

Lausunto Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvityksestä

Maakuntahallitus 15.09.2025

156/02.08.00/2025

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta pyytää lausuntoa Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvityksen tasataksa osuudesta Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle osoitettuna viimeistään 30.9.2025. Lausunnot tulee lähettää Lahden kaupungin kirjaamoon: kirjaamo@lahti.fi.

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 säilyivät ennallaan. Data-analyysi eivätkä 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 pysäkilähtöihin. 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 yhdenkään kunnan maksuosuutta merkittävästi nykyisellä kustannustenjakomallilla. Tutkitut vaihtoehdot, jotka pohjautuvat kunnan alueen linjakilometreihin tai pysäkilähtöjen määrään nostaisivat sen sijaan tiettyjen kuntien osuuksia merkittävästi.

Esittelijä

Maakuntajohtaja Niina Pautola-Mol

Päätösehdotus

Maakuntahallitus päättää antaa Lahden seudun liikenteen tasataksa- ja kustannustenjakoselvityksen tasataksaa koskevasta osasta seuraavan lausunnon:

Päijät-Hämeen liitto kiittää mahdollisuudesta lausua tasataksaselvityksestä, jossa on kuvattu kattavasti tasataksamallin vaikutuksia seudulla. Lausunnossa on arvioitu tasataksamallin käyttöönoton vaikutuksia pääasiassa suhteessa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman (2025) tavoitteisiin ja toimenpiteisiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040-luvulle tähtäävänä visiona on Saavutettava Päijät-Häme – sujuvinta ja kestäväntä liikennettä kaikille käyttäjäryhmille. Selvitys liittyy erityisesti seuraaviin tavoitekokonaisuuksien ”kestävä” ja ”älykäs” toimintalinjauksiin:

- Kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus ja määrät kasvavat ympärivuotisesti
- Liikenneympäristöt ja -palvelut lisäävät aktiivista liikkumista ja ovat yhdenvertaisia erilaisille käyttäjäryhmille
- Joukkoliikenteen matkaketjut ovat helppokäyttöisiä ja käyttäjäystävällisiä.

Tasataksan myötä joukkoliikenteen nousijamäärien on arvioitu pysyvän ennallaan tai laskevan noin 1,2 % riippuen tarkastelutavasta. Tämä on ristiriidassa liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä Lahden kaupunkiseudun MAL-sopimuksen 2024–2035 kanssa, joissa tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrää.

Selvityksen arvion mukaan kahden vyöhykkeen matkoilla todennäköisesti jonkin verran matkustusta siirtyy kävelyyn ja pyöräilyyn, mikä toisaalta lisää aktiivista liikkumista. Päästöjen arvioidaan pienenevän hieman, mikäli pitkillä matkoilla siirrytään käyttämään aiempaa enemmän joukkoliikennettä.

Tasataksamallin etuna on helppo ymmärrettävyys ja helppokäyttöisyys, mikä on linjassa liikennejärjestelmäsuunnitelman linjausten kanssa. Tasataksamallilla voi olla pieni joukkoliikennettä nopeuttava vaikutus vyöhykkeen valinnan jäädessä pois. Vaikutusta joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ei kuitenkaan pystytä luotettavasti arvioimaan, jolloin tasataksamalliin siirtymisen riskinä on positiivisen nousijamääräkehityksen pysähtyminen tai nousijamäärien kääntyminen laskuun.

Tasataksamalli parantaisi joukkoliikennejärjestelmän yhdenvertaisuutta maakunnan asukkaiden kesken, koska lipun hinta olisi kaikille sama matkan pituudesta ja reitistä riippumatta.

Kokonaisuutena tarkasteltuna tasataksamalliin siirtymisellä on sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia. Päijät-Hämeen liitto katsoo, että on

tärkeää kuulla kuntia ja asukkaita sekä tehdä asiasta päätös, jolla on mahdollisimman vähän kielteisiä vaikutuksia maakunnallisesti.

Päätös