

Joukkoliikenteen tarjouskilpailu kohde 1 Joensuun paikallisliikenne 5.6.2028 alkaen

SEUJOUKJ 09.06.2026 § 16

Seudullinen joukkoliikennejaosto päätti kokouksessaan 14.4.2026 ettei kohteessa 1 Joensuun paikallisliikenne oteta käyttöön sopimuksen mahdollistamaa kolmen vuoden optiota, koska sopimuksen liikenne on matkustajamäärän noustessa kasvanut maksimiamääräänsä. Sopimuskausi Länsilinjat Oy:n kanssa alkoi 7.6.2021 ja päättyy 4.6.2028.

Koska uuden linja-autokaluston toimitusajat ovat pitkiä, jopa puolitoista vuotta, tarjouskilpailu on tarkoitus saada ratkaistua jo vuoden 2026 aikana. Elokuussa käydään markkinavuoropuhelu mahdollisten tarjoajien kanssa. Tarjouskilpailu on tarkoitus saada auki lokakuussa 2026 ja ratkaisu joulukuussa 2026.

Sopimusaika

Sopimusajaksi esitämme 7 vuotta ja 3 vuoden optio. Sama sopimusaika on päättyvässä sopimuksessa ja 2025 alkaneissa kahden lähiliikennekohteen sopimuksissa. Sähköbussiliikenne edellyttää pitkää sopimuskautta kalusto- ja latauslaiteinvestointiin vuoksi.

Sopimusmalli

Sopimusmalliksi esitämme Suomessa yleistä bruttomallia, jossa liikennöitsijälle maksetaan yksikköhintojen (autopäivä, linjatunti, linjakilometri) mukaan ajetusta liikenteestä kuukausittain jälkikäteen. Liikennöitsijälle voidaan myös maksaa laatupalkkiota asiakastytyväisyystudkimuksen ja liikennöintivarmuuden perusteella. Ajamattomien vuorojen ja palvelurikkeiden perusteella korvausta voidaan vähentää tai sanktioida. Bruttomalli on käytössä päättyvässä sopimuksessa ja 2025 alkaneissa lähiliikennekohteiden sopimuksissa. Hinnat on sidottu indeksiin.

Käyttövoima

Puhtaan kaluston direktiivi koskee vain matalalattiabusseja. Hankinnoista 2025 jälkeen lukumäärältään 59 % tulee olla puhtaita ajoneuvoja ja niistä puolet sähköbusseja. Puhtaita käyttövoimia ovat lain mukaan biopolttoaine, kaasu ja sähkö, kansallisessa lainsäädännössämme ei kuitenkaan ole Joensuun kaupungille sähköbussivaatimusta.

Paikallisliikenteen tarjouskilpailussa vuonna 2020 halusimme direktiivin mukaisen silloisen osuuden 41 % puhtaita autoja, joissa sai käyttää uusiutuvaa dieseliä (HVO), biokaasua tai sähköä. Tarjouskilpailussa käyttövoimat oli pisteytetty, vety rinnastettiin sähköön. Halvimman ja kalleimman tarjouksen ero oli 10 %, ja kaikkia käyttövoimia tarjottiin. Voittajaksi valikoitu tarjous, joka sisälsi 13 sähköbussia ja loput dieselbusseja.

Lähiliikenteen tarjouskilpailussa 2024 vaadittiin puhtaan kaluston direktiivin mukaista kalustoa. Kaikkien matalalattiabussien oli oltava puhtaita ajoneuvoja, niiden käyttövoima pisteytettiin. Kohteeseen 2 saatiin biokaasubussit yhtä dieselbussia lukuun ottamatta. Kohteeseen 3 saatiin 5 sähköbussia ja liput dieselbusseja.

Linjapituudet paikallisliikennealueella ovat sellaisia, että sähköbussit ovat käytössä koettu toimiva vaihtoehto. Gasumilla on biokaasun tankkausasema Joensuussa Wahlforsinkadulla, kaasubusseja on käytössä Hammaslahti-Joensuu-Liperi kohteessa. Jyväskylässä on koekäytössä vetybusseja.

Sähköbusseissa käytettävä sähkö tulee olla tuotettu uusiutuvasta energialähteestä. Kaasubussien on käytettävä polttoaineenaan biokaasua.

Vain ruuhka-aikoina käytössä olevilla sähköbusseilla vähäinen ajosuorite suhteessa bussin ja latausaseman hankintahintaan voi nostaa tarjoushintaa, mikäli koko kohteen liikenne halutaan sähköistää. Sopimuksen puitteissa myöhemmin lisättävässä kalustossa on huomattava, ettei kaikkia käyttövoimia ole saatavissa lyhyellä toimitusajalla.

