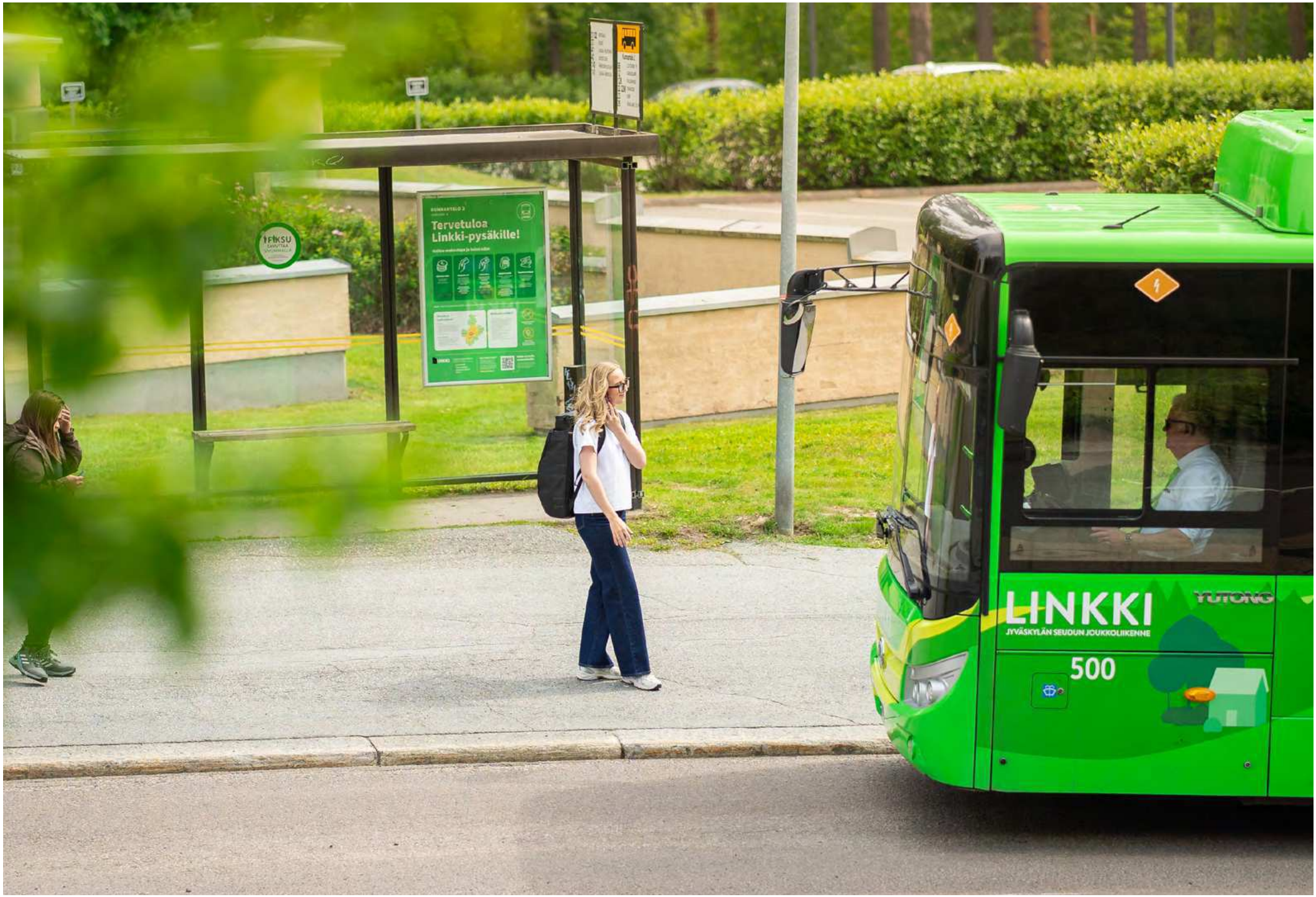


LINKKI TULEVAISUUTEEN 2040

Jyväskylän seudun joukkoliikenteen kehittämisohjelma


Tervetuloa
Linkki-pysäkille!
LINKKI
JYVÄSKYLÄN SEUDUN JOUKKOLIIKENNE
500
YUTONG

Esipuhe

Joukkoliikennematkustuksen suosio jatkaa Jyväskylän seudulla kasvamistaan. Vuonna 2025 matkoja kertyi jo yli 9,5 miljoonaa, mikä on kaikkien aikojen ennätys. Joukkoliikenteen suosion taustalla on joukkoliikenteen määrätietoinen kehittäminen. Vuonna 2019 laadittiin Linkki tulevaisuuteen 2030 -ohjelma, jonka monimuotoisilla toimenpiteillä joukkoliikenteen palveluita on parannettu ja matkustajamäärää kasvatettu.

Jyväskylän seudun tieliikenteen toimivaltainen viranomaisalue laajentui vuoden 2024 alusta. Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen lisäksi toimivalta-alueeseen liittyivät Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka ja Äänekoski. Uuden Linkki 2040 tulevaisuuteen -joukkoliikenteen kehittämisohjelman tavoitteena on, että joukkoliikenteen suosiota pystytään lisäämään seudullisesti koko toimivalta-alueella.

Linkki tulevaisuuteen 2040 -kehittämisohjelmaa on laadittu yhdessä asiantuntijoiden, seudun kuntien päättäjien ja alueen asukkaiden kanssa. Työn aikana haastateltiin kaikkien kuntien johtoa ja liikenteenharjoittajaa, toteutettiin kaksi laajaa päättäjäseminaaria, asukaskysely sekä kysely nuorisovaltuutetuille. Yhdessä on pyritty hakemaan joukkoliikenneratkaisuja, joilla voidaan sujuvoittaa Jyväskylän seudun asukkaiden arkea, kun halutaan toteuttaa entistäkin houkuttelevampaa, elinvoimaisempaa ja kilpailukykyisempää Jyväskylän seutua.

Työtä on ohjannut kuntien viranhaltijoista ja päättäjistä muodostettu ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet

- Kari Ström, pj. Jyväskylän seudun TVV
- Saija Meriö Jyväskylä, kaupunginhallitus
- Jussi Kaarisalo Jyväskylä, joukkoliikennelautakunnan pj.
- Leena Rossi Jyväskylä, kaupunkisuunnittelu
- Ari Tuovinen Jyväskylän seudun TVV
- Janne Laiho Laukaa, tekninen johtaja
- Lari Hassel Laukaa, sivistyslautakunta pj.
- Matti Mäkinen Hankasalmi, kunnanjohtaja
- Esko Pöyhönen Hankasalmi, joukkoliikennelautakunta
- Riikka Purola Muurame, kunnanhallitus
- Jukka Koivisto Muurame, sivistysjohtaja
- Teppo Sirniö Petäjävesi, kunnanjohtaja
- Reija Laamanen Petäjävesi, tekninen päällikkö
- Touko Aalto Toivakka, kunnanjohtaja
- Veli Pekka Vihinen Toivakka, joukkoliikennelautakunta
- Johanna Vertainen Äänekoski, kaupunginhallitus
- Tapani Hämäläinen Äänekoski, talousjohtaja
- Minna Jaatinen Keski-Suomen elinvoimakeskus

Raportin laatimisesta vastanneeseen projektiryhmään ovat kuuluneet

- Kari Ström Jyväskylän seudun TVV
- Ari Tuovinen Jyväskylän seudun TVV
- Leena Rossi Jyväkylän kaupunki
- Hannu Onkila Jyväskylän kaupunki
- Anna Isopoussu Jyväskylän kaupunki
- Kristiina Pentikäinen Jyväskylän seudun TVV
- Tapani Hämäläinen Äänekosken kaupunki

Projektiryhmän ja ohjausryhmän puheenjohtajana toimi palvelupäällikkö Kari Ström Jyväskylästä. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana neljä ja projektiryhmä kahdeksan kertaa.

Työn konsulttiryhmän ovat muodostaneet DI, KTM Henriika Weiste, Waystep Oy (projektipäällikkö), DI Simo Airaksinen, WSP Finland Oy, ins. (AMK) Antti Kataja, WSP Finland Oy sekä graafikko, medianomi Hanna Aalto, Linea Konsultit Oy. Työn aikana on konsultoitu myös muita WSP Finland Oy:n raideliikenteen ja joukkoliikenteen asiantuntijoita. Raportin taitosta on vastannut Hanna Aalto.



Sanasto

BRT (Bus Rapid Transit)
Bus Rapid Transit eli pikaraitiotietä vastaava bussijärjestelmä, jossa ”kumipyöräratikat” kulkevat ainakin osittain omalla kaistallaan, erillään muusta liikenteestä. Vuoroväli on tiheä ja reitti muuttumaton kuten pikaraitiotieliikenteessä. Matka-ajat ovat nopeita, aikataulut pitäviä ja matkustuskapasiteetti suuri. Toteutustapoja on useita. BRT voi liikennöidä kokonaan omalla, vapaalla kaistallaan tai osin muun liikenteen seassa. Myös kalustovaihtoehtoja on useita.

Joukkoliikenne
Henkilöiden kuljettamista suurille henkilömäärille tarkoitetuilla liikennevälineillä. Tavallisesti joukkoliikenne on kaikille avointa, reitti- ja aikataulusidonnaista linja-auto- tai raideliikennettä. Joukkoliikenteen vastakohta on yksilöliikenne, mikä tarkoittaa henkilöliikennettä yhden tai muutaman henkilön kuljettamiseen tarkoitetulla liikennevälineellä, kuten taksilla.

Kulkumuoto (kulkutapa)
Kulkumuoto tarkoittaa sitä tapaa tai välinettä, jolla ihminen liikkuu paikasta toiseen. Yleisiä esimerkkejä ovat kävely, pyöräily, henkilöauto, bussi ja juna.

Kiskobussiliikenne
Raideliikennettä, jossa käytetään lyhyitä ja pienikapasiteettisia moottorivaunuja paikallis- tai taajamajunaliikenteessä tyypillisesti vähäliikenteisillä tai sähköistämättömillä radoilla ja melko lyhyillä matkoilla.

Lähijunaliikenne
Junaliikennettä, joka palvelee suurten kaupunkiseutujen sisäistä ja ympäröivää aluematkustusta. Sille on ominaista tiheät tai melko tiheät vuorovälit, lyhyet matkaosuudet, runsaat pysähdykset ja kiinteä kytkeytyminen muuhun alueelliseen joukkoliikenteeseen. Lähiliikenteessä käytetään yleisesti nopeasti kiihtyviä ja pysähtyviä sähkömoottorijunia.

MAL-sopimus
MAL-sopimus tarkoittaa valtion ja Suomen suurimpien kaupunkiseutujen välistä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistyösopimusta. Sopimuksilla sovitetaan yhteen alueiden kasvua, asuntotuotantoa, maankäyttöä ja liikennejärjestelmiä kestävästi.

Matkaketju
Matkaketjulla tarkoitetaan lähtöpaikasta määräpaikkaan tehtävän matkan eri osien muodostamaa kokonaisuutta. Joukkoliikennematka koostuu useimmiten liityntä-, vaihto- ja odotusosuuksista sekä itse joukkoliikennevälineessä matkustamisesta.

Super-Linkki
Jyväskylän seudun Linkki-joukkoliikenteen korkeatasoisimmat runkolinjat, jotka liikennöivät kaupungin vilkkaimmilla ja eniten käytetyillä reiteillä. Super-Linkkien vuorovälit ovat tavanomaisia linjoja tiheämpiä ja liikennöintiajat pitempiä. Super-Linkeillä on oma, perus-Linkeistä osin poikkeava brändi-ilme.

Sosiaalinen ilmastorahasto (SCF)
on EU:n perustama rahoitusväline, jonka tavoitteena on tukea haavoittuvassa asemassa olevia kotitalouksia, mikroyrityksiä ja liikenteen käyttäjiä siirtymässä kohti vähähiilistä taloutta.

Tasataksa
Yhden vyöhykkeen järjestelmään perustuva hinnoittelumalli, jossa bussilipun hinta on sama riippumatta matkan pituudesta.

Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen (TVV)
EU:n palvelusopimusasetuksen mukainen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, jolla on valtuudet toimia tie- tai rautatieliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Suomen tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määritellään liikennepalvelulaissa. Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä toimivalta-alueellaan. Tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueet voivat olla erilaisia.

Sisältö

Esipuhe 3
Sanasto 5

1 Fiksusti liikkeelle 7
Vuorovaikutteinen suunnitteluprosessi 8
Joukkoliikenteen toimintaympäristö muuttuu 9
Asutuksen, työpaikkojen ja palveluiden sijainti 10
Joukkoliikenteen julkinen rahoitus 12
Asiakkaat ovat tyytyväisiä ja matkamäärät kasvavat 13
Linkki-liikenne säästää ympäristöä 14

2 Tavoitteet korkealla 15
Joka kahdeksas matka linkillä 16
Helppoa ja ympäristöystävällistä liikkumista houkuttelevalla kaupunkiseudulla 16
Palvelutaso 17

3 Maankäyttö mahdollistajana 18
Maankäytön kehityskuva 19
Maankäytön keinoja linkin tehostamiseen 20
Maankäytön ja joukkoliikenteen yhteensovittamisen etenemispolkuja 21

4 Laadukas linjasto 22
Linjaston kehittämisperiaatteet 23
Super-Linkkejä kehitetään vaiheittain 23

5 Uudet joukkoliikennemuodot 26
BRT ”Bus Rapid Transit” 27
Eteneminen kohti lähijunaliikennettä 29

6 Keinot matkustajamäärän kasvattamiseen 31
Toimenpideohjelma 32
Jatkuva kehittäminen 34
Aikataulutus MAL-sopimuskausittain 36

7 Fiksusti liikkeellä 39
Tavoitteiden saavuttaminen 40
Subventiotarve 41
Linkki-liikenteestä elinvoimaa 42
Linkki-liikenteellä sujuva arki 43

Valokuvat: Kansi ja s. 2, 4, 7, 9, 14, 15, 18, 22, 26, 31, 34, 37, 39, 42, 43 © Jyväskylän seudun joukkoliikenne.



1

FIKSUSTI LIIKKEELLE

Linkki 2040 -kehittämisohjelmassa on yhdessä seudun kuntien päättäjien ja asukkaiden kanssa haettu vastauksia siihen, miten joukkoliikenne voi lisätä seudun kuntien elinvoimaa ja sujuvoittaa kuntalaisten arkea. Miten tulevaisuudessa ollaan fiksusti liikkeellä?

LINKKI

Vuorovaikutteinen suunnitteluprosessi

Projektin tavoitteena on ollut laatia Jyväskylän, Hankasalmen, Laukaan, Muuramen, Petäjäveden, Toivakan ja Äänekosken muodostamalle työssäkäyntialueelle joukkoliikenteen suosiota ja kasvua seudullisesti edistävä rohkea, raikas ja toteuttamiskelpoinen joukkoliikenteen tulevaisuusohjelma.

Seudun kuntien päättäjät ja asukkaat ovat ideoineet ohjelman tavoitteita ja toimenpiteitä monilla eri foorumella. Prosessi on ollut laajaan vuorovaikutukseen perustuva ja eri sidosryhmiä osallistava.

Asukaskysely toteutettiin 19.3–6.4.2026.
Vastauksia saatiin noin 930.

- Vastauksia saatiin kaikista kunnista. Noin 70 % vastauksista oli Jyväskylästä.
- Suurin osa palautteesta oli erittäin positiivista. Erityisesti aikataulujen luotettavuus ja uusi kalusto saavat kiitosta.

Päättäjätyöpajat toteutettiin 25.3. ja 3.6.2026.

- Pohdittiin joukkoliikenteen merkitystä kaupunkiseudun ja seudun kuntien elinvoiman lisäämisessä sekä haettiin perusteluja joukkoliikenteen kehittämiselle.
- Tunnistettiin, että joukkoliikenteen elinvoimavaikutukset ovat merkittäviä ja niitä voidaan edelleen vahvistaa
- Pohdittiin seutuliikenteen ratkaisumalleja ja etenemistä kohti lähijunaliikennettä sekä tasataksan toteuttamiskelpoisuutta.

Kuntahaastattelut toteutettiin 16.3.–10.4.2026.

- Kaikista kunnista haastateltiin kunnanjohtajaa sekä kunnan muita johtohenkilöitä.
- Joukkoliikenne koetaan tärkeänä. Linkki-yhteistyöhön ollaan pääosin erittäin tyytyväisiä.
- Kehittämisen kustannustehokkuus nousee esille lähiajan toimenpiteissä, tavoitteellisuus pidemmällä aikavälillä.

- **Linkin asiakasraati** 20.4.2026 pohti kehittämistoimenpiteitä joukkoliikenteen houkuttelevuuden kasvattamiseksi, linjaston kehittämistä sekä markkinointia.

- **Joukkoliikennelautakunnan iltakoulu** 11.6.2026 työsti ja arvioi toimenpideohjelmaa sekä pohti matkamäärätavoitetta.

