

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Pöytäkirja

Aika 19.11.2025 16:00 - 17:36

Paikka Kaupungintalo, kaupunginhallituksen sali

	Nimi	Tehtävä	Lisätieto
Osallistujat	Heromaa-Karjalainen Siru	puheenjohtaja, Lahti	
	Rönkkö Tero	varapuheenjohtaja, Orimattila	
	Tuliainen Johanna	jäsen, Lahti	
	Ylä-Jääski Petri	jäsen, Lahti	
	Vahter Merja	jäsen, Lahti	
	Snåre Pekka	jäsen, Lahti	
	Nieminen Mia	jäsen, Lahti	
	Lehtimäki Kirsi	jäsen, Heinola	saapui klo 16.02
			asiantuntijaesittelyn
			aikana
	Knuuttila Ville	jäsen, Heinola	
	Jalonen Pasi	jäsen, Hollola	
	Karjalainen Kari	jäsen, Asikkala	
	Sankari Jeremias	jäsen, Hartola	
	Rantoila Markku	varajäsen, Kärkölä	
	Saari Juuso	nuorisovaltuuston edustaja	
	Lindqvist Marko	kaupunginhallituksen edustaja, Lahti	
	Saari Henri	kaupunginhallituksen edustaja, Heinola	

Vilkman Mira	kunnanhallituksen edustaja, Padasjoki	Teams-etäyhteydellä, poistui klo 16.52 § 66 käsittelyn aikana
Vilander Sara	kaupungin edustaja, Orimattila	
Alho Olli	kaupunkikehitysjohtaja, esittelijä	
Lastikka Mika	kaupungininsinööri, esittelijä	
Jokinen Lauri	joukkoliikennepäällikkö	
Takala Terhi	valmistelusihteeri, pöytäkirjanpitäjä	
Toivonen Torsti	joukkoliikennesuunnittelija, asiantuntija	asiantuntijaesittely klo 16.02-16.20/65 § ja 16.20- 16.43/66 §
Nimi	Tehtävä	Lisätieto
Poissa	Liuksiala Jenny	jäsen, Lahti
	Vierumäki Juha	jäsen, litti

Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan puolesta

Siru Heromaa-Karjalainen

Terhi Takala

Pöytäkirja on tarkastettu ja hyväksytty.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Petri Ylä-Jääski

Ville Knuuttila

Pöytäkirja on ollut nähtävillä Lahden kaupungin yleisessä tietoverkossa osoitteessa
<http://www.lahti.fi> 25.11.2025

Terhi Takala
valmistelusihteeri

§	Otsikko	Sivu
§ 61	Laillisuus ja päätösvaltaisuus	5
§ 62	Pöytäkirjan tarkastajat	6
§ 63	Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan kokouspäivät vuonna 2026	7
§ 64	Seurantaraportti 1.1.-30.9.2025, joukkoliikenne	9
§ 65	Joukkoliikenteen hinnasto ja lipputuotteet 1.1.2026 alkaen	11
§ 66	Tasataksamallin käyttöönotto Lahden seudun liikenteessä	15
§ 67	Lahti - Kuhmoinen - Jämsä yhteishankinnan option käyttö	25
§ 68	Tarjouskilpailun 8/2025 käynnistäminen, kohde 15	28
§ 69	Tarjouskilpailun 9/2025 käynnistäminen, kohteet 16-17	31
§ 70	Tarjouskilpailun 10/2025 käynnistäminen, kohde 18	35
§ 71	Tiedoksi merkittävät asiat	40
§ 72	Muut asiat	41
§ 73	Lahden kaupunkipyöräjärjestelmän sopimusmuutoksen periaatepäätös	42

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 61

Laillisuus ja päätösvaltaisuus

Puheenjohtaja totesi kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Käsittelyjärjestyksen muuttaminen

Esityslistan käsittelyjärjestys muutettiin yksimielisesti niin, että § 73 käsiteltiin §:n 70 jälkeen.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 62

Pöytäkirjan tarkastajat

Puheenjohtajan ehdotuksesta tämän pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin jäsenet Petri Ylä-Jääski ja Ville Knuuttila.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 63

Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan kokouspäivät vuonna 2026

4283/00.01.02.05/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

valmistelusihteeri Terhi Takala p. 044 416 2732

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupunkikehitysjohtaja Alho Olli

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää, että lautakunnan vuoden 2026 kokoukset pidetään 20.1., 18.2., 18.3., 12.5., 9.9., 18.11. ja 16.12.2026 klo 16.00 alkaen.

Samalla lautakunta päättää pitää käyttösuunnitelmaseminaarin 15.1., talousarvion kehysseminaarin 4.6., talousarvioseminaarin 3.9. ja käyttösuunnitelmaseminaarin 10.12.2026.

Perusteluosa

Hallintosäännön yleisten määräysten 10 §:n mukaan toimitellaan päättää kokouksensa ajankohdasta ja paikasta.

Kokous pidetään myös, milloin puheenjohtaja katsoo kokouksen tarpeelliseksi tai enemmistö toimielimen jäsenistä tekee puheenjohtajalle esityksen sen pitämisestä.

Puheenjohtaja voi peruuttaa kokouksen, mikäli kokouksen pitäminen ei ole aiheellista käsiteltävien asioiden vähäisen määrän tai muun perustellun syyn vuoksi.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan kokouspäivät ovat pääsääntöisesti keskiviikkoisin ja kokoukset alkavat klo 16.00. Pällekkäisyyksien vuoksi tammi- ja toukokuun kokoukset v. 2026 pidetään tiistaina. Kokoukset pidetään Lahden kaupungintalolla, os. Harjukatu 31, Lahti.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

Ote: jäsenet ja varajäsenet, intra, internet

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 64

Seurantaraaportti 1.1.-30.9.2025, joukkoliikenne

1549/02.00.01.00/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

kaupunkikehitysjohtaja Olli Alho, p. 040 595 4543

joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen, p. 050 320 0101

controller Minna Vilen, p. 044 790 9329

henkilöstöpäällikkö Pekka Nikulainen, p. 050 387 8780

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupunkikehitysjohtaja Alho Olli

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta merkitsee tiedoksi joukkoliikenteen seurantaraaportin ajalta 1.1.-30.9.2025.

Perusteluosa

Kaupunginhallitus on 2.12.2024 § 413 hyväksynyt vuoden 2025 talousarvion toimeenpano-ohjeet. Ohjeissa edellytetään, että palvelualue raportoi lautakunnalle määrärahojen käytöstä vähintään neljännesvuosittain.

Seurantaraaportti ajalta 1.1.-30.9.2025 on esitetty liitteessä.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Toimenpiteet

-

Liitteet

- 1 Seurantaraapotti tammi-syyskuu 2025, joukkoliikenne

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 65

Joukkoliikenteen hinnasto ja lipputuotteet 1.1.2026 alkaen

1084/08.01.00.00/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen, p. 050 320 0101

joukkoliikennesuunnittelija Torsti Toivonen, p. 050 398 5575

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää lippuhinnoittelun ja maksutapojen muutoksesta 1.1.2026 alkaen päätöksen perusteluissa esitetyin perustein ja tarkennuksin.

- Kuljetuspalveluiden arvonlisäverokannan alentuminen 0,5 prosenttiyksikköä ei vaikuta LSL:n asiakashinnoitteluun
- Rollaattoria käyttävä matkustaja maksaa jatkossa oman asiakasryhmänsä mukaisen hinnan
- Polkupyörän ja skuutin kuljettaminen maksulliseksi
- Nuoren ikäryhmä kattaa 1.1.2026 alkaen 17–24-vuotiaat
- Lapsen ja lastenvaunujen kanssa matkustava matkustaa jatkossa maksutta kaikilla linjoilla
- Opiskelijoiden kerta- ja vuorokausiliput lisätään perusteluosan hinnoittelun

mukaisesti mobiiliin ja teknisten edellytysten täytyessä saman hinnoittelun mukaisesti lisätään mobiiliin myös nuoren sekä seniorin lipputuotteet
- Maksuton ensimmäinen matkakortti 0-9 vuotiaille palvelupisteessä.

Perusteluosa

Kuntatalouden yleisen tilanteen vuoksi sekä selkeyttääkseen käytäntöjä ja hinnastoja toteutetaan seuraavat muutokset Lahden seudun liikenteen hinnoitteluun sekä käytäntöihin. Kokonaisuutena näiden muutosten vaikutus lipputuloihin tulee olemaan noin 80 000 €.

Arvonlisäverokannan muuttuessa 14 prosentista 13,5 prosenttiin ei muutosta viedä asiakashintoihin. Kokonaisuudessaan muutoksen arvioidaan lisäävän LSL:n lipputuloja noin 60 000 € vuositasolla. Aikuisen kertalipun hinnassa muutoksen vaikutus olisi n. 0,01 € ja 30vrk lipussa n. 0,14 €.

Rollaattoria liikkumisen apuvälineenä käyttävien asiakkaiden määrä Lahden seudun liikenteen järjestämässä liikenteessä on lisääntynyt niin palautteiden kuin matkustajamäärä datan perusteella, joka on johtanut kapasiteettihaasteisiin linjoilla. Rollaattorien käyttöön liittyen on myös havaittu todennäköisiä väärinkäytöksiä sekä asiakkaiden kuin LSL:n henkilöstön toimesta. Rollaattoria käyttävien matkustuksen muuttaminen maksulliseksi rajoittaa väärinkäytösten määrää, turvaa apuvälineillä matkustamista niille, joille tarve on suurin sekä yhtenäistää maksamisen käytäntöjä rollaattorien ollessa jo maksullisia Lempi-palvelussa sekä korkean kaluston linjoilla. Tulevaisuudessa kapasiteettihaasteita pyritään ehkäisemään kalustolla, jossa apuvälineille varattu tila on aiempaa suurempi. Muutoksen arvioidaan lisäävän lipputuloja n. 60 000 € vuositasolla.

Lahden seudun liikenteen linjoilla on saanut kuljettaa polkupyörän ilman erillistä veloitusta. Suuren koon vuoksi pyörän lisäksi ei kyytiin useinkaan mahdu esimerkiksi rollaattoreita tai lastenvaunuja. Polkupyörien ja skuuttien muuttamisella maksulliseksi vastataan erityisesti kapasiteettihaasteisiin. Polkupyörästä ja skuutista

perittävä maksuksi esitetään oman asiakasryhmän mukaista maksua.

Kokoontaitettava skuutti, jonka matkustaja pystyy kuljettamaan omalla paikallaan, katsotaan matkatavaraksi. Muutoksella ei arvioida oleva lipputulovaikutuksia.

Lasta lastenvaunuissa kuljettava on matkustanut maksutta LSL:n matalan kaluston linjoilla. LSL:n siirtyessä entistä laajemmin matalalattiaiseen kalustoon tulevilla kilpailutuksissa ulotetaan lapsen ja lastenvaunujen kanssa matkustavan maksuttomuus kaikille linjoille. Mahdollisessa korkeassa kalustossa lastenvaunut tulee kuitenkin kuljettaa matkatavaratilassa. Maksullisilla linjoilla lastenvaunujen käyttäminen on ollut vähäistä, joten lipputuloon ei odoteta muutoksia.

Nuoren ikäryhmä esitetään laajennettavaksi nykyisestä 17–19 vuotiaista 24:n ikävuoteen asti. Ikäryhmän laajentamisella lisätään joukkoliikenteen houkuttelevuutta nuorien aikuisten ikäryhmässä. Muutoksella tuetaan kestävien kulkumuotojen käytön lisääntymistä Lahden seudulla. Muutoksella ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta lipputuloihin. Iso osa 20–24 vuotiaista on opiskelijoita, joille matkalippu on jo nyt tarjolla alennettuun hintaan. Lisäksi hinnan alentumisen 20–24-vuotiaiden ikäryhmässä arvioidaan lisäävän matkustusta noin 20 000 vuosittaisella matkalla. Vuoden 2026 lipputulojen arvioidaan laskevan n. 35 000 €. Pitkällä aikavälillä muutoksen arvioidaan olevan vähintään kustannusneutraali.

Tekniset edellytykset opiskelijoiden kerta- ja vuorokausilippujen myynnille mobiilissa on saatu syksyn 2025 aikana. Opiskelijoiden kerta- ja vuorokausiliput lisätään mobiiliin 1.1.2026, jolloin kertaliput lisätään voimassa olevan opiskelijahinnaston mukaan ja vuorokausiliput myydään seuraavan hinnaston mukaisesti:

	2 vyöhykettä	3 vyöhykettä	4 vyöhykettä
1 vrk	7,00 €	10,50 €	14,00 €
2 vrk	14,00 €	17,50 €	21,00 €
3 vrk	21,00 €	24,50 €	28,00 €

Opiskelija on jo tähän asti saanut lippunsa edullisemmalla hinnalla käyttäen matkakorttia, joten muutoksella ei odoteta olevan lipputulovaikutuksia.

Teknisten edellytysten täytyessä lisätään vastaavat tuotteet mobiilisovellukseen myös seniorin ja nuoren asiakasryhmille.

7–9 -vuotiaiden ensimmäinen matkakortti on 1.2.2025 alkaen ollut maksuton yksityisasiakkaille palvelupisteestä noudettuna sekä oppilaitoksille. LSL:n otettua käyttöön juniorin asiakasryhmän alle 7-vuotiaille laajennetaan ensimmäisen matkakortin maksuttomuus koskemaan myös tätä nuorempia. Kortin hinta muille asiakasryhmille ja muissa myyntikanavissa pysyy ennallaan 5 €/kortti.

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimus

Toimenpiteet

Ote: Toimivalta-alueen kunnat

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 66

Tasataksamallin käyttöönotto Lahden seudun liikenteessä

1084/08.01.00.00/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen p. 050 320 0101

joukkoliikennesuunnittelija Torsti Toivonen p. 050 398 5575

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää seuraavasti:

- Tasataksamalliin eli ns. yhden vyöhykkeen malliin siirrytään 1.6.2026 alkaen.
- Hinnoittelun pohjana käytetään nykyisiä kahden vyöhykkeen hintoja sekä 70 minuutin vaihtoaikaa.
- Lahden seudun joukkoliikennelautakunta edellyttää, että tasataksa-mallin vaikutuksia matkustukseen, lipputuloihin ja kuntien maksuosuuksiin seurataan ja vaikutuksia arvioidaan säännöllisesti.
- VR:n kanssa toteutettavassa lippuyhteistyössä hinnat junabussi-mobiililipulle perusteluosan mukaisesti.
- Kustannustenjaon osalta selvitystä jatketaan kuntien kesken parhaimman sopimusmallin saamiseksi käyttöön tulevaisuudessa.

Perusteluosa

Tausta

Lahden seudun liikenteen (LSL) 1.1.2025 voimaan tulleen hinnastouudistuksen valmistelun yhteydessä tunnistettiin tasataksamallin olevan potentiaalinen malli hinnoittelulle LSL:n toiminta-alueella. Alueella korostui kahden vyöhykkeen matkustusmäärä. Kahden vyöhykkeen matkat ovat n. 93 % kaikista tehdyistä matkoista.

Keväällä 2025 tehtiin selvitys millaisia vaikutuksia tasataksamalliin siirtymisellä olisi seudun matkustukseen, lipputuloihin ja kuntien rahoitusosuuksiin. Selvityksessä hyödynnettiin LSL:n matkustusdataa sekä valtakunnallista liikenne-ennustemallia (VLEM). Selvityksen osana oli myös kysely alueen asukkaille. Päätöksenteon pohjaksi pyydettiin myös lausuntoja alueen kunnilta sekä muilta sidosryhmiltä.

Osana selvitystä tutkittiin myös mahdollisia vaihtoehtoisia kustannustenjakomalleja, sillä nykyinen kustannustenjakoa ei vastaa täysin nykyistä matkustusta ja sisältää maksamisen muuttuessa myös mahdollisia riskejä kustannustenjaon vääristymiselle.

Tasataksaselvitys

Selvityksen tavoitteeksi asetettiin lipputulojen säilyminen nykyisellä tasolla. Selvityksen mukaan nykyinen lipputulotaso pystyttäisiin pitämään 4,5–5,0 % korotuksella kahden vyöhykkeen hintaan.

Selvityksen perusteella edellä mainittu korotus laskisi matkustajamääriä kokonaisuudessaan 1,2 %. Matkustuksen arvioidaan laskevan kahden vyöhykkeen matkoilla, mutta toisaalta nykyisten kolmen ja neljän vyöhykkeen matkojen odotetaan lisääntyvän. Lyhyillä matkoilla vähentyvistä joukkoliikennematkoista noin 2/3 arvioidaan siirtyvän kävelyyn sekä pyöräilyyn ja 1/3 yksityisautoiluun.

Työssä toteutetun kyselyn perusteella 74 % arvioi tasataksan helpottavan joukkoliikenteen käyttöä. 59 % arvioi tasataksan lisäävän joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Toisaalta 36 % piti tasataksan myötä korotettavia lippujen hintoja liian korkeina.

Vastaajista noin puolet (52 %) piti tasataksamallia oikeudenmukaisena hinnoitteluna ja 33 % pitivät mallia epäoikeudenmukaisena huomioiden pidempiä matkoja tehdessä heikomman palvelutason ja rajoitukset liikennöintiajoissa. Kahden vyöhykkeen lipulla matkustavista oikeudenmukaisena hinnoittelua piti 47 % vastaajista ja epäoikeudenmukaisena 38 %. Useamman vyöhykkeen lipulla matkustavista hinnoittelua oikeudenmukaisena piti 69 % ja epäoikeudenmukaisena 15 % vastaajista.

Tasataksamallin etuna useamman vyöhykkeen malliin verrattuna on helppokäyttöisyys ja yksinkertaisuus. Muina etuina työssä tunnistettiin mm. päästövaikutukset, maksamisen sujuvuus sekä lippuhallinnan ja taustatoimintojen yksinkertaistuminen. Järjestelmän yksinkertaisuus ja helppokäyttöisyys parantaisi joukkoliikenteen ja LSL:n imagoa.

Tasataksamallissa asiakaslähtöiset virheostot vähenevät merkittävästi, joka vähentää asiakaspalvelun kuormitusta.

Kokemukset Oulun seudun liikenteeltä (OSL) ja aiemmat havainnot LSL:n muutoksista

Oulun seudun liikenne (OSL) siirtyi tasataksaan joulukuussa 2024. Tasataksamallin seurauksena sekä matkustajamäärät että lipputulot ovat kasvaneet siitäkin huolimatta, että Oulun sisäisillä matkoilla hinnat nousivat osin merkittävästikin.

Tuoreimpien ennusteiden mukaan matkustuksen Oulussa arvioidaan kasvavan vuonna 2025 yhteensä 7–8 % verrattuna vuoteen 2024. Oulussa ennen muutosta tehdyssä selvityksessä päädyttiin LSL:n selvitystä vastaavaan tulokseen, jonka

mukaan matkustajamäärät laskisivat. Selvitys ei kuitenkaan ole vastannut todellista toteumaa. Oulun kokemusten osalta vaikutustenarviointia vaikeuttaa hieman kesällä 2024 tehty palvelutason nosto tietyillä reiteillä.

Selvityksen ja toteuman eron arvioidaan johtuvan siitä, että muutos itsessään on niin iso, ettei perinteiset ennustemallit pysty sitä kokonaisuudessaan luotettavasti huomioimaan.

Myös LSL:n vuonna 2023 toteutettu vyöhykeuudistus kasvatti LSL:n matkustusta ennustemalleja enemmän.

Saadut lausunnot tasataksasta

Saadut lausunnot ovat pääosin olleet tasataksaa puoltavia. Alueilta, joissa matkustetaan pääosin lyhyitä kahden vyöhykkeen matkoja, on nostettu esiin huoli edullisimpien matkojen mahdollisesta kallistumisesta sekä sen vaikutuksesta alueen asukkaisiin. Lausunnoissa on korostettu myös vaikutusten seuraamista ja tarvittaessa muutoksia hinnoitteluun.

Asikkalan nuorisovaltuusto kannattaa tasataksamallia. Sen nähdään olevan oikeudenmukainen, nuorten liikkumista ja osallisuutta tukeva ratkaisu, joka helpottaa erityisesti syrjäseudun nuorten matkustamista. Mallin katsotaan myös yksinkertaistavan maksamista ja vähentävän virheellisiä veloituksia.

Heinolan kaupunki kannattaa tasataksamallin käyttöönottoa. Kaupunki arvioi mallin parantavan seudullista saavutettavuutta ja tukevan ilmasto- sekä elinvoimataavoitteita.

Heinolan nuorisovaltuusto tukee tasataksamallia ja kokee sen reiluna ratkaisuna, joka helpottaa nuorten liikkumista Lahteen. Mallin arvioidaan tukevan opiskelua ja työssäkäyntiä erityisesti autottomien nuorten osalta.

Hollolan kunta pitää tasataksaa selkeyttävänä ja yhdenvertaisuutta lisäävänä mallina, joka parantaa maaseudun saavutettavuutta. Kunta pitää tärkeänä, että mahdollinen kustannusten nousu pysyy maltillisena ja ehdottaa mallin kokeilua 1–1,5 vuoden ajan ennen lopullista päätöstä. Hollola hyväksyy myös maltillisemman lipunkorotuksen vaihtoehdon.

Hollolan vanhus- ja vammaisneuvostolla ei ole huomautettavaa lippujen hinnoista, mutta se korostaa, ettei vammaisille tai liikuntarajoitteisille saa aiheutua lisäkustannuksia. Ehdotetaan kokeilua vuoden ajaksi ja asiakastyytyväisyyskyselyä ennen jatkopäätöstä.

Hartolan vanhus- ja vammaisneuvosto ei antanut varsinaista lausuntoa tasataksasta, mutta pyysi lisäselvitystä kuntien kustannuserojen perusteista.

Kärkölän vanhus- ja vammaisneuvosto katsoo, että tasataksaselvityksen keskeiset asiat on esitetty selkeästi ja perustellusti, eikä näe tarvetta muutoksille tai lisäyksille.

Lahden kaupunki kannattaa tasataksamallin käyttöönottoa, mutta edellyttää, ettei uudistus lisää kaupungin suhteellista subventio-osuutta. Kaupunki korostaa kokonaisvaltaista tarkastelua ennen käyttöönottoa ja pitää 3,00 euron tasataksaa enimmäishintana. Lahti myös edellyttää, että tasataksaan siirtymisen yhteydessä tarkastellaan joukkoliikenteen hankintojen ja lippu- ja maksujärjestelmän kustannustehokkuutta.

Lahden itäinen kumppanuuspöytä puoltaa tasataksaa, mutta ehdottaa lyhyille matkoille omaa lähiliikenteen hinnoittelua. Lausunnossa korostetaan vuorotarjonnan ja saavutettavuuden turvaamista sekä käyttäjäryhmien sosiaalisen aseman huomioimista.

Lahden keskusta-alueen kumppanuuspöytä näkee tasataksan selkeyttävänä ja joukkoliikennettä lisäävänä, mutta tuo esiin huolen lyhyiden matkojen hinnannoususta ja sen vaikutuksista pienituloisiin. Ehdotetaan asteittaista

käyttöönottoa ja kokeilujaksoa sekä alennusten säilyttämistä heikommassa asemassa oleville.

Lahden pohjoinen kumppanuuspöytä ei pääosin kannata tasataksaa. Se katsoo, että uudistus nostaisi lahtelaisten kustannuksia ja hyödyttäisi lähinnä seudun ulkopuolella asuvia. Lausunnossa painotetaan alueellista oikeudenmukaisuutta, lyhyiden matkojen kohtuuhintaisuutta ja kokonaisvaltaista liikkumisen kehittämistä.

Padasjoen kunta ei vastusta siirtymistä tasataksamalliin, mutta esittää, että kuntien välinen kustannustenjako säilyisi nykyisessä mallissa.

Tasataksaan siirtyminen

Siirtyminen tasataksan mukaiseen hinnoitteluun 1.6.2026 alkaen mahdollistaisi matkustajamäärien ja lipputulojen seuraamisen vuoden 2026 ajan. Tällöin tasataksaan voitaisiin siirtyä kahden vyöhykkeen hintojen mukaisesti ja vaihto aikaan pohjautuen. Mahdollinen lipputuloriski koskee vain osaa vuodesta 2026, jolloin LSL:n hinnoittelussa voidaan reagoida vuoden 2027 alusta. Tasataksa selvitys on ristiriidassa OSL:n kokemusten kanssa sekä LSL:n vyöhykeuudistuksesta saatujen kokemusten kanssa. Selvityksessä myös todetaan, ettei data-analyysi eikä liikennemallitarkastelut ota huomioon laadullisia tekijöitä, kuten selkeyttä ja yksinkertaisuutta. Tasataksa myös hieman nopeuttaa maksamista linja-autossa, jolloin myös linjat nopeutuvat suhteessa asiakasmääriin. Tehdyssä selvityksessä 4,5–5,0 % hinnankorotuksella arvioitu matkustuksen vähenemä oli suhteellisen pieni (1,2 %). Mikäli hintoja ei nosteta tasataksamallin käyttöönoton yhteydessä olisi vaikutus matkustajamääriin päinvastainen eli matkustajamäärien arvioidaan nousevan 1–2 % pelkästään tasataksamallin vaikutuksesta. Ennustemallien mukaan kokonaislipputulot laskisivat n. 150 000 € vuoden 2026 osalta.

Kahden vyöhykkeen hintojen säilyminen hinnoittelun pohjana turvaa nykyisten asiakkaiden edellytykset matkustukseen sekä mahdollistaa liikkumisen koko LSL:n

alueella myös pienituloisille. Tällä arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia koko seudun liikkumiseen ja esimerkiksi työvoiman saatavuuteen.

Hinnoittelun pohjautuessa kahden vyöhykkeen hinnoitteluun on mahdollista ottaa käyttöön yhtenäinen 70 minuutin vaihto aika kaikilla maksutavoilla (matkakortti, mobiili ja lähimaksu)

Muutos tukisi myös yritysten työvoiman saatavuutta ja työntekijöiden liikkuvuutta sekä työn vastaanottamista etäämmältä asuinpaikastaan.

Myös VR:n kanssa toteutettavassa juna- ja bussilipun sisältävässä mobiililipun hinnoittelussa tasataksamalli tuo selkeyttä. Juna-bussilipun hinnoiksi esitetään 4,90 € aikuisten kertalipuissa ja 87,00 €:n hintaa aikuisten 30 vrk:n kausituotteella. Lasten lippujen vastaavat hinnat ovat 2,45 € ja 43,50 €. Opiskelijan, seniorin ja nuoren asiakasryhmän lisääminen nähdään myös tärkeänä teknisten edellytysten täyttyessä. Hinnoittelu näille asiakasryhmille on 61,00 €/30 vrk ja 3,50 € kertalipulle.

Lippu- ja maksujärjestelmän yksinkertaistuksessa on mahdollista tarkastella joukkoliikenteen hankintojen, lippu- ja maksujärjestelmän ja yleisesti joukkoliikenteen kustannustehokkuutta.

Kustannustenjakoselvitys ja kuntien välinen yhteistoimintasopimus

Osana tasataksaselvitystä selvitettiin myös kuntien välisen yhteistoimintasopimuksen uudistamista, sillä tasataksa mahdollisesti vaikuttaa kustannuksien jakautumiseen. Keskeisimmät asiat kustannustenjakoselvitykseen on maksamisen siirtyminen mobiililippuihin ja lähimaksuun sekä pitkien matkojen hinnan merkittävä lasku. Mobiili- ja lähimaksuista ei tällä hetkellä saada matkustajan kuntalaisuustietoa, joka on liikennöintikustannusten jakamisen periaate. Kuntalaisuustiedon puuttuminen vääristää jo nykyisellään melko merkittävästi kustannusten jakautumista kuntien kesken. Pitkien matkojen hinnan

lasku toisaalta nostaa erityisesti seutukuntien subventio-osuutta lipputulojen laskiessa.

Kustannustenjaon osalta on selvitetty tasatakseen liittyen viittä erilaista kustannustenjakomallia, joiden määräytymisperusteet ovat joko käyttöön tai tarjontaan perustuvia. Nämä on eritelty tarkemmin tasataka- ja kustannustenjakoselvityksessä.

Yhteistoimintasopimuksen kehittäminen kuntien kesken nähdään yleisesti tärkeänä tulevaisuuden hankkeena, jolla varmistetaan mm. oikeudenmukainen ja tasapuolinen joukkoliikenteen rahoitus. Yhteistoimintasopimuksen muuttaminen edellyttää kaikkien sopijakuntien hyväksyntää.

Lausunnot kustannustenjaosta

Lausunnoissa kustannustenjakomallin kehittämisen nähtiin olevan tarpeellista, mutta sen tuli säilyttää kuntien välinen oikeudenmukaisuus ja ennakoitavuus sekä läpinäkyvyys. Useat lausunnonantajat painottivat, että kustannustenjakomallin uudistuksen tulee perustua todelliseen palvelutasoon ja matkustukseen eikä kuntalaisuustietoon, joka ei enää nykyisellään ole kattava.

Tiivistelmät saaduista kuntien lausunnoista

Lahden kaupunki piti tärkeänä, että uusi kustannustenjakomalli on ennakoitava ja oikeudenmukainen. Se kannatti linjakilometreihin perustuvia malleja (VE B ja B+), koska ne ovat joustavampia ja kuntalaisuustiedosta riippumattomia. Lahti edellytti, ettei sen oma suhteellinen subventio saa kasvaa, ja että ennen mallin käyttöönottoa on varmistettava toiminnan kustannustehokkuus.

Hollolan kunta hyväksyi useimmat mallit, kunhan kustannusten nousu ei ole kohtuuton. Pysäkkilähtöihin perustuva malli (VE C) saattaisi olla epäedullinen ja vaati sen lisäselvittämistä.

Heinolan kaupunki hyväksyi kustannustenjaon vaihtoehdon A, vaikka se lisäisi kaupungin maksuosuutta, koska malli perustuu todelliseen matkustukseen ja palvelutasoon. Heinola korosti valtionosuuksien täysimääräisen kohdentamisen merkitystä joukkoliikenteen pohjarahoitukseen, jotta kuntien välinen kustannustenjako olisi tasapuolinen.

Padasjoen kunta kannatti nykyisen kustannustenjakomallin säilyttämistä ja katsoi, ettei siihen tulisi tehdä muutoksia. Se arvioi, että ehdotetut vaihtoehdot nostaisivat Padasjoen kustannuksia huomattavasti.

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimus

Toimenpiteet

Ote: Toimivalta-alueen kunnat

Liitteet

- 2 Raportti tasataksa ja kustannustenjakoselvitys 20250902
- 3 Hinnastovertailu
- 4 Lausunto, Asikkalan nuorisovaltuusto
- 5 Lausunto, Hartolan vava
- 6 Lausunto, Heinolan kaupunki
- 7 Lausunto, Heinolan nuorisovaltuusto
- 8 Lausunto, Hollolan vava
- 9 Lausunto, Hollolan kunta
- 10 Lausunto, Kärkölän vava
- 11 Lausunto, Lahden Itäinen kumppanuuspöytä
- 12 Lausunto, Lahden kaupunki
- 13 Lausunto, Lahden keskustan kumppanuuspöytä

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

- 14 Lausunto, Lahden pohjoinen kumppanuuspöytä
- 15 Lausunto, Padasjoen kunta

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 67

Lahti - Kuhmoinen - Jämsä yhteishankinnan option käyttö

1705/00.05.01.00/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen, p. 050 320 0101

joukkoliikennesuunnittelija Timo Varshukov, p. 044 483 0105

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää, ettei osallistu optiokauden osalta liikennöinnin kustannuksiin. Mikäli nykyisen sopimuksen optio päätetään aktivoida ilman LSL-alueen osallistumista liikennöinnin kustannuksiin tai hankinta tehdään uudelleen, tulee hankintayksikön pyytää lupaa liikennöintiin LSL-alueella Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalta.

Perusteluosa

Tausta

Yhteysvälillä Lahti – Kuhmoinen – Jämsä liikennettä on hankittu Lahden seudun toimivalta-alueen, Pirkanmaan ELY-keskuksen, Keski-Suomen ELY-keskuksen, Kuhmoisten kunnan ja Jämsän kaupungin kanssa markkinaehtoisen liikenteen päättymisen jälkeen joulukuusta 2024 alkaen. Ensimmäinen hankintajakso 12/2024-

5/2025 toteutettiin kokeilujaksona, jonka kokemusten perusteella päätettiin uudesta hankinnasta 1+1 mallisella liikennöintisopimuksella. Varsinainen sopimuskausi alkoi elokuussa 2025 ja päättyy touko-kesäkuun vaihteessa 2026. Sopimuksessa on option talvikauden 2026–2027 liikennöinnistä. Kesäkaudella 2025 yhteysvälin liikenne toteutui markkinaehtoisesti, jonka vuoksi hankinta koskee vain talvikausia.

Liikennöinti ja matkustajamäärät

Yhteysvälillä liikennöidään maanantaisin ja perjantaisin kaksi vuoroparia päivässä sekä sunnuntaisin yksi vuoropari.

Yhteysvälillä on matkustanut hieman yli 400 matkustajaa/kuukausi, keskimäärin noin 20 matkustajaa/vuoro. Matkustajista noin neljännes on matkustanut LSL-alueen sisäisillä matkoilla.

Kustannukset

Yhteysvälin kokonaiskustannukset ovat noin 120 000 €/talvikausi.

Kustannustenjaosta on sovittu seuraavasti

- Lahden seudun toimivalta-alue 30 000 € (alv 0 %) kiinteä summa, josta Lahden kaupungin osuus 15 000 €, Hollolan, Asikkalan ja Padasjoen kuntien osuudet 5 000 € kukin. LSL-alueen lipputulot pienentävät maksettavaa osuutta.
- Pirkanmaan ja Keski-Suomen ELY-keskuksien yhteinen rahoitusosuus 30 000 €
- Jämsän kaupunki ja Kuhmoisten kunta jakavat jäljelle jäävän osuuden suhteessa 60 % Jämsän kaupunki ja 40 % Kuhmoisten kunta. Seutujen väliset lipputulot vähentävät Jämsän ja Kuhmoisten osuutta.

Yhteysvälin tarpeellisuus

Yhteysvälillä Lahti – Kuhmoinen – Jämsä yhteysvälillä on selkeä tarve joukkoliikennedyhteydelle alueiden välisen. LSL:n sisäisessä liikenteessä matkustajamäärät ovat syksyn 2025 aikana olleet verrattain pienet. LSL-alueen

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

maksama subventio liikenteestä on erittäin korkea, eikä yhteysvälin kustannuksiin osallistuminen ole tässä taloudellisessa tilanteessa perusteltua.

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimus

Toimenpiteet

Ote: Pirkanmaan ELY-keskus kirjaamo

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 68

Tarjouskilpailun 8/2025 käynnistäminen, kohde 15

4801/02.05.00.01/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

joukkoliikennesuunnittelija Timo Varshukov, p. 044 483 0105

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää käynnistää tarjouskilpailun 8 / 2025 perusteluosan mukaisesti bruttoperusteisella järjestämismallilla.

Perusteluosa

Tausta

Joukkoliikenteen kohteen 10 sopimuskausi päättyy talvikauden 2025–2026 päättyessä ja vastaava liikenne tulee kilpailuttaa uudelleen. Liikennöinnin tarkka päättymispäivä on 31.5.2026.

Nykyinen kohde 10 Asikkalan sisäisen liikenteen sekä Padasjoen, Asikkalan ja Vääksyn välisen seutuliikenteen. Nykyisen kohteen liikennöinti on vaatinut 7 linja-auton liikenteen.

Kohteen 15 reitistö

Kohde 15 liikennöidään uudella sopimuskaudella 3 linja-autolla seuraavin reitein:

linja 42B Kalliolan koulu – Maakeski

linja 43(K) Vääksyn koulukeskus – Maakeski

linja 44 Vääksyn koulukeskus – Rantakulma – Urajärvi

linja 45 Vääksyn koulukeskus – Anianpelto – Urajärvi

linja 45B Vääksyn koulukeskus – Salonsaari

linja 45K Vääksyn koulukeskus – Salonsaari – Urajärvi

linja 46 Vääksyn koulukeskus – Kalkkinen

linja 46A Vääksyn koulukeskus – Kalkkinen – Kuoppainkulma

Kohteen linjoja liikennöidään pääsääntöisesti Vääksyn sisäisen talvikauden 2025–2026 linjaston mukaisesti. Linjoille lisätään lähtöjä koulukeskuksen koulupäivien alku- ja päättymisaikamuutosten vuoksi.

Linjat 40, 41 ja 42 siirtyvät muihin liikennöintisopimuksiin.

Liikennöintisopimus

Sopimuskauden pituudeksi on suunniteltu 8/2026–6/2030. Sopimukseen ei sisälly optiokausia.

Kohteessa liikennöitsijöitä kannustetaan liikennöimään kohteen suoritteesta mahdollisimman suurta osaa päästöttömällä kalustolla päästöttömän suoritteen kannustimen perusteella.

Kalusto ja käyttövoimat

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Kohteen 15 sallitut käyttövoimat ja päästöluokat ovat biodiesel Euro VI, biokaasu Euro VI, sähkö ja vety. Kalustovaatimuksena on asiointiliikenteeseen soveltuva kalusto.

Kustannukset

Kohteen 15 arvioidut vuosikustannukset ovat 390 000 €.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

Ote: Asikkalan kunta

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 69

Tarjouskilpailun 9/2025 käynnistäminen, kohteet 16-17

4802/02.05.00.01/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

joukkoliikennesuunnittelija Timo Varshukov, p. 044 483 0105

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin esittelijän tekemällä muutoksella perusteluosaan.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää käynnistää tarjouskilpailun 9/2025 perusteluosan mukaisesti bruttoperusteisella järjestämismallilla.

Käsittely

Asian käsittelyn aikana esittelijä muutti perusteluosan kohdan "Sopimuskauden pituudeksi on suunniteltu 8/2027-6/2034" kuulumaan "Sopimuskauden pituudeksi on suunniteltu 8/2027-**8/2035**". Esittelijän tekemä muutos hyväksyttiin yksimielisesti.

Muutos on tehty alla olevaan perustelutekstiin.

Perusteluosa

Tausta

Joukkoliikenteen sopimuskohteiden 13 ja 14 sopimukset päättyvät kesäkauden 2027 päättyessä ja vastaava liikenne on kilpailutettava uudelleen. Liikennöinnin tarkka päättymispäivä on 1.8.2027. Sopimuskohteiden sisältöjä on muutettu aiemmista.

Osa kohteen 13 linjoista kilpailutetaan toisessa kohteessa.

Kohteen 16 reitistö

linja 71(K) Kauppatori – Heinola kk.

linja 72(K) Kauppatori – Heinola kk.

Kohteen linjoja liikennöidään pääsääntöisesti tarjouskilpailun 6 / 2025 reitistön ja palvelutason mukaisesti.

Linjoilla 71(K) ja 72(K) korvataan koko Heinolan talvikauden 2025–2026 mukainen liikenne. Linjat muodostavat yhteisen linjaparin Kauppatorilta Lahden matkakeskuksen, Vierumäen, Sinilähteen ja Jyrängön kautta Heinolan Kaivokadulle, josta reitit jakautuvat kulkemaan Heinolan kirkonkylälle joko Pyhättömän ja Luhtapaunin (71) tai Tommolan, Rainion ja Isiäisen (72) kautta. Reittimuutoksilla korvataan lakkautettavan linjan 74 palvelua. Linjavariaatio 71K kiertää Heinolassa Marjatien ja Vuohkallion kautta korvaten nykyisen linjan 74B palvelua nykyisin palveluajoin ko. alueella. Linjavariaatio 72K ajaa Kailaan koulun kautta koulun alku- ja päättymisaikoina tarjoten yhteyden Heinolan itäosista koululle.

Linjojen siirrolla Vierumäeltä moottoritielelle vastataan heinolalaisten nopeaan matkatarpeeseen Matkakeskukselle suorien kaukoliikenneyhteyksien vähenemisen vuoksi. Nykyisten linjojen palvelua tiellä 140 korvaa uusi linja 16, minkä lisäksi Vierumäen urheiluopistolta liikennöidään linjaa 31A Mäkelän, Ahtialan ja Niemen kampuksen kautta Mukkulaan koulu- ja työmatka-aikaan. Linjoja 71 ja 72 variaatioineen liikennöidään arkisin tunnin välein ja viikonloppuisin kahden tunnin välein, mikä muodostaa linjojen yhteiselle osuudelle sekä Heinolan kirkonkylälle puolen tunnin vuorovälin arkisin ja tunnin vuorovälin viikonloppuisin.

Kohteen 17 reitistö

linja 40 Vääksy – Lahti

linja 41 Vääksy – Rantakulma - Vääksy

linja 42 Padasjoki– Vääksy – Lahti

Suunniteltu kokonaisuus mukailee nykyistä palvelutasoa sekä reittejä.

Liikennöintisopimus

Sopimuskauden pituudeksi on suunniteltu 8/2027–8/2035. Sopimukseen ei sisälly optiokausia.

Pidemmät sähköisiä käyttövoimia mahdollistavat sopimukset ovat aikaisemman kokemuksen perusteella laskeneet liikennöintikustannuksia. Samalla myös kalustoa voidaan uudistaa tai muuttaa tyypiltään erilaisiksi.

Kalusto ja käyttövoimat

Kohteiden 16–17 sallitut käyttövoimat ja päästöluokat ovat Euro VI biodiesel, biokaasu Euro VI, sähkö ja vety. Liikennöinnissä käytettävien linja-autojen tulee olla esteettömiä ja linja-autoissa on käytettävä LSL:n tilaajaväritystä.

Vaikutukset

Kilpailutettavalla linjastolla ei ole vaikutusta liikennöintikauteen 2026–2027 verrattuna.

Kustannukset

Liikennöintikohteiden arvioidut vuosikustannukset ovat:

Kohde 16: 2 300 000 €

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Kohde 17: 1 150 000 €

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

Ote: Asikkalan kunta, Heinolan kaupunki, Hollolan kunta, Padasjoen kunta

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 70

Tarjouskilpailun 10/2025 käynnistäminen, kohde 18

4803/02.05.00.01/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

joukkoliikennesuunnittelija Timo Varshukov p. 044 483 0105

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin esittelijän tekemällä muutoksella perusteluosaan.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää käynnistää tarjouskilpailun 10/2025 perusteluosan mukaisesti bruttoperusteisella järjestämismallilla.

Käsittely

Asian käsittelyn aikana esittelijä muutti perusteluosan kohdan "Sopimuskauden pituudeksi on suunniteltu 8/2027–6/2034" kuulumaan "Sopimuskauden pituudeksi on suunniteltu 8/2027-8/2036". Esittelijän tekemä muutos hyväksyttiin yksimielisesti.

Muutos on tehty alla olevaan perustelutekstiin.

Perusteluosa

Tausta

Joukkoliikenteen sopimuskohteiden 11–13 sopimukset päättyvät kesäkauden 2027 päättyessä ja vastaava liikenne on kilpailutettava uudelleen. Liikennöinnin tarkka päättymispäivä on 1.8.2027.

Sopimuskohteiden sisältöjä on muutettu aiemmista.

Kohteen 18 reitistö

linja 4 Tiilikangas – Hiekk anummi

linja 12(K) Kauppatori - Syväojankatu

linja 14 Tiilikangas – Viuha

linja 16 Ulaaninkatu – Vierumäen urheiluopisto

linja 24 Tiilijärvi – Hiekk anummi

linja 31 Mukkula – Herrasmanni

linja 31A Mukkula – Vierumäen urheiluopisto

linja 34 Kauppatori – Herrasmanni

linja 34K Kauppatori – Viuha

linja 38 Kauppatori – Pippo

linja 60(V) Kauppatori – Orimattila

linja 61 Kauppatori – Orimattila

linja 93 Kauppatori – Hiekk anummi

linja 94 Kauppatori – Tiilijärvi

Kohteen linjoilla liikennöidään pääsääntöisesti tarjouskilpailun 6 / 2025 reittien mukaisesti. Tarjouskilpailuun on lisätty linja 38 Pipo n yritysalueen joukkoliikenteen

kehittämiseksi sekä jatkettu linjaa 31 Koivukummusta Herrasmanniin sekä linjaa 31A Vierumäen keskustasta Urheiluopistolle.

Linjojen yhteisillä päätepysäkeillä muiden kohteiden linjojen kanssa kaluston käyttöä pystytään optimoimaan entistä paremmin ja reagoida linjastolla esimerkiksi piteneviin ajoaikoihin kustannustehokkaammin.

Kilpailutettavilla reiteillä saavutetaan talvikautta 2025–2026 tiheämpi vuoroväli ruuhkapiikkien aikaan Hollolan Tiilikankaalla ja Hedelmätarhassa, joissa on tunnistettu olevan kysyntää tiheämmälle vuorovälille. Linjoilla 4, 14 ja 24 muodostetaan yhtenäinen joukkoliikenteen laatukäytävä Hollolan Tarmontieltä PHKS:n, Lahden matkakeskuksen ja Aleksanterinkadun kautta Ahtialaan. Laatukäytävällä linjojen yhteinen vuoroväli on ruuhka-aikaan 10 minuuttia ja hiljaiseen aikaan 20 minuuttia. Linjoja 4, 14 ja 24 liikennöidään ruuhkissa 30 minuutin välein ja ruuhkan ulkopuolella tunnin välein.

Linjat 93 ja 94 ovat Lahden uuden yölinjaston mukaisia linjoja, joilla korvataan pääosin linjan 4Y palvelu. Linjoja 93 ja 94 liikennöidään yöaikaan tunnin välein.

