

Lahden kaupunki, Kaupunginhallitus, 03.11.2025

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

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.

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. Vaihtoehdossa 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 siitakin 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 ennakointiin 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.

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