- **Mobiilikysely** nuorisovaltuutetuille palvelutason painotuksista toteutettiin kesäkuun alussa.

Joukkoliikenteen toimintaympäristö muuttuu

Joukkoliikenteen kehittämiseen vaikuttavat lähivuosina monet toimintaympäristön muutokset. Kaupungistuminen, väestön ikääntyminen sekä muuttuvat liikkumistottumukset ja uudet liikkumisvälineet vaikuttavat joukkoliikenteen kysyntään.

Noin 70 prosenttia Jyväskylän seudun asukkaista asuu Jyväskylässä. Jyväskylän ja Muuramen asukasluvun ennustetaan kasvavan, kun muissa kunnissa väki vähenee. Väestön keskittyminen taajamiin parantaa joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksiä kasvavissa taajamissa. Samalla muiden alueiden joukkoliikennepalvelujen järjestäminen voi muuttua entistä haastavammaksi.

Kodin ulkopuolisten vapaa-ajan aktiviteettien osuus on kasvanut jo pitkään. Matkoista noin puolet on vapaa-ajan matkoja sekä ostos- ja asiointimatkoja, joiden määränpään ja ajankohdan ihminen valitsee vapaasti itse. Joukkoliikenteen ajallinen kysyntä jakautuu mahdollisesti jatkossa entistä tasaisemmin. Tähän vaikuttaa myös pysyväksi ilmiöksi jäänyt etätyö. Liikkumistarpeisiin vaikuttaa myös verkkokaupan kasvu. Vaikka seudun asukasmäärä kasvaa, yhä suurempi osa asukkaista on eläkeikäisiä. Ikärakenteen muutos voi vähentää erityisesti työ- mutta myös muita matkoja. Myös tarve esteettömille liikkumispalveluille kasvaa.

Yksi liikennemarkkinoiden muutostrendeistä on mikroliikkuminen. Tällä tarkoitetaan tavallisten ja sähkömoottorilla varustettujen polkupyörien sekä kevyiden sähköajoneuvojen, kuten sähköpotkulautojen, käyttämistä liikkumiseen. Mikroliikkuminen tukee joukkoliikennettä vähentämällä oman auton omistamisen tarvetta ja parantamalla pysäkkien saavutettavuutta.

Digitaalisten palveluiden ja autonomisten tekniikoiden laajamittaiseen hyödyntämiselle on asetettu suuria odotuksia niin yhteiskunnassa kuin liikenteessä ja liikkumisessa. Toteutuessaan muutokset tukevat kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Toistaiseksi edistyminen on ollut kuitenkin odotettua hitaampaa.

Joukkoliikenteen rahoitustarve todennäköisesti kasvaa linja-autoliikenteen kustannustason nousun myötä. Automäärän kasvaessa haasteita voi tuoda myös alaa viime vuosina vaivannut pula kuljettajista. Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista edellyttää, että julkisten hankintayksiköiden on ajoneuvohankinnoissaan otettava huomioon hankittavien ajoneuvojen ympäristöystävällisyys ja energiatehokkuus. Ympäristöasioiden ohella turvallisuuden ja varautumisen näkökulmat tulevat jatkossa vaikuttamaan linja-autoliikenteen hankintoihin.

Hyvinvointialueiden käynnistyminen vuoden 2023 alussa on vaikuttanut lakisääteisten henkilökuljetusten hallinnointiin ja järjestämiseen. Hyvinvointipalveluiden sijoittuminen vaikuttaa oleellisesti joukkoliikenteen palvelutarpeeseen. Keski-Suomen hyvinvointialueella on meneillään toisen vaiheen palveluverkkotyö, jossa tehdään tarkennuksia palveluverkkosuunnitelmaan vuoteen 2030 asti. Työssä otetaan huomioon mm. hyvinvointialueen taloudellinen tilanne, sähköisten palveluiden toimivuus ja uudisrakennushankkeiden tilanne.

Asenneympäristö muuttuu. Vuoden 2025 ilmastobarometrin[1] mukaan jopa 40 prosenttia vastanneista kertoo, että on vähentänyt autoilua ja sen sijaan lisännyt kestävää liikkumista kuten kävelyä, pyöräilyä tai joukkoliikenteellä kulkemista. Luku on hieman suurempi kuin vuoden 2023 tutkimuksessa.



[1] Ilmastobarometri 2025
Valtionhallinnon ilmastoviestinnän ohjausryhmä

Asutuksen, työpaikkojen ja palveluiden sijainti määrittävät joukkoliikenteen toimintaedellytykset

Jyväskylän kaupunki on EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007) ja liikenteen palveluista annetun lain mukainen tieliikenteen toimivaltainen viranomainen Jyväskylän, Hankasalmen, Laukaan, Muuramen, Petäjäveden, Toivakan ja Äänekosken muodostamalla alueella. Alueen väkiluku vuoden 2025 lopussa oli 207 095, eli 76 prosenttia Keski-Suomen asukkaista.

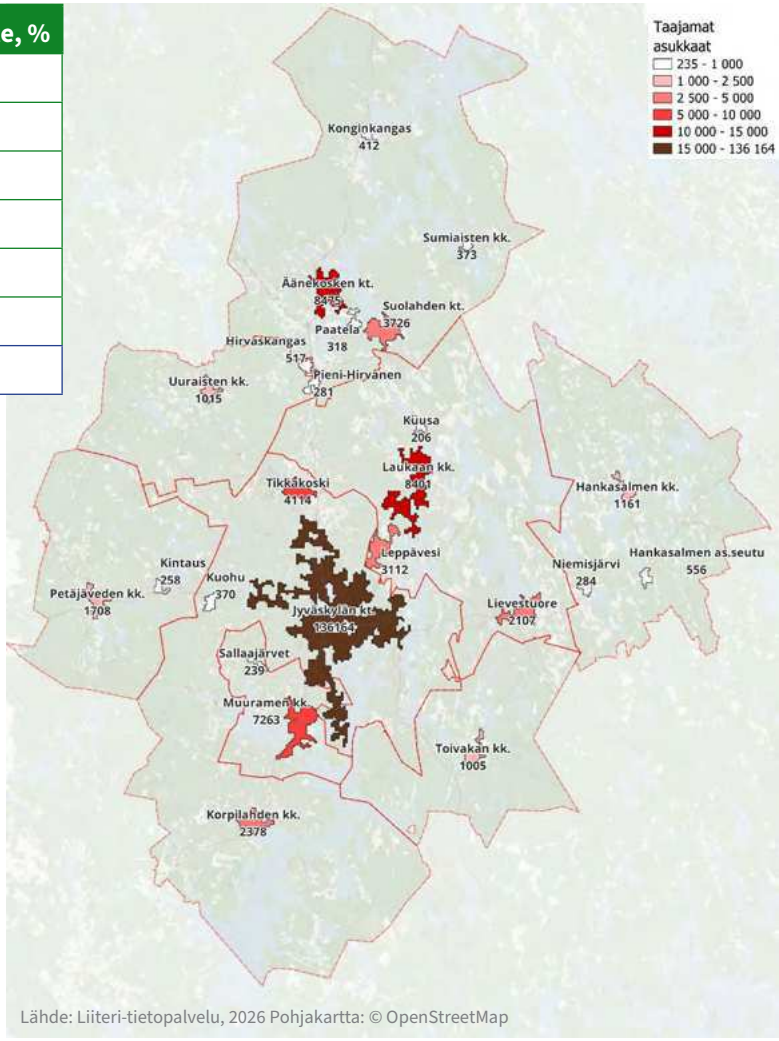
Jyväskylän taajamassa on noin 136 000 asukasta. Toimivalta-alueen muut taajamat ovat asukasmääriltään pieniä. Eniten asukkaita on Äänekoskella, Suolahdella, Laukaan kirkonkylässä ja Muuramen kirkonkylässä. Yli tuhannen asukkaan taajamia ovat lisäksi Tikkakoski, Leppävesi, Korpilahden kirkonkylä, Lievestuore, Petäjäveden kirkonkylä, Hankasalmen kirkonkylä ja Toivakan kirkonkylä.

Seudun asukasmäärä on kasvanut. Kasvua on tapahtunut Jyväskylässä, Laukaassa ja Muuramessa. Koko seudulla alle 15-vuotiaita ja yli 70-vuotiaita on suunnilleen yhtä paljon. Hankasalmella, Petäjävedellä, Toivakassa ja Äänekoskella yli 70-vuotiaita on vähintään viidennes väestöstä.

Jyväskylän seudun tieliikenteen toimivalta-alueen kunnista Jyväskylässä ja Muuramessa taajama-aste on korkea: noin 90 prosenttia tai vielä suurempi osa kunnan asukkaista asuu taajamissa. Myös Laukaassa ja Äänekoskella taajama-aste on yli 70 prosenttia. Toivakassa, Hankasalmella ja Petäjävedellä noin puolet kunnan asukkaista asuu taajamien ulkopuolella.

Kunta	Taajama-aste, %
Hankasalmi	45,0
Jyväskylä	95,6
Laukaa	73,9
Muurame	89,5
Petäjävesi	56,2
Toivakka	43,4
Äänekoski	76,7

Taajama-aste (%) kunnittain. Taajama-aste tarkoittaa taajamissa asuvien osuutta kunnan siitä väestöstä, jonka asuinpaikka on koordinaatein määriteltävissä. Lähde: Tilastokeskus, Taajama-aste alueittain, 2024

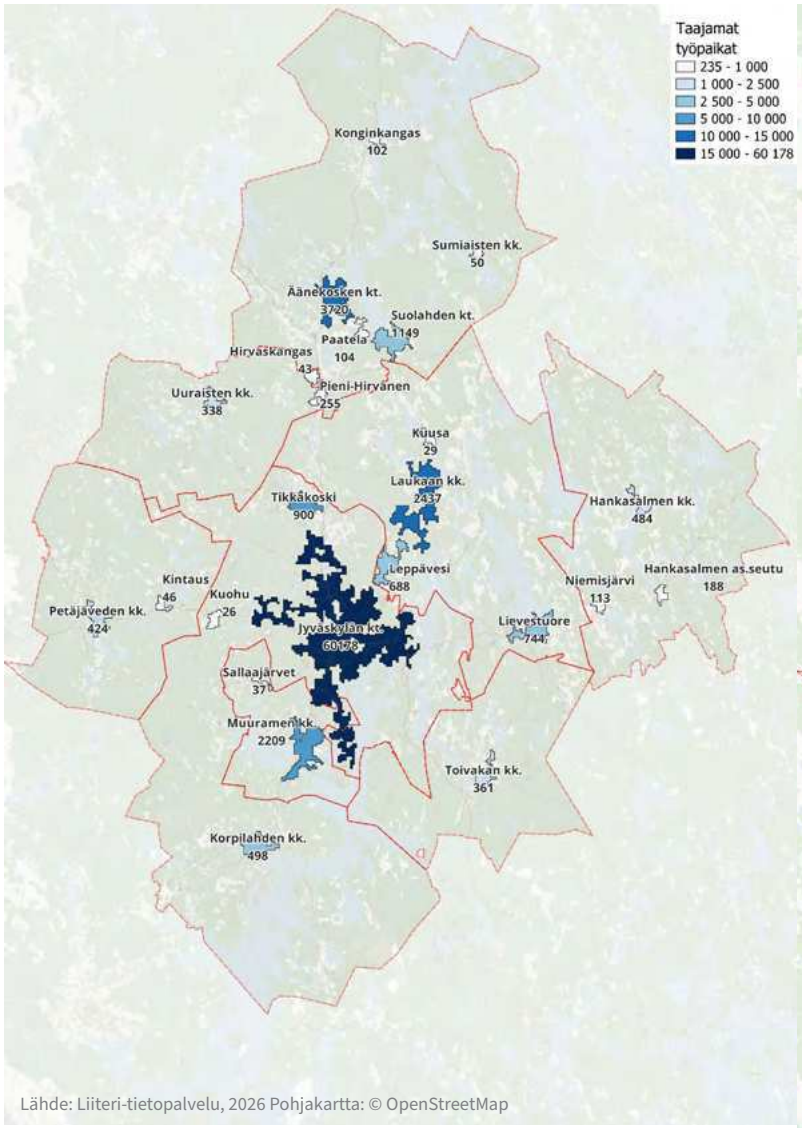


Asukkaat taajamissa (YKR 2024)

Työpaikat

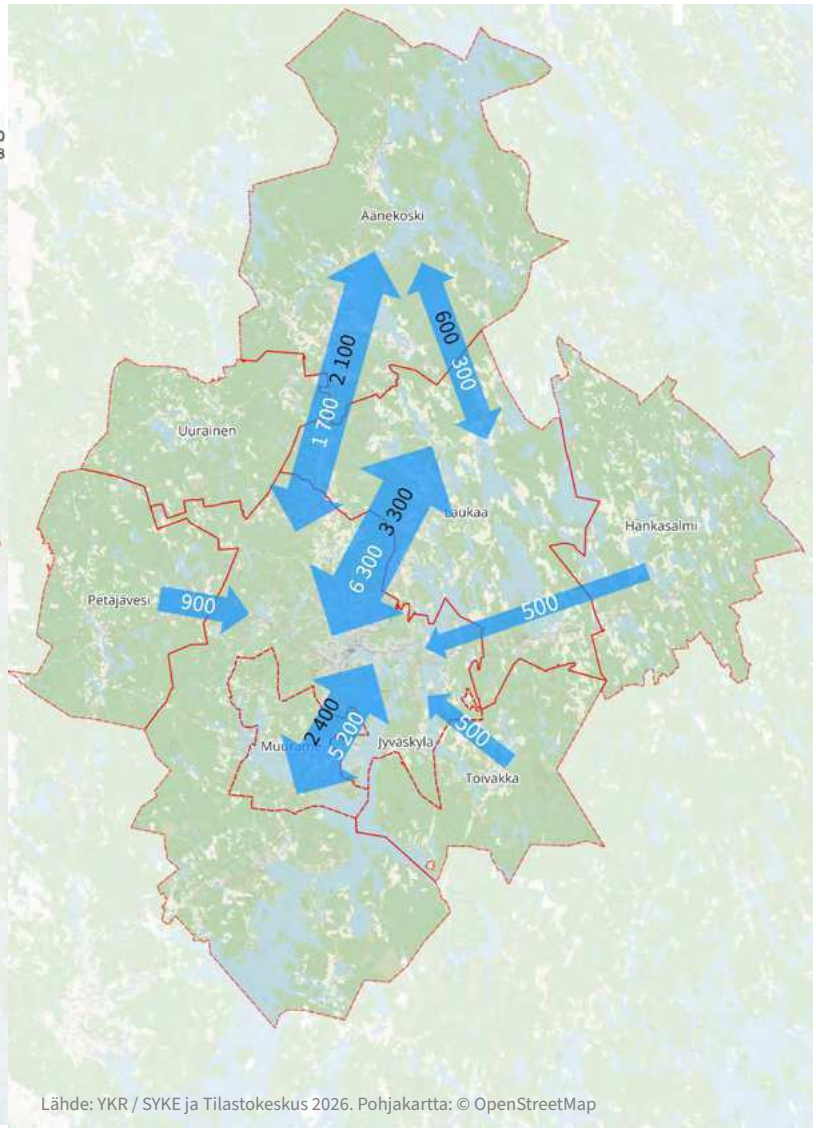
Alueella on noin 84 000 työpaikkaa, joista lähes 80 prosenttia sijaitsee Jyväskylässä. Jyväskylän taajama-alueella on 60 000 työpaikkaa.

Pendelöinti on vilkasta erityisesti Jyväskylän ja Laukaan, Jyväskylän ja Äänekosken sekä Jyväskylän ja Muuramen välillä.



Lähde: Liiteri-tietopalvelu, 2026 Pohjakartta: © OpenStreetMap

Työpaikat taajamissa (YKR 2023)



Lähde: YKR / SYKE ja Tilastokeskus 2026. Pohjakartta: © OpenStreetMap

Vilkkaimmat pendelöintisuunnat Jyväskylän seudulla. Valkoisella värillä on työmatkat Jyväskylään ja mustalla Jyväskylästä.

