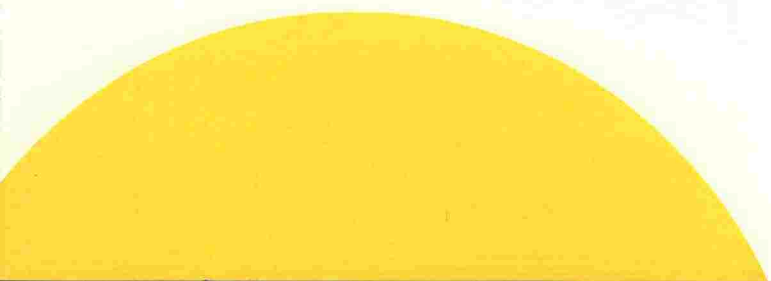




TIEHALLINTO

Keski-Suomen tiepiirin joukkoliikenneselvitys

Tiehallinnon selvityksiä 65/2001



Keski-Suomen tiepiirin joukkoliikenneselvitys

Tiehallinnon selvityksiä

65/2001

Tiehallinto
Keski-Suomen tiepiiri
Jyväskylä 2001

Kansikuva ja raportin valokuvat: Timo Vuoriainen / Tieliikelaitos

ISSN 1457-9871
ISBN 951-726-820-3
TIEH 3200711

Tiehallinto
Keski-Suomen tiepiiri
Cygnaeuksenkatu 1
40101 JYVÄSKYLÄ
Puhelinvaihde 0204 22 156

Asiasanat: Joukkoliikenne, toiminnansuunnittelu, strategiat, kehittäminen, Keski-Suomen tiepiiri

Aiheluokka: 111

TIIVISTELMÄ

Tämän selvityksen tarkoituksena on määritellä, miten Keski-Suomen tiepiiri voi omassa toiminnassaan ottaa joukkoliikenteen toimintaedellytykset paremmin huomioon. Työssä on esitetty Keski-Suomen tiepiirin tavoitteet ja toimintalinjat joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi. Näitä toteuttamaan on määritelty mahdollisimman konkreettiset toimenpiteet.

Tarveselvityksen lähtökohtana on ollut tiivis yhteistyö joukkoliikenteen paikallisten sidosryhmien kanssa. Työtä on ohjannut sidosryhmistä koottu työryhmä. Lisäksi vuoropuhelua on käyty sekä tiepiirin sisällä että sidosryhmien kanssa mm. joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittämistarpeista.

Selvityksen yhteydessä on tarkasteltu joukkoliikenteen yleisiä lähtökohtia tiepiirin alueella sekä käyty läpi tienpitoa joukkoliikenteen näkökulmasta. Nykytila-analyysi sisältää kuvauksen Keski-Suomen tiepiirin joukkoliikennejärjestelmästä ja sidosryhmistä, joukkoliikennetermistön, yhteenvedon esille tulleista joukkoliikenteen kehittämistarpeista sekä Linja-autoliiton alueosaston esityksen kiireellisimmistä kehitettävistä kärkipysäkeistä.

Lähtökohtien ja vuoropuhelun pohjalta Keski-Suomen tiepiirin tavoitteiksi joukkoliikenteen osalta on määritelty:

- Eri väestöryhmien tasa-arvoisen liikkumisen varmistaminen tienpidon keinoin.
- Joukkoliikenteen matkustajien liikenneturvallisuuden ja odotusolosuhteiden paraneminen.
- Joukkoliikennejärjestelmän saavutettavuuden paraneminen kevyen liikenteen yhteyksien ja informaation osalta.
- Julkisen liikenteen esteettömyyden paraneminen.
- Joukkoliikenteen liikennöitävyyden paraneminen koko tieverkolla.
- Joukkoliikenteen tarpeiden huomioon ottaminen kaikessa tiepiirin toiminnassa.

Tavoitteita toteuttamaan on määritelty Keski-Suomen tiepiirin joukkoliikenteen toimintalinjoiksi seuraavat:

1. Yhteistyön tiivistäminen
2. Joukkoliikenteen huomioon ottaminen kaikessa toiminnassa
3. Pysäkkien ja kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen
4. Talvihoidon kehittäminen
5. Joukkoliikennetietämyksen lisääminen ja seuranta

Toimintalinjoja toteuttaville toimenpiteille on nimetty vastuuhenkilöt ja määritelty aikataulut. Keski-Suomen tiepiirin johtoryhmä on käsitellyt raportin sen luonnosvaiheessa. Toimintalinjojen toteutumisen seurannasta vastaa tiepiirin joukkoliikenteen vastuuhenkilö.

ESIPUHE

Tiehallinto hyväksyi vuonna 2000 joukkoliikenteen toimintalinjat, joiden yhtenä pääkohtana oli tiepiireittäin tehtävät joukkoliikenteen tarveselvitykset. Keski-Suomen tiepiirin joukkoliikenneselvityksen laatiminen alkoi helmikuussa 2001. Selvityksessä on kuvattu alueen joukkoliikennejärjestelmän nykytila, olemassa olevat ongelmat ja kehittämistarpeet. Selvityksessä on määriteltävy tavoitteet ja toimenpiteet, joilla Keski-Suomen tiepiiri voi parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Samalla on määritetty tiepiirin yhteistyötahot joukkoliikenneasioissa.

Työn ensisijaisena lähestymistapana on ollut matkustajan näkökulma. Lähtökohtia on selvitetty kunnille ja liikennöitsijöille tehdyillä kirjallisilla kyselyillä, Keski-Suomen tiepiirin tiemestarien ja Tieliikelaitoksen urakoinnin projekti-päälliköiden haastatteluilla sekä tutustumalla Tiehallinnon ja muiden alueen joukkoliikenteen sidosryhmien toimintalinjoihin ja aikaisempiin selvityksiin.

Selvitys koskee erityisesti linja-autoliikennettä yleisellä tieverkolla. Taksiliikennettä on tarkasteltu *liityntäliikenteen, kutsuohjatun joukkoliikenteen* ja koululaiskuljetusten yhteydessä. Kevyt-, rautatie- ja lentoliikenne ovat tarkastelussa mukana lähinnä liityntäliikenteen osalta. Tarkastelualue, Keski-Suomen tiepiiri, kattaa Keski-Suomen maakunnan, yhteensä 30 kuntaa.

Työtä valmistelleeseen työryhmään ovat kuuluneet:

Hannu Keralampi	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri (pj)
Kari Keski-Luopa	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Erkki Pyyppönen	Keski-Suomen liitto
Aulikki Graf	Keski-Suomen liitto
Lasse Hinkkanen	Länsi-Suomen lääninhallitus
Esko Kangas	Linja-autoliitto, Sisä-Suomen osasto
Kari Nyysönen	Oy Matkahuolto Ab, Jyväskylä
Jorma Lipponen	Jyväskylän kaupunki
Harri Holttinen	Keski-Suomen taksiryttäjät ry
Ilkka Kovala	Pohjolan Turistiauto Oy / Linjaliike Röman

Selvityksen on tilannut Tiehallinnon Keski-Suomen tiepiiri. Keski-Suomen liitto on vastannut nykytila-analyysin kustannuksista EU:n BALTSURD-rahoituksella.

Selvityksen laatimisesta on vastannut DI Ville-Mikael Tuominen Insinööritöimistö A-Tie Oy:stä asiantuntijoinaan DI Harri Vitikka ja ins. Timo Vuoriainen Tieliikelaitoksen konsultoinnin tieto- ja asiantuntijapalveluista ja DI Heimo Rintamäki A-Tie Oy:stä.

Jyväskylä, lokakuu 2001

Tiehallinto
Keski-Suomen tiepiiri

SISÄLTÖ

1	TERMEJÄ	9
2	NYKYTILA-ANALYYSI	13
2.1	Joukkoliikennejärjestelmä Keski-Suomen tiepiirin alueella	13
2.2	Aluerakenne	16
2.3	Linja-autoliikenteen palvelut Keski-Suomessa	17
2.4	Tiepiirin yhteistyötahot joukkoliikenneasioissa	20
2.4.1	Linja-autoyrittäjät	20
2.4.2	Linja-autoliitto ry (LAL), Sisä-Suomen osasto	21
2.4.3	Taksit ja Taksiliitto ry	21
2.4.4	Länsi-Suomen lääninhallitus	21
2.4.5	Oy Matkahuolto Ab	22
2.4.6	Kunnat	22
2.4.7	Keski-Suomen liitto	22
2.5	Joukkoliikenteen kehittämistoiminta Keski-Suomessa	23
2.6	Joukkoliikenne tienpidon linjauksissa ja ohjelmissa	25
3	KEHITTÄMISODOTUKSET	28
3.1	Vuoropuhelumenetelmät	28
3.2	Kuntien odotukset	29
3.3	Liikennöitsijöiden odotukset	31
3.4	Kunnossapidon vastuuhenkilöiden odotukset	33
3.5	Yhteistyön kehittämisodotukset	35
3.6	Odotukset tietojen saatavuudesta	35
3.7	Asiakaspalaute	36
4	KEHITTÄMISOHJELMA	37
	Toimintalinja 1 – Yhteistyön tiivistäminen	38
	Toimintalinja 2 – Joukkoliikenteen huomioon ottaminen kaikessa toiminnassa	39
	Toimintalinja 3 – Pysäkkien ja kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen	40
	Toimintalinja 4 – Talvihoidon kehittäminen	41
	Toimintalinja 5 – Joukkoliikennetietämyksen lisääminen ja seuranta	42
5	TOTEUTUS	43
5.1	Vaikutukset	43
5.2	Toteutusohjelma: vastuut ja aikataulu	45
6	LIITTEET	47

1 TERMEJÄ

Ohessa on määritelty termejä, jotka on raporttitekstissä merkitty kursivoidulla tekstityypillä.

Aikataulu = Määrittelee joukkoliikenteessä ajettavat lähdöt ja lähtöajat pääte-pysäkeiltä. Aikatauluissa voi olla lähtöajat myös linjan varrelta olevilta välipysäkeiltä tai -asemilta. Nämä ajantasauspisteet edellyttävät kuljettajalta ajon nopeuttamista, hidastamista tai odottamista. Aikataulut kytketään yleensä töiden, koulujen ja muiden toimintojen alkamis- ja päätymissaikoihin ja jatkoyhteyksien aikatauluihin.

Avoin liikenne = *Julkisen liikenteen* palvelu, joka on kaikkien matkustajien käytettävissä normaaleilla joukkoliikenteen taksoilla. Avoimen joukkoliikenteen vastakohta ovat *erilliskuljetukset*.

Clearing = Tilitysjärjestelmä, joka sisältää myyntiin ja todelliseen käyttöön perustuvan tilitysten seurannan ja toteuttamisen monien yritysten kesken sekä tarvittavat laskutus- ja tilityspalvelut. Usean palveluntuottajan palveluihin käytettävän lipun rahaliikenteen hoitojärjestelmä. Sisältää maksujen selvittämisen, lipunmyyntitulojen ja lippusubvention jakamisen liikennöitsijöille.

Erilliskuljetus = Pelkästään tiettyä asiakasryhmää, esimerkiksi koululaisia tai sosiaalitoimen asiakkaita palvelevaa *tilausliikennettä*. Erilliskuljetus voidaan järjestää tilausliikenteenä linja-autolla joukkoliikenneluvalla tai taksilla taksiluvalla.

Erikoispikavuoro = Linja-autojen kaukoliikennettä, joka on vastaavaa *pikavuoroa* nopeampi ja pysähtyy vain aikataulussa merkityillä paikkakunnilla ja erikseen merkityillä pikavuoropysäkeillä.

ExpressBus = 34 suomalaisen *pikavuoroyrityksen* markkinointiyhteenliittymä. Bussit tunnistaa valkoisesta pääväristä, punasinisestä nuolikuviosta sekä sinisestä ExpressBus -logosta. Kattaa noin 70% *pikavuoroliikenteestä*.

Joukkoliikenne = Suurehkojen matkustajamäärien kuljettamista kaikkien käytettävissä olevilla kulkuneuvoilla, kuten linja-autolla ja junalla.

Joukkoliikennelupa = On peruslupa, joka oikeuttaa *tilaus-* ja *ostoliikenteen* harjoittamiseen koko maassa. Luvan myöntää lääninhallitus.

Julkinen liikenne = Sisältää joukkoliikenteen lisäksi taksit.

Kannattamaton liikenne = Valtion tai kuntien ostama liikenne, jota ei voida hoitaa lipputuloperusteisena.

Kaupunkilippu = Tietyissä kaupungissa käytössä oleva bussilippu, jonka hintaa useat kunnat tukevat. Toteutettu yleensä sarjalippuna, esim. 30 vrk voimassa.

Kiinteä reitti = Käytetään *linjaliikenteessä*. Kiinteältä reitiltä ei sallita poikkeamia. Vastakohtana joustava reitti tarkoittaa sitä, että ennalta määrättyä reittiä voidaan muokata tilausten perusteella.

Kiskobussi = Yleensä 60-90 matkustajapaikkainen raideliikenneväline, joka muodostuu itsenäisestä vaunusta ja mahdollisesta liitevaunusta.

Korvaava liikenne = Liikenne, jolla korvataan jonkun muun liikennepalvelun loppuminen. Esimerkiksi lakkautettu junavuoro ajetaan linja-autolla.

Kutsuohjattu liikenne = Perinteisen linja-autoliikenteen ja taksiliikenteen välimuoto, jossa ajetaan *kiinteää*, joustavaa tai vapaasti muodostuvaa reittiä tilausten eli kutsujen perusteella. Matkustaja tekee tilauksen matkojenvälityskeskukseen, muuhun tilauskeskukseen tai suoraan liikennevälineeseen.

Laatukäytävä = Keskeinen aluerakenteen pääsuuntaa palveleva joukkoliikenteen reitti, jolla joukkoliikenteen palvelutaso on korkea niin liikenteen tarjonnan kuin matkustusympäristön osalta.

Lakisääteinen kuljetusvelvollisuus = Tietyille ihmisryhmille on lainsäädännöllä taattu oikeus kuljetuksiin. Esim. peruskoululaiset, joiden koulumatka on yli 5 km.

Liikennekeskus = Tiehallinnon liikenteen hallinnan palvelujen perustan muodostavat liikennekeskukset sekä tiedon keruun, hallinnan ja hyväksikäytön tietojärjestelmät. Liikennekeskukseen saa yhteyden soittamalla **tienkäyttäjän linjalle 0200-2100**. Puhelu yhdistetään lähimpänä olevaan päivystävään liikennekeskukseen. Uudenmaan ja Hämeen liikennekeskukset palvelevat 24 h vuorokaudessa. Keski-Suomen liikennekeskus Jyväskylässä palvelee talviaikana (ma-pe 7-17). Liikennekeskus ohjaa mm. kunnossapitoon liittyvän palautteen oikeaan osoitteeseen. Tienkäyttäjän linjalle voi myös antaa palautetta.

Liityntäliikenne = Matkustajan saapuminen joukkoliikenteen pysäkillä tai asemalle sekä jatkoyhteydet määränpäässä lopulliseen kohteeseen. Lyhyt liityntämatka tehdään yleensä kävellen tai polkupyörällä. Matkan luonteesta ja liityntämatkan pituudesta riippuen voidaan käyttää myös taksia, linja-autoa tai henkilöautoa.

Linja = Joukkoliikenteessä ajoneuvoilla on määrättyt reitit ja aikataulut, joilla ne kulkevat. Reitit ja aikataulun muodostamaa palvelukokonaisuutta kutsutaan linjaksi.

Linja-autoliitto ry (LAL) = Linja-autoyrittäjien valtakunnallinen etujärjestö, jonka jäseninä ovat lähes kaikki Suomessa linja-autoliikennettä harjoittavat liikenteenharjoittajat lukuun ottamatta kunnallisia liikennelaitoksia.

Linjaliikenne = *Luvanvaraista henkilöliikennettä*, jonka vuorot ajetaan lääninhallituksen myöntämän *linjaliikenneluvan* mukaisella reitillä ja aikataululla. Se on säännöllistä, palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja harjoittaminen ei perustu kunnan, kuntayhtymän, liikenne- ja viestintäministeriön tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn ostosopimukseen.

Linjaliikennelupa = Aikataulunmukaisen reittiliikenteen hoitamiseen vaadittava lupa. Lääninrajan ylittävään *pikavuoroliikenteeseen* luvan myöntää liikenne- ja viestintäministeriö ja muuhun liikenteeseen lääninhallitus. Lisäksi tietyillä kaupungeilla on lupatoimivalta kaupungin sisäiseen *paikallisliikenteeseen* (esim. Jyväskylä). Linjaliikennelupa on harkinnanvarainen ja sen saaminen edellyttää joukkoliikenneluvan.

Lipputuloperusteinen liikenne = Itsekannattava liikenne.

Luvanvarainen liikenne = Sellaista henkilöiden kuljetusta teillä, jonka harjoittamiseen tarvitaan liikennelupa.

Matalalattia-auto = Linja-auto, jonka matalalattiaosuudella sisääntulokorkeus on korkeintaan n. 35 cm. Auton lattia on toteutettu siten, että matkustajan kulku pysäkillä autoon ja autosta ulos on mahdollisimman lähellä samassa tasossa.

Oy Matkahuolto Ab = Linja-autoliikenteen valtakunnallinen palvelu- ja markkinointiyritys, joka tuottaa henkilöliikenteelle aikataulu-, informaatio-, asema-, lipunmyynti ja *clearing*-palveluja.

Matkaketju = Henkilöliikenteen yhdistetty kuljetus. Kokonaisuus, joka muodostuu *liityntämatkasta*, kulkuneuvon odotuksesta, matkoista, mahdollisista vaihdoista ja niistä aiheutuvista kävelyistä ja odotuksista sekä määränpään jatkoyhteyksistä.

Matkakeskus = Joukkoliikenteen yhteisterminaali, jossa paikallinen, seudullinen ja valtakunnallinen liikenne yhdistyvät. Matkakeskus sisältää yleensä rautatieaseman, kaukoliikenteen linja-autoaseman, *paikallisliikenteen* terminaalin tai pysäkit, taksiaseman ja pysäköintilaitoksen. Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on toteuttaa 22 matkakeskuksen verkosto Suomeen.

Monipalvelutaksi = Tavanomaisen taksinajon lisäksi palveluun kuuluu myös muut kuljetustarpeet, kuten kaupassa, postissa, apteekissa ja pankissa käynti.

Ostoliikenne = Tukiliikenne. Lääninhallituksen ostoliikenne on kuntien välistä kaikille *avointa* säännöllistä joukkoliikennettä, joka hankitaan kilpailutamalla. Kunnat ostavat sisäistä liikennettä. Kuntien ostoliikenne sisältää myös sosiaalipuolen kuljetuksia (koulutoimi jne.).

Paikallisliikenne = Kunnan, kaupungin tai kaupunkiseudun sisäistä lyhytmatkaista joukkoliikennettä.

Palveluliikenne = Muita joukkoliikennepalveluja täydentämään tarkoitettu palvelu, joka on kaikille *avointa* liikennettä. Se soveltuu hyvin myös iäkkäiden ja liikkumisesteisten henkilöiden liikkumiseen. Palveluliikenne voi toimia *kiinteällä reitillä* ja aikataululla tai se voi perustua *kutsuohjaukseen*. Palveluliikennettä ajetaan yleensä pienoislinja-autoilla tai 1+8-paikkaisilla takseilla.

Perustaso, peruspalvelutaso = 1. Tarjonta: Kunnan tai läänin määrittelemä joukkoliikenteen vuoropalvelutaso, joka vähintään pyritään alueella ylläpitämään. Yleensä perustasolla joukkoliikenteen palvelut perustuvat pitkämat-

kaiseen liikenteeseen sekä työ- ja koulukuljetuksiin klo 8.00 ja 16.00 välisenä aikana. **2. Fyysinen ympäristö:** Pysäkkivarustus on pääsääntöisesti vaatimatonta, mutta pysäkkilevennykset pyritään toteuttamaan kaikilla pysäkeillä. Tärkeimmät yksittäiset pysäkit voidaan kuitenkin toteuttaa laadukkaammin.

Pikavuoro = Linja-autojen nopeaa kaukoliikennettä, joka pysähtyy vain aikataulussa mainituilla paikkakunnilla ja tarvittaessa erityisillä pikavuoropysäkeillä. Matkustajien ottaminen ja jättäminen on mahdollista vain liikenneluvassa määritellyissä paikoissa.

Pysäkkiväli = Pysäkkien keskimääräinen välimatka joukkoliikenteen linjalla. Se vaikuttaa matkustajien keskimääräisiin kävelyetäisyyksiin sekä linjojen toimintaan mm. matka-aikojen ja viivytysten kautta.

Seutulippu = Seutulipulla voi matkustaa 30 päivän ajan rajoituksetta kaikissa seutulippualueen linja-autovuoroissa. Lippu on henkilökohtainen ja se käy eri linja-autoyrittäjien autoissa.

Taksiliitto, Suomen = Suomalaisten taksiautoilijoiden valtakunnallinen etujärjestö, jonka jäsenenä on n. 90 % henkilöliikennettä taksiluvuin harjoittavista yrittäjistä ja osa joukkoliikenneluvuin toimivista yrittäjistä.

Tavoitetaso = Joukkoliikenteen palvelut luokitellaan kilpailu-, perus- ja minimitasoihin. Luokittelussa otetaan huomioon tarjonta ja pysäkkiympäristö.

Tiehallinto = Tie liikennealan viranomaisen, joka toimii liikenne- ja viestintäministeriön alaisena ja vastaa yleisten teiden tienpidosta. Tiehallinto hankkii tienpitoon liittyvät tuotannolliset palvelut ja tuotteet ulkopuolisilta palveluntarjoajilta. Tiehallintoon kuuluu 9 tiepiiriä, joista Keski-Suomen maakunnan yleisistä teistä vastaa Keski-Suomen tiepiiri.

Tieliikelaitos = Liikenneväylien ja liikenneympäristönpalveluja tuottava valtion liikelaitos, joka toimii markkinoilla yhtenä monista palveluntuottajista. Tie-liikelaitos syntyi vuoden 2001 alussa Tielaitoksen jakauduttua Tiehallinnoksi ja Tieliikelaitokseksi.

Tilausliikenne = Luvanvaraista henkilöliikennettä, jota harjoitetaan vain tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla, sekä muuta luvanvaraista henkilöliikennettä, joka ei ole linjaliikennettä tai ostoliikennettä.