Linja 12 palvelee jatkossakin Jokimaan yrityspuiston ja Ala-Okeroisen alueita. Linja 12K tekee käynnin Kempowerilla tarvittavina työmatka-aikoina. Linjalle tehdään reittimuutos, jossa linja ajaa jatkossa Hennalan sijaan Mäntsäläntien ja Kaarikadun kautta. Linja muodostaa em. kaduilla linjaparin linjan 16 kanssa tarjoten talviruuhkassa 15 minuutin vuorovälin ja muina aikoina pääsääntöisesti 30 minuutin vuorovälin alueella.

Linja 16 on uusi linja Metsä-Hennalasta Vierumäen urheiluopistolle. Linjalla korvataan linjan 12 nykyistä palvelua Metsä-Hennalassa sekä linjojen 71–73 palvelua Heinlammintieltä Vierumäelle. Yhdessä linjan 12 kanssa linja muodostaa linjaparin Mäntsäläntiellä ja Kaarikadulla. Linjaa liikennöidään talvisin ruuhkassa 30 minuutin vuorovälein, muuten tunnin välein.

Linjat 31 ja 31A ovat peruslinjastoa täydentäviä linjoja. Linjan perusversio 31 kulkee Herrasmannista Mukkulaan luoden arkipäivisin vaihdollisen lyhyen kävelymatkan yhteyden Kaukkarista mm. Lahden keskustaan. Lisäksi linja muodostaa poikittaisyhteyden Ahtialasta mm. Niemen kampukselle ja Mukkulaan. Perusversiosta pidennetty linja 31A ajaa koulu- ja työmatka-aikaan aamulla yhden lähdön Vierumäen urheiluopistolta Mukkulaan ja iltapäivällä takaisin. Linjaa liikennöidään arkisin kello 7–16 tunnin välein.

Linjat 34 ja 34K ovat Tarmontien – Ahtialan laatukäytävän täydentäviä linjoja. Linja 34 korvaa linjan 12 palvelun Herrasmannissa, ja ruuhkien ulkopuolella linjavariaatio 34K ajaa Viuhaan säilyttäen Viuhassa nykyisen kaltaisen palvelutason. Herrasmannissa vuoroväli tihenee ruuhka-aikoina 30 minuuttiin, ja sinne alkaa myös sunnuntailiikenne. Linjaa 34 ajetaan maanantaista lauantaihin 30 minuutin välein, sunnuntaisin tunnin välein.

Linja 38 muodostaa uuden yhteyden Pipon kehittyvälle teollisuusalueelle. Linjaa liikennöidään tunnin välein maanantaista lauantaihin kello 5 – 23 ja sunnuntaisin kello 8 – 23.

Linjoilla 60 ja 61 korvataan nykyisten linjojen 70–73 liikenne Orimattilan suuntaan. Orimattilan suunnan linjat 60 ja 61 irrotetaan omiksi linjoikseen, mikä mahdollistaa vuorojen suunnittelun paremmin Orimattilan liikkumistarpeisiin. Orimattilan linjojen reitit eivät muutu merkittävästi nykyistä linjan 60 vastaten edelleen linjan 60 reittiä (poikkeuksena Orimattilan keskustan kierto linjan perusvariantilla) ja linjan 61 reitti vastaa linjojen 71–73 reittiä Orimattilasta Kauppatorille. Orimattilan linjojen vuoroväliä tihennetään ruuhka-aikaan neljään lähtöön tunnissa Orimattilasta ja Kauppatorilta. Vuorovälitihennyksellä pyritään varautumaan linjojen todennäköisesti kasvaviin matkustajamääriin tulevaisuudessa.

Sopimuskauden pituudeksi on suunniteltu 8/2027–8/2036. Pidemmät sähköisiä käyttövoimia mahdollistavat sopimukset ovat aikaisemman kokemuksen

perusteella laskeneet liikennöintikustannuksia. Samalla myös kalustoa voidaan uudistaa tai muuttaa tyypiltään erilaisiksi.

Kalusto ja käyttövoimat

Kohde 18 liikennöidään kokonaisuudessa päästöttömin käyttövoimin ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain vaatimusten täyttämiseksi. Päästöttömät ajoneuvot tukevat myös Lahden kaupungin strategisten tavoitteita ja mahdollistavat kustannussäästöt operointikustannuksissa.

Vaikutukset

Kohteen 18 linjastossa pyritään säilyttämään aiemmin tehdyt parannukset esimerkiksi laajempien matkakeskusyhteyksien suhteen. Lisäksi kohteen linjasto tuo täysin uudet yhteydet Pípon yritysalueelle sekä parantaa Herrasmannin alueen yhteyksiä.

Kustannukset

Liikennöintikohteen arvioidut vuosikustannukset ovat:

Kohde 18: 8 990 000 €

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

Ote: Heinolan kaupunki, Hollolan kunta, Orimattilan kaupunki

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 71

Tiedoksi merkittävät asiat

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta merkitsee asiat tiedoksi.

Perusteluosa

Tiedoksi tuodaan seuraavat asiat:

- joukkoliikennelautakunnan alaisten viranhaltijoiden viranhaltijapäätökset ajalta
9.10.-13.11.2025

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

-

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 72

Muut asiat

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta merkitsee asiat tiedoksi.

Perusteluosa

Muut joukkoliikenteen ajankohtaiset asiat.

Lautakunnan kokous 19.11.2025 oli joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokisen viimeinen kokous ennen hänen siirtymistään toisen työnantajan palvelukseen. Puheenjohtaja kiitti Lauri Jokista koko lautakunnan puolesta ja myös kaupunkikehitysjohtaja Olli Alho esitti hänelle kiitoksensa.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

-

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja

nro 7

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

§ 73

Lahden kaupunkipyöräjärjestelmän sopimusmuutoksen periaatepäätös

3332/00.01.03.01/2021

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

joukkoliikennesuunnittelija Emilia Virtanen, p. 044 482 6877

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta tekee periaatepäätöksen jatkaa kaupunkipyöräpalvelun sopimusta nykyisen Palveluntuottaja Freebike S.r.o:n kanssa yhdellä vuodella (1.4.2027 – 31.3.2028).

Perusteluosa

Kaupunkipyöräjärjestelmän tarkoituksena on mahdollistaa pyöräilyn osuuden kasvua kestävien liikkumismuotojen joukossa sekä edistää pyörän asemaa tasavertaisena liikkumisvälineenä auton rinnalla. Kaupunkipyöräjärjestelmä täydentää joukkoliikenteen palvelutarjontaa ja on tärkeä osa matkaketjua. Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen ja laajentaminen on keino kasvattaa kestävästä liikkumistapaa käyttävien käyttäjämääriä ja lisätä kestävästä liikkumisen osuutta tehdyistä matkoista.

Lahden kaupunki päätti hankkia kaupunkipyöräpalvelun vuonna 2020. Hankinnan valmistelu aloitettiin keväällä 2020, ennakkoilmoitus julkaistiin 11.5.2020 ja sopimus allekirjoitettiin 14.4.2021. Järjestelmän toteuttaa ja palvelun operoinnista vastaa Freebike S.r.o. Joukkoliikennettä täydentävä kaupunkipyöräpalvelu käynnistettiin pilottijaksolla syksyllä 2021. Kokeilujakso kesti kaksi kuukautta ja varsinainen 5-vuotinen sopimuskausi käynnistyi 1.4.2022. Sopimus jatkuu 31.3.2027 asti.

Sopimukseen sisältyi mahdollisuus optioihin 1, 2 ja 3. Lahden seudun joukkoliikennelautakunta on päättänyt 13.9.2022 §43 ottaa käyttöön option 3 ja olla käyttämättä optiota 2. Optio 3 sisälsi pyörämäärän laajentamisen 250 pyörästä 500 pyörään ja otettiin käyttöön kaudella 2023. Optio 2 koski palvelun laajentamista ympärivuotiseksi, eikä optiota 2 otettu käyttöön. Lisäksi sopimukseen sisältyy optio 1, jolla sopimuskautta voidaan jatkaa kahdella vuodella kausille 2027–2028. Lahden seudun joukkoliikennelautakunta on päättänyt 13.02.2024 § 10 olla käyttämättä optiota 1, koska joukkoliikenteen rahoitukseen vuosille 2027–2028 ei ollut vielä näkymää, joten sitoutuminen palvelun kustannuksiin olisi voinut aiheuttaa rahoituksellisen ja toiminnallisen riskin joukkoliikenteelle.

Kaupunkipyörärien nykyinen sopimus päättyy kauden 2026 jälkeen. Sopimuksen jatkamiselle vuodelle 2027 on tunnistettu kuitenkin tarve. Taloudellisesta epävarmuudesta huolimatta kaupunkipyöräpalvelun säilyttäminen tukee Lahden kaupungin keskeisiä strategisia tavoitteita. Valtuustosopimuksessa 2025–2029 on sitouduttu vähentämään liikenteen päästöjä kohentamalla kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Kaupunginhallituksen 9.12.2024 hyväksymässä Kestävän kaupunkiliikkumisen ohjelmassa nostetaan kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen yhtenä keskeisenä toimenpiteenä. MAL-sopimuksessa vuosille 2024–2027 oleva visio vuodelle 2035 korostaa kestävien kulkutapojen osuuden kasvattamista, eri liikennemuotojen ja monipuolistuneiden liikennepalveluiden muodostavia kestäviä ja sujuvia matkaketjuja sekä Lahden kaupungin profiloitumista pyöräilymaakuntana. Lisäksi Fazerin kanssa tehdyssä

yhteistyösopimuksessa on luvattu kaupunkipyöräasema suklaatehtaan tontille tai sen välittömään läheisyyteen. Kaupunkipyöräpalvelusta on muodostunut Lahden kaupungissa vakiintunut liikkumismuoto, ja palvelun käyttömäärät ovat olleet kaudesta toiseen kasvussa. Jotta turvataan kaupunkipyöräpalvelun jatkuvuus taloudellisesti epävarmassa tilanteessa, on yhdestä jatkovuodesta sopiminen tässä tilanteessa järkevä vaihtoehto verrattuna uuden pitkäaikaisen kaupunkipyöräpalvelun kilpailuttamiseen.

Option 1 kustannus 250 pyörälle oli alkuperäisen sopimuksen mukaisesti 461 236 €/vuosi, jolle tehtäisi indeksitarkistus Q4/2020 tasosta kautta edeltävän vuoden viimeisen neljänneksen hintatasoon. Lisäksi sopimukseen on kirjattu, että mikäli optio 3 eli pyörämäärän laajentaminen otetaan käyttöön, tarkistetaan myös option 1 hintaa.

Tässä päätöksessä ehdotetaan nykyisen kaupunkipyöräpalvelun jatkamista nykyisen Palveluntuottajan Freebike S.r.o. kanssa sopimusmuutoksena kesäkaudelle 2027 (1.4.2027-31.3.2028). Alkuperäisen sopimuksen ja option 3 käyttöönoton myötä palveluun sisältyy yhteensä 500 pyörää. Erinäisiä vaihtoehtoja on selvitelty yhteistyössä laki- ja hankinta-asiantuntijoiden kanssa. Hankintalaki mahdollistaa nykyisen sopimuksen jatkamisen sopimusmuutoksena vuodelle 2027 nykyisen kaltaisena.

Kauden 2027 kokonaishinnaksi nykyjärjestelmälle on nykyisen Palveluntuottajan kanssa sovittu 638 000 €. Hinta tarkistettaisi tuottajahintaindeksin mukaisesti 2025Q3 tasosta vastaamaan edellisen vuoden viimeisen vuosineljänneksen hintatasoa 2026Q4. Kustannusta voidaan pitää kohtuullisena, mikäli Freebike S.r.o:lle maksettavaa kaupunkipyöräpalvelun vuosittaista kustannusta verrataan aiempiin vuosiin. Esimerkiksi vuoden 2025 kustannukset samasta kaupunkipyöräjärjestelmästä ovat 685 134 €.

Sopimusmuutosdokumenttiin on sovittu sisällytettäväksi keskeisenä ehtona pyörien perusteellinen korjaus ennen vuoden 2027 kaupunkipyöräkauden alkua.

Palveluntarjoaja toimittaa ennen kauden alkua raportin toteutetuista korjaus- ja huoltotoimenpiteistä.

Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämistarpeiksi on tunnistettu esimerkiksi pyörä- ja asemamäärän kasvattaminen, kaupunkipyörien nykyisen toiminta-alueen laajentaminen ja seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen. Nykyinen sopimus ei kuitenkaan mahdollista tällaisia kaupunkipyöräpalvelun laajempia muutoksia. Esimerkiksi pyörien lukumäärää ei voida merkittävästi lisätä nykyisen sopimuksen tai optioiden puitteissa, eikä toiminta-aluetta voida vastaavasti laajentaa nykyisellä pyörämäärällä. Uuden hankinnan suunnittelu ja valmistelu vuodesta 2028 eteenpäin on suunniteltu aloitettavaksi vuoden 2026 alussa, jotta varmistetaan riittävä aikataulu ja perusteellinen palvelun muutostarpeiden arviointi. Riittävän resursoinnin ja ajan varaaminen hankinnan toteuttamiselle on avainasemassa onnistuneelle hankinnalle. Uuden hankinnan suunnittelussa tullaan selvittämään erilaisia vaihtoehtoja kaupunkipyöräjärjestelmän kustannustehokkaaksi kehittämiseksi muun muassa edellä esitettyjen tarpeiden kautta. Esimerkiksi kustannusten jakamiseksi ja asiantuntijuuden kasvattamiseksi on aloitettu selvitys kaupunkipyöräpalvelun yhteishankinnasta Kuopion kaupungin kanssa.

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimus

Toimenpiteet

Ote: Freebike S.r.o

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Pöytäkirja

nro 7

Muutoksenhakuohje koskee pykäläiä: § 61, § 62, § 63, § 64, § 68, § 69, § 70, § 71, § 72

Lahden kaupunki

MUUTOKSENHAKUKIELTO

oikaisuvaatimus/kunnallisvalitus

Koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, kuntalain 136 §:n nojalla tästä päätöksestä ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

Lahden kaupunki

Harjukatu 31, PL 202

15101 Lahti

03 814 2355

kirjaamo@lahti.fi

www.lahti.fi

0149669-3

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Pöytäkirja
Muutoksenhakuohje koskee pykälä: § 65, § 66, § 67, § 73

nro 7

Lahden kaupunki

OIKAISUVAATIMUSOHJE, kunnallisasiat

Oikaisuvaatimusoikeus

Päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen.

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta ei saa tehdä päätöksistä, jotka koskevat virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista (Laki kunnallisesta viranhaltijasta 50 §).

Oikaisuvaatimusviranomainen

Asianomainen viranomainen/toimielin (mainittu päätöksessä/otteessa)

Yhteystiedot

Lahden kaupunki / kirjaamo

Postiosoite: PL 202, 15101 Lahti

Käyntiosoite: Lahden Palvelutori, Lahti-Piste, Kauppakeskus Trio, 2. krs, Aleksanterinkatu 18

Lahti-Pisteen aukioloaika: 8.00–18.00, **oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä oikaisuvaatimus on jätettävä kuitenkin kirjaamon (= viraston) aukioloaikana eli klo 15.00 mennessä**, jotta se katsotaan ajallaan saapuneeksi

puh. 03 814 2214

Sähköposti: kirjaamo(at)lahti.fi

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun päätös on asetettu nähtäväksi yleiseen tietoverkkoon.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, sähköistä tiedoksiantoa käytettäessä kolmantena päivänä viestin lähettämisestä ja muussa tapauksessa seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Oikaisuvaatimusaika taloudellisin ja tuotannollisin perustein tehdystä irtisanomista koskevasta päätöksestä alkaa kulua vasta irtisanomisajan päättymisestä.

Oikaisuvaatimuksen sisältö

Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimus perusteluineen sekä sen tekijä ja yhteystiedot. Jos oikaisuvaatimus päätös voidaan antaa tiedoksi sähköisenä viestinä, yhteystietona pyydetään ilmoittamaan myös sähköpostiosoite.

Oikaisuvaatimus on toimitettava oikaisuvaatimusviranomaiselle oikaisuvaatimusajan kuluessa ennen sen viimeisen päivän virka-ajan päättymistä riippumatta tavasta, jolla se toimitetaan. Jos oikaisuvaatimusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa oikaisuvaatimuksen toimittaa ensimmäisenä sen jälkeisenä arkipäivänä.

Omalla vastuulla oikaisuvaatimuksen voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä. Postiin oikaisuvaatimus on jätettävä niin ajoissa, että se ehtii perille oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Pöytäkirja

15101 Lahti

03 814 2355

kirjaamo@lahti.fi

www.lahti.fi

0149669-3

nro 7

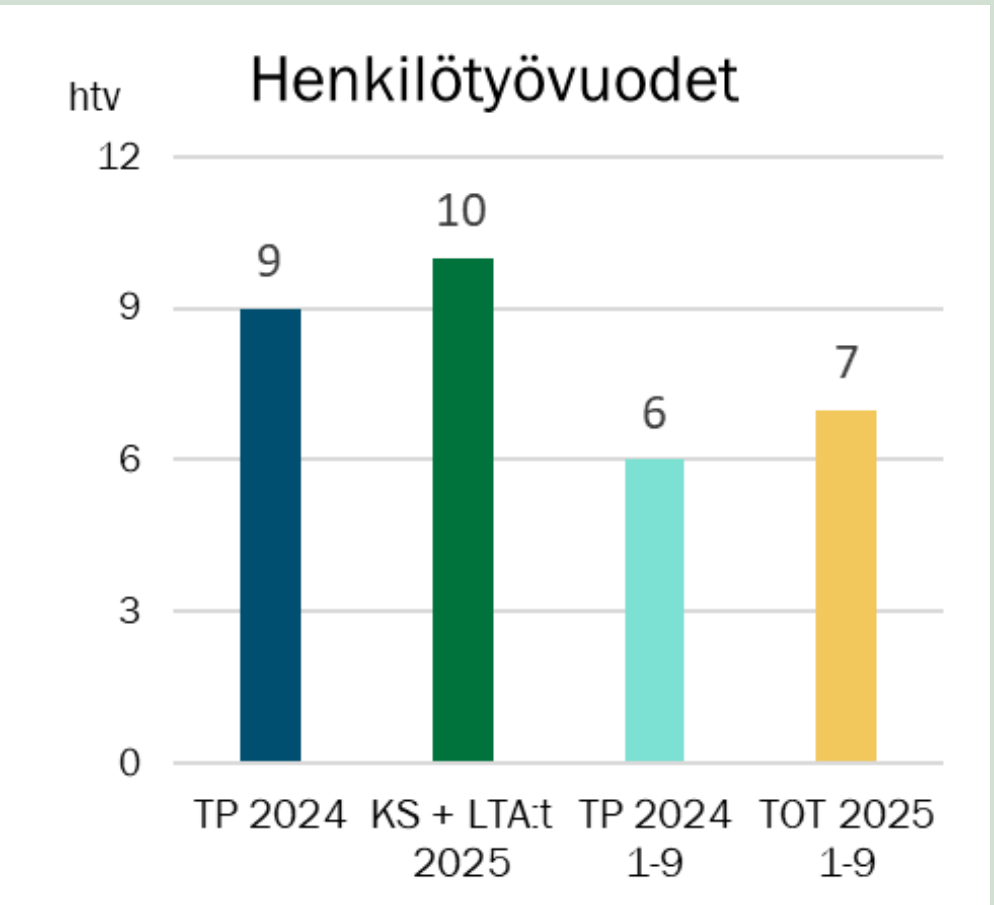
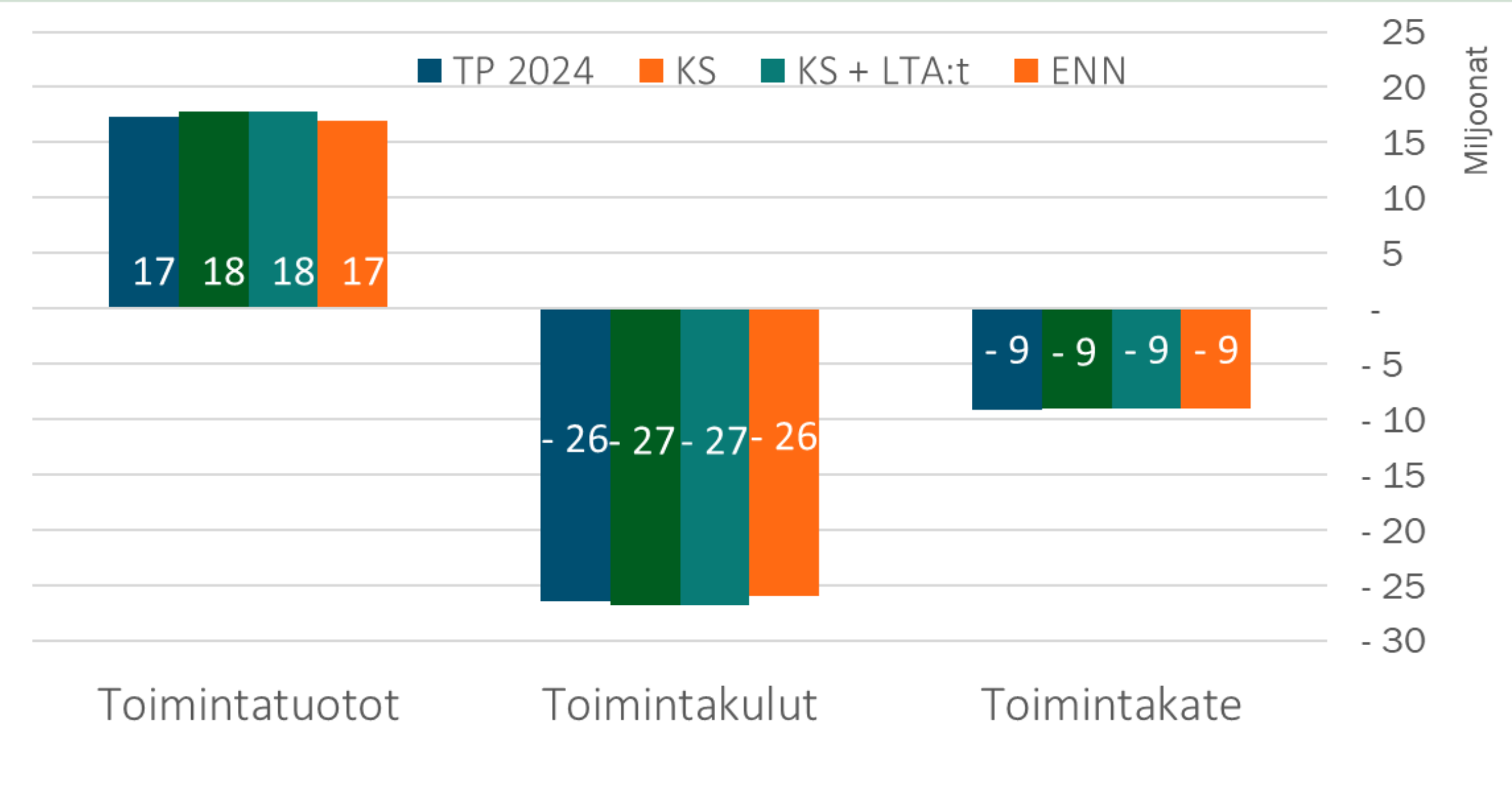
Joukkoliikenne

Seurantaraportti
tammi-syyskuu 2025

Lahden seudun
joukkoliikennelautakunta
19.11.2025



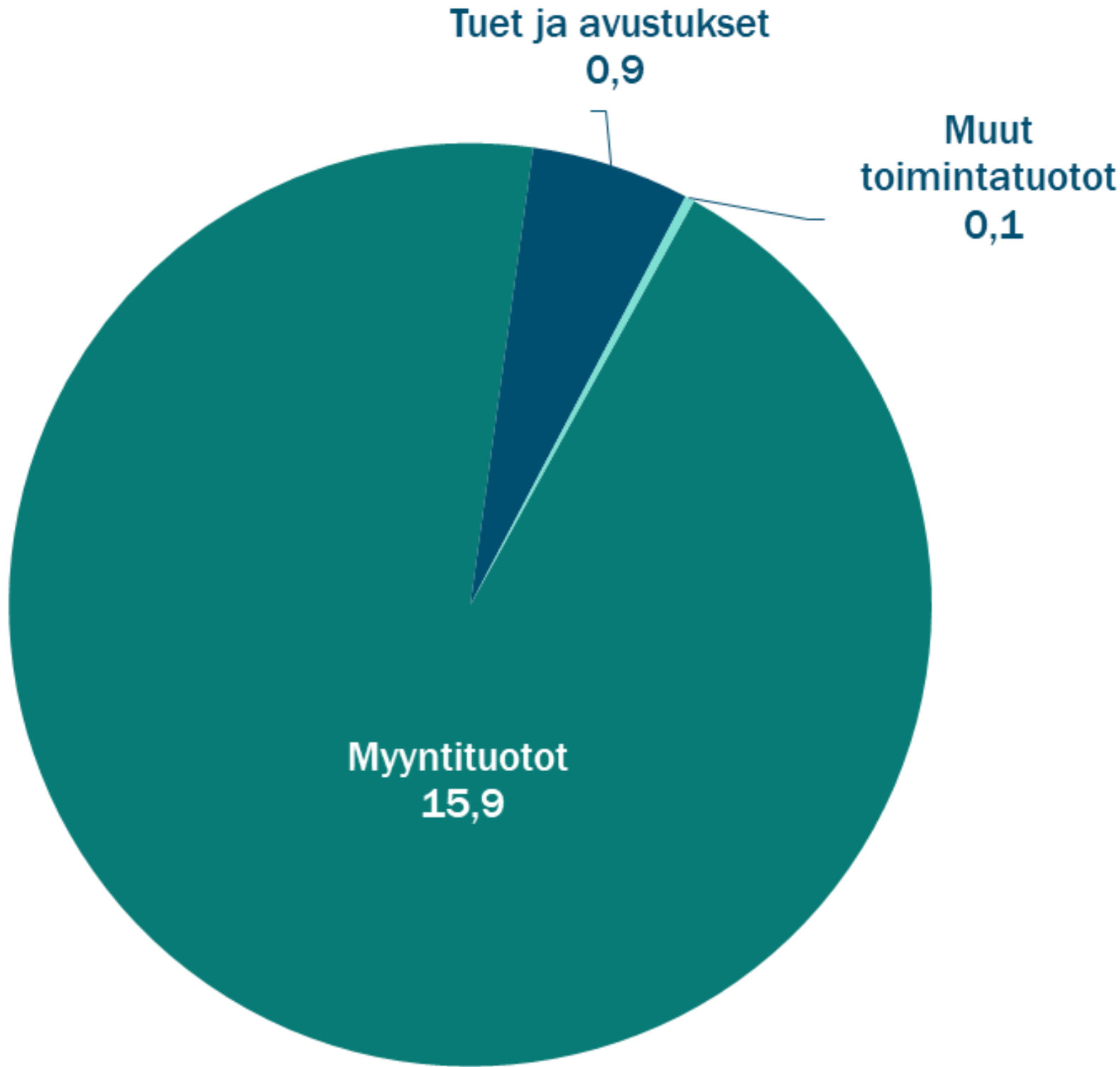
Palvelualuejohtajan katsaus



JOUKKOLIIKENTEE
MATKAT
5 799 350 kpl
(Vuosiarvio 8,2 milj.)

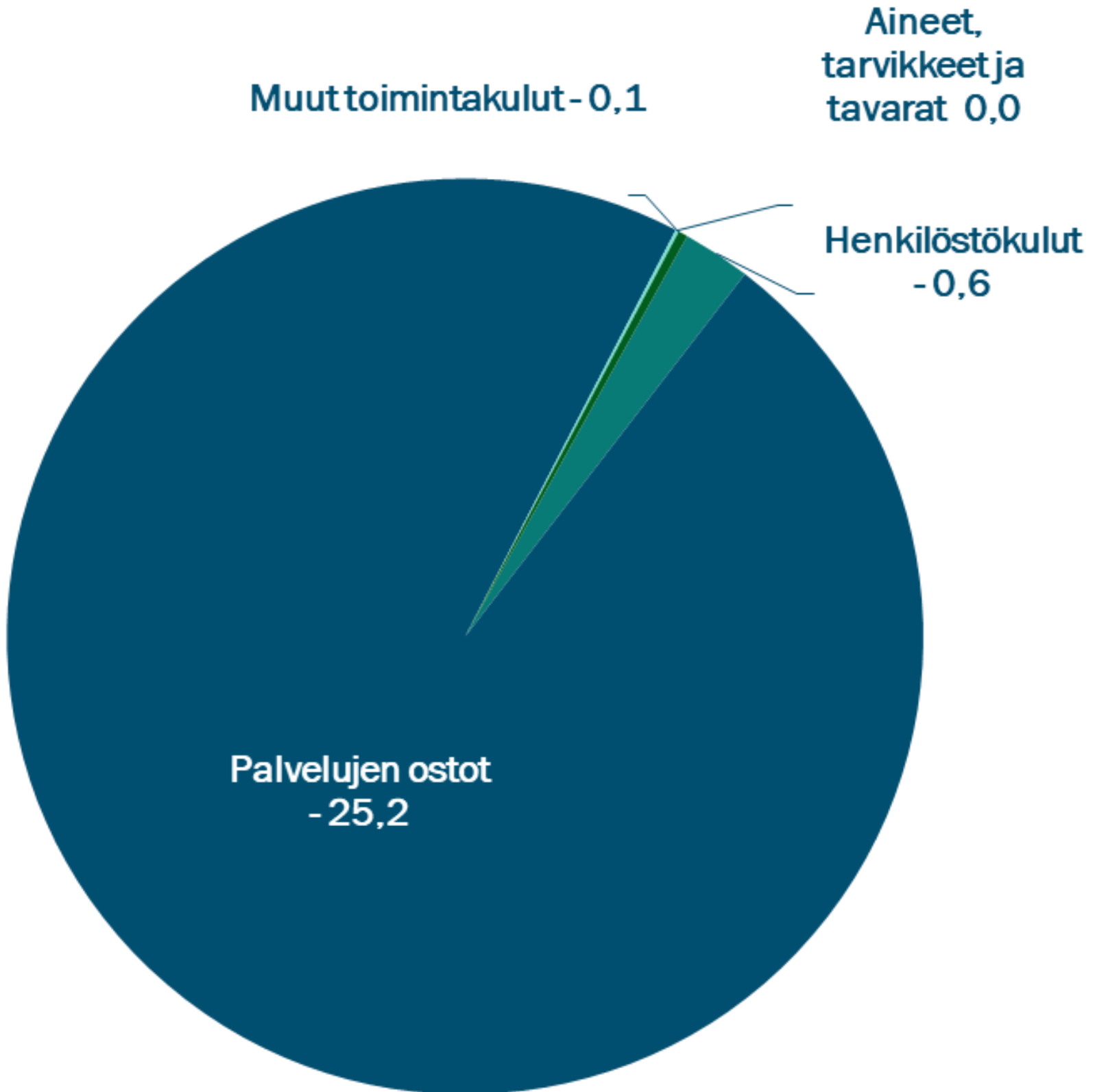
- Tammi-syyskuun matkustajamäärä on ollut n. 0,4 % yli vuoden 2024 vastaavan ajan
 - Tavoite +3,5 %
- Toimintatuottojen ennustetaan toteutuvan talousarviota pienempinä. Toimintatuottojen ennuste on 16,9 milj. euroa.
- Toimintakulujen ennustetaan alittavan talousarvion. Alitus koostuu pääosin liikennöinnin kustannusten ennakoitua alhaisemmasta tasosta. Toimintakulujen ennuste on 26,0 milj. euroa.
- Joukkoliikenteen sitova toimintakate on ennusteen mukaan -9,0 milj. euroa, joka on enemmän kuin talousarviossa.
- Henkilöstön määrä
 - 1.1.-30.6. 1 htv suunniteltua pienempi resurssi

Talouden ennuste ja poikkeamat



TOIMINTATUOTOT
ENNUSTE
16,9
milj. euroa
(2024: 17,3)

TOIMINTATUOTOT
POIKKEAMA
-0,9
milj. euroa



TOIMINTAKULUT
ENNUSTE
26,0
milj. euroa
(2024: 26,5)

TOIMINTAKULUT
POIKKEAMA
-0,9
milj. euroa

Merkittävimmät toimintakulut

Merkittävimmät toimintakulut	TA 2025	Toteuma 1-9	Toteuma-%	
Joukkoliikenteen kuljetukset	-24 061 600	-15 292 774	63,6 %	
Muut palvelut	-790 000	-530 364	67,1 %	Muut palvelut sisältävät kaupunkipyörien kustannukset.
ICT-palvelut	-876 700	-513 140	58,5 %	
Asiantuntijapalvelut	-137 200	-329 908	240,5 %	Asiantuntijapalvelut sisältävät mm. tasataksaselvityksen, järjestämistapaselvityksen ja bussipysäkkien esteettömyyskartoituksen kustannuksia.
Toimistopalvelut	-85 900	-1 612	1,9 %	
Henkilöstökulut	-651 900	-461 263	70,8 %	Taloushallinnon järjestelmämuutoksen seurauksena tileihin ja kirjausohjeisiin on tullut muutoksia.
Markkinointi	-99 700	-61 935	62,1 %	
Muut toimintakulut	-74 400	-66 886	89,9 %	Muut toimintakulut sisältävät mm. sisäiset tilavuokrat.

Toiminnan kuvaus

JOUKKOLIIKENTEEEN
MATKAT

5 799 950 kpl

(Vuosiarvio 8,2 milj.)

MANKELIEN
KÄYTTÖASTE

3,86

(Tavoite 4,2 ajoja/pv/pyörä)

BUSSIEN KÄYTTÖVOIMA
9/2025

Sähkö 23 kpl

Biodiesel 57 kpl

Diesel 23 kpl

(2025 tavoite

Sähkö 32 kpl

Biodiesel 48 kpl

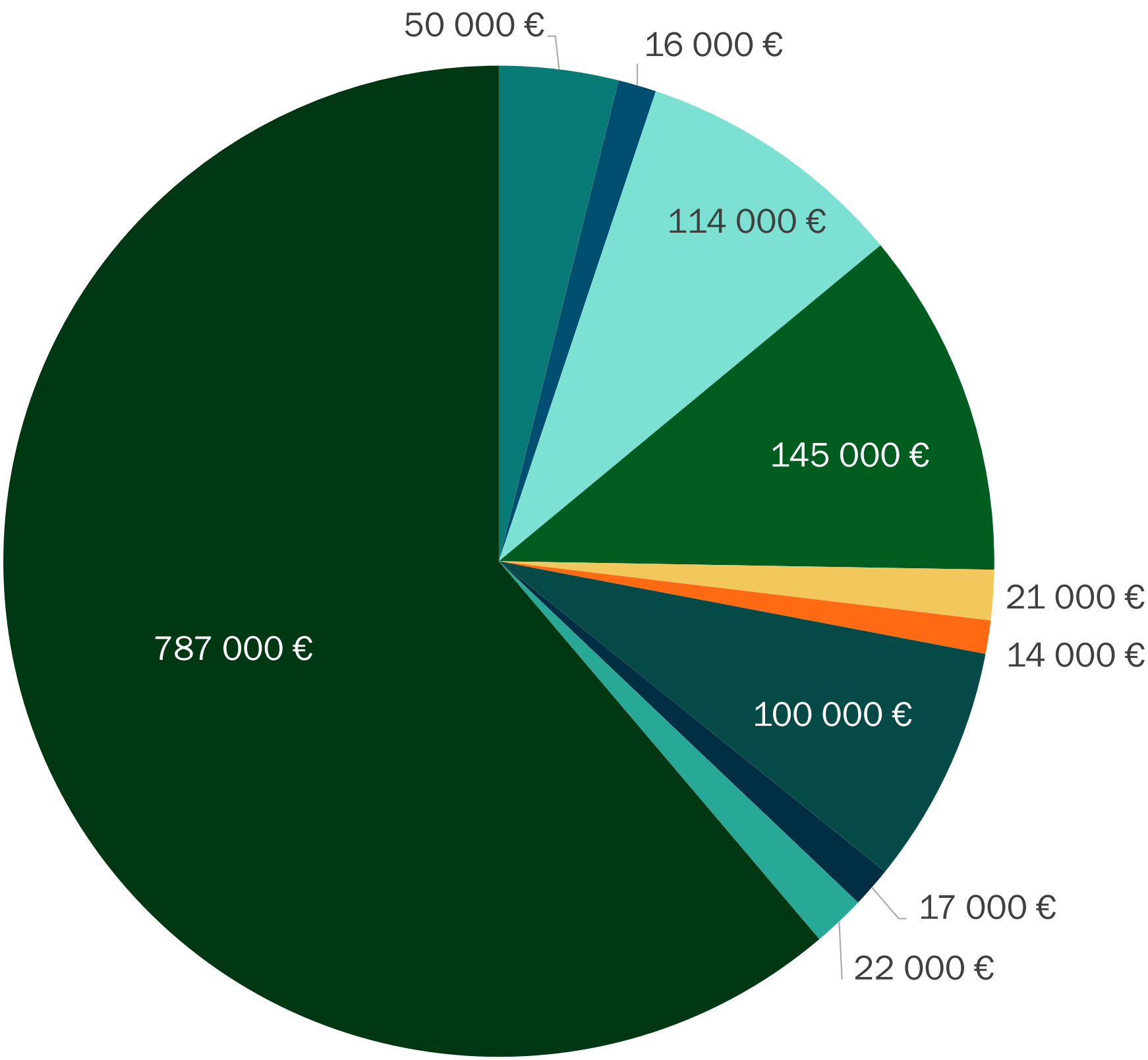
Diesel 23 kpl)

ASIAKASTYYTYVÄISYYS
8/2024

Yleisarvosana 3,83/5

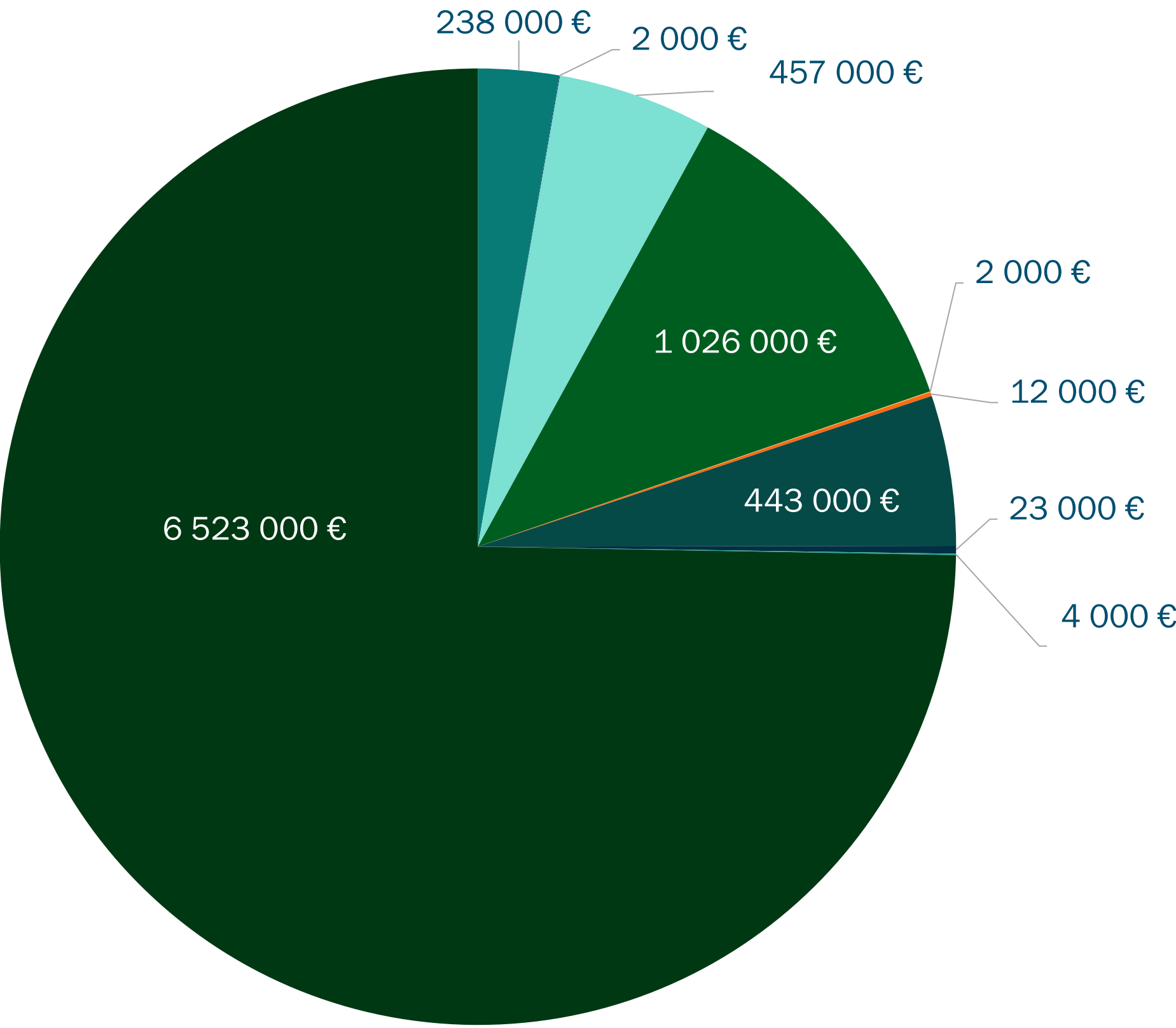
- Matkustajamäärät kasvoivat vuoden alkupuoliskolla odotetusti. Huhti-elokuu välillä matkustajamäärät noudattelivat vuoden 2024 lukuja, pl. huhtikuu, joka oli vuonna 2024 merkittävästi vilkkaampi kuin vuonna 2025. Syyskuu oli matkustajamääriltään jälleen vilkas.
- Lipputulot tammi-kesäkuussa n. 8 milj. euroa, joka on n. 0,5 miljoonaa jaksotettua budjettia vähemmän. Edellisen vuoden vastaavaan aikaan verrattuna lipputuloja on n. 0,4 milj. euroa vähemmän. Pienempää lipputulot kertymää selittää kausituotteiden kasvanut myynti.
- Toteutuneet liikennöintikustannukset tammi-maaliskuussa n. 17,3 milj. euroa, joka on n. 0,5 milj. euroa alle budjetoidun ja n. 0,2 milj. euroa vähemmän kuin edellisenä vuonna vastaavaan aikaan. Muut kustannukset noin budjetoidun mukaiset.
- Lahden kaupungin strategian kärkihankkeiden tavoitteita edistetään vuoden edetessä. Tavoitteiden edistämisessä ja saavuttamisessa on havaittu epävarmuuksia ja esimerkiksi matkustajamäärissä jäätäneen tavoitteesta.
- Lahden seudun joukkoliikennestrategian osalta on valmisteilla toimintasuunnitelma vuosille 2025 – 2029. Strategian tavoitteita edistävät toimenpiteet on aloitettu.
- Mankeleiden matkamäärä on kasvanut n. 19 % (tavoite 10 %) ja lipputulot n. 7 % (alv 0 %) edellisen vuoden vastaavaan aikaan verrattuna. Kausilipun kappalemääräinen myynti on kasvanut n. 25 %. Yleisesti kausilippu ja lähimaksu kasvattavat suosiota, muiden lipputyyppeiden käyttö on joka pysynyt samalla tasolla tai laskenut.

Toimintakulut tammi-syyskuu 2025



- Asikkala
- Iitti
- Sysmä
- Hartola
- Kärkölä
- Lahden osuus
- Heinola
- Orimattila
- Hollola
- Padasjoki

Liikennöintikulut tammi-syyskuu 2025



- Asikkala
- Iitti
- Sysmä
- Hartola
- Kärkölä
- Lahden osuus
- Heinola
- Orimattila
- Hollola
- Padasjoki

Valtionavustukset

- Valtionavustusten taso vuodesta 2024 alkaen 1 450 000 euroa. Lahden osuus noin 930 000 euroa.
- Avustukset edellisinä vuosina
 - 2021 yht. noin 5 milj., josta koronatuen osuus noin 2,5 milj.
 - 2022 yht. noin 4,1 milj., josta koronatuen osuus noin 1,5 milj.
 - 2023 yht. noin 2 milj., koronatukea ei vuonna 2023.
 - 2024 yht. noin 1,5 milj.

