

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä 12.11.2024 § 42

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 12.11.2024

§ 42

Lahden seudun joukkoliikennestrategian 2024 lausuntoajan jatkaminen

3630/08.01.00.00/2021

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

Joukkoliikennepääällikkö Lauri Jokinen, p. 050 320 0101

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

Kaupunkikehitysjohtaja Alho Olli

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää jatkaa Lahden seudun joukkoliikennestrategian lausuntoaikaa 31.12.2024 asti.

Perusteluosa

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta on kokouksessaan 10.9.2024 §35 päättänyt pyytää lausuntoa joukkoliikenteen seudulliseen strategialuonnokseen jäsenkunnilta, Päijät-Hämeen hyvinvointialueelta, Päijät-Hämeen liitolta, toimialueen kuntien vanhus-, nuoriso- ja vammaisneuvostolta, sekä kumppanuuspöydiltä. Määräaikaan mennessä lausuntoja saapui 10 kappaletta.

Lausuntoajan jatkamisella halutaan varmistaa kaikille lausuntopyynnön saaneilla mahdollisuus lausua halutessaan asiasta vaikka sitä ei alkuperäiseen määräpäivään mennessä olisi tehtykään.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

Ote: toimialueen jäsenkunnat sekä niiden vanhus-, nuoriso- ja vammaisneuvostot, Päijät-Hämeen hyvinvointialue, Päijät-Hämeen liitto, Lahden kaupungin vanhus-, nuoriso- ja vammaisneuvosto, Lahden kaupungin kumppanuuspöydät

Lahden seudun liikenteen joukkoliikennestrategia



RAPORTTI – 24.06.2024



Esipuhe

Lahden joukkoliikenne on pohjautunut pitkään linjaliikennelupiin, joita on jatkettu siirtymäajan liikennöintisopimuksiin vuoden 2009 lopusta vuoden 2014 kesään asti EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007) ja joukkoliikennelain mukaisesti. 2010-luvun alkaessa on laadittu Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma. Tämän jälkeen on toteutettu runko-linjastosuunnitelma vuonna 2019. Palvelutasosuunnitelma on valmistunut syksyllä 2023 ja hyväksytty lausuntojen perusteella keväällä 2024.

Varsinaista joukkoliikennestrategiaa ei Lahden seudun liikenteellä (LSL) ole ollut. Joukkoliikenteen kehittämistä ovat ohjanneet seudun kuntien strategiat, joista keskeisimpänä Lahden seudun ympäristötavoitteet ja Lahden suunta -työ.

Joukkoliikenteen toimintaympäristö on suuressa muutoksessa. Ihmisten arvojen muutos lisää kestävien kulkumuotojen käyttöä, mutta toisaalta myös asettaa uusia vaatimuksia yksilöidymille palveluille. Monet kehitystrendit, kuten kaupungistuminen ja tavoitteet hiilineutraalisuudesta tukevat joukkoliikennettä. Toisaalta monet tekijät, kuten etätöiden ja säännöllisten matkojen väheneminen, vapaa-ajan matkojen osuuden kasvu, monipaikkaisuus ja väestön ikääntyminen sekä rahoituksen niukkuus asettavat haasteita joukkoliikenteen kehittämiselle.

Tämä työ on laajassa yhteistyössä valmisteltu Lahden seudun liikenteen joukkoliikenteen strategia, jonka keskeisenä lopputuloksena on joukkoliikenteen kehittämistä ohjaavat tavoitteet vuodelle 2035 sekä toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi tässä työssä on kuvattu toimenpiteiden vaikutukset. Raportin alussa kuvataan joukkoliikenteen nykytilanne ja muuttuva toimintaympäristö, tiivistetään lähtökohdat kuntastrategioista, kootaan asukaskyselyn tulokset, tiivistetään asiakashaastattelujen ja sidosryhmien haastattelujen tulokset.

Raportin tavoitteena on toimia Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisten työkaluna strategian toteuttamisessa. Raportin tehtävä on myös kuvata Lahden seudun joukkoliikenteen kehittäminen selkeänä ja tiiviinä pakettina seudun päätöksentekoon sekä laajasti eri toimijoiden käyttöön.

Raportissa kuvataan joukkoliikenteen nykytilanne ja muuttuva toimintaympäristö, tiivistetään lähtökohdat kuntastrategioista, kootaan asukaskyselyn tulokset, tiivistetään asiakashaastattelujen ja sidosryhmien haastattelujen tulokset, kuvataan joukkoliikenteen visio ja strategia sekä lopuksi laaditaan toimenpideohjelma strategian toteuttamiseksi.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

- Siru Heromaa-Karjalainen
(Lahden seudun joukkoliikennelautakunta)
- Pasi Jalonen
(Lahden seudun joukkoliikennelautakunta)
- Olli Alho (Lahti)
- Mika Lastikka (Lahti)
- Tuomo Rissanen (Heinola)
- Seppo Tiainen (Hollola)
- Markku Nenonen (Orimattila)
- Aija Viikilä (Asikkala)
- Jari Von Becker (Iitti)
- Petri Jalkanen (Padasjoki)
- Julia Pulkkinen (Kärkölä)
- Rauno Särkkäaho / Lauri Jokinen (LSL)

Työhön on osallistunut projektiryhmä, johon ovat kuuluneet:

- Rauno Särkkäaho (LSL)
- Lauri Jokinen (LSL)
- Torsti Toivonen (LSL)
- Juha Lindgren (LSL)
- Maria Niemi (LSL)
- Minna Immonen (LSL)
- Aila Laaksonen (LSL)
- Jaana Martikainen (Lahti)

Työssä konsulttina on toiminut WSP Finland Oy, jossa työssä ovat vastanneet Johanna Nyberg, Tiina Hulkko, Juhani Bäckström, Simo Airaksinen ja Edwin 't Lam. Lisäksi työhön ovat osallistuneet Antti Kataja, Väinö Jalkanen, Terho Nissilä ja Aleksi Ojanperä.



Tiivistelmä

Lahden seudun liikenne (LSL) on järjestänyt tilaaja-tuottaja-mallilla linja-autoliikennettä vuodesta 2014 lähtien. LSL on joukkoliikenteen tieliikenteen toimivaltainen viranomainen koko Päijät-Hämeen maakunnan alueella.

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet viime vuosikymmenen aikana, kun joukkoliikennettä on kehitetty. Joukkoliikennettä on tarve kehittää asukkaiden ja matkustajien toiveiden mukaisesti. Liikkuminen on muuttunut mm. koronapandemian ja etätöiden lisääntymisen myötä. Joukkoliikenteessä on tavallisesti parhaiten onnistuttu vastaamaan keskustaan suuntautuviin säännöllisiin matkoihin, kuten työmatkoihin. Tällaisten matkojen määrä on vähentynyt. Toisaalta esimerkiksi ajokortin ajavien ja auton omistavien nuorten osuus on vähentynyt.

Joukkoliikennettä tukevia megatrendejä ovat lisäksi mm. ilmastonmuutos ja sen vaikutusten vähentäminen, liikenteen sähköistyminen ja kaupungistuminen. Toisaalta odotukset palvelutasosta ovat voineet kasvaa. Monet odottavat tiheävuorovälisiä linjoja, joilla matkustettaessa ei ole tarve suunnitella merkittävästi ennakoon matkustamista. Joukkoliikenteellä on lisäksi tärkeä rooli kuntien tavoitteiden toteuttamisessa.

Joukkoliikenne on keskeinen kuntien asukkaille tarjoama palvelu, joka tukee esimerkiksi seudun elinvoimaisuutta, mahdollistaa kuntien palveluverkoston saavutettavuuden ja edistää mm. työvoiman saatavuutta.

LSL:n matkustajamäärät eivät ole kasvaneet suhteessa yhtä voimakkaasti kuin muilla keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Merkittävä seikka on, ettei rahoitusta ole juurikaan lisätty. Muilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kehittämistä on rahoitettu enemmän, mikä on aikaa myöten lisännyt matkustajamääriä. Sen vuoksi LSL:n liikenteessä esimerkiksi nousumäärä per asukas on muita kaupunkiseutuja pienempi.

Joukkoliikenteelle on asetettu kolme tavoitetta vuodelle 2035:

- 1)** joukkoliikennejärjestelmän tavoitteena on, että matkustajamäärät ja lipputulot kasvavat 50 %; tavoitteen saavuttaminen edellyttää riittävää rahoitusta,
- 2)** maankäyttöä ja joukkoliikennettä kehitetään yhteistyössä; valtaosa uusista työpaikoista, palveluista ja asutuksesta sijoittuu runkolinjojen (tai hyvän palvelutason) reittien varrelle ja
- 3)** joukkoliikenne mahdollistaa asukasmääriltään tiheimmillä alueilla autottoman arjen helposti, esteettömästi ja vähäpäästöisesti.

Tavoitteiden saavuttamiseksi on esitetty useita toimenpiteitä. Keskeisimpiä ovat palvelutason merkittävä lisääminen, mikä mahdollistaa matkustajamäärätavoitteen saavuttamisen niin palvelutason houkuttelevuuden kuin kapasiteettitarpeen kasvun myötä. Liikennettä ja rahoitusta voidaan kehittää myös matkustajamäärien kasvun myötä sekä uuden maankäytön kehittyessä.

Rahoitustarvetta vähentää joukkoliikenteen nopeuttaminen ja luotettavuuden kehittäminen sekä maankäytön kehittäminen siten, ettei uusia linjoja ole tarve perustaa, vaan voidaan tihentää nykyisen linjaston vuorovälejä. Koska Lahden keskustaan on hyvät yhteydet useimmilta suunnilta, keskustan kehittäminen tukee myös joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvua ja lipputulota ja alentaa subventiotarvetta. Runkolinjoja esitetään kehitettäväksi yleiskaavassa esitetyn mukaisesti. Trion vaihtopysäkit sujuvoittavat keskustan läpi matkustamista, mutta toisaalta vähentävät liikennöintikustannuksia.

Työssä on määritelty toimenpiteiden toteuttamiseksi vastuutahot. Toimenpiteiden toteutumista voidaan seurata mittareiden avulla. Matkustajamäärätavoitteen saavuttaminen edellyttää kuntien rahoituksen kasvua. Toisaalta subventioprocentti ei välttämättä kasva, koska myös matkustajamäärät kasvavat.

Joukkoliikenne on keskeinen kuntien asukkaille tarjoama palvelu, joka tukee esimerkiksi seudun elinvoimaisuutta, mahdollistaa kuntien palveluverkoston saavutettavuuden ja edistää mm. työvoiman saatavuutta.

Käsitteitä

Bruttomalli

Bruttomallissa toimivaltainen viranomainen vastaa palvelutason suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Viranomainen ostaa liikenteenharjoittajalta tietyn reitin tai alueellisen liikennekokonaisuuden ajamisen tietyllä palvelutasolla. Tavallisesti tilaaja vastaa myös aikataulusuunnittelusta. Liikenteenharjoittajan tarjouksessaan antama palvelun hinta kattaa kaikki liikennöintikustannukset

CVD (ns. clean vehicle directive)

Puhtaita ja energiatehokkaita tieliikenteen ajoneuvoja koskeva direktiivi (EU 2019/1161), jonka velvoitteet tulivat voimaan 2.8.2021 alkaen. Direktiivissä on esitetty puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevat vähimmäismäärät jäsenvaltioittain. Direktiivin tarkemmasta soveltamisesta on annettu laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.

Direktiiviä sovelletaan kansallisesti niin, että kaupunkien ja kuntien julkisista hankinnoista tietty prosenttiosuus tulee olla puhtaita ajoneuvoja ja näistä puolestaan osa päästöttömiä ajoneuvoja, käytännössä sähköautoja.

Kaupunkiliikenne

Kaupunkiliikenteellä tarkoitetaan tässä työssä Lahden kaupunkialueella liikennöitävää paikallisliikennettä. Nykyisin paikallisliikenteen linjoja ovat 1–24.

Käyttöoikeussopimus (KOS)

Liikenteenharjoittajalle myönnettävä yksinoikeus jonkin maantieteellisen alueen liikenteeseen tai reittiin. Käyttöoikeussopimuksessa liikennöitsijä saa lipputulot ja yleensä lisäksi toimivaltaisen viranomaisen kanssa sovitun lisäkorvauksen. Olennaista on, että liikennöitsijä kantaa lipputuloihin liittyvän riskin ja voi omalla suunnittelullaan vaikuttaa liikenteen kannattavuuteen.

Lahden seudun liikenne (LSL)

Lahden kaupunki on joukkoliikenteen seudullinen toimivaltainen viranomainen koko Päijät-Hämeen maakunnan kunnissa (laki liikenteen palveluista §181). Kuntien välisessä yhteistyösopimuksessa on määritelty, että seudullisesta joukkoliikenteestä päättävä elin on Lahden seudun joukkoliikennelautakunta. LSL (Lahden seudun liikenne) on viranomaisen käyttämä markkinointinimi. Kaupunki suunnittelee joukkoliikenteen yhteistyössä muiden kuntien kanssa, vastaa viestinnästä ja kilpailuttaa liikenteen.

Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista

Laki puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen ajoneuvojen direktiivin (CVD) kansallisesta soveltamisesta (740/2021). Direktiivissä on esitetty jäsenvaltioittain vähimmäisvaatimukset. Laissa määritellään tarkemmin, millä tavoin vähimmäistavoitteiden toteutuminen jaetaan kansallisesti eri ajoneuvoluokissa ja eri hankintayksiköissä.

MAL-sopimus

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset ovat sopimuksia, jotka valtio solmii Lahden, Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän ja Kuopion kaupunkiseutujen kanssa. Sopimukset tukevat Suomen suurimpien kaupunkiseutujen kasvua ja kehitystä. Niissä määritellään valtion ja kaupunkiseutujen yhteiset tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet lähivuosien asuntotuotannolle sekä kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmän kehittämiselle.

Markkinaehtoinen liikenne

Markkinaehtoisella liikenteellä tarkoitetaan joukkoliikennettä, jota ei tueta julkisesti. Markkinaehtoisessa liikenteessä voivat keltava myös toimivaltaisen viranomaisen liput, mutta liikennöitsijälle välitetään vain lipputulo (ei julkista tukea).

Palvelutaso

Palvelutaso kuvaa yleisesti liikennejärjestelmän, tarjottavan liikennepalvelun, matkan tai matkustuksen laatua. Määrällisillä palvelutasotekijöillä (esimerkiksi liikennöinti aika, vuorotiheys) kuvataan tarjonnan määrää ja niille on annettavissa numeerinen arvo. Laadulliset palvelutasotekijät kuvaavat matkustajan kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä.

Seutuliiikenne

Keskuskaupungin ja ympäristön välistä liikennettä esimerkiksi Lahdesta Asikkalaan, Padasjoelle, Heinolaan ja Orimattilaan.

Toimivalta-alue

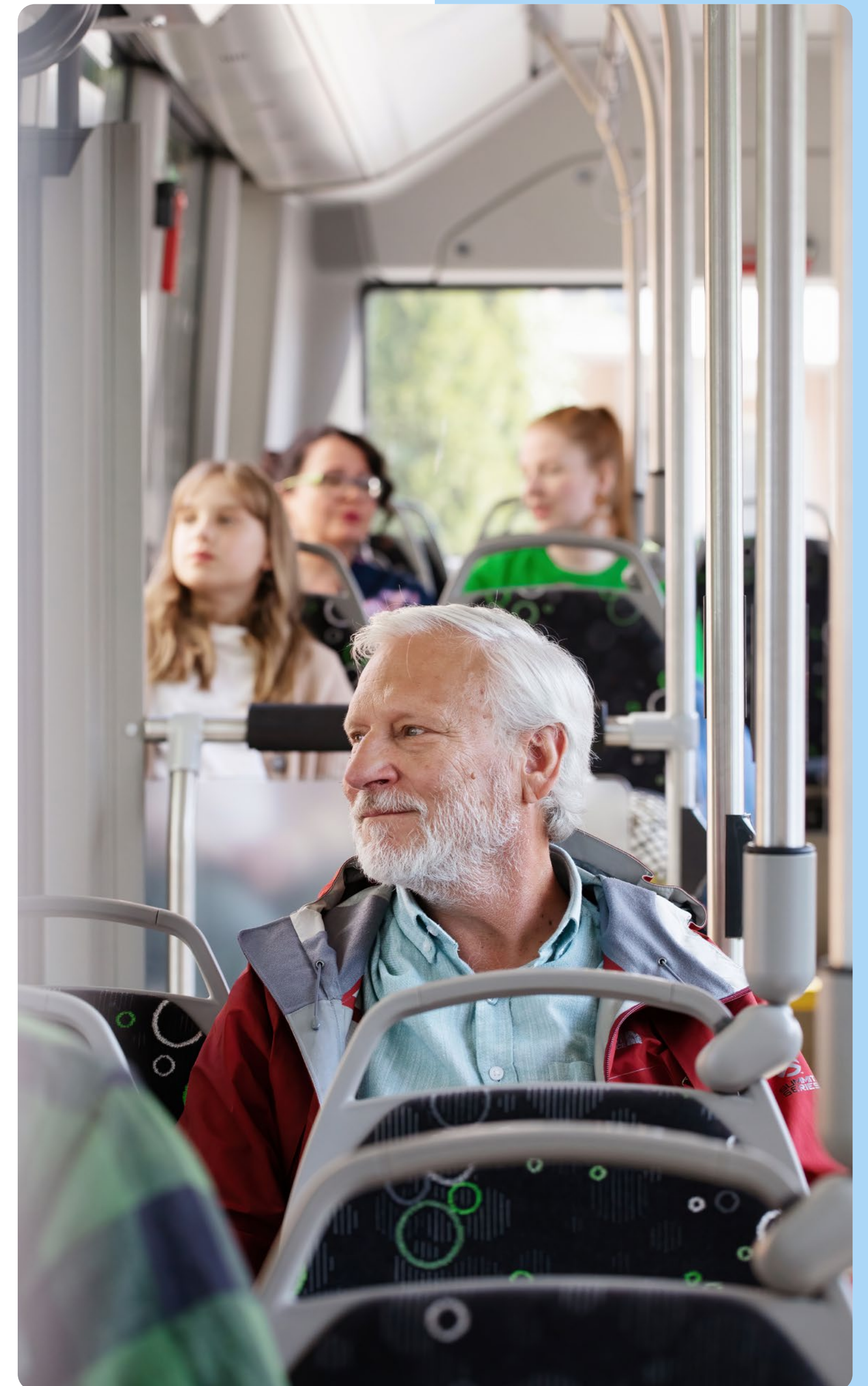
Alue, jolla kunnallinen toimivaltainen viranomainen tai useamman kunnan seudullinen toimivaltainen viranomainen päättää joukkoliikenteen järjestämistävasta. Muissa kunnissa (peruskunnat) toimivaltainen viranomainen on alueen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus). Katso myös Toimivaltainen viranomainen.

Toimivaltainen viranomainen

Toimivaltainen viranomainen on EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007) mukainen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, jolla on valtuudet toimia tie- tai rautatieliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Lahden kaupunki on joukkoliikenteen seudullinen toimivaltainen viranomainen koko Päijät-Hämeen maakunnan alueella. Alueen kunnat voivat hankkia lisäksi täydentävää sisäistä liikennettä, ellei sitä järjestetä LSL:n kautta. Alueella rautatieliikenteen toimivaltainen viranomainen on liikenne- ja viestintäministeriö (LVM).

Waltti

Waltti on toimivaltaisten viranomaisten omistama Waltti Solutions Oy osakeyhtiö, joka on perustettu lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien hankintaa ja ylläpitoa varten.



Sisällys

1. Joukkoliikenteen tulee vastata toimintaympäristön muutoksiin.....	9
2. Joukkoliikenteen kehittäminen toteuttaa seudun strategioita ja ohjelmia	21
3. Joukkoliikenteen nykytila ja kehitys.....	29
3.1. Joukkoliikenteen kehitys Lahden seudulla	30
3.2. Rahoitus	33
3.3. Kansainväliset tavoitteet ja velvoitteet linja-autokaluston päästöjen vähentämiselle.....	35
3.4. SWOT-analyysi strategian suunnittelun tueksi	39
3.5. Joukkoliikenteen kehitys Suomen keskisuurissa kaupungeissa.....	40
3.6. Joukkoliikenteen kehitys Pohjoismaisissa kaupungeissa	44
4. Aukkaiden, yritysten ja sidosryhmien odotukset	48
4.1. Lahden seudun asukkaiden odotukset joukkoliikenteen kehittämiseksi	49
4.2. Elinkeinoelämän ja sidosryhmien odotukset joukkoliikenteen kehittämiseksi.....	57
4.3. Kuntien edustajien odotukset joukkoliikenteen kehittämiseksi	60
5. Tavoitteet 2035.....	62
6. Toimenpiteet, mittarit ja vaikutukset	64
6.1. Toimenpiteet ja mittarit	65
6.2. Vaikutukset	79
6.3. Seuranta ja päivitys.....	85

SISÄLLYS



1



2



3



4



5



6

1. Joukkoliikenteen tulee vastata toimintaympäristön muutokseen

1. Joukkoliikenteen tulee vastata toimintaympäristön muutoksiin

Kaupunkilaiset ja kuntalaiset eivät käytä joukkoliikennettä pelkästään joukkoliikenteen takia. Taustalla on aina tarve jostakin muusta. Tarve päästä esimerkiksi kotiin, työpaikalle, kauppaan tai vaikkapa kunto-osalille. Myös ihmisten asenteet ja arvostukset muuttuvat. Lisääntynyt tietoisuus ilmaston lämpenemisestä ja sen mukanaan tuomista haitoista ovat muokanneet jo tänä päivänä ihmisten arjen toimintoja ja valintoja.

Myös kaupunkien ja kuntien kehittämisen tavoitteet muuttuvat. Kymmenen vuotta taaksepäin eivät esimerkiksi ympäristöasiat olleet tavoitteiden kärjessä. Nyt ne ovat kaupunkien ja kuntien kärkitavoitteita. Seuraavien vuosikymmenten aikana kaupungin joukkoliikenneratkaisuihin tulevat vaikuttamaan useat toimintaympäristön muutokset, jotka kytkeytyvät tiiviisti kaupunkien ja kuntien laajempiin muutoksiin kuvan 1 mukaisesti. Näitä on kuvattu lyhyesti tässä luvussa.

Ennustettaviin muutoksiin ja niiden vaikutuksiin liittyy myös aina huomattavia epävarmuuksia. Kuntien ja julkisen sektorin rahoitus voi myös vaikuttaa merkittävästi esimerkiksi palveluverkostoon ja myös joukkoliikenteen rahoitusmahdollisuuksiin.

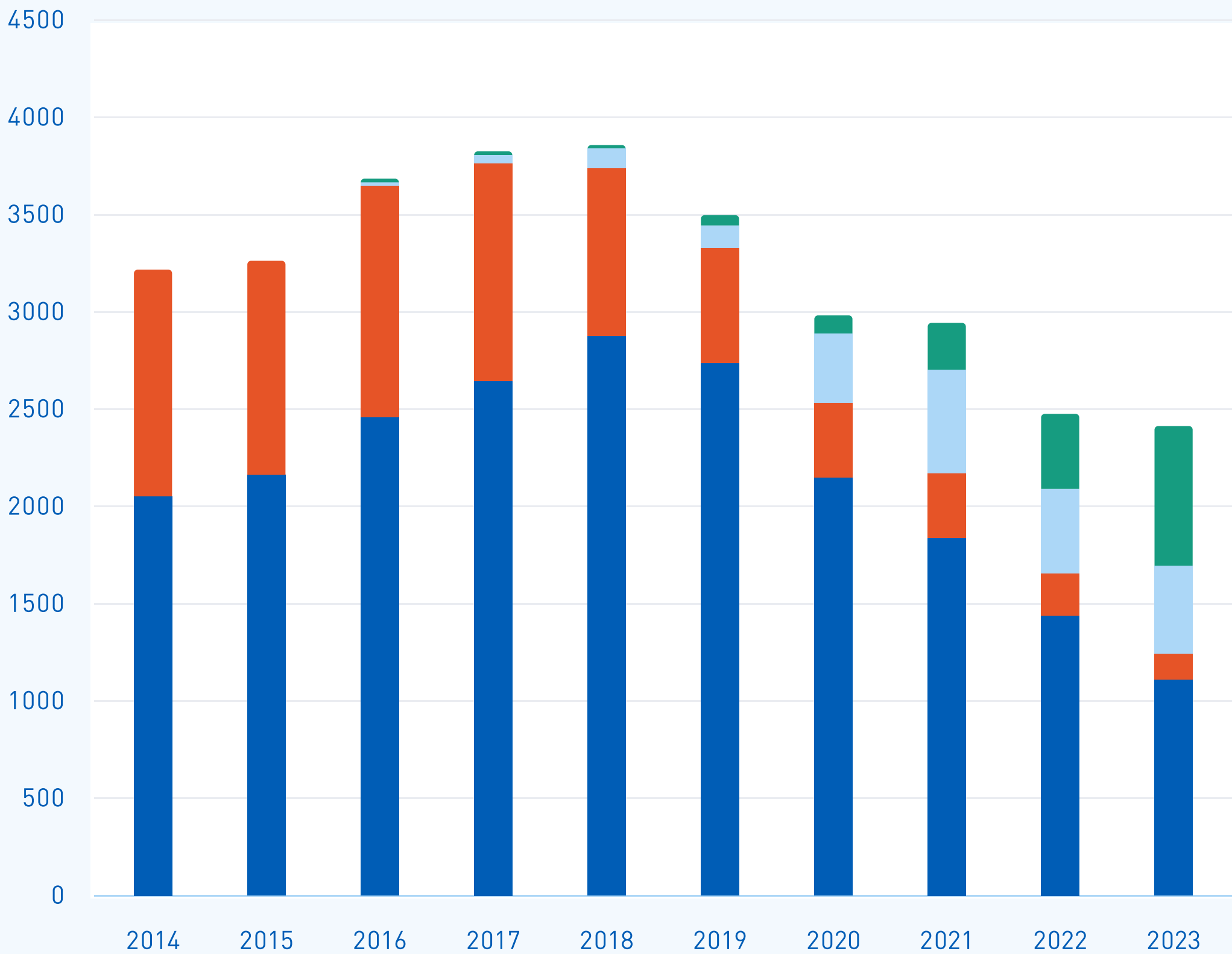


Kuva 1. Joukkoliikenteeseen vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia.

Lahti aikoo olla hiilineutraali 2025 ja Päijät-Häme 2030

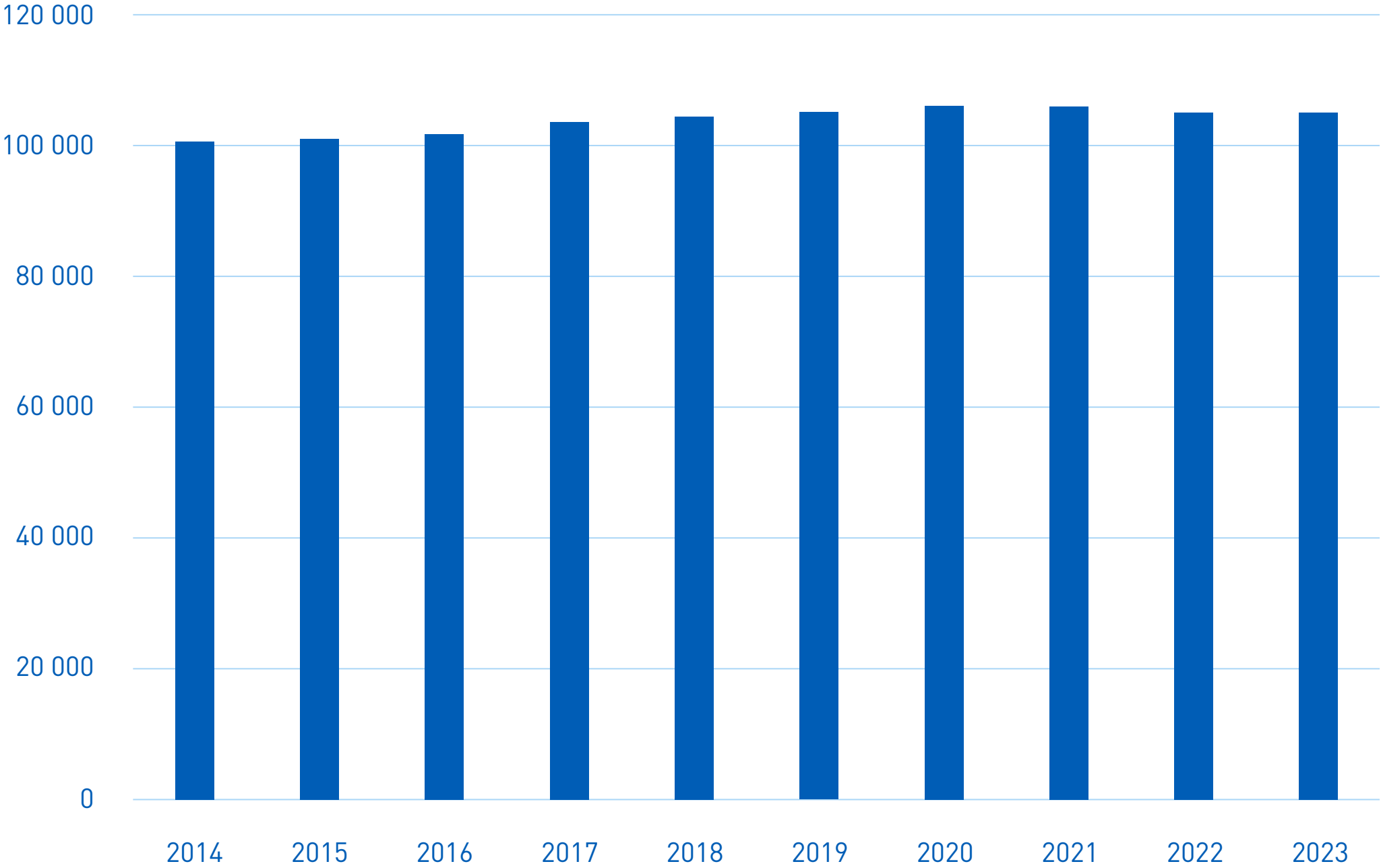
Lahden kaupunkiseudulla ja erityisesti Lahden kaupungilla on hyvin kunnianhimoiset hiilineutraaliuustavoitteet. Lahti aikoo olla hiilineutraali selvästi ennen muita kaupunkeja jo vuonna 2025 ja koko Päijät-Häme vuonna 2030. Linja-autoliikenne on viimeistään 10 vuoden kuluttua päästötöntä, mikä tukee Lahden kaupungin ja koko Päijät-Hämeen hiilineutraaliuustavoitetta. Ennen vuotta 2035 osa liikenteestä ajetaan uusiutuvalla biodieselillä, mikä pienentää hiilidioksidipäästöjä, mutta edellyttää vastaavia hiilinieluja, jotta hiilineutraaliuustavoite täyttyy vuonna 2025. MAL-sopimuksen mukaisesti kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen Lahden sisäisillä matkoilla 41 prosentista 51 prosenttiin ja muissa kunnissa yli 41 % tukee erinomaisesti tavoitetta pienentyneenä polttomoottori- ja dieselautojen käytöllä sekä tarpeena rakentaa henkilöautoille esimerkiksi katuinfraa tai pysäköintialueita ja -laitoksia.

Sen sijaan autoliikenne haastaa ympäristötavoitteet, koska henkilöautokannasta karkeasti arvioiden vain noin kolmannes on sähkökäyttöistä 10 vuoden kuluttua ja samalla ajoneuvokanta on vanhentunut. Kuvista 2 ja 3 näkyy hyvin paradoksi sen suhteen, että samalla kun uudet autot ovat yhä useammin sähköisiä, niin vanhojen autojen käyttöikä pitenee, koska kokonaisautomäärä pysyy samana samalla kun ensirekisteröityjen autojen määrä pienenee.



Kuva 2: Ensirekisteröidyt autot MAL-alueella (Asikkala, Heinola, Hollola, Iitti, Kärkölä, Lahti, Orimattila) viimeisten 10 vuoden aikana. Ensirekisteröinneissä ei mukana tuontiautoja, joissa sähköautojen osuus suunnilleen yhtä suuri kuin ensirekisteröinneissä.

- Sähkö
- Bensiini/Sähkö (ladattava hybridi)
- Diesel
- Bensiini



Kuva 3. Ajoneuvojen määrän kehitys Päijät-Hämeessä viimeisten 10 vuoden aikana.

**MITÄ MUUTOS TARKOITTA
JOUKKOLIIKENTEESSÄ:**

Parantamalla joukkoliikenteen palvelutasoa houkutellaan yhä useampi autoilija valitsemaan joukkoliikenne auton sijaan. Mitä nopeammin linja-autoliikenne on kokonaisuudessaan päästötöntä sitä paremmin vastataan seudun ympäristö- ja ilmastotavoitteisiin.

