



Joensuun seudun joukkoliikennestrategia 2030

18.2.2025

Valokuva Niko Forsell



JOENSUUN SEUDUN
JOUKKOLIIKENNE

RAMBOLL

Sisällysluettelo



Esipuhe	3
Tiivistelmä	4
1. Lähtökohdat	5
1.1 JOJO:n käsitteitä	5
1.2 Joukkoliikenne strategioissa	5
1.3 Työn tavoitteet	6
1.4 JOJO 2025	6
2. JOJO:n vuoden 2030 visio ja tavoitetilä	10
2.1 Visio 2030	10
2.2 Tavoitetilä 2030	10
3. JOJO:n laatukäytävät	11
3.1 Laatukäytävien merkitys	11
3.2 JOJO:n laatukäytävien kriteerit	11
4. JOJO-linjaston kehittymissuunnat	13
4.1 JOJO-linjaston kehittymiseen vaikuttavat asiat	13
4.2 JOJO-linjaston potentiaaliset kehittymissuunnat ja muut mahdollisuudet	13
4.3 Kehittämissuunnat JOJO-linjastoon	14
5. JOJO:n viestintä ja markkinointi	15
5.1 Toimintamalli	15
5.2 Ydinviesti	15
5.3 Mediat ja kohderyhmät	16
5.4 Markkinoinnin vuosikello	17
5.5 Markkinoinnin seuranta	18
6. Kehittämisohjelma vuosille 2025-2030	19
6.1 Liikenteelliset toimenpiteet	19
6.2 Toimintaympäristöön liittyvät toimenpiteet	20
6.3 Maankäyttöön liittyvät toimenpiteet	22
6.4 Viestinnälliset toimenpiteet	22
6.5 Hallinnolliset ja organisaationalliset asiat	23
6.6 JOJO:n rahoitus	23
7. Vaikutukset	24

Esipuhe

Työssä määriteltiin vuoden 2030 visio ja tavoitetilä sekä ohjeelliset toimenpiteet ohjaamaan Joensuun seudun joukkoliikenteen eli JOJO:n kehittämistä, rahoitusta, toimenpiteitä, markkinointia ja viestintää Joensuun kaupungissa sekä Kontiolahden ja Liperin kunnissa vuosina 2025-2030. JOJO:n viime vuosien myönteisen kehityskulun halutaan jatkuvan ja siihen panostetaan käytettävissä olevin keinoin. Työssä on tunnistettu JOJO:n potentiaali ja sen kehittämismahdollisuudet.

Joensuun seudun joukkoliikennestrategian 2030 laatiminen käynnistettiin maaliskuussa 2023. Hanke sai Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien myöntämän liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen, jolla on rahoitettu osa hankkeen kustannuksista. Työ on laadittu hankkeen muusta rahoituksesta vastaavan Joensuun kaupungin johdolla.

Hankkeen työryhmään ovat kuuluneet Joensuun kaupungista Rasmus Nousiainen (pj.), Timo Lappi, Marja-Leena Inkinen-Remes, Patrik Hämäläinen ja Henna Palovaara sekä konsulttina toimineesta Ramboll Finland Oy:stä Reijo Vaarala, Otso Alasko, Roope Palomaa ja Laura Kämäräinen. Työryhmä koontui hankkeen aikana yhteensä seitsemän kertaa.

JOJO:n vision ja tavoitetilan 2030 sekä kehittämissuuntien kartoittamiseksi pidettiin 11.6.2024 työpaja, johon oli kutsuttuina Joensuun, Kontiolahden, Liperin ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenteen ja maankäytön asiantuntijoita. Luonnosvaiheen raportista saatiin tammikuussa 2025 kommentit Joensuun kaupunginhallitukselta sekä Kontiolahden ja Liperin kunnan hallituksilta, minkä jälkeen raportti toimitettiin seudullisen joukkoliikennejaoston käsiteltäväksi. Joukkoliikennejaosto hyväksyi raportin helmikuussa 2025.



Tiivistelmä

JOJO:lla tarkoitetaan seudullista joukkoliikennettä, jota järjestetään Joensuun kaupungin toimesta Joensuun, Kontiolahden ja Liperin keskeisillä alueilla. Vuonna 2024 JOJO:ssa tehtiin yhteensä 2 911 306 matkaa. JOJO-matkojen kulkumuoto-osuus kaikista alueen matkoista on noin 2,7 %. Matkamäärät ovat kasvaneet hyvin ollen 19 % suuremmat kuin vuonna 2019 ennen koronaa. Pahimman koronavuoden 2020 matkamäärästä on nousua 72 %.

Työn tavoitteena oli määrittää JOJO:n vuoden 2030 visio ja sitä tukevat tavoitteet ohjaamaan joukkoliikenteen kehittämistä, rahoitusta, toimenpiteitä, markkinointia ja viestintää Joensuun kaupungissa sekä Kontiolahden ja Liperin kunnissa vuosina 2025-2030. JOJO:a koskeva edellinen kehittämisohjelma valmistui vuoden 2020 alussa. ”Joensuun kestävä liikuminen ja JOJO-joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2025” antoi suuntaviivat nykyiselle joukkoliikenteen kehittämiselle ja se on joukkoliikenteen osalta pääosin hyödynnetty.

”JOJO on selkeä ja helppokäyttöinen. Matkamäärät kasvavat” on vuoden 2030 visio. Vision mukaisesti vuonna 2030 JOJO:n kulkumuoto-osuus kaikista joensuulaisten, kontiolahtelaisten ja liperiläisten matkoista on 3,5 % ja JOJO:n matkamäärät ovat 30 % suuremmat vuoteen 2024 verrattuna. Tämä edellyttää palvelutason nostamista vähintään kasvavan kysynnän mukaisesti, JOJO:n selkeyden ja käytön helpottamista, kasvavia lipputuloja sekä vähintään vuoden 2024 rahoituksen tason säilyttämistä. Vision mukainen tavoitetilä on mahdollinen, mutta se on myös erittäin haasteellinen. Ihmisten mielikuva JOJO:sta tulee olla korkea, mitä helpotetaan myös viestinnän keinoin.

Työssä laadittu kehittämisohjelma sisältää viisi pääryhmää, joita:

1. Liikenteelliset toimenpiteet
2. toimintaympäristöön liittyvät toimenpiteet
3. maankäyttöön liittyvät toimenpiteet
4. viestinnälliset toimenpiteet
5. hallinnolliset ja organisaationalliset toimenpiteet.

Liikenteellisiä toimenpiteitä ovat JOJO:n palvelutasotavoitteiden päivittäminen, Waltti lippu- ja maksujärjestelmän tarkistaminen, ajosuoritteiden nostaminen, kuntakohtaisen kustannusjaon tarkastelu, linjaston tarkistaminen ja sen kilpailuttaminen. Toimintaympäristön toimenpiteet kohdistuvat vilkkaimpien pysäkkien varustelun parantamiseen, joista esimerkkinä mainittakoon odotuskatosten ja -tilojen lisäksi informaation ja matkaketjujen toimivuuden parantaminen. Maankäytön suunnittelun osalta korostetaan asuntojen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittamista laatukäytävien varsille sekä yleiskaavan määräyksissä laatukäytävien huomioon ottamista. Viestinnälliset toimenpiteet edellyttävät lisää henkilöresursseja joko koko- tai osa-aikaisesti. Muutoinkin JOJO:n vuoden 2030 visio ja tavoitteet, kasvavat matkamäärät, toiminnan kehittäminen sekä toimenpiteiden vaikutusten seuranta kaipaavat hallintoon jo nykyisin lisäresursseja. Lisäresurssien tarve kasvaa edelleen, jos JOJO:n järjestämän liikenteen määrä kasvaa tai JOJO:on lisätään muita velvoitteita kuten esim. nykyistä enemmän kuntien koulukuljetuksia.

1. Lähtökohdat

1.1 JOJO:n käsitteitä

JOJO

JOJO:lla tarkoitetaan seudullista joukkoliikennettä, jota järjestetään Joensuun kaupungin toimesta Joensuun, Kontiolahden ja Liperin keskeisillä alueilla. Näitä ovat Joensuussa kantakaupunki ja Hammaslahden suunnan liikenne, Kontiolahdella kuntakeskukseen, Lehmoon, Kontioniemeen, Paiholaan, Kulhoon ja Onttolaan sekä Liperissä kuntakeskukseen ja Ylämyllyn alueelle suuntautuvat liikenteet. JOJO:oon kuuluu myös osa koululinjoista.

JOJO:n Waltti-alue

JOJO:ssa käytetään Waltti lippu- ja maksujärjestelmää, joka on käytössä myös Pohjois-Savon ELY-keskuksen järjestämässä kuntien välisessä brutto-liikenteessä ja erillisillä sopimuksilla osassa markkinaehtoisessa liikenteessä. Waltti-alue kattaa JOJO:n lisäksi yhteydet Heinävaaraan, Kiihtelysvaaraan, Ilomantsiin, Tohmajärvelle, Kiteelle, Viinijärvelle, Outokumpuun, Polvijärvelle, Enoon, Uimaharjuun ja Lieksaan.

1.2 Joukkoliikenne strategioissa

JOJO:a koskeva edellinen kehittämisohjelma valmistui vuoden 2020 alussa. *”Joensuun kestävä liikuminen ja JOJO-joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2025”* antoi suuntaviivat nykyiselle joukkoliikenteen kehittämiselle, jossa pääpaino oli siirtyä puhtaaseen kalustoon ja lisätä joukkoliikenteen tarjontaa parhaiten kysyntää tuottavilla linjoilla. Joukkoliikenteen matkamäärän tavoitteeksi asetettiin noin 4 % vuotuinen kasvu, jolloin vuonna 2025 saavutettaisiin 3 000 000 matkaa. Kehittämisohjelma on joukkoliikenteen osalta pääosin hyödynnetty.

Joensuun valtuusto hyväksyi 15.11.2021 konsernin valtuustokauden strategian 2021–2025 *”Idän houkuttelevin”* ja 28.8.2023 strategian puolivälitarkastelun *”Helppo hengittää”*. Strategia sisältää toiminta-ajatuksen, arvot ja markkinoinnissa hyödynnettävän ydinviestin. Tavoitelinjaukset sisältää hiilineutraaliustavoitteen 2025 mennessä sekä ilmastovaikutusten huomioinnin kaikessa toiminnassa. Yksi viidestä avainmittareista on joukkoliikenteen matkamäärät, jossa tavoitteena oli 2 800 000 matkaa/vuonna 2025. Tämä on saavutettu jo vuoden 2024 aikana.