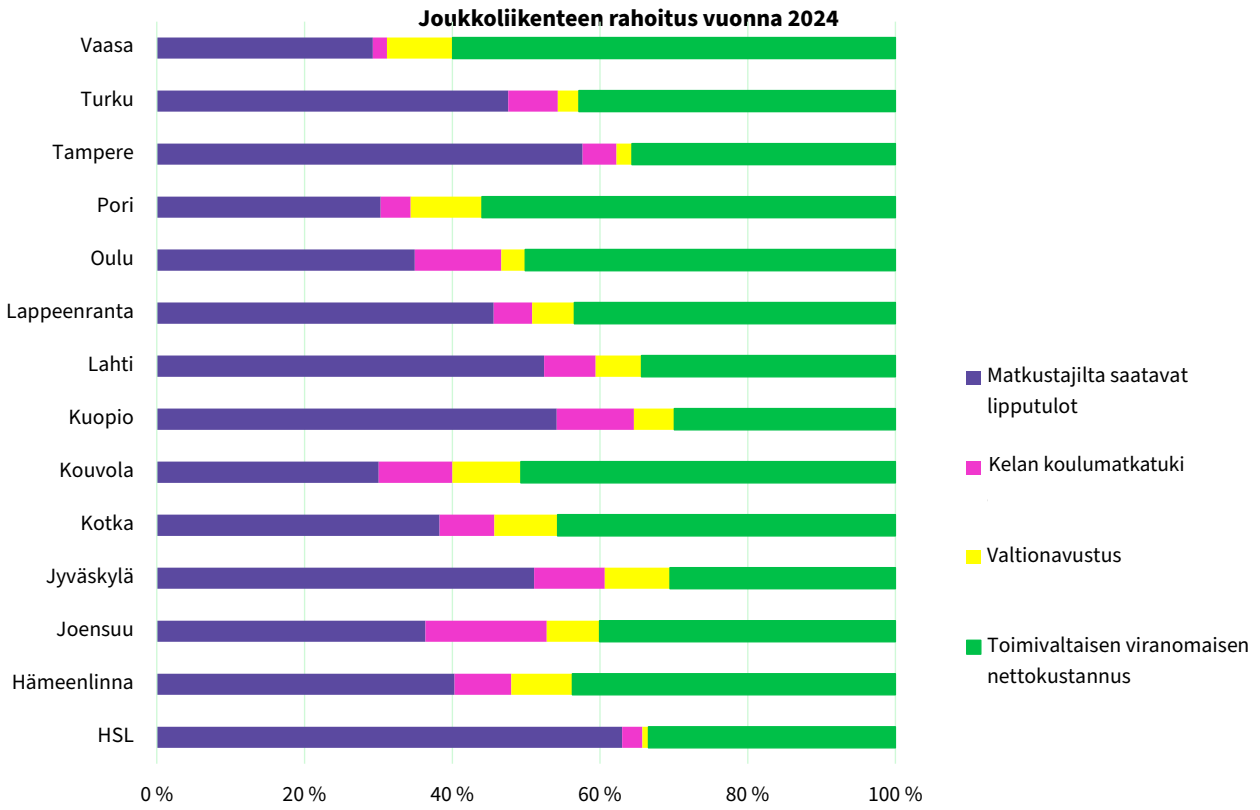
Joukkoliikenteen julkinen rahoitus

Joukkoliikenteen rahoitus muodostuu lipputulojen ohella valtion myöntämistä tuista sekä kuntien omasta rahoituksesta.

Jyväskylän seudulla joukkoliikenteen järjestäminen on ollut varsin tehokasta. Toimivaltaisen viranomaisen suhteellinen osuus rahoituksesta on pieni muihin toimivalta-alueisiin verrattuna.

Vuonna 2025 joukkoliikenteen toimintakulut olivat yhteensä 27,5 miljoonaa euroa, sisältäen liikennöinnin seudulliset kulut sekä henkilöstö- ja digikulut. Lippu- ja muita tuloja (kuten valtionavustus) saatiin yhteensä noin 16,5 miljoonaa euroa. Toimivaltaisen viranomaisen toimintakate oli noin 11 miljoonaa euroa.

Viime vuosina linja-autoliikenteen kustannukset ovat nousseet merkittävästi mm. polttoaineiden hinnan nousun sekä korkotason nousun vuoksi. Myös jatkossa joudutaan todennäköisesti varautumaan kustannustason nousuun.



Lähde: Traficom/toimivaltaisen viranomaisen Traficomille toimittamat tiedot.

Asiakkaat ovat tyytyväisiä ja matkamäärät kasvavat

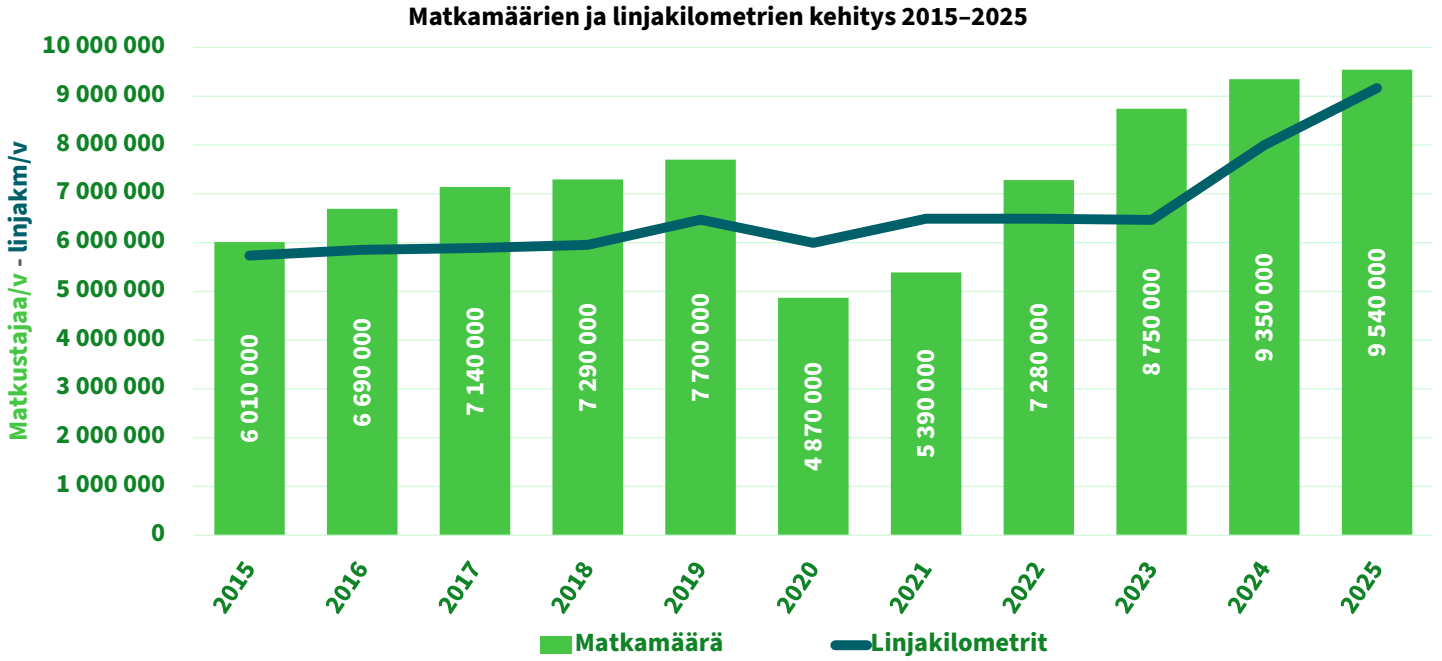
Linkki tulevaisuuteen 2040 -asukaskysely toteutettiin 16.3.–3.4.2026. Kyselyyn saatiin noin 930 vastausta. Suurin osa saadusta palautteesta oli erittäin positiivista. Esimerkiksi liikenteen täsmällisyys, uusi kalusto ja kuljettajien ammattitaito saavat käyttäjiltä hyvät arviot.

Täsmällisyys nousi aineiston laajimmaksi kiitoksen aiheeksi. Matkustajat kokevat, että Linkki-liikenne on luotettavaa säällä kuin säällä, mikä helpottaa arjen suunnittelua. Reitistö palvelee nykyisellään hyvin erityisesti työmatkalaisia ja keskustaan suuntaavia.

Linkin uusi kalusto parantaa matkustusmukavuutta merkittävästi. Bussit ovat siistejä, moderneja ja kesällä viileitä. Sähköbusseja, vetybusseja ja biopolttoaineiden käyttöä arvostetaan. Myös kuljettajien toiminta on yksi palvelun kulmakivistä: kuljettajat saavat kiitosta kärsivällisyydestään, turvallisesta ajotavastaan ja ystävällisestä palveluasenteestaan.

Digitaaliset palvelut, kuten esimerkiksi Waltti Mobiili, lähimaksu ja reittiopas, ovat vakiinnuttaneet paikkansa matkustajien arjessa. Asiakkaat arvostavat myös hyvää ja nopeaa reagointia asiakaspalautteisiin. Tapahtumalippuyhteistyö JYPin kanssa kerää myös kiitosta.

Matkustajat toivovat entistä vihreämpää tulevaisuutta ja uusien teknologioiden hyödyntämistä. Vaikka tyytyväisyys on korkealla, asukkailla on myös toiveita palvelun parantamiseksi:



Joukkoliikennematkustus on voimakkaasti lisääntynyt koronapandemian jälkeen. Vuonna 2025 matkoja kertyi jo yli 9,5 miljoonaa, mikä oli kaikkien aikojen ennätys.

- Ilta- ja viikonloppuliikenteen kehittäminen
- Dieselbusseja sähköisiksi
- Digitaalisia innovaatioita, esimerkiksi GPS-seurannan reaaliaikaisuuden parantaminen, kaupunkipyörät ja niiden vieminen joukkoliikenteen kanssa samalle maksuvälineelle
- Linkkikeskuksen kehittäminen
- Poikittaisliikenteen kehittäminen.

Asiakkaiden tyytyväisyyttä Linkki-liikenteeseen seurataan säännöllisesti myös liikennevälineissä toteutettavilla asiakastyytyväisyystutkimuksilla. Vuosittain teetetään vakiona kolme palvelun laatututkimusta, joissa 700:lta satunnaisesti valitulta matkustajalta pyydetään arvosana palvelusta. Vuonna 2025 palvelusta annettu keskimääräinen arvosana oli 4,21 (asteikko 1–5, jossa 1 = huono, 5 = erinomainen).Palvelua koskevat asiakasarviot ovat pysytelleet erinomaisina jo useiden vuosien ajan. Suositteluindeksi NPS (Net Promoter Score) oli loppuvuodesta 2025 tehdyssä asiakastyytyväisyysmittauksessa 55,3. Luku kertoo, kuinka todennäköisesti asiakkaat suosittelisivat palvelua muille. 50:tä lähentelevää tulosta voidaan pitää erittäin hyvänä.

Joukkoliikenteen kehittämisessä asukkaiden osallisuus on tärkeällä sijalla. Osallisuutta on edistetty muun muassa kyselyillä, somessa tehdyillä aktivoinneilla, palautteen keräämisellä sekä säännöllisesti kokoontuvan joukkoliikenteen asiakasraadin avulla.

Linkki-liikenne säästää ympäristöä

Linkki-liikenne hoidetaan pääosin päästöttömällä tai vähäpäästöisellä sähkö-, kaasu- ja biodieselkalustolla. Kesän 2024 linjastouudistuksen jälkeen Linkki-joukkoliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet jopa 85 prosenttia, kun perinteisistä dieselbusseista on siirrytty ympäristöystävällisempiin käyttövoimiin: sähköön, kaasuun ja uusiutuvaan dieseliin.

Kesällä 2025 Linkki-kalusto täydentyi viidellä nollapäästöisellä vetybussilla. Vetybussit ovat kahden vuoden pilottikäytössä Jyväskylän kaupunkiliikenteessä. Tarkoituksena on kerätä kokemuksia vetykäyttöisten bussien toiminnasta Suomen vaihtelevissa sääolosuhteissa.





2

TAVOITTEET KORKEALLA

Jyväskylän seudulla joukkoliikenne on helppokäyttöistä ja laadukasta. Joukkoliikenteellä edistetään seudun kuntien saavutettavuutta ja elinvoimaa sekä elinympäristön viihtyisyyttä.

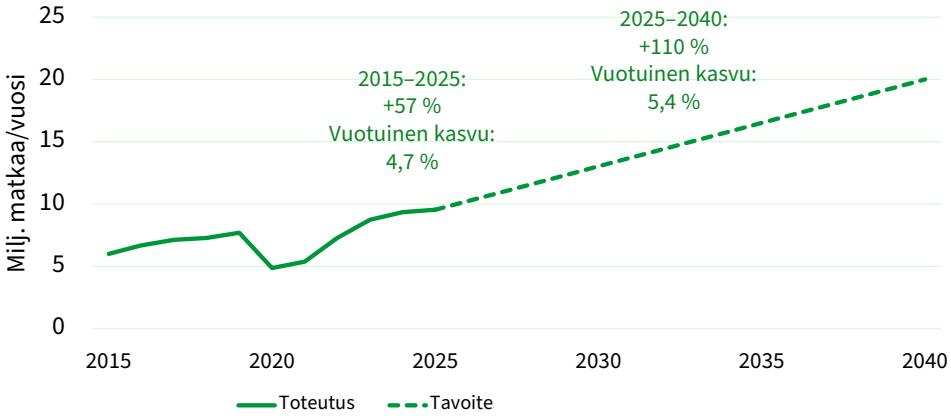
LINKKI

Joka kahdeksas matka Linkillä

Tavoitteena on kaksinkertaistaa joukkoliikenteen matkamäärät vuoteen 2040 mennessä. Tämä tarkoittaa 20 miljoonaa joukkoliikennematkaa vuonna 2040. Tavoitteen saavuttamiseksi joukkoliikenteen matkamäärien tulee kasvaa keskimäärin 5,4 prosenttia vuodessa seuraavien 15 vuoden aikana. Nyt kasvua on ollut keskimäärin 4,7 prosenttia vuodessa. Nykykehityksellä matkamäärä vuonna 2040 olisi noin 18 miljoonaa matkaa.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuudeksi arvioidaan vuoden 2025 matkustajamäärillä noin 6,2 prosenttia. Jos matkamäärä kaksinkertaistetaan, joukkoliikenteen kulkutapaosuus olisi yli 12 prosenttia eli noin joka kahdeksas seudun kaikista matkoista tehtäisiin bussilla tai raideliikenteellä. Tavoitteena on vähentää henkilöautomatkoja ja kasvattaa kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) yhteenlaskettua osuutta reilusti yli puoleen kaikista matkoista.

Linkin matkamäärätavoite 2040



Helppoa ja ympäristöystävällistä liikkumista houkuttelevalla kaupunkiseudulla

LINKKI

LINKKI 2040 -TAVOITTEET

1. HELPPOUS
- Linkki-liikenne on osa sujuvaa arkea yhä useammalle seudun asukkaalle.
- Reitit ja aikataulut ovat selkeitä ja maksaminen helppoa. Liikennetarjontaa on riittävästi. Palvelu on laadukasta.
- Aikatauluvapaan matkustamisen alue kattaa kaupunkiseudun keskeiset osat.
- Solmujen ja pysäkkien varustelu sekä ylläpito on korkeatasoista.

2. SAAVUTETTAVUUS
- Jyväskylän keskustan, muiden kuntakeskusten ja merkittävien työpaikka-alueiden saavuttaminen Linkillä on nopeaa ja sujuvaa.
- Linkki-liikenne ja muut kestävät kulkutavat yhdessä digitaalisten palveluiden kanssa muodostavat saumattomia matkaketjuja.

3. KAUPUNKISEUDUN ELINVOIMA
- Linkillä on rooli kaupunkiseudun kehityksen veturina. Joukkoliikenne nähdään kilpailukykyinvestointina ja seudun menestystekijänä.
- Linkki-liikenne lisää kaupunkiseudun elinvoimaa lisäämällä alueiden houkuttelevuutta ja parantamalla kaupunkirakennetta.
- Palvelutasoa parannetaan ja matkustusta lisätään niin, että kuntien subventio per joukkoliikennematka ei kasva.

4. VIIHTYISÄ LIIKKUMISYMPÄRISTÖ
- Linkki-liikenteeseen tukeutuen toteutetaan jatkossakin laadukasta kaupunkiympäristöä.
- Hidastetaan henkilöautoilun kasvua houkuttelemalla henkilöautoilijoita käyttämään Linkkiä.
- Linkki-liikenne on ympäristöystävällistä.

Palvelutaso

Palvelutasoanalyysissä on tarkasteltu pysäkkikohtaisesti vuoroväliä, liikennöintiaikaa ja kävelyetäisyyttä talviarkipäivänä. Koska Linkille ei ole erikseen määritetty palvelutasotavoitteita, on tarkasteluissa luokittelun pohjana käytetty Liikenneviraston aiemman palvelutaso-ohjeen (Joukkoliikenteen palvelutason määrittely, Liikenneviraston ohjeita 31/2015) mukaista luokittelua.