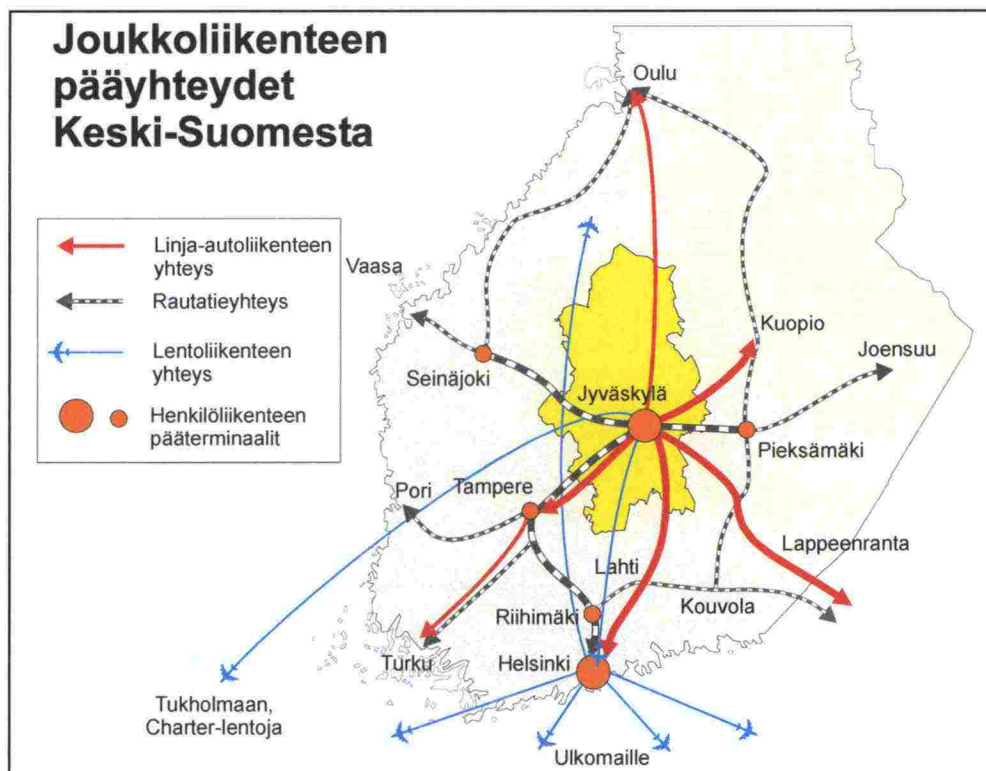
Vakiovuoro = Linja-autojen aikataulunmukaista reittiliikennettä, joka pysähtyy tarvittaessa reitin kaikilla pysäkeillä.

Vuoroväli = Joukkoliikenteen samansuuntaisten lähtöjen välinen aika.

2 NYKYTILA-ANALYYSI

2.1 Joukkoliikennejärjestelmä Keski-Suomen tiepiirin alueella

Keski-Suomen tiepiirin alueen liikennejärjestelmän rungon muodostaa valta- ja kantatieverkko. Tieverkon merkittävimmät yhteydet henkilö- ja tavaraliikenteessä ovat valtatie 4, 9, 13, 16, 18, 23 ja 24. Alueella on yhteensä 5 245 km yleisiä teitä, kuntien ja kaupunkien hoidossa olevia katuja noin 700 km ja yksityisteitä arviolta 5 000 km. Tie- ja katuverkkoa täydentää rautatiet ja Tikkakosken lentoasema Jyväskylän maalaiskunnassa. Keski-Suomen maakunnan ulkopuolelle on hyvät yhteydet erityisesti Jyväskylästä sekä linja-autojen *pikavuoroilla* että junilla.

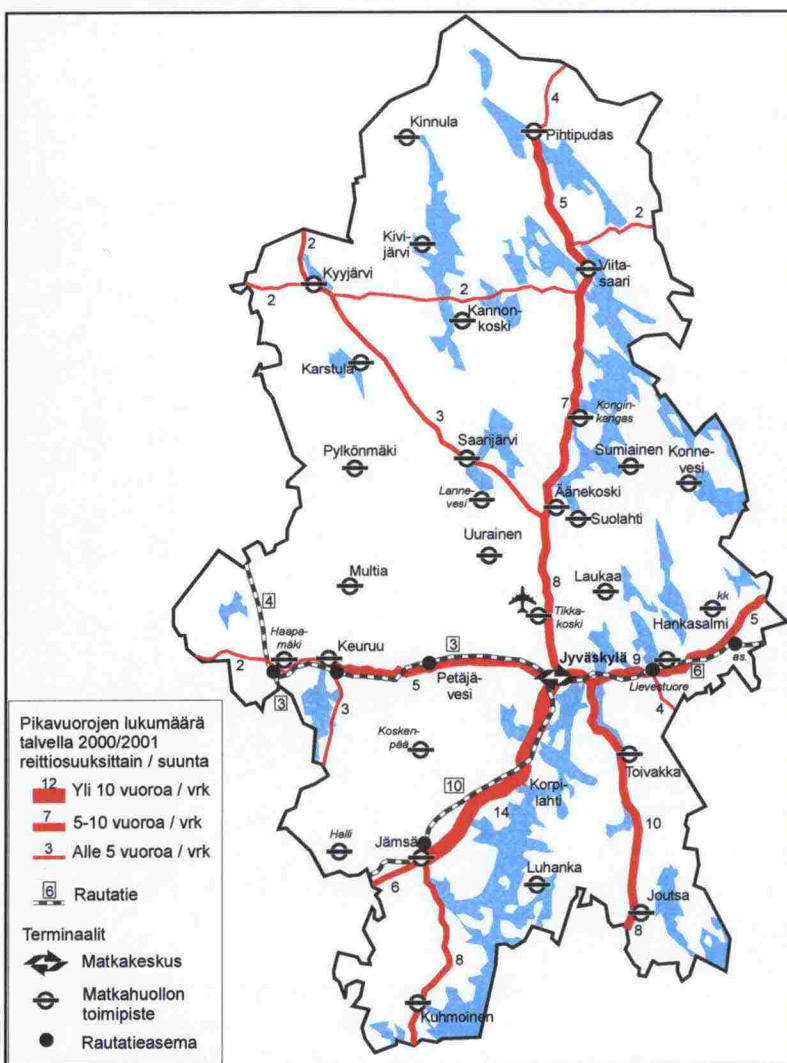


Kuva 1 Tärkeimmät yhteydet Keski-Suomesta linja-autoilla, junalla ja lentokoneella.

Lentoliikenne keskittyy Keski-Suomessa Tikkakosken lentokentälle, joka sijaitsee 21 km päässä Jyväskylän keskustasta. Tikkakoski on Suomen kuudenneksi vilkkain kotimaan matkustajamäärin mitattuna. Vuonna 2000 kotimaan lentomatkustajia oli 210 223 ja kansainvälisen liikenteen matkustajia oli 24 230. Tikkakoskella liikennöivät Finnair ja SAS/Air Botnia. Finnairilla on yhdeksän päivittäistä lentovuoroa Helsinkiin ja SAS:illa on useita viikoittaisia vuoroja Tukholmaan. Lentokentältä järjestetään myös tilauslentoja mm. Espanjaan ja Kreikkaan. Jyväskylän keskustasta on säännölliset Finnairin linja-

autoyhteydet lentoasemalle koneiden saapumisten ja lähtöjen aikoihin. Myös osa valtatie 4 vuoroliikenteestä ajaa lentoaseman kautta.

Rautatieliikenteellä on Keski-Suomessa tärkeä merkitys erityisesti kaukoliikenteessä. Jyväskylästä pääsee junalla Jämsän kautta Tampereelle ja edelleen Helsinkiin sekä Petäjäveden ja Keuruun kautta Haapamäelle ja edelleen Seinäjoelle. Itään mentäessä asemapaikkakuntia ovat Lievestuore ja Hankasalmi. Jyväskylään saapuu ja sieltä lähtee vuosittain 850 000 juna-matkustajaa. Tärkeimpiä kohdepaikkakuntia ovat Helsinki (225 000 matkustajaa vuodessa), Tampere (150 000) ja Turku (70 000). Lähiliikenteen asemapaikoista tehdään matkoja seuraavasti: Jämsä (25 000 matk./vuosi), Hankasalmi (20 000), Keuruu (9 000), Lievestuore (6 000) ja Petäjävesi (5 000). Rautateiden lähiliikenteessä työmatkaliikenteelle on parhaat mahdollisuudet Lievestuoreelta ja Hankasalmeilta Jyväskylään.



Kuva 2 Keski-Suomen joukkoliikenneterminaalit ja linja-autojen pikavuoroliikenteen ja junien vuorotarjonta talvella 2000/2001.

Linja-autoliikenne on Keski-Suomen joukkoliikennemuodoista tärkein. Linja-autojen reittiverkosto on tiheä ja kattava. Bussi yhdistää kaupungit ja maaseudun toisiinsa. Pääteillä palvelutaso on hyvä. Harvaan asutuilla alueilla liikenteen tarjonta on vähäisempää. Jyväskylään on eri puolilta maakuntaa hyvät tai tyydyttävät linja-autoliikenteen yhteydet. Jokaisesta kunnasta on mahdollisuus asioida Jyväskylässä yhden päivän aikana. Joillakin alueilla yhteys Jyväskylään on vaihtoyhteyksien varassa, toisaalla Jyväskylän yhteys voi vaatia *pikavuoron* käyttöä. Jyväskylästä ei ole mahdollista samalla tavalla käydä linja-autolla jokaisessa Keski-Suomen alueen kunnassa.

Suomen erityispiirteenä on taksien laaja käyttö joukkoliikennevälineenä. Joukkoliikenteessä matkustaja maksaa vain bussilipun hinnan. Nämä taksit liikennöivät yhtä säännöllisesti kuin linja-autot tai *kutsuohjauksen* mukaan. Takseja käytetään kansainvälisesti katsoen runsaasti myös erilaisiin viranomaisten järjestämiin erityisryhmien kuljetuksiin. Ns. tilataksi on maaseutuoloissa isoa linja-autoa joustavampi ja pieniä matkustajamääriä kuljetettaessa myös edullisempi.

Matkaketjujen osalta linja-autoliikenteellä ei ole lupateknistä estettä ajaa rautatie- ja lentoaseman kautta. Linja-autot liikennöivätkin melko kattavasti rautatieasemien kautta. Tarvetta on edelleen sovittaa linja-autojen *liityntäyhteyksiä* junaliikenteeseen. Esimerkiksi junaliikenteen asteittainen nopeuttaminen edellyttää aikataulukoordinaatiota. Keskeistä on neuvotella yhdessä junien aikataulumuutoksien vaikutuksista linja-autoliikenteeseen. Taksit palvelevat kattavasti matkaketjuja linja-auto- ja rautatieasemilla. Haja-asutusalueilla takseilla on mahdollista toteuttaa syöttöliikenne pääteiden linja-autovuoroille. Näillä maaseudun vaihtopysäkeillä tulee olla riittävästi odotustilaa matkustajien vaihtamiseen ja pysäkkilevennyksellä riittävästi pituutta useammalle pysäkillä samaan aikaan olevalle ajoneuvolle. Jyväskylään keskustaan on rakenteilla matkakeskus, joka tulee parantamaan eri liikennemuotojen välisiä *matkaketjuja*.



Kuva 3 Jyväskylän Vaasankadun, Hannikaisenkadun ja Rantaväylän yhdistävä silta keväällä 2001.

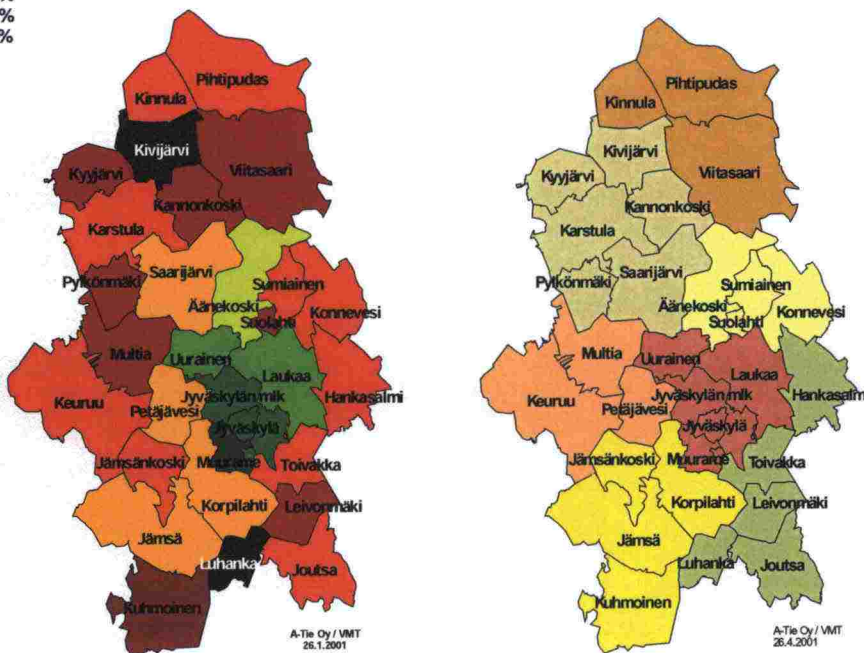
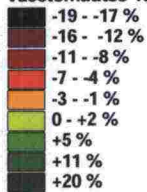
2.2 Aluerakenne

Keski-Suomen maakunnassa asui vuoden 2000 lopussa 263 886 asukasta. Maakunnan pääkaupunki on Suomen kymmenenneksi suurin kaupunki Jyväskylä. Rungas puolet Keski-Suomen väestöstä sekä palvelu- ja jalostustyöpaikoista sijaitsee Jyväskylässä ja sen ympäristökunnissa. Jyväskylän seutukunta on Suomen kuudenneksi suurin seutukunta, jossa asui vuoden 2000 lopussa 139 242 henkilöä.

Jyväskylän lisäksi maakunnassa on kaksi muuta, lähinnä puunjalostustoiminnan ympärille muodostunutta seutukuntakeskusta: Jämsä ja Äänekoski. Muita kaupunkitasoisia keskuksia ovat Keuruu, Saarijärvi ja Viitasaari. Muulle Keski-Suomelle on ominaista maaseutumainen harva asutus.

Maakunnan vuosittainen väestölisäys oli 1990-luvulla 300 – 1 900 asukasta. Väestönkasvu on ensisijaisesti kohdistunut Jyväskylän seutukuntaan, missä vuosittainen kasvu on 1990-luvulla ollut 1 000 – 1 700 asukasta. Maakunnan keskeisen kehitysvyöhykkeen, ydinalueen, muodostaa Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski-akseli.

Väestömuutos 1990-1999 (%)



Kuva 4 Väestömuutos Keski-Suomen kunnissa 1990-luvulla ja maakunnan seutukuntajako. Seutukunnat kuvaavat likimäärin työssäkäyntialueita. Seutukuntajako palvelee erityisesti tilastointia.

Kaupungistuminen yleensä parantaa joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edellytyksiä. Monipuolisten ja kestävien joukkoliikennepalvelujen aikaansaamiseksi edellytetään yhdyskuntarakenteen tietoista eheyttämistä.

2.3 Linja-autoliikenteen palvelut Keski-Suomessa

Linja-autoliikenteen liikennetyypit ovat Keski-Suomessa:

1. *Vakiovuoroliikenne*
2. *Pienten ja keskisuurten kaupunkien paikallisliikenne*
3. *Pikavuoroliikenne*
4. *Tilausliikenne*
5. *Palveluliikenne.*

Keski-Suomessa kaupunkien *paikallisliikennettä* on Jyväskylän, Jämsän ja Äänekosken seuduilla. Pääosan Keski-Suomen muusta joukkoliikenteestä muodostaa *vakiovuoroliikenne*. Kaikissa alueen kunnissa on saatavissa linja-autoliikenteen palveluja.

Yksityiset linja-autoyritykset hoitavat pääosan liikenteestä asiakastuloilla ja lääninhallitukset ja kunnat ostavat sitä täydentävää *kannattamatonta liikennettä*.

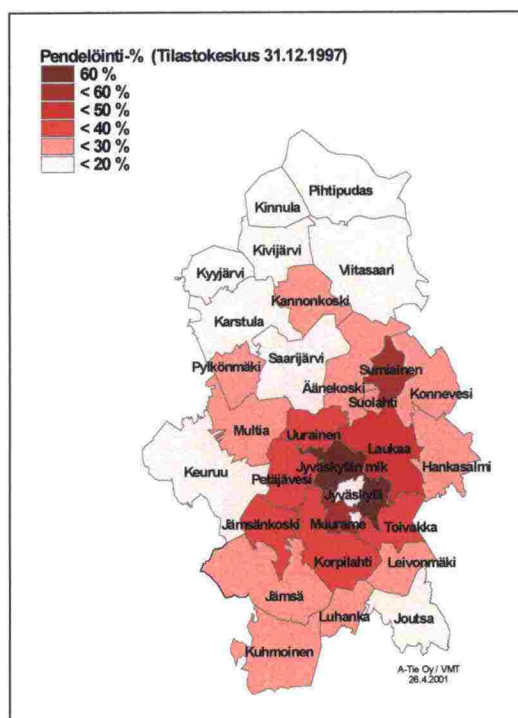
Kunnat ja lääninhallitus myöntävät tukea *seutu- ja kaupunkilippujen* hinnan alentamiseen ja siten parantavat joukkoliikenteen käytön edellytyksiä. Seutulippu on käytössä 19 kunnassa. Maakunnan väestöstä 90 % kuuluu *seutulippujärjestelmän* piiriin. *Kaupunkilippujärjestelmä* on Jyväskylässä, Jämsänjokilaaksossa ja Äänekosken seudulla.

Väestöpohja huomioon ottaen joukkoliikenteen alueellinen kattavuus on varsin hyvä. Keski-Suomessa ajetaan *linjaliikenneluvilla* ja lääninhallituksen ostovuoroilla yhteensä 11 miljoonaa kilometriä vuodessa. *Ostoliikenteen* osuus *vakiovuoroliikenteestä* on noin 30 prosenttia kaikista kilometreistä.

Linja-autoliikenteen vuorotarjontaa on eniten Jyväskylässä, missä on tiheävuoroinen *paikallisliikenne*. Jyväskylän naapurikunnissa, joista käydään paljon oman kunnan ulkopuolella töissä, on myös hyvä vuorotiheys. Näissä kunnissa on yleensä myös alhainen työpaikkaomavaraisuus. Työmatkaliikenne muodostaa yhden keskeisen joukkoliikenteen matkaryhmän.

Taulukko 1 *Joukkoliikenteen linja- ja ostokilometrit Keski-Suomessa vuonna 2000. (Lähde: Liikenteen peruspalvelut Länsi-Suomen läänissä 2000.)*

Liikennetyyppi	Kilometriä v. 2000
Vakiovuoroliikenne	7 560 500
- tästä ostoliikennettä	2 555 600
- tästä lipputuloperusteista	5 004 900
Pikavuoroliikenne	3 090 000
Kaupunkiliikenne	6 254 000
- tästä ostoliikennettä	680 000



Kuva 5 Asuinkuntansa ulkopuolella työssäkäyvien osuus työllisestä työvoimasta v.1997. Pendelöinti on Keski-Suomessa yleistä erityisesti Jyväskylän seudulla.

Keski-Suomessa on runsaasti harvaan asuttuja maaseutualueita, missä ei ole taloudellisesti mahdollista ylläpitää kattavaa linja-autoliikennettä. Kaikilla alueilla kunnat huolehtivat kuitenkin *lakisääteisistä kuljetusvelvollisuuksistaan*. Maaseutuliikenteen suurin asiakaskunta ovat koululaiset. Koulukuljetukset järjestetään pääosin kaikille *avoimena*, jolloin ne turvaavat myös liikumisen peruspalvelut. Alempiasteisen tiestön koululaisliikennettä ostavat lääninhallituksen lisäksi kunnat. Koululaiskuljetuksista osa ajetaan linja-autoilla ja osa takseilla.

Karkeasti jaettuna Keski-Suomi voidaan nähdä Jyväskylän kaupungin ja sen ympäristökuntien muodostamana joukkoliikenteen *tavoitetason* kaupunkina ja loput kunnat kuuluvat käytännössä *peruspalvelutasoon*. Joukkoliikenteen peruspalvelujen ongelmat liittyvät yleensä iltoihin ja viikonloppuihin ja osittain myös kesäaikaan, jolloin kouluvuorot eivät kulje. Liitteissä on karttaesitys linja-autoliikenteen vuorotarjonnasta Keski-Suomen kunnissa kesällä ja talvella v. 2000. (ks. LIITE 7)

Maaseutuliikenteen vuoromäärä on 1980-luvulla tapahtuneen karsimisen jälkeen säilynyt Keski-Suomessa lähes muuttumattomana. Lääninhallituksen arvion mukaan eräillä tieosilla on vieläkin mahdollista vähentää päällekkäistä liikennettä palvelutasoa heikentämättä.

Maaseutumaisissa kunnissa taksit täydentävät heikohkoa *linja- ja ostoliikenneverkkoa*. Kunnissa, joissa linja-autoliikenteen vuorojen tiheys on pieni, on usein suuri taksitiheys. Liitteissä on karttaesitys Keski-Suomen kuntien taksitiheydestä. (ks. LIITE 8)

Syrjäisen maaseudun väestöpohjan pienuudesta johtuen joudutaan yhä enenevässä määrin turvautumaan joukkoliikenteen hoidossa *linjaliikenteen* sijasta täsmäpalveluihin, kuten *kutsuohjattuun joukkoliikenteeseen*. Toisaalta haja-asutusalueilla väestön ikääntyminen ja palvelujen väheneminen lisäävät joukkoliikenteen tarvetta.

Palveluliikennettä on maakunnan seitsemässä kunnassa, yhteensä 51 linjaa. Palveluliikenne hoidetaan pääsääntöisesti 1+8-paikkaisilla *matalalattia-* ja *monipalvelutakseilla*. Jyväskylän Liikenteellä on kaksi palvelubussia. Vuonna 2000 Keski-Suomen palveluliikenteessä tehtiin 85 717 matkaa.