Joensuun paikallisliikenteen palvelutasotavoitteet (kohde 1) hyväksyttiin seudullisessa joukkoliikennejaostossa 27.8.2020. Seutuliikenteiden Joensuu-Liperi, Joensuu-Hammaslahti ja Joensuu-Kontiolahti liikenteiden (kohdet 2 ja 3) palvelutasotavoitteita päivitettiin 2.6.2025 alkavalle liikenteelle 13.12.2023. (kohta 1.4)

Kontiolahden ja Liperin kuntastrategiat tai kuntien muut strategiat eivät ole asettaneet joukkoliikenteelle erillisiä tavoitteita. Kontiolahden strategisessa yleiskaavassa 2040 esitetään rakentamisen keskittämistä Lehmo-kirkonkylä -akselille sekä Onttolaan, mikä voi mahdollistaa joukkoliikenteen palvelutason säilyttämisen ja kehittämisen myös tulevaisuudessa. Toimenpiteellä voidaan edistää myös joukkoliikenteen ja pyöräilyn laatukäytävien kehittämistä. Vanha Nurmeksentie/Kylmäojantie osoitetaan sellaiseksi 25.1.2024 vahvistetussa Lehmon osayleiskaavassa. Liperin on asettanut kestävä kehityksen ohjelmassaan 2022-2030 toimenpiteeksi joukko- ja palveluliikenteen kehittämisen ja edistämisen. Tavoitteina ovat vuorotiheyden kasvattaminen ja joukkoliikennekäytävien laadun parantaminen sekä PALI-liikenteen kehittäminen. Kaavoitukseen liittyvänä toimenpiteenä esitetään huomioitavan kävely- ja pyöräilyreittien tilavaraukset ja yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille.

1.3 Työn tavoitteet

Työn tavoitteena oli määrittää JOJO:n visio 2030 ja sitä tukevat tavoitteet ohjaamaan joukkoliikenteen kehittämistä, rahoitusta, toimenpiteitä, markkinointia ja viestintää Joensuun kaupungissa sekä Kontiolahden ja Liperin kunnissa vuosina 2025-2030. Määrittämistä ohjaa joukkoliikenteen matkamäärien kehittymiselle työn aikana asetetut tavoitteet (kohta 2.2) sekä rahoituksen reunaehdot. Joukkoliikenteen rahoitus koostuu kuntien ja valtion rahoituksesta, josta kuntien osuus on merkittävästi valtion osuutta suurempi. Rahoituksesta kerrotaan tarkemmin kohdassa 1.4.

JOJO:n vuoden 2030 visiota ja sitä tukevia tavoitteita edistävään toimenpide-ohjelmaan sisällytetään seuraavat asiat:

- **Liikenteelliset asiat;**
linjaston kehittämissuunnat, tarjonnan lisääminen sekä toimiva lippu- ja vyöhykejärjestelmä.
- **Toimintaympäristöön liittyvät asiat;**
joukkoliikenteen laatuikäytävien päivittäminen, pysäkkien kehittämisperiaatteiden määrittäminen, matkaketjujen toimivuus sekä informaatio.
- **Viestinnälliset asiat;**
joukkoliikenteen myönteistä kehittymistä tukevat markkinointi-, viestintä- ja kampanjointitoimenpiteiden tavat ja periaatteet.
- **JOJO:n laajuus;**
useamman kunnan mahdollisuus liittyä JOJO:oon.
- **Hallinnolliset ja organisaatiolliset asiat;**
joukkoliikenteen hallinnon rakenne ja päätöksenteko.

1.4 JOJO 2025

Joukkoliikenteen hallinto

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. Seudullisessa joukkoliikennejaostossa on kol-

me jäsentä Joensuun kaupungista, yksi jäsen Kontiolahden ja yksi Liperin kunnista sekä heidän henkilökohtaiset varajäsenensä. Lisäksi kokouksiin osallistuvat Joensuun kaupunginhallituksen ja nuorisovaltuuston edustajat. Joukkoliikennejaosto vastaa julkiseen henkilöliikenteeseen kuuluvista tehtävistä toiminta-alueellaan sekä henkilöliikennettä koskevista ja niiden järjestämiseen liittyvistä muista asioista. Kaikki JOJO:n valmisteluun, palvelutasoon, liikenteen järjestämiseen, seurantaan ja tiedottamiseen liittyvät tehtävät tehdään Joensuun kaupungin toimesta. Tehtävää hoitaa liikennejärjestelmänsinööri 50 %, joukkoliikennesuunnittelija 100 % ja joukkoliikenne-logistikko 60 % työpanoksellaan. Joukkoliikenteen hallinnon tehokas henkilömäärä on siis 2,1 henkilöä.

Vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset ovat Pohjois-Karjalan hyvinvointialueen, sairastamiseen liittyvät taksimatkat Kelan ja koulukuljetukset kuntien vastuulla. Valtaosa koulukuljetuksista hoidetaan erillisillä kaikille avoimilla koululinjoilla.

Matkamäärät

Vuonna 2024 JOJO:ssa tehtiin yhteensä 2 911 306 matkaa. Joensuun, Kontiolahden ja Liperin JOJO-matkojen kulkumuoto-osuus kaikista alueen matkoista on noin 2,7 %. Matkamäärät ovat kasvaneet hyvin ollen 19 % suuremmat kuin vuonna 2019 ennen koronaa. Pahimman koronavuoden 2020 matkamääristä on tapahtunut nousua 72 %.

Talous 2024

JOJO:n liikennöinnin kulut olivat vuonna 2024 yhteensä 12 571 000 €. Liikennöinnin nettokulut olivat tuottojen (*lipputulot 4 637 000 €, koulumatkaliput 619 000 €, valtionavustukset 740 000 € ja Kelan koulumatkatuki 1 323 000 €*) jälkeen 5 252 000 €. JOJO:n alijäämä oli -5 901 000 €, kun otetaan huomioon hallinnon nettokulut (649 000 €). Alijäämästä Joensuun osuus oli -4 595 000 €, Kontiolahden osuus -759 000 € ja Liperin osuus -548 000 €. Asukasta kohti nettomenot olivat Joensuussa 59 €/v, Kontiolahdella 50 €/v, Liperissä 46 €/v ja koko JOJO:n alueella 56 €/v. JOJO:n liikennöinnin tuottoihin ja kuluihin sisältyy ELY-keskuksen bruttoliikenne.

Syksyllä 2025 tarkistetaan JOJO:n kustannustenjakoperiaatteet kuntien välillä.

JOJO:n linjasto

JOJO:ssa on yhteensä 16 linjaa (kuva 1). Näiden lisäksi koulupäivinä ajetaan kaikissa kunnissa koululinjoja avoimena joukkoliikenteen.

JOJO:n linjasto 2.6.2025:

Paikallislinjat

- 1 Utra/Koillispuisto-Rantakylä (Ranta-Mutalantie)-keskusta-Niinivaara-Karhunmäki-Reijola
- 2 Utra/Kupluskylä-Rantakylä (Ruuhitie)-keskusta-Noljakka-Marjala
- 3 Mehtimäki-keskusta-Petäikkölä-Vehkalahti-Penttilä-keskusta-Voimatie-Raatekangas
- 4 Kulho-Karsikko-keskusta-Noljakka-Kytö-Onttola
- 6 Joensuu-keskusta-Noljakka-Lentoasema
- 9 Otsola-keskusta-Karsikko-Iksenvaara
- 11 Utra-Rantakylä (Ranta-Mutalantie)-keskusta-Mehtimäki-Urheilupuisto
- 12 Utra/Koillisportti-Rantakylä-keskusta-Noljakka-Marjala

Seutulinjat

- 101 Jyrinkylä-Ylämylly-Joensuu-Reijola-Niittylahti
- 102 Liperi-Honkalampi-Ylämylly-Joensuu-Nepenmäki
- 103 Hammaslahti-Haavanpää-Joensuu-Urheilupuisto
- 104 Hammaslahti-Suhmura-Joensuu-Otsola/Urheilupuisto
- 201 Kylmäoja-Lehmola-Joensuu-Hukanhauta
- 202 Kontiolahti-Lehmola-Mutala-Joensuu-Nepenmäki
- 203 Peltola-Joensuu-Vanha Nurmeksentie-Kontiolahti-Kontioniemi
- 204 Petäikkölä-Joensuu-Rantakylä-Lehmo-Paihola

JOJO kilpailutetaan kolmessa kohteessa, jotka ovat Joensuun paikallisliikenne (kohde 1, alle 100-numeroiset linjat) sekä seutuliikenteet Hammaslahti-Joensuu-Liperi (kohde 2, 100-alkuiset linjat) ja Joensuu-Kontiolahti (kohde 3, 200-alkuiset linjat). Lisäksi Noutopoika-palveluliikenne on oma kilpailukohde.

