

## 6 LIIKENNEPALVELUT

### 6.1 Läänin liikenteellinen asema ja liikennestrategia

#### Läänin liikennestrategia

Liikenneosaston tehtävänä on turvata henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut läänissä suunnittelun, liikenteen ostamisen ja lupamenettelyn avulla, edistää kansalaisten yhdenvertaista ja turvallista liikkumista sekä elinkeinoelämän kilpailukykyä ja vastata sähköisen viestinnän ja maantiekuljetusten varautumissuunnittelusta läänin alueella. Strategisella tasolla tämä on merkinnyt sitä, että tarvittavat kuljetus- ja liikkumistarpeet on pyritty hoitamaan mahdollisimman vähällä liikenteellä ja siten, että on noudatettu kestävän kehityksen periaatteita, parannettu liikenneturvallisuutta, turvattu ihmisten vapaita liikkumisoikeuksia ja alueiden kilpailukykyä. Oleellisina kysymyksinä ovat nousseet esille eri liikennemuotojen välinen työnjako, niiden järjestämismuoto ja rahoitus sekä oikeudenmukaiset palvelut läänin eri osissa ja eri käyttäjäryhmissä.

Henkilöliikenteessä liikenneosasto on suunnannut toimintaansa siten, että

- joukkoliikenteen osuutta kaukoliikenteessä on pyritty lisäämään kehittämällä erityisesti liityntäyhteyksien sujuvuutta;
- kaupunkiseutujen joukkoliikenteen määrää on pyritty kasvattamaan parantamalla joukkoliikenteen houkuttelevuutta;
- joukkoliikenteen rahoitusta on suunnattu enenevässä määrin matkustuksen tukemiseen tukemalla kaupunki- ja seutulippuja;
- liikkumisen peruspalvelut maaseudulla on pyritty turvaamaan ostoliikenteen sekä palvelu- ja kutsujoukkoliikenteiden avulla sekä
- pyritty parantamaan kevyen liikenteen vaihtoehtoisuutta kulkemisessa jo kansanterveydellisistä syistä (mm. liikennejärjestelmäsuunnitelmissa).

Tavaraliikenteessä on pidetty tärkeänä saada työnjakoa maantie-, rautatie- ja vesiliikenteen kesken. Työnjaon järjeistäminen on tarpeen jo tiestön kulumisen, ympäristönsuojelun ja liikenneturvallisuuden vuoksi. Liikenneosastolla on kuitenkin varsin vähän omia mahdollisuuksia näiden ajatusten toteuttamiseksi.

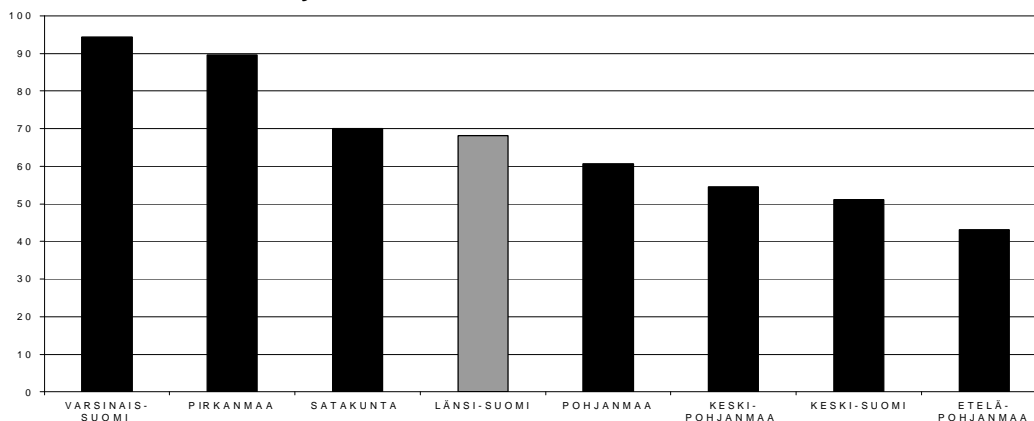
#### Toimintaympäristön kuvaus

Länsi-Suomen lääninhallituksessa liikenneosaston toiminnot on hajautettu eri palveluyksiköiden päätettäväksi. Turun toimipaikka käsittää Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakunnat, Vaasan palveluyksikkö Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnat, Jyväskylän palveluyksikkö Keski-Suomen maakunnan ja Tampereen palveluyksikkö Pirkanmaan maakunnan. Palveluyksiköiden alueet muodostavat tässä selvityksessä erään liikennepalveluiden arviointialueen (toiminta-alueen). Lisäksi tarkastelua suoritetaan pääasiassa maakunta- ja läänitasolla.

