungin infotaulu puuttuu osasta asemia.



Kuva 58. Suurilla asemilla tarvitaan isokokoinen ajantasanäyttö (Turku).

#### Tavoite (keskisuuret ja pienet asemat)

Asemalla tulisi olla kuulutukset lähtevistä ja saapuvista junista sekä luettavuudeltaan tarpeeksi isokokoiset juna-aikataulujulisteet. Niiden lisäksi asemalla on tarpeen joko isokokoiset kiinteät aikataulutaulut tai ajantasanäyttö lähtevistä ja saapuvista junista, mielellään molemmat. Ajantasanäyttö on perusteltu keskisuurilla asemilla mm. siksi, että sen avulla matkustaja saa tiedon junien myöhästymisestä silloinkin, kun lipunmyynti on kiinni.

Matkakeskuksissa tulisi olla ajantasanäyttö lähtevistä junista sekä lähtevistä kaukoliikenteen linja-autoista. Asemilla tulisi myös olla infotaulu kaupungista, jossa olisi kaupungin kartan lisäksi myös muuta kaupunki-informaatiota.

#### Nykytilanne (keskisuuret ja pienet asemat)

Kaikilla asemilla on kuulutukset lähtevistä ja saapuvista junista sekä juna-aikataulujulisteet. Julisteiden koko kuitenkin vaihtelee ja joillakin pienillä asemilla on ainoana kirjallisena aikatauluinformaationa vain lievästikin heikkonäköiselle vaikeasti luettavat pienikokoiset aikataulujulisteet. Matkakeskuksissa ja muutamalla muulla keskisuurella asemalla on ajantasanäyttö lähtevistä ja saapuvista junista. Joillakin asemilla on isokokoiset kiinteät aikataulutaulut. Lähes kaikilla asemilla on kaupungin kartta, mutta monipuolisempi kaupungin / taajaman infotaulu puuttuu osalta keskisuuria asemia ja lähes kaikilta pieniltä asemilta.



## 6.10 Laituripalvelut

### *Tavoite (suuret ja keskisuuret asemat)*

Asemalla tulisi olla asematunneli, jos henkilöjunat lähtevät usealta eri raiteelta. Jos asemalla on tunneli, siitä tulisi olla hissit kaikille laitureille sekä asemarakennukseen tai aseman ja ensimmäisen raiteen väliin (ensimmäiselle laiturille). Turvallisuuden lisäämiseksi asematunnelissa tulisi myös olla kameravalvonta.

Kaikkien laitureiden tulisi olla korotettuja. Kaikilla laitureilla tulisi olla katettua odotustilaa matkustajille laiturin eri kohdissa, myös muualla kuin asematunnelin portaiden yhteydessä. Vilkkaimmilla risteysasemilla tulisi harkita kioskipalvelujen järjestämistä kiireisille junaa vaihtaville matkustajille.

### *Nykytilanne (suuret ja keskisuuret asemat)*

Kaikilla suurilla asemilla Turkuun lukuun ottamatta on asematunneli, mutta osasta keskisuuria asemia tunneli puuttuu. Tunneli toimii usein myös kevyen liikenteen väylänä ratapihan ali. Vain osalla niistä asemista, joilla on asematunneli, on esteettömyysnäkökohdat huomioitu ja asematunnelista on hissi laitureille. Laitureita ei myöskään ole korotettu kaikilla suurillakaan asemilla.



*Kuva 59. Asemilla, joilla on monta henkilöliikenteen raidetta, tarvitaan asematunneli, josta tulee olla hissit kaikille laitureille (Hämeenlinna).*



Kuva 60. Sadekatos on laiturialueen perusvaruste, joka tarvitaan kaikilla asemilla (Salo).

Kaikilla suurilla asemilla ja osassa keskisuuria asemia on jonkinlainen katettu odotustila matkustajille, mutta läheskään kaikilla asemilla katetut tilat eivät ole riittävät ja usein ne sijaitsevat ainoastaan asematunnelin portaiden yhteydessä.

#### *Tavoite (pienet asemat)*

Asemilla tulisi varmistaa turvallinen kulku välilaiturille esimerkiksi asematunnelin tai muiden riittävien turvajärjestelyjen avulla. Tunnelista tulee päästä kaikille laitureille ja asemarakennukseen myös pyörätuolilla joko hissin tai toimivan luiskayhteyden kautta. Laitureiden tulisi olla ainakin osittain korotettuja siten, että esteettömän junakaluston hyödyntäminen on mahdollista. Kaikilla laitureilla tulisi olla katettua odotustilaa matkustajille.