Kaupunkiseutu kasvaa hallitusti

MAL-sopimuksen mukaan tavoitetilanteessa 2030+ Lahden kaupunkiseutu on kasvanut eheästi. Lahden kaupunkiseudulla on tarjolla monimuotoista ja eri ikä- ja väestöryhmien tarpeita ja elämäntyylejä palvelevaa asumista. Laadukasta, turvallista ja terveellistä kohtuuhintaista asumista on tarjolla riittävästi ja asuinalueet ovat sosiaalisesti tasapainoisia. Erityisryhmien asumista on kehitetty poikkihallinnollisesti ja asunnottomuutta ei ole.

Lahden kaupunkiseutu tunnetaan luonnonläheisyydestään sekä edistyksellisestä vähähiilisestä rakentamisesta. Asuntokantaa on parannettu huomioiden viihtyvyys ja ekologiset ja sosiaaliset kysymykset (mm. sisäilma, esteettömyys, energiatehokkuus, puurakentaminen). Kestävän kehityksen mukaista monipaikkaisuutta on tuettu hyödyntämällä jo rakennettua ympäristöä ja kestävän liikkumisen mahdollistavaa liikennejärjestelmää. Monipaikkaisuudesta on muodostunut alueelle elinvoimahyötyjä muun muassa lisääntyneiden investointien ja palveluiden kasvaneen kysynnän kautta.

MITÄ MUUTOS TARKOITTA JOUKKOLIIKENTEESSÄ:

Joukkoliikennepalvelujen on tuettava yhdessä asuntotuotannon kanssa erilaisten ikä- ja väestöryhmien liikkumis- ja asumistarpeita. Monipuolisen asumisen lisäksi on pystyttävä tarjoamaan monipuolisia ja joustavia joukkoliikennepalveluja. Vaikka joukkoliikennepalvelut eivät ole tärkeimpiä kriteerejä asuin- tai työpaikkaa valittaessa, on niillä osalle väestöä suurta merkitystä valintoja tehtäessä.

Linja-autoliikenteen kehittäminen tai linjaston laajentaminen voivat toimia myös katalyyttinä rakennetun ympäristön elvyttämisessä. Parhaimmillaan uudet joukkoliikenneverkot houkuttelevat uutta täydennysrakentamista ympärilleen ja tukevat näin yksityisiä investointeja kaupungissa.

Työnteko muuttuu

Etätyö lisääntyi pandemian aikana huomattavasti erityisesti koulutetun väestön piirissä eikä paluuta vanhaan tämän osalta ole. Tästä pitävät huolen erittäin kehittyneet etätyömenetelmät sekä etäyön mukanaan tuoma liikkumisen ajansäästö. Etätyön lisääntyminen vähentää myös liikkumista ja jopa auton omistustarvetta. Etätyön myötä ihmisten kiinnostus asua tiiviissä kaupunkiympäristössä saattaa olla nykyistä hieman pienempi.

Sitran TYÖ 2040 -raportissa todetaan, että suurin yksittäinen työelämän muutos on se, että Suomi vanhenee. Eliniän kasvu on positiivinen asia, mutta työlle ja sen tekemiselle tämä tarkoittaa suurta muutosta.

Jatkossa pitää jaksaa jatkaa työntekoa muodossa tai toisessa yhä vanhemmaksi. Lisäksi on arvioitu, että tulevaisuudessa ihmiset tulevat vaihtamaan työpaikkoja paljon useammin kuin nykyisin.

Mitä muutos tarkoittaa pysäköinnissä: Etätyön myötä auton pysäköintitarve päivisin asunnon läheisyydessä on suurempi ja työpaikan läheisyydessä pienempi kuin nykytilanteessa, koska autolla liikutaan vähemmän.

MITÄ MUUTOS TARKOITTAJOUKKOLIIKENTEESSÄ:

Laadukas joukkoliikenne parantaa työpaikkojen saavutettavuutta ja edistää työvoiman nopeampaa liikkumista kaupunkiseudulla. Saavutettavuuden myötä työn kysyntä ja tarjonta kohtaavat paremmin, ja asiakaskunta pääsee liikkumaan laajemmin. Koska työpaikat todennäköisesti vaihtuvat ihmisillä useammin kuin nykyisin, tarkoittaa se myös nopeammin ja useammin muuttuvia joukkoliikenteen palvelutarpeita.

Ikääntyneille joukkoliikennematkustajille on erityisen tärkeää joukkoliikenteen esteettömyys, helppokäyttöisyys, istumapaikkojen riittävyys ja lyhyet kävelymatkat. Väestön ikääntyminen voi lisätä palvelulinjojen kaltaisen liikenteen kysyntää.

Lisääntyvän etätyön ja -opiskelun myötä satunnaisen matkustamisen määrä on tulevaisuudessa todennäköisesti aiempaa suurempi. Perinteisesti joukkoliikenteen tukea on kohdennettu erityisesti kausilippuihin. Kun etätöiden ja -opiskelun määrä kasvaa ja matkoja tehdään satunnaisemmin, on tärkeää, että lippujen hinnat koetaan kuitenkin kohtuullisiksi ja kilpailukykyisiksi.

Asiointikäyttäytyminen muuttuu

Verkkokaupan kasvu on vääjäämätöntä. Se on usein sekä asiakkaalle että myyjälle vaivattomin ja tehokkain tapa ostaa ja myydä tuotteita. Asiakas voi etsiä itselleen verkkokaupasta edullisimmat tuotteet nopeasti ja helposti. Myyjä ei tarvitse omaa liiketilaa tai jälleenmyyjiä. Iäkkäämpi väestö osaa jo nyt tehdä yhä paremmin verkko-ostoksia ja tulevaisuudessa diginatiivien osuus kasvaa merkittävästi iäkkäiden joukossa.

On myös ennustettu, että tekoäly tulee nostamaan verkkokaupan uudelle tasolle. Verkkokaupan yleistymisen myötä jakelupalveluista tulee yhä nopeampia, tehokkaampia ja automatisoidumpia. Asiointikäyttäytyminen on paljon muutakin ostoksilla käyntiä. Esimerkkinä voidaan mainita tapahtumat. Lahti onkin tunnettu urheilu- ja kulttuurikaupunki.

MITÄ MUUTOS TARKOITTAJOUKKOLIIKENTEESSÄ:

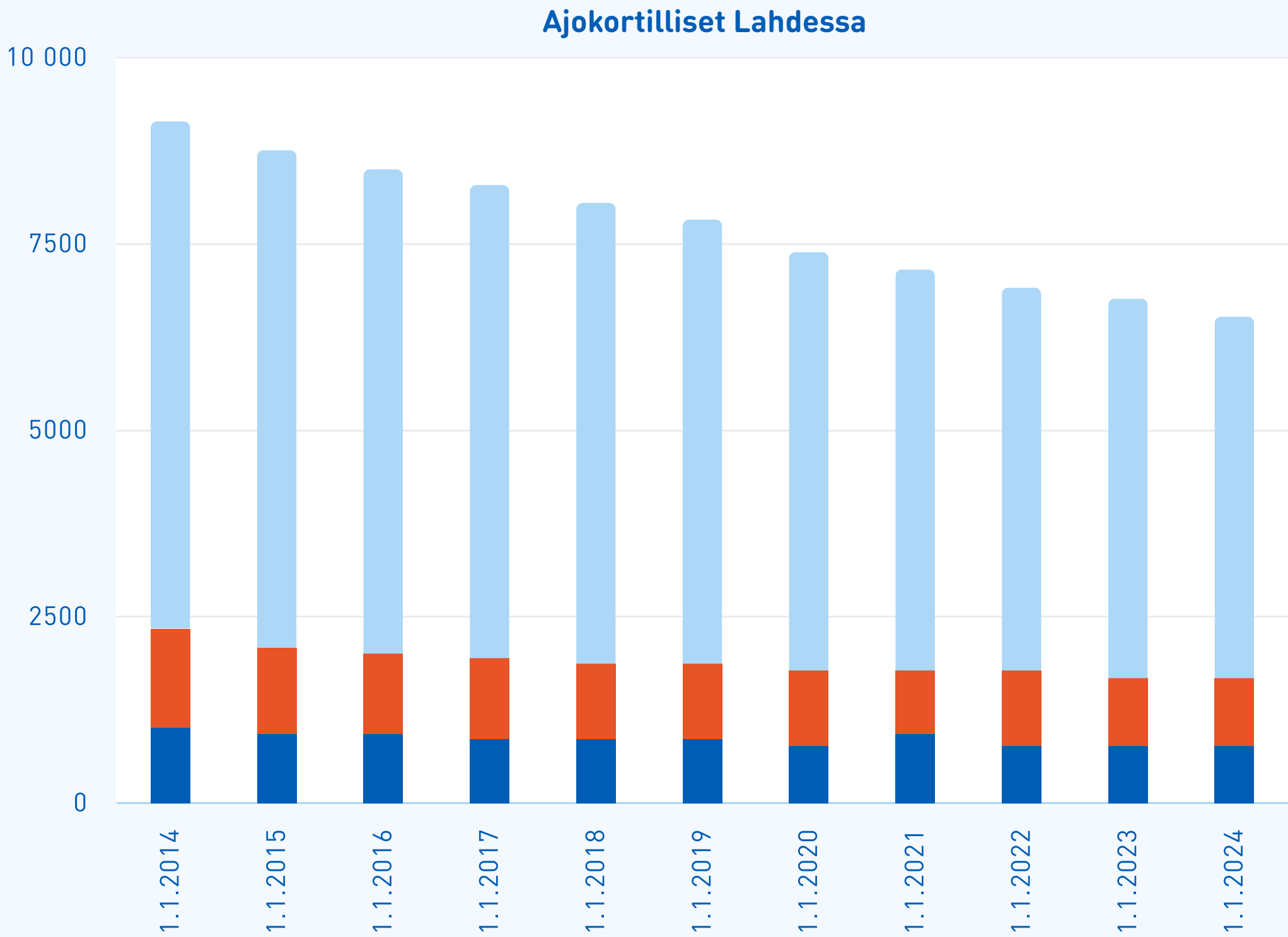
Asiointiliikenteen tarve saattaa pienin askelin vähentyä, kun taas tapahtumiin liittyvä liikkumistarve kasvaa.



Liikkuminen muuttuu

MAL-sopimuksen mukaisesti tavoitteena on Lahden seudulla kasvattaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuuksia Lahden sisäisillä matkoilla 41 prosentista 51 prosenttiin ja muissa kunnissa yli 41 %. Samalla kaupunkiympäristöstä on mahdollista tehdä turvallisempaa, vihreämpää ja viihtyisämpää. Ihmisten asenteiden muutoksiin liittyvät suurimmat epävarmuudet sen osalta, miten valmiita ollaan luopumaan autolla tehdyistä matkoista.

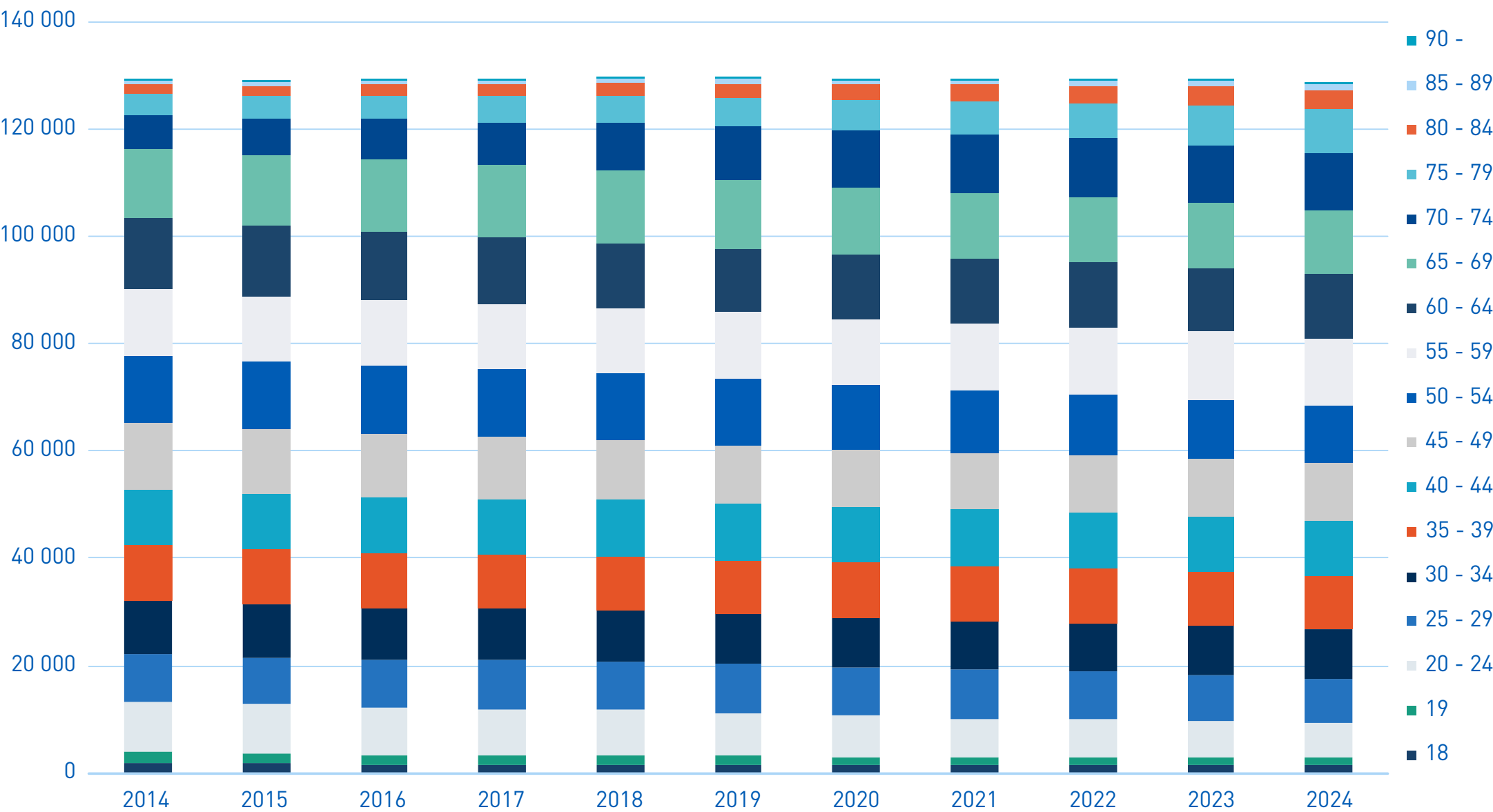
Paljon puhutaan esimerkiksi siitä, että nuoriso ei ole enää halukas ajamaan ajokorttia. Tämä pitääkin paikkansa Traficomien tilaston mukaan. Esimerkiksi Lahdessa ajokortillisten määrä on viimeisten 10 vuoden aikana pudonnut merkittävästi ikäluokassa 18 – 24 vuotta kuvan 4 mukaisesti.



Kuva 4. Ajokortillisten määrän kehitys Lahdessa 18–24-vuotiaiden keskuudessa viimeisten 10 vuoden aikana.

- 20-24
- 19
- 18

Sen sijaan ajokortillisten määrä asukaslukuun suhteutettuna ei ole MAL-alueella laskenut viimeisten kymmenen vuoden aikana (kuva 5). Aiemmin mainitun tavoitteen saavuttaminen saattaakin edellyttää kaupunkiseudulta voimakkaita ohjaustoimenpiteitä.



Kuva 5. Ajokortillisten määrän kehitys eri ikäluokissa MAL-alueella (Asikkala, Heinola, Hollola, Iitti, Kärkölä, Lahti, Orimattila) viimeisten 10 vuoden aikana.

MITÄ MUUTOS TARKOITTAJOUKKOLIIKENTEESSÄ:

Joukkoliikenteen matkustajamääriin ja käyttöön vaikuttaa myös nuorten sukupolvien valinnat. Yhä useampi nuori ei välttämättä halua omistaa autoa, vaan käyttää monipuolisesti erilaisia kulkumuotoja. Tämä kehitys korostuu erityisesti alueilla, joissa auton omistaminen ei ole välttämätöntä. Joukkoliikenne voikin houkutella matkustajia nuorista sukupolvista aikaisempia sukupolvia suuremman osan joustavuudellaan, edullisuudellaan ja lisäpalveluillaan, joita voivat esimerkiksi olla puhelinten latausmahdollisuudet.

Nuoret sukupolvet ovat aikaisempia sukupolvia valmiimpia kokeilemaan uudenlaisia trendikkäitä liikkumispalveluja, kuten kaupunkipyöriä, yhteiskäyttöisiä potkulautoja ja kutsuohjautuvia tai automaattisia linja-autolinjoja, jotka on mahdollista integroida osaksi joukkoliikennematkoja.

Tiedon hyödyntäminen mahdollistaa palveluiden käyttöasteen parantamisen, uusien palvelukokonaisuuksien luomisen ja kuljetusten optimoinnin esimerkiksi tehokkaampien reittien avulla. Joukkoliikenteen on tärkeää olla trendikäs kulkumuoto tulevaisuudessa, kun halutaan saada nuoret joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Uudet palvelut ja uusi teknologia

Uudet palvelut ja uusi teknologia liittyvät hyvin kiinteästi toisiinsa toimintaympäristön muutoksessa. Teknologian kehityksen taustalla on lähes aina tavoitteena tarjota parempia palveluita kaupunkilaisille ja kuntalaisille. Helposti myös ajatellaan, että se mikä on teknologisesti mahdollista saavuttaa suuren suosion. Tähän liittyy kuitenkin suuria epävarmuuksia. Esimerkiksi sähköpotkulaudat ja kaupunkipyörät ovat varsin yllättäen saavuttaneet useissa kaupungeissa suuren suosion, kun taas yhteiskäyttöautojen luultu läpimurto on jäänyt vaatimattomaksi merkittävistä panostuksista huolimatta. Toinen piirre teknologian ja palveluiden osalta on se, että niiden käynnistyminen tapahtuu usein hitaammin kuin oletetaan, mutta ne voivat sitten levitä käyttäjien keskuudessa oletettua nopeammin. Tämä saattaa tulevaisuudessa koskea esimerkiksi automaattiajoneuvojen tai kuljetusdroonien yleistymistä.

Kymmenen vuoden kuluttua liikkumisvälineet ovat hyvin älykkäitä. Ne ovat myös sähköistyneet tai toimivat muilla ilmastoystävällisillä käyttövoimilla (esimerkiksi vety). Akut ovat kehittyneet ja lataamisaika linja-autoa, henkilöautoa tai pyörää kohden on paljon nykyistä lyhyempikestoista. Erilaiset informaatio- ja maksupalvelut ovat integroituneet eikä joukkoliikennematkustajan tarvitse käyttää suurta määrää erilaisia applikaatioita.

MITÄ MUUTOS TARKOITTAJOUKKOLIIKENTEESSÄ:

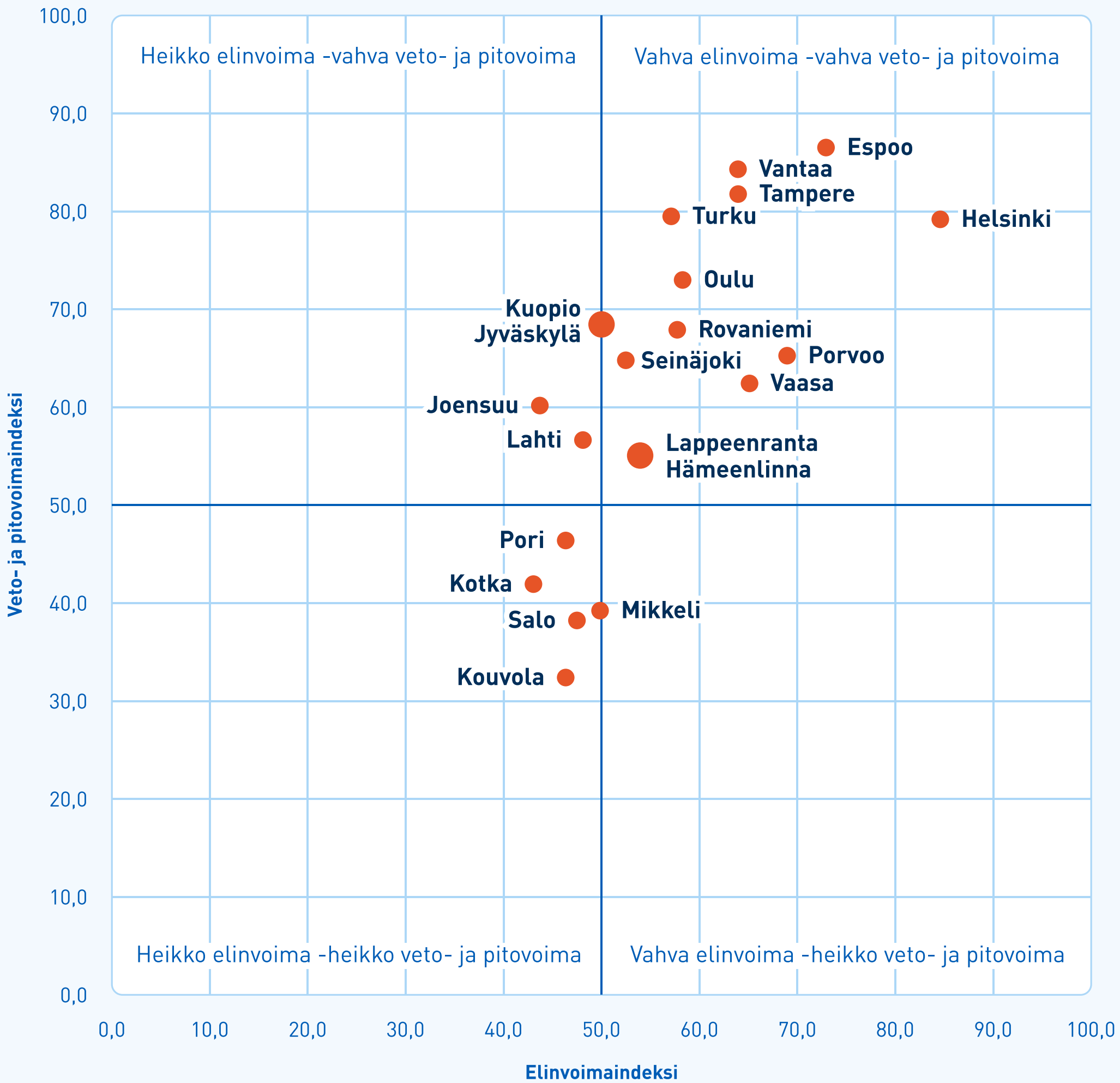
Joukkoliikenteen käyttö tulee olemaan hyvin helppoa kaikille kaikkialla. Sama koskee muitakin liikkumisnoutoja. Automaattisten robottibussien yleistyminen muuttaa liikennöintiä todella merkittävästi, koska ajoneuvot voivat olla liikenteessä lähes jatkuvasti. Tämä tarjoaa paljon uusia mahdollisuuksia tarjota nykyistä räätälöidympiä joukkoliikennepalveluja.

Seudun elinvoimaisuuden on kehityttävä

Elinvoimaisella alueella asukkaille on tarjolla työtä, koulutuspaikkoja, palveluita sekä sopivia asuinpaikkoja, sekä mahdollisuuksia liikkua näiden välillä. Elinvoimaisuus kytkeytyy vahvasti maankäyttöön, liikenteeseen, elinkeinoelämään ja koulutukseen. Elinvoimaisuuden kehitystä voidaan arvioida esimerkiksi tarkastelemalla seudun kehitystä näiden aiheiden osalta.

Päijät-Hämeen alueen väestön määrä on kasvanut vuoteen 2012 saakka, jolloin se on ollut noin 209 400 asukasta. Tämän jälkeen väestön määrä on kääntynyt laskuun, väestömäärän ollessa noin 204 500 vuonna 2022. Päijät-Hämeen alueella myös työssäkäyvien määrä on laskenut noin kymmenellä tuhannella vuodesta 2007 vuoteen 2021 mennessä. Lasku on ollut nopeinta vuoden 2008 taantuman ja vuoden 2020 pandemian aikoihin. Asukas- ja työpaikkamäärän lasku viittaa alueen elinvoimaisuuden ja veto-voimaisuuden laskuun. Yritysten määrä alueella kuitenkin kasvaa, samoin kuin yritysten liikevaihto, jotka ovat toisaalta hyviä merkkejä alueen elinvoimaisuudesta.

FCG:n elinvoima-, vetovoima- ja pitovoimaindeksin mukaan (kuva 6) Lahti sijoittuu yli 50 000 asukkaan kuntien vertailussa keskivaiheille, heikomman elinvoiman mutta vahvan veto- ja pitovoiman ruutuun. Indeksiluvussa on otettu huomioon esimerkiksi yritystiheys, työllisyysaste, väestönmuutos, opiskelijoiden osuus väestöstä sekä koulutustasoindeksi.



Kuva 6. Yli 50 000 asukkaan kuntien elinvoiman, vetovoiman ja pitovoiman vertailu. (Lähde: FCG/MDI Alueellisen kehittyneisyyden elinvoima-, vetovoima- ja pitovoimaindeksi 2023)

MITÄ MUUTOS TARKOITTAJOUKKOLIIKENTEESSÄ:

Kaupunkiseudun elinvoiman, vetovoiman ja pitovoiman kasvuun liittyy mahdollisuus käyttää laadukkaita joukkoliikennepalveluja. Joukkoliikenne on siten yksi edellä mainittujen asioiden mahdollistaja. Osalle asukkaista joukkoliikenne on välttämätön valinta. Joukkoliikennettä tarvitsevat esimerkiksi osa työntekijöistä, koululaisista, opiskelijoista ja eläkeläisistä.

Esteettömyys on osalle käyttäjistä välttämättömyys, toisille liikkumista helpottava asia. Osalle ihmisistä joukkoliikenne on arvovalinta esimerkiksi ympäristösyistä, lähes kaikki uudet bussit ovat päästöttömiä sähköbusseja ja muuta liikennettä liikennöidään fossiilittomasti uusiutuvalla energialla. Joukkoliikenne mahdollistaa ja helpottaa työntekijöiden liikkumista ja saavutettavuutta.



SISÄLLYS



1



2



3



4



5



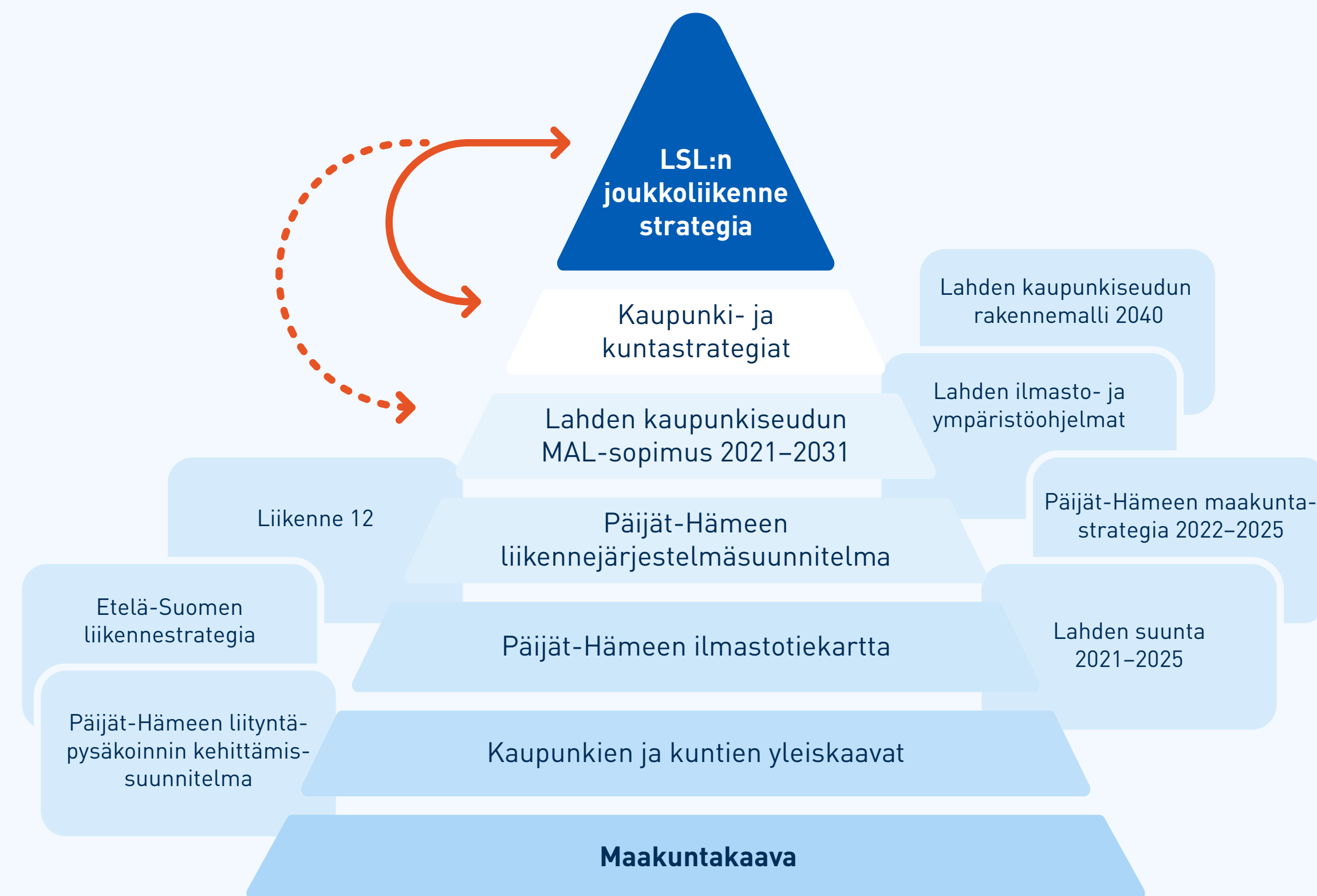
6

2. Joukkoliikenteen kehittäminen toteuttaa seudun strategioita ja ohjelmia

2. Joukkoliikenteen kehittäminen toteuttaa seudun strategioita ja ohjelmia

Joukkoliikennestrategia on osa kaupunkisuunnittelua ja keskeinen työkalu Lahden seudun liikenne-, elinkeino-, ympäristö- ja asuntopoliittisten tavoitteiden saavuttamisessa. Lahden kaupunkiseudun MAL-sopimus 2021–2031 sekä kaupunkien ja kuntien omat strategiat ja ohjelmat määrittävät joukkoliikennestrategian tavoitteita ja toimenpiteitä. Myös Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmalla 2019 on merkittävä vaikutus joukkoliikennestrategiaan. Uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on juuri käynnistetty keväällä 2024. Esimerkiksi MAL-sopimus ja liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään vuosien 2024–2025 aikana.

Joukkoliikenne on keskeinen osa kaupunkiseudun liikennepoliitiikkaa. Liikennepoliittisilla ratkaisuilla voidaan vaikuttaa kaupunkilaisten auton omistukseen, auton käyttöön ja liikkumistavan valintoihin. Edellisiin voidaan vaikuttaa myös pysäköintipoliittisilla ratkaisuilla. Pysäköinti-ratkaisuja onkin usein pidetty liikenteen hinnoittelun vaihtoehtona. Liikennepoliitikka ja pysäköintipoliitikka muodostavatkin kaupunkiseudun kehittämisessä tärkeän kokonaisuuden.



Kuva 7. Joukkoliikennestrategia toteuttaa lukuisia seudun muita tavoitteita ja ohjelmia.

Joukkoliikenne on keskeinen osa kaupunkiseudun liikennepolitiikka. Liikennepoliittisilla ratkaisulla voidaan vaikuttaa kaupunkilaisten auton omistukseen, auton käyttöön ja liikkumistavan valintoihin. Edellisiin voidaan vaikuttaa myös henkilöauto- ja jakeluliikenteen ratkaisulla, kuten myös pysäköintiratkaisulla. Pysäköintiratkaisuja onkin usein pidetty liikenteen hinnoittelun vaihtoehtona. Asiaa on havainnollistettu kuvassa 8.

Seuraavilla sivuilla on nostettu lyhyesti esille joukkoliikennestrategiaan vaikuttavia asioita muista keskeisistä strategioista, ohjelmista ja suunnitelmista.



Kuva 8. Liikennepoliittisilla ratkaisulla vaikutetaan kulkumuotojen valintaan ja auton käyttöön.

Päijät-Hämeen ilmastotiekartta (päivitetty heinäkuussa 2023)

Päijät-Hämeen ilmastotiekartta sisältää maakunnan vision ja käytännön toimet ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Yksi alatavoitteista on:

”Vähennämme liikenteen kasvihuonepäästöjä.”

Liikenteen osalta toimenpiteiksi on määritelty esimerkiksi siirtyminen vaihtoehtoihin käyttövoimiin, vähäpäästöisen liikenteen toimenpideohjelman toteuttaminen, kestävän liikkumisen edistäminen Päijät-Hämeessä sekä MAL-sopimuksen hiilineutraaliustavoitteeseen liittyvät toimenpiteet.