Kuva 6 *Kouluuntuloa Säynätsalon Lehtisaarella. Koululaisvuorot muodostavat monin paikoin joukkoliikenteen rungon. Koulujen pysäkit ovat erityiskohteita, joissa vaaditaan korkeampaa laatutasoa: tilavampaa odotustilaa, suurempia katoksia ja turvalliset kulkuyhteydet ja tienylitykset.*

2.4 Tiepiirin yhteistyötahot joukkoliikenneasioissa

Joukkoliikenteessä on useita toimijoita sekä julkisella että yksityisellä sektorilla. Tiepiirin yhteistyötahoja joukkoliikennettä koskevissa asioissa ovat erityisesti linja-auto- ja taksiryrittäjät ja heidän edunvalvontajärjestönsä, lääninhallitus, kunnat ja maakunnan liitto.

2.4.1 Linja-autoyrittäjät

Linja-autoyrittäjät hoitavat *kannattavan liikenteen* asiakastuloilla (*linjaliikenne*) ja viranomaiset ostavat sitä täydentävää liikennettä (*ostoliikenne*). Linja-autoliikenteen hoitomalli perustuu liikennelupiin. Peruslupa on *joukkoliikennelupa*, joka oikeuttaa *tilaus-* ja *ostoliikenteen* harjoittamiseen. Ilman ostosopimusta hoidettavaan *aikataulunmukaiseen* liikenteeseen vaaditaan *linjaliikennelupa*. Alalle pääsy on vapaata, jos täyttää EU:n ammattitaito-, vakavaraisuus- ja hyvämaineisuusvaatimukset. Luvan myöntää lääninrajan ylittävään *pikavuoroliikenteeseen* liikenne- ja viestintäministeriö ja muuhun liikenteeseen lääninhallitus. Lisäksi 28 kaupunkia Suomessa toimii oman alueensa luvanmyöntäjänä, Keski-Suomessa Jyväskylän kaupunki.

Linja-autoyrittäjät suunnittelevat asiakastarpeiden perusteella haluamansa reitit ja vuorot, anovat niille luvat ja kantavat liikenteestä taloudellisen vastuun. Suomessa yli 80 prosenttia linja-autoliikenteestä on itsekannattavaa toisin kuin muissa EU:n jäsenmaissa, joissa julkinen valta kantaa liikennepalveluista taloudellisen vastuun suurelta osin.

Suurin osa suomalaisista linja-autoyrittäjistä on enintään viiden linja-auton yrityksiä. Yli sadan auton määrään ylittää Suomessa vain yhdeksän yritystä ja kaksi kunnallista liikennelaitosta.

Keski-Suomen maakunnassa operoi noin 30 *linjaliikennettä* harjoittavaa yrittäjää. *Joukkoliikenneluvan* haltijoita Keski-Suomessa oli vuoden 2000 lopulla 51 kpl. Alueella operoi v. 2000 yhteensä 349 linja-autoa. Selvästi suurin joukkoliikenneyritys on Jyväskylän kaupunkiseudun *paikallisliikenteestä* vastaava Jyväskylän Liikenne Oy, joka kuuluu Koiviston Auto konserniin.

Taulukko 2 Keski-Suomen suurimmat joukkoliikennepalveluiden tuottajat mitattuna joukkoliikennelupien autojen määrillä.

Liikennöitsijä	Autoja v. 2000
Jyväskylän Liikenne Oy	101
Pohjolan turistiauto Oy / Linjaliike Röman	43
Karstulan Liikenne Oy	20
Töysän Linja Oy	21
Tourusen Linjat Oy	18

2.4.2 Linja-autoliitto ry (LAL), Sisä-Suomen osasto

Linja-autoliitto on linja-autoyrittäjien valtakunnallinen etujärjestö. Suomi on jaettu linja-autoliitossa kahdeksaan alueosastoon. Linja-autoliiton jäsenyritykset ovat alueosastojen jäseniä. Linja-autoliiton tehtävänä on vaikuttaa keskeisiin sidosryhmiin siten, että liiton jäsenet voivat harjoittaa joukkoliikennettä taloudellisesti kannattavalla tavalla. Linja-autoliitto antaa mm. lausuntoja liikennelupiin liittyvissä asioissa.

Linja-autoliiton Sisä-Suomen osasto sisältää Keski-Suomen, Pirkanmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnat. Näin ollen Sisä-Suomen osasto kattaa Tiehallinnon Keski-Suomen ja Hämeen tiepiirien alueet. Osasto kokoontuu kerran kuussa vuoroin Lahdessa, Hämeenlinnassa, Jyväskylässä ja Tampereella. Osastokokouksissa käsitellään linja-autoalan ajankohtaisia asioita. Alueosaston valmistelijana toimii alueasiamies, jolla on suorat yhteydet linja-autoyrittäjiin.

2.4.3 Taksit ja Taksiliitto ry

Taksiliitto on taksiyrittäjien valtakunnallinen yrittäjäjärjestö. Suomessa on 9000 taksiyrittäjää, joista noin puolet toimii kaupungeissa ja puolet maaseudulla. Taksiautoja maassa on runsaat 9 500. Yli 90 prosenttia yrittäjistä kuuluu Taksiliittoon. Keski-Suomen alueella operoi v. 2000 yhteensä 525 taksia.

Taksiliitto hoitaa taksipalveluiden valtakunnallista markkinointia ja tiedotustoimintaa sekä taksiyrittäjien koulutusta.

2.4.4 Länsi-Suomen lääninhallitus

Länsi-Suomen lääninhallituksen liikenneosaston toiminnot on hajautettu eri palveluyksiköiden päätettäväksi. Jyväskylän palveluyksikkö kattaa Keski-Suomen maakunnan.

Lääninhallitusten liikenneosastot toimivat valtionhallinnon osalta alueellisina joukkoliikenteen asiantuntijoina, rahoittajina ja lupaviranomaisina. Liikenneosastojen tehtäviin kuuluvat liikennelupien myöntäminen, joukkoliikennepalvelujen alueellisen laajuuden ja kattavuuden turvaaminen mm. *ostoliikenteen* avulla sekä valtionapujen myöntäminen kaupunkimaisen *paikallisliikenteen* ylläpitämiseen, matkalippujen hinnanalennuksiin, joukkoliikennetiedotukseen ja kehittämishankkeisiin. Junaliikenteen osalta lääninhallitus vastaa *liityntä- ja korvaavan liikenteen* järjestämisestä sekä junien ja linja-autojen aikataulujen yhteensopivuudesta. Kehittämishankkeissa lääninhallituksen rahoitusosuus on yleensä 50 %.

Lääninhallinnon kehittämishankkeiden kirjo on moninainen: mm. panostamista matkustamisen hinnan tai kuntien kuljetuskustannusten alentamiseen,

uusien maksuvälineiden kehittämiseen, liikenteen sujuvuuteen sekä *aikataulu*informaation ja *laatukäytävien* kehittämiseen.

2.4.5 Oy Matkahuolto Ab

Oy Matkahuolto Ab on linja-autoliikenteen valtakunnallinen palvelu- ja markkinointiyritys. Matkahuolto tuottaa julkiselle henkilöliikenteelle sellaisia tuki- ja oheispalveluita, jotka helpottavat ja lisäävät *julkisen liikenteen* käyttöä ja tuovat sille lisäarvoa. Näitä palveluita ovat aikataulu-, informaatio-, asema-, lipunmyynti ja *clearing*-palvelut. Matkahuolto myös markkinoi ja myy bussi- rahtia sekä vastaa sen toiminnasta ja kehittämisestä koko Suomessa sekä yhteistyökumppaneiden kanssa ulkomaille.

Matkahuolto-palveluja saa Suomessa n. 500 toimipaikasta, joista 64 on yhtiön omia toimipaikkoja. Asiamiessopimuksin matkahuoltopalveluja tarjoaa 400 toimipaikkaa. Keski-Suomessa varsinainen Matkahuollon linja-autoasema on Jyväskylässä, Jämsässä, Saarijärvellä ja Äänekoskella. Jyväskylän maalaiskunta, Jämsänkoski ja Muurame tukeutuvat Matkahuollon palvelujen osalta läheiseen aluekeskukseen. Muissa alueen kunnissa Matkahuollon palvelut toimivat asiamiehen kautta.

2.4.6 Kunnat

Keski-Suomen maakunta käsittää 30 kuntaa. Kuntien vastuu ja vaikuttamismahdollisuudet joukkoliikenteessä ovat laajat. Kunnat ovat sekä joukkoliikenteen ostajia, asiakkaita, liikennelupien lausuntojen antajia että infrastruktuurin ylläpitäjiä. Lisäksi Jyväskylän kaupunki myöntää kunnan sisäisen liikenteen *linjaliikenneluvat*. Kunnilla on vastuu myös kaavoittamisen kautta joukkoliikenteelle suotuisan yhdyskuntarakenteen saavuttamisesta.

Taulukko 3 Keski-Suomen maakunnan suurimmat kunnat.

Kunta	Väkiluku 31.12.2000
Jyväskylä	78 996
Jyväskylän maalaiskunta	32 472
Laukaa	16 548
Jämsä	15 537
Äänekoski	13 758
Keuruu	11 870
Saarijärvi	10 494

2.4.7 Keski-Suomen liitto

Maakunnan liiton lakisääteisenä tehtävänä on toimia aluekehitysviranomaisena ja vastata maakuntakaavoituksesta. Toimialaan kuuluu myös maakunnallinen edunvalvonta. Maakunnan liiton alueiden kehittämistyöhön kuuluu

mm. aluekehitysohjelmien laatiminen ja valtion alueviranomaisille kuuluvien kehitystoimenpiteiden yhteensovittaminen sekä maakunnan infrastruktuurin kehittämistavoitteiden esittäminen. Maakuntien liitot tukevat maaseudun kehittämistä myös rahallisesti ohjaamalla EU-tukia. Joukkoliikenteen osalta maakunnan liiton vastuuna on, että kaavat tukevat joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

2.5 Joukkoliikenteen kehittämistoiminta Keski-Suomessa

Jyväskylän kaupunkiseudulle on tehty liikennejärjestelmäsuunnitelma, JYSELI 2010 vuosina 1997-1998 laajassa yhteistyössä kuntien ja useiden viranomaisten kesken. Suunnitelma koski Jyväskylää, Jyväskylän maalaiskuntaa sekä Laukaan ja Muuramen kuntia. Työssä tehtiin useita joukkoliikenneselvityksiä sekä kuultiin asukkaita, luottamushenkilöitä ja päättäjiä mielipidetutkimuksilla ja seminaareissa. Työssä on määritelty Jyväskylän seudulle joukkoliikenteen kärkihankkeet ja alustavat paikallisen linja-autoliikenteen palvelutasotavoitteet.

Jyväskylän liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ensisijaisesti kehitettäväksi painopistealueiksi määriteltiin:

1. Alueidenkäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistoiminnan tiivistäminen.
2. Joukkoliikenteen käyttöä ja houkuttelevuutta lisäävät toimenpiteet ja eri liikennemuotojen yhteistoiminnan parantaminen.
3. Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen ja kulkumuoto-osuuden kasvattaminen.
4. Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen, tie- ja katuverkon kehittäminen ja parantaminen.

Jyväskylän seutu on ollut pilottipaikkakuntana valmisteltaessa liikennejärjestelmäsuunnitelmia toteuttavien aiesopimusten valmistelussa. Paikalliset tahot ovat hyväksyneet Jyväskylän aiesopimuksen. Toteuttaminen on osittain kiinni valtakunnallisista hankkeista. Jyväskylän seudun aiesopimuksella vuosille 2001-2004 on tarkoitus sitoutua edistämään seuraavia toimenpidekokonaisuuksia:

- A. Kevyen liikenteen edistäminen toteuttamalla koulujen lähiympäristön kevytväylähankkeita ja seudullisen kevytväyläverkon puutekohteita.
- B. Joukkoliikennettä ja sen olosuhteita parantavat hankkeet.
- C. Ajoneuvoliikenteen väylien turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen.
- D. Ympäristön viihtyisyyttä ja terveellisyyttä tukevat toimenpiteet.

Aiesopimuksen yhtenä alueellisena kehittämishankkeena on "joukkoliikenteen järjestelyjen kehittämisohjelma", jonka vastuutahoksi on nimetty tiepiiri ja toteuttajiksi tiepiirin lisäksi alueen kunnat. Hankkeelle on varattu 0,5 Mmk/v. Hanketta varten valmistui vuonna 2001 Jyväskylän kaupunkiseudun joukkoliikenneselvitys, jonka rahoittivat Keski-Suomen tiepiiri ja Länsi-Suomen lääninhallitus. Selvityksessä on tarkennettu liikennejärjestelmätöiden joukkoliikennestrategiaa ja kehittämisohjelmaa. Lisäksi selvityksessä määri-

teltiin kaupunkiseudulle yhdeksän laatukäytävää, joille on tarkoitus keskittää pysäkkipalvelua ja –informaatiota parantavat toimenpiteet. Pilottireitteinä on tarkasteltu Vaajakoskentie ja Muuramen keskustan yhteydet.

Jyväskylän matkakeskuksen rakentaminen on alkamassa. Sen on tarkoitus valmistua vuoden 2002 loppupuolella. Suunnitteilla on myös Jyväskylän pai-
kallisliikenneterminaalin uudistaminen matkakeskuksen valmistuttua.



Kuva 7 Pysäkki Hannikaisenkadulla, lähellä tulevaa Jyväskylän matkakeskusta. Pysäkin lasiseinät eivät peitä kauniita katunäkymiä. Taustalla on vanha harmoonitehdas.

Keski-Suomen 19 kunnassa on tehty kuntalogistiikkaselvitys. Viisi kuntaa on palkannut määräraikaisen henkilökuljetuslogistikon. Jyväskylässä on vakituinen logistikko. Palveluliikennettä on alueen seitsemässä kunnassa (Jyväskylä, Jyväskylän maalaiskunta, Muurame, Laukaa, Hankasalmi, Äänekoski ja Viitasaari). Jyväskylän kaupungin palveluliikenne on alkanut vuonna 1996.

2.6 Joukkoliikenne tienpidon linjauksissa ja ohjelmissa

Referoidut toimintasuunnitelmat ja linjaukset

Keski-Suomen tiepiirin joukkoliikenteen tavoitteiden ja toimintalinjojen määrittämiseksi on tarkasteltu seuraavia valtakunnallisia liikennepoliittisia toimintasuunnitelmia ja Tiehallinnon linjauksia:

- Liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikennestrategia (2000)
- Liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnitelma 2002-05
- Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä –asiakirja (2000)
- Tiehallinnon tienpidon linjaukset 2015
- Tiehallinnon joukkoliikenteen toimintalinja 2000
- Liikkumisen sosiaalinen tasa-arvo –esiselvitys (luonnos 2001)
- Keski-Suomen tiepiirin tienpidon linjaukset (2000)
- Keski-Suomen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 2001-2004
- Teiden talvihoito, toimintalinja 2001
- Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet yleisen tien pidossa (2001).

Valtakunnalliset tavoitteet joukkoliikenteessä

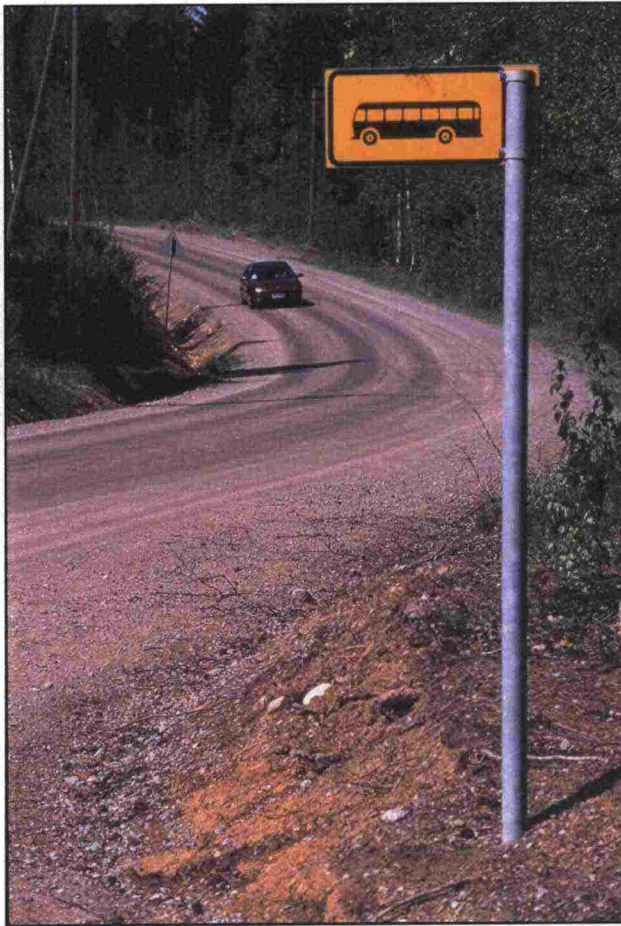
Tiepiirin toimintaan kohdistuvia tavoitteita ovat:

- Joukkoliikenteen markkinaosuus säilyminen nykyisenä ja kasvattaminen kaupunkiseutujen sisällä ja kaukoliikenteessä kaupunkien välillä
- Liikkumisen peruspalvelujen turvaaminen
- Eri väestöryhmien ja alueiden tasa-arvoisten liikkumismahdollisuuksien varmistaminen
- *Julkisen liikenteen esteettömyyden parantaminen*
- Joukkoliikenteen laadun ja taloudellisen tehokkuuden parantaminen
- *Matkaketjujen sujuvuuden parantaminen*
- Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden lisääminen
- Liikenneturvallisuuden nostaminen EU:n parhaiden maiden tasolle
- Liikenteen kasvun hillintä
- Älykkään teknologian mahdollisuuksien hyödyntäminen
- Liikennejärjestelmän yhteiskunnallisten haittojen ja kustannusten minimointi
- Luonnon ja rakennetun ympäristön laadun huomioon ottaminen
- Liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteensovittaminen tiiviimmän yhdyskuntarakenteen toteuttamiseksi
- Joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen koko tieverkolla
- Alemmalla tieverkolla tieverkon nykykunnan turvaaminen

Keski-Suomen tiepiirin keinot edistää asetettuja tavoitteita

Tavoitteiden saavuttamiseen Keski-Suomen tiepiiri voi vaikuttaa lähinnä infrastruktuurin ja *matkaketjujen* toimivuuden osalta seuraavilla keinoilla:

- Vastaamalla alemman tieverkon kunnosta ja hoidosta
- Edistämällä joukkoliikenteen *laatukäytäväratkaisuja* kaupunkialueilla
- Toteuttamalla joukkoliikennettä palvelevia pysäkkiratkaisuja ja etuisuuksia
- Parantamalla pysäkeille johtavia kevyen liikenteen yhteyksiä
- Parantamalla *liityntäpysäköintijärjestelyjä*
- Parantamalla joukkoliikenteen asemien opastusta
- Parantamalla pysäkkivarustusta sekä pysäkkien hoitoa ja kunnossapitoa
- Osallistumalla joukkoliikenteen tutkimus- ja kehittämistoimintaan
- Ottamalla joukkoliikenteen toimintaedellytykset huomioon väylien kehittämisessä ja ylläpidossa
- Antamalla keli-, pysäkki- ja väyläinformaationsa joukkoliikenteen sähköisten informaatiojärjestelmien kehittämiseen
- Osallistumalla liikennejärjestelmäyhteistyöhön
- Lisäämällä sidosryhmien osallistumista suunnitteluun



Kuva 8 Pysäkki Jyväskylän maalaiskunnasta Tikkakosken ja Leppäveden väliltä Jylhän koulun tiehaarasta. Kuva otettu vuonna 1999.

Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet yleisen tien pidossa

Kuntien ja valtion välillä on toukokuussa 2001 tullut voimaan uudet kustannusvastuun periaatteet yleisten teiden pidossa. Uuden kustannusjaon mukaisesti jatkossa yleisen tien pysäkkialueiden toteutuksesta ja kunnossapidosta vastaa valtio. Valtio vastaa jatkossa myös yleisten teiden pysäkkikatosten rakentamisesta ja kunnossapidosta.

Aikaisemmin sovellettujen toimintaperiaatteiden pohjalta tehdyt sopimukset ja vastuut on määrä muuttaa uuden suosituksen mukaisiksi kuntien tekemien esitysten pohjalta vuoden 2004 loppuun mennessä.

Tiehallinto laatii pysäkkikatosten osalta toimintalinjan. Esimerkiksi vastuut pysäkkien aikatauluinformaation edellyttämistä varusteista on vielä avoinna. Yleisten teiden pysäkeille tulee standardiratkaisut 3-5 erilaiselle pysäkkityypille. Keskeistä tulee olemaan ratkaisujen kunnossapidettävyyden talvioloissa. Periaatteena on, että kunnat voivat halutessaan kustantaa standardiratkaisuihin nähden korkeamman laatutason.

Tiepiiritasolla uusiin pysäkkivastuihin siirtyminen on luontevaa aloittaa joukkoliikenteen *laatukäytävien* ja *pikavuoroliikenteen* kärkipysäkkien kehittämisen myötä.



Kuva 9 Tikkakosken pysäkki valtatiellä 4. Pysäkkikatoksessa on tilaa myös liityntäliikenteen polkupyörille. Katoksen kunnossapidon tasossa on vielä parantamisen varaa.

