

JYSELI 2025 Joukkoliikenteen kehittämisohjelma



Jyväskylän kaupunki

Laukaan kunta

Muuramen kunta

Keski-Suomen ELY

Keski-Suomen liitto

2011

Esipuhe

Jyväskylän seudulla on päätetty tehdä samanaikaisesti ja tiiviisti toisiinsa kytkettyinä maankäytön pitkän tähtäyksen rakennemallisuunnitelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma. Viimeksi mainitusta käytetään nimeä Jyväskylän seudun liikenne (JYSELI) 2025. JYSELI-työhön liittyen on laadittu erillisselvityksenä joukkoliikenteen kehittämisohjelma, jossa linjataan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden mukaiset joukkoliikenteen kehittämistoimet.

Selvityksen on laatinut DI Henriika Weiste, WayStep Consulting. Työtä on ohjannut JYSELI 2025-projektin joukkoliikennetyöryhmä:

Jorma Lipponen,	Jyväskylä, puheenjohtaja
Kari Ström,	Jyväskylä
Toni Tamminiemi,	Jyväskylä
Kalevi Virtanen,	Laukaa
Teemu Kejonen,	Muurame
Pekka Kokki,	Keski-Suomen Liitto
Rauni Malinen,	Keski-Suomen ELY
Jaakko Raunio,	Jyväskylän Liikenne Oy

Sisältö

Esipuhe.....	3
1 Johdanto.....	7
2 Joukkoliikennevisio.....	8
3 Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten organisointi	8
3.1 Nykytila.....	8
3.2 Tavoitteet.....	9
3.3 Toimenpiteet.....	9
4 Joukkoliikenteen palvelutaso.....	10
4.1 Nykytila.....	10
4.2 Tavoitteet.....	10
4.3 Toimenpiteet.....	15
5 Joukkoliikenteen järjestämistapa (hoitomalli).....	16
5.1 Nykytila.....	16
5.2 Tavoitteet.....	17
5.3 Toimenpiteet.....	17
6 Paikallis- ja seutuliikenne	18
6.1 Nykytila.....	18
6.2 Tavoitteet.....	18
6.3 Toimenpiteet.....	19
7 Peruspalvelutasoinen joukkoliikenne ja henkilökuljetukset.....	21
7.1 Nykytila.....	21
7.2 Tavoitteet.....	22
7.3 Toimenpiteet.....	22
8 Kaukoliikenne.....	23
8.1 Nykytila.....	23
8.2 Tavoitteet.....	24
8.3 Toimenpiteet.....	25
9 Lippujärjestelmä.....	25
9.1 Nykytila.....	25
9.2 Tavoitteet.....	26
9.3 Toimenpiteet.....	26

10	Tiedotus- ja markkinointi	27
10.1	Nykytila.....	27
10.2	Tavoitteet.....	27
10.3	Toimenpiteet.....	27
11	Liikenneväylät, pysäkit ja terminaalit.....	28
11.1	Nykytila.....	28
11.2	Tavoitteet.....	29
11.3	Toimenpiteet.....	29
12	Rahoitus.....	30
12.1	Nykytila.....	30
12.2	Tavoitteet.....	31
12.3	Toimenpiteet.....	31
13	Kehittämisohjelma.....	31
14	Vaikutukset.....	34

Liite 1 KETJU-työssä määritetyt palvelutasotavoitteet

1 Johdanto

Hyvät kaukoliikenteen yhteydet ovat Jyväskylän seudun asukkaille ja elinkeinoelämälle ensiarvoisen tärkeitä. Pääkaupunkiseudulle ja muihin suuriin kaupunkikeskuksiin tarvitaan nopeat ja tehokkaat yhteydet. Myös Keski-Eurooppa tulee olla päivämatkalla saavutettavissa. Toimivat yhteydet edistävät alueen veto-voimaa ja ovat yksi tärkeimmistä elinkeinoelämän toimintaedellytyksistä. Kaksoisraide ja liikenteen edelleen nopeuttaminen Tampereen radalla sekä sujuvat liityntälennot pääkaupunkiseudulle ovat Jyväskylän seudulle ja koko Keski-Suomelle alueen kehityksen kannalta välttämättömiä.

Pääosa matkoista tehdään kuitenkin kaupunkiseudun sisällä. Arjen liikkumisen on oltava sujuvaa ja päivittäisten liikkumistarpeiden hoiduttava eri puolilla kaupunkiseutua. Tässä joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmassa pääpaino on kaupunkiseudun sisäisen joukkoliikenteen kehittämisessä. Kaupunkiseudun sisällä joukkoliikenne ja muut henkilökuljetukset ovat voimakkaasti yhteiskunnan tukemia, ja kunnat ja valtio pystyvät vaikuttamaan suoraan liikennepalvelujen tarjontaan. Joukkoliikenne elää muutosten aikaa, koska uuden joukkoliikennelain myötä kaupunkiseuduilla on käytettävissä uusia keinoja joukkoliikenteen järjestämiseen. Kaukoliikenteen tarjonnan (juna-, lento- ja bussiliikenne) sen sijaan oletetaan syntyvän markkinaehtoisesti, jolloin yhteiskunnan tehtäväksi jää kaukoliikenteen toimintaympäristön kehittäminen ja erilaiset muut tukitoimet kuten esimerkiksi markkinointikampanjat.

Valtakunnallisesti tavoitteeksi on asetettu joukkoliikenteen käytön lisääminen keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä sekä peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaaminen koko maassa. Jyväskylän kaupunkialueella joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä tarjonnan määrällä mitattuna ja muihin vastaavaan kokoihin verrattuna. Suhteessa valtakunnallisiin ja alueen omiin palvelutasotavoitteisiin, palvelutasopuutteita ja täydentämistarpeita on melko vähän. Matkustajamäärät paikallisliikenteessä kasvoivat selvästi vuonna 2008 ja jatkoivat kasvuaan vuonna 2009 ja 2010. Joukkoliikenteen osuus kaikista matkoista on kuitenkin pidemmällä aikavälillä pienentynyt, mikä on vastoin liikenne- ja ilmastopoliittisia tavoitteita.

Tavoitteeksi asetetaan, että Jyväskylän seudulla korkeatasoinen joukkoliikenne houkuttelee uusia matkustajia kaupunkialueen joukkoliikennekaupungiksi nimetyillä vyöhykkeellä ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa nykyisestä 5 prosentista 7 prosenttiin. Haja-asutusalueella tavoitteena on, että autottomille asukkaille tarjotaan kustannustehokkaasti järjestettyjä asiointiyhteyksiä. Liikennepalvelujen tasoa on välttämättä parantaa myös haja-asutusalueilla. Toisaalta kuntien henkilökuljetusten järjestämistä on tehostettava.

Joukkoliikennelaki uudistui 3.12.2009. Uuden lain siirtymäajan päättymisen jälkeen kaupungin mahdollisuudet vaikuttaa joukkoliikenteen palvelutasoon paranevat. Samalla joukkoliikenteen hoitoon liittyvät tehtävät ja vastuu kasvavat. Liikenne- ja viestintäministeriö on ohjeistanut kaupunkiseutuja tiivistämään yhteistyötä niin, että liikennekokonaisuus on yhden toimivaltaisen viranomaisen vastuulla sekä järjestämään liikenne uuden joukkoliikennelainsäädännön tarjoamin keinoin mahdollisimman lyhyellä siirtymäajalla. Siirtymäkauden aikana on tehtävä päätökset joukkoliikenteen järjestämisvaihtoehdosta, palvelutasosta sekä viranomaisalueesta ja -organisaatiosta. Kaupunkiseudun kuntien joukkoliikenneorganisaatiota ja osaamista on vahvistettava käyttöönotettavan liikenteenjärjestämisvaihtoehdon edellyttämällä tavalla.

Tämä joukkoliikenteen kehittämisohjelma on laadittu Jyvässeudulle eli Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen alueelle osana Jyväskylän seudun liikennejärjestelmäsuunnittelua. Kehittämisohjelmassa linjataan joukkoliikenteen tärkeimmät kehittämistoimet seuraavalle vuosikymmenelle.

2 Joukkoliikennevisio

Jyväskylän seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (JYSELI) 2025 liikennepoliittisen selonteon keskeisenä lähtökohtana on henkilöliikenteen kehittämisen painopisteen siirtäminen ympäristöä vähemmän kuormittavien ns. kestävien liikennemuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – kehittämiseen. Tästä näkökulmasta kaupunkiseudun joukkoliikennevisio on määritelty seuraavasti:

Seudun asukkaat mieltävät joukkoliikenteen positiivisesti ja kynnys joukkoliikenteen käyttöön madaltuu. Joukkoliikenteellä matkustaminen on helppoa, edullista ja turvallista. Korkeatasoinen joukkoliikenne houkuttelee uusia matkustajia kaupunkialueen joukkoliikennekaupungiksi nimetyllä vyöhykkeellä. Muilla tärkeillä yhteysväleillä joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoisen vaihtoehdon useimmille matkoille. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa seudulla nykyisestä 5%:sta 7 %:iin. Haja-asutusalueella autottomille asukkaille tarjotaan kustannustehokkaasti järjestettyjä asiointiyhteyksiä.

3 Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten organisointi

3.1 Nykytila

Nykyisin Jyvässeudun joukkoliikenne on järjestetty Jyväskylän kaupungin, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä liikennöitsijöiden tiiviinä yhteistyönä. Jyväskylän kaupunki on joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaiskaupunki alueella ja ELY -keskus Laukaassa ja Muuramessa. Jyväskylän kaupungilla on siirtymäajan liikennöintisopimus paikallisliikenteen hoitamisesta liikennöitsijän kanssa. Sopimukset ovat voimassa 30.6.2014 saakka. ELY -keskuksella on liikennöitsijöiden kanssa siirtymäajan liikennöintisopimukset Jyväskylän ja Laukaan sekä Jyväskylän ja Muuramen välisessä liikenteessä sekä pitempimatkaisessa liikenteessä.

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten hoidosta vastaa kaksi liikenteen ja kuljetusten suunnittelun ammattilaista Jyväskylän kaupungissa (liikenneinsinööri ja koulutoimen kuljetussuunnittelija). Muuten kaupunkiseudun henkilökuljetusten järjestämiseen liittyvät tehtävät hoidetaan kunnissa muiden töiden ohessa. Yhteensä joukkoliikenne- ja henkilökuljetusjärjestelmän hoitoon käytetään kaupunkiseudulla noin 3,5-4 henkilötyövuotta vuosittain. Tehtävät jakautuvat jopa kymmenille henkilöille kouluilla ja sosiaalitoimen yksiköissä. Resurssi on riittämätön. Jyväskylän seudulla liikenteen ja kuljetusten tehokkaan hoidon resurssitarpeeksi voidaan arvioida 4-5 liikenteen ammattilaisen päätoiminen työpanos.

Kunnat ja hallintokunnat hoitavat kuljetusten järjestämiseen liittyvät tehtävät itsenäisesti. Kuljetusperiaatteissa on eroja kuntien välillä. Erityisesti sosiaalitoimen kuljetusten järjestely on erittäin hajautunutta. Yksittäiset yksiköt ja laitokset tilaavat kuljetuksia suoraan liikennöitsijöiltä. Kuntien hankkima avoin joukkoliik-

kenne, koulukuljetukset sekä Jyväskylässä palvelu- ja asiointiliikenne ja sosiaalitoimen kuljetukset on kilpailutettu. Sen sijaan sosiaalitoimen kuljetuksia Laukaassa ja Muuramessa ei ole kilpailutettu.

3.2 Tavoitteet

- Kehitetään kokonaisvaltaisempaa joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten suunnittelua nykyisen eri tasoilla tapahtuvan pirstaleisen suunnittelun tilalle.
- Yhteistyötä kaupunkiseudulla tiivistetään niin, että liikennekokonaisuus on yhden toimivaltaisen viranomaisen vastuulla.
- Kaupunkiseudun joukkoliikenneorganisaatiota ja osaamista vahvistetaan vastaamaan tulevia joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä.
- Yhteistyötä kaupunkiseudun kuntien henkilökuljetusten järjestämisessä lisätään ja tehtävien hoitoa keskitetään.

3.3 Toimenpiteet

Perustetaan Jyvässeudun yhteinen joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen, joka vastaa paikallisliikennealueen liikenteellisestä kokonaisuudesta (Jyväskylän sisäinen liikenne sekä Jyväskylä-Muurame ja Jyväskylä-Laukaa liikenne). Toiminta organisoidaan vastuukuntamallilla ja toteutetaan perustamalla Jyväskylän kaupunkisuunnittelulautakunnan alaisuuteen joukkoliikennejaosto, jossa on edustus seudun kunnista. Valmistelu- ja täytäntöönpanoyksikkönä toimii seudun joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö. Se valmistelee yhdessä kuntien edustajista muodostuvan seutuliikennetyöryhmän kanssa joukkoliikennettä koskevat päätösesitykset joukkoliikennejaostolle

Paikallis- ja lähiliikenteen liikenteellisen kokonaisuuden keskittäminen yhdelle joukkoliikenneviranomaiselle mahdollistaa joukkoliikenteen yhtenäisen suunnittelun ja hankinnan, ja antaa yhdessä henkilökuljetusten seudullisen yhteistyön kanssa parhaat valmiudet kuljetusjärjestelmän tehostamiselle ja kehittämiselle. Kaupunkiseudun yhteinen joukkoliikenneviranomainen mahdollistaa nykyistä paremman yhteenkytkennän seudun maankäytön suunnittelun ja joukkoliikenteen suunnittelun välillä. Myös seudun henkilökuljetusten hoidon ja joukkoliikenteen hoidon yhteenkytkentä paranee.

