

1.1. Joukkoliikenne

Sitovuus toimintakate	TP 2024	KS+LTA:t 2025	TA 2026	TS 2027	TS 2028
Toimintatulot	17 310 712	17 796 200	18 193 300	18 193 300	18 193 300
Toimintamenot	-26 459 409	-26 809 800	-28 002 300	-28 170 700	-28 191 400
Toimintakate	-9 148 697	-9 013 600	-9 809 000	-9 977 400	-9 998 100

Toiminnan kuvaus

Joukkoliikenne-palveluyksikkö vastaa liikennepalvelulain mukaisista joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävistä ja seudullisen joukkoliikenteen järjestämisestä Päijät-Hämeen kunnissa Lahden seudun joukkoliikenteen yhteistoimintasopimuksen ja liikenteen järjestämistapapäätösten mukaisesti. Lisäksi palveluyksikkö vastaa Lahden kaupungin koulukuljetusten suunnittelusta ja kilpailutuksesta, sekä talouden osalta Lahden kaupungin kaupunkipyöräjärjestelmästä. Vuodesta 2026 alkaen yksikkö vastaa kaupunkipyöräjärjestelmästä kokonaisuudessaan. Palveluyksikkö on osa kaupunkitekniikan palvelualueutta ja toimii Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan alaisuudessa.

Palveluyksikön määrärahavaraus sisältää seudullisen joukkoliikenteen järjestämisen kustannukset, sisältäen liikennöintikustannukset, lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmän kustannukset, joukkoliikennelautakunnan kustannukset, yksikön muut toimintakulut ja joukkoliikenteen viestinnän ja markkinoinnin. Seudullisten kustannusten lisäksi määrärahavaraus sisältää Lahden kaupungin omia kustannuksia kaupunkipyöräjärjestelmän sekä koulukuljetusten suunnittelun ja kilpailutuksen osalta. Määrärahoissa on myös varauduttu ennakoituihin indeksikorotuksiin.

Toimintaympäristö ja sen muutokset

Joukkoliikenteen toimintaympäristöön on viime vuosina kohdistunut merkittäviä muutoksia, joiden vaikutuksia ei vielä täysin pystytä arvioimaan. Koronapandemian jäljet matkustajamäärissä ovat hävinneet, mutta sen myötä muuttuneet liikkumistottumukset esimerkiksi etätyön yleistymisen ja nettikaupan lisääntymisen myötä ovat jääneet pysyviksi. Taloudellisesti 2020-luvun tapahtumat, kuten Ukrainan sota, ovat aiheuttaneet laaja-alaista kustannusten nousua, mikä on heijastunut myös joukkoliikenteen liikennöintikuluihin. Alkujaan sopimuskausien uusiutumiselta ja sähköistymiseltä odotettiin kustannuslaskua, mutta muun muassa kaluston hankintahintojen nousu näyttää vaikuttavan tähän eikä aiemmin ennakoitu 5–10 prosentin kustannussäästö ole näköpiirissä lähivuosina. Valtion toimenpiteet, kuten valtionavustusten tason lasku ja arvonnlisäveron nostaminen 10 prosentista 14 prosenttiin vuoden 2025 alusta, ovat entisestään heikentäneet toimintaedellytyksiä.

Vuonna 2024 joukkoliikenteessä saavutettiin uusi matkustajamääräennätys – noin 7,94 miljoonaa matkaa. Erityisesti vuoden alkupuoliskolla kasvu oli voimakasta. Vuoden 2025 ensimmäinen puolisko on ollut matkustajamääriltään lähes vuoden 2024 tasolla. Kasvun myötä joukkoliikenneyksikkö on joutunut reagoimaan nopealla aikataululla kapasiteetti- ja aikatauluhaasteisiin. Reittejä ja aikatauluja on muutettu, ja liikennettä on ohjattu entistä tarkemmin kysynnän mukaisesti haasteellisemmille alueille. Muutokset on toteutettu kustannustehokkaasti, joka puolestaan on vaikuttanut tiettyjen alueiden palvelutasoon laskevasti. Samanaikaisesti joukkoliikenteeseen kohdistuvat asiakasodotukset ovat kasvaneet. Asiakkaat odottavat entistä enemmän luotettavuutta, tiheämpiä vuorovälejä sekä mukavaa ja siistiä kalustoa. Digitalisaation edetessä myös tiedon määrä lisääntyy, ja kerättyä dataa hyödynnetään suunnittelun ja päätöksenteon tukena entistä systemaattisemmin, mikä mahdollistaa palvelun kohdentamisen tarkemmin todellisen kysynnän mukaisesti.

Vuonna 2024 hyväksytty seudullinen joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma ja vuonna 2025 hyväksytty seudullinen strategia määrittävät joukkoliikenteen pitkäjänteiset kehityslinjat. Erityisesti strategia ohjaa käytännön toimintaa, ja sen tavoitteena on vahvistaa joukkoliikenteen asemaa Päijät-Hämeessä kunnianhimoisesti. Strategian toteutus on aloitettu muun muassa asiakas-tuntemuksen ja palvelurakenteen selvityksillä. Käynnissä olevia keskeisiä selvityksiä ovat järjestämistapaselvitys, jossa tarkastellaan, mikä järjestämistapa olisi Lahden ja Päijät-Hämeen kannalta kokonaistaloudellisesti ja toiminnallisesti paras, sekä taksatusta- ja kustannustenjakoselvitys, jossa tutkitaan mahdollisuuksia ottaa käyttöön mallia, jossa lipun hinta ei riipu matkan pituudesta sekä arvioidaan kuntien välistä kustannustenjakomallia ja mahdollisia muutostarpeita. Joukkoliikenteellä on keskeinen rooli Lahden kaupungin päivitettävässä ilmasto-ohjelmassa. Tavoitteena on lisätä päästöttömän kaluston määrää ja kasvattaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta osana kestävämpää kaupunkiliikennettä.