3 KEHITTÄMISODOTUKSET

3.1 Vuoropuhelumenetelmät

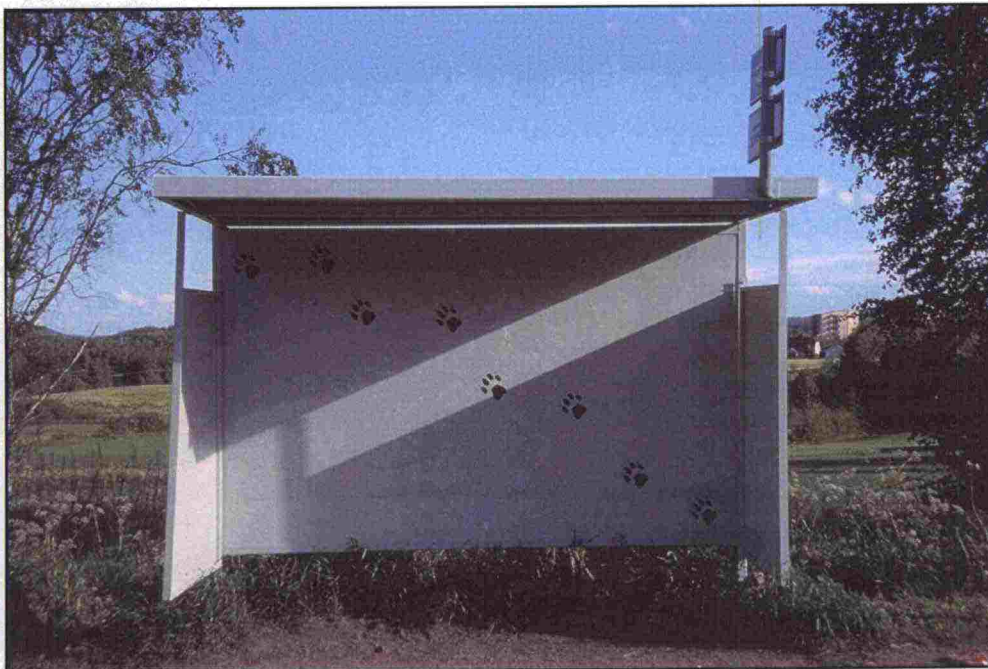
Keski-Suomen alueen joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämisen lähtökohtia on selvitelty kuntakyselyn, liikennöitsijäkyselyn ja asiantuntija-haastattelujen perusteella.

Vuoropuhelun tavoitteita ovat olleet:

- Joukkoliikenteeseen kohdistuvien ongelmakohtien tunnistaminen.
- Sidosryhmien odotusten ja tarpeiden selvittäminen.
- Lähtökohtien etsintä tiepiirin roolin määrittämiseksi joukkoliikenteen kehittämistyössä.

Kuntakysely

Kirjallinen kuntakysely lähetettiin kaikkiin Keski-Suomen 30 kuntaan, joista kyselyyn vastasi 19 kuntaa. Kyselylomake lähetettiin kunnan joukkoliikenneyhdyshenkilöille, joille joukkoliikenne kuuluu yleensä sivutoimenkuvana. Tiedot kyselyyn vastanneista henkilöistä sekä Keski-Suomen kaikkiin kuntiin nimettyjen joukkoliikenteen vastuuhenkilöiden yhteystiedot löytyvät raportin liitteistä. (ks. LIITTEET 2 ja 3)



Kuva 10 Esimerkki joukkoliikenteen laatuikäytävän toteuttamisesta: Muuramen keskustan pysäkit on maalattu vaalean vihreiksi, ja niitä koristaa eläimen tassun jälki, joka kulkee aina vähän eritavalla katoksen takaseinän halki. Katoksia ei ole ainakaan vielä sotkettu uudelleen graffitein.

Liikennöitsijäkysely

Kirjallinen kysely lähetettiin myös 24:lle Keski-Suomen maakunnan alueella operoivalle linja-autoyrittäjälle. Vastaus saatiin kahdeltatoista liikennöitsijältä. Vastanneista linja-autoyrittäjistä on tullut monesti useampi vastaus esimerkiksi yksittäisiltä kuljettajilta, liikennepäälliköltä / ajomestarilta tai toimitusjohtajalta. Tiedot kyselyyn vastanneista liikennöitsijöistä ja henkilöistä on liitteissä. (ks. LIITE 3)

Kyselyn tavoitteena oli selvittää liikennöitsijöiden kannalta ongelmallisia asioita Keski-Suomen yleisellä tieverkolla. Erityisesti toivottiin yksilöityjen käytännön ongelmakohtien esille tuloa. Liikennöitsijäkyselyn lomakkeen rakenne ja sisältö oli hyvin paljon kuntakyselyn mukainen.

Kunnossapidon vastuuhenkilöiden haastattelut

Postikyselyjen lisäksi on haastateltu alueen yleisten teiden hoidon- ja kunnossapidon vastuuhenkilöt: Tiehallinnon Keski-Suomen tiepiirin tiemestarit (3 kpl) sekä Tiehallinnon pääurakoitsijan Tieliikelaitoksen urakka-alueiden projektipäälliköt (3 kpl). Haastatellut henkilöt ja heidän vastuualueensa on esitetty liitteissä. (ks. LIITE 3)

Vuoropuhelu muiden sidosryhmien kanssa

Selvitystä on esitetty useampaan otteeseen Linja-autoliiton Sisä-Suomen osastokokouksissa. Lisäksi työtä on käsitelty Keski-Suomen liiton alue- ja yhdyskuntarakennetyöryhmän, Jyväskylän seudun YVA-ryhmän ja tiepiirin johtoryhmän kokouksissa.

3.2 Kuntien odotukset

Kuntakyselyn vastauksissa oltiin yleisesti tyytymättömiä pysäkkien talvihoitoon. Erityisen huolissaan oltiin huonosta hiekoituksesta, aurauksesta pysäkkien kohdalla ja pysäkkikatosten lumenpoistosta. Monet kunnat esittivät tarpeita myös aikatauluille ja muille informaatiotauluille pysäkeille. Tärkeimmille pysäkeille haluttiin katoksia. Taajamissa tulisi kiinnittää erityisesti huomiota pysäkkiympäristön yleiseen viihtyisyyteen, kuten istutuksiin sekä katosten sopivuuteen ympäristöönsä.

Kuntien esittämät yksittäiset kehittämiskohteet koskivat yleisimmin pysäkeille johtavien kevyen liikenteen yhteyksien parantamista, esimerkiksi alikulun rakentamistarvetta. Erityisesti koulujen kohdalla joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen järjestelyjen tulisi olla hyvin toimivia. Kevyen liikenteen yhteyksien parantamiskohteita esittivät Joutsa, Jämsänkoski, Kinnula, Korpilahti, Kuhmoinen, Muurame, Saarijärvi, Viitasaari ja Äänekoski.

Multia ja Jämsä toivoivat parempaa opastusta joukkoliikenteen asemille. Multialla ei ole opastusta eikä viitoitusta linja-autoasemalle. Jämsässä viitoitusta tulisi parantaa sekä linja-auto- että rautatieasemalle. Muurameen on

tulossa uusi rautatiepysäkki vuoden 2001 aikana. Liikennöitsijäkyselyssä todettiin Kuhmoisten asemalta puuttuvan linja-autoaseman merkit.



Kuva 11 Kunta- ja liikennöitsijäkyselyissä toivottiin mm. parempaa opastus joukkoliikenteen asemille. Oheinen kuva on Viitasaaren linja-autoasemalta vuodelta 1998.

Pikavuoropysäkkien lisä- tai siirtotarpeita tuli esille oheisen taulukon mukaisesti.

Taulukko 4 Pikavuoropysäkkien lisä- ja muutostarpeet Keski-Suomessa kuntakyselyn ja hakemusten perusteella.

Kunta	Pysäkkitarve
Joutsa	Joutsan ja Leivonmäen välille uusi pikavuoropysäkki.
Jämsä	Siirto Seppäläntieltä Kauhtialantielle ja nimeksi "rautatieasema".
Karstula	Kiminki
Keuruu	Kaleton
Korpilahti	a) Saakoski b) Markkulan liittymä
Kuhmoinen	a) Poikkijärvelle b) Siirto entiseltä motelliilta Rauhamäen kohdalle (toteutettu)
Leivonmäki	Savenaho
Muurame	Muuramen Shellin liittymäalue
Viitasaari	Taimolanlahden ja Muikunlahden tien risteys
Äänekoski	a) Hirvaskangas b) Kalaniemi

3.3 Liikennöitsijöiden odotukset

Liikennöitsijäkyselyssä tuli vahvasti esille yhteydenpidon tiivistämistarve. Vain yhteistyössä on mahdollista selvittää joukkoliikenteen ongelmalliset kohdat.

Tie-, katu- ja maankäyttösuunnittelussa toivottiin liikennöitsijöiden kuulemista nykyistä aikaisemmassa vaiheessa. Pelkkä lausunnon pyytäminen suunnitelman loppuvaiheessa ei riitä. Erityisesti pysäkkien sijainti ja toimivuus ovat asioita, joihin liikennöitsijöillä on sanottavaa.

Liikennöitsijät toivovat tiepiirin joukkoliikenteen vastuuhenkilöltä ja suunnittelijoilta aktiivista otetta yhteydenpidossa. Kunnat ja tiepiiri voisivat esitellä viireillä olevia hankkeitaan mm. Linja-autoliiton osastokokouksissa. Suunnittelijoita ja päättäjiä toivottiin istumaan bussiin ja toteamaan käytännön tilanteet. Myös liikennöitsijöiden oma vastuu yhteydenpidossa tiedostettiin.

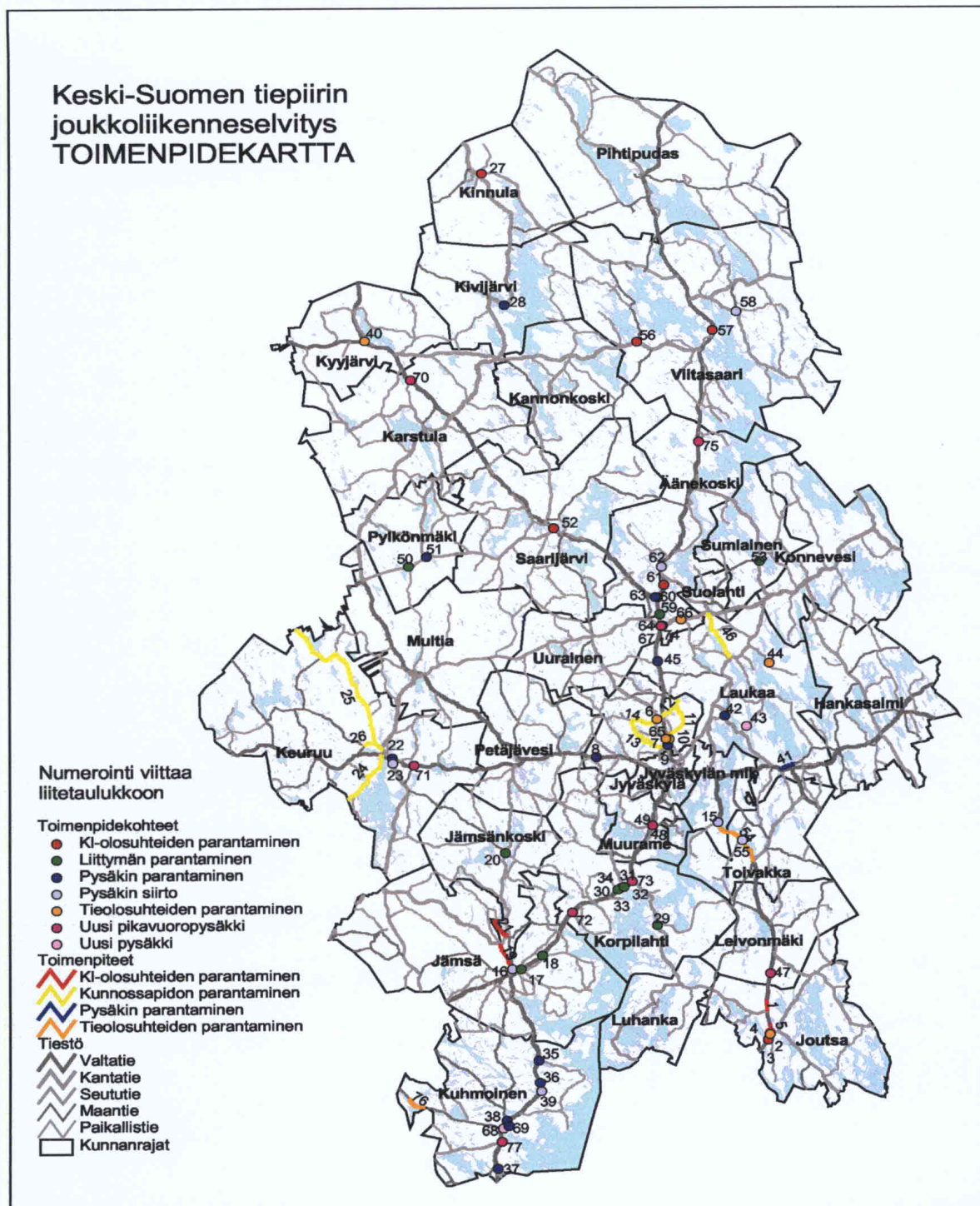
Liikennöitsijät olivat erityisen huolestuneita alemman tieverkon talvihoidon ja yleensäkin sorateiden kunnossapidon heikkoudesta. Myös pysäkkien talvihoidossa on ongelmia. Pysäkkilevennykset kapenevat talvisin, pysäkeillä ei ole odotustiloja ja auraus on puutteellista. Joko matkustajien on väistettävä ojan pientareelle tai linja-auto on jätettävä osin ajoradalle häiritsemään ohiajavaa liikennettä. Muita pysäkkien talvihoidon ongelmia ovat liikennöitsijöiden mukaan katosten täytyminen lumella ja pysäkeille johtavien jalankulkuyhteyksien auraamattomuus.

Nopeiden toimenpiteiden käynnistäminen virka-ajan ulkopuolella koetaan puutteelliseksi. Talvella voisi olla puhelinnumero, josta voisi saada nopeasti apua esimerkiksi, jos linja-autoreitillä tarvitaan hiekoitusta. Tiesään osalta pitkien vuorojen kuljettajat voisivat viikonloppuisin välittää tietoa myös Tiehallinnon päivystyksen suuntaan. Linja-autoihin voisi esimerkiksi asentaa automaattiset anturit, joista tieto tienpinnan keliolosuhteista siirtyisi sääjärjestelmään automaattisesti matkapuhelinverkon kautta.

Liikennöitsijöiden esittämät yksilöidyt kehittämiskohteet koskivat erityisesti talvihoidon ongelmakohtia (tietty tieosuus, mäkipaikka tai pysäkki) sekä pysäkkien sijaintia tai mitoitusta. Muita esille tulleita kehittämistarpeiden kokonaisuuksia olivat mm.:

- ◆ Pysäkkivarustus (katos, odotusalue, heijastinnauhat)
- ◆ Näkemien parantaminen (pysäkki tai liittymä)
- ◆ Ohituskaistat pitkiin mäkiin
- ◆ Liittymän parantaminen
- ◆ Linja-autoaseman opastus.

Oheisella kartalla on kuntien ja liikennöitsijöiden esittämät yksilöidyt kehittämiskohteet. Kohteiden tarkempi sijainti, ongelmakuvaus ja esitetyt parannustoimenpiteet löytyvät liitetaulukosta. (ks. LIITE 5)



Kuva 12 Kuntien ja liikennöitsijöiden kyselyissä esittämät ongelmakohteet Keski-Suomen tiepiirin alueella. Tarkemmat tiedot kehittämiskohteista löytyvät liitteen 5 taulukosta.

3.4 Kunnossapidon vastuuhenkilöiden odotukset

Keski-Suomen tiepiiri on teettänyt kunnossapito- ja rakennustyöt pääosin Tieliikelaitoksella. Lähivuosina kaikki hoito-, kunnossapito- ja rakennustyöt kilpailutetaan alan urakoitsijoilla.

Tiehallinnon tiemestarit

Tiehallinnon tiemestarit pitivät tarpeellisena pysäkkien tarvekartoitusta. Uusia ehdotuksia pysäkkien sijoittamiseksi tulee paljon ja reiteille jää tarpeettomia käyttämättömiä pysäkkejä.

Tiemestarien mukaan *liityntä*pysäkeille tarvittaisiin auto-/polkupyöräpaikkoja. Tällainen paikka on esim. Tikkakosken pysäkki. Tiemestarit ehdottivat myös, että liikenteen palvelupisteisiin, kuten Hirvaskankaalle laitettaisiin nähtäville joukkoliikenteen aikatauluja ja reittejä.

Tiehallinnon tiemestarien mielestä pysäkkien suunnittelua tulee kehittää. Kulkuyhteydet pysäkeille tulisi suunnitella tarkemmin, jotta turvallinen pysäkkille kulku on mahdollista myös talvella. Kulkemisen täytyy toimia, vaikka mahdollinen kevyen liikenteen väylä toteutettaisiinkin vasta myöhemmin. Suunnitteluvaiheessa pysäkin paikka tulisi miettiä myös liikennöinnin kannalta. Ylämäkeen ei pysäkkejä pitäisi sijoittaa. Kuntien vastauksissa oli toivottu myös invakaluston ja matalalattiabussien huomioon ottamista pysäkkien suunnittelussa.

Pysäkkien suunnittelussa tulisi ottaa huomioon myös mahdolliset ongelmat hoidon kannalta. Nykyisillä pysäkeillä on monesti tiukkoja taitteita, joihin tulee yliaurausta. Sama koskee suojatiekorokkeiden avulla tehtyjä ajoradan sivusiirtymiä.

Tiehallinnon tiemestarit voivat vaikuttaa pysäkkien hoidon tasoon ja pieniin parannusinvestointeihin. Pysäkkikatosten kunnossapito ja hoito ovat olleet kuntien vastuulla. Pysäkkien hoitoon voisi pohtia toimintatapaa, jossa jokin yritys tai vastaava ottaisi pysäkin hoidon vastuulleen pientä korvausta vastaan.

Tiemestareiden mielestä kunnossapito-osuudet ovat pitkiä, eikä auraamaan ehditä joukkoliikenteen käyttäjien tarpeiden tahdissa. Kunnossapitoreittien suunnittelussa voisi joukkoliikennettä huomioida enemmän. Alemman väylähierarkian mukaiset tiet voitaisiin tarkistaa sen mukaan, liikkuuko niillä joukkoliikennettä.

Tiehallinnon tiemestareiden mukaan pysäkkien täsmähoito on huono ajatus. Kunnossapidossa ongelmana on usein toimenpideaikojen ylittyminen. Eri-tyiskohteiden hoito maksaa paljon, joten kunnossapitoon täytyisi saada lisärahoitusta.

Urakoitsijat

Urakoinnista vastaavat henkilöt kokevat mahdollisuuksikseen hoitourakan laatuvaatimusten täyttämisen ja töiden toteuttamisen siten, että joukkoliikenteen tarpeet ja turvallisuus tulevat huomioitua. Talvihoidossa se tarkoittaa lähinnä aurauksen ja liukkaudentorjunnan oikea-aikaisuutta. Kesähoidon puolella suurin merkitys on kelirikkoajan liikennöitävyyden turvaamisessa oikeilla ja oikea-aikaisilla toimenpiteillä.

Urakoinnista vastaavien henkilöiden mukaan kunnossapidossa pysäkkien liukkaudentorjunnan vaatimukset pitäisi olla sopimuksissa tarkemmin kirjattuna. Urakoitsijoiden mukaan toteuttamismahdollisuuksia parempaan hoitoon on, kunhan vaan maksaja löytyy.



Kuva 13 Oheispalvelua pysäkillä: postilaatikko Tikkakoskelta keskustaan johtavan maantien pysäkillä.

3.5 Yhteistyön kehittämisedotukset

Yleisesti todettiin, että tiensuunnittelussa joukkoliikenne ja sen tarpeet on selvitettävä nykyistä paremmin ja yhdessä liikennöitsijöiden kanssa. Vastuita on myös selkeytettävä sekä pysäkkien varustamisessa ja kunnossapidossa että yleensä suunnitteluprojekteissa.

Tiehallinnon tiemestareiden mukaan yhteistyötä ei juurikaan ole ollut. Liikennöitsijät eivät juuri ota yhteyttä, joten reiteistä ja aikatauluista ei Tiehallinnolla ole riittävästi tietoa. Rahoituksesta päätettäessä muut hankkeet ovat ajaneet liian helposti joukkoliikennehankkeiden ohi. Taajamien keskustat asemakaa-va-alueilla siirtyvät jatkossa täysimääräisesti kuntien hoitoon muiden kuin pääteiden osalta.

Kunnossapidon urakoitsijat toivoivat alueellisia neuvottelukuntia. Lisäksi tulisi pitää yhteistyöpalavereita, joihin ottaisivat osaa ainakin liikennöitsijöiden, Tiehallinnon ja urakoitsijoiden edustajat.

Myös monet kunnat toivoivat tiedotuksen ja tiedonkulun parantamista. Useampi kunta ehdotti kerran vuodessa pidettäviä tapaamisia, "joukkoliikennefoorumeja". Tarvetta on sopia yhteyshenkilöt sekä kunnista että Tiehallinnosta, jotka vievät asioita eteenpäin omilla tahoillaan. Tiehallinnossa tämä henkilö olisi joukkoliikennevastaava ja kunnissa henkilö sekä koulutuksesta että tekniseltä puolelta. Esimerkiksi joukkoliikenneväylien katselmuksia voisi toteuttaa kerran vuodessa.

Kuntakyselyssä toivottiin myös, että pysäkkien toteuttaminen seuraisi paremmin asumisen laajenemissuuntia. Kaavoituksen ja tiensuunnittelun yhteistyötä ja tiedonkulkua on kehitettävä.

3.6 Odotukset tietojen saatavuudesta

Tiehallinnon tiemestareiden mukaan reitit ja aikataulut pitäisi olla tiedossa paremmin. Kaikki pysäkit ovat nykyään hoidon kannalta yhtä tärkeitä. Uusien ja poistettavien pysäkkien tarve muuttuu jatkuvasti maankäytön myötä.

Internet tuo uusia mahdollisuuksia reitti- ja aikataulutiedon välittämisessä kunnossapitäjille ja asiakaspalautteen kohdentamisessa mm. DIGIROAD- ja DIGISTOP-hankkeiden myötä.

Kuntiin toivottiin toimitettavaksi kartta, johon olisi merkitty joukkoliikenteen pysäkit ja niiden nimet. Pysäkeistä voisi vielä erotella *pikavuoropysäkit*. Tiehallinto voisi tiedottaa myös joka kotiin 1-2 kertaa vuodessa jaettavalla tiedotteella meneillään olevista ja tulevista projekteista.

3.7 Asiakaspalaute

Keski-Suomen tiepiirin palautejärjestelmään kirjataan 200-300 palautesoittoa vuosittain. Palautteet kirjataan atk-järjestelmään. Tiehallinnon tiemestareille palautetta tulee lähinnä yksityisiltä henkilöiltä koskien huonoa kunnossapitoa tai sen viivästymistä. Tiemestarit saavat runsaasti palautetta mm. katoksien huonosta hoidosta, vaikka hoitovastuu on tähän asti ollut kunnilla. Muilta osin tiemestarit kokevat, että palautetta ei saada riittävästi.