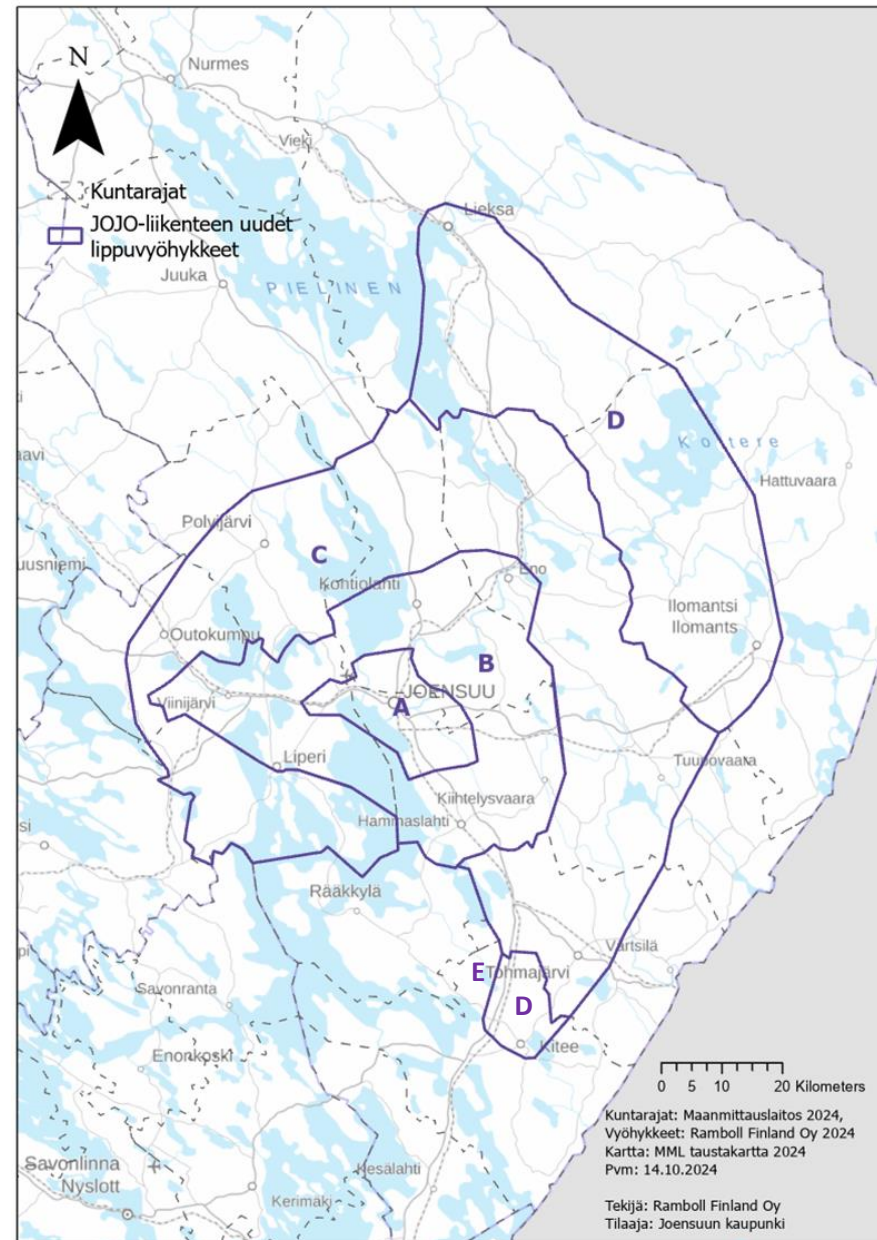


Kuva 1. JOJO-linjasto 2.6.2025. Koululinjat eivät näy kuvassa.

Lippu- ja maksujärjestelmä

JOJO:n lippuvyöhykkeiden määrä puolitetaan 2.6.2025 kahdeksasta neljään (kuva 2). Muutos laajentaa A-vyöhykettä Lehmon, Ylämyllyn, Reijolan ja Niittylahden alueille sekä B-vyöhykettä Viinijärven, Kiihtelysvaaran ja Enon alueille. Lisäksi aikaisemmat C ja D sekä E,F ja G -vyöhykkeet yhdistetään toisiinsa. Jatkossa C-vyöhyke ulottuu mm. Outokumpuun, Uimaharjuun ja Tohmajärvelle sekä D-vyöhyke Ilomantsiin, Kiteelle ja Lieksaan asti. Lippuvyöhykkeiden selkeyttä lisätään myös luopumalla City-vyöhykkeestä, jossa matkojen määrät olivat vähentyneet ja jossa eivät kelvanneet kaikki lipputuotteet. Muutoksen vaikutuksesta ”JOJO:n kaupunkiliikenteen alue” laajenee ja käyttäjiä kohdellaan kuntalaisuudesta riippumatta nykyistä tasapuolisemmin.

Vyöhykkeiden määrän lisäksi 2.6.2025 lippujärjestelmää selkeytetään vähentämällä lipputuotteiden määrää ja luomalla kolme erilaista maksuryhmää, jotka ovat kertamatkasta suoritettava maksu, kausilippu ja vuorokausilippu. Perinteisten kerta-, arvo- ja kausilippujen lisäksi JOJO-matkan voi maksaa mobiili-sovelluksella tai A ja B -vyöhykkeillä lähimaksuna. Lippujärjestelmän ikä-/käyttäjärhmiä ovat aikuiset, nuoret/opiskelijat ja lapset.



Kuva 2. JOJO-lippu- ja maksuvyöhykkeet 2.6.2025.

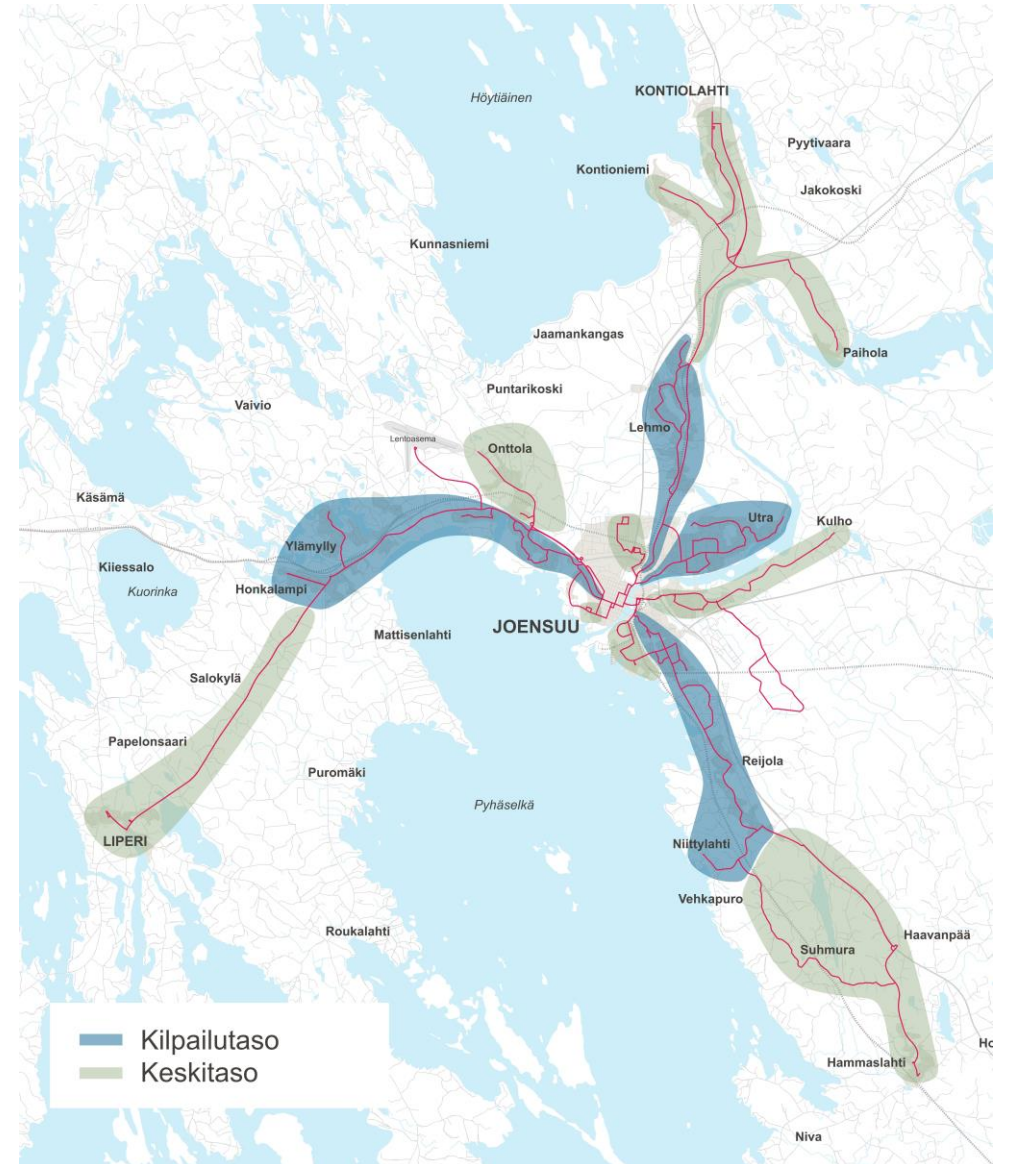
JOJO:n palvelutasotavoitteet

JOJO:n Joensuun paikallisliikenteen palvelutasotavoitteet hyväksyttiin 27.8.2020 seudullisessa joukkoliikennejaostossa. JOJO:n seutuliikenteen eli Joensuu-Liperi, Joensuu-Hammaslahti ja Joensuu-Kontiolahti liikenteiden palvelutasotavoitteita päivitettiin seudullisessa joukkoliikennejaostossa 13.12.2023 kesäkuun 2025 alussa alkavalle uudelle sopimuskaudelle.

JOJO:n kilpailutasoon kuuluu Joensuussa Rantakylän, Utran, Naljakan, Marjalan, Hukanhaudan, Reijolan ja Niittylahden suuntien alueet. Kilpailutasoon kuuluvia kohteita ovat myös yhteydet Kontiolahden Lehmosta ja Liperin Ylämyllyltä Joensuuhun. Keskitasoon kuuluvia kohteita ovat mm. Joensuussa Hammaslahti, Raatekangas, Karsikko, Multimäki, Penttilä, Vehkalahti, Mehtimäki ja Linnunlahti, Kontiolahdella kirkonkylä, Kontioniemi, Paihola, Onttola ja Kulho sekä Liperissä kirkonkylä. Muilla alueilla joukkoliikenteen palvelutaso on perustasoa. (taulukko 1, kuva 3) lentoasemalle järjestetään yhteydet Helsingin reittilennoille.

Taulukko 1. JOJO:n palvelutasoluokkien liikenteelliset tavoitteet talvella. Kesällä tavoitteet voivat olla alhaisempia.

Talviliikenne	Soveltamisaika	Kilpailutaso	Keskitaso	Perustaso
Liikennöinti-aika	Ma-To	5:00-24:00	6:00-23:00	7:00-17:00
	Pe	5:00-3:00	6:00-23:00	7:00-17:00
	La	5:00-24:00	8:00-21:00	Tarpeen mukaan
	Su	6:00-24:00	10:00-20:00	
Vuoroväli/vuoromäärä	Ruuhka (klo 7-9 ja 15-17)	Lisäkapasiteetti ja ns. pikavuorot	≥ 1 vuoro/h	1-5 vuoroa/ suunta/vrk
	Ma-Pe klo 10-14	≥ 2 vuoroa/h	≥ 1 vuoroa/ 2 h	-
	Ma-Pe klo 18-21			-
	La	≥ 1 vuoro/h		-
	Su			-
	Ma-Pe 5-7 ja klo 21 jälkeen		Tarpeen mukaan	-
	Yö	Tarpeen mukaan		-



Kuva 3. JOJO:n palvelutasotavoitteet.