Liikenteen suunnitteluun liittyvien tehtävien hoitamista varten perustetaan seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö. Seudun joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikölle mietitään iskevä nimi, kuten "Kyytitoimisto". Liikennejärjestelmän tehokkuuden kannalta on tärkeää, että joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten palvelutason ja reittien suunnittelusta sekä kuljetusten yhdistelystä vastaa liikenteen suunnittelun ammattilainen. Seudullisen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikön resurssitarve on vähintään neljä henkilöä: kaksi henkilöä hoitaa seudun avoimeen joukkoliikenteeseen liittyviä tehtäviä ja kaksi seudun henkilökuljetuksia. Lisäresurssitarve nykyisten resurssien lisäksi on alkuvaiheessa kaksi henkilöä: joukkoliikenneinsinööri ja logistikko. Kuljetusoikeuksien myöntäminen tapahtuu jatkossakin kunnittain asianomaisissa hallintokunnissa, koska kuljetuspäätösten tekeminen vaatii sosiaalitoimen ja koulutoimen erityisosaamista. Kilpailutuksessa hyödynnetään hankintatoimen osaamista.

Seudun joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikköön alkuvaiheessa tarvittavien uusien henkilöiden palkkakustannukset ovat alle 1,5 prosenttia seudun kuntien henkilökuljetuksiin käyttämästä rahoituksesta. Kuljetusjärjestelmän tehostuminen kattaa kustannukset vähitellen.

4 Joukkoliikenteen palvelutaso

4.1 Nykytila

Jyväskylän kaupunkialueella joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä tarjonnan määrällä mitattuna ja muihin vastaavan kokoihin kaupunkeihin verrattuna. Suhteessa valtakunnallisiin ja alueen omiin palvelutasotavoitteisiin puutteita on vähän, ja ne koskevat pääosin peruspalvelutasoista joukkoliikennettä.

Palvelutaso on määräytynyt kysynnän mukaan ja liikennöitsijän aloitteesta. Kunnat ovat lippujen hintoja alentamalla pyrkineet lisäämään matkustajamäärää ja sitä kautta myös bussivuoroja. Hiljaisilla alueilla joukkoliikennepalvelut ovat vähäisiä ja kunnat ovat korjanneet puutteita ostamalla palvelu- ja asiointiliikennettä.

Uuden joukkoliikennelain mukaan vuodesta 2011 alkaen joukkoliikenneviranomaisen määrittelee palvelutason. Uuden joukkoliikennelain edellyttämää palvelutason määrittelyä on alustavasti valmisteltu kuntien yhteistyönä nykyisen tarjonnan pohjalta mm. liikenne- ja viestintäministeriön KETJU-hankkeessa.

4.2 Tavoitteet

- Tavoitteena on, että palvelutasotavoitteet määritellään niin, että eri osapuolet voivat sitoutua tavoitteiden toteuttamiseen. Palvelutason määrittely on jatkuva prosessi ja tavoitteita muutetaan kun esimerkiksi toimintaympäristö, kuntien kuljetustarpeet tai joukkoliikenteeseen käytettävissä olevat resurssit muuttuvat.
- Joukkoliikenteen palvelutason määrittely kytketään laajempaan maankäytön, liikenteen ja palvelujen kehittämiseen.
- Jyväskylän seudun joukkoliikenteen palvelutasolle on määritelty kaksi vaihtoehtoista mallia: 1.) KETJU¹-työssä määritelty nykyistä palvelutasoa vastaava malli sekä 2.) tavoitteellisempi, kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen tähtäävä palvelutaso.

4.2.1 Nykyisen kaltainen palvelutaso

KETJU-työssä Jyväskylän kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet määritettiin kuusiportaisella luokituksella (liite 1). Palvelutasotavoitteet sidottiin asuinalueisiin ja muodostettiin pitkälti nykyisen

¹ KETJU yhdistää kaupunki- ja seutuliikenteet. Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus, LVM 39/2009

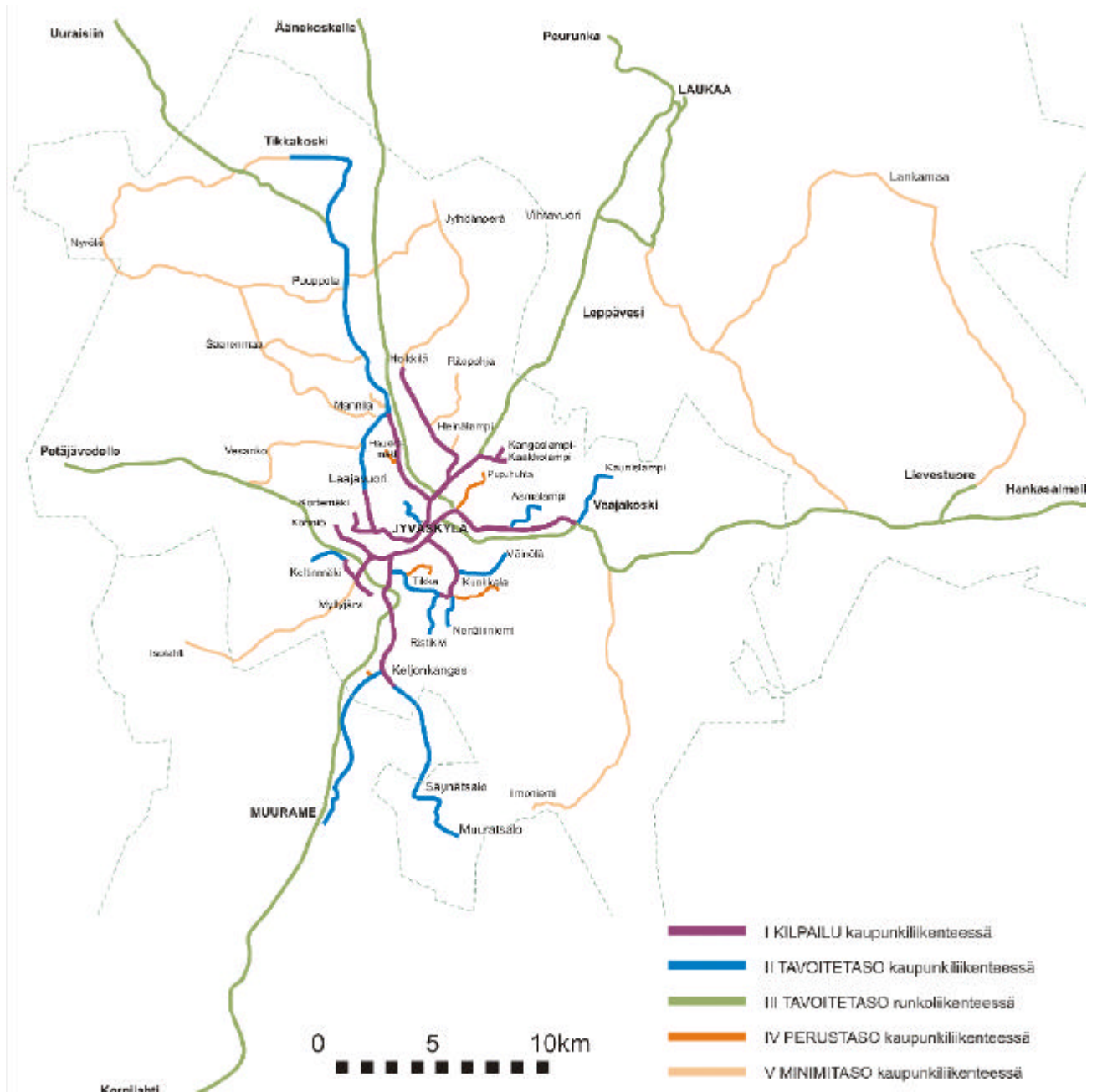
tarjonnan pohjalta. Määritetyt liikennetarjontaa koskevat tavoitteet on esitetty taulukossa 1 ja aluejako kartalla kuvassa 5. Liitteen 1 taulukossa on tiivistelmä koko määrittelystä.

Taulukko 1. KETJU-työssä joukkoliikenteen palvelutason liikennetarjontaa koskeville tekijöille määritetyt tavoitteet.

PALVELU-ALUEET	I KILPAILU-TASO-kaupunkiliikenteessä	II TAVOITE-TASO-kaupunkiliikenteessä	III TAVOITE-TASO-runkoliikenteessä	IV PERUSTASO-kaupunkiliikenteessä	V MINIMITASO kaupunkiliikenteessä	VI MINIMITASO maaseutuliikenteessä
Liikennöinti-aika	arkisin 5-23	arkisin 6 – 23	arkisin 6-20	arkisin 7 – 17	arkisin 7-17	arkisin 2 krt/viikko
	lauantaisin 8-23	lauantaisin 8 – 23	lauantaisin 8-18	lauantaisin 10-16	-	-
	sunnuntaisin 10-23	sunnuntaisin 10 – 23	sunnuntaisin 10-20	-	-	-
Arki/vuoroväli	30 min (klo 6-18 20min)	60 min (klo 6-18 30min)	60 min	60 min	2-6 vuoroa päivä	arkisin 2 krt/viikko
Lauantai/vv	30 min	60 min	120 min	60 min	-	-
Sunnuntai/vv	30-60 min	60 min	120 min	-	-	-
Kävely-etäisyys	enintään 400 m	enintään 500 m	enintään 600 m	enintään 600 m	enintään 700 m	enintään 600 m

KETJU-määrittelyn mukainen palvelutaso pääosin toteutuu nykyisin. Suurimmat nykyisen tarjonnan puutteet suhteessa asetettuihin tavoitteisiin ovat maaseutualueiden tarjonnassa. Kilpailu- ja tavoitetason tavoitteet toteutuvat jo nykyliikenteessä lähes täysin. Samoin luokka IV (perustaso kaupunkiliikenteessä) toteutuu. Lieviä puutteita on luokan III (runkoliikenteen tavoitetaso) nykytarjonnassa suhteessa asetettuihin tavoitteisiin, mutta suunnittelualueella tarjonta on määrällisesti riittävää.

Nykyisin Jyvässeudulla joukkoliikenteen rahoitus on noin 4,4 M€ (alv 0%). Palvelutasotavoitteiden toteuttaminen (käytännössä nykytilanteen ylläpitäminen) ei ole nykyrahoituksella mahdollista. Lipputuen tarpeen voidaan nykyjärjestelmässä ennakoida edelleen kasvavan. Lisäksi palvelutason toteuttaminen edellyttää lisää kutsu- tai asiointiliikennettä, joka joudutaan ostamaan. Palvelutasotavoitteiden toteuttamiskustannusten karkea arvio on noin 5 M€ (alv 0 %)/vuosi eli lisärahoitusta tarvitaan noin 0,5-1 miljoonaa euroa. Joukkoliikenteen käyttäjämäärien voidaan tässä mallissa olettaa hieman kasvavan. Sen sijaan joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden ei voida olettaa kasvavan.



Kuva 1. Nykytasoa vastaava joukkoliikenteen palvelutaso

4.2.2 Joukkoliikenteen kulkumuoto -osuuden kasvattamiseen tähtäävä palvelutaso

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen edellyttää vuorotarjonnan lisäämistä ja lipun hintojen alentamista. Palvelutasoa parannetaan erityisesti parhailla joukkoliikennealueilla, joilla on eniten matkustajapotentiaalia. Seuraavassa on esitetty viisiportainen palvelutasoluokitus, jonka ytimen muodostaa joukkoliikennekaupungiksi nimitetty parhaimman palvelutason alue.

1. Joukkoliikennekaupunki

Joukkoliikennekaupungin alue muodostuu paikallisliikenteen runkolinjojen vaikutusalueelle. Jyväskylässä nykyiset linjat 1,2,18 (ja 18K), 25 ja 27 muodostavat joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueet. Tällä alueella vuorotiheys parannetaan aikatauluriippumattoman matkustamisen mahdollistavaksi. Köhniön, Kortemäen, Haapaniemen, Vaajakosken, Ristikiven, Kortepohjan, Mustalammen, Heikkilän, Kaakkolammen, Keski-Palokan ja Laajavuoren yhteydet keskusta liikennöidään seuraavan taulukon mukaisella palvelutalolla.

	arkisin	lauantaisin	sunnuntaisin
liikennöinti-aika	5-23	8-23	10-23
vuorotiheys	klo 6-18 alle 15 min, iltaisin 20-30 min	30 min	30-60 min
kävelymatka	enintään 400 m		

2. Seutuliikenteen laatukäytävät

Vilkkaimpia seutuliikenteen yhteysvälejä kehitetään joukkoliikenteen laatukäytävinä. Näitä ovat yhteysvälit Jyväskylän keskustasta Laukaan kirkonkylälle ja edelleen Peurunkaan, yhteysväli Jyväskylän keskustasta Tikkakoskelle sekä yhteysvälit Jyväskylän keskustasta Muurameen ja Muuratsaloon.

	arkisin	lauantaisin	sunnuntaisin
liikennöinti-aika	5-23	8-23	10-23
vuorotiheys	klo 6-18 20-30 min, iltaisin 60 min	60 min	60 min
kävelymatka	enintään 500 m		

3. Muut säännöllisen reittiliikenteen vaikutusalueella olevat alueet

3. palvelutasoluokan muodostavat muut säännöllisen reittiliikenteen vaikutusalueella olevat alueet. Tällä alueella ajetaan täydentävää paikallisliikennettä sekä muita seutu- ja pikalinjoja.

	arkisin	lauantaisin	sunnuntaisin
liikennöinti-aika	5-23	8-23	10-23
vuorotiheys	klo 6-18 30-60 min, iltaisin 60 min.	60 min	60 min
Kävelymatka	enintään 400 m		