Kuntiin tuleva palaute joukkoliikenneasioista koskee lähinnä reitti- ja vuoro-
tarpeita. Palautetta tulee melko satunnaisesti. Eniten palautetta saadaan Jy-
väskylässä, noin 20-30 yhteydenottoa vuodessa. Jyväskylän seudulla on lii-
kennejärjestelmätyön yhteydessä tehty laajempi mielipidekysely v. 1997.

Viitasaaren kaupungissa on tehty tammikuussa 2001 koulujen oppilaille ja
vanhemmille arviointikysely. Arviointikyselyssä tuli ilmi, että tyytymättömyyttä
on melko paljon: pitkät kulkumatkat huonokuntoisilla ja liukkailla teillä, myö-
hässä olevat linja-autot, pysäkkien huono kunto ja katosten vähäinen määrä.

Kunnilla ja urakoitsijoilla on näkemys, että asiakaspalautteesta suurin osa
menee liikennöitsijöille. Urakoitsijoiden mielestä informaatio tulisi jakaa myös
Tiehallinnolle, kunnille ja toteuttaville urakoitsijoille. Nyt on täytynyt tyytyä
lähinnä satunnaisiin valitussoittoihin.

Liikennöitsijöille tulee palautetta erityisesti liukkauden johdosta tapahtuvista
myöhästymisistä.

Urakoitsijoille suoraan tuleva palaute on koskenut liukkaita, kääntymiseen
tarvittavia tiloja ja kuntien hoidossa olevien pysäkkikatosten hoitamatto-
muutta varsinkin haja-asutusalueilla. Jonkin verran on tullut palautetta liiken-
nöitsijöiden ajojärjestelijöiltä.

Matkahuollolla on asiakaspalautelomake. Matkahuollolle tuleva palaute on
vaihtelevaa. Toisinaan palaute on rakentavaa ja sellaista jonka pohjalta on
muutettu toimintatapoja.

Palautetta saadaan pääosin puutteista ja koetuista ongelmista. Ongelmana
on, että palaute harvoin kohdistuu oikealle henkilölle, joka asiaan voisi vai-
kuttaa. Suora palaute kohdistuu kunnossapitoauton tai -traktorin kuljettajalle
tai linja-auton kuljettajalle. Tärkeää on myös vastineen antaminen asiak-
kaalle siitä, miksei asiaan ei ole heti tullut korjausta.

4 KEHITTÄMISOHJELMA

Ohessa on esitetty Keski-Suomen tiepiirin tavoitteet, toimintalinjat ja niitä tukevat toimenpiteet, joilla alueen yleisen tieverkon joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan. Kehittämisohjelma on määritelty valtakunnallisten liikennepoliittisten yleistavoitteiden ja Tiehallinnon joukkoliikennettä koskevien linjauksien ja työn aikana käydyn vuoropuhelun pohjalta.

Keski-Suomen tiepiirin **tavoitteet** joukkoliikenteen osalta ovat seuraavat:

- Eri väestöryhmien tasa-arvoisen liikkumisen varmistaminen tienpidon keinoin.
- Joukkoliikenteen matkustajien liikenneturvallisuuden ja odotusolosuhteiden paraneminen.
- Joukkoliikennejärjestelmän saavutettavuuden paraneminen kevyen liikenteen yhteyksien ja informaation osalta.
- *Julkisen liikenteen esteettömyyden* paraneminen.
- Joukkoliikenteen liikennöitävyyden paraneminen koko tieverkolla.
- Joukkoliikenteen tarpeiden huomioon ottaminen kaikessa tiepiirin toiminnassa.

Näitä tavoitteita tukemaan on Keski-Suomen tiepiirin joukkoliikenteen **toimintalinjoiksi** määritelty seuraavat:

1. Yhteistyön tiivistäminen
2. Joukkoliikenteen huomioon ottaminen kaikessa toiminnassa
3. Pysäkkien ja kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen
4. Talvihoidon kehittäminen
5. Joukkoliikennetietämyksen lisääminen ja seuranta

Toimintalinja 1 – Yhteistyön tiivistäminen

Keski-Suomen tiepiiri lisää aloitteellista yhteistyötä joukkoliikennettä koskevissa asioissa eri toimijaosapuolien kanssa.

- Keski-Suomen tiepiirissä toimii joukkoliikenteen vastuhenkilö, joka vastaa yleisestä yhteydenpidosta joukkoliikenteen sidosryhmiin, keskushallintoon ja muiden tiepiirien joukkoliikennevastuuhenkilöihin.
- Tiehallinnon edustaja osallistuu jatkossa Jyväskylän seutuliikennetyöryhmän kokouksiin.
- Tiepiiri on tiehankkeiden suunnittelu- ja toteutusvaiheessa tiiviissä yhteydessä linja-auto- ja taksiyrittäjiin ja niiden etujärjestöihin, lääninhallitukseen ja kuntiin, jotta joukkoliikenteen näkökohdat tulevat huomioiduksi.
- Luodaan yhteistyöverkosto, jonka asiantuntemusta käytetään hyväksi arvioitaessa joukkoliikenteen huomioon ottamista tienpidossa.
- Järjestetään yhteistyöpalavereja linja-auto- ja taksiyrittäjien, kuntien ja urakoitsijoiden edustajien kanssa.
- Tiepiiri osallistuu Jyväskylän kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämiseen aiesopimuksen mukaisesti.
- Tiivistetään yhteistyötä maankäytön suunnittelun kanssa. Tiedonkulkua parannetaan. Tavoitteena on, että pysäkit rakennetaan heti asumisen laajetessa.
- Luodaan palautejärjestelmä linja-auto- ja taksiyrittäjien havaitsemien pienten liikenteellisten parantamistoimien toteuttamiseksi, kuten näkemäraivaukset, pysäkkimerkkien uusiminen, suojatiesaarekkeen rakentaminen, liikennemerkin siirtäminen jne.
- Tiepiiri esittelee vireillä olevia hankkeitaan ajoittain Linja-autoliiton osastokokouksissa.
- Tiehallinnon joukkoliikennettä koskeva aineisto jaetaan tiedoksi paikallisille joukkoliikenteen sidosryhmille.
- Kehitetään *liikennekeskuksen* toimintaa siten, että esimerkiksi kunnosapidon heikkoudesta tienkäyttäjän linjan kautta saatava palaute menisi aina nopeasti oikeaan osoitteeseen ja palautteen antajalle tulisi myös ilmoitus, että asia on huomioitu.

Toimintalinja 2 – Joukkoliikenteen huomioon ottaminen kaikessa toiminnassa

Keski-Suomen tiepiiri ottaa nykyistä tarkemmin huomioon joukkoliikenteen tarpeet suunnittelussa, teettämisessä ja palveluiden kehittämisessä. Tavoitteena on, että tienpidon toimenpiteiden hyödyt joukkoliikenteelle ovat mahdollisimman suuret ja joukkoliikenteelle aiheutuvat haitat ja kustannukset mahdollisimman pienet.

- Tiepiiri kehittää joukkoliikenneasioiden käsittelyä tiehankkeiden ohjelmointi-, suunnittelu- ja toteutusvaiheissa ja tulosoajauksessa.
- Tiehankkeissa joukkoliikenteen tarpeet selvitetään nykyistä paremmin yhdessä liikennöitsijöiden kanssa. Lisäksi arvioidaan hankkeen vaikutukset joukkoliikenteelle ja tarkastetaan, onko joukkoliikenne otettu kaikissa ratkaisuisissa huomioon.
- Pysäkkien suunnittelua kehitetään siten, että uusilla pysäkeillä tulee aina otetuksi huomioon turvalliset kulkuyhteydet, esteettömyysnäkökohdat, liikennöinnin kannalta tarkoituksenmukainen sijainti ja riittävä lumitila. Hyvän pysäkin muistilista on esitetty liitteessä. (ks. LIITE 10)
- Liikenneinfrastruktuurin rahoitusta suunnataan joukkoliikennettä edistäviin hankkeisiin, kuten pysäkki- ja *liityntäliikenteen* järjestelyihin ja liittymien parantamiseen sekä ohitus- ja kiihdytyskaistoihin.
- Tiehankkeen rakentamisesta informoidaan tietä käyttäviä liikennöitsijöitä. Rakennusaikaiset muutokset ja tilapäisjärjestelyt pysäkkien ja reittien osalta sovitaan yhteistyössä yrittäjien kanssa.
- Tiepiiri pyrkii edistämään yhdyskuntarakenteen eheyttämistä tukevia ratkaisuja, jotka samalla lisäävät joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia.

Toimintalinja 3 – Pysäkkien ja kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen

Yleisten teiden pysäkkien palvelutasoa ja esteettömyyttä parannetaan tekemällä joukkoliikenteen käyttöä ja houkuttelevuutta lisääviä toimenpiteitä. Erityisesti otetaan huomioon lasten, iäkkäiden ja toimintaesteisten tarpeet sekä koulujen lähipysäkit. Pysäkkien ja niiden kulkuyhteyksien turvallisuutta ja odottamisen viihtyisyyttä parannetaan.

- Yleisten teiden pysäkkialueiden ja -katosten toteutuksesta ja kunnossapidosta vastaa jatkossa Tiehallinto. Menettelytavat muutetaan kuntien tekemien esitysten pohjalta vuoden 2004 loppuun mennessä. Pysäkkivastuiden muuttaminen aloitetaan *laatukäytävistä* ja kärkipysäkeistä. (**)
- Joukkoliikenteen pysäkkien palvelutasoa ja varustelua parannetaan tärkeimmillä pysäkeillä. (**) Pilottikohteina parannetaan Linja-autoliiton valitsemat kärkipysäkit. (ks. LIITE 4)
- Pysäkeille johtavia kevyen liikenteen yhteyksiä lisätään merkittävästi. Tienylitysmahdollisuuksia pysäkkien yhteydessä parannetaan. *Julkisen liikenteen* esteettömyyttä parannetaan toteuttamalla yhteydet mahdollisimman portaattomina ratkaisuin. (**)
- Liikennöinnin kannalta ongelmalliseksi koettujen pysäkkien toimivuutta parannetaan (esim. lyhyt / kapea pysäkkilevitys, pysäkin sijainti) liikennöitsijöiltä tai takseilta saatavan palautteen pohjalta. (**)
- *Liityntäliikenteen* edellytyksiä parannetaan rakentamalla pysäkeille polkupyöräparkeja, liityntäpysäköintipaikkoja sekä saatto- ja noutopysäköinnin järjestelyjä. Tärkeimmät liityntä- vaihtopysäkit määritellään laadittavan tarveselvityksen pohjalta.
- Laaditaan 1-2 vuoden välein pysäkkien tarvekartoitus: uusien pysäkkien tarve, pysäkin siirto, käytöstä poistuneet pysäkit jne. yhteistyössä läänin, kuntien ja yrittäjien kanssa.
- Jyväskylän kaupunkiseudulla pysäkkien kehittämistoimet ja joukkoliikennettä suosivat ratkaisut keskitetään erityisesti määritellyille yhdeksälle *laatukäytävälle*.
- Osallistutaan Keski-Suomen alueen mahdollisten muiden joukkoliikenteen *laatukäytävien* suunnitteluun ja toteuttamiseen.
- Pysäkkien hoidon laatuvaatimukset kirjataan nykyistä tarkemmin urakoiden tarjouspyyntöihin kilpailuttamisen mukaisessa järjestyksessä.
- *Pikavuoropysäkkejä* kehitetään kokonaisuutena. Pikavuoropysäkkien kehittämistarpeista laaditaan koko aluetta koskeva tarveselvitys.

(**) = Kehittäminen aloitetaan tämän selvityksen myötä esille tulleista kohteista (ks. LIITTEET 4 ja 5). Jatkossa kohteita parannetaan linja-auto- ja taksiyrittäjiltä, kunnilta ja matkustajilta saatavan palautteen pohjalta. Toteutuksessa painotetaan koulu-pysäkkien turvallisuutta.

Toimintalinja 4 – Talvihoidon kehittäminen

Talvihoidon toimenpiteet kohdistetaan nykyistä tarkemmin joukkoliikenteen liikennöinnin turvaamiseksi. Talvihoidon laatuavoitteet määritellään joukkoliikenteen kannalta. Vähäliikenteiselläkin tiestöllä turvataan ympärivuorokautinen liikkuminen.

- Talvihoitoa kehitetään tienkäyttäjiltä saatavan informaation pohjalta.
- Pysäkkien ja niille johtavien kevyen liikenteen väylien talvihoidon tasoa parannetaan. Pysäkkien talvihoidolle määritellään laatuavoitteet, kirjataan ne sopimuksiin ja varmistetaan, että urakoitsijat pitävät yllä sovitun laatutason. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota pysäkin riittävän leveäksi auraamiseen ja pysäkkikatosten puhdistamiseen.
- Teiden hoitoluokkia päätettäessä ja mahdollisia tiekohtaisia laatuvaatimuksia määritettäessä huomioidaan myös joukkoliikenteen reitit.
- Joukkoliikenteen täsmäkohteet (mäkipaikat, tietyt pysäkit) määritellään yhteistyössä linja-auto- ja taksiryttäjien kanssa.
- Parannetaan päivittäisen talvihoidon oikeaan ajoittamista. Erityisesti alemmalla tieverkolla toimenpiteiden ajoitusta tarkistetaan linja-autoreittien ja vuorojen mukaisesti. Määritellään täsmäaikoja, jota ennen talvihoidon toimenpiteet tulisi suorittaa. Tien ja pysäkkien kunnossapidon korjaustoimenpiteet tehdään ensisijaisesti joukkoliikenteen tarpeiden mukaisessa järjestyksessä.
- Luodaan menetelmä nopeiden toimenpiteiden käynnistämiseksi virka-ajan ulkopuolella. Esimerkiksi puhelinnumero, josta kuljettaja voi saada nopeasti apua, jos linja-autoreitillä tarvitaan hiekoitusta. Tämä täytyy erityisesti huomioida *liikennekeskusten* toiminnan kehittämisessä (tienkäyttäjän linjalle tuleva palaute)

Toimintalinja 5 – Joukkoliikennetietämyksen lisääminen ja seuranta

Keski-Suomen tiepiiri lisää henkilöstönsä tietoa ja osaamista joukkoliikennettä koskevissa asioissa sekä kerää tarvittavaa joukkoliikennetietoa. Tiepiiri osallistuu joukkoliikenteen tutkimus- ja kehittämistoimintaan sekä selvitysten tulosten julkistamiseen ja käytännön hyödyntämiseen.

- Tiepiirin joukkoliikennevastuuhenkilö kehittää omaa, tiepiirin ja Tiehallinnon osaamista joukkoliikenneasioissa sekä laadituttaa selvityksiä ja ylläpitää toteutumista.
- Joukkoliikennevastuuhenkilö raportoi tehdyistä toimenpiteistä vuosittain tiepiirin johtoryhmälle ja tiedottaa asiasta sidosryhmille.
- Asiakaspalautejärjestelmää kehitetään yhteistyössä joukkoliikenteen sidosryhmien kanssa siten, että palaute kohdentuu oikealle vastuutaholle.
- Parannetaan linja-auto- ja rautatieasemien opastusta yleisiltä teiltä (nyt esille tulleiden ja jatkossa kunnilta, liikennöitsijöiltä ja matkustajilta saatavan palautteen mukaisesti).
- Luodaan käytäntö, jotta maankäytön muutokset pystytään nykyistä nopeammin ottamaan huomioon mm. pysäkkien rakentamisessa.
- Luodaan lääninhallituksen, liikennöitsijöiden ja kuntien kanssa käytäntö, jolla joukkoliikenteen reitit ja aikataulut saadaan tiepiirissä näitä tarvitsevien henkilöiden tietoon. Mm. lääninhallituksen kanssa laaditaan ja väliajoin päivitetään kartta joukkoliikenteen reiteistä pääteiden ulkopuolella.
- Osallistutaan joukkoliikenteen pysäkkien digitaalisen tietoaineiston keruuseen ja hyödyntämiseen. Kaikki yleisten teiden pysäkit inventoidaan (koordinaattitieto ja varustus) vuoteen 2004 mennessä. Pysäkeistä laaditaan kartat mm. kuntien käyttöön. Pysäkeille määritellään nimet kuntien kanssa yhteistyössä.
- Järjestetään tarpeen mukaan kuntakohtaisia liikenneiltoja, joissa kansalaisille esitellään vireillä olevat liikennehankkeet. Mukana mm. tiehankkeet, kaavoitushankkeet ja joukkoliikenneasiat.
- Osallistutaan joukkoliikennettä hyödyttävien liikennetelemaattisten ratkaisujen suunnitteluun ja toteuttamiseen.
- Tiehallinnon infopisteisiin lisätään tietoa joukkoliikenteen aikatauluista ja reiteistä.
- Tiepiirin ympäristöohjelmaan sisällytetään henkilökunnan eri kulkumuotovalintojen edistäminen.


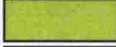


5 TOTEUTUS

5.1 Vaikutukset

Oheisessa taulukossa on arvio Keski-Suomen tiepiirin joukkoliikenteen toimintalinjojen vaikutuksista matkustajille, liikennöitsijöille, tiepiirille, liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön.

Taulukko 5 Arvio Keski-Suomen tiepiirin joukkoliikenteen toimintalinjojen vaikutuksista.

	Toimintalinja 1: Yhteistyön tiivistäminen	Toimintalinja 2: Joukkoliikenteen huomioon ottaminen	Toimintalinja 3: Pysäkkien ja kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen	Toimintalinja 4: Talvihoidon kehittäminen	Toimintalinja 5: Tietämyksen lisääminen ja seuranta
Matkustajille					
Tasa-arvoiset liikkumismahdollisuudet					
Odotusolosuhteet					
Saavutettavuus (ki-yhteydet + info)					
Esteettömyys					
Liikennöitsijät					
Liikenteen sujuvuus					
Liikenteen toimintavarmuus					
Liikennöintikustannukset					
Tiepiirille					
Suunnittelukustannukset					
Investointimenot					
Holto-, ylläpito- ja kunnossapitokustannukset					
Osaaminen					
Imago					
Liikenneturvallisuuteen					
Ympäristöön					
Maankäyttöön					

	Vaikutukset merkittäväällä tavalla myönteisiä
	Vaikutukset myönteisiä, mutta ei merkittäviä
	Ei selkää vaikutusta
	Edellyttää resurssien painotusten muuttamista

Esitetyt toimintalinjat edellyttävät Keski-Suomen tiepiirissä joukkoliikenteen ja turvallisuuden näkökulman nykyistä voimakkaampaa painotusta. Matkustajille, liikennöitsijöille, maankäyttöön ja ympäristöön vaikutukset ovat kaikilta osin myönteisiä.

Toimenpiteet ovat enemmänkin toimintatapojen muutoksia. Suurin osa esitettyihin toimintalinjoihin sisältyvistä toimenpiteistä ei suoraan lisää tiepiirin kustannuksia.

Monia joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavia toimenpiteitä voidaan toteuttaa korvaus- tai laajennusinvestointien yhteydessä. Joukkoliikennettä suosivat ratkaisut eivät nosta merkittävästi hankkeen kustannuksia, kunhan joukkoliikenteen tarpeet on otettu huomioon jo suunnittelun alkuvaiheessa. Teiden kunnossapitoa pystytään parantamaan mm. ajoitusta muuttamalla ja täsmäkohteilla.

Uusi valtion ja kuntien välinen kustannusvastuusopimus tuo yleisten teiden pysäkkien kokonaisvastuun tiepiirille. Tämä tuo asteittain vuoden 2004 loppuun mennessä selvästi uusia kustannuksia. Jatkossa on syytä selvittää tarkemmin mahdollisuuksia saada yksityisrahoitusta, mm. mainosyrittäjiltä, pysäkkien rakentamiseen, kunnossapitoon ja hoitoon.

Vuosille 2001-2004 Keski-Suomen tiepiiri on varannut toiminta- ja taloussuunnitelmassaan 100 000 mk/v joukkoliikenteen palvelualueiden kehittämiseen. Lisäksi on varattu 300 000 mk/v palvelu- ja infoalueille, jotka palvelevat myös joukkoliikennettä. Joukkoliikenteen palvelut paranevat myös taa-jamahankkeiden ja kevyen liikenteen hankkeiden yhteydessä, mutta joukkoliikenteelle ei ole niissä ainakaan toistaiseksi varattu erillistä rahoitusta.

Tiehallinnon tienpidon linjauksien mukaan rahoitusta kohdistetaan enenevässä määrin joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseen. Vuoteen 2005 mennessä rahoituksen nousu on vähäinen, mutta vuoden 2005 jälkeen rahoitustaso nousee selvästi. Suurin osa rahoituksesta suuntautuu kaupunkiseuduille, joissa joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat suurimmat.

5.2 Toteutusohjelma: vastuut ja aikataulu

Selvityksessä määriteltyjen toimenpiteiden toteutusaikataulu ja vastuut on esitetty seuraavassa taulukossa. Vastuuhenkilöt koordinoivat toimenpiteiden toteutusta, vastaavat niiden etenemisestä ja raportoivat seurannasta. Keskeistä on tiedonkulun parantaminen siten, että joukkoliikenneasioissa saadaan kaikki asianosaiset mukaan.

Taulukko 6 Keski-Suomen tiepiirin joukkoliikenteen toimintalinjojen toteutusohjelma: vastuuhenkilöt ja toteutusaikataulu.

