

D/6109/02.08.00/2026

Lausuntopyyntö Kotkan seudun joukkoliikennekohteiden 1–4 kilpailutusperiaatteista

Kotkan kaupunkirakennelautakunnan joukkoliikennejaosto pyytää lausuntoa Kotkan seudun joukkoliikennekohteiden 1–4 liikenteen kilpailutusperiaatteista ja niiden vaikutuksista.

Jakelu:

- Kotkan kaupunki
- Haminan kaupunki
- Pyhtään kunta

1 Tausta

Kotkan kaupunkirakennelautakunnan joukkoliikennejaosto valmistelee hankintoja liikennöintikohteiden 1–4 liikenteen jatkosta 4.6.2028 alkaen kuntien yhteistoimintasopimuksen mukaisesti.

Kyseiset liikennöintikohteet muodostavat Kotkan, Haminan ja Pyhtään kuntien kustantamasta joukkoliikenteestä yli 85 % vuosittaisten linjakilometrien määrällä mitattuna.

Liikennöintikohteet ja niihin liittyvät sopimukset on listattu Kotkan seudun liikenteen verkkosivuilla: [Liikennepalvelun hankinta - Jonne ja Minne](#)

2 Kilpailutusperiaatteet

Joukkoliikennejaosto on 2.9.2026 pidetyssä kokouksessaan määritellyt kilpailutusperiaatteet Kotkan seudun joukkoliikennekohteiden 1–4 liikenteen hankinnalle. Periaatteet sekä niiden vaikutusarvio on esitetty liitteessä.

Kilpailutuksessa tehtävät valinnat vaikuttavat Kotkan, Haminan ja Pyhtään joukkoliikenteen palvelutasoon, toteutustapaan ja kustannuksiin useiksi vuosiksi eteenpäin.

3 Lausuntopyyntö



Kotkan kaupunkirakennelautakunnan joukkoliikennejaosto pyytää Kotkan, Haminan ja Pyhtään kunnilta mahdolliset huomiot ja kannanotot liitteenä oleviin kilpailutusperiaatteisiin ja niiden vaikutusarvioon.

Lausunnot pyydetään toimittamaan kirjallisesti Kotkan kaupungin kirjaamoon **30.9.2026** mennessä Kotkan joukkoliikennejaostolle osoitettuna. Lausunnossa pyydetään mainitsemaan diaarinumero D/6109/02.08.00/2026.

Lisätietoja

Lisätietoja lausuntopyynnöstä antaa:

Esa Partanen
joukkoliikennepäällikkö
Kotkan kaupunki
sähköposti: esa.partanen@kotka.fi

LIITE:

Kotkan seudun joukkoliikennekohteiden 1–4 liikenteen kilpailutuksen periaatteet ja vaikutusarvio

Kotkan joukkoliikennejaoston 2.9.2026 päättämät periaatteet.
Tarjouskilpailun jatkovalmistelussa voidaan tehdä vähäisiä poikkeamia ja tarkennuksia kilpailuttamisperiaatteisiin, jos jatkovalmistelussa ilmenee, että jonkin verran erilaisin periaattein kilpailutus voidaan toteuttaa tarkoituksenmukaisemmin.

