

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin, Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja Joensuu kaupungin toimivaltaisen viranomaisen välinen aiesopimus joukko liikenteen kehittämisestä ja rahoituksesta vuosille 2021–2023

SOPIMUSOSAPUOLET

1. Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (Pohjois-Savon ELY-keskus)
2. Joensuun kaupunki toimivaltaisena joukkoliikenneviranomaisena Joensuun, Kontiolahden ja Liperin seudulla (jäljempänä Joensuun kaupunki)
3. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (jäljempänä Traficom)

1 SOPIMUKSEN LÄHTÖKOHTA JA TARKOITUS

Tämän sopimuksen tarkoituksena on edistää Joensuun kaupungin ja valtion joukkoliikenteen kehittämistoimien toteutumista, jotka kytkeytyvät kaupungin liikennejärjestelmäsunnitteluun. Sopimuksen tarkoituksena on myös sopia julkisen henkilöliikenteen valtionrahoituksesta.

Valtioneuvoston asetuksen (509/2018) mukaan Traficom voi myöntää valtionavustusta keskisuurten kaupunkiseutujen liikenteen palvelujen tukemiseen. Valtionavustuksen edellytyksenä on, että asianomainen kaupunki, Traficom ja Pohjois-Savon ELY-keskus ovat tehneet aiesopimuksen liikenteen palvelujen kehittämisestä tai että kaupunki on tehnyt maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevan sopimuksen. Valtionavustusta voidaan myöntää enintään 50 prosenttia palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen ostoista, julkisen palvelun velvoitteesta maksettavasta korvauksesta sekä liikenteen palvelujen kehittämisestä aiheutuneista hyväksyttävistä kustannuksista.

Tämä aiesopimus sisältää keskeiset kehittämistoimet joukkoliikenteen kulkutapaosuuden ja matkustajamäärien palauttamiseksi koronaa edeltävälle tasolle sekä takaisin kasvusuuntaisiksi. Aiesopimuksessa sovitaan lähivuosien joukkoliikenteen palvelutasoa parantavat kehittämistoimenpiteet sekä julkisen henkilöliikenteen valtionrahoituksen periaatteet. Aiesopimuksella sovitetaan yhteen valtion ja kaupunkiseudun joukkoliikenteen kehittämistä, edistetään joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä sekä rahoituksen pitkäjänteistä suunnittelua. Aiesopimukset tai maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevat (MAL-sopimukset) sopimukset solmitaan kymmenen keskisuurten kaupunkiseutujen toimivaltaisten viranomaisten kanssa. MAL-sopimuskaupunkeja ovat Kuopio, Jyväskylä ja Lahti.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin sopimuskaudella vaikuttavat vahvasti kansallisen koronavirus-tilanteen kehittyminen sekä Ukrainan sota. Koronaviruksella ja sen aiheuttamilla rajoituksilla on ollut voimakas vaikutus joukkoliikenteen matkustajamääriin ja siten myös alan kehitys- ja toimintaedellytyksiin. Ukrainan sota on puolestaan aiheuttanut maailmanlaajuisen energian ja polttoaineiden hinnannousun, mikä tulee näkymään oleellisesti maksettujen liikennöintikorvausten kasvuna. Sopijapuolten yhteistyöllä pyritään takaamaan joukkoliikenteelle toimintaedellytykset myös koronaviruksen ja Ukrainan sodan aiheuttamassa epävarmassa tilanteessa ja näistä kriiseistä toipumisessa.

Tällä aiesopimuksella sopimusosapuolet sopivat vuosien 2021–2023 Traficom, Pohjois-Savon ELY-keskuksen ja Joensuun kaupungin joukkoliikenteen keskeisten kehittämishankkeiden edistämisestä

sekä joukkoliikenteen valtionrahoituksesta. Kehittämishankkeiden ja valtionrahoituksen edellytyksenä on, että valtion ja Joensuun kaupungin vuosittaisissa talousarvioissa on tarkoitukseen osoitettu tarvittavat määrärahat.

Valtion rahoitusosuus muodostuu Traficomien myöntämästä keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuesta (talousarviomomentti 31.20.55.11) ja määrärahan käyttöön sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain 173 ja 174 pykälää sekä liikenteen palveluiden valtionavustuksista annettua asetusta (509/2018). Valtion rahoituksen tarkoituksena on tukea joukkoliikennettä koronatilanteen elpymisessä sekä siirtyä joukkoliikenteen kehittämisessä pitkäjänteiseen rahoituksen suunnitteluun, lisätä pidemmällä aikavälillä joukkoliikenteen markkinaosuutta nostamalla palvelutasoa ja tukea Joensuun kaupunkia sen joukkoliikennettä koskevissa linjauksissa ja päätöksissä vahvistettujen seudun joukkoliikenteen kehittämistavoitteiden toteuttamisessa. Valtion rahoitusosuus on riippuvainen määrärahan tasosta vuosittain ja siihen voi vaikuttaa poliittiset päätökset lyhyelläkin aikavälillä. Edellä kuvatus keskisuurten kaupunkien julkisen henkilöliikenteen tuen (ns. joukkoliikenteen perusrahoitus) lisäksi Joensuun kaupunki voi osallistua luvussa 2.1 kuvattuihin rahoitusohjelmiin.

Aiesopimusmenettelyssä tarkennetaan yhteisesti asetettuja lyhyemmän aikavälin tavoitteita ja luodaan pidemmän aikavälin kehittämisspolku, johon niin valtion kuin kaupunginkin rahoitusta on tarkoitus kohdentaa. Valtion joukkoliikenteen perusrahoituksen jakokriteerinä tullaan käyttämään pääsääntöisesti Selvitys joukkoliikenteen valtion rahoituksesta -raportin (Liikennevirasto 43/2015) mukaisia kriteereitä (ns. JOVARA-kriteerit).

