

9. LIKENNEPALVELUT

9.1. Liikennepalvelujen tarjonta, tarve, kattavuus ja vaihtoyhteyksien sujuvuus

Johtopäätökset	Toimenpide-ehdotukset
<p>1. Linjaliikenteen osuus bussiliikenteestä on Länsi-Suomen läänissä 85 prosenttia ajokilometreillä mitattuna. Linjaliikenteen ajosuorite on vähentynyt vuosina 2002–2006 yli 6 prosenttia. Suurimmilla kaupunkiseuduilla matkustusmäärät on onnistuttu säilyttämään mm. seutulippujen avulla. Muilla alueilla matkustus on vähentymässä.</p> <p>2. Maaseutuliikenteen ajokilometrit ja matkustajamäärät vähenivät edelleen vuonna 2006. Lääninhallituksen ostoliikenteen määrärahataso ei kata ostokustannusten nousua, joten vuorotarjontaa on karsittu.</p> <p>3. Joukkoliikenteen kattavuus on heikoimmillaan Etelä-Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntien alueilla, vaikka ostoliikenteen osuus on näissä maakunnissa suurinta Länsi-Suomen läänissä. Perinteinen bussiliikenne ei riitä takaamaan joukkoliikennettä heikon kysynnän alueilla.</p>	<p>1. Joukkoliikenteen osuuden säilyttäminen kaupunkiseuduilla vaatii vahvaa panostusta joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi. Linjaliikenteen toimintaedellytyksiä on parannettava mm. laatuikäviä kehittämällä ja ottamalla käyttöön uusia lipputuotteita.</p> <p>2. Ostoliikenteen nykyistä rahoituskehystä tulee nostaa suunnitelmallisen ostotoiminnan ja maaseutuliikenteen peruspalvelutason säilyttämiseksi.</p> <p>3. Julkisten liikennepalvelujen säilyttämiseksi maaseutumaisessa ympäristössä on otettava käyttöön uudenlaisia keinoja mm. kutsuohjattua liikennettä.</p>

Arviointiasetelma

Liikennepalvelujen tarjontaa, tarvetta, riittävyyttä ja kattavuutta arvioitiin julkisen liikenteen ajosuoritteilla, niiden muutoksilla ja ajosuoritteilla asukasta ja tiekilometriä kohti. Matkustuksen kehitystä mitattiin seutulippumatkustuksessa tapahtuneella muutoksella ajalla 2002–2006. Vaihtoyhteyksien sujuvuutta arvioitiin yliopisto-opiskelijoiden mahdollisuudella matkustaa alueen keskuskaupungin ja kotikunnan välillä julkisilla liikennevälineillä viikonloppuisin.

Arviointikysymykset	Arviointimittarit
1. Miten linja- ja ostoliikenteen tarjonta on muuttanut vuosina 2002–2006?	1. Linja- ja osto- ja paikallisliikenteen ajokilometrit ja ajokilometrit asukasta ja tiekilometriä kohti
2. Onko joukkoliikenteen tarjonta riittävä ja kattava läänin eri alueilla?	2. Linja-, osto- ja paikallisliikenteen ajokilometri- en kehitys maakunnittain vuosina 2002–2006
3. Miten matkustajamäärät ovat kehittyneet eri seutulippualueilla?	3. Seutulippumatkustuksen kehitys vuosina 2002–2006 seutulippualueittain
4. Onko kunnista järjestetty yliopisto-opiskelijoille sopivat yhteydet kaukoliikenteeseen?	4. Puutteet yliopisto-opiskelijoiden yhteyksissä keskuskunnasta kotikuntaan perjantaisin klo 14 jälkeen ja kotikunnasta yliopistoon sunnuntaisin niin, että perillä oloaika on klo 16–22.

Arvioitavat tavoitteet

Liikennepalvelujen tavoitteet pohjautuvat hallitusohjelmaan ja LVM:n joukkoliikenteelle asettamiin tavoitteisiin toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 2006–2010. ”Hallitusohjelman mukaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja palvelua parannetaan, lisätään joukkoliikenteen rahoitusta sekä kehitetään henkilökuljetusten yhdistelyä ja uusia liikenteen hoitotapoja. Työmatkaliikennettä ohjataan joukkoliikenteen käyttöön sekä selvitetään taksien käyttämistä haja-asutusalueiden joukkoliikenteessä.”