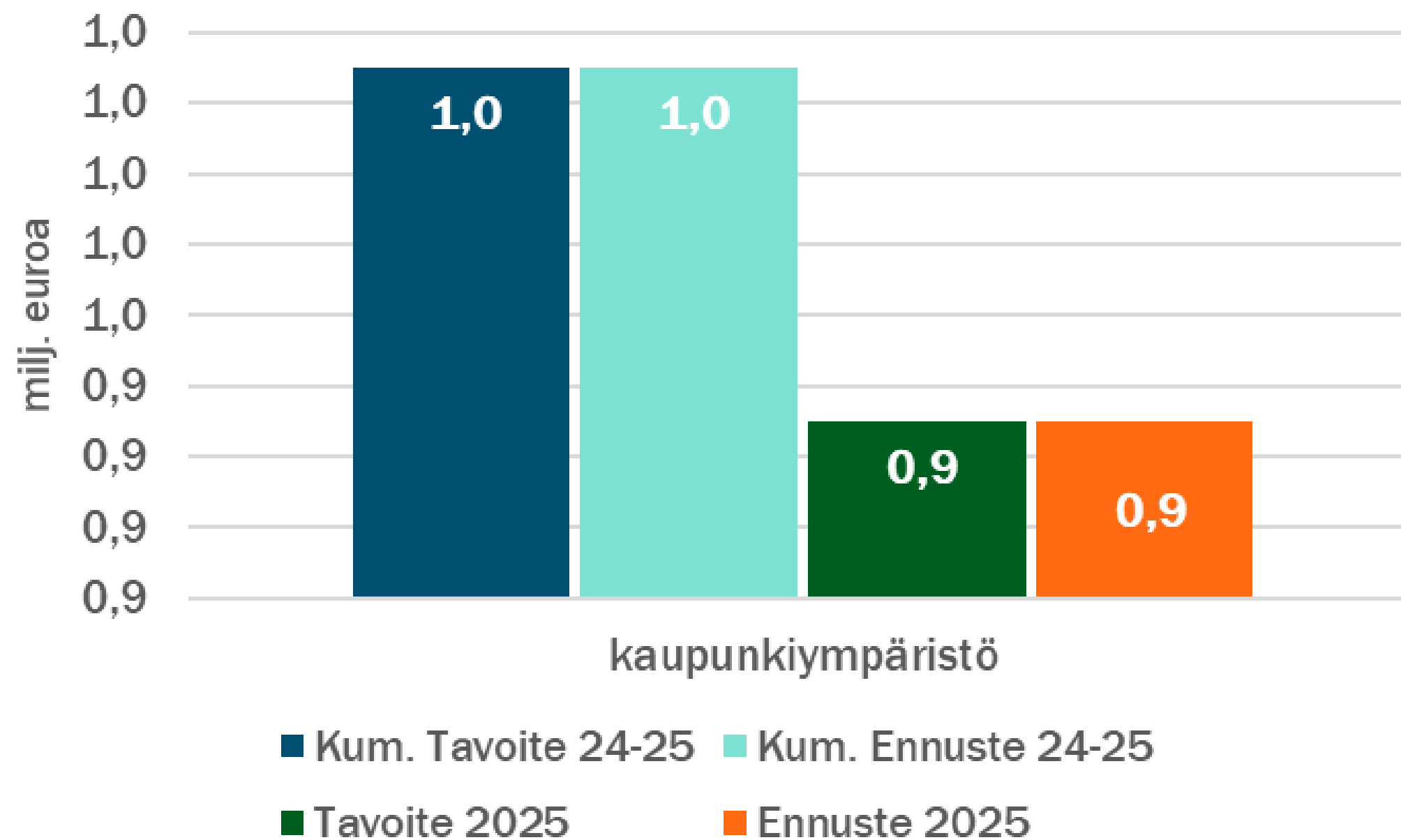
Talouden tasapaino-ohjelma

Menojen vähentäminen

ennuste -0,9 milj. euroa (tavoite -0,9)

- Kaupunkiympäristön palvelualueelle kohdistuu toiminnan ja talouden sopeuttamistavoitteita vuosille 2024-2027 yht. 4,0 milj. euroa
- Vuodelle 2025 asetettuja toimenpiteitä on 0,9 milj. euroa
- Talouden tasapaino-ohjelman ennustetaan toteutuvan tavoitteen mukaisesti vuonna 2025.
 - Vuokratuottojen tason ennustetaan olevan talousarviota suurempi
 - Kadunvarsipysäköinnin hinnoitteluun tehtyjen muutoksien ennustetaan lisäävän pysäköinnin tuloja.

TT-ohjelman toteumaennuste,
kaupunkiympäristö



Liitteet

- Talouden toteuman seuranta yksiköittäin
- Sanastositteet

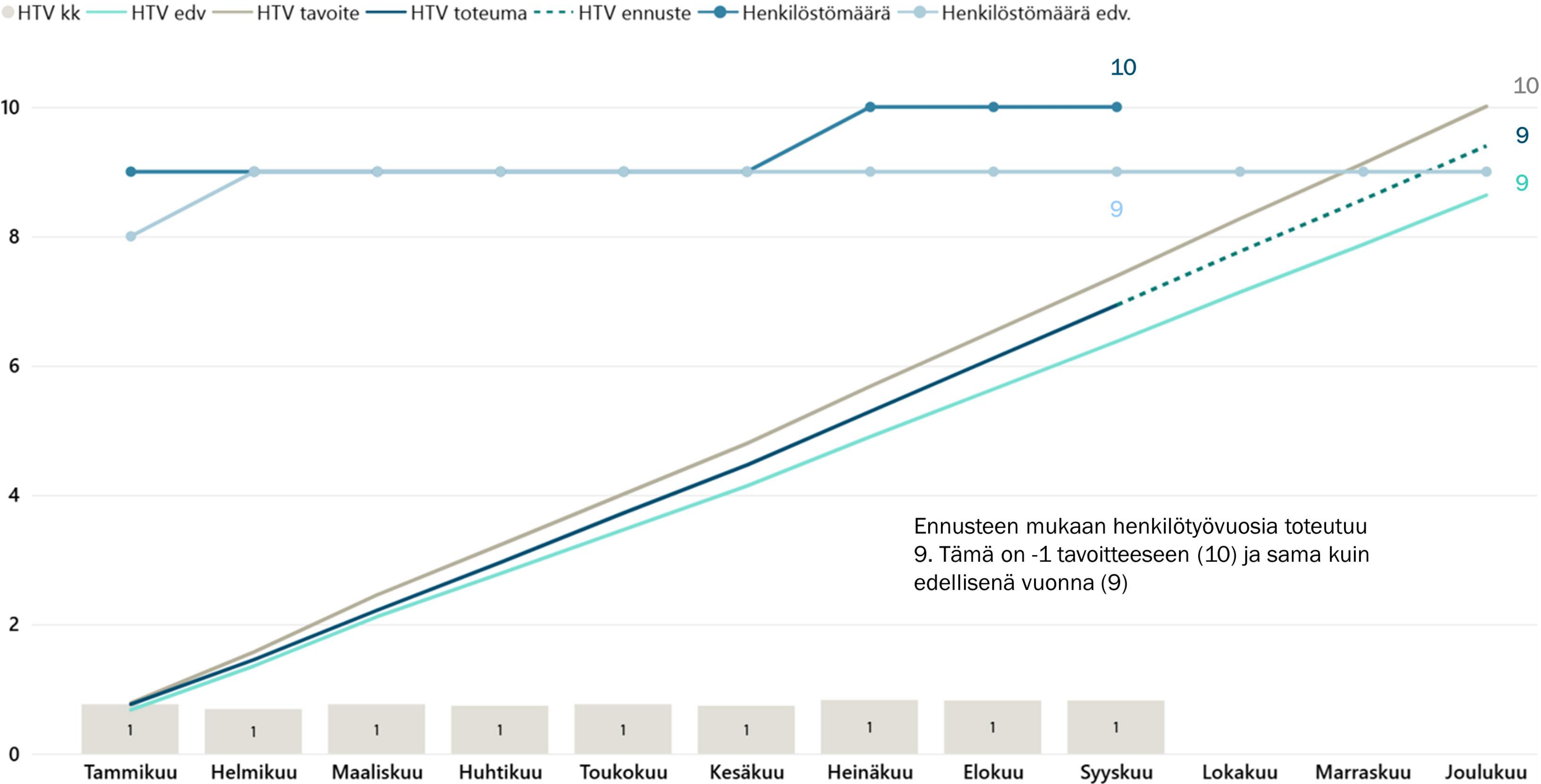
Talouden toteuman seuranta (1 000 euroa)

Määrärahaseuranta | 2025, tammi - syyskuu

398 Lahti/10 Lahden kaupunki/70 Joukkoliikenne

Tiliryhmä	Talousarvio	Toteuma	Toteuma%	Määrärahaa jäljellä	Talousarvio kum.	Toteuma% kum. TA
⊕ Toimintatuotot	17 796 t. €	10 236 t. €	57,5%	7 560 t. €	11 505 t. €	89,0%
⊕ Toimintakulut	-26 810 t. €	-17 311 t. €	64,6%	-9 499 t. €	-20 112 t. €	86,1%
⊕ Toimintakate	-9 014 t. €	-7 075 t. €	78,5%	-1 939 t. €	-8 606 t. €	82,2%

Henkilöstön toteuman seuranta, henkilötyövuodet



Raportin sanastositteet

Kuvioissa ja strategiataulukoissa käytetyt lyhenteet

- **KS** = alkuperäinen toimitelimen vahvistama käyttösuunnitelma
- **KS+LTA:t** = voimassa oleva käyttösuunnitelma
- **ENN** = koko vuoden ennuste toteumasta
- **Poikkeama** = ennusteen poikkeama voimassa olevaan käyttösuunnitelmaan
- **KOHA** = konsernihallinnon palvelualue
- **SIVI** = sivistyksen palvelualue
- **KYMP** = kaupunkiympäristön palvelualue
- **OSBU** = osallistuva budjetoiti, asukkaat mukana suunnittelemassa ja päättämässä taloutta koskevista asioista

Talous

- **Toimintatuotot** = toiminnasta saadut myynti-, maksu-, vuokra- ja muut tuotot sekä saadut tuet ja avustukset
- **Toimintakulut** = toiminnasta aiheutuneet henkilöstökulut, palvelujen ostot, aineet ja tarvikkeet, vuokratulot sekä muut toimintakulut
- **Toimintakate** = toimintatuottojen ja -kulujen erotus, toimintakatteeseen lasketaan mukaan valmistus omaan käyttöön -tuloutuserä
- **Vuosikate** = toimintakatteeseen lisätään verorahoitus sekä rahoituserät, tunnusluku kuvaa poistojen kattamiseen käytettävissä olevaa määrärahaa
- **Tilikauden tulos** = kuvaa tilikauden aikaista taloudellista tulosta
- **Ylijäämää taseessa** = aikaisempien vuosien ylijäämä + ennustettu yli-/alijäämä
- **Sitovuustaso** = kaupunginvaltuustoon nähden sitova organisaatiotaso tai muu osakokonaisuus

Henkilöstö

- **Henkilötyövuosi (HTV)** = palkallinen henkilöstöresurssi, jossa on vähennetty palkattomat poissaolot ja osa-aikaisuudet
- **Henkilöstömäärä** = palvelussuhteessa olevien yksittäisten henkilöiden määrä kuukauden viimeisenä päivänä
- **Terveysperusteiset poissaolot / HTV** = terveysperusteisten poissaolopäivien määrä henkilötyövuotta kohden
- Liitteissä on kuvattuna henkilöstön tunnusluvut kumulatiivisena kertymänä

Lahden seudun joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannusten- jakoselvitys

Raportti 2.9.2025



Lahden seudun liikenteen (LSL) nykyistä vyöhykkeistä on päätetty Lahden seudun joukkoliikennelautakunnassa 19.10.2021. Joukkoliikennelautakunnalle on alun perin esitetty tasataksamalliin siirtymistä. Joukkoliikennelautakunta on kuitenkin kokouksessaan päättänyt siirtyä aiemmasta kymmenen (10) vyöhykkeen järjestelmästä neljään (4) vyöhykkeeseen.

Kahden vyöhykkeen minimiostoksena olevien lippujen osuus on nykyisin 93 % nousuista. Kolmen ja neljän vyöhykkeen matkojen pienen määrän vuoksi on selvitetty tasataksamallin käyttöönottoa.

Lahden seudun liikenteen (LSL) nettokustannusten jakamisesta kuntien kesken on päätetty Lahden seudun joukkoliikennelautakunnassa 19.11.2019. Päätöksen mukaisesti linjakohtaisesti bruttokustannuksista vähennetään lipputulot, jolloin saadaan kuntien kesken jaettavat nettokustannukset. Kuntien kesken nettokustannukset jaetaan kuntalaisten tekemien nousujen suhteessa. Mobiili- ja lähimaksulippujen yleistymisen myötä kuntalaisuustieto on saatavissa yhä vähemmästä määrästä lippuja. Sen vuoksi on tarkasteltu kustannustenjakovaihtoehtoja, jotka olisivat yksinkertaisempia ja ennakoitavampia sekä lisäksi kustannustenjaon tietopohja olisi kattavampi.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

Siru Heromaa-Karjalainen	Lahden seudun jl-lautakunta
Olli Alho	Lahti
Lauri Jokinen	LSL
Katja Koskula	Hartola
Piia Paasiranta	Heinola
Heli Randell	Hollola
Seppo Tiainen	Hollola
Jarkko Salonen	litti
Aarne Ylipiha	litti
Petri Kakonen	Kärkölä
Tytti Ritala	Orimattila
Petri Jalkanen	Padasjoki
Jesse Hilden	Sysmä
Aija Viikilä	Asikkala

Ohjausryhmä kokoontui työn aikana kolme kertaa.

Konsulttina työssä on toiminut WSP Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Johanna Nyberg, Simo Airaksinen, Topi Soivio, Pasi Haapakorva, Samuli Kyytsönen, Edwin 't Lam ja Joni Sylvén.

Työ on alkanut helmikuussa ja valmistunut toukokuussa 2025. Työtä on täydennetty elo-syyskuussa 2025 tarkastelemalla kahden eri lippujen hintavaihtoehdon vaikutuksia. Täydentävä tarkastelu on esitetty tämän raportin liitteenä.

Lahden seudun liikenteellä (LSL) on käytössä nykyisin neljä maksuvyöhykettä. Käytössä on kuitenkin kahden vyöhykkeen minimiostos eli asiakkaan on ostettava vähintään AB, BC tai CD-lippu.

LSL:n liikenteessä tehtiin 7,9 milj. nousua vuonna 2024. Lipputulot olivat 12,7 milj. euroa (+alv). Nykyisin nousuista 93 % tehdään ja lipputulosta 88 % saadaan kahden vyöhykkeen matkoilta. Koska muiden vyöhykeyhdistelmien osuus on niin pieni, on tunnistettu tarve tasataksamallin käyttöönoton vaikutusten arvioinnille.

Tavoitteeksi on asetettu, että tasataksa ei vähennä LSL:n kokonaislipputulota. Sen vuoksi kahden vyöhykkeen lippujen hintoja on tarve jonkin verran korottaa, jotta saadaan nykyiset lipputulot. Tasataksan muita hyötyjä ovat houkuttelevuus ja helppous varsinkin satunnaisilla matkoilla, kun ei ole tarvetta valita itselle sopivaa vyöhykeyhdistelmää lippua ostaessa.

Tasataksan myötä kahden vyöhykkeen lippujen hintoja on korotettava noin 4,5–5,0 % (6,5 % pitkän aikavälin hintajoustolla), jotta kokonaislipputulot säilyvät ennallaan. Tasataksan myötä on arvioitu joukkoliikenteen nousumäärien pysyvän ennallaan tai laskevan noin 0,6 %. Joukkoliikenteen käyttö vähenee eniten kahden vyöhykkeen matkoilla, mutta kasvaa pidemmällä matkoilla. Vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu koululaislippuja, Kelan koulumatkalippuja, joiden asiakashinta ei muutu tasataksan myötä. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu eikä IQ

Paymentsin lippuja. Siten todennäköinen lippujen korotustarve on jonkin verran pienempi ja vaikutukset nousumääriin ovat erilaisia.

Työssä toteutetun kyselyn perusteella 74 % arvioi tasataksan helpottavan joukkoliikenteen käyttöä. 59 % arvioi tasataksan lisäävän joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Toisaalta 36 % piti tasataksan myötä korotettavia lippujen hintoja liian korkeina.

Kahden vyöhykkeen matkoilla todennäköisesti jonkin verran matkustusta siirtyy kävelyn ja pyöräilyyn. Pitkillä matkoilla henkilöauton käyttö ja päästöt vähenevät hieman.

Nykyisen **kustannustenjakomallin** heikkoutena on, että mallissa nettokustannukset jaetaan kuntalaisuustiedon perusteella. Kuntalaisuustietoa saadaan matkakorteista, joiden käyttö on vähentynyt mobiilimaksamisen ja lähimaksun myötä. Kustannustenjakomallin tavoitteiksi on asetettu, että kustannustenjako voidaan tehdä ilman kuntalaisuustietoa, malli on ennakoitava, oikeudenmukainen, tasapuolinen ja matkustajamääriin perustuva.

Työssä tarkastellut muut kustannustenjakomallit vähentävät Lahden nettokustannuksia ja korottavat muiden kuntien nettokustannuksia. Nykyinen malli perustuu nousumäärien jakautumiseen ja lahtelaiset käyttävät myös seutulintoja paljon. Seutulintoilla puolestaan Lahden osuus kilometreistä on alhainen, minkä vuoksi nettokustannukset painottuvat nykyistä enemmän muille kunnille.

Esipuhe	2
Tiivistelmä	3
1. Tausta ja tavoitteet	5
2. Nykytilanne	10
3. Tasataksamalli	19
4. Kustannusjakomalli	46
5. Yhteenveto	59
Liite: Täydentävä tarkastelu kahden eri lippujen hintavaihtoehtojen vaikutuksista	



1. Tausta ja tavoitteet



Lahden seudun liikenteen matkoista 93 % tehdään kahden vyöhykkeen lipuilla. Kolmen ja neljän vyöhykkeen lippujen merkitys lippu- ja maksujärjestelmässä on varsin vähäinen.

Joukkoliikennestrategiassa tavoitellaan helppokäyttöistä joukkoliikennettä kaikille matkustajille. Yksinkertaisempi vyöhykemalli tukisi tätä tavoitetta ja samalla helpottaisi lippujärjestelmän ylläpitoa.

Lahden viimeisin vyöhykeuudistus toteutettiin 1.3.2023. Uudistuksessa vyöhykkeiden määrä väheni kymmenestä neljään. Aiempi kymmenen vyöhykkeen järjestelmä oli alkujaan syntynyt kilometripohjaisen hinnoittelun pohjalta.

Vuonna 2023 käyttöön otettu uudistus yksinkertaisti vanhaa vyöhykemallia ja mahdollisti paremmin seudullista liikkumista, joka ei suuntautunut kaupunkiseudun keskukseen. Myös tasataksaa tutkittiin vaihtoehtona vyöhykeuudistuksen yhteydessä, mutta lautakunta päätti valita pienemmät talousvaikutukset aiheuttavan neljän vyöhykkeen mallin.

Tasataksamalli arvioitiin paremmaksi vaihtoehdoksi joukkoliikenteen edistämisen kannalta, mutta sen vaikutukset tiettyjen kuntien kustannuksiin arvioitiin liian suureksi. Neljän vyöhykkeen malli nähtiin parannukseksi aiempaan verrattuna.

Lahden seudun liikenteen nykyinen kustannustenjakomalli perustuu linjan nettokustannusten jakamiseen matkustajien kuntalaisuustiedon perusteella. Lähimaksun ja mobiililippujen suosion kasvu on laskenut matkakorttien matkaosuutta ja vuonna 2025 kuntalaisten tekemien matkojen kuntalaisuustieto puuttui jo 30 prosentista tehdyistä matkoista. Kuntalaisuustiedon puuttumisen yleistymisen vaikeuttaa nykyisen kustannusjakomallin mukaisen nettokustannusten kohdistamista oikealle kunnalle ja vaikeuttaa kuntakohtaisen budjetoinnin tekemistä.



Tasataksan tarkoitus

Tasataksalla pyritään yksinkertaiseen ja selkeään malliin, jossa joukkoliikenteen käyttö on sujuvaa ja järjestelmä on hallinnollisesti helppo:

- **Yksinkertaisuus ja selkeys:** joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisää yksinkertaisuus ja selkeys – asiakkaan ei ole tarve miettiä vyöhykkeitä LSL:n alueella
- **Sujuvuus:** satunnaisten matkojen osalta maksaminen sujuvoituu, kun lippua ostaessa ei ole tarvetta valita ja tarkistaa oikeaa vyöhykemäärää
- **Hallinnollinen yksinkertaisuus:** lippujärjestelmää on helpompi ylläpitää ja seurata, kun lipputuotteiden määrä vähenee

Tasataksamallin tavoitteet

- **Päätavoitteena on, ettei tasataksamallin käyttöönotto laske joukkoliikenteen kokonaislipputuloja**
Työn lähtökohtana oli arvioida, millaiset olisivat lippujen hinnat siten, että LSL:n kokonaislipputulot säilyvät ennallaan. Tämä hintataso toimii vaikutusten arvioinnin lähtökohtana

Lisäksi tasataksalle on asetettu seuraavia tavoitteita:

- **Tasataksamalli on houkutteleva ja helpottaa joukkoliikenteen käyttöä**
Joukkoliikennestrategiassa tavoitellaan helppokäyttöistä joukkoliikennettä kaikille matkustajille. Varsinkin bussista ostettavien kertalippujen ostaminen helpottuu ja nopeutuu, kun ei ole tarvetta valita vyöhykettä.
- **Tasataksamalli lisää joukkoliikenteen matkustajamääriä**
Joukkoliikennestrategian mukaisesti tavoitellaan matkustajamäärän kasvua 50 % vuoteen 2035 mennessä.
- **Tasataksalippu on kaikkien saavutettavissa**
Lippujen hinnat ovat kohtuuhintaiset myös lyhyemmillä matkoilla.
- **Tasataksamalli on oikeudenmukainen:**
Minkään asukkaan tai kunnan kustannukset eivät saa nousta kohtuuttomasti tasataksamallin takia.
- **Tasataksamalli vähentää liikenteen päästöjä**
Pitkillä matkoilla päästöt vähenevät joukkoliikenteen houkuttelevuuden kasvaessa.
- **Tasataksamalli tukee ja parantaa joukkoliikenteen imagoa**
LSL haluaa tarjota houkuttelevalla joukkoliikenteellä aidon vaihtoehdon henkilöautoilulle, jonka suosio kasvaa.

Uuden kustannustenjakomallin toivotaan ratkaisevan monia nykyisen mallin ongelmia:

- Matkakorttien käytön vähentyessä erityisenä toiveena on ollut, että malli ei perustu kuntalaisuustietoon.
- Lisäksi toiveena on, että mallin avulla ovat nykyistä paremmin ennakoitavissa, malli on oikeudenmukainen sekä tasapuolinen ja malli kannustaa matkustajamäärien kasvuun.

Mallin toivotaan olevan joustava, jotta yksittäinen kunta voi halutessaan panostaa palvelutason parantamiseen. Lisäksi kustannustenjakomallin toivotaan toteuttavan sekä "aiheuttaja maksaa" että "hyötyjä maksaa" periaatteita.

Tässä työssä kustannustenjakomalleja vertaillaan tasataksaselvityksessä syntyvien pohjatietojen avulla. Matkustajamäärien ja lipputulosten muutokset voivat vaihdella suuresti linjoittain, mikä voi aiheuttaa suuria muutoksia nykyisellä nousuihin perustuvalla kustannustenjakotavalla.



Tärkeitä tavoitteita ovat selkeys, yksinkertaisuus, ennakoitavuus, toimivuus ilman kuntalaisuustietoa ja se, että malli kannustaa matkustajamäärien kasvuun. Mallin täytyy myös olla oikeudenmukainen, jotta kaikki kunnat voivat hyväksyä vanhan kustannustenjakomallin korvaamisen.

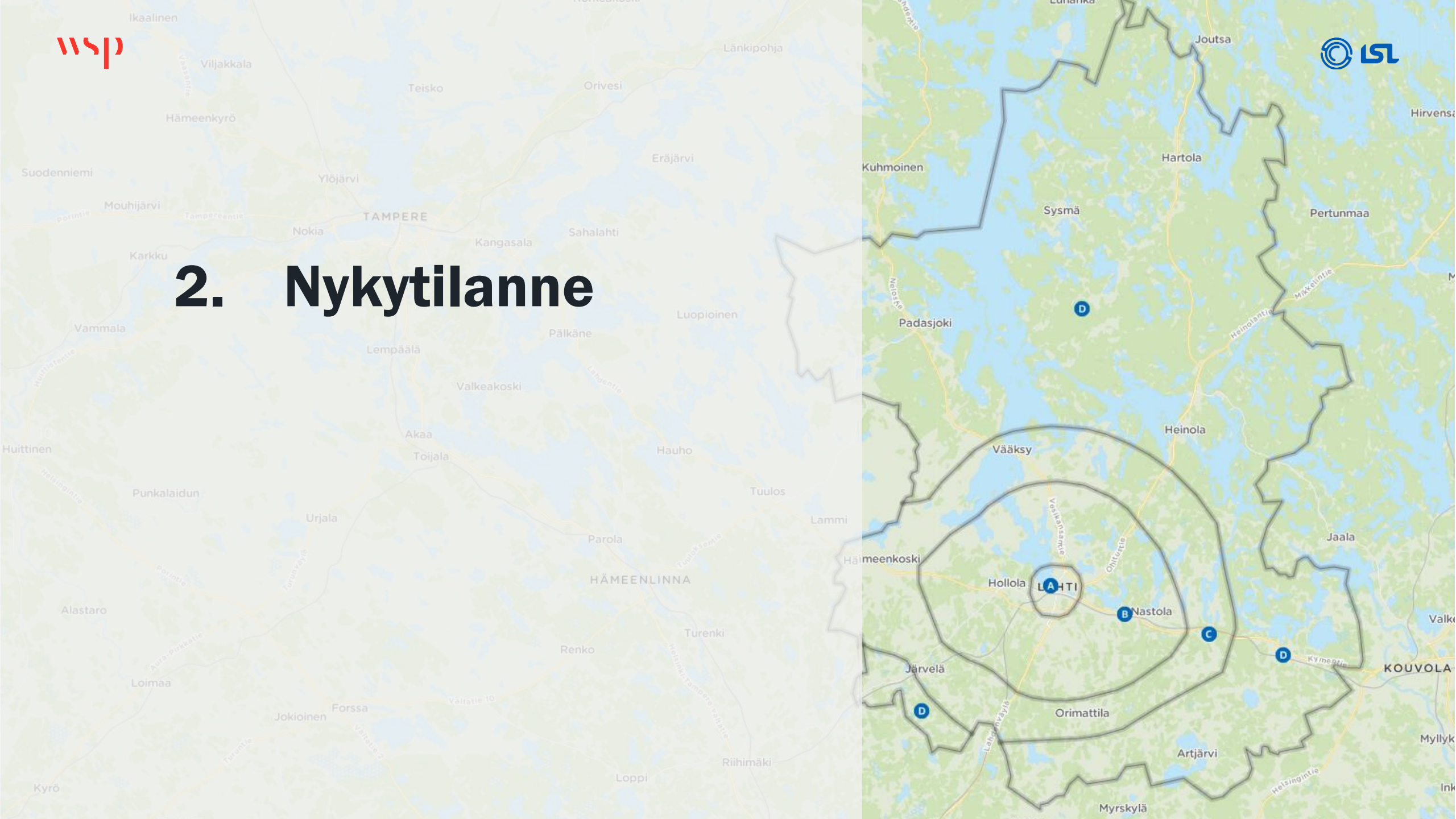
Kustannustenjakomallin tärkeimmät tavoitteet:

- **Toimivuus ilman kuntalaisuustietoja** – tieto kuntalaisuudesta vähenee jatkuvasti mobiilimaksamisen ja lähimaksun myötä.
- **Ennakoitavuus** – kuntien on mahdollista ennakoida kuntien maksuosuudet eikä kustannustenjaon vuoksi tule merkittäviä, ennakoimattomia muutoksia kuntien maksuosuuksiin
- **Malli koetaan oikeudenmukaiseksi ja tasapuoliseksi** - Uuden kustannustenjakomallin täytyy sopia kaikille jäsenkunnille.
- **Matkustajamäärien kasvuun** kannustava.

Lisäksi uusi kustannustenjakomallilla pyritään seuraaviin tavoitteisiin, vaikka kaikkia tavoitteita saattaa olla vaikea toteuttaa yhdellä mallilla:

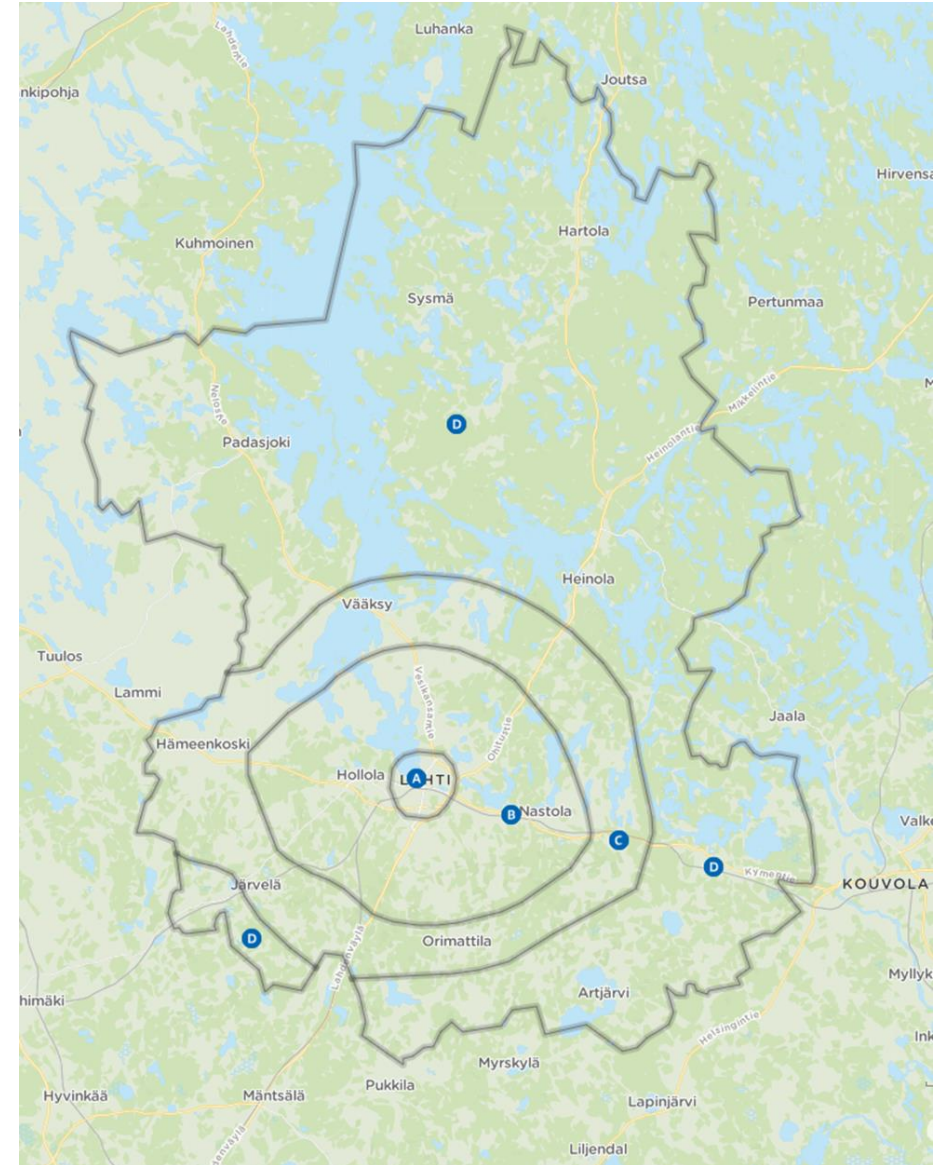
- **Selkeä, läpinäkyvä ja helposti ymmärrettävä**
- **Yksinkertaisuus ja vähäinen työmäärä jaon laskiessa** - kustannustenjakoa on helppo tarkistaa, kun lähtötietotarpeet ovat vähäiset ja helposti kerättävät ja tarkistettavat
- **Työllistävyys** – kustannustenjaon seuraaminen ja tarkistaminen ei edellytä merkittäviä resursseja
- **Jakautuminen matkustuksen suhteessa** - ”Hyötyjä maksaa” – periaate: arvioidaan, mitkä kunnat hyötyvät eniten ”lisäpalvelutasosta”
- **Jakautuminen kustannusten suhteessa** – ”Aiheuttaja maksaa” –periaate: minkä kunnan asukkaat käyttävät liikennettä
- **Joustavuus palvelutasoa muutettaessa** – kustannustenjaon myötä maksuosuudet muuttuvat, jos esimerkiksi yksittäinen kunta haluaa panostaa palvelutason parantamiseen
- Toimiva malli, **vaikka kuntalaisuustieto puuttuu**

2. Nykytilanne



LSL:llä on nykyisin neljä maksuvyöhykettä. A-vyöhyke kattaa Lahden ydinkaupunkialueen, jotka sijaitsevat noin neljän kilometrin säteellä Lahden keskustasta. B-vyöhyke ulottuu noin 20 km päähän Lahden keskustasta ja kattaa Lahden ja Hollolan kaupunkialueen linjaston. C-vyöhyke ulottuu mm. Orimattilaan, Vierumäelle ja Vääksyyn. D-vyöhyke kattaa muun maakunnan alueen. Lahden on suurin asukasmäärä ja matkustajamäärät.

Kolmen vyöhykkeen alueilla on mahdollista matkustaa laajalle alueelle seutua, kuten Lahdesta Orimattilaan ja Asikkalaan. Matkustuksen ja lipputulojen kannalta merkittävin neljän vyöhykkeen käyttäjäryhmä on Lahden ja Heinolan välinen matkustus.



LSL:llä on kahden vyöhykkeen minimiostos. Siten kaikkien kuntien sisäiset matkat ovat aina kahden vyöhykkeen hintaisia.

Oheisissa taulukoissa on esitetty mobiili- ja arvolippujen sekä 30 vrk:n kausilippujen hinnoittelu eri asiakasryhmillä ja vyöhykeyhdistelmittäin. Kausilippuja myydään neljällä eri pituudella: 30 vrk, 90 vrk, 180 vrk ja 365 vrk.

Alennusryhmiä ovat lapset, joiden lippujen hinnat ovat 50 % edullisempia sekä nuoret, opiskelijat ja seniorit, joiden alennukset ovat 30 % aikuisten hinnasta.

Lippujen hintoja on korotettu viimeksi vuoden 2025 alussa joukkoliikenteen arvonlisäverokannan muuttuessa. Lähimaksulippuihin on lisätty 0,15 € maksutapalisänä korkeampien transaktiokustannusten vuoksi.

Kausilippujen hinnoittelua uudistettiin vuoden 2024 aikana. Aiemmin pitkät kausiliput eivät olleet edullisempia kuin useammat 30 vrk kausiliput. Nykyisin asiakkaat hyötyvät pitkistä kausilipuista. Lippujen hintojen noustessa asiakkaat ovat siten ostaneet aiempaa enemmän pitkiä kausilippuja vuoden 2024 lopussa.

Työssä lippujen hintoina on käytetty vuoden 2025 lippujen hintoja. Vaikutusten arvioinnissa on rajattu pois pitkät kausiliput, koska niitä on ostettu etupäässä vuoden 2024 lopussa. Siten esimerkiksi vuosilipuista on tullut lipputuloloja vuonna 2024, mutta lipuilla ei ole juurikaan nousuja vielä vuoden 2024 puolella.

Tasataksamalliin siirryttäessä alennusryhmien alennukset pidetään ennallaan.

Mobiili ja arvolippujen hinnat vuonna 2025

Vyöhykkeet	2 vyöhykettä (AB,BC,CD)	3 vyöhykettä (ABC, BCD)	4 vyöhykettä (ABCD)
Aikuinen	2,95	5,00	6,00
Lapsi 7 -16 v	1,50	2,50	3,00
Nuori 17- 19 v.	2,10	3,50	3,00
Opiskelija	2,10	3,50	4,00
Seniori yli 65 v.	2,10	3,50	4,50

30 vuorokauden kausilippujen hinnat vuonna 2025

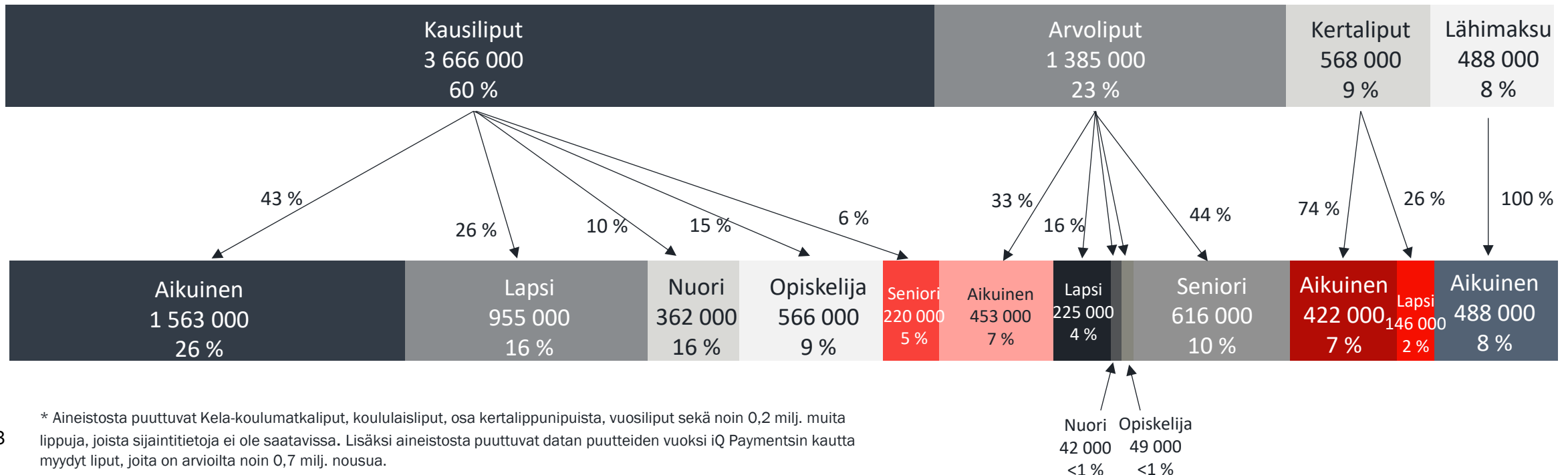
Vyöhykkeet	2 vyöhykettä (AB,BC,CD)	3 vyöhykettä (ABC, BCD)	4 vyöhykettä (ABCD)
Aikuinen	62,00	78,00	88,00
Lapsi 7 -16 v	31,00	39,00	44,00
Nuori 17- 19 v.	44,00	55,00	62,00
Opiskelija	44,00	55,00	62,00
Seniori yli 65 v.	44,00	55,00	62,00

Matkustuksen jakautuminen

LSL:n liikenteen nousumäärä oli 7,94 milj. vuonna 2024. Työssä on rajauduttu lippuihin, joiden asiakashinnat muuttuvat tasataksan myötä. Siten työssä ei ole tarkasteltu ja alla olevasta kaaviosta puuttuvat Kela-koulumatkaliput, koululaisliput sekä 0,2 milj. Nousua muilla lipuilla tehtyjä nousuja, joista ei ole ollut sijaintitietoja. Lisäksi työssä ei ole huomioitu datan puutteiden vuoksi iQ Paymentsin myymiä lippuja. Näillä lipuilla tehdään 1,8 milj. nousua. Tarkastelussa oli mukana 6,11 milj. matkaa.

Maksutavat

Kausilippujen osuus nousuista on vallitseva, sillä kausilipuilla tehdään noin 60 % nousuista. Arvolipuilla tehdään 28 % nousuista ja kertalipuilla 9 %. Lähimaksun osuus on 8 % nousuista. Kausilippujen osuus lipputuloista on kuitenkin pienempi, 32 %, sillä kausilippujen hinnat ovat alhaisempia. Viime vuosina mobiililipun ja lähimaksun suosio on kasvanut nopeasti. Vuonna 2024 noin 14 % lipuista ostettiin mobiililla tai lähimaksulla. Mobiililippujen ja lähimaksun tulojen arvo on merkittävä, noin 36 % kaikista lipputuloista. Kaaviosta toisaalta nähdään, että esimerkiksi aikuisten osuus nousuista on 40 %.



LSL:n matkuksesta ja lipputuloista merkittävin osa tulee AB-vyöhykkeen lipuista. Nousuista 89,4 % tehdään AB-lipuilla ja lipputuloista 88,5 % saadaan AB-vyöhykkeen lipuista.

ABC-alue ulottuu esimerkiksi Orimattilaan ja Vääksyyn. ABC-lipuilla matkustetaan 4,2 % ja lipputuloista tulee 5,2 %. ABCD-alue ulottuu koko LSL:n toimivalta-alueelle. Neljän vyöhykkeen lipuilla tehdään nousuja 3,3 % ja lipputuloja tulee 4,8 %.

Muita vyöhykeyhdistelmiä ovat BC, CD ja BCD. Näillä tehdään 3,1 % nousuista ja niistä kertyy lipputuloja 1,5 %.

AB-vyöhykkeen merkitys matkuksesta ja lipputuloista on siten merkittävä. Tämän vuoksi tasatakseen siirryttäessä kahden vyöhykkeen lippujen korotustarve on melko vähäinen.

Nykyisessä kustannustenjaossa linjoille kohdennetaan ensin lipputulot. Tässä vaiheessa lipputulot eivät kohdennu kunnille. Nykyisessä kustannustenjakomallissa kehyskunnat eivät suoraan hyödy korkeammista lipputuloista, vaan hyöty kohdistuu kuntalaisten tekemien joukkoliikennematkojen suhteessa. Lisäksi korkeammat lippujen hinnat vähentävät joukkoliikenteen käyttöä. Kustannukset on jaettu kuntalaisten tekemien nousujen suhteessa, jolloin myös lyhyempiä matkoja tekevien kuntien asukkaat lisäävät ko. kuntien nettokustannuksia. Toisaalta pitkien matkojen lippujen hintojen alentaminen lisää kehyskuntien matkustajia ja siten nousujen suhteessa lisäävät kuntien nettokustannuksia. Tässä työssä tarkastellaan toisaalta myös kustannustenjakomalleja, joihin ei vaikuta kuntalaisten tekemien matkojen määrä.

Vuoden 2024 matkustajamäärät vyöhykkeittäin

■ AB ■ ABC ■ ABCD ■ CD ■ BC ■ BCD



Vyöhykkeittäiset lipputulot vuoden 2025 hinnoilla

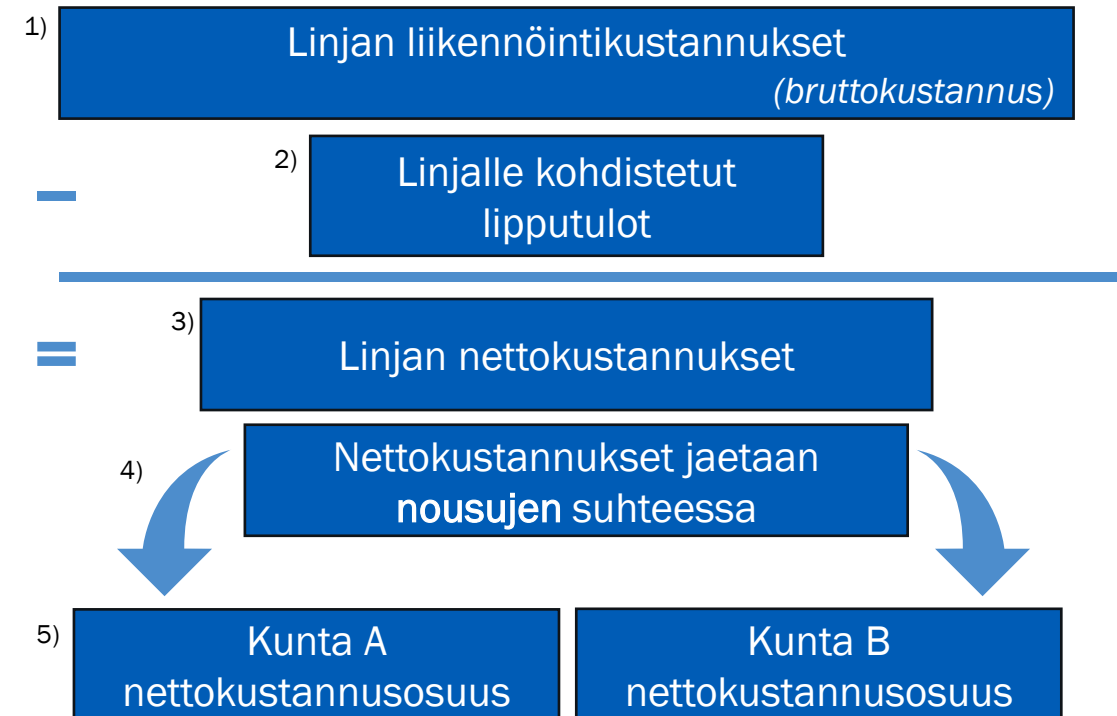
■ AB ■ ABC ■ ABCD ■ CD ■ BC ■ BCD



LSL:n nykyinen kuntien välinen kustannustenjako perustuu linjakohtaisten nettokustannusten jakoon kuntalaisten tekemien matkojen suhteessa.

Nykyisessä kustannustenjakomallissa:

- 1) Lasketaan linjakohtaiset liikennöintikustannukset
- 2) Lipputulot kohdistetaan linjoille. Kerta- ja arvolipuista lipputulot kohdistuvat sille linjalle, jossa lippu ostetaan. Kausilippujen osalta lasketaan keskimääräinen nousumäärä/kausilippu, minkä kautta lasketaan keskimääräinen lipputulo/kausilippunousu kultakin vyöhykeyhdistelmältä ja käyttäjäryhmältä.
- 3) Liikennöintikustannuksista vähennetään lipputulot, jolloin saadaan linjan nettokustannukset.
- 4) Matkakorttien kuntalaisuustietojen perusteella lasketaan kullekin linjalle, miten nousumäärät jakautuvat eri kuntien asukkaiden kesken. Kuntalaisuustieto saadaan vain matkakorteista ja lisäksi oletuksena on, että matkakortille kirjattu kuntalaisuustieto on oikein.
- 5) Kohdassa 3) lasketut nettokustannukset jaetaan eri kuntien kesken kohdassa 4) laskettujen eri kuntien asukkaiden tekemien matkojen suhteessa.



