

LINJA-AUTOLIIKENTEN LAATUKÄYTÄVÄSELVITYS

Julkaisija:

Keski-Suomen liitto
Sepänkatu 4, 40100 Jyväskylä
Puhelin 020 7560 200 / vaihde

Julkaisu:

B184
ISBN 978-951-594-412-2
ISBN 978-951-594-413-9
ISSN 0788-7043

Pohjakartat:

© Maanmittauslaitos, lupa nro 899/mml/11

Taitto:

Mediakettu Jari Peurajärvi

Painos:

225 kpl

Painopaikka:

Jyväskylän yliopistopaino, Jyväskylä 2012

ALKUSANAT	4
TIIVISTELMÄ.....	5
ABSTRACT	6
1. JOHDANTO	8
1.1 Taustaa	8
1.2 Työtä ohjaavat suunnitelmat ja linjaukset.....	8
2. SUUNNITTELUALUE	10
3. LINJA-AUTOLIIKENTEEEN NYKYTILA	14
3.1 Linja-autoliikenteen tarjonta.....	14
3.2 Lipputuotteet ja niiden käyttö.....	16
3.3 Tärkeimmät pysäkit	18
3.4 Pysäkkien varustelutaso	21
3.5 Joukkoliikenteen informaatio.....	23
4. TAVOITTEET JA NIIDEN TOTEUTUMINEN	25
4.1 Tavoiteltava palvelutaso	25
4.2 Palvelutasotavoitteiden toteutuminen laatukäytävällä.....	27
4.3 Sidosryhmien näkemykset palvelutasosta.....	27
4.4 Asukaskyselyn tuloksia.....	27
5. KEHITTÄMISEHDOTUKSET	36

ALKUSANAT

Keski-Suomen liitto käynnisti elokuussa 2011 linja-autoliikenteen laatukäytäväselvityksen. Työ on toteutettu osana BalticClimate-tutkimushanketta, joka on EU:n Itämeren ohjelmasta rahoitettu kansainvälinen ilmasto-muutokseen sopeutumiseen ja ilmastomuutoksen hillitsemiseen tähtäävä hanke.

Suunnittelualue muodostui maakuntakaavaan merkitystä linja-autoliikenteen Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski/Laukaa -laatukäytävästä, jota täydennettiin Jyväskylä-Uurainen-Saarijärvi-Äänekoski -yhteysvälien tarkastelulla.

Työssä kartoitettiin suunnittelualueen linja-autoliikenteen nykytila ja siinä esiintyvät puutteet yhteysväleittäin. Näiden pohjalta esitettiin kehittämistoimenpiteitä, joiden tavoitteena on toteutuessaan johtaa nykyistä houkuttelevampaan seudulliseen joukkoliikenteeseen ja sen käyttöasteen lisääntymiseen. Kehittämistoimenpiteitä muodostettaessa huomioitiin kaikki keskeiset käyttäjäryhmät, joita ovat työ-, opiskelu- ja asiointimat-kustajat. Ehdotetuille kehittämistoimenpiteille on osoitettu toteuttamisesta ensisijaisesti vastaava taho ja kolmiportaisen luokituksen mukainen toteuttamisajankohta. Toimenpiteiden rahoitustarpeen esittämättä jättäminen on tietoinen valinta, koska osa toimenpiteistä on luonteeltaan sellaisia, ettei niille voi ilmoittaa yksiselitteistä kustannusarvioita ilman tarkempaa suunnittelua.

Selvityksen laatimista on ohjannut seuraava työryhmä:

Hannu Koponen, pj. Keski-Suomen liitto
Hanna Kunttu, Keski-Suomen liitto
Pekka Kokki, Keski-Suomen liitto
Rauni Malinen, Keski-Suomen ELY-keskus
Timo Vuoriainen, Jyväskylä
Ari Tuovinen, Jyväskylä
Jyrki Lahtinen, Jämsä
Kalevi Virtanen, Laukaa
Teemu Kejonen, Muurame
Pekka Minkkinen, Uurainen
Tuula Flyktman-Vertainen, Äänekoski
Tuomo Kojo, Linja-autoliitto

Selvitystyössä on toiminut konsulttina Ramboll Finland Oy, jossa työhön ovat osallistuneet DI Pekka Vähätörmä ja DI Eija Riihimäki.

TIIVISTELMÄ

Ilmastonmuutokseen liittyvä keskustelu on lisännyt joukkoliikenteelle asetettuja odotuksia. Tässä työssä on tarkasteltu joukkoliikenteen nykytilaa Keski-Suomen maakuntakaavaan merkityssä Jämsä-Jyväskylän-Äänekoski joukkoliikenteen laatukäytävässä, mukaan lukien myös Laukaan suunta. Lisäksi tarkastelu on ulotettu kattamaan Jyväskylä-Uurainen-Saarijärvi-Äänekoski -yhteysväli. Nykytilan osalta on selvitetty linja-autoliikenteen nykyinen tarjonta, pysäkkivaruksen taso sekä erilaisten matkustajaryhmien käytettävissä olevat lipputuotteet. Lisäksi selvitettiin kaikista näistä laatukäytävän linja-autoliikenteen kokonaispalvelutason muodostavista osatekijöistä saatavilla olevan informaation riittävyys.

Nykytilassa olevia puutteita on selvitetty alueelle palvelua tuottaville liikennöitsijöille suunnatulla kyselyllä. Asukkaita on kuultu hyödyntämällä Keski-Suomen liikennejärjestelmätyön yhteydessä toteutetun asukaskyselyn kautta saatuja vastauksia, koskien joukkoliikenteen käyttöä ja käytön esteitä. Nykyisistä linja-autopysäkeistä on etsitty saavutettavuuden näkökulmasta potentiaalisimpia paikkatietoaineiston avulla, tutkimalla kuinka suuren asukasjoukon saavutettavissa pysäkit ovat kävelen (0–1 km etäisyys) tai polkupyörällä (1–3 km etäisyys).

Keski-Suomen alueella on asetettu palvelutasotavoitteet joukkoliikenteelle yhteysväleittäin. Valtakunnallisten ohjeiden mukainen palvelutasoluokittelu on kuusiportainen. Laatukäytävän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet sijoittuvat asteikon yläpäähän toiseksi ja kolmanneksi korkeimmille tasoille. Toiseksi korkein taso on työnimeltään houkutteleva taso. Sen mukaisesti järjestetyn joukkoliikennepalvelun tavoitteena on toimia käyttökelpoisena vaihtoehtona henkilöauton käytölle ja houkutellessa näin uusia matkustajia joukkoliikenteeseen. Tällaista palvelutasoa tulisi tavoitella ainakin Muuramesta, Laukaasta ja Äänekoskelta Jyväskylään suuntautuvassa linja-autoliikenteessä. Kolmanneksi korkeinta tasoa kutsutaan luokitteluohjeissa keskitasoksi. Sen mukaisesti järjestetyn joukkoliikenteen tavoitteena on tarjota liikkumisvaihtoehto säännöllisiin jokapäiväisiin matkustustarpeisiin. Tätä tasoa tulisi tavoitella kaikilla muilla selvityksen kohteena olleilla yhteysväleillä, kuin edellä mainituil-

la houkuttelevaan tasoon nostettavilla yhteysväleillä. Merkittävimpiä eroja näiden palvelutasoluokkien välillä ovat vuorovälin pituus ja tarjonnan ajallinen kattavuus. Linja-autoliikenteen nykyisessä tarjonnassa on vain vähäisiä puutteita esitettyihin palvelutasotavoitteisiin verrattuna, mutta puutteiden täydentäminen ei ole toteutettavissa pelkästään lipputuoloilla.

Sekä asukkaiden kyselyyn antamissa vastauksissa että liikennöitsijöille kertyneen kokemuksen kautta nousi esiin pysäkkien kunnossapidon heikko taso varsinkin talviaikaan. Jotta eri yhteysväleille esitettyä keskeisimpien pysäkkien kehittämistä laadukkaiksi aluepysäkeiksi kannattaa toteuttaa, tulee ensin huolehtia siitä että näitä varusteita pidetään kunnossa. Pysäkkialueiden heikkoa kunnossapitoa perustellaan usein sillä, ettei tiedetä keneen vastuualueeseen kunnossapito kuuluu. Tosiasiallisesti vastuunjako on sangen selkeä: tiealueella olevasta pysäkestä vastaa aina sama taho kuin varsinaisen tienkin kunnossapidosta.

Säännölliseen matkustamiseen maksuvälineeksi hyvin soveltuva seutulippu on yleisin tutkituilla yhteysväleillä käytetty lipputuote. Satunnaisemmin matkustavien käyttöön hyvin soveltuvia 22 tai 44 matkan vuosilippuja käytetään huomattavasti vähemmän kuin kalliimpia kertalippuja. Tämä johtuu ainakin osittain tiedon puutteesta. Myös aikatauluista ja reiteistä tiedottamisessa on puutteita. Tiedottaminen on nykytilanteessa melko pirstaleista, perustuen kunkin palvelua tuottavan liikennöitsijän aktiivisuuteen tiedottaa omista palveluistaan. Koko alueen palvelutarjonnan yhteen kokoavaa seutu-aikataulua Keski-Suomesta ei tällä hetkellä löydy.

Jotta linja-autoliikenne voidaan valjastaa hillitsemään ilmastonmuutosta, tulee sen tarjota todellinen vaihtoehto henkilöautoilulle. Tämän toteutuminen edellyttää, että palvelua on tarjolla riittävästi, sen täsmällisyyteen voi luottaa ja matka-aika ei ole liian pitkä verrattuna henkilöautoon. Myös pysäkkien tulee olla helposti saavutettavissa ja niiden tulee olla siistejä ja turvallisia. Lisäksi palvelun käyttämisen tulee olla hinnaltaan kilpailukykyistä ja käytettävissä olevasta palvelusta jaettavan informaation tulee olla selkeää ja helposti tavoitettavaa.

ABSTRACT

The climate change discussion has increased the expectations placed on public transport. This project has assessed the existing situation of public transport in the public transport quality corridor Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski as well as on routes towards Laukaa. The public transport corridor is particularly significant in relation to Central Finland's regional plan. In addition, the scope of the assessment has extended to encompass the Jyväskylä-Urainen-Saarijärvi-Äänekoski-linkage. In terms of the existing situation, the project has assessed the level of service of bus transportation, the standard of bus stop facilities, and the ticket products for the use of different passenger groups. Furthermore, the project assesses the provision of information for each component that forms the public transport quality corridor's combined level of service.

The deficiencies of the existing system have been identified with a questionnaire directed towards those transport operators who provide services in the region. Residents have been consulted by making use of the responses received from a residential questionnaire implemented through the work of the Central Finland transport system. Responses were related to the use, and obstacles to use, of public transport. In terms of accessibility, it is hoped that potential geographical information databases can be used in researching how large a residential population are within walking distance of a bus stop (0–1 km distance) or within cycling distance of a bus stop (1–3 km distance).

The Central Finland region has established objectives for the level of service for public transport on a link by link basis. In accordance with government guidelines, the level of service classification has six levels. The objectives for level of service for public transport on the quality corridor are located towards the top of the classification scale, in the second and third highest levels. The second highest level is referred to in the profession as the attraction level. Accordingly, the aim of the public transport service at this level is to provide a genuine and viable alternative to use of the private

car, and as such attract new passengers to public transport. The objective is to provide such a level of service on public transport routes from Muurame, Laukaa, and Äänekoski to Jyväskylä. The third highest level is referred to as the mid-level in the classification guidelines. As such, the aim of the public transport service at this level is to provide an alternative to regular every day travelling needs. The objective is to provide such a level of service to all the links assessed, other than the previously mentioned links which will be raised to the higher attraction level. The significant differences between the levels of service in these two classes are the frequency of the service and the area the service covers. The existing level of service has only a few deficiencies when compared to objective level of services presented above; however measures to rectify these deficiencies cannot be implemented by ticket income alone.

Both the responses provided by the residential survey, and the experiences collected by transport operators raised the issue of the poor standard of maintenance for bus stops, particularly in winter time. To make it worth implementing the development of high quality regional bus stops at focal points in the linkages, it should first be ensured that the equipment and facilities will be kept in good condition. The poor standard of maintenance for bus stops is often caused by not knowing who is responsible for the maintenance of an area. Division in responsibility is actually quite clear: responsibility for bus stops in the road area belongs to the organisation that is responsible for maintenance of the road itself.

The regional ticket, which is particularly suitable as a means of payment for regular passengers, is the most commonly used ticket product on the routes assessed. The annual ticket with 22 or 44 journeys, which is suited for more casual and sporadic use, is noticeably less popular than the more expensive single ticket. This is partly due to deficiencies in the provision of information. Furthermore, there are deficiencies in the provision of information regarding different timetables and routes. Providing

information is currently quite fragmented, and based on each service operator actively advertising their own services. At the moment, there is no regional timetable to indicate the combined level of service for the Central Finland region.

So that bus transport can be used to combat climate change, it must provide a genuine alternative to the car. Realizing such an objective requires that there are sufficient services on offer, punctuality can be relied upon, and journey time is not too long when compared to the car. In addition, bus stops should be easily accessible and they should be clean and safe. The use of the service should also be competitively priced and the provision of information for the services should be clear and easy to obtain.

1. JOHDANTO

1.1 Taustaa

BalticClimate-hanke

Keski-Suomen laatukäytäväselvitys on laadittu osana Itämeren alueella käynnissä olevaa BalticClimate -hanketta. BalticClimate keskittyy pääasiassa pieniin ja keskisuuriin kaupunkeihin ja maaseutualueisiin tukeakseen niiden kehitystä kaikissa Itämeren maissa. Hankkeen tavoitteena on määritellä, miten ilmastonmuutos tuo mukanaan myös mahdollisuuksia ja tilaisuuksia, eikä vain esteitä kuntien ja alueiden kehittämiseksi näiden käsitellessä ilmastonmuutokseen liittyvää tietoa strategioissaan ja suunnitelmissaan. Keski-Suomesta BalticClimate -hankkeessa ovat mukana Keski-Suomen liitto, Keski-Suomen ELY -keskus Y-vastuualue sekä Jyväskylän seudun kehittämissyhtiö JYKES Oy. Liitännäispartnerina hankkeessa ovat Jämsä, Muurame, Jyväskylä, Laukaa, Uurainen ja Äänekoski.

BalticClimate -hankkeen päätulokset tullaan julkistamaan ja jakamaan Itämeren alueen paikallisille ja alueellisille toimijoille. Näin parannetaan edellytyksiä kestäväan kehitykseen niin kansallisesti, Itämeren alueella, Euroopassa kuin globaalistikin.

Hankkeen päätavoitteet:

- mahdollistaa Itämeren alueen ja sen kuntien sekä paikallisten toimijoiden yhteinen toiminta ilmastonmuutokseen liittyvissä asioissa kestäväan kehityksen mukaisella tavalla.
- ymmärtää ilmastonmuutos paitsi haasteena, myös mahdollisuutena paikallisille ja alueellisille toimijoille.
- parantaa Itämeren alueen ja sen kuntien kilpailukykyä tulevaisuuden haasteiden edessä sekä säilyttää ja vaalia yhteistä olemassa olevaa Itämeri-identiteettiä.

Hankkeen tavoitellut päätulokset ovat:

- Itämeren alueen kaupunkien ja maaseutualueiden (erityisesti kaupunki-maaseutu) parempi kyky vastata ilmastonmuutoksen tuomiin muutoksiin sekä tiivistynyt yhteistyö ilmastonmuutokseen liittyvissä asioissa, niin jokapäiväisessä käytännön työssä kuin lyhyen ja pidemmän aikavälin päätöksenteossa.
- Lisääntynyt ymmärrys ilmastonmuutoksesta ilmiönä, joka tuo mukanaan taloudellisia mahdollisuuksia samalla kun suojellaan Itämeren alueen luonto- ja kulttuuriperintöä.
- Siirrettävissä olevia työkaluja, kokemuksia ja esimerkkejä ilmastonmuutoksen ennakoinnissa sekä paikallisella että alueellisella tasolla.

1.2 Työtä ohjaavat suunnitelmat ja linjaukset

Keski-Suomen maakuntakaava

Keski-Suomen maakuntakaava on osa maakunnan suunnittelujärjestelmää. Maakunnan suunnittelun pitkän ajanjakson strategiset linjaukset on esitetty Keski-Suomen maakuntasuunnitelmassa. Se on pitkän aikavälin strateginen asiakirja, joka linjaa maakunnan kehityksen keskeiset tavoitteet 20–30 vuotta eteenpäin. Maakuntasuunnitelmaa toteuttavat keskeiset asiakirjat ovat maakuntakaava ja maakuntaohjelma. Maakuntakaava on yleispiirteinen maakunnan alueidenkäyttösuunnitelma, jonka lähtökohtana ovat maakuntasuunnitelman tavoitteet ja strategiat, aluekehityksen tavoitteet sekä valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Siinä esitetään alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita.

