Aika 08.10.2026, klo 16:31 - 18:38

Paikka Rakentajantalo, Ullakko, 6 krs

Käsitellyt asiat

§ 26 **Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**

§ 27 **Pöytäkirjan tarkastus**

§ 28 **Ilmoitusasiat (JLLTK 8.10.2026)**

§ 29 **Hankasalmen, Laukaan ja Äänekosken liikennöintikohteiden hankintaperiaatteet**

§ 30 **Linkki tulevaisuuteen 2040 – Jyväskylän seudun joukkoliikenteen kehittämisohjelma**

§ 31 **Kyselyt**

Saapuvilla olleet jäsenet

Jussi Kaarisalo, puheenjohtaja
Anna Kylmälä, 1. varapuheenjohtaja
Rauni Heikura
Lauri Kröger
Timo Lehtonen
Luka Lindqvist
Mari Manninen
Päivi Puura, poistui 17:55
Esko Pöyhönen
Hanni Salo
Pentti Toivakka

Muut saapuvilla olleet

Pauliina Hakanen, asianhallintasihteeri, sihteeri
Kristiina Pentikäinen, Palveluasiantuntija
Kari Ström, palvelupäällikkö, esittelijä
Ari Tuovinen, joukkoliikenneinsinööri

Poissa

Nina Hirsiaho
Jukka Hämäläinen, kaupunginhallituksen pj
Katja Isomöttönen, kaupunginhallituksen 1. vpj
Hannu Kantonen, toimialajohtaja
Timo Koivisto, kaupunginjohtaja
Tiina Liimatainen
Meri.J Lumela, kaupunginhallituksen 2. vpj

Allekirjoitukset

Jussi Kaarisalo	Pauliina Hakanen
Puheenjohtaja	Sihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Pöytäkirjan tarkastus

Pöytäkirja on tarkastettu ja hyväksytty

13.10.2026	13.10.2026
Mari Manninen	Rauni Heikura

Pöytäkirjan nähtävänäolo

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä 14.10.2026 Jyväskylän kaupungin verkkosivuilla.

Pauliina Hakanen

§ 26
Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Ehdotus
Esittelijä: Kari Ström, palvelupäällikkö

Tästä kokouksesta on annettu tieto hallintosäännön määräysten mukaisesti. Kirjallinen kutsu on toimitettu sähköisesti hallintosäännön ja kokouskäytäntöjä koskevan päätöksen mukaisesti.

Kuntalain 103 §:n mukaan valtuusto on päätösvaltainen, kun vähintään kaksi kolmasosaa valtuutetuista on läsnä. Muu toimielin kuin valtuusto on päätösvaltainen, kun enemmän kuin puolet jäsenistä on läsnä.

Päätös
Kokous todettiin laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

§ 27
Pöytäkirjan tarkastus

Ehdotus
Esittelijä: Kari Ström, palvelupäällikkö

Valitaan pöytäkirjan tarkastajiksi Tiina Liimatainen ja Esko Pöyhönen, varalle Mari Manninen ja Nina Hirsiaho.

Pöytäkirja tarkastetaan 13.10.2026.

Päätös
Valittiin pöytäkirjan tarkastajiksi Mari Manninen ja Rauni Heikura, varalle Timo Lehtonen ja Hanni Salo.

§ 28
Ilmoitusasiat (JLLTK 8.10.2026)

JyväskyläDno-2025-5073

Valmistelija / lisätiedot:

Ari Tuovinen, joukkoliikenneinsinööri, ari.tuovinen@jyvaskyla.fi

1. Joukkoliikenteen tilannekatsaus, syyskuu 2026
2. Yhteenveto Jyväskylän Paikallisliikennepäiviltä

Ehdotus
Esittelijä: Kari Ström, palvelupäällikkö

Jyväskylän seudun joukkoliikennelautakunta merkitsee asiat tiedoksi.

Päätös
Merkittiin tiedoksi.