#### *Nykytilanne (pienet asemat)*

Osalla asemista, joissa junat lähtevät usealta raiteelta, on asematunneli. Tunneli toimii yleensä samalla kevyen liikenteen väylänä ratapihan ali. Asematunnelissa ei yleensä kuitenkaan ole hissejä laitureille eikä kameravalvontaa. Laiturit on korotettu osalla asemista. Sadekatoksia on vain joillakin asemilla.



## 6.11 Matkustajainformaatio laitureilla

### *Tavoite (suuret asemat)*

Asemilla tulisi olla kuulutukset lähtevistä ja saapuvista junista sekä juna-aikataulujulisteet. Laiturialueella tulisi olla ajantasanäyttö lähtevistä junista sekä laitureilla näyttö seuraavasta lähtevästä junasta helpottamassa junanvaihtoa. Myös vaunujärjestystaulu ja sitä täydentävä laiturialueen sektorointi on tarpeellinen mm. siksi, ettei nousu juniin ja junien pysähtymisajat muodostu liian pitkiksi.

### *Nykytilanne (suuret asemat)*

Kaikilla asemilla on kuulutukset lähtevistä ja saapuvista junista, juna-aikataulujulisteet sekä vaunujärjestystaulu. Seuraavasta junasta kertova laiturinäyttö on matkakeskuksissa ja suurimmilla asemilla. Vain parilla risteysasemalla on seuraavista junista kertova ajantasanäyttö laiturialueella. Laiturialueen sektorointia ei ole vielä millään tässä työssä tarkasteltavalla suurella asemalla, mutta sektorointi on tulossa asemille osana valtakunnallista projektia.

### *Tavoite (keskisuuret ja pienet asemat)*

Asemilla tulisi olla kuulutukset lähtevistä ja saapuvista junista sekä juna-aikataulujulisteet. Lisäksi keskisuurilla asemilla ja mielellään myös pienillä asemilla tulisi olla vaunujärjestystaulut. Seuraavasta junasta kertovat laiturinäytöt sekä ajantasanäyttö lähtevistä junista laiturialueella tulisi olla tarpeen mukaan keskisuurilla asemilla. Erityisesti ne ovat tarpeen merkittävillä risteysasemilla helpottamassa junanvaihtoa. Myös laiturialueen sektorointi on tarpeellinen keskisuurilla asemilla ja erityisesti niillä asemilla, joilla on pitkiä junia tai lyhyet seisonta-ajat (väliasemat).

### *Nykytilanne (keskisuuret ja pienet asemat)*

Kaikilla keskisuurilla asemilla ja suurimmassa osassa pieniä asemia on kuulutukset lähtevistä ja saapuvista junista sekä juna-aikataulujulisteet. Suurimmalla osalla keskisuurista asemista sekä joillain pienillä asemilla on vaunujärjestystaulu. Seuraavasta junasta kertova laiturinäyttö on parilla keskisuurella asemalla ja lähtevistä junista kertova ajantasanäyttö asematunneliin johtavien portaiden yhteydessä yhdellä keskisuurella asemalla. Myös laiturialueen sektorointi on valmistunut parille Rantaradan keskisuurelle asemalle osana valtakunnallista laiturialueen sektorointiprojektia.

LÄHTEVÄT JUNAT			
lähti	juna	raide	minne
1152	C163	4	TAMPERE InterCity
1154	R	5	HELSINKI R-juna
1209	C170	1	HELSINKI InterCity2 ava. Tikkurila
1214	9757	8	KOUVOLA Laajamajuna
1214	H	7	HELSINKI H-juna
1238	IC74	5	HELSINKI InterCity ava. Tikkurila
1252	C167	4	TAMPERE InterCity2
1254	R	7	HELSINKI R-juna



Kuva 61. Suurien asemien laiturialueella tulisi olla ajantasanäyttö asemalta lähtevistä junista (yläkuva, Riihimäki) sekä kultakin laiturilta seuraavaksi lähtevästä junasta kertova laiturinäyttö (alakuva, Seinäjoki).