Aiesopimuksen tavoitteena on muodostaa sopimusosapuolten yhteinen tahtotila joukkoliikenteen kehittämistavoitteista sekä paikallisten, alueellisten ja valtakunnallisten joukkoliikenteen kehittämistavoitteiden yhteensovittaminen. Osapuolten tulee huomioida joukkoliikenteen suunnittelu ja kehittäminen myös osana liikennejärjestelmäsuunnittelua.

1.1 Sopimusosapuolten roolit joukkoliikenteen järjestäjinä ja rahoittajina

Traficom vastaa julkisen henkilöliikenteen tukien myöntämisestä sekä sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Sen vastuulla on julkisen henkilöliikenteen valtakunnallisten kehittämishankkeiden rahoittaminen ja valtionavustusten myöntäminen sille valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen puitteissa. Liikennepalvelulain mukaan Traficomien keskeisimpiä tehtäviä on:

- tarjota rajapintaluettelo ja digitointityökalu olennaisten tietojen avaamiseksi
- seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa sekä
- sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä.

Traficom tukee lisäksi alueellista kestävän ja turvallisen liikkumisen toimintaa muilla valtionavustuksilla. Vuosittain toistuvassa liikkumisen ohjauksen valtionavustushaussa kannustetaan kestäviin liikumistapoihin ja niissä avustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät tai muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt. Valtionavustuksia voi hakea myös kävelyn ja pyöräilyn sekä tieliikenteen turvallisuuden alueellisiin hankkeisiin.

Joensuun kaupunki vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä ja paikallisista kehitystoimenpiteistä toimivalta-alueellaan. Se vastaa alueensa joukkoliikennerahoituksesta ja voi hakea Traficomilta keski suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tukea valtionavustusasetuksen mukaisesti.

ELY-keskus vastaa Joensuun kaupungin toimivalta-alueen ylittävistä palvelusopimusasetuksen mukaisesta liikenteestä. Mikäli liikenne palvelee myös Joensuun kaupungin sisäisiä yhteyksiä, tulee kaupungin osallistua rahoitukseen yhteisesti sovittujen periaatteiden mukaisesti. Yksityiskohtaisemmin liikenneasioiden hoidon yhteistyöstä sovitaan joko sopimus-/tapauskohtaisesti tai erikseen solmittavassa Joensuun kaupungin ja ELY-keskuksen yhteistyösopimuksessa.

2 JULKISEN HENKILÖLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN SOPIMUSKAUDELLE

2.1 Valtakunnalliset suunnitelmat ja kehittäminen

Alla on kuvattu keskeisimpiä julkisen henkilöliikenteen valtakunnallisia suunnitelmia ja toimenpiteitä, joiden toteutuksessa Traficomilla on merkittävä rooli.

2.1.1 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) ja Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyö

Liikenne 12 -suunnitelmassa ja fossiilittoman liikenteen tiekarttatyössä joukkoliikenteen edellytysten tukeminen on tunnistettu keskeiseksi keinoksi edistää kansallisia saavutettavuuden, kestävyiden ja tehokkuuden tavoitteita. Kummassakin suunnitelmassa esitetään merkittäviä lisäyksiä keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukeen: tiekarttatyössä esitetään tukien kaksinkertaistamista vuosina 2022-24 (8,1 M€ -> n. 16 M€/vuosi) ja Liikenne 12 -suunnitelmassa korotusta 14,1 miljoonaan euroon vuodessa vuosina 2025-29 ja 16,1 miljoonaan euroon vuodessa vuosina 2030-32. Lopullisista määrärahatasoista päätetään valtion vuosittaisen talousarvion laadinnan yhteydessä.

2.1.2 Koronasta palautuminen

Traficom ylläpitää liikenteen hallinnonalan tilannekuvaa koronatilanteesta. Pohjois-Savon ELY-keskus ja Joensuun kaupunki toimivat asiassa tietolähteinä, jotka toimittavat erikseen sovitulla tavalla alueellista näkemystä koronan vaikutuksista ja niistä seuranneista toimenpiteistä liikenteeseen. Valtakunnallisen tilakuvan kautta asiat välittyvät edelleen liikenne- ja viestintäministeriöön sekä tarvittaessa valtioneuvoston kanslian laajaan tilannekuvaan.

Traficom myönsi vuonna 2021 rahoitusta koronasta palautumiseen. Vuoden 2021 kevään ja kesän valtionavustuspäätöksissä suurille ja keskisuurille kaupungeille oli mainittu ehtoja sille, että valtionavustuksen koronatuki voidaan maksaa. Ehdot liittyivät koronan aiheuttamaan matkustajamäärien laskuun ja siitä seuraavaan paineeseen palvelutason laskemisesta sekä hintojen nostamisesta. Ehdot olivat seuraavia:

Liikenteen palvelutasoon hyväksytään vuonna 2021 säästötoimenpiteenä tehtävä enintään 3,00 prosentin palvelutason lasku edellyttäen, että toimivaltaisen viranomaisen oma rahoitus on vähintään vuoden 2019 tasolla tai korkeampi. Omalla rahoituksella tarkoitetaan kunnan tai kuntien maksuosuuksia toimivaltaisten viranomaisen järjestämässä joukkoliikenteessä.

Palvelutason osalta tarkastellaan toimivaltaisen viranomaisen EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisen liikenteen suoritetta (linjakilometrit) sekä toimivaltaisen viranomaisen omarahoitusosuutta.