Kalustovaatimukset

Sopimuksessa on käytössä 2-akseliset kaupunkiliikenteen matalalattiabussit. Matalalattiaisen pienkaluston käyttö oli sallittua yhdellä linjalla, mutta matkustajamäärän kasvettua pienkaluston käytöstä on jouduttu luopumaan. Linjoilla 6 Lentoasemalle ja linjalla 9 liksenvaaralle sallittiin pienkaluston lisäksi myös korkealattiaiset seutuliikennebussit.

Sopimuksen liikenteeseen esitämme 2-akselisia kaupunkiliikenteen matalalattiabusseja sekä 3-akselisia kaupunkiliikenteen matalalattiaisia telibusseja. Kaupunki-infra saattaa rajoittaa telibussien käyttöä joillakin linjoilla. Kuitenkaan telibussien suurempi matkustajakapasiteetti ei korvaa tiheämpää vuoroväliä ruuhkaisimmilla linjoilla. Asiakkaan kannalta tiheämpi vuoroväli on houkuttelevampi kuin suurempi bussi harvemmallalla vuorovälillä.

Pakokaasupäästöjen osalta minimivaatimukseksi esitetään EuroVI. Bussien maksimi-ikäsi esitetään 15 vuotta, paitsi sähköbusseille 18 vuotta. Lähiliikenteen tarjouskilpailussa oli keski-ikäni enimmäisvaatimus 10 vuotta.

Autotyyppikohtaisissa kalustovaatimuksissa noudatetaan soveltuvin osin Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin kalustovaatimuksia sekä HSL:n kalustovaatimuksia. Kaksiakselisessa bussissa vähintään 39 istumapaikkaa, 3 klaffi-istuinta ja kokonaispaikkamäärä vähintään 70. Telibusseissa vähintään 47 istumapaikkaa, 3 klaffi-istuinta ja kokonaispaikkamäärä vähintään 90.

Palvelutaso

Liikennepalvelulain tultua voimaan 1.7.2018 joukkoliikenteen palvelutason määrittely ei ole enää joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen lakisääteinen tehtävä. Palvelutasotavoitteilla voidaan kuitenkin kuvata sitä, millaisia joukkoliikenteen palveluja alueella halutaan tarjota ja millaiseksi toimivaltainen viranomainen pyrkii kehittämään alueen joukkoliikennepalveluja. Palvelutasoon voidaan sisällyttää myös linjoilla käytettävä kalusto.

Joensuun seudun joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on määritelty seudullisessa joukkoliikennejaostossa 20.5.2012 §31, 6.4.2017 §12, 12.4.2018 §14, 10.6.2020 §23 ja 13.12.2023 §37. Palvelutason muutostarpeita on tarkasteltu matkustajamäärien, yhdyskuntarakenteen muutosten, tulleiden asiakaspalautteiden ja asiakaskyselyiden perusteella.

Joensuun seudun joukkoliikenteen palvelutasossa on kolme luokkaa: kilpailutaso, keskitaso ja perustaso. Perustason liikenne kattaa vain arkipäivien koulu-, opiskelu- ja työmatkayhteydet. Keskitasossa liikennettä on joka päivä aamusta iltaan vilkkaimpaan aikaan ainakin kerran tunnissa ja hiljaiseen aikaan vähintään joka toinen tunti. Kilpailutasossa liikennettä on varhaisesta aamusta myöhäiseen iltaan vilkkaimpaan aikaan vähintään kaksi vuoroa tunnissa ja hiljaiseen aikaan vähintään kerran tunnissa.

Kilpailutason alueita ovat Rantakylä-Utra, Noljakka-Marjala ja Niinivaara-Hukanhauta-Karhunmäki. Keskitason alueita ovat Kytö-Onttola, Karsikko-Multimäki-Kulho ja Penttilä-Vehkalahti-Petäikkölä, sekä Urheilupuiston alue. Muut alueet kuten Iksenvaara kuuluvat perustasaan. Alueen todellinen palvelutaso voi olla luokitusta parempi.

Paikallisliikennekohteen alueiden palvelutasoon ei esitetä muutoksia. Matkustajamäärät ja vuorojen käyttöaste ovat sellaisia, ettei kilpailutason tai keskitason alueiden luokitusta voi käytännössä alentaa.