## 7. YHTEENVETO KEHITTÄMISTARPEISTA ASEMA- TYYPEITTÄIN

Tässä luvussa on esitetty yhteenvedonomaaisesti keskeisimmät kehittämistarpeet eri palvelutekijöiden osalta matkustajamäärältään erikokoisilla asemilla.

### 7.1 Suuret asemat

*Pysäköinti:* Erityyppiseen pysäköintiin tarkoitetut alueet tulisi monella asemalla merkitä selkeämmin. Tämä koskee erityisesti saattoliikenteen pysäköintiin varattua aluetta aseman edessä sekä liityntäpysäköintiin varattuja alueita työssäkäyntiasemilla.

Niillä ydinkeskustassa tai sen laidalla sijaitsevilla asemilla, joilla ei ole riittäviä tiloja pysäköintiin, tulisi harkita pysäköintilaitoksen rakentamista. Pysäköintilaitos on varsin kallis ratkaisu pelkästään junamatkustajien pysäköintiä varten, mutta se voisi samalla palvella myös useampien aseman lähistöllä sijaitsevien toimintojen pysäköintitarpeita. Nopein ja edullisin tapa saada lisää asiakaspaikkoja on usein henkilökunnan paikkojen siirtäminen kauemmas asemasta. On myös hyvä tarkistaa mahdollisuudet lisätä aseman lähialueen kadunvarsipysäköintiä tai muuttaa pysäköintirajoituksia siten, että kadunvarsipysäköinti soveltuu myös liityntäpysäköintiin.

Asiakkaille tarjottavien lämmityspaikkojen markkinointi-, hinnoittelu- ja kustannusjakoperiaatteet on tarpeen sopia valtakunnallisesti. Jos paikkoja aletaan nykyistä enemmän markkinoida esimerkiksi työmatka-asemilla, paikkoja tarvitaan myös todennäköisesti lisää.

*Kevyt liikenne:* Ratapihan poikki johtavien jalankulkuyhteyksien esteettömyyttä tulee parantaa eräillä suurilla asemilla, joilla vanhoihin alikulkutunneleihin tai ylikulkusilloille pääsee vain portaita pitkin. Paikoin asematunnelin ja jalankulkuyhteyksien ilmettä, valaistusta ja valvontaa tulisi parantaa turvattomuuden tunteen vähentämiseksi. Muutamalla asema-alueella on lähiympäristön maankäytön kasvun myötä tullut tarvetta toiselle radan poikki johtavalle jalankulkuyhteydelle. Pyörätelineiden määrää tulisi lisätä ja laatua parantaa lähes kaikilla suurilla asemilla. Mahdolliseen pysäköintilaitokseen tulisi osoittaa tilat myös pyöräpysäköinnille.

*Linja-autoliikenne:* Paikallisliikenteen sekä aseman kautta kulkevan kaukoliikenteen aikataulu- ja reitti-informaatio tulee olla helposti löydettävissä linja-autopysäkin lisäksi myös asemalta. Opastusta paikallis- ja kaukoliikenteen pysäkeille tulisi parantaa varsinkin silloin, kun pysäkki sijaitsee kauempana aseman sisäänkäynnistä. Lisäksi juna-aikataulut ja kaukoliikenteen linja-autojen aikataulut tulisi sovittaa paremmin yhteen, jotta liityntäliikenne toimisi mahdollisimman tehokkaasti eri pääsuuntiin.

*Taksiliikenne:* Taksitolpan yhteydessä on tarpeen katettu odotustila (pysäkkikatos), jos taksia ei ole mahdollista odottaa asemarakennuksen tai muun katoksen alla. Taksitolpalla tulee myös olla informaatio taksien tilausnumerosta.

*Aseman opastus:* Rautatieasema tai matkakeskus tulisi opastaa lähikatujen lisäksi myös kevyen liikenteen verkolta. Tämä on erityisen tärkeää niillä asemilla, joissa kevyen liikenteen osuus aseman liityntäliikenteestä on suuri.

*Asemarakennuksen kiinteät palvelu:* Eräiden asemien esteettömyyttä tulisi parantaa mm. parempien invaluisien ja automaattisesti avautuvien ovien avulla. Asemilla tulisi myös aina olla inva-WC. Säilytyslokerot eivät aina ole riittävän suuria matkatavaroiden säilytykseen ja niiden lisäksi asemilla tulisi olla jokin erillinen tavaransäilytystila suuremmille matkatavaroille.

