

Lausunto Lahden seudun joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmasta 2024

Maakuntahallitus 15.01.2024 § 11
229/15.01.02/2023

Lahden kaupunki pyytää lausuntoja Lahden seudun joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmasta 2024. Lausunnot selvityksestä tulee lähettää viimeistään 19.1.2024 osoitteeseen kirjaamo@lahti.fi (osoitettuna Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle).

Työn keskeisenä tavoitteena on ollut laatia Lahden Seudun Liikenteen (LSL) joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma vuosille 2025–2040. Lahden Seudun Liikenne on tieliikenteen toimivaltainen joukkoliikenneviranomaisen koko Päijät-Hämeen maakunnan alueella. Lahden seudun joukkoliikenteen yhteistoimintasopimuksessa on sovittu, että toimialueelle laaditaan yhteinen palvelutasotavoite. Seudun palvelutaso on edellisen kerran määritelty vuonna 2011.

Palvelutasosuunnitelmassa määritellään kuntien välisen joukkoliikenteen palvelutaso sekä kuntien sisäinen palvelutaso. Suunnitelmassa on esitetty palvelutason kehittämistarpeet lyhyellä (2030) ja pitkällä aikavälillä (2040). Palvelutasoa kehitetään kysynnän ja maankäytön ennakoidun kehittymisen mukaan. Lisäksi on huomioitu esimerkiksi asukaskyselyn tulokset, joukkoliikenteen kehittämistavoitteet sekä Lahden yleiskaavassa tunnistetut keskeiset joukkoliikenteen käytävät.

Lyhyellä aikavälillä esitetään palvelutasoa kehitettäväksi kysynnältään merkittävimmillä alueilla Jalkaranta-Rautakankareen suunnalla, Karistossa, Renkomäessä. Lisäksi useilla alueilla, kuten Salpakankaalla, esitetään viikonloppuliikenteen parantamista ko. palvelutasoluokan mukaiseksi. Matkailuyhteyksiä voidaan kehittää tarjoamalla Messilään sesonkina yhteyksiä. Lahden ja Heinolan välisessä liikenteessä voidaan siirtyä kysynnän mukaisesti moottoritiele, koska seututien 140 varren maankäyttö on erittäin vähäistä.

Vaikutusten ennakoarvioinnin perusteella muutosten ennustetaan lisäävän matkustajamääriä ja lipputuloja lyhyellä aikavälillä 5 % ja pitkällä aikavälillä 8 %. Nettokustannuksien ennustetaan kasvavan lyhyellä aikavälillä 5 % ja pitkällä aikavälillä 16 %. Liikennettä voidaan tehostaa esimerkiksi Trion vaihtopysäkeillä, aikataulujen nopeuttamisella hiljaisena aikana ja liikenteen hankinnan kehittymisen myötä (sähköbussiliikenne). Nettokustannusten muutos on mahdollista kattaa pitkälti tunnistetuilla tehostamistoimilla tai hinnoittelumuutoksilla, mikäli niitä toteutetaan.

Palvelutasosuunnitelma hyväksytään ohjeellisesti noudatettavaksi eikä siitä päätettäessä sitouduta tietyn palvelutason rahoittamiseen. Palvelutasosuunnitelman jälkeinen suunnitteluvaihe on linjastosuunnittelu. Tarkemmat päätökset rahoituksesta tehdään vasta linjastosuunnitelman jälkeen, kun päätetään liikenteen kilpailuttamisesta.

Toteutuva palvelutaso määrittyy kulloinkin käytettävissä olevien taloudellisten resurssien mukaan ja toteutuva palvelutaso voi erota palvelutasotavoitteesta.

Valmistelija	Liikenteen erityisasiantuntija Petra Isotalo, p. 0443719467
Esittelijä	Maakuntajohtaja Niina Pautola-Mol
Päätösehdotus	Maakuntahallitus päättää antaa Lahden seudun joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmasta 2024 seuraavan lausunnon:

Päijät-Hämeen liitto kiittää, että palvelutason suunnitellaan säilyvän nykyisellä tasolla tai parantuvan. Palvelutasosuunnitelmassa kuntien väliseen palvelutasoon ei ole tunnistettu merkittäviä muutostarpeita, ja palvelutaso Lahdesta Orimattilaan, Hollolaan, Asikkalaan ja Heinolaan pysyy samana lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Palvelutasoa suunnitellaan parannettavan joillakin Lahden alueilla sekä Hollolassa Salpakankaalla ja Messilässä. Salpakankaan ja matkakeskuksen välisten suorien yhteyksien kehittäminen on tärkeää kestävien matkaketjujen edistämiseksi. Lahden matkakeskus on Kestävät matkaketjut Päijät-Hämeessä -selvityksen mukaan maakunnan toinen terminaalitasoinen solmupysäkki.

Palvelutasosuunnitelmassa laadullisina muutoksina on esitetty lippujärjestelmän yhteiskäyttöisyyden kehittäminen alueen junaliikenteessä sekä kuntien asiointi- ja palveluliikenteessä. Päijät-Hämeen liitto pitää tärkeänä, että yhtenäisen lippu- ja maksujärjestelmän laajentaminen on huomioitu suunnitelmassa, ja se sisältyy myös seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelmaan.