Palvelutason perusteella suunnitellaan linjasto ja aikataulusto. Palvelutason parannuksia ja muutoksia voidaan tehdä vaiheittain sopimuskauden aikana. Tämä tarkoittaa käytännössä uusien linjojen perustamista, linjojen vuorovälin tihentämistä sekä liikennöintiä jatkamista aamulla ja illalla vaiheittain.

Kalustomäärä linjoittain

Nykyisen sopimuksen voimassaoloaikana liikenteessä tarvittava automäärä on kasvanut 20 bussista 24 bussiin. Suurimmillaan määrä on marraskuusta maaliskuuhun, kun koululaisten määrä on suurimmillaan ja vuoroilla tarvitaan lisäautoja.

Automäärä linjoittain

Linja	2023	2026	Alustava suunn. 2028
1 Utra-Rantakylä-Keskusta-Karhunmäki-Reijola	4	4	8
2 Utra-Rantakylä-Keskusta-Noljakka-Marjala	4	8	8
3 Raatekangas-Keskusta-Vehkalahti-Petäikkölä	2	2	2
4 Kulho-Keskusta-Onttola-lentoasema	3	4+1	4+1
6 Joensuu-Lentoasema	1	0	0
7 Hukanhauta-Keskusta-Linnunlahti	1	0	0
9 Keskusta-Iksenvaara	1	1	1
11 Utra-Rantakylä-Keskusta-Urheilupuisto	1	1	0
12 Utra-Rantakylä-Keskusta-Noljakka-Marjala	3	3	3
Yhteensä	20	23+1	26+1

Suurimmillaan automäärä on talvikaudella arkena koulupäivinä ruuhka-aikoina ja on voimakkaasti riippuvainen ruuhkahuipusta. Erityisesti linjalla 1 on varauduttava koululaisten määrän kasvuun Karhunmäen oppilaaksiottoalueella ja Keskussairaalan alueelle tulevan uuden SOTE-keskuksen aiheuttamaan liikenteen lisäykseen.

Sopimuskaudella on varauduttava vuorojen ja linja-autojen lisäykseen. Kouluverkon muutokset, täydennysrakentaminen sekä uusien alueiden kaavoitus ja rakentaminen voi tuoda tarvetta lisätä liikennettä sopimuskaudella.

Hintatason ennustetaan olevan lähellä nykyisten sopimusten indeksikorjattuja yksikköhintoja. Suurin merkitys hintaan on liikenteen määrällä. Myös kaluston ikä vaikuttaa hintatasoon, käytetäänkö uutta vai käytettynä hankittua kalustoa. Telibussit ovat kalliimpia kuin kaksiakseliset bussit. Pitkässä sopimuksessa sähköbussien alhaisemmat käyttökustannukset kompensoivat kalliimman hankintahinnan ja latausjärjestelmän hinnan.

Tarjousasiakirjojen valmistelua varten pyydämme kunnilta lausuntoa sopimusajan pituudesta, sopimusmallista ja linja-autojen käyttövoimasta ja kalustovaatimuksista sekä palvelutasosta. Käyttövoiman osalta pyydämme vastausta myös siihen, halutaanko puhdasta käyttövoimaa lain vaatimusta enemmän, halutaanko esimerkiksi kaikkien matalalattiabussien olevan puhtaita.

Valmistelija: joukkoliikennesuunnittelija Timo Lappi

Liikennejärjestelmänsinöörin sijaisen päätösehdotus:

Seudullinen joukkoliikennejaosto pyytää tarjouskilpailua varten kunnilta lausuntoa 10.8.2026 mennessä

1. sopimusajan pituudesta,
2. sopimusmallista
3. linja-autojen käyttövoimasta ja kalustovaatimuksista
4. palvelutasosta.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

Merkittiin tiedoksi paikallisliikenteen liikennöitsijöiden edustajien 4.6.2026 antama vetoomus tilaajaorganisaatiolle.

SEUJOUKJ 01.09.2026 § 24
445/02.08.00.01/2023

Joensuun seudullinen joukkoliikennejaosto pyysi tarjouskilpailua varten kunnilta lausuntoa 10.8.2026 mennessä

1. sopimusajan pituudesta,
2. sopimusmallista ja
3. linja-autojen käyttövoimasta ja kalustovaatimuksista
4. palvelutasosta

Kontiolahden ja Liperin kunnanhallitukset ovat lausuneet 22.6.2026 ja Joensuun kaupunginhallitus 31.8.2026.