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2019 on nimetty joukkoliikenteen edistämisen painopisteiksi:

- Joukkoliikenteen palvelutason nosto
(huomioiden kysyntä ja palvelukokonaisuus)
 - *Mainittuna runkolinjat, korkealuokkaiset pysäkkijärjestelyt ja vaihtoterminali Triolle*
- Lähijunaliikenteen kehittäminen
 - *Esim. paikallislinjojen aikataulujen ja reittien synkronointi junavuorojen kanssa, vuorotarjonnan lisäämisen selvittäminen*
- Joukkoliikenteen peruspalvelutason turvaaminen mahdollisimman laajalla alueella, sekä esteettömyyden kehittäminen
- Liityntä- ja solmupysäkkien kehittäminen
(esim. infra-toimenpiteet, tavallista korkeatasoisempi informaatio)
- Joukkoliikenneinformaation kehittäminen
- Yhtenäisen lippujärjestelmän kehittäminen



Lahden kaupunkiseudun MAL-sopimus 2021–2031

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL-sopimus) perustuu Lahden kaupunkiseudun seitsemän kunnan, Päijät-Hämeen liiton ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinojen kehittämisestä.

Tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta ja sitä tukevaa liikennejärjestelmää, parantaa elinympäristön viihtyisyyttä ja sosiaalista kestävyyttä sekä mahdollistaa sujuva arki, työmarkkinoiden toimivuus ja elinkeinoelämän elinvoimaisuus. Tavoitteena on myös kasvattaa kestävien liikkumismuotojen osuutta liikennesuoritteesta, parantaa liikenneturvallisuutta ja liikennejärjestelmän taloudellisuutta sekä lisätä työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuutta.

Suunnitelman tavoitetilassa 2030+ mainitaan joukkoliikenteen osalta tavoitteeksi esimerkiksi seuraavat:

- Henkilöautoriippuvuus on vähentynyt ja työpaikat ja palvelut on pääosin mahdollista saavuttaa kestävin kulkutavoin.
- Liikennejärjestelmä mahdollistaa viisaiden, turvallisten ja kestävien liikkumis- ja kuljetusratkaisujen käytön ja sujuvat matkaketjut.
- Kestävien kulkutapojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – osuus Lahden sisäisistä matkoista on kasvanut 44 prosentista 51 prosenttiin ja muiden kuntien sisäisistä matkoista osuus on yli 41 prosenttia.
- Kaupunkiseudulla on siirrytty yhä laajemmin puhtaiden käyttövoimien käyttöön.



Kaupunki- ja kuntastrategiat

Monien kaupunkien ja kuntien strategioissa mainitaan joukkoliikenne vain yleistasolla. Vaikka joukkoliikennettä ei merkittävästi itsessään nosteta kuntien strategioissa, tukee kuitenkin joukkoliikenne kaupunkien ja kuntien arvojen, visioiden ja tavoitteiden saavuttamista. Esimerkiksi Lahden ja Heinolan strategioissa tähdätään hiilineutraaliuteen, jossa liikenteen osalta joukkoliikenteellä on suuri rooli.

Joukkoliikenteellä voi olla keskeinen rooli myös kuntien elinvoimaisuuden ja houkuttelevuuden kannalta. Esimerkiksi Lahden, Sysmän ja Iitin strategioissa tavoitellaan elinvoimaisuutta, jota joukkoliikenteen kehittäminen voi lisätä. Muiden tavoitteiden toteuttaminen tukee myös joukkoliikenteen kehittämistä. Esimerkiksi Lahden kuntastrategiassa todetaan, että suurin osa uudesta rakentamisesta on tarkoitus sijoittaa kestäville kaupunkirakenteen vyöhykkeille.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 eli Liikenne 12 -suunnitelma

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vuosille 2021–2032 tavoitteina ovat saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Joukkoliikenteeseen liittyviä strategisia linjauksia ovat:

- Joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoiluun paranee työssäkäynnin kannalta merkittävimmillä yhteysväleillä maakuntakeskusten välillä.
- Liikenteen solmukohtien ja matkaketjujen toimivuutta kehitetään (liikennepalvelut, informaatio, muut palvelut).
- Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet turvataan sosiaalisen kestävyysnäkemyksen takaamiseksi.
- Edistetään kestäviä liikkumismuotoja monipuolisella keinovalikoimalla erityisesti kaupunkiseuduilla, joilla päästövähennysten aikaansaaminen on väestöpohjan vuoksi kustannustehokasta.
- Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonepäästöt vähenevät edistämällä ilmastotavoitteen saavuttamista.



Etelä-Suomen liikennestrategia

Etelä-Suomen liikennestrategiassa todetaan, että kestävän liikenteen järjestämisen kannalta on välttämätöntä, että alue- ja yhdyskuntarakennetta kehitetään olemassa olevien keskusten sekä nykyisten tai tulevien joukkoliikennepalveluiden yhteyteen. Myös alueilla, joilla ei ole kasvua, tulee hyödyntää ensisijaisesti olemassa olevaa infrastruktuuria ja tukea näin sen ja sitä käyttävien palveluiden säilymistä.

Tavoitteena tulee olla kasvun ohjaaminen ensisijaisesti visiossa esitetyille kaupunkiseuduille ja suurimpiin keskuksiin. Näiden ulkopuolella uusi rakentaminen tulisi kohdistaa kaupunkiseutujen välisillä joukkoliikennekäytävillä sijaitsevien joukkoliikenteen solmukohtien sekä olemassa olevien keskusten yhteyteen.

Lahden kaupunkiseudun rakennemalli 2040

Lahden seudun rakennemalli 2040:ssä on määritelty tavoitteet, joista joukkoliikenteeseen liittyvät seuraavat:

- Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkamäärät kasvaneet
- Nykyisten ratayhteyksien parantaminen
- Hyvin toimiva alueellinen henkilöjunaliikenne
- Hyvin saavutettavat lähipalvelut
- Hyvin saavutettavat yritys- ja työpaikka-alueet
- Hiilineutraalit asuinalueet

Lahden ilmasto- ja ympäristöohjelmat

Lahden ilmasto-ohjelmassa 2023–2030 sekä Lahden ympäristöohjelmassa 2021–2030 on mainittu erikseen:

- Siirtyminen vähäpäästöiseen liikenteeseen
- Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn ja houkuttelevuuden kasvattaminen
- Yritysalueiden joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen
- Bussiliikenteen nopeuttaminen
- Liityntäpysäköinnin kehittäminen



Lahden suunta 2021–2025

Lahden suunta 2021–2025 työn tavoitteiksi on erityisesti joukkoliikenteeseen liittyen määritelty:

- Kasvamme ja uudistumme kaupunkina kestävästi ohjaamalla rakentamista kestäville kaupunkivyöhykkeille.
- Kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa.
- Vahvistamme lähipalveluita ja joukkoliikennettä täydennysrakentamisella.
- Kehitämme raideliikennettä ja vahvistamme kehittyviä asemanseutuja.
- Edistämme päästötöntä liikennettä ja kestäväää kaupunkijakelua.
- Parannamme sujuvaa liityntäpysäköintiä ja toimivia matkaketjuja.

Päijät-Hämeen maakuntastrategia 2022–2025

Päijät-Hämeen maakuntastrategiassa 2022–2025 on strategisiksi painopisteiksi tunnistettu vetovoima ja uudistuminen. Ohjelmassa on tarkemmin määritelty vetovoimaisen uusien tulijoiden maakunnan teki-
jöiksi esimerkiksi yritysten sijoittumismahdollisuuksien edistämisen

Lahden eteläisen kehätien varrelle sekä maakunnan ulkopuolisten liikenneyhteyksien säilymisen vahvana ja sisäisten yhteyksien kehittämisen. Pitovoimaisen maakunnan osalta on tunnistettu esimerkiksi laadukkaat, arkea sujuvoittavat palvelut, jotka tuovat asukkaille hyvää arkea. Maakuntaohjelmassa on painotettu myös hiilineutraaliutta ja uudistumista elinkeinoelämää tukien.

Maakuntastrategiaa ja alueiden kehittämistä ohjaa valtioneuvoston aluekehittämispäätös, joka päivitetään vaalikausittain. Viimeisin aluekehittämispäätös on julkaistu vuonna 2024. Sen mukaan alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on mm. kestävä kaupunki- ja yhdyskuntakehitys, joka huomioi kasvavien ja väestöltään supistuvien alueiden erityispiirteet. Liikennejärjestelmää kehitetään siten, että se tukee puhdasta siirtymää (esim. investoinnit, liikenteen sähköistyminen, jakeluinfra) ja mahdollistaa saumattoman liikkumisen kulkumuodosta riippumatta. Julkisesti järjestettyjä liikennepalveluita kehitetään kokonaisuutena yhteistyössä kuntien, hyvinvointialueiden ja muiden alueen oleellisten toimijoiden kanssa. Liikenteen päästöjä vähennetään liikenneinfran välityskykyä ja kuntoa parantamalla sekä lisäämällä kevyen liikenteen houkuttelevuutta ympärivuotisesti.



SISÄLLYS



1



2



3



4



5



6

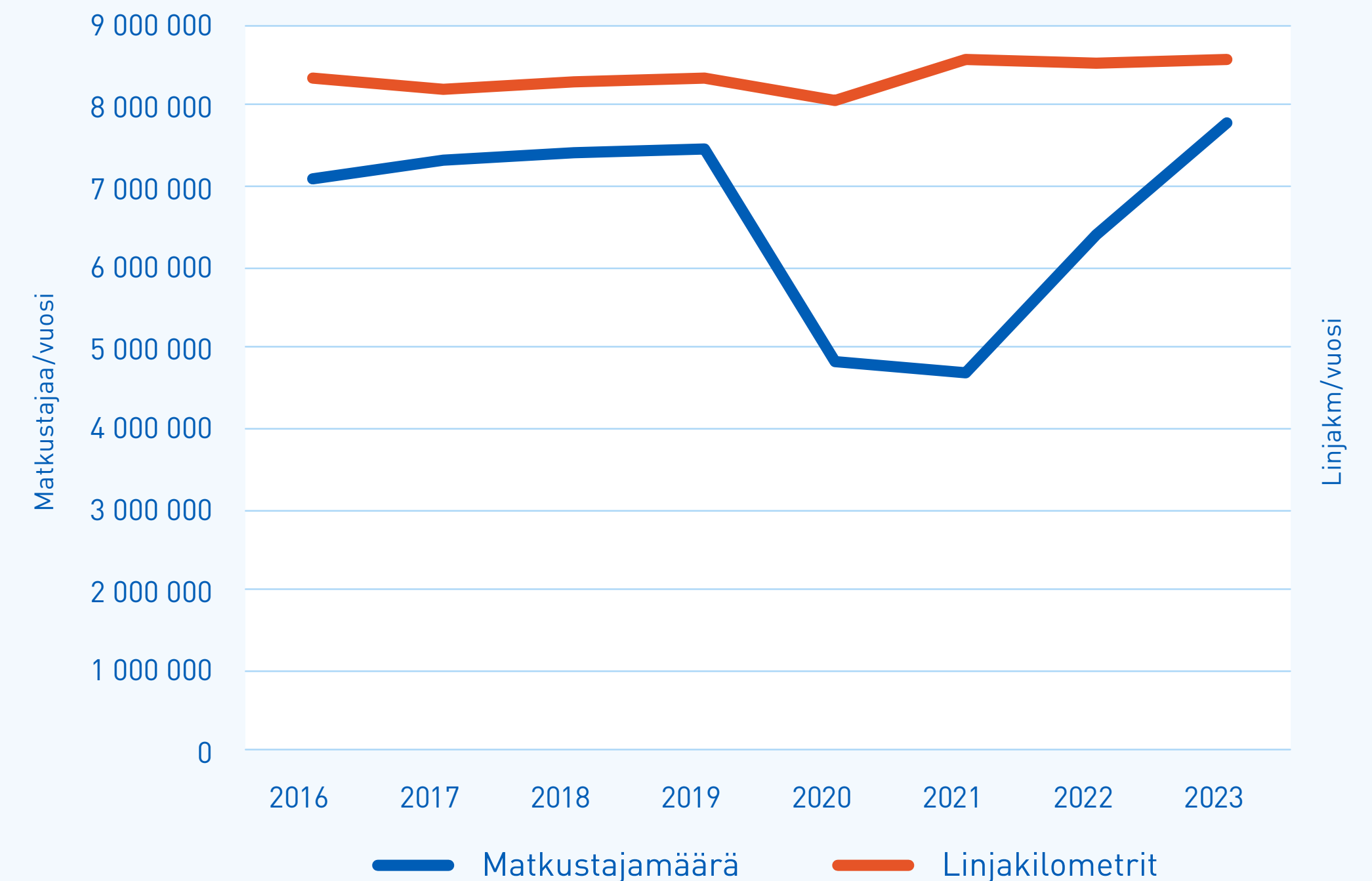
3. Joukkoliikenteen nykytila ja kehitys

3.1. Joukkoliikenteen kehitys Lahden seudulla

Joukkoliikenteen kehittymisen tärkeimpänä mittarina voidaan pitää matkustajamääriä. Matkustajamäärien ja linjakilometrien kehityksellä voidaan tunnistaa, minkä verran palvelutaso ja matkustajamäärät ovat vuorovaikutteisesti kehittyneet. Linjakilometrit eivät ole välttämättä paras tunnusluku palvelutason kehittymisen kuvaamiseen, mutta pitkällä aikavälillä kuvaa hyvin palvelutason kehittämistä.

Matkustajamäärät ovat Lahden seudulla kasvaneet viime vuosina vuosien 2020–2021 pandemiaa lukuun ottamatta. Matkustajamäärät ovat kasvaneet vuodesta 2015 vuoteen 2023 noin 16 %, ja vuonna 2023 tehtiin noin 7,8 miljoonaa matkaa. Linjakilometrit ovat pysyneet kohtalaisen samoina näiden vuosien aikana. Linjastoa on kehitetty, mutta palvelutasoa ei ole lisätty rahoitusta kasvattaen.

Matkustajamäärät eivät ole olleet LSL:n liikenteessä samanlaisella kasvurallalla kuin monissa muissa keskisuurissa kaupungeissa. Merkittävänä syynä on, ettei joukkoliikenteen rahoitusta ole kehitetty niin palvelutason parantamiseksi kuin laatutasoa korottavilla investoinneilla. Taloudelliset rajoitteet ovat vaikuttaneet suuresti siihen, kuinka joukkoliikennettä on voitu kehittää.

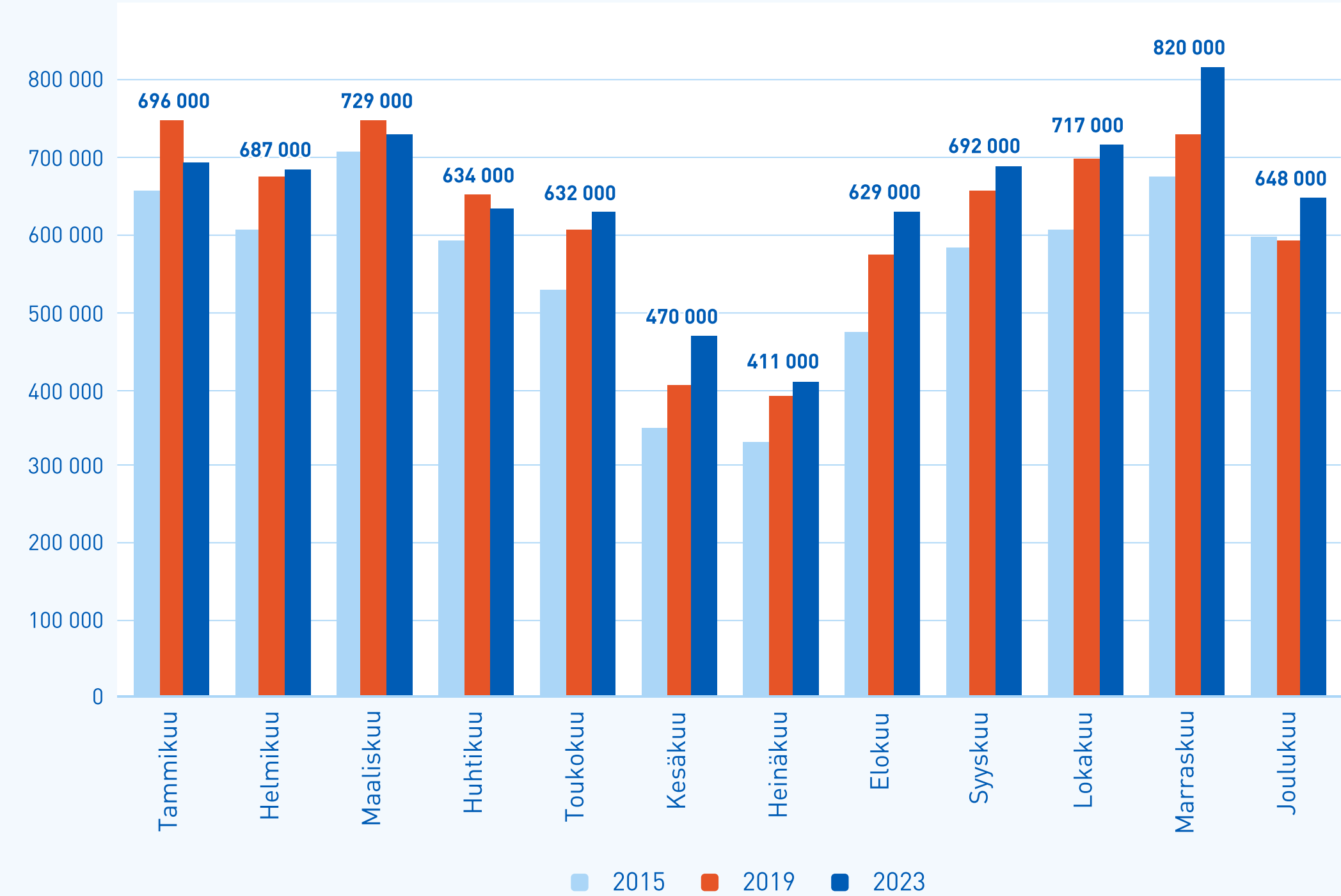


Kuva 9. Matkustajamäärän ja linjakilometrien kehitys Lahden seudulla vuosina 2016–2023 (Lähde: LSL).

Lahden seudulla merkittävä muutos joukkoliikenteen järjestämisessä tapahtui vuonna 2014, jolloin siirryttiin tilaaja-tuottaja-malliin ja perustettiin Lahden seudun liikenne (LSL). Muutoksen yhteydessä tarjontaa lisättiin noin 10 % ja linjastoa uudistettiin merkittävästi. Linjastossa merkittävänä tavoitteena oli, että linjat liikennöivät sekä torin että matkakeskukseen kautta. Tämä merkitsi osaltaan liikennöintikustannusten kasvua, mutta toisaalta ratkaisu ei palvellut siinä määrin matkustajia, että lipputulot olisivat kasvaneet vastaavasti. Osalle matkustajista matkakeskukseen kautta liikennöinti pidentää matka-aikoja keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Torin kautta kiertäminen pidentää puolestaan keskustan läpi kulkevien matka-aikojä. Sen vuoksi sekä torin että matkakeskukseen kautta kiertävän linjaston periaatteesta on osin luovuttu uuden linjaston yhteydessä.

Linjastouudistus on toteutettu vuonna 2022. Uudistuksen yhteydessä perustettiin kymmenen tiheämmin liikennöivää linjaa, jonka lisäksi selkeytettiin muuta linjastoa. Varsinaisia runkolinjoina markkinoitavia linjoja ei uudistuksessa perustettu. Kahdella tiheämmistä linjoista on 10 min vuoroväli, muilla vuorovälit ovat pidempiä.

Merkittävänä kehitystoimenpiteenä on ollut vuonna 2015 käyttöön otettu Waltti-lippu- ja maksujärjestelmä. Järjestelmän ominaisuuksia on vuosien saatossa Waltin Solutionsin toimesta kehitetty.



Kuva 10. LSL:n matkustajamäärien kehitys kuukausittain vuosina 2015, 2019 ja 2023. Palkkien yläpuolella oleva luku ilmaisee kuukausittaiset matkustajamäärät vuonna 2023.

Järjestelmän kautta on kehitetty myös matkustajainformaatiojärjestelmää sekä toteutettu liikennevaloetuuksia. Vuonna 2017 otettiin käyttöön LSL-sovellus, joka mahdollisti esim. mobiilimaksut. Vuonna 2021 otettiin käyttöön Waltti Mobiili, jonka myötä LSL-sovellus muuttui Lahti Tickets -nimiseksi sovellukseksi 2023. Lahti Tickets on kolmannen osapuolen sovellus, jossa lippujen hinnat sisältävät erillisen myyntipalkkion.

Vuoden 2022 syksyllä otettiin käyttöön lähimaksumahdollisuus busseissa, ja vuoden 2023 alussa toteutettiin maksuvyöhykeuudistus, joka selkeytti matkustamista ja maksamista. Markkinointiin on panostettu rahoituksen lisäämisellä vuodesta 2022 alkaen, ja vuodesta 2023 määräaikaisella henkilöresurssilla. Vuonna 2022 markkinoinnin toimenpiteitä oli jatkuvan perustyn lisäksi esimerkiksi uuden linjaston sekä vyöhykeuudistuksen markkinointi erilaisin tavoin, kuten kampanjajulisteilla, mainoksilla tienvarsinäytöissä, lehti-ilmoituksilla ja sosiaalisessa mediassa. Lisäksi on viestitty esimerkiksi Waltti Mobiili -sovelluksesta sekä lähimaksumahdollisuudesta busseissa.

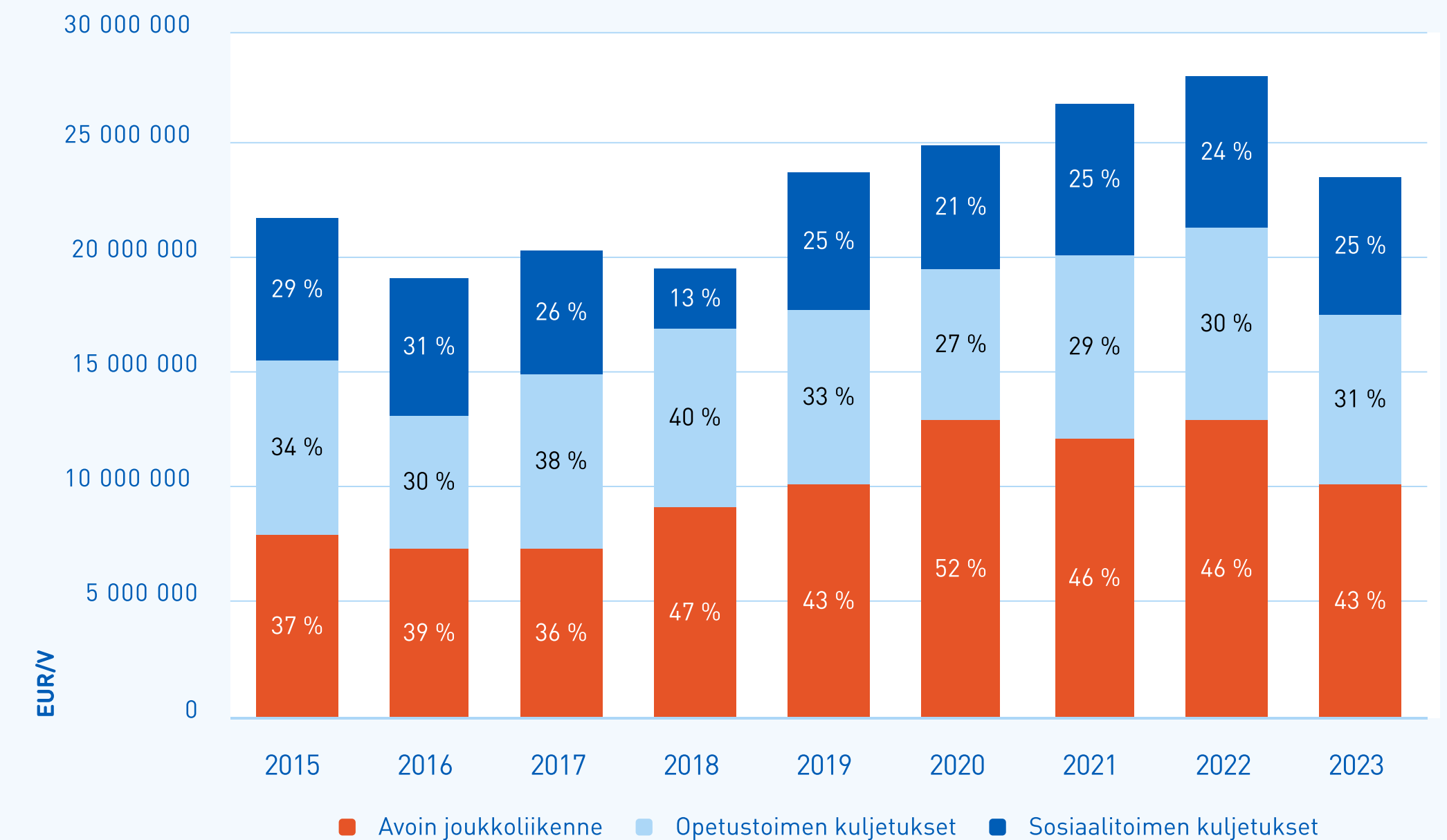
JOUKKOLIIKENTEN KEHITYS LAHDEN SEUDULLA:

Pandemiavuosia lukuun ottamatta matkustajamäärät ovat olleet lievässä nousussa. Kasvu on ollut maltillisempaa, mikäli vertaa verrokkikuntiin. Merkittävimmät muutoksen Lahden seudun joukkoliikenteessä ovat olleet siirtyminen tilaaja-tuottaja-malliin sekä linjastouudistus 2014, LSL:n brändi vuonna 2014, Waltti-lippu- ja maksujärjestelmän käyttöönotto 2015, sähköbussiliikenteen aloitus vuonna 2021 sekä linjastouudistus 2022.

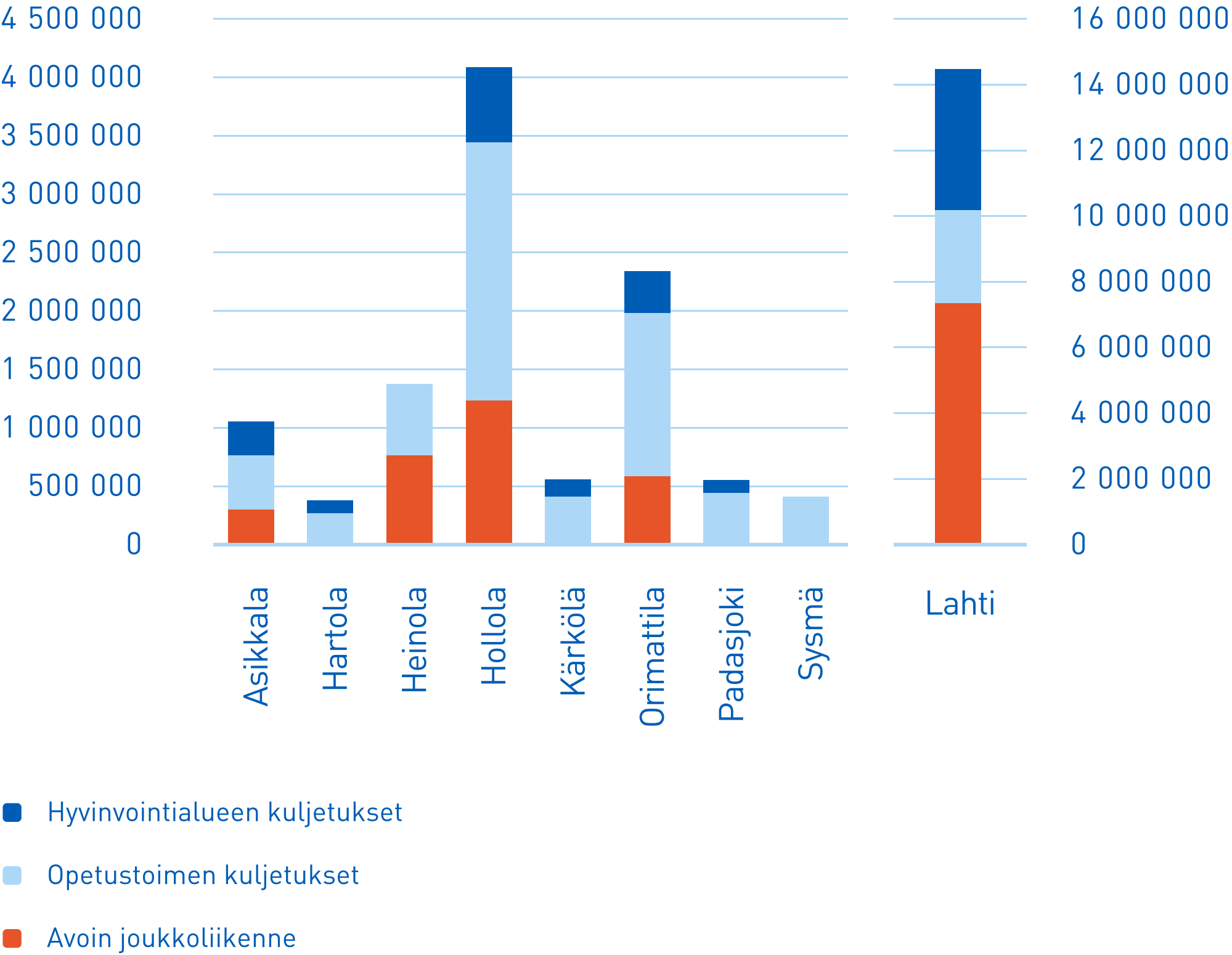
3.2. Rahoitus

Keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen valtion-tukea Lahden seudun joukkoliikenne on saanut vuosittain noin 1,5 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi LSL on saanut ilmastoperusteista joukkoliikenteen valtionapua 1,16 miljoonaa euroa/vuosi. Valtionapua LSL on siis saanut yhteensä vuosittain noin 2,62 miljoonaa euroa. Vuodesta 2024 lähtien valtioneuvosto on kuitenkin poistanut budjetistaan ilmastoperusteisen tuen, joka on valtakunnallisesti ollut 13,3 miljoonaa euroa. Tämän muutoksen myötä Lahden seudun joukkoliikenteen saama valtionapu on lähes puolittunut.

Arvonlisäveroa ollaan mahdollisesti nostamassa vuoden 2025 alusta alkaen. Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan julkisen liikenteen arvonlisäverokantaa nostettaisiin 10 prosentista 14 prosenttiin. LSL:n lipputulot ovat olleet 12,29 milj. eur (+alv 10 %) vuonna 2023. Arvonlisäveron korotus vähentäisi lipputuloja 0,49 milj. eur/vuosi, jos lippujen hintoja ei vastavasti korotettaisi. Jos arvonlisäveron korotus siirretään lippujen hintoihin eikä lippujen hintoja nosteta arvonlisäveron korotusta enempää, lippujen hintoja olisi tarve korottaa 3,6 %. -0,3 hintajoustoa käyttäen lipputulot laskisivat kuitenkin 0,13 milj. eur/vuosi. Matkustajamäärät alenisivat arviolta noin 1,1 %. Pitkän aikavälin vaikutukset voivat olla kaksinkertaiset.



Kuva 11. Kuntien kuljetuskustannusten jakautuminen ja kehitys 2015–2023. Luvut eivät sisällä litin kustannuksia. (Lähde: ELY-keskus, julkisen henkilö-liikenteen tilastot ja raportit sekä Päijät-Hämeen hyvinvointialue.



Kuva 12. Kuljetuskustannukset kunnittain vuonna 2023 (lähde: ELY-keskus, julkisen henkilöliikenteen tilastot ja raportit sekä Päijät-Hämeen hyvinvointialue.) Iitin kunnan tietoja ei ole esitetty. Orimattilan avoimen joukkoliikenteen ja opetustoimen kuljetusten osalta tiedot ovat vuodelta 2022. Heinolan ja Sysmän osalta puuttuvat hyvinvointialueen kuljetukset.

**MITÄ TÄMÄ TARKOITTA
JOUKKOLIIKENTEESSÄ:**

Ilmastoperusteisen valtionavun poistuminen on lähes puolittanut valtion joukkoliikenteen tuen LSL:lle. Lisäksi arvonlisäveron korotus alentaa lipputuloja. Jos korotus siirretään lippujen hintoihin, matkustajamäärät alenevat. Seudun kuntien henkilökuljetusten kustannukset ovat kasvaneet vuodesta 2016 alkaen, ja avoimen joukkoliikenteen osuus niistä on hieman alle puolet. Muu osa kustannuksista on syntyy sosiaali- ja opetustoimen kuljetuksista.