*Asemarakennuksen yksityiset palvelut:* Keskeisimpänä kehittämistarpeena on pankkiautomaattipalvelujen saaminen asemarakennukseen tai asema-alueelle. Tämä edellyttänee valtakunnallista sopimusta VR:n ja pankkiautomaateista vastaavan tahon kesken.

*Asemarakennuksen matkustajainformaatio:* Asemien odotustiloihin tulisi sijoittaa lähtevistä ja saapuvista junista kertovat ajantasaiset, myös heikompinäköisille riittävän isokoiset näyttötaulut. Näillä ei kuitenkaan kaikissa tapauksissa ole syytä korvata kiinteitä seinäaikatauluja, ainakaan silloin kun junamäärä ei edellytä kovin suurta tilaa vievää taulua. Asemarakennukseen tai asema-alueelle tulisi kaupungin kartan lisäksi sijoittaa myös monipuolinen kaupungin informaatiotaulu.

*Laituripalvelut:* Matkustajille riittävän sääsuojan tarjoavien katosten tulisi olla laitureiden perusvarusteita. Jos laituria ei kateta kokonaan, eri kohtiin laituria tulisi sijoittaa useampia katoksia. Pelkkä portaiden yhteydessä oleva katos ei yleensä ole riittävä. Pääteasemilla katosten tarve on muita asemia rajoitetumpi, koska matkustajat pääsevät hyvissä ajoin sisälle junaan odottamaan sen lähtöä.

Myös esteettömyysnäkökohdat tulisi huomioida paremmin. Tärkeimpiä tehtäviä ovat laiturien korotus sekä asematunnelista kaikille laitureille sekä asemarakennukseen johtavat hissit. Eräillä asemilla on tarpeen perusparantaa nykyinen ahdas ja huonokuntoinen tunneli, eräillä rakentaa uusia yhteyksiä ratapihan ali asema-alueen ja sen ympäristön maankäytön kehittämishankkeiden yhteydessä.

*Laiturialueen matkustajainformaatio:* Asematunneliin johtavien laituriportaiden yhteydessä tulisi olla riittävän isokokoinen ajantasainen näyttö eri raiteilta lähtevistä seuraavista junista helpottamassa oikean laiturin löytämistä. Laitureilla tulisi olla seuraavasta junasta kertova ajantasainen laiturinäyttö. Nämä ovat erityisen merkittäviä kehittämistarpeita risteysasemilla, joissa vaihto aika junasta toiseen on rajallinen. Lisäksi laiturialueen sektointi lyhentäisi junien pysähtymisaikaa asemilla.

## 7.2 Keski-suuret asemat

*Pysäköinti:* Saattoliikenteen pysäköintiin tarkoitettut alueet aseman edessä tulisi merkitä selkeämmin. Yleensä pysäköintitilaa on riittävästi, mutta tarvittaessa paikkoja tulisi osoittaa lisää kysynnän mukaan. Nopein ja edullisin tapa saada lisää asiakaspaikkoja on usein henkilökunnan paikkojen siirtäminen kauemmas asemasta. On myös hyvä tarkistaa mahdollisuudet lisätä aseman lähialueen kadunvarsipysäköintiä tai muuttaa pysäköintirajoituksia siten, että kadunvarsipysäköinti soveltuu myös liityntäpysäköintiin. Myös keskisuuri-



rilla asemilla saatetaan tarvita lisää lämmityspaikkoja, jos niitä aletaan tehostetummin markkinoida asiakkaille.

*Kevyt liikenne:* Pyörätelineiden määrää tulisi lisätä ja laatua parantaa lähes kaikilla keskisuurilla asemilla. Useilla keskisuurilla asemilla reitti radan takaisille alueille muodostuu pitkäksi, koska ratapihan poikki ei ole kulkuyhteyttä; joko alikulkua ei ole lainkaan tai se johtaa ainoastaan laitureille.