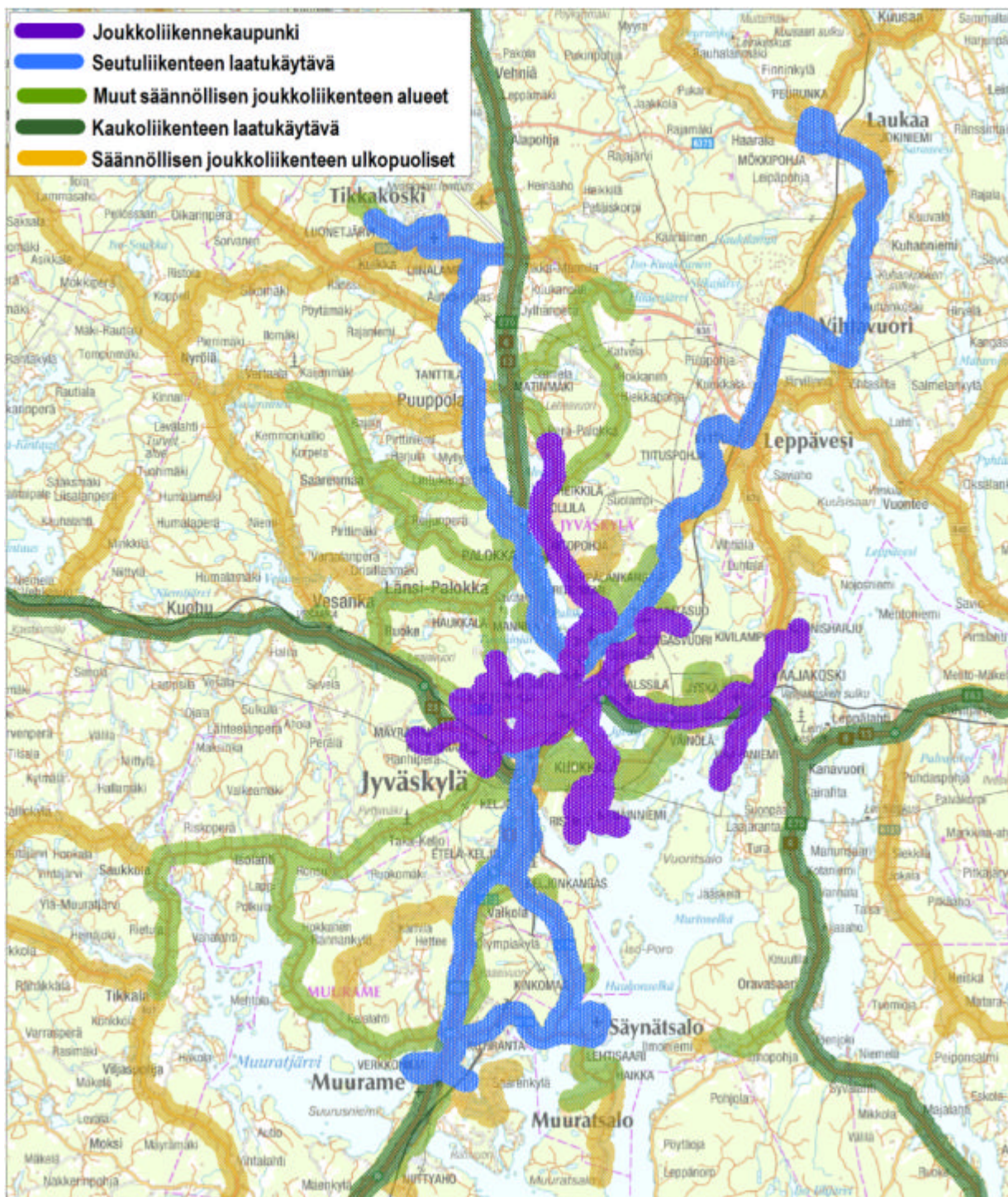
4. Kaukoliikenteen laatukäytävät

4. palvelutasoluokan muodostavat kaukoliikenteen laatukäytävät. Kaukoliikenteen laatukäytävänä kehitetään valtatiejaksoa Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski. Myös muita päätieyhteyksiä ja maakunnanosakeskusten ja Jyväskylän välisiä tiejaksoja kehitetään laatukäytäviksi. Näitä ovat valtatie 4 Joutsaan, valtatie 9 Hankasalmelle, valtatie 13 Saarijärvelle saakka ja valtatie 23 Keuruulle.

Tarjonta muodostuu tällä alueella markkinaehtoisesti. Tavoitteena on kattava ja mahdollisuuksien mukaan tasavuorovälinen liikennepalvelu sekä nopeat yhteydet. Kunnat ja valtio panostavat mahdollisuuksien mukaan lipunhintojen alentamiseen, laadukkaisiin pysäkkeihin ja pitkämatkaista liikennettä tukevien liittämätöyhteyksien järjestämiseen.

5. Säännöllisen joukkoliikenteen ulkopuolella olevat alueet

Tällä alueella tarjonta muodostuu tarpeen mukaan järjestettävästä kutsuliikenteestä, koululaisia palvelevista vuoroista ja asiointiliikenteestä. Vähintään tarjotaan kyytitakuu, eli asiointimahdollisuus lähimpään palvelukeskukseen kaksi kertaa viikossa sitä tarvitseville. Kyytitakuun toteuttaminen edellyttää valtionapua.



Kuva 2. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen tähtäävä palvelutaso. Palvelutasoluokat.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen tähtäävä vaihtoehdon 2 mukainen palvelutaso edellyttäisi vuorotarjonnan lisäämistä noin 15 prosentilla nykytasosta. Lisäys kohdentuisi ensisijaisesti joukkoliikenteeseen.

kennekaupungin alueelle, eli esimerkiksi nykyisten linjojen 1,2,18 (ja 18K), 25 ja 27 vuorotarjontaa lisättäisiin arkipäivisin yhdellä vuoroparilla jokaisena liikennöintituntina myöhäisiltoja lukuunottamatta. Lisäksi Laukaasta, Muuramesta ja Muuratsalosta ajettavaa liikennettä (seutuliikenteen laatukäytävät) tulisi lisätä muutamalla vuorolla varhaisaamun, alkuillan ja kesäajan liikenteessä. Haja-asutusalueen kutsu- ja palveluliikenteitä tulisi kehittää ja tarjontaa lisätä samoin kuin palvelutasomallissa 1.

Arvioitu lipputulojen kasvu huomioon ottaen vuorotarjonnan lisäämisen kustannuksiksi muodostuisi noin miljoona euroa, eli noin 1,8 euroa/lisämatka, jos linja-autoliikenteen keskimääräiseksi yksikkökustannukseksi arvioidaan 1,9 eur/km. Arvio perustuu teoreettiseen oletukseen, että tarjonnan lisäys toteutettaisiin ostoliikenteenä ja siitä huolimatta nykyinen olemassa oleva tarjonta järjestyisi nykyisellä rahoituksella. Liikennetarjonnan lisääminen kasvattaisi joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta laskennallisesti noin 0,5 % yksikköä.

Jos liikennetarjonnan lisäämisen ohella päätetään alentaa kaikkien nykyisin kuntien ja valtion tukemien lipputulojen asiakashintoja esimerkiksi 30 prosentilla, kasvaa joukkoliikenteen matkamäärä laskennallisesti noin viidellä prosentilla. Yhteiskunnan lipputukikustannukset kasvaisivat arviolta noin 1,5 M€. Lipunhintojen alentamisen laskennallinen vaikutus joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen olisi 0,3 %-yksikköä, jos oletetaan, että uudet tuetuilla lipuilla tehdyt matkat ovat uusien joukkoliikennekäyttäjien tekemiä.

4.3 Toimenpiteet

Jyväseudun kunnat tai Jyväskylän kaupunki ja ELY-keskus selvittävät eri palvelutasojen kustannus- ym. vaikutuksia ja tekevät sitten päätöksen tavoiteltavasta palvelutasosta. Samassa yhteydessä osoitetaan asetettujen palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat henkilö- ja taloudelliset resurssit. Kulkumuoto-osuuden kasvattaminen edellyttää palvelutason kohottamista nykyisestä tasosta palvelutasovaihtoehto 2:n mukaiselle tasolle.

Palvelutaso pyritään toteuttamaan vuoden 2014 kilpailuttamisen yhteydessä. Sitä ennen laaditaan tarkentava linjastosuunnitelma.

Perusta kilpailukykyiselle joukkoliikenteelle luodaan kaavoituksessa, jossa tavoitteeksi on otettava toimintojen sijoittaminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien vaikutuspiiriin. Tavoitteena on, että määritetty palvelutaso ohjaa osaltaan maankäytön sijoittumista. Seuraavassa kuvattu ohjausvaikutus alkaa heti.

- Joukkoliikennekaupungin (palvelutasoluokka 1) alueelle pyritään keskittämään maankäyttö. Tavoitteena on joukkoliikennekäytävien ympärille rakentuva tiivis ja nauhamainen maankäyttö- ja palvelurakenne. Taajamien päivittäispalvelut pyritään sijoittamaan kävelyetäisyydelle asutuksesta.
- Seutuliikenteen laatukäytävien (palvelutasoluokka 2) varret ja erityisesti jo olevat vahvat taajamat niillä muodostavat joukkoliikenteen toimintaedellytysten kannalta parhaat maankäyttöalueet kaupunkialueen ulkopuolella. Tälle alueelle ja muut säännöllisen reittiliikenteen vaikutusalueella olevat alueille (palvelutasoluokka 3) voi joukkoliikenteen näkökulmasta lisätä maankäyttöä harkiten ja tapauskohtaisesti liikenteen palvelumahdollisuudet selvittäen.

- Kaukoliikenteen laatukäytävien (palvelutasoluokka 4) varsilla maankäyttöä voidaan lisätä harkiten ja tapauskohtaisesti liikenteen palvelumahdollisuudet selvittäen. Maankäyttö tulee keskittää linjojen vaikutuspiirissä jo olevien voimakkaimpien taajamien yhteyteen. Maankäytön suunnittelun yhteydessä tulee ottaa huomioon yhteydet liityntäpysäkeille pääteiden varressa. Kehitettäviä liityntäpysäkkiäpaikkoja voidaan määrittää maankäytön mukaan.
- Säännöllisen joukkoliikenteen ulkopuolella oleville alueille (luokka 5) ei lisätä maankäyttöä.

5 Joukkoliikenteen järjestämistapa (hoitomalli)

5.1 Nykytila

Uusi joukkoliikennelaki astui voimaan 3.12.2009. Lain siirtymäaikana joukkoliikenteessä ovat voimassa viranomaisten ja liikenteenharjoittajien väliset siirtymäajan liikennöintisopimukset. Siirtymäajan liikennöintisopimukset ja siirtymäaika päättyvät Jyväskylän kaupungin alueen paikallisliikenteessä 30.6.2014. Laukaan ja Jyväskylän välisessä liikenteessä puolet sopimuksista (23 vuoroa) päättyy 30.6.2014 ja puolet (40 vuoroa) 31.5.2018. Muuramen ja Jyväskylän välisessä liikenteessä kolme sopimusta (208 vuoroa) päättyy 30.6.2014 ja yksi sopimus (71 vuoroa) päättyy 31.5.2018.

Siirtymäajan jälkeisen liikenteen järjestämistavan, mm. hoitomallin, päättää joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaislainen. Päätös pohjautuu joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen näkemykseen siitä, millainen palvelutaso ja lippujen hinnoittelu on alueelle sopiva. Joukkoliikenteen palvelut voidaan järjestää joko markkinaehtoista mallia tai palvelusopimusasetusta soveltamalla.

Markkinaehtoinen liikenne ei tule Jyväskylän kaupunkiseudulla kyseeseen, koska kaupunkiseudulla ei synny riittävää palvelutasoa ilman viranomaisen puuttumista liikenteen järjestämiseen. Palvelusopimusasetusta soveltaen on periaatteessa neljä vaihtoehtoista tapaa järjestää palvelut:

1. viranomaislainen määrittelee lippujen enimmäishinnat ja maksaa yrityskohtaista lippusubventiota kaikille toimialueensa liikennöitsijöille (PSA:n ”yleinen sääntö”) eli markkinaehtoinen liikenne, mutta viranomaislainen puuttuu lippujen hinnoitteluun
2. käyttöoikeussopimus
3. tilaaja-tuottajamalli
4. viranomaisen oma tuotanto

Jyväskylän kaupunkiseudulle niin kuin muillekin keskisuurille kaupunkiseuduille oletettavasti parhaiten sopiva liikenteenhoitomalli on nykytilaa eniten muistuttava, käyttöoikeussopimukseen perustuva malli. Poissuljettu ei ole myöskään tilaaja-tuottajamalli, mutta se vaatisi huomattavasti käyttöoikeussopimuksia raskaamman organisaation. Yleinen sääntö on vaihtoehtona sille, että lipunhinnoista määrättäisiin liikenteenharjoittajan ja viranomaisen välisessä sopimuksessa. Yleinen sääntö soveltuu kuitenkin huonosti kaupunkiliikenteeseen, koska sen voi asettaa vain valtioneuvosto tai ministeriö. Yleisen säännön käyttäminen edellyttäisi mm. viranomaisten välisiä sopimuksia kustannusvastuista, koska säädösten mukaan vastuu korvauksista kuuluu velvoitteen asettajalle.

Siirtymäajan liikennöintisopimusten lisäksi sekä kunnilla, että ELY-keskuksella on ostosopimuksia hiljaisten alueiden tai aikojen liikenteen hoitamisesta. Jatkossakin ostoliikenteellä on mahdollista vähäisessä määrin

täydentää tarjontaa. Lisäksi liikennöntialueittain tai liikennetyypeittäin on mahdollista valita erilainen liikenteenhoitomalli. Esimerkiksi palveluliikenne kannattaa jatkossakin järjestää ostoliikenteenä, jolloin kunnat voivat tarkimmin suunnitella liikennepalvelun vastaamaan kuljetustarpeita.