Länsi-Suomen läänin kuntarakenne on hyvin moninainen. Liikenteen kannalta merkittäviä seikkoja ovat ainakin kunnan kokonaisväestö ja sen muutos, ikärakenteen muuttuminen, yhdyskuntarakenne mm. kunnan laajuus, asukastiheys ja taajamarakenne. Väkiluku kasvoi edelleen Pirkanmaan, Varsinais-Suomen ja Keski-Suomen maakunnissa, joissa puolestaan erityisesti Tampereen, Turun ja Jyväskylän seudut kasvoivat. Kaikkiaan 69 prosenttia kunnista menetti väestöään.

Länsi-Suomen läänissä on yleisiä teitä kaikkiaan 26 955 km, mikä on 35 % koko maan yleisistä teistä. Varsinais-Suomen ja Pirkanmaan maakuntien alueella on selvästi enemmän asukkaita yleisiä teitä kohti kuin Etelä-Pohjanmaan, Keski-Suomen ja Keski-Pohjanmaan maakunnissa.

Kuvio 1. Asukkaiden määrä yleisiä teitä kohti Länsi-Suomen läänin maakunnissa



Henkilöliikenteen käytössä olevien rautateiden pituus koko läänissä on 1 285 km.

## 6.2 Läänin joukkoliikennepalvelujen tarjonta

### Joukkoliikennelupien sekä taksilupien määrät

Länsi-Suomen läänissä oli vuoden 2001 lopussa 428 joukkoliikennelupaa ja niissä oli yhteensä 3120 linja-autoa. Joukkoliikennelupien määrä kasvoi vuonna 2001 25:llä ja luvilla olevien bussien määrä kasvoi 126:lla. Taksien määrä (3 147 kpl) säilyi lähes ennallaan.

### Joukkoliikenteen palvelutaso ja alueellinen tasapuolisuus

Joukkoliikenteen palvelutaso on monitasoinen kokonaisuus, joka muodostuu mm. alueen linja-auto- ja taksiryttäjien, kuntien ja lääninhallituksen yhteistoiminnan tuloksena. Julkinen liikenne on järjestetty niin, että yritykset hoitavat kannattavan liikenteen asiakastuloilla (linjaliikenne) ja viranomaiset ostavat sitä täydentävää liikennettä (ostoliikenne). Läänin suurimmat kaupungit (Tampere, Turku, Jyväskylä, Pori, Vaasa, Rauma, Kokkola ja Seinäjoki) myöntävät kunnan sisäisen liikenteen linjaliikenneluvat. Muut läänin sisäiset luvat myöntää lääninhallitus. Alueellinen yhdenvertaisuus on hyvin pitkälti kiinni lääninhallituksen ja kuntien ostovuoroista.

Vuoden 2001 aikana ei ole tapahtunut läänin alueella suuria muutoksia kokonaisvuorotarjonnassa. Vuoromääriä on jonkin verran lisätty. Ilta-/yöliikennevuoroja on matkustustarpeen muutoksen myötä lisätty. Suurimmilla kaupunkiseuduilla linjaliikenne tarjoaa selkeän vaihtoehdon henkilöauton käytölle. Edulliset seutu- ja kaupunkiliput alentavat matkakustannuksia työmatkaliikenteessä ja ne ovat yleensä lisänneet selvästi matkustajamääriä. Yleisesti ottaen pendeliliikenne toimii hyvin keskuseuduilla. Junayhteydet tarjoavat hyvät kulkumahdollisuudet useimpien radan varrelle sijoittuvien keskusten välillä.