Joukkoliikenteen lippujen hintoihin hyväksytään taloustilanteen parantamiseksi tehtävät enintään indeksikorotuksen mukaiset korotukset vuonna 1.4.2021 alkaen. Tarkastettava indeksi on yleinen kuluttajahintaindeksi ja indeksiä verrataan edellisen lippujen hintojen muutoksen ajankohtaan. Lippuhinnoissa tarkastellaan keskimääräisiä lippuhintoja eikä yksittäisiä lipputyyppejä.

Lippujen hintojen muutoksiin ei lasketa seuraavia toimenpiteitä

1. Jo ennen koronatilannetta päätetyt (päättös viimeistään 03/2021) lippujen hintojen korotukset.
2. Hinnoittelumallin laajat muutokset, kuten siirtyminen vyöhykehinnoitteluun tai vyöhykemallien muutokset.
3. Lippuhintojen muutokset, jotka ovat pitkäaikaista joukkoliikenteen strategista kehittämistä, ja joista on periaatepäätös ennen koronakriisiä.

Mikäli rahoitusta koronasta palautumiseen myönnetään muina sopimusvuosina, valtionavustukselle voidaan asettaa vastaavanlaisia ehtoja. Ehdot täsmennetään hakumenettelyjen yhteydessä.

2.1.3 Rahoitusohjelmat keskisuurille kaupunkiseuduille

Traficom järjestää vuosille 2022-2023 keskisuurille kaupunkiseuduille valtionavustushaun joukkoliikenteen kehittämiseen. Valtionavustusohjelmalla tuetaan keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen digitalisaatioon ja palveluistumiseen liittyviä hankkeita. Rahoituksella voi kehittää esimerkiksi lippu- ja maksujärjestelmiä, matkustajainformaatiota sekä muita joukkoliikenteen kehittämissankkeita. Valtionavustusohjelman suuruus on yhteensä noin 1,4 miljoonaa euroa vuosille 2022-2023. Rahoitushaku avataan vuoden 2022 alkupuolella.

Lisäksi valtion joukkoliikennemäärärahaan on päätetty 20 miljoonan euron pysyvä tasokorotus vuodesta 2020 alkaen, joka käytetään ilmastoperusteisiin toimenpiteisiin. Vuosittaisesta määrärahasta noin 10 miljoonaa euroa kohdennetaan ilmastoperusteisiin toimenpiteisiin MAL-sopimusten mukaisesti ja vuosittain erikseen täsmentyvä osa kohdennetaan kaikille toimivaltaisille avoimessa rahoitus-haussa puhtaiden käyttövoimien ja kaluston edistämiseen viranomaisten järjestämässä linja-autoliikenteessä sekä joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua ja seurantaan edistäviin hankkeisiin. Ilmastoperusteisella rahoituksella tavoitellaan sopimuskaudella linja-autoliikenteen CO₂-päästöjen vähentymistä sekä joukkoliikenteen kulkutapaosuuden palauttamista koronaa edeltävällä tasolla. Lisäksi tavoitteena on kehittää ja yhdenmukaistaa linja-autoliikenteen CO₂-päästöjen alueellista ja valtakunnallista seurantaa, mikä edellyttää keskisuurilta kaupunkiseuduilta aiempaa yksityiskohtaisempaa suoriteraportointia Traficomille.

2.1.4 Liikkumisen tietopalvelu (Liikkumispalvelukatalogi NAP)

Traficomin lakisääteinen tehtävä on tarjota rajapintaluettelo ja digitointityökalu olennaisten tietojen avaamiseksi. Tehtävän täyttääkseen Traficom on antanut Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle toimemksiannon ylläpitää ja kehittää www.finap.fi -palvelua.

Laki liikenteen palveluista edellyttää, että liikkumispalveluiden tarjoajat avaavat olennaiset tiedot sekä lippu- ja maksujärjestelmän myyntirajapinnan avoimena rajapintoina. Olennaisten tietojen rajapinnan verkko-osoite on ilmoitettava Traficomin liikkumisen tietopalveluun, joka toimii kansallisena rajapintakatalogina (NAP, National access point, www.finap.fi).

NAP on palveluiden kehittäjille tarkoitettu liikkumispalvelukatalogi, josta nämä pystyvät löytämään tarvitsemiaan liikkumispalveluja koskevia tietoja ja rajapintoja. NAP-palvelun kautta avattavia tietoja tullaan käyttämään muun muassa nykyistä laajempien reittioppaiden ja liikennepalveluiden kehittämiseen.

Kaikilla toimijoilla ei kuitenkaan ole liikkumispalveluitaan kuvaavia olennaisia tietoja koneluettavassa muodossa. Traficom tarjoaa siksi liikennepalvelulain mukaisesti työkaluja erityisesti pienille toimijoille olennaisten tietojen digitoimiseen. Tietoja digitoidaan NAP-palvelun palvelukohtaisilla lomakkeilla sekä tarvittaessa Traficomin tarjoamalla reitti- ja aikataulueditorilla (nk. RAE-editori)

Traficom välittää NAP-palvelun kautta myös säännöllisen markkinaehtoisien liikenteen muutosilmoituksia eli niin sanotut 60 päivän ilmoitukset.

2.1.5 Matkatietopalvelu (Digitransit, koontikanta ja matka.fi -palvelu)

Matkatietopalvelun tavoitteena on mahdollistaa valtakunnallisia reitti-, aikataulu- ja matkatietopalveluja.

Matkatietopalveluun kuuluu yhtenä osana Digitransit (www.digitransit.fi), joka on avoimen lähdekoodin ja avoimen datan reittiopas-alusta. Digitransit perustuu yhteistyösopimukseen rahoittaja-osapuolten välillä (HSL, TVV LMJ Oy, Fintraffic). Rahoittajaosapuolten joukkoliikenteen reittioppaat

perustuvat Digitransitiin. Digitransitia hyödyntävät rahoittajien lisäksi myös ulkopuoliset palveluiden kehittäjät.