§ 29
Hankasalmen, Laukaan ja Äänekosken liikennöintikohteiden hankintaperiaatteet

JyväskyläDno-2026-3883

Valmistelija / lisätiedot:

Ari Tuovinen, joukkoliikenneinsinööri, ari.tuovinen@jyvaskyla.fi

Jyväskylän kaupunki on seudullisen joukkoliikenteen viranomaisen edustajana käynnistämässä hankintamenettelyä Hankasalmen, Laukaan ja Äänekosken liikennöintikohteista. Kohteiden nykyiset sopimukset päättyvät 4.6.2028.

Liikenne hankitaan osaksi Jyväskylän seudun Linkki-joukkoliikennettä. Sopimukset kilpailutetaan nykyisen liikenteen mukaisesti.

Hankinnan valmistelu

Hankintaa on valmisteltu yhteistyössä Hankasalmen ja Laukaan kuntien sekä Äänekosken kaupungin kanssa. Ennakkoon on informoitu myös joukkoliikennelautakuntaa sekä Jyväskylän seudun joukkoliikennetyöryhmää. Hankinta-asiakirjojen valmistelussa on tehty yhteistyötä muiden kaupunkiseutujen kanssa.

Liikennöitsijät

Hankinnasta on julkaistu ennakkoilmoitus 29.9.2026. Hankinnasta järjestetään avoin infotilaisuus 19.10.2026, jonka jälkeen liikennöitsijöillä on mahdollisuus käydä erillisiä markkinavuoropuheluita ennen hankinnan julkaisemista.

Hankintamenettely

Hankinnassa noudatetaan avointa menettelyä. Hankinta toteutetaan noudattaen lakia liikenteen palveluista (320/2017), erityisalojen hankintalakia (1398/2016), puhtaiden ajoneuvojen lakia (740/2021) sekä muita tarjouskilpailun käynnistyessä voimassa olevia säädöksiä.

Hankintaperiaatteiden hyväksymisen jälkeen hankinnasta julkaistaan hankintailmoitus, ja tarjousten perusteella valitaan liikenteen operoinnista vastaava liikennöitsijä. Kunkin kohteen liikennöintiä hoitamaan valitaan yksi tarjoaja tai tarjousyhteenliittymä/ kohde.

Hankintapäätös pyritään tekemään vuoden 2026 loppuun mennessä. Hankintapäätöksen tekee Jyväskylän seudun joukkoliikennelautakunnan toimintasäännön mukaisesti palvelupäällikkö. Hankintasopimukset allekirjoitetaan, kun hankintapäätös on lainvoimainen.

Käyttövoima

Puhtaiden ajoneuvojen laissa (740/2021) säädetään julkisten ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista. Laki sisältää julkisille hankintayksiköille velvoitteen varmistaa vähimmäisosuus puhtaita ajoneuvoja

kahdella hankinta-ajanjaksolla, jotka ovat 2.8.2021-31.12.2025 (1. jakso) sekä 1.1.2026-31.12.2030 (2.jakso).

Lain yleisvelvoitteella tarkoitetaan sitä prosenttiosuutta ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja, joka hankintayksikön tulee hankinnoissaan täyttää eri ajoneuvokategorioissa hankinta-ajanjakson aikana. Lisäksi joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen hankinnoille on laissa asetettu päästöttömien linja-autojen tavoiteosuudet.

Jyväskylän viranomaisalue	1. jakso	2. jakso
Yleisvelvoite	41 %	59 %
Päästöttömät linja-autot	5 %	10 %

Jyväskylän seutua koskeva yleisvelvoite ja päästöttömien linja-autojen tavoiteosuus on täyttynyt jo aikaisempien hankintojen kohdalla, joten erillistä vaatimusta päästöttömistä linja-autoista ei ole. Kilpailutettavien kohteiden liikennöinti on hoidettava kokonaan puhtailla, energiatehokkailla ja ympäristöystävällisillä linja-autoilla.

Ympäristö- ja energiatehokkaaksi ajoneuvoksi hyväksytään uusiutuvaa dieseliä (HVO), biokaasua, vetyä tai sähköä käyttävä linja-auto. Uusiutuvan dieselin tuotannossa ei saa olla käytetty korkean epäsuoran maankäytön muutoksen eli ns. high-ILUC mukaisia raaka-aineita. Säädöksistä poiketen käyttövoimana ei sallita maakaasua.