2. JOJO:n vuoden 2030 visio ja tavoitetilä

2.1 Visio 2030

***”JOJO on selkeä ja helppokäyttöinen.
Matkamäärät kasvavat.”***

Näkökohtia vision taustalla ovat :

- ❑ Kestävä liikkuminen on megatrendi, joka lisää joukkoliikenteen arvostusta ja edistää sen käyttöä.
- ❑ Joensuun seudun taloudellinen kehitys tukee joukkoliikenteen kasvua.
- ❑ Joensuun seudun yhdyskuntarakenne mahdollistaa joukkoliikenteen kehittymisen.
- ❑ Kestävää liikkumista tukevat matkaketjut mahdollistavat joukkoliikenteen matkamäärien kasvun.
- ❑ JOJO:n kilpailutason alueita laajennetaan.
- ❑ Joukkoliikenteen kehittymiselle on potentiaalia erityisesti Rantakylän, Multimäen, Ylämyllyn, Reijolan ja Lehmon suunnilla.

2.2 Tavoitetilä 2030

”JOJO:n Waltti lippu- ja maksujärjestelmän A-vyöhykkeellä joukkoliikenne on kilpailukykyinen henkilöauton kanssa.”

JOJO:n visiota tukeva tavoitetilä vuonna 2030 on seuraava:

- ❑ JOJO:n kulkumuoto-osuus kaikista joensuulaisten, kontiolahtelaisten ja liperiläisten matkoista on 3,5 %.
- ❑ JOJO:n matkamäärät ovat 30 % suuremmat vuoteen 2024 verrattuna. Vuonna 2030 JOJO:ssa tehdään vähintään 3,75 miljoonaa matkaa vuodessa. JOJO:n matkamäärät kasvavat erityisesti Ylämyllyn, Reijolan, Multimäen ja Lehmon suunnilla.
- ❑ JOJO:n palvelutasoa nostetaan vähintään vastaamaan kysyntää. Palvelutaso on ajokilometreissä mitattuna 20 % parempi vuoteen 2024 verrattuna.
- ❑ JOJO:n matkamäärien nousun myötä kasvaneet lipputulot mahdollistavat paremman palvelutason. JOJO:n liikennöinnin nettorahoituksen taso on suhteellisesti samaa luokkaa kuin vuonna 2024.
- ❑ Joensuussa on käyttäjälle selkeä, helppokäyttöinen ja hinnoittelultaan edullinen kansallisen vertailun kestävä lippu- ja vyöhykejärjestelmä. Lippujen hintoja ei nosteta muuta kustannustasoa enempää.
- ❑ Lippu- ja vyöhykejärjestelmään 2.6.2025 tehtyjen muutoksien vaikutusta seurataan. Vyöhykkeiden määrää voidaan vähentää tai vyöhykerajoja siirtää tulosten perusteella.

3. JOJO:n laatukäytävät

3.1 Laatukäytävien merkitys

Joukkoliikenteen laatukäytävät erottuvat ympäristöstään paremman vuoro-
tarjonnan ja tasokkaampien pysäkki- ja liityntäjärjestelyjen ansiosta. Laatu-
käytävillä liikennöi useita linjoja ja niiden pysäkeillä alueen muihin pysäk-
keihin verrattuna paljon matkustajia. Laatukäytävien tulee sijoittua seudulle
määriteltyjen joukkoliikenteen palvelutasoluokkien yläpäähän (taulukko 1,
kuva 4).

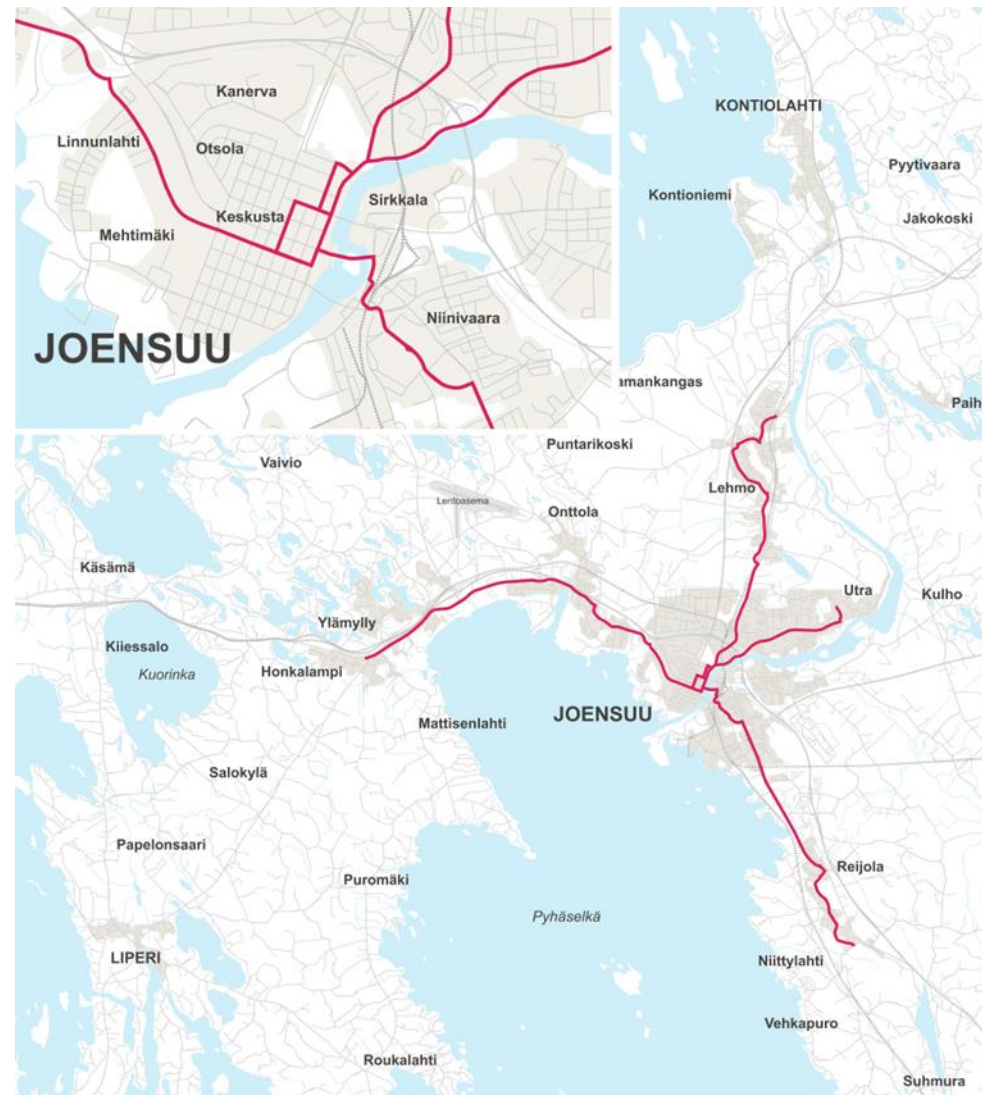
JOJO:n palvelutason parantaminen edellyttää kysynnän potentiaalin lisää-
mistä myös maankäytön keinoin. Seudun yleiskaavassa tulee ottaa huo-
mioon maankäytön tiivistämis- ja eheyttämismahdollisuudet laatukäytävi-
en varsilla.

3.2 JOJO:n laatukäytävien kriteerit

JOJO:n laatukäytävien kriteerit on soviteltu vuoden 2030 visioon ja tavoit-
etilaan (luku 2). Vaikka kriteerit eivät ole valtakunnallisesti korkeina, niin
alueellisesti ne ovat korkeita ja tarjoavat potentiaalin joukkoliikenteen
kysynnän kasvuun monin paikoin Joensuun seudulla.

Laatukäytävän liikenteelliset kriteerit

Laatukäytävällä joukkoliikenteen vuorotarjonta on talviarjen (ma-pe) ruuh-
ka-aikana (klo 7-9 ja 15-17) vähintään 4 vuoroa/h/suunta tai koko päivän
aikana (klo 7-21) vähintään 30 minuutin vuorotarjonta/suunta. Muilta osin
laatukäytävän liikennetarjonnan tulee täyttää kilpailutason vaatimukset
(taulukko 1).



Kuva 4. JOJO:n laatukäytävät.

Laatukäytävän pysäkkiympäristön fyysiset kriteerit

- **Odotustila** ; korotettu, esteetön (yli 50 nousijaa/vrk), vähintään 2,25 m leveä (minimi 0,9 m), eri materiaali muun ympäristön kanssa (suositus).
- **Odotuskatos ja sen varustus**; metallirunkoinen lasikatos, penkki vähintään kahdelle henkilölle ja roska-astia (vähintään silloin, kun pysäkillä on yli 30 nousijaa/vrk).
- **Informaatio**; pysäkkikyltti, pysäkin nimi, pysäkkiä käyttävien linjojen linjanumerot ja määränpää, linjakohtaiset pysäkkiaikataulut ja reittikartta (yli 30 nousijaa/vrk), digitaalinen informaatio (kaikki yli 100 nousijaa/vrk, suositus 50-100 nousijaa/vrk), langaton viestintäteknologia kännykkään.
- **Matkaketjujen toimivuus**; esteetön sekä turvallinen ja sujuva jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteys pysäkillle.
- **Pyöräpysäköinti**; Joensuun ruutukaava-alueen ulkopuolella runkolukittu pyöräteline siellä missä asutusta on yli 400 m etäisyydellä lähimmästä pysäkistä (katettu yli 100 nousijaa/vrk pysäkeillä), pysäköintipaikkojen määrä 20-30 % päivittäisestä matkustajamäärästä tai vähintään 10 paikkaa (yli 30 nousijaa/vrk)
- **Valaistus**; odotuskatoksessa tai tievalaistus (alle 30 nousijaa/vrk).
- **Hoito**; pysäkkiympäristön kunnossapito on korkeatasoista, yli 30 nousijaa/vrk pysäkit sisältyvät täsmähoitokohteisiin, kesällä katokset pestään vähintään 4 krt/v, viereisen jalankulku- ja pyöräliikenteen väylän kunnossapito on laatukäytäväluokassa tai hoitoluokassa A.
- Nousupysäkin pysäkkiparina olevan **poistumis pysäkin varustelu** (jos pysäkillä on yli 30 nousijaa/vrk, niin siinä noudatetaan aina nousupysäkin vaatimuksia); odotustilan vaatimukset ovat samat kuin nousupysäkillä, informaation vähimmäisvaatimus pysäkkikyltti, pysäkin nimi pysäkkiä käyttävien linjojen linjanumerot, Matkaketjujen toimivuus ja hoito sama kuin nousupysäkillä.