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä (LVM:n julkaisu 7/2005) määrittä julkiselle liikenteelle peruspalvelutasotavoitteen seuraavasti: ”Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä turvataan työ-, opiskelu ja liityntämatkojen tarpeita palvelevat yhteydet sekä asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista alueen keskuskaupunkiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin. Julkisen liikenteen palvelut muodostavat kattavan alueellisen liikenneverkon. Seutukuntien ja kuntien sisäisessä liikenteessä järjestetään peruspalveluihin liittyvät kuljetukset kustannustehokkaasti ja turvallisesti sekä tarjotaan riittävät asiointiyhteydet autottomille kuntalaisille.” Julkisen liikenteen peruspalvelutaso määritettiin tavoitteeksi, ei subjektiiviseksi oikeudeksi. Lisäksi yhteisön tulee hankkia vain sellaisia liikennepalveluja, joille on käyttäjiä.

Joukkoliikenteen toimintaympäristössä muutostekijöitä ovat mm. väestön ikääntyminen, varallisuuden kasvu, muuttoliike maaseudulta kaupunkeihin, autonomistuksen kasvu sekä väestökasvun painottuminen keskuskaupunkien lisäksi niiden ympäristökuntiin, mikä puolestaan kasvattaa vaatimuksia parantaa keskusten saavutettavuutta. Kysynnän muutosten arviointia heikentää linjaliikenteen alueellisten matkustajatietojen puute.

Joukkoliikenteen kysyntään voidaan vaikuttaa lippujärjestelmien kautta alentamalla matkustuksen hintaa ja lisäämällä joukkoliikennematkustuksen houkuttelevuutta ja sujuvuutta. Tarjontaa voidaan lisätä liikenteen ostoilla ja valtionavustuksilla. Kuljetusten yhdistelyllä saadaan aikaan tehokkaampia ja alueellisesti kattavampia palveluja.

Lääninhallitukset tekevät vuosittain liikenne- ja viestintäministeriölle (LVM) liikenteen tilastoraportin, jossa liikenteen tarjonnan, kysynnän ja rahoituksen tunnuslukuja tuodaan esiin kattavammin. Lääninhallitusten liikenneosastot tuottavat itse tai keräävät kunnilta pääosan arvioinnin taustalla olevista tiedoista.

Joukkoliikenteestä katosi 5 miljoonaa ajokilometriä vuosina 2002–2006

Joukkoliikenteen tarjontaa on mitattu ajokilometrien määrällä. Länsi-Suomen läänissä ajettiin vuonna 2006 linjaliikenneluvilla 58,2 miljoonaa kilometriä ja lääninhallituksen ostoliikenteenä 10,6 miljoonaa kilometriä. Vuonna 2002 ajettiin linjaliikenneluvilla 61,9 miljoonaa kilometriä ja ostoliikenteenä 10,9 miljoonaa kilometriä.

Taulukko 1. Länsi-Suomen läänissä vuosina 2002–2006 ajatut linja- ja ostoliikennekilometrit, miljoonaa kilometriä.

	Vuosi 2006	Vuosi 2004	Vuosi 2002	Muutos 2002–2006
Linjaliikenne	58,2	58,3	61,9	-3,7
Läänin ostoliikenne	10,6	11,2	10,9	-0,3
yhteensä	68,8	69,5	72,8	-4
Ostoliikenteen osuus %	15,4	15,5	15	0,4
Kaupunkien paikallisliikenne	26,7	27,7	27,5	-0,8
Muiden kuntien ostoliikenne	2,9	2,7	3	-0,1
Ajokilometrit yhteensä	98,4	100,1	103,3	-4,9
Ajokilometrit/ tiekilometrit	2 647	2 676	2 806	-159
Ajokilometrit/ liikennesuorite	0,57	0,62	0,7	-0,13
Ajokilometrit/asukas	53	54	56	-3

Kaupunkien paikallisliikenne on linjaliikenneluvan myöntämisoikeuden omaavien kuntien linja- ja ostokilometrit.

Ajokilometrit/ liikennesuorite on joukkoliikenteen ajokilometrien osuus koko liikennesuoritteesta yleisillä teillä.