Pakokaasupäästöjen osalta kaikkien liikennöinnissä käytettävien linja-autojen ja vara-autojen (pl. vety- ja täyssähköbussit) tulee täyttää vähintään Euro 6 -standardin vaatimukset. Mahdollisten pakotteiden vaatimukset tullaan huomioimaan tarjousasiakirjoissa.

Kaluston ikävaatimukset ja kunnostaminen sopimuskauden aikana

Liikenteessä käytettävien yksittäisten linja-autojen ikä ei saa ylittää 15 vuotta. Kohdekohtaista kaluston keski-ikävaatimusta ei ole. Tilaajan hyväksynnällä sähköbussien käyttöikä voidaan pidentää enintään 20 vuoteen (vain uutena käyttöönotetut täyssähköbussit). Liikennöitsijä on velvollinen uusimaan kalustoa sopimuskauden aikana siten, ettei yksittäisen auton enimmäisikä ylitä vaatimuksia.

Kaikkien autojen tulee olla huollettuja ja täyttää sopimusasiakirjoissa asetetut vaatimukset heti sopimuskauden alusta lähtien.

Muut kalustovaatimukset

Kohteet liikennöidään 2- ja 3-akselisilla paikallis- ja seutuliikenteeseen tarkoitetuilla matalalattia-autoilla, joissa matalalattiaosuus on vähintään etu- ja keskiovien välillä tai auto on täysmatala. 3-akselisen auton varakalustoksi riittää 2-akselinen auto. Linja-auto varustetaan kokosivun niiauksella. Paikkavaatimukset ovat seuraavat:

- 2-akselisessa autossa tulee olla vähintään 41 istumapaikkaa, joista korkeintaan 4 saa olla klaffi-istuimia. Kokonaispaikkamäärän tulee olla vähintään 65 paikkaa.
- 3-akselisessa autossa tulee olla vähintään 53 istumapaikkaa, joista korkeintaan 4 saa olla klaffi-istuimia. Kokonaispaikkamäärän tulee olla vähintään 85 paikkaa.

- Auton keskellä tulee olla paikat vähintään kaksille lastenvaunuille sekä pyörätuolipaikka ja invasilta keskiovella.
- Vammaisille on varattava keskioven etupuolelta 4 paikkaa (2+2), istuimet asennettava lattiatasolle. Kuljettajan taakse ensimmäiseen penkkiriviin on sijoitettava opaskoiran kanssa kulkevan näkövammaisen paikka, jonka viereisen istuimen on oltava ylös käännettävä, jos polvitila on alle 450 mm. Paikat on merkittävä käyttötarkoitusta ilmaisevilla symboleilla.

Autot on varustettava ilmastointilaitteilla, joiden jäähdytysteho on vähintään 20 kW ja lämmitysteho vähintään 25 kW. Autossa on oltava riittävä erillinen lämmitysjärjestelmä, esim. patterilämmitys.

Uusien linja-autojen kuljettajatila on varustettava turvaohjaamolla. Uusissa linja-autoissa on oltava matkustamotilaa tallentava kameravalvonta. Kameravalvonta kattaa etuoven alueen (kamera kuvaa kyytiin nousevat matkustajat ja rahastustapahtumat), keskioven alueen (kamera kuvaa keskiovesta poistuvat matkustajat ja matkustamoa) ja takaoven alueen (kamera kuvaa takaovesta poistuvat matkustajat ja matkustamon takaosaa).

Kaikissa linja-autoissa on oltava alkolukot.

Kaluston on noudatettava tilaajaväritysohjetta. Tilaaja sallii autojen sisä- ja ulkomainospintojen käytön mainostamiseen rajatuilla pinnoilla tilaajan ohjeistamalla tavalla. Tilaaja varaa korvauksetta tietyn määrän autoja joukkoliikenteen omaan markkinointiin, jonka toteutuskuluista tilaaja vastaa. Liikennöitsijällä ei ole oikeutta esittää linja-autoissa sähköistä informaatiota. Äänimainonta linja-autoissa on kielletty.