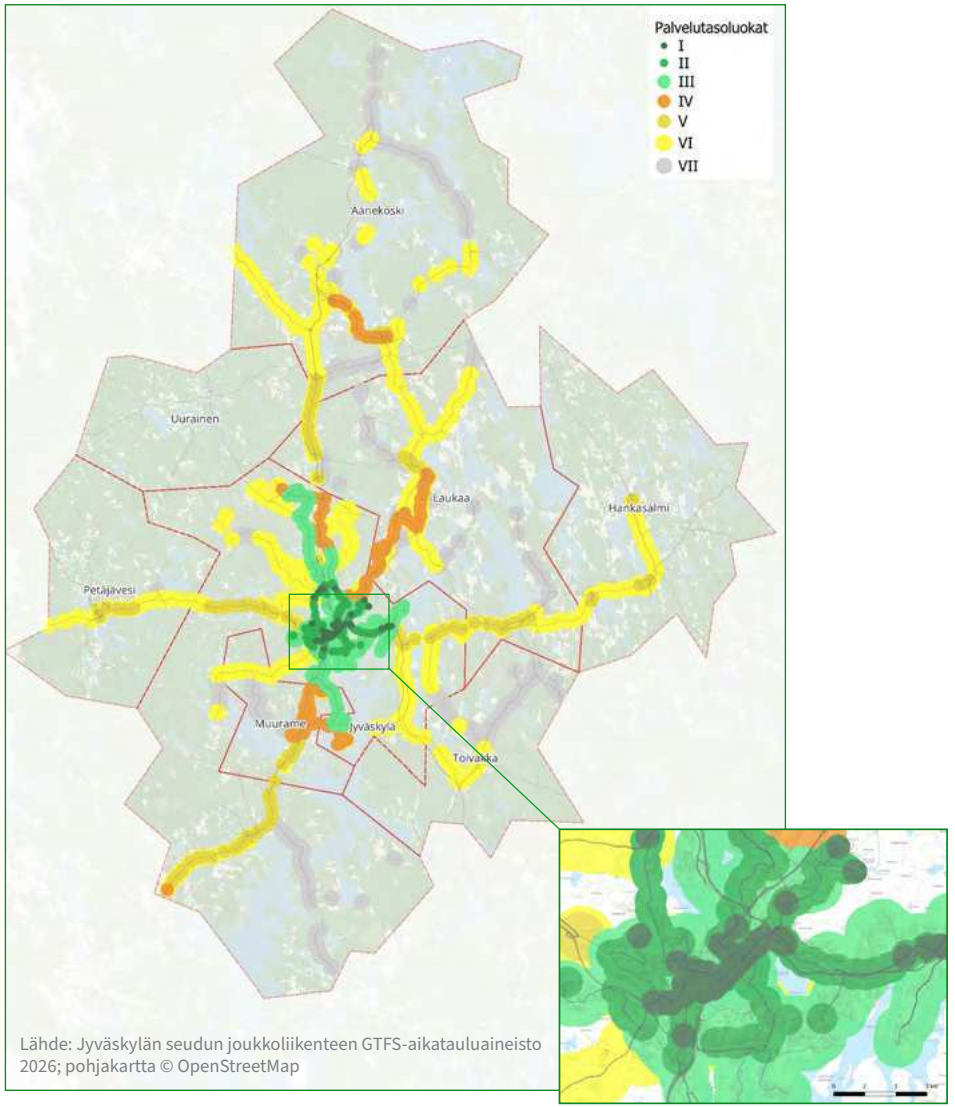
Jyväskylän keskeisimmillä alueilla palvelutaso on arkisin hyvällä tasolla. Hyvä palvelutaso on myös Jyväskylän ja Laukaan, Jyväskylän ja Muuramen sekä Jyväskylän ja Äänekosken välillä.

Tavoitteena on joukkoliikenteen palvelutason parantaminen sekä laadullisesti että määrällisesti. Tarjontaa lisätään vyöhykkeillä I, II ja III sekä seutuliikenteen tärkeimmillä yhteysväleillä. Muilla yhteysväleillä pyritään säilyttämään vähintään nykyinen taso.

Tavoitteena on aikatauluvapaan matkustamisen alueen laajentaminen. Aikatauluvapaan matkustamisen aluetta kuvaa luokka I.

Palvelutasoluokka	**I**	**II**	**III**	**IV**	**V**	**VI**	**VII**
Liikenteen alkamisaika	5.45	6.15	7.15	7.15	7.15	8.00	8.00
Liikenteen päättymisaika	23.15	22.15	21.15	19.45	17.45	16.45	15.45
Ruuhka-ajan maksimivuoroväli (min)	10	15	30	30	60		
Päivän maksimivuoroväli (min)	15	20	30	60	120		
Kävelyetäisyys pysäkille (metriä)	400	500	800*	800*	800*	1000*	1000*

*** Ilmoitettu kartan havainnollistamista varten**



Lähde: Jyväskylän seudun joukkoliikenteen GTFS-aikatauluaineisto 2026; pohjakartta © OpenStreetMap



3

MAANKÄYTTÖ MAHDOLLISTAJANA

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne luovat perustan sille, miten tehokkaasti, taloudellisesti ja houkuttelevasti joukkoliikenne voi toimia. Tiivis ja monipuolinen maankäyttö joukkoliikennereittien varsilla mahdollistaa suuret matkustajamäärät ja lyhyet matkat, kun taas hajautunut rakenne vaikeuttaa palveluiden järjestämistä.

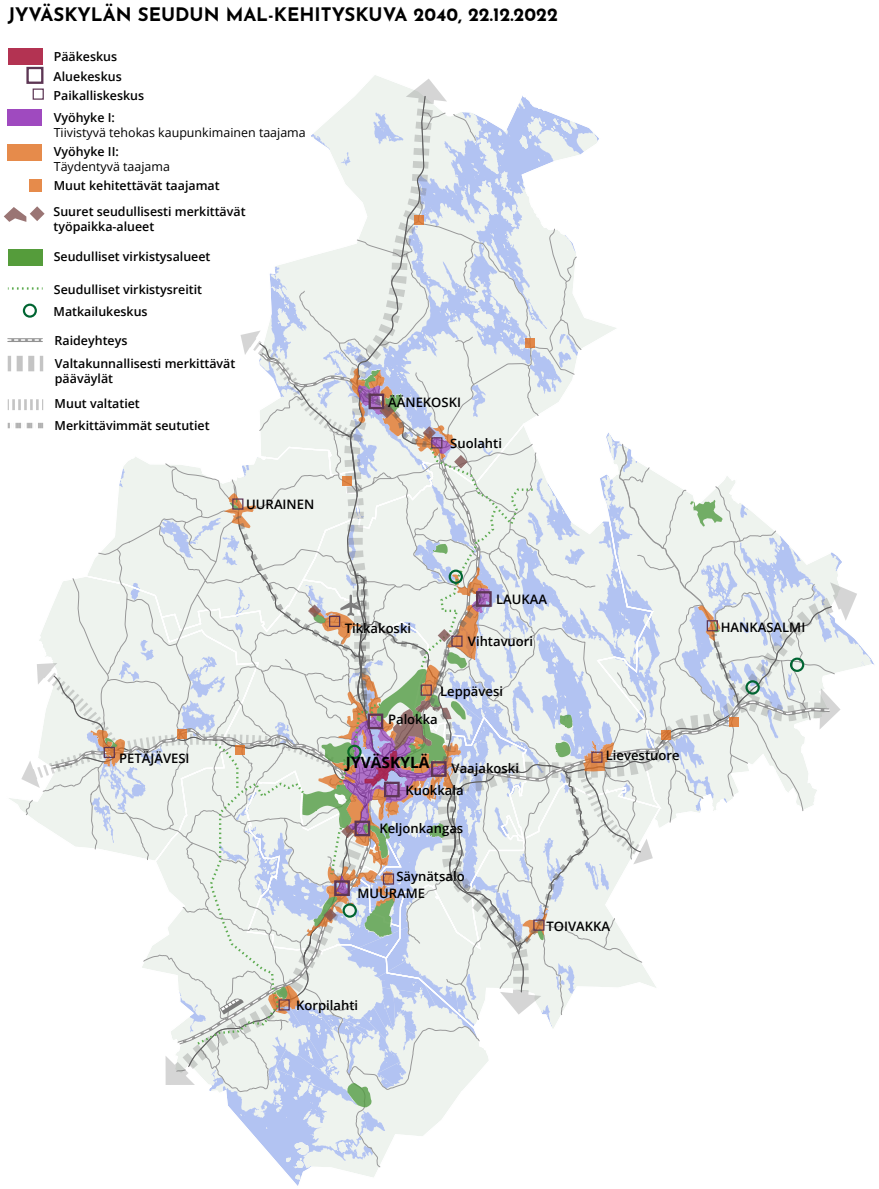
LINKKI

Maankäytön kehityskuva [2]

Jyväskylän seudun kunnat ovat yhdessä laatineet ja hyväksyneet MAL-kehityskuvan, joka on kahdeksan kunnan yhteinen, karttapohjainen, pitkän aikavälin suunnitelma. MAL-kehityskuva hyväksyttiin seudun kuntien kunnanvaltuustoissa vuoden 2023 alussa. Kehityskuvakartta kuvaa seudun tulevaisuuden yhdyskuntarakennetta, viherrakennetta ja liikennejärjestelmää maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisen raameja sekä painopistealueita.

Asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumista ohjataan kaavoituksella siten, että mahdollistetaan asukkaiden kestäviin liikkumismuotoihin perustuvien valintojen tekeminen. Intensiivisin ja toiminnoiltaan monipuolisin täydennysrakentaminen sijoittuu kaupunkimaisille alueille, joissa rakentaminen tukeutuu olemassa olevaan infrastruktuuriin ja palveluihin.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan ydinkaupunkiseudulla vuorotarjontaa lisäämällä, joukkoliikennettä nopeuttamalla (joukkoliikennekaistat ja liikennevaloedut) ja reitistöä selkeyttämällä. Maaseutumaisten kehyskuntien osalta tavoitteena on joukkoliikenteen palvelutason säilyttäminen vähintään nykyisellä tasolla. Alueellisen junaliikenteen mahdollisuuksia ei poissuljeta maankäytön ratkaisuilla.



Seudun kunnista väestön ennustetaan kasvavan Jyväskylässä ja Muuramessa. Jyväskylässä pääosa maankäytön kasvusta sijoittuu nykyisten Super-Linkkien reittien vaikutusalueille. Merkittävimmin maankäyttö kehittyy keskustassa, Palokan alueilla, Huhtasuolla sekä Kauramäen ja Vaajakosken suunnilla. Muuramessa maankäyttö kasvaa Kinkomaan rantamaisemissa, Kivijärvenrannassa, Hirviviidassa sekä keskustan ja Olympiakylän asemakaava-alueilla.

[2] Jyväskylän seudun MAL-kehityskuva 22.12.2022

Maankäytön keinoja Linkin tehostamiseen

Maankäyttö määrittää, kuinka tehokkaasti joukkoliikenne voidaan järjestää.

- **Asukastiheys:** Korkea asukastiheys tuo paljon matkustajia pysäkkien lähelle, mikä lisää vuorojen kannattavuutta.
- **Elinkeinojen ja asumisen sekoittuminen:** Kun linjojen varsilla on sekä työpaikkoja, asutusta ja palveluja, matkustajavirrat tasapainottuvat myös ruuhka-aikojen ulkopuolella.
- **Rakennevyöhykkeet:** Nauhamainen tai joukkoliikenteen akseleille keskittyvä kaupunkirakenne ohjaa matkat tehokkaille runkolinjoille. Joukkoliikenteen kustannustehokuutta parantaa, jos maankäytön kehittymisen myötä ei ole tarvetta uusille linjoille.
- **Etäisyydet pysäkeille:** Lyhyt ja turvallinen kävelymatka pysäkille parantaa palvelun kilpailukykyä omaan autoon nähden.

Maankäyttö tukee joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkutapojen käyttöä. Asuminen, työpaikat ja palvelut ovat Super-Linkkien reittien varrella. Yli 85 prosenttia uusista asunnoista sijoittuu seudun MAL-kehityskuvan vyöhykkeille I ja II. Yli 90 prosenttia kerrostalorakentamisesta sijoittuu vyöhykkeelle I. Merkittävästi liikennettä tuottavat uudet työpaikat ja palvelut sijoitetaan Super-Linkkien reittien varrelle huomioiden, ettei linjoilla ole tarve tehdä pistoja.

Joukkoliikennettä voidaan edistää vahvemmin, kun kerrostalorakentaminen keskitetään Jyväskylässä mahdollisen BRT-linjan ja Super-Linkkien varteen ja tehokkaampi pientalorakentaminen Super-Linkkien ja muiden korkean tason (vuoroväli enintään 30 minuuttia) linjojen varteen. Kävelymatka pysäkeille on enintään 400 metriä.

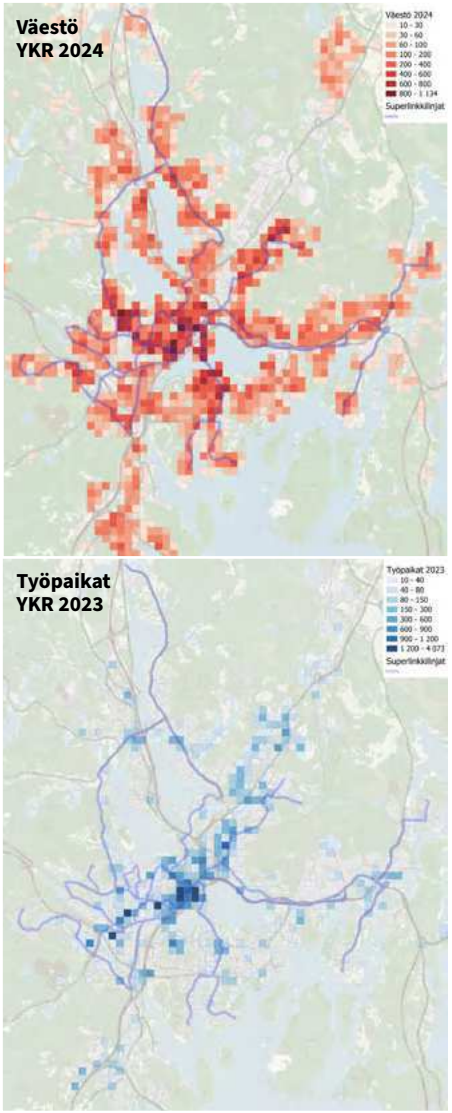
Lähijunaliikenteeseen varaudutaan päättämällä seisakkeista ja pyrkimällä ohjaamaan Jyväskylän ulkopuolisissa kunnissa pääosa uudesta maankäytöstä asemaympäristöihin enintään 1 kilometrin todellisen kävelymatkan päähän seisakkeesta.

Tavoitteena on, että enemmistö uusista toimistorakennuksista sijoittuu keskusta-alueelle. Vähintään 90 prosenttia työpaikoista sijoittuu MAL-kehityskuvan tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin, erityisesti kaupunki- ja kuntakeskuksiin hyvien kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksien varrelle.

Merkittävät uudet kaupalliset palvelut ohjataan MAL-kehityskuvan mukaisiin keskustoihin sekä nykyisille kaupan alueille. Tavoitteena on muodostaa kortteleirakenteita, joissa kävelymatka pysäkeiltä kaupallisiin palveluihin on lyhyempi kuin henkilöautojen pysäköintipaikalta kauppakeskukseen.

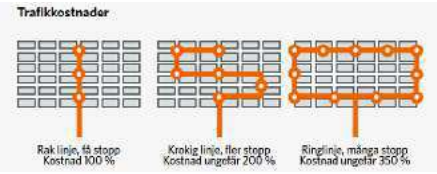
Maankäyttöä kehitetään siten, ettei ole tarvetta perustaa uusia linjoja. Tapauskohtaisesti toteutetaan joukkoliikennekatuja, jotka mahdollistavat yksinkertaisemman ja kattavamman linjastorakenteen.

Superlinkkien linjat kattavat nykyisin kaikki tiiveimmät väestöruudut ja lähes kaikki suurimmat työpaikkaruudut. Superlinkkien palvelutaso kuitenkin vaihtelee jonkin verran; kartta sisältää myös vähemmän liikennöidyt reittipoikkeamat Superlinkeillä.