Tekijä	Kilpailutusperiaate	Perustelut	Vaikutusarvio
Kohdejako ja yhdistelmätarjouksen salliminen	Kohde 1: Kotkan sisäinen liikenne sekä Kotkan ja Haminan välinen arki- ja viikonloppuliikenne. Kohde 2: Kotkan ja Pyhtään sisäinen koulupäiväliikenne sekä Kotkan seudun kuntien välinen koulupäiväliikenne (Kotka–Hamina, Kotka–Pyhtää ja Pyhtää–Hamina). Kohde 3: Haminan Metsäkylän, Kannusjärven, Pyhällön ja Neuvottoman koulupäiväliikenne sekä muu mahdollinen Haminan sisäinen koulupäiväliikenne. Yhdistelmätarjous sallitaan kohteista 1 ja 2.	Tavoitteena on muodostaa riittävän suuri kohde, joka tuottaa kunnille kustannussäästöjä mittakaavaetujen ansiosta ja kiinnostaa valtakunnallisesti toimivia liikennöitsijöitä. Samalla muodostetaan erillinen pienempi kohde, joka tarjoaa paikallisille liikennöitsijöille aidon mahdollisuuden osallistua kilpailutukseen. Mahdollisuus tarjota kohteiden 1 ja 2 liikenne yhdistelmätarjouksena parantaa liikennöinnin kustannustehokkuutta sekä tukee kalustoinvestointeja ja tehokaiden autokiertojen muodostamista . Kohteen 3 osalta pieni kohteen koko sopii hyvin sen sisältöön, joka poikkeaa melko paljon kohteista 1 ja 2.	Malli hillitsee etenkin kaikkien kuntien tarjoushintojen hintatason nousua, etenkin Kotkan ja Pyhtään, mutta Haminan osalta. Haminaa koskevan pienen kohteen erillisys mahdollistaa pk-yritysten tarjoamisen, mutta ei todennäköisesti aiheuta kustannusnousua verrattuna tilanteeseen, jossa kohde olisi samassa isompien kohteiden kanssa.
Hankittavien autojen määrä	Kohde 1: 17 autoa talviarkipäivisin, 13 autoa kesäarkipäivisin ja 8 autoa viikonloppuisin. Kohde 2: 6 autoa koulupäivisin. Kohde 3: 4 autoa koulupäivisin.	Kyseinen automäärä on ollut käytössä Kotkan seudun liikenteessä kesäkaudesta 2026 lähtien. Se on nykyväestömäärällä vähimmäismäärä, joka tarvitaan Kotkan seudun joukkoliikenteen tavoitellun palvelutason varmistamiseksi vuosina 2025–2035 (JOJA 11.2.2025).	Ehdotettu automäärä on tarpeen Kotkan seudun kuntien joukkoliikenteen palvelujen säilyttämiseksi nykytasolla ja koululaisliikenteen kustannustehokkaan toteutuksen. Samalla siihen sitoutuminen tarkoittaa, että mahdollisuudet vähentää joukkoliikenteen määrää säästötarpeiden vuoksi ovat varsinaisten sopimuskausin aikana vähäiset.
Kilpailutettavan liikenteen vuorotarjonta kilpailutusvaiheessa	Kohteet kilpailutetaan kesän 2026 ja talvikauden 2026-2027 mukaisella liikennetarjonnalla, ottaen huomioon kohdejaon aiheuttavat muutostarpeet liikenteeseen sekä keskeiset palvelutasotavoitteiden vaatimat lisäykset liikenteeseen.	Kesän 2026 ja talven 2026-2027 liikenteisin tehdyt merkittävät säästötoimenpiteet eivät mahdollista lisäsäästöjen toteutusta ilman että palvelutasotavoitteet eivät toteudu tai lipputulossa ei tulisi negatiivisen kierteen riskiä. Palvelutasotavoitteiden kannalta lisäliikennettä tarvitaan Pyhtään Huutjärvelle / Siltäkylään alkuiltaisin, lauantaisin sekä koulujen loma-aikoina. Kotkassa puutoksia on Otsolan viikonloppuliikenteessä. Kotka-Hamina välin liikenteessä on selvä ylitys palvelutasossa suhteissa palvelutasotavoitteisiin, tämä on alueellisesti välillä Keltakallio - Hamina. Tässä liikenteessä merkittävät säästöt eivät ole kuitenkaan vielä perusteltuja korkeiden matkustajamäärien ja lipputulojen vuoksi.	