Ympäristöministeriö vahvisti Keski-Suomen maakuntakaavan 14.4.2009 ja se sai lainvoiman 10.12.2009. Maakuntakaavassa joukkoliikenteen laatuikäväviksi on merkitty yhteysvälit Jämsä–Jyväskylä–Äänekoski–Pihtipudas, Jyväskylä–Laukaa, Äänekoski–Saarijärvi–Karstula, Jyväskylä–Joutsa, Jyväskylä–Petäjävesi–Keuruu sekä Jyväskylä–Hankasalmi. Merkinnällä pyritään turvaamaan palvelutasoltaan korkeatasoinen joukkoliikenne niin suuren tarjonnan kuin käyttäjämäärienkin suhteen.

Tässä työssä on käsitelty kehityskäytäviä Jämsä–Jyväskylä–Äänekoski–Saarijärvi (mukaan lukien yhteydet Uuraisiin) sekä Jyväskylä–Laukaa (–Äänekoski).

Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Keski-Suomen maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään vuosina 2011–2012. Strateginen suunnitelma, jossa liikenteen vaatimukset sovitetaan maakunnan muuhun kehittämiseen, ulottuu vuoteen 2035.

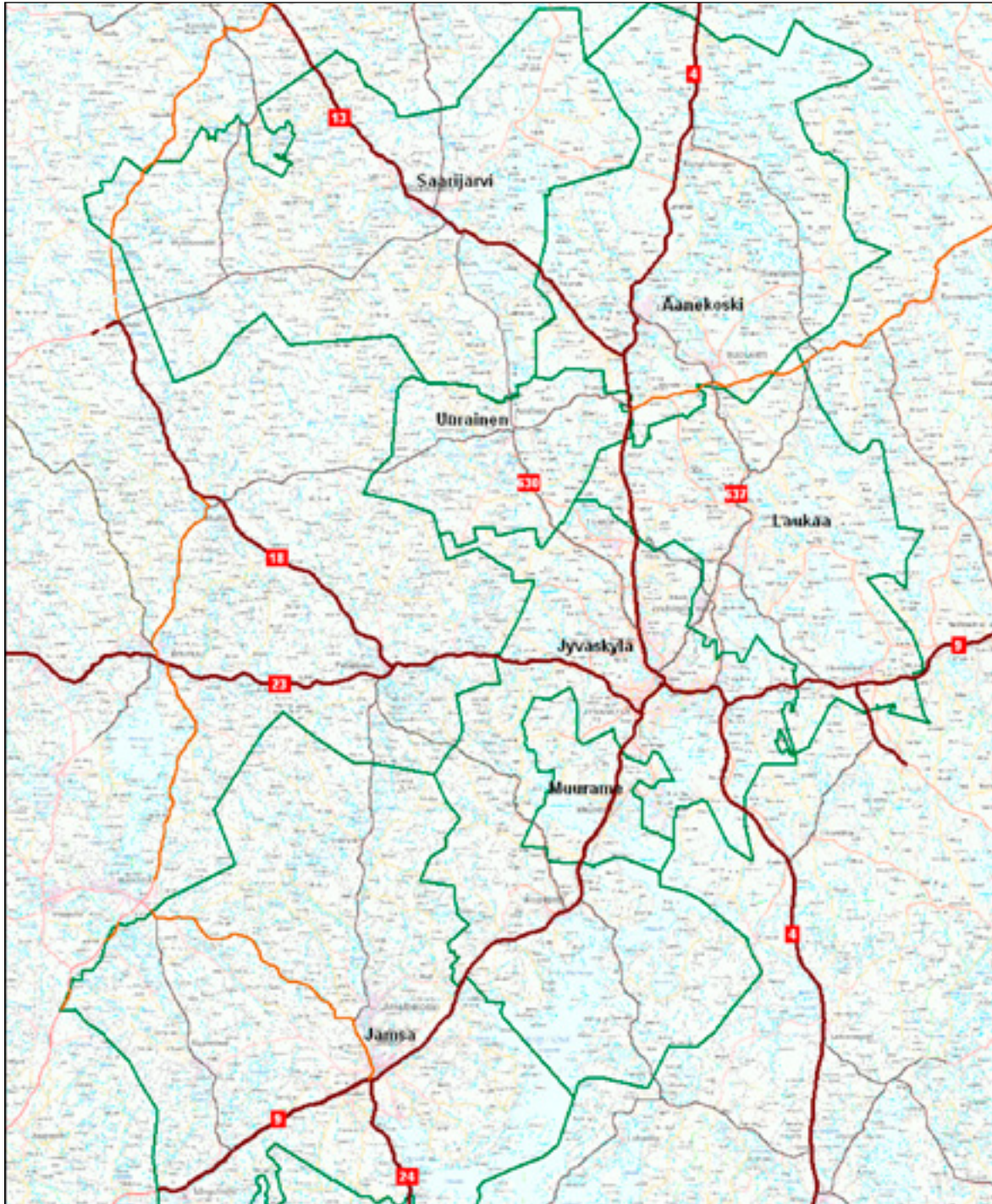
Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tarkastellaan liikenteeseen liittyviä tarpeita lasten koulumatkoista aina suuriin erikoiskuljetuksiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelman erityisiä painopisteitä ovat joukkoliikenne, kävely ja pyöräily sekä maakunnan logistisen kilpailukyvyn parantaminen. Hyvät henkilöliikenneyhteydet ovat tärkeitä myös elinkeinoelämän, erityisesti matkailun kannalta. Joukkoliikennelakiin perustuva palvelutasomäärittely tehdään osana liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Lisäksi alueelle on valmistunut v. 2010 Jyväskylän seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2025, jossa keskeisenä lähtökohtana oli henkilöliikenteen kehittämisen painopisteen siirtäminen ympäristöä vähemmän kuormittavien ns. kestävien liikennemuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – kehittämiseen.

2. SUUNNITTELUALUE

Suunnittelualue kattaa linja-autoliikenteen laatukäytävät väleillä Jämsä–Jyväskylä–Äänekoski–Saarijärvi (mukaan lukien yhteysväli Jyväskylä–Uurainen–Saarijärvi) sekä Jyväskylä–Laukaa–Äänekoski.

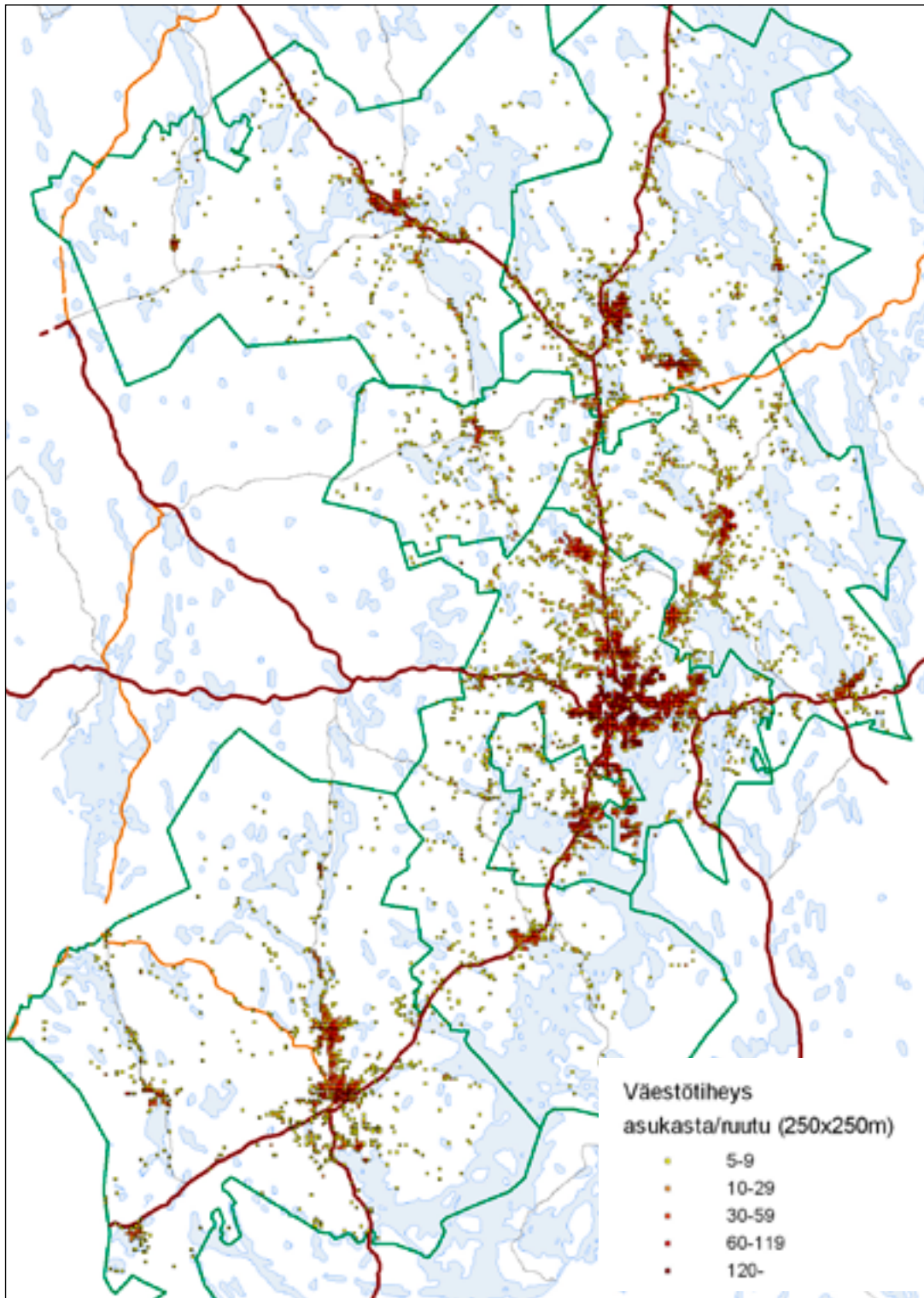
Laatukäytävä halkoo seitsemää kuntaa. Väestömäärältään suurin on Jyväskylä, jossa asukkaita on 130 700. Jämsän asukasluku on 22 600, Äänekosken 20 300, Laukaan 18 200, Saarijärven 10 500, Muuramen 9 400 ja Uuraisten 3 500. Yhteensä alueella on siis noin 215 000 asukasta.



Kuva 2.1 Suunnittelualueen kunnat ja pääväylät

Väestö on pitkälti keskittynyt tarkasteltavan laatuikäytävän varrelle. Vain Jämsänkosken, Tikka-
kosken ja Säynätsalon taajamat tekevät poikke-
uksen tähän. Maankäyttö on joukkoliikenteen ky-
synnän näkökulmasta tarkasteltuna kehittymässä
lähitulevaisuudessa voimakkaimmin Hirvaskan-

kaan ympäristössä teiden 4 ja 69 liittymän lähei-
syydessä, sekä maantien 637 varrella, jossa Lau-
kaan taajamat ovat kasvamassa yhteen Leppäve-
den, Vihtavuoren ja Kirkonkylän muodostamaksi
nauhataajamaksi.



Kuva 2.2 Väestötiheys suunnittelualueella v. 2010 [YKR © SYKE ja Tilastokeskus]

Työssäkäynti kunnasta kuntaan on alueella vilkasta. Erityisiä työssäkäyntikuntia ovat Jyväskylän lisäksi Laukaa ja Äänekoski. Kuntakeskusten ulkopuolelta suurempia työpaikkakeskittymiä löytyy Suolahdelta, Jämsänkoskelta, Tikkakoskelta, Korpilahdelta ja Säynätsalosta. Toisen kunnan alueella työssä käyvät etenkin jyväskyläläiset, laukaalaiset ja muuramelaiset.

Taulukko 2.1 Pendelöinti suunnittelualueen kuntien välillä v. 2007

Asuinkunta	Työssäkäyntikunta v. 2007						
	Jyväskylä	Jämsä	Laukaa	Muurame	Saarijärvi	Uurainen	Äänekoski
Jyväskylä		484	1 178	1 061	155	134	770
Jämsä	437		14	29	2	-	7
Laukaa	3 227	15		57	17	21	319
Muurame	2 280	79	48		6	2	21
Saarijärvi	288	3	23	5		32	205
Uurainen	451	3	24	8	34		103
Äänekoski	859	13	165	13	96	42	
Yhteensä	7 542	597	1 452	1 173	310	231	1 425

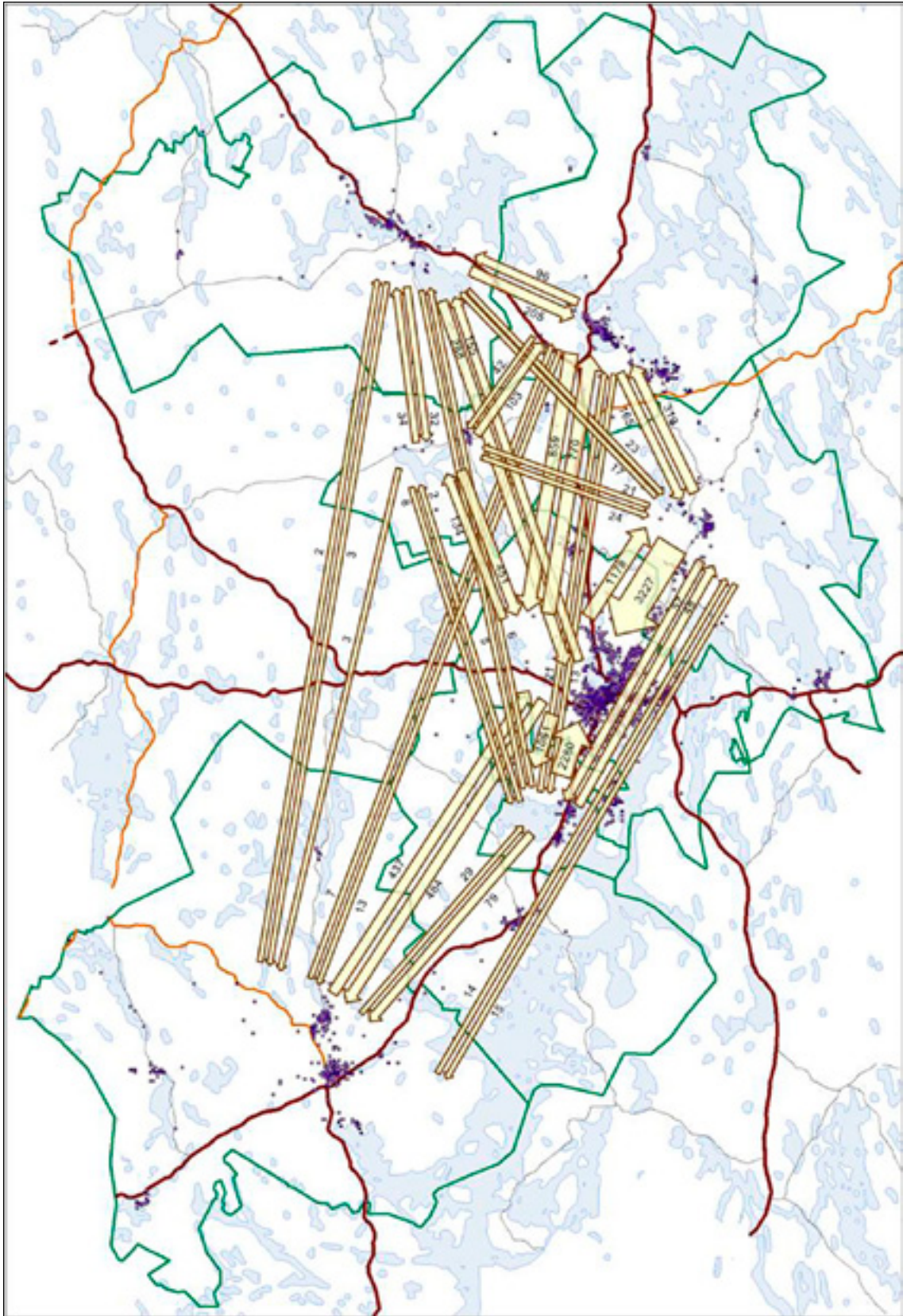
Keskiasteen (lukiot, ammattikoulut jne.) opiskelijoiden pendelöinti on esitetty taulukossa 2.2. Eniten opiskelupaikkoja on Jyväskylän lisäksi Äänekoskella, josta löytyvät lukion lisäksi mm. Pohjoisen Keski-Suomen Oppimiskeskus ja Keski-Suomen Opisto. Äänekoskelle tehdäänkin opiskelijamatkoja runsaasti muista kunnista. Edellä mainittujen lisäksi Jämsän ammattiopistolla on runsas koulutustarjonta. Ammattikorkeakouluopetusta on Jyväskylän lisäksi tarjolla Saarijärvellä ja Äänekoskella.