Joukkoliikenteen alueellinen kattavuus on varsin hyvä, sillä useimmat kunnat ovat täydentäneet linjaliikennettä ja läänien ostoliikennettä omilla liikenteen ostoillaan ja palveluliikenteillä. Paljolti ostoliikenteen varassa toimiva maaseutuliikenne on säilynyt lähes ennallaan. Joitakin erittäin pienten matkustajamäärien vuoroja on lakkautettu. Palveluliikenne on tarjonnut matkustajille uusia kunnan sisäisiä kulkumahdollisuuksia.

Pääsääntöisesti työ- ja koulumatkaliikenne sekä päivittäinen asiointiliikenne on kyetty hoitamaan hyvin tai tyydyttävästi, mutta puutteitakin on. Joukkoliikenteen peruspalvelujen ongelmat läänissä liittyvät yleensä iltoihin ja viikonloppuihin ja osittain myös kesäaikaan, jolloin kouluvuorot eivät kulje. Vaikeimmin hallittavan alueen muodostavat harvaanasutut, etäällä pääteistä olevat kunnat.

Vuorotarjontaa on eniten suurissa kaupungeissa, joissa on tiheävuoroinen paikallisliikenne. Toinen hyvällä vuorotiheydellään esiin nouseva ryhmä on suurten kaupunkien naapurikunnat, joissa on paljon pendeliliikennettä. Näissä kunnissa on yleensä alhainen työpaikkaomavaraisuus. Kunnissa, joissa linja-autovuorojen tiheys on pieni, on usein suuri taksitiheys.

Länsi-Suomen läänissä ajettiin vuonna 2001 lääninhallituksen ja LVM:n linjaliikenneluvilla ja lääninhallituksen ostovuoroilla yhteensä lähes 66 miljoonaa kilometriä. Tästä ostovuorojen osuus oli 17 prosenttia. Varsinais-Suomessa ajettiin 17,3 miljoonaa kilometriä, Satakunnan alueella 5,6 miljoonaa, Pirkanmaalla 17,5 miljoonaa, Keski-Suomessa 10,7 miljoonaa ja Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnissa yhteensä 11,5 miljoonaa kilometriä. Ostokilometrien osuus kaikista kilometreistä oli suurin Vaasan (33 %) ja Jyväskylän (23 %) toiminta-alueella. Kuntien lupa- ja ostoliikenne ei sisälly lukuihin. Kuntien sisäisen liikenteen suurimmat ajokilometrit olivat Tampereen ja Turun paikallisliikenteessä kummassakin noin 10 miljoonaa kilometriä. Jyväskylässä ajettiin 3,3 miljoonaa kilometriä, Porissa 2,8 miljoonaa, Vaasassa 1,1 miljoonaa, Seinäjoella 0,6 miljoonaa, Kokkolassa 0,4 miljoonaa sekä Raumalla 0,3 miljoonaa kilometriä.

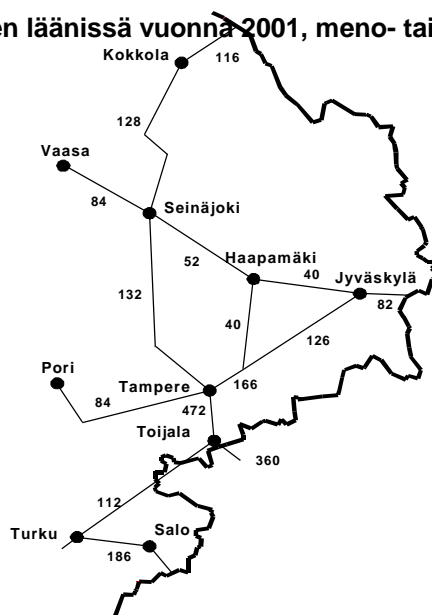
Ajokilometrien määrä suhteutettuna yleisten teiden pituuteen oli 2 443. Yleisten teiden kilometreihin suhteutettuna ajettiin eniten Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaalla ja asukaslukuun suhteutettuna Keski-Suomessa. Vaasan toiminta-alueella, missä on vähiten asukkaita tiekilometriä kohti, ajetaan myös vähiten suhteessa tiekilometreihin ja väkilukuun.