Tulee varautua siihen, että joukkoliikenteen kustannustaso nousee vuosittain yleisen kustannuskehityksen jatkuessa nykytahdilla noin 2 - 6 % vuosi. Tästä lippuhintojen korotuksella voidaan saada kurottua kustannusnoususta vain vajaa puolet, jolloin kuntien joukkoliikenteen nettokustannukset nousevat nykykehityksellä noin 1 - 3 % vuodessa. Nykyliikenteen määrällä vältetään tarve laskea joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita, ehkäistään joukkoliikenteen kapasiteettiongelmien pahentuminen sekä koulukuljetuskustannusten merkittävä nousu. Kohdejaon kannalta tarpeelliset muutokset eivät vaikuta merkittävästi kustannustasoon. Palvelutasotavoitteisiin pääsemiseksi tehtävät lisäykset eivät nosta Kotkan kustannuksia merkittävästi. Pyhtään osalta kustannusnousun arvio noin 50 000 eur/vuosi, joka toisi vastaavan summan verran säästöjä Kotkan kaupungille (Pyhtään liikenteen lisäys tehtäisin siirtämällä Kotkasta palvelutasotavoitteiden ylittävää liikennettä Pyhtään puolelle). Haminan osalta lisäystarpeita ei ole palvelutasotavoitteiden kannalta.
Sopimusten kesto	Kohteet 1 ja 2 kilpailutetaan samanaikaisesti, ja niiden sopimuskaudet ovat yhtä pitkät: 8 vuotta sekä 2 vuoden kaksipuolinen optio. Kohde 3 kilpailutetaan erikseen, ja sen sopimuskausi on 6 vuotta sekä kaksi yhden vuoden kaksipuolista optiota. Jos yhdistelmätarjouksen voittanut liikennöitsijä hyväksyy option käyttöönoton kohteessa 1 tai 2, sen on hyväksyttävä myös toisen kohteen optio.	Kahdeksan vuoden sopimuskausi mahdollistaa suuremmissa kohteissa liikennöitsijän investoinnit muun muassa kalustoon ja varikoon. Liikenteessä, jossa sähköbussikalusto ei ole kannattava pienten suoritteiden vuoksi (esim. kohteessa on vain kouluiliikenne), kohteen 3 lyhyempi sopimuskausi on mahdollinen.	Pidempi sopimuskausi vaikuttaa myönteisesti kohteiden 1 ja 2 yksikköhintojen tasoon, mutta heikentää samalla mahdollisuuksia reagoida nopeasti, jos liikennöinnin olosuhteet Kotkan seudulla muuttuvat olennaisesti.
Sopimusten muutosrajat, automäärä	Kohteissa 1 ja 2 pysyvää autotarvetta voidaan kummassakin kohteessa vähentää yhdellä autolla, kohteessa 1 automäärää voidaan lisätä enintään 2 autolla ja kohteessa 2 yhdellä autolla. Kohteessa 1 lähtökohtainen autotarve on 17 autoa ja kohteessa 2 kuusi autoa. Mahdollinen vähennys voidaan toteuttaa aikaisintaan talvikaudesta 2031–2032 alkaen.	Muutosrajojen tulisi olla mahdollisimman pienet liikennöitsijöiden riskitason rajoittamiseksi, sillä riskitaso vaikuttaa suoraan tarjottavien yksikköhintoihin. Tarjoushintojen nousu näkyy jatkuvan kustannusnousun päälle tulevana kustannusten kertanousuna vuonna 2028. Tätä kerkakorotusta ei voi paikata lippuhintojen korotuksella, jolloin tarjoushintojen nousua on tärkeä hillitä. Samalla kuitenkin tilaajalla tulisi olla mahdollisuus reagoida esimerkiksi väestömäärän tai kysynnän odottamattomiin muutoksiin.	Ehdotetut muutosrajat ovat kohtuulliset, mutta lisäävät liikennöitsijöiden riskiä verrattuna tilanteeseen, jossa automäärää ei voitaisi vähentää. Ne antavat kuitenkin tilaajalle jonkin verran mahdollisuuksia vähentää liikennettä tarvittaessa sekä kehittää liikennettä kohtuullisessa määrin. Malli pitää tarjoushintojen nousun maltillisena, mutta vähentää mahdollisuudet tehdä tarvittavis säästöjä kesken sopimuskauden (Kotkassa 2036 asti , Haminassa 2034 / 2036 asti, Pyhtäällä 2036 asti)