Maksujärjestelmävaatimukset

Kohteen liikenteessä on käytössä Waltti lippu- ja maksujärjestelmä, jossa käytetään Jyväskylän seudun joukkoliikenteen määrittelemiä lipputuotteita, käyttäjäryhmiä ja hinnoittelua.

Infojärjestelmävaatimukset

Liikenteessä olevissa autoissa on mahdollistettava reaaliaikainen seuranta ja tietojen välittäminen tilaajan informaatiojärjestelmän tarpeisiin. Tilaaja varaa mahdollisuuden asentaa erillisiä infonäyttöjä kaikkien autojen sisätiloihin.

Ajoneuvoon on asennettava varustus kuulutuksia varten. Autoissa on oltava valmius pysäkkikuulutuksille (ITxPT standardin mukainen), mikäli Tilaaja päättää ottaa pysäkkikuulutukset sopimuskauden aikana käyttöön. Pysäkkikuulutusjärjestelmä tulee kytkeä matkustajainformaatiojärjestelmään. Kuulutusten järjestelmävaatimukset tarkennetaan lopullisiin hankinta-asiakirjoihin.

Informaatiopalveluiden kehittyminen ja sähköisten palveluiden lisääntyminen on otettu toiminnallisissa vaatimuksissa huomioon.

Taukotilat ja pääteaseman WC

Tilaaja avustaa liikennöitsijöitä sopivien taukotilojen löytämisessä tarjoamalla tietoa vapaista liiketiloista. Tilaaja myös auttaa liikennöitsijää löytämään yhteyshenkilön, jonka kanssa tilojen käytöstä ja vuokrauksesta voi sopia.

Tilaaja avustaa kuljettajien käyttöön tarkoitettujen pääteasemavessojen sijoittamiseen ja suunnitteluun liittyvissä tehtävissä. Liikennöitsijän tehtävänä on järjestää tarvittavat tilat ja vastata myös aiheutuvista kustannuksista.

Varikkopalvelut

Liikennöitsijä vastaa itsenäisesti tontin vuokrauksesta tai ostamisesta sekä kaikista varikkotoiminnasta aiheutuvista kuluista.

Kuljettajan vaatetus

Kuljettajilta edellytetään tilaajan ohjeistuksen mukaista yhtenäistä pukeutumista.

Hankinnan kohteet ja niiden erityispiirteet

Kohteiden sopimuskausi on 5.6.2028 - 1.6.2036 (peruskausi), jonka jälkeen sopimusta on mahdollista jatkaa yhdellä kahden (2) vuoden mittaisella optiokaudella. Optiokauden käyttöönotosta päätetään viimeistään 12 kuukautta ennen peruskauden päättymistä.

Kohteiden liikennöintiin tarvitaan arviolta 20 autoa. Kohteiden vuosittaiset ajokilometrit ovat yhteensä noin 1,25 miljoonaa. Kohteiden vuosikustannusarvio on yhteensä noin 3,5 miljoonaa euroa (alv 0 %). Vuosikustannusarvio on laskettu vuoden 2026 tammi-elokuun toteutuneiden kustannusten keskiarvon perusteella.

Hankinta-asiakirjoissa on tarkemmat kuvaukset reiteistä ja aikatauluista.

Liikennöintikorvaus, palvelubonus ja -sanktiointi

Liikenne järjestetään bruttoperusteisesti. Liikennöintikorvaus maksetaan suoriteperusteisesti autopäivien, linjatuntien sekä linjakilometrien perusteella. Linjatuntihintoja pyydetään kaksi: 1) arkipäivä ja lauantai sekä 2) pyhäpäivä.

Liikennöintikorvaus (yksikköhinnat) on sidottu Tilastokeskuksen linja-autoliikenteen lähi- ja seutuliikenteen kustannusindeksiin.

Liikennöintikorvauksen lisäksi liikennöitsijälle maksetaan palvelubonus, joka liikennöitsijällä on asiakastyytyväisyyskyselyn tulosten perusteella mahdollisuus saada suoriteperusteisen liikennöintikorvauksen päälle. Bonuksen maksimiarvo on +2,5 %, jonka Liikennöitsijä voi enimmillään saada jakson aikana maksetuista korvauksista.