Matkatietopalvelun toisena osana on joukkoliikenteen kansallinen koontitietokanta, joka toimii Digitransitin yhtenä datalähteenä. Tavoitteena on koordinoitu ja nykyistä kattavampi julkisen liikenteen koontikanta, joka luo edellytykset liikennetiedon laajemmalle hyödyntämiselle.

Matkatietopalvelun kolmantena osana on Matka.fi -niminen multimodaalinen valtakunnallinen reititopas, joka yhdistää liikennemuotoja ja näyttää eri matkustusvaihtoehtoja.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy osallistuu Digitransit-yhteistyöhön Traficomin toimeksiannosta. Digitransitin ja siihen perustuvien reittioppaiden (mm. <http://opas.matka.fi>) kehitystarpeet tulee välittää joko TVV LMJ Oy:lle tai Fintrafficille.

Matka.fi -palvelu sisältää viranomaisten järjestämän liikenteen lisäksi vain osan markkinaehtoisesta liikenteestä, koska kaikki toimijat eivät toimita reitti- ja aikataulutietoja matka.fi:n taustalla olevaan koontitietokantaan ja Digitransitiin.

Fintraffic toimittaa toistaiseksi kaupunkien ja ELY-keskusten sopimusliikennettä sekä RAE-työkalulla digitoitua liikennettä Digitransitiin ja matka.fi:hin siltä osin kuin kyseinen tieto ei siirry Digitransitiin muista lähteistä.

2.1.6 Liikenteen dataekosysteemi

Valtion erityistehtäväyhtiö Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy rakentaa Suomeen liikenteen dataekosysteemiä. Fintraffic tuottaa, ylläpitää ja kehittää kaikki liikennemuodot kattavaa aikataulu- ja reittitietoon liittyviä järjestelmiä ja palveluita osana laajempaa liikennetietojen kokonaisuutta.

Traficomin toimeksiantamana Fintraffic tuottaa liikennepalvelulain 154 §:n tarkoittaman liikkumisen tietopalvelun, osallistuu Digitransit-yhteistyöhön ja ylläpitää Matka.fi -palvelua.

Fintraffic voi osallistua osana liikenteen dataekosysteemiä lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden, käyttäjätilien ja puolesta-asioinnin ratkaisujen ja järjestelmien kehittämiseen.

2.1.7 Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Traficom tekee sidosryhmäyhteistyötä liikkumispalveluiden keskeisten toimijoiden ja joukkoliikenneviranomaisten verkostoissa ja yhteistyöryhmissä. Tämän sidosryhmäyhteistyön yhtenä tavoitteena on yhteensovittaa liikkumispalvelujen kehittämistä siten, että huomioiduksi tulee kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittaminen, joukkoliikenteen ja muiden liikkumispalveluiden yhteensovittaminen, julkisesti rahoitetun ja markkinaehtoisen liikenteen yhteensovittaminen sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus.

Traficom tekee myös tutkimuksia ja selvityksiä edistääkseen liikkumispalveluiden kehittämisen yhteensovittamista.

2.1.8 Liikkumispalveluiden kysynnän ja tarjonnan seuraaminen

Traficom kehittää liikennejärjestelmän analysointia Liikenne12-suunnitelman kirjausten mukaisesti. Analyysin pohjana ovat määrällinen ja laadullinen tieto liikennejärjestelmän nykytilasta sekä tulevaisuuden ja toimintaympäristön muutosten ennakointityö.

Liikennejärjestelmänalyysiin kootaan tilannekuva myös liikennepalveluista. Siihen sisältyy kokonaiskuva joukkoliikennepalveluista, taksipalveluista, tarkastelu henkilökuljetusten vähimmäispalveluista, yhteiskäyttöpalveluista, yhdistämispalveluista sekä lippu- ja matkustajainformaatiopalveluista. Liikennepalveluiden osalta tuotetaan tietoa mm. palvelutarjonnasta, esteettömyydestä, julkisen liikenteen rahoituksesta ja tietoa liikennepalveluiden markkinoista. Myös palveluiden kysyntätietoja pyritään sisällyttämään tilannekuvaan.

Liikennepalveluihin liittyen merkittävimpiä tietolähteitä ovat:

- Traficom keräävät tiedot tieliikenteen toimivaltaisilta viranomaisilta (sisältäen mm. joukkoliikenteen valtionavustusten hakemus- ja maksatusprosessissa yhteydessä kerättävät tunnuslukutiedot) ja muilta liikennepalveluiden tuottajilta
- viraston tekemä markkinaseuranta sekä
- Tilastokeskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) tuottamat aineistot sisältäen mm. Julkisen liikenteen suoritetilaston, jonka julkaisua Traficom edelleen jatkaa vuosittain.

Liikennepalveluiden tilannekuvan kautta toteutuu myös Traficomien liikennepalvelulaissa kuvattu velvoite seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa. Tarkemmin kysynnän ja tarjonnan tietosisältö on kuvattu Traficomien määräyksessä (TRAFICOM/420990/03.04.03.00/2020). Liikennepalveluiden tilakuva julkaistaan tieto.traficom.fi -sivustolla.

Traficom kerää myös tietoa kaupunkiseutujen tulevista kilpailutuksista JUKU-järjestelmän kilpailutusrekisterin kautta. Rekisteri hyödyttää joukkoliikenneviranomaisia kilpailutusten suunnittelussa, liikenteenharjoittajia oman liiketoimintansa suunnittelussa, valtakunnallisia toimijoita markkinatilanteen seurannassa ja kuntia omien liikennepalveluidensa suunnittelussa. Rekisteri on ollut vuonna 2021 poissa käytöstä järjestelmän teknisten uudistustöiden vuoksi, ja se pyritään ottamaan uudelleen käyttöön sopimuskauden aikana.