*Linja-autoliikenne:* Kuten suurillakin asemilla, paikallisliikenteen sekä aseman kautta kulkevan kaukoliikenteen aikataulu- ja reitti-informaatio tulee olla helposti löydettävissä linja-autopysäkin lisäksi myös asemalta. Opastusta paikallis- ja kaukoliikenteen pysäkeille tulisi parantaa varsinkin silloin, kun pysäkki sijaitsee kauempana aseman sisäänkäynnistä. Lisäksi juna-aikataulut ja kaukoliikenteen linja-autojen aikataulut tulisi sovittaa paremmin yhteen, jotta liityntäliikenne toimisi mahdollisimman tehokkaasti eri pääsuuntiin.

*Taksiliikenne:* Taksitolpalla tulisi aina olla päivystys junien saapumisaikoina sekä informaatio taksien tilausnumerosta. Taksitolpan yhteydessä on tarpeen katettu odotustila (pysäkkikatos), jos taksia ei ole mahdollista odottaa asemarakennuksen tai muun katoksen alla.

*Aseman opastus:* Rautatieasema tulisi opastaa lähikaduilta sekä myös kevyen liikenteen verkolta. Tämä on erityisen tärkeää niillä asemilla, joissa kevyen liikenteen osuus aseman liityntäliikenteestä on suuri.

*Asemarakennuksen kiinteät palvelut:* Asemilla tulisi aina olla inva-WC ja asemien esteettömyyttä tulisi eräillä asemilla parantaa mm. kunnollisten invaluisien ja mahdollisesti automaattiovien avulla.

*Asemarakennuksen yksityiset palvelut:* Keskeisimpinä kehittämistarpeina ovat kahvila- ja kioskipalvelujen saaminen asemille, joilta ne puuttuvat. Pankkiautomaattipalvelujen saaminen asemarakennukseen tai asema-alueelle edellyttäneen valtakunnallista sopimusta VR:n ja pankkiautomaateista vastaavan tahon kesken.

*Asemarakennuksen matkustajainformaatio:* Odotustiloissa tulisi olla tarpeeksi isokokoiset juna-aikataulujulisteet sekä mielellään myös isokokoinen kiinteä näyttötaulu tai ajantasa näyttö lähtevistä ja saapuvista junista. Asemarakennukseen tai asema-alueelle tulisi kaupungin kartan lisäksi myös sijoittaa monipuolinen kaupungin informaatiotaulu.

*Laituripalvelut:* Keskeisenä kehittämistarpeena on ratapihan turvallisuuden parantaminen ja turvallisen kulkuyhteyden järjestäminen välilaitureille asematunnelin avulla. Tunnelista tulee aina rakentaa hissiyhteys kaikille laitureille sekä asemarakennukseen tai aseman ja ensimmäisen raiteen väliin (ensimmäiselle laiturille). Eräillä asemilla on tarpeen perusrantaa nykyinen ahdas ja huonokuntoinen tunneli.

Matkustajille riittävän sääsuojan tarjoavien katosten tulisi olla laitureiden perusvarusteita. Pelkkä portaiden yhteydessä oleva katos ei yleensä ole riittävä, vaan eri kohtiin laituria tulisi sijoittaa useampia katoksia, jotta matkustajien siirtyminen pitkäänkin junaan voi

tapahtua joustavasti. Pääteasemilla katosten tarve on muita asemia rajoitetumpi, koska matkustajat pääsevät hyvissä ajoin sisälle junaan odottamaan sen lähtöä.

*Laiturialueen matkustajainformaatio:* Kaikilla laitureilla tulisi olla isokokoisten juna-aikataulujulisteiden lisäksi vaunujärjestystaulut. Suositeltavia olisivat myös ajantasaiset laiturinäytöt sekä laiturialueen sektorointi, mikä lyhentäisi junien pysähtymisaikaa asemilla.

### 7.3 Pienet asemat

*Pysäköinti:* Pysäköintialueelle tulisi merkitä invapysäköintipaikat lähelle aseman sisäänkäyntiä. Lisäksi saattoliikenteelle tarkoitettu alue aseman edessä tulisi merkitä selkeämmin, jos on tarpeen estää sen käyttö pitempiäaikaiseen pysäköintiin.

*Kevyt liikenne:* Pyörätelineiden laatua tulisi parantaa ja osin myös niiden määrää lisätä lähes kaikilla asemilla.

*Taksiliikenne:* Matkustajia tulee aina informoida siitä, jos taksin saaminen asemalta edellyttää sen tilausta sekä asettaa tilausnumero selvästi näkyville aseman sisä- ja ulkopuolelle.