Palvelusanktion maksimiarvo on -2,5 %, joka vähennetään Liikennöitsijältä jakson aikana maksetuista korvauksista. Jos laadun kokonaisarvosana mittauksissa jää alle 3,8, tulee Liikennöitsijän tehdä viipymättä korjausesitys laadun parantamiseksi.

Mikäli laatu jää alle arvon 3,5 kahdessa peräkkäisessä mittauksessa, eikä korjaustoimilla ole saatu aikaan laadun olennaista paranemista, on Tilaajalla oikeus irtisanoa sopimus 12 kuukauden irtisanomisaikaa käyttäen.

Sopimuksen vastaisesta toiminnasta sanktioidaan liikennöitsijää sopimuksen ja tarjouspyynnössä kuvattujen periaatteiden mukaisesti.

Liikennesuoritteen muutos

Liikenteen suoritteita, linjoja ja liikenteen määrää voidaan muuttaa ennen liikenteen aloitusta. Muutos on mahdollinen myös sopimuskauden aikana, mikäli kysyntä, palvelutasotavoitteet, maankäyttö, määrärahat tai muut olosuhteet muuttuvat. Suoritteen muutos lasketaan verrattuna tarjouspyynnössä määriteltyyn liikennesuoritteeseen.

Tilaaja voi muuttaa sopimuksen mukaista vuotuista ajokilometrien määrää -15 % - +20 % sopimuskauden aikana ilman, että on kyse varsinaisesta option käytöstä.

Ylivoimaisen esteen sattuessa tilaajalla on oikeus yksipuolisesti vähentää liikennettä tarvittava määrä. Tällöin liikennöintikorvaus maksetaan toteutuneiden ajosuoritteiden perusteella liikennöidystä liikenteestä, jonka lisäksi korvataan vähennetyn liikenteen autopäivähinta.

Valintaperusteet

Kohdekohtainen valinta tehdään tarjousten laskennallisen vertailuhinnan perusteella.

Ehdotus
Esittelijä: Kari Ström, palvelupäällikkö

Jyväskylän seudun joukkoliikennelautakunta hyväksyy Hankasalmen, Laukaan ja Äänekosken liikennöintikohteiden hankintaperiaatteet. Palvelupäällikkö Kari Strömillä on vielä markkinavuoropuheluiden perusteella mahdollisuus tehdä tarkennuksia lopullisiin hankinta-asiakirjoihin.

Päätös
Päätösehdotus hyväksyttiin.

§ 30
Linkki tulevaisuuteen 2040 – Jyväskylän seudun joukkoliikenteen kehittämisohjelma

JyväskyläDno-2026-3885

Valmistelija / lisätiedot:

Ari Tuovinen, joukkoliikenneinsinööri, ari.tuovinen@jyvaskyla.fi

Liitteet

1 Linkki tulevaisuuteen 2040 raportti

Lähtökohta

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 alussa. Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen lisäksi toimivalta-alueeseen liittyivät Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka ja Äänekoski.

Uuden Linkki tulevaisuuteen 2040 -joukkoliikenteen kehittämisohjelman laatiminen aloitettiin joulukuussa 2025 ja se valmistui syyskuussa 2026.

Ohjelman tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen suosiota seudullisesti koko toimivalta-alueella.

Linkki tulevaisuuteen 2040 -ohjelman vuorovaikutus

Linkki tulevaisuuteen 2040 -ohjelmaa on laadittu yhdessä asiantuntijoiden, seudun kuntien päättäjien ja alueen asukkaiden kanssa. Työn aikana haastateltiin kaikkien Linkki-kuntien johtoa ja liikenteenharjoittajaa, toteutettiin kaksi laajaa päättäjäseminaaria, asukaskysely sekä kysely nuorisovaltuutetuille.