Lipputuloperusteisen linjaliikenteen ajokilometrit ovat vähentyneet 3,7 miljoonaa ajokilometriä vuosina 2002–2006. Kilometrien määrä oli alhaisimmillaan vuoden 2005 lopussa ollen 56 miljoonaa kilometriä. Vuoden 2006 aikana linjaliikennekilometrien määrä kääntyi kasvuun. Lääninhallituksen ostoliikenne väheni kiihtyvällä vauhdilla vuosina 2002–2006 vähentyen vuonna 2006 yli 8 prosenttia. Ostoliikenteen osuuden merkitys kasvoi 0,4 prosenttiyksikköä. Kaikkiaan joukkoliikenteen tarjonta väheni 5 miljoonaa kilometriä ja 5 prosenttia vuosina 2002–2006. Ajokilometreillä mitattuna joukkoliikenteen suorite laski tiekilometriä ja asukasta kohti, samoin kulkumuoto-osuus väheni. Vuorotarjonta on parasta kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä. Pohjanmaan maakunnissa sekä Keski-Suomen maakunnan luoteisosissa vuorotarjonta on ohuinta (kartta 1).

Joukkoliikenteen tarjonnan riittävyys

Länsi-Suomen läänin maakunnat poikkeavat huomattavasti joukkoliikennetarjonnan ja tarjontatavan suhteen. Lääninhallituksen ostoliikenteen osuus on keskimäärin 15,4 prosenttia, mutta vaihtelee Pirkanmaan 9,8 prosentista Keski-Pohjanmaan 33,3 prosenttiin. Ostoliikenteen merkitys korostuu Etelä-Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntien alueilla. Pirkanmaan ja Varsinais-Suomen maakuntien tarjontaa lisää voimakkaasti keskuskaupunkien vahva joukkoliikennetarjonta. Vertailussa tiekilometriä kohti pärjäävät parhaiten Varsinais-Suomi ja Pirkanmaa, peränpitäjänä on selkeästi Etelä-Pohjanmaalla. Asukkaita joukkoliikenteellä liikutellaan eniten Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaalla. Näin mitaten myös Keski-Suomi nousee esiin. Etelä-Pohjanmaa pysyy hänillä. Asukasta kohti tarkasteltuna Keski-Suomessa ajetaan selvästi eniten sekä linja- että ostoliikenteellä. Etelä-Pohjanmaan ajetaan linjaliikenteenä vain 15 kilometriä per asukas ja yli 30 prosentin osto-osuus ei nosta yhteiskilometrejä kuin 27:ään, mikä on vain puolet läänin keskitasosta.

Taulukko 2. Länsi-Suomen läänissä vuonna 2006 ajetut linja- ja ostoliikennekilometrit maakunnittain, miljoonaa kilometriä.

	Länsi-Suomen lääni	Varsinais-Suomi	Satakunta	Pirkanmaa	Keski-Suomi	Etelä-Pohjanmaa	Pohjanmaa	Keski-Pohjanmaa
Linjaliikenne	58,2	17	7,2	15,7	10,9	2,9	3,2	1,3
Läänin ostoliikenne	10,6	1,9	0,9	1,7	2,7	1,3	1,6	0,5
yhteensä	68,8	18,9	8,1	17,4	13,6	4,2	4,8	1,8
Ostoliikenteen osuus %	15,4	10,1	11,1	9,8	19,9	31,0	33,3	27,8
Kaupunkien paikallisliikenne	26,7	10,4	2,7	10,3	1,7	0,7	0,8	0,2
Muiden kuntien ostoliikenne	2,9	0,5	0,3	0,9	0,4	0,3	0,3	0,2
Ajokilometrit yhteensä	98,4	29,8	11,2	28,5	15,7	5,2	5,9	2,2
Ajokilometrit/ tiekilometrit	2 647	4 061	2 623	3 589	2 668	987	1 765	1 499
Ajokilometrit/ liikennesuorite	0,57	0,71	0,58	0,59	0,65	0,28	0,44	0,44
Ajokilometrit/asukas	53	65	49	60	58	27	34	30