Oheisen taulukon tiedot on muodostettu seuraavasti:

- Opetushallituksen ylläpitämästä Wera-tietokannasta on haettu tiedot hakijan kotikunnan perusteella v. 2010 opiskelemaan valittujen ja paikan vastaanottaneiden mukaan.
- Koska tieto perustuu yhden vuoden toteutumaan, on lukumäärä kerrottu kolmella että saataisiin arvio pendelöivien opiskelijoiden kokonaismäärästä.

Taulukko 2.2 Keskiasteen alueelliset opiskelijavirrat hakijan kotikunnan perusteella (wera-tietokanta)

		Kotipaikka						
		Jyväskylä	Jämsä	Laukaa	Muurame	Saarijärvi	Uurainen	Äänekoski
Oppilaitoksen sijainti	Jyväskylä	3 597	51	348	219	111	120	129
	Jämsä	84	684	15	21	9	-	-
	Laukaa	-	-	138	-	-	-	-
	Muurame	18	-	-	150	-	-	-
	Saarijärvi	-	-	-	-	135	-	-
	Uurainen	-	-	-	-	-	-	-
	Äänekoski	81	9	78	3	186	15	621



Kuva 2.3 Pendelöinti kuntien välillä ja suurimmat työpaikkakeskittymät v. 2007 (väh. 10 työpaikkaa/250x250m ruutu; YKR © SYKE ja Tilastokeskus)

3. LINJA-AUTOLIIKENTEEN NYKYTILA

3.1 Linja-autoliikenteen tarjonta

Linja-autoliikenteen vuorotarjonta on laatukäytävällä pääsääntöisesti kohtalaisen hyvä (ks. kuva 3.1). Laatukäytävän väylät ovat vilkkaita pääväyliä, joilla paikallisliikenteen ja seudullisen vakiovuoroliikenteen lisäksi on tarjolla useita pika- vuoroja. Jyväskylän paikallisliikenne ulottuu naapurikunnista Muurameen ja Laukaaseen.

Liikennöintiä aika eri yhteysväleillä talviarkisin on esitetty taulukossa 3.1 (syksyn 2011 tilanne; tietolähde www.matkahuolto.fi). Liikennöintiä aika on yleisesti ottaen varsin hyvä. Työ- ja opiskeluaikojä ajatellen vuoroja on tarjolla riittävän aikaisin, ja toisaalta Jyväskylästä on vuoroja ympäröyskuntiin iltaisin riittävän myöhään.

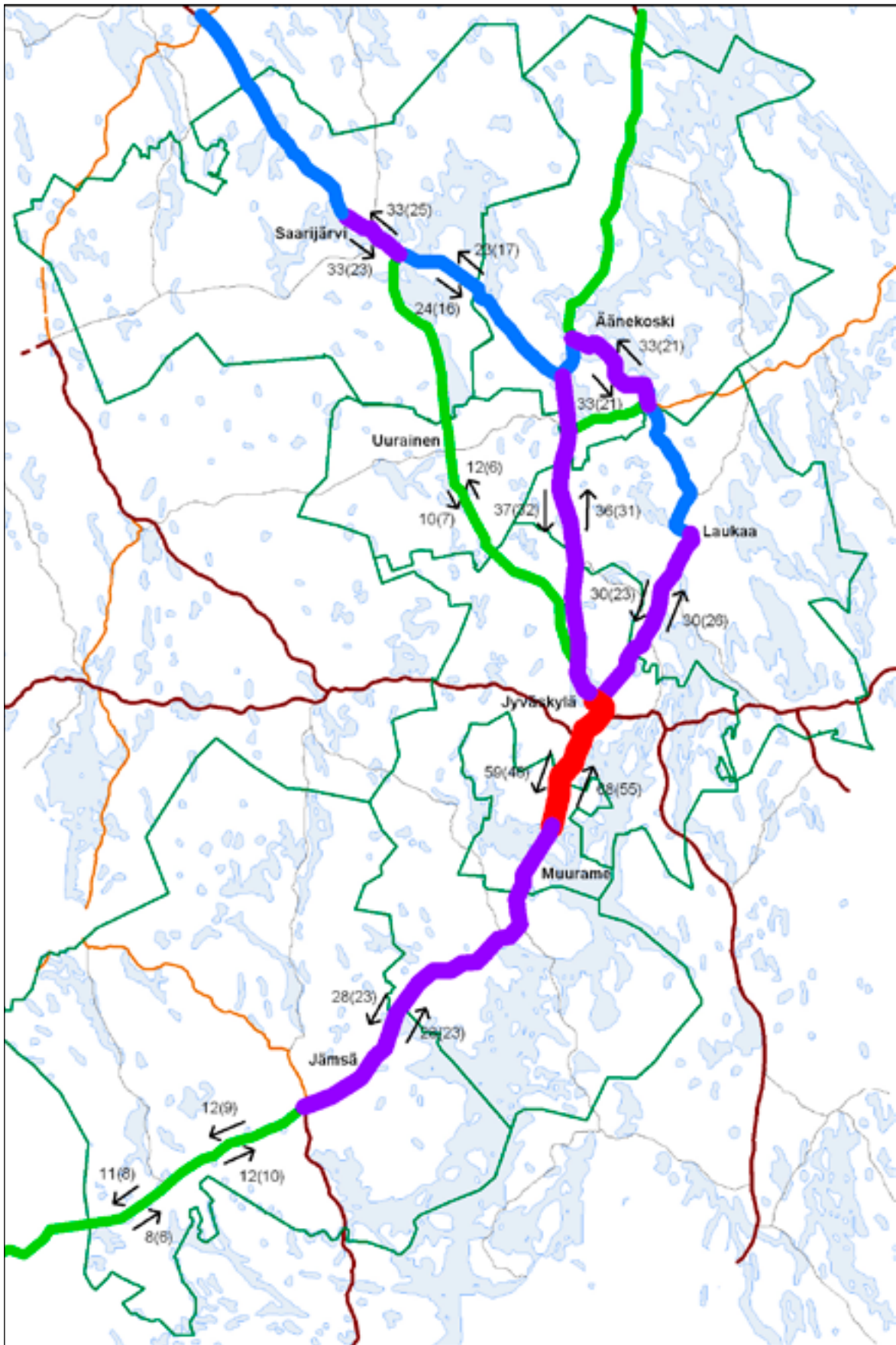
Taulukko 3.1 Liikennöintiä aika ja vuoromäärät kesä-syksy 2011 eri yhteysväleillä (tietolähde www.matkahuolto.fi)

Yhteysväli	Liikennöintiä aika talviarkisin (syksy 2011) Klo	Vuoromäärä eri ajankohtina (kesä-syksy 2011; lähtöajan mukaan)							Kesäarki	
		Talviarki						Talviarki Yht.	Aamu- huippu	Ilta- huippu
		Aamu- huippu 06-09	Keski- päivä 09-15	Ilta- huippu 15-18	Ilta 18-22	Yö 22-06				
Jämsä - Jyväskylä	02:15 - 23:00	5	10	6	4	3	28	3	5	
Jyväskylä - Jämsä	00:30 - 22:20	6	10	5	4	3	28	5	4	
Muurame - Jyväskylä	00:25 - 23:05	12	15	11	7	3	48	9	7	
Jyväskylä - Muurame	00:30 - 22:20	11	13	6	5	3	38	6	4	
Laukaa - Jyväskylä	05:10 - 20:20	9	10	6	3	2	30	5	4	
Jyväskylä - Laukaa	06:00 - 22:20	7	10	7	4	2	30	5	6	
Äänekoski - Jyväskylä (mt 637)	04:40 - 18:00	3	3	1	0	2	9	2	0	
Jyväskylä - Äänekoski (mt 637)	06:00 - 22:20	3	4	2	1	1	11	2	1	
Äänekoski - Jyväskylä (vt 4)	00:40 - 21:50	5	10	4	2	2	23	3	4	
Jyväskylä - Äänekoski (vt 4)	00:35 - 22:15	5	9	6	2	1	23	4	4	
Uurainen - Jyväskylä	05:45 - 18:00	4	3	4	1	1	13	3	1	
Jyväskylä - Uurainen	08:05 - 21:45	1	7	4	3	0	15	1	1	
Saarijärvi - Jyväskylä (vt 4)	05:20 - 22:35	5	4	3	2	2	16	3	3	
Jyväskylä - Saarijärvi (vt 4)	06:05 - 21:45	1	7	4	3	0	15	2	2	
Saarijärvi - Äänekoski	06:55 - 17:05	3	3	2	0	0	8	1	1	
Äänekoski - Saarijärvi	06:15 - 16:15	3	2	3	0	0	8	1	2	

Vuoroja on talviarkisin eniten Muuramen ja Jyväskylän välillä. Muurameen onkin tarjolla runsaasti Jyväskylän paikallisvuoroja seudullisen vakiovuoroliikenteen lisäksi. Myös Laukaan ja Jyväskylän sekä Jämsän ja Jyväskylän välillä on runsaasti vuoroja (ks. taulukko 3.1 ja kuva 3.1). Vähiten vuoroja on tarjolla Saarijärven ja Äänekosken sekä Äänekosken ja Laukaan välillä. Uuraisten vuorot jakautuvat mt 630:n ja pt 6250:n välille.

Aamuhuipputuntien aikaan parhaiten on vuoroja Muuramesta ja Laukaasta Jyväskylään. Iltahuipputuntien aikaan tarjonta jakautuu tasaisemmin eri yhteysväleille. Jyväskylässä tapahtuvaa asiointia varten on kaikista kunnista riittävästi keskipäivän vuoroja.

Kesäaikaan vuorotarjonta on suppeampi, koska kouluvuoroja ei ajeta. Vuorokausitasolla kesän vuorotarjonta on yhteysvälistä riippuen noin 50–85 % talven tarjonnasta. Suhteessa eniten vuoroja supistuu Uuraisten ja Jyväskylän sekä Suolahden ja Äänekosken keskustan välillä (talvi- ja kesäarkipäivien vuoromäärät ks. kuva 3.1). Parhaiten vuorotarjonta puolestaan säilyttää tasonsa Jyväskylän ja Laukaan sekä Jyväskylän ja Äänekosken välillä. Kesäajan suppeampi vuorotarjonta häiritsee joukkoliikenteen ympärivuotista käyttöä, jonka vuoksi menetetään matkustajia myös talviajan liikenteestä. Huipputuntien (klo 06–09 ja 15–18) vuoromäärä putoaa kesällä suhteellisesti eniten Jyväskylästä Uuraisiin suuntautuvassa liikenteessä sekä Saarijärven ja Äänekosken välillä.



Kuva 3.1 Linja-autoliikenteen vuoromäärät suunnittelualueella (vuoroa/suunta talviarki(kesäarki); tietolähde www.matkahuolto.fi)

3.2 Lipputuotteet ja niiden käyttö

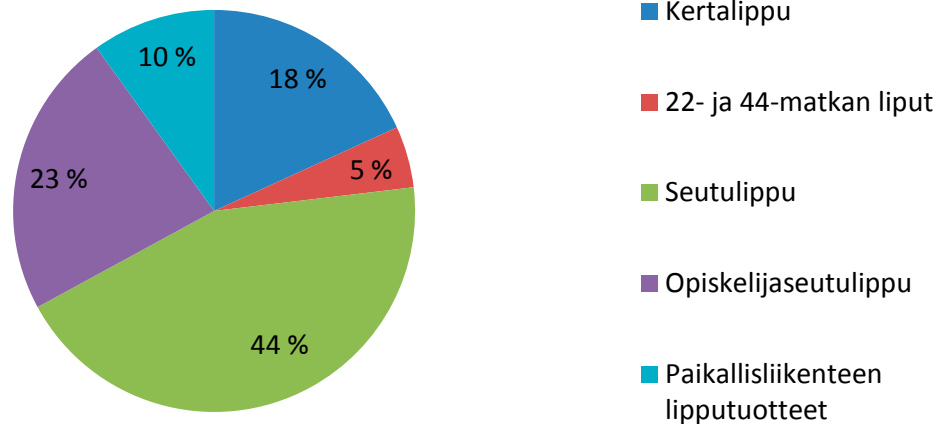
Säännöllisesti matkustaville edullisin lipputuote laatukäytävän joukkoliikenteessä on seutulippu. Seutulippu oikeuttaa omistajansa matkustamaan rajattomasti vakiovuoroliikenteessä lipun kelpoisuusalueella 30 vuorokauden ajan ostopäivästä. Seutulipun käyttö on ollut alueella viime vuosina tasaista. Eniten seutulippua myydään luonnollisesti Jyväskylässä. Muuramen melko alhainen seutulipun käyttöaste selittyy pitkälti sillä, että Jyväskylän paikallisliikenne omine lipputuotteineen ulottuu kuntaan, jolloin seutulipulle ei riitä kysyntää. Saarijärvellä ja Uraisissa seutulipun käyttö on vähäistä.

Koko Keski-Suomen alueen kattavan seutulipun lisäksi tarjolla on rajoitetulla alueella kelpaavia tuotteita. Runsaimmin erilaisia seutulippuvariaatioita löytyy Äänekosken ympäristössä matkustaville:

- Koko Keski-Suomen seutulippu äänekoskelaiselle 131 €
- Saarijärvi-Äänekoski-Suolahti 110 €
- Konnevesi-Suolahti-Äänekoski 110 €
- Äänekoski-Konnevesi/Laukaa/Saarijärvi/Tikkakoski/Urainen 110 €
- Konginkangas/Sumiainen-Suolahti/Äänekoski 79 €
- Äänekoski (yli 10 km:n alue) 79 €
- Äänekoski (alle 10 km:n alue) 54 €

Satunnaisemmin matkustaville on tarjolla kertalipun lisäksi valtakunnalliset 22 ja 44 matkan vuosiliput. Nimensä mukaisesti nämä liput ovat voimassa yhden vuoden ostopäivästä lukien. Lipuille ladataan ostopäivästä 22 tai 44 halutun pituiseen matkustukseen oikeuttavaa matkaa. Matkojen hinnasta saa 22 matkan lipulla 15 % ja 44 matkan lipulla 25 % alennusta verrattuna vastaavan pituiseen matkan kertalipun hintaan. Lisäksi Kansaneläkelaitos korvaa toisen asteen opiskelijoille päivittäisten koulumatkojen kustannukset omavastuun ylittävältä osin matkan pituuden ylittäessä laissa säädettyt rajat. Linja-auto- ja junaliikenteen yhteistä lipputuotetta ei vielä ole tarjolla, mutta sellaisella olisi varmasti kysyntää erityisesti Jämsän ja Jyväskylän välisillä matkoilla. Lipputuotteena on seutulippu tai 44 matkan lippu. Eri lipputuotteiden käyttö jakaantui marraskuussa 2011 Jyväskylän Liikenteen ajamissa laatukäytävän liikenteissä oheisen kuvan mukaisesti.

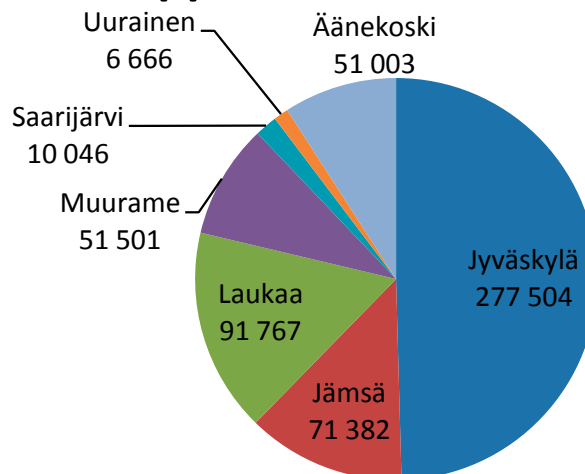
Eri lipputuotteiden käyttö



Kuva 3.2 Eri lipputuotteiden käytön jakautuminen laatukäytävän linja-autoliikenteessä marraskuussa 2011. Tilasto perustuu vain Jyväskylän Liikenteen ajamien vuorojen toteutumatietoon.