2.2 Joensuun kaupungin joukkoliikenne ja kehittämishankkeet

2.2.1 Taustatiedot

Joensuun kaupunki toimii Euroopan parlamentin ja neuvoston antaman asetuksen rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista (palvelusopimusasetus) sekä kansallisen liikennepalvelulain mukaisena seudullisena kunnallisena viranomaisena Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella. Seudullinen yhteistoiminta käynnistyi 1.1.2012 alkaen. Toiminta sisältää toimivaltaisen viranomaisen tehtävien lisäksi sopijakuntien yhteistyösopimuksella keskenään sopimat joukkoliikenteeseen liittyvät tehtävät.

Yhteistyön tavoitteena on toteuttaa kuntarajat ylittävää yhteistyötä joukkoliikenteen järjestämisessä liikennepalvelulain mukaisesti sekä kehittää ja koordinoida seudullista joukkoliikennettä siten, että joukkoliikenteen palvelutaso paranee ja palvelut tuotetaan asiakaslähtöisesti ja edullisesti. Koko alueen joukkoliikennettä kehitetään mahdollisimman tasapuolisesti.

Joensuun kestävän liikkumisen ja JOJO-liikenteen kehittämisohjelma 2025

Kehittämisohjelma valmistui keväällä 2020 ja esiteltiin kuntien päättäjille Kestävän liikkumisen illassa 13.2.2020. Laaditun kehittämisohjelman taustalla ovat Joensuun kaupungin strategiset tavoitteet:

- Joensuun tavoitteena on olla ensimmäinen hiilineutraali kunta Suomessa vuoteen 2025 mennessä.
- Tavoite saavutetaan vähentämällä kasvihuonepäästöjä 60 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2025 mennessä ja kompensoimalla ja varastoimalla jäljelle jääviä päästöjä hiilinielujen avulla.
- Liikenteen osalta tavoite edellyttää, että valtaosa matkoista tehdään jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä ja että ajoneuvokanta uudistuu ja vaihtoehtoiset polttoaineratkaisut yleistyvät.

Joensuun kestäväälle liikkumiselle vuoteen 2025 mennessä asetettiin kehittämisohjelmassa seuraavat tavoitteet:

- Joensuun sisäisillä matkoilla jalan ja pyörällä tehtyjen matkojen kulkutapaosuus kasvaa nykyisestä 45 prosentista (HLT 2016) 50 prosenttiin.
- JOJO-joukkoliikenteen matkamäärät kasvavat vuoden 2019 2,4 miljoonasta matkasta 3,0 miljoonaan matkaan (noin 4 % vuotuinen kasvu).

Kehittämisohjelman mukaan joukkoliikenteen merkittävimmät toimenpiteet ovat:

- käyttövoimaltaan puhtaaseen kalustoon siirtyminen paikallisliikenteen uuden sopimuskauden alkaessa v. 2021,
- vuorotarjonnan parantaminen vilkkaimmilla linjoilla 1 ja 2 sekä
- joukkoliikenteen lippujen hintojen säilyttäminen nykyisellä tasolla tai pieni alennus kausi- ja arvolippuihin.

Kehittämishankkeessa esitettyjen toimenpiteiden perusteella kilpailutettiin Joensuun paikallisliikennekohde syksyllä 2020. Uusi 7+3 vuoden sopimuskausi alkoi 7.6.2021. Kesällä 2022 kohteen liikenteeseen tulee 13 uutta sähköbussia + muiden 7 auton osalta tavoitellaan käyttövoimaksi uusiutuvaa dieseliä (HVO).

Noutopoika-palveluautoissa (2 kpl) tulee käyttöön uudella sopimuskaudella 1.8.2022 alkaen uusiutuva diesel.

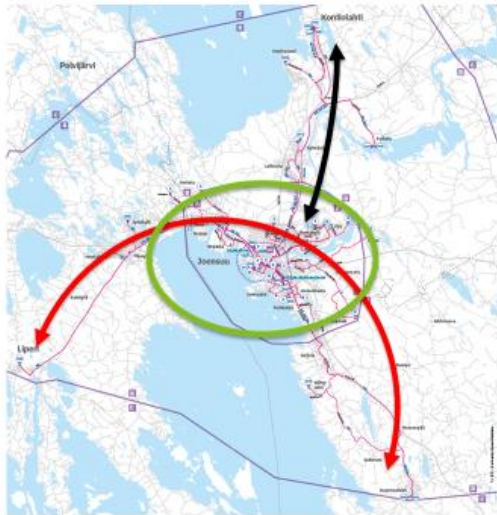
Joensuu ja Liperi ovat HINKU-kuntia.

JOJO-liikenteen järjestäminen (liikenteen volyymi - €, linjoja, linjakilometrejä)

JOJO-liikenteessä on voimassa 3 käyttöoikeussopimusta, jotka näkyvät seuraavassa kuvassa.

JOJO-liikenteen voimassa oleva linjastokartta löytyy: [Etusivu - jojo.joensuu.fi](https://etusivu-jojo.joensuu.fi) – kohdasta Kartat ja aikataulut.