Junatarjonta säilyi määrällisesti vuonna 2006 lähes ennallaan lukuun ottamatta Turku-Joensuu-Turku yöjunien lakkauttamista 3.9.2006. Leimaa antavaa junaliikenteelle olivat lukuisat ratatyöt läänin rataverkossa (mm. Turku-Toijala, Orivesi-Jyväskylä-Pieksämäki), joiden vuoksi aika ajoin junavuoroja jouduttiin korvaamaan busseilla ja hidastamaan aikatauluja erityisesti Turku-Tampere välillä. Muita tärkeimpiä muutoksia junaliikenteessä oli uuden kiskobussikaluston käyttöönotto Tampere-Orivesi-Haapamäki reitillä keuhällä 2006. Härmän ja Jalasjärven asemilta loppui henkilöliikenne kokonaan 3.9.2006, jolloin VR siirtyi uuteen aikakauteen Kerava-Lahti oikoradan myötä. Tämä muutti huomattavasti Helsingistä itään suuntautuvaa junaliikennettä, mutta Länsi-Suomen läänin junaliikenteeseen uudistuksilla ei ollut juurikaan vaikutusta lukuun ottamatta Turun aamujunan jatkoyhteyden katkeamista Pasilassa Pietarin junalle.

Aikataulunmukaisia junavuoroja oli läänissä vilkkaimpina päivinä noin 160 tarjonnan ollessa suurimmillaan rataosalla Tampere-Toijala, missä kulki noin 70 junaa päivässä molemmat suunnat yhteen laskien. Suurimpana puutteena junaliikenteen palvelutasossa voidaan pitää junavuorojen puuttumista Rauman suunnalla, joka on väestöpohjaltaan suurin (37 000 as.) rautatien vaikutuspiirissä oleva alue koko maassa.

Palvelutaso ja sen muutokset vuonna 2006 maakunnittain

Varsinais-Suomessa ostoliikenteen osuus melko kattavasta tarjonnasta on pieni.

Varsinais-Suomen vahva väestöpohja luo edellytykset melko kattavalle linja-autoliikenteen verkostolle. Kuntakeskuksia yhdistävät toimivat linja-autoyhteydet lukuun ottamatta saaristoa, jossa yhteysalukset hoitavat yhteyksiä asuttujen saarten ja mantereen välillä 14 reitillä (kesällä 17). Suurimpien kaupunkien lähialueilla joukkoliikenne tarjoaa selkeän vaihtoehdon henkilöautolle työmatkaliikenteessä edullisten seutulippujen ansiosta. Vakiovuoroliikenteessä matkustus on yleisesti jonkin verran vähentynyt vuonna 2006, mistä kuitenkin poikkeuksena on Turun ja Salon alueen seutulipun lisääntynyt käyttö. Turun seudulla pikavuoroliikenteen tarjonta on runsasta eikä sen matkustajamäärissä ole tapahtunut mitään suuria muutoksia. Maaseudulla tarjonta on paljolti kouluvuorojen varassa, mistä syystä ilta- ja viikonloppuvuorot ovat harvassa samoin kuin kesäaikaiset vuorot, joita on pyritty säilyttämään liikenteen ostoin. Ostoliikenteen osuus joukkoliikenteen tarjonnasta on kuitenkin suhteellisen pieni (10 %). Junaliikenteen yhteydet Varsinais-Suomeen ovat hyvät ja kattavat juna- ja linja-autoyhteydet Turun satamaan tyydyttävät matkustustarpeen ruotsinlaidoille. Junaliikenteen matkustajamäärät ovat lisääntyneet varsinkin rantaradalla, jossa matkustuksen lisäys oli yli 5 prosenttia vuonna 2006.

Satakunnassa korostuu pikavuoroliikenteen merkitys, koska Turun suuntaan ei ole junayhteyksiä

Satakunnassa linja-autoliikenteen tarjonta perustuu paljolti Porin ja Rauman liikennetarpeisiin. Porista on hyvät linja-autoyhteydet kaikkiin tiesuuntiin ja varsinkin Kokemäenjokilaakson ja Rauman suuntaan tarjonta on melko kattavaa. Lisäksi Huittinen muodostaa vahvan pikavuoroliikenteen solmukohtan, jossa muutaman kerran päivässä toisensa kohtaavat pikavuorot mahdollistavat vaihto- ja jatkoyhteydet moniin suuntiin. Pikavuoroliikenteen merkitys korostuu Satakunnassa, koska Turun suuntaan ei ole junayhteyksiä. Vaikka valtakunnallisesti matkustajamäärä vakiovuoroliikenteessä on hieman laskenut, on Satakunnan seutulipun käyttö kuitenkin jonkin verran lisääntynyt. Maaseudulla väestön ja asutuksen hajanaisuudesta johtuen joukkoliikenteen mahdollisuudet ovat hyvin rajalliset. Vapaa-ajan matkustus hajaantuu ajallisesti ja maantieteellisesti monelle taholle niin, että ilta- ja viikonloppuvuoroille ei ole usein edellytyksiä edes liikenteen ostamiseen. Palveluja on pyritty jossain määrin turvaamaan ostoliikenteenä, jonka osuus linja-autoliikenteen tarjonnasta Satakunnassa on noin 11 prosenttia. Junaliikenteen yhteydet Poriin ovat tyydyttävät, mutta kalustossa sen sijaan on toivomisen varaa, sillä viimeinenkin suora IC-junapari Porin ja Helsingin välillä lakkautettiin vuonna 2006.