Laatukäytävän muut fyysiset kriteerit

Laatukäytävät kuuluvat kunnossapidon hoitoluokkaan A tai laatukäytäväluokkaan. Vilkkaimpien risteysien liikennevaloissa käytetään ruuhka-aikoina joukkoliikenne-etuisuuksia ja tarvittaessa joukkoliikenteen sujuvuutta parantavia risteysjärjestelyjä. Ajoinajan korotuksia ja alle 40 km/h nopeusrajoituksia vältetään. Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa hidastavilla pysäkkiratkaisuilla, liikennevaloilla, jalankulun ja pyöräliikenteen eritasoratkaisuilla, ajoradan kavennuksilla tai sivusiirtymillä.

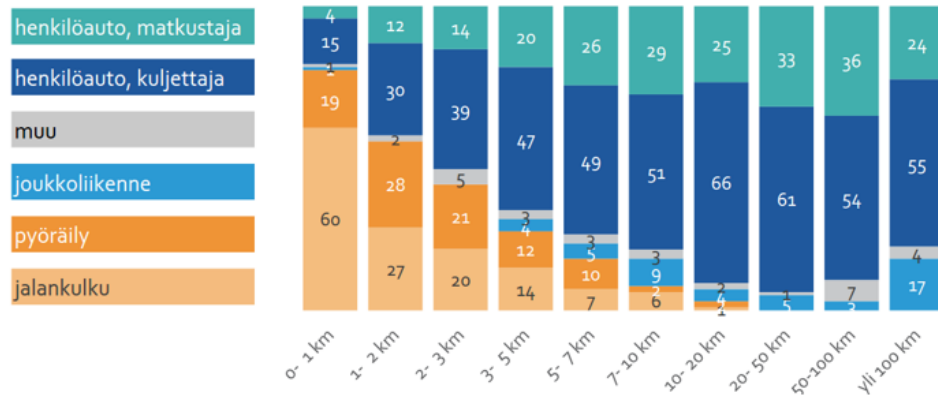


Kuva 5. Havainnekuva laatukäytävän nousupysäkistä, Jukolankatu L (Taustakuva Mapillary, kuvaa muokattu).

4. JOJO-linjaston kehittämissuunnat

4.1 JOJO-linjaston kehittämiseen vaikuttavat asiat

Joukkoliikenteen vahvuus on yli 5 km pituisilla matkoilla (HLT 2016 – Joensuun ydinkaupunkiseutu). Alle 3 km matkoilla pyöräliikenne on nopeudeltaan kilpailukykyinen kävelyyn, joukkoliikenteeseen ja keskusta-alueilla autoon verrattuna. Alle kilometrin matkoilla kävely on suosituinta.



Kuva 6. Kulikutapaosuudet matkan pituuden mukaan (HLT 2016 – Joensuun ydinkaupunkiseutu).

JOJO-linjaston kehittyminen edellyttää kysynnän lisäämistä maankäytön keinoin. Joensuussa kerrostalorakentamisen painopiste tulee pitkällä tähtäimellä olemaan ruutukaavakeskustassa, Penttilässä, Niinivaaralla ja Otsolessa. Pientalorakentaminen painottuu Karhunmäkeen, Multimäkeen ja jos-sain laajuudessa Utraan.

Tulevat kouluverkkomuutokset vaikuttavat JOJO-linjastoon.

Kontiolahdella Onttola, Lehmo ja kirkonkylä ovat strategisessa yleiskaa-vassa osoitettu tiivistettäväksi taajama-alueiksi. Asemakaavoja on laadittu enimmäkseen Lehmon ja kirkonkylän alueille.

Liperissä asemakaavoitus on viime vuosina keskittynyt Ylämyllylle ja siellä erityisesti Lehtorannan ja Jyrin alueille. Asemakaavoitusta jatketaan Honka-lammen ja Lautasuo-Lehtorannan alueille. Sompakankaan ja Pärnävaaran asemakaavan suunnittelutyöt käynnistetään. Lentoasemantien asemakaa-voitustyö aloitetaan tavoitteenasettelun täsmentyessä.

4.2 JOJO-linjaston potentiaaliset kehittämissuunnat ja muut mahdollisuudet

JOJO-linjaston potentiaalisia kehittämissuuntia ovat seuraavat alueet:

- Joensuussa Karhunmäen, Reijolan, Niittylahden ja Multimäen suunnat.
- Kontiolahdella Lehmon suunta, jossa palvelutaso on heikompaa kuin vastaavilla muilla seudun alueille, kuten esim. Reijolassa ja Ylämyllyllä.
- Liperissä Ylämyllyn alue mukaan luettuna Jyrinkylä ja Honkalampi.

Joukkoliikenteen linjaston vetovoimatekijöitä ovat nopeus, sujuvuus ja saavutettavuus. Linjaston nopeutta parannetaan valitsemalla nopeat ja mahdollisimman suorat reitit, käyttämällä joukkoliikenteen etuisuuksia sekä välttämällä ajoradan korotuksia. Sujuvuutta ja saavutettavuutta parannetaan toimivilla matkaketjuilla joukkoliikenteen pysäkeille.

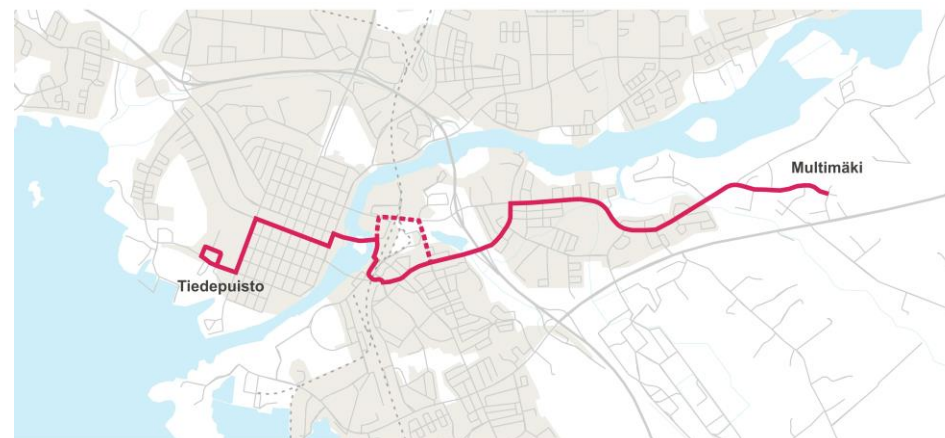
4.3 Kehittämissesitykset JOJO-linjastoon

Hyvin toimiviin JOJO-linjoihin merkittävien muutosten tekemistä kannattaa välttää. Matkustajamääriltään selkeästi vilkkaimpia ovat linjat 2 Utra-keskusta-Marjala ja 1 Utra-keskusta-Reijola, joita hieman nopeamman reitin linja 12 Utra-keskusta-Marja täydentää. Matkustajamääriltään hyviä ovat myös linjat 101 Jyrinkylä-keskusta-Niittylahti, 4 Kulho-keskusta-Onttola, 202 Kontiolahti-keskusta-Nepenmäki ja 3 Mehtimäki-Petäikkölä-Raatekan-gas.

Seuraavassa esitetään ohjeellisia linjaston kehittämis ehdotuksia:

- Linjan 101 Niittylahti-Joensuu-Ylämylly-Jyrinkylä jokaisen vuoron ajaminen samaa reittiä ts. jokaisen vuoron esitetään kulkevan selkeyden vuoksi Honkalammella ja Jyrinkylässä.
- Linjan 202 Nepenmäki-Joensuu-Mutala-Lehmola-Kylmäoja-Kontiolahti päätepysäkin siirtäminen Kontiolahdella yläkoulun ja lukion pysäkillä kirkonkylän pohjoisosan saavutettavuuden parantamiseksi. Tällöin Keskuskadulle esitetään rakennettavan uusi pysäkkipari Vierevänniementien kohdalle.
- Sortavalankadulle on kaavailtu uutta Sote-keskusta. Tässä tapauksessa JOJO-linjastoon esitetään toteutettavan Sote-keskusta palveleva oma linja, joka voi olla esim. Multimäki-Keskusta-Tiedepuisto/Mehtimäki (kuva 7) . Reitti voidaan ajaa menen tullen Karjalankadun tai Sortavalankadun kautta. Vuoroväli sovitetaan linjan tarpeiden mukaisesti.

Otsolan alueen joukkoliikenteen palvelut paranevat, mikäli alueelta rakennetaan uusi jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys Siltakadun alitse.



Kuva 7. Mahdollinen uusi Sote-keskusta palveleva linja keskuksen toteutuessa Sortavalankadulle.

5. JOJO:n viestintä ja markkinointi

5.1 Toimintamalli

JOJO:a markkinoidaan ympärivuotisesti valituille kohderyhmille kohtuullisella budjetilla ja työmäärällä. Markkinoinnin tehokkuutta voidaan lisätä keskittymällä oivaltaviin teksteihin, joille on olemassa valmiit pohjat lähetettäväksi eri medioihin. Samoja tekstejä voidaan käyttää ulkona sijaitsevilla mainosnäytöissä, hakukoneissa, lehdissä ja radiomainosten tuotannossa. Tällöin suurin osa budjetista voidaan käyttää mainostilan ostoon.

Sävyltään viestintä on optimistista, mukaan ottavaa ja asiallista. Viestinnän pääasiallinen kieli on suomi, mutta myös englantia voidaan käyttää erityisesti markkinoitaessa palveluita opiskelijoille.

5.2 Ydinviesti

JOJO:n ydinviesti tiivistetään sloganiin, esim. *"JOJO on helpompi"*. JOJO:n käyttäminen on arkea helpottava ratkaisu myös henkilöauton omistajalle.

Vastakkainasettelua ja syylistämistä vältetään, koska bussit soveltuvat kaikille. Ne voivat olla ratkaisu moneen arjen pulmaan, johon tarvitaan vähintään yhtä autoa. Bussilla lapset voivat liikkua harrastuksiin ja vanhemmat konsertteihin ilman yllättäviä lisäkuluja. Bussin käyttäminen on myös fiksua ja ekologista. Paljon autoilevat halutaan saada käyttämään bussia esim. sen helppouden vuoksi: bussin kyydissä säästyy pysäköinnin vaivalta ja sähköpostitkin saa luettua ennen työpisteelle saapumista.

Markkinoinnissa monistettava teksti koostuu kolmesta osasta (kuva 8):

Syy käyttää joukkoliikennettä + Matkalipun hinta kohderyhmälle + JOJO on helpompi.

Viestinnän kohderyhmiä on paljon ja mainostekstit räätälöidään niiden mukaisesti. Mainostekstit pidetään selkeinä ja asiallisina. Liika hassuttelu voi aiheuttaa väärinymmärryksiä.