Liikennöintisopimukset



Kohde 1: Joensuun kantakaupunki

- Länsilinjat Oy
- Noin 3,9 M€/v
- Aika 2021-2028, 3 v optio (optiopäätös -31.5.2026)

Kohde 2: Liperi-Joensuu-Hammaslahti

- Savonlinja Oy
- Noin 2,5 M€/v (2020)
- Aika 2019-2022, max 3 v optio (päätös -2.6.2022)

Kohde 3: Joensuu-Kontiolahti

- Savo-Karjalan Linja Oy
- Noin 1,8 M€/vuosi (2020)
- Aika 2019-2024, max. 2 v optio (päätös -2.6.2022)



Joensuun paikallisliikennealueella liikennöi arkipäivinä kutsuohjatusti kaksi matalalattiaista Noutopoika -palveluliikenneautoa. Lisäksi Siun Sote -kuntayhtymän käytössä on kolme suljetussa liikenteessä olevaa palveluautoa. Palveluliikennettä operoi Savo-Karjalan Linja Oy 31.7.2022 saakka. Uusi liikennöitsijä Triviabus aloittaa liikennöinnin 1.8.2022.

Käyttöoikeussopimusten matkamäärät ja linjakilometrit

	v. 2018	v.2019	v.2020	v.2021	Muutos 2021/2020
Matkustajat	2 295 000	2 422 000	1 688 000	1 886 000	12 %
Kohde 1	1 198 000	1 300 000	869 000	960 000	10 %
Kohde 2	630 000	657 000	490 000	552 000	13 %
Kohde 3	454 000	452 000	319 000	364 000	14 %
Noutopoika	13 000	13 000	10 000	10 000	0 %
Linjakilometrit	3 135 000	3 187 000	3 143 000	3 359 000	7 %
Kohde 1	1 138 000	1 189 000	1 224 000	1 317 000	8 %
Kohde 2	1 161 000	1 168 000	1 133 000	1 206 000	6 %
Kohde 3	762 000	758 000	721 000	775 000	7 %
Noutopoika	74 000	72 000	65 000	61 000	-6 %
Matkustaja/linjakm	0,73	0,76	0,54	0,56	
Kohde 1	1,05	1,09	0,71	0,73	
Kohde 2	0,54	0,56	0,43	0,46	
Kohde 3	0,60	0,60	0,44	0,47	
Noutopoika	0,18	0,18	0,15	0,16	

Joensuun maaseutualueilla toimii kutsuohjattu asiointiliikenne Kiihtelysvaarassa, Tuupovaarassa, Enossa, Uimaharjussa ja Hammaslahdessa. Kontiolahdessa toimii kutsuohjattu asiointiliikenne Menoperi.

Edellä mainittujen lisäksi kuntien koulutoimet järjestävät alueillaan avoimia ja suljettuja koululaiskuljetuksia.

Liikenteeseen suunnitellut keskeiset muutokset sopimuskaudella

Muutoksia toteutetaan hyväksytyjen palvelutasotavoitteiden mukaisesti vuosittain seuraavan vuoden talousarviokäsittelyn yhteydessä. Mm. seuraavia kehitysnäkymiä ja -tarpeita on havaittu:

- yhdyskuntarakenteen muutokset,
 - o Joensuussa Multimäen ja Karhunmäen alueet laajenevat
 - o Kontiolahdessa Lehmon alue laajenee
 - o Liperissä Ylämyllyn alue laajenee
- Kontiolahden kirkonkylällä kaikkien linjojen jatkaminen koulukeskukseen, jolloin palvelut paranevat kirkonkylän pohjoisosassa
- työmatka- ja asiointiliikenteiden tarpeet, esim. tietyt työmatkayhteydet keskussairaalaan
- koulu- ja oppilaitosverkon muutokset:
 - o Joensuussa konservatorio Rantakadulta Yliopistokadulle
 - o Ammattiopisto Riveria keskittää toiminnat Joensuussa kolmelle kampukselle
 - o Liperin yläkoulu siirtyi Liperin kirkonkylältä Ylämyllylle syksyllä 2021
 - o Joensuussa Niittylahden ja Reijolan oppilaat Hammaslahden sijasta Pielisjoen yläkouluun Sirkkalaan syksyllä 2023
 - o Kontiolahdella Lehmon uusi yhtenäiskoulu aloittaa syksyllä 2023, minkä jälkeen kunnassa kaksi yläkoulua yhden sijasta
- lisäksi joidenkin linjojen ajoajan ja kapasiteetin riittävyyden tarkastelua (linjat 1, 2, 3, 8)

Liikenteen yhteensovittaminen ELYjen ja muiden TVV:den kanssa (mm. yhteistyö linjastosuunnittelussa ja hankinnoissa)

Pohjois-Savon ELY-keskuksella ja Joensuun kaupungilla on voimassa sopimus henkilökuljetusten järjestämisen yhteistyöstä, joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmästä ja joukkoliikenteen kustannusten jakamisesta. Sopimuksessa sovitaan:

- joukkoliikenteen suunnittelun ja seurannan yhteistyöstä, periaatteista ja menettelytavoista
- kaupungin ja ELY-keskuksen järjestämien joukkoliikennepalvelujen yhteensovittamisesta
- kaupungin osallistumisesta kuntalaisiaan palvelevan ELY-keskuksen järjestämien joukkoliikennepalvelujen kustannuksiin
- kaupunkiseudulla käytettävästä joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmästä,
- matkustajapalveluiden järjestämisestä ja aikatauluinformaatiosta
- joukkoliikenteen rahoitus-, kustannus- ja suoritustietojen toimittamisesta valtakunnallisiin rekistereihin (esim. JUKU- ja KUKU-järjestelmä).

2.2.2 Koronasta palautuminen

Joensuun kaupunki sai valtionavustusta v. 2020 Elvyttävien kehittämishankkeiden toteuttamiseen. Hanketta päästiin käynnistämään vuonna 2021. Ensimmäisenä alkuvuonna 2021 toteutui Turvallinen JOJO- kuluttajakampanja, jossa selvitettiin asiakkaiden turvallisuuden tunnetta joukkoliikenteessä.