3.3. Kansainväliset tavoitteet ja velvoitteet linja-autokaluston päästöjen vähentämiseksi

Hiilipäästöjen vähentämisen tavoitteet

EU:n vihreän kehityksen ohjelmassa (Green Deal) tavoitteena on tehdä EU:sta ilmastoneutraali vuoteen 2050 mennessä. Vuonna 2020 käynnistyneissä toimenpiteissä on muun muassa vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin rakentamisen tukeminen julkisten lataus- ja jakelupisteiden osalta. Toimenpiteet sisältävät myös lainsäädännölliset keinot vaihtoehtoisten käyttövoimien tuotannon vauhdittamiseksi eri kulkumuotojen tarpeisiin. Alkuvuonna 2024 Euroopan Komissio päätti täydentää aiemmat vuositavoitteet suosituksella vuodelle 2040. Suosituksen mukaan hiilipäästöjä tulee vähentää 90 prosenttia vuoden 1990 tasosta. Suositus toimii kiihdyttäjänä jäsenmaiden teknologian ja infrastruktuurin investointiin ja parantaa EU:n kilpailukykyä.

Suomen hallituksen tavoitteena on, että Suomi on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä ja hiilinegatiivinen pian sen jälkeen. Tavoitteet on asetettu vuonna 2022 voimaan tulleessa ilmastolaissa. Päästövähennystavoitteet ovat -60 prosenttia vuoteen 2030 mennessä, -80 prosenttia vuoteen 2040 mennessä ja -90 prosenttia pyrkien kuitenkin -95 prosenttiin vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoon.

Puhtailla ajoneuvoilla on merkittävä rooli kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä. Liikenne aiheuttaa noin neljäsosan kokonaispäästöistä. Kotimaan liikenteen päästöistä noin 91 % muodostuu tieliikenteestä (Tilastokeskus, 2023). Osuus on hieman laskenut edellisiin vuosiin nähden. LIPASTO-laskentajärjestelmän mukaan CO₂-päästöt jakautuivat vuonna 2020 tieliikenteessä niin, että 53 prosenttia syntyi henkilöautoista, 34 prosenttia kuorma-autoista, 8 prosenttia pakettiautoista ja 4 prosenttia linja-autoista. Linja-autojen suhteellinen päästökuormitus on laskenut vuodesta 2018 yhdellä prosenttiyksiköllä, mikä selittyy viime vuosien kaupunkilinja-autojen nopealla sähköistymisellä.

Julkisten hankintojen kautta pystytään tehokkaasti uudistamaan ajoneuvojen teknologiaa ja vähentämään liikenteen päästöjä. Fossiilisten polttoaineiden käyttö vähenee ja vaihtoehtoisten polttoaineiden, kuten sähkön, biokaasun ja biopolttoaineiden kysyntä lisääntyy.

Puhtaiden ajoneuvojen direktiivi (CVD) ja kansallisen lain vähimmäisvaatimusten täyttäminen

Puhtaita ja energiatehokkaita tieliikenteen ajoneuvoja koskevan direktiivin päivitys (CVD) astui voimaan 2.8.2019. Sen täytäntöönpanoon liittyvä siirtymäaika ja veloitteet tulivat voimaan 2.8.2021 alkaen, kun laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (740/2021) astui voimaan.

Direktiivin veloitteet koskevat julkisen sektorin ajoneuvo- ja palveluhankintoja. Veloitteita sovelletaan, kun hankintayksikkö ostaa, vuokraa, leasing-vuokraa, maksaa osamaksulla tai hankkii tiettyjä liikennepalveluhankintoja, kuten joukkoliikenne-, jätekeräys- tai postipalveluita. Direktiivi koskee ainoastaan uusia hankintoja tai sopimuksia, jotka ylittävät EU:n hankintalainsäädännön hintakynnykset.

Direktiivissä on erillisiä tavoitteita eri ajoneuvoluokille. Henkilöautoja (M1) ja pienoislinja-autoja (M2) koskevat tavoitteet vaikuttavat esimerkiksi kuntien hankkimisiin koulukuljetuksiin ja muihin henkilökuljetuksiin. Direktiiviä sovelletaan linja-autojen (M3) osalta linja-autoihin, joissa on seisomapaikkoja. Käytännössä siis esimerkiksi kaupunkien matalalattiaisiin seisomapaikallisiin linja-autoihin. Direktiiviä ei sovelleta linja-autoihin (M3), joissa seisomapaikkoja ei ole lainkaan tai niitä on vähän.

Käytännössä direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävät korkealattiaiset kaukoliikenteen linja-autot, joita käytetään yleensä maaseutuliikenteessä, pitkämatkaisessa liikenteessä ja tilausajoissa.

Direktiivin mukaan puhdas henkilö- tai pakettiauto (M1, M2, N1) on sellainen, jonka CO₂-päästöt ovat enintään 50 g/km vuoden 2025 loppuun asti ja 0 g/km vuodesta 2026 alkaen. Käytännössä tämä tarkoittaa täyssähköautoja ja vuoden 2025 loppuun asti myös lataushybridejä. Suomelle on asetettu määrällinen velvoite, että uusista henkilö- ja pakettiautohankinnoista 38,5 prosentin tulee olla direktiivissä määritellyjä puhtaita ajoneuvoja.

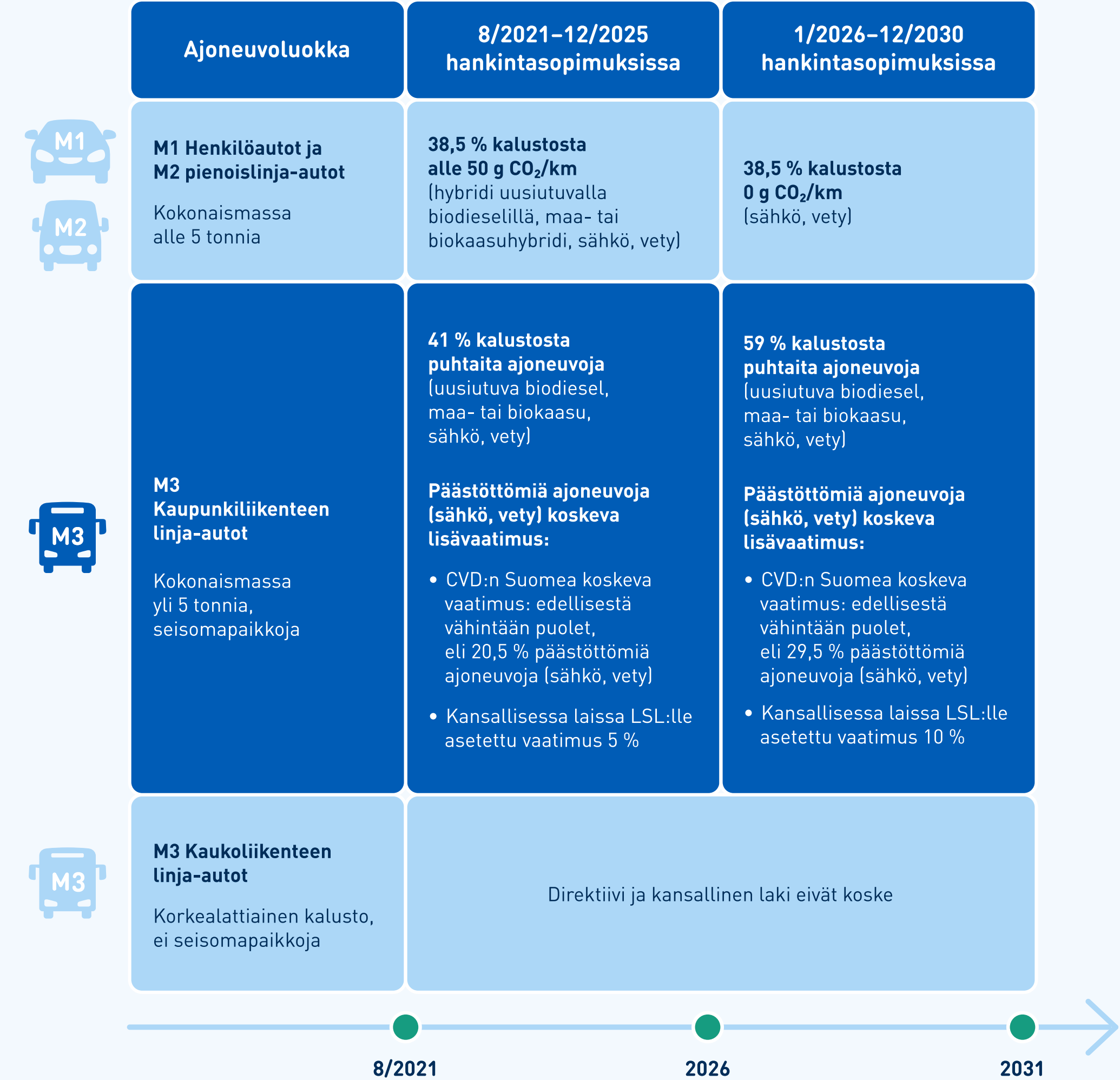
Direktiivin mukaan puhdas raskas ajoneuvo (N2, N3) tai puhdas linja-auto (M3) on sellainen, joka kulkee biopolttoaineella, sähköllä, kaasulla tai vedyllä. Suomelle on asetettu määrällinen velvoite, että uusista linja-autohankinnoista ajanjaksolla 8/2021–12/2025 tulee olla puhtaita 41 prosenttia ja vuodesta 2026 alkaen 59 prosenttia. Lisäksi on asetettu velvoite, jonka mukaan vuosina 2021–2025 uusista linja-autohankinnoista 20,5 prosentin tulee olla nollapäästöisiä ja vuodesta 2026 alkaen 29,5 prosentin. Nollapäästöiset bussit ovat käytännössä sähköllä tai vedyllä liikennöitäviä busseja.

Suomen linja-autokanta on sähköistynyt nopeasti uusien kilpailutusten myötä. Erityisesti kaupunkilinjojen matalalattiakalustoa on saatavilla sähköisesti. LSL:n toimivalta-alueen viranomaiselle on asetettu tavoitteeksi, että ensimmäisellä jaksolla (8/2021–12/2025) nollapäästöisiä linja-autoja on oltava 5 prosenttia ja toisella jaksolla (2026–2030) 10 prosenttia. Puhtaita ja ympäristöystävällisiä ajoneuvoja on oltava kuitenkin direktiivissä mainitut 41 prosenttia ja 59 prosenttia kyseessä olevilla jaksoilla.

Tavoite on kuitenkin maltillinen, koska puhtaiksi ja energiatehokkaiksi ajoneuvoiksi lasketaan esimerkiksi uusiutuvalla biodieselillä kulkevat linja-autot. Sähköbusseja on LSL:n liikenteeseen hankittu jo enemmän kuin laissa on esitetty minimivaatimukseksi.

EU:n asetusehdotus raskaan ajoneuvojen hiilipäästöjen raja-arvoista

Euroopan parlamentti ja komissio ovat päässeet alustavaan sopuun asetuksesta raskaan kaluston hiilipäästöjen raja-arvoista. Uusien raskaiden ajoneuvojen päästövähennystavoitteet kiristyvät asteittain ja asetuksen soveltamisala laajenee. On ennakoitu, että tulevia ajanjaksoja ja uusia tavoitteita tarkastellaan vuonna 2027. Linja-autojen osalta ehdotetaan, että uudet kaupunkiliikenteen linja-autot ovat päästöttömiä vuodesta 2030 alkaen.



Kuva 13. EU:n puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevan direktiivin keskeiset, Suomea koskevat vähimmäistavoitteet sekä direktiivin toimeenpanevan ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista koskevan lain LSL:ää koskevat vaatimukset.

Kaukoliikenteen linja-autojen päästöjen pitäisi vähentyä 43 prosenttia vuosijaksolla 2030–2034, 64 prosenttia vuosijaksolla 2035–2039 vuoden 2019 tasoon verrattuna. Vuoden 2040 jälkeen päästöjen pitäisi vähentyä 90 prosenttia.

Tämä tarkoittanee, että pääpaino siirtyy vahvemmin sähkökalustoon, sillä EU:n tulkinassa biokaasukaan ei ole päästötön. Vetykaluston kehittäminen vie aikaa, eikä 2030 mennessä näy vielä merkittävää muutosta sen suhteen.

Ehdotuksen toteutuminen ohjaisi vahvasti kehitystä kohti sähköä ja vetyä, koska asetuksessa tarkastellaan ainoastaan ajoneuvon käytön aikaista päästöä (TTW, Tank-To-Wheels), joka ei huomioi polttoainetuotannon päästöjä. Asetuksen mukaiset päästörajoitukset perustuvat ajoneuvojen käytön aikaisten ominaispäästöjen mittauksiin (g/km). Huomioimatta käytetyn polttoaineen fossiilisuuutta tai uusiutuvuutta metaanikäyttöiset ajoneuvot eivät tässä laskennassa ole nollapäästöisiä, vaikka niissä käytettäisiin 100-prosenttisesti uusiutuvaa polttoainetta. Uusien diesel-, bensiini-, kaasuaajoneuvojen valmistus loppuisi vuonna 2035. Arvioiden mukaan valmistus ja myynti saattaisivat päättyä EU:ssa mahdollisesti jo ennen vuotta 2035 asetuksen ennakoivan vaikutuksen vuoksi.

MITÄ TÄMÄ TARKOITTAU JOUKKOLIIKENTEESSÄ:

Suomessa tavoitteena on saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2035 mennessä ja sen jälkeen siirtyä kohti hiilinegatiivisuutta. Julkisten hankintojen avulla pyritään tehokkaasti edistämään ajoneuvoteknologian uudistamista ja vähentämään liikenteen päästöjä. Uusien raskaiden ajoneuvojen päästövähennystavoitteita kiristetään asteittain ja toimenpiteen seurauksena sähköä ja vetyä käyttävät raskaiden ajoneuvojen käytön merkitys kasvaa. EU:ssa tavoitteena on, että kaupunkiliikenteen uudet kaupunkiliikenteen linja-autot ovat vuodesta 2030 alkaen päästöttömiä. Kaupunkiliikenteen uudet matalalattialinja-autot ovat nykyisin pääsääntöisesti päästöttömiä.

3.4. SWOT-analyysi strategian suunnittelun tueksi

Osana joukkoliikenteen strategiatyötä toteutettiin Lahden seudun liikenteen organisaation oma SWOT-analyysi, jonka tavoitteena oli antaa kokonaisvaltainen kuva organisaation nykytilanteen resursseista ja tehtävistä. SWOT-analyysi toimi perustana joukkoliikenteen strategiselle suunnittelulle sekä tavoitteiden ja toimenpiteiden määrittelyssä, jotta työn lopputulos olisi realistinen ja toteutettavissa organisaation omien resurssien ja tehtävien puitteissa. Selkeiden, käytännönläheisten ja selvästi saavutettavissa olevien tavoitteiden asettaminen helpottaa organisaatiota sitoutumaan strategian toteutukseen. Selkeät ja realistiset tavoitteet ja toimenpiteet myös mahdollistavat henkilötason tavoitteiden sitomista organisaation tavoitteisiin ja strategian totuttamiseen.

Lisäksi SWOT-analyysi auttaa organisaatiota tunnistamaan strategiset painopisteet oman toiminnan kehittämisessä sekä käyttämään resurssejaan tehokkaasti ja keskittymään asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen. SWOT-analyysin pohjalta analysoitiin, mitkä tekijät tukevat tai estävät strategiassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista ja niitä huomioitiin tavoitteiden ja toimenpiteiden määrittelyssä.

MITÄ TÄMÄ TARKOITTAJOUKKOLIIKENTEESSÄ:

Selkeiden ja käytännönläheisten tavoitteiden merkitys korostuu, sillä ne varmistavat, että organisaation kaikki jäsenet omaksuvat yhteisen päämäärän. Strategian laatimisen jälkeen tulisi selkeyttää yksilön panos organisaation tavoitteiden saavuttamiseksi.

3.5. Joukkoliikenteen kehitys Suomen keskisuurissa kaupungeissa

Suomessa joukkoliikennettä on kehitetty tilaaja-tuottaja-malliin perustuen pidempään pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla. Keskisuurissa ja pienemmissä kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla liikenne on pohjautunut pitkään joukkoliikennelu-piin, joukkoliikennelain voimaan tulon jälkeen vuodesta 2009 alkaen siir-tymääjan liikennöintisopimuksiin ja vuodesta 2014 alkaen tilaaja-tuot-taja-malliin. Aiemmassa mallissa vahvuutena oli markkinaehtoisuus, koska joukkoliikenteen tuki oli monesti sidottu joukkoliikenteen käyttöön. Heikkoutena oli kuitenkin se, että kunnilla oli pienempi intressi joukko-liikenteen kehittämiseen, koska matkustajamäärien kasvu ei pienentänyt subventiota. Toisaalta liikennöitsijälläkään ei ollut intressejä ylläpitää heikompia linjoja tai vuoroja, koska kaupungin maksama tuki ei kohdis-tunut niihin. Lisäksi varsinkin suuremmilla kaupunkiseuduilla joukko-liikenteen, maankäytön ja palveluverkon kehittäminen vaikuttaa merkit-tävästi joukkoliikenteen kysyntään. Joukkoliikenteen matkustajamääriä kasvattaa lisäksi merkittävästi yhtenäinen joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmä, matkustajainformaatio ja joukkoliikenteen ilme.

Monilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kasva-neet. Keskeisiä tekijöitä ovat olleet palvelutason kohdentaminen kysynnäl-

tään potentiaalisimmille alueille, linjaston pitkäjänteinen kehittäminen, runkolinjat, yhtenäinen joukkoliikennejärjestelmä ja lippujärjestelmä, matkustajainformaation kehittäminen sekä joukkoliikenteen brändäys, yhtenäinen ilme ja markkinointi. Monet kaupunkiseudut ovat myös yksin-kertaistaneet linjastoa ja siirtyneet runkolinjoihin, joiden palvelutasoa on vähitellen parannettu. Aikatauluissa on pyritty vakiominuuttisuuteen, vaikka toisaalta parhaat tulokset on saatu myös eri vuorokauden ajoaikojen huomioimisella aikataulusuunnittelussa. Joukkoliikenteen suunnittelu- ja markkinointipanos on nostanut matkustajamääriä.

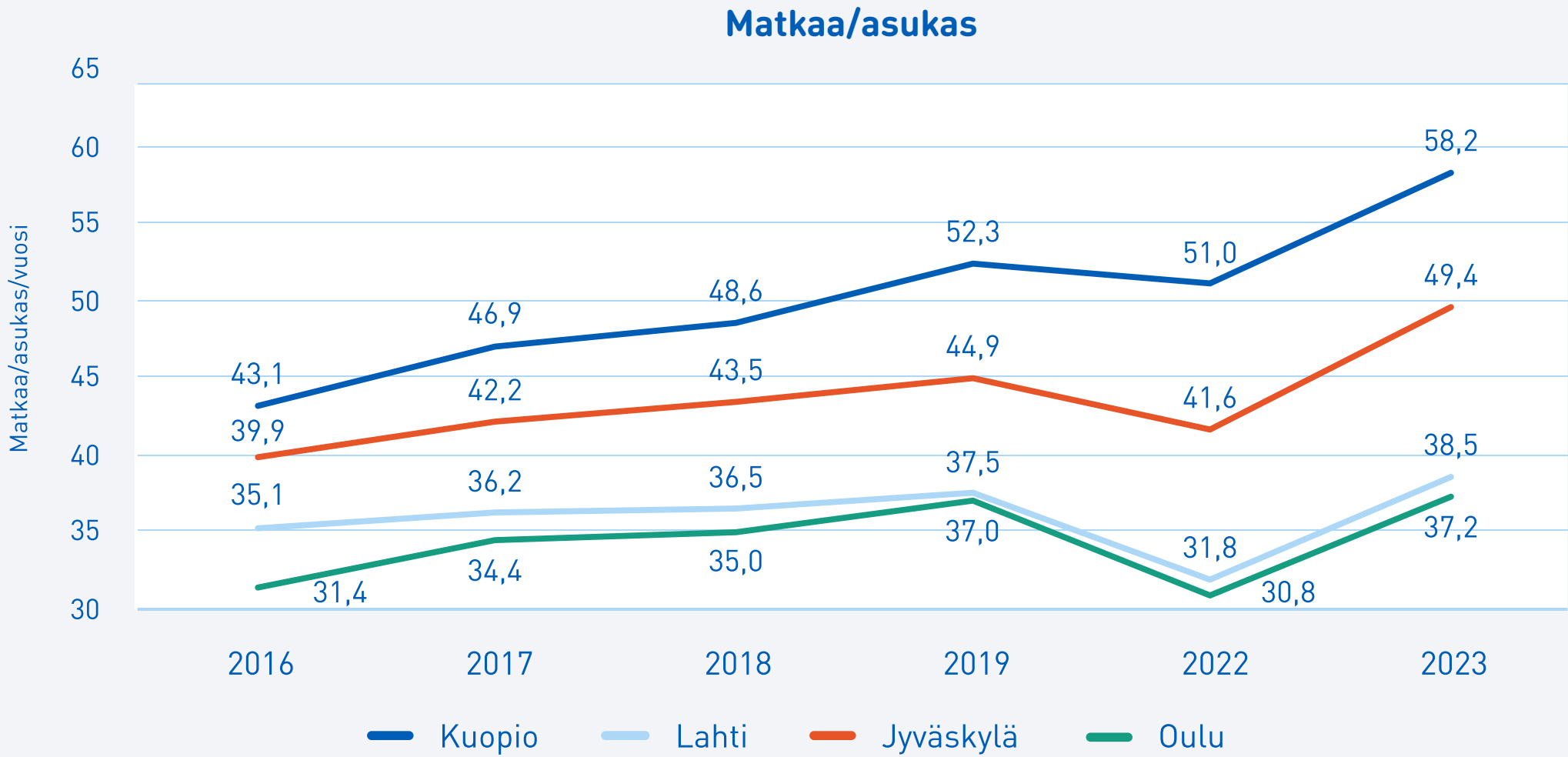
Runkolinjojen myötä linjastoa on voitu monilla kaupunkiseuduilla selkeyttää ja yksinkertaistaa. Mitä suppeampi ja selkeämpi runkolinjasto on, sitä todennäköisemmin matkustajamäärät kasvavat. Mieluummin laadukkaita runkolinjoja vähemmän kuin useita laatutasoltaan heikkoja runkolinjoja. Runkolinjoista muodostuu asiakkaille laatulupaus: tiheät vuorovälit ja laaja liikennöintiaika. Runkolinjojen myötä joukkoliikenteen laatutasoa on luontevaa parantaa. Markkinointi, mahdollisesti brändäys, lisää matkustajamääriä. Lisäksi infran parantaminen on luontevaa runkolinjoilla.

Joukkoliikenteen kaksinkertaistaminen edellyttää joukkoliikenteen yksinkertaistamista.

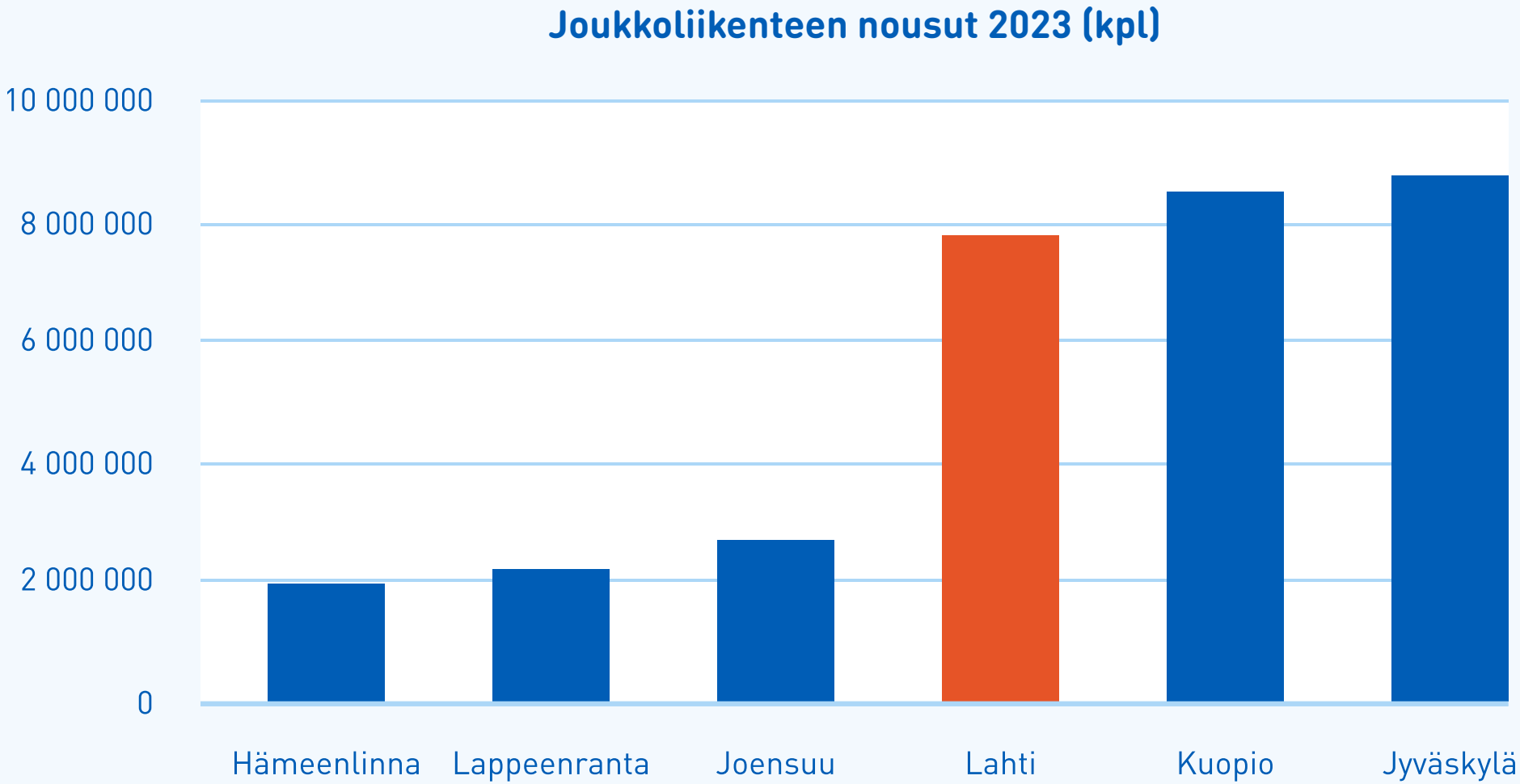
Kalle Vaismaa, JEE-projekti

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus vaihtelee alueittain. Alueilla, joilla on hyvä joukkoliikenteen palvelutaso, joukkoliikenteen käyttö on yleensä korkeampi. Traficomin selvityksen mukaan joukkoliikenteen kulkutapaosuus on noussut kaikkien Suomen matkojen osalta 7 prosentista vuonna 2016 8 prosenttiin vuonna 2022. Siirtymä tapahtui henkilöauto-liikenteestä, jonka kulkutapaosuus laski muutamalla prosenttiyksiköllä 58 prosenttiin (Traficom 2023).

LSL luokitellaan keskisuureksi joukkoliikenneviranomaiseksi, samoin kuin monet muut kaupunkiseudut. LSL kuuluu yhdessä Jyväskylän ja Kuopion kaupunkiseudun toimivaltaviranomaisten kanssa keskisuuriin alueisiin, joilla tehdään eniten joukkoliikennematkoja. Jokaisen keskisuuren kaupungin joukkoliikenteessä on havaittavissa matkustuksen kasvua. LSL:n toimivalta-alueen joukkoliikennematkustus on kasvanut kiitettävän 15,7 prosenttia vuosien 2015–2023 vertailussa.



Kuva 14. Joukkoliikenteen asukasta kohden tehtyjen matkojen kehittyminen vuosina 2016–2023 Kuopiossa, Lahdessa, Jyväskylässä ja Oulussa (koronapandemian vuosia 2020 ja 2021 ei ole esitetty).



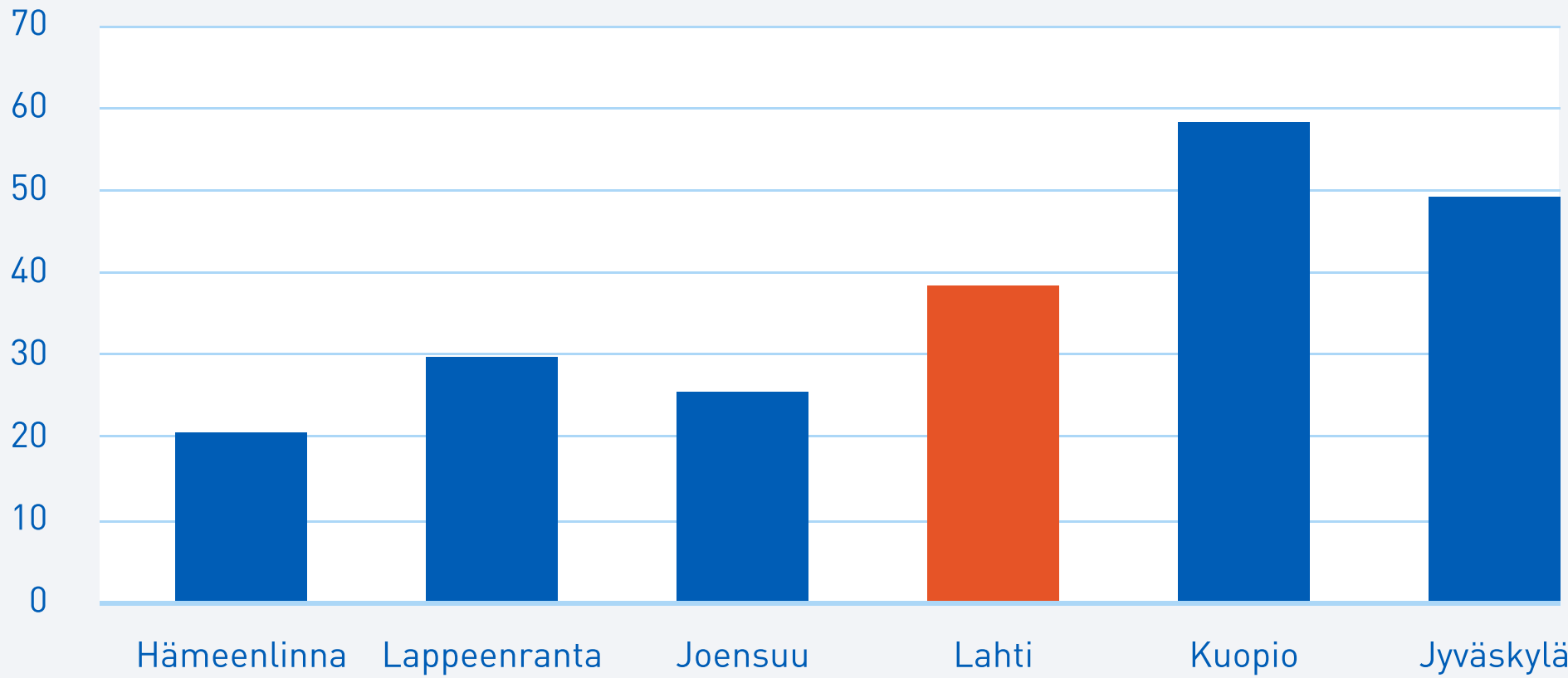
Kuva 15. Joukkoliikenteen nousijamäärät vuonna 2023 verrattuna muihin alueisiin (lähde: Kysely toimivaltaisille viranomaisille 2024).

Asukasta kohti tehdään LSL:n alueella noin 32 joukkoliikennematkaa vuodessa. Kausilippujen haltijat suorittavat näistä suurimman osan. Kaupunkivertailussa Kuopiossa tehdään merkittävästi enemmän matkoja asukasta kohti. Kausilippujen käyttö keskittyy selvästi pieneen muutamien tuhansien käyttäjien ydinryhmään, jotka tekevät suurimman osan matkoista. Epäsäännöllisemmät matkat tehdään kertatuotteilla, joiden käyttäjäkunta on paljon laajempi, ja he tekevät muutamasta useimpaan matkaan vuodessa.

Kuva 16 havainnollistaa suhdetta alueen asukaslukumäärän ja joukkoliikenteen käytön välillä useissa kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla. Yleisesti voidaan todeta, että mitä isommat kaupunkiseudut ovat asukaslultaan, sitä enemmän matkoja tehdään joukkoliikenteellä asukasta kohti. Selvempiä syitä tähän ovat joukkoliikenteen palvelutaso, joka on yleensä korkeampi suuremmissa kaupungeissa. Palvelutasoa ohjataan pitkän aikavälin tavoitteilla ja mahdollistavalla budjetilla. Kuvan trendiviivan alapuolella olevilla kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla on odotettua matalampi matkustus asukasta kohti kokoluokkaan nähden, ja tämä potentiaali kannattaa hyödyntää joukkoliikenteen kasvunäkökulmasta.