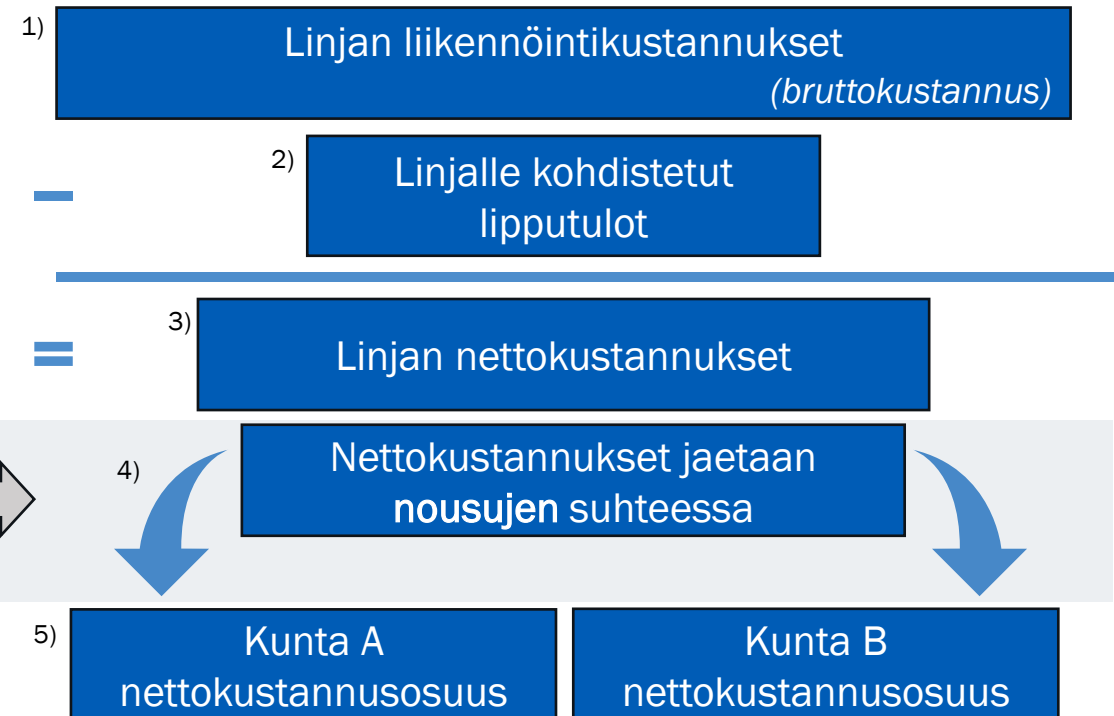
Nykyisen mallin heikkouksia ovat erityisesti:

Kohdassa 4) käytetään vain Waltti-matkakorteilla olevaa kuntalaisuustietoa. Mobiilimaksamisen ja lähimaksamisen yleistymisen myötä kuntalaisuustieto saadaan koko ajan pienemmästä määrästä matkoja. Matkakorttia käyttävät eniten alennusryhmien käyttäjät.

Kuntalaistiedon vähentyminen lisää kustannusjakoon ja nettokustannusten budjetointiin liittyvää epävarmuutta. Lisäksi matkakortin käytön vähentyessä on yhä epävarmempaa, että matkakortin käyttäjistä saadaan edustava otos kaikista matkustajista.

Tässä työssä on selvitetty vaihtoehtoisia kustannusjakomalleja työvaiheelle 4. Arvioidut kustannustenjako mallit on esitetty luvussa 4.

Lisäksi malli on melko työläs laskea. Kustannustenjako tehdään kvartaaleittain, minkä myötä kustannustenjako muuttuu jonkin verran kvartaaleittain.



Nykytilanteessa hallinnolliset kustannukset ja valtionavustukset jaetaan alla olevien periaatteiden mukaisesti. Näitä jakoperiaatteita ei ole arvioitu tämän työn kustannustenjakotarkastelussa.

Hallinnolliset kustannukset jaetaan eri periaatteella kuin liikennehankinnat. Nämä kustannukset jaetaan asukasluvun suhteessa.

Hallinnollisiin kustannuksiin lasketaan esim.

- Organisaatiosta aiheuttavat kustannukset: palkkakulut, tilavuokraus, IT-palveluiden kulut, lippu- ja maksujärjestelmän kulut, tms.
- Lautakuntatoiminnasta aiheuttavat kustannukset: kokouspalkkiot, tarjoilu.
- Kehittämiskustannukset: selvityksen, suunnitelmat, pilotit, yms.

Valtionavustukset jaetaan 70 % asukasluvun suhteessa ja 30 % liikennöintikustannusten suhteessa.

Valtionavustuksen osuus ei saa ylittää 50 % kunnan liikennöintikustannuksista.

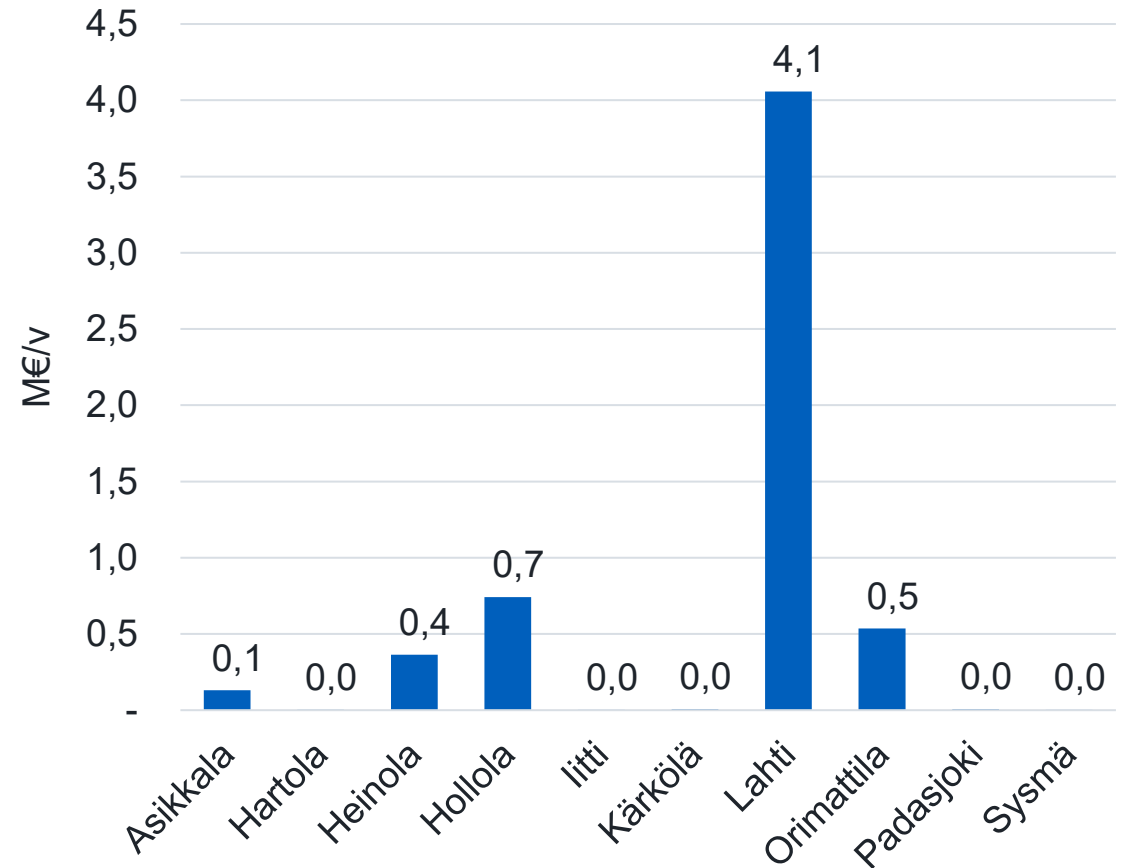
LSL:n toimivalta-alueen kuntien nykyinen LSL:n toiminnan rahoitus on esitetty oheisessa kaaviossa. Tiedot ovat vuodelta 2023. Kuntaosuuksista suurin on Lahdella, joka rahoittaa joukkoliikennettä 4,1 M€/v. Toiseksi eniten LSL:n toimintaa rahoittaa Hollola 0,7 M€/v rahoituksella. Seuraavina tulevat Orimattila (0,5 M€/v) ja Heinola (0,4 M€/v).

Muiden kuntien osuudet ovat pienempiä. Kaikki toimivalta-alueen kunnat osallistuvat kuitenkin LSL:n toiminnan rahoitukseen, mutta joidenkin kuntien osuudet ovat hyvin pieniä. Mm. suunnittelu- ja henkilöstökulut jaetaan kuntien asukasluvun suhteessa.

LSL:n toimivalta-alueen kaikissa kunnissa ei ole LSL:n joukkoliikennettä. Kunnissa on kuitenkin kuntien sisäistä koululaiskuljetuksia sekä asiointi- ja palvelulinjoja.

Valtionavustus on 1,5 M€/v. Valtionavustuksesta 70 % jaetaan asukasluvun suhteessa ja 30 % liikennöintikustannusten suhteessa. Valtionavustusta ei kuitenkaan jaeta yli 50 %:iin liikennöintikustannuksista.

Sekä kuntien rahoitus että valtionavustus ovat julkista tukea eli subventiota. Kuntien nettokustannuksiin vaikuttaa liikenteen kannattavuus. Jos esimerkiksi lippujen hintoja alennetaan tasataksan myötä, liikenteen lipputulot vähenevät ja kuntien nettokustannustarve kasvaa.



3. Tasataksamalli



Tasataksamallin vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty seuraavia menetelmiä:



Data-analyysi

Waltti datan perusteella on tehty laaja data-analyysi, jonka avulla on arvioitu lippujen hintoja tilanteessa, kun tasataksamalli ei laske joukkoliikenteen kokonaislipputuoloja. Lisäksi on arvioitu tastataksan vaikutuksia.



Valtakunnallisen liikennemallijärjestelmä
Mallin avulla on arvioitu vaikutuksia liikkumiseen. Liikennemalli on vielä kehitysvaiheessa Traficomilla ja tässä työssä pilottiluonteisesti käytössä.



Kyselytutkimus:

Työssä tehtiin kyselytutkimus kuntalaisten mielipiteiden selvittämiseksi.



Asiantuntija-arviot

Kaikkia tastataksan vaikutuksia ei voi arvioida numeerisesti. Asiantuntijat ovat tuottaneet laadullisia näkökulmia tasataksan vaikutusten arviointiin.

Tasataksan kokonaisvaikutukset

Tasataksan vaikutusten mallinnuksessa hyödynnettiin vuoden 2024 Waltti-dataa, johon liitettiin vuoden 2025 hinnasto. Tähän päädyttiin siksi, että LSL:n hintoja on muutettu hiljattain kahdesti (7.8.2024 ja 1.1.2025), jolloin mallinnuksessa on joka tapauksessa hintoihin liittyvää epävarmuutta. Vuoden 2025 lippujen hintojen arviointiin kuvaavan parhaiten nykytilan lippujen hintoja, vaikka koko vuotta mallinnettaessa 2025 hinnastoa ei ole ollut todellisuudessa käytössä.

Waltin vuoden 2024 myyntidatasta suljettiin poissa koululais- ja kelaliput sekä jotkin könttänä myytävät paperilipputuotteet, joille aineistossa ei ollut hintaa. Tällaisten myyntiin ei vaikuta hintajousto ja tarvittaessa lipputuotteiden myynti voidaan lisätä mallinnettuun kokonaistuloon myöhemmin. Pois suljettiin myös vuosiliput, koska niitä ostettiin poikkeuksellisen paljon ennen hinnanmuutoksia aivan vuoden 2024 lopussa.

Vuoden 2025 hinnasto selvitettiin pääasiassa vuoden 2025 tammikuun datasta. Hinnastoa täydennettiin LSL:n verkkosivulta. Kokonaismyynniksi vuoden 2024 myynnillä ja vuoden 2025 hinnastolla edellä mainituilla poikkeuksilla saatiin noin 11,2 milj. euroa. Kaikkiaan vuoden 2024 lipputulot olivat 12,7 milj. euroa huomioiden liput, jotka eivät ole olleet tarkastelussa mukana.

Tasataksan vaikutukset nousuihin ja alueelliset vaikutukset

Kunta-, pysäkki- tai linjakohtaisia vaikutuksia mallinnettiin validointidataa hyödyntäen. Kuten myyntidatankin kohdalla, validointidataa käytettiin vuoden 2024 osalta. Nousuista hyödynnettiin ne, joille edellisessä vaiheessa oli määritetty hinta, joten esim. lastenvaunujen kanssa matkustavia ei huomioitu.

Yksikkökohtaisten hintojen määrittämiseksi lipputuotteiden myynnin ja nousujen suhteesta muodostettiin nousukohtainen lipputulo laskukaavalla $\text{lipun hinta} * \text{myynti} / \text{nousut}$. Koska myynnin ja nousujen suhde oletettiin laskennassa pysyvän samana, ainoastaan muuttuva lipun hinta vaikuttaa nousukohtaiseen tuloon.

Nousujen määrän ja nousukohtaisen lipputulon tulosta saadaan lipputulo kullekin kunnan alueelle, pysäkille tai linjoille. Nousujen ja lipputulojen määrää muuttuneessa hinnoittelussa arvioitiin hintajoustojen avulla.

Lippujen hintajousto

Lippujen hintojen muutosten vaikutuksia matkustajamääriin ja lipputuloihin arvioidaan hintajoustoilla. Hintajousto kuvaa, kuinka paljon lipun hinnan muutos vaikuttaa kysyntään eli myyntiin lippuihin. Hintajousto on tavallisesti negatiivinen, koska lipun hinnan nosto vähentää lippujen myyntiä.

Lippujen lyhyen aikavälin hintajoustona on käytetty monissa selvityksissä -0,3. Tämä kuvaa muutosta lippujen kysynnässä muutosta seuraavan vuoden aikana. **Pitkällä aikavälillä** hintajousto on tavallisesti noin **kaksinkertainen (-0,6)**. Pitkän aikavälin vaikutuksista merkittävä osa saavutetaan muutaman vuoden aikana, mutta tasapainotilanne saavutetaan noin 10 vuodessa. Jos hintajousto on esimerkiksi -0,3, lippujen hintojen 10 % korotus alentaa matkustajamääriä 3 %. Lyhyellä aikavälillä lippujen hintajousto on alempi, koska esimerkiksi kulkutavan valintamahdollisuudet ovat vähäisemmät. Pitkällä aikavälin hintajousto on suurempi, koska esimerkiksi auton omistukseen liittyviä valintoja tehdään harvemmin.

HSL on selvittänyt lippujen hintajoustoja hintajoustotutkimuksissa vuosina 2014 ja 2021. Viimeisimmässä tutkimuksessa on arvioitu hintajoustot logit-mallilla, jonka

kautta arvioidut hintajoustot kuvaavat pitkän aikavälin tasapainotilannetta. Hintajoustot on arvioitu erikseen eri lipputyypeille. Kausilipun hintajousto on -0,12, arvolipun -0,42 ja kertalipun -0,61. Kausilipun hintajousto on alhainen esimerkiksi sen vuoksi, että kausilipun käyttäjissä mm. autonomistus on vähäisempää eikä valintaa kulkutavasta tehdä niin usein. Varsinkin kertalipun käyttäjä saattaa useinkin tehdä valinnan joukkoliikenteen ja muun kulkutavan välillä.

Hintajoustot voivat todellisuudessa olla merkittävästi erilaisia. Lippujen kysyntään vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi:

- Käyttäjätyyppi – kaikilla ei ole mahdollisuutta siirtyä esim. henkilöauton käyttäjiksi
- Matkatyyppi – muutokset työmatkojen kulkumuoto-jakaumassa ovat pienempiä kuin vapaa-ajan matkoilla
- Laajoissa kaupungeissa hintajoustot ovat pienemmät kuin esimerkiksi keskisuurissa kaupungeissa
- Jos hintataso koetaan ennestään korkeaksi, voi hintajousto olla suurempi
- Hinnan korotuksen on havaittu vaikuttavan enemmän kuin hinnan laskemisen

Tässä työssä on tehty vaikutusten arviointi eri hintajoustoilla. Seuraavilla sivuilla on esitetty kahden vyöhykkeen lippujen hintojen korotusprosentti ja lippujen hinnat eri hintajoustoilla. Kustannustenjakoselvityksessä on käytetty hintajoustona -0,4, joka on useissa liikennemallitarkasteluissa tunnistettu keskimääräiseksi hintajouston suuruudeksi.

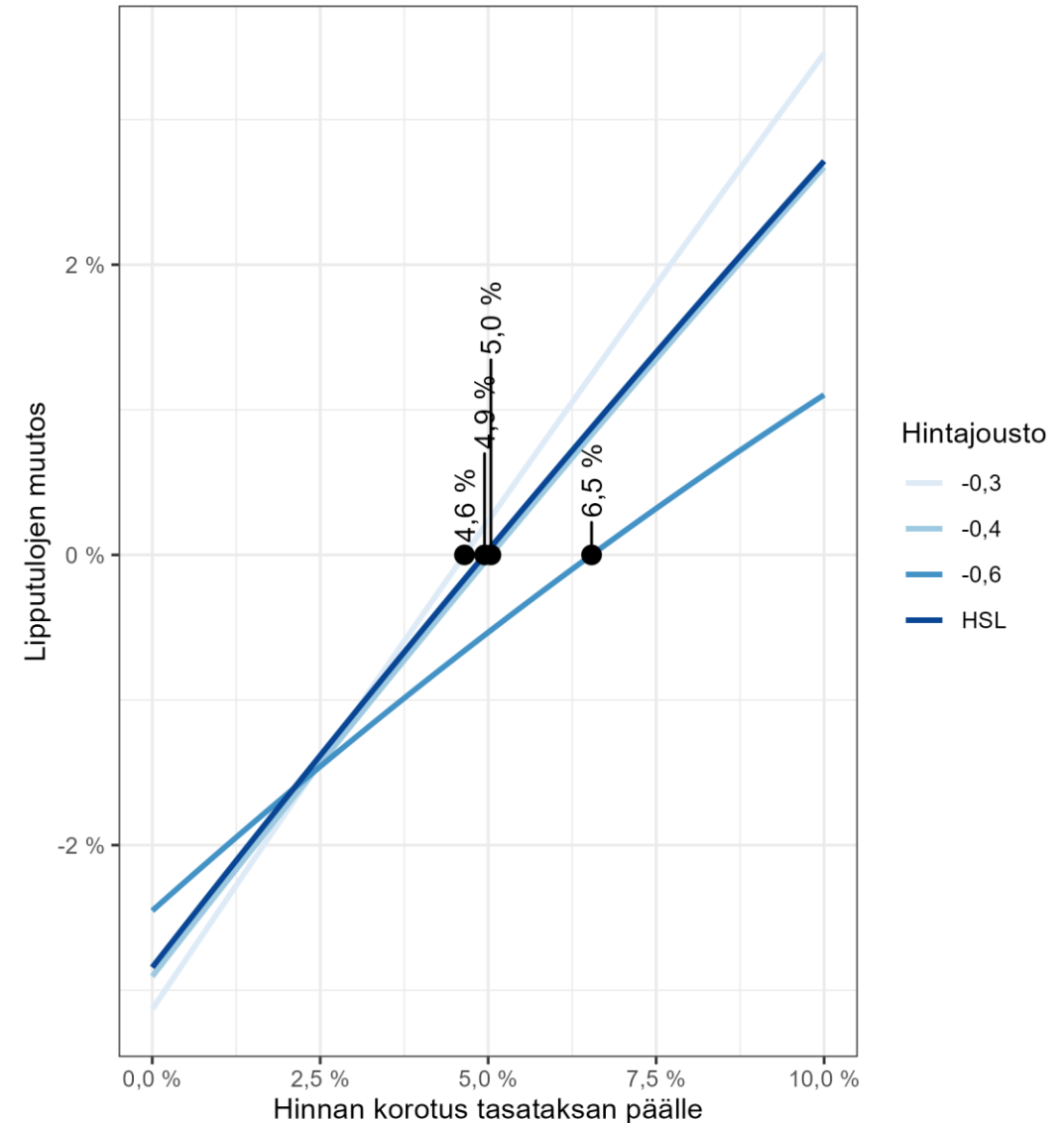
Lippujen hintojen korotustarve

Kahden vyöhykkeen lipuilla tehdään nykyisin 93 % matkoista. Työssä on arvioitu, minkä verran kahden vyöhykkeen lippujen hintoja on korotettava, jotta kokonaislipputulot säilyvät ennallaan. Kolmen ja neljän vyöhykkeen lippujen hinnat puolestaan alenevat merkittävästi.

Lippujen hintojen muutostarvetta on arvioitu hintajoustoilla. Oikealla olevassa kuvassa on esitetty tasataksalipun hinnan korotustarve nykyisen kahden vyöhykkeen lippujen hintoihin verrattuna (vuoden 2025 lippujen hintoihin), kun lipputulot säilyvät ennallaan (kokonaislipputulojen muutos 0 %). Kaaviossa on esitetty kahden vyöhykkeen lippujen hintojen korotuksen vaikutus lipputuloihin eri hintajoustoilla.

Kaaviossa esitetyt -0,3, -0,4 ja -0,6 lippujen hintajoustot ovat kaikille lipputyypeille samat. HSL:n hintajoustotutkimuksen arvoilla: (kausilippu -0,12, arvolippu -0,42, kertalipun -0,61) tehdyn herkkyystarkastelun keskimääräinen jousto näyttää asettuvan -0,4 tuntumaan.

Vaikutukset lippujen hintoihin on esitetty seuraavalla sivulla. Hintajoustoina on käytetty -0,3, -0,4 ja -0,6. **Eri hintajoustoilla arvioituna kahden vyöhykkeen lippujen hintojen korotustarve on 4,6–5,0 %** (pitkällä aikavälillä enimmillään 6,5 %), jotta kokonaislipputulot säilyvät ennallaan. Eri hintajoustojen käytön vaikutukset lippujen hintoihin ovat melko pieniä. Sen vuoksi myöhemmin on yksinkertaisuuden vuoksi arvioitu vaikutukset käyttäen vain -0,4 hintajoustoa, joka edellyttää 5,0 % kahden vyöhykkeen lippujen hintojen korottamista.



Eri hintajoustojen vaikutus tasataksamallin hintaan

Tasataksa yksinkertaistaisi LSL:n hinnoittelua. Oheisissa taulukoissa on esitetty LSL:n nykyinen arvo- ja kertalippujen hinnoittelu sekä hinnoittelu tasataksassa eri hintajoustoilla arvioituina. Lisäksi taulukossa on esitetty vastaavasti tasataksan vaikutus kausilippujen hintoihin eri hintajoustoilla.

Vaikutusten arvioinnissa käytettävän hintajouston suuruus ei juurikaan vaikuta lopulliseen hintaan. Etenkin -0,3 ja -0,4 joustoilla laskettujen korotusten välinen ero on todella pieni. Lippujen

hinnoista myöhemmin päätettäessä yksittäisten mobiili- ja arvokertalippujen hinnat on hyvä pyöristää 5 tai 10 sentin tarkkuuteen ja kausiliput 50 euron tai yhden euron tarkkuuteen. Tässä selvityksessä pyöristystä ei ole tehty, jotta on tarkemmin voitu arvioida hintajoustojen vaikutusten lippujen hintojen korottamistarpeeseen.

Vuoden 2025 hinnat sekä pyöristämättömät hinnat eri hinnankorotuksilla

Mobiili- ja
arvoKertaliput

Vyöhykkeet	2 vyöhykettä (AB,BC,CD)	3 vyöhykettä (ABC, BCD)	4 vyöhykettä (ABCD)	Hintajousto -0,3 ja korotus 4,6 %	Hintajousto -0,4 ja korotus 5,0 %	Hintajousto -0,6 ja korotus 6,5 %
Aikuinen	2,95	5,00	6,00	3,09	3,10	3,14
Lapsi 7 -16 v	1,50	2,50	3,00	1,57	1,58	1,60
Nuori 17- 19 v.	2,10	3,50	3,00	2,20	2,21	2,24
Opiskelija	2,10	3,50	4,00	2,20	2,21	2,24
Seniori yli 65 v.	2,10	3,50	4,50	2,20	2,21	2,24

Kausiliput

Vyöhykkeet	2 vyöhykettä (AB,BC,CD)	3 vyöhykettä (ABC, BCD)	4 vyöhykettä (ABCD)	Hintajousto -0,3 ja korotus 4,6 %	Hintajousto -0,4 ja korotus 5,0 %	Hintajousto -0,6 ja korotus 6,5 %
Aikuinen	62,00	78,00	88,00	64,85	65,10	66,03
Lapsi 7 -16 v	31,00	39,00	44,00	32,43	32,55	33,02
Nuori 17- 19 v.	44,00	55,00	62,00	46,02	46,20	46,86
Opiskelija	44,00	55,00	62,00	46,02	46,20	46,86
Seniori yli 65 v.	44,00	55,00	62,00	46,02	46,20	46,86

Työn analyysihin
valitut hinnat ja
hintajousto.

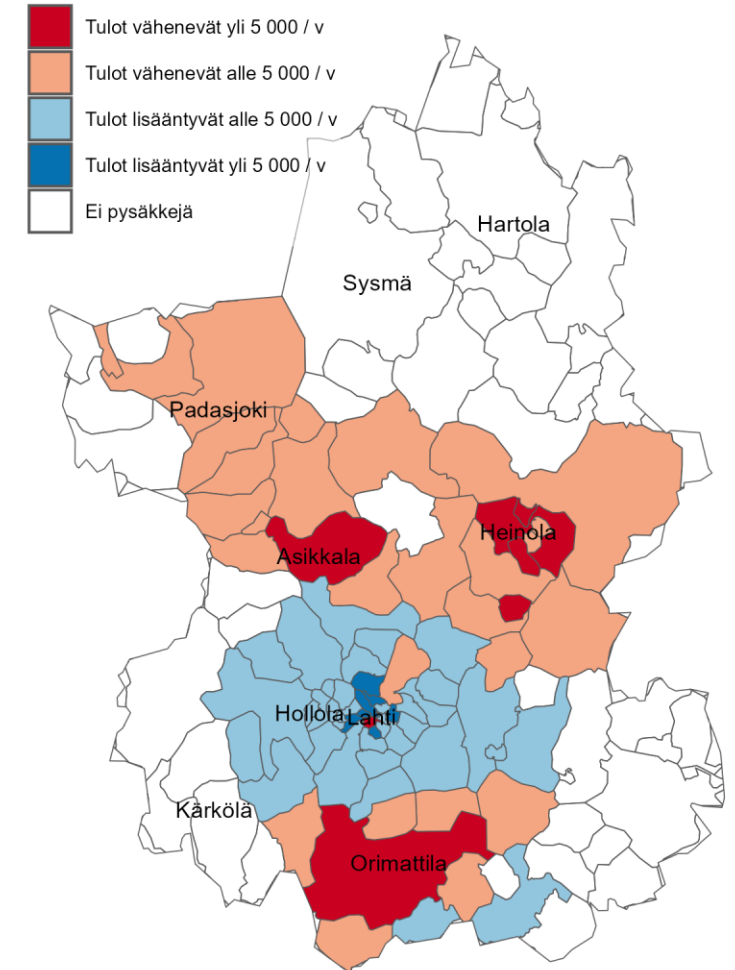
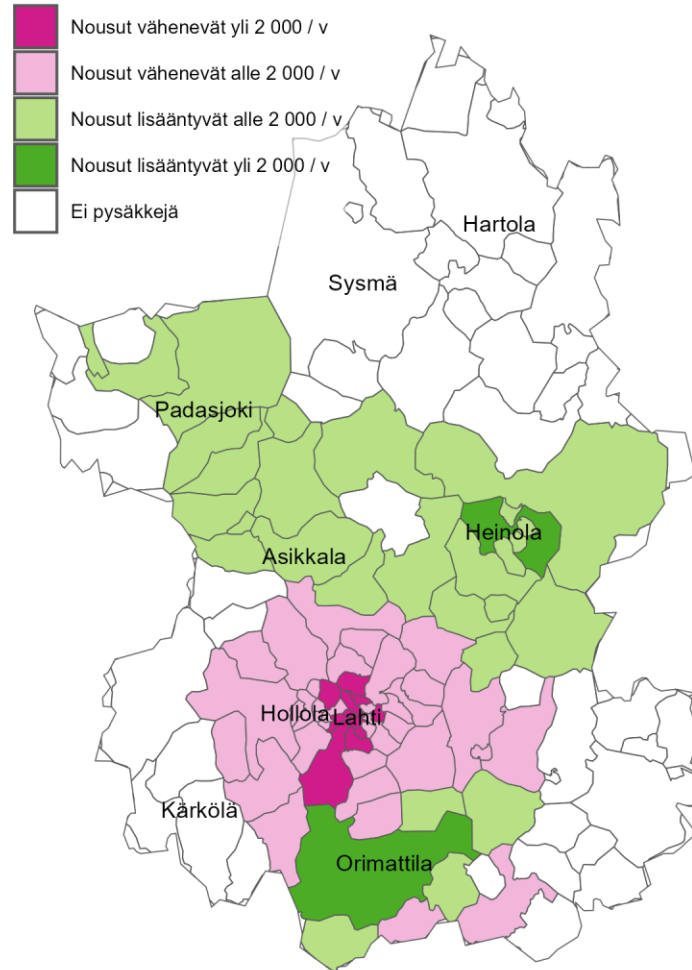
Tasataksan alueelliset vaikutukset

Nousumäärien ja lipputulojen alueelliset muutokset

Tasataksaan siirtymisen alueellisia vaikutuksia on esitetty oheisissa kuvissa postinumero-alueittain. Työssä on arvioitu pysäkeittäin vaikutukset, jotka on kuvissa summattu postinumeroalueittain.

Tasataksa kasvattaisi matkustajamääriä kaikista eniten uloimmilla vyöhykkeillä. A- ja B-vyöhykkeillä tehtävien matkustajanosujen määrä laskisi hintojen korotuksen takia (-1,5 %). C- ja D-vyöhykkeillä matkat ovat pääsääntöisesti pidempiä ABC- ja ABCD-matkoja. C-vyöhykkeellä nousumäärät kasvavat 7 % ja D-vyöhykkeellä 6 %. Ulompien vyöhykkeiden nousu-määrien kasvusta huolimatta kokonaisnousumäärät alenevat 1,2 %.

A- ja B-vyöhykkeiden nousumäärien ja lipputulojen alenemaa vähentää se, että pitkät ABC- ja ABCD-matkat kasvavat tasataksan myötä lippujen hintojen alentuessa. Pitkillä matkoilla pääsääntöisesti toinen nousu tehdään A-vyöhykkeellä, mikä vähentää A-vyöhykkeen nousumäärien ja lipputulojen alenemaa.



Tasataksamallin vaikutukset matkustajamääriin

LSL:n liikenteessä tehtiin 7,94 milj. nousua vuonna 2024. Vaikutusten arvioinnissa käytetty nousumäärä on 6,1 milj. nousua. Vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu koululaislippuja, Kela-koulumatkalippuja eikä ilmaismatkoja, kuten lastenvaunujen kanssa matkustavia. Lisäksi tarkastelussa ei ole ollut mukana iQ Paymentsin mobiilisovelluksella tehtyjä matkoja, joiden määrä on 0,7 milj. vuodessa. Kun tasataksassa korotetaan kahden vyöhykkeen lippujen hintoja 5,0 %, kokonaisnousumäärä alenee noin 76 000 nousulla/vuosi. Lippujen hintoja muutetaan siten, että kokonaislipputulot pysyvät samana. **Vaikutusten arvioinnissa käytetyt nousumäärät alenevat siten 1,2 %.** Muilla lipputuotteilla tasataksa ei vaikuta asiakashintaan (mm. koululaisliput), joten näiden nousumäärät eivät muutu. **Siten kokonaisnousumäärää alenee 1,0 % tasataksan myötä.**

Nykytila	AB	ABC	ABCD	BC	BCD	CD	Yhteensä
Kertalippu	531 000	21 000	17 000	3600	300	9 200	582 000
Lähimaksu	446 000	15 000	15 000	2 269	350	9 200	488 000
Arvolippu	1 300 000	27 000	24 000	5 445	600	29 000	1 385 000
Kausilippu	3 386 000	148 000	98 000	3 925	50	17 000	3 653 000
Yhteensä	5 663 000	211 000	153 000	15 000	1 300	64 000	6 108 000

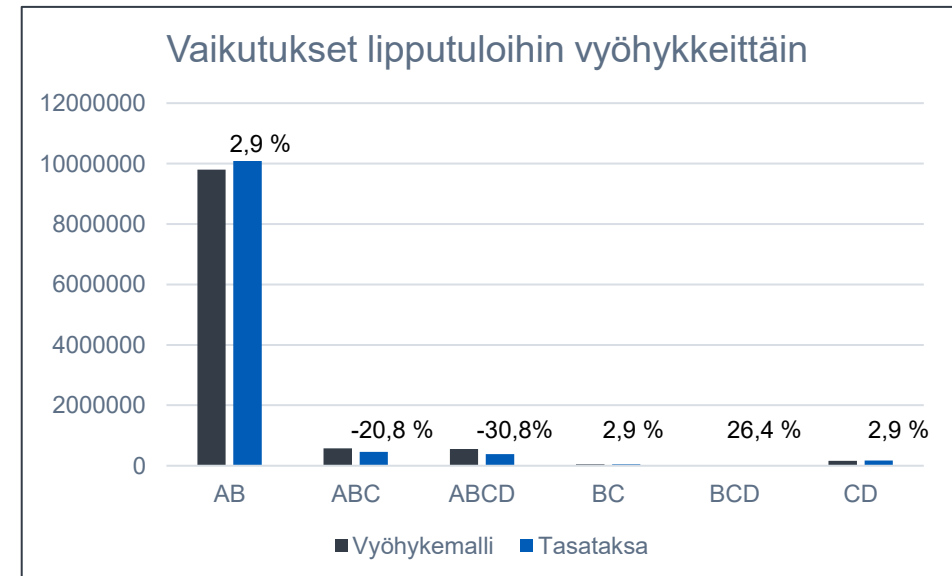
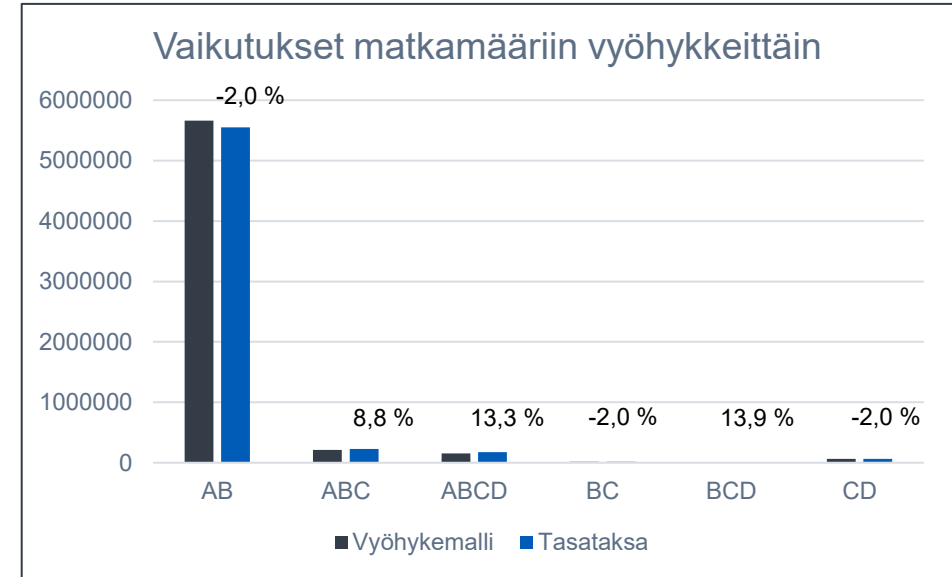
Tasataksa	AB	ABC	ABCD	BC	BCD	CD	Yhteensä
Kertalippu	520 000 (-2,0 %)	24 000 (+13,2 %)	20 000 (+17,4 %)	3 600 (-2,0 %)	300 (+12,0 %)	9 000 (-2,0 %)	577 000 (-0,9 %)
Lähimaksu	437 000 (-2,0 %)	17 000 (+14,7 %)	18 000 (+18,8 %)	2 200 (-2,0 %)	400 (+14,7 %)	9 000 (-2,0 %)	484 000 (-0,8 %)
Arvolippu	1 274 000 (-2,0 %)	31 000 (+14,9 %)	28 000 (+19,1 %)	5 300 (-2,0 %)	700 (+14,9 %)	28 000 (-2,0 %)	1 367 000 (-1,3 %)
Kausilippu	3 318 000 (-2,0 %)	158 000 (+6,4 %)	108 000 (+10,3 %)	3 800 (-2,0 %)	50 (+6,5%)	17 000 (-2,0 %)	3 604 000 (-1,3%)
Yhteensä	5 550 000 (-2,0 %)	229 000 (+8,8 %)	174 000 (+13,3 %)	15 000 (-2,0 %)	1 500 (+13,9 %)	63 000 (-2,0 %)	6 032 000 (-1,2 %)

Tasataksamallin vaikutukset nousumääriin ja lipputuloihin vyöhykeyhdistelmittäin

Nykyisin kahden vyöhykkeen lipulla tehdään 93 % nousuista. Tasataksan myötä kahden vyöhykkeen lippujen hinnat nousevat 5,0 %. Suurin osa kahden vyöhykkeen matkoista tehdään AB-vyöhykkeellä, jossa nousumäärä alenee 1,3 %. Joukkoliikenteen käyttö vähenee siten Lahden kaupunkialueella, Hollolassa ja Nastolassa. Kuntien sisäiset matkat myös muulla seudulla alenevat noin 2 %.

Pidemmät ABC-, ABCD- ja BCD-vyöhykkeiden matkat lisääntyvät, sillä nykyisen usean vyöhykkeen lipun hinta alenee. Näiden vyöhykeyhdistelmien nykytilan matkamäärät ovat kuitenkin hyvin pieniä AB-vyöhykkeiden matkoihin verrattuna. AB-vyöhykkeiden vähenemä on noin 113 000 matkaa. Pidempien matkojen lisäys on noin puolet siitä.

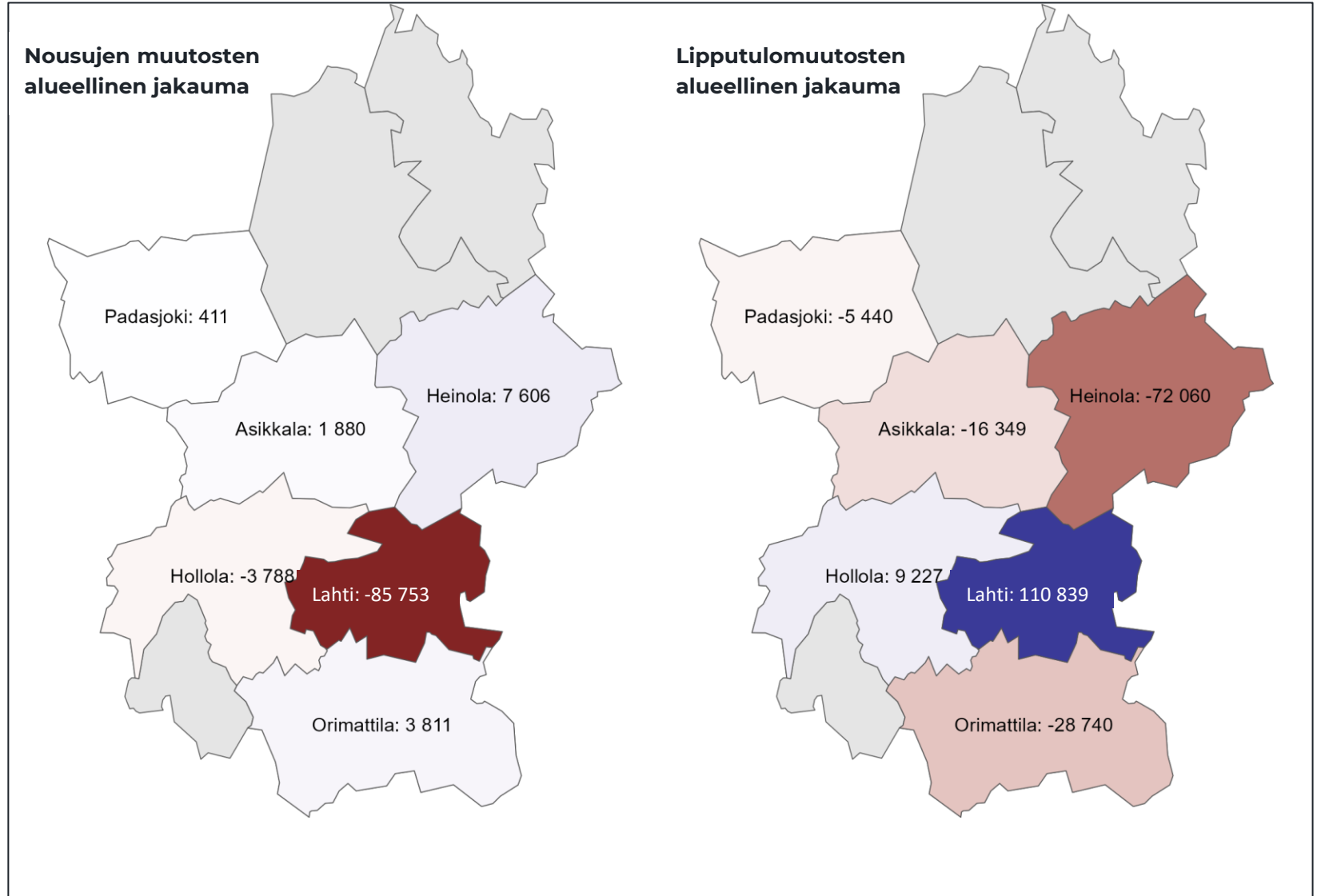
Lipputulot kasvavat noin 280 000 euroa (+2,9 %) AB-vyöhykkeellä. Pidempien matkojen lipputulot laskevat, koska usean vyöhykkeen lippujen hinnat alenevat merkittävästi. Pitkien matkojen lippujen hintatulot vähenevät arviolta noin 290 000 euroa. Kokonaislipputulot säilyvät tavoitellun mukaisesti nykytasolla.



Tasataksan vaikutus lipputuloihin kunnittain

Oheiset kuvat esittävät tasataksamallin arvioidut vaikutukset nousumääriin ja lipputuloihin nousupysäkin perusteella kunnittain.

Määrät kuvaavat alueellisia vaikutuksia, ei vaikutuksia kuntaosuuksiin.