Jos esimerkiksi autoilija halutaan vakuuttaa siitä, että bussi on kakkosautoa edullisempi, niin voidaan käyttää tekstiä: "Toinen auto perheeseen alkaen 69 €/kk. JOJO on helpompi."

Seuraavassa on esitetty esimerkkejä mainosteksteistä eri kohderyhmille:

- Autoilijat; "Työpäivän aloitus jo matkalla alkaen 69 €/kk"
- Perheet; "Lapsi harrastuksiin alkaen 35 €/kk"
- Eläkeläiset; "Edullisesti perille Hilja-lipulla 2,50 €/kerta"
- Opiskelijat; "Student: the bus is yours from € 49 /mo"



Kuva 8. Tekstivetoisia mainoksia voidaan monistaa helposti eri medioihin. Esimerkki JOJO-mainoksesta katunäytössä ja hakukoneessa.

5.3 Mediat ja kohderyhmät

Eri kohderyhmille räätälöityjen medioiden määrä lisääntyy jatkuvasti. Siinä missä ennen kohderyhmien tavoittamiseen riittivät mainokset kaduilla ja lehdissä sekä omat nettisivut, on nykyään pelkästään suosittuja sosiaalisia medioita kahden käden sormilla laskettava määrä.

Eri kohderyhmien kustannustehokas tavoittaminen vaatii eri medioiden taitavaa hallintaa. Taulukossa 2 havainnollistetaan sitä, miten eri medioita voidaan käyttää eri kohderyhmien tavoittamiseen eri kanavissa ja mikä on viestinnän pääasiallinen sisältö. Esimerkiksi verkkosivuilla voidaan kertoa palveluista kaikille kohderyhmille, kun taas radiossa tapahtuva kampanjointi kohdentuu enemmän autoilijoihin ja eläkeläisiin.

Medioiden määrä korostaa tarvetta erottuvalle brändille ja tekstipainotteisille mainoksille, joita on kustannustehokasta monistaa eri medioihin. Liian tarkkaa kohderyhmien segmentointia ei kannata tehdä, koska JOJO:n käyttäjäryhmät ovat laajoja ja heidän tarpeensa ovat samansuuntaiset. Esimerkiksi JOJO:n saavutettavuus ja kohtuullinen matkalipun hinta ovat tärkeitä lähes kaikille kohderyhmille. Kohdentaminen lisää myös viestinnän työmäärää.

Taulukko 2. Media kannattaa valita kohderyhmän ja viestin sisällön mukaan. Taulukon viestinnän sisällöt ja kohderyhmät ovat esimerkkejä.

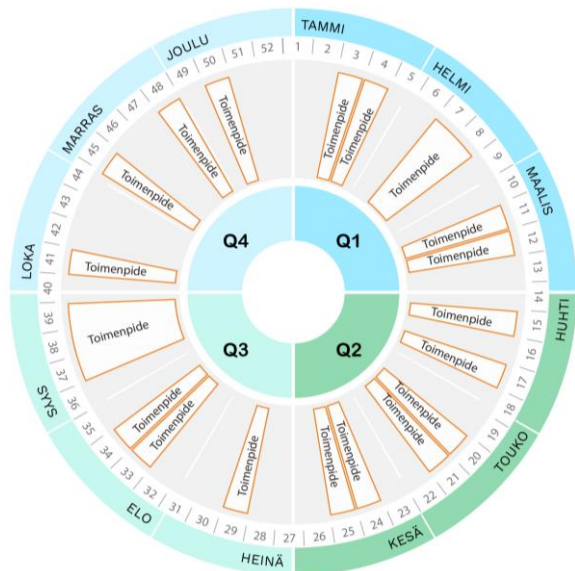
Media	Viestinnän sisältö	Kohderyhmät
Verkkosivut	• Palvelusta kertominen	Kaikki
Facebook ja Instagram	• Palvelusta kertominen • Kampanjat	Kaikki
Painetut lehdet	• Kampanjat	Kaikki, erityisesti eläkeläiset
10näytöt (katunäytöt)	• Kampanjat	Kaikki, erityisesti keskustassa paljon aikaa viettävät
Ostettu digitaalinen media (hakukoneet, meta)	• Kampanjat	Kaikki, tarvittaessa hyvin tarkka kohdennus
Tapahtumat	• Kampanjat	Opiskelijat (aloitusviikko), lapsiperheet (urheilutapahtumat), Ilosaarirock
Waltti Mobiili	• Palvelusta kertominen • Häiriötiedotteet	Kaikki sovelluksen käyttäjät
Aikatauluvihko	• Palvelusta kertominen	Erityisesti eläkeläiset
Radio	• Kampanjat	Erityisesti autoilijat ja eläkeläiset
Bussien näyttötaulut	• Palvelusta kertominen • Kampanjat	Kaikki nykyiset käyttäjät

5.4 Markkinoinnin vuosikello

Markkinoinnin vuosikellon avulla voidaan suunnitella ja aikatauluttaa markkinointitoimenpiteet koko vuoden ajalle, mikä lisää johdonmukaisuutta ja auttaa hallitsemaan resursseja tehokkaasti. Vuosikellon avulla varmistetaan, että tärkeät kampanjat, kohderyhmät ja sesonkiin liittyvät tapahtumat tulevat huomioiduiksi ajoissa. Vuosikello voidaan rakentaa esim. kvartaali- tai kuukausipohjaiseksi (kuva 9).

Taulukossa 3 esitetään JOJO:n nykyisen vuosikellon mukaiset markkinointitoimenpiteet. Vuosikellosta voidaan havaita, että nykyiset toimenpiteet painottuvat syksyllä. Talviajan markkinoinnissa on tehostamisen varaa, sillä lumisella ja huonolla säällä joukkoliikenteen käytön edut ovat kaikkein ilmeisimmät verrattuna autoiluun ja pyöräilyyn. Tällöin on hyvä aika markkinoida joukkoliikennettä.

Taulukon 3 täydentäminen on yksi markkinointisuunnitelman tehtävistä.



Kuva 9. Esimerkki markkinoinnin vuosikellosta ympyrämuodossa.

Taulukko 3. Vuosikello auttaa pitämään viestinnän jatkuvana ja johdonmukaisena vuoden ympäri. Taulukossa on kuvattu vain JOJO:n nykyiset kampanjat alustavalla tasolla.

Toimenpide	Aikataulu	Tavoite	Mediat	Kohderyhmät	Kumppanit
Palveluiden muutokset	Jatkuva	Tietoisuus muutoksista	Some, verkkosivusto	Kaikki	
Hilja-hinnat heinäkuussa	Kesä-heinäkuu	Matkamäärien lisääminen kesäaikana	Some, verkkosivusto	Kaikki	
Kausilippu-arvonta opiskelijoille	Syyskuu	Tietoisuus opiskelijoiden keskuudessa	Opiskelija-tapahtumat	Opiskelijat	Itä-Suomen yliopisto, Karelia ammatti-korkeakoulu
Auton vapaapäivä	22.9.	Autoilijoiden houkuttelu kokeilemaan bussia	Some, verkkosivusto	Autoilijat	
Hiljan päivä	8.10.	Tietoisuus Hilja-lipusta	Some, verkkosivusto	Kaikki	

5.5 Markkinoinnin seuranta

Markkinointi on investointi, jonka tuloksellisuutta tulee seurata. Markkinointiviestinnällä voidaan kasvattaa JOJO:n käyttäjämääriä, mutta sen vaikutus on usein epäsuora. Muussa kuin kampanjamuotoisessa markkinointiviestinnässä vaikuttavuuden seurantaan tarvitaan liikevaihdon tai matkamäärien muutoksen lisäksi muita mittareita.

Bränditutkimus on tärkeä markkinointiviestinnän vaikuttavuuden mittari. Sen avulla seurataan mm. kuluttajien mielikuvia tietyistä brändeistä sekä tietoisuutta brändien tarjoamista palveluista. Positiivinen mielikuva ja tietoisuus palveluista vaikuttavat keskeisesti kuluttajien ostokäyttäytymiseen.

Bränditutkimus kannattaa tehdä ennen markkinointitoimenpiteitä, jotta saadaan vertailukohta toivotuille muutoksille. Bränditutkimuksen lisäksi vaikuttavuuden seurannassa kannattaa hyödyntää erilaisia digitaalisia mittareita, kuten verkkosivuston liikenne- ja sosiaalisen median dataa.

Haluttua lopputulosta ennakoivia mittareita, joihin markkinointiviestinnällä vaikutetaan suoraan ovat esimerkiksi seuraavat:

- JOJO:n verkkosivujen kävijämäärien muutokset
- sosiaalisen median julkaisujen tykkäykset ja kommentit
- asiakastyytyväisyys
- asukkaiden tietoisuus JOJO:sta palveluineen
- JOJO:n mielikuvan positiivisuus
- Waltti-sovelluksen latausten määrä.

Markkinointiviestinnän vaikutus matkamäärien kasvuun on osoitettu kuvassa 10.



Kuva 10. Markkinoinnin vaikutus matkamäärien kasvuun on usein epäsuora. Sen vuoksi markkinoinnin vaikuttavuutta kannattaa mitata bränditutkimuksella.

6. Kehittämishohjelma vuosille 2025-2030

6.1 Liikenteelliset toimenpiteet

JOJO:n ajosuoritteiden nostaminen

JOJO:n ajosuoritteita ja siten myös palvelutasotavoitteita nostetaan vähintään vastaamaan kysyntää.

JOJO:n palvelutasotavoitteiden päivittäminen

JOJO:n palvelutasotavoitteet päivitetään vuoden 2030 vision ja tavoitetilan mukaiseksi yhteistyössä Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kanssa. Liikenteelliset palvelutasotavoitteet tarkistetaan tilanteeseen, jossa JOJO:lla tehdään vähintään 3,75 miljoonaa matkaa vuodessa. Kuntien strategiat edellyttävät myös palvelutasotavoitteiden päivittämistä. JOJO:n palvelutasotavoitteiden päivittäminen alustava sisältö:

- Tarkistetaan palvelutasotavoitteiden kriteerit
- tarkistetaan eri palvelutasotavoitteisiin (kilpailu-, keski- ja perustaso) kuuluvat alueet
- arvioidaan palvelutasotavoitteisiin pääsemiseksi vaadittavat toimenpiteet, kustannukset ja vaikutukset.
- Kustannusarvio konsulttityönä: noin 15 000 €.

