

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä 20.05.2025

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 20.05.2025

Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvitys

3630/08.01.00.00/2021

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen p. 050 320 0101

Päätös

Esittelijä

kaupunkikehitysjohtaja Alho Olli

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää merkitä Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvityksen tiedokseen ja pyytää lausuntoja 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.

Perusteluosa

Tausta

Lahden seudun liikenne teki syksyllä 2024 selvityksen lipputuotteista ja -hinnoittelusta. Selvityksessä havaittiin ns. tasataksamallin olevan potentiaalinen vaihtoehto Lahden seudun vyöhykemalliksi. Malliin siirtymisellä havaittiin olevan

vaikutuksia kuntien keskinäiseen kustannustenjakoon, jonka pohjalta Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päätti kokouksessaan 12.11.2024 §48 käynnistää selvityksen tasataksamallin ja kuntien kustannustenjaosta. Selvitys on toteutettu kevään 2025 aikana.

Selvityksen lähtökohdat ja tavoitteet

Selvityksen lähtökohtana oli selvittää millaisia vaikutuksia tasataksaan siirtymisellä olisi matkustajamääriin, lippuhintoihin ja kuntien subventio-osuuksiin. Keskeisenä tavoitteena oli säilyttää nykyinen lipputulotaso, joka käytännössä 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

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

Liikennemallitarkasteluissa kokonaisnousumäärät säilyvät ennallaan. Data-analyysi eivätäkä 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.

Vaikutuksia on arvioitu eri hintajoustoilla. Hintajousto kuvaa, kuinka paljon hinnanmuutos vaikuttaa kysyntään. Esimerkiksi -0,3 hintajousto tarkoittaa, että 10 % lipun hinnan korotus alentaa lippujen myyntiä 3 %. Vaikutuksia on arvioitu käyttäen -0,3, -0,4, -0,6 ja HSL:n hintajoustoja. Erot lippujen hinnoissa eri hintajoustoilla arvioituna ovat melko vähäiset. -0,6 hintajousto on korkeampi ja kuvaa pitkän aikavälin hintajoustoja. Pitkällä aikavälillä vaikutukset ovat suuremmat mm. sen vuoksi, että lippujen hinnat voivat vaikuttaa asuinpaikan valintaan ja auton omistamiseen.

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. Muutos on melko vähäinen kahden vyöhykkeen matkojen suuren määrän vuoksi. Käänteisesti enemmistöllä matkustajista lippujen hinnat jonkin verran nousevat.

Kustannustenjaon tutkiminen ja vaikutukset

Kuntien välisessä kustannustenjaossa tutkittiin useampaa eri vaihtoehtoa. Nykyisen kustannustenjaon, jossa linjojen nettokustannukset jaetaan kuntalaisten matkustuksen suhteessa, lisäksi tutkittiin vaihtoehtoja, jotka pohjautuvat kunkin kunnan alueella liikennöitäviin linjakilometreihin tai pysäkkilähtöihin. Mallit on kuvattu tarkemmin liitteenä olevassa raportissa.

Tutkituista vaihtoehdoista nykyinen kustannustenjakomalli tuotti pienimmät vaikutukset kuntien kustannustenjakoon eikä tarkastelun perusteella muuta merkittävästi yhdenkään kunnan maksuosuutta. Muut vaihtoehdot nostaisivat erityisesti Heinolan ja Padasjoen liikennöintikustannuksia merkittävästi.

Yhteenveto

Tasataksamalliin siirtyminen nostaisi nykymalliin verrattuna kahden vyöhykkeen matkojen hintoja 4,5–5,0 %, jotta nykyinen lipputulotaso pystytään säilyttämään. Korotustarpeessa ei ole huomioitu KELA-lippujen osuutta eikä esimerkiksi tasataksamallin laadullisia vaikutuksia.

Tasataksamalliin siirtyminen ei selvityksen perusteella nosta yhtenkään kunnan maksuosuutta merkittävästi nykyisellä kustannustenjakomallilla. Tutkitut vaihtoehdot, jotka pohjautuvat kunnan alueen linjakilometreihin tai pysäkkilähtöjen määrään nostaisivat sen sijaan tiettyjen kuntien osuuksia merkittävästi.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

Ote: jäsenkunnat, Päijät-Hämeen hyvinvointialue, Päijät-Hämeen liitto, toimialueen kuntien vanhus-, nuoriso- ja vammaisneuvostot ja kumppanuuspöydät, Hämeen kauppakamari sekä Päijät-Hämeen yrittäjät