Lähde: YKR / SYKE ja Tilastokeskus 2026. Pohjakartta: © OpenStreetMap

Maankäytön ja joukkoliikenteen yhteensovittamisen etenemispolkuja

Etenemistapa	Tarkempi tavoite	Kävelyetäisyyksiä koskevat tavoitteet	Joukkoliikenteen reitistö, käveltävyys ja kaupallisten palveluiden saavutettavuus
BAU (Business as usual) – nykytilanteen jatkumo	Vähintään 90 % uusista kerrostaloasunnoista sijoittuu tiivistyviin, tehokkaisiin, kaupunkimaisiin taajamiin (MAL-kehityskuvan vyöhyke I). Uusi valtion tukema asuntotuotanto sijoittuu pääosin MAL-kehityskuvan vyöhykkeelle I. Vähintään 85 % uusista omakotitaloasunnoista ja 95 % rivitaloasunnoista sijoittuu tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin (MAL-kehityskuvan vyöhykkeet I ja II) tai muihin kehitettäviin taajamiin.		
Joukkoliikennettä vahvasti edistävä	Joukkoliikenteen palvelutaso huomioidaan maankäytön kehittämisessä. Vähintään 90 % uusista kerrostaloasunnoista sijoittuu joukkoliikenteen palvelutasoluokkien I ja II alueille. Vähintään 85 % uusista omakotitaloasunnoista ja 95 % rivitaloasunnoista sijoitetaan joukkoliikenteen palvelutasoluokkien I–III alueille. Joukkoliikennettä ja maankäyttöä suunnitellaan vuorovaikutteisesti.	Uuden maankäytön linnuntie-etäisyys pysäkeille 400 m.	Maankäyttö ja katuverkosto mahdollistavat matkan suuntaan etenevän linjaston.  Lähde: Handbok för attraktiv kollektivtrafik, Sveriges kommuner och regioner, 2022.
BRT:tä ja lähijunaa painottava	Toteutuvista asunnoista 80 %, toimistotyöpaikkojen kerrosalasta 80 % ja työpaikkojen kerrosalasta 60 % 1–2 Super-Linkkien (BRT) tai lähijuna-asemien vaikutusalueelle. Uusia, merkittäviä kaupallisia palveluita ei sijoiteta nykyisen yleiskaavan keskusta-alueiksi merkittyjen alueiden ulkopuolelle. Lisäksi lähtökohtaisesti uudet kaupalliset palvelut sijoitetaan Super-Linkkien vaikutusalueelle. Toteutetaan erityiset maankäytön kehittämistarkastelut, joissa selvitetään täydennysrakentamiskohteita BRT-pysäkkien ja lähijuna-asemien vaikutusalueilta.	Uuden maankäytön linnuntie-etäisyys pysäkeille 400 m. Lähijuna-asemien maankäytön painotus 1 km asemasta, uutta asuin- ja työpaikkarakentamista lähtökohtaisesti vain 2,5 km säteellä asemasta.	Joukkoliikenteellä pääsee merkittävien matkakohteiden, kuten kauppakeskusten oven eteen. 



4

LAADUKAS LINJASTO

Laadukas bussilinjasto muodostuu selkeästä runkoverkosta, tiheistä vuoroväleistä, suorista reiteistä sekä sujuvista vaihtoyhteyksistä. Se palvelee matkustajia luotettavasti niin arkena kuin viikonloppunakin, ilman monimutkaista aikataulujen selaamista.

LINKKI

Linjaston kehittämisperiaatteet

Liikennetarjontaa kehitetään jatkuvasti sopimusten muutosrajojen puitteissa. Suuremmat muutokset on ajoitettava sopimuskausien mukaan.

Joukkoliikennetarjontaa lisätään Matkustajamäärien kaksinkertaistaminen edellyttää tarjonnan lisäämistä yli puolella nykyisestä.

Linjastoa yksinkertaistetaan Tarjontaa keskitetään vahvemmiksi linjoiksi ”yksi reitti yksi linja” –periaatteella huomioiden kuitenkin, että pääosalle matkustajia tarjotaan vaihdoton yhteys keskustaan.

Lähijunaliikenne mahdollistaa nykyisten raiteiden hyödyntämisen seudun joukkoliikenteessä. Lähijunaliikennettä edistetään lisäämällä bussiliikenteen kysyntää sekä kehittämällä asemaympäristöjen maankäyttöä.

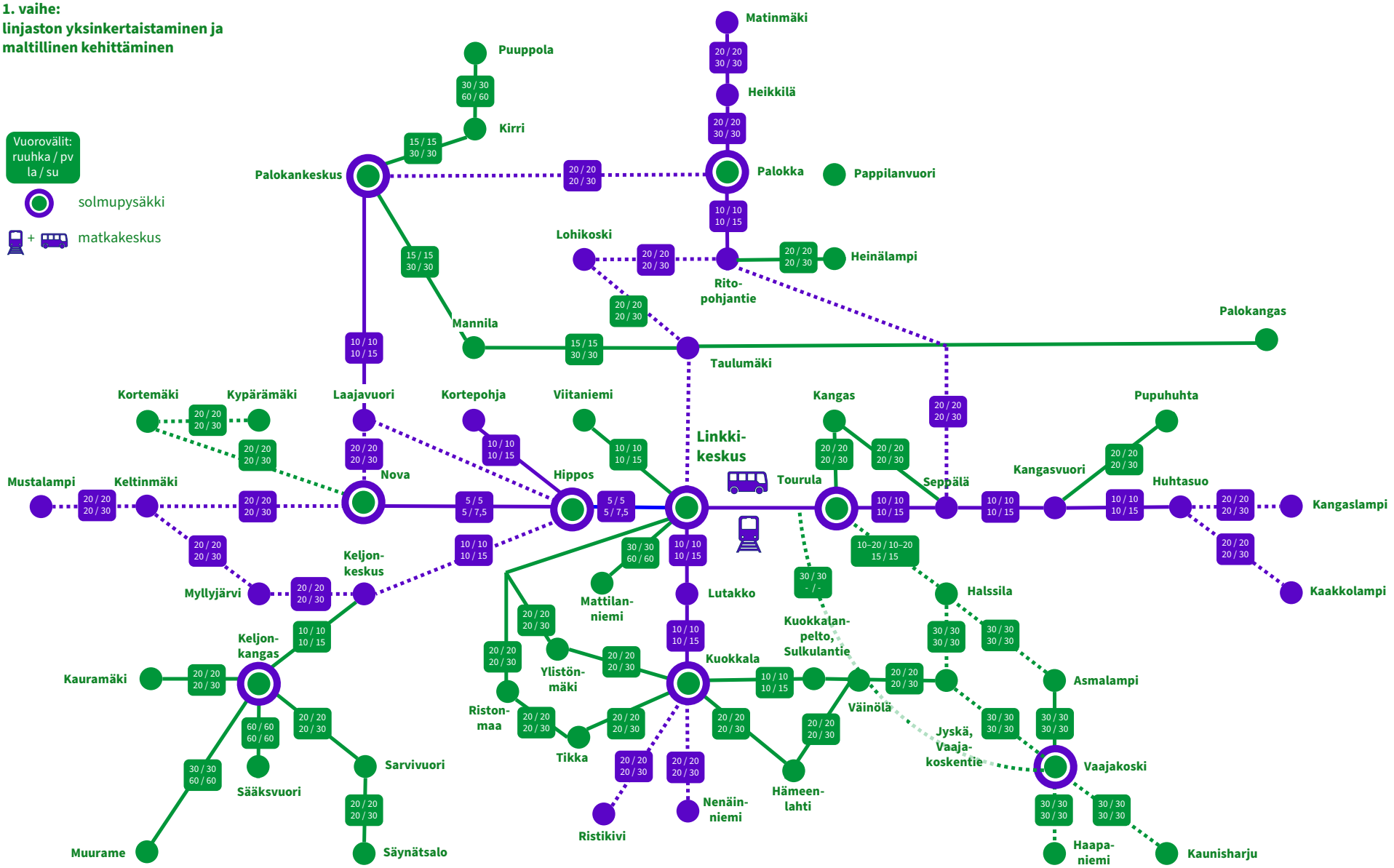
Kaavoituksessa varaudutaan, että 2040-luvulla Jyväskylässä voi liikennöidä nykyistä suurempikapasiteettista joukkoliikennettä **superbusseilla (BRT).**

Esimerkki linjojen numeroinnista
1–9: Keskusta–Kuokkala
10–19: Huhtasuo–Laajavuori–Palokankeskus
20–29: Muurame / Keltinmäki–Palokka
30–39: Kortemäki–Vaajakoski
100-sarja Laukaan ja Äänekosken suunta
200-sarja Muurame täydentäviltä osin
300-sarja Lievestuore–Hankasalmi / Toivakka
Super-Linkeiltä poistetaan S-kirjain linjatunnuksesta.
HSL:n tapaan Super-Linkit päättyvät nollaan (0).
Vaihtoehtoisesti Superlinkit ovat 1–10-sarjassa.
Päällekkäiset numerot poistetaan, kuten
S3 ja 3, S4 ja 4K, S5, 5 ja 5K.

Super-Linkkejä kehitetään vaiheittain

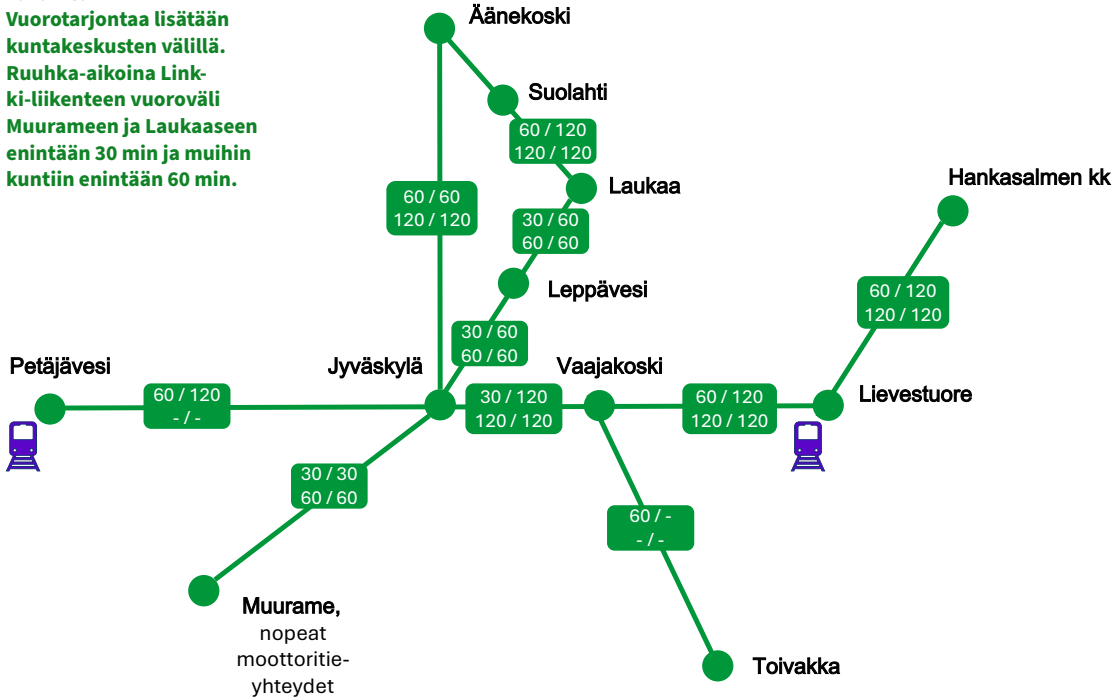
Reittien selkeys ja linjavariaatiot	Vuoroväli: ruuhka / pv / la / su	Liikennevalo-etuuksien taso	Bussikaistat	Pysäkkien laatu-taso
Nykytila **Super-Linkeillä / Super-Linkki -pareilla useita linjavariaatioita.**	15 / 15 / 30 / 30	Hyvä	Ei (toisaalta tarpeet vähäisiä).	Telikalustolle monesti liian lyhyitä.
Vaihe 1. Nykytila ++ **Linjaston keskittäminen ja yksinkertaistaminen sekä linjanumeroinnin kehittäminen -> Super-Linkit näyttäytyvät entistä vahvempina.**	10 / 10 / 10 / 15	Super-Linkit pysähtyvät vain pysäkeillä, nk. Jokeri-valoja.	Tunnistetaan tehokkaimmat osuudet – erityisesti liittymien sujuvuus.	Pysäkkien kehittäminen (esteettömyyden perustaso ja katos vähintään 25 %:lla pysäkeistä).
Vaihe 2. Nykytila +++ **Palvelutason olennainen parantaminen, kun matkustus kasvanut.**	7,5 / 7,5 / 10 /10	Super-Linkit pysähtyvät vain pysäkeillä, nk. Jokeri-valoja.	Bussikaistoja lisätään tarpeellisilla osuuksilla – esim. Seppälässä bussikaistat ratikkamaisesti kadun keskellä.	Pysäkkien kehittäminen (esteettömyyden perustaso ja katos vähintään 35 %:lla pysäkeistä). Keskeiset pysäkit mobility hubeja.
Vaihe 3. BRT **Kasvuun vastataan BRT:llä (kapasiteetin kasvu).**	7,5 / 7,5 / 7,5 / 7,5	Super-Linkit pysähtyvät vain pysäkeillä, valo-ohjaus myös suojateille, kuten ratikoilla.	Bussikaistat kustannustehokkaasti (voiko kadun keskellä nopeusrajoitus olla paikoin korkeampi, kuten ratikoilla?).	Pysäkkien kehittäminen (esteettömyyden perustaso ja katos vähintään 50 %:lla pysäkeistä). Keskeiset pysäkit mobility hubeja.

1. vaihe:
linjaston yksinkertaistaminen ja maltillinen kehittäminen

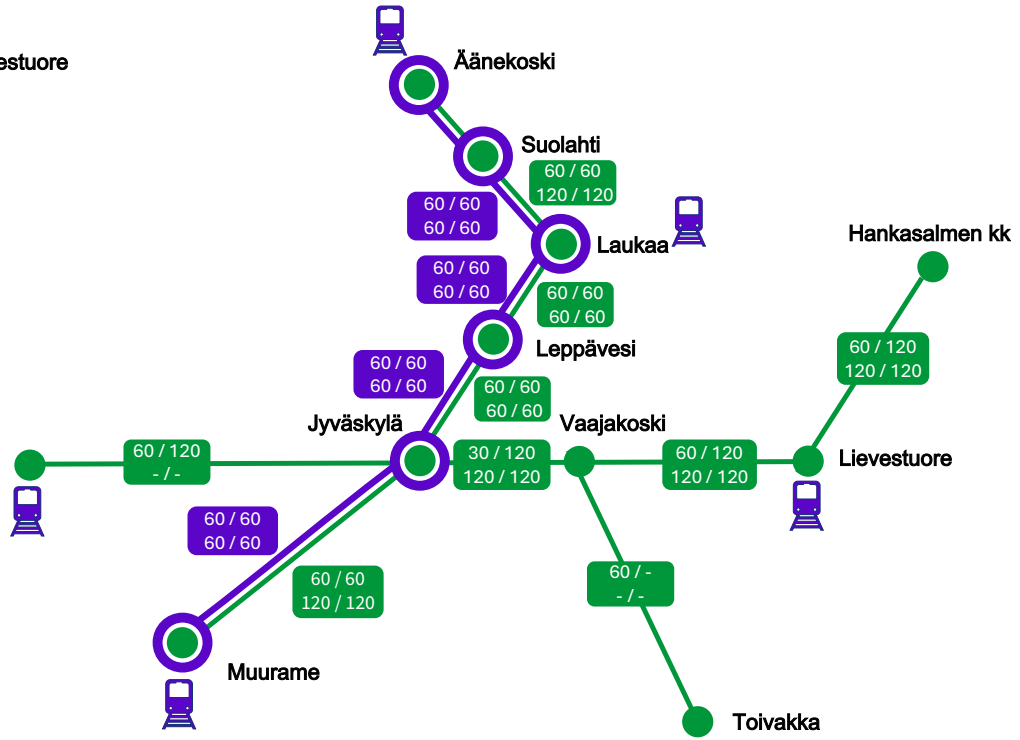


Seutuliikenteen vuorotarjontaa lisätään ja säännöllistetään

1. vaihe:
Vuorotarjontaa lisätään kuntakeskusten välillä. Ruuhka-aikoina Linkki-liikenteen vuoroväli Muurameen ja Laukaaseen enintään 30 min ja muihin kuntiin enintään 60 min.



2. vaihe:
Vuorotarjontaa lisätään kysynnän kasvaessa. Lähijunaliikenteen mahdollinen aloittaminen Muurame / Nova–Jyväskylä–Äänekoski -välillä.



Vuorovälit:
ruuhka / pv
la / su

raideliikennettä



5

UUDET JOUKKOLIIKENNE-MUODOT

Bussiliikenteen kysynnän kasvaessa tarvitaan lisää kapasiteettia. Jyväskylän kaupunkialueella voisi houkuttelevaa joukkoliikennettä tarjota ratikkaa muistuttava BRT. Seutuliikenteessä Muurame-Jyväskylä-Laukaa-Äänekoski -akselilla liikuttaisiin lähijunalla. Matkailua palvelisi Jyväsjärven Linkki-sisävesiliikenne.

LINKKI

BRT ”Bus Rapid Transit”

BRT-reitillä BRT-bussit, ”kumipyöräratikat”, kulkevat omalla kaistallaan, erillään muusta liikenteestä. Vuoroväli on tiheä ja reitti muuttumaton, kuten pikaraitiotieliikenteessä. Matka-ajat ovat nopeita, aikataulut pitäviä ja matkustuskapasiteetti suuri.

Sujuva liikennöinti varmistetaan myös liikennevaloetuuksilla, jolloin BRT:n ei tarvitse pysähtyä pysäkkien lisäksi muualla kuin bussikaistoilla ja kääntymiskaistoilla erikseen tunnistetuissa kohdissa.