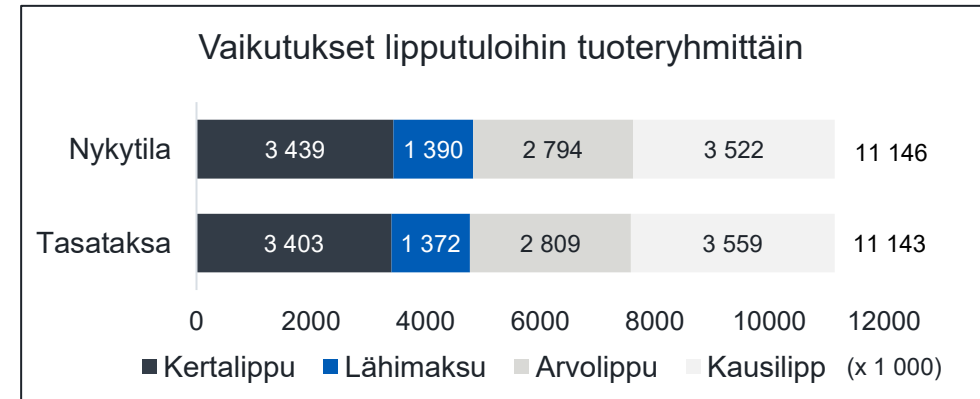
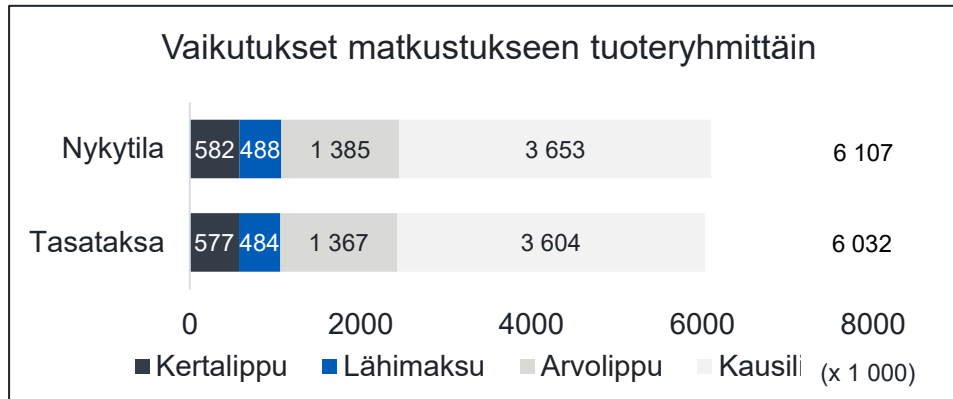
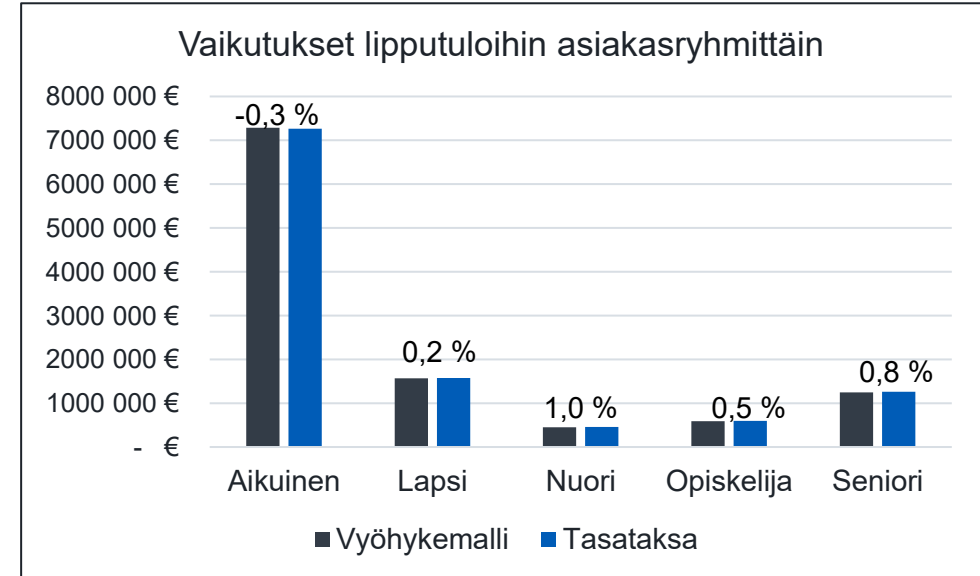


Tasataksamallin vaikutukset tuoteryhmittäin ja asiakasryhmittäin

Hinnankorotukset vaikuttavat kaikkien tuoteryhmien matkamäärien laskuun, mutta muutokset ovat vähäiset. Matkamäärien lasku arvioidaan olevan yhtä suurta kerta- lähi- ja arvolipuilla (välillä -1,2 ja -1,3 %). Kausilipuilla tehtyjen matkojen määrä laskee noin 0,4 %.

Lipputulot kasvavat matkustajamäärien laskusta huolimatta arvo ja kausilipputuotteilla 0,4 ja 1,8 %. Kertalipuista ja lähimaksusta kerätty lipputulo laskee noin 1,5 %. Lipputulojen kokonaissumma säilyy ennallaan.

Asiakasryhmittäin nähdään, että lipputulot aikuisten lipputuotteista laskee -0,4%. Muiden käyttäjäryhmien lipputulot kasvavat välillä 0,5 ja 1,6 %.



Tasataksan vaikutukset valtakunnallisella liikenne-ennustemallilla arvioituna

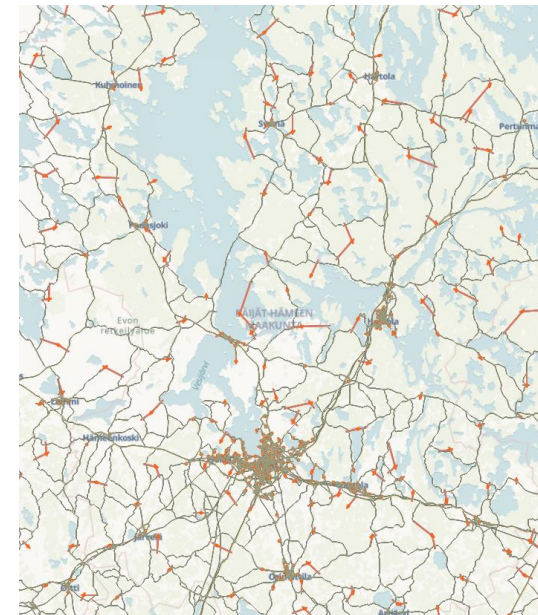
Tasataksamallin vaikutuksia liikkumiseen ja lipputuloihin on arvioitu valtakunnallisen liikennemallijärjestelmän (VLEM) avulla. Malli on kehitysvaiheessa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilla. Malli on tässä työssä pilottiluonteisesti käytössä. Mallin on todettu ennustavan kulkutapaosuuksia sekä niiden muutoksia hyvin. Malli tuo tietoa tasataksan vaikutuksista matkustukseen, kulkutapamuutoksiin ja suuntautumiseen alueittain.

Malli huomioi kaikki kulkutavat sekä matkamahdollisuudet koko Suomessa alueittainen maankäyttö ja liikennetarjonta huomioiden. Liikkumisvalinnat mallissa pohjautuvat henkilöliikennetutkimuksen valintoihin. Tällä hetkellä mallin liikkumiskäyttäytyminen on estimoitu vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksen mukaisesti. Mallinnus on tehty koko Suomen mallilla ilman autoliikenteen ruuhkautumisen muutosten huomioimista.

Mallin lipunhintakuvaus on yksinkertaistettu ja mallissa ei ole erikseen kausilipun ja kertalipun käyttäjiä. Opiskelumatkat on huomioitu hinnan alennuksella. Malli on matemaattinen yksinkertaistus todellisuudesta, ja se ei tuota nykytilan mallin osalta täysin samoja tuloksia kuin tilastoidut. Tulosten tulkinnassa on hyvä keskittyä suhteellisiin muutoksiin.

Valtakunnallisella mallijärjestelmällä on mallinnettu nykytilan mukainen vyöhykemalli sekä tasataksahinnoittelu. Nykytilanteen hinnoissa on huomioitu kausilippulaisten osuus ja hinnat on muodostettu siten, että kahden vyöhykkeen hinta muuttuu tasataksamallissa +5 %, kolmen vyöhykkeen hinta laskee 23 % ja neljän vyöhykkeen hinta laskee 34 %.

Nykytilanteessa malli arvioi AB-alueen matkojen osuudeksi 77 % Päijät-Hämeen joukkoliikennematkoista. Matkakorttidatan mukaan oikea lukema on 93 % eli malli aliarvioi Lahden lähialueen matkat ja yliarvioi muun seudun matkat ja pitkät matkat.



Kuva: Mallin verkkokuvaus

Valtakunnallinen liikenne-ennustemalli

Matkustajamäärien muutos kunnittain

Taulukossa on esitetty kuntien väliset matkamäärämuutokset vuodessa tasataksamallin siirtymisen myötä. Mallin nykytila ei vastaa tarkasti toteutuneita matkoja, joten matkamäärämuutokset ovat suuntaa antavia. Matkakorttidata-analyysiin verrattuna malli ylikorostaa Lahden ympäryskuntien matkamäärämuutoksia, mikä johtuu siitä, että lähtötilanteessa nämä matkamäärät kuvautuvat liian suurena.

Pitkillä yhteysväleillä matkamäärät kasvavat merkittävästi ja Lahteen tehdään muista kunnista noin 50 000 matkaa nykyistä enemmän.

Lahden sisäisten joukkoliikennematkojen määrä laskee noin 84 000 matkalla ja Lahden ja Hollolan väliset matkat vähenevät noin 5 000 matkalla suuntaa kohden.

Kaikkiaan joukkoliikennematkojen kokonaismäärä ei juurikaan muutu.

Matkamäärämuutokset vuodessa kunta-kunta väleittäin

	Asikkala	Hollola	Heinola	Lahti	Orimattila	Padasjoki	YHT
Asikkala	-3 %	-5 %	-11 %	12 %	-7 %	-10 %	3,7 %
Hollola	-4 %	-1 %	8 %	-1 %	-4 %	10 %	-1,0 %
Heinola	-10 %	8 %	-5 %	21 %	-7 %	-20 %	3,8 %
Lahti	12 %	-1 %	21 %	-2 %	10 %	21 %	-0,6 %
Orimattila	-7 %	-4 %	-7 %	10 %	-3 %	-12 %	1,9 %
Padasjoki	-11 %	9 %	-19 %	21 %	-12 %	-2 %	4,6 %
YHT	3,1 %	-1,0 %	3,3 %	-0,4 %	1,5 %	3,8 %	-0,1 %

Vaikutukset matkojen pituuteen, suoritteisiin ja päästöihin

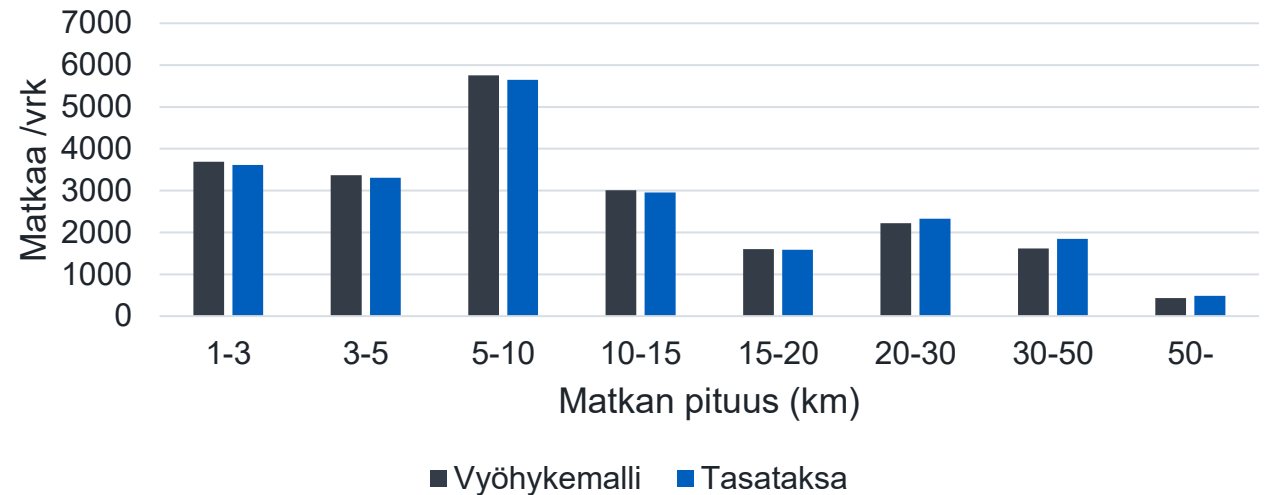
Tasataksan myötä kahden vyöhykkeen lippujen hinnat nousevat ja useamman vyöhykkeen pitkien matkojen hinnat laskevat. Siten lyhyet joukkoliikennematkat vähenevät ja pitkien joukkoliikennematkojen määrä kasvaa.

Tasatksa lisää merkittävästi yli 20 kilometriä pitkiä joukkoliikennematkoja ja vastaavasti vähentää lyhyempiä joukkoliikennematkoja

Joukkoliikenteen matkustajasuorite kasvaa 5,0 milj. km vuodessa (5 %). Suoritteen kasvu on merkittävää siihen nähden, että matkustajamäärä ei juurikaan muutu.

Autoliikenteen suorite vähenee 0,6 milj. km vuodessa (0,1 %). Kun suoritevähennemä arvioidaan keskimääräisillä ajoneuvon yksikköpäästöillä¹ ja keskimääräisellä onnettomuustiheydellä², autoliikenteen päästöt vähenevät 80 CO₂-tonnia ja henkilövahinkoon johtaneet liikenne-onnettomuudet vähenevät 0,05 onn./v.

Joukkoliikennematkojen määrä matkan pituuden (km) mukaan



Lähteet

1. Traficom tilastotietokanta. CO₂-ekv päästönä käytetty vuoden 2024 liikennekäytössä olevien henkilöautojen arvoa 136 g /km.
2. Traficom tilastotietokanta. Onnettomuusasteena käytetty arvoa 76 onn./mrd./ajo-km (henkilövahinkoihin johtaneet)

Valtakunnallinen liikenne-ennustemalli

Kulutapaosuuksien muutos kunnittain

Lahden seudulla tehtävät uudet joukkoliikennematkat korvaavat pääosin automatkoja (noin 2/3) ja osin kävelyn ja pyöräilyn matkoja (1/3). Kävely- ja pyörämatkojen korvaantuminen joukkoliikennematkoilla selittyy pääosin matkakohteen vaihdolla eli halvempi lipunhinta houkuttelee monipuolisempaan matkustamiseen.

Lyhyemmillä matkoilla joukkoliikennematkat vähenevät ja ne vastaavasti korvautuvat muilla kulkumuodoilla. Lyhyemmillä matkoilla on enemmän potentiaalia korvautua kävelyllä ja pyöräilyllä tai muilla mikroliikkumisvälineillä. Esimerkiksi Lahden kaupungin sisäisillä matkoilla uusien automatkojen osuus on 33 % vähentyvien joukkoliikennematkojen määrästä ja kävelyn ja pyöräilyn osuus 67 %.

Oheisessa taulukossa on esitetty suhteelliset matkamäärien muutokset kunnittain eri kulkumuodoilla. Koko seudun tasolla yhteenlaskettuna matkamäärämuutokset pyöristyvät nolnaan.

Suhteelliset matkamäärämuutokset kunnittain lähtöpaikan mukaan

	Joukkoliikenne	Auto	Pyörä	Kävely
Asikkala	3,3 %	-0,3 %	-0,4 %	-0,4 %
Heinola	3,0 %	-0,3 %	-0,6 %	-0,4 %
Hollola	-1,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %
Lahti	-0,2 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Orimattila	1,4 %	-0,1 %	-0,3 %	-0,3 %
Padasjoki	3,4 %	-0,1 %	-0,2 %	-0,2 %
Koko seutu	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

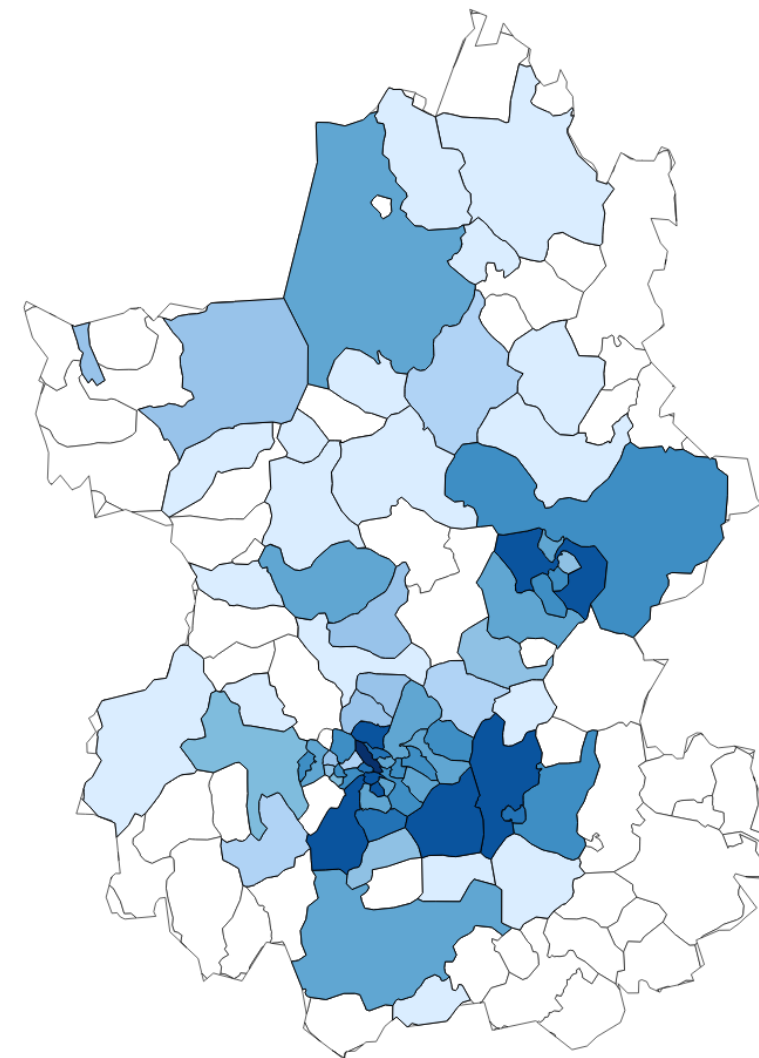
Asukkaiden näkemykset: Kyselytutkimusmenetelmä

Lahden seudun asukkaiden näkemyksiä nykyisestä neljän maksuvyöhykkeen mallista sekä yhden maksuvyöhykkeen mallista ja tasataksan toimivuudesta selvitettiin 26.3.–6.4.2025 avoinna olleella internetkyselyllä. Kyselyssä vastaajia pyydettiin arvioimaan muun muassa tasataksan tasapuolisuutta, helppoutta ja houkuttelevuutta verrattuna nykyiseen vyöhykemalliin. Lisäksi selvitettiin vastaajien näkemyksiä kohtuullisesta hinnoittelusta ja mieluisimmasta maksuvyöhykevaihtoehdosta.

Kuntien nettisivuilla ja somekanavissa jaettuun kyselyyn vastasi 995 henkilöä eri ikäluokista ja eri puolilta Päijät-Hämettä. Asukasluvultaan suurimmat alueet painottuivat myös vastauksissa (ks. kuva). Vastaajista 51 % oli työssäkäyviä tai yrittäjiä, 27 % eläkeläisiä, 13% työttömiä ja 6 % opiskelijoita. Vastaajista yli puolet käyttivät joukkoliikennettä viikoittain.

Vastaajista 71 % käytti matkustamiseen tyypillisesti arvolippua (29 %), mobiilikertalippua (24 %), lähimaksua (14 %) tai käteisellä kuljettajalta ostettua kertalippua (3%). Kausilippua käytti tyypillisesti 26 % vastaajista.

Vastaajista 81 prosentilla oli useimmiten käytössään kahden vyöhykkeen lippu, joka on ainoa lipputyyppi, jonka hinta tulisi nousemaan vyöhykeuudistuksen yhteydessä. Kahden vyöhykkeen lippua käyttävistä vastanneista 94,9 prosentilla oli useimmin käytössään AB-lippu, jolla voi matkustaa muun muassa Lahden, Hollolan ja Nastolan kattavalla alueella.



Kyselyyn vastattiin kattavasti eri puolilta Päijät-Hämettä. Karttakuva esittää vastausaktiivisuutta postinumero-alueittain. Eniten vastauksia kertyi taajama-alueilta.

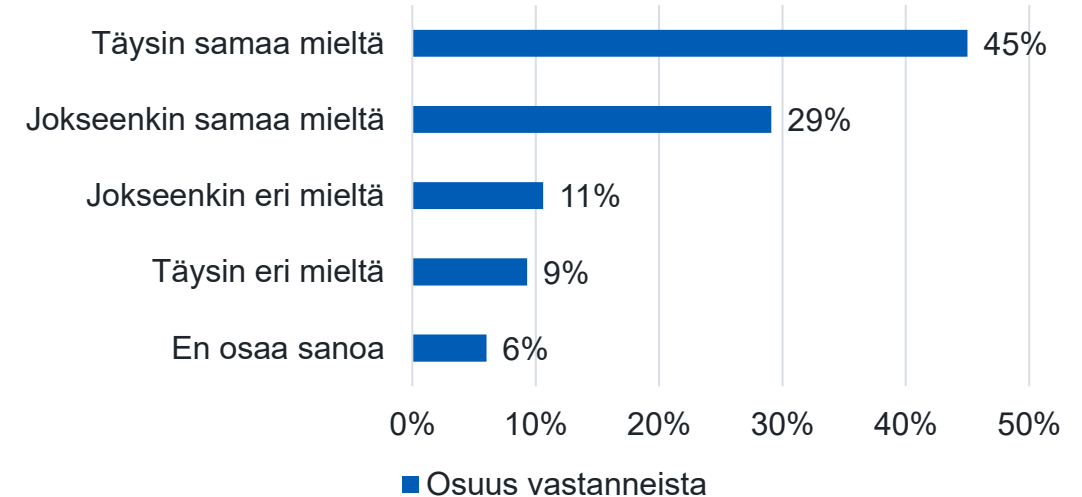
Asukkaiden näkemykset: Tasataksamalli helpottaa joukkoliikenteen käyttöä

Vastaajista 74,1 % koki, että yksi maksuvyöhyke helpottaa joukkoliikenteen käyttöä Lahden seudulla. Jokseenkin eri mieltä tai täysin eri mieltä väitteen kanssa oli 19,9 % vastaajista.

Kyselyssä oli erillinen kysymys nykyisen maksuvyöhykemallin selkeydestä. 73,5 % vastaajista piti nykyistä neljän vyöhykkeen vyöhykemallia joko selkeänä tai erittäin selkeänä. Kahden vyöhykkeen lipulla matkustavista 30,6 % piti nykymallia erittäin selkeänä ja kolmen tai neljän vyöhykkeen lipulla matkustavista nykymallia piti erittäin selkeänä 10,1 %. Kahden vyöhykkeen lipulla useimmin matkustavista 16,6 % piti vyöhykemallia epäselvänä tai erittäin epäselvänä. Useamman vyöhykkeen lipulla matkustavilla vastaava osuus oli 33,7 %.

Avoimissa vastauksissa etenkin säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävät ja tyypillisesti AB-vyöhykelipulla matkustavat kokivat nykyisen neljän maksuvyöhykkeen mallin helppona ja selkeänä, johon on totuttu. Sen sijaan harvemmin joukkoliikennettä käyttävät kokivat nykyisen maksuvyöhykemallin hankalana ja vyöhykkeet vaikeasti hahmotettavina, mikä vastausten perusteella nostaa osalla joukkoliikenteen käyttökynnystä. Nykyiset vyöhykkeet koettiin hankalina myös säännöllisestä matkustamisesta poikkeavilla matkoilla. Moni nosti esille, että oikean vyöhykelipun valintaan ei aina myöskään saa apua kuljettajalta. Nykymallissa haastavana

Yksi maksuvyöhyke helpottaa joukkoliikenteen käyttöä, kun vyöhykerajoja ei tarvitse tietää* (n=989)



*Kysymyksen tarkka muotoilu: "Joukkoliikenteen yksi maksuvyöhyke helpottaa joukkoliikenteen käyttöä Lahden seudulla, kun lippua ostaessa ei tarvitse tietää vyöhykerajojen sijainteja tai millä vyöhykkeillä aikoo matkustaa."

pidettiin myös sitä, että saman kunnan alueella saattaa olla useampi maksuvyöhyke.

Yhden maksuvyöhykkeen mallia pidettiin selkeänä ja yksinkertaisena, ja sen katsottiin helpottavan lipun ostamista ja matkustamista.

Asukkaiden näkemykset:

Tasataksamalli lisää joukkoliikenteen matkustajamääriä

Tasataksa 7 % korotuksella nykyisen kahden vyöhykkeen hinnasta lisäisi joukkoliikenteen käyttöä 18,1 %:lla vastaajista ja vähentäisi käyttöä 35,7 %:lla vastaajista. 39,4 %:lla vastaajista se ei vaikuttaisi joukkoliikenteen käyttöön.

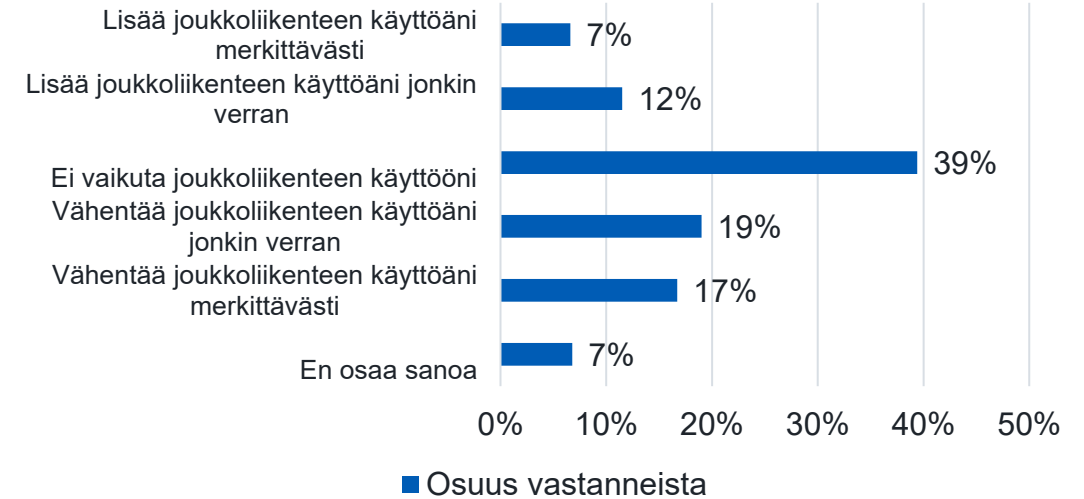
Avoimissa vastauksissa korostui kolme vastaajaryhmää:

1) Säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävät, joille muutokset hinnassa tai matkustusalueessa ei muuta joukkoliikenteen käyttöä. Toisaalta myös erittäin satunnaisesti ja harvoin joukkoliikennettä käyttävät arvioivat lipunhinnan muutoksen vaikuttavan vähän heidän joukkoliikenteen käyttöönsä.

2) Toistuvasti kertalipulla lyhyitä joukkoliikennematkoja AB-vyöhykkeellä tekevät, jotka eivät koe tarvetta liikkua muualle seudulla. Etenkin tämä vastaajaryhmä arvioi erityisesti kertalipun hinnan nousun vähentävän heidän joukkoliikenteen käyttöönsä ja siirtyvän käyttämään polkupyörää, autoa tai kävelemään lyhyitä matkoja. Tähän ryhmään vastausten perusteella kuului myös eläkeläisiä, työttömiä, monilapsisia perheitä tai muuten pienituloisia, joiden taloudellinen tilanne voi olla haastava ja lipunhinnan pienikin nousu voi vaikuttaa joukkoliikenteen käyttömahdollisuuteen merkittävästi.

3) Etäämmällä tai seudun reuna-alueilla asuvat, joilla joukkoliikennelipun hinta tulisi alenemaan tasataksan myötä. Tämä vaikutti monesta houkuttelevalta ja moni arveli lisäävänsä joukkoliikenteellä matkustamista. Toisaalta tämän vastaajaryhmä arvioi joukkoliikenteen käyttöön vaikuttavan hintaakin enemmän joukkoliikenteen tarjonta ja palvelutaso sekä

Miten tasataksamalli* vaikuttaisi joukkoliikenteen käyttöösi (n=994)



*Aikuisten kertalippu 3,15 € & 30 vrk aikuisten kausilippu 66 €

kilpailukykyinen matka-aika henkilöautoon verrattuna.

Lisäksi osa vastaajista tunnisti satunnaistyyppistä joukkoliikennematkustusta (esimerkiksi kauempana seudulla asuvien sukulaisten tai ystävien luokse tai mökille), joka voisi lisääntyä tasataksamallin myötä.

Vastauksissa joukkoliikennelipun hintaa verrattiin myös autoilun/ pysäköinnin kustannuksiin esimerkiksi, että edestakaisella joukkoliikennelipun hinnalla saa usean tunnin pysäköinnin keskustassa tai kausilipun hinnalla kuukausisopimuksen pysäköintilaitokseen.

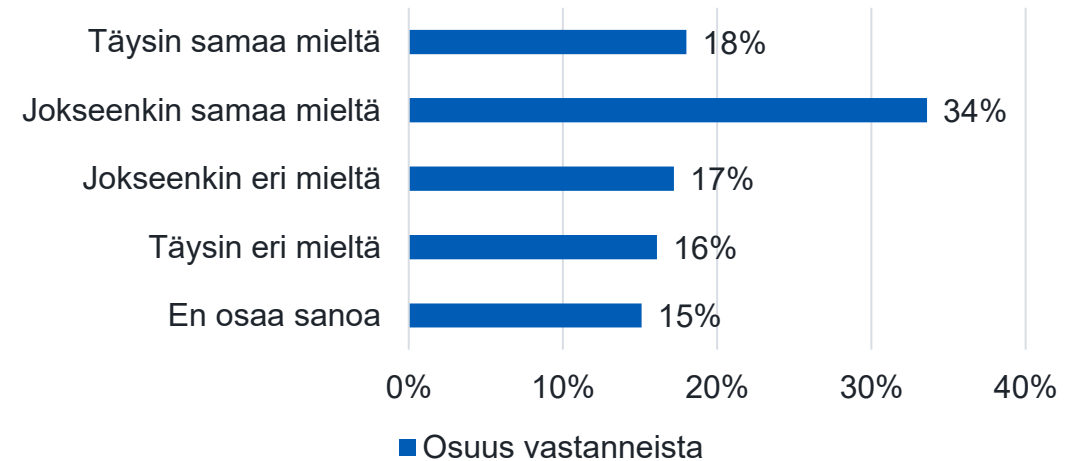
Asukkaiden näkemykset: Tasataksamalli on oikeudenmukainen

Vastaajien enemmistö (52 %) oli jokseenkin samaa mieltä tai täysin samaa mieltä siitä, että yhden maksuvyöhykkeen malli on tasapuolinen tapa hinnoitella joukkoliikenne Lahden seudulla. Kaikista vastaajista 33 % oli väitteen kanssa jokseenkin eri mieltä tai täysin eri mieltä.

Kahden vyöhykkeen lipulla useimmin matkustavista 47,1% oli kysymyksen väitteen kanssa jokseenkin samaa mieltä tai täysin samaa mieltä ja jokseenkin eri mieltä tai täysin eri mieltä väitteen kanssa oli 38,2 %. Useamman vyöhykkeen lipulla matkustavista 68,8 % oli väitteen kanssa jokseenkin tai täysin samaa mieltä ja jokseenkin eri mieltä tai täysin eri mieltä olevia oli 15,3 %.

Avoimissa vastauksissa nousi esille kaksi erilaista näkökulmaa tasatasamallin oikeudenmukaisuudesta. Toisaalta tasataksamalli nähtiin tasapuolisena, koska hinta on kaikille sama koko seudulla. Toisaalta vastaajat pitivät nykyisessä maksuvyöhykemallissa oikeudenmukaisena sitä, että matkan pituus vaikuttaa matkan hintaan, eli lyhyempi matka on edullisempi kuin pitkä. Siten nämä vastaajat kokivat epäoikeudenmukaisena tasataksamallissa sen, että lyhyestä ja pitkästä matkasta maksetaan sama hinta. Näiden vastaajien joukossa oli paljon lyhyitä joukkoliikennematkoja tekeviä henkilöitä.

Yksi maksuvyöhyke on tasapuolinen tapa hinnoitella joukkoliikenne (n=988)



Epäoikeudenmukaisena pidettiin myös sitä, että lyhyitä joukkoliikennematkoja tekevillä tasataksaan siirtymisen myötä lipunhinta nousisi, kun taas pidempiä joukkoliikennematkoja tekevillä lipunhinta puolestaan laskisi.

Asukkaiden näkemykset: Tasataksalippu on kaikkien saavutettavissa (kohtuuhintaisuus)

Kyselyyn vastanneista 45,9 % piti Lahden seudun joukko- liikenteen nykyisiä lippuja sopivan hintaisena ja lisäksi 3,0 % olisi valmis maksamaan lipusta jopa hieman enemmän. 45,5 % vastaajista piti hintoja liian kalliina.

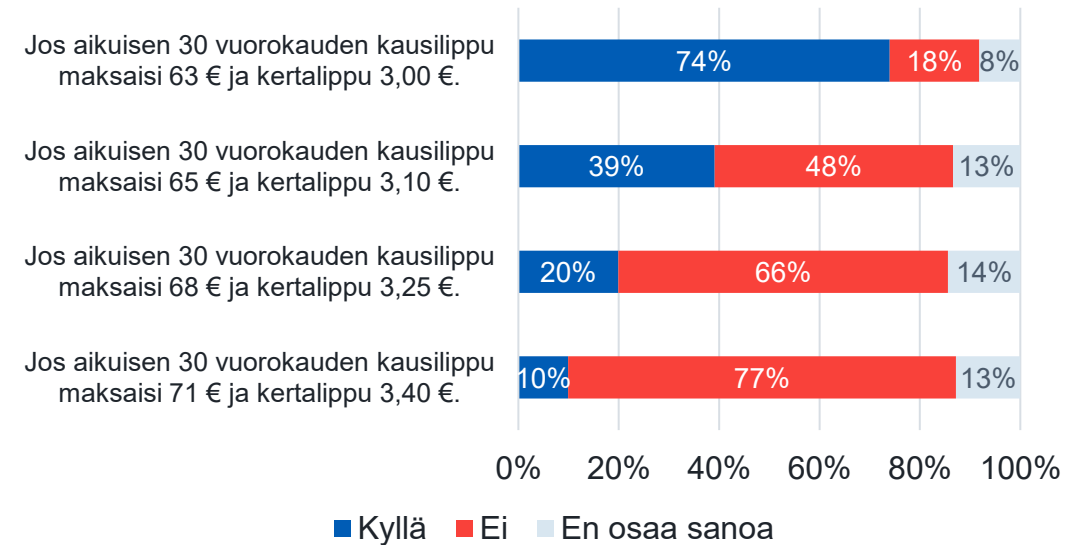
59 % kolmen tai neljän vyöhykkeen lipulla matkustavista piti 65 € maksavaa kausilippua ja 3,10 euroa maksavaa kertalippua kohtuullisen hintaisena. Kahden vyöhykkeen lippua käyttävillä osuus oli 34,5 % ja kaikista vastaajista hintaa kohtuullisena pitävien osuus oli 39,1 %.

Kahden vyöhykkeen lipun käyttäjiltä kysyttiin maksu- halukkuudesta kerta- ja kausilippua koskevalla kysymyksellä. Noin puolet vastaajista ei ollut valmiita maksamaan kahden vyöhykkeen kerta- tai kausilipusta yhtään lisää, vaikka se oikeuttaisi matkustamaan kaikilla vyöhykkeillä. 28,8 % vastaajista oli valmis maksamaan kertalipusta vähintään 0,15 € enemmän. 32,4 % kahden vyöhykkeen lipulla matkustavista oli valmis maksamaan kaikki vyöhykkeet kattavasta kausi- lipusta 2 € tai enemmän.

Avoimissa vastauksissa nousi esille nykyisten joukkoliikenne- lippujen korkeaksi koettu hintataso sekä viime vuosina tehdyt lipunhinnan korotukset. Moni vastaaja toivoi lipunhintojen laskua noston sijaan. Vastauksissa lipun hintaa verrattiin myös muiden kaupunkien joukkoliikennelipun hintoihin.

Vastauksissa korostui etenkin eläkeläisten, työttömien, monilapsisten perheiden ja muiden pienituloisten huoli

Ovatko seuraavat yhden maksuvyöhykkeen hinnat mielestäsi kohtuullisia?



joukkoliikennelipun hinnan noususta ja sen vaikutuksista omiin tai perheen liikkumismahdollisuuksiin. Nykyisten alennuslippujen säilymistä pidettiin tärkeänä. Lisäksi toivottiin alennuslippua alle 65-vuotiaille eläkeläisille sekä työttömille.

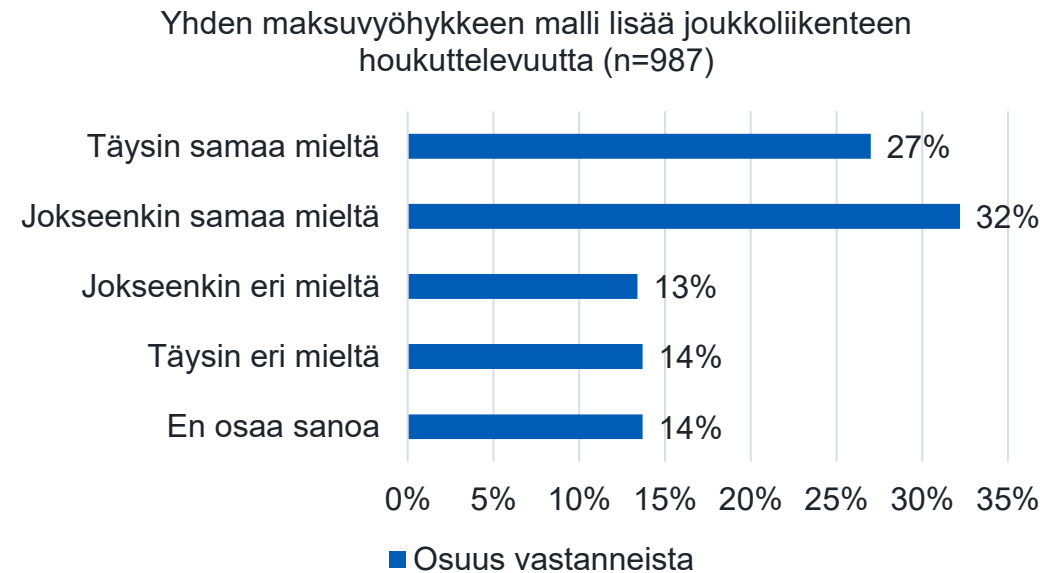
Joukkoliikennejärjestelmän saavutettavuuteen katsottiin vaikuttavan hinnan lisäksi muun muassa kohtuullinen vaihtoaika sekä käteismaksun mahdollisuus.

Avointen vastausten joukossa oli toki myös vastauksia, joissa esitettyjä etenkin pienimpiä hinnan korotuksia pidettiin varsin kohtuullisina.

Vastaajista 59,2 % arvioi tasataksamallin lisäävän joukkoliikenteen houkuttelevuutta Lahden seudulla. Jokseenkin eri mieltä tai täysin eri mieltä väitteen kanssa oli 27,1 % vastaajista.

Avoimissa vastauksissa selkeää ja helposti ymmärrettävää joukkoliikenteen maksuvyöhykemallia pidettiin houkuttelevana. Lisäksi joukkoliikenteen edullinen lipunhinta ja selkeä joukkoliikennejärjestelmää todettiin tärkeinä joukkoliikenteen houkuttelevuuden kannalta. Joukkoliikenteen imagoon katsottiin vaikuttavan myös muun muassa palvelun laatu, liikennöinnin luotettavuus ja kaluston siisteys.

Vastaajat arvioivat lisäksi, että tasataksamallin myötä Lahden seudun joukkoliikenne näyttäisi houkuttelevalta etenkin turistien ja seudun ulkopuolelta tulevien näkökulmasta ja helpottaisi heidän liikkumistaan laajemmin seudulla.



Asukkaiden näkemykset: Parhaana pidetty maksuvyöhykevaihtoehto

Koko seudun kattava yksi vyöhyke oli maksuvyöhykevaihtoehtoista suosituin 37,4 % osuudella vastauksista. Nykyistä neljän vyöhykkeen mallia piti parhaana 26,0 % vastaajista. Myös 2–3 maksuvyöhykkeen vaihtoehto keräsi ääniä lähes yhtä paljon kuin nykymalli. Nykyistä suurempaa vyöhykemäärää toivoi vain 3,0 % vastanneista.

Tulokset vaihtelivat hieman eri vastaajaryhmien välillä. Kahden vyöhykkeen lippua useimmiten käyttävistä vastaajista yhtä suuri osuus kannatti yhden vyöhykkeen mallia ja nykyistä neljän vyöhykkeen mallia. Molemmat saivat 29,9 % vastanneiden äänistä. 26,6 % kahden vyöhykkeen lippua käyttävistä vastaajista piti parhaana vyöhykemallia, jossa maksuvyöhykkeitä olisi kaksi tai kolme.

Avoimissa vastauksissa nousi esille sekä nykyisen neljän maksuvyöhykkeen mallin että yhden maksuvyöhykkeen mallin kannatus. Moni piti nykyistä parhaana, tuttuna ja totuttuna mallina. Lisäksi toivottiin mallia, jossa joukkoliikennelipun voisi ostaa lyhyillä matkoilla vain yksittäiselle vyöhykkeelle esimerkiksi pelkästään A-vyöhykkeelle.

Avoimia vastauksia jättäneiden joukossa oli paljon lyhyitä joukkoliikennematkoja tekeviä sekä toisaalta kertalipulla matkustavia henkilöitä, joten heidän vastauksissaan korostui ajatus yksittäisen kertalipun hinnan noususta sekä heidän tarpeettomana kokemansa matkustusalueen laajentuminen tasataksamalliin siirryttäessä.

Mitä maksuvyöhykevaihtoehtoa pidät parhaana? (n=995)



Avoimissa vastauksissa yhden maksuvyöhykkeen malli sai myös kannatusta. Tasataksamalli nähtiin selkeänä, yksinkertaisena ja helppona. Osalla vastaajista oli hyviä kokemuksia joukkoliikenteen tasataksamallista esimerkiksi Turusta.

	Nykytila (neljän vyöhykkeen malli)	Tasataksamalli
Yksinkertaisuus ja selkeys	- Kahden vyöhykkeen minimiostos ei ole välttämättä selkeä matkustajalle (kehyskunnissa samalle matkalle voi käydä BC ja CD-lippu).	+ Selkeä ja yksinkertainen matkustajalle + Satunnaisilla matkoilla lipun ostoa bussissa yksinkertaistaa, kun ei ole tarve valita vyöhykkeitä.
Sujuvuus	- Satunnaisilla matkoilla bussista ostettaessa ostotapahtumaa hidastaa vyöhykkeiden valinta.	+ Satunnaisilla matkoilla ostaminen busseissa sujuvoituu.
Hallinnollinen yksinkertaisuus	- Suurempi määrä lippujen tuotekoodeja.	+ Pienempi määrä lippujen tuotekoodeja.
Houkuttelevuus ja helppo-käyttöisyys	- Joukkoliikennettä harvemmin käytettäessä lipun ostaminen voidaan kokea haastavaksi ja ikäväksi tapahtumaksi, jonka saatetaan kokea hidastavan myös muiden matkustamista (epäonnistumisen pelko, kun muut seuraavat mahdollista pidempää maksamista).	+ Houkuttelevuus kasvaa; satunnaisia lippuja ostettaessa riittää vain matkakortin/maksukortin näyttö lukijalle. + Hintakattojen laskenta on matkustajalle aina yksinkertaista.
Matkustajamäärät	+ Nykyisessä mallissa matkustajamäärät ovat suuremmat	- Tasataksa vähentää 0,6 % joukkoliikenteen nousumääriä lyhyiden matkojen lippujen hintojen noustessa.
Lippujen hinnat ovat kohtuullisia	+ Lippujen hinnat ovat kohtuuhintaisia – lyhyillä matkoilla hinnat ovat alempia kuin tasataksassa. +/- Etäisyydeltään pitkällä matkoilla hinnat ovat kalliimpia kuin tasataksassa, mutta myös muiden liikkumistapojen eli henkilöauton käyttökustannukset ovat korkeampia. - Etäisyyteen perustuva hinnoittelu ei täysin huomioi matka-aikaa - liikennöintikustannukset muuttuvat pääosin linjatuntien eikä linjakilometrien suhteessa.	- Pääosalla käyttäjistä lippujen hinnat kasvavat.
Oikeudenmukaisuus	+ Lippujen hinnat kasvavat matkan pidentyessä +/- Lippujen hinnat muuttuvat melko hyvin, mutta ei täysin matkan suhteessa - liikennöintikustannukset muuttuvat enemmän linjatuntien eikä linjakilometrien suhteessa.	- Lippujen hinnat ovat samat, vaikka matkat ovat pidempiä, mikä saatetaan kokea epäoikeudenmukaiseksi. + Lippujen hinnat ovat kaikilla matkoilla samanhintaisia, minkä osa saattaa kokea oikeudenmukaiseksi.
Päästöt	- Liikenteen päästöt jonkin verran korkeammat	+ Päästöt alenevat, kun pitkällä matkoilla käytetään enemmän joukkoliikennettä. Lyhyillä matkoilla käytetään enemmän kävelyä ja pyöräilyä.
LSL:n imago		+ Tasataksan myötä helppokäyttöisyys ja yksinkertaisuus paranevat, mikä tukee LSL:n imagoa.

Tasataksan helppokäyttöisyys ja oikeudenmukaisuus

Tasataksan helppokäyttöisyys

Tasataksa on käyttäjälle huomattavasti selkeämpi kuin vyöhykehinnointelu, sillä matkustaja tietää aina etukäteen matkan hinnan riippumatta matkan pituudesta. Vyöhykehinnointelu vaatii matkustajilta vyöhykkeiden ymmärtämistä ja voi aiheuttaa epäselvyyksiä, etenkin uusille matkustajille tai niille, jotka matkustavat harvemmin. Tasataksa poistaa nämä epävarmuudet ja tekee joukkoliikenteestä helppokäyttöisempää.

Tasataksan oikeudenmukaisuus

Pitkän matkan matkustajat saavat tasataksasta selvää hyötyä, mikä kannustaa heitä siirtymään enemmän joukkoliikenteen käyttäjiksi. Sen sijaan lyhyillä matkoilla hinta nousee nykytilasta, mikä saattaa johtaa siirtymiseen muihin kulkutapoihin, kuten pyöräilyyn tai kävelyyn. Tämä voi aiheuttaa tunteen epäoikeudenmukaisuudesta niissä matkustajissa, jotka kokevat maksavansa suhteettoman paljon suhteessa matkan pituuteen.

Toisaalta, kun lippujen hinnat ovat kaikilla matkoilla saman hintaisia, osa saattaa kokea tämän oikeudenmukaiseksi. Lisäksi, tiiviillä alueella on usein parempi palvelutaso ja tiiviimpi vuoroväli, mikä perustelee, että lyhyt matka korkeammalla palvelutasolla voi olla samanhintainen kuin pidempi matka heikommalla palvelutasolla.