Seutulippu oli yleisin maksuväline laatukäytävän liikenteissä. Kaikkiaan suunnittelualueen kunnissa tehtiin vuoden 2010 aikana noin 560 000 seutulipulla maksettua matkaa. Seutulippumatkojen lukumäärä kunnittain on esitetty oheisessa kuvassa.

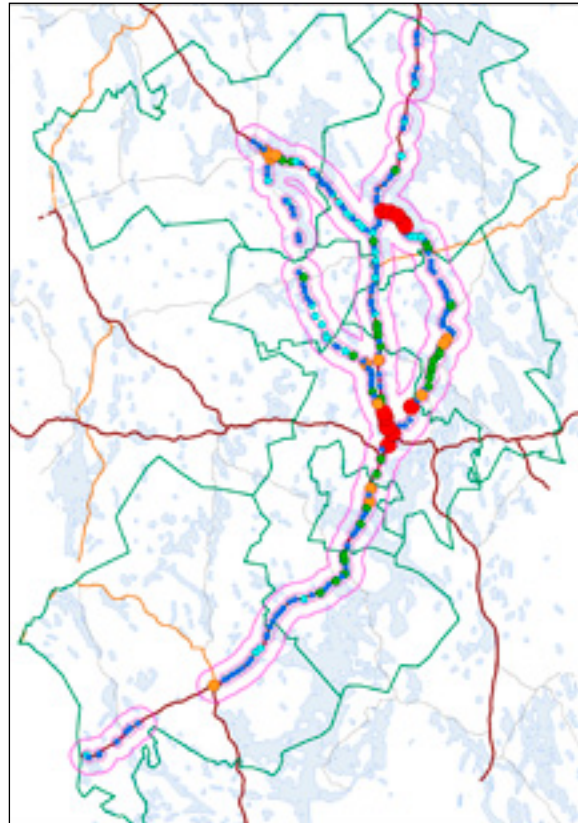
Seutulippumatkat vuonna 2010



Kuva 3.3 Seutulipuilla maksettujen linja-automatkojen lukumäärä suunnittelualueen kunnissa vuonna 2010. Lähde: ELY-keskuksen tilastot.

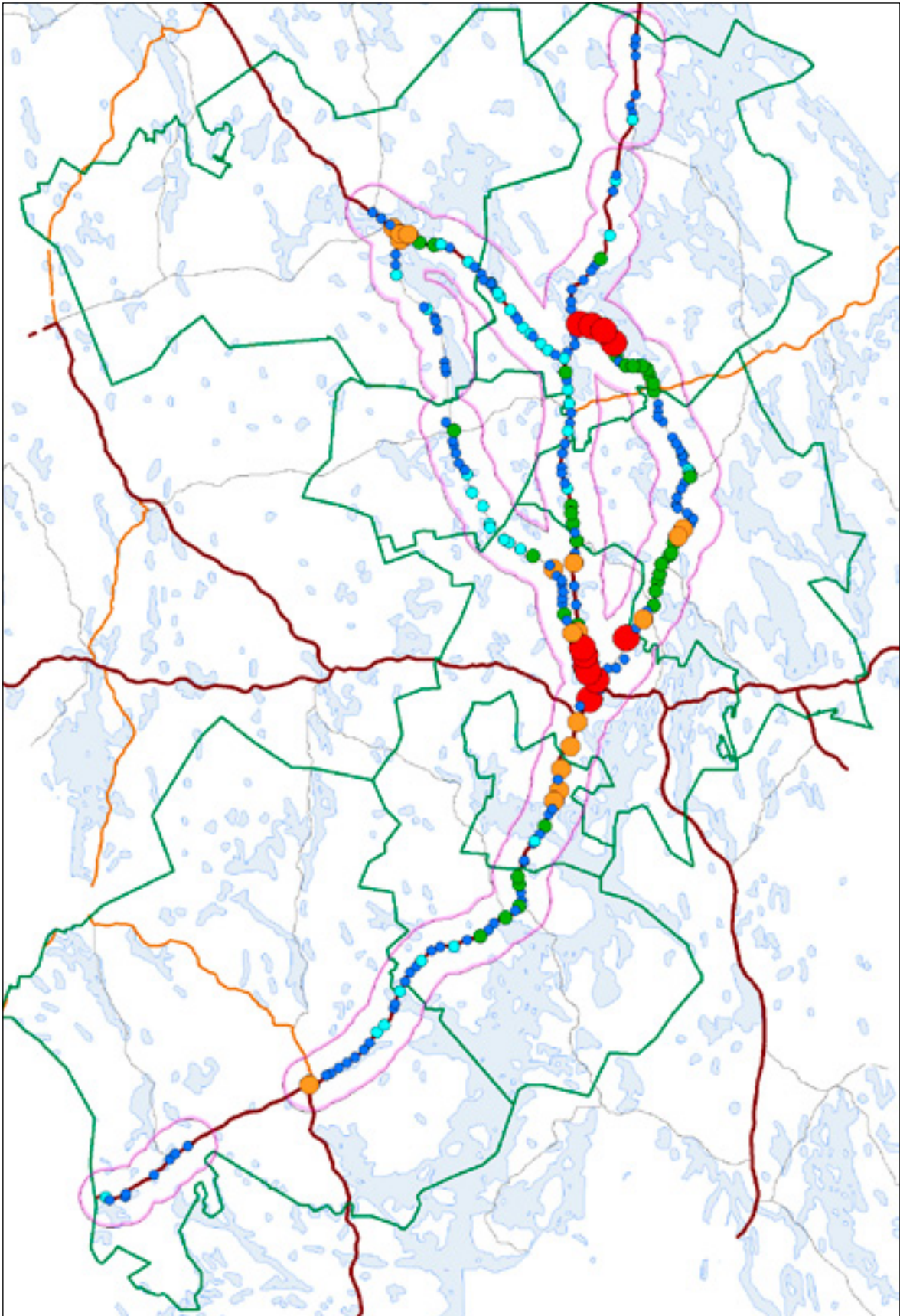
3.3 Tärkeimmät pysäkit

Laatukäytäväpysäkkien saavutettavuutta tarkasteltiin etsimällä YKR-aineistosta peruskouluikäisiä vanhempien opiskeluiden ja työikäisten määrät pysäkkien vaikutusalueella. Erikseen tutkittiin kävelyetäisyyden (enintään 1 km) päässä asuvien sekä pyöräilyetäisyyden (1–3 km) päässä asuvien lukumääriä.



Kuvat 3.4 ja 3.5 Peruskouluikäistä vanhempien opiskelu- ja työikäisten määrä pysäkkien vaikutusalueella kävely- ja pyöräilyetäisyyksillä v. 2010 (YKR @SYKE ja Tilastokeskus)





Kuva 3.6 Peruskouluikäistä vanhempien opiskelu- ja työkäisten määrä pysäkkien vaikutusalueella v. 2010 (YKR ©SYKE ja Tilastokeskus)

Kuvista 3.4–3.6 nähdään, että valtateiden varrella olevia pysäkkejä on pääsääntöisesti vaikea saavuttaa kävelen – poikkeuksena tiheästi asutetut Jyväskylän ja Muuramen sekä Jyväskylän ja Laukaan yhteysväli. Pyöräilyetäisyyden päässä asuu jo merkittävästi enemmän potentiaalisia bussin käyttäjiä. Erityisesti valtateiden 4 ja 9 varrella olevien pysäkkien saavuttamiselle asettaa omat ongelmansa myös liikenteen vaarallisuus erityisesti niiden pysäkkien läheisyydessä, joihin ei pääse kevyen liikenteen väylää pitkin. Laukaaseen johtava mt 637 on kokonaisuudessaan tiheästi asutettu, toisin sanoen opiskelu- ja työikäisiä asuunsaasti niin kävely- kuin pyöräilymatkankin päässä pysäkeistä.

Väestöpotentiaaliltaan merkittävimpiä, kävelyetäisyyden päässä sijaitsevia nousupysäkkejä [väh. 2000 16–64-vuotiaista 1 km:n säteellä pysäkestä; kuvassa 3.4 pysäkit korostettu oranssin tai punaisen värisellä symbolilla] ovat Tervalan, Purokadun, Lounaispuiston, Tourulan, Niskakujan, Seppälän tienhaaran ja Kangaslammen pysäkit Jyväskylässä.

3km:n säteellä tarkasteltuna väestöpotentiaaliltaan merkittäviä [kuvassa 3.6 pysäkit korostettu oranssin tai punaisen värisellä symbolilla] pysäkkejä ovat puolestaan:

- Hotelli Jämsä Jämsässä
- Muuramentien ramppi, Vanha Nelostie ja Koivuahteentien th Muuramessa
- Säynätsalontien th, Tervala, Lounaispuisto, Niskakuja, Löylyjoki (vt 4), Mankola (vt 4), Kaijala, Haukkamäki, Uuraistentien th, Tikantien th (mt 630), Tikkamannilantien th (vt 4) sekä Tiituspohjan eteläinen th (mt 637) Jyväskylässä
- Tarvaala (mt 630), Kukonhiekka (Saarijärvi th), Pajumäki ja Kuhno Saarijärvellä
- Äänekosken th (vt 4), Viiskulma (mt 642), Asema/Metsä-Botnia th, Rotkola/Valio th Äänekoskella
- Vatia, Laukaa keskusta sekä Tiituspohjan pohjoinen th Laukaassa

Liikennöitsijöiltä saadun tiedon mukaan vilkkaimpia pysäkkejä Jyväskylän taajama-alueen ulkopuolella ovat erityisesti matkahuollon asiamiespisteet. Lisäksi seuraavassa on esimerkkinä listattu taulukkomuotoon Jyväskylän Liikenne Oy:n laatuikäytävällä ajettavien linjojen vilkkaimmat nousupysäkit syyskuun 2011 ajalta. Tietoja tarkasteltaessa tulee huomioida, että ne edustavat vain yhden liikennöitsijän toteutumatietoja, eivätkä siten kuvaa kokonaistilannetta.

Taulukko 3.2 Jyväskylän Liikenteen suurimmat vuoro kohtaiset pysäkkien nousut syyskuussa 2011 [vähintään 300 nousua/kk]

Keskussairaala-Keskusta-Laukaa-Suolahti-Äänekoski		
Vuorojen nousut 01.09.11-30.09.11		
nro	nimi	matkustajia
05000	KESKUSTA 3	3555
05335	LAUKAA MH	3057
04515	HAAVISTONTIE	2490
13771	SUOLAHTI	1175
04996	KESKUSSAIRAA	1077
06975	ÄÄNEKOSKI MH	965
04616	HERMANNINTIE	923
05516	MH JYVÄSKYLÄ	858
04545	HALTTUSENTIE	771
04987	KESKI-SUOMEN	745
04940	KAUPPATORI 1	699
05319	LAITISENTIE	665
05672	NIITYTIE 2	571
06638	TIITUSPOHJAN	558
05872	PITKÄKATU 1	521
05135	KORPELANTIE	471
04475	CYGNÄUKSEN	399
04989	HARJUN OPPIL	385
05035	KIRJASTO 6	370
06178	SATAMATIE 2	359
04517	HAAVISTONTIE	338
06675	TOIVONTIE 2	310
06921	URHONKATU 4	303

Jämsänkoski-Jämsä-Korpilahti-Muurame-Jyväskylä		
Vuorojen nousut 01.09.11-30.09.11		
nro	nimi	matkustajia
05516	MH JYVÄSKYLÄ	2151
05138	KORPILAHTI M	2100
04774	JÄMSÄ MH	1464
06889	VIRASTOTIE 2	944
04783	JÄMSÄNKOSKI	745
05002	KESKUSTA 5	741
04941	KAUPPATORI 2	518
06385	TELETIE 2	424
04943	KAUPPATORI 9	406
06943	YLIOPISTO 2	345
05139	KORPILAHTI T	321
04428	AMMATTIKOULU	317
10773	ALKIO-OPISTO	304

Jyväskylä- 4-tie -Äänekoski-Suolahti		
Vuorojen nousut 01.09.11-30.09.11		
nro	nimi	matkustajia
06975	ÄÄNEKOSKI MH	1758
05516	MH JYVÄSKYLÄ	1568
13771	SUOLAHTI	481

Esimerkiksi Haavistontie Laukaan Vihtavuoressa on erittäin vilkas pysäkki, ja myös Suolahdelta nousee paljon matkustajia bussiin. Korkean käyttöasteen pysäkkejä kuntataajamien ulkopuolella ovat lisäksi mm.

- Halttusen- ja Laitisentie Laukaan Kytölässä
- Jämsänkoski
- Niittytie Jyväskylän Lohikoskella, sekä
- Tiituspohja Laukaassa

3.4 Pysäkkien varustelutaso

Jyväskylän paikallisliikenteen toiminta-alueen ulkopuolella suuri osa pysäkeistä on katoksettomia. Katoksia on lähinnä pikavuoropysäkeillä ja vilkkaimmilla koululaisten käyttämillä pysäkeillä. Yleisin katostyyppi on kevytrakenteinen peltikatos, jonka yhteydessä on yleensä penkki ja roska-astia. Entisen Korpilahden kunnan alueella vallitseva

katostyyppi on puurakenteinen katos. Palokan eritasoliittymän pysäkkikatokset ovat persoonallisia puurakenteisia katoksia. Tikkakosken liittymän pysäkkikatos vt 4:llä etelän suuntaan on varustettu myös polkupyöräkatoksella. Katoksessa on paikka myös aikatauluinformaatiolle, jota ei peruskatoksissa pääsääntöisesti ole.



Kuvat 3.7–3.10 Tyypilliset pelti- ja puurakenteiset pysäkkikatokset, Palokan eritasoliittymän persoonallinen katos sekä Tikkakosken pyöräpysäköinnillä varustettu katos

Hirvaskankaan viimeistelyvaiheessa olevan eritasoliittymän pysäkkijärjestelyt ovat pysäkkien sijainnin osalta hyvin sujuvat, mutta pysäkeillä ei ole ainakaan tässä vaiheessa vielä katoksia. Risteysalueen ongelmana on ainakin raskaan kaluston osalta Äänekosken suunnasta lähestyttäessä vaarallisen heikot näkemät Uuraisten suuntaan. Rampeille sijoitetut pysäkit mahdollistavat niiden viemisen lähelle risteävän väylän pysäkkiä, joten vaihdot eivät vaadi pitkää kävelyä laajalla risteysalueella. Kevyen liikenteen yhteydet pysäkeille on

myös toteutettu kattavasti. Lisäksi rampeille sijoitetuilta pysäkeiltä linja-autojen on helpompi palata takaisin liikennevirtaan. Kirri-Tikkakoski -välin tie-suunnitelmassa eritasoliittymien pysäkkijärjestelyt on tarkoitus toteuttaa samankaltaisesti, kuin Hirvaskankaalla. Erityisesti Tikkakosken liittymässä tullaan huomioimaan myös saattoliikenteen tarpeet. Myös Muuramen eritasoliittymän järjestelyt ovat kevyen liikenteen yhteyksien osalta erittäin hyvät, mutta pysäkiltä puuttuu sekä katos että polkupyörien liityntäpysäköintimahdollisuus.



Kuvat 3.11–3.12 Hirvaskankaan ja Muuramen eritasoliittymien pysäkit

Uuraistentien (mt 630) alkupäässä Puuppolan lähistöllä on tavanomaisesta poikkeavasti katoksellisen pysäkkiparin läheisyydessä erikseen levähdysalueelle rakennettu pysäkkikatos, joka toimii liikenneturvallisena koululaispysäkinä. Valtateiden

13 ja 4 liittymän tuntumassa on puolestaan hyvin toimiva sekä Honkolan koulun, että vt 13 olevan pikavuoropysäkin saattoliikennettä palveleva kääntöpaikka, jota käytetään myös liityntäpysäköintiin, vaikka sitä ei ole siihen tarkoitettu.



Kuvat 3.13–3.14 Erillinen koululaispysäkki Puuppolan lähistöllä sekä saattoliikennettä ja liityntäpysäköintiä palveleva kääntöpaikka Äänekoskella

Jyväskylän paikallisliikenteen toiminta-alueella – myös laatukäytävän varrella – on vilkkaimmilla pysäkeillä laadukkaat lasiseinäiset katokset, joissa on myös aikataulu- ja reitti-informaatiota matkustajien nähtävillä. Lasikatosten ongelmana on niiden heikko kesto ilkivalta kohtaan. Usein varsinkin syrjäisempiin paikkoihin, kuten moottoriteiden rampeille rakennetaankin teräsrunkoisia pleksiseinämällä varustettuja pysäkkikatoksia, jotka eivät ole niin herkkiä ilkivallalle.