**Taulukko 1. Länsi-Suomen läänissä vuonna 2001 ajettu linja- ja ostokilometrit suhteessa yleisten teiden pituuteen ja asukaslukuun toiminta-alueittain (ei sisällä kuntien sisäistä liikennettä)**

Toiminta-alueet	Tampereen	Turun	Jyväskylän	Vaasan	Länsi-Suomen lääni
Linjakilometrit	15 675 416	22 996 385	8 266 000	7 770 000	54 707 801
Ostokilometrit	2 000 000	2 900 000	2 437 000	3 800 000	11 137 000
Yhteensä	17 675 416	25 896 385	10 703 000	11 570 000	65 844 801
Ostokm / yhteiskm %	11	11	23	33	17
Yleiset tiet, pituus km	5 015	8 134	5 099	8 707	26 955
Ajokilometrit / tiekm	3 525	3 184	2 099	1 329	2 443
Väkiluku	450 752	685 530	264 808	438 398	1 839 488
Ajokilometrit / asukas	39	38	40	26	36

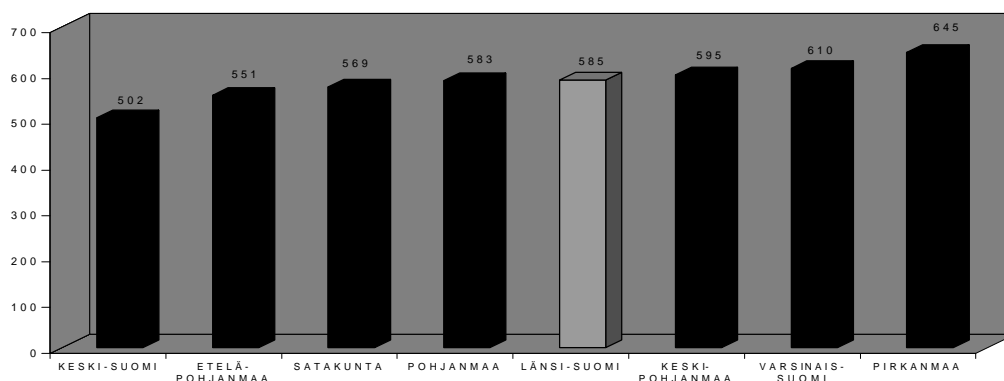
Junatarjonta kasvoi hieman Länsi-Suomen läänin alueella vuonna 2001 koskien rataosuuksia Turku-Helsinki ja Tampere-Pori. Aikataulunmukaisia junavuoroja oli läänissä vilkkaimpina päivinä lähes 150. Suurinta junatarjontaa oli Toijala-Tampere osuudella, missä kulki yli 40 junavuoroa päivässä molempiin suuntiin. Rataverkon suurimpana puutteena voidaan pitää länsirannikkoa yhdistävän radan (Turku-Pori-Vaasa) puuttumista.

Kuvio 2. Junavuorot Länsi-Suomen läänissä vuonna 2001, meno- tai tulovuoroa yhteensä viikossa



Länsi-Suomen läänissä oli 3 147 taksia, joista 156 on invatakseja ja kalustorajoitettuja 204. Kalustorajoitetut taksit käsittävät pääasiassa vammaiskuljetuksiin soveltuvia vaihtoehtoisvarustettuja ajoneuvoja. Taksien määrä ja taksitiheydet pysyivät lähes ennallaan.

Kuvio 3. Asukkaiden määrä taksi kohti maakunnittain Länsi-Suomen läänissä vuonna 2001



Taksien merkitys liikenteen peruspalveluissa korostuu maaseutumaisissa kunnissa, joissa ne täydentävät heikohkoa linja- ja ostoliikenneverkkoa. Taksitiheys on suurimmillaan harvaanasutuissa kunnissa, joissa on alle 200 asukasta yhtä taksia kohti.

## 6.3 Joukkoliikennepalvelujen laadukkuus

### Eri lippujärjestelmien alueellinen kattavuus

Seutulipuissa mukana olevien kuntien määrä ei kasvanut vuonna 2001. Seutulippualueet kattoivat 159 kuntaa, mikä on 78 prosenttia kunnista (eräät kunnat kuuluvat useampaan seutulippualueeseen) ja väestöstä 91 prosenttia.