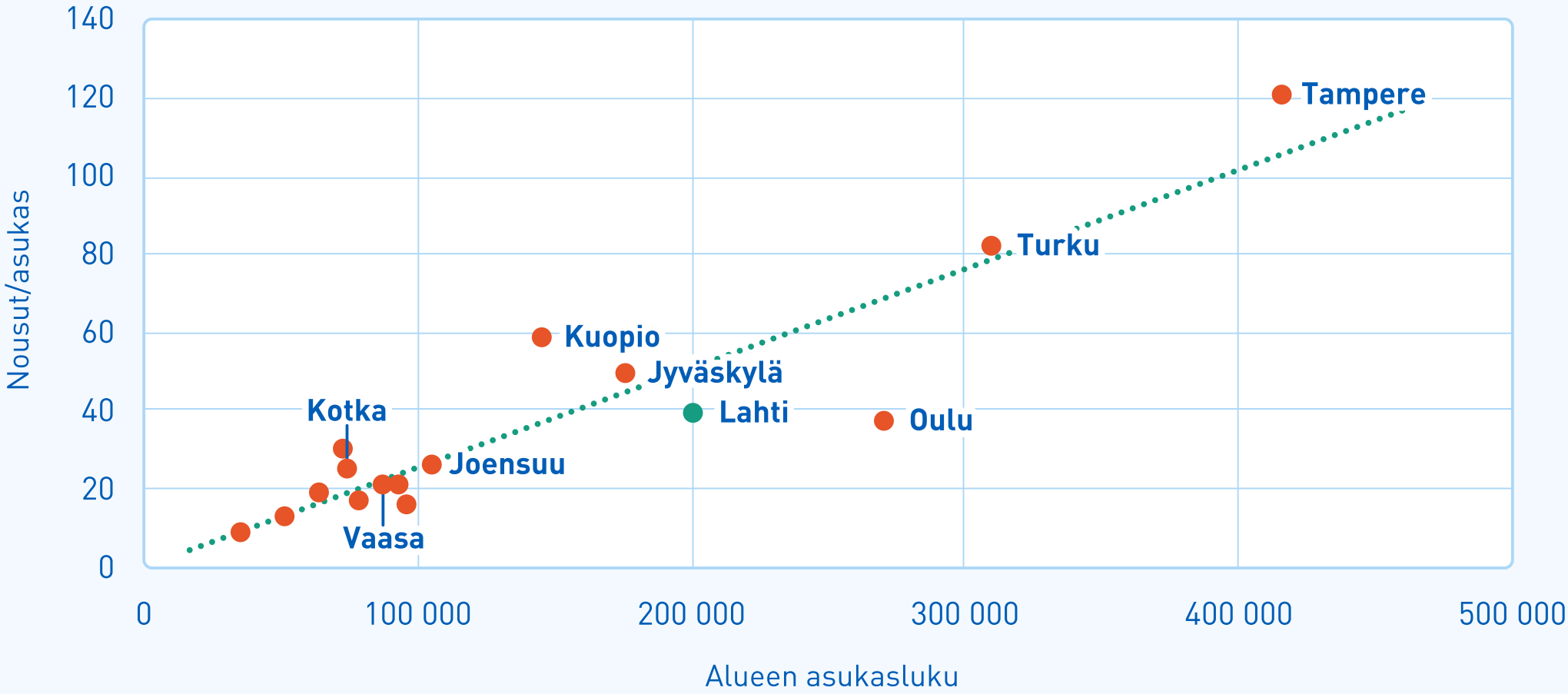
LSL:n joukkoliikenteen hankinnan bruttokustannukset asukasta kohti ovat kohtuullisen maltilliset kaupunkivertailussa. Tämä tunnusluku kertoo, millä kustannustasolla joukkoliikennepalveluja järjestetään, ja se ottaa huomioon joukkoliikenteen toiminta-alueen väestöpohjan.

Joukkoliikenteen nousut/asukas joukkoliikenteen toiminta-alueella 2023



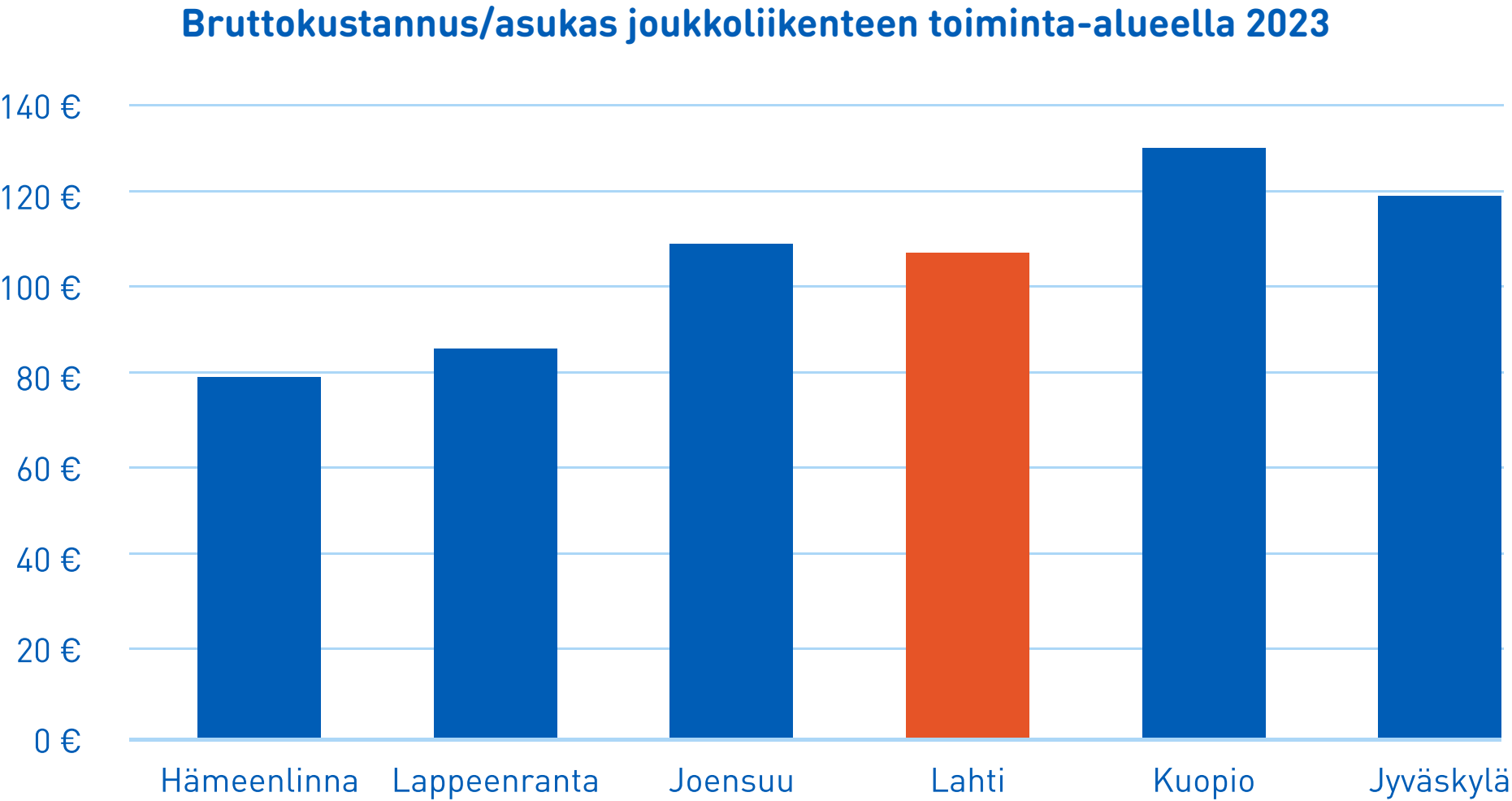
Kuva 16. Joukkoliikenteen nousumäärät jaettuna joukkoliikenteen toiminta-alueen asukkaille 2023 (lähde: Kysely toimivaltaisille viranomaisille 2024 ja Tilastokeskus 2024).

Asukasmäärän vaikutus joukkoliikenteen käyttöön



Kuva 17. Joukkoliikenteen alueen asukasluvun ja joukkoliikenteen käytön suhde (lähde: Kysely toimivaltaisille viranomaisille 2024 ja Tilastokeskus 2024).

Tunnuslukuun vaikuttaa palvelutaso, jota tavoitellaan, mutta siihen liittyy myös kustannustehokkuus, jolla joukkoliikennepalveluja voidaan ostaa. Maaseutumaisemilla alueilla bruttokustannus asukasta kohti on korkeampi kuin tiiviissä kaupunkiympäristöissä. Näin ollen joukkoliikenteen toiminta-alueen kaupungistumisaste vaikuttaa tulokseen. Jokaiselle eurolle per asukas, jolla LSL:ssä hankitaan liikennepalveluita, Kuopiossa hankitaan liikennepalveluita 1,20 eurolla ja Joensuussa 1,38 eurolla asukasta kohti.



Kuva 18. Liikenteen bruttokustannus per joukkoliikenteen toiminta-alueen asukas vuonna 2023
(lähde: Palvelutasosuunnitelman aineistot)

MITÄ TÄMÄ TARKOITTAJOUKKOLIIKENTEESSÄ:

Lahden seudun liikenne on keskisuuri joukkoliikennealue. Alueen joukkoliikennematkojen määrä vuodessa per asukas on jäänyt hieman jälkeen muiden verrokkialueiden luvuista, ja tätä parantamaan tarvitaan palvelutason parannuksia. Palvelutason parantaminen voidaan toteuttaa tehostamalla nykytoimintaa ja lisäämällä resursseja.

3.6. Joukkoliikenteen kehitys Pohjoismaisissa kaupungeissa

Suomalaisille keskisuurille kaupunkiseuduille kiinnostavan vertailun tarjoaa tarkastelu muihin Pohjoismaihin. Ruotsi, Norja ja Tanska ovat toimineet Suomeen nähden edelläkävijöinä sekä tilaaja-tuottaja-malliin siirtymisessä että runkolinjapohjaisten järjestelmien käyttöönotossa. Myös kaupunkien ja alueellisen tason joukkoliikenteen integrointi toisiinsa on käynnistynyt muissa Pohjoismaissa aikaisemmin. Sikäläiset kaupunkiseudut ovat sen vuoksi 2000-luvulla tapahtuneen joukkoliikenteen kehittämisen osalta usein eri kehitysvaiheessa kuin suomalaiset vastaavan kokoiset kaupunkiseudut (Mladenović & Weckström, 2020).

Esimerkiksi Ruotsissa joukkoliikenteen kilpailutuksista ja suunnittelusta vastaa pääsääntöisesti kunkin 21 erillisen alueen oma alueviranomainen. Kilpailutukset jaetaan usein kaupunki-, maaseutu- ja koululaisliikenteeseen sekä suurimmilla alueilla maantieteellisten suuntien mukaisesti. Alueet rahoittavat joukkoliikenteen järjestämisestä aiheutuvat kustannukset verotusoikeutensa avulla suoraan keräämillään veroilla. Koronaepidemiaa edeltävänä aikana vuonna 2019 lipputulot kattoivat linja-autoliikenteessä keskimäärin 52 prosenttia, paikallisjunaliikenteessä 53 prosenttia ja raitiotieliikenteessä 61 prosenttia liikennöintikuluista (Regional linjetrafik, 2022).

Suomessa MAL-sopimusten myötä liikenteen kehittäminen on kytketty kaupunkiseutujen kehittämistehtävään. Kolmikantainen sopimusmalli perustuu yhteistyöhön valtion, kuntien ja maakuntien kesken kaupunkiseutujen kehittämiseksi. Ensimmäiset sopimukset solmittiin 2000 tiennoilla. Joukkoliikennehankkeita on tullut vasta 2010- ja 2020-luvulla mukaan sopimukseen, kun kaupungistumisen ympäristövaikutukset koitettiin hallita. Ensimmäistä Lahden kaupunkiseudulle laadittu MAL-sopimus astui voimaan vuonna 2021.

Ruotsissa on totuttu hyödyntämään laajempia kannustimia liikennöinti-sopimuksissa. Suomen hankintamallissa tilaaja määrittelee joukkoliikenteen tason tarkasti, eikä tuottajalle jätetä paljon vaikutusmahdollisuuksia kehittää joukkoliikennettä matkustajille houkuttelevammaksi tavoitteeseen lisätä matkustajamääriä. Vuoden 2023 tehdystä selvityksestä ilmenee, että kaksikolmasosa joukkoliikenneviranomaisista Ruotsissa soveltaa käyttöoikeussopimusmallia yhdessä tai useammassa hankinnassa viime neljän vuoden ajan. Asiakasmäärän lisääminen ja asiakastyytyväisyyden nostaminen ovat yleisimpiä tavoitteita sisällyttää kannustimia sopimukseen. Tavallaan tällaisessa mallissa liikennöintikorvaus koostuu osittain vakiosummasta, joka täydennetään kannustinsummalla, matkamäärän tai asiakaspalvelun tavoitteen toteutuksen mukaan.

Sopimuksia, joissa korvauksen osuus on merkittävä (enemmän kuin 25 prosenttia korvaussummasta) löytyy suurelta osin kaupunkialueilta (Linja-autoliitto, 2023 ja Haraldsen & Norheim, 2018).

Maita verrattaessa on huomioitava, että Ruotsissa alueet järjestävät joukkoliikennettä määrällisesti enemmän, useimmiten 60–80 linjakilometriä asukasta kohden verrattuna Suomen kaupunkiseutujen toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisien noin 20–40 linjakilometriin asukasta kohden. Ruotsin joukkoliikenneviranomaiset vastaavat kaupunkiseutujen joukkoliikenteen lisäksi huomattavasta määrästä maaseutuliikennettä, jota vastaava liikenne on Suomessa ELY-keskusten vastuussa. Lahden seudun liikennettä voi pitää poikkeuksena myös Suomessa, koska LSL vastaa koko Päijät-Hämeen joukkoliikenteen järjestämisestä. LSL:llä ei ole kuitenkaan kaikissa toimivalta-alueensa kunnissa liikennettä. Subvention määrä asukasta kohden on Ruotsissa Päijät-Hämeeseen vertautuvilla alueilla noin 140–180 euron luokkaa asukasta kohden saman tunnusluvun ollessa Lahden, Jyväskylän, Kuopion ja Oulun joukkoliikenteessä 26–38 euroa asukasta kohden. Vastaavasti joukkoliikenteen kulkutapaosuudet ovat Ruotsissa vastaavankokoisia suomalaiskaupunkeja suuremmat, mikä nähdään taulukosta 2 (Regional linjetrafik, 2022, Trafikavtalsupphandling-söversikt, 2024).

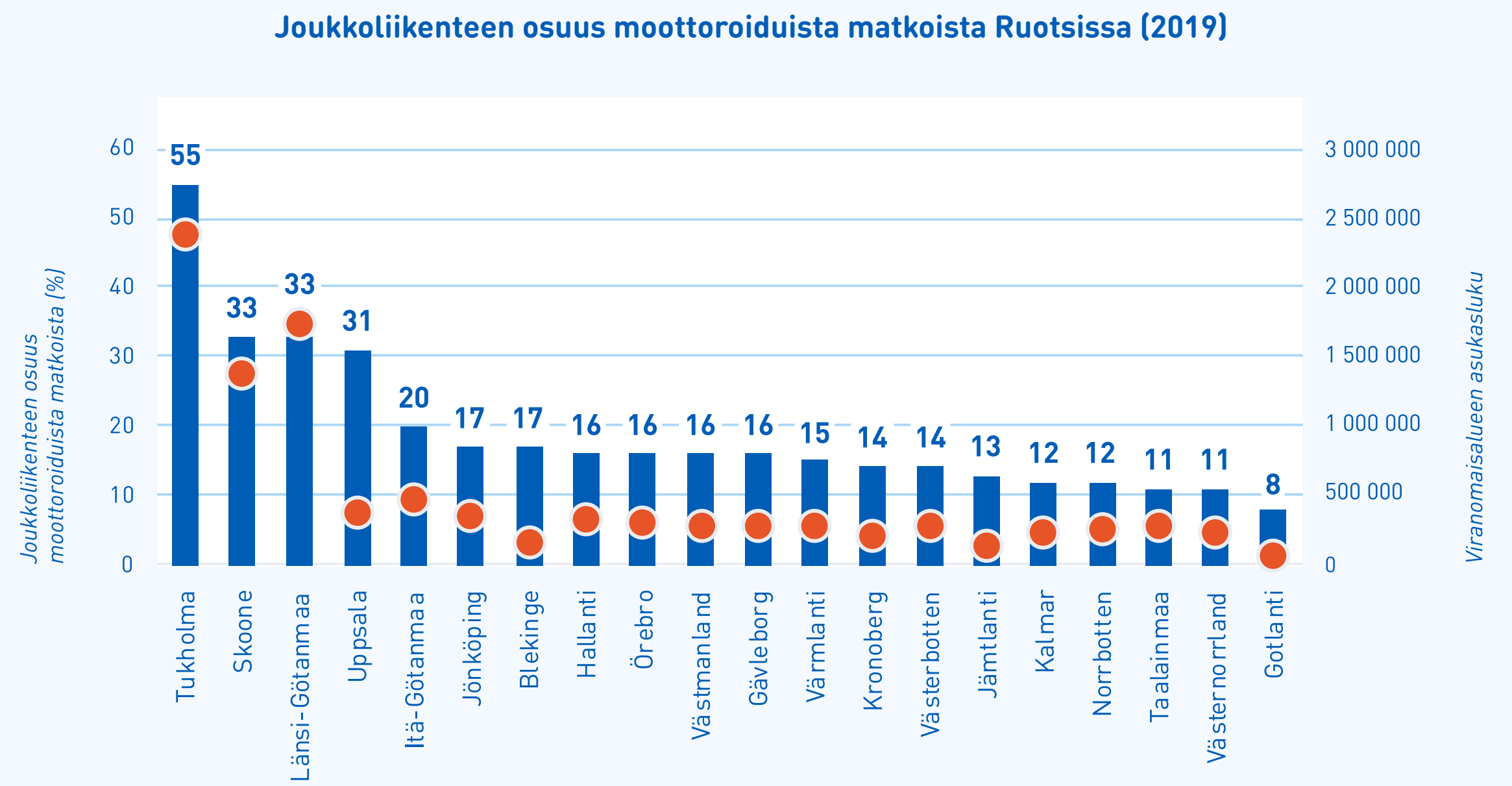
Joukko- liikenteen viranomainen	Asukasluku TVV- alueella	Joukko- liikenteen linja- kilometrit/ asukas (km)	Järjestämis- kustannukset/ asukas (€)	Lipputuloilla katettu osuus järjestämis- kustannuksista (%)	Alueen oman subvention osuus rahoituksesta*	Alueen oma subventio / asukas (€)
Kuopio	141 000	44	113 €	65 %	28 %	32 €
Jyväskylä	171 000	38	110 €	60 %	34 %	38 €
Lahti	206 000	41	98 €	56 %	37 %	36 €
Oulu	261 000	39	98 €	66 %	27 %	26 €
Blekinge	159 000	66	295 €*	43 %*	58 %**	164 €
Kronoberg	202 000	69	293 €*	47 %*	52 %**	153 €
Västernorrland	245 000	62	216 €*	55 %*	78 %**	168 €
Kalmar	246 000	86	341 €*	54 %*	44 %**	149 €
Värmlanti	283 000	72	272 €*	32 %*	68 %**	184 €
Gävleborg	288 000	84	252 €*	35 %*	64 %**	159 €
Taalainmaa	288 000	66	250 €*	24 %*	74 %**	178 €
Örebro	306 000	62	249 €*	34 %*	66 %**	163 €
Hallanti	337 000	65	286 €*	56 %*	47 %**	133 €

Taulukko 1. Joukkoliikenteen tunnuslukuja (2019) muutamilla pohjoismaisilla seuduilla. Ruotsin alueiden tunnusluvut sisältävät sekä kaupunki- että maaseutuliikenteen kunkin läänin alueella eli vastaavat Suomessa maakunnan kokoisia alueita. (Traficom, 2023, Regional linjetrafik 2019)

* Luku sisältää liikennöintikustannusten lisäksi infrastruktuurikustannukset sekä muut kustannukset.
** Luku sisältää kuntien ja alueiden rahoituksen osuuden suhteessa kaikesta joukkoliikenteen saamasta rahoituksesta. Ruotsissa joukkoliikenteen rahoitus ja kustannukset poikkeavat toisistaan, tämän vuoksi kahden vierekkäisen sarakkeen summa voi olla yli 100 %.

Ruotsissa voimakasta panostamista joukkoliikenteeseen on jo 2000-luvun alkupuolelta asti vauhdittanut näkemys joukkoliikenteestä kaupunkiseutujen taloudellisen kehityksen keskeisenä osatekijänä. Tuottavuuden kasvun ja kaupunkiseudun kasvun on nähty syntyvän erityisesti palvelusektorilla, jolle teollisesta tuotannosta poiketen on keskeistä mahdollisimman suuren asiakaskunnan sekä palveluntarjonnan kohtaaminen fyysisesti samassa tilassa. Ruotsin tie- ja liikennetutkimusinstituutin mukaan tässä joukkoliikenteellä on nähty mahdollisuus edistää palvelusektorin kasvua sekä osaamisen erikoistumista niin kaupunkiseutujen sisällä kuin niiden välillä (Svensson, Holmgren, 2012).

Linjastollisesti tarkasteltuna joukkoliikenteen käytön apuna on Suomea korkeamman rahoituksen lisäksi ollut linjaston kehittäminen runkolinjapohjaiseksi. Pohjoismaisia keskisuuria kaupunkiseutuja tutkineiden Miloš N. Mladenovićin ja Christoffer Weckströmin mukaan Suomea lukuun ottamatta lähes kaikki 100 000–500 000 asukkaan kaupungit ovat ottaneet 2000-luvulla käyttöön runkolinjat. Aiemmin useampien eri reittivaihtoehtojen heilurilinjoihin perustuvia järjestelmiä on yksinkertaistettu selkeämmiksi. Moni kaupunkiseutu on nähnyt tarjonnan kohdistamisen olemassa oleviin korkean kysynnän käytäviin keinona nostaa matkustajamääriä, luoda lisää joukkoliikenteen kysyntää ja parantaa siten joukkoliikenteen taloutta.



Kuva 19. Joukkoliikenteen osuus moottorisoiduista matkoista Ruotsissa 2019. Joukkoliikenteen asema on verrattain vahva myös Päijät-Hämeen kokoluokan, 200 000–300 000 asukkaan alueilla (Kollektivtrafikbarometern, 2023).

Runkolinjoja on toteutettu sekä linja-autoreitein sekä raitiotein. Menestyksekkäinä esimerkkeinä tutkimuksessa nousevat esiin Ruotsin ja Norjan kaupungit, muun muassa Bergen, Jönköping ja Västerås (Mladenović & Weckström, 2020).

Useat suomalaiset suuret ja keskisuuret kaupungit ovat suunnitelleet ja ottaneet käyttöön omat runkolinjastosuunnitelmat viime vuosien ajan. Runkolinjasuunnitelmien tavoitteina on yleensä ollut reittien selkeyttäminen matkustajille ja liikennöinnin nopeuttaminen. Molemmat muuttavat joukkoliikennettä houkuttelevammaksi. Vaikka enemmistö kaupungeista jatkaa liikennöintiä perinteisellä linja-autoilla tai kapasiteetiltaan isompia telibusseilla, Tampereen kaupunki on kehittänyt ratikkalinjastoa palvelemaan asiakkaita tiiviimmillä alueillaan. Linja-autoliikenne tukeutuu rati-kalla muodostumaan linjastoon ja täydentää runkolinjaston. Helsinki ja Vantaa suunnittelevat omalta osaltaan runkolinjaston laajennusta uusilla ratikkalinjoilla, sekä myös bussirunkolinjoilla.

MITÄ TÄMÄ TARKOITTAU JOUKKOLIIKENTEESSÄ:

Muissa Pohjoismaissa on pidempään järjestetty joukko-liikenne tilaaja-tuottaja-mallilla. Tämän etuna on ollut, että joukkoliikennettä ja maankäyttöä on kehitetty vuoro-vaikutteisesti ja joukkoliikenteellä on ollut keskeinen rooli alueiden kehittämisessä sekä liikennejärjestelmä-suunnittelussa. Joukkoliikenteen rahoitus on Ruotsissa Suomea suurempi. Toisaalta rahoitukseen ja linjakilometrien määrään vaikuttaa se, että Ruotsissa joukkoliikennettä järjestävät alueet ovat usein laajempia kuin Suomessa. LSL on kuitenkin enemmän poikkeus, koska vastaa koko maakunnan joukkoliikenteestä (vaikka LSL:n liikennettä ei ole kaikissa LSL-alueen kunnissa). Runkolinjastoa on kehitetty mm. Ruotsissa ja Norjassa pidemmän aikaa kuin Suomessa. Muun muassa eri lähtökohdat, suunnittelun periaatteet ja rahoitusmalli ovat kasvattaneet joukkoliikenteen matkamääriä muissa Pohjoismaissa nopeammin kuin Suomessa.

SISÄLLYS



1



2



3



4



5



6

4. Asukkaiden, yritysten ja sidosryhmien odotukset

4.1. Lahden seudun asukkaiden odotukset joukkoliikenteen kehittämiseksi

Asiakkaiden näkemyksiä on analysoitu 2–3 kertaa vuodessa toteutettujen asiakastyytyväisyyskyselyiden sekä kesäkuussa 2023 toteutetun LSL:n joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman kyselyn tulosten pohjalta. Aineistona on hyödynnetty myös Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT) vuoden 2016 tuloksia Päijät-Hämeestä sekä työn aikana toteutettujen Lahden seudulla liikkuvien syvähaastatteluja.

Asiakastyytyväisyyskyselyt

Asiakastyytyväisyys on LSL:n alueella yleisesti hyvällä tasolla. Asiakastyytyväisyyskyselyitä on tehty seitsemän elokuusta 2021 alkaen, ja jokaisen kyselyn keskiarvo eri aiheiden tyytyväisyydestä on vaihdellut 4,09 ja 4,19 välillä suurimman mahdollisen pistemäärän ollessa 5,00. Muutokset eivät siis ole suuria, ja tyytyväisyys on pysynyt jatkuvasti hyvällä tasolla. Eniten tyytyväisiä asiakkaat ovat olleet lipputuotteisiin ja niiden ostamiseen, sekä kuljettajan ajotapaan. Matalimmat arvosanat ovat saaneet joukkoliikenteen luotettavuus sekä reitit ja aikataulut, mutta niidenkin arvosanat olleet hyvin lähellä neljää. Suuria vaihteluita tyytyväisyydessä ei siis asiakastyytyväisyyskyselyn mukaan ole, joskin tulee huomata, että kyselyitä on toteutettu vain muutaman vuoden ajan.

	8/2021	11/2021	04/2022	08/2022	03/2023	06/2023	11/2023
<i>Kyselyyn vastanneiden määrä</i>	1510	1485	1515	1470	1504	1488	1439
Yleisarvosana joukkoliikenteelle	4,02	4,05	4,00	4,00	4,06	4,10	4,03
Lipputuotteet ja niiden ostaminen	4,21	4,28	4,30	4,25	4,38	4,38	4,32
Kuljettajan ajotapa	4,38	4,37	4,34	4,30	4,33	4,26	4,32
Tiedon saatavuus aikatauluista ja reiteistä	4,09	4,19	4,19	4,15	4,25	4,21	4,25
Kuljettajan ystävällisyys	4,28	4,28	4,18	4,17	4,22	4,20	4,18
Linja-auton siisteys ja matkustusmukavuus	4,26	4,10	3,94	4,11	4,05	4,10	3,99
Reitit ja aikataulut	3,90	3,94	3,96	3,85	3,98	4,00	4,02
Joukkoliikenteen luotettavuus	4,06	3,98	3,86	3,96	3,93	4,01	3,89
Linja-auton ulkotilojen siisteys	4,30	4,09	3,92	4,25	3,93	4,13	4,00
KESKIARVO	4,19	4,15	4,09	4,13	4,13	4,16	4,12

Taulukko 2. Asiakastyytyväisyyskyselyiden keskimääräiset arvosanat 2021–2023

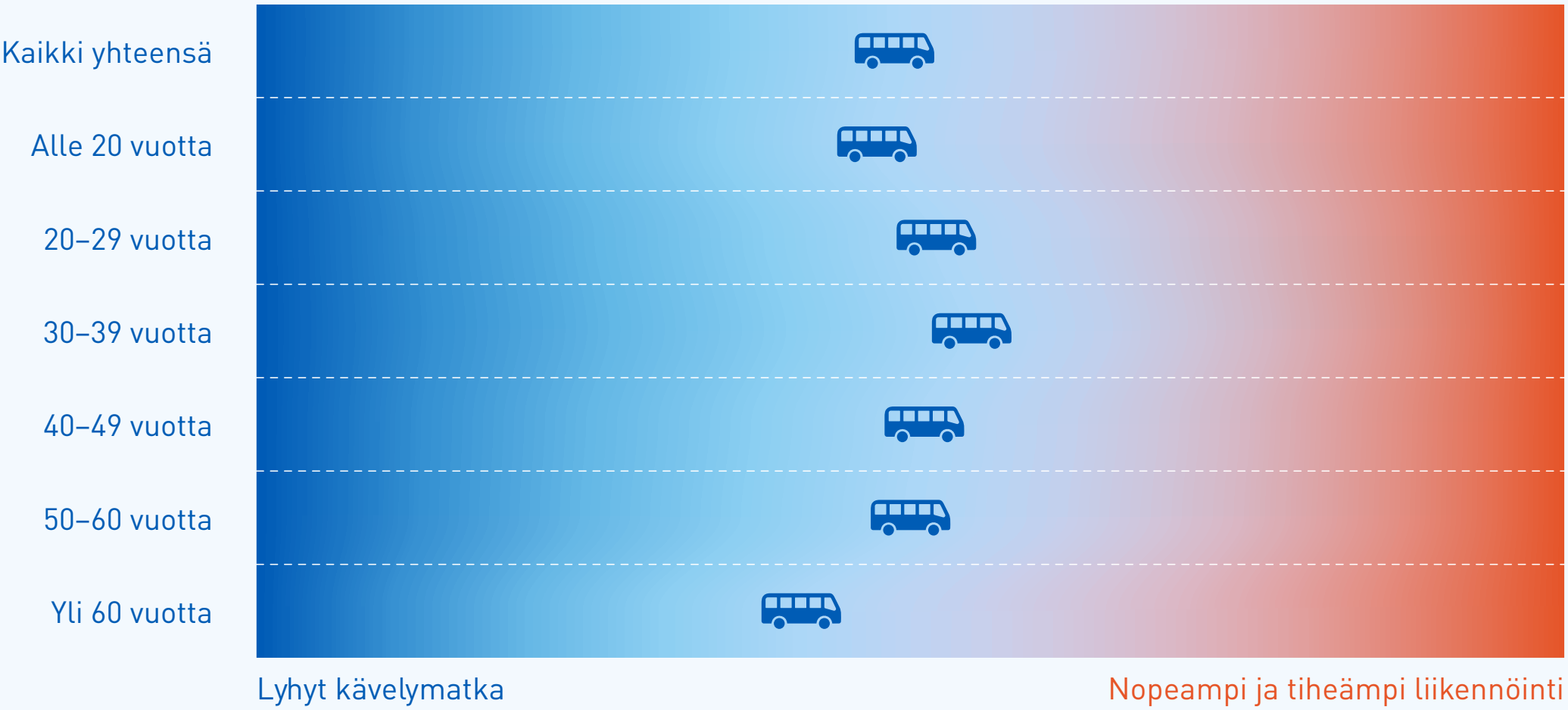
LSL:n joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman (2024) yhteydessä toteutettiin verkkokysely toukokuussa 2023. Kyselyyn vastasi 2 455 henkilöä, joista 49 % käytti joukkoliikennettä vähintään viikoittain. HLT:n vuoden 2016 tulosten mukaan Päijät-Hämeen alueella joukkoliikennettä viikoittain käyttäviä on työ- tai opiskelumatkoilla 12 % ja muilla matkoilla 11 %, joten palvelutasosuunnitelman kyselyyn vastanneissa joukkoliikenteen käyttäjien määrä on korostunut.

Palvelutasosuunnitelman kyselyssä selvitettiin tekijöitä, jotka voisivat lisätä tai jotka estävät joukkoliikenteen käyttöä. Kyselyn perusteella eniten joukkoliikennematkustusta lisäisivät vuorojen lisääminen, suuremmat ja nopeammat reitit sekä lippujen hintojen tuntuva (esim. 20 %) alentaminen. Näiden lisäksi ”reitit ja pysäkit lähempänä kotiani” korostui vastauksissa. Suurimmat esteet joukkoliikenteen käytölle koettiin siinä, etteivät aikataulut ja reitit sovellu käyttäjän tarpeisiin. Melko moni kokee myös vuoroja olevan liian vähän ja liikennöinnin alkavan liian myöhään tai päättyvän liian aikaisin. Noin joka kahdeksas vastaaja koki joukkoliikenteen käytön esteeksi sen, että matkustaminen on kallista.

Palvelutasosuunnitelmassa kysyttiin myös valintaa lyhyiden kävelymatkojen ja nopeamman sekä tiheämmän liikennöinnin välillä. Taustalla on ajatus, että runkolinjoilla linjastoa keskittämällä voidaan tyytyä yksinkertaisempaan linjastoon ja pidempiin kävelymatkoihin, kun taas vuoro-



Kuva 20. Vastausten jakauma asukaskyselyn kysymykseen ”Mitkä ovat suurimmat esteet joukkoliikenteen käytöllesi?”