Lisäksi projektia esiteltiin Jyväskylän vammaisneuvostolle ja ikääntyneiden neuvostolle syyskuussa 2026. Heidän kokouksissaan nousi esille seuraavat asiat;

- Molemmat neuvostot pitivät joukkoliikenteen kehittämistä tärkeänä
- Esteettömyys ja saavutettavuus joukkoliikenteessä tulee huomioida (kalusto, pysäkit, BRT-linjat, pysäkkien kunnossapito ja valaistus)
- Asiakasviestinnässä huomioitava näkö- ja kuulorajoitteisten informaatiopalvelut (näytöt, kuulutukset)
- Liityntäpysäköinnin lisääminen ja matkaketjujen mahdollistaminen.

Yhdessä on pyritty hakemaan joukkoliikenneratkaisuja, joilla voidaan sujuvoittaa Jyväskylän seudun asukkaiden arkea, kun halutaan toteuttaa entistäkin houkuttelevampaa, elinvoimaisempaa ja kilpailukykyisempää Jyväskylän seutua.

Linkki tulevaisuuteen 2040 -ohjelman tavoitteet

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 matkamäärillä 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.

Helppoa ja ympäristöystävällistä liikkumista houkuttelevalla kaupunkiseudulla

Linkki tulevaisuuteen 2040 -ohjelman laadullisia tavoitteita on asetettu joukkoliikenteen helppokäyttöisyydelle ja laadukkaalle palvelulle. Tavoitteena on, että joukkoliikenteellä edistetään seudun kuntien saavutettavuutta ja elinvoimaa sekä elinympäristön viihtyisyyttä. Tarkemmin tavoitteet ovat seuraavat:

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.
- Käytetyimpien 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.

Toimenpiteet

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

Tärkeimpinä joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteinä on tunnistettu tarve selvittää seuraavia asioita tarkemmin:

1. Bussilinjaston selkeyttäminen ja tarjonnan lisääminen (selvitykset v. 2027–2031)
2. Tasataksa (selvitys v. 2027)
3. Linkkikeskuksen kapasiteetin kasvattaminen (selvitys v. 2028)
4. Joukkoliikenteen nopeuttaminen ja luotettavuuden parantaminen (selvitys v. 2027–2028)
5. Pysäkkien kehittäminen (selvitys v. 2028)
6. Matkaketjujen kehittäminen (selvitykset v. 2027–2028)

Matkamäärien kasvaessa tarvitaan tehokkaampia ja entistä houkuttelevampia joukkoliikennevälineitä. Vilkkaimman kaupunkiliikenteen yhteysvälin kehittämistä BRT-linjaksi tulee selvittää. BRT:n toteutuessa Jyväskylässä toimisi "kumipyöräratikka". Niin ikään mahdollisuuksia toteuttaa Äänekoski–Jyväskylä–Muurame -välille lähijunaliikennettä vuoden 2040 jälkeen selvitetään.

7. BRT-linjan kehittäminen (selvitykset 2029–2030)
8. Varautuminen lähijunaliikenteeseen (selvitykset 2027–2028).

Kaikki selvitykset on aikataulutettu MAL-sopimuskausittain. Mahdollisesta toteutuksesta päätetään selvitysten tulosten valmistuttua.

Linkki-joukkoliikenteen houkuttelevuuden kehittäminen on jatkuvaa toimintaa. Seuraaviin asioihin panostetaan osana jatkuvaa kehittämistä:

- Tarjonnan jatkuva kehittäminen sopimusrajojen puitteissa
- Yritysyhteistyö
- Asiakaslähtöinen suunnittelu ja markkinointi
- Asenteisiin ja arvoihin vaikuttaminen
- Kuljettajien palvelun kehittäminen.

Vaikutukset

Linkki 2040 -ohjelman hyväksyminen tarkoittaa sitä, että aloitetaan ehdotettujen strategisten toimenpiteiden tarkempi selvittäminen. Jatkosuunnittelussa selvitetään vaihtoehtoiset toteuttamistavat sekä tarkennetaan kustannusten ja vaikutusten arviointia. Tarkemmat päätökset toteutuksesta tehdään näiden selvitysten perusteella.

Esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia matkamäärien saavuttamiseen on Linkki 2040 -ohjelmassa alustavasti tarkasteltu joustolaskelmin ja asiantuntija-arvioin. Mahdollisia mallitarkasteluja ja kohdennetumpaa vuorovaikutusta toteutetaan tarkemman suunnittelun ja toteutukseen liittyvän päätöksenteon valmistelun yhteydessä.