Turussa ja Porissa on käytössä kaupungin subventoima ja Salossa yrittäjän oma älykorttiperusteinen kaupunkilippu. Tampereella on käytössä kaupungin tukemat arvoliput ja kausiliput. Valkeakoskella on kaupunkilippu. Jyväskylän seudulla on kaupunkilippu, ja Jämsänjokilaaksossa ja Äänekosken seudulla on omat kaupunkilippunsa, jotka kuuluvat seutulippujärjestelmään. Vaasassa, Seinäjoella ja Kokkolassa on käytössä kaupunkilippu.

### Palvelulinjat ja palveluliikenne

Palveluliikenne on kaikille avointa liikennettä, jossa henkilökohtaiseen palveluun ja liikuntarajoitteisten kulkumahdollisuuksiin on panostettu tavallista joukkoliikennettä enemmän. Palveluliikenne voi toimia kiinteällä reitillä ja aikataululla tai perustua kutsuohjaukseen.

Kalusto koostuu yleensä matalalattiaisista pikkubusseista tai takseista, joihin saa kyytiin myös pyörätuoliasiakkaita. Osassa palveluliikennettä on avustavaa henkilökuntaa (tarkemmin ks. raportin osuus "Sosiaali- ja terveydenhuollon asiakkaiden ja koululaisten kuljetusten tehokkuus ja kustannukset").

Uutta palveluliikennettä aloitettiin vuonna 2001 Varsinais-Suomessa 2 kunnassa, Pirkanmaalla 3 kunnassa, Keski-Suomessa 5 kunnassa ja Pohjanmaalla 2 kunnassa. Länsi-Suomen läänissä oli kaikkiaan 42:ssä kunnassa palveluliikennettä. Palveluliikenteessä oli käytössä 54 linja-autoa, pääasiassa pikkubusseja ja 33 taksia. Matkustajamäärä kasvoi 349 000:lla, ollen yhteensä 880 000.

### Kalusto ja aikataulutiedotus

Länsi-Suomen läänissä Vaasan palveluyksikön alueella käytössä oleva kalusto on muuhun lääniin nähden hieman iäkkäämpää, Tampereen ja Turun alueilla hieman nuorempaa. Jyväskylän alueen kalusto on koko maan ja läänin keskitasoa.

Perinteisten aikataulujulkaisujen lisäksi mm. useiden liikennöitsijöiden, paikallisliikenteen harjoittajien ja seutujen aikatauluja on nykyisin luettavissa mm. Internetin kautta omilta sivuiltaan, kuntien kotisivuilta tai saatavissa yrittäjien palvelunumeroista. Lääninhallitus on julkaissut erillisaikatauluja ja osallistunut mm. lääni- ja seutukohtaisten aikataulujulkaisujen laatimiseen. Aikataulujulkaisujen jakelu on ollut melko kattavaa, koska useat julkaisut on jaettu alueen jokaiseen talouteen.

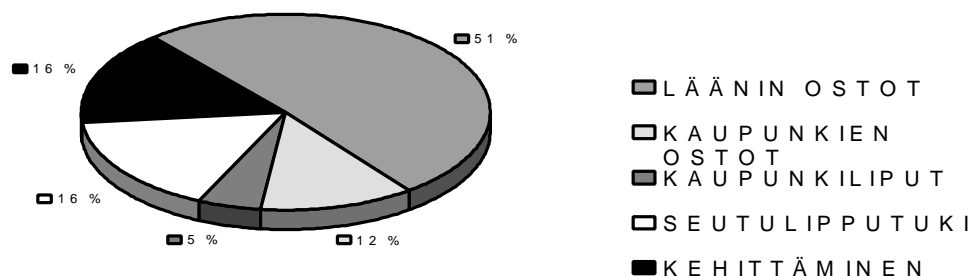
Länsi-Suomen läänin alueella toimii yhteensä yli 250 matalalattiabussia.