Sopimusten muutosrajat, suoritemäärä	Linjakilometrien ja linjatuntien viikoittaista määrää voidaan muuttaa kohteittain –5...+20 prosenttia kesäkauden 2031 loppuun asti. Tämän jälkeen muutosrajat laajenevat koko loppusopimuskauden ajaksi tasolle –10...+25 prosenttia.	Samat perustelut mikä automäärän perusteluissa. Lisäysvara kuitenkin tarpeen olla suhteessa suurempi	Sama vaikutusarvio mikä automäärän muutosrajoissa. Lisäyksen suuremmalla mahdollisuudella ei merkittävää kustannusriskiä liikennöitsijöille ainakaan isommissa kohteissa.
Kapasiteetin muutoksen ilmoitus aika	Pysyväst autotarpeen muutoksesta tilaajan tulee ilmoittaa liikennöitsijälle viimeistään 8 kk ennen muutoksen ajankohtaa.	Erityisesti sähköbussikaluston osalta ilmoitusajaka uudelle kaluston lisäämiselle pitää olla yli 6kk. Samalla tilanteissa, joissa kapasiteettia vähennetään, sopivasti pitkä ilmoitusajaka lisää liikennöitsijän toiminnan ennakoitavuutta.	Pitkä aikaväli (8 kk) vähentää mahdollisuuksia reagoida muutoksiin ripeästi, mutta vähentää liikennöitsijän riskitasoa, mikä ehkäisee tarjoushintojen nousua.
Yksikköhintojen tarkistusmenetelmä	Yksikköhintojen tarkistuslaskelmissa liikenteen muutosten vertailuperusteena on aina tarjouspyynnön mukainen liikenne tai sopimuskohteen viimeisimmän vahvistetun yksikköhintojen tarkistuksen mukainen tilanne. Jos muutokset liikennöntiaikoihin tai liikenteen rakenteeseen johtavat yhteensä yli 1 %:n muutokseen koko sopimuskohteen tuotantokustannustasossa, yksikköhintoja tarkistetaan liikennöitsijän toteennäyttämällä perusteilla.	Menetelmä on erittäin tärkeä liikennöitsijän operatiivisen riskitason vähentämiseen ja on käytössä mm. HSL-alueella.	Menetelmä rajoittaa mahdollisuuksia tehdä muutoksia liikennöintiin, mutta vähentää olennaisesti liikennöitsijän riskitasoa, mikä ehkäisee yksikköhintojen korotusta kilpailutusvaiheessa.
Indeksintarkistusväli	Yksikköhinnat tarkistetaan kuukausittain linja-autoliikenteen kustannusindeksin perusteella.	Yksikköhintojen sitominen linja-autoliikenteen kustannusindeksiin on joukkoliikennealalla vakintunut käytäntö. Mahdollisimman lyhyt tarkistusväli (yksi kuukausi) vähentää merkittävästi liikennöitsijöiden kustannusriskiä vrt. nyky sopimusten 6 kk tarkistusväli.	Lyhyt tarkistusväli ehkäisee osaltaan kilpailutuksessa tarjottavien hintojen yksikköhintoja. Toisaalta lyhyt tarkastusväli johtaa siihen, että korvaushinnat voivat nousta nopeasti esimerkiksi odottamattomissa geopoliittisissa tilanteissa, pidemmällä tarkastusväliillä muutokset tulisivat hintoihin viiveellä. Pidemmällä aikavälin talousnäkökulmasta tarjoushintojen korotuksen ehkäisy on myös tässä kannattavaa.