Tasataksan ja hinnan oikeudenmukaisuus voi vaikuttaa siihen, miten houkuttelevana matkustajat kokevat joukkoliikenteen.

Nykyinen vyöhykehinnointelu ei täysin vastaa aiheuttaja maksaa -periaatetta. Liikennöintikustannukset muuttuvat pääosin matkajan (linjatuntien) suhteessa, kun taas pienempi osa kustannuksista muuttuu etäisyyden (linjakilometrien suhteessa). Vyöhykehinnointelussa on tätä tosin jonkin verran huomioitu siten, että lippujen hinnat kasvavat vain maltillisesti vyöhykemäärän kasvaessa. Esimerkiksi Lahden ja Orimattilan sekä Lahden ja Heinolan (moottoritietä) välinen matka on ajaltaan yhtä pitkä, mutta nykyisin Lahdesta Orimattilaan käy ABC-lippu, kun taas Lahdesta Heinolaan on tarve ostaa ABCD-lippu.

Tasataksa suosii erityisesti pitkän matkan matkustajia. Tämä voi aiheuttaa seuraavia vaikutuksia eri alueille:

- Keskuskaupunki
Lyhyitä matkoja tekeville kaupunkilaisille tasataksamalli tarkoittaa suhteessa korkeampaa hintaa lyhyille matkoille.
- Seutukunnat
Pitkän matkan matkustajat hyötyvät eniten tasataksasta, sillä he maksavat samanhintaisen matkan kuin lyhyen matkan matkustajat. Tämä voi tukea maaseudun ja seutukuntien asukkaiden saavutettavuutta joukkoliikenteessä.
- Maaseutumaiset alueet
Harva-asutuilla alueiden pidempien matkojen tekevät matkustajat hyötyvät eniten. Joukkoliikennetarjonta näillä alueilla voi kuitenkin olla merkittävästi heikompi, mikä rajoittaa tasataksan tuomia hyötyjä verrattuna seutukuntiin, joissa joukkoliikenteen tarjonta on kattavampaa.

Tasataksan vaikutus houkuttelevuuteen ja imagoon

Joukkoliikenteen houkuttelevuus ja imago

Joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja imagoon vaikuttaa mm. hinnoittelu ja sen selkeys, palvelun saatavuus ja kattavuus, matkustuskokemus, ja matka-aikojen kilpailukyky muihin liikkumismuotoihin.

Tasataksa voi merkittävästi muuttaa matkustajien kokemusta joukkoliikenteestä. Kun hinnoittelu on yksinkertaista ja helposti ymmärrettävissä, se voi lisätä uusien matkustajien kiinnostusta ja madaltaa kynnystä siirtyä joukkoliikenteen käyttäjäksi. Selkeä hinnoittelu helpottaa niin satunnaisia käyttäjiä kuin turistejakin, mikä voi lisätä koko järjestelmän vetovoimaa.

Joukkoliikenteen imago muodostuu pitkälti myös siitä, miten hinnoittelua perustellaan ja viestitään matkustajille. Jos tasataksan hyödyistä ja sen tuomasta yksinkertaisuudesta viestitään tehokkaasti, se voidaan nähdä modernina ja käyttäjäystävällisenä uudistuksena. Jos taas hinnanmuutoksia pidetään epäoikeudenmukaisina, se voi heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja johtaa matkustajamäärien vähentymiseen.

Toisaalta malli voi lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta, jos se on helpompi ymmärtää kuin vyöhykehinnoittelu.

Hinnanmuutoksen kohtuullaisuus

Tasataksamalliin siirtyminen muuttaa lippujen hintoja. Nykyisen AB-vyöhykkeen hinnat nousevat 4,5–5,0 % (pitkällä aikavälillä 6,0 %). Kolmen vyöhykkeen matkojen hinnat laskevat noin 15–38 % ja neljän vyöhykkeen matkojen hinnat laskevat välillä 25–50 %. Pääosalla käyttäjistä lippujen hinnat kasvavat, koska AB-lippujen osuus nousuista on suurin.

Vaikutusten arvioinnin yhteenvedo: matkustajamäärät, lipputulot ja liikenteen päästöt

Tavoitteet	Data-analyysi	Valtakunnallinen liikenne-ennustemalli	Kysely	Asiantuntija-arvio
Tasataksamalliin siirtyminen ei laske joukkoliikenteen kokonaislipputuloja	Lippujen hinnat on optimoitu siten, että kokonaislipputulo säilyy ennallaan. Tämä edellyttää kahden vyöhykkeen lippujen hintojen korottamista 4,5–5 % (6 %).	Mallissa on hyödynnetty data-analyysiin tulosta: kahden vyöhykkeen hinta muuttuu +5 %, kolmen vyöhykkeen hinta laskee 23 % ja neljän vyöhykkeen hinta laskee 34 %.	36 % vastaajista arvioi joukkoliikenteen käytön vähenevän tasataksan myötä, kun taas 19 % arvioi joukkoliikenteen käytön kasvavan. Data-analyysissä on huomioitu hintajouaston avulla, että joukkoliikenteen käyttö vähenee, kun lippujen hinnat nousevat.	Lippujen hinnat on optimoitu siten, että kokonaislipputulot säilyvät ennallaan.
Tasataksamalli helpottaa joukkoliikenteen käyttöä:	-	-	74 % vastaajista arvioi joukkoliikenteen käytön helpottuvan tasataksan myötä.	Selkeä ja yksinkertainen matkustajille, mikä helpottaa joukkoliikenteen käyttöä varsinkin satunnaisesti käytettäessä (ei tarvetta vyöhykkeiden valintaan eikä kahden vyöhykkeen minimiostokseen)
Tasataksamalli lisää joukkoliikenteen matkustajamääriä:	Nousumäärä vähenee noin 0,6 % tasataksan myötä.	Nousumäärä vähenee alle promillen, eli joukkoliikennematkojen kokonaismäärä ei juurikaan muutu.	36 % vastaajista arvioi joukkoliikenteen käytön vähenevän tasataksan myötä, kun taas 19 % arvioi joukkoliikenteen käytön kasvavan.	Data-analyysin kautta on arvioitu vain hinnoittelun vaikutusta joukkoliikenteen kysyntään. Tasataksa tekee hinnoittelusta yksinkertaisemmän, selkeämmän ja helppokäyttöisemmän, mikä lisää joukkoliikenteen käyttöä. Voi olla, että tasataksan myötä matkustajamäärät säilyvät ennallaan.
Tasataksamalli vähentää liikenteen päästöjä:	-	Joukkoliikenteen matkustajasuorite kasvaa 5,0 milj. km vuodessa (5 %) ja autoliikenteen suorite vähenee 0,6 milj. km vuodessa (0,1 %). Autoliikenteen päästöt vähenevät 80 CO2-tonnia	36 % vastaajista arvioi joukkoliikenteen käytön vähenevän tasataksan myötä, mutta kyselyssä ei kysytty, mihin kulkutapaan vastaajat siirtyisivät. 19 % arvioi joukkoliikenteen käytön kasvavan. Koska pitkällä matkoilla joukkoliikenteen lippujen hinnat alenevat, on oletettavaa, että joukkoliikenteen käytön kasvu vähentää henkilöautoliikennettä.	Lyhyillä kahden vyöhykkeen matkoilla joukkoliikenteen käyttöä on korvattavissa kävelyllä ja pyöräilyllä. Pitkillä matkoilla joukkoliikenteen hintataso alenee, mikä vähentää henkilöauton käyttöä ja siten alentaa päästöjä vähäisessä määrin.

Vaikutusten arvioinnin yhteenvedo: lippujen kohtuuhintaisuus, tasataksan oikeudenmukaisuus

Tavoitteet	Data-analyysi	Valtakunnallinen liikenne-ennustemalli (VLEM)	Kysely	Asiantuntija-arvio
Tasataksalippu on kaikkien saavutettavissa eli liput ovat kohtuuhintaisia:	Joukkoliikenteen nousumäärät alenevat 3–3,5 % kahden vyöhykkeen matkoilla, mikä osoittaa, että lippujen hinnat säilyvät enimmäkseen kohtuuhintaisina pääosalle matkustajista.	Joukkoliikenteen kokonaisnousumäärät eivät juurikaan muutu, mikä osoittaa, että lippujen hinnat säilyvät enimmäkseen kohtuuhintaisina pääosalle matkustajista.	Noin puolet vastaajista ei ollut valmiita maksamaan lipuista hintoja, joita tasataksa edellyttäisi.	Pääosalla käyttäjistä lippujen hinnat kasvavat. Korotustarve on kuitenkin suhteellisen pieni, 4,9 %, jolloin myös lyhyiden matkojen hinnat pysyvät kohtuuhintaisina.
Tasataksamalli on oikeudenmukainen:	-	-	Noin puolet vastaajista (52 %) oli samaa mieltä siitä, että yhden maksuvyöhykkeen malli on tasapuolinen tapa hinnoitella joukkoliikenne.	Useamman vyöhykkeen lippujen pienen osuuden vuoksi tasataksaan siirtyminen ei aiheuta merkittävää lippujen hintojen korotustarvetta millekään käyttäjäryhmälle. Aiheuttaja periaatteen –mukaisesti olisi luontevaa, että lippujen hinta on pidemmällä matkoilla kalliimpi. Toisaalta nykyinen vyöhykemalli ei vastaa täysin aiheuttaja maksaa –periaatetta, sillä kustannukset muuttuvat enemmän matka-ajan kuin etäisyyden kasvun mukaan.
Tasataksamalli lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja parantaa imagoa:	-	-	Vastaajista 59 % arvioi tasataksamallin lisäävän joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Nykyistä vyöhykemäärää piti parhaana 26 % ja tasataksaa 37 %.	Tasataksa yksinkertaistaa lippujen hinnoittelua ja siten lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja imagoa.

4. Kustannusten- jakomallit

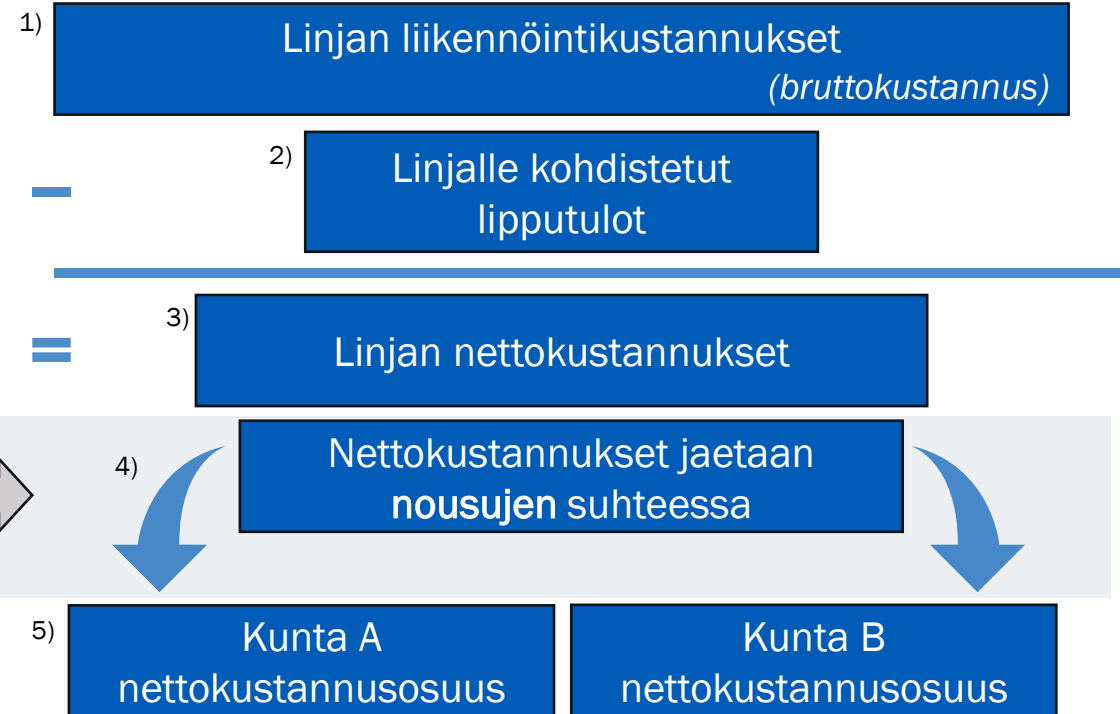


Nykyisen kustannustenjakomallin yleinen periaate on esitetty sivulla 14. LSL:llä käytössä olevassa kustannustenjakomallissa tehdään linjakohtainen kustannustenjakoa. Ensin linjalle kohdistetaan lipputulot. Kun liikennöintikustannuksista vähennetään lipputulot, saadaan nettokustannukset, jotka jaetaan kuntien kesken. Tätä lähtökohtaa on pidetty edelleen toimivana.

Nettokustannukset jaetaan kuntien kesken linjoittain kunkin kunnan asukkaiden tekemien nousumäärien suhteessa. Periaatetta on pidetty yleisesti hyvänä. Heikkoudeksi on tunnistettu, että kuntalaisuus tunnistetaan matkakorttidatan kautta ja matkakorttien käyttö on vähentynyt.

Tässä työssä on arvioitu, miten vaihtoehtoiset kustannustenjakomallit VE A, VE B, VE B+ ja VE C vaikuttavat kuntakohtaisiin nettokustannusosuuksiin.

Työn alkaessa on kartoitettu vaihtoehtoisia kustannustenjakomalleja, joita on käytössä muualla Suomessa. Työn alkaessa on yhdessä ohjausryhmän kanssa valittu työssä tarkasteltavat uudet kustannustenjakomallit (VE B, VE B+ ja VE C). Matkakorttien käytön vähentyessä erityisenä tavoitteena on ollut, että malli ei perustu kuntalaisuustietoon. Lisäksi tavoitteena on, että mallin avulla kustannukset ovat nykyistä paremmin ennakoitavissa, malli on oikeudenmukainen sekä tasapuolinen ja malli kannustaa matkustajamäärien kasvuun.



Nykyiset vyöhykkeet

VE 2024: Nykytilanne, vuoden 2024 toteutuma. Lisäksi on tehty myös tarkastelu Waltin matkustusdatalla siten, että kustannukset on jaettu koko vuoden liikennöintikustannusten, lipputulosten ja kuntalaisuustietojen mukaan. Matkustus on kvartaaleittain jonkin verran erilaista, minkä vuoksi koko vuoden kustannustenjako poikkeaa jonkin verran kvartaaleittain tehtävästä kustannustenjaosta.

VE 0+: Kustannustenjako on tehty Waltti-datan perusteella kotikunta arvioiden hyödyntäen myös mobiililippujen ja lähimaksun validointidataa.

Tasataksahinnoittelu

VE A: Kuntalaisten tekemien nousujen suhde (kuten nykytilanteen VE 0+, mutta nousumäärät on arvioitu tasataksan vaikutuksen mukaisesti)

VE B: Linjakilometrien tarjonnan jakautuminen kunnittain

Esimerkiksi Nyssellä käytössä oleva malli, jossa kustannukset jaetaan kunkin kunnan alueen linjakilometrien tarjonnan suhteessa.

VE B+: Linjakilometrien tarjonnan jakautuminen kunnittain + poikkeuksena linjat, jotka eivät hyödytä kaikkia kuntia

Kuten VE B, mutta yksittäistapauksissa kustannukset jaetaan vain osan kuntien kanssa. Vaikutusten arvioinnissa on lähdetty siitä, että linjojen 70–74 nettokustannukset jaetaan vain Lahden ja Heinolan kesken, vaikka linjat kulkevat myös Hollolan kunnan alueen kautta. Malli mahdollistaa lisäksi sen, että yksittäinen kunta voi toivoa parempaa palvelutasoa ja vastata kokonaisuudessaan linjan nettokustannuksista.

VE C: Kunkin kunnan alueen pysäkkien lähtömäärien (tarjonnan) summa

Nettokustannukset jaetaan linjoittain kuntien alueella olevien pysäkkien suhteessa.

Kustannukset
määräytyvät
joukkoliikenteen
käytön mukaisesti

Kustannukset määräytyvät
joukkoliikenteen
tarjonnan mukaisesti

Joukkoliikenteen tarjontaan perustuvien kustannustenjakomallien VE B, VE B+ ja VE C kuvaus

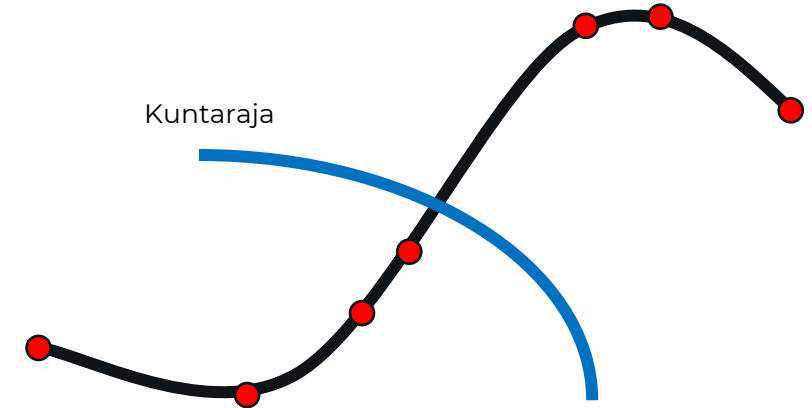
VE B ja VE B+: Linjakilometrien tarjonnan jakautuminen kunnittain

Nettokustannukset jaetaan kunnille nousujen sijaan kunnan alueella tapahtuvien linjakilometrien suhteessa. Mallissa voidaan tehdä poikkeuksia: mikäli jokin kunta haluaa parantaa palvelutasoa, mutta toinen kunta ei hyödy linjasta, voi kunta maksaa nettokustannukset kokonaan.

VE B+:ssa huomioidaan poikkeuksena linjat, jotka eivät hyödytä kaikkia kuntia

VE C: Pysäkkilähtöihin perustuva malli

Nettokustannuksia on mahdollista jakaa myös pysäkkien lähtömäärien mukaan. Kunkin kunnan alueen linjakilometrien sijasta jakoperusteena on kuntien alueella olevien pysäkkien määrä.



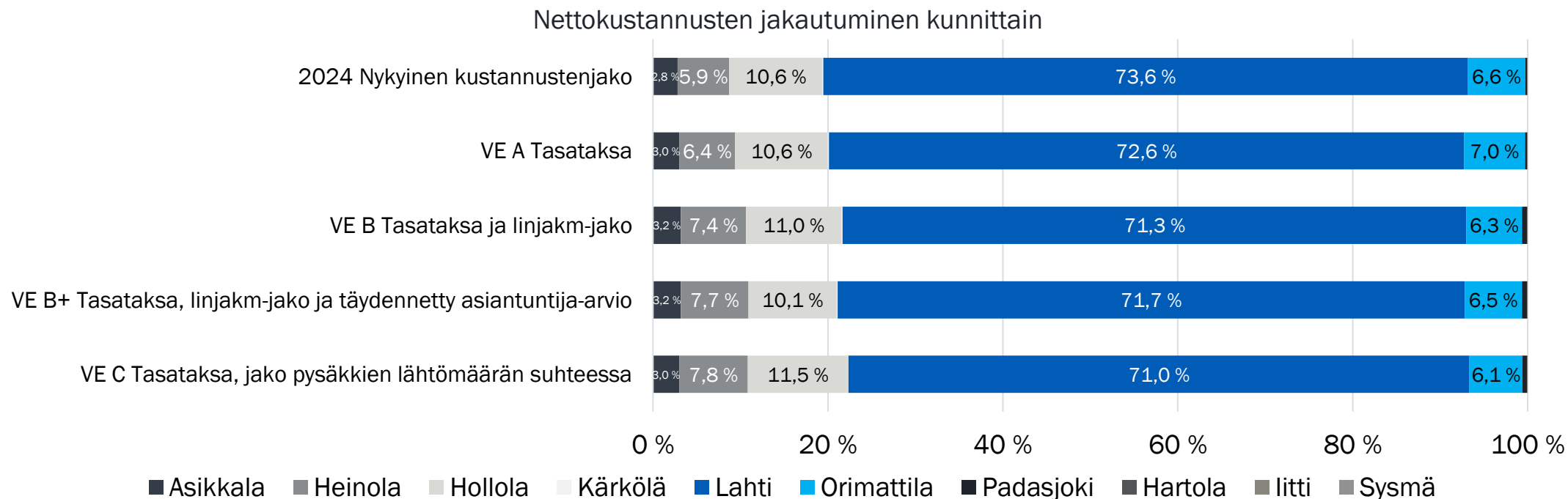
Esimerkissä linjakilometrien mukaisessa mallissa nettokustannukset jakautuisivat puoliksi, pysäkkilähtöihin perustuvassa mallissa jako olisi 4/7 ja 3/7.

Jos pysäkkiväli olisi tasainen koko linjan reitin varrella, pysäkkilähtöjen ja linjakilometrien mukaan tehtävä jako tuottaa saman lopputuloksen.

Kaikissa kustannustenjakovaihtoehdoissa oletuksena on, että lipputulot kohdistetaan ensin linjoittain. Tämän jälkeen liikennöintikustannuksista vähennetään lipputulot, jolloin saadaan linjoittain nettokustannukset, jotka jaetaan kuntien kesken alla sovitulla kustannustenjakomallilla. Kunkin kunnan linjakohtaisten nettokustannusten summasta muodostuu kunnan liikennöinnistä aiheutuvat nettokustannukset.

		Vaihtoehto	Menetelmä
Nykyiset vöhykkeet		2024 Nykyinen kustannustenjako	Nettokustannusten jako on nykyinen eli perustuu kuntalaisten tekemien nousumäärien suhteeseen. Nousumäärät saadaan matkakorteilla tehtävistä matkoista. Lisäksi on tehty myös tarkastelu Waltin matkustusdatalla siten, että kustannukset on jaettu koko vuoden liikennöintikustannusten, lipputulojen ja kuntalaisuustietojen mukaan.
		VE 0+: Nykyinen kustannustenjako huomioiden mobiililiput ja lähimaksu	Kustannustenjako on tehty nykytilanteesta siten, että Waltti-datan perusteella kotikunta arvioidaan hyödyntäen myös mobiililippujen ja lähimaksun validointidataa.
Tasataksa		VE A: Tasataksa (kuntalaisten tekemien nousujen suhde)	Kustannustenjako kuten VE 0+:ssa, mutta nousumäärät ja lipputulomuutokset on arvioitu tasataksan vaikutuksen mukaisesti.
		VE B: Tasataksa ja linjakilometrien jakautuminen kunnittain	Vaihtoehdossa on huomioitu tasataksan vaikutukset nousumääriin ja lipputuloihin. Tämän jälkeen nettokustannukset jaetaan kuntien kesken kunnan alueella liikennöitävien linjakilometrien suhteessa.
		VE B+: Tasataksa ja linjakilometrien jakautuminen kunnittain + arvioitu erikseen linjat, jotka eivät hyödytä kaikkia kuntia	Vaihtoehdossa on huomioitu tasataksan vaikutukset nousumääriin ja lipputuloihin. Tämän jälkeen lasketaan linjakilometrien jakautuminen kunnan alueella liikennöitävien linjakilometrien suhteessa. Asiantuntija-arvioin arvioidaan poikkeustapaukset, joissa nettokustannus kohdennetaan tietyille kunnalle tai tietyille kunnille. Vaikutusten arvioinnissa on linjojen 70–74 nettokustannukset on jaettu vain Lahden ja Heinolan kesken, vaikka linjat liikennöivät osin myös Hollolan kunnan alueen kautta.
		VE C: Tasataksa ja kunkin kunnan alueen pysäkkien lähtömäärien summa	Vaihtoehdossa on huomioitu tasataksan vaikutukset nousumääriin ja lipputuloihin. Tämän jälkeen lasketaan. Linjakohtaisesti nettokustannukset on jaettu kuntien alueella olevien pysäkkien määrän suhteessa.

Tasataksan ja kustannusjakomallien vaikutukset kuntien nettokustannusten jakautumiseen



Tasataksan myötä Lahden nettokustannukset jonkin verran alenevat, kun lyhyiden AB-lippujen hinnat kasvavat. Kehyskuntien asukkaat tekevät pidempiä matkoja ja näiden kuntien asukkaiden tekemien matkojen määrät kasvavat tasataksan myötä. Kustannustenjako tehdään kuitenkin VE A:ssa kuntalaisten tekemien matkojen suhteessa ja seutulinjoillakin lahtelaisten osuus on melko suuri, mikä pienentää Lahden kuntaosuuden vähenemistä ja kehyskuntien kuntaosuuksien kasvua.

Linjakilometrien mukainen nettokustannusten jako alentaa Lahden nettokustannuksia. Osassa kehyskuntia nettokustannukset kasvavat merkittävämmän, mihin vaikuttaa VE B:ssä kunnan alueella liikennöitävien linjakilometrien suurempi osuus. VE C:ssä kunnan alueen pysäkkien määrä vaikuttaa nettokustannuksiin. VE B:ssä ja VE C:ssä mallien toimivuuden kannalta olennaista on kokemus, kuinka oikeudenmukaisesti kuntarajojen koetaan sijaitsevan suhteessa liikennöintiin.

Tasataksan ja kustannusjakomallien vaikutukset kuntien nettokustannusten jakautumiseen

	Asikkala	Heinola	Hollola	Kärkölä	Lahti	Orimattila	Padasjoki	Hartola	Iitti	Sysmä	yhteensä
2024 Nyk. kustannustenjako	305 000	641 000	1 155 000	12 000	7 994 000	715 000	21 000	6 000	2 000	3 000	10 855 000
VE A Tasataksa	326 000	694 000	1 151 000	12 000	7 881 000	757 000	23 000	6 000	2 000	3 000	10 855 000
VE B Tasataksa ja linjakm-jako	346 000	807 000	1 189 000	11 000	7 741 000	688 000	61 000	6 000	2 000	3 000	10 855 000
VE B+ Tasataksa, linjakm-jako ja täydennetty asiantuntija-arvio	346 000	839 000	1 095 000	11 000	7 781 000	711 000	61 000	6 000	2 000	3 000	10 855 000
VE C Tasataksa, jako pysäkkien lähtömäärän suhteessa	327 000	850 000	1 245 000	4 000	7 706 000	657 000	54 000	6 000	2 000	3 000	10 855 000

Nettokustannusten jakautumisessa kunnittain on havaittavissa esimerkiksi seuraavia seikkoja eri vaihtoehdoissa:

- Tasataksa vähentää Lahden nettokustannuksia, koska AB-vyöhykkeiden lippujen hintojen nousun vuoksi kuntalaisten tekemien joukkoliikennematkojen määrä vähenee jonkin verran. Kehyskuntien asukkaat tekevät suhteessa useammin useamman vyöhykkeen matkoja, joten kehyskunnissa joukkoliikenteen käyttö kasvaa. VE A:ssa on nykyinen kustannustenjako kuntalaisten tekemien matkojen suhteessa. Pitkillä linjoilla lahtelaisten osuus on kuitenkin merkittävä, minkä vuoksi Lahden kustannusosuus ei laske kovin merkittävästi.
- VE B:ssä kustannustenjako on tehty kuntien alueella olevien linjakilometrien suhteessa. Kustannukset kasvavat erityisesti kunnissa, joiden alueella linjoista liikennöidään pidempi osuus, kuten Heinolassa ja Padasjoella. Lahdessa seutulinjat liikennöivät puolestaan tavallisesti melko lyhyen osuuden, mikä alentaa nettokustannuksia.
- VE C:ssä kustannustenjako tehdään kuntien alueella olevien pysäkkien lukumäärän suhteessa. Muutokset ovat samankaltaisia kuin VE B:ssä. Esimerkiksi Asikkalan ja Orimattilan kustannukset ovat VE B:tä alemmat. Heinolan kustannukset puolestaan kasvavat, mihin vaikuttaa Heinolassa oleva paikoin melko tiheä pysäkkiväli ja siten suurempi pysäkkien määrä.

Kustannustenjakovaihtoehtojen toimivuus suhteessa tärkeimpiin tavoitteisiin

Kaikissa kustannustenjakovaihtoehtoissa on oletuksena, että lipputulot kohdistetaan ensin linjoittain. Tämän jälkeen liikennöintikustannuksista vähennetään lipputulot, jolloin saadaan nettokustannukset, jotka jaetaan kuntien kesken alla olevan taulukon mukaisesti. Kunkin kunnan linjakohtaisten nettokustannusten summasta muodostuu kunnan liikennöinnistä aiheutuvat nettokustannukset.

Tavoite	VE 2024, nykytilanne	VE 0+ Kuntalaisten tekemien nousujen suhde (sis. myös mobiililiput ja lähimaksun)	VE A Tasataksa, nykytilanteen kustannusten-jako	VE B Linjakilometrien mukainen jako	VE B+ Linjakilometrien mukainen jako + asiantuntija-näkemyk	VE C Pysäkkien jakautuminen linjoittain
Toimivuus ilman kuntalaisuustietoja	Lähtökohtana matkakortin kuntalaisuustieto.	Lähtökohtana on nettokustannusten jako kuntalaisten tekemisen nousujen suhteessa. Kuntalaisuus arvioidaan Waltti-datan analyysillä.		Ei perustu matkustukseen eikä siten kuntalaisuustietoa tarvita.		
Ennakoitavuus	Kysyntä on todennäköisesti melko vakaata. Kustannustenjako matkakorttien kuntalaisuustiedon perusteella. Matkakorttien käyttö vähenee muiden maksutapojen yleistyessä.	Kysyntä on todennäköisesti melko vakaata. Kustannustenjako voidaan tehdä matkakorttien kuntalaisuustiedon mukaan, mutta kustannustenjako on hyvä tarkistaa muutaman vuoden välein tarkemman analyysin mukaisesti, kun matkakorttien käyttö vähenee.		Nettokustannustenjakoprosentit laskettavissa etukäteen. Nettokustannukset lasketaan jälkikäteen huomioiden toteutuneet lipputulot.		

Kustannustenjakovaihtoehtojen toimivuus suhteessa tärkeimpiin tavoitteisiin

Kaikissa kustannustenjakovaihtoehtoissa on oletuksena, että lipputulot kohdistetaan ensin linjoittain. Tämän jälkeen liikennöintikustannuksista vähennetään lipputulot, jolloin saadaan nettokustannukset, jotka jaetaan kuntien kesken alla olevan taulukon mukaisesti. Kunkin kunnan linjakohtaisten nettokustannusten summasta muodostuu kunnan liikennöinnistä aiheutuvat nettokustannukset.

Tavoite	VE 2024, nykytilanne	VE 0+ Kuntalaisten tekemien nousujen suhde (sis. myös mobiililiput ja lähimaksun)	VE A Tasataksa, nykytilanteen kustannusten-jako	VE B Linjakilo- metrien mukainen jako	VE B+ Linjakilometrien mukainen jako + asiantuntija- näkemys	VE C Pysäkkien jakautuminen linjoittain
Oikeuden- mukaisuus ja tasapuolisuus	Nettokustannukset jakautuvat kuntalaisten joukkoliikenteen käytön mukaan, joten jako on hyötyjä maksaa - periaatteen. Matkakorttien käytön vähentyessä voidaan kokea, ettei kustannustenjako tapahdu täysin tasapuolisesti.	Nettokustannukset jakautuvat kuntalaisten joukkoliikenteen käytön mukaan, joten jako on hyötyjä maksaa -periaatteen.		Malli ei ole välttämättä oikeudenmukai nen, jos kuntarajat eivät sijaitse koetun oikeuden- mukaisuuden suhteessa.	Mallissa voidaan tehdä poikkeuksia, jotta koetaan oikeuden- mukaisemmaksi.	Harvaan asutuilla alueilla pysäkkiväli voi olla pidempi, joten saatetaan kokea oikeuden- mukaisemmaksi. Lisäksi mallissa voidaan tehdä poikkeuksia, jotta koetaan oikeudenmukaisem maksi.
	Malli ei vastaa täysin aiheuttaja maksaa -periaatetta, koska matkan pituus ja matka-aika eivät vaikuta kustannustenjakoon.					
Matkustaja- määrän kasvuun kannustava	Matkustajamäärän kasvu lisää lipputuloja ja alentaa siten nettokustannusta. Jos matkustajamäärä kasvaa vain yksittäisessä kunnassa esim. maankäytön kehittymisen myötä, ko. kuntalaisten määrä linjalla kasvaa ja siten myös kunnan osuus nettokustannuksista kasvaa.			Matkustajamäärän kasvu lisää lipputuloja ja alentaa siten aina nettokustannusta.		

Kustannustenjakovaihtoehtojen toimivuus suhteessa selkeyteen, yksinkertaisuuteen sekä jakautumiseen matkustuksen ja kustannusten suhteessa

Tavoite	VE 2024, nykytilanne	VE 0+ Kuntalaisten tekemien nousujen suhde (sis. myös mobiililiput ja lähimaksun)	VE A Tasataksa, nykytilanteen kustannusten-jako	VE B Linjakilometrien mukainen jako	VE B+ Linjakilometrien mukainen jako + asiantuntija-näkemys	VE C Pysäkkien jakautuminen linjoittain
Selkeys, läpinäkyvyys ja ymmärrettävyys	Malli on yleisperiaatteeltaan ymmärrettävä, mutta käytännössä soveltaminen vaatii syvällisempää ymmärrystä.	Malli on yleisperiaatteeltaan ymmärrettävä, mutta käytännössä soveltaminen vaatii syvällisempää ymmärrystä.		Erittäin selkeä, läpinäkyvä ja ymmärrettävä. Linjakohtaiset kustannustenjakoprosentit ja muutokset on laskettavissa nopeasti ja yksinkertaisesti.		
Yksinkertaisuus ja vähäinen työmäärä jaon laskiessa sekä mallin työllistävyys	Edellyttää matkakorttien kuntalaisuustietoa. Kustannustenjako vaatii jonkin verran työtä.	Edellyttää Waltti-datan kuntalaisuustietoa. Kuntalaisuustiedon tarkempi analysointi on merkittävämpi työ.		Nettokustannustenjakoprosentit laskettavissa helposti. Lipputulojen linjakohtainen jako edellyttää jonkin verran työtä.		

Kustannustenjakovaihtoehtojen toimivuus suhteessa selkeyteen, yksinkertaisuuteen sekä jakautumiseen matkustuksen ja kustannusten suhteessa

Tavoite	VE 2024, nykytilanne	VE 0+ Kuntalaisten tekemien nousujen suhde (sis. myös mobiililiput ja lähimaksun)	VE A Tasataksa, nykytilanteen kustannusten-jako	VE B Linjakilometrien mukainen jako	VE B+ Linjakilometrien mukainen jako + asiantuntija-näkemys	VE C Pysäkkien jakautuminen linjoittain
Jakautuminen matkustuksen suhteessa – ”hyötyjä maksaa -periaate”	Jakautuu kuntalaisten tekemien matkojen suhteessa. Matkakorttien käytön vähentäminen voi vähentää jakautumista matkustuksen suhteessa.	Jakautuu kuntalaisten tekemien matkojen suhteessa. Malli ei vastaa täysin hyötyjä maksaa –periaatetta, koska matkan pituus ja matka-aika eivät vaikuta kustannusten jakautumiseen.	Malli ei huomioi matkustuksen jakautumista kunnittain.			
Jakautuminen kustannusten suhteessa – ”aiheuttaja maksaa -periaate”	Jakautuu kuntalaisten tekemien matkojen suhteessa. Lisäksi malli ei huomioi, minkä kunnan asukkaat matkustavat eri pysäkkiväleillä. Matkakorttien käytön vähentäminen voi vähentää jakautumista matkustuksen suhteessa.	Jakautuu kuntalaisten tekemien matkojen suhteessa. Malli ei vastaa täysin aiheuttaja maksaa -periaatetta, koska matkan pituus ja matka-aika eivät vaikuta kustannusten jakautumiseen. Lisäksi malli ei huomioi, minkä kunnan asukkaat matkustavat eri pysäkkiväleillä.	Malli vastaa aiheuttaja maksaa – periaatetta, kun kuntarajat sijaitsevat sopivasti.	Malli vastaa aiheuttaja –maksaa periaatetta, mitä voidaan tarvittaessa tarkentaa kuntien kesken.	Malli vastaa aiheuttaja – maksaa periaatetta, mitä voidaan tarvittaessa tarkentaa kuntien kesken.	

Kustannustenjakovaihtoehtojen toimivuus palvelutasoa muutettaessa ja kuntalaisuustietojen puuttuessa

Tavoite	VE 2024, nykytilanne	VE 0+ Kuntalaisten tekemien nousujen suhde (sis. myös mobiililiput ja lähimaksun)	VE A Tasataksa, nykytilanteen kustannustenjako	VE B Linjakilometrien mukainen jako	VE B+ Linjakilometrien mukainen jako + asiantuntijanäkemys	VE C Pysäkkien jakautuminen linjoittain
Linjasto- ja palvelutason muutosten vaikutukset	Linjareitin jatkamisesta tai uudesta linjasta aiheutuvat kustannukset menevät suurelta osin linjaa eniten käyttävien matkustajien asuinkunnille riippumatta siitä, palveleeko reitin jatkaminen kuntaa. Tämä voi osoittautua epäoikeudenmukaiseksi, jos matkustajamäärät eivät jatketulla osuudella kasva samassa suhteessa kustannusten kasvun kanssa.			Kustannukset kasvavat kunnalla, jossa palvelutaso- tai linjastomuutos toteutetaan. Esimerkiksi koko linjan vuorovälin tihennys kasvattaa kaikkien kuntien rahoitusta.		
Toimiva malli, vaikka kuntalaisuus-tieto puuttuu	Malli edellyttää kuntalaisuustietoa.			Malli toimii ilman kuntalaisuustietoa.		

Tasataksanmallin ja kustannustenjakovaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa huomioitavat asiat

Työssä on käytetty matkustus- ja lipputuloaineistoa vuodelta 2024. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu seuraavat tekijät, jotka vaikuttavat tulosten luotettavuuteen:

- Lippujen hinnoittelussa on tapahtunut muutoksia vuoden 2024 aikana ja vuoden 2025 alussa. Vuoden 2025 alusta henkilöliikenteen arvonlisäverokanta nousi, minkä vuoksi lippujen hintoja on korotettu. Työssä on tarkasteltu arvonlisäverottomia lippujen hintoja. Muutokset lippujen hinnoissa on voinut vaikuttaa kysyntään, mikä on voinut vaikuttaa LSL:n arvonlisäverottomaan lipputulokertymään.
- Lippujen hinnoittelua on uudistettu vuoden 2025 alussa. Aiemmin pidemmän kausilipun ostamisesta ei ole ollut asiakkaalle varsinaista hyötyä, mutta vuoden 2024 aikana toteutetun lippujen hinnoittelun muutosten vuoksi hyöty on kasvanut. Tämän vuoksi aiemmin pitkiä kausilippuja ei juurikaan myyty, mutta ennen hintojen korotusta joulukuussa 2024 pitkiä kausilippuja myytiin enemmän. Tämän vuoksi kausiliput on jätetty työssä tehdyistä tarkasteluista pois.
- IQ Paymentsin mobiililipputulot eivät ole Waltin lipputuloissa mukana, mikä on tunnistettu vasta työn loppuvaiheessa. Tämän vuoksi työssä on jonkin verran virheellisesti laskettu kertalipputuloille keskimääräinen lipputulo/nousu, vaikka nykyisessä kustannustenjaossa lipputulo kohdistuu linjalle, jossa lipun osto on tehty. Tosin keskimäärin suuressa aineistossa vaihtomatkat jakautuvat tasaisesti. IQ Paymentsin lipputulojen huomiointi pienentää lippujen hintojen korotustarvetta, koska lippuja myydään vain AB-alueelle ja liput ovat mobiilikertalippuja. Lisäksi korotusprosentti lasketaan suuremmasta lipputulojen summasta.
- Hintajoustoihin liittyy epävarmuutta. Tämän vuoksi on tunnistettavissa, että kahden vyöhykkeen lippujen hintojen korotustarve on 4,6–6,5 %, jotta kokonaislipputulot säilyvät ennallaan. Lyhyellä aikavälillä korotustarve on noin 4,5–5,0 %. Kaikkiin käyttäjäryhmiin on kohdistettu sama korotustarve, vaikka toisaalta lippujen hintojen hintasuhteet eri käyttäjäryhmillä eivät ole nykyisin välttämättä täysin optimaaliset. Lippujen hintoja muutettaessa on hyvä tavoitella tiettyjä alennuksia eri käyttäjäryhmillä ja pyöristää lippujen hintoja esim. 5 sentin tarkkuuteen tai tasaeuroon.
- Koululaislippujen ja Kelan koulumatkalippujen lipputulomuutoksia ei ole huomioitu lippujen hintojen korotuksessa. LSL ja kunnat voivat sopia koululaislippukorvauksesta. 7–10 km matkoilla Kelan koulumatkalippukorvaukseen LSL:lle vaikuttaa opiskelijoiden lipun hinta. Nämä korottavat lipputulokertymää ja siten pienentävät lippujen hintojen korotustarvetta.
- Lippujen hintojen korotustarve on arvioitu ensisijaisesti lippujen hintojen muutosten kautta. Tasatakseen liittyy monia laadullisia tekijöitä, joita ei ole huomioitu korotustarpeessa.

5. Yhteenvedo

Tasataksamallin lähtökohtana on pidetty LSL:n kokonaislipputulosten säilymistä ennallaan. Tasataksa toteutettaisiin siis siten, että kolmen ja neljän vyöhykkeen lippujen hinnat alenevat ja kahden vyöhykkeen lippujen hinnat nousevat. Tasataksan käyttöönoton myötä kahden vyöhykkeen lippujen hintoja on tarve nostaa 4,6–5,0 %, jotta kokonaislipputulot säilyvät ennallaan. Muutos on melko vähäinen, koska nykyisin 93 % nousuista tehdään kahden vyöhykkeen matkoilla. Käänteisesti enemmistöllä matkustajista lippujen hinnat jonkin verran nousevat.

Työssä on arvioitu, että LSL:n nousumäärä alenisi noin 1,2 % kahden vyöhykkeen lippujen hintojen korottamisen vuoksi (hintajousto -0,4). Työssä tehdyin liikennemallitarkasteluin on saatu samankaltaiset tulokset eli Lahdessa joukkoliikenteen käyttö jonkin verran vähenee, mutta pitkillä matkoilla matkustajamäärät kasvavat. Data-analyysi eivätkä liikennemallitarkastelut kuitenkaan huomioi laadullisia tekijöitä, kuten tasataksan selkeyttä ja yksinkertaisuutta, mikä voi lisätä matkustajamääriä. Varsinkin kertamatkojen ostaminen busseista nopeutuu ja on yksinkertaisempaa, kun lipunmyyntilaitteella ei ole tarvetta enää valita vyöhykemäärää, vaan riittää esimerkiksi lähimaksun näyttö lukijalle. Työssä ei ole

arvioitu myöskään muutoksia koululaislippujen ja KELA:n koulumatkalippujen lipputulosten muutoksia. KELA:n korvaus nousee 7–10 km matkoilla. Laadullisten tekijöiden ja KELA:n koulumatkalippujen myötä voidaan arvioida, että lippujen hintojen korotustarve olisi lopulta jonkin verran alhaisempi.

Tehdyn kyselytutkimuksen perusteella tasataksamalli olisi nykyistä vyöhykemallia suositumpi. Kuitenkin jonkin verran suurempi osa vastaajista ei olisi valmis maksamaan tasataksan edellyttämää lippujen hintojen nostoa.