5.2 Tavoitteet

Tavoitteena on järjestää seudun joukkoliikenne kaupunkiseudun kuntien ja valtion viranomaisten sekä liikennöitsijän kanssa tiiviissä yhteistyössä sellaisella hoitomallilla, että joukkoliikenteelle asetetut kehittämistavoitteet pystytään saavuttamaan kohtuullisilla henkilö- ja taloudellisilla resursseilla.

Liikenteen hoitomallista päätetään ja tarjouskilpailut valmistellaan hyvissä ajoin ennen siirtymäajan päättymistä niin, että ensimmäisten sopimusten mukainen liikenne pystytään aloittamaan 1.7.2014.

5.3 Toimenpiteet

Liikenteen hoitomallista tehdään päätös. Esityksenä on siirtyminen käyttöoikeussopimusmalliin ainakin tiheävuoroisen liikenteen osalta. Jyväskylän kaupunkiseudun joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö aloittaa kilpailutuksen valmistelun yhdessä ELY-keskuksen kanssa. Valmisteluu kuuluu kilpailuttamisstrategian määrittely, tavoitetilan kilpailuttamiskokonaisuuksien suunnittelu sekä välivaiheiden ja etenemispolun suunnittelu.

Kilpailutuksen lähtökohdaksi palvelutaso määritellään yksityiskohtaisesti tässä suunnitelmassa esitetyn palvelutasomallin pohjalta. Koska siirtymäajan liikennöintisopimuksia päättyy kahdessa vaiheessa, laaditaan käyttöoikeussopimusten ensimmäisellä kilpailuttamiskierroksella aluksi eri pituisia sopimuksia. Työmäärän tasaamiseksi kilpailuttamisstrategia laaditaan niin, että tarjouskilpailuja järjestetään noin vuoden välein ja niiden pohjalta laaditaan sopimuksen 5-10 vuodeksi. Kilpailuttamisstrategian mukainen kilpailutus voi alkaa vuoden 2018 jälkeen.

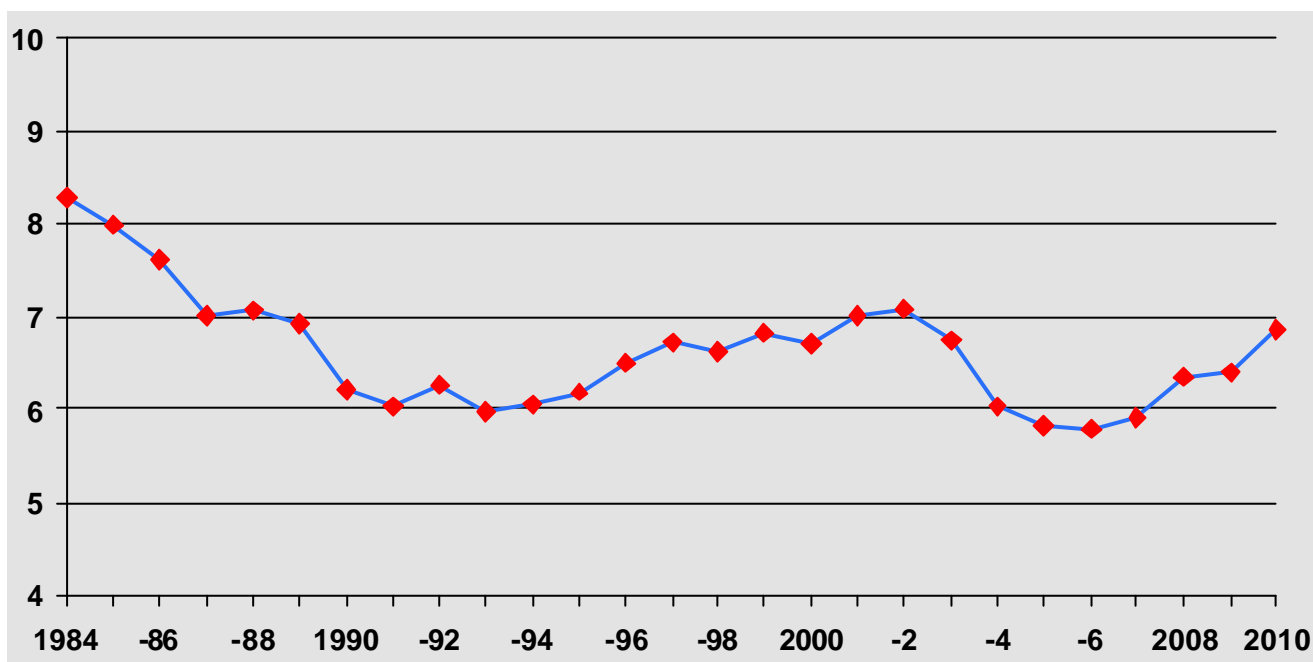
Käyttöoikeussopimusten kilpailuttamista varten kohteiden lipputulot ja liikennöntikustannukset tulee arvioida mahdollisimman tarkasti etukäteen. Linjastorakennetta joudutaan todennäköisesti uusimaan, jotta käyttöoikeussopimukset pystytään vapaammin kilpailuttamaan. Tätä varten kannattaa kaupunkiseudulla todennäköisesti teettää määräraipakatutkimus.

Tehtävien hoitoon tarvittava työmäärä on alkuvaiheessa suuri, mutta tasaantuu myöhemmin. Kaupunkiseudun joukkoliikenneorganisaatiota ei kannata kasvattaa alkuvaiheen ponnistelujen mukaiseksi, vaan valmistelevia tehtäviä hoidetaan ostopalveluna. Jatkossa käyttöoikeussopimukseen perustuva liikenteen hoitomalli vaatii kuitenkin nykyjärjestelmää enemmän viranomaisresursseja.

6 Paikallis- ja seutuliikenne

6.1 Nykytila

Jyväskylän seudulla liikennöitiin vuonna 2009 paikallisliikennettä noin 5,22 miljoonaa linjakilometriä (sisältää Jyväskylän sisäisen liikenteen sekä Jyväskylä-Muurame ja Jyväskylä-Laukaa seutuliikenteen). Tästä 73 prosenttia on kaupungin sisäistä liikennettä ja loput Muurameen tai Laukaaseen suuntautuvaa liikennettä. Vuonna 2009 paikallisliikenteessä tehtiin noin 6,2 miljoonaa matkaa (sisältää Jyväskylän sisäisen liikenteen sekä Jyväskylä-Muurame liikenteen). Paikallisliikenteen matkustajamäärät ovat olleet alimmillaan 2000-luvun puolessa välissä. Viime vuosina matkustajamäärä on kasvanut. Vuonna 2009 matkustajamäärä kasvoi vajaan 1 % edellisvuoden tasosta ja vuonna 2010 matkustajamäärä jatkoi kasvuaan noin 6 prosentilla. Paikallisliikenteen kokonaistarjonnassa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia 2000-luvulla. Kuvassa 3 on esitetty paikallisliikenteen matkustajamäärien kehitys.



Kuva 3. Paikallisliikenteen matkustajat Jyväskylässä (milj. matkustajaa / vuosi) (sisältää Jyväskylän sisäisen liikenteen sekä Jyväskylä-Muurame liikenteen)

6.2 Tavoitteet

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa seudulla nykyisestä 5%:sta 7 %:iin.

Korkeatasoinen joukkoliikenne houkuttelee uusia matkustajia kaupunkialueen joukkoliikennekaupungiksi nimetyllä vyöhykkeellä. Aikatauluista riippumaton matkustaminen on mahdollista.

Muilla tärkeillä yhteysväleillä joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoisen vaihtoehdon useimmille matkoille.

Joukkoliikenteen käyttö on helppoa myös satunnaisille matkustajille.

6.3 Toimenpiteet

1. Linjastoa selkeytetään

Joukkoliikenteen linjastoa selkeytetään minimoimalla poikkeuslinjojen määrä, poikkeavat lähtöajat ja reittien kiertely (koulukuljetusreittejä lukuunottamatta). Linjaston selkeyttämiseen kuuluvat¹

- helposti omaksuttavat lähtöajat
- reittien selkeytykset (suoristaminen mahdollisuuksien mukaan)
- ruuhkatarjonnan eriyttäminen normaalitarjonnasta
- linjojen tarjonnan ylläpitäminen mahdollisimman selkeänä läpi päivän ja lähtöjen edelleen tasavälistäminen
- ruuhkavuorojen lisääminen muulla numerolla tai nimellä
- sähköisten ja perinteisten linjakarttojen toteuttaminen skemaattisina siten, että linjat erottuvat.

Linjastojen ja aikataulujen selkeys houkuttelee asiakkaita ja helpottaa markkinointia. Selkeä järjestelmä tarkoittaa myös suunniteltuja ja vaivattomia vaihtoja linjojen ja kulkumuotojen välillä. Yhtenäinen kaluston ja informaation ilme antaa bussiliikenteelle oman identiteetin ja lisää sen tunnettuutta myös ei-käyttäjien keskuudessa. Tarjonnan erittely eri tarkoituksiin ja tarvittaessa linjojen brändääminen palvelevat samaa asiaa.²

Esityksenä on, että linjasto ryhmitellään runko- ja täydentäviin linjoihin. Runkolinjaston linjat liikennöidään aina samoilla, säännöllisillä, samalla minuuttiluvulla lähtevällä aikatauluilla samaa reittiä. Runkolinjoja täydentävät ruuhka- ja muina aikoina ajettavat lisävuorot, sekä muut heikommat linjat.

Runkolinjaston muodostavat parhaan palvelutason omaavat nykyiset linjat 1, 2, 18, 18 K, 25 ja 27. Lisäksi runkolinjoihin voivat kuulua tärkeimmät seudulliset linjat seutuliikenteen laatukäytävillä. Runkolinjat ajetaan aina samoilla aikatauluilla ja lähtöajat ovat säännönmukaisia. Tavoitteena on, että runkolinjojen aikataulut pysyvät mahdollisimman samankaltaisina kesällä ja talvella. Muu paikallisliikenteen linjasto (M-linjoja lukuunottamatta) muodostaa täydentävän linjaston.

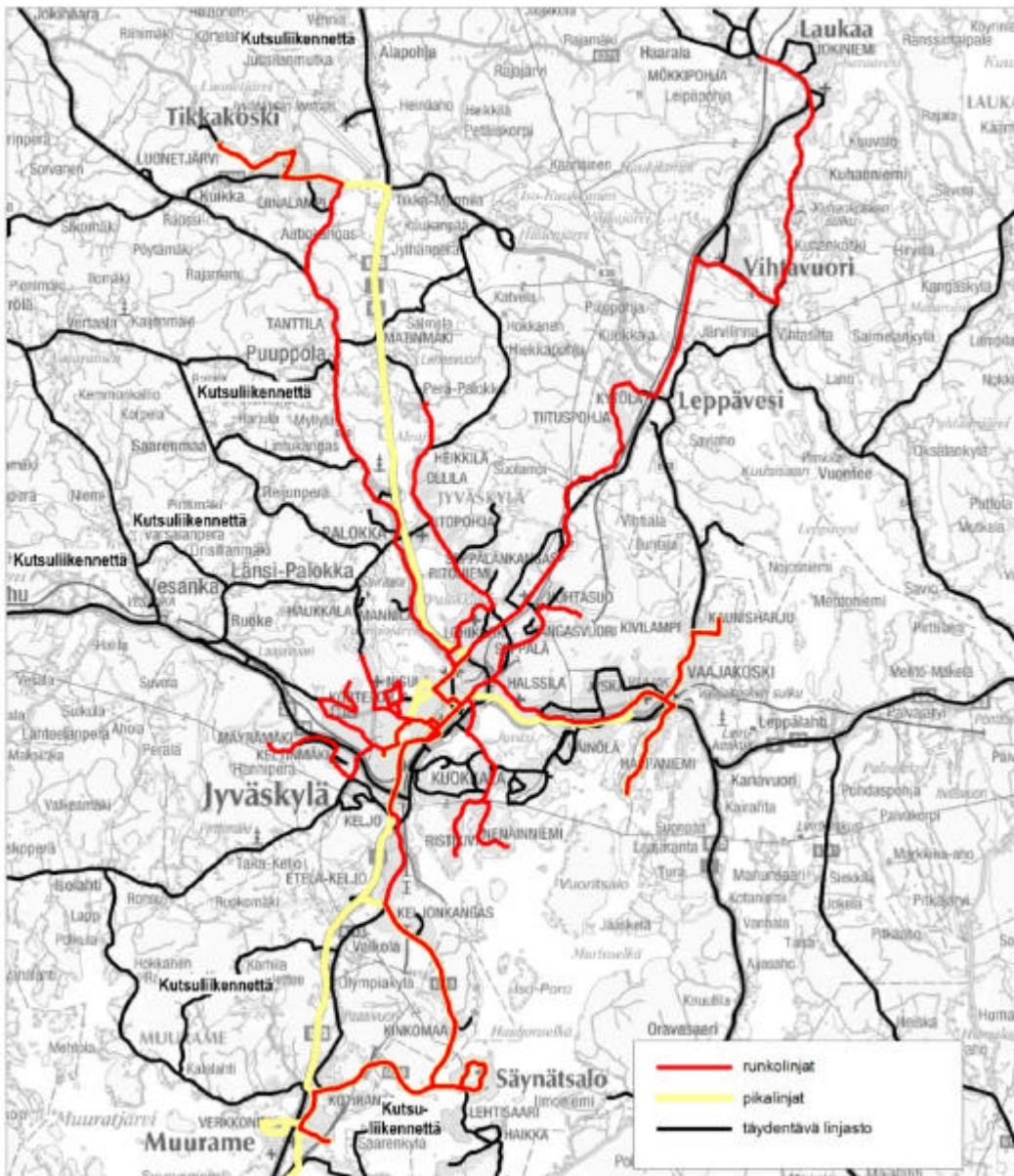
Runko- ja täydentävien linjojen lisäksi tarvitaan nykyiseen tapaan nopeita tärkeimpinä työssäkäyntiaikoina ajettavia vuoroja ympäri vuoden. Nykylinjastossa olevien nopeiden yhteyksien (moottoritieyhteydet Tikka-koskelta, Muuramesta sekä Muuratsalosta ja Vaajakosken suunnasta) lisäksi Peurungasta/Laukaasta tarvitaan tärkeimpinä työssäkäyntiaikoina mahdollisimman nopea yhteys.