## 6.4 Joukkoliikennepalvelujen taloudellisuus

### Joukkoliikenteen rahoitus

Lääninhallitus osti vuonna 2001 runkoliikennettä 40 miljoonalla markalla. Ostetun liikenteen asiakastulot olivat 34 miljoonaa markkaa. Ajokilometrejä ostovuoroista kertyi 11,4 miljoonaa kilometriä ja vuoroja niissä oli 1 689. Ostetun runkoliikenteen matkustajamäärä oli 4,1 miljoonaa matkustajaa. Lääninhallituksen ostot säilyivät lähes ennallaan. Lääninhallitus on kilpailuttanut ostamaansa liikennettä enenevässä määrin, vuoden 2001 lopussa oli kilpailutettu 85 prosenttia läänin ostoliikenteestä. Lääninhallitus ja kunnat maksoivat vuonna 2001 seutulipputukea yhteensä 27,8 miljoonaa markkaa, mikä 82 prosenttia enemmän kuin vuonna 2000.

Kuvio 4. Länsi-Suomen lääninhallituksen joukkoliikennerahoituksen jakauma vuonna 2001



### Kuntien rahoittamat kuljetukset

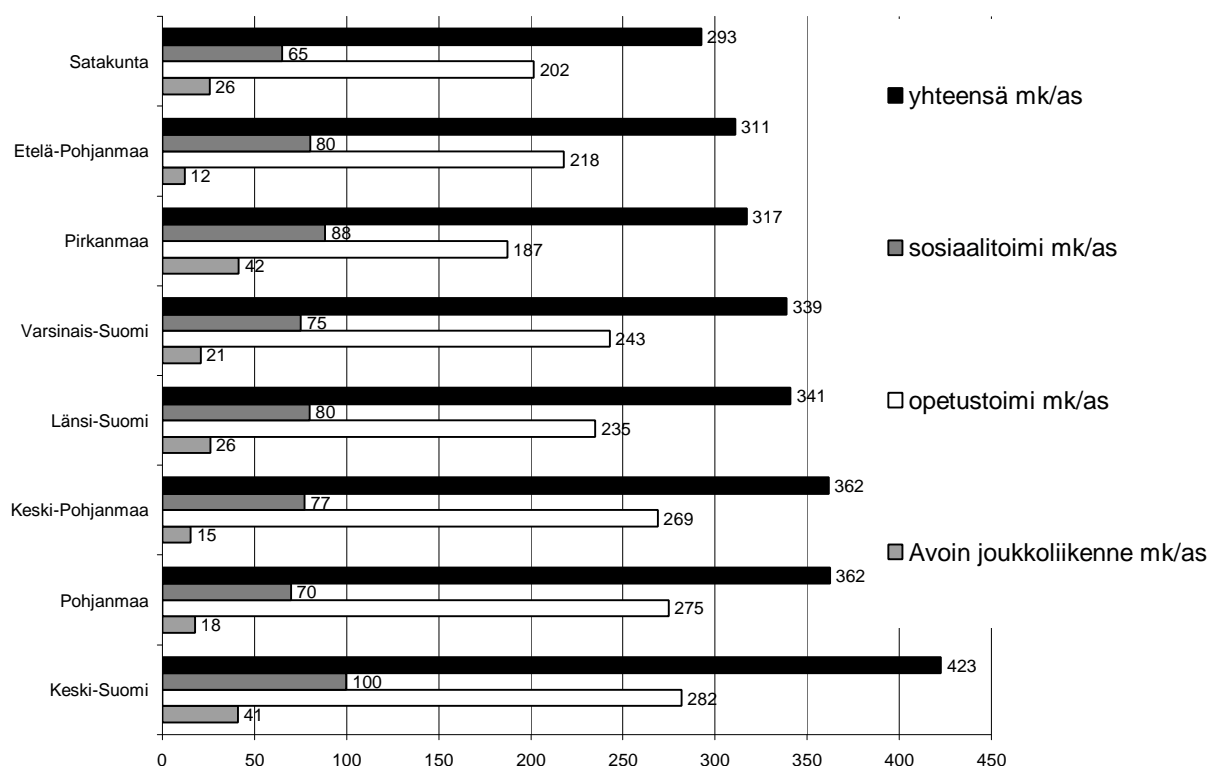
Länsi-Suomen läänin kunnat käyttivät vuonna 2000 kunnille tehdyn kyselyn mukaan erilaisten joukkoliikennepalvelusten hankintaan lähes 600 miljoonaa markkaa. Opetus- ja sosiaalitoimen hankintaan käytettiin 434 miljoonaa markkaa. Sen lisäksi avoimen joukkoliikenteen (sisältää palveluliikenteen) hankintaan käytettiin hieman yli 150 mmk.