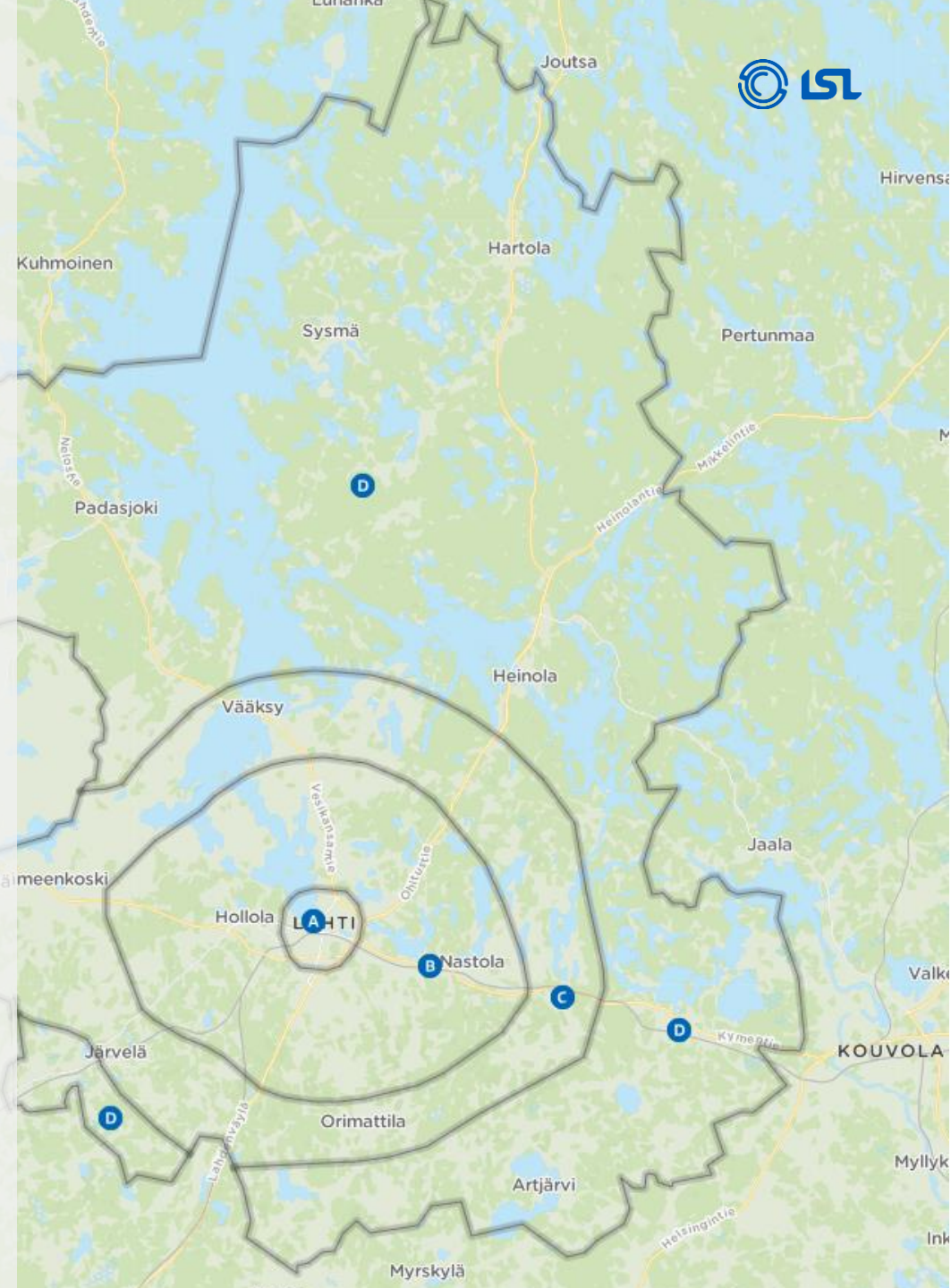
Kustannustenjako tehdään nettokustannuksista linjakohtaisesti. Eli ensin liikennöintikustannuksista vähennetään lipputulot ja jäljelle jäävät nettokustannukset jaetaan kustannustenjakoperiaatteen mukaisesti. Tasataksa vähentää jonkin verran lahtelaisten osuutta matkustuksesta ja lisää kehyskuntien asukkaiden matkustusta. Siten tasataksa alentaa jonkin verran Lahden nettokustannuksia, mutta lisää kehyskuntien osuuksia.

Työssä on tarkasteltu myös muita nettokustannusten jakotapoja. Kuntien alueiden linjakilometrien ja pysäkkien lähtömäärän mukaiseen jakoon vaikuttaa merkittävästi kuntarajojen sijoittuminen linjakohtaisesti. Näissä malleissa erityisesti Heinolan ja Padasjoen osuudet kasvaisivat nykyisestä.

Liite: Täydentävä tarkastelu kahdesta eri lippujen hintavaihtoehdon vaikutuksista

Tarkastellut lippujen hintavaihtoehdot:

- Lisätarkastelu 1: kertalippu 3,00 €, kausilippu 63 €
- Lisätarkastelu 2: kertalippu 3,05 €, kausilippu 64 €



Työssä on tarkasteltu kahta eri lisävaihtoehtoa lippujen hinnoitteluksi. Ensimmäisessä vaihtoehdossa aikuisten kertalippu on 3,00 € ja kausilippu 63 €. Toisessa vaihtoehdossa aikuisten kertalippu on 3,05 € ja kausilippu 64 €. Muiden asiakasryhmien kertalippujen ja kausilippujen hinnat on laskettu vaihtoehtoissa nykyisten alennusprosenttien mukaisesti. Taulukossa on esitetty rinnakkain varsinaisessa työssä tarkastellut lippujen hintavaihtoehdot sekä lisätarkasteluiden lippujen hinnat.

Vuoden 2025 hinnat sekä pyöristämättömät hinnat eri hinnankorotuksilla

Mobiili- ja arvokertaliput

Vyöhykkeet	2 vyöhykettä (AB,BC,CD)	3 vyöhykettä (ABC, BCD)	4 vyöhykettä (ABCD)
Aikuinen	2,95	5,00	6,00
Lapsi 7 -16 v	1,50	2,50	3,00
Nuori 17- 19 v.	2,10	3,50	3,00
Opiskelija	2,10	3,50	4,00
Seniори yli 65 v.	2,10	3,50	4,50

Varsinaisessa työssä tarkastellut lippujen hintojen korotusvaihtoehdot.

Hintajousto -0,3 ja korotus 4,6 %	Hintajousto - 0,4 ja korotus 5,0 %	Hintajousto -0,6 ja korotus 6,5 %
3,09	3,10	3,14
1,57	1,58	1,60
2,20	2,21	2,24
2,20	2,21	2,24
2,20	2,21	2,24

Lisätarkastelu 1 Lisätarkastelu 2

Kertalippu 3,00 €, korotus 1,7 %	Kertalippu 3,05 €, korotus 3,4 %
3,00	3,05
1,53	1,55
2,14	2,17
2,14	2,17
2,14	2,17

Kausiliput

Vyöhykkeet	2 vyöhykettä (AB,BC,CD)	3 vyöhykettä (ABC, BCD)	4 vyöhykettä (ABCD)
Aikuinen	62,00	78,00	88,00
Lapsi 7 -16 v	31,00	39,00	44,00
Nuori 17- 19 v.	44,00	55,00	62,00
Opiskelija	44,00	55,00	62,00
Seniори yli 65 v.	44,00	55,00	62,00

Hintajousto -0,3 ja korotus 4,6 %	Hintajousto -0,4 ja korotus 5,0 %	Hintajousto -0,6 ja korotus 6,5 %
64,85	65,10	66,03
32,43	32,55	33,02
46,02	46,20	46,86
46,02	46,20	46,86
46,02	46,20	46,86

Kausilippu 63 €, korotus 1,6%	Kausilippu 64 €, korotus 3,2 %
63,00	64,00
31,50	32,00
44,71	45,42
44,71	45,42
44,71	45,42

Tasataksamallin vaikutukset matkustajamääriin lisätarkastelussa 1

LSL:n liikenteessä tehtiin 7,94 milj. nousua vuonna 2024. Data-analyysissä on ollut mukana nykytilanteen osalta 6,108 milj. nousua. Nousumäärien ero aiheutuu siitä, ettei data-analyysiin ole otettu mukaan koululaislippuja, Kela-koulumatkalippuja eikä ilmaismatkoja, kuten lastenvaunujen kanssa matkustavia. Nämä ovat käyttäjille ilmaisia, minkä vuoksi lippujen hintamuutokset eivät vaikuta matkustukseen, vaikkakin hintamuutokset vaikuttavat jonkin verran LSL:n saamiin lipputuloihin. Lisäksi tarkastelussa ei ole ollut mukana iQ Paymentsin mobiilisovelluksella tehtyjä matkoja, joiden määrä on 0,7 milj. vuodessa. **Jos tasataksaan siirryttäessä kahden vyöhykkeen lippujen hinnat nousevat 1,6–1,7 %, kokonaisnousumäärän on arvioitu kasvavan noin 4 000 nousulla/vuosi (+0,1 %).** Käytännössä hintajoustotarkastelun perusteella nousumäärät eivät siis muutu. Tasataksalla voi olla muita myönteisiä vaikutuksia esimerkiksi selkeyteen ja yksinkertaisuuteen, mikä voi lisätä jonkin verran joukkoliikenteen käyttöä.

Nykytila	Kahden vyöhykkeen aikuisten lippujen hinnat	AB	ABC	ABCD	BC	BCD	CD	Yhteensä
Kertalippu	2,95 €	531 000	21 000	17 000	3600	300	9 200	582 000
Lähimaksu	3,10 €	446 000	15 000	15 000	2 300	350	9 200	488 000
Arvolippu	3,00 €	1 300 000	27 000	24 000	5 400	600	29 000	1 385 000
Kausilippu	62,00 €	3 386 000	148 000	98 000	3 900	50	17 000	3 653 000
Yhteensä		5 663 000	211 000	154 000	15 000	1 300	64 000	6 108 000

Lisätarkastelu 1	Kahden vyöhykkeen aikuisten lippujen hinnat	AB	ABC	ABCD	BC	BCD	CD	Yhteensä
Kertalippu	3,00 €	527 000 (-0,7 %)	24 000 (+14,1 %)	20 000 (+18,1 %)	3 600 (-0,7 %)	300 (+12,8 %)	9 200 (-0,7 %)	584 000 (+0,4 %)
Lähimaksu	3,10 €	443 000 (-0,7 %)	17 000 (+15,5 %)	18 000 (+19,5 %)	2 300 (-0,7 %)	400 (+15,5 %)	9 100 (-0,7 %)	490 000 (+0,5 %)
Arvolippu	3,00 €	1 291 000 (-0,7 %)	31 000 (+15,7 %)	28 000 (+19,8 %)	5 400 (-0,7 %)	700 (+15,7 %)	28 000 (-0,7 %)	1 385 000 (-0,0 %)
Kausilippu	63,00 €	3 364 000 (-0,6 %)	159 000 (+7,5 %)	109 000 (+11,2 %)	3 900 (-0,6 %)	50 (+7,6 %)	17 000 (-0,6 %)	3 653 000 (+0,0 %)
Yhteensä		5 626 000 (-0,7 %)	231 000 (+9,8 %)	176 000 (+14,1 %)	15 000 (-0,7 %)	1 500 (+14,7 %)	64 000 (-0,7 %)	6 112 000 (+0,1 %)

Tasataksamallin vaikutukset matkustajamääriin lisätarkastelussa 2

Jos tasataksaan siirryttäessä kahden vyöhykkeen lippujen hinnat nousevat 3,2–3,4 %, kokonaisnousumäärän on arvioitu laskevan noin 35 000 nousulla/vuosi (-0,6 %). Lippujen hintojen muutokset siis kokonaisuutena laskevat jonkin verran joukkoliikenteen käyttöä.

Tasataksalla voi olla kuitenkin muita myönteisiä vaikutuksia esimerkiksi selkeyteen ja yksinkertaisuuteen, mikä voi lisätä jonkin verran joukkoliikenteen käyttöä.

Nykytila	Kahden vyöhykkeen aikuisten lippujen hinnat	AB	ABC	ABCD	BC	BCD	CD	Yhteensä
Kertalippu	2,95 €	531 000	21 000	17 000	3 600	300	9 200	582 000
Lähimaksu	3,10 €	446 000	15 000	15 000	2 300	350	9 200	488 000
Arvolippu	3,00 €	1 300 000	27 000	24 000	5 400	600	29 000	1 385 000
Kausilippu	62,00 €	3 386 000	148 000	98 000	3 900	50	17 000	3 653 000
Yhteensä		5 663 000	211 000	154 000	15 000	1 300	64 000	6 108 000

Lisätarkastelu 1	Kahden vyöhykkeen aikuisten lippujen hinnat	AB	ABC	ABCD	BC	BCD	CD	Yhteensä
Kertalippu	3,05 €	524 000 (-1,4 %)	24 000 (+14,1 %)	20 000 (+17,8 %)	3 600 (-1,4 %)	300 (+12,4 %)	9 100 (-1,4 %)	580 000 (-0,3 %)
Lähimaksu	3,15 €	440 000 (-1,4 %)	17 000 (+15,5 %)	18 000 (+19,2 %)	2 200 (-1,4 %)	400 (+15,1 %)	9 100 (-1,4 %)	487 000 (-0,2 %)
Arvolippu	3,05 €	1 283 000 (-1,4 %)	31 000 (+15,7 %)	28 000 (+19,4 %)	5 400 (-1,4 %)	700 (+15,2 %)	28 000 (-1,4 %)	1 376 000 (-0,7 %)
Kausilippu	64,00 €	3 342 000 (-1,3 %)	158 000 (+7,5 %)	109 000 (+10,8 %)	3 900 (-1,3 %)	50 (+7,1 %)	17 000 (-1,3 %)	3 630 000 (-0,6 %)
Yhteensä		5 588 000 (-1,3 %)	230 000 (+9,3 %)	175 000 (+13,7 %)	15 000 (-1,3 %)	1 500 (+14,3 %)	63 000 (-1,3 %)	6 073 000 (-0,6 %)

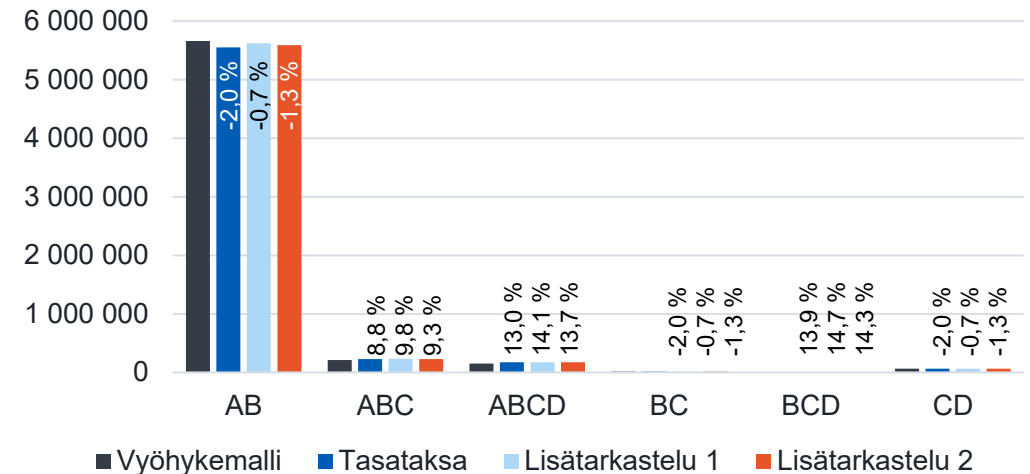
Lisätarkastelussa olleiden vaihtoehtojen vaikutukset nousumääriin ja lipputuloihin vyöhykeyhdistelmittäin

Lisätarkastelussa olleet vaihtoehdot vähentävät matkustamista vähemmän kuin varsinaisessa raportissa tarkasteltu tasataksavaihtoehto. Lisätarkastelussa 1 kokonaisnousumäärät jonkin verran kasvaisivat. Varsinaisen raportin tasataksavaihtoehdossa lähtökohtana on ollut LSL:n kokonaislipputulojen säilyminen ennallaan. Jos lippujen hintoja korotetaan kuitenkin vähemmän, LSL:n kokonaislipputulot eivät säilyisi ennallaan, vaan vähenisivät. Sen vuoksi lisätarkasteluissa matkamäärät nousevat enemmän, mutta lipputulot vähenevät. Oheisista kaavioista on havaittavissa vaikutukset nykyisin vyöhykkein ja vyöhykeyhdistelmittäin.

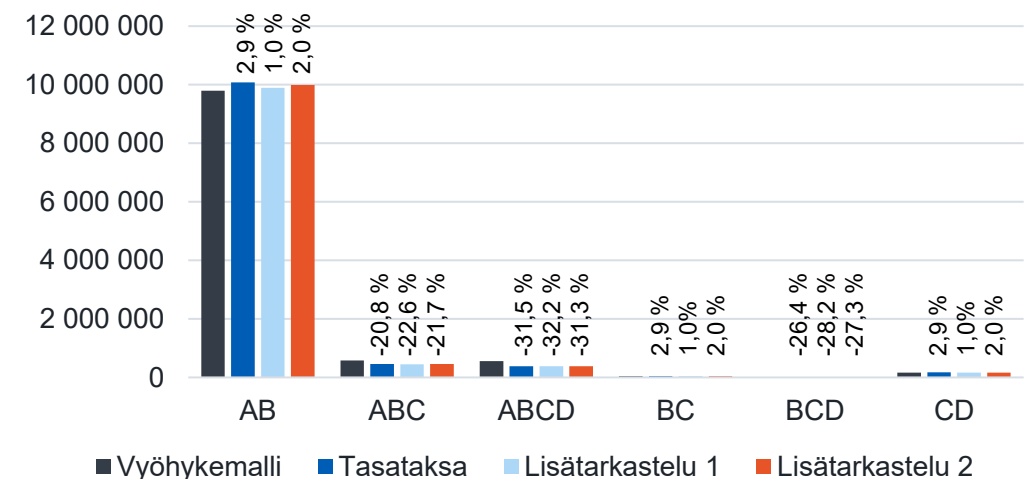
AB-vyöhykkeen lipputulot kasvavat lisätarkastelussa 1 noin 100 000 euroa (+1,0 %) ja lisätarkastelussa 2 noin 190 000 euroa (+2,0 %). Pidempien matkojen lipputulot laskevat, koska usean vyöhykkeen lippujen hinnat alenevat merkittävästi. Pitkien matkojen lipputulot vähenevät lisätarkastelussa 1 noin 310 000 euroa ja lisätarkastelussa 2 noin 300 000 euroa.

Kokonaislipputulot laskevat lisätarkastelussa 1 noin 210 000 euroa ja lisätarkastelussa 2 noin 105 000 euroa.

Vaikutukset matkamääriin vyöhykkeittäin



Vaikutukset lipputuloihin vyöhykkeittäin



Lisätarkasteluissa on tarkasteltu kahta vaihtoehtoa:

- **Lisätarkastelussa 1** aikuisten kertalipun hinta on 3,00 € ja kausilipun hinta 63 €. Kahden vyöhykkeen lippujen hinnat nousevat 1,7 % ja kausilipun hinta 1,6 %. Kokonaisnousumäärät arviolta kasvavat 0,1 % (+4 000 nousua/v) ja kokonaislipputulot alenevat 1,9 % (-215 000 €/v).
- **Lisätarkastelussa 2** aikuisten kertalipun hinta on 3,05 € ja kausilipun hinta 64 €. Kahden vyöhykkeen lippujen hinnat nousevat 3,4 % ja kausilipun hinta 3,2 %. Kokonaisnousumäärät vähenevät arviolta 0,6 % (-35 000 €/v) ja kokonaislipputulot alenevat 1,0 % (-110 000 €/v).

Molemmissa lisätarkasteluissa vaikutukset on arvioitu käyttäen -0,4 hintajoustoa. Vaikutukset nousumääriin ja lipputuloihin on arvioitu hintajouaston kautta. Tasataksan myötä tapahtuva lippujärjestelmän ja maksamisen selkeys ja yksinkertaisuus voivat vaikuttaa myös yhtä paljon tai enemmän, sillä muutokset nousumäärissä ja lipputulouissa ovat varsin pieniä tarkastelluissa lisätarkasteluissa.

Joukkoliikenteen arvonlisäverokannan muutoksilla on myös vaikutuksensa LSL:n lipputuloihin. Vuonna 2025 arvonlisäverokanta on ollut 14 %, kun se aiemmin oli pitkään 10 %. Tämän vuoksi lippujen hintoja on nostettu.

Joukkoliikenteen arvonlisäverokanta on alenemassa 13,5 %:iin. Tämän myötä LSL:n lipputulot kasvavat jonkin verran, jos lippujen nimellishintoja ei muuteta. Eräänä vaihtoehtona on siirtää tämä 0,5 % arvonlisäverokannan muutoksen tuoma lisälipputulo lippujen hintoihin siten, että tasataksan myötä lippujen hintojen korotuspaine on vähäisempi. Arvonlisäverokannan muutos lisää LSL:n lipputuloja noin 50 000 €/v eli kattaisi lähes puolet lisätarkastelun 2 lisäsubventiotarpeesta.

Pidempien ABC-, ABCD- ja BCD-vyöhykkeiden matkojen määrä kasvaa hintojen laskiessa. Lisätarkastelu 1:ssä kasvu on suurempaa kuin kahden vyöhykkeen matkojen vähenemä, jonka takia kokonaismatkamäärä kasvaa 0,1 %. Lisätarkastelu 2:ssa pitkien matkojen kasvu on lähes yhtä suurta, mutta kokonaismatkamäärä laskee korkeamman hinnan vuoksi 0,6 %.

AB-vyöhykkeen lipputulot kasvavat lisätarkastelussa 1 noin 100 000 euroa (+1,0 %) ja tarkastelussa 2 noin 190 000 euroa (+2,0 %). Pidempien matkojen lipputulot laskevat, koska usean vyöhykkeen lippujen hinnat alenevat merkittävästi. Pitkien matkojen lipputulot vähenevät lisätarkastelussa 1 noin 310 000 euroa ja tarkastelussa 2 noin 300 000 euroa.

Hintavertailu

Kertaliput / Aikuinen

	Voimassa olevat hinnat			1.6.2026 alkaen	Muutos		
Vyöhykkeet	2	3	4	Tasataksa	2	3	4
Mobiili ja arvo	2,95 €	5,00 €	6,00 €	2,95 €	0 %	-41 %	-51 %
Lähimaksu	3,10 €	5,15 €	6,15 €	3,10 €	0 %	-40 %	-50 %

Kertaliput / Lapsi

	Voimassa olevat hinnat			1.6.2026 alkaen	Muutos		
Vyöhykkeet	2	3	4	Tasataksa	2	3	4
Mobiili ja arvo	1,50 €	2,50 €	3,00 €	1,50 €	0 %	-40 %	-50 %
Käteinen	2,50 €	3,50 €	4,00 €	2,50 €	0 %	-29 %	-38 %

Kertaliput / Seniori, opiskelija ja nuori

	Voimassa olevat hinnat			1.6.2026 alkaen	Muutos		
Vyöhykkeet	2	3	4	Tasataksa	2	3	4
Mobiili ja arvo	2,10 €	3,50 €	4,20 €	2,10 €	0 %	-40 %	-50 %

Kausiliput / Aikuinen

	Voimassa olevat hinnat			1.6.2026 alkaen	Muutos		
Vyöhykkeet	2	3	4	Tasataksa	2	3	4
30vrk	62 €	78 €	88 €	62 €	0 %	-21 %	-30 %
90vrk	180 €	200 €	220 €	180 €	0 %	-10 %	-18 %
180vrk	330 €	360 €	390 €	330 €	0 %	-8 %	-15 %
270vrk	465 €	500 €	535 €	465 €	0 %	-7 %	-13 %
365vrk	590 €	635 €	680 €	590 €	0 %	-7 %	-13 %

Kausiliput / Lapsi

	Voimassa olevat hinnat			1.6.2026 alkaen	Muutos		
Vyöhykkeet	2	3	4	Tasataksa	2	3	4
30vrk	31 €	39 €	44 €	31 €	0 %	-21 %	-30 %
90vrk	85 €	100 €	110 €	85 €	0 %	-15 %	-23 %
180vrk	165 €	180 €	195 €	165 €	0 %	-8 %	-15 %
270vrk	230 €	250 €	270 €	230 €	0 %	-8 %	-15 %
365vrk	255 €	318 €	340 €	255 €	0 %	-20 %	-25 %

Kausiliput / Seniori, opiskelija ja nuori. Opiskelijalla 30 ja 90vrk.

	Voimassa olevat hinnat			1.6.2026 alkaen	Muutos		
Vyöhykkeet	2	3	4	Tasataksa	2	3	4
30vrk	44 €	55 €	62 €	44 €	0 %	-20 %	-29 %
90vrk	125 €	140 €	155 €	125 €	0 %	-11 %	-19 %
180vrk	230 €	250 €	270 €	230 €	0 %	-8 %	-15 %
270vrk	315 €	345 €	375 €	315 €	0 %	-9 %	-16 %
365vrk	420 €	445 €	470 €	420 €	0 %	-6 %	-11 %

Päiväliput / Aikuinen

	Voimassa olevat hinnat			1.6.2026 alkaen	Muutos		
Vyöhykkeet	2	3	4	Tasataksa	2	3	4
1 vrk	10 €	15 €	20 €	10 €	0 %	-33 %	-50 %
3 vrk	20 €	25 €	30 €	20 €	0 %	-20 %	-33 %
7 vrk	30 €	35 €	40 €	30 €	0 %	-14 %	-25 %

Päiväliput / Lapsi

	Voimassa olevat hinnat			1.6.2026 alkaen	Muutos		
Vyöhykkeet	2	3	4	Tasataksa	2	3	4
1 vrk	5 €	8 €	10 €	5 €	0 %	-33 %	-50 %
3 vrk	10 €	13 €	15 €	10 €	0 %	-20 %	-33 %
7 vrk	15 €	18 €	20 €	15 €	0 %	-14 %	-25 %

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Asikkalan nuorisovaltuuston lausunto liikenteen tasataksamallista

Asikkalan nuorisovaltuusto kiittää mahdollisuudesta lausua liikenteen tasataksamallista ja toteaa kannanottonaan seuraavaa.

Liikenteen tasataksamalli on Asikkalan nuorisovaltuuston näkemyksen mukaan oikeudenmukainen ja nuorten osallisuutta tukeva tapa veloittaa joukkoliikenteen maksuja. Tasataksan koetaan mahdollistavan aiempaa paremmin myös syrjäseudun nuorten matkustamista joukkoliikenteellä, mikä lisää osallistumisen mahdollisuuksia.

Tasataksan nähdään vähentävän monimutkaisuutta, matkojen maksamiseen kuluva aikaa, mahdollisia virheellisistä vyöhykkeistä johtuvia yliveloituksia sekä sekaannuksia ja yksinkertaistavan matkantekoa sekä matkustajan, että henkilöstön näkökulmasta. Tämä toivottavasti tukee myös aikatauluissa pysymistä aiempaa paremmin.

Tasataksamalli on nuorisovaltuuston näkemyksen mukaan seudullisen joukkoliikenteen järjestämisen kannalta kannatettava ja hyvä vaihtoehto.

Asikkalassa 23.9.2025

Asikkalan nuorisovaltuusto

**Lausunto tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen
Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle**
Vanhus- ja vammaisneuvosto 21.10.2025

Dnro
265/00.01.08/2025

Päätös

Vanhus- ja vammaisneuvosto ei anna lausuntoa seudullisen joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen. Neuvosto pyytää selvitystä kuntien kustannusten määräytymisestä ja mistä erot esimerkiksi Hartolan (6000 e), Sysmän (3000 e) ja litin (2000 e) kuntaosuuksien suuruudessa johtuvat.

Asian käsittely

Esittelijä

hyvinvointikoordinaattori Johanna Huttunen

Päätösehdotus

Vanhus- ja vammaisneuvosto antaa halutessaan lausuntonsa seudullisen joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen ja toimittaa sen tiedoksi kunnanhallitukselle sekä Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle.

Valmistelija

Johanna Huttunen
hyvinvointikoordinaattori
etunimi.sukunimi(a)hartola.fi puh. 044 743 2575

Asian valmistelu

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta on kokouksessaan 20.5.2025 §31 päättänyt pyytää lausuntoja seudullisen joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen jäsenkunniltaan, Päijät-Hämeen hyvinvointialueelta, Päijät-Hämeen liitolta, toimialueen kuntien vanhus-, nuoriso- ja vammaisneuvostoilta ja kumppanuuspöydiltä, Hämeen kauppakamarilta sekä Päijät-Hämeen yrittäjiltä Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle osoitettuna.

Lausuntoaikaa on jatkettu 31.10.2025 asti.

Pöytäkirjanote sekä seudullisen joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitys ovat esityslistan liitteinä.

Hartolan kunnan vanhus- ja vammaisneuvosto antaa halutessaan lausuntonsa seudullisen joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Jakelu

Lahden kaupunki / Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Kunnanhallitus

Liitteet

Liite1	Liite 1, lausuntopyyntöön 15.9.2025 tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen
Liite2	Liite 2, lausuntopyyntöön 15.9.2025 tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen

Asiakirjan ovat allekirjoittaneet

Nimi	Tunnistautuminen	Aika
Eija Launia	Suomi.fi	12.06.2025 12:07:43 UTC+03:00



Tämä dokumentti on sähköisesti allekirjoitettu

Sisällys: - Kansilehti (1 sivu)
- Alkuperäinen dokumentti (5 sivua)

kaupunginhallitus

§ 147

09.06.2025

kaupunginhallitus

Aika 09.06.2025 klo 15:00 - 17:21**Paikka** kaupunginhallituksen huone tai Teams**Osallistujat**

	Nimi	Tehtävä	
Läsnä	Lehtimäki Kirsi	puheenjohtaja	Poistui klo 17.14 § 151
	Kalmi Venla	1. varapuheenjohtaja	
	Ruuth Jarmo	2. varapuheenjohtaja	
	Erkkilä Timo	jäsen	
	Huvinen Kimmo	jäsen	
	Järvinen Kaija	jäsen	
	Rajajärvi Jouko	jäsen	
	Saari Henri	jäsen	
	Tiainen Erika	jäsen	
Muu	Varjo Niina	valtuuston puheenjohtaja	
	Salminen Sami	valtuuston 1. varapuheenjohtaja	
	Mäentalo Mika	valtuuston 2. varapuheenjohtaja	
	Parkkonen Jari	esittelijä	
	Hurmola-Remmi Hanna	pöytäkirjanpitäjä	
	Kuivalainen Harri	kaupunginarkkitehti, asiantuntija 145 §	
	Ruutu Mirja	maankäyttöinsinööri, asiantuntija 143-144 §	

Laillisuus ja päätösvaltaisuus**Päätös:** Kokous todettiin laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.**Käsitellyt asiat**

147 - 147

Pöytäkirjan tarkastus**Päätös:** Pöytäkirjantarkastajiksi valittiin Jarmo Ruuth ja Timo Erkkilä.**Pöytäkirja yleisesti nähtävillä**

Pöytäkirja on julkaistu Heinolan kaupungin verkkosivuilla www.heinola.fi viimeistä allekirjoitusta seuraavana päivänä. (kts. allekirjoitusten yhteenvetosivu > <https://www.heinola.fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/paatoksenteko/esityslistat-ja->

[poytakirjat/muutoksenhakuajan-nahtavana-olevat-sahkoisesti-
allekirjoitetut-poytakirjat/](#)

§ 147 Lausunto Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle koskien Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannusjakoselvitystä

khall 09.06.2025 § 147

835/00.04.01/2025

Päätös	Ehdotus hyväksyttiin.
Esittelijä	kaupunginjohtaja Parkkonen, Jari
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus päättää antaa Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle liitteenä olevan lausunnon.
Toimivalta	Heinolan kaupungin hallintosäätö 5 luku 22 §
Valmistelija	kaupunkiympäristöjohtaja Keijo Houhala p. 0500 918 587, kuntatekniikkapäällikkö Ari Matteinen, p. 0500 497 251, liikennesuunnittelija Tuomo Rissanen, p. 044 735 0056, etunimi.sukunimi@heinola.fi
Valmistelu	Lahden seudun liikenteen (LSL) toiminta-alueella on valmisteltu tasataksa- ja kustannustenjakoselvitys, jonka tavoitteena on siirtyä nykyisestä vyöhykkeisiin perustuvasta lippujärjestelmästä yhtenäiseen tasataksaan ja uudistaa kuntien välinen kustannustenjakomalli. Selvityksen tavoitteena on tehdä joukkoliikenteen käytöstä houkuttelevampaa, yksinkertaistaa järjestelmää, kohdentaa taloudelliset voimavarat tehokkaammin asiakastarpeisiin ja hyödyntää valtionosuudet täysimääräisesti joukkoliikenteen rahoituksessa. Selvityksen mukaan siirtyminen tasataksaiseen malliin edellyttää kahden vyöhykkeen lippujen hintojen maltillista korotusta (noin 5 %), mutta parantaa pidempien matkojen houkuttelevuutta ja matkaketjujen toimivuutta erityisesti Heinolan ja Lahden välisellä yhteysvälillä. Ennusteen mukaan Heinola–Lahti -matkustajamäärät kasvaisivat jopa 21 %. Tämä tukee Heinolan saavutettavuutta ja vahvistaa sen asemaa osana pääkaupunkiseudun laajentunutta työssäkäyntialuetta. Lisäksi tasataksa edistää joukkoliikenteen helppokäyttöisyyttä, parantaa matkaketjuja ja tukee koko Päijät-Hämeen kestävä kehityksen ja hiilineutraalisuustavoitteita vähentämällä liikenteen päästöjä ja henkilöautoliikenteen määrää.

Kustannustenjakomallin uudistamisen tavoitteena on siirtyä kuntalaisuustiedosta riippumattomaan ja ennakoitavaan malliin, joka perustuu matkustajamääriin ja palvelutasoon. Heinolan kannalta on tärkeää, että kustannustenjako on oikeudenmukainen, läpinäkyvä ja tukee kehyskuntien joukkoliikenteen palvelutasoa. Uusi malli tulee kuitenkin lisäämään Heinolan maksuosuutta, mutta arvioitu vaihtoehto A on kokonaisuutena hyväksyttävissä, koska muut vaihtoehdot heikentäisivät hajautetun joukkoliikenneverkon rakennetta ja palvelutasoa erityisesti haja-asutusalueilla.

Heinola kannattaa Lahden seudun liikenteen tasataksamallin ja uuden kustannustenjakomallin käyttöönottoa. Heinola korostaa, että yhtenäinen tasataksa parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käytettävyyttä, vahvistaa matkaketjujen toimivuutta erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä ja tukee koko maakunnan elinvoimaa ja työvoiman liikkuvuutta. Tasataksa edistää myös ilmastotavoitteita ja kestävän kehityksen tavoitteita.

Heinola hyväksyy vaihtoehdon A, jossa kustannustenjako uudistetaan todelliseen matkustukseen ja palvelutasoon perustuvaksi malliksi, vaikka se kasvattaakin Heinolan maksuosuutta. Heinola korostaa, että valtionosuuden 100 % suuntaaminen joukkoliikenteen pohjarahoitukseen on välttämätöntä, jotta maakunnallinen liikenneverkko voidaan turvata tasapuolisesti ja kattavasti sekä pohjarahoitus kohtelee maakunnan kuntien yhdenvertaisesti.

Kokonaisuutetaan Heinola näkee tasataksa- ja kustannustenjakouudistuksen tärkeinä toimenpiteinä, joilla vahvistetaan Päijät-Hämeen kilpailukykyä, saavutettavuutta ja kestävän kehityksen tavoitteita. Tämän vuoksi joukkoliikenteeseen kohdistettu valtionosuus tulee käyttää kokonaisuudessaan maakunnallisen joukkoliikenteen rahoituksen perustana.

Esityslistan liitteenä Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan lausuntopyyntö ja tasataksa- ja kustannustenjaon raportti.

Tiedoksianto

virallinen ote

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Liitteet

- 1 Lausunto Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle koskien Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannusjakoselvitystä
- 2 Lausuntopyyntö ja ote Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan pöytäkirjasta 20.5.2025 § 31 - Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitys
- 3 Liite, Lahden seudun joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitys, raportti 8.5.2025 - Lausuntopyyntö ja ote

kaupunginhallitus

§ 147

09.06.2025

Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan pöytäkirjasta 20.5.2025 §
31 - Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitys

Sähköisesti allekirjoitetusta ja tarkastetusta pöytäkirjasta otteen
oikeaksi todistaa allekirjoittaja

Eija Launia
toimialasihteeri

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Tiedoksianto asianosaiselle

12.6.2025

sähköpostitse

kaupunginhallitus

§ 147

09.06.2025

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 147

Heinolan kaupunki

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

- vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)
- 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§)

Lausunto

Heinolan nuorisovaltuusto on kokouksessaan 16.10.2025 tarkastellut Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan esitystä Lahden seudun tasataksa- ja kustannustenjakoselvityksestä.

Heinolan nuorisovaltuusto kannattaa esitystä ja on erittäin tyytyväinen esitykseen tasataksamallista. Heinolan nuorisovaltuuston perusteena kannatukselle on, että he kokevat tasataksamallin reilumpana kaikkia kohtaan. Tasataksamallin avulla jatkossa Lahteen kulkeminen olisi halvempaa ja helpommin mahdollista Lahden ympäryskuntien asukkaille. Päätös helpottaisi erityisesti autottomien nuorten liikkumista, tukee opiskelua ja työskentelyä Lahdessa.

Heinolassa
16.10.

Heinolan nuorisovaltuusto

Lausunto tasataksa ja hintajakoselvitykseen

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta on kokouksessaan 20.5.2025 §31 päättänyt pyytää lausuntoja seudullisen joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustajakoselvitykseen jäsenkunniltaan, Päijät-Hämeen hyvinvointialueelta, Päijät-Hämeen liitolta, toimialueen kuntien vanhus-, nuoriso- ja vammaisneuvostoilta ja kumppanuuspöydiltä, Hämeen kauppakamarilta sekä Päijät-Hämeen yrittäjiltä Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle osoitettuna viimeistään 30.10.2025 mennessä.

Lausunto

Hollolan vanhus- ja vammaisneuvosto käsitteli asiaa kokouksessaan perjantaina 17.10.2025.

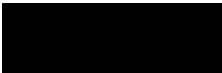
Neuvosto toteaa lausunnossaan seuraavasti: EU asetukset edellyttävät, että viranomainen (Traficom) nimeää terminaalit (pysäkit), joissa vammaisia ja liikuntarajoitteisia matkustajia avustetaan. Neuvosto toteaa, ettei vammaiselle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle saa tulla merkittäviä lisäkustannuksia, jos avustaja tilataan etukäteen tietylle erikseen nimetyille pysäkeille.

Voisiko uudistusta kokeilla esimerkiksi koeluontoisesti vuoden ajan ja tehdä kokeilun loppupuolella asiakastyytyväisyyskyselyn? Saatujen tuloksien pohjalta päätettäisiin jatkosta. Tällä hetkellä liikuntarajoitteisen tai vammaisen henkilön on hankala käyttää julkista bussiliikennettä ja siksi edellä mainittu käytäntö mahdollistaisi tasavertaisemman kohtelun eri matkustajaryhmien kesken.

Lippuhintojen osalta neuvostolla ei ole huomautettavaa, koska korotukset arvioidaan pysyvän uudistuksen myötä maltillisina.

Hollolassa 27.10.2025.


Puheenjohtaja
Hollolan vanhus- ja vammaisneuvosto


Hyvinvointikoordinaattori
Hollolan kunta

Lisätietoja: www.hollola.fi

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Hollolan asianhallintajärjestelmässä

Elinvoimavaliokunta, § 121,07.10.2025
Kunnanhallitus, § 265, 13.10.2025

§ 265

Hollolan kunnan lausunto tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen, Lahden seudun liikenne

HOLDno-2024-992

Elinvoimavaliokunta, 07.10.2025, § 121

Valmistelijat / lisätiedot:

Heli Randell, elinvoimajohtaja, heli.randell@hollola.fi

Liitteet

- 1 Pöytäkirjan ote §50 Lahden seudun joukkoliikennelausunto 10.9.2025
- 2 Raportti tasataksa ja kustannustenjakoselvitys 2.9.2025

Lahden seudun joukkoliikennelausunto pyytää lausuntoja tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen seuraavasti:

1. jäsenkunniltaan koko selvityksen osalta, 2. Päijät-Hämeen hyvinvointialueelta, Päijät-Hämeen liitolta, toimialueen kuntien vanhus-, nuoriso- ja vammaisneuvostolta ja kumppanuuspöydiltä, Hämeen kauppakamarilta sekä Päijät-Hämeen yrittäjiltä selvityksen tasataksa osuudesta Lahden seudun joukkoliikennelausunnalle osoitettuna viimeistään 30.9.2025.

Lausuntoajan jättöpäivää on jatkettu joukkoliikennelausunnan päätöksellä 10.9.2025 § 50 31.10.2025 asti.

Lausuntoaikaa on jatkettu, koska raporttiin on tehty pieniä täsmennyksiä ja lisäyksiä, jotka voivat mahdollisesti vaikuttaa annettuun lausuntoon siitäkin huolimatta, että virheet eivät ole kokonaisvaikutuksiltaan merkittäviä. Täsmennysten lisäksi raporttiin on lisätty liitteenä selvitys vaikutuksista kokonaislipputuloihin, jos lippujen hintoja korotettaisiin vähemmän kuin alkuperäisen raportin perusteella on todettu kokonaislipputulotason säilyttämiseksi nykyisellä tasolla.

Raporttiin tehdyt täsmennykset ja lisäykset:

- sivu 2 lisätty maininta lisätarkasteluista
- sivu 31 matkamäärämuutokset prosenttiosuuksina kappalemäärien sijaan
- sivun 51 prosenttiosuudet korjattu
- Sivulta 62 eteenpäin lisätarkastelut kokonaislipputulovaikutuksista lippuhintojen pienemmällä korotuksella

Tausta ja tavoitteet

Lahden seudun liikenteen (LSL) alueella on valmistunut tasataksa- ja kustannustenjakoselvitys, jonka tavoitteena on selvittää, mitä vaikutuksia olisi siirtymisellä nykyisestä neljän vyöhykkeen mallista yhden vyöhykkeen tasataksamalliin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Hollolan asiantuntijajärjestelmässä

Selvityksen lähtökohtana on ollut, että LSL: kokonaislipputulot säilyvät ennallaan.

Lisäksi selvityksessä on tutkittu eri kustannustenjakomallien vaikutuksia kuntien ja kaupunkien rahoitukseen. tavoitteena on löytää nykyistä yksinkertaisempi, ennakoitavampi ja oikeudenmukaisempi malli kustannusten jakamiseen.

Selvityksen lähtökohdat ja tavoitteet

Lahden Seudun liikenteen alueella on neljä maksuvyöhykettä. Kahden vyöhykkeen lipuilla tehdään 93 % matkoista, joista suurin osa (noin 90 %) sijoittuu AB-vyöhykkeelle. Lipputulosta AB-vyöhykkeen. Nykyinen kustannustenjakomalli perustuu matkakorttien kuntalaisuustietoon, mutta mobiilimaksaminen ja lähimaksun yleistessä tämä tieto ei ole kattavasti saatavilla.

Lipputulosten pysyminen nykyisessä tasossa tarkoittaa kahden vyöhykkeen lippuhintojen korottamista ja vastaavasti kolmen ja neljän vyöhykkeen lippuhintojen laskemista.

Kuntien kustannustenjaon osalta tavoitteena oli löytää kustannustenjakomalli, joka ei merkittävästi vaikuta kuntien subventio-osuuksiin.

Tasataksan tutkiminen ja vaikutukset

Selvityksessä käytettiin vuoden 2024 Waltti-järjestelmän matkustusaineistoa, johon on sovellettu vuoden 2025 lippuhintoja.

Tasataksamallia tutkittiin data-analyysillä sekä liikennemallitarkastelulla. Data-analyysin perusteella LSL:n nousumäärän on arvioitu alenevan 1,2 %. Liikennemallitarkasteluissa kokonaisnousumäärät säilyvät ennallaan.

Data-analyysi eivätkä liikennemallitarkastelut kuitenkaan huomioi laadullisia tekijöitä, kuten tasataksan selkeyttä ja yksinkertaisuutta, mikä voi lisätä matkustajamääriä. Varsinkin kertamatkojen ostaminen busseista nopeutuu ja on yksinkertaisempaa, kun lipunmyyntilaitteella ei ole tarvetta enää valita vyöhykemäärää, vaan riittää esimerkiksi lähimaksun näyttö lukijalle.

Työssä ei ole arvioitu myöskään muutoksia koululaislippujen ja KELA:n koulumatkalippujen lipputulosten muutoksia. KELA:n korvaus nousee 7–10 km matkoilla.

Laadullisten tekijöiden ja KELA:n koulumatkalippujen myötä voidaan arvioida, että lippujen hintojen korotustarve olisi lopulta jonkin verran alhaisempi.

Eri lipputulokille on tehty herkkyystarkasteluja.

Selvityksen yhteydessä toteutettiin myös kyselytutkimus, jonka perusteella tasataksamalli olisi nykyistä vyöhykemallia suositumpi. Kuitenkin jonkin verran suurempi osa vastaajista ei olisi valmis maksamaan tasataksan edellyttämää lippujen hintojen nostoa.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Hollolan asiantuntijajärjestelmässä

Tasataksan käyttöönoton myötä kahden vyöhykkeen lippujen hintoja on tarve nostaa 4,5–5,0 %, jotta kokonaislipputulot säilyvät ennallaan. Tämä tarkoittaisi nykyisen 2,95 euron lipun hinnannousua noin 3,10–3,15 euroon. Kolme ja neljän vyöhykkeen lippujen hinnat laskisivat.

Työtä on täydennetty elo-syyskuussa 2025 tarkastelemalla kahden eri lippujen hintavaihtoehtojen vaikutuksia. Selvityksen liitteessä on tarkasteltu myös vaihtoehtoisia hintatasoja, joissa AB-lipun lipun korotus olisi maltillisempi (1,7–3,4 %). Tämä tarkoittaisi lipun hinnan nousumista 3,00–3,05 euroon. Vaihtoehtoisissa matkustajamäärät säilyisivät ennallaan tai jopa kasvaisivat hieman, mutta kokonaislipputulot laskisivat 1.2 %.

Kustannustenjaon tutkiminen ja vaikutukset

Kuntien välisessä kustannustenjaossa tutkittiin useampaa eri vaihtoehtoa, ja tavoitteena oli, että kustannustenjako voitaisiin tehdä ilman kuntalaisuustietoa. Nykyisen kustannustenjaon, jossa linjojen nettokustannukset jaetaan kuntalaisten matkustuksen suhteessa, tutkittiin vaihtoehtoja, jotka pohjautuvat kunkin kunnan alueella liikennöitäviin linjakilometreihin tai pysäkkilähtöihin. Kustannusjakovaihtoehdot (nykyinen, ve A, ve B, ve B+ ja ve C) on kuvattu tarkemmin liitteenä olevassa raportissa sivulla 50.

Kustannusjakovaihtoehtojen mukaan Hollolan kunnalle laskettujen kustannusten vaihteluväli on nykyisestä noin 1 155 000 €:sta maskimissaan + 92 t€ ve:ssa 3 ja - 60 t€ ve:ssa B+.