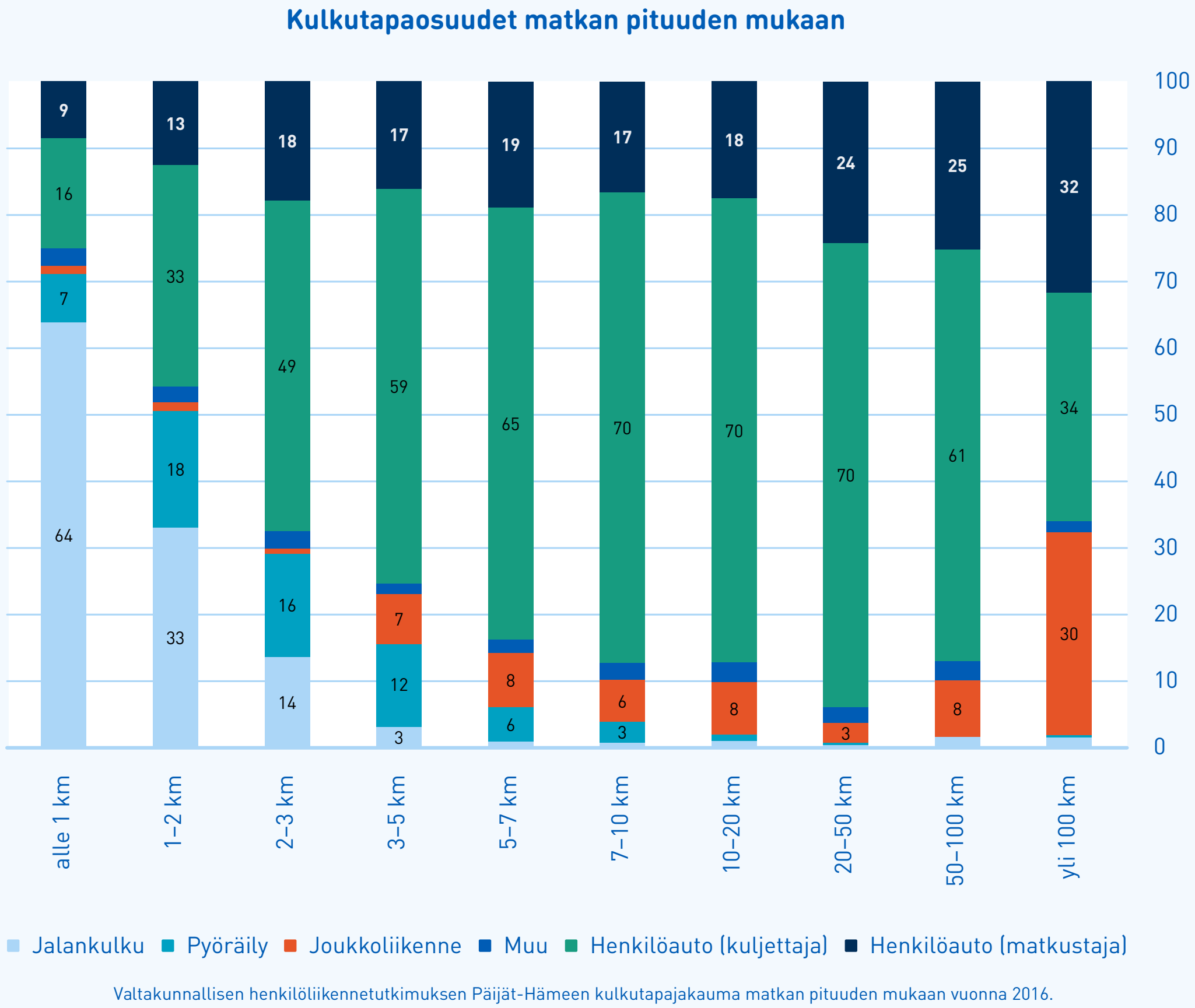
Kuva 21. Vastaukset asukaskyselyn kysymykseen: ”Kumpaa pidät tärkeämpänä, lyhyttä kävelymatkaa pysäkillä vai nopeampaa ja tiheämpää liikennöintiä?”

välit voivat olla tiheämpiä ja reitit suurempia. Kysymys jakaa vastaajat melko selkeästi puoliksi. Lievästi enemmän on kannatettu nopeampaa ja tiheämpää liikennettä. Ymmärrettävästi vanhemmat ihmiset kaipaavat enemmän lyhyttä kävelymatkaa pysäkille.

Kysyttäessä kysymys ” Kuinka pitkän matkan olisit valmis kävelemään pysäkille, mikäli linjastoa keskitetään ja vuoroja olisi siten enemmän?” oli vastausten keskiarvo 540 m. Pisimmän matkan olisivat valmiita kävelemään alle 20-vuotiaat, 730 m. Lyhimmän matkan olisivat valmiita kävelemään yli 60-vuotiaat, 420 m. Kävelymatkan ja iän suhteen oli vastauksissa havaittavissa selkeä korrelaatio niin, että nuoremmat vastaajat olivat valmiita kävelemään pidempiäkin matkoja, jos pysäkillä on parempi joukkoliikennetarjonta.

Palvelutasosuunnitelman kyselyn perusteella suurin osa joukkoliikennematkoista on asiointimatkoja tai työmatkoja. HLT:n tuloksissa korostuvat myös matkat oppilaitoksiin.

Joukkoliikennettä käytetään LSL:n alueella HLT:n mukaan eniten yli 50 kilometrin pituisilla matkoilla, sekä 3–20 kilometrin matkoilla (kuva 23). Joukkoliikenteen kulkutapaosuus koko seudulla on keskimäärin 4 %, ja Lahdessa ja Hollolassa 5 %.

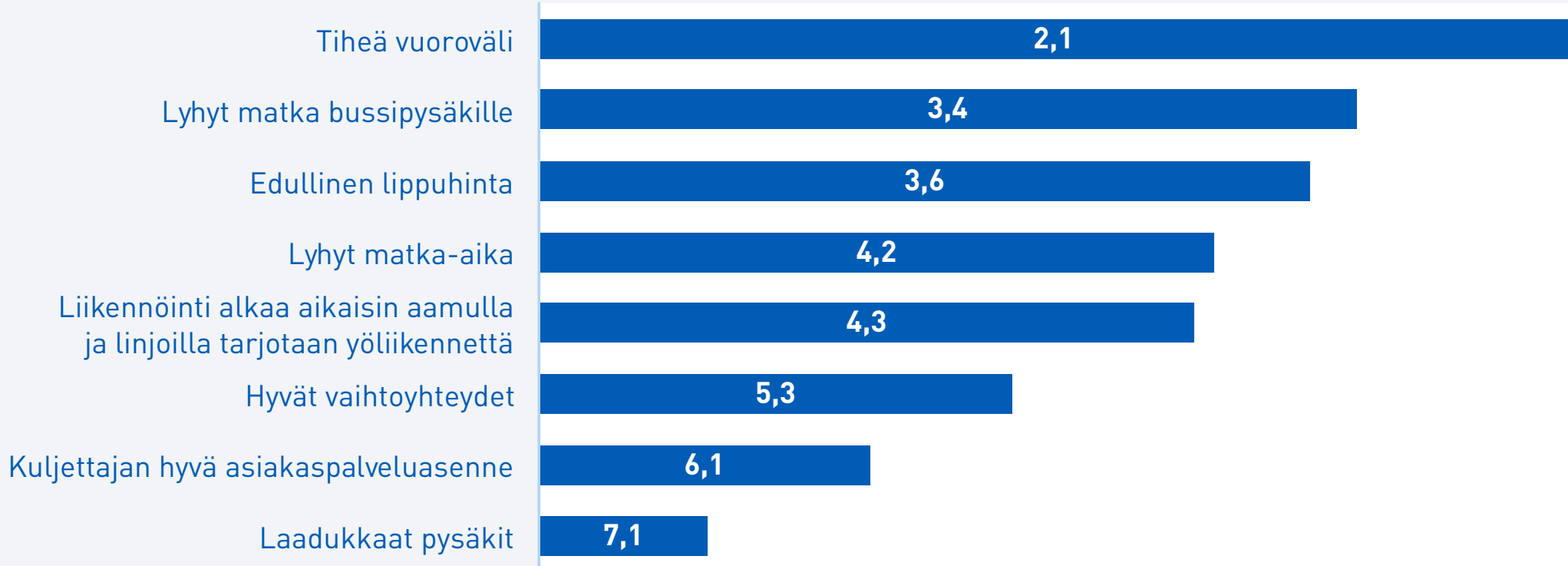


Kuva 22. Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (lähde: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2016, kuva Päijät-Hämeen liitto)

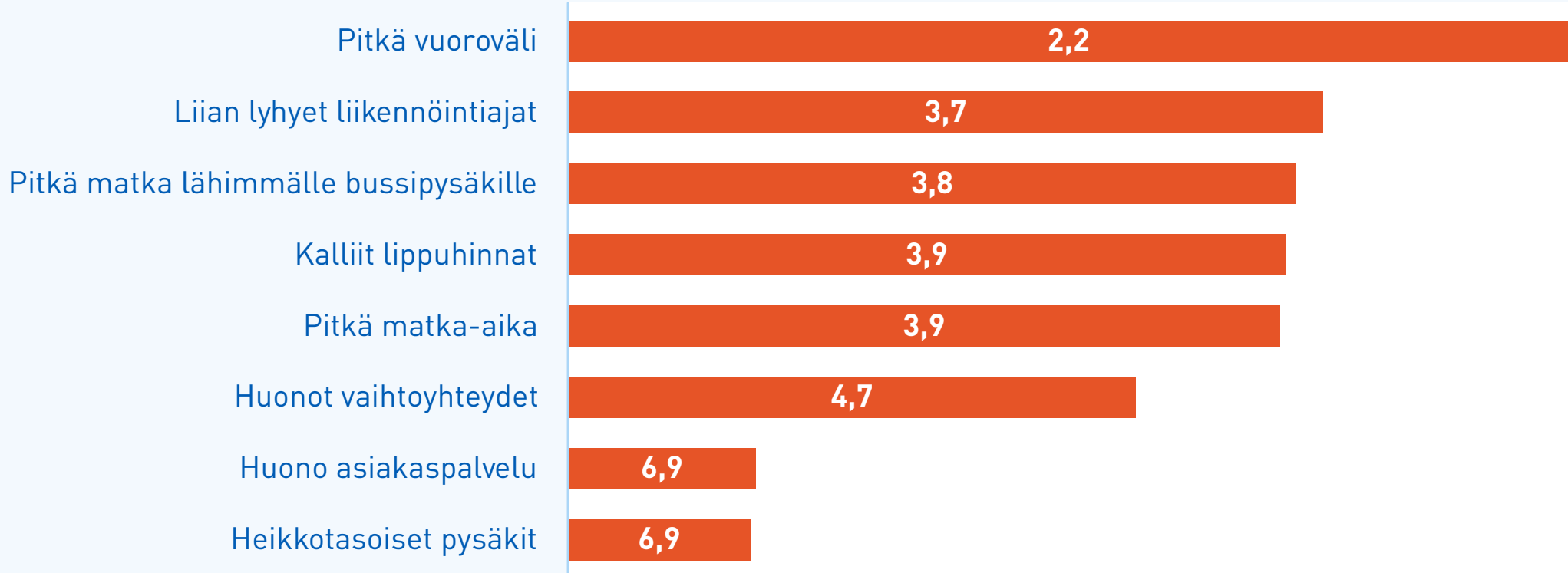
Kuopion runkobussien infrastruktuurin kehittämisselvityksessä on pyydetty vastaajia asettamaan keskeisiä joukkoliikenteen laatutekijöitä tärkeysjärjestykseen. Seuraavissa kaavioissa on esitetty, mitkä asiat ovat tärkeimpiä tekijöitä joukkoliikenteellä matkustettaessa ja mitkä tekijät ovat joukkoliikenteen käytön esteenä. Vaikka kysely on tehty Kuopioon, oletettavasti samat tekijät vaikuttavat Lahden seudulla.

HLT:n tuloksissa Päijät-Hämeen alueella joukkoliikenteen käytön estävistä tekijöistä 16 % mainitsi heikot yhteydet, 11 % totesi muiden vaihtoehtojen olevan parempia ja 11 % piti aikatauluja sopimattomina. Tämän lisäksi esteiksi nähtiin tottumattomuus joukkoliikenteeseen, kalliit matkaliput sekä joukkoliikenteen hitaus. Molemmissa kyselyissä siis korostuivat reitit ja aikataulut joukkoliikenteen käytön estävinä tekijöinä.

Yhteenvetona kyselyiden tuloksista voidaan todeta, että joukkoliikenteen käyttäjät ovat siihen yleisesti tyytyväisiä, mutta on monia, joille nykyiset reitit ja aikataulut eivät sovi ja joukkoliikenteen käyttö jää vähäiseksi. Toiveena joukkoliikenteelle on luotettava, tiheäliikenteinen ja kattava joukkoliikenneverkosto, jolla liikennettä on myös aikaisin aamulla ja myöhään illalla. Lipputuotteisiin ja informaation löytymiseen ja tasoon ollaan yleisesti tyytyväisiä, eikä suuria muutoksia tähän kaivata.



Kuva 23. Tärkeimmät laatutekijät joukkoliikennettä käytettäessä. Mitä pienempi lukuarvo, sen ensisijaisempi ominaisuus on joukkoliikennettä käytettäessä. Vastaajat ovat voineet valita kolme tärkeintä laatutekijää. Kuva: Kuopion seudun runkobussilinjojen infrastruktuurin kehittämisselvitys, 2024.



Kuva 24. Merkittävimmät laatutekijä, jotka ovat esteenä joukkoliikenteen käytölle. Mitä pienempi lukuarvo, sen ensisijaisempi ominaisuus on joukkoliikenteen käytön esteenä. Vastaajat ovat voineet valita kolme tärkeintä laatutekijää. Kuva: Kuopion seudun runkobussilinjojen infrastruktuurin kehittämisselvitys, 2024

Syvähaastattelut

Syvähaastattelut ovat laadullinen tutkimusmenetelmä, jossa jo pienellä otoksella saadaan keskeistä ymmärrystä suunnittelutyön tueksi. Työn aikana toteutettiin yhdeksän syvähaastattelua, joilla täydennettiin aiempien kyselyiden tuloksia ja syvennettiin ymmärrystä asiakkaiden kokemuksista ja odotuksista joukkoliikennettä kohtaan. Syvähaastatteluiden avulla pyrittiin selvittämään muun muassa, millainen rooli joukkoliikenteellä on liikkumisessa, millaisia esteitä joukkoliikenteen käyttöön liittyy, mitkä asiat liikkujat kokevat tärkeiksi nyt ja tulevaisuudessa. Lisäksi pyrittiin tunnistamaan, miten käyttäjien näkökulmasta joukkoliikennettä tulisi tulevaisuudessa kehittää. Syvähaastattelut toteutettiin tammi-helmikuun vaihteessa 31.1. ja 1.2. Lahdessa. Haastateltaviksi pyrittiin valitsemaan mahdollisimman monipuolinen joukko eri ikäisiä, eri puolilla seutua asuvia ja eri tavoin liikkuvia. Haastatellut olivat 20–74-vuotiaita, asuivat Lahdessa, Heinolassa, Hollolassa ja Asikkalassa. Lisäksi he käyttivät vaihtelevasti eri kulkutapoja. Joukossa oli myös pääsääntöisesti autoilevia henkilöitä.

Mielikuva Lahden seudun nykyisestä joukkoliikenteestä on hyvin positiivinen. Joukkoliikennettä pidetään sujuvana, täsmällisenä ja luotettavana, edullisena, turvallisena, tehokkaana sekä joustavana ja monipuolisena. Joukkoliikenteen katsotaan mahdollistavan monipuolisesti ihmisten liikkumisen Lahden seudulla. Joukkoliikennettä pidetään myös maanläheisenä, tuttavallisena sekä omaleimaisena ja erottuvana. Lisäksi joukkoliikenne mielletään nykyaikaisena, kehittyvänä ja nousujohteisena, mitä kuvastaa



Kuva 25. Mielikuva Lahden seudun joukkoliikenteestä nykyisin.

muun muassa sähköbussit, lähimaksaminen ja bussien reaaliaikaseuranta. Toisaalta joukkoliikenne nähdään alikäytettynä monien kulkiessa edelleen paljon autolla. Lisäksi esimerkiksi haja-asutusalueella ja seudun reuna-alueilla asuvat sekä joukkoliikennettä vähän käyttävät mielsivät seudun joukkoliikenteen puutteellisena, epävarmana, etäisenä ja hankalasti saavutettavana.

Joukkoliikenne tuo merkittävää lisäarvoa käyttäjille. Joukkoliikenne on liikkumisen mahdollistaja sekä välttämättömyys. Monella on halu käyttää joukkoliikennettä. Joukkoliikenteellä matkustaminen on monelle omaa aikaa, mahdollisuus töiden tekoon, lukemiseen ja palautumiseen. Huonolla kelillä ei tarvitse itse ajaa, vaan ammattikuski hoitaa homman puolesta. Joukkoliikenne on myös ekologinen valinta. Lisäksi joukkoliikennettä käyttäessä ei tarvitse etsiä parkkipaikkaa tai maksaa kallista parkkimaksua.

Haastatteluissa korostui turvallisuus ja turvallisuuden tunne. Moni koki, että Lahden keskustassa on alueita, joilla liikkumista ei pidetä turvallisena etenkin iltaisin tai lapsille. Joukkoliikenne ja bussit nähtiin turvallisina. Niissä turvallisuuden tunnetta vahvistaa bussien siisteys, hyvä valaistus sekä kuljettajan läsnäolo (kuljettaja ottaa kontaktia, tervehtii, neuvoo ja auttaa sekä puuttuu häiriköintiin bussissa). Turvallisuuden tunnetta puolestaan heikentää bussien ja pysäkkien epäsiisteys.

Haastatteluissa korostui turvallisuus ja turvallisuuden tunne. Moni koki, että Lahden keskustassa on alueita, joilla liikkumista ei pidetä turvallisena etenkin iltaisin tai lapsille. Joukkoliikenne ja bussit nähtiin turvallisina.

Mielikuva joukkoliikenteestä on monen asian summa, mutta kuljettajilla on merkittävä rooli joukkoliikenteen mielikuvan muodostuksessa. Kuljettajat pääosin koettu avuliaiksi ja ystävällisiksi, mutta turvallisuuden tunnetta ja mielikuvaa kuitenkin heikentää esimerkiksi kaahaus tai puhelimeen puhuminen ajaessa.

**Joukkoliikennettä vähän käyttävät mielsivät
Lahden seudun joukkoliikenteen osin etäisenä
ja hankalasti saavutettavana.**

Joukkoliikennettä vähän käyttävät mielsivät Lahden seudun joukkoliikenteen osin etäisenä ja hankalasti saavutettavana. Joukkoliikennejärjestelmä tuntuu tehdyn tottuneille joukkoliikenteen käyttäjille eikä järjestelmä tunnu aukeavan ”ulkopuolisille” joukkoliikennettä vähän käyttäville. Monelle tottumattomalle käyttäjälle kynnys kokeilla joukkoliikennettä voi olla suuri, kun on epävarma eikä tiedä, miten järjestelmä toimii (mikä bussi menee minnekin, mikä on oikea pysäkki, missä jäädä pois, mitä matka maksaa ja miten sen voi maksaa). Joukkoliikenteen käyttö turistina vieraassa suurkaupungissa voi tuntua jopa helpommin lähestyttävämältä kuin kotikaupungissa, jossa joukkoliikenteelle on vakiintunut vaihtoehto, oma auto. Toisaalta kun tuttuihin linjoihin ja aikatauluihin tulee muutoksia, niidenkin omaksuminen vie oman aikansa myös tottuneemmalta joukkoliikenteen käyttäjältä. Joukkoliikenteen kehittämisessä tulisi pohtia keinoja

joukkoliikenteen käyttökynnyksen madaltamiseksi ja tehdä järjestelmästä helpommin lähestyttävä.

Vaikka joukkoliikenteeseen suhtaudutaan varsin myönteisesti, se ei kuitenkaan tunnu palvelevan aina eikä kaikilla matkoilla. Matka-aika kääntää vaa’an usein henkilöauton eduksi. Etenkin monilla poikittaisilla matkoilla matka-aikaerot joukkoliikenteen ja henkilöauton välillä tuntuivat suurilta. Myös vaihdot aiheuttavat vaivaa. Henkilöauto voittaa matka-ajassa kauempaa saavuttaessa etenkin silloin, kun määränpää ei ole keskustassa tai matkalla on välipysähdyksiä ja poikkeamisia. Henkilöauto valitaan monesti myös silloin, kun on päästävä nopeasti liikkeelle, jolloin liikkuminen on aikatauluista vapaata, sekä silloin kun on isompia kantamuksia. Suppeat liikennöintiajat tulevat joukkoliikenteen käytön esteeksi etenkin iltapäivä-aikaan. Joukkoliikenteen heikompi kilpailukyky henkilöautoon verrattuna korostuu etenkin haja-asutusalueilla ja seudun reuna-alueilla. Auto valitaan monesti myös tottumuksesta ja laiskuuttaan, ja monesti se on myös lähempänä pihassa.

Tulevaisuuden joukkoliikenne miellettiin pitkälti nykyisen kaltaisena, mutta laajempaa ja vähintäänkin yhtä sujuvana. Tulevaisuuden joukkoliikenteen toivottiin edelleen olevan sujuvaa, joustavaa, helppoa ja turvallista sekä edullista. Lisäksi joukkoliikenteeltä toivottiin ekologisuutta, houkuttelevuutta, viihtyisyyttä ja asiakaslähtöisyyttä sekä innovatiivisuutta.

Tulevaisuuden joukkoliikenteen odotetaan olevan myös monipuolista, erilaisiin muuttuviin tarpeisiin (esimerkiksi väestön ikääntyminen) mukaantuvaa ja esimerkiksi kaluston skaalautuvaa.

Joukkoliikenteellä liikkumisen ajateltiin tulevaisuudessa voivan parhaimmillaan olla helppoa ja aikatauluista vapaata. Joukkoliikenne ylittää nähtiin tulevaisuuden liikkumistapana.

Haastateltujen mielestä joukkoliikennestrategialla tulee osaltaan vastata ilmastotavoitteisiin sekä tavoitella joukkoliikenteen käyttäjämäärän kasvua niin, että henkilöautoliikenne vähenisi tulevaisuudessa. Strategialla tulee tavoitella houkuttelevaa ja kilpailukykyistä joukkoliikennettä, joka tarjoaa aidon vaihtoehdon henkilöautolle ja joka kasvattaa suosiotaan ja käyttäjämääriä seudulla, sekä helppokäyttöistä ja erilaisiin tarpeisiin mukautuvaa (huomioiden sekä eri käyttäjäryhmät että erilaiset alueet seudulla) joukkoliikennepalvelua.

MITÄ TÄMÄ TARKOITTAJOUKKOLIIKENTEESSÄ:

Lahden seudun joukkoliikenteeseen ollaan yleisesti varsin tyytyväisiä, mutta on monia, joille nykyiset reitit ja aikataulut eivät sovi ja joukkoliikenteen käyttö jää vähäiseksi. Toiveena joukkoliikenteelle on luotettava, tiheäliikenteinen ja kattava joukkoliikenneverkosto laajoilla liikennöintiajoilla. Lipputuotteisiin ja informaatioon ollaan yleisesti varsin tyytyväisiä. Toisaalta joukkoliikennejärjestelmä voi olla osalle tuntematon, jolloin tiedottamisella ja markkinoinnilla voidaan käyttökynnystä madaltaa vähän tai ei ollenkaan joukkoliikennettä käyttäville.

4.2. Elinkeinoelämän ja sidosryhmien odotukset joukkoliikenteen kehittämiseksi

Elinkeinoelämän ja sidosryhmien odotuksia joukkoliikenteen kehittämiseksi kartoitettiin työssä haastatteluin. Haastateltavia tahoja olivat LUT-yliopisto, LAB-ammattikorkeakoulu, toisen asteen koulutuksen edustajat, hyvinvointialue sekä elinkeinoelämän edustajat. Elinkeinoelämän osalta haastateltiin Lahden seudun kehitys LADEC Oy sekä Päijät-Hämeen yrittäjät. LADEC auttaa Lahden seudulla toimivia tai sinne sijoittumista harkitsevia yrityksiä erilaisissa sijoittumiseen, kasvuun ja kehittämiseen liittyvissä asioissa, joten heillä on hyvä käsitys yritysten tarpeista myös joukkoliikenteen suhteen.

Yritykset

Yritysten osalta haastatteluissa korostettiin joukkoliikenteen tärkeyttä yrityksille etenkin työntekijöiden saatavuuden kannalta. Nykyisin myös teollisuuden alalla työntekijöillä ei usein ole autoa, ja joukkoliikennetyys työpaikalle on erittäin tärkeä. Joukkoliikenteen palvelutaso vaikuttaa myös vahvasti yritysten sijoittumispäätöksiin alueella. Kehittämistoimenpiteeksi jatkossa mainittiin tiiviimpi yhteistyö LSL:n, kaupungin kaavoituksen ja LADECin välillä, jotta yritysten tarpeet joukkoliikenteelle voitaisiin ottaa huomioon jo kaavoitusvaiheessa. Myös linjoihin tehtävistä muutoksista

toivottiin vuorovaikutusta yritysten kanssa, jotta muutosta suunniteltaessa otetaan huomioon linjasta riippuvaiset työmatkalaiset.

Joukkoliikenteen palvelutason osalta yrityksissä korostuvat ruuhka-aikojen vuorot, joista toivottiin nopeita ja suoria. Bussien kierto torin kautta nähtiin hankalana hidasteena. Vuorojen toivottiin kulkevan suoraan matkakeskukseen, ja aikataulujen olevan synkronoituja etenkin nopeiden junien aikataulujen kanssa.

Joukkoliikenneverkoston kattavuudessa nähtiin yritysten osalta puutteita. Lahden keskustassa ja sen ympäristössä palvelu toimii hyvin, mutta heikenee mitä kauempana keskustasta ollaan. Joukkoliikenteen kattavuutta koettiin voitavan laajentaa kaupunkipyöräasemien avulla talvikauden ulkopuolella, mutta toiveena oli myös joukkoliikenneverkoston laajennus ruuhka-aikoina etenkin työpaikka-alueille.

LAB-ammattikorkeakoulu ja LUT-yliopisto

Oppilaitosten haastatteluissa todettiin, että joukkoliikennestrategialla tulisi tavoitella luotettavaa, mukavaa ja turvallista joukkoliikennettä. Haastatte-

luissa korostettiin bussi- ja kaupunkipyöräyhteyksiä yliopiston ja ammatikorkeakoulun Mukkulan kampuksille. Linjoja ja vuoroja koettiin olevan kattavasti, mutta silti ruuhka-aikoina bussit ovat välillä täynnä, jonka koettiin heikentävän joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja mukavuutta.

Kampuksen työntekijöille tehdyssä kyselyssä (Syncla-projekti) henkilöautoa työmatkoillaan käyttävät ilmoittivat suurimmiksi joukkoliikenteen käyttöä rajoittaviksi tekijöiksi pysäkin tai linjan puutteen kodin lähellä, tai liian pitkän matka-ajan verrattuna autoon. Kaupunkipyörien osalta toivottiin uutta asemaa lähemmäs kampuksen pääovia, sekä infran osalta selkeämpää pyöräliikenteen reittiä matkakeskukselta. Myös markkinointia toivottiin kehitettävän, etenkin hiilineutraaliuden korostamisen suuntaan sekä esimerkiksi yritysmarkkinoinnilla.

Toisen asteen koulutus

Toisen asteen koulutuksen osalta haastateltiin koulutuskeskus Salpauksen, sekä Lahden lyseon, Gaudean, Heinolan ja Orimattilan lukioden edustajia. Toisen asteen oppilaitosten edustajat olivat suurilta osin tyytyväisiä nykyiseen joukkoliikenteen tarjontaan Lahden keskustassa. Mitä kauemmas keskustasta mennään, sitä heikommaksi joukkoliikenteen palvelutaso koettiin, mutta Orimattilan ja Heinolan osalta oltiin suhteellisen tyytyväisiä nykyiseen palvelutasoon. Salpauksen osalta joukkoliikenteen aikatauluja Vipusenkadun toimipisteelle on myös kehitetty yhdessä LSL:n kanssa, ja aikataulut sopivat nyt hyvin oppilaitoksen aikatauluihin.

Salpauksella on yhteensä 650 työntekijää, joille parkkitilaa ei voida tarjota riittävästi. Tämän takia joukkoliikenne on avainasemassa työntekijöiden saavutettavuuden kannalta. Opiskelijoita Salpauksessa aloittaa joka vuosi noin 1200, ja osa kauempaa tulevista (esim. Padasjoki, Asikkala ja Sysmä) on antanut palautetta joukkoliikenteen huonosta palvelutasosta.

Orimattilan lukiolle kulkee linjoja aamuisin kahdeksaksi Lahden suunnasta ja Orimattilan eri alueilta, mutta iltapäivisin kello 16 jälkeen lukiolaiset eivät enää pääse joukkoliikenteellä kotiin. Joukkoliikenne koetaan Orimattilassa tärkeäksi, jotta nuorilla on mahdollisuus liikkua opiskelupaik-kaansa. Heinolassa joukkoliikenne toimii Lahden suuntaan hyvin, mutta pohjoisosista lukiolle heikosti.

Joukkoliikennestrategialla tulisi toisen asteen oppilaitosten kannalta tavoitella peruspalvelun säilytystä eri kuntien alueilla sekä sitä, että joukkoliikenteen mahdollisuuksista oltaisiin tietoisempia. Toiveena olisi haastaa uusia ihmisiä joukkoliikennettä kokeilemaan, esimerkiksi ympäristöimagon avulla. Strategiassa tulisi ottaa eri kohderyhmät, kuten nuoret, huomioon.

Hyvinvointialue

Hyvinvointialueella on yli 7000 työntekijää, joista noin 400 tulee töihin Helsingin suunnasta. Keskussairaalaassa työntekijöitä on noin 3000, ja joukkoliikenne on käytössä melko paljon. Hyvinvointialueen edustajat totesivat hyvää Lahden seudun joukkoliikenteessä olevan siirtyminen

sähköbussiliikenteeseen, aikataulunäytöt Päijät-Hämeen keskussairaalan sisällä sekä keskussairaalan monet pysäkit ja linjat, joilla pääsee suhteellisen nopeasti keskustaan ja matkakeskukselle. Aikataulunäyttöjä ehdotettiin myös sijoitettavan lisää, jokaiseen suurimmista hyvinvointialueen toimipisteistä.

Kehitettävää on etenkin bussien aikataulujen synkronoinnissa työvuorojen kanssa. Vuoroja on huonosti esimerkiksi aikaisten aamuvuorojen, myöhäisten iltavuorojen ja viikonloppujen osalta. Junalta tulisi ehtiä vaihtobussiin, jolla pääsee suoraan sairaalalle. Hyvinvointialueen veto- ja pito-voimaan työpaikkana vaikuttaa se, voiko töissä kulkea joukkoliikenteellä.

Vaihdot on Sycla-tutkimuksessa koettu hankaliksi, sillä niiden onnistumiseen ja työvuoroon ehtimiseen vaihdolla ei voi luottaa. Joukkoliikenteen käytön lisäämiseksi toivottiin, että linjastoa tai aikatauluja muutettaessa siitä tiedotettaisiin hyvinvointialueen eri yksiköitä, jotta ne voivat jakaa tietoa työntekijöille edelleen. Yleisesti hyvinvointialueen edustajat toivovat proaktiivista yhteistyötä LSL:n kanssa linjojen ja aikataulujen suunnittelussa.

Hyvinvointialueen edustajien mukaan joukkoliikennestrategialla tulisi tähdätä päästöjen vähentämisen, joukkoliikenteen käytön ja sitä myötä myös arkiliikunnan lisäämiseen sekä kunnianhimoisesti uusien asiakkaiden tavoitteluun ja kestävän liikenteen osuuden nostoon.