*Aseman opastus:* Rautatieasema tulisi opastaa lähikaduilta sekä myös kevyen liikenteen verkolta lukuun ottamatta pienimpiä paikkakuntia, joilla varsinaista kevyen liikenteen verkkoa ei ole.

*Asemarakennuksen kiinteät palvelut:* Kaikkiin asemarakennuksiin tulisi järjestää esteetön kulku esimerkiksi invaluiikan avulla. Lisäksi niillä asemilla, joissa on sisäodotustila, tulisi aina olla myös inva-WC.

*Asemarakennuksen yksityiset palvelut:* Vähimmäispalveluina asemilla tulisi olla puhelinautomaatti.

*Asemarakennuksen matkustajainformaatio:* Odotustiloissa tulisi olla tarpeeksi isokokoiset juna-aikataulujulisteet. Asemarakennukseen tai asema-alueelle tulisi kaupungin kartan lisäksi sijoittaa myös monipuolinen kaupungin tai kunnan informaatiotaulu.

*Laituripalvelut:* Laiturialueella tulisi olla katettuja odotustiloja matkustajille. Erityisen tärkeitä ne ovat asemilla, joilla odotustilan aukioloajat ovat rajoitetut. Asemilla, joilla on asematunneli, tunnelista tulee aina olla esteetön hissi- tai toimiva luiskayhteys kaikille laitureille sekä asemarakennukseen tai aseman ja ensimmäisen raiteen väliin (ensimmäiselle laiturille).

*Laiturialueen matkustajainformaatio:* Kaikilla laitureilla tulisi olla isokokoiset juna-aikataulujulisteet. Myös vaunujärjestystaulut sekä niiden avulla tehty laiturialueen sektorointi olisi myös suositeltava kehittämistarve.



#### 7.4 Asemaympäristöjen viihtyisyyden parantaminen

Asemanseutujen ulkoiseen ilmeeseen tulee kiinnittää nykyistä enemmän huomiota. Vanhojen asemanseutujen historiallisen ilmeen vaaliminen on tehokas keino vahvistaa monen suomalaisen kaupungin verraten ohutta imagoa vanhan kaupunkikulttuurin keskuksena. Toisaalta myös panostamalla uusien asemien arkkitehtuuriin ja ympäristösuunnitteluun voidaan vahvistaa haluttua mielikuvaa kaupungista.

Asemanseutu rakentuu itse asemarakennuksen lisäksi alueen muista rakennuksista, asemapuistosta sekä pysäköinti- ja katualueista. Valitettavasti asemapuistot ovat monin paikoin melko huonossa kunnossa ja niiden hoidon tasoa tulisikin parantaa. Yleinen ongelma on alueiden omistuksen jakautuminen useille eri tahoille, jolloin ympäristönhoidon yhtenäisen tason ja arvokkaiden kulttuurihistoriallisten piirteiden ylläpitäminen on vaikeaa. Useilla asemilla olisi suositeltavaa rakentaa myös uutta viherympäristöä. Erityisesti asemien edustat ja pysäköintialueet ovat liian usein aukeita, lähes yhtenäisiä asfalttikenttiä.

Rakennusten, viherympäristön ja katupinnoitteiden ohella katukalusteiden tyyllillä ja kunnolla on suuri vaikutus asema-alueen ulkoiseen kuvaan. Lisää huomiota tulisi kiinnittää myös valaistuksen mahdollisuuksiin luoda tai korostaa asema-alueen viihtyisiä elementtejä.

Viihtyisyyden kannalta myös asemarakennuksen ja -alueen päivittäinen siivous ja puhtaanapito on tärkeää. Siinä toisinaan ongelmia aiheuttaa myös alueen omistuksen ja sitä kautta puhtaanapitovastuun jakautuminen monen osapuolen kesken.

## 8. ASEMAPALVELUJEN KEHITTÄMINEN

Asemapalveluja koskeva kartoitus osoitti, että erikokoisilla asemilla on erilaisia asemapalvelujen kehittämistarpeita. Samankokoisilla tai samantyyppisillä asemillakaan ei asemien palvelutaso ole lipunmyyntipalveluja ja asemien sisäistä opastusjärjestelmää lukuun ottamatta yhteneväinen eikä matkustajan etukäteen arvattavissa.