Pysäkkialueiden heikko kunnossapito erityisesti talviaikaan nousi esiin sekä liikennöitsijä- että asukaskyselyssä. Lisäksi maastokatselmuksen yhteydessä tehtyjen havaintojen mukaan valtaosa paikallisliikennealueen ulkopuolella olevista pysäkkikatoksista on epäsiistejä johtuen toisaalta ilkivallasta mutta toisaalta myös kunnossapidon puutteesta. Esimerkiksi valtaosa roska-astioista oli tyhjentämättömiä. Kunnossapidon puute on myös liikenneturvallisuusriski. Vastuu pysäkkien ja pysäkkikatosten kunnossapidosta kuuluu kyseisen väylän kunnossapidosta vastaavalle taholle, eli ELY-keskukselle tai kunnalle.

3.5 Joukkoliikenteen informaatio

Nykytilanteessa laatukäytävän vaikutusalueen joukkoliikenteestä on saatavilla sangen vaihtelevasti informaatiota. Jyväskylän paikallisliikenteessä on käytössä nykyaikainen reittiopas, joka palvelee hyvin paikallisliikennealueella matkustavan tietotarpeita. Suurimpien liikennöitsijöiden www-sivuilta löytyy liikennöitsijäkohtaisia aikatauluja eri yhteysväleille. Monien liikennöitsijöiden www-sivuilta on kuitenkin vain linkki Matkahuollon valtakunnalliseen aikatauluhakuun. Myös kuntien kotisivuilta löytyvissä joukkoliikennettä koskevissa tiedoissa on huomattavasti parannettavaa. Keski-Suomessa ei ole nykyisin painettu lainkaan kaikkien liikennöitsijöiden tuottaman joukkoliikennetarjonnan yksiin kansiin kokoavaa seutuajankataulukaisua. Paikallisliikennealueen ulkopuolisilla pysäkeillä ei ole minkäänlaisia aikatauluja eikä yleensä edes paikkaa niiden kiinnittämiseen. Tietojen hajaisuuden vuoksi monien potentiaalisten joukkoliikenteen käyttäjien tiedot kaipaamansa yhteysvälin joukkoliikenteen tarjonnasta voivatkin olla sangen puutteellisia, mikä muodostuu esteeksi koko joukkoliikenteen käytölle.

Valtakunnallinen Matka.fi-joukkoliikenteen reittiopas ei vielä toimi täysin luotettavasti, mutta sen kehittäminen on yksi Liikenneviraston keskeisimpiä joukkoliikenteen kehittämishankkeita. Palvelusa on suurimpien kaupunkien paikallisliikenteiden tietojen lisäksi junaliikenteen aikataulutiedot ja pitkän matkan linja-autoliikenteen tietoja. Näiden tietojen avulla palvelu kykenee ehdottamaan etsittäville yhteysväleille myös vaihtoehtoisia matkaketjuja. Pitkänmatkan linja-autoliikenteen aikataulut saadaan palveluun Liikenneviraston linja-autoliikenteen VALLU-liikennelupa-järjestelmästä, joten tietojen pitäisi olla perustamisvaiheen jälkeen mahdollisimman ajantasaisia ja luotettavia.

Matka.fi-ympäristöön ollaan lisäksi kehittämässä kutsujoukkoliikenteet huomioivaa ominaisuutta, jota voidaan hyödyntää esimerkiksi liityntäliikenteiden informaation jakamiseen. Kyseistä asiaa pilotoidaan parhaillaan Pohjois-Karjalassa käynnissä olevassa, EU:n pohjoinen periferia -ohjelman kautta rahoitetussa maaseudun joukkoliikenteen kehittämishankkeessa.

Jyväskylän paikallisliikenteen reittiopas

Reittipalvelut + Aikataulut + Jyväskylän paikallisliikenteen reittiopas

Reittipöytä

Reittipöytä (nim. Vapaalento 30)
 Muurame Vinastotalo, Muurame
 Reittipöytä (nim. Koronkoneenkatu)
 Jyväskylä Kauppatori 10, Jyväskylä

Kellon aika: 15:09 Lähtöaika
 Päivämäärä: 28.12.2011

Reittipöytä

Reittipöytä: 15:20 Muurame Vinastotalo, Muurame
 15:33 Muurame Vinastotalo 1
 16:07 Jyväskylä Kauppatori 11
 16:09 Jyväskylä Kauppatori 10, Jyväskylä

• Näe aikatauli
 • Näytä reitti matkainfoon
 • Näytä tarkka reittisuunnitelma
 • Näytä reittisuunnitelma
 • Näytä reitti

Reitti	Lähtö	Pysäykset	Perillä	Reitti	Kesto	Kävely
1	15:28	15:33	16:08	10	40 min	0,4 km
2	15:30	15:43	16:11	10	33 min	0,8 km
3	16:05	16:10	16:30	10	34 min	0,4 km
4	16:10	16:15	16:55	10	45 min	0,4 km
5	16:30	16:43	17:11	10	33 min	0,8 km

1. Reittisuunnitelma kartalla

Huom! Tarkka reittisuunnitelma on saatavilla soittamalla. Ehdotetun yllä olevan soittumista ei voida tulla.

© 2011 Matkahuolto

Kuva 3.15 Kuvakaappaus Jyväskylän paikallisliikenteen reittioppaasta, joka on hyvin samankaltainen kuin valtakunnallinen Matka.fi-palvelun reittiopas.

4. TAVOITTEET JA NIIDEN TOTEUTUMINEN

4.1 Tavoiteltava palvelutaso

Taulukossa 4.1 on esitetty valtakunnallinen palvelutasoluokittelu, joka toimii ohjeellisena raamina yhteysvälikohtaisia tavoitteita määriteltäessä.

Taulukko 4.1 Palvelutasoluokat

Palvelutasoluokka	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
<i>Esimerkkejä käyttöympäristöstä</i>	Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähikeskuksiin	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskiisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen	Haja-asutusalue
<i>Määritelmä</i>	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin	Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, koulun ja asiointiin	Perusyhteydet: aamulla töihin/ koulun, iltapäivällä takaisin, asiointi 2xvko	Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
<i>Tavoite</i>	Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumis-mahdollisuuksia	Turvata arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä	Turvata asiointi-mahdollisuudet	Hoitaa lakisääteiset kuljetukset
<i>Määrälliset tekijät</i>						
Liikennöinti-aika						
Talvi: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00	
Kesä: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	9 - 15 välillä	
Talvi: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys		
Kesä: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys		
Talvi: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen		
Kesä: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen		
Vuoroväli/-määrä						
Talvi: ruuhka	10 - 20 min	15 - 30 min	30 min			
Kesä: ruuhka	20 - 30 min	30 min	60 min			
Talvi: arkipäivä	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä	
Kesä: arkipäivä	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	1 - 3 vuoroa / suunta työmatka- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä	
Talvi: arki-ilta (klo 18-)	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Kesä: arki-ilta (klo 18-)	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Talvi: lauantai	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Kesä: lauantai	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Talvi: sunnuntai	30 min	60 min	120 min	tarpeen mukaan		
Kesä: sunnuntai	30 - 60 min	60 - 120 min	120 min	tarpeen mukaan		
Etäisyys pysäkillä	300-500 m kävelytäisyys	500-800 m kävelytäisyys				
Kokonaismatka-aika	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkioissa)					
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu		
<i>Laadulliset tekijät</i>						
Täsmällisyys/Luotettavuus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	
Informaatio	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut, paperiaikataulut pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, tärkeimmillä pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, tärkeimmillä pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	
Lippujärjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	
Kalusto	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi	Selkeä valaistu linjakilpi	
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, runkolinjasto, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus tekstinä		
Infrastruktuuri	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, esteettömät pysäkit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Pysäkkivarustelu tarpeen mukaan, liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	

Soveltuvien osin laatukäytävällä tulisi tavoitella ky-
syntäpotentiaalista riippuen houkuttelevaa tasoa
tai keskitasoa. Houkutteleva taso tulisi saavuttaa
ainakin Muuramen ja Jyväskylän, Laukaan ja Jy-
väskylän sekä Äänekosken ja Jyväskylän välillä.
Lisäksi laatukäytävällä tulee pyrkiä vaihdottomiin
yhteyksiin vähintään kuntakeskuksiin suuntautu-
villa matkoilla.

Pysäkkien laatutaso jaotellaan sen mukaan, min-
kä tyyppisestä pysäkistä on kyse. Terminaalita-
soiset pysäkit sijaitsevat usein kuntakeskuksissa
keskeisillä paikoilla. Korkeatasoiset aluepysäkit
voivat sijaita muullakin tiiviisti asutetulla alueel-
la, josta löytyy paljon matkustajapotentiaalia.
Vaihto-, pika- ja peruspysäkit tulee käsitellä aina
tapauskohtaisesti.

Taulukko 4.2 Ehdotus pysäkkien laatutasosta pysäkkiluokittain

	Laatutaso luokittain nousupysäkeillä				
Laatutekijä	Terminaalitason pysäkki	Korkeatasoinen aluepysäkki	Vaihtopysäkki	Pikavuoropysäkki	Peruspysäkki
Pysäkkiympäristö					
Kevyen liikenteen yhteydet	Erillinen kevyen liikenteen väylä	Erillinen kevyen liikenteen väylä	Turvalliset yhteydet (esim. alikulku) pysäkillä toiselle	Tarvittaessa erillinen kevyen liikenteen väylä	Tarvittaessa erillinen kevyen liikenteen väylä
Esteettömyys	Esteetön	Esteetön	Harkinnan mukaan	Harkinnan mukaan	Tarvittaessa esteetön (jos läheisyydessä esim. vanhusten palvelutalo)
Valaistus	Korkealuokkainen valaistus kl-väylällä ja pysäkin yhteydessä	Valaistus kl-väylällä ja pysäkin yhteydessä	Valaistus pysäkkien välisellä alueella	Harkinnan mukaan	Harkinnan mukaan
Pysäköinti					
Saattopysäköinti	Saattopysäköinnille järjestetty erillinen tila	Saattopysäköinnille järjestetty erillinen tila	Harkinnan mukaan	Harkinnan mukaan	Ei tarvetta
Liityntäpysäköinti henkilöautoille tai pyörille (*)	Liityntäpysäköinti järjestetty sen mukaan, miltä etäisyydeltä pysäkkiä käytetään	Liityntäpysäköinti järjestetty sen mukaan, miltä etäisyydeltä pysäkkiä käytetään	Harkinnan mukaan	Liityntäpysäköinti järjestetty sen mukaan, miltä etäisyydeltä pysäkkiä käytetään	Harkinnan mukaan
Pysäkkivarustus					
Katos, tuulisuoja ja penkki	Korkeatasoinen pysäkkikatos, jossa penkki	Korkeatasoinen pysäkkikatos, jossa penkki	Pysäkkikatos	Pysäkkikatos	Harkinnan mukaan
Jäteastia	Jäteastia katoksen yhteydessä	Jäteastia katoksen yhteydessä	Jäteastia katoksen yhteydessä	Harkinnan mukaan	Harkinnan mukaan
Korotettu odotustila	Tieympäristön mukaan	Tieympäristön mukaan	Tieympäristön mukaan	Tieympäristön mukaan	Tieympäristön mukaan
Valaistu katos	Kyllä	Harkinnan mukaan	Ei tarvetta	Ei tarvetta	Ei tarvetta
Informaatio					
Pysäkkimerkki, -numero ja nimikyltti	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Linjatunnus	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Informaatiotelineet aikataulutiedolla	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Linjakartta	Kyllä	Kyllä	Harkinnan mukaan	Ei tarvetta	Harkinnan mukaan
Sähköinen infotaulu	Harkinnan mukaan	Harkinnan mukaan	Ei tarvetta	Ei tarvetta	Ei tarvetta
Reaaliaikainen informaatio	Harkinnan mukaan	Harkinnan mukaan	Ei tarvetta	Ei tarvetta	Ei tarvetta

* Henkilöautoja varten pysäköintialue ja opastus. Pyöräpysäköinti sisältää runkolukittavan polkupyörätelineen ja tarvittaessa katoksen

4.2 Palvelutasotavoitteiden toteutuminen laatukäytävällä

Liikennöintiäika on laatukäytävän kaikilla yhteysväleillä jo nykyisin hyvä. Pienenä puutteena todettakoon, että Saarijärven ja Äänekosken välillä liikennöinti loppuu talviarkein klo 17. Vaihdottoimia yhteyksiä on myös riittävästi tarjolla.

Vuorotarjonnassa ruuhka-aikaan on puutteita seuraavilla yhteysväleillä:

- Länkipohjan ja Jämsän väli molempiin suuntiin (nykyisellään 1 h vuoroväli)
- Saarijärvi – Uurainen – Jyväskylä (1 h)
- Suolahti – Äänekoski (40 min)
- Äänekoski – Suolahti (1 h)

Iltaisin ja viikonloppuisin vuorotarjonnassa on enemmän hajontaa, ja vuoroväli saattaa olla kolme tuntia. Tasaista vuoroväliä olennaisempi asia on kuitenkin aikataulujen sopivuus esimerkiksi asiointiin Jyväskylässä. Tällaisia vuoropareja yhteysväleiltä löytyy vähintään kohtuullisesti.

Kuntakeskusten ja tiiviimmin asuttujen taajamien ulkopuolella on käytännössä mahdotonta saavuttaa kaikille käyttäjille alle 1 km etäisyyttä pysäkillä. Tärkeimmille, tätä kauempana sijaitseville pysäkeille tulee järjestää tapauskohtaisesti joko pyörä- tai autopysäköinti, jolloin matkaketju saadaan mahdollisimman sujuvaksi. Pysäkkien saavutettavuutta parantamalla pystytään vaikuttamaan myös siihen, kuinka pitkänä kokonaismatka-aika koetaan.

Jyväskylän taajama-aluetta lukuun ottamatta pysäkkikatoksia on laatukäytävällä lähinnä pikavuoropysäkeillä ja vilkkaimmilla koululaisten käyttämillä pysäkeillä, kuten jo kohdassa 3.4 todettiin. Suurin osa katoksista on perinteisiä, peltirakenteisiä katoksia, joista moni on kuitenkin huonossa kunnossa tai epäsiistejä. Lisäksi esimerkiksi Laukaassa ja Muuramessa katoksia löytyy taajamista päätien rinnakkaisväylien varrelta, mutta ei varsinaiselta laatukäytävän pääväylältä.