MITÄ TÄMÄ TARKOITTAJOUKKOLIIKENTEESSÄ:

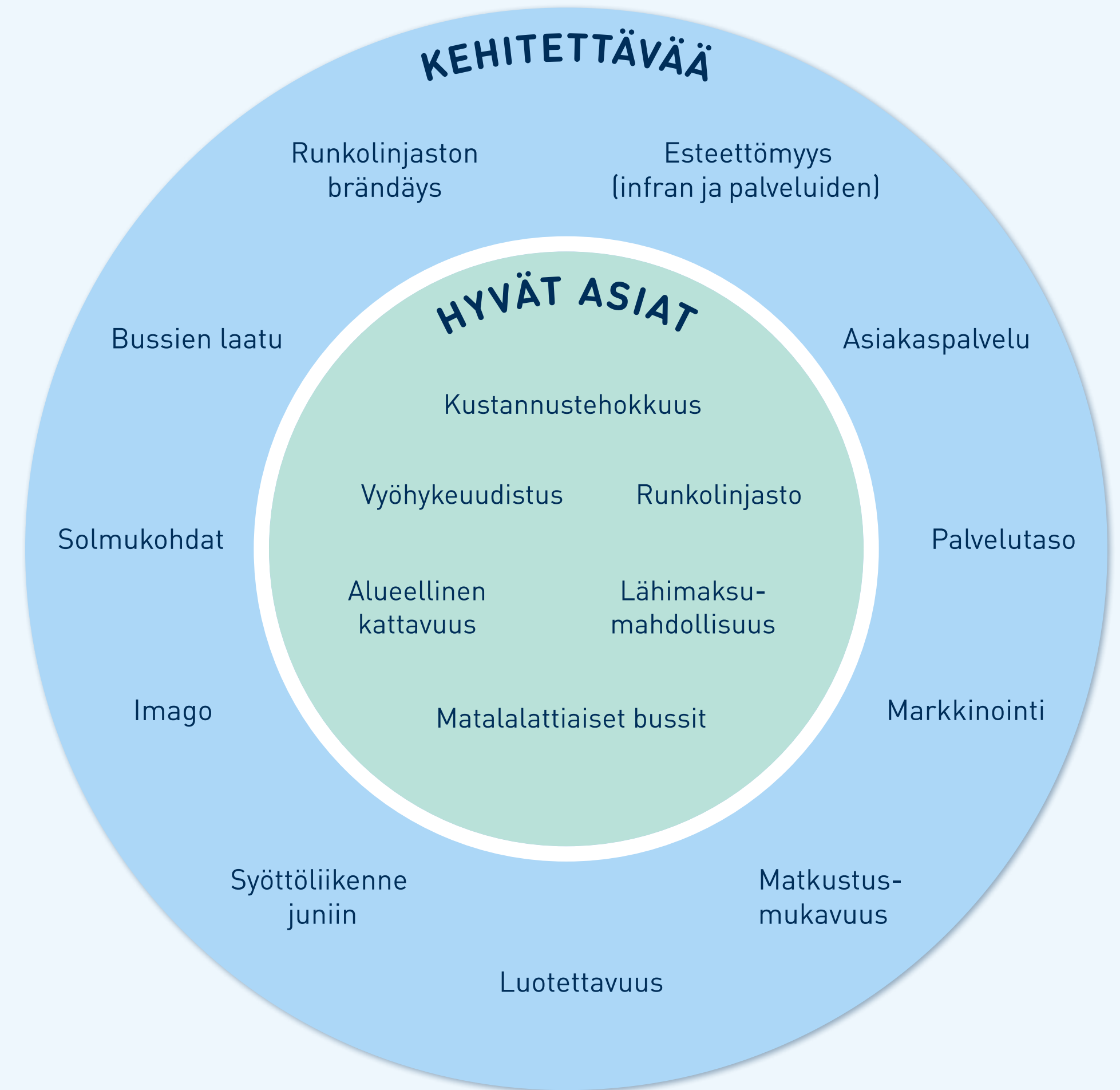
Yritysten ja sidosryhmien odotuksissa korostuvat palvelutason parannukset etenkin ruuhka-aikoina, linjojen nopeuden ja luotettavuuden kehittäminen sekä markkinoinnin lisääminen. Yhteistyö yritysten, oppilaitosten ja hyvinvointialueen kanssa joukkoliikenteen kehittämisessä nähdään tärkeäksi.

4.3. Kuntien edustajien odotukset joukkoliikenteen kehittämiseksi

LSL:n toiminta-alueen kuntien edustajia on kuultu strategiatyön ohjausryhmätyöskentelyn kautta. Tämän lisäksi palvelutasosuunnitelman yhteydessä on tehty haastattelut, joihin osallistuivat Lahden, Hollolan sekä Padasjoen edustajat.

Ohjausryhmätyöskentelyssä kuntien edustajat kokivat joukkoliikenteen nykyisiksi hyviksi puoliksi esimerkiksi kustannustehokkuuden, vyöhykeuudistuksen, lähimaksumahdollisuuden, runkolinjaston sekä markkinoinnin kehittymisen. Kehittämiskohteiksi mainittiin esimerkiksi markkinoinnin kehittäminen edelleen, palvelutason parantaminen, luotettavuuden kehittäminen, merkittävimpien solmukohtien määrittely ja parannukset, runkolinjaston mahdollinen brändäys sekä esteettömyyden kehittäminen.

Palvelutasosuunnitelman haastatteluissa hyvinä asioina nähtiin linjasto- ja vyöhykeuudistus, lähimaksumahdollisuus, matalalattiaiset bussit sekä joukkoliikenteen alueellinen ja aikataulullinen kattavuus. Kehitettävää koettiin olevan erityisesti bussien laadussa ja matkustusmukavuudessa, asiakaspalvelussa, joukkoliikenteen imagossa ja markkinoinnissa sekä tiettyjen suuntien palvelutasossa.



Kuva 26. Kuntien edustajien työpajassa hyväksi kokemat sekä kehitettävät asiat Lahden seudun joukkoliikenteessä.

Tärkeimpinä kehityskohteina pidettiin ilta- ja viikonlopputarjonnan kehittämistä, parempaa syöttöliikennettä juniin, sähköbusseja myös seutulii-kenteeseen sekä joukkoliikenteen laatukäytävien kehittämistä. Haasteeksi kehittämiselle kaikki haastateltavat mainitsivat rahoituksen.

Joukkoliikenteen koettiin Lahdessa vaikuttavan maankäytön sijoittumi- seen, mutta Hollolassa ja Padasjoella näin ei koettu olevan. Lahdessa toivottiin nopeutta ja sujuvuutta liikenteeseen, muissa kunnissa taas nopeutta ei pidetty tärkeänä vaan korostettiin palvelun kattavuutta. Lahdessa vaihtojen koettiin toimivan suhteellisen hyvin, vaikka infran kehitystä tarvittaisiin turvallisuuden takaamiseksi. Padasjoella ja Hollolassa vaihtojen ei nähty toimivan kunnolla. Suhtautuminen palvelulinjoihin sekä koulukuljetusten muuttamiseen soveltuvilta osin linjaliikenteeksi oli positiivista.

MITÄ TÄMÄ TARKOITTAJOUKKOLIIKENTEESSÄ:

Asiakkaiden, yritysten, sidosryhmien ja kuntien edustajien joukkoliikenteen kehittämistarpeet ovat monilta osin saman suuntaisia. Liikennöintiaikoja toivotaan laajennettavan, luotettavuutta ja vaihtoja etenkin junista kehitettävän sekä linjaston alueellista kattavuutta laajennettavan. Kehitystä toivotaan myös markkinointiin ja joukkoliikenteen imagoon.

5. Tavoitteet

SISÄLLYS



1



2



3



4



5



6

5. Tavoitteet

Joukkoliikenteen tavoitteet pohjautuvat työssä tunnistettuihin joukkoliikenteen toimintaympäristön muutoksiin, kuntien strategioihin ja ohjelmiin, Lahden suunta -ohjelmaan, asukkaiden ja sidosryhmien odotuksiin sekä tunnistettuihin kehittämistarpeisiin. Tavoitteita on työstetty työn aikana pidetyssä tavoitetyöpajassa.

Matkustajamäärän 50 % kasvulla tarkoitetaan kasvua vuodesta 2023 vuoteen 2035. Tavoitteena on, että lipputulot kasvavat myös samassa suhteessa 50 %. Tämä merkitsee, että subvention suhteellinen osuus eli subventionprosentti olisi edelleen nykyisellä tasolla, mikä edellyttää subvention absoluuttisen määrän kasvattamista. Lipputuloilla tarkoitetaan arvonlisäverottoman lipputulojen suuruutta. Lipputulojen kasvutavoite on haastavaa, koska henkilökuljetusten arvonlisäveroa mahdollisesti korotetaan nykyisestä 10 %:sta 14 %:iin vuoden 2025 alussa. Lisäksi Kelan koulumatkatukea mahdollisesti rajataan koskemaan vain toisen asteen maksuttoman opetuksen piirissä olevia.

Maankäytön kehittämisellä voidaan tukea merkittävästi joukkoliikenteen matkustajamäärätavoitteen saavuttamista. On parempi, mitä vähemmän uutta linjastoa maankäytön kehittäminen edellyttää. Kun valtaosa uusista työpaikoista, palveluista ja asutuksesta sijoittuu runkolinjojen reittien varrelle, vähenee tarve oman auton tai talouden toisen auton hankkimiseen.

JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Matkustajamäärä ja lipputulot kasvavat vähintään 50 % vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää riittävää rahoitusta.

KAUPUNKIKEHITYS JA MAANKÄYTTÖ

Maankäyttöä ja joukkoliikennettä kehitetään yhteistyössä. Valtaosa uusista työpaikoista, palveluista ja asutuksesta sijoittuu runkolinjojen reittien varrelle.

ASUKASNÄKÖKULMA

Joukkoliikenne mahdollistaa autottoman arjen helposti, esteettömästi ja vähäpäästöisesti.

SISÄLLYS



1



2



3



4



5



6

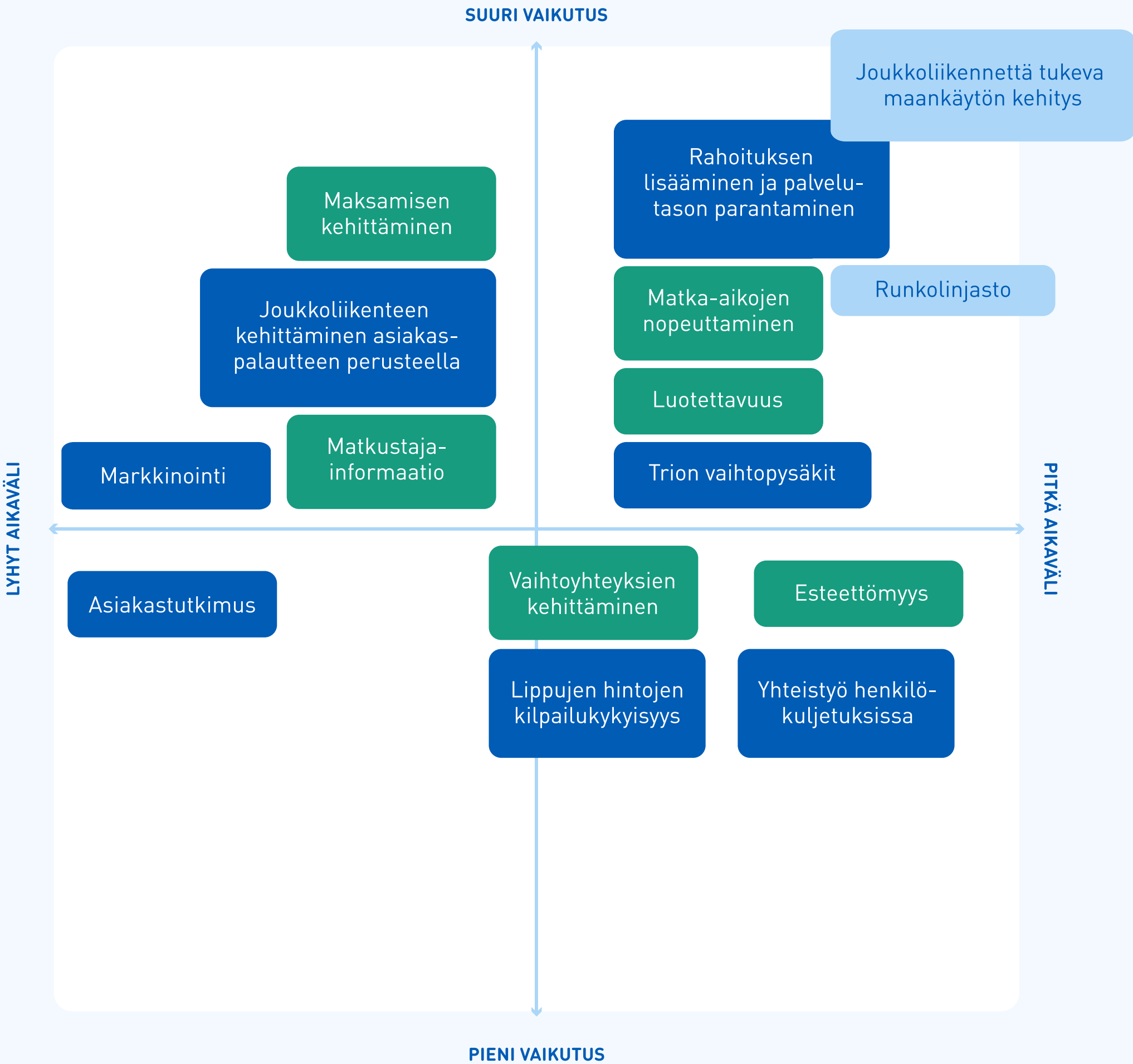
6. Toimenpiteet, mittarit ja vaikutukset

6.1. Toimenpiteet ja mittarit

Tavoitteiden saavuttamiseksi on laadittu toimenpiteet ja niille mittarit. Toimenpiteet on muodostettu tavoitteiden kaltaisesti työssä tunnistettuihin joukkoliikenteen toimintaympäristön muutoksiin, kuntien strategioihin ja ohjelmiin, Lahden suunta -ohjelmaan, asukkaiden ja sidosryhmien odotuksiin sekä tunnistettuihin kehittämistarpeisiin peilaten. Toimenpiteitä on työstetty työn aikana pidetyssä toimenpidetyöpajassa.

Viereisessä kaaviossa on esitetty eri toimenpiteiden toteuttamismahdollisuudet lyhyellä ja pitkällä aikavälillä sekä arvioitu toimenpiteiden vaikutusten suuruutta.

Seuraavissa taulukoissa esitetään strategian tavoitteiden saavuttamiseksi määritellyt toimenpiteet, niiden vastuutahot, mittarit, aikataulu sekä kustannusarviot.



Kuva 27. Toimenpiteiden ajallinen toteuttavuus ja vaikutusten suuruus. Laatikon väri osoittaa, mihin tavoitteen saavuttamiseen toimenpide liittyy.

Tavoite: Matkustajamäärä ja lipputulot kasvavat vähintään 50 % vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää riittävää rahoitusta.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
Päätetään joukkoliikenteen rahoituksen kehittämisestä: - Joukkoliikennestrategiaa hyväksyttäessä sitoudutaan rahoituksen kehittämiseen toimenpiteiden toteuttamiseksi (palvelutason kehittäminen ja lisäkapasiteetti sekä lippujen hinnoittelun säilyttäminen kilpailukykyisenä). - Varmistetaan riittävät henkilöresurssit.	LSL sekä LSL-alueen kunnat	Subventio [eur/v ja subventio-%]	Jatkuva	- Bruttokustannusten kasvu 7,4 milj. euroa/vuosi vuoteen 2035 mennessä - Nettokustannusten kasvu 1,2 milj. euroa/vuosi vuoteen 2035 mennessä
Pidetään lippujen hinnat kilpailukykyisinä: Muutetaan lippujen hintoja linja-autoliikenteen kustannusindeksin mukaisesti ja verotuksen muuttuessa	LSL sekä LSL-alueen kunnat	Lippujen hintojen kehittyminen suhteessa kustannusindeksiin, kuluttajahintaindeksiin ja polttoaineiden hintakehitykseen	Jatkuva	Kustannusneutraali
Lisätään asiakastuntemusta: - Asiakastutkimuksen määrittely ja toteutus - Selvitetään mahdollisuuksia datan parempaan keräämiseen mobiili- ja lähimaksun yhteydessä (esim. mahdollisuus lähimaksukortin rekisteröimiseksi, jotta lähimaksukorttia voi käyttää kausilippuun).	LSL LSL / Waltti	Toteutettu/ei toteutettu	2025	50 000 €

Tavoite: Matkustajamäärä ja lipputulot kasvavat vähintään 50 % vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää riittävää rahoitusta.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
Kohdennetaan markkinointia: Kohdennetaan markkinointia ja kampanjoita käyttäjäryhmille, joissa on saavutettavissa matkustuksen kasvua.	LSL	Asiantuntija-arvio (toteutettu/ei toteutettu) ja markkinointiin käytetty raha	Jatkuva	20 000 €
Kehitetään joukkoliikennettä asiakaslähtöisesti: Kehitetään joukkoliikennettä asiakaspalautteiden sekä mahdollisten kohdennettujen kyselyjen perusteella. Esimerkiksi tunnistetaan työmatkayhteyksien kehittämistarpeet suurimmilla työpaikka-alueilla ja opiskelumatkayhteyksien kehittämisen tarpeet.	LSL	Asiantuntija-arvio (toteutettu/ei toteutettu)	Jatkuva	Kustannusneutraali
Toteutetaan Trion vaihtopysäkit: Toteutetaan vaihtopysäkit Triolle niin, että matka-ajat keskustan läpimenevillä matkoilla lyhenevät. Muutos mahdollistaa linjaston kehittämisen myötä liikennöintikustannusten säästön.	Lahti ja LSL	Toteutettu/ei toteutettu	< 2030	2 M€ (potentiaalinen säästö suoritteiden vähentymisestä -0,8 M€/v)

Tavoite: Matkustajamäärä ja lipputulot kasvavat vähintään 50 % vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää riittävää rahoitusta.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
Kehitetään yhteistyötä henkilökuljetuksissa: - Kehitetään yhteistyötä LSL:n ja kuntien kesken avoimen joukkoliikenteen, palvelu-, asiointi- ja koululaisliikenteen osalta. - Selvitetään yhteistyötä myös LSL:n, kuntien, hyvinvointialueen ja Kelan kesken (avoin joukkoliikenne, palvelu-, asiointi-, ShL- ja VpL-kuljetukset sekä Kelan sairaanhoitolain mukaiset kuljetukset sekä mahdolliset muut erilliskuljetukset) - Selvitetään kutsujoukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia	LSL, kunnat, hyvinvointialue, Kela	Toteutettu/ei toteutettu	Jatkuva	Selvittäminen ja kehittäminen edellyttää resursointia, mutta tavoitteena on kustannusten alentaminen, -0,1 M €/v
Lisätään yritys yhteistyötä: - Kasvatetaan työmatkaetua tarjoavien yritysten määrää sekä yritysmyyntiä. - Suurimpien työpaikkojen tai työpaikkakeskittymien osalta keskustellaan, millä tavoin joukkoliikenne voi paremmin palvella yrityksiä.	LSL	Yritysmyyntien määrä	Jatkuva	Lipputulojen kasvu +0,2 M€/v
Selvitetään koulu aikojen porrastamista: Selvitetään yhteistyössä oppilaitosten kanssa mahdollisuuksia porrastaa koulujen alku- ja loppuajankohtia.	LSL ja kunnat (opetustoimi)	Selvitetty/ei selvitetty	< 2030	-0,1 M€/v

Perustelut toimenpiteille

Rahoitus: Joukkoliikennestrategiaa hyväksyttäessä päätetään ja sitoudutaan myös joukkoliikenteen rahoituksen kehittämiseen. Liikennöintisopimukset ovat tavallisesti pitkiä, vähintään noin 7 vuoden pituisia, mikä mahdollistaa liikenteen pitkäjänteisen kehittämisen ja mm. sähköbusseihin investoimisen. Palvelutason kehittäminen edellyttää jonkin verran etupainotteista rahoituksen kasvua, koska palvelutason kehittämisen matkustajamäärävaikutukset on saavutettavissa noin 1–2 vuoden kuluessa. Matkustajamäärän 50 % kasvu edellyttää myös lisäkapasiteettia ja palvelutasoa.

Tavoitteena on, että lipputulot kasvavat matkustajamäärien suhteessa. Vaikka subventioprocentti on tavoitteena pitää nykyisenä, edellyttää palvelutason parantaminen lisärahoitusta. Lisärahoitusta vähentäviä tekijöitä kaupunkiliikenteessä ovat joukkoliikenteen nopeuttaminen ja maankäytön kehittäminen nykyisten linjojen varrella. Varsinkin maankäytön kehittämällä voidaan vaikuttaa merkittävästi joukkoliikenteen kustannustehokkuuteen, mikäli maankäytön kehittäminen ei edellytä linjaston laajentamista, vaan ainoastaan nykyisen linjaston vuorotarjonnan parantamista. Liikennöinnin nopeuttaminen iltaisin ja viikonloppuisin keskustan ajantasausaikoja lyhentäen voi tuoda mahdollisuuksia rahoituksen vähentämiseen. Ajantasausaikojen lyhentäminen nopeuttaa myös keskustan yli kulkevien matka-aikojä, mikä lisää lipputuloja. Riittävät henkilöstöresurssit mahdollistavat toiminnan kehittämisen.

Lippujen hinnat kilpailukykyiset: Korotusten hyväksyttävyyteen vaikuttaa esimerkiksi kuluttajahintaindeksin kehittyminen, korotus on hyväksyttävämpi, mikäli kustannukset yleisesti nousevat. Joukkoliikenteen kilpailukykyyn vaikuttaa polttoaineiden hintakehitys, mikä kuvaa toistaiseksi henkilöautoilun käytön kustannuskehitystä.

Asiakastutkimus: Määritellään ja toteutetaan asiakastutkimus, jossa tunnistetaan käyttäjäryhmät, muodostetaan asiakasprofiilit sekä tunnistetaan eri alueet soveltaen mm. SYKE:n kaupunki-maaseutu-luokitusta. Asiakastutkimus määritellään siten, että se on toistettavissa ja asiakasryhmien kehittymistä voidaan seurata.

Trion vaihtopysäkit mahdollistavat liikennöintikustannusten säästön sekä linjaston nopeutumisen keskustassa. Matka-aikojen nopeutuminen lisää keskustan läpi kulkevien matkojen houkuttelevuutta. Liikennöintikustannussäästöjen realisoiminen voi edellyttää linjaston kehittämistä.

Kouluaikojen porrastamisen tavoitteena on vähentää joukkoliikenteen ruuhkahuippua niin alentamalla huipputunnin kysyntää kuin jakamalla huipputunnin sisäistä kysyntää tasaisemmaksi.

Tavoite: Maankäyttöä ja joukkoliikennettä kehitetään yhteistyössä. Valtaosa uusista työpaikoista, palveluista ja asutuksesta sijoittuu runkolinjojen reittien varrelle.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
Kehitetään maankäyttöä joukkoliikenteen vahvan palvelutason alueilla: • Kehitetään keskustojen houkuttelevuutta • Sijoitetaan asuminen kestävästi ja hallitusti keskuksiin, tiivistyviin kyläalueisiin, keskeisten joukkoliikennekäytävien liikenteellisiin solmukohtiin sekä raideliikenteen asemien seuduille Lahden kaupunkiseutus suunnitelman ja Päijät-Hämeen rakennemallin mukaisesti. • Parannetaan joukkoliikenteen edellytyksiä tiivistämällä väestöä asemanseuduille ja olemassa olevan yhdyskuntarakenteen alueelle. Sijoitetaan tietty osuus uusista asunnoista vahvan joukkoliikenneverkon palvelualueelle valmistelussa olevan MAL-sopimuksen mukaisesti. • Lahdessa maankäytön kehityksessä painotetaan erityisesti yleiskaavassa tunnistettuja keskeisiä joukkoliikennekäytäviä. • Kunnissa, joissa joukkoliikenteen palvelutaso on heikompi, MAL-sopimuksessa määritellyt prosenttiosuudet toteutuvat kunnan alueen kahden parhaimman joukkoliikenteen palvelutasoluokan alueella. Erityisesti painotetaan maankäytön kehittämistä kunnan päätaajaman alueella. • Maankäytön suunnittelussa vältetään alueita, jotka edellyttäisivät uusien lyhyiden linjojen perustamista. Tarvittaessa alueita yhdistetään kaduin, jotta mahdollistetaan pidemmät linjat, joiden vuorovälit voivat olla tiheämpiä. Jos halutaan välttää muuta läpiajoliikennettä, voidaan toteuttaa joukkoliikennekatuja yhdistämään alueita. • Lahdessa selvitetään mahdollisuuksia pysäköintinormin kiristämiseksi joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla.	LSL-alueen kunnat, LSL sekä valtio (MAL-sopimus)	Uuden maankäytön (asunnot ja elinkeinorakentaminen) osuus runkolinjojen, asemanseutujen ja palvelutasoluokkien I–III-alueilla Keskustan elinvoimaindeksi (EKK)	Jatkuva	• Maankäytön kehittäminen joukkoliikenteen kannalta suotuisasti alentaa joukkoliikenteen rahoitustarvetta • Keskustan houkuttelevuus lisää matkustajamääriä ja lipputuloja ja alentaa joukkoliikenteen rahoitustarvetta



Tavoite: Maankäyttöä ja joukkoliikennettä kehitetään yhteistyössä. Valtaosa uusista työpaikoista, palveluista ja asutuksesta sijoittuu runkolinjojen reittien varrelle.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
Kehitetään tärkeimpiä linjoja runkolinjoiksi • Laaditaan runkolinjastosuunnitelma • Toteutetaan runkolinjasto Lahden yleiskaavassa määritetyille keskeisille joukkoliikennekäytävillä. • Runkolinjoilla vältetään reittivariaatioita. Ilman kirjainta ajetaan reittiä, jolla on suurin osa lähdöistä. • Muussa linjastossa sovelletaan mahdollisuuksien mukaan runkolinjaston suunnitteluperiaatteita, vaikka palvelutaso ei mahdollista varsinaisten runkolinjojen suunnittelua.	LSL Lahti	Runkolinjojen määrä	< 2035	1,6 M€
Kehitetään maankäyttöä lähijuna-asemien asemaseuduilla: • Taloudellisesti kannattavan lähijunaliikenteen mahdollisuuksia on parannettu tiivistämällä maankäyttöä juna-asemien vaikutusalueella.	Lahti, Orimattila, Kärkölä, Hollola ja Iitti	Asukkaiden määrä kunkin aseman seudulla (< 1 km asemasta)	< 2035	Maankäytön kehittäminen joukkoliikenteen kannalta suotuisasti alentaa joukkoliikenteen rahoitustarvetta



Perustelut toimenpiteille

Lahden keskustan houkuttelevuus: Joukkoliikenteen kehittämistä tukee parhaiten keskustan palveluiden ja työpaikkojen kehittyminen.

Runkolinjasto: Runkolinjoilla tarkoitetaan linjoja, joiden vuoroväli on 10 minuuttia tai runkolinjaparilla 7,5 minuuttia siten, että yksittäisen linjan vuoroväli on 15 minuuttia. LSL:llä on vuonna 2024 Lahdessa kaksi runkolinjan määrityksen täyttävää linjaa. Runkolinjat luovat hyvän perustan joukkoliikenteen palvelutasolle, etenkin tiiviimmän maankäytön alueilla. Runkolinjat ovat käyttäjälle selkeitä, sekä tiheän vuorovälin myötä helppoja käyttää myös ilman tietoa aikatauluista. Runkolinjoja voi myös brändätä viestinnässä ja esimerkiksi tietyn värisellä kalustolla tai pysäkkikatoksilla.

Lähi-juna-asemien maankäyttö: LSL:n toimivalta-alueen kunnista puolessa (5/10) on lähijunaliikennettä. Maankäytön sijoittaminen lähelle näitä asemia on tärkeää, jotta lähijunaliikenteen kustannustehokkuus paranee ja liikenne pystytään säilyttämään.



Tavoite: Joukkoliikenne mahdollistaa autottoman arjen helposti, esteettömästi ja vähäpäästöisesti.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
Kehitetään maksutapoja ja lippujärjestelmää: • Mahdollistetaan lähimaksukortin käyttö myös kausilipuissa yhteistyössä muiden kaupunkiseutujen kanssa (kuukausihintakatto tai mahdollisuus 30 pv-kausilipun ostamiseen siten, että lipun tunnisteena maksukortti; edellyttää, että kortti rekisteröidään matkatilillä). Toteutetaan, mikäli myös muilla kaupungeilla kiinnostusta kehittämiseen • Selvitetään tasatariffia, mikä yksinkertaistaa lippujärjestelmää.	Waltti LSL	Asiakastyytyväisyys maksamisen helppouteen	Jatkuva	Mahdollinen lisäkustannus Waltin kautta
Mahdollistetaan liikkuminen LSL-alueella yhdellä lipulla: • Mahdollistetaan matkustaminen junaliikenteessä LSL:n lipulla. • Selvitetään markkinaehtoisen liikenteen liikennöitsijöiden kanssa halukkuutta kehittää lippuyhteistyötä nousukorvauksella (ilman subventiota).	Waltti, LSL, Traficom, HSL ja VR	Toteutettu/ei toteutettu	Jatkuva	Ei lisäkustannuksia Waltin kautta



Tavoite: Joukkoliikenne mahdollistaa autottoman arjen helposti, esteettömästi ja vähäpäästöisesti.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
Nopeutetaan bussiliikennettä: - Tavoitellaan ”bussit pysähtyvät vain pysäkeillä” -periaatetta kaupunkiliikenteessä. - Toteutetaan joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittämisselvitys, jossa tunnistetaan mahdollisuudet kehittää joukkoliikennettä infratoimenpitein ja liikennevaloetuuksin. - Pilotoidaan liikennevaloetuuksien 0-viivekokeilua	LSL, Lahti ja Waltti	- Risteysten määrä, joissa liikennevaloetuedet - Liikennevaloetuuksien matka-aikasäästö	< 2030	Vähentää liikennöintikustannuksia ja lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta, matkustajamääriä ja lipputuloja
Kehitetään luotettavuutta: - Seurataan ja vähennetään ajamattomien lähtöjen määrää. Kehitetään bonuksia ja sanktioita. - Kehitetään aikatauluja siten, että eri liikennöintiaikoina on erilaiset ajoajat. - Toteutetaan järjestettyjä vaihtoja esimerkiksi matkakeskuksella (bussi odottaa myöhässä olevaa junaa) tai harvan vuorovälin alueilla (bussi odottaa myöhässä olevaa bussia). - Selvitetään matkakuun korvauskäytännöt mm. VR:n kanssa - Kehitetään ja ylläpidetään talvikunnossapitoa, jotta liikennöinti talvella luotettavasti mahdollista	LSL, VR, kunnat ja ELY	- Ajamattomien lähtöjen määrä - Täsmällisyyden ja säännöllisyyden seuranta	< 2030	Kokonaisuutena kustannusneutraali



Tavoite: Joukkoliikenne mahdollistaa autottoman arjen helposti, esteettömästi ja vähäpäästöisesti.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
Kehitetään pysäkkiolosuhteita: Nopeuttamista ja luotettavuutta tukevien toimenpiteiden kehittämisen yhteydessä arvioidaan tarve pysäkki-infrastruktuurin parantamiseksi sisältäen pysäkkikatosten kehittämisen.	LSL Kunnat	Pysäkkikatosten määrä	Jatkuva	10 000 – 20 000 € per pysäkkikohde
Kehitetään matkustajainformaatiota: - Tunnistetaan matkustajainformaation kehitystrendit ja sovelletaan uusimpia käytäntöjä. - Toteutetaan selkeä ja yhtenäinen matkustajainformaatio ja brändi, jota tukee yksinkertainen ja helposti hahmotettava linjasto. - Kehitetään pysäkkien matkustajainformaatiota (esim. pysäkkiaikataulut ja reaaliaikainen informaatio).	LSL Waltti	Asiantuntija-arvio	Jatkuva	Erillinen määräraha
Vähennetään päästöjä: - Toteutetaan hankinnat niin, että kaupunkiliikenne on päästötöntä - Toteutetaan hankinnat niin, että muussa liikenteessä käytössä ovat fossiilittomat polttoaineet.	LSL	Päästöttömän ja puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen osuus kaupunki- ja muussa liikenteessä	< 2035	Kustannussäästöjä nykyisiä alhaisemmilla liikennöintikustannuksilla



Tavoite: Joukkoliikenne mahdollistaa autottoman arjen helposti, esteettömästi ja vähäpäästöisesti.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
Kehitetään esteettömyyttä matkan eri vaiheissa: • Huolehditaan esteettömyydestä matkan suunnittelussa (mm. reittiopas ja nettisivut käytettävissä eri käyttäjäryhmillä, valittavissa esteetön reittihaku ja tiedossa reitin esteettömyystiedot). • Tehdään pysäkkien esteettömyyskartoitukset ja toteutetaan esteettömyyttä parrantavat muutokset. • Lisätään matalalattiakaluston käyttöä kalustoon pääsyn ja poistumisen helpottamiseksi. • Toteutetaan esteetöntä matkustajainformaatiota matkan aikana: linjan ja määränpään kuulutus etuoven kohdalla (ulkopuolella optiona uudessa kalustossa), seuraavan pysäkin kuulutukset, näytöt nähtävissä kaikille matkustajille.	LSL Kunnat	Asiantuntija-arvio	< 2035	Mahdollinen lisäkustannus infra- ja kalustohankinnoista
Ylläpidetään kaluston siisteyttä: • Kehitetään yhteistyötä liikennöitsijöiden kanssa (mm. kaluston siivous ja siisteys sekä tarvittaessa korjaus).	LSL	Asiakastyytyväisyys	Jatkuva	Ei kustannusvaikutuksia



Tavoite: Joukkoliikenne mahdollistaa autottoman arjen helposti, esteettömästi ja vähäpäästöisesti.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
Kehitetään liityntäpysäköintiä: • Arvioidaan pyörien ja mikroliikkumismuotojen liityntäpysäköintitarve pysäkeille ja toteutetaan liityntäpysäköintiä potentiaalisiksi tunnistetuilla pysäkeillä. • Kehitetään henkilöautojen liityntäpysäköintiä esim. kuntakeskuksissa tai keskeisten sisääntuloväylien yhteydessä (yhteistyö esim. kaupan kanssa). • Kehitetään henkilöautojen liityntäpysäköintiä asemilla ja matkakeskuksessa • Nostetaan keskeisissä kohteissa liityntäpysäköinnin laatua pyörien (runkolukittavat telineet, pyörien säilytys lukittavassa tilassa) ja henkilöautojen (esim. sähköautojen lataus) osalta.	LSL Seudun kunnat	Liityntäpysäköinti- paikkojen määrä	Jatkuva	10 000–100 000 € per pysäkkikohde
Seurataan digitalisaatiota ja tekniikan kehittymistä: • Tunnistetaan kohteet, joissa esim. autonominen liikenne voi tuoda kustannustehokkaasti lisämatkustusta tai voidaan säästää muissa henkilökuljetuksissa (mm. ShL-kuljetukset ja palveluliikenne)	LSL ja sidosryhmät, mm. VTT	Asiantuntija-arvio	Jatkuva	Toteutus kustannusneutraalisti



Perustelut toimenpiteille

Maksutavat ja lippujärjestelmä: Sitoutuminen ja säännöllinen matkustaminen voi olla tulevaisuudessa vähäisempää, esimerkiksi monipaikkaisen työn lisääntymisen myötä. Tämä korostaa eri maksutapojen sujuvuuden ja vaivattomuuden merkitystä.