BRT-liikenteeseen kuuluu kohdennettu brändäys ja laatulupaus.









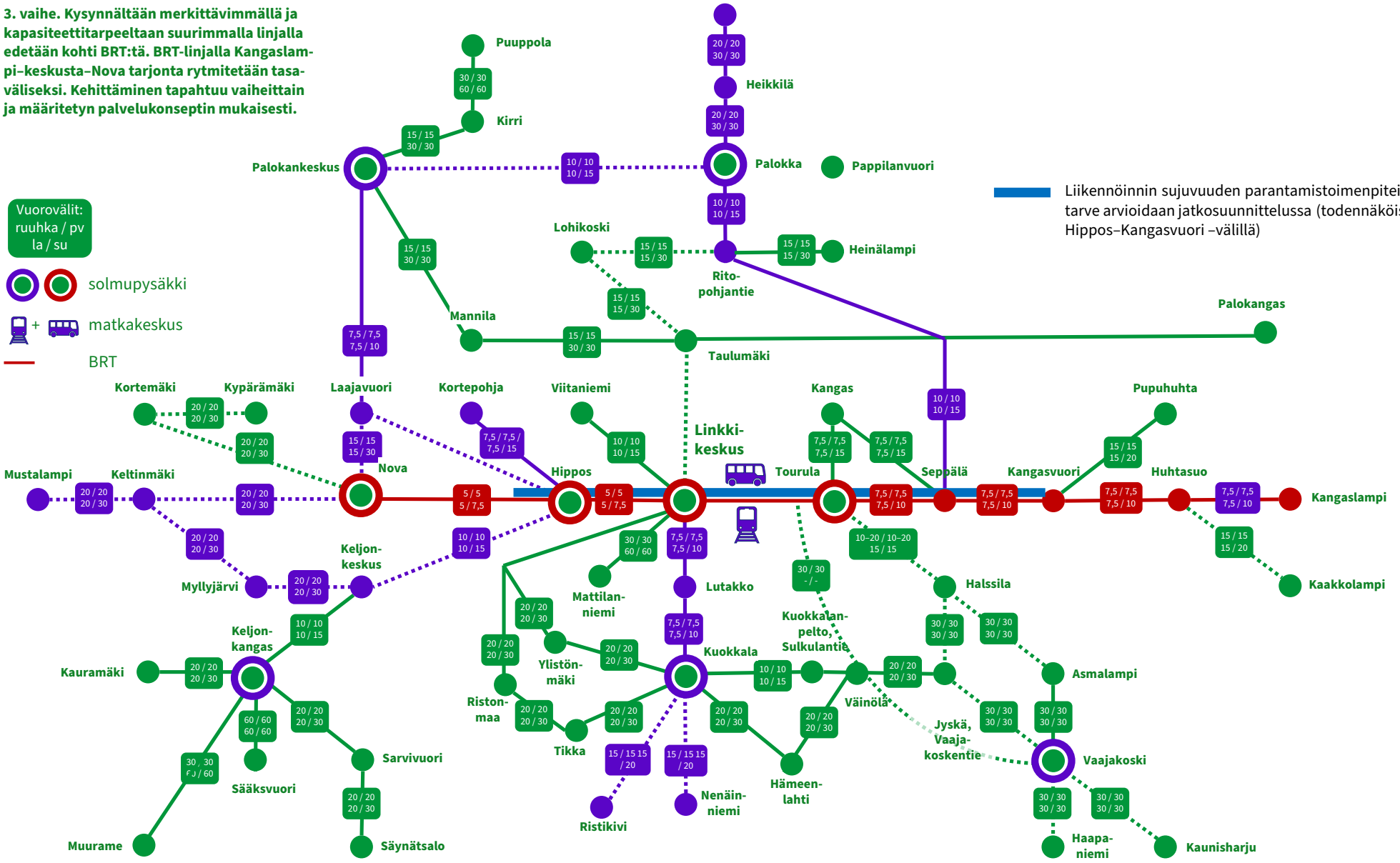






Kuvien lähteet: Vasen yläkulma: Lauri Kangas. Keskellä ylhäällä: Malmön kaupunki. Oikealla ylhäällä: PG Andersson, Trivector. Oikealla alhaalla: Wikipedia, IngolfBLN.

3. vaihe. Kysynnältään merkittävimmällä ja kapasiteettitarpeeltaan suurimmalla linjalla edetään kohti BRT:tä. BRT-linjalla Kangaslampi–keskusta–Nova tarjonta rytmitetään tasaväliseksi. Kehittäminen tapahtuu vaiheittain ja määritetyn palvelukonseptin mukaisesti.



Eteneminen kohti lähijunaliikennettä

Lähijunaliikenne on merkittävä kysymys kuntien tulevaisuuden ja elinvoiman kannalta. Raideliikenne lisää voimakkaasti radan varren kuntien elinvoimaa ja nostaa maan arvoa.

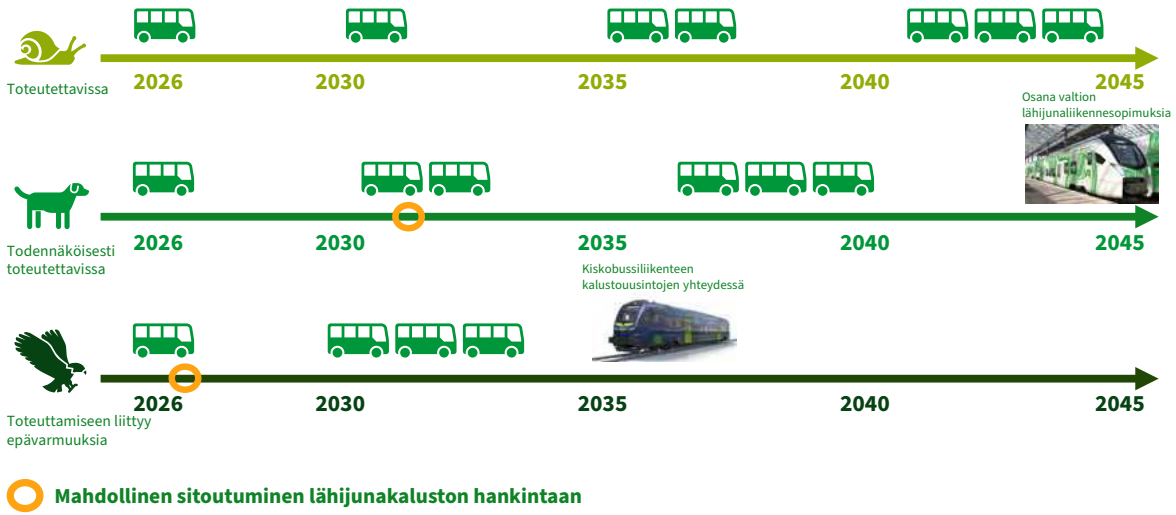
Lähijunaan investoimiseen liittyy riskejä, mutta on olemassa myös riski jäädä kehityksestä jälkeen. Raideliikenteen kehittäminen vaatii kunnilta voimakasta sitoutumista.

Joukkoliikennejärjestelmä kehittyy vaiheittain. Lähijunaliikenteen edistäminen edellyttää maankäytön kehittämistä asemaseuduilla ja vahvaa panostusta linja-autoliikenteeseen. Raideliikenne edellyttää ja antaa mahdollisuuksia uudelle maankäytölle.

- **Siirtyminen raideliikenteeseen voi tapahtua, kun bussiliikenteen kysyntä on kasvanut riittävästi.**
- **Ensin on nostettava seudullisen bussiliikenteen palvelutasoa ja matkustajamäärää.**



Tunnistetut lähijunaliikenteen etenemispolkuvaihtoehdot



Lähijunaliikenteen kehittämisen haasteita (riskejä) ja mahdollisia ratkaisutapoja

1. Jyväskylän ja Äänekosken välinen rataosa on hidas
Nopeuden nosto 100 km/h rajoituksesta 140 km/h vaatisi todennäköisesti useimpien kaarteiden oikaisuja. Radan nopeuttaminen 120 km/h voisi olla toteutettavissa. Vaikutus matka-aikaan olisi pienehkö, noin 4 minuuttia.

2. Haasteita saada 60 minuutin vuoroväli
Tasavälinen liikennöinti vähintään tunnin vuorovälillä olisi matkustajille houkuttelevin. Tämä vaatisi joko radan nopeuden nostoa tai kolmen junayksikön käyttöä. Rataosalla on paljon muuta liikennettä. Tasavälisyys voi edellyttää uusien kohtauspaikkojen toteuttamista. 60 minuutin vuoroväli olisi mahdollista toteuttaa kahdella junayksiköllä Jyväskylän (mahdollisesti Novan) ja Äänekosken välillä.

3. Matkustuspotentiaali on melko pieni
Radan sijainti seudun taajamarakenteessa on osin haasteellinen. Kaikki asema-alueet eivät sijaitse keskusta-alueilla. Maankäyttöä ei ole kehitetty rataan perustuen. Osa potentiaalisista seisakkeista sijaitsee maastollisesti haasteellisissa paikoissa.Tarvittava matkustus tulee saada ensin bussiliikenteeseen

4. Infra- ja liikennöintikustannukset ovat korkeat
Oleellinen kysymys on, riittääkö kuntien maksuhalukkuus tarvittaviin rata- ja seisakeinvestointeihin (yhdessä valtion kanssa) sekä liikennöinnin voimakkaaseen subventointiin. Kalustoon on sitouduttava koko sen elinkaaren ajaksi (30 vuotta). Myös liikennöinnin rahoitukseen on sitouduttava koko sopimuskaudeksi.

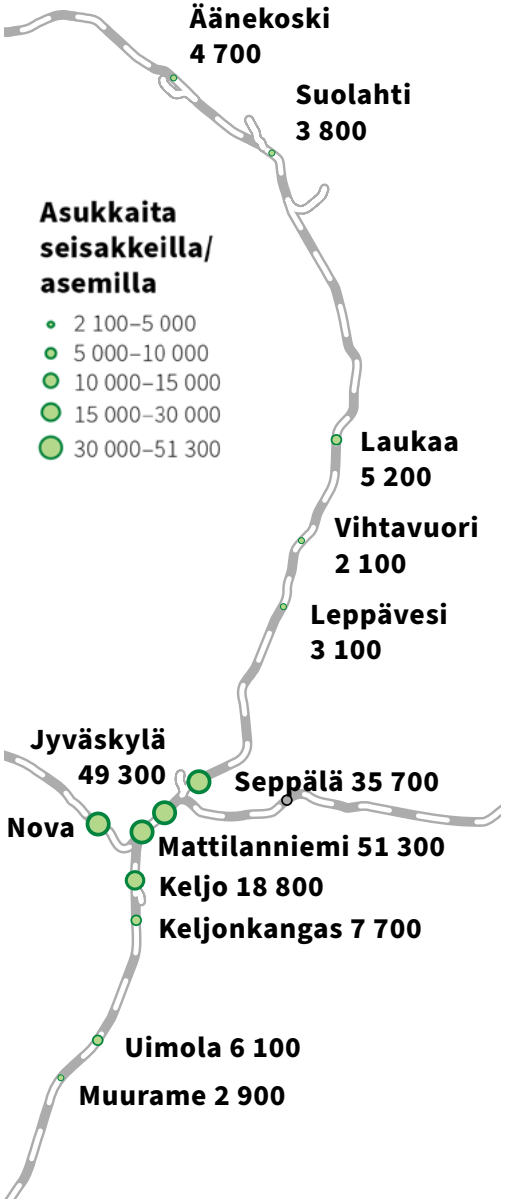
Lähijunaliikenteen alustavat toteuttamisvaihtoehdot

VE 1: Muurame–Jyväskylä–Äänekoski, lähtöjä 10 kpl/suunta.
- Infran kehittämistarpeiksi arvioidaan noin 10 milj. €. Merkittävimmät kustannukset aiheutuvat Muuramen asemapaikan järjestelyistä sekä uusista laitureista, tasonvaihtorakenteista ja turvalaitteista.
- Liikennöintikustannukset noin 4,5 milj. €/v, subventiotarve noin 4 milj. €/v

VE 2: Muurame–Jyväskylä–Äänekoski, tunnin vuorovälillä
- Lähtöjä 18 kpl/suunta,
- Infran kehittämistarpeet 10–20 milj.€. Infran kehittämistarpeita lisäävät radan nopeuttamisen toimenpiteet ja kohtauspaikat
- Liikennöintikustannukset noin 7,5 milj. €/v, subventiotarve noin 6,5 milj. €/v

VE 3: Nova–Jyväskylä–Äänekoski-liikenne tunnin vuorovälillä
- Lähtöjä 18 kpl/suunta
- Infran kehittämistarpeita n. 7 milj. € ja lisäksi Keuruun suunnan radan lyhyt sähköistäminen, arvio 2,5 milj. €
- Liikennöintikustannukset 6 milj. €/v, subventiotarve noin 5 milj. €/v.

Jyväskylän ja Hankasalmen välillä kaukojunaliikenne
Petäjäveden ja Jyväskylän välillä kiskobussiliikenne
Arviot tarkentuvat tarkemman infrasuunnittelun yhteydessä.





6

KEINOT MATKAMÄÄRÄN KASVATTAMISEEN

Joukkoliikennettä kehitetään kokonaisuutena ja pitkäjänteisesti. Matkamäärän kasvattaminen edellyttää isoja ja pieniä toimenpiteitä. Lähivuosina tärkeimmät toimenpiteet liittyvät linjaston selkeyttämiseen ja tasataksaan sekä Linkkikeskuksen kehittämiseen. Bussiliikennettä kehittämällä valmistaudutaan tulevaisuuden BRT- ja lähijunaliikenneratkaisuihin.

LINKKI

Toimenpideohjelma

Tärkeimpinä joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteinä on tunnistettu:

1. Bussilinjaston selkeyttäminen ja tarjonnan lisääminen
2. Tasataksa
3. Linkkikeskuksen kapasiteetin kasvattaminen
4. Joukkoliikenteen nopeuttaminen ja luotettavuuden parantaminen
5. Pysäkkien kehittäminen
6. Matkaketjujen kehittäminen
7. BRT-linjan kehittäminen
8. Varautuminen lähijunaliikenteeseen.



1. Bussilinjaston selkeyttäminen ja tarjonnan lisääminen

Linjastoa selkeytetään vähentämällä reittivariaatioita. Tarjontaa lisätään erityisesti parhailla yhteysväleillä. Muutoksia toteutetaan jo nykyisellä sopimuskaudella muutosrajojen puitteissa. Isompia muutoksia on mahdollista tehdä uusia sopimuksia kilpailutettaessa. Linjanumerointi uusitaan selkeämmäksi.

Palvelutason parantaminen lisää merkittävästi joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä. Tavoite matkamäärien kaksinkertaistamisesta vuoteen 2040 mennessä edellyttää tarjonnan vähintään 1,5-kertaistamista vuoteen 2040 mennessä.

Suunnittelukustannukset: 80 000 €
(+ omana työnä tehtävä suunnittelu)

Liikennöintikustannukset: tavoitetilassa vuonna 2040 liikennöintikustannukset + 15 milj. €, lipputulot + 12 milj. €

2. Tasataksa

Selvitetään maksuvyöhykkeistä luopumista ja siirtymistä tasataksaan. Hinta asetetaan niin, että lipun keskimääräinen hinta pysyy suunnilleen nykyisellä tasolla. Laaditaan tarkemmat laskelmat hinnoittelun tueksi, ja tehdään tarvittavat muutokset lippu- ja maksujärjestelmään. Arvioidaan muutoksen vaikutukset markkinaehtoiseen liikenteeseen. Selvitetään kuntien välistä kustannusten jakoa ja arvioidaan alustavasti vaikutukset kuntakohtaisiin kustannuksiin. Myöhemmin, kun on kokemusta ja seurantatietoa uudesta hinnoittelusta, voi olla tarpeen tarkistaa kuntien välistä kustannusten jakoa.

Otetaan käyttöön kuukausiveloitteinen kausikortti.

Tasataksalla houkutellaan uusia matkustajia ilman lisäkustannuksia. Joukkoliikenteen käyttö helpottuu. Jatkuva kausikortti sitouttaa joukkoliikenteen käyttöön.

Suunnittelukustannukset: arviolta 30 000 €
Toteutuskustannukset: -

3. Linkkikeskuksen kapasiteetin kasvattaminen

Linkkikeskusta laajennetaan. Selvitetään laajennukset vaihtoehtoiset toteuttamistavat ja suunnitellaan ratkaisu, joka mahdollistaa sujuvan liikennöinnin ja on turvallinen liikkujille. Terminaalin linja-autojen ja matkustajatilojen suunnittelussa sekä mm. esteettömyydessä ja informaatiossa sovelletaan korkeatasoisia suunnitteluohjeita.

Linkkikeskuksen laajentamisella vastataan matkustajamäärän kasvuun. Laajentaminen on välttämätöntä, jotta tarjontaa voidaan lisätä ja eri tavoin liikkuvien (kävelijät, pyöräilijät, skuutit) turvallisuus varmistaa.