Pirkanmaalla Tampereen seudun vuorotiheys on erittäin hyvä, maaseutumaisen liikenteen matkustus vähenee.

Tampereen seutu on voimakkaasti kasvava alue, jossa asuu lähes 70 prosenttia maakunnan väestöstä. Seudun vuorotiheys on erittäin hyvä, meno-paluuvuoroja alle 10 minuutin välein. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on 14 prosenttia. Tampereelle suuntautunut työpaikkaliikenne on voimakasta johtuen naapurikuntien pienestä työpaikkaomavaraisuudesta. Kaupunkiseudulla seutulippujärjestelmä tukee itsekannattavan liikenteen järjestämisestä. Liikenteen ostotarve on Tampereen seudulla erittäin vähäistä. Koko Pirkanmaallakin joudutaan ostamaan liikenteestä vain 10 prosenttia. Pirkanmaan pohjoisosien maaseutumaisissa kunnissa matkustajavirrat ovat ohuita ja haja-asutusalueen väestöosuus suuri. Näissä kunnissa on jouduttu karsimaan kuntien välistä kesä-, viikonloppu- ja iltaliikennettä sekä rahoituksen priorisoinnin että matkustajien puuttumisen vuoksi. Vuonna 2006 seutu-

liikennematkustus säilyi likimain ennallaan, mutta maaseutumaisen vakiovuoroliikenteen matkustus väheni selvästi.

Keski-Suomessa matkustajamäärien aleneminen taittui.

Muutaman vuoden jatkunut matkustajakato loppui ainakin tilapäisesti, vaikka kasvuakaan ei juuri tullut. Linja- ja ostoliikenteen vuorotarjonta säilyi ennallaan, ja sama koski myös kaupunkiliikenteitä Jyväskylän, Jämsän ja Äänekosken seuduilla. Seutulipun myynti kasvoi jonkin verran. Junaliikenteeseen tuli lisää vuoroja välille Jyväskylä–Tampere–Helsinki. Viime vuoden aikana sai runsaasti huomiota lentokenttävuorojen lakkauttaminen, johon syynä olivat pienet matkustajamäärät, Jyväskylän Liikenteen ilmaisema halu päästä liikenteestä eroon, koska sitä oli vaikea hoitaa lentovuorojen epäsäännöllisyydestä johtuen, ja lääninhallituksen käsitys, ettei yhteysvuorojen rahoittaminen lentokentälle kuulu yhteiskunnan velvollisuuksiin. Vaihtoyhteydet linja-autoilta junille toimivat niin hyvin kuin se on mahdollista. Junaliikenteen aikataulujen jatkuva muuttuminen on katkaisut eräitä tärkeitä vaihtoyhteyksiä, mutta linja-autojen aikatauluja ei voida suunnitella pelkästään junamatkustajien tarpeisiin. Eräiden ostovuorojen kohdalla varmistettiin pienellä lisärahoituksella vaihtoyhteyden säilyminen. Keski-Suomen matkapalvelukeskuksen perustaminen on siirtynyt kevääseen 2008, koska useimmat kunnat eivät olleet halukkaita aloittamaan matkojen yhdistelyä ilman Kelan mukanaoloa.

Etelä-Pohjanmaalla joukkoliikennetarjonta sopeutuu muuttuvaan kysyntään.

Etelä-Pohjanmaan maakunnan alueella seudullisen joukkoliikenteen suurin käyttäjäryhmä on koululaiset. Joukkoliikenteen kysyntä vaihtelee alueittain voimakkaasti ja vuorotarjonnan muutoksiin ovat vaikuttaneet pääasiassa koulujen lopettamiset. Lyhyen aikavälin tarkastelujaksolla on joukkoliikennetarjonta tehostunut, kun matkustajat on kyetty hoitamaan pienemmillä kalustoresursseilla. Syrjäkylliltä ei tule juuri enää muita matkustajia kuin koululaisia, kun henkilöautot lisääntyvät ja väki vähenee ja vanhenee. Matkapalvelukeskuksen toimintaan integroitu kutsuohjattu avoin joukkoliikenne on tehdyn selvityksen mukaan hyvä keino turvata maaseudulla peruspalvelutasoinen pendelöinti-, asiointi- ja liityntäliikenne.