Lahteen sijoittuvan Fazerin uuden tehtaan avautuminen luo tarpeen uudelle joukkoliikennedyteydellet Pippon alueelle. Liikennöinti alueelle aloitetaan joko 2026 tai 2027.

Kaupunkipyöräjärjestelmän järjestämisvastuu siirtyy joukkoliikenneyksikölle talvikaudella 2025–2026, mikä selkeyttää hallintoa ja mahdollistaa entistä paremman integraation joukkoliikenteeseen. Kaupunkipyöräjärjestelmä on saavuttanut suuren suorien, ja uusi hankinta valmistellaan nykyisen sopimuksen päättyessä kesän 2026 jälkeen. Uutena palveluna suunnitteilla on Vesijärvellä toteutettava vesibussiliikenne. Hankintavalmistelut alkoivat keväällä 2025, ja liikennöinnin on tarkoitus alkaa keuhällä 2026. Linja-autoliikenteen, vesibussien ja kaupunkipyörien yhteensovittaminen tukee matkaketjuja ja parantaa kokonaisvaltaisia liikkumispalveluita.

Palveluliikenteen konseptia on uudistettu merkittävästi. Vuonna 2024 käyttöön otettu uusi välityspalvelu on parantanut tilauspohjaisen palveluliikenteen toimivuutta ja saavutettavuutta. Vuonna 2025 osa tilauspohjaisesta liikenteestä on korvattu reittipohjaisella niin sanotulla lähiliikenteellä, jota ajetaan erityisesti alueilla, joilla runkoliikenne ei ole toiminnallisesti tai taloudellisesti perusteltua. Lähiliikenteen reitit kulkevat muun muassa ikäihmisten palvelukotien kautta, ja sen tavoitteena on varmistaa joukkoliikenteen saavutettavuus entistä yhdenvertaisemmin.

Tulevina vuosina toimintaympäristöön voi vaikuttaa merkittävästi myös mahdollinen hankintalainsäädännön uudistus. Erityisesti In-House-yhtiöiden asemaa koskevat muutokset voivat vaikuttaa kaikkiin toimivaltaisiin viranomaisiin – myös Lahdessa. Riskinä on, että lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien järjestäminen nykyisellä tavalla ei olisi enää mahdollista, mikä voisi kasvattaa toiminnan kustannuksia vuodesta 2027 alkaen.

Toiminnan painopistealueet

Joukkoliikenteen toiminta tulevina vuosina painottuu suunnitelmalliseen ja strategialähtöiseen kehittämiseen, jossa siirrytään entistä vahvemmin reaktiivisesta toiminnasta proaktiiviseen toimintaan, jota ohjaavat mm. Lahden kaupungin sekä seudullisen joukkoliikenteen strategiat ja jonka mukaisesti edistetään keuhvää, saavutettavaa ja asiakaslähtöistä liikkumista.

Keskeisiä painopisteitä ovat useat eri merkittävät hankinnat ja niiden loppuun saattaminen. Hankittavat liikkumispalvelut toteutetaan monivuotisilla sopimuksilla ja ne tulevat määrittämään liikkumispalveluita verraten merkittävästi tulevien vuosien aikana.

Viestinnän ja markkinoinnin taloudellinen resurssi säilytetään ja näitä keuhitetään kokonaisvaltaisesti yhdessä lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien kanssa, jotta joukkoliikennepalvelut vastaavat kaupunkilaisten tarpeisiin ja houkuttelevat uusia käyttäjiä. Tähän kokonaisuuteen kytkeytyy luonnollisesti myös asiakastuntemuksen parantaminen. Tavoitteena on tarjota yhtenäisen ja helposti ymmärrettävä asiakaspolku, jossa tieto, maksaminen ja liikkuminen muodostavat saumattoman kokonaisuuden.

Käynnissä olevien keskeisten selvitysten ja suunnittelutöiden edistäminen ovat joukkoliikenteen kannalta erittäin keskeisiä. Tasataksa- ja järjestämistapaselvityksien loppuunsaattaminen ja mahdollisesti täytäntöönpano voivat parantaa merkittävästi niin joukkoliikenteen talousnäkyviä kuin joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Trion vaihtopysäkkialueen edistäminen joukkoliikenneyksikön osalta on yksi merkittävimmistä muutoksista, jonka toteutumisella saavutetaan joko kustannussäästöjä tai palvelutason parannuksia kustannustehokkaasti, joka pidemmällä aikavälillä kasvattaa joukkoliikenteen matkustajamääriä ja luo sitä kautta lisää tuloja.

Edellä mainituilla toiminnan painopisteillä ja jo tehdyillä muutoksilla pyritään kasvattamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta erityisesti pitkällä aikavälillä ja vastaamaan niin kaupungin kuin joukkoliikenteen strategiaan tavoitteisiin.

Toimintaa kuvaava mittari	TP 2024	KS+LTA:t 2025	TA 2026
Talous:			
Toimintatulot/asukas	143	147	150
Toimintamenot/asukas	219	222	232