Linjatuntien yksikköhintojen erottelu sunnuntai- ja pyhäpäivien, lauaintain sekä yöliikenteen osalta	Sunnuntai- ja pyhäpäivien liikenteelle pyydetään erilliset linjatuntien yksikköhinnat.	Sunnuntai- ja pyhäpäivien liikennöntikustannukset ovat liikennöitsijöille merkittävästi korkeammat kuin arkkiliikenteessä. Erilliset linjatuntihinnat vähentävät liikennöitsijöiden riskiä tilanteessa, jossa tilaaja lisää tätä liikennettä merkittävästi sopimuskauden aikana. Sama koskee lauantai- ja yöliikennettä, mutta niiden kustannusvaikutus on huomattavasti pienempi.	Sunnuntai- ja pyhäpäivien liikenteen yksikköhintojen erottelu voi alentaa muun liikenteen yksikköhintoja, koska liikennöitsijän riski pienenee. Toisaalta tällaisien liikenteen lisääminen kesken sopimuskauden tulee tilaajalle kalliimmaksi, mikä voi vaikeuttaa sunnuntai- ja pyhäpäivien palvelutarjonnan kehittämistä.
Käteislippumyynnin jatkaminen	Käteislippumyyntiä jatketaan koko sopimuskauden ajan.	Käteislippumyynnin poistaminen olisi merkittävä muutos tietyleille asiakasryhmille. Käteislippumyynnin poistamisen vähentäisi liikennöitsijöillä työaika- sekä käsittelykustannuksia, joten jotta poisto näkyisi tarjoushinnassa, käteismaksu tulisi poistaa heti sopimuskauden alusta 2028. Tämä on muutoksen nopeuden kannalta turhan aikaista. Käteislipputuloja kertyy tällä hetkellä (9/2025–8/2026) noin 300 000 euroa vuodessa, joka on lähes 10 % myyntituloista.	Käteismyynnistä luopumisella ei saavuteta kustannushyötyjä kilpailutuksessa (säästöt voisivat olla arvoilta joitakin kymmeniä tuhansia euroja vuodessa). Bussien rahastustapahtumiin ei saada nopeatusta. Käteismaksun mahdollisuuden säilytys ylläpitää asiaskunnalla laajat maksutapamahdollisuudet ja ylläpitää myös huoltovarmuutta.
Paikkamäärävaatimukset	Kohde 1: kokonaispaikkamäärä vähintään 65, joista vähintään 38 istuinpaikkaa; istuinpaikoista enintään kolme saa olla kääntöistuimia. Kohde 2: kolmessa pääosin Kotkassa liikennöivässä autossa kokonaispaikkamäärä vähintään 65, joista vähintään 38 istuinpaikkaa; istuinpaikoista enintään kolme saa olla kääntöistuimia. Kolmessa muussa autossa kokonaispaikkamäärä vähintään 48, joista vähintään 35 istuinpaikkaa. Kohde 3: kokonaispaikkamäärä vähintään 48, joista vähintään 35 istuinpaikkaa.	Vaatimukset vastaavat tavanomaisia paikkamääräi eivätkä edellytä yleisesti vertailukaupungeissa käytettävästä kalustosta poikkeavia ratkaisuja. Tavoitteena on varmistaa suurempi matkustajakapasiteetti Kotkassa ruuhka-aikoina liikennöivissä autoissa ja samalla sallia pienempi kapasiteetti pääosin Haminassa ja Pyhtäällä liikennöivissä autoissa.	Paikkamäärävaatimukset on mitoitettu siten, etteivät ne aiheuta tarpeettomia lisäkustannuksia mutta varmistavat riittävän kapasiteetin erityisesti ruuhka-aikoina. Suuremman kapasiteetin tarjoajien teltussien käyttömahdollisuus Kotkan seudun liikenteessä riippuu muun muassa tiettyjen keskeisten siltojen painorajoituksista. Asiaa selvitetään kilpailutusvalmistelussa.
Esteettömyys ja matalalattiaisuus	Kohde 1: low-entry- eli etumatala tai täysmatala kalusto. Kohde 2: kolmessa pääosin Kotkassa liikennöivässä autossa low-entry- eli etumatala tai täysmatala kalusto. Kolmessa muussa autossa sallitaan myös korkealattiainen kalusto. Kohde 3: low-entry- eli etumatala tai korkealattiainen kalusto.	Ratkaisu olisi liikennöitsijöille kustannustehokas, mahdollistaisi Pyhtään liikenteeseen olosuhteisiin soveltuvan kaluston vallinnan ja säilyttäisi samalla Kotkan liikenteen esteettömmänä. Matalalattiaisuuden edellyttäminen Haminan liikenteessä aiheuttaisi merkittäviä lisäkustannuksia.	Ehdotettu ratkaisu säilyttäisi Kotkan liikenteen nykyisen esteettömyystason eikä muuttaisi olennaisesti Haminan ja Pyhtään nykytilannetta.