Pohjanmaalla joukkoliikennetarjonta vähenee.

Pohjanmaan maakunnan seudullinen liikenne ei ole kokenut kovin suuria muutoksia vuonna 2006, mutta kesäliikenteen tarjonta väheni eniten. Vähentäminen johtui kysynnän heikkenemisestä. Seutulipun hinnan merkittävä subventoiminen ei ole parantanut joukkoliikenteen kysyntää. Syynä tähän on seudullisen liikenteen niukka vuorotarjonta, joka ei riitä sitouttamaan seudullisesti säännöllisesti matkustavia. Alueen avoimesta joukkoliikenteestä noin 30 % on lääninhallituksen ostoliikennettä ja muutokset matkustajamäärissä pakottavat viranomaisia entistä tarkemmin miettimään millä konseptilla tarjontaa voidaan pitää lähellä peruspalvelutasoa. Vaasan ja Mustasaaren paikallisliikenteen toiminta alkaa olla taloudellisesti tuloksellista ja antanee mahdollisuuksia edelleen parantaa joukkoliikennepalveluja. Vaasa–Uumaja -välinen matkustajalauttaliikenne on hoidettu ropax-tyyppisellä aluksella, joka mahdollistaa sekä matkustaja- että rahtiliikenteen. Matkustajamäärä supistui edellisestä vuodesta vaikka vuorotarjonta on pysynyt ennallaan.

Keski-Pohjanmaalla joukkoliikenteen kysyntä on vaatimatonta

Keski-Pohjanmaan maakunnan alueen avoimen joukkoliikenteen seudullisessa kysynnässä ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. Kun kysyntä on vaatimatonta, on tarjonnan

määrä kyetty pitämään lähellä peruspalvelutasoa. Kaukoliikenteen joukkoliikennetarjonta on hyvä ja Kokkolan kaupunki on lisäksi ostanut liityntäliikennekuljetukset Kruunupyyn lentokentän saapuville ja lähteville lentovuoroille.

Taksit maaseutuliikenteen lisäturvana

Länsi-Suomen läänissä oli yli 3 000 taksilupaa vuonna 2006. Takseja tuhatta asukasta kohti on eniten syrjäisissä maaseutukunnissa ja vähiten suurten kaupunkien ympäristökunnissa. Keskimäärin läänissä oli 1,7 taksia tuhatta asukasta kohti. Maakunnittain tarkastellen eniten takseja 1000 asukasta kohti oli Keski-Suomessa ja vähiten Pirkanmaalla. Takseja käytetään monipuolisesti mm. kuntien kuljetustehtävissä. Taksien merkitys peruspalveluissa korostuu maaseutumaisissa kunnissa, joissa ne täydentävät heikohkoa linja- ja ostoliikenneverkkoa. Lääninhallituksen ostoliikenteessä taksien merkitys on melko pieni, noin 4 prosenttia ostokilometreistä.

Seutulippujen alueellinen kattavuus ja matkustuksen kehitys

Seutuliput kattoivat läänin kunnista 80 prosenttia ja väestöstä 93 prosenttia. Läänin seutulippujärjestelmä alkaa olla vakiintunut ja seutulippu kattaa ne alueet, joihin se parhaiten soveltuu.