<https://jojo.joensuu.fi/turvallisuus>

Hankkeeseen liittyvä markkinointiviestinnän suunnitelman päivittäminen käynnistyi syksyllä 2021. Jatkotyönä oleva Yritys – liiku kestävästi -kampanja on käynnistymässä keväällä 2022. Hankkeiden aikataulutukseen on oleellisesti vaikuttanut kulloinenkin koronatilanne.

Kyseisten hankkeiden avulla pyritään palauttamaan matkustajien luottamus turvalliseen JOJO-matkustamiseen. Lisäksi kiinnitetään huomiota joukkoliikenteen esille tuomiseen ja tunnetuksi tekemiseen. Yritysten mukaan saaminen työntekijöiden joukkoliikenteen käytön tukemiseen esim. työsuhdematkaetuudesta tiedottamisella, lisää osaltaan joukkoliikenteen matkustajamääriä.

Matkustajamäärien saaminen vuoden 2019 tasolle on hidasta. Peruskoulujen, toisen asteen ja korkeakoulujen lähiopetus palauttaa osin entiset matkustajat joukkoliikenteeseen. Tosin sekä korkeakoulujen että työpaikkojen osittainen muuttuminen jatkuvaan hybridityöskentelyyn hidastaa matkustajamäärien palautumista.

2.2.3 Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Lippu-, maksu ja informaatiojärjestelmät sekä suunnitelmat niiden kehittämiseksi

Joensuun kaupunki on osallistunut muiden keskisuurten kaupunkiseutujen kanssa tunnistepohjaisten lippujärjestelmien sekä avointen rajapintojen kehityshankkeeseen. Hankkeen aikana on toteutettu mm. tunnistepohjainen taustajärjestelmä kausilippujen osalta, rajapintayhteistyö kolmansien osapuolten kanssa, fyysisten ja digitaalisten myyntikanavien uudistaminen mm. mobiililiput, raportoinnin kehittäminen sekä informaatiojärjestelmä- ja liikenteenhallintapalvelujen kehittäminen.

Joukkoliikenteen liikennevaloetudet otettiin käyttöön v. 2021.

Myyntipisteverkkoa laajennettiin kesällä 2021. Waltin kausi- ja arvotuotteita voi ladata kahdella R-kioskilla Joensuussa.

Hankkeet vuodelle 2022

Tunnistepohjaisuus ja arvoliput

Kehittämispänsioja kohdistetaan edelleen arvolippujen saamiseksi tunnistepohjaisiksi.

Waltti Silmä -matkustajalaskenta

Joensuun kaupunki on mukana Waltti Silmä -hankkeessa (vetovastuu Oulun kaupungilla), jonka testausta jatketaan vuonna 2022. Testauksen jälkeen päätetään mahdollisista laitehankinnoista.

Lähimaksaminen

Lähimaksamisen käyttöönotto erikseen sovittavan aikataulun mukaisesti.

Häiriötiedottaminen

Kehitetään matkustajille suunnattua poikkeusviestintää JOJO-liikenteessä.

Matkustamonäytöt

Hankitaan muutamia matkustajanäyttöjä vilkkaimmille linjoille lisäämään matkustajainformaatiota busseissa.

Pysäkinäytöt

Hankitaan pysäkinäyttöjä vilkkaimmille pysäkeille lisäämään matkustajainformaatiota. Servitetaan Kontiolahden ja Liperin halukkuutta varustaa tärkeimpiä pysäkkejä aikataulunäytöillä.

Asiakastytytyväisyyssmittaukset

Hankitaan palvelu, jolla saadaan mitattua säännöllisesti asiakastytytyväisyyttä bruttosopimuksen ehtojen mukaisesti.

Kassaintegraatio

Servitetaan Waltti-palvelupisteessä tehtävien Waltti-tapahtumien siirtymistä suoraan kassajärjestelmään.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus (Kaupungin ja ELYn liikenteet sekä muut liikenteet (muiden joukkoliikenneviranomaisten liikenteet, raideliikenne, markkinaehtoinen linja-autoliikenne)

Waltti-kortilla olevaa arvoa voi edelleen käyttää muiden Waltissa mukana olevien toimivaltaisten viranomaisten liikenteissä. Lisäksi Waltti Mobiilista on helposti löydettävissä myös muiden Waltti-alueiden mobiililiput.

JOJO Waltti laajeni Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenteisiin Joensuun keskeisille työssäkäyntiyhteyksille 7.6.2021 alkaen.

Markkinaehtoista liikennettä on Pohjois-Karjalassa ainoastaan Joensuu-Kuopio, Joensuu-Kajaani-Oulu ja Joensuu-Jyväskylä -väleillä. Joensuu-Outokumpu -välillä ovat käytössä JOJO Waltti -liput. Savonlinja Oy:n kanssa on ollut sopimus Waltti-korttimatkojen nousukorvauksista jo syksystä 2015 Joensuun ja Outokummun välisessä liikenteessä. Kyseiset liikenteet ovat JOJO:n liikennemallissa ja niiden tiedot löytyvät kattavasti JOJO reittioppaassa.

Myyntirajapintayhteistyö on parhaillaan testausta vaille valmis Oy Matkahuolto Ab:n ja VR:n kanssa. Joukkoliikenteen matkalippuja voi jatkossa ostaa em. toimijoiden mobiilisovelluksista jatkomatkana Joensuun Waltti-alueelta lähdettäessä/palattaessa.