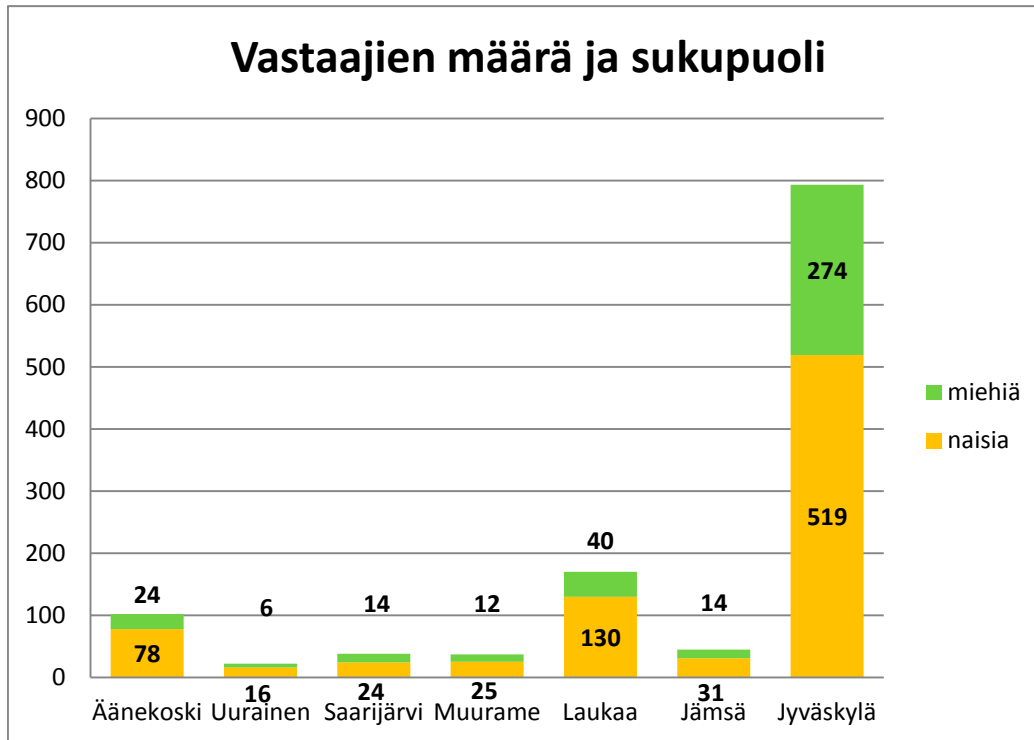
4.3 Sidosryhmien näkemykset palvelutasosta

Liikennöitsijöiltä saatujen palautteiden mukaan

- Lentoasemalla käyntiä pidetään yleisesti ottaen hankalana ja turhana
- Pysäkeiltä pääsy yleisesti ottaen vt 4:lle hankalaa, kun paljon liikennettä
- Hirvaskankaan ABC:n kohdalle pitäisi saada pikavuoropysäkki (vilkas risteys, parantaisi palvelua paljon mm. Suolahden asukkaiden osalta)
- Valaistus pysäkkialueilla olematon
- Asiakkaiden kannalta ongelmallista, kun katokset ovat täynnä lunta aurauksen jälkeen
- Pysäkkisyvennyksiä käytetään myös saattoliikenteeseen ja tämä voi aiheuttaa riskitekijöitä talviolosuhteissa
- Pikavuoropysäkit ovat nykyiseen tarpeeseen riittävät ja oikeilla paikoilla Jämsä-Jyväskylä osuudella. Muuramen pikavuoropysäkki on näistä selkeästi käytettyin.
- Saattoliikenteenkin osalta Muuramen pikavuoropysäkki on vilkkain ja samalla ainoa pysäkki, missä voisi harkita myös pyöräparkkia

4.4 Asukaskyselyn tuloksia

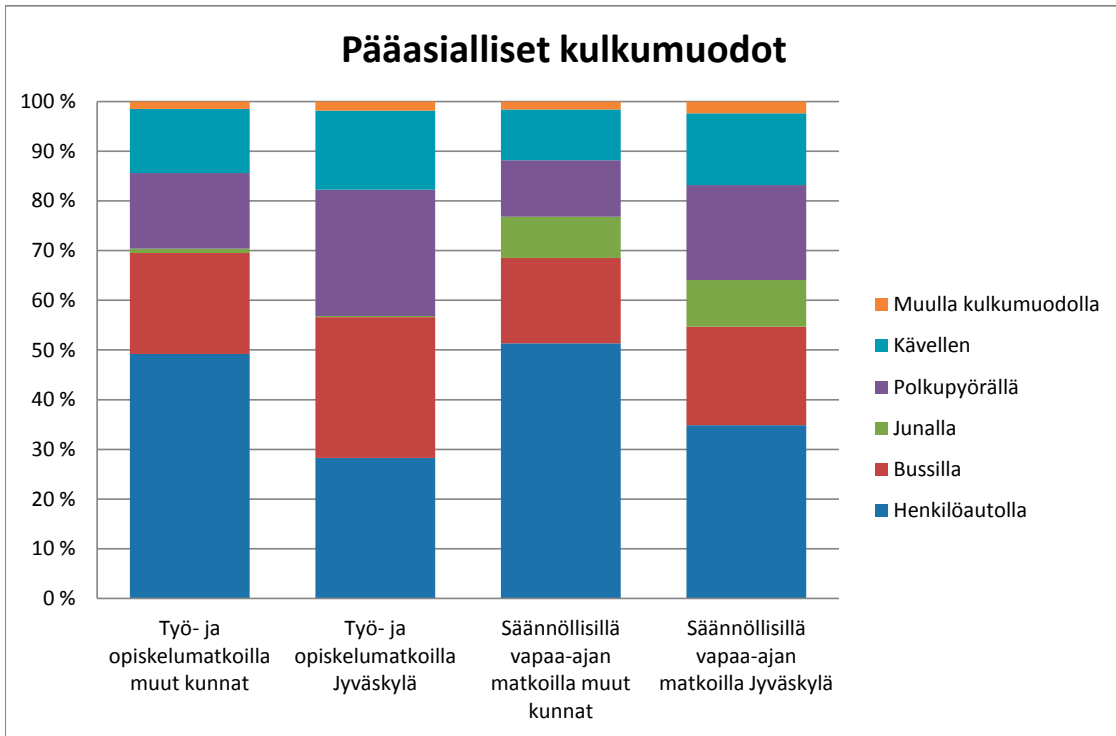
Keski-Suomen liikennejärjestelmätöyön yhteydessä on toteutettu koko maakuntaa koskeva asukaskysely, jossa on kartoitettu säännölliseen liikkumiseen työ-, opiskelu- ja vapaa-ajan matkoilla liittyviä tottumuksia. Koko maakunnasta kyselyyn tuli 1 624 vastausta. Kyselyn tuloksia on hyödynnetty myös tässä työssä. Vastauksista 1 207 eli suurin osa tuli tämän työn kohteena olevan joukkoliikenteen laatukäytävän halkomista seitsemästä kunnasta. Asukasmäärään suhteutettuna aktiivisimpia vastaajia näistä olivat laukaalaiset, joista noin 0,9 % vastasi kyselyyn. Passiivisimpia olivat puolestaan jämsäläiset noin 0,2 % osuudella. Joukkoliikennekyselyille tyypilliseen yli 2/3 vastaajista oli naisia. Eniten vastauksia tuli työikäisiltä. Jyväskylän vastaajien ikäjakauma poikkeaa muista kunnista painottuen hieman enemmän nuoriin 18–25-vuotiaisiin aikuisiin.



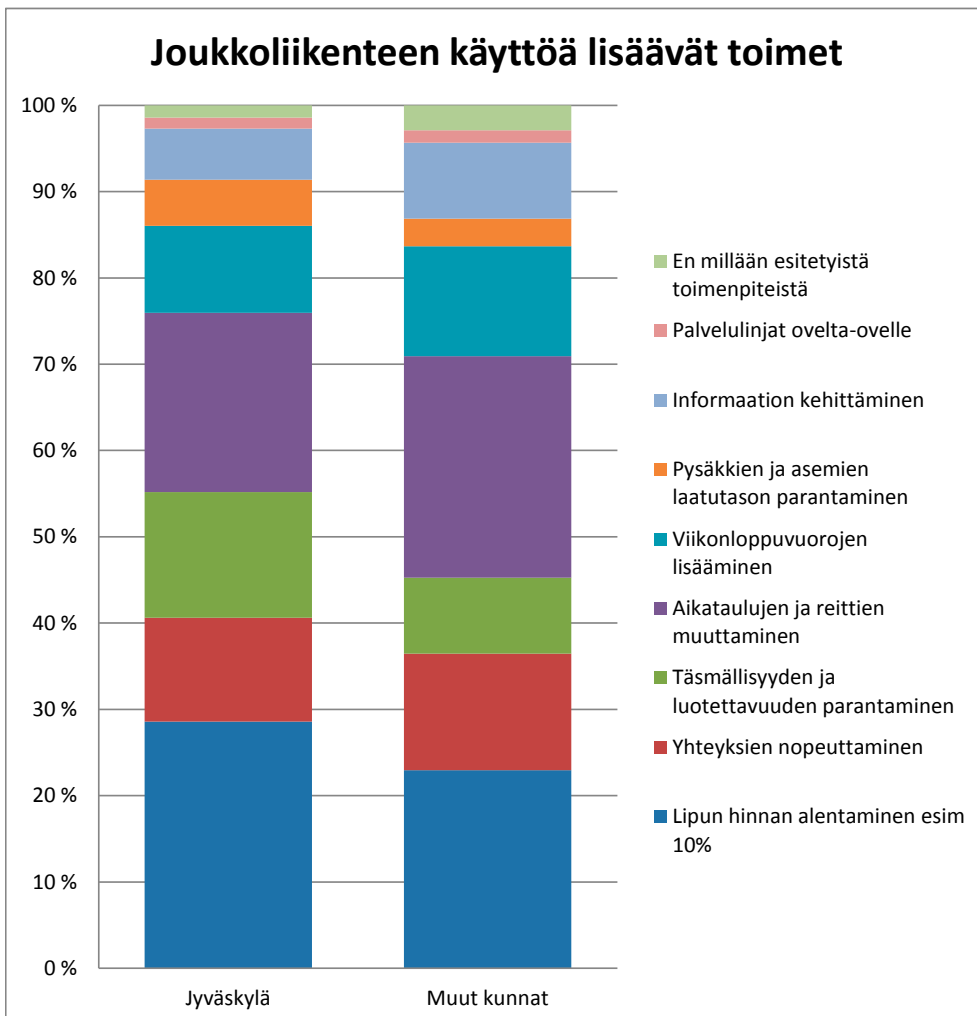
Kuva 4.1 Laatukäytävän varrella sijaitsevilla kunnissa asuvien vastaajien määrä ja sukupuoli kunnittain.

Muissa kunnissa noin 90 % vastaajan kotitaloudesta oli henkilöauto käytettävissä, mutta Jyväskylässä vain noin 75 % talouksista, mikä on hyvin linjassa alueiden joukkoliikenteen erilaisen palvelutason kanssa. Yhden auton talouksissa on tyypillistä, että auto on ensisijaisesti miehen käytössä. Naisien osuus vastanneista ja vastaajien omassa käytössä olevien henkilöautojen osuus antavat vahvasti viitteitä, että moni vastaus on tullut kahden auton talouksista. Näitä vastaajia on sangen vaikea saada millään joukkoliikenteeseen liittyvällä muutoksella siirtymään joukkoliikenteen käyttäjiksi. Vastaajien elämäntilanteesta ei ole suuria eroja kuntien välillä. Kaikissa kunnissa suurin osa vastanneista käy työssä kodin ulkopuolella, mikä on hyvin linjassa vastanneiden ikäjakauman kanssa. Opiskelijat ovat toiseksi suurin vastaajaryhmä lähes kaikissa kunnissa.

Jyväskylän ulkopuolisissa kunnissa henkilöauto on selkeästi tyypillisin kulkumuoto työ- ja opiskelumatkoilla. Jyväskylässä työ- ja opiskelumatkojen kulkumuoto-osuudet jakautuvat tasaisimmin eri kulkumuotojen välillä, pois lukien juna. Junamatkoja tehdään pääasiassa vain vapaa-ajalla. Erityisesti Jyväskylässä henkilöauton osuus kasvaa huomattavasti siirryttäessä työ- ja opiskelumatkoista vapaa-ajan matkoihin. Tämä on hieman yllättävää, koska Jyväskylässä on kuitenkin joukkoliikennettä tarjolla myös ilta- ja viikonloppu-aikaan. Lisäksi kuukausi- tai kausiliput ovat tyypillisimpiä jyväskyläläisten käyttämiä lipputuotteita, jolloin matkan hinnan pitäisi suosia joukkoliikennettä.



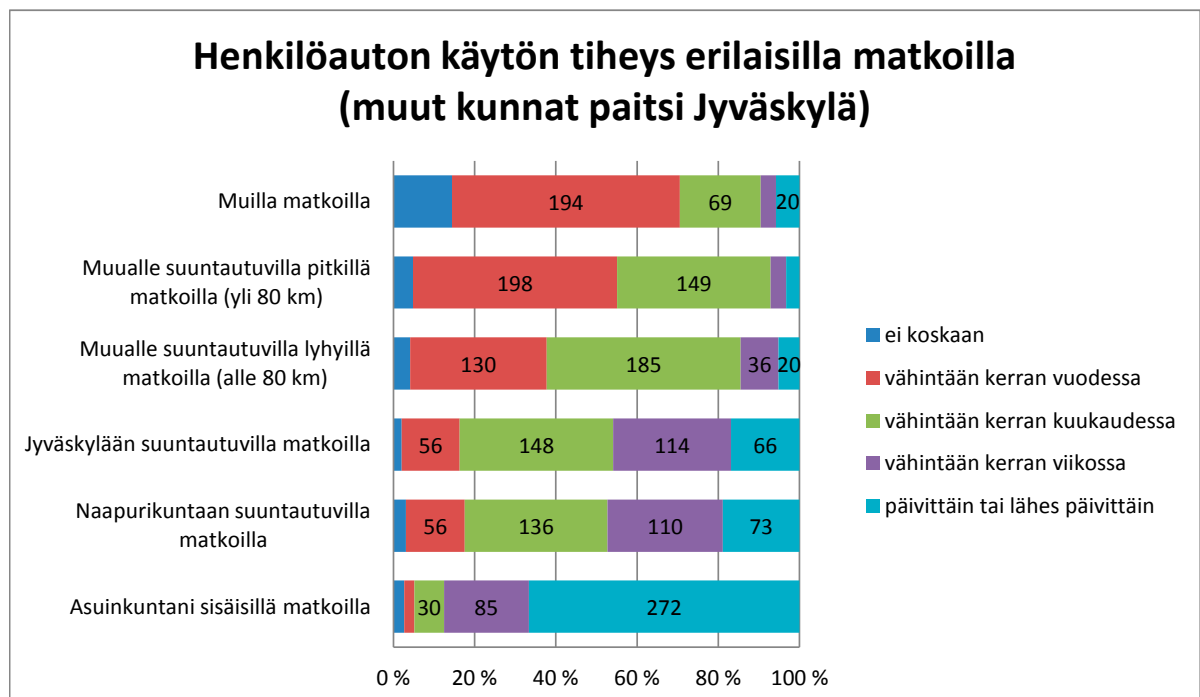
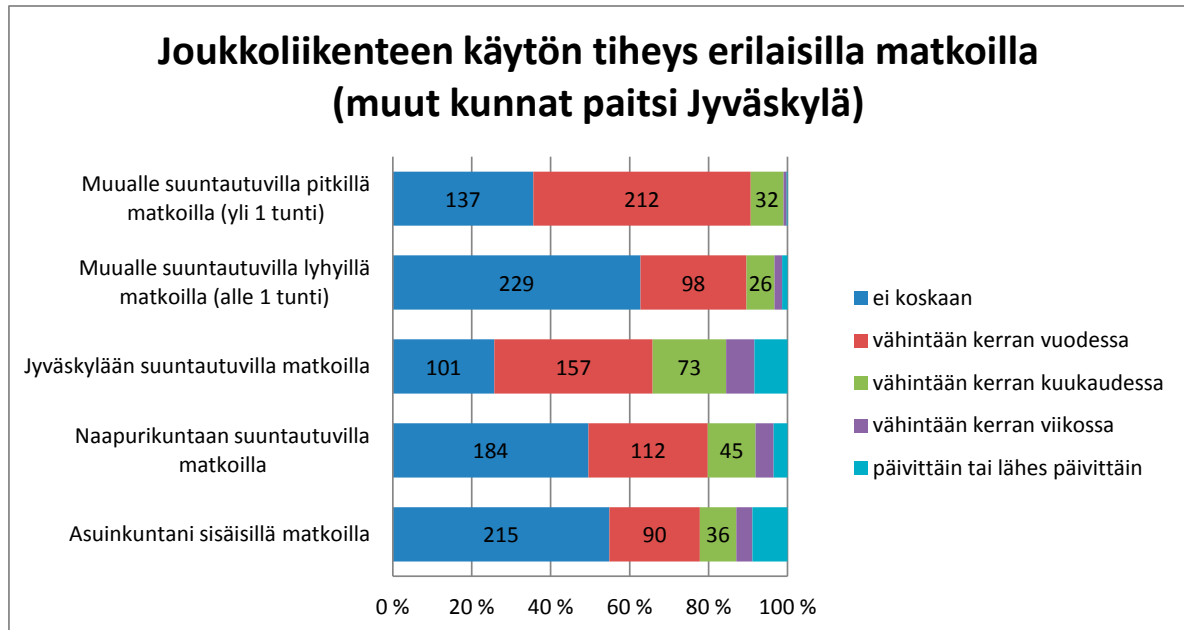
Kuva 4.2 Vastaajien pääasialliset kulkumuodot työ- ja opiskelu- sekä säännöllisillä vapaa-ajanmatkoilla.



Kuva 4.3 Vastaajien arvio toimenpiteistä, joiden toteuttamisen myötä he olisivat valmiita lisäämään joukkoliikenteen käyttöä.