Liikenteen tyypittelyn esitetään reittikartoilla, aikatauluissa sekä autojen nimi- tai numerokylteissä.

Linjaston selkeyttämiseen kuuluu linjastonumeroinnin uudistaminen ja ryhmittely. Jatkossa tavoitteena on myös kokonaisnumeromuutos, jonka avulla havainnollistetaan linjojen luonnetta.

¹ LVM 2/2008

² LVM 2/2008, LVM 61/2008



Kuva 4. Linjaston ryhmittely. Joukkoliikennekaupunki muodostuu kaupunkialueen runkolinjojen vaikutusalueelle noin 150-200 metrin etäisyydelle linjastosta.

2. Vuorotarjontaa lisätään

Vuorotarjontaa esitetään lisättävän parhailla paikallisliikenteen linjoilla. Palvelusovaihtoehdon 2 edellyttämä tarjonta toteutuu lisäämällä linjojen 1,2,18 (ja 18K), 25 ja 27 vuorotarjontaa arkipäivisin yhdellä vuoroparilla jokaisena liikennöintituntina myöhäisiltoja lukuunottamatta. Lisäksi lisätään ympäri vuoden arkipäivisin kaksi vuoroparia aamuisin ja iltpäivisin Laukaasta, Muuramesta ja Muuratsalosta.

Vuorolisäysten vaikutuksesta palvelutaso joukkoliikennekaupungiksi määritellyllä alueella paranee seuraavasti:

- Keskusta-Könniö Korttemäki, vuoroväli 12 min/15 min
- Keskusta-Haapaniemi 20 min. vuoroväli
- Keskusta-Kaunisharju 30 min. vuoroväli

- Vaajakoskelta alle 10 minuutin vuoroväli
- Ristikivi-keskusta, vuoroväli 15/20 min (nyt ruuhka-aikana 20 min, muulloin 30 min)
- Kortepohjasta alle 10/10 min vuoroväli (nyt 12/15 min)
- Nenäinniemi -Tikka – keskusta 20 min vuoroväli (nyt 20-40 min)
- Mustalampi, vuoroväli 15 min
- Heikkilä-keskusta, vuoroväli 15 min
- Kaakkolampi-keskusta, vuoroväli 15 min.
- Keski-Palokka, Laajavuori, vuoroväli 20 min

Lipputulosten kasvu huomioon ottaen lisätarjonnan kustannuksiksi voidaan arvioida enintään noin miljoona euroa. Lopullinen kustannus selviää vasta käyttöoikeussopimusten kilpailutusten yhteydessä. Kilpailutusta varten tehdään palvelutaso- ja linjastosuunnitelma vaihtoehtovertailuineen.

3. Cityliikenne

Nykyistä linjaa 5 kehitetään aluksi kokeiluna Cityliikenteen tyyppiseksi liikenteeksi. Linjan vuorotiheys (20 minuuttia) on nykyisellään jo riittävä, mutta liikennöintiäikaa tulee mahdollisesti jatkaa arki-iltaisin sekä reittiä tarkistaa, koska liikenteen kannattavuus ja lyhyet ajomatkat edellyttävät, että cityliikenteen reitin varrella on mahdollisimman paljon asutusta ja toimintoja. Oleellista on, että cityliikenteen reitti täydentää muuta paikallisliikennettä lyhyillä, keskustan liepeillä tehtävillä matkoilla. Cityliikenne vaatii oman suunnitelman, jonka osana tulee toteuttaa markkinoinnin ja imagon suunnittelu. Kaluston tulee olla midikokoista ja erottua muusta paikallisliikenteestä vähintään nimen ja linjanumeron, mutta mielellään myös värityksen osalta. Cityliikennesuunnitelmassa tulee selvittää tarpeet ja mahdollisuudet kahden linjan muodostamalle cityliikenteelle.

7 Peruspalvelutasoinen joukkoliikenne ja henkilökuljetukset

7.1 Nykytila

Haja-asutusalueiden liikennepalvelut järjestetään pitempimatkaisien joukkoliikenteen, koulukuljetusvuorojen ja monipalvelu- tai asiointiliikenteen avulla. Jyväskylän seudulla liikennöi kahdeksan ensisijaisesti avustettuja liikkumispalveluja tarvitseville tarkoitettua palveluautoa. Näistä kuusi liikennöi Jyväskylässä, yksi Laukaassa ja yksi Muuramessa. Jyväskylässä liikennöi palveluliikenne ”Kyytiveikko” neljällä autolla sekä Vaajakosken ja Palokan alueilla palveluliikenne ”Poimuri” kahdella autolla. Kaupunkialueella palveluliikenne on tarkoitettu kaikille avustettua liikkumista tarvitseville. Entisen maalaiskunnan alueella palveluautojen liikennöinti on kohdistettu alueille, joilla muu joukkoliikenne on riittämätöntä tai sitä ei ole lainkaan. Muuramessa toimii monipalveluliikenne ”Monari”. Palveluliikenteellä on kuusi aikataulun mukaan ajettavaa reittiä ja toiminta-alue kattaa lähes koko kunnan. Laukaassa toimii kutsuperusteinen monipalveluliikenne.

Kuntien koulutoimet järjestävät perusopetuslain tarkoittamia koulukuljetuksia. Kuntien maksamien kuljetusten piirissä oli vuonna 2009 yhteensä yli 3000 oppilasta, joista vajaa kaksi tuhatta Jyväskylässä. Kuntien maksamien koulukuljetusmatkojen määräksi voidaan arvioida noin 1,1 miljoonaa matkaa.

Kuntien sosiaalitoimet järjestävät asiakkailleen mm. vammaispalvelulain, sosiaalihuoltolain ja kehitysvammalain tarkoittamia matkoja. Kuljetusoikeuksia vammaispalvelulain mukaisiin matkoihin myönnettiin vuonna 2009 noin 2500 henkilölle ja sosiaalihuoltolain mukaisiin matkoihin noin 240 henkilölle. Toteutunut matkamäärä ei ole tiedossa, mutta matkojen kokonaismääräksi voi karkeasti arvioida noin 250 000 matkaa.

Jyväskylän seudun sosiaalitoimen kuljetuskustannukset asukasta kohden laskettuna ovat yli kaksinkertaiset verrattuna esimerkiksi Kuopion ja Joensuun seutujen vastaaviin kustannuksiin. Myönnettyjä SHL- ja VPL-matko-oikeuksia kohden kustannukset ovat yli puolitoistakertaiset. Kaikilla seuduilla välimatkat ovat pitkiä ja sosiaalitoimen asiakkaita joudutaan kuljettamaan haja-asutusalueilta keskustan palvelujen ääreen. Kustannusten suurta eroa selittää kuljetusten järjestämistapa. Sekä Kuopion että Joensuun seudulla on käytössä matkojenyhdistelykeskus, joka yhdistelee kuljetukset soveltuvin osin. Jyväskylän seudulla sosiaalitoimen kuljetuksia tilaavat yksittäiset laitokset jopa ilman kilpailutusta ja liikennöitsijät vastaavat reittisuunnittelusta.

7.2 Tavoitteet

- Kaupunkiseudun autottomille asukkaille turvataan julkisen liikenteen peruspalvelutasoiset liikennepalvelut. Kyytitakuu tarkoittaa vähintään kahden viikoittaisen asiointimahdollisuuden tarjoamista autottomille.
- Haja-asutusalueella autottomille asukkaille tarjotaan kustannustehokkaasti järjestettyjä asiointiyhteyksiä.
- Avointa joukkoliikennettä hyödynnetään koululaisten kuljetuksissa mahdollisimman tehokkaasti.
- Sosiaalitoimen ja koulutoimen kuljetuksia sekä avointa joukkoliikennettä yhdistellään samoihin liikennevälineisiin mahdollisuuksien mukaan.
- Henkilökuljetusjärjestelmää tehostetaan yhteistyöllä ja paremmalla kokonaiskoordinoinnilla. Kuntien hallintokuntiin nimetään kuljetusten vastuhenkilö.
- Kuljetuspalveluiden käyttöä ja kustannuksia seurataan.

7.3 Toimenpiteet

Seutuyhteistyötä hallintokuntien kuljetuksissa ja peruspalvelutasoisen joukkoliikenteen järjestämisessä lisätään seudullisen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikön avulla.

Hiljaisilla alueilla ja aikoina kutsuliikennettä järjestetään tarpeen mukaan. Kutsuliikenteellä toteutetaan liityntäyhteyksiä varsinaiseen julkisen liikenteen verkkoon.

Kuntien monipalveluliikenteitä kehitetään. Niiden tarpeiden ja käytön määrittely tehdään hallintokuntien yhteistyönä. Liikenne suunnitellaan seudullisessa joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikössä. Laukaassa monipalveluliikenteen käyttöä lisätään ja palvelualueetta laajennetaan koskemaan isoja taajamia. Muuramessa sosiaalitoimen tarpeet otetaan nykyistä paremmin huomioon monipalveluliikennettä suunniteltaessa.

Selvitetään matkojenyhdistelyn käyttöönoton erilaisia mahdollisuuksia sekä vaikutuksia palveluihin ja kuljetusten järjestämisen kustannuksiin. Perustetaan matkapalvelukeskus ja käynnistetään matkojenyhdistelytoiminta, jotta sosiaalitoimen kuljetuskustannukset saadaan kohtuullistettua. Kuntien kuljetusten myöntämisperiaatteet yhtenäistetään.

8 Kaukoliikenne

8.1 Nykytila

Kaukoliikenteen tärkein matkakohde on Helsinki, johon Jyväskylän seudulta on hyvät yhteydet henkilöautolla, bussilla, junalla ja lentäen. Kilpailua kulkumuotojen välillä käydään matka-ajalla ja matkan hinnalla. Vuonna 2010 keskimääräinen kokonaismatka-aika henkilöautolla on noin 3 tuntia 20 minuuttia, lentäen 2 tuntia 30 minuuttia ja junalla 3 tuntia 40 minuuttia. Lyhyellä tähtämellä henkilöauton ja bussin matka-aika nopeutuu valtatie 4 parantamisen myötä. Junayhteys tulee jatkossa mm. kaksoisraiteen myötä oleellisesti nopeutumaan. Lentoliikenteessä kokonaismatka-aika on viime vuosina hieman kasvanut, mutta pidemmällä aikavälillä Helsinki-Vantaan lentoaseman saaminen junayhteyden piiriin lyhentää matka-aikaa. Voidaan kuitenkin olettaa, että junaliikenne tulee jatkossa olemaan entistä tärkeämpi henkilöauton kilpailija pääkaupunkiseudulle suuntautuvissa matkoissa. Pitkämatkainen kaukoliikenne toimii markkinaehtoisesti, joten kaupunkiseudulla ei ole tarpeen priorisoida liikennemuotoja. Junaliikenteen toimintaedellytysten parantamiseen panostamalla pystytään kuitenkin todennäköisesti tehokkaimmin vaikuttamaan henkilöautoliikenteen määrää vähentävästi.

Tampereen radalla tehdään vuositasolla noin miljoona henkilöliikenteen matkaa. Jyväskylän lentoaseman matkustajamäärä vuonna 2009 oli noin 105 000. Bussien kaukoliikenteen matkustajamääristä ei ole tietoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön on määrittänyt kaukoliikenteen peruspalvelutason vuonna 2007. Suhteessa asetettuihin tavoitteisiin on Jyväskylän seudulla palvelutasopuutteita Jyväskylän ja Kokkolan sekä Jyväskylän ja Oulun välisessä kaukoliikenteessä. Jyväskylä-Kokkola välillä ei ole junayhteyksiä, eivätkä bussivuorot sovellu työasiointimatkojen hoitamiseen asetettujen kriteerien puitteissa. Jyväskylä-Oulu välillä ei ole junayhteyksiä ja bussien aamuvuorot ovat liian myöhäisiä työasioinnin tarpeisiin. Valtakunnallinen kaukoliikenteen peruspalvelutason määrittely päivitetään vuonna 2011.

Pitkämatkainen linja-autoliikenne

Jyväskylä on keskeisen liikenteellisen sijaintinsa vuoksi merkittävä kaukoliikenteen läpikulkupaikka ja solmupiste. Alueelta on valtatieasoinen tieyhteys yhdeksään suuntaan ja kaikkiin suuntiin liikennöidään kaukoliikenteen linja-autovuoroja. Kaukoliikenteen linja-autojen lähtöjä Jyväskylästä on päivittäin noin 70 kappaletta. Merkittävä osa kaukoliikenteen linja-autovuoroista on pikavuoroja, jotka pysähtyvät vain liikenneluvassa määritellyillä pysäkeillä.