JOJO:n Waltti lippu- ja maksujärjestelmän tarkistaminen

JOJO:n lippuvyöhykkeiden määrä puolitetaan 2.6.2025 kahdeksasta neljään ja lippujärjestelmää selkeytetään vähentämällä lipputuotteiden määrää ja luomalla kolme erilaista ryhmää. Lippuvyöhykkeiden ja lippujen hintojen muutosten vaikutuksia seurataan. Seurantatietojen perusteella vyöhykkeet tarkistetaan ja varaudutaan vähentämään niiden määrä 1-3:een.

Työssä:

- Määritetään uudet vyöhykkeet
- tehdään tarvittavat toimenpiteet lippu- ja maksujärjestelmään
- arvioidaan vyöhyke- ja lippujärjestelmän vaikutukset matkamäärien ja lipputulojen kehittymiseen.
- Kustannusarvio konsulttityönä: noin 15 000 €.

JOJO-linjaston tarkistaminen

JOJO-linjasto tarkistetaan vuoden 2030 vision ja tavoitetilan mukaiseksi.

Työssä:

- Tehdään linjaston reitteihin tarvittavat muutokset ottaen huomioon linjojen toimivuus (sopivat autokierrot – ajoajat eivät ole liian tiukkoja/väljiä)
- määritetään linjojen vuorovälit
- arvioidaan linjastosuunnitelman vaikutukset matkamäärien ja lipputulojen kehittymiseen
- laaditaan operatiivinen suunnitelma (autokiertoihin sopivat automäärä, ajotunnit ja ajokilometrit)
- arvioidaan liikenteen järjestämisen kustannukset.
- kustannusarvio konsulttityönä: noin 35 000 €.

Bussien informaationäyttöjen määrän laajentaminen

Kaikissa busseissa (ei koske vara-autoja) on informaationäytöt.

JOJO-linjaston kilpailuttaminen

JOJO-linjasto kilpailutetaan vaiheittain nykyisten sopimusten ja mahdollisten optioiden päättyessä.

6.2 Toimintaympäristöön liittyvät toimenpiteet

Toimintaympäristön ohjeelliset toimenpiteet kohdistuvat pysäkkiympäristöihin. Niissä on otettu huomioon olemassa oleva varustus ja kunto (Google-Maps-pohjainen tarkastelu). Toimenpiteitä ohjaa kohdassa 3.2 esitetyt laatu-käytävän pysäkkiympäristön fyysiset kriteerit ja toimenpideohjelman ohjeellisessa priorisoinnissa on painotettu vilkkaimpia pysäkkejä. Kohteiden toteuttaminen riippuu vuosittain kuntien talousarvioinnin investointimäärärahoista. Toimenpiteistä voidaan rakentaa myöhemmin ”järkevänkokoisia paketteja”.

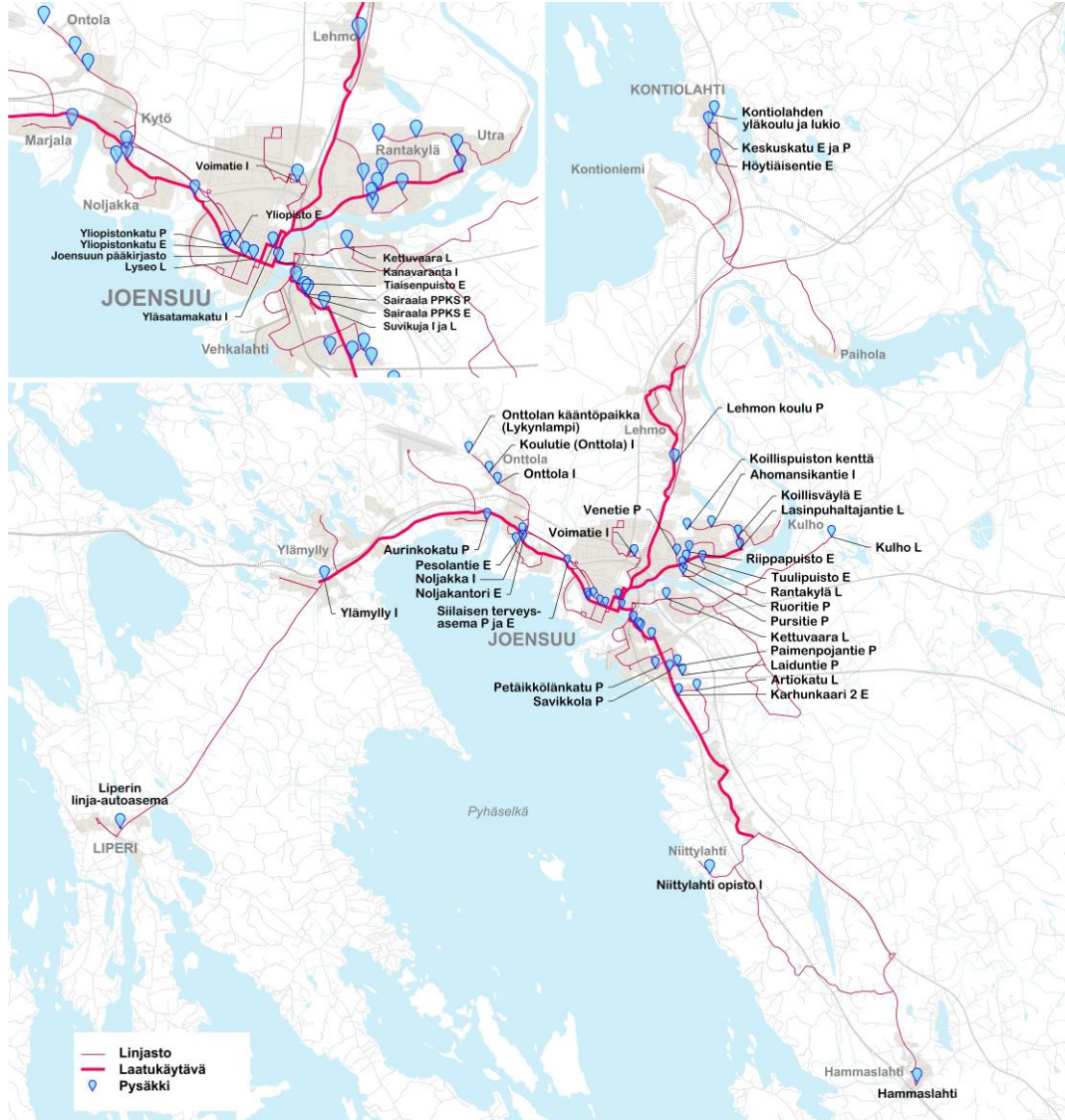
Toimintaympäristöön kohdistuvia toimenpideryhmiä ovat (kustannusarvioinnissa käytetyt suuntaa antavat yksikköhinnat, alv. 0 %):

1. Digitaalisen informaation toteuttaminen (4 000 €/kpl)
2. Uuden pysäkkilevikkien toteuttaminen (12 000 €/kpl)
3. Odotustilan tason parantaminen, 50 m2 (3 000 €/kpl)
4. Odotuskatoksen toteuttaminen (15 000 €/kpl)
5. Odotuskatoksen uusiminen (15 000 €/kpl)
6. Katetun pyöräpysäköinnin toteuttaminen (15 000 €/kpl)
7. Runkolukittavan pyöräpysäköinnin toteuttaminen (3 000 €/kpl)
8. Muu toimenpide

Taulukko 4. Toimintaympäristöön kohdistuvat ohjeelliset toimenpiteet. Pysäkkien sijainnit on esitetty kuvassa 11.

Pysäkki	Kunta	Nousijat/ vrk	Toimenpiteet								Kustannus (€, alv 0 %)	Arvioitu toteutus
			1	2	3	4	5	6	7	8		
Kontiolahden yläkoulu ja lukio	Kontiolahti	177	1								4 000 €	2025
Keskuskatu E, Vierevänniementien kohta	Kontiolahti	74	1	1	1	1			1		37 000 €	2026
Keskuskatu P, Vierevänniementien kohta	Kontiolahti			1	1						15 000 €	2026
Kulho L (päätepysäkki)	Kontiolahti	18							1		3 000 €	2027
Onttola I	Kontiolahti	8							1		3 000 €	2027
Höytiäisentie E, Kontiolahti	Kontiolahti	12							1		3 000 €	2028
Lehmon koulu P	Kontiolahti	22				1					15 000 €	2029
Koulutie (Onttola) I	Kontiolahti	12							1		15 000 €	2029
Onttolan kääntöpaikka (Lykynlampi)	Kontiolahti									1	60 000 €	Ei arvioitu
Ylämylly I	Liperi	40	1								4 000 €	2027
Linja-autoasema, Liperi	Liperi	27	1							1	7 000 €	2027

Pysäkki	Kunta	Nousijat/ vrk	Toimenpiteet								Kustannus (€, alv 0 %)	Arvioitu toteutus
			1	2	3	4	5	6	7	8		
Yläsatamakatu I	Joensuu	183	1								4 000 €	2025
Kanavaranta I	Joensuu	181	1								4 000 €	2025
Sairaala PKKS P	Joensuu	118	1								4 000 €	2025
Lyseo L	Joensuu	108	1								4 000 €	2025
Rantakylä L	Joensuu	101	1		1			1			22 000 €	2025
Yliopistokatu P	Joensuu	64	1								4 000 €	2025
Yliopistokatu E	Joensuu	52	1								4 000 €	2025
Laiduntie P	Joensuu	51					1		1		18 000 €	2025
Suvikuja L	Joensuu	81	1								4 000 €	2026
Siilaisen terveysasema E	Joensuu	44	1								4 000 €	2026
Suvikuja I	Joensuu	39	1						1		7 000 €	2026
Siilaisen terveysasema P	Joensuu	28	1								4 000 €	2026
Sairaala PKKS E	Joensuu	23	1								4 000 €	2026
Reijola P (pysäkkilevikkien pidentäminen)	Joensuu	34			1	1					15 000 €	2026
Joensuun pääkirjasto	Joensuu	41				1					15 000 €	2027
Paimenpojantie P	Joensuu	35					1		1		18 000 €	2027
Hammaslahti, päätepysäkki	Joensuu	21	1			1			1		22 000 €	2027
Karhunmäki 2 E	Joensuu				1	1					15 000 €	2027
Ruoritie P	Joensuu	69					1		1		18 000 €	2028
Noljakantori E	Joensuu	58							1		3 000 €	2028
Voimatie I	Joensuu	57				1					15 000 €	2028
Kettuvaara L	Joensuu	41				1					15 000 €	2028
Savikkola P	Joensuu	37			1		1				18 000 €	2028
Petäikkölänkatu P	Joensuu	30					1		1		18 000 €	2028
Tuulipuisto E	Joensuu	68					1		1		18 000 €	2029
Aurinkokatu P	Joensuu	30				1					15 000 €	2029
Niittylahti opisto I	Joensuu	27						1			15 000 €	2029
Venetie P	Joensuu			1	1						15 000 €	2029
Noljakka I	Joensuu	47		1		1					27 000 €	2030
Riippapuisto E	Joensuu	43				1					15 000 €	2030
Artiokatu L	Joensuu	33				1			1		18 000 €	2030
Yliopisto E	Joensuu	16				1					15 000 €	2030
Koillisväylä E	Joensuu	92					1				15 000 €	2030-
Pesolantie E	Joensuu	68					1				15 000 €	2030-
Lasipuhaltajantie L	Joensuu	44					1				15 000 €	2030-
Pursitie P	Joensuu	40					1				15 000 €	2030-
Ahomansikantie I	Joensuu				1	1					15 000 €	2030-
Koillispuiston kenttä, pysäköintialueen laajentaminen	Joensuu									1	60 000 €	Ei arvioitu
Yhteensä			17	7	8	11	10	3	14	2	698 000 €	
- Joensuu			13	5	6	9	10	2	9	1	532 000 €	
- Kontiolahti			2	2	2	2	0	1	4	1	155 000 €	
- Liperi			2	0	0	0	0	0	1	0	11 000 €	



Kuva 11. Ohjeelliseen toimenpideohjelmaan sijoittuvat pysäkit. Toimenpideohdotukset on esitetty taulukossa 4.