Taulukko 2. Kuntien kuljetuskustannukset maakunnittain vuonna 2000, 1000 markkaa

	Opetus- toimi	Mk/as	Sosiaali toimi	Mk/as	Avoin joukko- liikenne	Mk/as	Kuljetuk- set yht.	Mk/as
Varsinais-Suomi	54 347	122	41176	92	44 850	100	139 272	312
Satakunta	33 133	139	16207	68	15 973	67	65 314	269
Pirkanmaa	46 243	103	55762	125	68 042	152	170 048	380
Keski-Suomi	45 669	173	25643	97	17 378	66	88 692	336
Etelä-Pohjanmaa	34 825	178	17669	90	3 556	18	55 143	300
Pohjanmaa	34 424	199	11765	68	6 131	35	52 321	302
Keski-Pohjanmaa	12 399	174	5105	72	1 763	25	19 268	270
Länsi-Suomen lääni	261 044	142	173330	94	157 697	86	590 062	321

Kuntien kokonaiskustannuksissa oli maakunnittain ja kunnittain tarkasteltuna huomattavia eroja. Maakunnittain vaihteluväli oli Satakunnan 269 markasta Pirkanmaan 380 markkaan asukasta kohti.

Kuvio 5. Kuntien kuljetuskustannusten aritmeettinen keskiarvo maakunnittain, mk/as



Kun tarkastellaan maakunnittain aritmeettisiä keskiarvoja, niin voidaan häivyttää suurten kaupunkien painoarvoa. Kokonaiskustannuksiltaan suurimmiksi maakunniksi nousee Keski-Suomi, Pohjanmaa ja Keski-Pohjanmaa. Näissä on myös suurimmat opetustoimen kustannukset. Opetustoimen kustannusvaihtelu säilyy suurena 202 markasta 282 markkaan asukasta kohti. Sosiaalitoimen kustannusvaihtelu maakuntien välillä on enää 35 markkaa asukasta kohti.

## 6.5 Joukkoliikenteen edistämistoimien vaikuttavuus

Seutu- ja kaupunkilippujärjestelmillä on ollut oleellinen vaikutus siihen, että joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet tai säilyneet ennallaan. Erityisesti seutulippujen käyttäjämäärä on kasvanut jo usean vuoden ja kasvu jatkui vuonna 2001. Myös eräillä kaupunkialueilla matkustajamäärät kasvoivat. Ostoliikenne puolestaan auttoi säilyttämään maaseutuliiikenteen palvelutason ennallaan. Lisäksi ostoliikenteen avulla kyettiin vuonna 2001 säilyttämään sellaisia vuoroja, joita liikenteenharjoittajat eivät voineet enää ajaa itse kannattavasti.

Kilpailuttaminen ja kilpailuttamisuhka ovat aiemmin laskeneet lääninhallituksen kustannuksia joukkoliikenneyhteyksien ostamisessa. Pääosin liikenne on jo kilpailutettu ja vuonna 2001 ei enää säästöjä syntynyt.

Palveluliikenne on parantunut palvelutasoa, se on tuonut liikennepalveluita alueille, joilla ei muuten voitaisi järjestää avointa joukkoliikennettä ja edistänyt esteetöntä liikkumista. Liikenteen yhdistelyllä on aikaansaanut jonkin verran säästöjä, mutta sillä ei ole voitu juurikaan korvata perinteistä linja- ja ostoliikennettä. Palveluliikenteen säästövaikutusten arviointi on kuitenkin vaikeaa lyhyellä aikavälillä. Monet kunnat olivat lähteneet palvelulinjakokeiluihin kustannusnousun pysäyttämiseksi samalla kuitenkin lisäten palvelua.

## 6.6 Kehittämistoiminta

Länsi-Suomen läänin liikenteen kehittämishankkeiden kirjo on hyvin moninainen. Läänin alueella on panostettu mm. matkustamisen hinnan alentamiseen, kuntien kuljetuskustannusten alentamiseen, liikenteen sujuvuuteen, aikatauluinformaatioon ja matkakeskusten rakentamiseen. Hankkeiden tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja aktivoida eri osapuolia kehittämistöimiin.