Luotettavuus: Luotettavuus on yksi tärkeimmistä joukkoliikenteen houkuttelevuuden tekijöistä. Luotettava joukkoliikenne pysyy aikataulussaan, ja vuorojen peruminen on vähäistä. Nopeuttamiseen liittyvät toimenpiteet edistävät myös luotettavuutta.

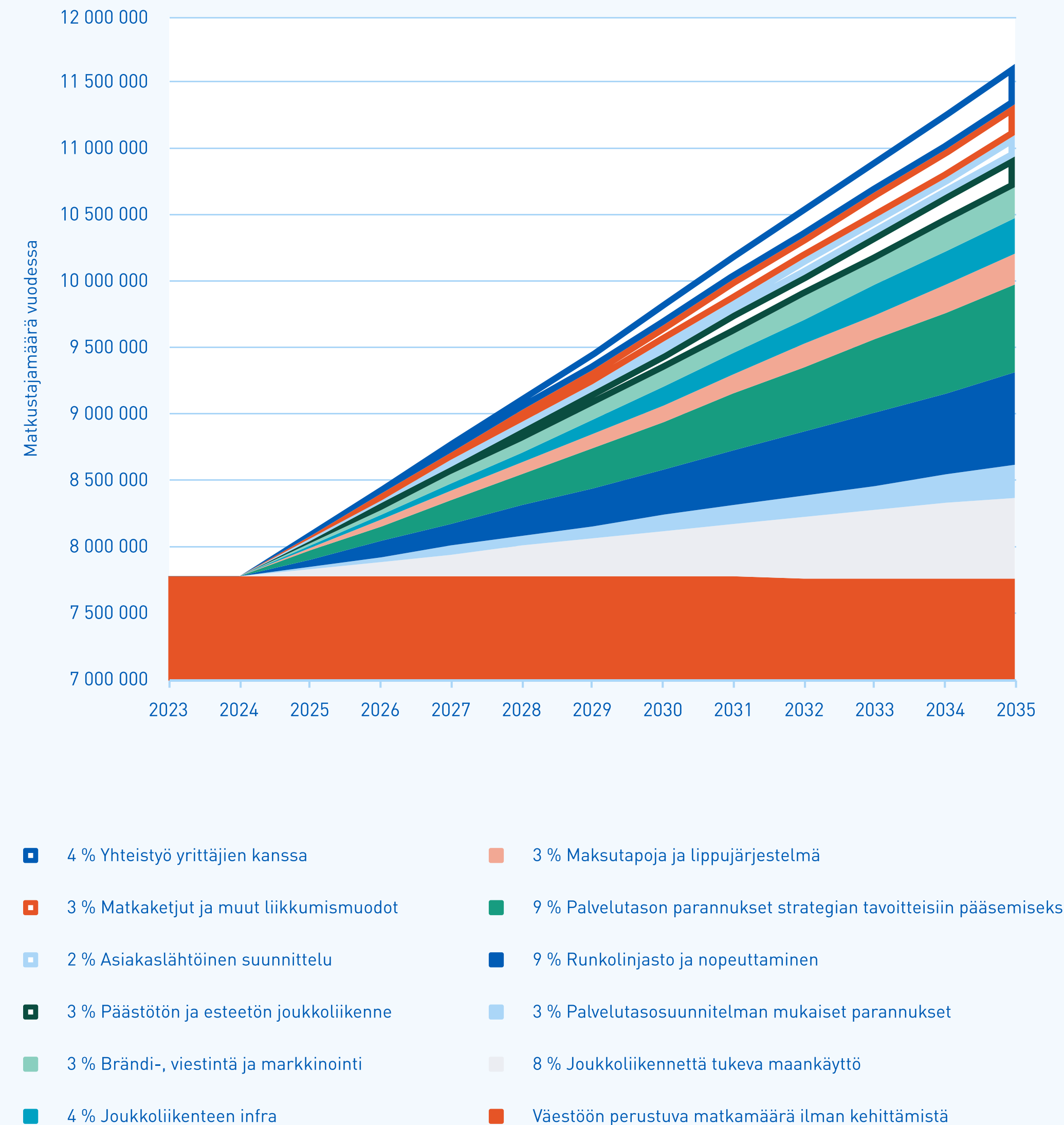


6.2. Vaikutukset

Vaikutusten arvioinnissa keskeistä on ollut arvioida eri toimenpiteiden vaikutusta matkustajamääriin ja talouteen. Tavoitteena on ollut tunnistaa, millä tavoin eri toimenpiteet toteuttavat tavoitteita sekä millä tavoin joukkoliikenteen matkustajamäärät, lipputulot ja kuntien subventio kehittyvät. Seuraavassa kuvassa on esitetty, millä tavoin eri toimenpiteiden matkustajamäärävaikutusten on arvioitu jakautuvan suhteessa kokonaistavoitteeseen.

Matkustajamäärätavoitteen saavuttamiseksi merkittävin toimenpide on palvelutason parantaminen: palvelutasosuunnitelman mukaisten toimenpiteiden toteuttaminen (9 %), runkolinjaston toteuttaminen (9 %) sekä muut palvelutason parannukset (8 %), yhteensä 26 %. Tarjontaa on esitetty lisättävän palvelutason parantamiseksi ja matkustajamäärätavoitteen saavuttamiseksi, mutta myös matkustajamäärien kasvun edellyttämän lisäkapasiteetin tarjoamiseksi.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohta on ollut vuoden 2023 tarjonta, kustannukset, matkustus ja lipputulot. Vuoden 2023 tilanteeseen on laskettu strategian toimenpiteiden vaikutukset suoritteisiin (linjakilometreihin), hankintakustannuksiin, matkamääriin ja lipputuloihin. Palvelutasosuunnitelman laadinnan yhteydessä on laskettu siihen sisältyvien tarjonnan muutosten vaikutukset, jotka on otettu mukaan joukkoliikennestrategian vaikutusten arviointiin.



Kuva 28. Esitettyjen toimenpiteiden arvioidut vaikutukset matkustajamäärään vuosittain välillä 2024–2035.

Useat esitetyt toimenpiteet toteutetaan erillisinä kehittämishankkeina, kuten Trion vaihtopysäkit ja muut pysäkki-infrastruktuurin tai viestinnän kehittäminen. Trion vaihtopysäkit ovat merkittävä investointi, mutta toisaalta tuovat pidemmällä aikavälillä merkittävän liikennöintikustannussäästön. Lisäksi matka-ajat keskustan läpi kulkevilla matkoilla nopeutuvat.

Vieressä olevassa taulukossa on esitetty investointien kustannusarviot sekä jatkuvat kustannukset vuosittaisina kustannusten muutoksina nykytilanteeseen nähden. Liikennöintiin liittyvät kustannukset on arvioitu suoritteiden kehittymisen perusteella. Merkittäviin kehittämishankkeisiin, kuten Trion vaihtopysäkkien toteuttamiseen, esitetään erillinen määräraha hankkeen toteuttamiseksi. Muihin kehittämishankkeisiin voidaan osoittaa erillinen vuosittainen määräraha, jonka puitteissa joukkoliikennettä kehitetään. Esimerkiksi joukkoliikenteen infran parantamisen, kuten nopeuttamiseen ja luotettavuutta tukevien toimenpiteiden ja pysäkkien matkustajainformaation kehittämiseen voidaan osoittaa erillinen määräraha, jonka puitteissa toimintaa kehitetään. Erillisiin kehittämishankkeisiin voidaan osoittaa myös myöhemmin määräraha kehittämishankkeiden tarkentuessa. Taulukon viimeisessä sarakkeessa on esitetty laskennallinen arvio siitä, miten eri toimenpiteet vaikuttavat lipputuloon. Lipputulolaskelma pohjautuu matkustajamäärän kasvuarvioihin, eikä huomioi eri asiakasryhmien matkalippujen hinnoittelua.

Seuraavaan taulukkoon on koottu keskeiset tunnusluvut LSL:n alueen joukkoliikenteestä vuonna 2023 ja joukkoliikennestrategian tavoite vuonna 2035.

TOIMENPIDE	Matkustajamäärän kasvu (lisämatkustajaa vuonna 2035)	Kustannusarvio (€), investointi	Vuosittainen lisäkustannus (€/v)	Lipputulon kasvu strategian toteutuessa vuonna 2035
Joukkoliikennettä tukeva maankäyttö	620 000			990 000
Palvelutasosuunnitelman mukaiset parannukset	240 000		-2 030 000	380 000
Runkolinjasto ja nopeuttaminen	690 000		-1 620 000	1 100 000
Palvelutason parannukset strategian tavoitteisiin pääsemiseksi	660 000		-3 710 000	1 050 000
Maksu- ja lippujärjestelmän kehittäminen	230 000	-50 000		360 000
Trion vaihtopysäkit	200 000	-2 000 000		320 000
Joukkoliikenteen infra	80 000		-100 000	130 000
Brändi-, viestintä ja markkinointi	230 000		-50 000	360 000
Päästötön ja esteetön joukkoliikenne	230 000			360 000
Asiakaslähtöinen suunnittelu	160 000			250 000
Matkaketjut ja muut liikkumismuodot	230 000	-300 000		360 000
Yritysyhteistyö	310 000		-60 000	490 000
Yhteensä	3 880 000	-2 350 000	-7 570 000	6 150 000

Taulukko 3. Toimenpiteiden vaikutukset kustannuksiin ja matkustajamääriin vuodesta 2025 vuoteen 2035.

Vieressä olevassa arviossa ei ole huomioitu mahdollista arvonlisäveron nostoa vuoden 2025 alusta alkaen.

Palvelutasoa nostavien toimenpiteiden toteutuksen myötä linjakilometrit kasvavat noin 37 %. Liikennöintikustannukset nousevat suhteessa jonkin verran vähemmän, koska palvelutasoa parannetaan runkolinjaston myötä esimerkiksi liikennöintiaikoja laajentaen lisäämättä kohteiden kokonaisautomäärää. Lisäksi sähköistäminen alentaa liikennöintikustannuksia paikallisliikenteessä. Matkustajamäärät kasvavat osaltaan nykyisten matkustajien tehdessä enemmän joukkoliikennematkoja, mutta myös uusien potentiaalisten matkojen siirtyessä joukkoliikenteen käyttöön ainakin satunnaisesti. LSL:n alueen linja-autoliikenteen kulkumuoto-osuus nousee arvion mukaan yhdellä prosenttiyksiköllä. Lahden kaupunki-alueella kulkumuoto-osuuden muutos on suurin.

50 % matkustajamäärän nousu tarkoittaa noin 3–4 prosentin vuotuista matkamäärän lisäämistä, mikä on hyvin realistinen toimenpiteisiin nähden.

Jotta voidaan arvioida joukkoliikennestrategian talousvaikutuksia suhteessa nykytilaan, on esitetty vaikutukset hyödyntäen vuoden 2023 sopimustilannetta. Vuoden 2023 mukaiset liikennöintisopimusten kohteiden tulot ja kustannukset on kuvattu taulukossa 5.

Tunnusluku	2023	2035	Muutos (%)
Linjakilometrit	8 470 000	11 590 000	37 %
Liikennöintikustannukset	21 290 000	28 650 000	35 %
Kustannukset, €/linjakm	2,51	2,47	-2 %
Matkamäärät	7 760 000	11 640 000	50 %
Lipputulot	12 300 000	18 450 000	50 %
Lipputulot, €/matkaa	1,59	1,59	0 %
Matkaa/linjakm	0,92	1,00	10 %
Valtionapu *	1 500 000	1 500 000	0 %
Kela:n koulumatkatuki	1 640 000	1 640 000	0 %
Asukasmäärä	201 753	196 579	-3 %
Kuntien yhteinen subventio, €/vuosi	5 850 000	7 060 000	21 %
Subventio/asukas, €/vuosi	29	36	25 %
Subventio (%)	27	25	-10 %
Kulkumuoto-osuus LSL:n alueella (%)	4	5	25 %

Taulukko 4. LSL:n alueen tunnusluvut nykytilassa ja strategian toteutuessa vuonna 2035.

* Valtionapuna on käytetty vuoden 2024 valtionapua, jossa ei ole mukana ilmastoperusteista valtionavun osuutta, joka on päättynyt vuoteen 2023. Valtionavun muutos vaikuttaa kaupunkiseudun subventiolukuihin. Taulukossa on muutoin esitetty vuoden 2023 tilanne. Koska ilmastoperusteisen valtionavun poistuminen on merkittävä subventioon vaikuttava tekijä ja tuki on lakkautettu, on tuen lakkauttaminen huomioitu niin joukkoliikenneohjelman nykytilanteessa (vuosi 2023) kuin vuoden 2035 tilanteessa.

Liikennöintikustannusten arvioidaan kasvavan noin 35 % vuoden 2023 kustannuksiin ja hintatasoon verrattuna. LSL:n alueen kuntien nettokustannukset nousevat noin 22 %, sillä oletuksella, että valtionavustus säilyy vuoden 2023 tasolla lukuun ottamatta ilmastoperusteista valtionavustusta. Kustannusindeksinousua ei ole huomioitu laskelmissa. Luvuissa ei ole huomioitu mahdollista arvonlisäveron nostoa vuoden 2025 alusta alkaen.

Kuntien maksuosuudet muuttuvat liikennöinnin nettokustannusten osalta seuraavan taulukon 6 mukaisesti. Kustannusjako perustuu LSL:n toiminta-alueen voimassa olevaan yhteistoimintasopimukseen niin, että liikennöintikustannukset vähennetään myönnetyllä valtionavustuksella kohteiden lipputulojen suhteessa. Kelan koulumatkatuki on vähennetty kohteen lipputulojen suhteessa laskennan yksinkertaistamiseksi. Arviossa ei ole huomioitu mahdollisia muutoksia Kelan koulumatkatuessa, mitä valtioneuvosto on esittänyt keväällä 2024 valtiontalouden tasapainottamiseksi.

Arviossa nähdään, että pienempien kuntien osalta subventio pysyy pitkälti ennalleen. Hollolan ja Orimattilan kustannukset kasvavat maltillisesti. Valtaosa palvelutason parannuksista toteutetaan Lahdessa, mm. runko-linjaston toteuttaminen. Investoinnit näkyvät noin 30 %:n kustannusnousussa. Seudun kunnissa palvelutasoa nostetaan kysynnän mukaan.

Kohde	Arvioidut liikennöinti-kustannukset strategian toteutuessa vuonna 2035	Arvioidut lipputulot strategian toteutuessa vuonna 2035
KOHDE 1	4 370 000 €	3 930 000 €
KOHDE 2	3 590 000 €	2 020 000 €
KOHDE 3	5 950 000 €	3 930 000 €
KOHDE 4	3 390 000 €	2 110 000 €
KOHDE 7	1 920 000 €	1 270 000 €
KOHDE 8	6 160 000 €	3 510 000 €
KOHDE 9	2 190 000 €	1 060 000 €
Lahti-Asikkala	560 000 €	340 000 €
Lahti-Padasjoki	360 000 €	260 000 €
Palveluliikenne	160 000 €	20 000 €
Yhteensä	28 650 000 €	18 450 000 €

Taulukko 5. Liikennöintisopimusten arvioidut liikennöintiin liittyvät vuotuiset kustannus- ja tuloarviot strategian toteutuessa vuonna 2035.

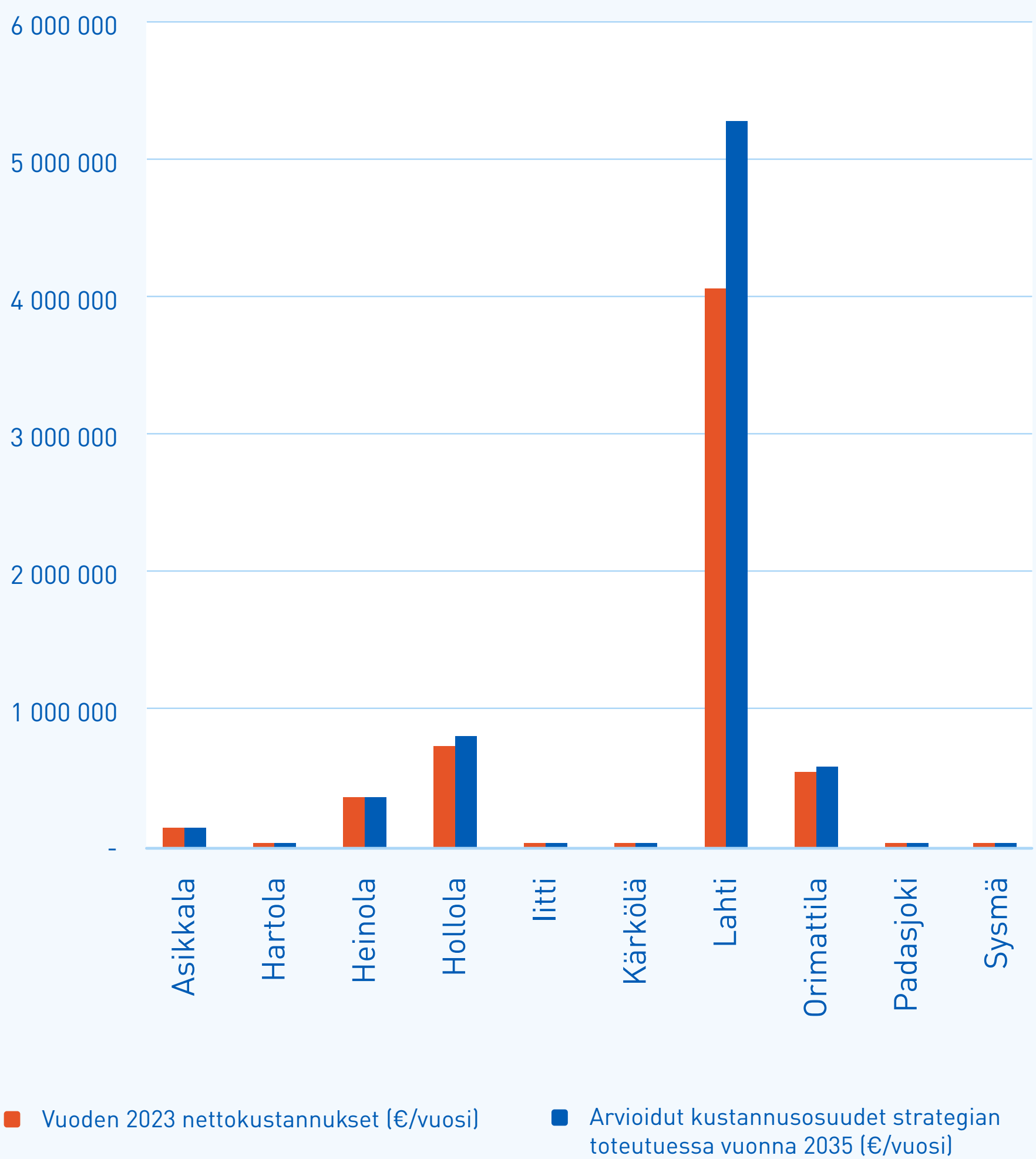
Matkustajamääriä kasvattavat joukkoliikennestrategian toimenpiteiden toteuttaminen seudun kunnissa. Heinolaan kehitettävät nopeat moottoritievuorot parantavat joukkoliikenteen kilpailukykyä autoiluun lyhentämällä matka-aikaa. Moottoritievuorot nostavat palvelutasoa nykyisestä, ja siitä seuraa matkustajamäärien ja lipputulojen kasvu.

Lähijunaliikenteen mahdollinen kehittäminen nostaa kuntien kustannuksia. Kustannukset jakautuvat kuntien kesken toimivalta-alueen kustannusten jaon mukaan tai erikseen sovittavasti. On mahdollista, että lähijunaliikenteen rahoitukseen osallistuvat kunnat jatkossa valtion lisäksi. Junaliikenteen mahdollisia kuntien rahoitusosuuksia ei ole huomioitu tässä työssä.

Joukkoliikennestrategialla edistetään mm. MAL-suunnitelman, Lahden seudun rakennemallin sekä Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista. Kun tavoitteena on matkustajamäärien lisääminen, on sitä vaikea tehdä ilman palvelutason parantamista ja sen myötä kustannusten nousua. Joukkoliikenteen parantunut palvelutaso voi myös nostaa seudun veto- ja pitovoimaa, ja houkutella alueelle nykyistä enemmän yrityksiä ja asukkaita.

Kaupunki/ kunta	Vuoden 2023 netto-kustannukset (€/vuosi)	Arvioidut kustannusosuudet strategian toteutuessa vuonna 2035 (€/vuosi)
Asikkala	130 000	115 000
Hartola	3 000	3 000
Heinola	364 000	327 000
Hollola	742 000	840 000
Iitti	1 000	1 000
Kärkölä	7 000	7 000
Lahti	4 060 000	5 200 000
Orimattila	536 000	560 000
Padasjoki	6 000	6 000
Sysmä	1 000	1 000
Yhteensä	5 85 000 €	7 0 6 0 000 €

Taulukko 6. Kuntien maksuosuudet liikennöinnin nettokustannusten osalta 2023 ja strategian toteutuessa.

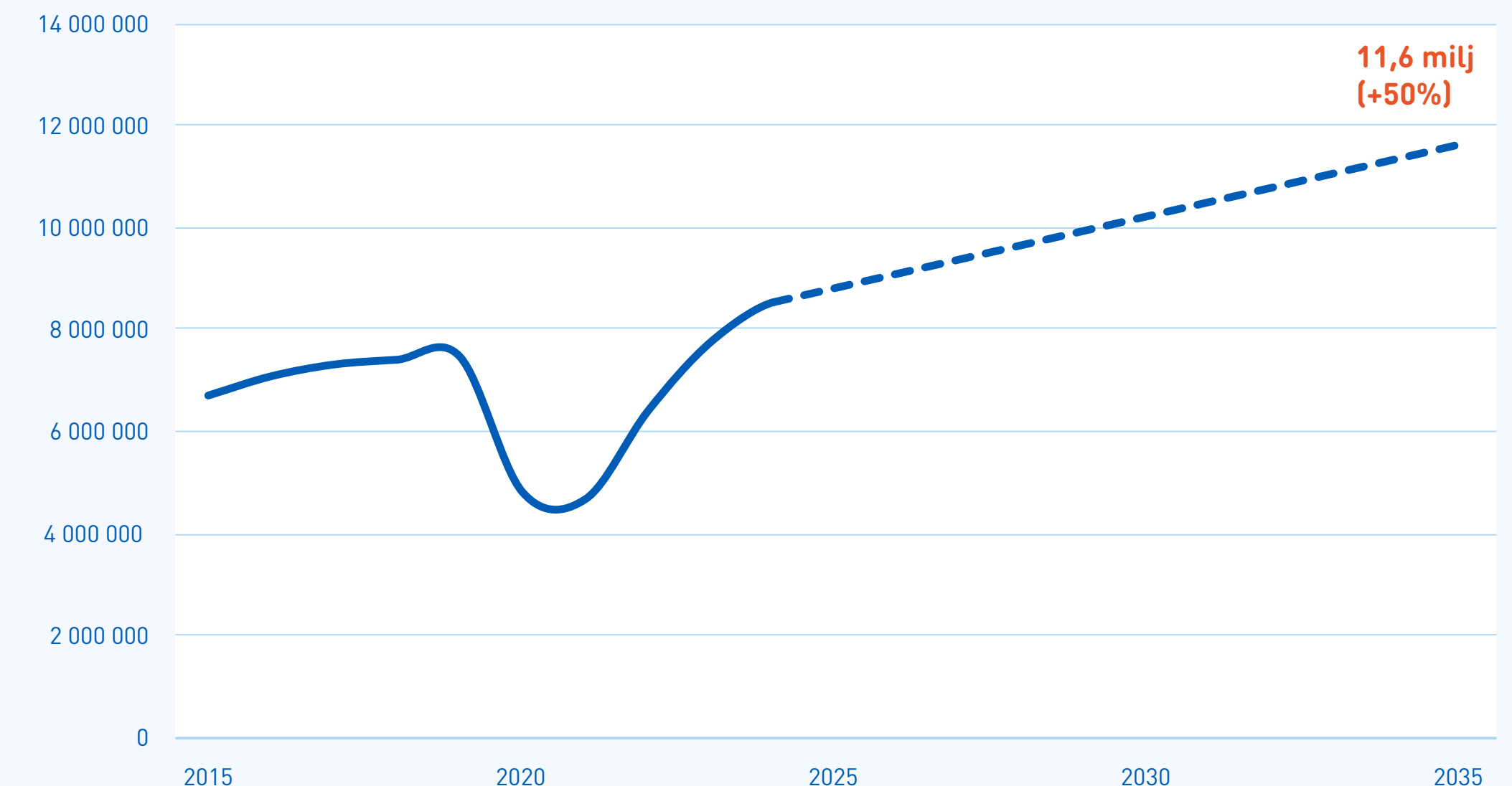


Kuva 29. Kuntien maksuosuudet liikennöinnin nettokustannusten osalta 2023 ja strategian toteutuessa.

6.3. Seuranta ja päivitys

Joukkoliikennestrategian tavoitteiden mukaista kehittymistä seurataan määritettyjen tunnuslukujen avulla vuosittain. Seurannan yhteydessä arvioidaan mahdolliset toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset ja niiden vaikutukset ohjelmaan ja sen päivitystarpeeseen.

Joukkoliikennestrategian toteuttamisen tuloksellisuutta kuvaa keskeisesti LSL:n toiminta-alueen matkustajamäärien kehittyminen. Seuraavassa kuvassa on esitetty ohjelmaa edeltävien vuosikymmenten aikainen matkustajamäärien kehitys sekä joukkoliikennestrategian mukainen tavoiteltu kehittyminen aikajaksolla 2024–2035.



Kuva 30. Matkustajamäärien toteutunut ja strategian mukainen kehitys vuosina 2015–2035.

Liite: Seudun kuntien strategiat

	ARVOT	VISIO	PÄÄTAVOITTEET
LAHTI	• Avoimesti • Vastuullisesti • Yhdessä	Suomen johtavan ympäristökaupungin edelläkävijyys tuo asukkaille hyvinvointia ja yrityksille menestystä.	Kestävästi: • elinvoimainen • hyvinvoiva • uudistuva
HOLLOLA	Hirveen • tulevaisuustaitoinen • rohkee • arvostava • ketterä	Hirveen • haluttu • hyvä esimerkki	Haluttu • asuinpaikkakunta, • yrityspaikkakunta, • kumppani, • työnantaja sekä • tasapainoinen ja kestävä talous.
ORIMATTILA	• Sydämellisesti • Sinnikkäästi • Sujuvasti	Yhdistää ihmiset älykkäästi	• Elämän ja yrittämisen yhteistyöalusta • Älykkään ja tarvetta vastaavat palvelut • Henkilöstö – Orimattilan sydän
HEINOLA	• Välittäminen • Uudistuminen • Tuloksellisuus	Hyvä kasvaa Heinolassa	• Hyvinvoinnin kasvu • Uudistuva työ ja asuminen • Vahva kaupunkiyhteisö • Kestävä talous
KÄRKÖLÄ	• Luottamus • Ennakkoluuloton maalaisjärki • Yhteisöllinen välittäminen	Elinvoimainen ja itsenäinen Kärkölä – meidän kärkikylä	

	ARVOT	VISIO	PÄÄTAVOITTEET
ASIKKALA	• Yhdessä • Ennakoiden • Ennakkoluulottomasti	Elämysten Asikkala	Asikkalan tarina 2025, Asikkalan menestysteemat: • Houkutteleva Asikkala • Aktiiviset ja vireät asikkalaiset • Tulevaisuuden tekijät
PADASJOKI	• Maisema • Metsä • Mielihyvä		
SYSMÄ	• Uudistuminen • Vastuullisuus • Yhteisöllisyys	Askel edellä, yhdessä	• Elinvoimainen • Hyvinvoiva • Uudistava
HARTOLA	• Avoimuus • Hyvinvointi • Sinnikkyys • Yhteisöllisyys	Yhessä tehen!	• Hartolassa on hyvä olla • Hartolassa on helppo olla • Kuningaskunta tutuksi
IITTI	• Avoimuus • Ihmislähtöisyys • Vastuullisuus • Vuorovaikutteisuus	Hyvinvoiva ja haluttu asuinkunta kansainvälisin kosketuksin	• Hyvinvoinnin edistäminen • Monipuolinen asuminen • Elinvoiman kasvattaminen • Kuntaimago ja tunnettavuus



Lahden kuntastrategiassa tuodaan esille elinvoimaisuus, joka merkitsee tahtoa ja kykyä sekä mahdollisuuksia ja voimavaroja uudistua, kehittyä ja saavuttaa asioita. Tavoitteena on olla johtava ympäristökaupunki, joka tarjoaa kestävän kaupunkirakenteen. Tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2025. Lisäksi tavoitteena on olla esimerkiksi kehittyvä yliopistokaupunki ja aseman vahvistuminen pääkaupunkiseudun lähialueena. Keskustasta on tavoitteena tehdä elävä ja turvallinen. Suurin osa uudesta rakentamisesta on tarkoitus sijoittaa kestäville kaupunkirakenteen vyöhykkeille. Hyvinvoinnin osalta painotetaan terveyttä ja liikkumista. Uudistumisen osalta nostetaan esille esimerkiksi hyvä kumppanuus, avoimuus ja palvelukokemuksen paraneminen.

Hollolan visiossa nostetaan esille esimerkiksi haluttavuuden ja kasvun mahdollistaminen hyvällä asunto- ja tonttipolitiikalla, aktiivisella maapolitiikalla ja vahvistamalla kuntakeskusta ja kehittyviä kyliä.

Orimattilan strategiassa painotetaan yhteisöllisyyttä ja yhteistyötä. Tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki. Maankäytössä keskitytään Pasinan, Pennalan ja keskustan kasvun vauhdittumiseen. Tavoitteena on vahvistaa Hennaa erillisellä kehittämisohjelmalla. Palveluiden kehittämisessä painotetaan älykkyyttä, vastuullisuutta, kustannustehokkuutta ja laadukkuutta.

Heinolassa nostetaan hyvinvoinnin kasvun osalta esille toimiva arki (asukkaan hyvinvointikokemus -kysely) ja hiilineutraalisuus sekä resurssiviisas Heinola. Uudistuvan työn ja asumisen osalta nostetaan mm. muuttovoitto sekä dynaaminen ja uudistuva elinkeinoelämä. Kestävän talouden osalta tunnistetaan mm. kasvua tukevat tulevaisuusinvestoinnit.

Asikkalassa tavoitteena on joukkoliikenteen kehittäminen mahdollistaen kouluttautuminen ja työssäkäynti. Kärkölässä on nostettu esille liikenneyhteyksien kehittämien ja julkisen liikenteen turvaaminen. Hartolassa on tunnistettu tärkeäksi mm. saavutettavuuden edistäminen. Iitissä on nostettu elinvoiman kasvattamiseksi joukkoliikenne.



LAHDEN SEUDUN LIIKENTEN JOUKKOLIIKENNESTRATEGIA

Lauri Jokinen

joukkoliikennepäällikkö

Lahden seudun liikenne

p. 050 320 0101

lauri.jokinen@lahti.fi

Lahden kaupunki,

Kaupunkiympäristön palvelualue,

joukkoliikenne



RAPORTTI – 24.06.2024