2.2.4 Kaupungin muut kehittämishankkeet

Asemanseudun pysäköintitalo valmistui vuoden 2021 alussa. Talossa on matkustajien odotustilat, kioskki ja JOJO-latausautomaatti. Asemanseudun kaukoliikenneterminaalia kehitetään kokemusten perusteella. Matkustajaratapihan uudet laiturit järjestelyineen valmistuvat vuonna 2022.

Joukkoliikenne otetaan huomioon katuverkon parannustöissä ja kaavoituksessa. Liikennevaloristeyksiä korvataan kiertoliittymillä. Polkupyörien liityntäpysäköintitarpeesta tehdään selvitys.

3 JULKISEN HENKILÖLIIKENTEEN RAHOITUS

Traficom myöntää keskisuurille kaupunkiseuduille valtionavustukset asetuksessa (509/2018) mainittuihin tarkoituksiin valtion talousarvion momentin julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittämien -momentin perusteella (31.20.55.). Momentilla on alajaottelu Keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki sekä ilmastoperusteiset toimenpiteet, joista keskisuurten kaupunkiseutujen tuki valtaosin muodostuu.

Traficom avustaa toimivaltaisen viranomaisen julkisen henkilöliikenteen ostoja ja kehittämistä arviolta 2,13 miljoonan euron perusrahoituksella sopimuskaudella 2021–2023 (ns. joukkoliikenteen perusrahoitus). Lisäksi Traficom avustaa keskisuuria kaupunkiseutuja luvussa 2.1 kuvatuilla muilla rahoitusohjelmilla, jotka kaikki ovat hakuperusteisia. Tämän lisäksi Traficom on myöntänyt keskisuurille kaupunkiseuduille erillisiä koronatuksia korvaamaan alentuneita lipputuloja.

Joukkoliikenteen ostot, lipputulot sekä perusrahoitus jakautuvat sopimusvuosille seuraavasti:

Vuosi	PSA-liikenteen ostot	Lipputulot	PSA-liikenteen nettokustannukset	Perusrahoitus (€)	Valtionavustusosuus (%)
2021	9 111 000	4 138 000	4 973 000	650 000	13
2022	10 362 000	4 756 000	5 606 000	740 000	13
2023	10 500 000	4 900 000	5 600 000	740 000	13

Tässä esitetyt eurosummat kuvaavat sitä suuntaa, johon valtion ja kaupungin rahoitus sopimuskaudella kehittyi. Ne eivät kuitenkaan sido sopimusosapuolia, vaan rahoituksesta päätetään talousarvionmenettelyn mukaisesti aina vuodeksi kerrallaan.

Kesäkuusta 2021 alkaen ELY-keskuksen hankkiman Waltti-bruttoliikenteen hankintamenot ja tulot ovat mukana JOJO-liikenteen rahoituksessa. Nettovaikutus säilyy kuitenkin ennallaan.

Selvitys joukkoliikenteen valtionrahoituksesta (43/2015) määritteli keskisuurille kaupunkiseuduille kriteerit, joiden mukaan joukkoliikenteen perusrahoitus jaetaan. Keskisuurten kaupunkiseutujen

osalta valtionavustukset jaetaan asukasluvun (painoarvo 70 %) ja kunnan oman joukkoliikennerahoituksen mukaan (painoarvo 30 %). Kunnan oma rahoitus koostuu edellisen vuoden valtionapukelpoisista nettokustannuksista. Tämän lisäksi valtion rahoituksessa huomioidaan muut paikalliset seikat ja esimerkiksi toimivaltaviranomaisalueen muutokset.

3.1 Kaupungin rahoituksen tilanne

Joensuun seudullisen joukkoliikenteen toiminnan periaatteista on sovittu yhteistoimintasopimuksessa seuraavasti:

- Hallinnosta vastaa Joensuun kaupunki
- Toimielimenä seudullinen joukkoliikennejaosto Joensuun kaupunkirakennelautakunnan alaisuudessa
 - Seudullinen joukkoliikennejaosto koostuu 5 jäsenestä, joista 3 on Joensuusta, 1 Kon-tiolahdelta ja 1 Liperistä.
- Joukkoliikennejaoston tehtävät mm.
 - Joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso
 - Joukkoliikenteen järjestämistapa
 - Joukkoliikenteen hankinnat; asiasisällön valmistelu
 - Lipputyypit, lippujen asiakashinnat, myyntikanavat
 - Reitit, aikataulut
 - Seuranta, raportointi, tilastointi ja valvonta
- Maksuosuudet
 - Hallinnolliset kustannukset jaetaan asukaslukujen suhteessa
 - Palkkamenot, järjestelmät, kehittäminen, tiedottaminen, asiakaspalvelu yms.
 - Liikennöinnin nettomenot jaetaan kuntien kesken, jakoperusteena matkustuksen arvo kuntalaisuuden mukaan (tunnetut matkustajat noin 57 %, loput arvioidaan)
 - Tarvittaessa kunnat voivat ostaa lisäliikennettä omalla kustannuksellaan, kuten esimerkiksi koulu-, asiointi- ja palveluliikennettä
 - Waltti-koululaislipuilla tehdyistä perusopetuksen matkoista peritään kouluilta/kunnilta vyöhykkeittäinen keskimääräinen arvolippumatkan hinta (SEUJOUKJ 12.2.2020 § 6)

4 AIESOPIMUKSEN VOIMASSAOLO, TARKISTAMINEN JA YHTEISTYÖ

Sopimus on voimassa vuoden 2023 loppuun asti. Sopimuksen seuranta varten pyritään järjestämään vuosittain sopimusosapuolten välinen seurantapalaveri, jossa käydään läpi sopimuksen toteutuminen sekä päivitetään kehityshankkeiden ja valtionrahoituksen tilanne.

5 ALLEKIRJOITUKSET