Palvelutasosuunnitelma vastaa hyvin Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman (2019) strategisiin painopistealueisiin, joita ovat kestävä liikunnan edistäminen, Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen, tieliikenneturvallisuuden selkeä parantaminen sekä kaupunkikeskustojen vetovoiman kehittäminen. Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että maakunnan joukkoliikenteen palvelutasoa pyritään nostamaan huomioiden kysyntä ja palvelukokonaisuus. Keskeisenä kehittämistarpeena on nostettu esiin joukkoliikenteen hyvän palvelutason tarjoaminen korkean kysynnän alueilla ja keskeisillä yhteysväleillä, mikä palvelutasosuunnitelman luonnoksen mukaan pääosin toteutuu.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pienten kuntakeskusten osalta on esitetty tavoitteeksi varmistaa päivittäisten matkojen hyvä sujuminen henkilöautolla Lahteen ja vahvistaa joukkoliikenteen roolia työ, opiskelu- ja asiointimatkojen tekemisessä Lahteen. Kylien ja haja-asutusalueen osata tavoitteena on mahdollistaa pääsy joukkoliikenteellä Lahteen ja muihin kuntakeskuksiin. Palvelutasosuunnitelma ei kuitenkaan vahvista joukkoliikenteen roolia pienten kuntakeskusten ja Lahden välillä, vaan

joukkoliikenteen tarjonta tulee jatkossakin olemaan pääasiassa pitempimatkaisena markkinaehtoisen bussiliikenteen varassa. Sama koskee liikennöintiä kylien ja haja-asutusalueen sekä Lahden välillä. Uhkana on markkinaehtoisen liikenteen väheneminen ja joukkoliikennepalveluiden lakkaaminen nykyisiltä reiteiltä.

Lahden ja Heinolan välinen liikenne

Seudullisesti merkittävin muutos koskee Heinolan suunnan bussiliikenteen palvelutasoa. Heinolan sisäisen joukkoliikenteen palvelutaso ei muutu, mutta Heinolan ja Lahden välisen joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisätään nopealla yhteydellä siirtämällä osa vuorotarjonnasta seututieltä 140 moottoritiele. Seututien 140 varren maankäyttö on erittäin vähäistä. Vierumäen palvelutaso laskee painotettaessa nopeaa reittiä, mutta seututien 140 vuorot käyvät edelleen Vierumäen alueella noin kerran tunnissa. Palvelutasosuunnitelmassa on tunnistettu, että muutoksessa on tärkeää huomioida koulumatkayhteydet sekä Vierumäen urheiluopiston vapaa-ajan yhteydet.

Lahden matkakeskuksen ja Heinolan keskustan välinen matka kestää henkilöautolla 25–30 minuuttia valtatieä 4 pitkin. Linja-autolla matka taittuu moottoritietä pitkin alle 35 minuutissa ja seututietä 140 pitkin 50 minuutissa. Nykyisin noin 85 % vuoroista kulkee seututietä 140, ja palvelutasosuunnitelman mukaan osuus laskee noin 55 %:iin vuonna 2030, joten muutos tasaa joukkoliikenteen vuorotarjontaa eri reiteillä.

Päijät-Hämeen liitto pitää hyvänä, että joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöauton käyttöön kasvaa Lahden ja Heinola välillä lisäten joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Heinolasta Lahteen suuntautuva matkaketju tunnistettiin Kestävät matkaketjut Päijät-Hämeessä -selvityksessä maakunnan sisäisistä matkaketjuista toiseksi tärkeimpien matkaketjujen luokkaan. Lisäksi Lahden kaupunkiseutusuunnitelmassa on esitetty Lahden ja Heinolan välisen lähijunaliikenteen käynnistäminen vuoteen 2040 mennessä. Joukkoliikenteen vahvistaminen yhteysvälillä tukee myös junaliikenteeseen siirtymistä ja toisaalta tarjoaa henkilöautoa kilpailukykyisemmän vaihtoehdon, mikäli lähijunaliikenne ei käynnisty vuoteen 2040 mennessä. Lähijunaliikenteen ja bussiliikenteen yhteensovittaminen on tärkeää junaliikenteen käynnistyessä.

Joukkoliikenne Lahden kaupunkiseutusuunnitelmassa ja Päijät-Hämeen rakennemallissa

Lahden kaupunkiseutusuunnitelmassa ja Päijät-Hämeen rakennemallissa on esitetty joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä Vääksyn ja Vierumäen sekä Orimattilan keskustan ja Hennan välillä vuosina 2032–2040, mikäli maankäyttö ja joukkoliikenteen kysyntä alueilla kehittyy. Palvelutasosuunnitelmassa ei kuitenkaan ole huomioitu palvelutason parantamista kyseisillä yhteysväleillä pidemmällä aikavälillä.

Lahden keskustan vaihtopysäkkialueen siirtäminen on sen sijaan otettu

huomioon molemmissa suunnitelmissa. Lahden kaupunkiseutusuunnitelmassa ja Päijät-Hämeen rakennemallissa Lahden keskustan vaihtopysäkkialue on sijoitettu alustavasti Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun kulmaan. Autojen ja pyörien liityntäpysäköinnin huomioiminen on tärkeää alueilla, joilla palvelutaso merkittävästi muuttuu tai kun linjastoa tai pysäkkien sijainteja muutetaan.

Vaikutusten ennakoarviointi

Päijät-Hämeen liitto pitää erinomaisena, että palvelutason muutokset lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja lipputuloja. Riskinä on kuitenkin paine lippujen hintojen korottamiseen, millä on käänteinen vaikutus joukkoliikenteen kysyntään. Lisäksi liitto pohtii, ovatko palvelutason muutokset ja niiden vaikutukset osaltaan riittäviä, jotta seudun kestävä liikumisen tavoitteet voidaan saavuttaa. Lahden kaupunkiseudun MAL-sopimus 2021–2031 mukaan tavoitteena on kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen Lahden sisäisistä matkoista 44 prosentista 51 prosenttiin. Muissa kaupunkiseudun kunnissa kestäväillä kulkutavoilla tehtyjen sisäisten matkojen osuuden tulisi olla yli 41 prosenttia 2030-luvulla.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.