Käyttövoimat	Kohde 1: vähintään 13 päästötöntä autoa (sähkö tai vety). Muissa autoissa on käytettävä puhtaista käyttövoimia (sähkö, vety, biokaasu tai uusiutuva diesel). Linjakilometrisuuritteesta vähintään 60 prosenttia ajetaan päästöttömällä kalustolla ja vähintään 5 prosenttia polttomoottorikalustolla, jossa käytetään biokaasua tai uusiutuvaa dieselä. Kohde 2: kalustossa on käytettävä puhtaista käyttövoimia. Kohde 3: käyttövoimavaatimusta ei aseteta. Puhtaista käyttövoimista myönnetään lisäpisteitä: sähkö tai vety 5 pistettä, biokaasu 3 pistettä ja uusiutuva diesel 2 pistettä.	Ehdotettu ratkaisu säilyttäisi suurimman osan Kotkan seudun liikenteestä päästöttömänä. Tiukempi vaatimus lisäisi kuitenkin liikennöitsijän investointitarvetta ja aiheuttaisi tilaajalle tarpeettomia lisäkustannuksia. Pienen suoriteosuuden ajaminen polttomoottorikalustolla on tärkeää huoltovarmuuden kannalta. Kohteessa 3 esitetty tiukempi vaatimus voi aiheuttaa selviä lisäkustannuksia.	Ehdotettu ratkaisu tukee kuntien ilmastotavoitteita, täyttää puhtaiden ajoneuvojen direktiivin vaatimukset ja ottaa samalla huomioon liikennöinnin kustannustehokkuuden sekä huoltovarmuuden.
Vara-autojen kalustovaatimukset	Vara-autoihin ja kesken sopimuskauden mahdollisesti tarvittaviin lisäautoihin sovelletaan lievempiä kalustovaatimuksia ainakin kaluston iän osalta. Lisäautoilla ajettavia suoritteita ei oteta huomioon päästöttömän kaluston suoriteosuutta laskettaessa. Optiokausien aikana kaluston sallittua enimmäisikää pidennetään optiokauden kestoaa vastaavasti.	Vaatimukset on määritelty siten, etteivät ne heikennä matkustuskokemusta tai turvallisuutta mutta mahdollistavat liikennöitsijöille kaluston tehokkaan käytön ja tarvittaessa siirtämisen liikenteestä toiseen.	Ratkaisu mahdollistaisi vanhemman kaluston käytön vara-autoina. Samalla se vähentäisi merkittävästi liikennöitsijän kalustoriskiä sekä parantaisi liikenteen huoltovarmuutta ja kaluston saatavuutta mahdollisissa kalustopuolatilanteissa.
Kaluston ikä	Liikenteessä käytettävä linja-auto saa olla enintään 15 vuotta vanha. Poikkeuksena on akkusähkölinja-auto, joka saa olla enintään 18 vuotta vanha. Optiokausien aikana kaluston sallittua enimmäisikää korotetaan puolelta vuodelta kutakin optiovuotta kohden, ellei kohdekohtaisesti toisin sovita. Sähköbussien sallittua enimmäisikää korotetaan yhdellä vuodelta kutakin optiovuotta kohden. Peruskorjatun sähköbussin käyttöikä voidaan pidentää enintään 20 vuoteen ensirekisteröinnistä lukien.	Kaluston keski-ikää koskevaa vaatimusta ei enää yleisesti käytetä esimerkiksi HSL:n ja Nyssen sopimusasiakirjoissa, ja sen merkitys on vähentynyt sähköbussien yleistessä. Sähköbussien elinkaari on pitkä, joten niiden käyttäminen mahdollisimman pitkään on sekä kustannustehokasta että ekologisesti perusteltua, kunhan kalusto säilyi hyväkuntoisena ja luotettavana.	Lievempi ikävaatimus parantaa merkittävästi liikennöinnin kustannustehokkuutta. Vaatimuksen mahdollisia kielteisiä vaikutuksia tulee tasapainottaa sanktio- ja kannustinjärjestelmällä, joka ohjaa liikennöitsijää huolehtimaan kaluston kunnosta ja luotettavuudesta.