Suunnittelukustannukset: noin 100 000 €
Toteutuskustannukset: noin 500 000 €

4. Nopeuttaminen ja luotettavuuden parantaminen

Bussiliikennettä nopeutetaan kaistajärjestelyin ja liikennevaloetuuksin. Toimenpiteiden kohdentaminen alkaa matka-aika-analyyseistä, joilla voidaan tunnistaa infrastruktuurin ja liikennevaloetuuksien kehittämistarpeita.

Bussikaistojen suunnitelmia tarkastellaan matka-aika-analyysien jälkeen ja arvioidaan tarkemmin eri toimenpiteiden hyötyjä bussiliikenteelle. Joukkoliikennekaistoja jatketaan mahdollisuuksien mukaan. Työn aikana on alustavasti tunnistettu tarpeita sujuvoittaviin toimenpiteisiin.

Lisäksi tunnistetaan ja suunnitellaan pistemäisiä toimenpiteitä, kuten kaistajärjestelyjä ja joukkoliikenteen erityisliikennevaloja. Pilotoidaan vahvoja joukkoliikenne-etuuksia, joissa bussit eivät pysähdy ruuhkiin eikä liikennevaloihin. Toimenpiteitä toteutetaan erityisesti kohteissa, joissa luotettavuus on heikkoa.

Nopeuden ja luotettavuuden parantaminen parantaa bussiliikenteen houkuttelevuutta ja kilpailukykyä. Toimenpiteillä valmistellaan samalla mahdollista BRT:n 1. vaihetta.

Bussikaistan kustannusarvio 0,3–1,5 M€/km. Liikennevaloetuuksien kustannusarvio n. 10 000–15 000 €/risteys, joukkoliikenteen erityisliikennevalot: 50 000 €/risteys.

5. Pysäkkien kehittäminen

Määritetään solmupysäkkien kehittämisjärjestys käyttäjämäärien mukaan. Kehitetään pysäkkien varustelua ja saavutettavuutta, liityntäpysäköintiä henkilöautoilla, polkupyörillä ja muilla mikroliikkumisen välineillä. Toteutetaan pysäkkikatokset ja pysäkkinäytöt.

Toimenpiteitä kohdistetaan nousumäärien mukaisesti erityisesti myös Super-Linkkien muille pysäkeille. Myös muiden pysäkkien esteettömyyttä, kapasiteettia ja varustelua kehitetään.

Toimenpide lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Pysäkkien kehittämiseen varataan erillinen määräraha, 100 000 €/v.

6. Matkaketjut

Kunnat pyrkivät kehittämään ikääntyvää väestöä palvelevaa palveluliikennettä ja asiointiliikennettä alueilla, joille joukkoliikennettä ei voida järjestää. Asiointi- ja palveluliikenteellä järjestetään liityntäyhteyksiä Linkin pysäkeille ja asemille. Lippujärjestelmät yhteensovitetaan. Kehittäminen kytkeytyy hyvinvointialueen palveluverkkoon ja palveluliikennettä kehitetään myös yhteistyössä hyvinvointialueen sekä Kelan kanssa.

Otetaan käyttöön linkkifillarit. Bussiliikenne ja kaupunkipyörät pyritään yhdistämään samalle matkakortille. Kaupunkipyörät voidaan toteuttaa myös kaupallisena palveluna.

Toimenpidekokonaisuus parantaa palveluiden saavutettavuutta ja kehittää matkaketjuja niiltä alueilta, joilla ei ole muuta joukkoliikennetarjontaa. Myös iäkkäiden liikkumismahdollisuudet ja kotona asumisen edellytykset paranevat.

Kustannusarvio: noin 100 000–150 000 €/palveluliikenne/v



Jatkuva kehittäminen

Linkki-joukkoliikenteen houkuttelevuuden kehittäminen on jatkuvaa toimintaa. Myös näihin panostetaan jatkossa:

Tarjonnan jatkuva kehittäminen: Liikennöintiaikoja ja tarjonnan määrää muokataan asiakastarpeita vastaaviksi. Sopimusrajojen puitteissa otetaan huomioon esim. kasvanut ilta- ja viikonloppuliikenteen kysyntä sekä pyhäpäivien liikkumistarpeet.

Yritysyhteistyötä jatketaan ja laajennetaan edistämällä työmatkalipun käyttöä ja lippuyhteistyötä tapahtumajärjestäjien kanssa. Työmatkalippu on työnantajan tarjoama matkalippu kodin ja työpaikan väliseen liikkumiseen. Työmatkaetu on työntekijälle verovapaa luontoisetu, eikä se synnytä palkan sivukuluja työnantajalle. Yritys voi vähentää lippujen hankintakulut verotuksessa. Työmatkalippuja markkinoidaan myös seutuliikenteen tarjonnan lisäämistä buustaamaan. Yritysyhteistyötä tehdään myös matkailua palvelevan joukkoliikenteen kehittämisessä. Tapahtumayhteistyön lisäksi matkailun tarpeita otetaan huomioon sekä liikennesuunnittelussa että viestinnässä.

Asiakaslähtöinen suunnittelu ja markkinointi: Tavoitteena on asiakastuntemuksen jatkuva parantaminen. Markkinointia kehitetään edelleen. Viestintään ja markkinointiin otetaan myös muita kieliä mukaan esimerkiksi opastauluihin. Tehdään kohderyhmämarkkinointia: lapset ja nuoret, opiskelijat, työmatkat, maahanmuuttajat, iäkkäät.

Asenteisiin ja arvoihin vaikuttaminen: Linkki-liikenne on puhdasta ja energiatehokasta. Ympäristöystävällisyyttä korostetaan jatkossakin viestinnässä. Koulu- ja harrastusyhteistyöllä pyritään lasten ja nuorten kasvattamiseen tulevaisuuden Linkki-matkustajiksi.

Kuljettajien palvelun kehittäminen: Kuljettajien asiakaspalvelu vaikuttaa keskeisesti joukkoliikenteen palvelutasoon. Linkki-kuljettajatyön houkuttelevuutta pyritään lisäämään esim. toteuttamalla päätepysäkeille tarvittavia wc-tiloja (seuraava sopimuskausi) sekä varautumalla vartioinnin lisäämiseen erityisesti ilta- ja yöaikaan. Kehittämistoimenpiteitä suunnitellaan tiiviissä yhteistyössä sopimusliikennöitsijän kanssa.

Matkustajamäärän kasvaessa tarvitaan tehokkaampia ja entistä houkuttelevampia joukkoliikennevälineitä. Vilkkainta kaupunkiliikenteen yhteysväliä kehitetään BRT-linjaksi, jolloin Jyväskylässä toimisi ”kumipyöräratikka”.

BRT-linja on nopea, metromainen bussilinja tiheällä vuorovälillä ja ainakin osin omalla kaistallaan muusta liikenteestä eroteltuna. BRT on bussiliikennettä tehokkaampi, nopeampi ja houkuttelevampi. Raideliikenteeseen verrattuna BRT on kustannustehokas vaihtoehto erityisesti pienemmillä kaupunkiseuduilla.

Äänekoski–Jyväskylä–Muurame-välille tavoitellaan lähijunaliikennettä.

7. Valmistautuminen BRT-linjaan
Varaudutaan toteuttamaan Super-Linkkejä korkeatasoisempi ja kapasiteetiltaan suurempi BRT-linja. Potentiaalisimmaksi reitiksi on arvioitu Kangaslampi–Linkkikeskus–Nova. Jatkosuunnittelussa on tarkennettava erityisesti linjan läntistä päätepysäkkiä kysynnän ja maankäytön kehityspotentiaalia arvioiden.

BRT:n palvelukonsepti ja tavoitteet tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa. Oleellista on selvittää, kuinka raitiotiemaista linjaa tavoitellaan ja millaisella kalustolla liikenne hoidetaan.

BRT-linjan palvelukonseptoinnin suunnittelun yhteydessä arvioidaan tarve erillisille BRT-kaistoille ja/tai muille joukkoliikenne-etuuksille. Tavoitteena on, ettei BRT-linjalle aiheudu viiveitä liikennevaloissa, liittymissä eikä suojateillä.

Osa kaistajärjestelyistä voidaan toteuttaa etukäteen, jolloin ne toimivat normaaleina joukkoliikennekaistoina ennen BRT-liikennettä. Olennainen osa BRT:tä on myös pysäkkien korkeatasoinen laatu ja esteettömyys.

Toimenpiteellä tarjotaan lisäkapasiteettia kasvaneelle matkustajamäärälle ja houkutellaan uusia käyttäjiä joukkoliikenteeseen. Merkittävä imagovaikutus.

Suunnittelukustannukset toteutuksesta riippuen 150 000–200 000 €. Investointi- ja liikennöintikustannus tarkentuu myöhemmin.

8. Valmistautuminen lähijunaliikenteeseen
Lähijunaliikenteen vaatimien infrainvestointien kustannuksia ja ratakapasiteettia selvitetään tarkemmin. Määritetään seisakkeiden sijainti. Selvitysten perusteella päätetään etenemisen tavoitteellisesta aikataulusta.

Todennäköisesti kehittämistoimenpiteet ajoittuvat kehittämisohjelman aikajanan loppupäähän, vuoden 2040 vaiheille, mutta valmistelu on aloitettava heti. Ensivaiheessa lisätään lähijunayhteyttä vastaavien yhteysvälien bussiliikenteen vuorotarjontaa samalla, kun maankäyttöä painotetaan asemaympäristöihin.

Toimenpiteellä hyödynnetään valmista ratainfraa, nopeutetaan seutuliikennettä, tarjotaan lisäkapasiteettia kasvaneelle matkustajamäärälle ja houkutellaan uusia käyttäjiä joukkoliikenteeseen. Merkittävä imagovaikutus.

Suunnittelukustannukset (infra- ja liikenne): arviolta n. 100 000 €, Investointikustannus: arvio 10–20 milj. €

Liikennöintikustannus: alustavasti arvioituna noin 7 milj. €/vuosi (2 yksikköä), yli 10 milj. €/vuosi (jos tarve 3 junayksikölle)

Aikataulutus MAL-sopimuskausittain

	MAL-toimenpidekausi 2024–2027		MAL-toimenpidekausi 2028–2031				MAL-toimenpidekausi 2032–2035			
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
1. Linjaston kehittäminen		Linjaston pienten, sopimusrajojen puitteissa toteutettavien selkeyttämistoimien suunnittelu ja toteutus. Variaatioita pyritään karsimaan. Citylinkin kilpailuttaminen.	Linjanumeroinnin uusiminen. Seutuliikenteen bussivuorojen tarjonnan lisääminen 1.6. alkaen.	Citylinkki käynnistyy	Linjaston (kaikki kulkutavat) palvelutason suunnittelu	Linjastouudistuksen suunnittelu huomioiden BRT (uusi sopimuskausi alkaa 2034, jos 2 vuoden optiot käytetään).	Uuden linjaston kilpailuttaminen		Kaupunkiliikenteen linjastouudistuksen toteuttaminen.	
2. Hinnoittelu		Tarkemmat laskelmat tasataksasta ja kuntakohtaisista kustannuksista. Tasataksapäätökset. Muutokset Waltti-järjestelmään.	Tasataksa ja kuukausiveloitteinen kausikortti käyttöön.	Kuntien välisen kustannustenjaon tarkistaminen						
3. Linkkikeskuksen laajentaminen			Linkkikeskuksen uudistuksen suunnittelu		Linkkikeskuksen uudistuksen toteuttaminen					
4. Joukkoliikennettä nopeuttavat Infratoimenpiteet		Matka-aika-analyysi, Joukkoliikennettä nopeuttavien kaistajärjestelyjen ja liikennevaloetuuksien kehittämistarpeiden tunnistaminen	Joukkoliikennettä nopeuttavien kaistajärjestelyjen ja liikennevaloetuuksien tarkempi suunnittelu BRT huomioiden	Toteutetaan liikennevaloetuuksia	Nopeuttamistoimien toteuttamista, joukkoliikennekaistat		Muita kaistajärjestelyjä BRT huomioon ottaen			
5. Pysäkkien kehittäminen			Solmupysäkkiselvitys	Super-Linkin pysäkkien jatkuva kehittäminen	Super-Linkin pysäkkien jatkuva kehittäminen	Super-Linkin pysäkkien jatkuva kehittäminen				
6. Matkaketjut		Selvitys kaupunkipyöristä	Kuntien palvelu- ja asiointiliikenteet nykyisten sopimusten päättyessä	Kaupunkipyörien käyttöönotto						
7. BRT-linjan valmistelu ja liikenteen käynnistäminen				Maankäytöllisten edellytysten selvittäminen	BRT-linjan ja palvelukonseptin tarkempi suunnittelu, vaiheittaisen kehittämispolun määrittely			BRT 1. vaiheen infratoimenpiteiden toteuttaminen	BRT 1.vaihe käynnistyy	
8. Lähijunaliikenne 2040	Alustavat neuvottelut Traficomin kanssa	Selvitys lähijunaliikenteen infrasta ja ratakapasiteetista	Selvitys seisakkeiden ja maankäyttötavoitteiden tarkentamisesta			Mahdolliset päätökset lähijunaliikenteen aloittamisesta	Infratoimenpiteiden suunnittelu ja toteutuksen käynnistäminen			

Tasataksa

Tasataksa on yhden vyöhykkeen lippujärjestelmä, jossa matkan pituus ei vaikuta matkan hintaan. Matkalippua ostaessa tai leimatessa ei tarvitse tietää, millä vyöhykkeellä kohdepysäkki sijaitsee.

Tasataksamallissa matkan pituus ei vaikuttaisi hintaan, mutta erilaisia alennusryhmiä olisi edelleen käytössä.

Nykyisin käytössä on 66 erilaista lipunhintaa. A, B ja C vyöhykkeet poistuisivat, joten jäljelle jäisi noin 26 erilaista lipun hintaa. Lippujärjestelmä olisi selkeämpi ja helppokäyttöisempi.

Yhden vyöhykkeen matkoilla hinta hieman nousisi nykyisestä. Kahden tai kolmen vyöhykkeen matkoilla hinta laskisi selvästi, mikä lisäisi erityisesti seudullista matkustusta.

Tasataksa tutkitusti parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja lisää matkustusta, vaikka hinnat eivät alenisikaan. Tasataksa on jo käytössä Turun seudulla (7 kuntaa), Oulun seudulla (8 kuntaa) ja Lahden seudulla (10 kuntaa).

Kuntien kustannusjaossa voidaan ottaa huomioon kuntakohtaiset vaikutukset lipputuloihin.

Tasataksan hinnat voidaan asettaa niin, että kokonaisuutena lipputulot pysyisivät nykytasolla. Hintoja voidaan myöhemmin muuttaa tarpeen mukaan.

Kuntien subventio-osuuksia voi olla tarpeen tarkistaa, kun tasataksasta on saatu kokemuksia.





Matkat nykyisin	Osuus matkoista	Osuus lipputuloista
1 vyöhyke	85 %	79 %
2 vyöhykettä	10 %	13 %
3 vyöhykettä	5 %	8 %

Esimerkki aikuisten lippujen hintojen muutoksesta, jos kokonaislipputulon haluttaisiin pysyvän nykytasolla.