Junaliikenne

Jyväskylän seudun raideliikenteen pääsuuntia ovat Tampereen ja Pieksämäen suunnat. Tampereen ja Jyväskylän välillä liikennöi nykyään arkisin 11 junavuoroa molempiin suuntiin. Jyväskylän ja Pieksämäen välillä liikennöi arkipäivisin 7/8 junaa suuntaansa. Hankasalmeelta on 5 yhteyttä suuntaansa ja Lievestuoreesta 4/5 junaa suuntaansa. Lisäksi junaliikennettä on Haapamäen ja Vaasan suuntaan. Vaasan ja Jyväskylän välillä liikennöi arkipäivisin 3 junaa, jotka pysähtyvät kaikilla väliasemilla.

Seudun sisäiset junayhteydet ovat osa kaukoliikenteen yhteyksiä, eivätkä aikataulut palvele seudullista työssäkäyntiä Hankasalmea lukuun ottamatta. Laukaan radalla ei nykyisin ole henkilöjunaliikennettä. Nykyinen rataverkko on 1-raiteista ja kohtaamispaikat sijaitsevat asemien yhteydessä.

Junayhteydet Helsingin ja Kuopion suuntiin ovat merkittävästi nopeutuneet. Rautateiden kaukoliikenteessä matkustajamäärät ovat lisääntyneet etenkin Helsinki–Jyväskylä yhteysvälillä. Raidelähiliikenteen mahdollisuuksista seudulla on keskusteltu, mutta taloudellisesti järkevän liikenteen edellyttämän käyttäjämäärän saaminen vaatisi kuitenkin melkein koko seudun tulevan kasvun ohjaamista tiiviinä ratojen varteen. Nykyiset maankäyttösuunnitelmat eivät tue lähiraideliikennettä.

Lentoliikenne

Jyväskylästä on päivittäin 6 edestakaista lentoa Helsinkiin. Alueen arvion mukaan näissä voi kulkea noin 80 000 matkustajaa. Jotta tavoiteltu 150 000 matkustajaa voidaan kuljettaa, päivittäisiä vuoroja tulisi olla kahdeksan. Reittilentojen lisäksi Jyväskylästä lennetään suoria lomalentoja suosituimpiin etelän lomakohteisiin.

2000-luvulla Jyväskylän lentoaseman matkustajamäärät ovat jatkuvasti vähentyneet. Syitä lentoliikenteen matkustajamäärien laskuun ovat ainakin nopeutuneet junayhteydet, parantuneet päätiet ja talouden taantuma. Lentoliikenteen houkuttelevuutta on parannettu matkustajaterminaalin laajentamisella (2004) sekä operaattoreiden lippujen hinnoittelulla. Toukokuussa 2010 käynnistettiin Jykesin (Jyväskylän seudun kehittämissyhtiö) vetämä hanke, jonka tavoitteena on ollut etsiä keinoja Jyväskylä-Helsinki lentoyhteyden kilpailukyvyyn parantamiseksi joukkoliikennemuotona. Lentoliikenteen houkuttavuuden kasvattamiseksi Jyväskylän kaupunki on mm. järjestänyt jokaiselle lähtevälle ja saapuvalla lentovuorolle suoran bussiyhteyden Matkakeskuksesta lentoasemalle ja takaisin.

Lentoliikennettä tarvitaan ensisijaisesti Keski-Suomen vientiteollisuutta varten. Lentoyhteydet ovat tärkeitä seudulla etenkin teknologiateollisuudelle ja ICT-alalle. Lentoliikennettä tarvitsevat myös Jyväskylän kokous- ja kongressipalvelut sekä Jyväskylän yliopisto.

8.2 Tavoitteet

Pitkämatkan bussiliikennettä sekä juna- ja lentoliikennettä kehitetään markkinalähtöisesti.

Jyväskylän ja Helsingin välisiä junayhteyksiä nopeutetaan edelleen. Aikataulut sovitetaan niin, että työsiointi päivän aikana on sujuvaa sekä Jyväskylästä Helsinkiin että Helsingistä Jyväskylään.

Tavoitteena on kysyntään nähden riittävä lentojen tarjonta. Jyväskylästä tulisi olla mahdollisuus tehdä päivämatka Eurooppaan lentäen. Lentovuorot aikataulutetaan siten, että niiltä on jouheva yhteys ulkomaan jatkolennoille. Vastaavasti paluu maakuntaan sovitetään yhteen ulkomaan paluulentojen kanssa.

Matkustajille tarjotaan paremmat pysäkkijärjestelyt ja liityntämahdollisuudet kaukoliikenteen verkkoon. Tärkeimmille kaukoliikenteen pääreiteille ja asemille toteutetaan riittävät liityntäpysäköintipaikat sekä sujuvat saatto- ja noutojärjestelyt.

8.3 Toimenpiteet

Linja-auto-, juna- ja lentoliikenne on markkinaehtoista liikennettä ja yhteiskunnan kehittämistoimenpiteet kohdistuvat toimintaedellytysten parantamiseen, missä painopisteenä on päärataverkon kehittäminen.

Kaukoliikenteen junien nopeuttamista jatketaan, ja edistetään voimakkaasti kaksoisraiteiden toteuttamista pääradoille. Kaukojunien asemille sekä kaukobussien pääpysäkeille kaukoliikenteen laatuikäytävillä toteutetaan liityntäyhteyksiä, pysäköintipaikkoja sekä tarvittavat informaatio- ja muut palvelut.

Jyväskylän lentoasemaa kehitetään reitti- ja charter- liikenteen tarpeiden mukaisesti. Jyvässeutu luo edellytyksiä kehittämistyölle lentoaseman ja sen lähialueen markkinoimisella potentiaalisena yritysten sijoittamisalueena. Charter-lentotoiminnan lisäämiseksi markkinoinnissa panostetaan myös matkailuyrittäjien kanssa tiiviissä yhteistyössä Keski-Suomen tuomiseksi esiin merkittävänä matkailualueena.

9 Lippujärjestelmä

9.1 Nykytila

Jyväskylän seudulla on käytössä säännölliseen matkustamiseen sopivat kuntien ja valtion tukemat erityyppiset kaupunkiliput sekä 30 päivän seutuliput. Lisäksi käytössä on kertalippu. Kaupunkiliput kelpaavat alueella, joka ulottuu noin 10 km etäisyydelle keskustasta. Koko uusi Jyväskylä kuuluu seutulippualueeseen, joka ulottuu eri suuntiin aina Jämsään, Keuruulle, Äänekoskelle, Kangasniemelle ja Joutsaan saakka. Jyväskylässä, Laukaassa ja Muuramessa seutulipun hinta on vuonna 2010 sama. Kertaliput ja matkakortit on hinnoiteltu kaupunkilippualueen ulkopuolella etäisyysperusteisesti.

Näyttölipuissa nykyinen hinnoitteluperiaate on selkeä: kaupunkilippualue ja seutulippualue. Matkan pituuteen perustuva malli kerta- ja sarjalipuissa sekä useat erilaiset sarjalipputyypit tekevät kuitenkin nykyisestä lippujärjestelmästä kokonaisuutena vaikeasti hahmotettavan.

Kaupunkilipputukeen käytettiin seudun kunnissa vuonna 2009 noin 3,1 milj. euroa ja seutulipputukeen noin 0,6 milj. euroa, josta valtionosuus oli yhteensä hieman alle miljoona euroa. Voimakkaan lipputuen avulla matkustajamäärää on saatu kasvatettua. Lippujen hintatuen tarkoituksena on ollut joukkoliikenteen edistäminen tarjoamalla edullisia lippuja varsinkin joukkoliikenteen säännöllisille käyttäjille sekä nuorille ja opiskelijoille.

Yhteiskunnan tuesta noin 70 prosenttia käytetään näyttölippuihin ja 30 prosenttia sarjalippuihin. Näyttölipuilla tehdään 63 prosenttia tuetuilla lipputuotteilla tehdyistä matkoista.

9.2 Tavoitteet

- Taloudellisten resurssien puitteissa toteutetaan mahdollisimman paljon matkustajia houkutteleva lippujärjestelmä.
- Tavoitteena on yhtenäinen, selkeä ja helppokäyttöinen taksavyöhykkeisiin perustuva lippujärjestelmä.
- Tavoitteena on paitsi tarjota edullisia lippuja joukkoliikenteen säännöllisille käyttäjille sekä nuorille ja opiskelijoille myös houkutella uusia matkustajia henkilöautoilijoista.
- Jatkossa tavoitteena on lippujärjestelmän kehittäminen siten, että yhtenäinen lippujärjestelmä tai yhteensopivat liput kattavat koko matkaketjun ja matka on tehtävissä yhdellä lipulla. Lippu voi sisältää useita lipputuotteita, mutta matkustajan on voitava ostaa yhdelle matkalle (tai myös meno-paluu) lippu samasta myyntipisteestä (tai internetistä) niin, että se kelpaa koko matkaketjulla. Tavoitteen toteutuminen edellyttää yhteistyötä valtakunnan tasolla.

9.3 Toimenpiteet

Tulevaisuudessa mahdollinen lisäsubventio esitetään kohdistettavan ensivaiheessa sarjalippuihin. Sarjalippujen tukea kannattaa kasvattaa, koska niiden avulla joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien joukkoliikennematkoja voidaan lisätä. Tavoitteena on myös pääsääntöisesti henkilöautoa käyttävien henkilöiden joukkoliikennematkojen kasvattaminen.

Vyöhykkeisiin perustuvan lippujärjestelmän käyttöönottoa tulee selvittää. Selkein on järjestelmä, jossa kausilippujen ja sarjalippujen vyöhykejako on sama. Mahdollinen vyöhykejako tulee kytkeä yhteen palvelutason määrittelyn kanssa. Pidemmän aikavälin tavoitteena on vyöhykemallilla toimiva arvo- ja kausilippuihin perustuva järjestelmä. Arvolipun etuna on joukkoliikenteen parempi houkuttelevuus myös satunnaisilla matkoilla.³

Sarjalippujen lisäsubventointi on luontevinta aloittaa vasta siirtymäajan jälkeen. Kilpailutetussa liikenteessä matkustajamäärän kasvu ei välttämättä kasvata kustannuksia samassa suhteessa. Nykyisten tuettujen sarjalippujen hinnan alentaminen lisäisi lipputukimenoja arviolta 150 000 eurolla.

³ Esitys perustuu Helsingissä tehtyjen tariffiselvitysten (esim. Tariffipolitiikan vaikutukset liikkujaryhmiin Helsingissä, HKL B: 2/2008 ja Joukkoliikenteen tariffipolitiikan vaihtoehtoja Helsingissä HKL D: 2/2008) tuloksiin. Tutkimusten johtopäätöksenä on suositeltu, että arvolipun hintaa lasketaan selvästi suhteessa kerta- ja kausilippujen hintoihin, koska toimenpide vähentää eniten henkilöauton käyttöä ja lisää joukkoliikenteen käyttöä nopeasti. Pitkän aikavälin vaikutusten takia kausilipun hintaa ei tulisi ainakaan nostaa. Tutkimuksissa ei ole löydetty esteitä sille, että arvolipun hinnan laskua kompensoitaisiin kertalipun hintaa korottamalla.

10 Tiedotus- ja markkinointi

10.1 Nykytila

Paikallisliikenteen informaatiojärjestelmä ja sähköinen reittiopas otettiin käyttöön vuoden 2008 alussa. Sähköisiä aikataulunäyttöjä on paikallisliikennekeskuksessa ja Sokoksen tavaratalossa. Järjestelmää laajennetaan asteittain keskeisille pysäkeille sijoitettavilla aikataulunäytöillä. Vuoden 2011 aikana aikataulunäyttöjä saadaan 5-6 kappaletta lisää mm. keskussairaalaan ja kirjaston sisätiloihin.

Paikallisliikenteen liikennöitsijä jakaa paikallisliikenteen paperiset aikataulut koteihin aikataulukauden vaihtuessa syksyllä ja vuoden alussa. Paikallisliikennealueen ulkopuolella palvelee Matkahuollon aikataulupalvelut sekä matka.fi -internetsivusto.

Joukkoliikennepalvelujen markkinoinniksi on riittänyt, että aikataulut ja reittikartat ovat saatavilla ja käytössä on edullinen kausilippu säännölliseen matkustamiseen. Paikallisliikenteen muuhun markkinointiin tai imagon kohottamiseen ei ole panostettu.

10.2 Tavoitteet

Joukkoliikennejärjestelmän kehittämisessä panostetaan itse palvelun parantamisen lisäksi imagon rakentamiseen, mainontaan, asiakaspalveluun ja markkinoiden tutkimiseen.

Nykyisistä palveluista tiedottamista ja tiedottamisen kohdentamista eri matkustajaryhmille parannetaan. Tiedottamisen tapa valitaan kohderyhmän mukaan.

Matka.fi- järjestelmä kehitetään valtakunnalliseksi, kaikki joukkoliikennemuodot kattavaksi reittioppaaksi.

Joukkoliikenteen imagoa parannetaan markkinoinnin keinoin.

Seurataan aktiivisesti nykyisten ja potentiaalisten joukkoliikenneasiakkaiden näkemyksiä ja toiveita palvelun kehittämisestä.

10.3 Toimenpiteet

Laaditaan joukkoliikenteen markkinointisuunnitelma yhteistyössä markkinoinnin ammattilaisten kanssa.

Käyttöoikeussopimusten yhteydessä sovitaan tiedottamiseen ja markkinointiin sekä asiakaspalautejärjestelmään liittyvästä työnjaosta liikennöitsijöiden ja kaupungin välillä.

Pyritään vaikuttamaan siihen, että joukkoliikenteeseen liittyvässä viestinnässä keskitytään joukkoliikenteen vahvuuksiin ja positiivisiin asioihin.