Kuva 12. Kurjenkatu L pysäkki laatuikäytävällä Utrantiellä (Kuva Mapillary). Suojatien ja kaiteen toteuttaminen määritellään pyöräliikenteen edistämisohjelmassa.

6.3 Maankäyttöön liittyvät toimenpiteet

Maankäytön suunnittelulla voidaan parantaa JOJO:n toimintaedellytyksiä. Asuntojen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittaminen laatukäytävien varsille luo edellytykset JOJO:n kehittymiselle ja kestävän liikkumisen käytölle. Maankäytön suunnittelulla voidaan vaikuttaa myös laatukäytävien kehittämiseen, minkä vuoksi laatukäytävät esitetään näkyvän kaavamerkintänä ja määräyksinä yleiskaavassa. Kaavamääräyksissä voidaan ottaa kantaa esim. laatukäytävän laatuun. Toimintojen hajasijoittaminen ei tue joukkoliikennettä ja aiheuttaa kunnille usein kallista lakisääteisten kuljetusten järjestämistä.

Esimerkki kaavamääräyksestä:

Joukkoliikenteen laatukäytävällä mahdollistetaan sujuva joukkoliikenne sekä tilajärjestelyt ja yhteydet pysäkeille. Ruuhkaisimpien risteyksien liikenne-valoissa voidaan käyttää joukkoliikenne-etuisuuksia. Vilkkaimmilla pysäkeillä varaudutaan pyöräpysäköinnin järjestämiseen. Laatukäytävällä vältetään ajo-radan korotuksia ja alle 40 km/h nopeusrajoituksia.

6.4 Viestinnälliset toimenpiteet

Viestinnän ja markkinoinnin henkilöresurssien lisääminen

Ammattimainen markkinointiviestintä voi lisätä tietoisuutta joukkoliikenteen palveluista, parantaa JOJO:n mielikuvaa ja vahvistaa nykyisten asiakkaiden asiakaskokemusta ja sitoutumista.

Onnistuakseen viestinnän on oltava hyvin kohdennettua, oikea-aikaista ja jatkuvaa. Tämä edellyttää joukkoliikenteen hallintoon lisää henkilöresursseja joko koko- tai osa-aikaisesti. Ilman lisäresurssia markkinointia ja viestintää on vaikeaa toteuttaa ja kehittää pitkäjänteisesti.

Viestintähenkilön työnkuvaan voivat kuulua esim. seuraavat asiat:

- Sisällöntuotanto eri kanaviin
- markkinointisuunnitelman luominen ja kehittäminen joukkoliikenne- ja kaupunkistrategian mukaisesti
- markkinoinnin vaikuttavuuden seuranta
- uusien ja luovien markkinointiviestintätoimenpiteiden kehittäminen
- yhteistyö eri toimijoiden kanssa (tapahtumajärjestäjät, kaupungin viestintä, mainostoimistot...).

Työssä tarvittavia taitoja voivat olla esim. seuraavat asiat:

- Erinomainen kirjallinen ja suullinen viestintätaito
- vähintään suomen ja englannin kielen taito
- kokemus markkinoinnista, sosiaalisen median hallinnasta ja visuaalisesta suunnittelusta
- kyky analysoida dataa ja tunnistaa trendejä
- asiakaslähtöisyys ja yhteistyökyky
- itsensä johtaminen.

Kokemusta haettavalla henkilöllä aiemmista vastaavista tehtävistä on hyvä olla vähintään 3-5 vuotta.

Tuloksellisuuden seuranta

Säännöllisesti toteutettavan bränditutkimuksen avulla JOJO:n mielikuvan positiivisuutta sekä palveluiden tunnettuutta voidaan selvittää vahvuuksineen ja kehityskohteineen.

Tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää erityisesti viestinnässä ja markkinoinnissa, mutta myös palveluiden kehittämisessä. Tavoitteena on, että JOJO pystyy vastaamaan paremmin sekä nykyisten että potentiaalisten uusien käyttäjien tarpeisiin.

6.5 Hallinnolliset ja organisaationalliset asiat

JOJO:n kuntakohtaisen kustannusjaon tarkastelu

Työssä tarkistetaan JOJO:n liikennöinnin kustannusjaon määräytymisen periaatteet kuntien kesken. Tarkastelussa otetaan huomioon osapuolten tasapuolinen kohtelu, JOJO:n matkamäärät, lipputulot ja palvelutaso eri kunnissa sekä liikennöinnin toimintaedellytykset. Tarkasteluun sisältyy benchmarkkaus. Kustannusjaon valinnan pohjalle tehdään riittävä määrä herkkyystarkasteluja.

- Kustannusarvio konsulttityönä noin 10 000 €.

JOJO:n henkilöresurssit

JOJO:n valmisteluun, palvelutason, liikenteen järjestämiseen, seurantaan ja tiedottamiseen liittyviin tehtäviin on nykyisin resursoitu yhteensä 2,1 tehokasta henkilötyöpäivää (kohta 1.4). JOJO:n vuoden 2030 visio ja tavoitteet, kasvavat matkamäärät, toiminnan kehittäminen, tehokkaampi viestintä ja markkinointi sekä toimenpiteiden vaikutusten seuranta kaipaavat hallintoon jo nykyisin lisäresursseja. Lisäresurssien tarve kasvaa edelleen, jos JOJO:n järjestämän liikenteen määrä kasvaa tai JOJO:on lisätään muita velvoitteita kuten esim. nykyistä enemmän kuntien koulukuljetuksia.

JOJO:n hallinnon resursseja esitetään lisättävän seuraavilla tavoilla:

- Lisätään Joensuun kaupungin JOJO-organisaation tehokasta henkilö-määrää 2,1:stä 2,5:een. Tällöin JOJO:ssa työskentelee kaksi joukkoliikennesuunnittelijaa/-logistikkoa 100 % työpanoksella ja yksi 50 % (liikennejärjestelmänsinööri). Tämä ei edellytä JOJO:n laajenemista. (kohta 1.4)
- Edellisen lisäksi viimeistään JOJO:n laajentuessa palkataan koko- tai osa-aikaisesti henkilö, jonka pääasiallinen tehtävä on viestintä ja markkinointi (kohta 6.4).

6.6 JOJO:n rahoitus

JOJO:n vuoden 2030 visiossa ja tavoitteissa matkamäärät ovat 30 % suuremmat vuoteen 2024 verrattuna ja kasvaneet lipputulot mahdollistavat paremman palvelutason. JOJO:n liikennöinnin rahoituksen tason tavoitellaan olevan suhteellisesti samaa luokkaa kuin vuonna 2024. Toisin sanoen tavoitteena on, ettei ajosuoritteiden kasvu ainakaan merkittävästi nosta JOJO:n liikennöinnin nettokustannuksia.

JOJO:n kehittämisohjelma sisältää liikennöinnin rahoituksen lisäksi toimintaympäristöön, viestintään ja hallinnon resursseihin kohdistuvia toimenpiteitä. Nämä edellyttävät usein myös suunnittelua, johon tarvitaan joko ostettuja palveluita, lisää henkilöresursseja JOJO:lle tai molempia. Kuntien tulee varautua liikenteen nettokulujen lisäksi myös muuhun JOJO:n kehittämiseen, mikä tulee ottaa huomioon esim. kuntien talousarvioinnin investointimäärärahoissa.

7. Vaikutukset

Vuonna 2030 JOJO:lla tehdään vähintään 3 750 000 matkaa ja JOJO:n kulkumuoto-osuus kaikista joensuulaisten, kontiolahtelaisten ja liperiläisten matkoista on 3,5 %. Vuoden 2030 vision ja tavoitetilan toteutuessa JOJO:n matkamäärät ja kulkumuoto-osuus ovat ennätyksellisen korkeat. Vision mukainen tavoitetila on mahdollinen, mutta samalla se on erittäin haasteellinen. Se edellyttää JOJO:n jatkuvaa kehittämistä liikennetarjonnan ja palvelujen osalta, minkä lisäksi yhdyskuntarakenteen toimien tulee tukea kehitystä. Tavoite ei toteudu ilman toimenpiteitä, joiden tulee olla tämän strategia suuntaisia.

Ihmisten mielikuva JOJO:sta tulee olla korkea. Viestinnän ja markkinoinnin resurssien lisäämisellä voidaan saavuttaa JOJO:n kohderyhmät paremmin ja säännöllisemmin, minkä seurauksena voidaan saada nykytilannetta parempi hyöty palveluiden ja palvelutason parantamisista sekä kampanjoista. Viestinnän toteuttamista voidaan myös kehittää ja vaikuttavuutta seurata, mikä auttaa kohdentamaan markkinointi-investointeja oikein. Lisäksi viestinnässä voidaan kokeilla erilaisia viestintätapoja, kumppanuuksia ja kanavia tai panostaa vaikuttajamarkkinointiin.

JOJO:n vuoden 2030 visio ja tavoitetila sekä kehittämisohjelman pääryhmät tukevat osaltaan Joensuun kaupunkistrategian toimeenpano-ohjelmien, erityisesti ilmasto-ohjelman toteuttamista.