T1 - Yhteistyö	Tiepiirissä toimii joukkoliikenteen vastuuhenkilö.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö	v. 2000 lähtien, jatkuvaa
	Tiehallinnon edustaja on mukana seutu-liikennetyöryhmissä.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö	v. 2001 lähtien, jatkuvaa
	Tiehankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa on tiivis yhteistyö joukkoliikenteen sidosryhmien kanssa. Tiehankkeita esitellään mm. Linja-autoliiton osastokokouksissa.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö ja suunnittelusta vastaavat	Tiehallinnon ohje valmistuu v. 2001, toiminta alkanut v. 2001, jatkuvaa
	Laajennetaan ulkoisen yhteistyöverkon toimintaa.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö	v. 2000 lähtien, jatkuvaa
	Järjestetään sisäisiä yhteistyöpalavereja joukkoliikenneasioista.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö, Tiehallinnon tiemestarit	v. 2002 lähtien, jatkuvaa
	Osallistutaan Jyväskylän liikennejärjestelmän kehittämiseen (aiesop.).	Ohjelmoinnista vastaavat	Aiesopimus v. 2000, jatkuvaa
	Yhteistyötä tiivistetään maankäytön suunnittelun kanssa.	Suunnittelusta vastaavat	Menetelmä v. 2002, jatkuvaa
	Luodaan palautejärjestelmä kunnossapidon parantamistarpeista.	Tiehallinnon tiemestarit	Menetelmä v. 2002, jatkuvaa
	Jaetaan joukkoliikennettä koskevaa aineistoa sidosryhmille.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö	Aloitetaan heti, jatkuvaa
	Kehitetään liikennekeskuksen toimintaa.	Liikennekeskusvetäjä	v. 2002 lähtien, jatkuvaa
T2 - Toiminta	Käsitellään joukkoliikenneasiat tiehankkeiden eri vaiheissa ja otetaan huomioon tulosohjauksessa.	Suunnittelusta ja ohjelmoinnista vastaavat, suunnittelupäällikkö	Ohje v. 2001, tulosohjauksessa ollut v. 2001 lähtien, jatkuvaa
	Tiehankkeissa joukkoliikenteen tarpeet ja hankkeen vaikutukset arvioidaan nykyistä tarkemmin.	Suunnittelusta ja ohjelmoinnista vastaavat, suunnittelupäällikkö	Ohje valmistuu/valmistunut v.2001, aloitetaan heti, jatkuvaa
	Kehitetään pysäkkien suunnittelun tasoa.	Suunnittelusta vastaavat	Ohje valmistuu v. 2002, jatkuvaa
	Joukkoliikenteen merkitystä ohjelmoinnissa korostetaan.	Ohjelmoinnista vastaavat, joukkoliikenteen vastuuhenkilö	Asteittain, v. 2005 lähtien jolirahoitus kasvaa merkittävästi
	Suunnitellaan tiehankkeen rakennusaikaiset muutokset ja tilapäisjärjestelyt vuorovaikuttaisesti liikennöitsijöiden kanssa.	Suunnittelusta vastaavat ja Tiehallinnon tiemestarit	Aloitetaan heti, jatkuvaa, ohje valmistuu v. 2002?
Edistetään yhdyskuntarakennetta ehyttäviä ratkaisuja.	Suunnittelupäällikkö	Aloitetaan heti, jatkuvaa	
T3 - Pysäkit	Tarkistetaan pysäkkien kustannusvastuut kuntien kanssa.	Tiehallinnon tiemestarit	V.2004 loppuun mennessä.
	Parannetaan tärkeimpien pysäkkien tasoa ja varustelua.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö	v.2002 →, alkaa <i>laatukäytävistä</i>
	Lisätään pysäkeille johtavia kevyen liikenteen yhteyksiä.	Ohjelmoinnista vastaavat, suunnittelupäällikkö	v. 2003 budjetista lähtien
	Parannetaan liikennöinnin kannalta ongelmallisia pysäkkejä.	Tiehallinnon tiemestarit	Menetelmä v. 2002, jatkuvaa
	Selvitetään ja toteutetaan <i>liityntäliikenteen</i> järjestelyjä.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö	Selvitys v. 2002, jatkuvaa
	Pysäkkien tarvekartoitus toteutetaan määräajoin.	Tiehallinnon tiemestarit	1. 2002, jatkossa 1-2 v välein.
	Osallistutaan <i>laatukäytävien</i> kehittämiseen.	Ohjelmoinnista vastaavat, suunnittelupäällikkö	v. 2002 lähtien, jatkuvaa
	Pysäkkien hoitoa ja kunnossapitoa parannetaan.	Tiehallinnon tiemestarit	Urakkasopimusten uusiutuessa.
<i>Pikavuoropysäkkejä</i> kehitetään kokonaisuutena. Laaditaan selvitys.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö	Selvitys 2002, jatkuvaa	

T4 - Talvihoito	Talvihoitoa kehitetään tienkäyttäjiltä saatavan palautteen pohjalta.	Tiehallinnon tiemestarit	Menetelmä 2002, jatkuvaa
	Määritellään pysäkkien hoidon laatuvaatimukset. Kirjataan ne sopimuksiin ja seurataan laatuvaatimusten toteutumista.	Tiehallinnon tiemestarit	Kilpailuttamisen mukaisessa järjestyksessä v. 2004 mennessä.
	Joukkoliikenteen reitit otetaan huomioon teiden hoitoluokkia ja tiekohtaisia laatuvaatimuksia määriteltäessä.	Tiehallinnon tiemestarit	Kilpailuttamisen mukaisessa järjestyksessä v. 2004 mennessä.
	Määritellään joukkoliikenteen täsmäkohteet liikennöitsijöiden kanssa.	Tiehallinnon tiemestarit	Alkanut v. 2000, jatkuvaa
	Tarkistetaan talvihoidon ajoitusta joukkoliikennettä palvelevaksi.	Tiehallinnon tiemestarit	v.2002 lähtien, jatkuvaa
	Luodaan menetelmä hoidon ja kunnossapidon nopeiden toimenpiteiden (mm. hiekoitus) käynnistämiseksi virka-ajan ulkopuolella.	Tiehallinnon tiemestarit, liikennekeskusvetäjä	Menetelmä v.2002, jatkuva käytäntö

T5 - Osaaminen	Kehitetään joukkoliikenneosaamista ja seurataan toteutumista.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö	Alkanut v.2000, jatkuvaa
	Raportoidaan tehdyistä joukkoliikennettä palvelevista toimenpiteistä.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö	Menetelmä 2002, jatkuvaa
	Kehitetään asiakaspalautejärjestelmää sidosryhmien kanssa.	Asiakaspalvelusta vastaavat	Menetelmä 2002, jatkuvaa
	Parannetaan linja-auto- ja rautatieasemien opastusta yleisiltä teiltä.	Tiehallinnon tiemestarit, liikenteen palvelupäällikkö	v.2002, jatkuvaa
	Luodaan käytäntö, jotta maankäytön muutoksiin pystytään nopeammin vastaamaan pysäkkien rakentamisessa.	Ohjelmoinnista ja suunnittelusta vastaavat	Menetelmä 2002, toiminta jatkuvaa
	Luodaan käytäntö, jolla joukkoliikenteen reitit ja aikataulut saadaan tiepiirissä niitä tarvitsevien tietoon.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö	v. 2002 lähtien, jatkuvaa
	Osallistutaan digitaalisen pysäkkietiedon keräämiseen. Laaditaan kartat ja nimetään pysäkit.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö, Tiehallinnon tiemestarit ja tietöstävastaava	Pysäkkien sijainti ja varustus inventoidaan v. 2004 mennessä.
	Järjestetään kuntakohtaisia liikenneiltoja.	Joukkoliikenteen vastuuhenkilö, suunnittelupäällikkö	v. 2002 lähtien, jatkuvaa
	Osallistutaan jol:n liikennetelemaattisten ratkaisujen toteuttamiseen.	Suunnittelupäällikkö, joukkoliikenteen vastuuhenkilö	Tarpeen mukaan
	Tiehallinnon infopisteisiin lisätään joukkoliikennetietoa.	Liikennekeskusvetäjä	v. 2002, päivitys jatkuvaa
Joukkoliikenne sisällytetään tiepiirin ympäristöohjelmaan.	Suunnittelupäällikkö	v. 2002?	

Tämän Keski-Suomen tiepiirin joukkoliikenneselvityksen raporttiluonnos on esitelty tiepiirin johtoryhmässä 28.9.2001. Esitetyt Keski-Suomen tiepiirin joukkoliikenteen tavoitteet, toimintalinjat ja toteutusohjelma vastuineen ja aikatauluineen on hyväksytty jatkovalmistelun pohjaksi.

Suurin osa esitetyistä toimintatapoihin liittyvistä toimenpiteistä on valmiita otettavaksi käytäntöön heti. Osa joukkoliikenteen fyysiseen ympäristöön liittyvistä toimenpiteistä on nopeasti tehtävissä ja kertaluontoisia ja osa edellyttää jatkoselvittelyä. Jatkoselvitysten ja toimintatapojen määrittelyn ajonkohdaksi on pääosin esitetty vuotta 2002. Joukkoliikenneselvityksessä esitetyt toimintalinjat toimenpiteineen sisällytetään myös tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmiin sekä otetaan huomioon muita tuote- tai aihekohtaisia toimintalinjoja laadittaessa.

Tiepiirin joukkoliikenteen vastuuhenkilö seuraa toimintalinjausten ja toimenpiteiden toteutumista, toteutumisen aikataulua sekä niiden vaikutuksia ja eri tahoilta tullutta palautetta. Lisäksi vastuuhenkilö tekee tarvittaessa uuden esityksen toteutettavista toimenpiteistä ja vastaa joukkoliikenneselvityksen päivityksestä. Seurannan tulokset raportoidaan vuosittain tiepiirin sisäiseen ja yhteistyötahojen käyttöön. Toimintalinjojen ja toimenpiteiden toteutumisesta esitellään sidosryhmille mm. seutuliikennetyöryhmässä ja Linja-autoliiton alueosaston kokouksissa.

6 LIITTEET

- Liite 1 - Kirjallisuutta
- Liite 2 - Keski-Suomen kuntien joukkoliikenteen yhteyshenkilöt
- Liite 3 - Vuoropuheluun osallistuneet henkilöt
- Liite 4 - Linja-autoliiton Sisä-Suomen osaston esitys kärkipysäkeiksi
- Liite 5 - Esille tulleet yksilöidyt joukkoliikenteen kehittämiskohteet
- Liite 6 - Seutulipun käyttö Keski-Suomessa
- Liite 7 - Linja-autoliikenteen vuorotarjonta Keski-Suomessa
- Liite 8 - Taksitiheys Keski-Suomen kunnissa
- Liite 9 - Numerotietoa Keski-Suomen kunnista
- Liite 10 - Tarkistuslista pysäkin rakentajalle



Kuva 14 Kulutavan vaihto Jyväskylän Vapaudenkadun paikallisliikenneterminaalissa.

LIITE 1 - KIRJALLISUUTTA

Keski-Suomen liitto, Jyväskylä, Jyväskylän maalaiskunta, Laukaa, Muurame, Keski-Suomen tiepiiri, Liikenneministeriö, Ympäristöministeriö ja Ratahallintokeskus: JYSELI 2010 – Jyväskylän seudun liikennejärjestelmä 2010, Yhteenveto. 20 sivua. Jyväskylä 1998.

Keski-Suomen liitto, internet-sivut, <http://www.keskisuomi.fi/tilastot/vaki1.htm>

Liikenne- ja viestintäministeriö: Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä. 47 sivua. Helsinki 2000.

Liikenne- ja viestintäministeriö: Toiminta- ja taloussuunnitelma 2002-2005. 54 sivua. Helsinki 2001.

Länsi-Suomen lääninhallitus: Liikenteen peruspalvelut Länsi-Suomen läänissä 2000. 31 sivua. Turku 2001.

Länsi-Suomen lääninhallitus ja 19 kuntaa: Kuntalogistiikkaselvitykset Keski-Suomessa 2001. 52 sivua. Jyväskylä 2001.

Pirkanmaan liitto, Keski-Suomen liitto, Oriveden kaupunki, Jämsän kaupunki ja Jämsänkosken kaupunki: Oriveden ja Jämsän seutujen joukkoliikennejärjestelmän esiselvitys – Luonnos 5.9.2001. 25 sivua. Tampere 2001.

Ratahallintokeskus: Rataverkko 2020 – Radanpidon linjaukset. 28 sivua. Helsinki 2001.

Suomen kuntaliitto ja Tiehallinto: Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet yleisen tien pidossa. 16 sivua. Helsinki 2001.

Tiehallinto: Joukkoliikenne hankearvioinnissa – Luonnos. 66 sivua. Helsinki 2001.

Tiehallinto: Joukkoliikenne tiensuunnittelussa – Opas väylähankkeen suunnittelijalle – Luonnos 23.8.2001. 33 sivua + liitteet. Helsinki 2001.

Tiehallinto, Tie- ja liikenneolojen suunnittelu: Näkökohtia liikkumisen sosiaaliseen tasa-arvoon, esiselvitys – luonnos. 66 sivua. 2001.

Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri: Kaakkois-Suomen tiepiirin joukkoliikenneselvitys, 42 sivua + liitteet. Kouvola 2001. TIEH 3200683.

Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri ja Länsi-Suomen lääninhallitus: Jyväskylän seudun joukkoliikenne – Laatuikäytävien kehittäminen ja liikennepolitiikan tarkennus (Jyväskylä, Jyväskylän maalaiskunta ja Muurame). 60 sivua. Jyväskylä 2001.

Tiehallinto, Savo-Karjalan tiepiiri: Savo-Karjalan tiepiirin joukkoliikenneselvitys, luonnos. 63 sivua. Kuopio 2001.

Tiehallinto, Savo-Karjalan tiepiiri: Yhteenveto pysäkkien rakentamisaloitteiden käsittelystä Tiehallinnossa. 4 sivua. Kuopio 2001.

Tielaitos, Tiehallinto: Joukkoliikenne – Laatukäytävien kehittäminen. 21 sivua. Helsinki 2000. TIEL 3200641.

Tielaitos, Tiehallinto: Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen – Toimintalinja 2000. 23 sivua. Helsinki 2000. TIEL 1000028.

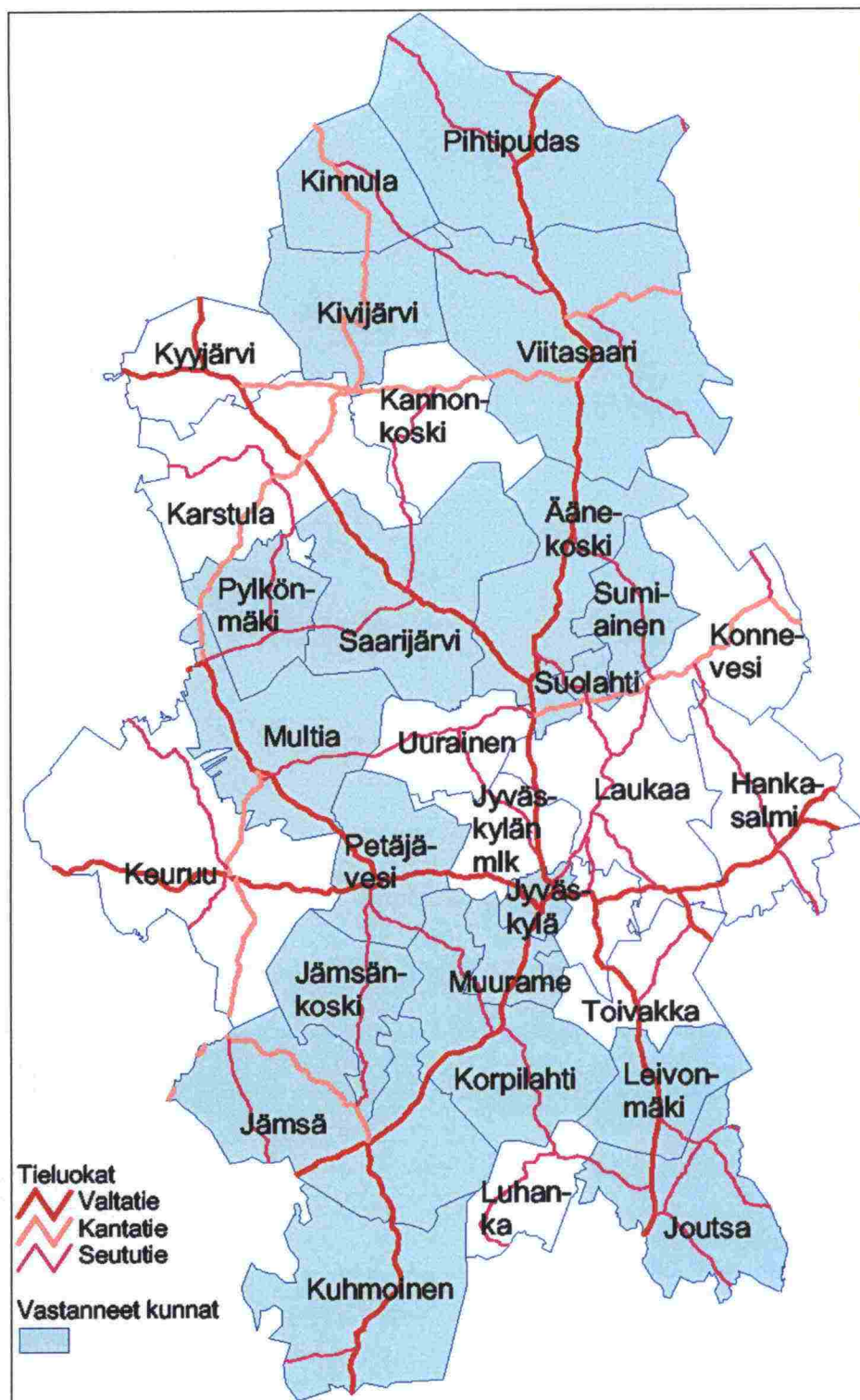
Tielaitos, Hämeen tiepiiri: Hämeen tiepiirin joukkoliikenneselvitys. 68 sivua. Tampere 2000.

Tilastokeskus: Suomen tilastollinen vuosikirja 2000. 685 sivua. Keuruu 2000.

LIITE 2 – KESKI-SUOMEN KUNTIEN JOUKKOLIIKENTEN YHTEYSHENKILÖT

Taulukko 7 *Kuhunkin Keski-Suomen kuntaan on nimetty joukkoliikenteen vastuuhenkilö. Lääninhallitus ylläpitää rekisteriä vastuuhenkilöiden yhteystiedoista.*

Kunta	Puh (014-)	Vastuuhenkilö	Toimi, virka
Hankasalmi	840011	Liisa Kokko	Ympäristönsuojelusihteri
Joutsa	880111	Jorma Mäkinen	Sivistystoimenjohtaja
Jyväskylä	624211	Jorma Lipponen	Liikenneinsinööri
Jyväskylän mlk	3365211	Tapio Soini	Kehittämispäällikkö
Jämsä	71721	Kaija Tommila	Suunnittelu- ja tiedotuspäällikkö
Jämsänkoski	749211	Leena Kilpeläinen	Sivistystoimenjohtaja
Kannonkoski	469211	Päivi Ruotsalainen	Toimistovirkailija
Karstula	469511	Hannu Patamaa	Rehtori
Keuruu	7517111	Olli Haapanen	Kaupunginsihteri
Kinnula	429211	Ossi Kinnunen	Maanrakennusmestari
Kivijärvi	469111	Kauko Jokisalo	Rehtori
Konnevesi	559111	Marja-Leena Timonen	Sivistystoimenjohtaja
Korpilahti	820401	Helena Helin-Kautto	Toimistosihteri
Kuhmoinen	(03) 55211	Leena Lahti	Kanslisti
Kyyjärvi	4170200	Maija-Leena Immonen	Sivistystoimenjohtaja
Leivonmäki	870101	Jukka Partanen	Maaseutuasiamies
Luhanka	879221	Markku Nyman	Kunnanjohtaja
Multia	754111	Tapio Suominen	Kunnanjohtaja
Muurame	659611	Jorma Ojala	Suunnittelu- ja asuntosihteri
Petäjävesi	859511	Antero Simsiö	Elinkeinoasiamies
Pihtipudas	579411	Pentti Räisänen	Koulutoimenjohtaja
Pylkönmäki	417711	Marjatta Niinivuo	Kunnansihteri
Saarijärvi	42911	Vesa Niskanen	Maanrakennusmestari
Sumiainen	519911	Antti Hänninen	Kunnansihteri
Suolahti	5743200	Sakari Aho-Pynttari	Projektijohtaja
Toivakka	8406601	Tarja Juottonen	Kunnansihteri
Uurainen	8206600	Arja Siikström	Sivistystoimenjohtaja
Viitasaari	579341	Toni Tamminiemi	Kuljetusvastaava
Äänekoski	5742211	Tuula Vertainen	Kuljetusvastaava



Kuva 15 Joukkoliikenneselvityksen postikyselyyn vastanneet kunnat sinisellä.