Asemapalvelujen kehittämiseen ja toteuttamiseen liittyvinä kehittämistarpeina nousi esiin mm.:

- asemien ja asema-alueen kunnossapitovastuiden selkeyttäminen (lähinnä Ratahallintokeskuksen ja VR:n välillä, asema-alueen osalta myös kunnat)
- toimijoiden välisen yhteistyön lisääminen (Ratahallintokeskus, VR ja sen sisäinen organisaatio, kunnat)
- kokonaisvaltainen ja systemaattinen kehitysote, joka turvaisi asemapalvelujen jatkuvan seurannan ja ylläpidon
- pienien kehittämistoimenpiteiden toteuttaminen riippumatta suunnitteluvaiheessa olevien isompien, mutta aikataulultaan epävarmojen hankkeiden toteuttamisesta (esim. matkakeskushankkeet, ratapihahankkeet, asema-alueen maankäytön suunnittelu).

Asemapalvelujen kehittämisen lähtökohdaksi on tässä selvityksessä tehty ehdotus erikoisten ja erityyppisten asemien tavoitteelliseksi palvelutasoksi. Päämääränä on matkustajan tarpeista lähtevä riittävän yhteneväinen palvelutaso samankokoisilla asemilla, jolloin matkustaja voi ennalta tietää, minkälaiset olosuhteet asema tarjoaa ja mitä palveluja asemalta saa.

Eri toimijoiden tulee kuitenkin yhdessä luoda yhteistyömalli, jonka mukaan koordinoidaan asemapalvelujen kehittämistavoitteet, niihin liittyvät lyhyen ja pitkän tähtäimen toimenpiteet sekä mahdollinen yhteistyö toteuttamisessa ja hankinnoissa. Yhteistyössä tulisi myös määrittää toisaalta nopeiden kehittämistoimenpiteiden tarve ja toisaalta suurempien hankkeiden yhteydessä tehtävät kehittämistoimenpiteet. Suuria yhteistyötarpeita ja mahdollisuuksia Ratahallintokeskuksen, VR:n ja kuntien välillä on mm. asemien ja asema-alueiden hoidossa ja kunnossapidossa, kuten esimerkiksi talvihoidossa, puhtaanapidossa ja viherympäristön hoidossa.



## LÄHDELUETTELO

Hurme, Paula (2002). Asema-alueiden viherympäristöjen kuntokartoitus ja hoitoluokitus, HAMK Lepaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Matkakeskusohjelma, [www.matkakeskus.fi](http://www.matkakeskus.fi).

Pirkanmaan liitto, Uudenmaan liitto, Hämeen liitto (2000). Asema-alueiden vetovoimaisuus; osaraportti II. Helsinki–Hämeenlinna–Tampere-vyöhyke, Pirkanmaan liiton julkaisu D 62.

Tiehallitus, Valtionrautatiet (1992). Liikennemuotojen välisen yhteistyön kehittäminen, tekninen raportti.

VR Henkilöliikenne (1992). VALI 2012 – Valtakunnallinen liikennejärjestelmä.

VR Henkilöliikenne (2003). Palvelumittaus 2003.

Vähäraha, Maija (1997): Pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistäminen. Tielaitoksen selvityksiä 33/1997.

**Liite 1: Haastattelut**

<b>Paikkakunta</b>	<b>Henkilö</b>	<b>Ajankohta</b>
Kouvola	Jukka Leino	4.2.2003
Lahti	Jouko Hakala	4.2.2003
Lappeenranta	Jouko Luokkala	17.2.2003
Joensuu	Juha Tolkki	18.2.2003
Kuopio	Matti Elomaa	19.2.2003
Rovaniemi	Risto Kemiläinen	21.2.2003
Hämeenlinna	Pertti Mäkinen	25.2.2003
Pori	Mauri Paavilainen	26.2.2003
Tampere	Seppo Männistö	28.2.2003
Seinäjoki	Esko Vieri	12.3.2003
Vaasa	Helena Nurmikoski	13.3.2003
Jyväskylä	Mikko Näkkilä	20.3.2003
Oulu	Pekka Kauppinen	21.3.2003
Turku	Ella Nurmi	24.3.2003
Pieksämäki	Marja-Leena Kärki	26.3.2003
Kajaani	Pentti Leinonen	27.3.2003
Kolari	Mikko Rundgren	22.8.2003
Kemi	Jorma Tilus	25.8.2003
Kokkola	Margit Suominen	25.8.2003
Iisalmi	Pentti Leinonen	3.9.2003
Ylivieska	Asta Vähäpassi	4.9.2003
Karjaa	Rainer Johansson	10.9.2003
Varkaus	Martti Miettinen	16.9.2003
Imatra	Jouko Luokkala	17.9.2003
Kotka	Jouko Leskinen, Heikki Marttinen	22.9.2003
Kemijärvi	Ari Ketola, Osmo Röntynen (puhelinhaastattelu)	24.9.2003
Riihimäki	Ilari Niskanen, Antti Kylkilähti	26.9.2003