Kontiolahden kunnan lausunto

Kontiolahden kunta pitää esitettyä sopimusaikaa (7 vuotta + 3 vuoden optio) perusteltuna. Optiokauden käytössä tulee kuitenkin arvioida palvelutason ja kustannuskehityksen toteutuminen. Sopimusmallina Kontiolahden kunta kannattaa bruttomallia. Mallissa tulee varmistaa riittävät kannustimet palvelun laatuun sekä selkeät sanktiot mahdollisista palvelurikkeistä.

Kalustovaatimusten osalta Kontiolahden kunta korostaa, että kaluston kapasiteetin tulee vastata erityisesti koulu- ja työmatkahuippuja ja telibussien käyttöä tulee tarkastella reittikohtaisesti. Käyttövoiman osalta Kontiolahden kunnan mielestä ei ole tarpeen vaatia puhdasta käyttövoimaa lain vaatimusta enemmän. Koko kaluston sähköistäminen ei ole kaikilta osin tarkoituksenmukaista ottaen huomioon esimerkiksi varautumisen mahdollisiin häiriötilanteisiin. Kunta pitää perusteltuna teknologianeutraalia lähestymistapaa hankinnassa (esim. sähkö, biokaasu).

Kontiolahden kunta pitää hyvänä, että palvelutasoluokitus ohjaa liikenteen suunnittelua. Kunta korostaa, että palvelutason tulee pyrkiä turvaamaan kuntalaisten työ-, opiskelu- ja asiointiyhteydet sekä mahdollistaa joustava kehittäminen sopimuskauden aikana.

Kontiolahden kunta painottaa erityisesti joukkoliikenteen kustannusten nousun hillitsemisen tärkeyttä sekä ympäristötavoitteiden ja palvelutason tasapainoista yhteensovittamista.

Liperin kunnan lausunto

Liperin kunta ei erikseen ota kantaa seudullisen joukkoliikennejaoston pyytämiin kohtiin, mutta kunta osoittaa huolen kilpailutuksen seurauksena Liperin kunnan mahdollisesti kasvaviin joukkoliikennekustannuksiin. Joukkoliikenteen kustannukset ovat tasaisesti kasvaneet viime vuosina, jolla on myös merkittäviä vaikutuksia kunnan talouden tasapainon ylläpidolle. Kunta kehoittaa joukkoliikennejaostoa kiinnittämään huomioita tarjouspyynnön laadintaan siten, että kustannusten nousua pystytään aidosti hallitsemaan.

Joensuun kaupungin lausunto

Joensuun kaupunginhallitus esittää lausuntonaan Joensuun seudun joukkoliikenteen liikennöintikohteen 1 Joensuun paikallisliikenne tarjouskilpailun valmistelua varten seuraavaa:

Seudullisen joukkoliikennejaoston esittämä sopimusaika (7 vuotta ja 3 vuoden optio) on perusteltu, sillä se on riittävän pitkä optimaalisten kalustoinvestointien näkökulmasta ja yhdenmukainen muiden Joensuun seudun joukkoliikenteen liikennöintikohteiden kanssa.

Sopimusmallina esitetty bruttomalli on tarkoituksenmukainen, päättyvässä liikennöintikohteessa ja muissa Joensuun seudun joukkoliikenteen liikennöintikohteessa käytössä ollut, toimivaksi todettu malli. Tarjouspyyntö- ja sopimusasiakirjoissa tulee varmistaa riittävät kannustimet palvelun laadun näkökulmasta ja tehokkaat sanktiot mahdollisten ajamattomien vuorojen tai palvelurikkeiden minimoimiseksi. Tarjoajan tulee järjestää riittävät työntekijöiden sosiaalililat ja huolehtia muistakin työnantajan velvoitteista.

Käyttövoimavaatimusten osalta on pyrittävä löytämään tasapaino käyttövoimavaatimusten ja kustannusten nousun hillitsemisen näkökulmasta. Liikennöintikohde 1 käsittää pääasiassa kaupunkikeskustassa tai muutoin hyvin taajaan asutussa ympäristössä toimimisen. Tämä edellyttää käyttövoiman puhtauden lisäksi mahdollisimman vähäistä meluvaikutusta ympäristölle, minkä vuoksi käyttövoimavaatimuksissa olisi hyvä suosia päästöttömiä linja-autoja (esim. sähkö, kaasu tai vety). Toisaalta käyttövoimavaatimusten ja kustannusten nousun hillitsemisen tasapainottamiseksi vaatimus tulisi kohdistaa vain jatkuvassa käytössä olevalle kalustolle ja varakalusto sekä myös vähemmän liikennöityjen vuorojen käytössä olevan kaluston käyttövoimavaatimukset voivat olla vähäisemmät. Se, onko puhdasta kalustoa lain määräämä minimivaatimus vai enemmän, määräytyy lopulta kaluston käyttöympäristön perusteella.