LIITE 3 – VUOROPUHELUUN OSALLISTUNEET HENKILÖT

Kuntakyselyyn vastanneet kunnat:

- | | |
|-----------------|---|
| 1. Joutsa | Jorma Mäkinen, sivistystoimenjohtaja |
| 2. Jyväskylä | Jorma Lipponen, liikenneinsinööri;
Kalevi Lehtinen, liikenneteknikko |
| 3. Jämsä | Kaija Tommila, suunnittelu- ja tiedotuspäällikkö |
| 4. Jämsänkoski | Leena Kilpeläinen, sivistystoimenjohtaja,
Kalevi Hakkarainen, taloussuunnittelija |
| 5. Kinnula | Ossi Kinnunen, maanrakennusmestari |
| 6. Kivijärvi | Kauko Jokisalo, vs. rehtori ja joukkoliikennevastaava |
| 7. Korpilahti | Helena Helin-Kautto, toimistosihteeri, jl-vastaava |
| 8. Kuhmoinen | Jouni Vaskisalo, liikenneturvallisuuksiryhmän pj (taksi-
autoilija); Leena Lahti, kanslisti, jl-yhdyshenkilö |
| 9. Leivonmäki | Jukka Partanen, maaseutuasiamies |
| 10. Multia | Tapio Suominen, kunnanjohtaja |
| 11. Muurame | Jorma Ojala, suunnittelusihteeri-asuntosihteeri |
| 12. Petäjävesi | Antero Simsiö, elinkeinoasiamies |
| 13. Pihlajavesi | Pentti Räisänen, koulutoimenjohtaja |
| 14. Pyhäjärvi | Marjatta Niinivuo, kunnansihteeri |
| 15. Saarijärvi | Vesa Niskanen, maanrakennusmestari |
| 16. Sumiainen | Antti Hänninen, kunnansihteeri |
| 17. Suolahti | ? |
| 18. Viitasaari | Toni Tamminiemi, kuljetusvastaava;
Tiina Honkanen, koulutoimistosihteeri |
| 19. Äänekoski | Tuula Vertanen, kuljetusvastaava |

Liikennöitsijäkyselyyn vastanneet yrittäjät:

- | | |
|---|---|
| 1. Esa Oksa | Esa Oksa, liikennöitsijä |
| 2. Jyväskylän Liikenne Oy | Jorma Nieminen, ajomestari |
| 3. Koiviston Auto Oy (2 vastausta) | Jukka Syrjäaho, kuljettaja,
Olavi Hyötyläinen, liikennepäällikkö |
| 4. Liikenne Mäkelä Oy, | Jukka Mäkelä, toimitusjohtaja |
| 5. Savonlinjat-yhtiöt / SL-Autoyhtymä Oy, | Hannu Hietanen, kuljettaja |
| 6. Sukulan Linja Oy | Pentti Sukula, ajomestari |
| 7. T.Makkonen Oy | Heimo Ruotsalainen, liikennepääl-
likkö |
| 8. Tilausliikenne Hokkinen | Esko Hokkinen, liikenteenharjoittaja |
| 9. Tourusen Linjat Oy (2 vastausta) | Heikki Soutua, liikennepäällikkö;
Harri Pasanen, kuljettaja |
| 10. Töysän Linja Oy | Asseri Turtiainen, luottamusmies |
| 11. Viitasaaren tilausliikenne | Keimo Paananen, johtaja |
| 12. Väinö Paunu Oy (8 vastausta) | yhteenveto: Jarmo Paunu, liiken-
nejohtaja |

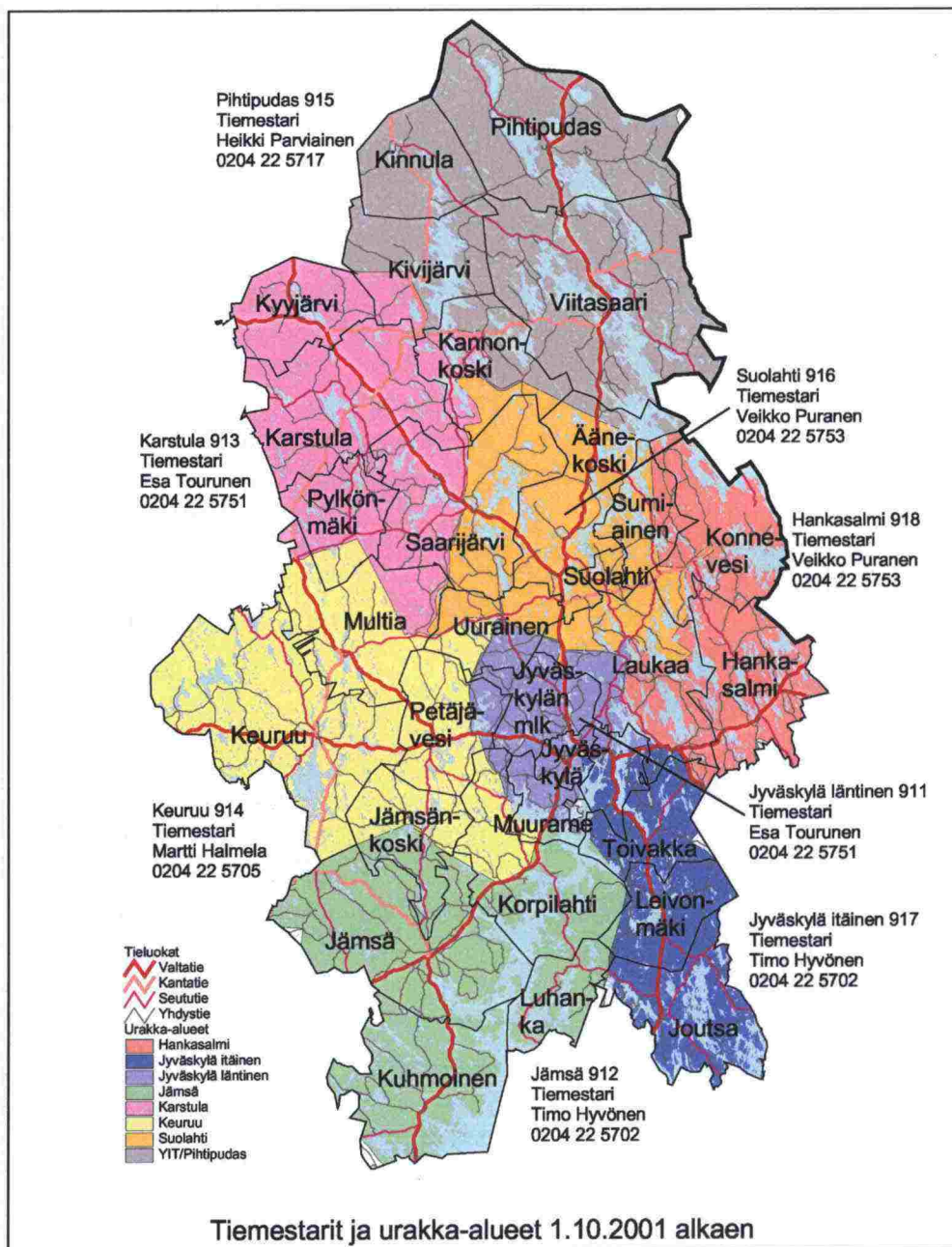
Haastatellut kunnossapidon vastuuhenkilöt:

Tiehallinnon tiemestarit

1. Esa Tourunen
2. Risto Huvila
3. Veikko Puranen

Tieliikelaitoksen urakoinnin projektipäälliköt

4. Jukka Pitkänen
5. Pekka Ulvila
6. Pertti Leinonen



Kuva 16 Tiehallinnon Keski-Suomen tiepiirin tiemestarit ja urakka-alueet.

LIITE 4 – LINJA-AUTOLIITON SISÄ-SUOMEN OSASTON ESITYS KÄRKIPYSÄKEIKSI

Keski-Suomen tiepiirin alueen osalta Linja-autoliiton Sisä-Suomen osasto on määritellyt erityisiksi kehittämistä vaativiksi kärkipysäkeiksi seuraavat kohteet:

1. Äänekoskella Huutomäen risteuksen pysäkkiparit 3 kpl (VT 13 / VT 4 -risteys)

- Varustetason ja saattoliikennejärjestelyjen kehittäminen.

2. Muuramen pikavuoropysäkkipari (VT 9)

- Pikavuoropysäkin siirtäminen uuden eritasoliittymän yhteyteen (ns. Shelin risteys).
- Mikäli tämä ei ole mahdollista, niin nykyisen pysäkkiparin kehittäminen erityisesti saattoliikennejärjestelyjen osalta.

3. Viisarinmäen pysäkkipari (VT 9, Toivakantien risteys)

- Kehittäminen, mm. varustetason parantaminen.

4. Korpilahden pysäkkijärjestelyt (VT 9)

- Tulee erityisesti pohjoispuolen pysäkkiparin suunnittelussa ja rakentamisessa kiinnittää huomiota liikenteen sujuvuuteen sekä pysäkin varustetason.
- Pysäkki on mm. hyvin vilkas koululaiskuljetuspysäkki.

LIITE 5 – ESILLE TULLEET YKSILÖIDYT JOUKKO- LIIKENTEN KEHITTÄMISKOHTEET

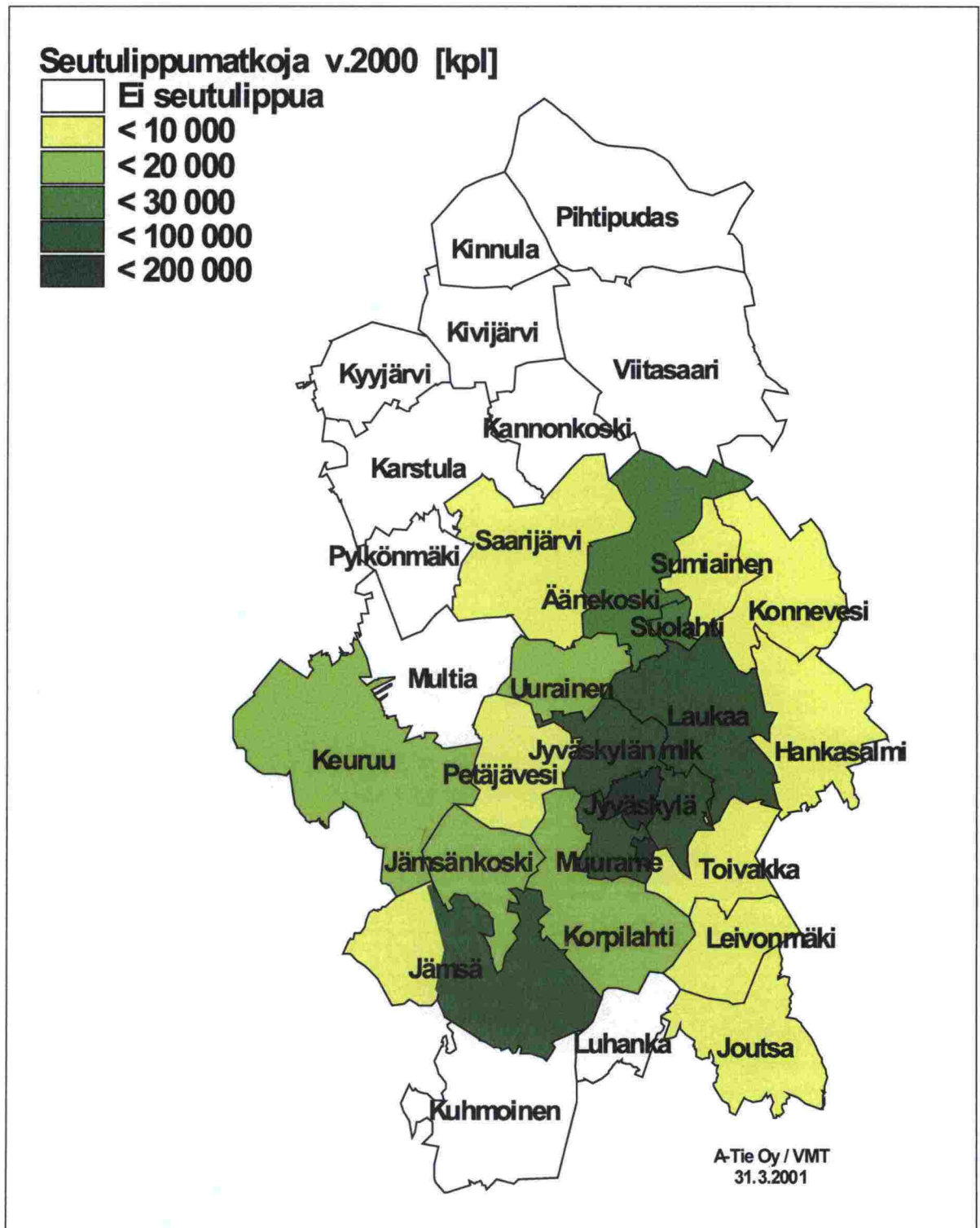
Taulukko 8 Kunta- ja liikennöitsijäkyselyissä esille tulleet yksilöidyt kehittämiskohteet. Kohteet on sijoitettu kartalle kuvassa 12.

Nro	Vastaaja	Kunta	Tie	osa	aet	losa	let	Sijainti	Ongelma	Toimenpide
1	Joutsa	Joutsa	4	222	0	222	2600	Tammahaara-Karoliinan kahvimyly	Yityspaikkojen turvallisuus	ki-olosuhteiden parantaminen
2	Joutsa	Joutsa	4	220	4530			Pertunmaantien liittymä	Yitysturvallisuus	ki-olosuhteiden parantaminen
3	Joutsa	Joutsa	4	220	2807			Jousitien liittymä	Yitysturvallisuus	ki-olosuhteiden parantaminen
4	Savonlinja	Joutsa	4	220	4035			Yhdystien liittymä	Oikealle kääntymiskaistan rakentaminen	Tieolosuhteiden parantaminen
5	Savonlinja	Joutsa	4	221	1300	221	1800	Varalaskupaikalla talvella lenkkelijöitä	Ehdotettu rinnakkaistien jatkamista noin 500 m Rauhalantielle	ki-olosuhteiden parantaminen
6	Karstulan liikenne	Jyväskylän mlk	630	2	380			Puuppolan kaupan kohta	Hidaste liian korkea	Tieolosuhteiden parantaminen
7	Karstulan liikenne	Jyväskylän mlk	4	301	6000			Palokan pikavuoropysäkit	Pikavuoron lisäkilvet puuttuvat	Pysäkin parantaminen
8	Töysän linja	Jyväskylän mlk	18	48	0			vt 18 Kuuhu	Pimeässä pysäkillä olevia matkustajia vaikea huomata	Pysäkin parantaminen
9	Jyväskylän liikenne	Jyväskylän mlk	16711	2	1000			Olliantien risteuksen jälkeinen suojatiekoroke	Hankala mutka suoralla tiellä	Tieolosuhteiden parantaminen
10	Jyväskylän liikenne	Jyväskylän mlk	16711	2	0	2	2500	Matinmäentie	Töyssyt ongelmallisia joukkoliikenteelle	Tieolosuhteiden parantaminen
11	Jyväskylän liikenne	Jyväskylän mlk	16715	1	0	1	7100	Hiekkapohjantie	Talvikunnossapito heikkoa	Kunnossapidon parantaminen
12	Jyväskylän liikenne	Jyväskylän mlk	16709	1	1400	1	6950	Salmelantie	Talvikunnossapito heikkoa	Kunnossapidon parantaminen
13	Jyväskylän liikenne	Jyväskylän mlk	16687	1	0	2	3972	Saarenmaantie	Talvikunnossapito heikkoa	Kunnossapidon parantaminen
14	Jyväskylän liikenne	Jyväskylän mlk	16691	1	0	1	5500	Vertaalantie	Talvikunnossapito heikkoa	Kunnossapidon parantaminen
15	Savonlinja	Jyväskylän mlk	4	229	2940			Pysäkki kurvissa vanhan kaupan kohdalla	Pysäkin siirto Jyväskylän suuntaan	Pysäkin siirto
16	Jämsä	Jämsä	56	1	1270			Kauhkialantie	Pikavuoropysäkin siirto Kauhkialantielle	Pysäkin siirto
17	Paunu	Jämsä	9	225	0			Jämsän pohjoinen liittymä	Stop -merkin takaa vaikea lähteä ylämäkeen	Liittymän parantaminen
18	Paunu	Jämsä	9	226	200			Himoksen liittymä	Vasemmalle kääntyminen Tampereen suuntaan vaikeaa	Liittymän parantaminen
19	Jämsänkoski	Jämsänkoski	56	1	2500	2	0	Pääskysmäentie	Koululaisten kulkemisen kannalta vaarallinen: pientareita ei ole, ki-väylä puuttuu, nopeusrajoitus 80 km/h korkea, ei valoja, tulisi olla korokkeelliset suojatiet.	ki-olosuhteiden parantaminen
20	Jämsänkoski	Jämsänkoski	604	5	0			Koskenpään keskusta	Keskustan risteuksen näkyvyys vaarallinen koululaisille, tulisi olla korokkeellisia suojateitä.	Liittymän parantaminen
21	Jämsänkoski	Jämsänkoski	16542	1	0	1	4670	Riihijärventie	Koululaisten kulkemisen kannalta vaarallinen, liian korkea nopeusrajoitus 80 km/h, ei pientareita, ei kevyen liikenteen väylää	ki-olosuhteiden parantaminen

Nro	Vastaaja	Kunta	Tie	osa	aet	losa	let	Sijainti	Ongelma	Toimenpide
22	Töysän linja	Keuruu	23	220	50			vt 23 / kt 58	Pysäkkiä levennettävä ja talvella aurausta tehostettava	Pysäkin parantaminen
23	Töysän linja	Keuruu	58	22	4850			Rekanristeyksen pysäkki Keuruun suuntaan	Pysäkki levennettävä tai siirrettävä Keuruulle päin	Pysäkin siirto
24	Mäkelä	Keuruu	348	7	0	8	6941	mt 348	Heikko talvikunnossapito	Kunnossapidon parantaminen
25	Mäkelä	Keuruu	621	1	0	7	8200	mt 621	Heikko talvikunnossapito	Kunnossapidon parantaminen
26	Mäkelä	Keuruu	6216	1	0	1	2848	Simsiö th - Taimitarha	Heikko talvikunnossapito	Kunnossapidon parantaminen
27	Kinnula	Kinnula	58	50	0			Shellin liittymäalue	Kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen	ki-olosuhteiden parantaminen
28	Kivijärvi	Kivijärvi	58	44	3350			Matkahuolto / Kivikanto piha	Piha ahdas	Pysäkin parantaminen
29	Korpilahti	Korpilahti	610	3	0			Syvälähti, Oittilan th	Jonkinlainen levennys tai ryhmityskaista tarpeen. Nykyinen ratkaisu vaarallisen kapea	Liittymän parantaminen
30	Korpilahti	Korpilahti	9	229	5230			Korpilahden etel. liittymä	Liittyminen liikennevirtaan hankala risteyksestä ja pysäkillä	Liittymän parantaminen
31	Korpilahti	Korpilahti	9	230	0			Korpilahden pohj. liittymä	Liittyminen liikennevirtaan hankala risteyksestä ja pysäkillä	Liittymän parantaminen
32	Korpilahti	Korpilahti	9	229	5980			Siilotien ja 9-tien liittymä	Kulku kirkonkylälle menevälle kävelytielle ongelmallista. Ala-asteen oppilaille järjestettävä taksikuljetus, vaikka matka kouluun on alle 1 km	ki-olosuhteiden parantaminen
33	Paunu	Korpilahti	9	229	5220			Korpilahden eteläinen liittymä	Liittymäjärjestelyjen parantaminen	Liittymän parantaminen
34	Paunu	Korpilahti	9	230	0			Korpilahden pohjoinen liittymä	Liittymäjärjestelyjen parantaminen	Liittymän parantaminen
35	Kuhmoinen / Koiviston Auto	Kuhmoinen	24	19	0			Harjunsalmen molemmat pysäkit	Pohjoisen suunnasta pysäkillä lisää pituutta, etelästä mainostaulu estää näkemän pysäkillä	Pysäkin parantaminen
36	Kuhmoinen	Kuhmoinen	24	18	0			Rauhamäen pysäkki pohjoisesta	Pysäkillä pituutta lisää saattoliikennejärjestelyjen takia	Pysäkin parantaminen
37	Kuhmoinen	Kuhmoinen	24	13	2700			Harmoisten molemmat pysäkit	Pysäkillä pituutta lisää saattoliikennejärjestelyjen takia	Pysäkin parantaminen
38	Kuhmoinen	Kuhmoinen	3291	1	700			Länkipohjantie, koulun liittymä	Pysäkillä huono näkemä pohjoisen suunnasta	Pysäkin parantaminen
39	Sukulan liikenne	Kuhmoinen	24	17	6650			Rauhamäen motelliin pysäkki	Pysäkin siirto	Pysäkin siirto
40	Esa Oksa	Kyyjärvi	13	124	0			Vt 13 / vt 16	Liittymä väärin suunniteltu, kiertoliittymä	Tieolosuhteiden parantaminen
41	Jyväskylän liikenne	Laukaa	16730	1	0	1	2900	Kelkkamäentie	Pysäkkimerkit ja pysäkkilevikkeet puuttuvat	Pysäkin parantaminen
42	Hokkinen	Laukaa	16726	1	4400			Järviinnantien 1. pysäkki Savontieltä	Pysäkkilevennyksen rakentaminen	Pysäkin parantaminen
43	Hokkinen	Laukaa	16727	1	1880			Salmenkylän tiehaara	Uuden pysäkin tarve	uusi pysäkki
44	Hokkinen	Laukaa	16765	1	5750			Juha Kankkusen tie	Vaarallinen kaarre kaipaisi kaidetta	Tieolosuhteiden parantaminen
45	Tourusen linjat	Laukaa	4	305	2570			Jokihaaran liittymä	Pysäkillä lähtiessä huono näkyvyys J:kylän suuntaan	Pysäkin parantaminen

