

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä 19.11.2025

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 19.11.2025

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

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 kustannustenjako 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 elinvoimatavoitteita.

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 kumppanuuspyytä 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 kustannusten jako selvitykseen 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 tasataksa- 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.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä 19.11.2025

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