Kalustovaatimusten osalta on tärkeää, että kaluston kapasiteetti on riittävä liikennöintitarpeen näkökulmasta. Telibussien käyttöä tulee tarkastella reittikohtaisesti kokonaisuus huomioiden, ja tässä on syytä hyödyntää mahdollista markkinavuoropuhelussa saatua informaatiota telibussien sopivuudesta esimerkiksi kaupunkikeskustassa tapahtuvaan liikennöintiin. Esteettömyysnäkökulman takia matalalattiabussit tulisi olla pääsääntönä. Pakokaasuvaatimusten ja bussien käyttöikävaatimusten osalta seudullisen joukkoliikennejaoston esitys on tarkoituksenmukainen.

Joensuun seudun joukkoliikenteen nykyiset palvelutasot ovat kokonaisuutena hyvä perusta liikenteen suunnittelun ohjaamiseen. Palvelutasomäärittelyjä on kuitenkin syytä tarkastella yksittäisten linjojen osalta tarkoin ottaen huomioon selkeä tarve kustannusten nousun hillitsemiseen.

Joukkoliikenteen kustannukset ovat kasvaneet voimakkaasti vuosina 2025-2026 liikennöinnin muutosten myötä, mikä on osaltaan kasvattanut sopijakuntien taloudellisia haasteita. Kilpailutuksessa tulee huomioida riittävät muutosmahdollisuudet koko sopimuskauden aikana. Seudullisen joukkoliikennejaoston esityksen mukaisesti tulee huomioida mahdollisuudet lisätä liikennöintiä, mutta myös varata mahdollisuus liikennöintimäärän muihin muutoksiin, kuten käyttöasteeltaan alhaisten linjojen/vuorojen vähentämiseen. Uusien vuorojen, linjojen tai kaluston lisäämisen yhteydessä tulee aina arvioida vaikutukset kuntien maksuosuuksiin ja joukkoliikenteen kokonaiskustannuksiin.

Yhteenveto

Sopimusajaksi kunnat esittävät 7 + 3 vuotta ja sopimusmalliksi bruttomallia kannustimiseen ja sanktioineen.

Käyttövoimavaatimusten osalta on pyrittävä löytämään tasapaino käyttövoimavaatimusten ja kustannusten nousun hillitsemisen näkökulmasta. Liikennöintikohde edellyttää käyttövoiman puhtauden lisäksi mahdollisimman vähäistä meluvaikutusta ympäristölle. Vaatimus tulisi kohdistaa vain jatkuvassa käytössä olevalle kalustolle ja varakalusto sekä myös vähemmän liikennöityjen vuorojen käytössä olevan kaluston käyttövoimavaatimukset voivat olla vähäisemmät. Puhtaan kaluston määrä määräytyy käyttöympäristön perusteella.

Paikallisi liikennekohteen kaikki bussit ovat matalalattiabusseja. Kaluston kapasiteetin tulee vastata erityisesti koulu- ja työmatkahuippuja. Telibussien käyttöä tulee tarkastella reittikohtaisesti, lähinnä kyseeseen tulevat linjat 1 ja 2. Pakokaasupäästöjen osalta

minimivaatimukseksi esitetään EuroVI. Bussien maksimi-ikäsi esitetään 15 vuotta, paitsi sähköbusseille 18 vuotta.

Palvelutasoluokitus ohjaa liikenteen suunnittelua. Palvelutason tulee pyrkiä turvaamaan kuntalaisten työ-, opiskelu- ja asiointiyhteydet sekä mahdollistaa joustava kehittäminen sopimuskauden aikana. Palvelutasoa on kuitenkin syytä tarkastella yksittäisten linjojen osalta tarkoin ottaen huomioon selkeä tarve kustannusten nousun hillitsemiseen.

Liikennejärjestelmänsinöörin sijaisen päätösehdotus:

Joensuun seudullinen joukkoliikennejaosto päättää merkitä saapuneet lausunnot tiedokseen ja että kuntien lausunnoissa esille tulleet seikat tulee huomioida tarjouskilpailun valmistelussa

Valmistelija: joukkoliikennesuunnittelija Timo Lappi.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.