Aikataulujen ja reittien sopimattomuus matkustajan omiin tarpeisiin on valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan tyypillisin joukkoliikenteen käytön este. Toinen tyypillinen joukkoliikenteen käytön on kalliina pidetty matkustamisen hinta. Nämä kaksi asiaa nousivat voimakkaimmin esille myös tässä kyselyssä kartoitettaessa toimenpiteitä, joiden seurauksena vastaajat arvioivat lisäävänsä joukkoliikenteen käyttöään. Tyypilli-

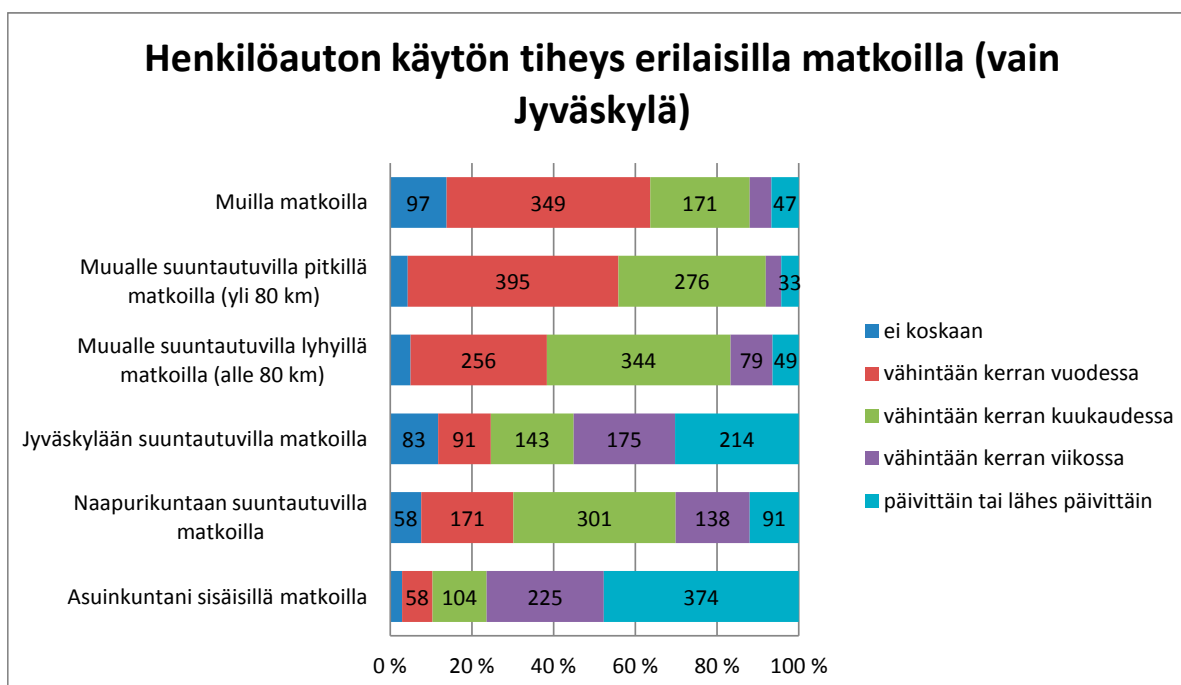
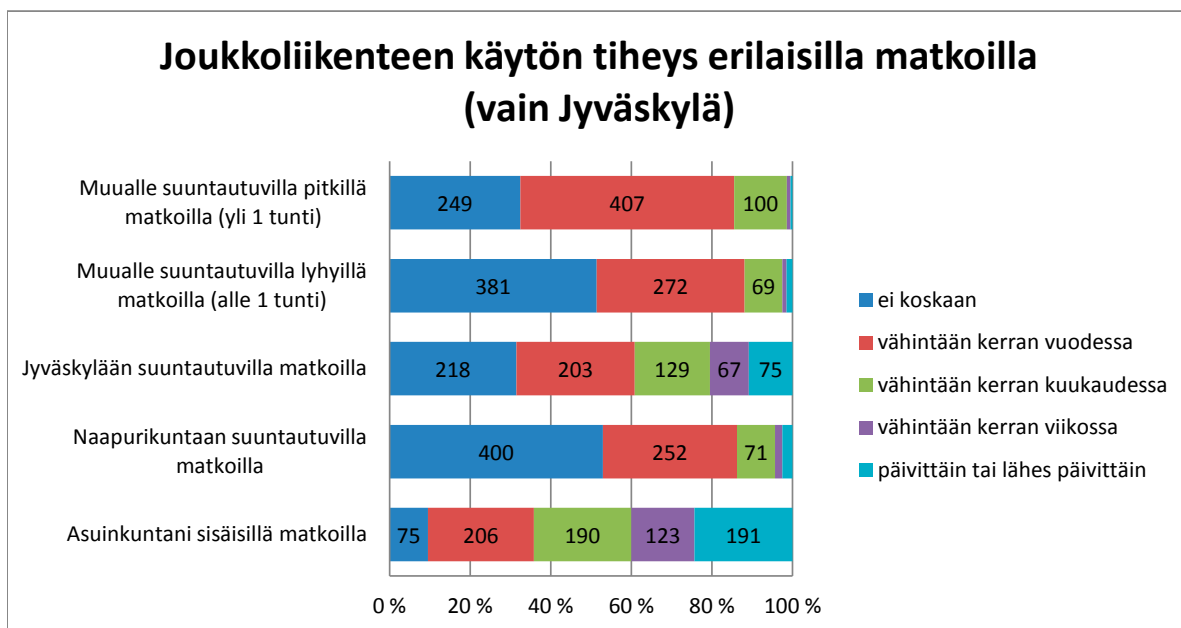
sesti hinnan vaikutus kulkutavan valintaan on sitä suurempi mitä parempi joukkoliikenteen palvelutaso on tarjolla. Tämä näyttää olevan tilanne myös tähän kyselyyn vastanneiden osalta. Myös joukkoliikenteen täsmällisyyden ja luotettavuuden merkitys korostuu palvelutason noustessa. Yhteyksien nopeuttamisen tärkeys tulee vahvimmin esille puolestaan Jyväskylän ulkopuolisten kuntien vastauksissa.



Kuvat 4.4 ja 4.5 Joukkoliikenteen ja henkilöauton käytön tiheys erityyppisillä matkoilla Jyväskylän ulkopuolisissa kunnissa.

Muissa kunnissa kuin Jyväskylässä joukkoliikennettä käytetään säännöllisimmin kunnan sisäisillä matkoilla sekä laatukäytävän näkökulmasta tärkeimmillä, eli Jyväskylään suuntautuvilla matkoilla. Jyväskylään suuntautuvat matkat ovat myös se matkatyyppi, johon tuli vähiten ”ei koskaan joukkoliikenteellä” -vastauksia. Kaikkiin matkatyyppi-

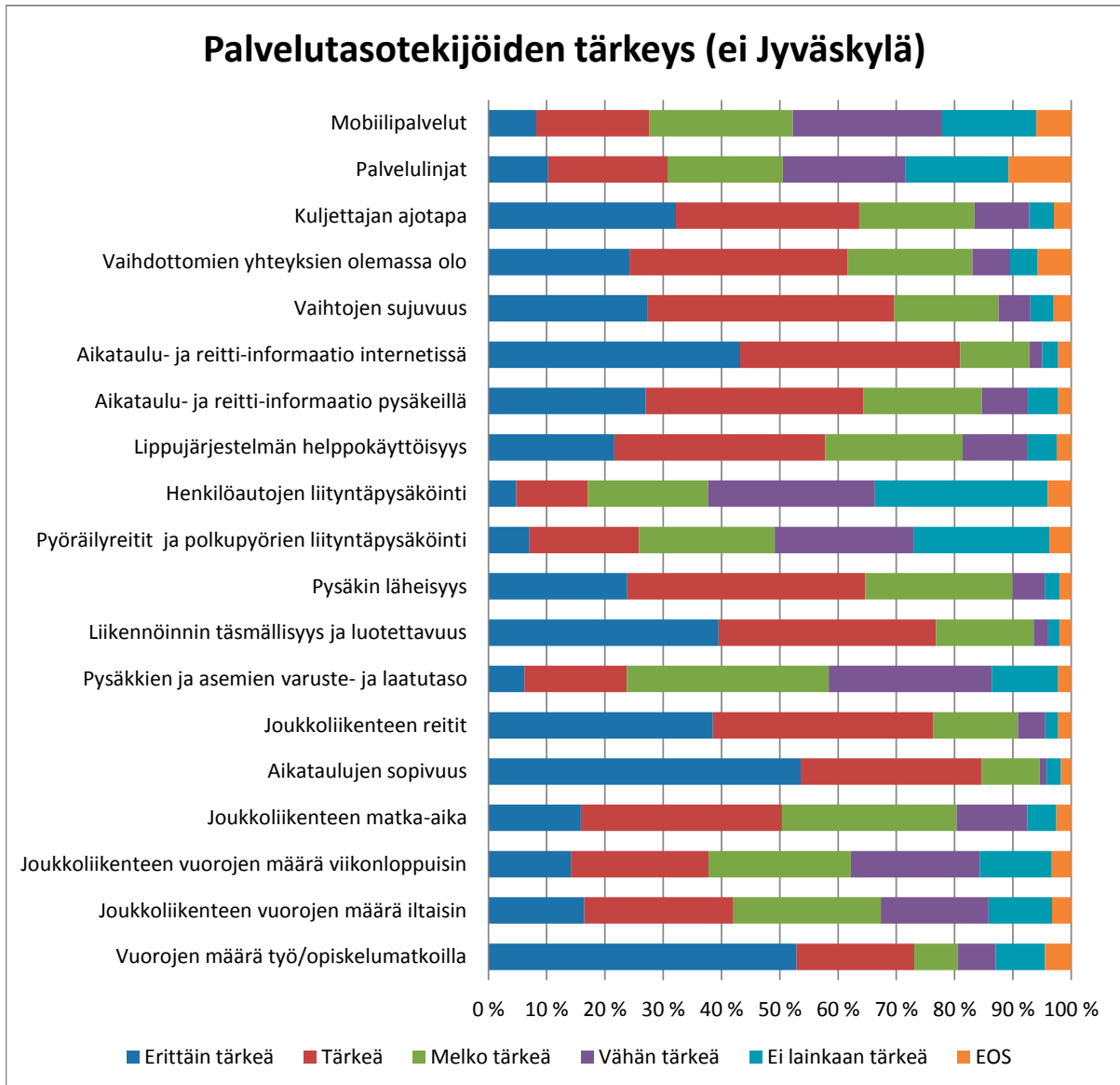
hin tuli huomattavasti enemmän ”päivittäin tai lähes päivittäin henkilöautolla” -vastauksia kuin joukkoliikenteellä. Kaikissa matkatyypeissä henkilöauton osuus on päivittäin tai lähes päivittäin tehtävissä matkoissa suurempi kuin joukkoliikenteen osuus.



Kuvat 4.6 ja 4.7 Joukkoliikenteen ja henkilöauton käytön tiheys erityyppisillä matkoilla Jyväskylässä.

Verrattaessa jyvaskyläläisten vastauksia muissa kunnissa annettuihin vastauksiin, voidaan havaita suurimmat erot asuinkunnan sisäisissä matkoissa, joissa joukkoliikenteen päivittäinen käyttö on huomattavasti yleisempää ja vastaavasti henkilöauton päivittäinen käyttö jonkin verran vähäisem-

pää kuin muissa kunnissa. Pidemmillä matkoilla matkustuskäyttäytyminen on sangen samankaltaista riippumatta siitä asuuko matkustaja Jyvaskylän paikallisliikenteen vaikutusalueella, vai muissa kunnissa.



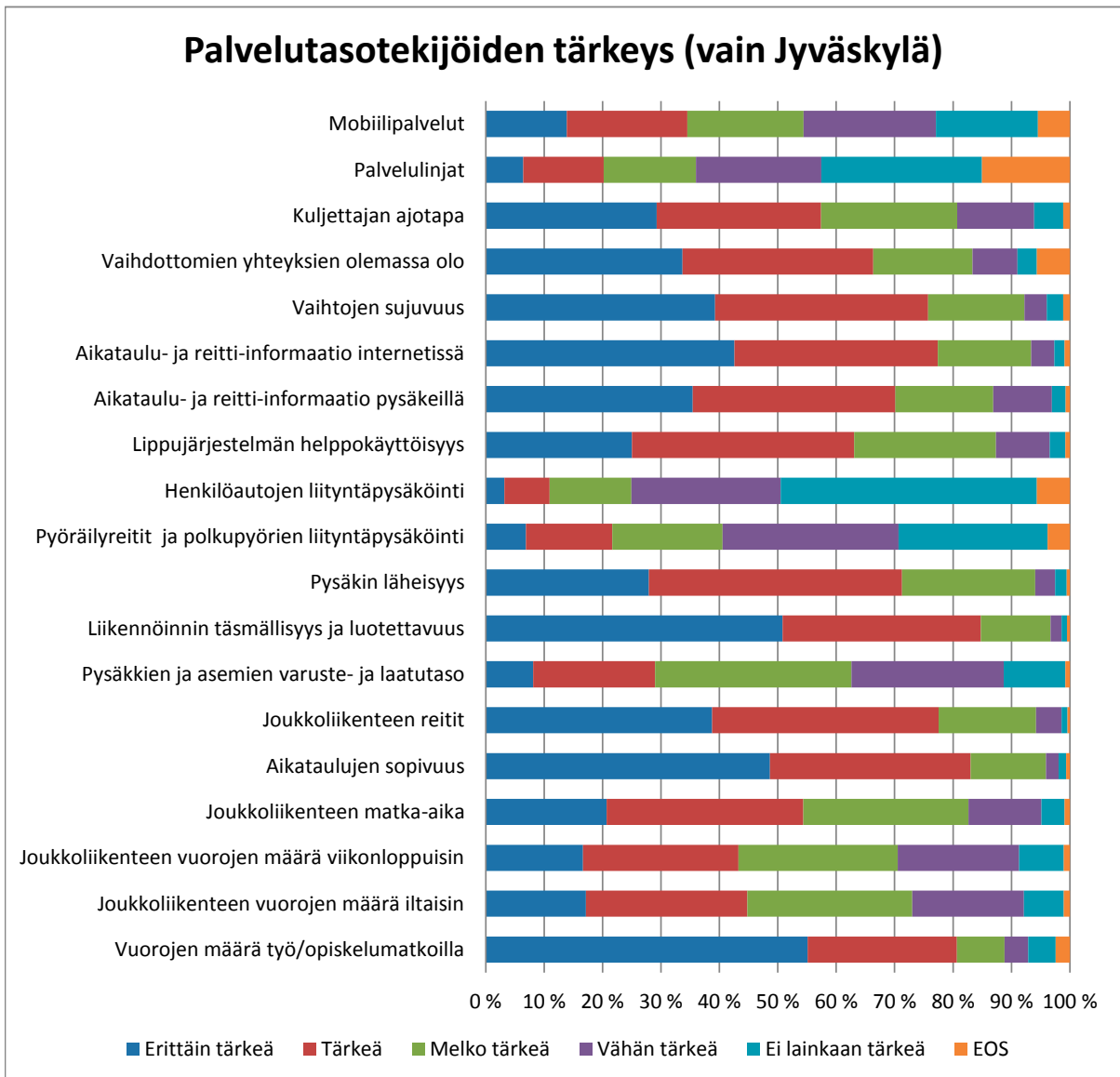
Kuva 4.8 Palvelutason osatekijöiden tärkeys jyvaskylän ulkopuolisissa kunnissa asuvien mielestä.

Jyvaskylän ulkopuolella asuvien vastaajien mielestä kolme tärkeintä (eniten erittäin tärkeä ja tärkeä vastauksia) joukkoliikenteen palvelutasotekijää annetuista vaihtoehdoista on tärkeysjärjestyksessä:

- Aikataulujen sopivuus
- Aikataulu- ja reitti-informaatio internetissä
- Liikennöinnin täsmällisyys ja luotettavuus

Vähiten tärkeitä (eniten ei lainkaan tärkeä ja vähän tärkeä vastauksia) palvelutasotekijöitä ovat puolestaan:

- Henkilöautojen liityntäpysäköinti
- Pyöräilyreitit ja polkupyörien liityntäpysäköinti
- Pysäkkien ja asemien varuste- ja laatutaso



Kuva 4.9 Palvelutason osatekijöiden tärkeys jyväs kylässä asuvien mielestä.