Jyväskylän toiminta-alueella palveluliikenneprojekti saatettiin suunnittelun osalta päätökseen, suunnitelma on tehty kaikkiaan 19 kunnalle, joista 11:ssä on aloitettu palveluliikenne. Seitsemään kuntaan palkattiin henkilöliikennesuunnittelija, joista osan työ jatkuu edelleen. Lääninhallituksen tuella toteutettiin tai aloitettiin kolme laatukäytäväsuunnitelmaa.

Tampereen toiminta-alueella palveluliikennekokeilujen lisäksi on panostettu mm. Tampereen matkojenyhdistelykeskuksen selvitystyöhön, henkilöliikenneselvityksiin ja liikenneinformaatioon.

Turun toiminta-alueella kehittämisen painopisteinä olivat uusien palvelulinjojen käynnistäminen erityisesti kaupungeissa. Palveluliikennekokeilu käynnistynyt vuoden alusta Naantalissa ja kesällä Uudessakaupungissa, selvitystyö tehtiin Raumalla, Salossa ja aloitettiin Porissa. Porin ja Salon seuduilla sekä Turunmaan saaristossa osallistuttiin liikennejärjestelmähankkeisiin.

Vaasan palveluyksikön alueella saatiin päätökseen Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma. Seinäjoen seudulla aloitettiin liikennejärjestelmäsuunnitelman tekeminen. Vaasan matkakeskushanketta on jatkettu. Tiedottamiseen ja markkinointiin panostettiin voimakkaammin. Palveluliikennekokeiluja aloitettiin kahdessa uudessa kunnassa. MYK-kokeiluja laajennettiin Kela-kokeilujen osalta.

## Suosituksset

- ⇨ Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen kaupunkiseudulla vaihtoehtona henkilöauton käytölle vaatii uusien joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisäävien keinojen käyttöä. Hyvänä esimerkkinä tästä on ollut seutulippujärjestelmä, jonka kehittämistä erilaisine variaatioineen on syytä edelleen jatkaa. Lisäksi on etsittävä uusia matkustusta tukevia rahoitusratkaisuja, esim. nuorisolippukokeilu osoittautui niin onnistuneeksi, että siihen tulisi löytyä rahoitusta, jotta voitaisiin tarjota houkutteleva vaihtoehto henkilöautoilulle ihmisen koko elinkaaren ajaksi.
- ⇨ Seutu- ja kaupunkilippujen rahoitusta tulee lisätä kasvaneen kysynnän mukaisesti
- ⇨ Ostoliikenteen rahoitus tulee turvata alueellisen tasapuolisuuden varmistamiseksi.
- ⇨ Kuntien tulisi yhteistyössä eri hallintokuntien, naapurikuntien, lääninhallituksen, Kansaneläkelaitoksen ja liikennöitsijöiden kanssa selvittää nykyinen palvelutaso ja sen kustannukset sekä etsiä itselleen sopiva malli henkilökuljetusjärjestelmän kehittämiseksi ja toiminnan organisoimiseksi esim. logistiikkaselvitysten ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien avulla.
- ⇨ Liikennepalveluista vastaavien tahojen yhteistyötä tulee kehittää ja saada aikaan palautejärjestelmä ongelmista.
- ⇨ Joukkoliikenteen laadun parantamiseksi on erääksi painopistealueeksi noussut informaatiojärjestelmät. Joukkoliikenteen informaation integrointiin ja matkustajatiedotuksen yhtenäistämiseen on syytä kiinnittää erityistä huomiota.

## Lähdeaineisto

Lähdetietoina on käytetty valtakunnallista liikennelupajärjestelmää (VALLU), Tilastokeskuksen ja Tielaitoksen tilastoja, Liikenneministeriön julkaisuja, aikataulujulkaisuja ja Matkahuollon seutulipputilastoja.

Liikenneosasto julkaisee lisäksi tarkempaa kunnittaista tietoa sisältävän analyysin liikenteen kehityksestä liitetietoineen sekä selvityksen kuntien kuljetuskustannuksista.

**Arviointityön** on tehnyt Länsi-Suomen lääninhallituksen liikenneosasto, raportin kokoamisesta on vastannut erikoissuunnittelija Jari Lehtonen.