Kehitetään asiakaspalautejärjestelmää yhdessä liikennöitsijän kanssa. Kootaan aiemmin tehtyjen asiakas-tyytyväisyystutkimusten tulokset yhteen. Sovitaan toimintamallit asiakaspalautteeseen vastaamiseen ja

vastausmallien luomiseen, rekisteröidään prosessi (kysymys ja vastaus talteen) ja tiedotetaan asiakaspalautekysymysten käsittelystä. Lisätään ulkoista viestintää asiakaspalautteeseen vastaamisesta ja julkaistaan juttuja asiakkaita askarruttavista teemoista. Tavoitteena on oppia tuntemaan nykyiset ja potentiaaliset asiakkaat mahdollisimman hyvin.

Toteutetaan kohderyhmille suunnattua markkinointia erilaisten kampanjoiden ja lipputuotteiden avulla. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta esimerkiksi nuorten keskuudessa voidaan parantaa kytkemällä mainontaa erilaisiin tapahtumiin, joihin joukkoliikenteellä pääsee, sekä nimeämällä nuorisolle suunnatut lipputuotteet heihin vetoavalla tavalla. Lisäksi voidaan toteuttaa kilpailuja ja aktivoida matkustajia myös muutoin.

Lisäksi lisätään joukkoliikenteen näkyvyyttä esimerkiksi seuraavilla toimilla (yleismarkkinointia) :

- Yhteistyö koulujen, kulttuurin ja päiväkotien kanssa
 - o koulut: vierailut varikolla, joukkoliikenneasioiden sisällyttäminen, opetukseen, tietopaketti yläluokille, lukioon ja ammattioppilaitokseen siirtyville (oppilaille ja vanhemmille)
 - o päiväkodit: vierailut varikolla, päiväkotien ja alakoululaisten kulttuuritapahtumat; lasten piirroksia ja aineita esille busseihin kampanjoina
 - o kulttuuri: tapahtumamarkkinointi, tapahtumat busseissa
- Yhteistyö keskustan tai muiden linjaston piirissä olevien kauppaliikkeiden kanssa
 - o kausilippuun kytketyt alennukset
 - o yhteismarkkinointi (linjaa ja kauppaa mainostetaan yhdessä)
 - o kampanjat (jouluaika, alennusmyynnit) yms.
- Iäkkäille suunnattua markkinointia
 - o palveluliikenteiden esittelyä, teemapäiviä päiväkeskuksissa ja vanhusten taloissa.

Markkinoinnin vaikutuksista matkustajamääriin ei ole saatavissa tarkkaa kustannusvaikutustietoa, koska markkinointi toteutetaan usein muihin uudistuksiin yhdistäen. Selvää kuitenkin on, että markkinoinnilla voidaan kasvattaa matkustajamääriä. (lähteenä LVM 2/2008)

11 Liikenneväylät, pysäkit ja terminaalit

11.1 Nykytila

Joukkoliikenteen keskeinen kilpailutekijä on sen nopeus muihin kulkumuotoihin verrattuna. Liikennettä on mahdollista jonkin verran nopeuttaa linjastosuunnittelun keinoin, mutta keskustassa ja pääkaduilla nopeutus edellyttää myös fyysisiä järjestelyjä. Jyväskylässä on bussietuudet liikennevaloissa kahdessa risteyksessä (Vaajakoskentie-Aholaidantie ja Keskussairaalantie-Rautpohjankatu). Joukkoliikenteen sujuvuuden kannalta ongelmallisia kohtia ovat keskustan sisääntulot. Suurimmat ongelmat ovat Rajakadulla.

Pysäkit ovat bussiliikenteen näkyvä ja pysyvä tunnusmerkki. Niiden avulla luodaan mielikuvaa joukkoliikenteen palvelun laadusta ja parannetaan houkuttelevuutta. Keskustan pysäkkien kehittämistarpeet on selvitetty ja sähköisten informaatiojärjestelmien toteutus on meneillään. Keskeiset pysäkit on varustettu aika-
taulunäytöillä.

Maaseudulla joukkoliikenteen laatukäytävien pysäkeillä on kehittämistarpeita, jotka tulisi selvittää ja laatia toteuttamisaikataulu puutteiden korjaamiseksi. Polkupyörien liityntäpysäköinnin tarvetta on esimerkiksi joillain Saarijärventien pysäkeillä.

Jyväskylän matkakeskus otettiin käyttöön 2.12.2002 ja se on ensimmäinen kokonaan uudeksi yhteysterminaaliksi rakennettu kokonaisuus. Matkakeskuksessa yhdistyvät rautatie- ja linja-autoaseman palvelut. Lipunmyynnin ja tavarasäilytyksen lisäksi henkilöliikenneasemalla on monipuoliset oheispalvelut. Matkakeskuksessa toimivat sekä Matkahuollon että VR:n lipunmyyntipisteet. VR:llä on matkakeskuksessa myös lipunmyyntiautomaatteja. Laukaassa toimii arkisin avoinna oleva Matkahuollon asiamiespiste. Muuramessa ei ole Matkahuollon toimi- tai asiamiespistettä. Etukäteen tilattuja bussilippuja voi kuitenkin lunastaa R-kioskeista. Jyväskylän lisäksi Lievestuoreella on henkilöliikenteen käytössä oleva asemapaikka.

Joukkoliikenteen valtionavustuksen myöntämistä koskevien perusteiden uudistusten myötä matkakeskuksia ja muita henkilöliikenteen asemia koskeva avustus laajenee koskemaan myös vaihtopysäkkien parantamista. Tarve on tullut esille liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmassa. Ohjelman mukaan kaukoliikenteen liityntäpysäkkejä tulee kehittää. Tavoitteena on rakentaa tärkeimmille kaukoliikenteen pääreiteillä oleville vaihtopysäkeille riittävät liityntäpysäköintipaikat sekä sujuvat saatto- ja noutojärjestelyt. Liityntäliikenne henkilöauto-, kevyt- ja julkisella liikenteellä sekä saattoliikenne henkilöautolla pysäkeille ja asemille parantavat kaukoliikenteen saavutettavuutta.

11.2 Tavoitteet

- Parannetaan joukkoliikenteen nopeutta suhteessa muihin kulkumuotoihin edesauttamalla joukkoliikenteen sujuvuutta keskustassa ja ruuhkaantuvilla joukkoliikenteen pääreiteillä.
- Joukkoliikennekaistojen tarve ja toteuttamismahdollisuudet pääkaduilla selvitetään.
- Kehitetään keskustan pysäkkijärjestelmää selvitettyjen kehittämistarpeitten mukaisesti.
- Kohotetaan suunnitellusti joukkoliikenteen laatukäytävillä sijaitsevien maaseudun pääpysäkkien varustelutasoa. Jyväskylän kaukoliikenteen tärkeimmät liityntäpysäkit pääteillä määritetään ja pyritään saamaan valtionavun piiriin.

11.3 Toimenpiteet

Laaditaan joukkoliikenteen sujuvuudesta selvitys ja parantamissuunnitelma, jossa esitetään mm. liikennevaltuutuksien lisäämistä sekä mahdollisesti uusia joukkoliikennekaistoja pääväylille.

Tärkeimmät liityntäpysäkit pääteitten (laatukäytävät) varsilla määritellään. Joukkoliikenteen laatukäytävien fyysiseen toimintaympäristöön liittyville toimenpiteille kuten esimerkiksi pysäkit, liitynnät, katu- ja tieverkostoon liittyvät sujuvoittamis- ja kunnossapitotoimenpiteet määritetään kiireellisyysjärjestyksessä.

Tärkeimpiä nousupysäkkejä kehitetään suunnitellusti pysäkeille ja vaihtoalueille asetettujen palvelutasotavoitteiden mukaisesti. Polkupyörille ja tarvittaessa myös autoille tehdään liityntäjärjestelyjä (katokset, pyörätelineet, pysäköintipaikat) muutamille bussipysäkeille. Hankitaan nousupysäkeille lisää lasikatoksia ja äkatalukehikoita laatutason kohottamiseksi. Myös muiden maaseudun pääpysäkkien varustelutasoa kohotetaan katosten ja pyöräpysäköinnin järjestämisen keinoin.

12 Rahoitus

12.1 Nykytila

Kaupunkiseudun kunnat rahoittivat vuonna 2009 joukkoliikennettä sekä koulu- ja sosiaalitoimen henkilökuljetuksia yhteensä noin 11,7 miljoonalla eurolla. Lisäksi joukkoliikenteeseen saatiin valtionapua 1,2 miljoonaa euroa.

Joukkoliikennerahoitus Jyväskylän seudulla kohdistuu pääosin kaupunki- ja seutuliikenteen lippujen hinnaanalennuksiin sekä palveluliikenteen ostamiseen. Vuonna 2009 yhteiskunta tuki joukkoliikennettä noin 4,7 miljoonalla eurolla (Jyväskylä 4,1 M€ + Laukaa ja Muurame 0,6 M€). Tästä summasta valtionapua on noin 1,2 miljoonaa euroa. Jyväskylän paikallisliikenne toimii lipputuloilla.

Taulukko 2. Kuntien henkilökuljetusten rahoitus sekä joukkoliikenteen valtionapu vuonna 2009.

	Joukkoliik. valtionapu	Kunnan kustannukset 2009			
		Joukkoliikenne	Sosiaalitoimi	Koulutoimi	Yhteensä
Jyväskylän seutu					
Jyväskylä	1 105 000	2 979 000	3390273	2404200	8 773 473
Muurame	42282	148090	114000	398232	660 322
Laukaa	57541	337747	894763	1 127 932	2 360 442
	1 204 823	3 464 837	4 399 036	3 930 364	11 794 237

Kunnat käyttävät koulu- ja sosiaalitoimen kuljetuksiin enemmän rahaa kuin joukkoliikenteeseen. Vuonna 2009 opetustoimen kuljetuksiin käytettiin noin 3,9 miljoonaa euroa ja sosiaalitoimen kuljetuksiin noin 4,4 miljoonaa euroa. Jyväskylän seudulla sosiaalitoimen kuljetusten kustannukset ovat lähes kolminkertaiset Kuopion seutuun ja kaksinkertaiset Joensuun seutuun verrattuna. Kuopion ja Joensuun seudulla on käytössä matkojenyhdistelykeskuksen palvelut ja kuljetukset on pääosin kilpailutettu. Jyväskylän seudulla matkoja ei systemaattisesti yhdistellä. Toisaalta Jyväskylän seudulla vammaispalvelulain matkaoikeuksia on myönnetty huomattavasti (25 %) kahta muuta kaupunkiseutua enemmän.

12.2 Tavoitteet

Tavoitteena on kohdentaa käytettävissä oleva rahoitus niin, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa parhaan kysyntäpotentiaalin omaavilla alueilla ja riittävä peruspalvelutaso pystytään turvaamaan muualla. Tavoitteena on, että valtion joukkoliikenteen rahoituksen tasoa kaupunkiseuduilla korotetaan.

Tavoitteena on siirtää rahoituksen painospistettä kaikille avoimen joukkoliikenteen rahoitukseen. Lisärahoitus kohdennetaan erityisesti parhaan kysyntäpotentiaalin omaavien alueiden joukkoliikennetarjonnan kehittämiseen, satunnaisille matkustajille tarkoitettujen lipputuotteiden hinnanalennuksiin sekä joukkoliikenteen markkinointiin.

Tavoitteena on tehostaa sosiaalitoimen kuljetusten järjestämistä niin, että riittävän hyvä palvelutaso pystytään kasvavista matkamääristä huolimatta tarjoamaan nykyistä pienemmällä rahoituksella.

12.3 Toimenpiteet

Solmitaan valtion kanssa (liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto ja ELY-keskus) aiesopimus kilpailutasoisen joukkoliikenteen kehittämisen rahoittamisesta.

Budjetoidaan riittävä rahoitus joukkoliikenteen kehittämisohjelman mukaisten kehittämistoimien toteuttamiseen. Lisärahoitustarpeeksi arvioidaan

- palvelutason parantaminen (liikennetarjonnan lisääminen ja lippualennukset) 1,5 - 2 M€/vuosi
- suunnitteluhankkeet, lisäselvitykset ja markkinointikampanja noin 100 000 €/vuosi
- lisäresurssien (seudun henkilökuljetustiimin joukkoliikennesuunnittelija ja logistikko) palkkakustannukset noin 150 000 €/vuosi.

Arviota on tarkennettava vuosittain lisäselvitysten valmistumisen yhteydessä.

Selvitetään matkojenyhdistelytoiminnan aloittamista.

13 Kehittämisohjelma

Jyväskylän seudun joukkoliikenteen kehittämisohjelman ensisijaisena tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta ja turvata vähintään peruspalvelutasoiset joukkoliikennepalvelut koko kaupunkiseudulle.

Seuraavassa on ensin esitetty kärkihankkeiksi nimetyt kuusi kaikista tärkeintä toimepidettä/toimenpidekokonaisuutta. Kärkihankkeet eivät ole tärkeysjärjestyksessä. Kärkihankkeiden jälkeen on esitetty toimenpideohjelma, jossa on määritelty hankekokonaisuuksia ja yksittäisiä hankkeita sekä alustava esitys niiden toteuttamisajankohdasta. Lisäksi on merkitty hankkeen edistämisen ensisijainen vastuutaho. Hankkeet ovat lähes poikkeuksetta laajaa yhteistyötä vaativaa, joten pääasiallisen vastuutahon tehtävänä on koota kunkin hankkeen toteuttamiseen tarvittavat tahot.