Matkamäärien kasvutavoitteesta noin 2/3 arvioidaan saavutettavan joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteillä. Tärkein toimenpide matkamäärien kasvattamisessa on vuorotarjonnan lisääminen. Tarjonnan lisääminen yli puolella kasvattaa matkamääriä arviolta 30 prosenttia. Maankäyttö on tärkeässä roolissa: yhteensä noin neljännes kasvusta syntyy väestömäärän kasvusta ja maankäytön kehittämisestä. Matkamäärätavoitteen saavuttaminen voi edellyttää myös (valtakunnallisia) henkilöautoiluun kohdistuvia toimenpiteitä.

Liikennetarjonnan lisääminen kasvattaa liikennöintikustannuksia. Toisaalta matkamäärän kasvu lisää 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.

Linkki-liikenteen merkitys Jyväskylän kaupunkiseudulle

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

Hyvä joukkoliikennetarjonta mahdollistaa seudun talouskasvun ja kertoo kehittyvästä, edistyksellisestä ja ympäristöystävällisestä kunnasta. Toimiva joukkoliikenne sujuvoittaa arkea ja vahvistaa kuntalaisten hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä.

Ehdotus
Esittelijä: Kari Ström, palvelupäällikkö

Jyväskylän seudun joukkoliikennelautakunta hyväksyy seudullisen joukkoliikenteen Linkki tulevaisuuteen 2040 kehittämisohjelman ja esittää Jyväskylän ja Äänekosken kaupungeille sekä Hankasalmen, Laukaan, Muuramen, Petäjäveden ja Toivakan kunnille ohjelman hyväksymistä.

Kokouskäsittely
Keskustelun aikana Luka Lindqvist ehdotti seuraavaa:

1) Ehdotan, että

s. 32 otsikko "2. Tasataksa" alla oleva ensimmäinen kappale korvataan uudella versiolla.

vanha versio

"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."

Uusi korvaava versio

"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 kuntakohtaisesti muutoksen vaikutukset ainakin matkustajamääriin, lipputuloihin, liikennöintikustannuksiin, kuntien maksuosuuksiin ja subventioon sekä näiden arvioitua kehitystä kohti vuotta 2040. Vaikutusarvion valmistuttua sopijakunnille varataan mahdollisuus lausua muutoksesta ennen joukkoliikennelautakunnan päätöstä mahdollisesta tasataksaan siirtymisestä. Myöhemmin, kun uudesta hinnoittelusta on saatu kokemusta ja seurantatietoa, arvioidaan tarve tarkistaa kuntien välistä kustannusten jakoa."

2) Ehdotan, että

sivulle 34 "Jatkuva kehittäminen" lisätään loppuun seuraava kappale.

"Kuntien ja kaupunkien oma kehitystyö:

Kuntien ja kaupunkien omaa kehittämistä matkustajien ja matkamäärien lisäämiseen tarvitaan myös".

3) Ehdotan, että

korvataan s. 36 "Aikataulutus MAL-sopimuskausittain" oleva virke taulukon kohdassa 2028

"Tasataksa ja kuukausiveloitteinen kausikortti käyttöön".

seuraavasti:

"Tasataksa aikaisintaan käyttöön, mikäli tasataksapäätös myönteinen. Otetaan käyttöön kuukausiveloitteinen kausikortti".

Koska muutosehdotusta ei kannatettu, puheenjohtaja totesi sen raukeavan.

Päätös
Päätösehdotus hyväksyttiin.

Päivi Puura poistui paikalta kokouksesta tämän asian käsittelyn aikana ennen päätöksentekoa.

§ 31
Kyselyt

Toimielimen jäsenet sekä mahdolliset kaupunginhallituksen ja nuorisovaltuuston edustajat voivat ennen kokousta tai kokouksessa esittää kirjallisesti toimialaan liittyviä kysymyksiä.

Ei kyselyjä.