- 1/2000 Rataverkko 2020 -ohjelman väliraportti
- 2/2000 Bantrummor, 250 kN och 300 kN axellaster
- 3/2000 Liikkuvan kaluston kirjallisuustutkimus
- 4/2000 Raideseppelin lujuuden vaikutus tukikerroksen kestoikään
- 5/2000 Ratarakenteen instrumentointi ja mallinnus, 250 kN:n ja 300 kN:n akselipainot
- 6/2000 Väliraportti 250 kN:n ja 300 kN:n akselipainojen ratateknisistä tutkimuksista
- 7/2000 Intermediate Report, 250 kN and 300 kN axle loads
- 8/2000 Ratatekniset määräykset ja ohjeet -julkaisun käytettävyytutkimus
- 9/2000 Ratakapasiteetin perusteet
- 10/2000 Instrumentation and Modelling of Track Structure, 250 kN and 300 kN axle loads
- 11/2000 Rautatieonnettomuuksien sisäiset ja ulkoiset kustannukset
- 12/2000 Internal and External Costs of Railway Accidents
- 1/2001 Rataverkko 2020 -suunnitelma
- 2/2001 XPS-routaeristelevyt ratarakenteessa, 250 kN:n ja 300 kN:n akselipainot
- 3/2001 Raidetutkimus, 250 kN:n ja 300 kN:n akselipainot
- 4/2001 Radan kunnossapitokustannusten kirjallisuustutkimus
- 5/2001 Loppuraportti 250 kN:n ja 300 kN:n akselipainojen teknisistä ominaisuuksista
- 6/2001 Final Report, 250 kN and 300 kN axle loads
- 7/2001 Rautateiden maanvaraiset pylväsperustukset
- 8/2001 Ratarumpututkimus. Instrumentointi ja mittaukset
- 9/2001 Verkkoaikataulu junaliikenteen ja rautatieinfrastruktuurin kehittämisestä
- 10/2001 Työnaikaisten ratakaivantojen tukeminen
- 11/2001 Pääkaupunkiseudun rautateiden meluntorjuntaohjelma vuosille 2001 – 2020
- 12/2001 Rautatietasoristeysten turvaaminen
- 13/2001 Rautatieliikenteen riskit ja turvaamistoimenpiteet, osat 1 ja 2
- 14/2001 Rautatieliikenteen valtakunnallinen meluselvitys
- 1/2002 Ratarakenteen routasuojaus
- 3/2002 Rautatietasoristeysten turvaamis- ja poistostrategia 2020
- 4/2002 Rautateiden maanvaraiset pylväsperustukset, lisensiaatintutkimus
- 5/2002 Raiteentarkastus ja siinä ilmenevien virheiden analysointi välillä Kirkkonummi–Turku
- 6/2002 Kerava–Lahti-oikoradan sosiaalisten vaikutusten arviointi
- 7/2002 Rataverkon tavaraliikenne-ennuste 2025
- 8/2002 Puomillisten tasoristeysten turvallisuus
- 9/2002 Vartioimattomien tasoristeysten turvallisuus
- 10/2002 Ratarumpututkimus, mallinnus
- 1/2003 Katsaus Ratahallintokeskuksen tutkimus- ja kehittämistoimintaan
- 2/2003 Instrumentation and Modelling of Railway Culverts
- 3/2003 Rautatieliikenteen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden raportoinnin kehittäminen
- 4/2003 Henkilöliikenneasemien esteettömyyskartoituksen tuloksia
- 1/2004 Tavaraliikenteen ratapihavisio- ja strategia 2025