Taulukko 3. Seutulippumatkustus Länsi-Suomen läänissä vuosina 2002–2006

Seutulippualue	Matkat, kpl, 2002	Matkat, kpl, 2004	Matkat, kpl, 2006
Länsi-Suomen lääni	6 270 137	6 462 564	6 880 458
Turun seutulippu	2 698 104	2 857 582	3 017 409
Loimaan seutulippu	4 004	3 682	5 823
Loimaan työmatkalippu	11 378	9 087	7 731
Salon seutulippu	159 631	172 300	175 375
Salon seutu + Turku (SATUSA)		20 616	30 333
Vakka-Suomen seutulippu	9 984	17 537	16 815
Vakka-Suomen työmatkalippu	10 104	9 886	9 412
Satakunnan seutulippu	302 885	284 836	292 851
Pohjois-Satakunnan seutulippu	1 168	2 188	2 093
Huittinen -Vammala seutulippu	4 222	4 167	5 786
Tampereen kaupunkiseudun seutulippu	1 615 999	1 740 256	2 048 243
Toijalan seudun seutulippu	248 387	251 203	248 209
Tampereen itäinen seutulippu	83 721	73 680	75 444
Tampereen läntinen seutulippu	172 363	156 991	161 942
Vammala-Huittisten seudun seutulippu	7 062	6 047	6 998
Hämeenlinnan seudun seutulippu	2 285	4 938	3 919
Jyväskylän seutulippu	709 317	660 827	643 176
Seinäjoen seutulippualue	48 009	45 922	35 397
Vaasan seutulippualue	78 457	95 481	64 136
Kokkolan seutulippualue	95 175	45 338	29 366

Seutulippumatkustus on kasvanut vuosina 2002–2006 lähes 10 prosenttia. Vuosina 2004–2006 puolessa kahdestakymmenestä seutulippualueesta matkustus kasvoi.

Turun ja Tampereen kaupunkiseudun seutulippualueen matkustus on 74 prosenttia koko läänin matkustuksesta ja näiden alueiden matkustuksen kasvu oli 467 814 vuosina 2004–2006, kun se koko läänissä oli 417 894.

Yliopisto-opiskelijoiden yhteydet

Valtakunnallisen tavoitteen mukainen peruspalvelutaso turvataan luomalla sujuvia julkisen liikenteen matkaketjuja. Tämä tarkoittaa sitä, että jokaisesta kuntakeskuksesta tulee olla mahdollisuus liittyä julkisella liikenteellä valtakunnalliseen busseilla, junilla tai lentokoneilla hoidettuun kaukoliikenteen verkkoon. Vähimmäistavoite on liityntämahdollisuuden tarjoaminen viikonloppuisin vähintään perjantai-iltaisain ja sunnuntai-iltaisain tai maanantaiaamuisin.

Vaihtoyhteyksien sujuvuutta arvioitiin selvittämällä yliopisto-opiskelijoiden matkustustarpeita ja julkisten liikennepalvelujen tarjontaa opiskelupaikkakunnan ja kotikunnan välillä. Opiskelijan tuli päästä lähtemään opiskelupaikkakunnalta perjantaisin klo 14–20 ja vastavasti opiskelupaikkakunnalle tuli päästä sunnuntaisin klo 16–22. Yliopisto-opiskelijoiden yhteyksiä opiskelupaikkakunnan ja kotikunnan välillä tarkasteltiin yli 10 000 asukkaan kunnissa, joissa on ainakin potentiaalista kysyntää yhteyden järjestämiseen.

Länsi-Suomen läänissä kaikkien yliopistokaupunkien (Tampere, Turku, Jyväskylä ja Vaasa) ja yli 10 000 asukkaan kuntien välillä on joukkoliikenneyhteys perjantaisin ja sunnuntaisin.

Arviointiryhmä

*Erikoissuunnittelija, TTM Jari Lehtonen, puh. 0205 17 3680,
jari.lehtonen@lsh.intermin.fi*

*Liikennesihteerin, yo Forss Pirkko, puh. 0205 17 2206,
pirkko.forss@lsh.intermin.fi, karttavastaava*

*Liikennesuunnittelija, VTM Lasse Hinkkanen, puh. 0205 17 4280,
lasse.hinkkanen@lsh.intermin.fi*

*Liikennesuunnittelija, kauppat. yo. Anders Pulkkis, puh. 0205 17 6077,
anders.pulkkis@lsh.intermin.fi*

*Ylitarkastaja, VTM Martti Sirkkaniemi, puh. 0205 17 2211,
martti.sirkkaniemi@lsh.intermin.fi*

Tietolähteet

Tilastokeskuksen väestötiedot

Tilastokeskuksen tiedot yliopistojen opiskelijoista ja kotikunnista

Valtakunnallista liikennelupajärjestelmää (VALLU)

Matkahuollon aikatauluhakupalvelu

Tielaitoksen Tietilasto-julkaisu

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso, LVM 7/2005

Kartta 1. Linja- ja ostoliikenteen vuorojen määrä viikossa talvella Länsi-Suomen läänissä vuonna 2006