Jyväskylässä asuvien vastaajien mielestä kolme tärkeintä (eniten erittäin tärkeä ja tärkeä vastauksia) joukkoliikenteen palvelutasotekijää annetuista vaihtoehdoista on tärkeysjärjestyksessä:

- Liikennöinnin täsmällisyys ja luotettavuus
- Aikataulujen sopivuus
- Vuorojen määrä työ/opiskelumatkoilla

Vähiten tärkeitä (eniten ei lainkaan tärkeä ja vähän tärkeä vastauksia) palvelutasotekijöitä ovat puolestaan:

- Henkilöautojen liityntäpysäköinti
- Pyöräilyreitit ja polkupyörien liityntäpysäköinti
- Palvelulinjat

Vähiten tärkeiksi nousevista palvelutasotekijöistä liityntäpysäköintiasiat eivät kaupunkiympäristössä ole niin olennaisia, kuin isompien teiden varrella kulkevilla linjoilla. Palveluliikenne puolestaan nousee esiin enemmänkin vastaajien ikäjakauman johdosta. Näiden täten hieman perusteettomasti esiin nousseiden palvelutasotekijöiden jälkeen seuraavat kolme vähiten tärkeää tekijää olivat:

- Mobiilipalvelut
- Pysäkkien ja asemien varuste- ja laatutaso
- Joukkoliikenteen vuorojen määrä viikonloppuisin

Vapaamuotoiset kommentit

Asukaskyselyn yhteydessä vapaamuotoisia kommentteja annettiin yhteensä noin 700 kpl. Suurin osa kommenteista koski Jyväskylän paikallisliikennettä. Seuraavassa on yhteenveto kommentteissa eniten esiin nousseista kehittämistarpeista.

Täsmällisyys, luotettavuus:

- Vuorot myöhästelevät erityisesti talviaikaan ja liian kireistä aikatauluista johtuen
- autot menevät pysäkin ohi ennen nettiaikatauluun merkittyä aikaa
- liikennöinnin epäluotettavuus (huonosta kalustosta johtuen)

Nopeus:

- nykyisten vuorojen rinnalle nopeampia vuoroja, jotka ajoitettu työvuorojen mukaan

Reitit:

- kaikki linjat kulkevat säteittäin Jyväskylän keskustasta ja keskustaan ja 'kehäliikenne' sujuvine yhteyksineen puuttuu lähes kokonaan
- uusia asuinalueita ei ole joukkoliikenteen piirissä (mm. Muuramessa)
- suurempia linjoja nopeampia teitä pitkin kaivataan (esim. Laukaa – Jyväskylä)
- Äänekoskella kunnan sisäiset yhteydet heikot

Vuoromäärät, liikennöintiäika:

- koulujen lomien aikana mahdollon käyttää joukkoliikennettä työmatkoihin
- viikonloppuisin vuoroja on liian vähän
- tietyt vuorot ovat erityisesti aamuisin niin täynnä, että aina ei meinaa kyytiin mahtua
- vakiovuoroja toivotaan enemmän, että ei tarvitsisi aina maksaa pikavuoromaksua
- klo 6.30–17.00 välisenä aikana vuoroja on mentävä riittävän tiheästi, jotta työmatkoihin kuluva aika ei kasva liian suureksi verrattuna oman auton käyttöön

Hinta, lipputyypit:

- kertalipun hinta liian korkea verrattuna omalla autolla tehtävään matkaan
- ehkäpä kävijämäärät nousisivat, jos lippujen hintaa laskisi johonkin tasasummaan
- lastenvaunujen kanssa liikkuvien tulisi saada ilmainen bussimatka
- lippujärjestelmä kokonaisuudessaan sekava
- bussilippu pitäisi olla mahdollista ostaa puhelimesta
- yhden matkalipun tulisi automaattisesti olla voimassa tunnin
- samalle kortille olisi hyvä voida ladata sekä matkaa että aikaa
- yhden matkalipun järjestelmä sekä busseille että junille

Yhteensopivuus muihin joukkoliikennemuotoihin:

- Helsingin suuntaan lähteviin aamujuniin (esim 6:30) ei ole yhteyttä
- Laukaa - JKL - Laukaa vuorot eivät sovi VR:n aikataulujen kanssa

Pysäkkiolosuhteet, liityntäpysäköinti, pysäkkien saavutettavuus:

- pysäkeiltä puuttuu auton tai pyörän (turvallinen) liityntäpysäköinti
- pysäkkiaikatauluissa kerrotaan ainoastaan milloin bussi lähtee alkupisteestään
- linja-autopysäkkien talvikunnossapito huonoa keskusta-alueiden ulkopuolella

Informaatio, markkinointi:

- reitit ja aikataulut vaikeaselkoisia
- linjakilpien käyttöä pitäisi parantaa
- Jyväskylässä aikataulukirja vaikeaselkoinen
- mobiilipalveluja voisi kehittää (esim. pysäkkiaikataulut puhelimen näytölle)
- internet antaa eri tiedon ajoreitistä, kuin mitä todellisuudessa ajetaan
- myös kaukoliikenteen linja-autovuorojen reitit voisi näyttää kartalla netissä

- aikatauluja ja reittejä on vaikea tulkita, kun on niin paljon epäsäännöllisyyttä ja poikkeuksia reiteissä ja aikatauluissa
- internet-palvelujen lisääminen olisi nykyaikaa
- bussivuoroja ei osata markkinoida ihmisille haja-asutusalueilla
- palvelulinjaa kannattaisi mainostaa nykyistä enemmän

Muita kommentteja/ehdotuksia:

- joukkoliikenteen imago tärkeä
- kuskiä käytöksessä ja ajotavassa on toivomisen varaa
- ajettavan kaluston kunto on aika ajoin suorastaan hengenvaarallinen
- toimiva ilmastointi- ja lämmitysjärjestelmä on tänä päivänä ihan perusedellytys
- taksi osana joukkoliikennettä olisi vartenotettava ja kehitettävä muoto alueelle, josta joukkoliikennepalvelut on jo karsittu
- busseilla pitäisi olla etuajo-oikeus useammassa risteyksessä
- joukkoliikenteen kilpailuttaminen järkevämmäksi, ei ole mitään syytä vaihtaa tuttua liikennöitsijää muutaman euron voiton vuoksi
- kaupunkiliikenteestä pois pitkänmatkan linja-autot
- erilaisten asioimisliikenne- ja kutsutaksijärjestelmien kehittäminen niiden haja-asutusalueen asukkaitten palvelemiseksi, joilla itsellään ei ole autoa

5. KEHITTÄMISEHDOTUKSET

Joukkoliikenne hillitsee ilmastonmuutosta tehokkaasti vain, mikäli se tarjoaa todellisen, houkuttelevan vaihtoehdon henkilöautolle. Tällöin täytyy ainakin seuraavien kriteerien täyttyä:

- linja-autovuorolla on matkan tarkoitukseen sopiva aikataulu ja reitti
- matka-aika suhteessa henkilöautoon ei saa olla liian pitkä, ts. reitin tulee olla mahdollisimman suora
- pysäkki on helposti ja turvallisesti saavutettavissa. Jos pysäkki ei ole kävelymatkan päässä, tulee pysäkillä olla turvallinen pyörän tai auton pysäköintimahdollisuus
- pysäkki tarjoaa miellyttävän odotustilan
- tieto linja-autovuorosta on helposti löydettävissä ja se on luotettavaa (aikataulut pitävät, poikkeuksista tarjolla ajantasainen informaatio)

Seuraavaan taulukkoon on koottu laatukäytävän kanalta tärkeimmät kehittämisehdotukset, joiden tavoitevuosi on 2020. Ehdotuksissa on paikattu puutteita asetettuun tavoitetasoon nähden (taulukot 4.1 ja 4.2), sekä otettu huomioon maastokatselmuksessa todetut pysäkkipuutteet laatukäytävän merkittävimmillä pysäkeillä (ks. myös kohta 3.3). Lisäksi on huomioitu Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman asukaskyselyssä voimakkaimmin esille nousseet tarpeet. Ehdotukset on jaettu yhteysväleihin, ja niissä on otettu kantaa toimenpiteen tärkeyteen sekä toteuttamisen ensisijaiseen vastuutahoon.

Lisävuoroja on esitetty lähinnä koulujen loma-ajan työmatkoja turvaamaan. Linja-autojen aikatauluihin esitetään toisaalta niiden yhteensovittamista juna- ja kaukoliikenteen aikataulujen kanssa, ja toisaalta aikataulujen väljentämistä ruuhkaisimmilla Jyväskylän taajama-alueen reiteillä.

Lentoasemalla poikkeaminen on esitetty pääosin poistettavaksi, koska se hidastaa merkittävästi aikatauluja Äänekoskelta ja Saarijärveltä Jyväskylään. Tietyille tärkeille lentovuoroille yhteys säilytetään. Nykyisellään noin puolet esimerkiksi Äänekosken ja Jyväskylän väliä liikennöivistä vuoroista poikkeaa lentoasemalla, minkä lisäksi useat muut vuorot vielä tarvittaessa.

Kullekin yhteysvälille on esitetty vähintään yhtä laadukasta nousupysäkkiä, joka varustetaan korkeatasoisella pysäkkikatoksella ja pyörä- tai autopysäköintipaikalla. Lisäksi tulee huolehtia turvallisista kevyen liikenteen yhteysistä pysäkeille. Kirri-Tikkakoski välin pysäkkien kehittäminen tullee toteutumaan lähitulevaisuudessa 4-tien moottoritieksi rakentamisen yhteydessä. Mahdollisesti myöhemmässä vaiheessa myös Tikkakosken ja Äänekosken välinen osa 4-tiestä kehitetään moottoritieksi, mikä avaa uusia mahdollisuuksia nykyistä nopeammille joukkoliikenneyhteyksille. Hirvaskankaan uuden eritasoliittymän pysäkiparit ovat ehdolla valtakunnallisen Sata solmupysäkkiä Suomeen -hankkeen kehittämiskohteeksi, koska ne ovat laatukäytävän kenties merkittävin vaihtopysäkipari. Pysäkkien merkitys on korostumassa Hirvaskankaan ympäristön maankäytön voimakkaan kehittymisen myötä.

Kaikilta keskeisiltä pysäkeiltä tulee löytyä ajantasainen informaatio linja-autovuorojen aikataulusta ja reiteistä. Parhaimmillaan informaatio voi olla reaaliaikaista, mutta se ei ole vaatimus. Luonnollisesti pysäkeiltä tulee löytyä roska-astia ja mielellään myös penkki. Pysäkkien kunnossapitoa, erityisesti talvisaikaan, tulee tehostaa nykyisestä. Aurattaessa tulee huolehtia siitä, ettei odotustilaan jää lumivallia. Koneellista lumenaurauksia tulee täydentää käsityönä tehtävällä viimeistelyllä kunnollisen lopputuloksen saavuttamiseksi. Käsityö on tärkeää myös siksi, ettei turhaan vaurioiteta katoksia koneilla. Myös pysäkeille johtavat kevyen liikenteen yhteydet tulee pitää kulkukelpoisina. Auraamisen lisäksi tulee kiinnittää huomiota liukkauden torjuntaan.

Informaation lisäksi tärkeä rooli on itse linja-autoliikenteen markkinoinnilla. Nämä kulkevat käsi kädessä, toisin sanoen näkyvällä, mieleenpainuvalla ja mahdollisesti jopa kohdennetulla mainonnalla herätetään kiinnostus, joka johtaa lisäinformaation etsimiseen.

Varsinaisen laatukäytävän ulkopuolelta kantaa on otettu syöttöliikenteen järjestämiseen runkoreiteille. Syöttöliikenteet toimivat samalla kuntien sisäisenä joukkoliikenteenä täydentäen mm. koululaisvuoroja.

Taulukko 5.1 Toimenpide-ehdotukset laatukäytävälle yhteysväleittäin

Yhteysväli	Kehittämistoimenpide	Tärkeysluokka			Vastuutaho
		I	II	III	
Jämsä - Jkl - Jämsä	Toinen työmatkavuoro klo 8:ksi Jyväskylään kesäaikaan		x		ELY
Muurame - Jyväskylä - Muurame	Paikallisliikennealueella jl:een luotettavuuden parantaminen aikatauluja väljentämällä (koskee myös Laukaa-Jkl väliä)	x			Jkl kaupunki
	Kutsupohjainen syöttöliikenne asuinalueilta laatukäytävälle			x	Kunta
	Joukkoliikenneväylien etuajo-olosuhteiden parantaminen, liikennevaloetuuudet Jkl:n keskustassa	x			Jkl kaupunki
	Korkeatasoinen aluepysäkki pysäkki- ja pyöräkatoksineen Muuramentien rampin pysäkillä (Jkl:n suuntaan)	x			ELY
	Vanhalle Nelostielle (Muurame) pysäkkikatos ja Koivuhahtentien liittymään korkeatasoinen aluepysäkki		x		Kunta
Laukaa - Jyväskylä - Laukaa	Talviarkeen aamuhuipputunnille (klo 07-08) 1-2 nopeaa suoraa vuoroa Laukaasta Jkl:ään (joko muuttamalla nykyisiä vuoroja tai lisäämällä uusia)	x			Kunta+ELY
	1-2 vuoroparia ilta-aikaan välille Laukaa-Jkl-Laukaa		x		Kunta+ELY
	Paikallisliikennealueella jl:een luotettavuuden parantaminen aikatauluja väljentämällä (koskee myös Muurame-Jkl väliä)	x			Jkl kaupunki
	Bussiaikataulujen yhteensovittaminen juna- ja kaukoliikenteen bussiaikataulujen kanssa	x			ELY+kunta
	Kutsupohjainen syöttöliikenne asuinalueilta laatukäytävälle			x	Kunta
	Terminaalitasoinen pysäkki Laukaan keskustaan	x			Kunta+ELY
	Korkeatasoinen aluepysäkki Tiituspohjan etel. liittymään		x		ELY
Äänekoski - Jyväskylä - Äänekoski	Talviarkeen aamuhuipputunnille 1 suora vuoro vt4:n kautta Äänekoskelta Jkl:ään		x		ELY
	1 vuoropari ilta-aikaan välille Äänekoski-Jkl-Äänekoski		x		ELY
	Vuorojen nopeuttaminen poistamalla lentokentällä poikkeaminen (joissakin vuoroissa voi säilyttää)	x			ELY, Liikennöitsijät
	Bussiaikataulujen yhteensovittaminen juna- ja kaukoliikenteen bussiaikataulujen kanssa	x			ELY+kunta
	Kutsupohjainen syöttöliikenne asuinalueilta laatukäytävälle (toimii myös kunnan sisäisenä liikenteenä)			x	Kunta
	Korkeatasoinen aluepysäkki katoksineen vt 4 Hirvaskankaan pysäkillä (Jkl:n suuntaan); liittymäpysäköinti ABC:n pihalle	x			ELY
	Terminaalitasoinen pysäkki Äänekosken keskustaan	x			Kunta+ELY
	Korkeatasoinen aluepysäkki Konnevedentien (mt69) liittymään		x		ELY
Korkeatasoinen aluepysäkki Tikkakosken liittymään (vt4)		x		ELY	
Uurainen - Jkl - Uurainen	Työmatkavuoro klo 8:ksi Jyväskylään ja klo 16 jälkeen Jyväskylästä ympäri vuoden		x		ELY
	Korkeatasoinen aluepysäkki Tikkakosken liittymään (mt630)	x			ELY
Saarijärvi - (Äkoski) - Jkl - (Äkoski) - Saarijärvi	Työmatkavuoro Jyväskylästä Saarijärvelle klo 16 jälkeen kesäaikaan		x		ELY
	Aikataulumuutoksella yhteys Saarijärveltä Äänekoskelle klo 8:ksi ja 16 jälkeen ympäri vuoden	x			ELY
	Korkeatasoinen aluepysäkki Uuraistentien ja vt13 liittymään.	x			ELY
Yleistä	Pysäkkien (talvi-)kunnossapidon tehostaminen	x			Kunnat+ELY
	Lippujärjestelmän selkeyttäminen	x			Kunnat, liikennöitsijät
	Yhteiskäyttölipun kehittäminen bussi/juna		x		ELY
	Mobiilipalvelujen lisääminen (esim. lipun osto kännykällä)		x		ELY, kunnat, liikennöitsijät
	Informaation parantaminen (internet+perinteinen)	x			ELY, kunnat, liikennöitsijät
	Seudullisen aikataulujulkaisun laatiminen	x			ELY, kunnat, liikennöitsijät
	Markkinoinnin tehostaminen	x			Kunnat, liikennöitsijät
	Linja-autokaluston uusiminen	x	x	x	Liikennöitsijät



KESKI-SUOMEN LIITTO

Regional Council of Central Finland