Muutoksenhakukielto

§26, §27, §28, §31

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai valitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

- vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §, laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa 6 §)
- hallinnon sisäistä määräystä, joka koskee tehtävän tai muun toimenpiteen suorittamista (laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa 6 §)
- virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)
- etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)
- varhaiskasvatuslain 57 §:n mukaista huomautusta tai huomion kiinnittämistä (Varhaiskasvatuslaki 63 § 2 mom.)
- hankintaoikaisun johdosta tehtyä päätöstä, jos hankintapäätöstä ei ole hankintaoikaisun johdosta muutettu (Hankintalaki 146 §)

Oikaisuvaatimus

§29, §30

Oikaisuvaatimusohje

Oikaisuvaatimusohje, kunnallisasiat

Päätökseen voi hakea muutosta oikaisuvaatimuksella. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla tuomioistuimeen.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä

- asianosainen eli se, johon päätös on kohdistettu tai se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa sekä
- kunnan jäsen.

Kuntien yhteisen toimielimen päätökseen saa oikaisuvaatimuksen tehdä myös sopimukseen osallinen kunta ja sen jäsen.

Oikaisuvaatimuksen maksu

Oikaisuvaatimuskäsittely on maksutonta.

Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on jätettävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Käytettäessä tavallista sähköistä tiedoksiantoa, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, kolmantena päivänä viestin lähettämisestä. Kirjeitse tapahtuvan tiedoksiannon kohdalla asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on asetettu yleisesti nähtäväksi Jyväskylän kaupungin verkkosivuille.

Oikaisuvaatimusaikaa laskettaessa tiedoksisaantipäivää ei lueta määräaikaan. Jos oikaisuvaatimusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa oikaisuvaatimuksen toimittaa ensimmäisenä sen jälkeisenä arkipäivänä.

Oikaisuvaatimuksen muoto, sisältö ja liitteet

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisena. Sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava;

- päätös, johon haetaan muutosta;
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi; ja
- muutosvaatimuksen perusteet.

Oikaisuvaatimukseen on **liitettävä** asiakirjat, joihin sen tekijä vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Kirjelmässä on mainittava oikaisuvaatimuksen tekijän nimi, asuinkunta ja postiosoite sekä puhelinnumero, johon asiaa koskevat ilmoitukset voidaan toimittaa.

Jos oikaisuvaatimuspäätös voidaan antaa tiedoksi sähköisenä viestinä, yhteystietona pyydetään ilmoittamaan myös sähköpostiosoite.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen viranomaiselle

Oikaisuvaatimus on muutoksenhakijan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen toimitettava Jyväskylän kaupungin kirjaamoon ennen oikaisuvaatimusajan päättymistä.

Oikaisuvaatimuksen voi toimittaa myös sähköpostitse. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjästä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Viranomaiselle toimitetun sähköisen asiakirjan katsotaan saapuneen määräajassa, jos asiakirja saapuu viimeistään määräajan viimeisen päivän aikana. Paperinen oikaisuvaatimuskirjelmä on toimitettava kaupungin kirjaamoon määräajan viimeisenä päivänä ennen kirjaamon aukioloajan päättymistä.

Sähköisen viestin (sähköpostin) katsotaan saapuneen viranomaiselle silloin, kun se on viranomaisen käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä siten, että viestiä voidaan käsitellä. Oikaisuvaatimus lähetetään aina lähettäjän omalla vastuulla. Jyväskylän kaupunki ei vastaa sähköpostilla lähetetyn oikaisuvaatimuksen tietoturvallisuudesta.

Oikaisuvaatimusviranomainen

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti päätöksen tehneelle toimielimelle tai viranhaltijapäätöksen osalta toimielimelle, jonka alaisuudessa viranhaltija toimii.

Jyväskylän kaupunki
PL 193
Vapaudenkatu 32 (käyntiosoite)
40101 Jyväskylä
kirjaamo@jyvaskyla.fi
Puhelin: 014 569 0888
Aukioloaika: klo 8.00–15.00

Päätös on lainvoimainen oikaisuvaatimusajan jälkeen, ellei siihen ole haettu muutosta eikä sitä ole otettu ylemmän toimielimen käsiteltäväksi.