Liikennöinnin luotettavuuden kannusteet	sopimusehtoihin määritellään muiden kaupunkiseutujen tapaan luotettavuuteen kannustavia mekanismeja. Etenkin koululaisliikenteen luotettavuuden kannusteisiin panostetaan, mutta esimerkiksi sanktiot pidetään kohtuullisina.	Liikennöinnin luotettavuus on yksi keskeimpiä asiakastarpeita. Mikäli laatupoikkeamien sanktiot korotetaan hyvin korkeiksi, tämä nostaa riskitasoa ja siten tarjoushintoja.	Luotettavuusmekanismit nostavat hintatasoa, mutta edistävät liikennöinnin luotettavaa toteutusta.
Turvavyöt	Turvavyöt vaaditaan ainoastaan kohteen 3 liikenteessä.	Turvavyöt eivät ole tavanomainen ratkaisu kohteiden 1 ja 2 liikenteessä. Niiden edellyttäminen aiheuttaisi lisäkustannuksia ja rajoittaisi esimerkiksi kohteen 1 ja 2 kustannustehokasta yhdistelmää. Kohteen 3 kaltaiseissa liikenteessä turvavyöt ovat sen sijaan tavanomainen vaatimus, ja ne ovat hyödyllisiä Haminan sisäisessä liikenteessä.	Ei aiheuttaisi lisäkustannuksia Kotkan ja Pyhtään liikenteessä. Parantaa Haminan sisäisen koulumatkaliikenteen turvallisuutta kustannustehokkaasti.
Tilajavärvitys	Tilajavärvitys eli Jonne & Minne –brändin mukainen teippaus vaaditaan kohteen 1 kaikissa varsinaisissa autoissa sekä kohteeseen mahdollisesti lisättävissä pysyvissä lisäautoissa. Lisäksi Tilajavärvitys vaaditaan vähintään kolmessa kohteen 2 varsinaisessa autossa. Näitä autoja ei saa käyttää Kotkan seudun ulkopuolella. Seudun sisällä niitä saa käyttää tilausajoihin ainoastaan silloin, kun kyseessä ovat kuntien omat tai muut tilaajan erikseen hyväksymät tilausajot.	Ratkaisu varmistaaisi Kotkan seudun joukkoliikennebrändin näkyvyyden mutta ei muodostuisi kohtuuttomaksi vaatimukseksi kohteiden 1 ja 2 liikennöitsijöille, koska se mahdollistaisi myös ilman tilajavärvitystä olevien autojen käytön mm. vara-autoina. Kohteessa 3 on järkevää mahdollistaa, että autoja voidaan käyttää joustavasti myös muualla tilausajoissa, tämä parantaa kaluston käytön kustannustehokkuutta.	Ehdotettu malli pitäisi seudun joukkoliikennebrändin näkyvästi esillä, mutta olisi liikennöitsijöille kohtuullisen kustannustehokas. Se parantaisi myös liikenteen huoltovarmuutta ja kaluston saatavuutta mahdollisissa kalustopuolatilanteissa.
Hankinta-aikataulu	Kohteiden 1 ja 2 tarjouspyyntö julkaistaan marraskuussa 2026, tarjousaika 3 kk, hankintapäätös maaliskuussa 2027. Kohteen 3 tarjouspyyntö julkaistaan maaliskuussa 2027, tarjousaika 5 viikkoa, hankintapäätös huhti-toukokuussa 2027.	Kohteiden 1 ja 2 kilpailutuksen ratkaismin ja liikenteen aloituksen väliin on mm. kalustotoimituksen ja varikon rakentamisen vuoksi tarve jättää vähintään 14 kk aikaa. Väliaikaiseen kalustoon perustuva aloitus nostaa kustannuksia. Pienemmän kohteen 3 osalta aikaraja voi olla lyhyempi.	Malli mahdollistaa sen, että useiden lähialueiden kilpailutukset ovat ratkenneet ennen kohteiden 1 ja 2 tarjousten takarajaa. Tämä laskee tarjoajien riskitasoa, ja voi siten laskea hintojen nousua.