Kausilippu 30 pv (€)	Nykyisin (€)	Tasataksa (€)	Muutos
1 vyöhyke	60	65	+ 8 %
2 vyöhykettä	78	65	- 17 %
3 vyöhykettä	98	65	- 34 %

Kertalippu*	Nykyisin (€)	Tasataksa (€)	Muutos
1 vyöhyke	2,7	3,0	+ 11 %
2 vyöhykettä	3,9	3,0	- 23 %
3 vyöhykettä	5	3,0	- 40 %

*lähimaksu, mobiilippu, arvokortti

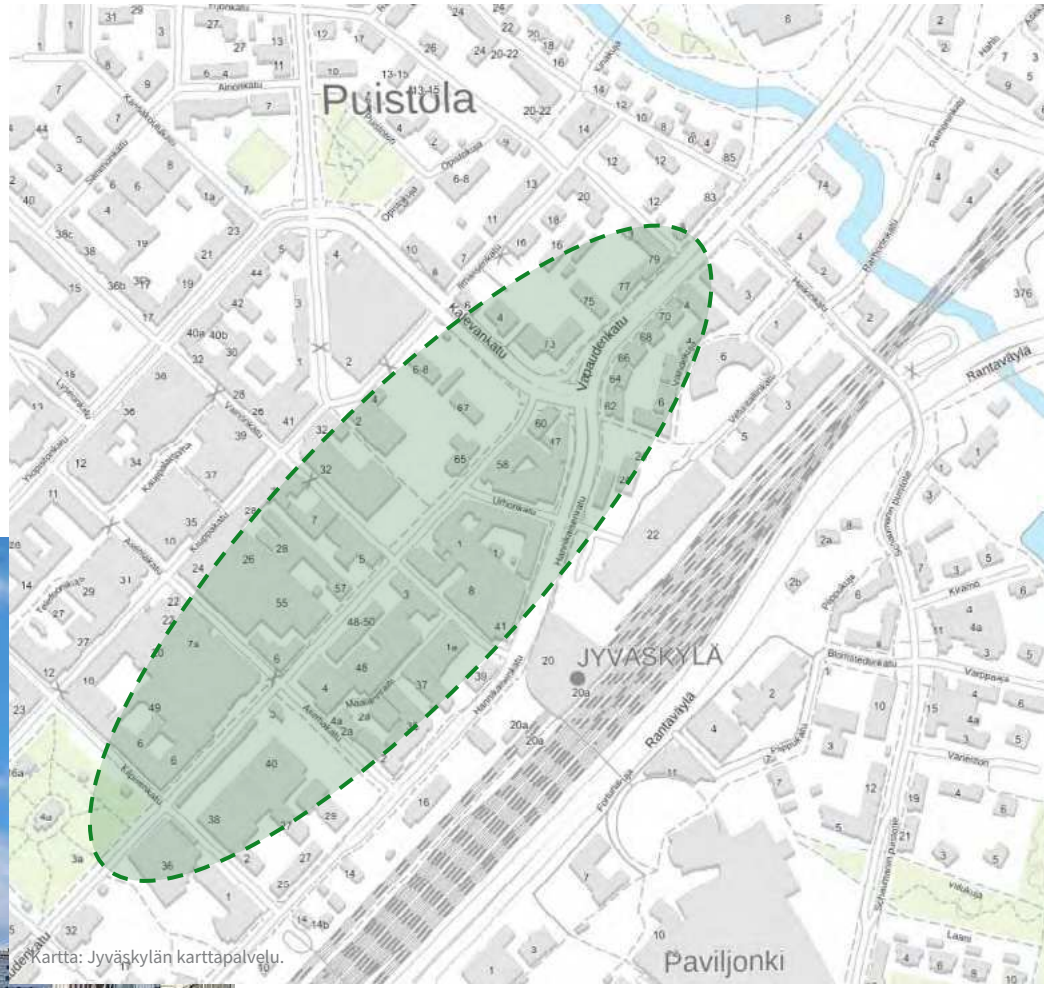
Hintatason tarkempi määrittäminen edellyttää tarkempia, hintajouston huomioivia laskelmia.

Linkkikeskuksen laajentaminen

Linkkikeskukseen tarvitaan lisää tilaa, jotta matkustajamäärän kaksinkertaistaminen ja liikenteen määrän kasvu yli 50 prosentilla on mahdollista. Turvallisuuden, esteettömyyden ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi pysäkit tulee porrastaa, jotta jatkossa ei tule tarvetta ajaa reunakiveyksen päältä tai jättää bussin takaosaa kauas reunakiveyksestä. Laajennuksen yhteydessä suunnitellaan liikkuminen pysäkeille kävelyn lisäksi myös mikroliikkumisen välineillä.

Linkkikeskuksen laajentamisen tarkempi suunnittelu ja toteutus on seuraavan MAL-sopimuskauden kärkitoimenpiteitä.





Linkkikeskuksen mahdolisia paikkoja keskusta-alueella.



7

FIKSUSTI LIIKKEELLÄ

Linkki-liikenteen merkitys Jyväskylän seudun asukkaiden arjen sujuvoittajana ja mahdollistajana on valtava. Ennen muuta toimiva joukkoliikenne on kaupunkiseudun vetovoima- ja kilpailukykytekijä. Hyvin toimiva Linkki-liikenne vaikuttaa kaupunkiseudun talouteen, ympäristöön, asumiseen ja arjen sujuvuuteen.

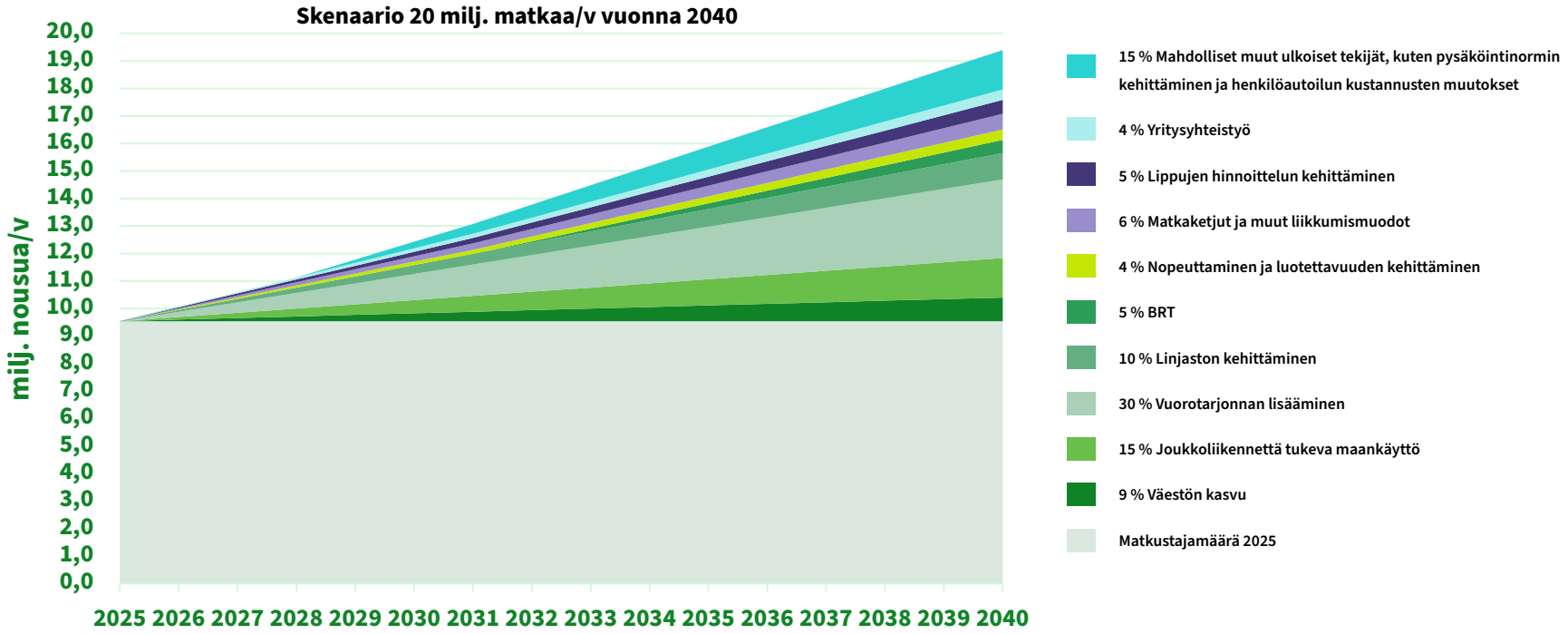
LINKKI

Tavoitteiden saavuttaminen

Esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia matkamäärien saavuttamiseen on tarkasteltu joustolaskelmin ja asiantuntija-arvioin. Strategisen tason suunnitelmalle ei ole tehty mallitarkasteluja. Mallitarkasteluja kannattaa toteuttaa tarkemmassa suunnittelussa mm. reittien täsmentämisen yhteydessä.

Matkamäärien kasvutavoitteesta noin 2/3 arvioidaan saavutettavan joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteillä. Tärkein toimenpide matkamäärien kasvattamisessa on vuorotarjonnan lisääminen. Tarjonnan lisääminen yli puolella kasvattaa matkamääriä arviolta noin 30 prosenttia. Tarkastelussa on oletettu, että lippujen reaalihinta säilyy lähellä nykytasoa. Kasvua saadaan lippujärjestelmän houkuttelevuutta kehittämällä.

Tavoitteen mukaista kasvua ei ole mahdollista saada yksinään joukkoliikennettä kehittämällä. Maankäyttö on tärkeässä roolissa: yhteensä noin neljännes kasvusta syntyy väestömäärän kasvusta ja maankäytön kehittämisestä. Kuitenkin matkamäärätavoitteen saavuttaminen voi edellyttää myös henkilöautoilun kasvua hillitseviä, henkilöautoiluun kohdistuvia toimenpiteitä.



Subventiotarve

Liikennetarjonnan lisääminen kasvattaa liikennöintikustannuksia ja matkamäärän kasvu lisää vastaavasti lipputuloja. On varauduttava valtionavustuksen pienenemiseen toimivalta-aluemuutoksen alussa saadun valtion erityisrahoituksen mahdollisesti poistuessa. Tavoitteena on tehostaa liikennettä niin, että kuntien subventio-osuus ja subventiokustannus per matka eivät (nykyarvossa) kasva. Esimerkinomainen laskelma on laskettu nykyarvolla.

Joukkoliikenteen valtionavustuksen jakoperiaatteita ollaan uudistamassa, millä voi olla vaikutusta valtionrahoituksen määrään.

Joukkoliikenteen infrainvestointien mahdollisesta yhteisrahoituksesta valtion ja kuntien kesken sovitaan MAL-sopimusneuvotteluissa. Infrainvestointien tarve on arviolta seuraava

- Pysäkkien kehittäminen: 100 000 eur/v v. 2028–2031
- Joukkoliikenne-etuudet (kaistat): 250 000 eur/v v. 2030–2035
- Linkkikeskuksen laajentaminen, yht. 500 000 eur v. 2029–2030
- BRT kaista- ja muut järjestelyt, suuruusluokka 30 milj. €, v. 2032–
- Lähijunaliikenteen raidejärjestelyt ja seisakkeet, yht. 10–20 milj. €, v. 2032–

Kustannukset tarkentuvat yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä.

BRT-järjestelmän toteutuskustannukset vaihtelevat suuresti toteutustason mukaan, mutta yleisesti erillisen, omalla väylällä kulkevan BRT-radan hinta on noin 3–15 miljoonaa euroa kilometriltä. Hinta on tyypillisesti vain noin puolet tai kolmasosa pikaraitiotien rakentamiskustannuksista. Hintaan vaikuttaa toteutustapa: olemassa olevien katujen muokkaaminen bussikaistoiksi ja älykkäiden liikennevalojen (etuuksien) asentaminen, kuten Jyväskylään on ehdotettu, on edullisin tapa BRT:n toteuttamiseksi.

Vaikka lähijunaliikenne toteutettaisiin olemassa olevalle radalle, tarvitaan kohtauspaikkojen ja seisakkeiden rakentamista, josta syntyy kustannuksia. Lisäksi tarvitaan mahdollisesti radan kaarteiden uusimista liikenteen nopeuttamiseksi.

Skenaario 20 milj. matkaa/v. 2040 -tunnusluvut

Tunnusluku	2025	2040
Linjakilometrit	9 169 000	14 670 000
Liikennöintikustannukset	24 564 000	39 302 000
Liikennöintikustannukset, eur/km	2,68	2,68
Bonukset, nousukorvaukset ym. liikennöintikulut	996 000	996 000
Muut kustannukset (hlö- ja digipalvelut)	2 924 000	2 924 000
Matkustajat	9 544 000	19 397 000
Matkustajaa/linjakm	1,04	1,32
Lipputulot	12 360 000	24 463 000
Lipputulot, eur/matka	1,3	1,26
Kelan koulumatkaliput	2 213 000	2 213 000
Valtionapu	2 050 000	1 411 000
Asukasmäärä	207 000	222 000
Kuntien subventio, eur/v	11 861 000	15 135 000
Kuntien subventio, eur/matka	1,24	0,78
Kuntien subventio-%	42 %	35 %
Kulkumuoto-osuus (%)	arvio 6,2 %	12,20 %

Joukkoliikenteen rahoitusta tulee tarkastella kaupunkiseudun kehitysinvestointina

Linkki-liikenteestä elinvoimaa

Hyvä joukkoliikennetarjonta tuo buustia talouskasvuun ja kertoo kehittyvästä, edistyksellisestä ja ympäristöystävällisestä kunnasta.

Seudun päättäjät tunnistivat työn aikana järjestetyissä työpajoissa Linkin laajoja vaikutuksia. Tunnistettiin, että Linkki-liikenne luo yhtenäistä kaupunkiseutua ja imagovaikutuksen siitä, että Jyväskylä kuuluu Suomen suurimpien, voimakkaasti kehittyvien kaupunkiseutujen joukkoon. Ympäristöystävällinen Linkki-liikenne vähentää liikenteen päästöjä ja edistää siirtymää kestäviin kulkutapoihin.

Joukkoliikenne tukee tiiviimpää ja toimivampaa kaupunkirakennetta ja ehkäisee segregaatiota. Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyönä asutus tiivistyy Super-Linkkien, BRT:n ja lähijunaliikenteen palvelualueille. Hyvät joukkoliikenneyhteydet lisäävät alueiden kiinnostavuutta ja kiinteistöjen arvoa. Tehokas joukkoliikenne houkuttelee yritysten investointeja ja nostaa tutkimusten mukaan maan arvoa jo suunnitteluvaiheessa.

Joukkoliikenne vaikuttaa osaltaan siihen, mihin yritys tai sen toimipiste sijoittuu. Linkki-liikenteen avulla työssäkäyntialue laajenee, mikä parantaa yritysten rekrytointimahdollisuuksia ja tuottavuutta. Monelle asuinpaikan valintaan vaikuttaa mahdollisuus kulkea töihin joukkoliikenteellä.

Kaupunkikeskustan nopea ja sujuva saavutettavuus on toimivan ja elinvoimaisen kaupunkiseudun elinehto, josta hyötyvät kaikki seudun kunnat. Linkki-liikenne vapauttaa katutilaa sekä keskustan vetovoimaa lisääville toiminnoille että henkilöautoliikenteelle. Joukkoliikenteellä voidaan varmistaa myös kuntakeskusten saavutettavuus ja vahvistaa asiointivirtoja.

Linkki-liikenne buustaa matkailua mahdollistamalla matkailu- ja kulttuurikohteiden sekä tapahtumien saavutettavuuden ilman henkilöautoa. Tapahtumien lippuyhteistyöllä lisätään niiden kiinnostusta ja kävijämääriä.



Linkki-liikenteellä sujuva arki

Toimiva joukkoliikenne sujuvoittaa arkea ja vahvistaa kuntalaisten hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä.

Linkki-liikenteen tarjonta kytkeytyy tiiviisti asumisvalintoihin koko seudulla. Hyvät yhteydet lisäävät tonttien ja asuntojen houkuttelevuutta.

Joukkoliikenteellä seudun asukkaat voivat saavuttaa työpaikat, asiointi- ja vapaa-ajan kohteet sekä palvelut sujuvasti ja ennustettavasti. Hyvien yhteyksien ansioista kaikkia palveluja ei tarvitse tarjota kaikkialla. Parhailla joukkoliikennekäytävillä Linkki-liikenne mahdollistaa autottoman arjen.

Linkki-liikenne palvelee laajasti eri käyttäjäryhmiä. Toimiva Linkki-liikenne ja edulliset matkaliput helpottavat työssäkäyntiä ja opiskelijoiden liikkumista koulujen ja asumisen välillä. Hyvät joukkoliikenneyhteydet mahdollistavat nuorille mahdollisuuden pysyä ja asua kotikunnassa. Hyvät joukkoliikenneyhteydet lisäävät myös oppilaitosten houkuttelevuutta. Iäkkäillä joukkoliikenne mahdollistaa kotona asumisen myös sen jälkeen, kun henkilöautoilu ei enää ole mahdollista. Joukkoliikenteellä ja palveluliikenteellä hidastetaan tarvetta siirtyä hyvinvointipalveluiden asiakkaaksi.

Linkki-liikenne on harrastusten ja huvin mahdollistaja. Toimiva joukkoliikenne mahdollistaa monipuolisen harrastamisen myös silloin, kun läheltä ei löydy harrastusmahdollisuuksia. Myöhäisillan vuorot ovat tärkeitä, koska suuri osa vapaa-ajan palveluista, kulttuurista ja tapahtumista sijaitsee Jyväskylässä. Päättäjätyöpajoissa todettiinkin, että ”Linkillä pääsee pitoihin ja viihteelle”.

Linkki-liikenne tarjoaa yhdenvertaisia liikkumismahdollisuuksia tulotasosta riippumatta. Linkki-liikenteellä matkustaminen on erittäin edullista. Asukkaat voivat säästää liikkumisen kustannuksissa ja lisätä muuta hyvinvointia lisäävää kulutusta.



Toimiva ja edullinen joukkoliikenne lisää tyytyväisyyttä elämään



JYVÄSKYLÄN SEUDUN JOUKKOLIIKENNE
Jyväskylän kaupunki/ Kaupunkirakennepalvelut, Hannikaisenkatu 17
Postiosoite: PL 233, 40101 JYVÄSKYLÄ.
linkki.jyvaskyla.fi, www.facebook.com/linkkijyvaskyla

LINKKI