Jyväskylän seudun joukkoliikenteen kehittämisen kärkitoimenpiteet

- Joukkoliikenteen ja maankäytön yhteistyön lisääminen joukkoliikennevyöhykkeitä tukevassa maankäytön kehittämisessä
- Kaukoliikenteen yhteyksien parantaminen
 - kaksoisraide Jyväskylän ja Tampereen väliselle rataosalle ja liikenteen nopeuttaminen
 - sujuvat liityntälennot Helsingistä lähteville ulkomaanlennoille
- Henkilökuljetusjärjestelmän tehostaminen
 - hallintokuntiin nimetään kuljetusten vastuuhenkilöt
 - selvitetään matkojenyhdistelytoiminnan käynnistämistä
 - seudullista yhteistyötä lisätään, perustetaan seudun joukkoliikenne- ja henkilökuljetustiimi
- Lippujärjestelmäuudistus
 - vyöhykehinnointi, arvokortit ja lippujärjestelmän selkeytys
 - lipun hintojen alentaminen
- Paikallisliikenteen tarjonnan kehittäminen
 - liikenteen ryhmittely ja runkolinjojen vahvistaminen
- Joukkoliikenteen markkinointi

Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelmassa on esitetty kertaluonteiset toimenpiteet ja ehdotus niiden alustavaksi ajankohdaksi. Joukkoliikenteen kehittäminen on kuitenkin ensisijaisesti jatkuvaa toimintaa. Tärkein joukkoliikenteen edistämisen keino pitkällä tähtäimellä on joukkoliikenteen ja maankäytön yhteistyö joukkoliikennevyöhykkeitä tukevassa maankäytön kehittämisessä. Seudullista yhteistyötä liikennepalveluiden järjestämisessä on tarpeen edelleen kehittää. Seutuliikennetyöryhmän toiminta sekä kunnallisen ja valtion (ELY) joukkoliikenneviranomaisen yhteistyö tulee aktivoida uuden liikenteenjärjestämistavan edellyttämällä tavalla.

Kaukoliikenteen oletetaan toimivan markkinaehtoisesti, mutta jatkuvia kuntien ja valtion tukitoimia tarvitaan toimintaedellytysten kehittämiseen. Jyväskylän seudulla on tärkeää panostaa erityisesti kaksoisraiteen toteuttamiseen Jyväskylän ja Tampereen välillä ja junaliikenteen nopeuttamiseen. Lisäksi pyritään vaikuttamaan uusien lentoyhteyksien perustamiseen toimintaedellytyksiä parantamalla.

Viimeistään siirtymäajan päättyessä tulevat toteutettavaksi lippujärjestelmäuudistukset. Niistä ja lipun hintojen alentamisesta tulee päättää samalla kun tehdään palvelutasoa ja kilpailutusta koskevia päätöksiä.

Toimenpide	Tavoiteajankohta	Vastuutaho
Joukkoliikenteen seudullisen toimivaltaisen viranomaisen organisointi	päätös 5/2011, toiminta v. 2012 alusta	Kunnat
Seudullisen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikön perustaminen, lisäresurssien palkkaaminen	2011	Kunnat
Palvelutason määrittely / päätös	2011	ELY-keskus, Jyväskylä
Solmitaan valtion kanssa (Ivm, Liikennevirasto ja ELY-keskus) aiesopimus kilpailutasoisen joukkoliikenteen kehittämisen rahoittamisesta.	2011	Jyväskylän kaupunki
Taksavyöhyke- ja lippujärjestelmäselvitys	2011-2012	Jyväskylä, ELY-keskus
Päätös valittavasta liikenteenhoitomallista, paikallisliikenteen kilpailuttamisstrategian valmistelu ja linjastosuunnitelma	2012	Seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö
Haja-asutusalueiden liityntäyhteyksien parantaminen, selvitys ja toteutus	2012-	Seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö
Monipalveluliikenteiden kehittäminen, selvitys ja toteutus	2012-	Seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö yhdessä hallintokuntien kuljetusvastaavien kanssa
Kehitetään paikallisliikenteen asiakaspalauttejärjestelmää ja palautteiden hyödyntämistä yhteistyössä liikennöitsijän kanssa	2012-	Seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö
Selvitetään matkojenyhdistelyn mahdollisuudet ja käynnistetään matkojenyhdistelytoiminta	2012-2013	Seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö
Laaditaan joukkoliikenteen sujuvuudesta selvitys ja parantamisohjelma, toteutetaan joukkoliikenteen sujuvuutta edistävät toimenpiteet	2012-2013	Jyväskylän kaupunki
Cityliikenneselvitys ja mahdollinen toteutus	2012-2014	Jyväskylän kaupunki
Paikallisliikenteen kilpailutus, vaihe 1.	2013	Seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö
Tärkeimmät liityntäpysäkit pääreittien (laatu-käytävät) varsilla määritellään. Parannetaan liityntäpysäkkien palvelutasoa	2013	ELY-keskus, kunnat
Joukkoliikenteen markkinointisuunnitelma ja markkinointitoimenpiteiden toteutus	2013-2014-	Seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö
Kilpailutetun ja muun liikenteen seuranta ja tarkistukset; seuraavat kilpailutusvaiheet	2014-2015	Seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö
Palvelutasosuunnitelman päivittäminen	2016	Seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö
Kilpailuttamisstrategian mukainen liikenteen kilpailutus, vaihe 2.	2017	Seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö

14 Vaikutukset

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen

Tässä kehittämissuunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä pystytään lisäämään joukkoliikenteen käyttöä kaupunkialueen keskeisillä osilla joukkoliikennekaupungiksi nimetyllä alueella. Esitettyjen toimenpiteiden seurauksena joukkoliikennematkojen määrän voidaan olettaa kasvavan vajaan viidenneksellä ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden noin prosenttisyksiköllä. Joukkoliikenteen rahoitustarpeen arvioidaan alustavasti kasvavan noin kolmanneksella nykytasosta. Joukkoliikennekaupunki muodostuu nykyisten paikallisliikenteen linjojen 1,2,18,18 K, 25 ja 27 vaikutusalueelle noin 150-200 metrin säteellä (kävelymatka pysäkillä enintään 250 m). Tällä alueella asuu 46000 asukasta ja sijaitsee 23000 työpaikkaa. Kehittämistoimet on suunniteltu niin, että uusia joukkoliikenteen käyttäjiä saadaan ensisijaisesti henkilöautoilijoista. Palvelutaso joukkoliikennekaupungin alueella paranee kilpailukykyiseksi ja aikatauluriippumaton matkustaminen on mahdollista. Liikennetarjonnan ja lippujärjestelmän selkeyttäminen ja tiedottamisen lisääminen tekevät joukkoliikenteellä matkustamisesta houkuttelevaa myös satunnaisille käyttäjille. Lippujärjestelmää kehitetään niin, että edullisia ja houkuttelevia lipputuotteita on tarjolla myös satunnaisille matkustajille.

Pelkästään joukkoliikennettä kehittämällä kulkumuoto-osuuteen pystytään vaikuttamaan, mutta vaikuttamismahdollisuudet ovat rajalliset. Jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus nousisi kaupunkiseudun tavoitteiden mukaisesti kaksi prosenttia tarvitaan myös muita keinoja. Tehokkaampia keinoja ovat liikkumisen ohjauksen keinot, henkilöautoliikenteen rajoitukset sekä pidemmällä tähtäimellä maankäytön kehittämistoimet. Joukkoliikenteen näkökulmasta maankäytön kehittämisen tulee tukeutua määritettyihin joukkoliikenteen runkoreitteihin.

Peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaaminen

Haja-asutusalueiden liityntäyhteyksien parantaminen ja liityntäpysäkkien palvelutason kohentaminen parantavat asukkaiden mahdollisuuksia hyödyntää hyvätasoisia pääreittien joukkoliikennepalveluita. Monipalveluliikenteiden kehittäminen parantaa asiointimahdollisuuksia erityisesti niillä, joilla on vaikeuksia käyttää normaalia joukkoliikennettä. Kuntien yhteistyötä lisäämällä ja aloittamalla matkojenyhdistelytoiminta, pystytään hillitsemään kuntien kuljetuskustannusten kasvua.

Joukkoliikenteen kehittämisen resurssit

Joukkoliikenteen hoitoon varattujen henkilöresurssien lisääminen raportissa esitetyllä tavalla mahdollistaa uuden joukkoliikennelain mukaisten tehtävien hoidon kaupunkiseudun kunnissa. Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten hoitoon varattuja resursseja lisäämällä pystytään entistä tehokkaampaan yhteistyöhön kuntien ja eri hallintokuntien välillä. Yhteistyön avulla henkilökuljetusjärjestelmää pystytään tehostamaan.

Raportissa esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää joukkoliikenteeseen käytettävän määrärahan kasvattamista noin 1,5 –2,0 miljoonalla eurolla valittavista toimenpiteistä riippuen. Määrärahan avulla pystytään joukkoliikenteen palvelutasoa parantamaan, lipunhintoja alentamaan ja markkinointia tehostamaan niin, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa.

PALVELU-ALUEET	I KILPAILUTASO- kaupunkiliikenteessä	II TAVOITETASO- kaupunkiliikenteessä	III TAVOITETASO- runkoliikenteessä	IV PERUSTASO- kaupunkiliikenteessä	V MINIMITASO kaupunkiliikenteessä	VI MINIMITASO maaseutuliikenteessä
Tavoite	<ul style="list-style-type: none"> • tarjota joukkoliikenne todellisenä vaihtoehtona henkilöautolle. • joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden selvä kasvattaminen. • Lähes kaikki matkat voidaan tehdä joukkoliikenteellä, eikä ajankäyttöä tarvitse päiväsaikaan sovitaa joukkoliikenteen aikatauluihin. 	<ul style="list-style-type: none"> • tarjota joukkoliikenne käyttökelpoisena vaihtoehtona useimmille matkoille. • kasvattaa pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta hieman. • Matkustaja joutuu hieman sovittamaan ajankäyttöään aikataulujen mukaiseksi, muutoin joukkoliikenne tarjoaa kilpailukyisen vaihtoehdon muille kulkumuodoille. 	<ul style="list-style-type: none"> • tarjota joukkoliikenne käyttökelpoisena vaihtoehtona useimmille kaupunkialueen ulkopuolelta keskustaan tuleville matkoille. • Muuten kuin kohtail. 	<ul style="list-style-type: none"> • tarjota kaupunkialueen perusliikkumisen tyydyttävät yhteydet (työssäkäynti, opiskelu, asiointi) arkisin ja viikonloppuisin lähinnä niille joilla ei ole joko pysyväisluonteisesti tai hetkellisesti autoa käytössään. • Joukkoliikenteen tarjonnalla ei ole vaikutusta kulkumuotojen kaumaan. 	<ul style="list-style-type: none"> • tarjota mahdollisimman pienillä yhteiskunnan panoksilla arkipäivien työssäkäyntiä, opiskelua ja asiointia palvelevat perusyhteydet joukkoliikenteestä riippuvaisille asukkailla. 	<ul style="list-style-type: none"> • autottomille mahdollisuus asioida keskuskaupungissa tai merkittävässä lähitaajamassa vähintään kaksi kertaa viikossa. "Kyytiakku".
Liikennöinti-aika	arkisin 5-23 lauantaisin 8-23 sunnuntaisin 10-23	arkisin 6 – 23 lauantaisin 8 – 23 sunnuntaisin 10 – 23	arkisin 6-20 lauantaisin 8-18 sunnuntaisin 10-20	arkisin 7 – 17 lauantaisin 10-16 -	arkisin 7-17 - -	arkisin 2 krt/viikko - -
Arki/vuoroväli	30 min (klo 6-18 20 min)	60 min (klo 6-18 30 min)	60 min	60 min	2-6 vuoroa päivä	arkisin 2 krt/viikko
Lauantai/vv	30 min	60 min	120 min	60 min	-	-
Sunnuntai/vv	30-60 min	60 min	120 min	-	-	-
Kävelyetäisyys	enintään 400 m	enintään 500 m	enintään 600 m	enintään 600 m	enintään 700 m	enintään 600 m
Alueet Jyväskylän seuduilla	Jyväskylän paikallisliikenteessä parhaimmillaan yhteysväleillä: Jyväskylän keskustan ja Vaajakosken, Kangaslampi – Kaakkolammen, Heikkilän, Keski-Palokan, Mannilan itäosan, Laajavuoren, Köhniö-Kortemäen, Keltinmäen, Myllyjärven, Keljonkankaan ja Tikka-Kuokkalan välillä.	Jyväskylän paikallisliikenteessä hyvillä yhteysväleillä keskustan ja Kaunisharjun, Haapaniemen, Asmalammen, Väinölän, Kuokalanpellon, Nenäniemen, Ristikiven, Säynätsälön, Muuratsalon, Muuramen, Mustalammen, Tikkakoski-Puupolan ja Viitaniemen välillä sekä Palokan keskuksen ja Laajavuoren välillä.	Runkoliikenteen ja hvat yhteysväli: Peurunka - Laukaa - Jyväskylä, Korpilahti - Jyväskylä, Jyväskylä - Lievestuore, 4-tie pohjoiseen (Vehniä ja Puuppola-Tikkakoski), Ruoke-Vesanka - Jyväskylä. (ja edelleen Petäjävedelle, Hankasalmelle ja Uuraisiin)	Jyväskylän paikallisliikenteen muut yhteysväli: keskustan ja Pupuhuhan, Salmirannan, Ylistönmäen, Kaijanlammen ja Mannilan välillä.	Yhteydet Jyväskylän keskustan ja Saarenmaan, Isolahden, Hiekkapohja-Jylhän, Ylä-Myllyjärven, Haukka-mäen, Heinälammen, Seppälänkaanaan Ruokkeentien, Ilmoniemmen, Ritopohjan, Lintukankaan, Nyrölan ja Salmelan välillä. Liityntäyhteyksillä Lankamaan alueelta, Saviantien varsi, Äijälä-Kuusaa, Kuohu-Vesanka, Vehniän kylä (moottoritien jälkeen)	Ainakin Muuratsalon eteläosa, Rannankylä, Saarenkylä, Varsalanperä ja Kennäntie.