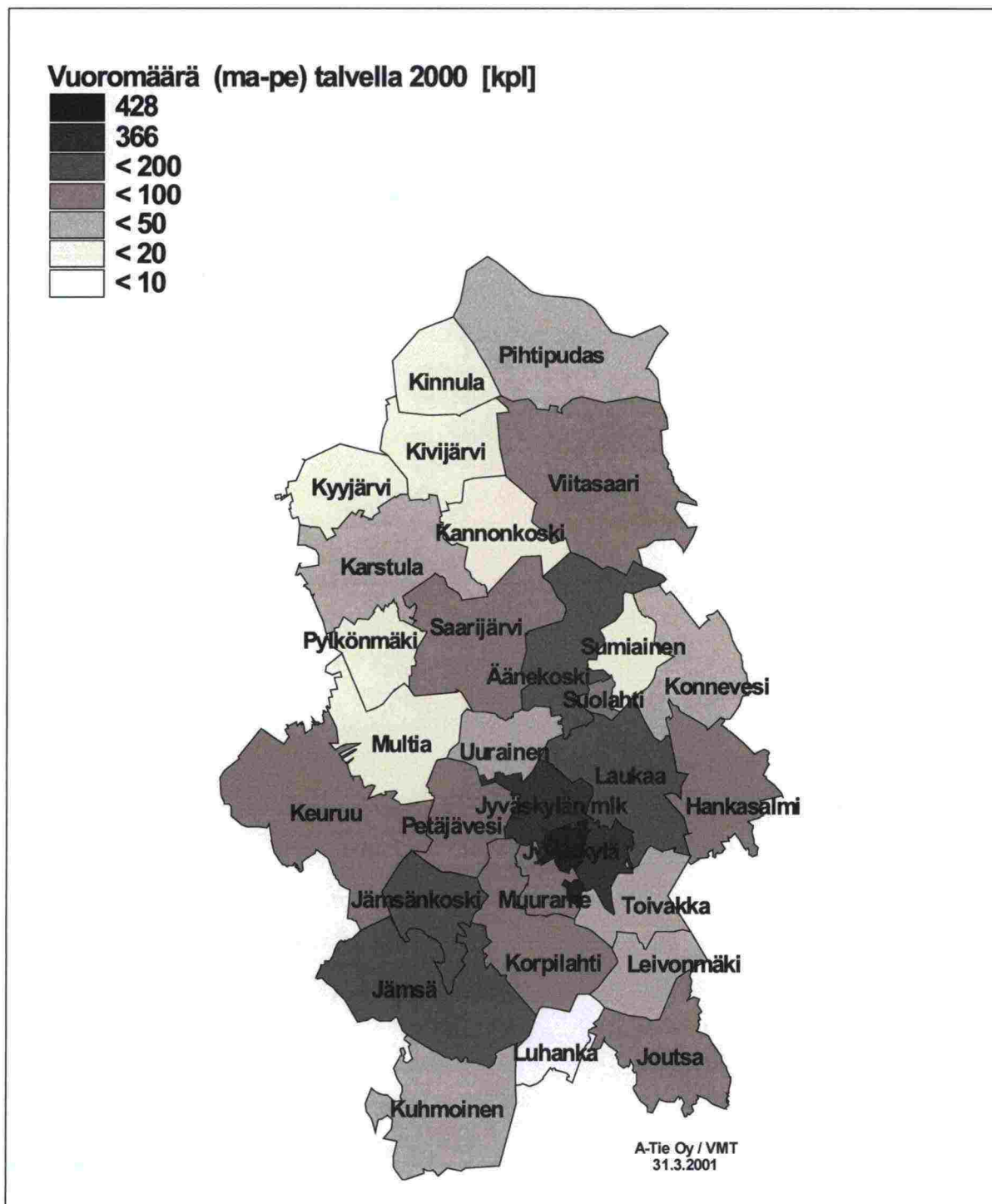
Nro	Vastaaja	Kunta	Tie	osa	aet	losa	let	Sijainti	Ongelma	Toimenpide
46	Tourusen linjat	Laukaa	642	1	0	2	4515	mt 642 Kuusaa - kt69	Heikko talvikunnossapito	Kunnossapidon parantaminen
47	Leivonmäki	Leivonmäki	4	223	2450			Savenaho	Uusi pikavuoropysäkki	Uusi pikavuoropysäkki
48	Muurame	Muurame	6090	1	0	1	800	Säynätsalontie, Hautalanmäki	Kl-väylä Tervamäentielle	kl-olosuhteiden parantaminen
49	Muurame	Muurame	9	233	3100			Muuramen etl	Uusi pikavuoropysäkki	Uusi pikavuoropysäkki
50	Pylkönmäki	Pylkönmäki	633	6	0			mt633 / pt16529	Liittymässä huono näkemä	Liittymän parantaminen
51	Karstulan liikenne	Pylkönmäki	636	1	100			Timpersuntin liittymästä Pylkönmäkeen	Pysäkillä levike, talvella paljon vaarallaneita	Pysäkin parantaminen
52	Saarijärvi	Saarijärvi	13	134	1860			Agrimarketin pysäkki	Vaarallinen ylitys vast. puolen kl-väylälle	kl-olosuhteiden parantaminen
53	Sumiainen	Sumiainen	637	12	0			Pykäismäki	Hankala liittymä, huono näkemä	Liittymän parantaminen
54	Savonlinja	Toivakka	4	228	0	230	0	Viisarinmäki-Oravasaari	Välin levennys ja oikaisu	Tieolosuhteiden parantaminen
55	Savonlinja	Toivakka	4	228	5200			Pysäkki vaarallisessa paikassa mäen alla	Pysäkin siirto	Pysäkin siirto
56	Viitasaari	Viitasaari	77	10	3680			Huopanan koulun kohdalla olevat pysäkit	Kl- väylät puuttuvat sinisen tien varrelta	kl-olosuhteiden parantaminen
57	Viitasaari	Viitasaari	16911	1	740			Haapaniemen koulun kohta	Ylitysturvallisuus huono, koulu toivoo alikulkua Keskitien alitse	kl-olosuhteiden parantaminen
58	Viitasaari	Viitasaari	659	12	0			Kymönkoski, kaupan piha	Pysäkin siirto	Pysäkin siirto
59	Äänekoski	Äänekoski	4	307	2530			Vanhalantien liittymä	Liittymän leventäminen pikkubussia varten	Liittymän parantaminen
60	Äänekoski	Äänekoski	4	308	0			Huutomäen pysäkki	Vilkas liittymä, kl-järjestelyjen parantaminen koululle	kl-olosuhteiden parantaminen
61	Äänekoski	Äänekoski	4	308	3050			Kierälahden pysäkki	Kl-väylän jatkaminen pysäkillä	kl-olosuhteiden parantaminen
62	Äänekoski	Äänekoski	4	309	2950			Viitaniemen th	Pysäkin siirto alikulun kohdalle	Pysäkin siirto
63	Karstulan liikenne	Äänekoski	13	139	3700			Honkolan pysäkki	Pysäkin levittäminen saatto- ja nou-toliikenteen tarpeisiin	Pysäkin parantaminen
64	Viitasaaren tilausliikenne	Äänekoski	4	307	0			Hirvaskankaan liittymä	Eritasoliittymän rakentaminen	Tieolosuhteiden parantaminen
65	Viitasaaren tilausliikenne	Äänekoski	4	302	0			Kirrin liittymä	Eritasoliittymän rakentaminen	Tieolosuhteiden parantaminen
66	Tourusen linjat	Äänekoski	69	1	4078			Koivistonkyläntien liittymä	Huonot näkemät Hirvaskankaan suuntaan	Tieolosuhteiden parantaminen
67	Tourusen linjat	Äänekoski	69	1	300			Hirvaskangas, kt 69	Pysäkki puuttuu kt 69:ltä	uusi pysäkki
68	Kuhmoinen	Kuhmoinen	24	15	3042			vt 24 Terveyskeskuksen kohta	Uuden pysäkin tarve	uusi pysäkki
69	Kuhmoinen	Kuhmoinen	16979	1	1326			Keskustan pysäkki	Talvikunnossapito hankalaa	Pysäkin parantaminen
70	Karstula	Karstula	13	126	0			Kiminki	Uusi pikavuoropysäkki	Uusi pikavuoropysäkki
71	Keuruu	Keuruu	23	221	0			Kaleton	Uusi pikavuoropysäkki	Uusi pikavuoropysäkki
72	Korpilahti	Korpilahti	9	228	0			Saakoski	Uusi pikavuoropysäkki	Uusi pikavuoropysäkki
73	Korpilahti	Korpilahti	9	231	0			Markkulan liittymä	Uusi pikavuoropysäkki	Uusi pikavuoropysäkki
74	Äänekoski	Äänekoski	4	307	100			Hirvaskangas	Uusi pikavuoropysäkki	Uusi pikavuoropysäkki
75	Äänekoski	Äänekoski	4	313	7222			Kalaniemi	Uusi pikavuoropysäkki	Uusi pikavuoropysäkki
76	Kuhmoinen	Kuhmoinen	3282	4	0	4	4000	Päijälä, Orivedentie	Tiellä kasvaa pensaitoa, joka haittaa näkyvyyttä	Tieolosuhteiden parantaminen
77	Kuhmoinen	Kuhmoinen	24	15	0			Poikkijärvi	Uusi pikavuoropysäkki	Uusi pikavuoropysäkki

LIITE 6 – SEUTULIPUN KÄYTTÖ KESKI-SUOMESSA

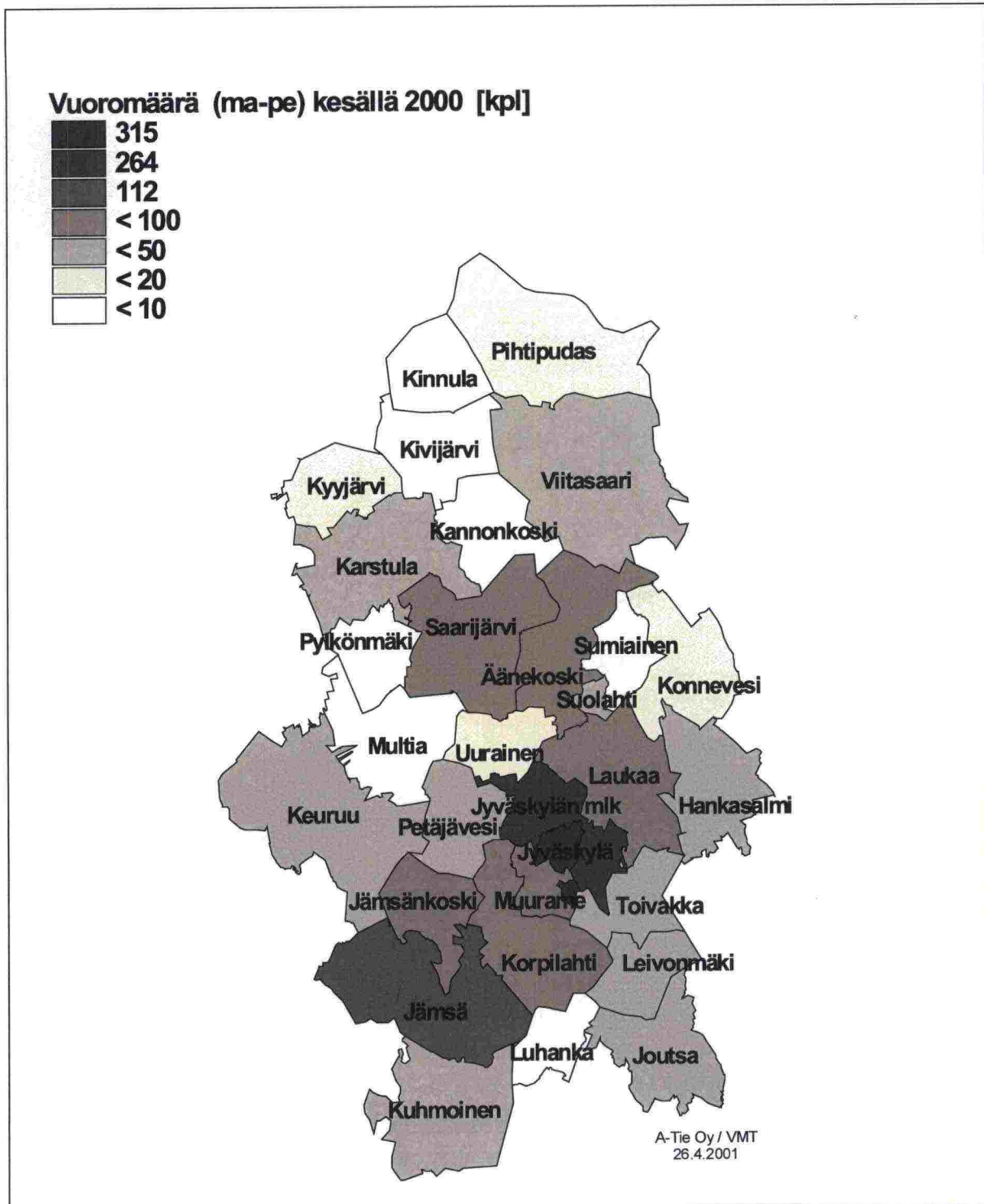


Kuva 17 Seutulipun käyttö Keski-Suomen kunnissa vuonna 2000.

LIITE 7 – LINJA-AUTOLIIKENTEN VUOROTARJONTA KESKI-SUOMESSA

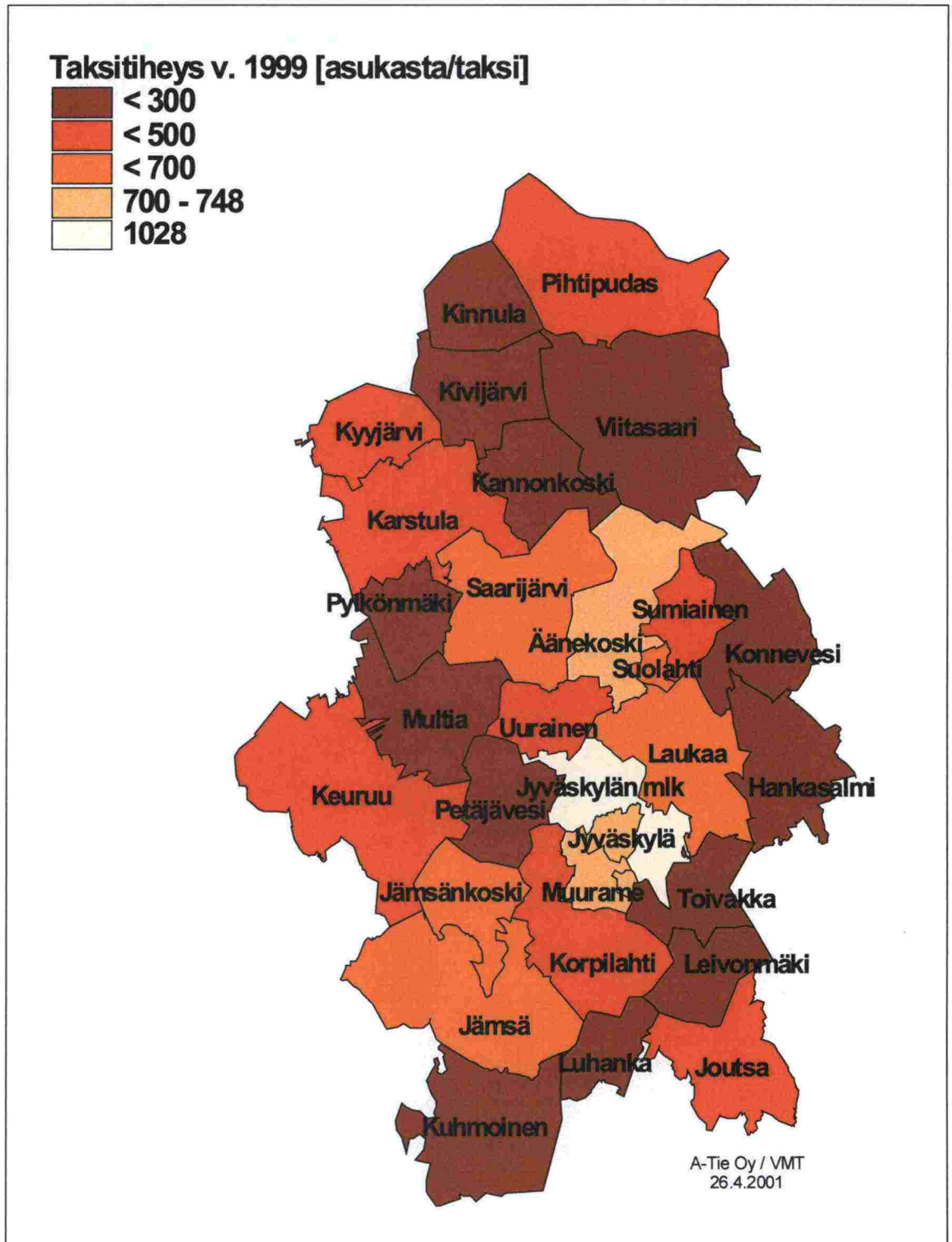


Kuva 18 Linja-autoliikenteen vuorotarjonta Keski-Suomen kunnissa arki-
viikossa talviaikataulukaudella 2000. (Lisäksi Jyväskylän, Jyväskylän
maalaiskunnan ja Muuramen alueella on paikallisliikennettä, jonka tarjonta oli arki-
viikossa talvella 1900 ja kesällä 1130 vuoroa.)



Kuva 19 Linja-autoliikenteen vuorotarjonta Keski-Suomen kunnissa arki-
viikossa kesällä 2000. (Lisäksi Jyväskylän, Jyväskylän maalais-
kunnan ja Muuramen alueella on paikallisliikennettä, jonka tar-
jonta oli arki-
viikossa kesällä 1130 vuoroa.)

LIITE 8 – TAKSITIHEYS KESKI-SUOMEN KUNNISSA



Kuva 20 Taksitiheys kunnittain vuonna 1999. Haja-asutusalueilla takseja on yleensä asukkaita kohden enemmän.

LIITE 9 – NUMEROTIETOA KESKI-SUOMEN KUNNISTA

Kunta	Väkiluku	Yleisiä teitä	Pendelöinti	Taksitiheys	Linja-autojen vuoro- tiheys (vuoroa/vrk)**		Seutulip- umatkat
	31.12.2000	1.1.2000 [km]	1997 [%]	[asukasta / taksi]	Talvi 2000	Kesä 2000	v. 2000
KESKI-SUOMI	263 886	5099	27,6				624 561
Hankasalmi	5 745	233	20,6	262	51	29	3 384
Joutsa	4 250	153	17,7	327	55	38	2 306
Jyväskylä	78 996	57	16,6	754	428	315	195 850
Jyväskylän mlk	32 472	219	60,0	1044	366	264	94 366
Jämsä	15 537	276	23,0	533	161	112	67 655
Jämsänkoski	7 689	142	31,2	591	114	71	19 932
Kannonkoski	1 741	137	20,6	217	17	7	-
Karstula	5 137	261	11,6	322	40	23	-
Keuruu	11 870	364	14,9	410	70	37	12 894
Kinnula	2 117	90	16,0	236	15	6	-
Kivijärvi	1 610	106	15,2	179	19	9	-
Konnevesi	3 217	151	29,0	229	27	19	731
Korpilahti	5 051	192	38,0	297	61	53	14 721
Kuhmoinen	2 973	197	21,0	213	31	28	-
Kyyjärvi	1 793	121	13,7	299	13	13	-
Laukaa	16 548	270	39,9	612	112	82	80 252
Leivonmäki	1 200	109	26,1	200	35	21	1 046
Luhanka	936	57	24,9	134	9	2	-
Multia	2 153	176	29,1	270	10	2	-
Muurame	8 101	62	56,3	736	62	51	50 383
Petäjävesi	3 780	153	37,8	290	54	46	8 685
Pihtipudas	5 225	265	15,7	307	45	18	-
Pylkönmäki	1 130	105	25,5	161	14	6	-
Saarijärvi	10 494	301	15,8	552	80	50	7 705
Sumiainen	1 331	70	49,6	333	10	8	-
Suolahti	5 624	32	26,2	513	68	49	27 631
Toivakka	2 368	132	37,0	263	41	32	1 521
Uurainen	3 125	123	38,3	390	31	17	11 245
Viitasaari	7 915	391	13,6	264	56	27	-
Äänekoski	13 758	156	20,1	763	128	87	24 254

LIITE 10 – TARKISTUSLISTA PYSÄKIN RAKENTAJALLE

	Kyllä	Ei
1. Onko levennuspysäkillä tulo- ja lähtöviisteiden mitoitus sekä seisontatilan pituus ja muoto suunniteltu pysäkkiä käyttävän linja-autokaluston tarpeiden mukaiseksi? (Korokkeellisilla pysäkeillä linja-auton kaikki ovet on saatava reunakiven viereen. Kalusto on tarkistettava liikennoitsijöiltä, liikennöitsijätiedot lääninhallituksesta.)		
2. Onko pysäkkimerkki (ja/tai katos) sijoitettu pysäkille lähelle kohtaa, josta matkustajat nousevat autoon?		
3. Onko varmistettu, että pysäkin kohdalla ei ole liian lähellä ajorataa pylvästä, liikennemerkkiä tai muuta kiinteätä rakennetta, joka estää helpon ja turvallisen ajon pysäkille tai sieltä pois.		
4. Onko pysäkillä riittävät näkemät matkustajan riittävän aikaiseen havaitsemiseen ja linja-auton turvalliseen pysäkillä lähtöön?		
5. Erottuuko pysäkki riittävästi ympäristöstään muille tielläliikkuville? (Esimerkiksi pysäkkimerkki on ehjä ja näkyvissä sekä ajoratamaalaukset ovat kunnossa.)		
6. Johtaako pysäkille ajoneuvoliikenteestä erotettu turvallinen jalankulkuuyhteys? (Jos pysäkille on toteutettu kulkuyhteys, sen tulisi olla ilman portaita ja jyrkkiä luiskia, jotta pysäkille pääsisi esteettömästi myös pyörätuolilla ja lastenvaunujen kanssa.)		
7. Sijaitseeko riittävän lähellä pysäkkiä turvallinen tien/kadun ylitysmahdollisuus? (Vilkkaan pysäkin lähellä tulisi olla alikulku tai taajamaoloissa keskisaarekkeellinen suojatie.)		
8. Jos kyseessä on vilkas taajama- tai pikavuoropysäkki: Onko pysäkillä ajoradasta korotettu odotustila? (Oltava vähintään 120 mm, suositus 160 – 200 mm. Odotustilan tulee viettää pois päin autosta.)		
9. Jos pysäkin ohi kulkee vilkasliikenteinen kevyen liikenteen väylä, onko se ohjattu odotustilan ja katoksen takaa?		
10. Onko pysäkkilevennyksen, odotustilan ja kevyen liikenteen kulkuyhteyksien talvihoidon varmistamiseksi tehty kaikki voitava? (Mm. varattu riittävät lumitilat, mitoituksella tehty mahdolliseksi koneellinen hoidettavuus.)		
11. Onko pysäkillä riittävä valaistus matkustajien havaitsemiseen ja turvalliseen odotteluun?		
12. Onko kuivatusjärjestelyt toteutettu siten, ettei pysäkkilevennykseen eikä odotustilaan kerääny vettä, jäätä ja loskaa?		
13. Jos pysäkillä on katos, onko sen ajoradan puoleinen reuna vähintään 1,00 m etäisyydellä linja-autolle tarkoitetun osan reunasta? (Koneellinen puhtaanapito edellyttää vähintään 2,5 m etäisyyttä. Matkustajien kannalta paras katosmalli on sivuseinällinen, josta on näköyhteys auton tulosuuntaan.)		
14. Onko pysäkillä tehty kaikki voitava roskaamisen, töhrinnän ja ilkivallan estämiseksi? (Mm. roska-astia, riittävä valaistus, hyvä kunnossapito ja hyvä näkyvyys.)		
15. Onko pysäkillä riittävän hyväkuntoiset ja pysäkkiä käyttävää joukkoliikennettä vastaavat pysäkkimerkit? (Pysäkkiä käyttävän liikenteen tyyppi (paikallis-/kaukoliikenne) tietää lääninhallitus ja liikennöitsijät. Pysäkkimerkin yhteydessä olevat pysäkinimi- ja linjakilvet parantavat entisestään matkustajapalvelua. Tarvittaessa pysäkinimet ja linjojen numero- ja määränpäättiedot on saatavissa liikennöitsijöiltä.)		

Jos vastasit oheisiin kysymyksiin ”kyllä”, olet tehnyt hyvän pysäkin, jota matkustajien on turvallista käyttää sekä linja-autojen helppo liikennöidä.

ISSN 1457-9871
ISBN 951-726-820-3
TIEH 3200711