Yhteenveto

Tasataksamalli tarjoaa mahdollisuuden yksinkertaistaa joukkoliikenteen hinnoittelua ja parantaa sen houkuttelevuutta koko seudulla. Malli voi kuitenkin aiheuttaa haasteita erityisesti A- ja B-vyöhykkeillä sijaitsevilla alueilla, joissa lyhyiden matkojen hinnankorotukset voivat johtaa matkustajamäärien laskuun ja lisätä liikenneköyhyyden riskiä. Raportin liitteessä esitetyt vaihtoehtoiset hintatasot osoittavat, että tasataksa voidaan toteuttaa myös maltillisesti, jolloin matkustajamäärät pysyvät ennallaan ja lipputulojen mahdollinen lasku on hallittavissa.

Tasataksamallissa on tärkeää huomioida myös laadulliset ja houkuttelevuutta parantavat tekijät.

Tasataksamalliin siirryttäessä keskeisiä kysymyksiä ovat lyhyiden matkojen lippuhintojen korotus, mallin yleinen hyväksyttävyyys sekä kuntien muuttuvat kustannukset. Näiden tekijöiden huolellinen arviointi on tärkeää, jotta siirtymä voidaan toteuttaa mahdollisimman sujuvasti ja oikeudenmukaisesti eri alueiden ja matkustajaryhmien näkökulmasta.

Ehdotus

Esittelijä: Heli Randell, elinvoimajohtaja

Elinvoimavaliokunta esittää kunnanhallitukselle lausuntonaan seuraavaa:

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Hollolan asiantuntijajärjestelmässä

Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan tilaama selvitys Lahden seudun joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjaosta antaa selkeän kuvan tasataksamallin eri vaihtoehtoista ja antaa hyvän pohjan tasataksamalleja koskevalle tarkastelulle jäsenkunnissa.

Tasataksan hyötyjä ovat helppokäyttöisyys ja houkuttelevuus erityisesti pidemmillä matkoilla.

Joukkoliikennelippujen tasataksahinnoittelu parantaisi Lahden seudun joukkoliikenteen käyttäjien yhdenvertaisuutta sekä maaseudun ja seutukuntien asukkaiden joukkoliikenteen saavutettavuutta. Tasataksamallin arvioidaan myös pienentävän päästöjä, mikäli pitkillä matkoilla siirrytään käyttämään enemmän joukkoliikennettä.

Selvityksessä on tavoitteeksi asetettu, että tasataksa ei vähennä LSL:n kokonaislipputulota. Lisätarkastelu osoittaa, että tasataksa voidaan toteuttaa myös kevyemmällä hinnankorotuksella, jos lipputulon pieneminen kompensoida esimerkiksi subventiolla tai arvonnäkökulman muutoksella. Henkilökuljetusten arvonnäkökulma on laskemassa vuoden 2026 alussa 14 %sta 13,5 %iin.

Hollolan kunnan näkökulmasta siirtyminen tasataksoihin ei merkittävästi lisää kustannuksia, lukuun ottamatta pysäkilähtöihin perustuvaa kustannustenjakomallia (C). Tämä malli saattaa vaatia vielä tarkempaa tarkastelua ja jatkoselvityksiä. Hollolan kunta edellyttää, että kustannusten mahdollinen nousu pysyy kohtuullisen alle 50 t€ /vuosi.

Jos päädytään siihen, että lippujen hintoja nostetaan lisätarkastelun pohjalta vähemmän kuin perusselvityksessä, on tämä Hollolan kunnalle hyväksyttävissä oletuksella, että kunnan maksuosuus lisätarkastelun lipputulon menetyksestä 100-200 te on nykyisen kustannusjaon mukaan noin 10 %.

Hollolan kunta ehdottaa, että tasataksahinnoittelua kokeiltaisiin ennen lopullista päätöstä. Kokeilujakson tarkastelujakso voisi olla vähintään 1-1,5 vuotta. Kokeilujakson jälkeen pystytään arvioimaan tasataksahinnoittelun vaikuttavuus.

Päätös

Hyväksyttiin päätösehdotuksen mukaisesti.

Merk. kuultavana kokouksessa Lahden seudun joukkoliikenteen joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen.

Kunnanhallitus, 13.10.2025, § 265

Valmistelija / lisätiedot:

Heli Randell, elinvoimajohtaja, heli.randell@hollola.fi

Liitteet

- 1 Pöytäkirjan ote §50 Lahden seudun joukkoliikennelautakunta 10.9.2025
- 2 Raportti tasataksa ja kustannustenjakoselvitys 2.9.2025

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Hollolan asiantuntijajärjestelmässä

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta pyytää lausuntoja tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen seuraavasti:

1. Jäsenkunniltaan koko selvityksen osalta, 2. Päijät-Hämeen hyvinvointialueelta, Päijät-Hämeen liitolta, toimialueen kuntien vanhus-, nuoriso- ja vammaisneuvostolta ja kumppanuuspöydiltä, Hämeen kauppakamarilta sekä Päijät-Hämeen yrittäjiltä selvityksen tasataksa osuudesta Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle osoitettuna viimeistään 30.9.2025.

Lausuntoaajan jättöpäivää on jatkettu joukkoliikennelautakunnan päätöksellä 10.9.2025 § 50 31.10.2025 asti.

Lausuntoaikaa on jatkettu, koska raporttiin on tehty pieniä täsmennyksiä ja lisäyksiä, jotka voivat mahdollisesti vaikuttaa annettuun lausuntoon siitäkin huolimatta, että virheet eivät ole kokonaisvaikutuksiltaan merkittäviä. Täsmennysten lisäksi raporttiin on lisätty liitteenä selvitys vaikutuksista kokonaislipputuloihin, jos lippujen hintoja korotettaisiin vähemmän kuin alkuperäisen raportin perusteella on todettu kokonaislipputulotason säilyttämiseksi nykyisellä tasolla.

Raporttiin tehdyt täsmennykset ja lisäykset:

- sivu 2 lisätty maininta lisätarkasteluista
- sivu 31 matkamäärämuutokset prosenttiosuuksina kappalemäärien sijaan
- sivun 51 prosenttiosuudet korjattu
- sivulta 62 eteenpäin lisätarkastelut kokonaislipputulovaikutuksista lippuhintojen pienemmällä korotuksella

Tausta ja tavoitteet

Lahden seudun liikenteen (LSL) alueella on valmistunut tasataksa- ja kustannustenjakoselvitys, jonka tavoitteena on selvittää, mitä vaikutuksia olisi siirtymisellä nykyisestä neljän vyöhykkeen mallista yhden vyöhykkeen tasataksamalliin.

Selvityksen lähtökohtana on ollut, että LSL: kokonaislipputulot säilyvät ennallaan.

Lisäksi selvityksessä on tutkittu eri kustannustenjakomallien vaikutuksia kuntien ja kaupunkien rahoitukseen. tavoitteena on löytää nykyistä yksinkertaisempi, ennakoitavampi ja oikeudenmukaisempi malli kustannusten jakamiseen.

Selvityksen lähtökohdat ja tavoitteet

Lahden Seudun liikenteen alueella on neljä maksuvyöhykettä. Kahden vyöhykkeen lipuilla tehdään 93 % matkoista, joista suurin osa (noin 90 %) sijoittuu AB-vyöhykkeelle. Lipputulosta AB-vyöhykkeen. Nykyinen kustannustenjakomalli perustuu matkakorttien kuntalaisuustietoon, mutta mobiilimaksaminen ja lähimaksun yleistymässä tämä tieto ei ole kattavasti saatavilla.

Lipputulojen pysyminen nykyisessä tasossa tarkoittaa kahden vyöhykkeen lippuhintojen korottamista ja vastaavasti kolmen ja neljän vyöhykkeen lippuhintojen laskemista.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Hollolan asiantuntijajärjestelmässä

Kuntien kustannustenjaon osalta tavoitteena oli löytää kustannustenjakomalli, joka ei merkittävästi vaikuta kuntien subventio-osuuksiin.

Tasataksan tutkiminen ja vaikutukset

Selvityksessä käytettiin vuoden 2024 Waltti-järjestelmän matkustusaineistoa, johon on sovellettu vuoden 2025 lippuhintoja.

Tasataksamallia tutkittiin data-analyysillä sekä liikennemallitarkastelulla. Data-analyysin perusteella LSL:n nousumäärän on arvioitu alenevan 1,2 %. Liikennemallitarkasteluissa kokonaisnousumäärät säilyvät ennallaan.

Data-analyysi eivätkä liikennemallitarkastelut kuitenkaan huomioi laadullisia tekijöitä, kuten tasataksan selkeyttä ja yksinkertaisuutta, mikä voi lisätä matkustajamääriä. Varsinkin kertamatkojen ostaminen busseista nopeutuu ja on yksinkertaisempaa, kun lipunmyyntilaitteella ei ole tarvetta enää valita vyöhykemäärää, vaan riittää esimerkiksi lähimaksun näyttö lukijalle.

Työssä ei ole arvioitu myöskään muutoksia koululaislippujen ja KELA:n koulumatkalippujen lipputulojen muutoksia. KELA:n korvaus nousee 7–10 km matkoilla.

Laadullisten tekijöiden ja KELA:n koulumatkalippujen myötä voidaan arvioida, että lippujen hintojen korotustarve olisi lopulta jonkin verran alhaisempi.

Eri lipputuloille on tehty herkkyystarkasteluja.

Selvityksen yhteydessä toteutettiin myös kyselytutkimus, jonka perusteella tasataksamalli olisi nykyistä vyöhykemallia suositumpi. Kuitenkin jonkin verran suurempi osa vastaajista ei olisi valmis maksamaan tasataksan edellyttämää lippujen hintojen nostoa.

Tasataksan käyttöönoton myötä kahden vyöhykkeen lippujen hintoja on tarve nostaa 4,5–5,0 %, jotta kokonaislipputulot säilyvät ennallaan. Tämä tarkoittaisi nykyisen 2,95 euron lipun hinnannousua noin 3,10–3,15 euroon. Kolme ja neljän vyöhykkeen lippujen hinnat laskisivat.

Työtä on täydennetty elo-syyskuussa 2025 tarkastelemalla kahden eri lippujen hintavaihtoehtojen vaikutuksia. Selvityksen liitteessä on tarkasteltu myös vaihtoehtoisia hintatasoja, joissa AB-lipun lipun korotus olisi maltillisempi (1,7–3,4 %). Tämä tarkoittaisi lipun hinnan nousemista 3,00–3,05 euroon. Vaihtoehtoisissa matkustajamäärät säilyisivät ennallaan tai jopa kasvaisivat hieman, mutta kokonaislipputulot laskisivat 1.2 %.

Kustannustenjaon tutkiminen ja vaikutukset

Kuntien välisessä kustannustenjaossa tutkittiin useampaa eri vaihtoehtoa, ja tavoitteena oli, että kustannustenjako voitaisiin tehdä ilman kuntalaisuustietoa. Nykyisen kustannustenjaon, jossa linjojen nettokustannukset jaetaan kuntalaisten matkustuksen suhteessa, tutkittiin vaihtoehtoja, jotka pohjautuvat kunkin kunnan alueella liikennöitäviin linjakilometreihin tai pysäkilähtöihin. Kustannusjakovaihtoehdot (nykyinen, ve A, ve B, ve B+ ja ve C) on kuvattu tarkemmin liitteenä olevassa raportissa sivulla 50.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Hollolan asiantuntijajärjestelmässä

Kustannusjakovaihtoehtojen mukaan Hollolan kunnalle laskettujen kustannusten vaihteluväli on nykyisestä noin 1 155 000 €:sta maksimissaan + 92 t€ ve:ssa 3 ja - 60 t€ ve:ssa B+.

Yhteenveto

Tasataksamalli tarjoaa mahdollisuuden yksinkertaistaa joukkoliikenteen hinnoittelua ja parantaa sen houkuttelevuutta koko seudulla. Malli voi kuitenkin aiheuttaa haasteita erityisesti A- ja B-vyöhykkeillä sijaitsevilla alueilla, joissa lyhyiden matkojen hinnankorotukset voivat johtaa matkustajamäärien laskuun ja lisätä liikenneköyhyiden riskiä. Raportin liitteessä esitetyt vaihtoehtoiset hintatasot osoittavat, että tasataksa voidaan toteuttaa myös maltillisesti, jolloin matkustajamäärät pysyvät ennallaan ja lipputulojen mahdollinen lasku on hallittavissa.

Tasataksamallissa on tärkeää huomioida myös laadulliset ja houkuttelevuutta parantavat tekijät.

Tasataksamalliin siirryttäessä keskeisiä kysymyksiä ovat lyhyiden matkojen lippuhintojen korotus, mallin yleinen hyväksyttävyys sekä kuntien muuttuvat kustannukset. Näiden tekijöiden huolellinen arviointi on tärkeää, jotta siirtymä voidaan toteuttaa mahdollisimman sujuvasti ja oikeudenmukaisesti eri alueiden ja matkustajaryhmien näkökulmasta.

Elinvoimavaliokunta käsitteli asiaa kokouksessaan 7.10.2025. Kunnanhallituksessa asiasta antaa katsauksen Lahden kaupungin joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen.

Ehdotus

Esittelijä: Päivi Rahkonen, kunnanjohtaja

Kunnanhallitus hyväksyy elinvoimavaliokunnan lausunnon ja lähettää sen edelleen Lahden Seudun joukkoliikennelautakunnalle kunnan lausuntona:

Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan tilaama selvitys Lahden seudun joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjaosta antaa selkeän kuvan tasataksamallin eri vaihtoehtoista ja antaa hyvän pohjan tasataksamalleja koskevalle tarkastelulle jäsenkunnissa.

Tasataksan hyötyjä ovat helppokäyttöisyys ja houkuttelevuus erityisesti pidemmillä matkoilla.

Joukkoliikennelippujen tasataksahinnoittelu parantaisi Lahden seudun joukkoliikenteen käyttäjien yhdenvertaisuutta sekä maaseudun ja seutukuntien asukkaiden joukkoliikenteen saavutettavuutta. Tasataksamallin arvioidaan myös pienentävän päästöjä, mikäli pitkillä matkoilla siirrytään käyttämään enemmän joukkoliikennettä.

Selvityksessä on tavoitteeksi asetettu, että tasataksa ei vähennä LSL:n kokonaislipputuloja. Lisätarkastelu osoittaa, että tasataksa voidaan toteuttaa myös kevyemmällä hinnankorotuksella, jos lipputulojen pieneminen kompensoida esimerkiksi subventiolla tai arvonlisäveron muutoksella. Henkilökuljetusten arvonlisävero on laskemassa vuoden 2026 alussa 14 %sta 13,5 %iin.

Hollolan kunnan näkökulmasta siirtyminen tasataksoihin ei merkittävästi lisää kustannuksia, lukuun ottamatta pysäkkilähtöihin perustuvaa kustannustenjakomallia

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Hollolan asiantuntijajärjestelmässä

(C). Tämä malli saattaa vaatia vielä tarkempaa tarkastelua ja jatkoselvityksiä. Hollolan kunta edellyttää, että kustannusten mahdollinen nousu pysyy kohtuullisen alle 50 t€ /vuosi.

Jos päädytään siihen, että lippujen hintoja nostetaan lisätarkastelun pohjalta vähemmän kuin perusselvityksessä, on tämä Hollolan kunnalle hyväksyttävissä oletuksella, että kunnan maksuosuus lisätarkastelun lipputulojen menetyksestä 100-200 te on nykyisen kustannusjaon mukaan noin 10 %.

Hollolan kunta ehdottaa, että tasataksahinnoittelua kokeiltaisiin ennen lopullista päätöstä. Kokeilujakson tarkastelujakso voisi olla vähintään 1-1,5 vuotta. Kokeilujakson jälkeen pystytään arvioimaan tasataksahinnoittelun vaikuttavuus.

Päätös

Hyväksyttiin päätösesityksen mukaisesti.

Merk. Kuultavana Lahden kaupungin joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen.

Tiedoksi

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Hollolan asianhallintajärjestelmässä

Päätös on viety nähtäväksi www.hollola.fi 14.10.2025

Otteen oikeaksi todistaa

Hollola kirjaamo
15.10.2025

Virpi Hurri
toimistos sihteeri

Tiedoksianto asianosaiselle

Päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi sähköisellä viestillä, joka on lähetetty
15.10.2025

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Hollolan asianhallintajärjestelmässä

Muutoksenhakukielto

§265

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

- vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)
- 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 §)
- oppilaan arviointia (Perusopetuslaki 22 ja 42 c §).

Riita-asia käsitellään käräjäoikeudessa.

Lahden kaupunki/ Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
kirjaamo@lahti.fi

29.9.2025

Lausuntopyynnön vastaus

Kärkölän vanhus- ja vammaisneuvosto

Vastaus lausuntopyyntöön

Olemme tarkastelleet saamaamme seudullisen joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitystä.
Kaikki keskeiset asiat on esitetty selkeästi ja perusteltu hyvin. Emme näe tarvetta muutoksille, kehotuksille tai lisäyksille.

Järvelässä 29.9.2025

Kärkölän vanhus- ja vammaisneuvosto

Lahden kaupunki
Lahden itäinen kumppanuuspöytä

1.10.2025

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Lahden itäisen kumppanuuspöydän lausunto seudullisen joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvityksestä

Kumppanuuspöydille on saapunut sähköpostitse 15.9.2025 lausuntopyyntö Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalta koskien seudullista joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitystä. Lausuntoja pyydetään 31.10.2025 mennessä.

Työn tavoitteet ja yhteenveto selvityksestä

Lahden seudun liikenteellä (LSL) on käytössä nykyisin neljä maksuvyöhykettä, mutta kahden vyöhykkeen minimiostos. Asiakkaan on ostettava vähintään AB, BC tai CD-lippu. LSL:n liikenteessä tehtiin 7,9 milj. nousua vuonna 2024. Lipputulot olivat 12,7 milj. euroa. Nykyisin nousuista 93 % tehdään ja lipputulosta 88 % saadaan kahden vyöhykkeen matkoilta. Koska muiden vyöhykeyhdistelmien osuus on niin pieni, on tunnistettu tarve tasataksamallin käyttöönoton vaikutusten arvioinnille.

Joukkoliikennestrategiassa tavoitellaan helppokäyttöistä joukkoliikennettä kaikille matkustajille. Yksinkertaisempi vyöhykemalli tukisi tätä tavoitetta ja samalla helpottaisi lippujärjestelmän ylläpitoa. Tavoitteeksi on asetettu, että tasataksa ei vähentäisi LSL:n kokonaislipputuloja. Sen vuoksi kahden vyöhykkeen lippujen hintoja on tarve jonkin verran korottaa, jotta saadaan nykyiset lipputulot. Tasataksan muita hyötyjä ovat houkuttelevuus ja helppous varsinkin satunnaisilla matkoilla, kun ei ole tarvetta valita itselle sopivaa vyöhykeyhdistelmää lippua ostaessa.

Tasataksan myötä kahden vyöhykkeen lippujen hintoja on korotettava noin 4,5–5,0 % (6,5 % pitkän aikavälin hintajoustolla), jotta kokonaislipputulot säilyvät ennallaan. Tasataksan myötä on arvioitu joukkoliikenteen nousumäärien pysyvän ennallaan tai laskevan noin 0,6 %. Joukkoliikenteen käyttö vähenee eniten kahden vyöhykkeen matkoilla, mutta kasvaa pidemmällä matkoilla. Vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu koululaislippuja, Kelan koulumatkalippuja, joiden asiakashinta ei muutu tasataksan myötä. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu eikä IQ Paymentsin lippuja. Siten todennäköinen lippujen korotustarve on jonkin verran pienempi ja vaikutukset nousumääriin ovat erilaisia.

Selvitystyössä Lahden seudulla toteutetun kyselyn perusteella 74 % arvioi tasataksan helpottavan joukkoliikenteen käyttöä. 59 % arvioi tasataksan lisäävän joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Toisaalta 36 % piti tasataksan myötä korotettavia lippujen hintoja liian korkeina. Kahden vyöhykkeen matkoilla todennäköisesti jonkin verran matkustusta siirtyy kävelyyn ja pyöräilyyn. Pitkillä matkoilla henkilöauton käyttö ja päästöt vähenevät hieman.

Nykyisen kustannustenjakomallin heikkoutena on, että mallissa nettokustannukset jaetaan kuntalaisuustiedon perusteella. Kuntalaisuustietoa saadaan matkakorteista, joiden käyttö on vähentynyt mobiilimaksamisen ja lähimaksun myötä. Kustannustenjakomallin tavoitteiksi on asetettu, että kustannustenjako voidaan tehdä ilman kuntalaisuustietoa, malli on ennakoitava, oikeudenmukainen, tasapuolinen ja matkustajamääriin perustuva.

Muut kustannustenjakomallit vähentävät Lahden nettokustannuksia ja korottavat muiden kuntien nettokustannuksia. Nykyinen malli perustuu nousumäärien jakautumiseen ja lahtelaiset käyttävät myös seutulinjoja paljon. Seutulinjoilla puolestaan Lahden osuus kilometreistä on alhainen, minkä vuoksi nettokustannukset painottuvat nykyistä enemmän muille kunnille.

Lahden itäisen kumppanuuspöydän lausunto

Lahden itäinen kumppanuuspöytä lausuu seudullisesta joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvityksestä sekä suunnitelmista seuraavaa:

"Lahden itäinen kumppanuuspöytä puoltaa suunnitelmaa, mutta pyytää harkitsemaan kuntien liike- ja palvelukeskusalueiden lähiliikenteeseen omaa hinnoittelua lyhyille matkoille eli kahden vyöhykkeen mallia kilometriperusteisesti (esimerkiksi 3 kilometrin vyöhyke). Tällä tarkoitettaisiin lyhyitä siirtymiä esimerkiksi Lahden kauppatorilta matkakeskukseen tai Rakokivestä Nastolan terveysasemalle. On huomioitava, että mahdollinen suunniteltu tasataksamuutos vaikuttaisi negatiivisesti joukkoliikenteen houkuttelevuuteen liikkumismuotona lyhyillä matkoilla lisäten esimerkiksi yksityisautoilua. Kumppanuuspöytä pyytää myös arvioimaan ja huomioimaan, mitkä kohderyhmät ovat lyhyen matkojen joukkoliikenteen käyttäjiä ja heidän sosioekologinen asemansa.

Malli nähdään muutoin houkuttelevan vierailijoita Lahteen ja mahdollistavan työssä käynnin ja palveluiden saavutettavuuden seudun eri alueilla. Malli kannustaa julkisen liikenteen käyttöön alueiden välillä, mutta miten varmistetaan vuorojen riittävyys jatkossa? Itäinen kumppanuuspöytä pyytää huomioimaan vuorojen saatavuuden alueellisesti ja tasapuolisesti."

Itäinen kumppanuuspöytä toivoo, että jatkuvan kehittämistyön tukena hyödynnetään jatkossakin asukaskuulemista ja yhteistyötä eri sidos- ja käyttäjäryhmien kanssa."

Lahdessa 1.10.2025

Lahden kaupunki
Lahden itäinen kumppanuuspöytä
p. 044 769 8695
kumppanuuspoydat@lahti.fi

Jakelu

Lahden kaupungin kirjaamo
Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Tiedoksi

joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen
kaupungininsinööri Mika Lastikka

Lahden kaupunki, Kaupunginhallitus, 03.11.2025

§ 334

Pöydältä: Lahden kaupungin lausunto Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvityksestä

3630/08.01.00.00/2021

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

liikenneinsinööri Jatta Lahtinen, p. 044 483 1503

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Samalla kaupunginhallitus tarkasti pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Esittelijä

kaupunginjohtaja Kyynäräinen Niko

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa perusteluosassa esitetyn lausunnon Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvityksestä.

Samalla kaupunginhallitus tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Käsittely

Esittelijä muutti perusteluosan lausuntoa lisäämällä siihen seuraavan tekstin:

”Lahden kaupunki edellyttää, että tasataksamallin käyttöönotto ei saa johtaa sen suhteellisen subvention kasvuun. Mikäli lipputulojen lasku edellyttäisi lisärahoitusta, tulee Lahden seudun liikenteen toteuttaa seuraavat selvitykset ja toimenpiteet ennen tasataksamallin käyttöönottoa:

1. Liikenteen järjestämisen tehostaminen

- Katetta voi parantaa nostamalla tuloja tai tarkastamalla palvelutasoa sopimusten sallimissa muutosrajoissa (KV 27.11.2024 §123)

- Arvioidaan eri operointimallit ja niiden kustannusvaikutukset

2. Reittien ja aikataulujen optimointi

- Analysoidaan linjakilometrien vähentämismahdollisuudet ilman merkittävää palvelutason heikentämistä, sopimusten sallimissa muutosrajoissa
- Toteutetaan kysynnän mukainen vuorotarjonnan tai -kaluston optimointi
- Hyödynnetään matkustajalaskentatietoa tehokkaampaan suunnitteluun

3. Hallinnon ja toiminnan tehostaminen

- Selvitetään LSL:n organisaation toimintakulujen karsimismahdollisuudet
- Arvioidaan toimintojen digitalisointiin liittyvät säästöpotentiaalit ja Waltti-järjestelmän tarpeenmukaisuus
- Tutkitaan mahdollisuudet yhteistyöhön muiden alueiden kanssa mittakaavaetujen saavuttamiseksi

4. Kalustonhallinnan optimointi

- Arvioidaan kalustokustannusten optimointimahdollisuudet
- Selvitetään eri vuokraus- ja omistusmallien kustannustehokkuus

Lahden kaupunki katsoo, että tasataksamallin toteuttaminen edellyttää kokonaisvaltaista lähestymistapaa, jossa hinnoittelumallin muutoksen lisäksi tarkastellaan koko järjestämismallia ja sen kustannustehokkuutta. Tasataksa on enintään 3,00 € ja samalla tavoitteena tulee olla matkustajamäärien kasvu.”

Asian käsittelyn kuluessa jäsen Kalle Aaltonen esitti asian hylkäämistä. Esitys raukesi kannattamattomana.

Perusteluosa / aiempi käsittely

Lahden kaupunki, Kaupunginhallitus, 27.10.2025

§ 327

Päätös

Kaupunginhallitus jätti asian pöydälle.

Esittelijä

kaupunginjohtaja Kyynäräinen Niko

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa perusteluosassa esitetyn lausunnon Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvityksestä.

Samalla kaupunginhallitus tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Käsittely

Asian käsittelyn kuluessa jäsen Kalle Aaltonen esitti asian hylkäämistä. Esitys raukesi kannattamattomana.

Asian käsittelyn kuluessa kaupunginhallituksen puheenjohtaja Pekka Komu esitti, että asia jätetään pöydälle. Kaupunginhallituksen I varapuheenjohtaja Milla Bruneau kannatti tehtyä esitystä.

Puheenjohtaja tiedusteli kaupunginhallitukselta, voidaanko asia jättää pöydälle yksimielisesti. Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti jättää asian pöydälle.

Perusteluosa

Lahden seudun liikenteen (LSL) toiminta-alueella on valmisteltu tasataksa- ja kustannustenjakoselvitys, jonka tavoitteena on selvittää, mitä vaikutuksia olisi

siirtymisellä nykyisestä neljän vyöhykkeen mallista yhden vyöhykkeen tasataksamalliin. Lähtökohtana on, että LSL:n kokonaislipputulot säilyisivät ennallaan. Lisäksi selvityksen tavoitteena on tutkia eri kustannusjakomallien vaikutuksia kuntien ja kaupunkien rahoitukseen. Tavoitteena on löytää nykyistä yksinkertaisempi, ennakoitavampi ja oikeudenmukaisempi malli kustannusten jakamiseen.

Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitys on kokouspykälän liitteenä.

Nykytilanne

Lahden seudun liikenteessä on käytössä neljä maksuvyöhykettä (A–D), jotka otettiin käyttöön 1.3.2023. Aikaisemmin vyöhykkeitä on ollut kymmenen, ja uudistus on selkeyttänyt järjestelmää. Matkalippu ostetaan kaikille niille vyöhykkeille, joiden kautta matka kulkee. Vyöhykemalli on edelleen monille matkustajille epäselvä, ja lipun ostaminen edellyttää vyöhykkeiden tuntemista.

93 % matkoista tehdään kahden vyöhykkeen lipuilla (AB), erityisesti Lahden ja Hollolan alueella. Lipputulojen kannalta AB-vyöhykkeen matkat muodostavat merkittävimmän osuuden. Nykyinen kustannustenjakomalli perustuu matkakorttien kuntalaisuustietoon, mutta mobiilimaksamisen ja lähimaksun yleistyessä tämä tieto ei ole enää kattavasti saatavilla.

Tutkimusmenetelmät

Selvityksessä on käytetty vuoden 2024 Waltti-järjestelmän matkustusaineistoa, johon on sovellettu vuoden 2025 lippuhintoja. Lippujen hinnanmuutosten vaikutuksia matkustajamääriin ja lipputuloihin arvioidaan hintajoustoilla. Hintajousto kuvaa, kuinka paljon lipun hinnanmuutos vaikuttaa kysyntään eli myyntiin lippuihin. Hintajousto on tavallisesti negatiivinen, koska lipun hinnankorotus vähentää lippujen myyntiä. Hintajoustoarvoina on käytetty -0,3, -0,4 ja -0,6. Analyysien pohjaksi hintajoustoksi on valittu -0,4.

Lisäksi eri lipputyypeille on tehty herkkyystarkasteluja. Valtakunnallista liikenneennustemallia (VLEM) on hyödynnetty arvioimaan tasataksan vaikutuksia kulkutapavalintoihin ja päästöihin.

Tasataksamallin vaikutuksia on arvioitu myös asiakaskyselyn avulla. Kyselyyn vastasi 995 henkilöä eri puolilta Päijät-Hämettä. Kyselyssä selvitettiin tasataksan selkeyttä, oikeudenmukaisuutta ja kohtuuhintaisuutta. Tulokset osoittavat, että tasataksa koetaan yleisesti selkeäksi ja houkuttelevaksi, mutta vaikutukset eri käyttäjäryhmiin vaihtelevat. Esimerkiksi sosioekonomisesti heikommassa asemassa olevat kokivat, että heidän joukkoliikenteen käyttönsä vähenisi hintojen korotuksen takia.

Tasataksamalli

Selvityksen mukaan tasataksamallissa AB-vyöhykkeen lipun hinta nousisi noin 4,5–5,0 %, pitkän aikavälin hintajoustolla jopa 6,5 %. Tämä tarkoittaisi nykyisen 2,95 euron lipun hinnannousua noin 3,10–3,15 euroon. Kolmen ja neljän vyöhykkeen lippujen hinnat laskisivat. Koska 89,4 % nousuista tehdään AB-lipuilla, lyhyiden matkojen hinnankorotuksilla rahoitettaisiin pidempien matkojen hinnanalennus.

Hintajouston perusteella AB-vyöhykkeellä tehtävien nousujen määrä laskisi noin 1,5 %, ja Lahden sisäisten matkojen määrä vähenisi noin 84 000 matkalla vuodessa. Lahteen suuntautuvien pidempien matkojen määrä kasvaisi noin 50 000 matkalla. Koko toimialueella kokonaisnousumäärä vähenisi noin 76 000 nousulla vuodessa (–1,2 %).

VLEM-mallin mukaan Lahden sisäisistä, vähentyvistä matkoista 33 % korvautuisi automatkoilla ja 67 % kävelyllä tai pyöräilyllä. Tämä tarkoittaa noin 28 000 uutta automatkaa ja 56 000 uutta jalan tai pyörällä tehtyä matkaa vuodessa.

Selvityksen liitteessä on tarkasteltu vaihtoehtoisia hintatasoja, joissa AB-lipun korotus olisi maltillisempi (1,7–3,4 %). Tällöin lipun hinta nousisi 3,00–3,05

euroon. Vaihtoehtoissa matkustajamäärät säilyisivät ennallaan tai jopa kasvaisivat hieman, mutta lipputulot laskisivat 1–2 %.

Kustannustenjako

Selvityksessä tutkituissa kustannustenjakomalleissa kustannukset määräytyisivät joukkoliikenteen tarjonnan mukaisesti. Tavoitteena on, että kustannustenjako voitaisiin tehdä ilman kuntalaisuustietoa. Vaihtoehdossa VE A kustannukset jakautuisivat kuntalaisten tekemien nousujen suhteessa, vaihtoehdossa VE B linjakilometrien tarjonnan perusteella ja vaihtoehdossa VE B+ linjakilometrien tarjonnan perusteella, poikkeuksena kuitenkin linjat, jotka eivät hyödytä kaikkia kuntia. Vaihtoehdossa VE C kustannukset jakautuisivat linjojen varrella olevien pysäkkien suhteessa.

Oulun kokemukset tasataksamallista

Oulun seudun liikenne siirtyi tasataksamalliin joulukuussa 2024. Tasataksamallin seurauksena sekä matkustajamäärät että lipputulot ovat kasvaneet siitäkin huolimatta, että Oulun sisäisillä matkoilla hinnat nousivat. Matkustajamäärät ovat kasvaneet kumulatiivisesti noin 7 % vyöhykeuudistuksen jälkeen, ja ennusteiden mukaan vuoden 2025 matkustajamäärä kasvaisi yhteensä 8 % vuoteen 2024 verrattuna. Matkustajamäärien kasvu on lisännyt painetta myös kapasiteetin nostolle. Oulussa ennen uudistusta tehdyn selvityksen perusteella ennakoitiin mm. matkustajamäärien laskua. Tulokset ovat olleet kuitenkin päinvastaisia eivätkä ennusteet ole vastanneet todellista tilannetta.

Lahden kaupungin lausunto

Lahden seudun liikenteen koko toimialueen kannalta on hyvä, että tasataksamallia tutkitaan. Tasataksamalli tarjoaa mahdollisuuden yksinkertaistaa joukkoliikenteen hinnoittelua ja parantaa sen houkuttelevuutta koko seudulla. Lahden kaupungin näkökulmasta huomionarvoisena asiana on lyhyiden matkojen hinnankorotus ja mahdollinen matkustajamäärien lasku Lahden sisäisillä matkoilla. Matkustajamäärien lasku lisää hieman automatkojen määrää, mutta

lisäys on hyvin vähäinen verrattuna kaikkiin henkilöautoilla tehtyihin matkoihin. Selvityksessä liitteenä ollut lisätarkastelu osoittaa, että tasataksa voidaan toteuttaa myös maltillisemmalla hinnankorotuksella, jolloin matkustajamäärät eivät vähene ja lipputulojen lasku jää hallittavaksi. Lisäksi Oulun kokemukset osoittavat, että tasataksa voi toimia tehokkaana keinona lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja parantaa sen taloudellista kestävyyttä.

Lahden kaupunki kannattaa tasataksamallin käyttöönottoa. Lahti kuitenkin edellyttää, että tasataksamallin vaikutuksia, kuten matkustajamäärissä tapahtuvia muutoksia, seurataan. Matkustajamäärien kasvua tulisi tavoitella mahdollisimman maltillisella hinnankorotuksella. Lisäksi päätöksenteossa olisi tärkeää huomioida muut määrälliset ja laadulliset vaikutukset, kuten järjestelmän selkeys, saavutettavuus sekä joukkoliikenteen imago.

Lahden kaupunki edellyttää, että tasataksamallin käyttöönotto ei saa johtaa sen suhteellisen subvention kasvuun. Mikäli lipputulojen lasku edellyttäisi lisärahoitusta, tulee Lahden seudun liikenteen toteuttaa seuraavat selvitykset ja toimenpiteet ennen tasataksamallin käyttöönottoa:

1. Liikenteen järjestämisen tehostaminen

- Katetta voi parantaa nostamalla tuloja tai tarkastamalla palvelutasoa sopimusten sallimissa muutosrajoissa (KV 27.11.2024 §123)
- Arvioidaan eri operointimallit ja niiden kustannusvaikutukset

2. Reittien ja aikataulujen optimointi

- Analysoidaan linjakilometrien vähentämismahdollisuudet ilman merkittävää palvelutason heikentämistä, sopimusten sallimissa muutosrajoissa
- Toteutetaan kysynnän mukainen vuorotarjonnan tai -kaluston optimointi
- Hyödynnetään matkustajalaskentatietoa tehokkaampaan suunnitteluun

3. Hallinnon ja toiminnan tehostaminen

- Selvitetään LSL:n organisaation toimintakulujen karsimismahdollisuudet
- Arvioidaan toimintojen digitalisointiin liittyvät säästöpotentiaalit ja Waltti-järjestelmän tarpeenmukaisuus
- Tutkitaan mahdollisuudet yhteistyöhön muiden alueiden kanssa mittakaavaetujen saavuttamiseksi

4. Kalustonhallinnan optimointi

- Arvioidaan kalustokustannusten optimointimahdollisuudet
- Selvitetään eri vuokraus- ja omistusmallien kustannustehokkuus

Lahden kaupunki katsoo, että tasataksamallin toteuttaminen edellyttää kokonaisvaltaista lähestymistapaa, jossa hinnoittelumallin muutoksen lisäksi tarkastellaan koko järjestämismallia ja sen kustannustehokkuutta. Tasataksa on enintään 3,00 € ja samalla tavoitteena tulee olla matkustajamäärien kasvu.

Kustannustenjaon osalta Lahden kaupunki pitää tärkeänä, että valittava malli on ennakoitava, oikeudenmukainen ja toimii ilman kuntalaisuustietoa.

Linjakilometreihin perustuvat vaihtoehdot VE B ja VE B+ vastaavat näihin tavoitteisiin hyvin. Vaihtoehto VE B+ mahdollistaa poikkeukset yksittäisten linjojen osalta, mikä lisää joustavuutta.

Muista selvityksessä tutkituista vaihtoehdoista vaihtoehto VE A ei täytä kustannustenjakomallin tavoitteita, sillä mallissa nettokustannukset jaettaisiin kuntalaisten tekemien nousujen suhteessa. Vaihtoehdossa VE C kustannusten jakautuminen perustuisi pysäkkien jakautumiseen linjoittain. Pysäkkien sijoittelussa tapahtuvat muutokset voivat aiheuttaa kustannusten jakautumiseen enemmän vaihtelua kuin linjakilometreihin perustuvassa mallissa.

Lahden kaupunki esittää, että kustannustenjakoa tutkitaan tarkemmin, jotta Lahden seudun liikenteen toiminta-alueelle voidaan tulevaisuudessa luoda oikeudenmukainen ja ennakoitava malli kustannusten jakamiseen.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

Ote pöytäkirjasta toimitetaan Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle 31.10.2025 mennessä

asia nro 3630/2021

Lahden keskusta-alueen kumppanuuspöytä

31.10.2025

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen

Keskustan kumppanuuspöydän lausunto seudullisen joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta on pyytänyt Lahden kumppanuuspöydältä lausuntoa seudullisen joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen. Lausuntoa pyydetään viimeistään 31.10.2025 mennessä.

Keskusta-alueen kumppanuuspöydän lausunto

Tasataksaselvitys on herättänyt Lahden keskusta-alueen kumppanuuspöydässä monipuolista keskustelua, jossa on noussut esiin sekä kannatusta että huolta hinnoittelun muutoksista.

Tasataksamallia pidetään hyvänä keinona lisätä joukkoliikenteen käyttöä erityisesti seudun ulkopuolelta tulevien matkustajien keskuudessa. Mallin koetaan selkeyttävän hinnoittelua ja parantavan joukkoliikenteen saavutettavuutta. Kestävyyssnäkökulmasta muutos voi kannustaa ihmisiä siirtymään pois yksityisautoilusta ja lisäämään esimerkiksi pyöräilyä. Keskusta-alueen kumppanuuspöydässä myös kahden vyöhykkeen malli nähtiin mahdollisena kompromissina nykyisen neljän vyöhykkeen sijaan. Maltillinen hinnankorotus kokeilujaksolla sai kannatusta, mikäli sen vaikutuksia seurataan huolellisesti.

Toisaalta esiin nousi huoli siitä, että tasataksa nostaisi erityisesti lyhyiden matkojen hintaa, mikä koetaan epäoikeudenmukaiseksi. Suurin osa joukkoliikenteen käyttäjistä liikkuu juuri lyhyillä reiteillä, ja hinnankorotus vaikuttaisi eniten opiskelijoihin, eläkeläisiin, työttömiin ja muihin pienituloisiin ryhmiin. Keskustan asukkaat kokevat, että he joutuisivat maksamaan enemmän, vaikka hyöty kohdistuu laajemmin seudun kuntiin. Lisäksi pelätään, että hinnankorotus vähentäisi joukkoliikenteen käyttöä ja heikentäisi keskustan houkuttelevuutta asumis- ja asiointialueena.

Kumppanuuspöytä korostaa, että mikäli tasataksa otetaan käyttöön, sen tulee tapahtua asteittain ja kokeiluluontoisesti aloittaen. Alennukset haavoittuville ryhmille, kuten opiskelijoille ja eläkeläisille tulee säilyttää.

Yhteenveto

- Tasataksa voi lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja selkeyttää hinnoittelua.
- Muutoksen vaikutukset lyhyiden matkojen matkustajiin ja pienituloisiin tulee arvioida huolellisesti.
- Keskustan asukkaiden asema ja maksurasituksen oikeudenmukainen jakautuminen on tärkeää.
- Mallin käyttöönotto tulee toteuttaa kokeiluna, jonka vaikutuksia seurataan.
- Kahden vyöhykkeen malli voi olla toimiva kompromissi nykyisen järjestelmän ja tasataksan välillä.

Lahden keskusta-alueen kumppanuuspöytä toivoo, että päätöksenteossa kuullaan kaupunkilaisia ja arvioidaan muutoksen vaikutuksia laajasti ennen pysyvää ratkaisua.

Lahdessa 31.10.2025

Keskusta-alueen kumppanuuspöytä
Sanna Virta, osallisuuskoordinaattori
044 482 6390
sanna.virta@lahti.fi

Jakelu

Lahden kaupungin kirjaamo
Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen

Lahden kaupunki
Lahden pohjoinen kumppanuuspöytä

30.10.2025

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen

Lahden pohjoisen kumppanuuspöydän kommentit Lahden seudun joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitykseen

Tutustuttuaan selvitykseen ja kuultuaan joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokisen esittelyn (nauhoite Lahden vanhusneuvoston kokouksesta) Lahden seudun joukkoliikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvityksestä, pohjoinen kumppanuuspöytä päätyi kommentoimaan seuraavaa.

- Selvityksen ehdotuksia ei pääosin tueta pohjoisen kumppanuuspöydän jäsenten kommenteissa.
- Tasataksa ei yksinään takaa yhdenvertaisuutta, jos se ei ole osa laajempaa, alueiden erityispiirteet huomioon ottavaa liikennepolitiikkaa.
- Mahdollista uudistusta pidetään huonona sen nostaessa lahtelaisen käyttäjän julkisen liikenteen kustannuksia.
- Tärkeää olisi pitää julkisen liikenteen käytön kustannus motivoivana ja kohtuullisena lyhyillä matkoilla kaupungin sisällä. Linja-auton käytön korkean hinnan koetaan vähentävän bussien käyttöä.
- Syrjäalueilla linja-autojen ajokerrat päivää kohden nähdään harvoin ja käytön houkuttelevuuden siten pienenä.
- Mahdollisen uudistuksen hyötyjinä nähdään harvat Lahdesta bussilla pendelöivät ja kauempana asuvat.

- Mahdollinen uudistus ei huomioi riittävästi alueellisia erityispiirteitä, kuten väestön sijoittumisen hajanaisuutta, palveluiden saavutettavuuden haasteita sekä nykyisen liikennejärjestelmän toiminnallisia eroja.
- Esimerkki muualta. Hollannissa käytössä olevassa järjestelmässä matkustaja kirjautuu bussiin noustessaan maksu- tai matkakortilla tai poistuessaan kirjautuu ulos. Matkan hinta määräytyy automaattisesti kuljetun matkan pituuden mukaan. Tällainen järjestelmä voisi tulevaisuudessa olla harkitsemisen arvoinen myös Lahden seudulla, koska se tekee hinnoittelusta oikeudenmukaisempaa eri alueilla asuvien matkustajien kannalta.

Kysymys:

- Onko kaupunki sitoutunut kehittämään muuta infraa alueellamme lähitulevaisuudessa?
 - Pyörän säilyttäminen turvallisessa paikassa tulee olla mahdollista
 - Kaupunkipyörien hintatason tulee pysyä käyttäjälle edullisena ja saavutettavana
 - Pyörateiden infraa tulisi ylläpitää.

Pohjoinen kumppanuuspöytä nostaa esiin, että tarvitsemme alueellisesti joustavan, kustannustehokkaan ja käyttäjälähtöisen liikennejärjestelmän, joka huomioi kävelyn, pyöräilyn ja yhteiskäyttöisten kulkuneuvojen infrastruktuurin vahvistamisen. Näin voidaan edistää kestävää liikkumista ja parantaa alueellista saavutettavuutta kokonaisvaltaisesti. Se, toteutuuko tasataksimallin tuomat muutokset kustannusneutraalina muiden kulkuneuvojen infran kehittämiseen, on epäselvää.

Kumppanuuspöytä haluaa huomauttaa, että on tärkeää kiinnittää huomiota selvityksen oikeinkirjoitukseen, selvyteen ja saavutettavuuteen. Näiltä osin selvitys ei vakuuttanut laadullaan.

Lahden pohjoinen kumppanuuspöytä

Jakelu

Lahden kaupungin kirjaamo
Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
Joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen