

Sisällysluettelo

JOUKLIK, 12.2.2020 16:00, Pöytäkirja

§ -3 Pöytäkirjan kansilehti (läsnäolijat)	1
§ -1 Pöytäkirjan kansilehti (vakiopykälät)	3
§ 8 EU:n palvelusopimusasetuksen soveltaminen Padasjoen kunnassa	4
Liite: Selvitys joukkoliikenteen järjestämistavasta Padasjoen kunnassa	7
§ 9 Joukkoliikenteen viestintä- ja markkinointisuunnitelma 2020	23
§ 10 Suunnitelma kesäkauden 2020 joukkoliikenteen tarjonnasta	25
§ 11 Tiedoksi merkittävät asiat	28
§ 12 Muut asiat	29
§ 13 Aloite Keskussairaalanpysäkin poistamiseksi ja kaikkien linja-autovuorojen ajaminen Hoitajankadun pysäkin kautta	30
Liite: Aloite Keskussairaalanpysäkin poistamiseksi ja kaikkien linja-autovuorojen ajaminen Hoitajankadun pysäkin kautta	33
Liite: Kooste Päijät-Hämeen keskussairaalaan palvelevista vuoroista	37
Liite: Äänestyslista	38
§ 9998 Oikaisuvaatimusohjeet ja valitusosoitus	39

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Pöytäkirja

n:o 2/2020

Aika: 12.02.2020 klo 16.00 – 17.31

Paikka: Askonkatu 2 Lahti 4.krs/Salpausselkä

Läsnä:

Varsinaiset jäsenet:

Ulla Vaara, puheenjohtaja

Matti Airikka

Lasse Järvinen

Olavi Kopo

Piia Uotinen, poistui klo 17.20

käsiteltäessä 12 §:ää

Saara Kantanen

Ritva-Maija Kuuskoski

Liisa Korpela

Saija Hakonen, poistui klo 17.07 §:n 13

tultua käsitellyksi

Jouko Aartolahti

Mira Vilkmán

Varajäsenet:

Laura Heikinheimo

Toni Putula

Tapani Suokas

Lahden kaupunginhallituksen edustaja

Kärkölän kunnanhallituksen edustaja

Esittelijät:

Olli Alho

Jukka Lindfors

kaupunkikehitysjohtaja

kaupungininsinööri

Poissa:

Kimmo Huvinen

Sari Airamo

Marko Mikkola

jäsen

jäsen

jäsen

Asiantuntijat:

Katja Suhonen

Milja Kempainen

Jukka Järvinen

Maria Niemi

joukkoliikennepäällikkö

joukkoliikennesuunnittelija

joukkoliikennesuunnittelija

joukkoliikennesuunnittelija

Pöytäkirjanpitäjä:

Jaana Hovatov

valmistelusihteeri

Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan puolesta:

Ulla Vaara

Jaana Hovatov

Pöytäkirja tarkastettu ja hyväksytty Lahdessa helmikuun 12. päivänä 2020

Liisa Korpela

Lasse Järvinen

Pöytäkirja on ollut nähtävillä yleisessä tietoverkossa osoitteessa <http://www.lahti.fi> Heinolan, Lahden ja Orimattilan kaupunkien sekä Asikkalan, Hartolan, Hollolan, Kärkölan, Padasjoen ja Sysmän kuntien osalta helmikuun 13. päivänä 2020.

todistaa;

Jaana Hovatov

valmistelusihteeri

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Päätös: Puheenjohtaja totesi kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Pöytäkirjan tarkastajien valinta

Puheenjohtajan ehdotuksesta tämän pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin jäsenet Liisa Korpela ja Lasse Järvinen.

13 § Lautakunta päätti ottaa asian kiireellisenä käsiteltäväksi, vaikka sitä ei ollut kokouskutsussa mainittu.

Lautakunta päätti muuttaa asioiden käsittelyjärjestystä niin, että § 13 siirrettiin käsiteltäväksi §:n 10 jälkeen.

**Lahden kaupunki**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 8

EU:n palvelusopimusasetuksen soveltaminen Padasjoen kunnassa

D/389/08.01.00.00/2020

Asian valmistelija /
Lisätietojen antaja

Joukkoliikennepäällikkö Katja Suhonen p. 044 4164658

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Päätösehdotus

Kaupungininsinööri Jukka Lindfors

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää järjestää Padasjoen kunnan ja sieltä Lahteen suuntautuvat julkisen henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Padasjoen kunnan järjestämistavaksi valitaan bruttomalli.

Perusteluosa

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta on päättänyt useissa kokouksissaan vuosina 2012–2013 järjestää toimivallassaan olevan seudullisen linja-autoliikenteen 1.7.2014 alkaen Asikkalan, Hartolan ja Sysmän kuntia lukuun ottamatta palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti. Lahden sisäinen liikenne sekä Heinolan ja Orimattilan joukkoliikenne kilpailutetaan ns. bruttomallilla ja muu seudullinen liikenne ns. nettomallilla. Padasjoen osalta päätettiin tuolloin, että Padasjoen kunnan alueella hoidettavan liikenteen järjestämistavasta päätetään myöhemmin voimassa olevien siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeutuessa.

Niemisen liikenteen siirtymäajan liikennöintisopimus päättyi 10.2.2017. Padasjoen suunnan joukkoliikenne on päätetty järjestää markkinaehtoisesti ja sitä täydennetään tarpeen mukaan muilla hankintatavoilla.

1.7.2019 alkaen myös Hollolan ja Kärkölän alueen joukkoliikenne on järjestetty bruttomallilla. Asikkalan kunnan osalta joukkoliikennelautakunta päätti kokouksessaan 24.9.2019 § 37, että myös Asikkalassa joukkoliikennepalvelut järjestetään jatkossa bruttomallilla. Päätöksensä tehtiin oikaisuvaatimus, jonka joukkoliikennelautakunta päätti hylätä kokouksessaan 23.1.2020 § 2.

Padasjoen kunnan joukkoliikenteen järjestämismalli on tullut ajankohtaiseksi, kun Asikkalan osalta tehtiin päätös siirtää markkinaehtoisesta mallista bruttomalliin. Tämä päätös vaikuttaa myös Padasjoen markkinaehtoiseen vuorotarjontaan.

Lahden kaupunki

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 8

Padasjoelta Lahteen liikennöivä Niemisen Linjat Oy on alustavasti ilmoittanut, ettei aio jatkaa liikennöintiä markkinaehtoisesti. Padasjoelle saakka suuntautuvat vuorot voidaan hankkia samassa kilpailutuksessa Asikkalan vuorojen kanssa.

Markkinaehtoinen malli on tähän mennessä ollut sopiva liikenteen järjestämistapa Padasjoen kunnalle, mutta markkinaehtoiset vuorot ovat loppumassa Asikkalan vuorojen siirtyessä bruttomalliin. Tämän vuoksi myös Padasjoen kunnan täytyy hankkia joukkoliikennettä EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Bruttomalli on käytössä myös muissa alueen kunnissa. Bruttomalli mahdollistaa joukkoliikenteen palveluiden kehittämisen asiakaslähtöisesti, kuitenkin kunnan resurssit huomioon ottaen.

Padasjoen kunnanvaltuusto päätti kokouksessaan 9.12.2019 § 12, että

1. Padasjoen kunta menee mukaan kilpailutukseen bruttomallia noudattaen,
2. Padasjoelle tulevat linjat tulee kilpailuttaa erillisinä linjoina, jotta kaikilla toimijoilla on mahdollisuus tarjouksen tekemiseen. Ei siis tule kilpailuttaa liian suurina kokonaisuuksina. Kunta edellyttää joukkoliikennelautakunnan käyvän markkinavuoropuhelun liikennöitsijöiden kanssa ja
3. Mikäli joukkoliikennelautakunnan ja liikennöitsijän kanssa päästään sopimukseen, bruttomallin liikennöinti tulee aloittaa samaan aikaan kuin Asikkalassa.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta voi liikennepalvelulain (320/2017, III osa, luku 3, § 10) mukaan tehdä päätöksen siitä, että se järjestää toimivalta-alueensa tai sen osan julkisen henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Muuttuneen tilanteen vuoksi markkinoiden ehdoilla ei ole syntymässä lainkaan joukkoliikenteen palveluja. Lahden seudun joukkoliikennelautakunta haluaa järjestää joukkoliikenteen palvelut monilukuisempina kuin voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla. Alueen palvelut suunnitellaan kokonaisuutena liittyen tiiviisti Asikkalan joukkoliikenteen tarjontaan ja kilpailutukseen sekä muuhun alu-

**Lahden kaupunki**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 8

een henkilöliikenteeseen.

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimus

Toimenpiteet

Otteet: toimivalta-alueen kunnat

Liitteenä

Selvitys joukkoliikenteen järjestämistavasta Padasjoen kunnassa

LAHTI

Selvitys joukkoliikenteen järjestämistä Padasjoen kunnassa

27.11.2019



Sisällys

Johdanto	3
Joukkoliikenteen voimassa oleva lainsäädäntö	3
EU:n palvelusopimusasetus 1370/2007 - PSA.....	3
Laki liikenteen palveluista 320/2017	3
Ilmastotavoitteet	4
Joukkoliikenteen järjestämismallit	5
Markkinaehtoinen liikenne	5
Bruttomallin joukkoliikenne.....	5
Nettomallin joukkoliikenne	6
Muita mahdollisia järjestämismalleja	6
Lahden seudun liikenne – LSL	6
Palvelutaso	7
Käytössä olevat lippu- ja maksujärjestelmät.....	8
Kustannusten jakaminen.....	8
Toimintakulut	8
Markkinaehtoinen malli Padasjoella	9
Markkinaehtoisesti syntyneet vuorot	9
Hankinnat	10
Kokemukset markkinaehtoisesta mallista	10
Liikennöintikustannukset	11
Palveluseteli	11
Valtionavustus.....	11
Bruttomalli Padasjoella	12
Liikennöintikustannukset	13
Kehittämiskohteet.....	15
Yhteenveto.....	15



Johdanto

Joukkoliikenteen järjestämistavoista Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Kärkölan, Lahden, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän alueilla päättää Lahden seudun joukkoliikennelautakunta. Joukkoliikennelautakunta päätti 2013 toimivallassaan olevan seudullisen linja-autoliikenteen järjestämistavasta järjestää liikenteen 1.7.2014 alkaen Asikkalan, Hartolan ja Sysmän kuntia lukuun ottamatta palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti. Lahden sisäinen liikenne sekä Heinolan ja Orimattilan joukkoliikenne kilpailutetaan ns. bruttomallilla ja muu seudullinen liikenne ns. nettomallilla. Padasjoen osalta päätettiin tuolloin, että Padasjoen kunnan alueella hoidettavan liikenteen järjestämistavasta päätetään myöhemmin voimassa olevien siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeutuessa.

Niemisen liikenteen siirtymäajan liikennöintisopimus päättyi 10.2.2017. Padasjoen suunnan joukkoliikenne on päätetty järjestää markkinaehtoisesti ja sitä täydennetään tarpeen mukaan muilla hankintatavoilla.

Hollolan ja Kärkölan osalta on järjestämismalli muuttaa nettomallista bruttomalliin nykyisen sopimuksen päättyessä 30.6.2019. Asikkalan kunnan osalta joukkoliikennelautakunta päätti syksyllä 2019, että myös Asikkalassa joukkoliikennepalvelut järjestetään jatkossa bruttomallilla.

Padasjoen kunnan joukkoliikenteen järjestämismalli on tullut ajankohtaiseksi, kun Asikkalan osalta tehtiin päätös siirtyä markkinaehtoisesta mallista bruttomalliin. Tämä päätös vaikuttaa myös Padasjoen markkinaehtoiseen vuorotarjontaan.

Padasjoen kunnan visioksi on määritelty:

Padasjoki on aktiivinen toimija tulevaisuuden kuntayhteistyössä ja -rakenteissa, niin että Padasjoen elinvoimaisuus alueena säilyy.

Joukkoliikenteen voimassa oleva lainsäädäntö

”Viranomaisten toimivalta joukkoliikennekysymyksissä perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista. Asetus määrittelee toimenpiteet ja menettelytavat, joita käyttäen toimivaltainen viranomainen saa puuttua markkinoiden toimintaan.” (Traficom 2019: Kohti monipuolisempia liikenteen järjestämistapoja ja liikkumisen palveluita - opas tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille)

EU:n palvelusopimusasetus 1370/2007 - PSA

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista - [joukkoliikenteen palvelusopimusasetus, PSA](#), joka tuli voimaan 3.12.2009. EU:n palvelusopimusasetuksessa määritellään, miten julkinen valta voi joukkoliikennepalveluiden määrän ja laadun turvaamiseksi puuttua markkinoihin.

*”Mikäli toimivaltainen viranomainen katsoo, ettei riittäviä joukkoliikennepalveluita synny markkinaehtoisesti, sen on järjestettävä liikenne PSA:n mukaisesti, jolloin liikenne on myös kilpailutettava. Tällaiseen tilanteeseen tullaan, kun viranomainen päättää järjestää liikenteen **monilukuisempana, luotettavampana, korkealaatuisempana tai edullisempana** kuin mitä markkinaehtoisesti syntyisi.”*

Laki liikenteen palveluista 320/2017

Laki liikenteen palveluista korvasi joukkoliikennelain 869/2009. Lain tavoitteena on ollut edistää digitalisaatiota, käyttäjälähtöisiä palveluita ja uutta liiketoimintaa liikenteen markkinoilla. Laissa Lahden kaupunki on määritelty joukkoliikenteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi Asikkalan, Hartolan, Heinolan,



Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölän, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella.

”Tämän lain 181 ja 182 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi tehdä päätöksen siitä, että se järjestää toimivalta-alueensa tai sen osan julkisen henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.”

Ilmastotavoitteet

Ilmastonmuutoksen hidastamiseksi ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi kunnilla on velvollisuus toimia edelläkävijänä ja suunnannäyttäjänä ilmastoasioissa.

Suomen kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä noin 20 % tulee kotimaan liikenteestä ja liikenteen hiilidioksidipäästöistä yli 90 % tulee tieliikenteestä (Tilastokeskus sekä VTT:n LIPASTO-järjestelmä).

EU:n ilmastotavoitteiden mukaan Suomen tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 30 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna. Energia- ja ilmastostrategiassa sekä ilmastolain mukaisessa keskipitkän aikavälin suunnitelmassa Suomi on asettanut 50 prosentin päästövähennystavoitteen liikenteen päästöille vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on kesäkuussa 2018 esittänyt tavoitteena, että liikenne on hiilivapaata vuoteen 2045 mennessä. (Väylävirasto 2019)

Joukkoliikenteen käyttöä edistävät toimenpiteet vähentävät osaltaan liikenteen päästöjä ja kuntien vastuu ilmastotavoitteiden saavuttamisessa korostuu erityisesti joukkoliikennettä koskeissa toimenpiteissä ja päätöksissä.

Merkittävä osa tieliikenteen päästöistä syntyy lyhyistä muutaman kilometrin pituisista matkoista, jotka voitaisiin tehdä vähäpäästöisesti joukkoliikenteellä (Liikkuva Suomi -indikaattorit). Tehokkain keino vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä on vähentää henkilöautoliikenteen määrää edistämällä kestävien liikkumismuotojen (joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn) käyttöä. Joukkoliikennettä voidaan edistää tukemalla ja helpottamalla sen käyttöä sekä parantamalla sen kilpailukykyä yksityisautoiluun verrattuna.

Päijät-Hämeessä kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus on 37 %. Koko maassa joukkoliikenteen kulkutapaosuus kotimaanmatkoista on 7 % ja Päijät-Hämeessä 4 %. Kulkutapa-osuudet ja matkojen keskipituudet vaihtelevat seudun maankäytöstä ja liikennejärjestelmästä riippuen. (Henkilöliikennetutkimus 2016, WSP Finland Oy)

Vuonna 2016 toteutetun henkilöliikennetutkimuksen mukaan Päijät-Hämeen maakunnan asukkaat tekevät vuorokaudessa keskimäärin 3 matkaa, joiden keskipituus on 14 kilometriä. Vuorokaudessa keskiportoasukas liikkuu kotimaanmatkoillaan 40 kilometriä ja käyttää tähän aikaa 1 tunnin ja 13 minuuttia. Joukkoliikenteen käyttö on yleistä kotiperäisillä työ-, koulu- ja opiskelumatkoilla ja Päijät-Hämeessä joukkoliikennettä käytetään tavanomaista useammin myös ostos- ja asiointimatkoilla. Tavallisimpia matkaketjuja ovat vaihdottomat yhteydet ja matkaketjut, joilla liityntämatkat onnistuvat kävellen. (HLT 2016, WSP Finland Oy, Päijät-Häme seutujulkaisu)

Uudet kalusto- ja käyttövoimavaihtoehdot lisäävät myös ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamista. Hiilidioksidipäästön määrä on suoraan suhteessa käytetyn polttoaineen määrään ja laatuun, minkä vuoksi fossiilisen polttoaineen kulutuksen vähentäminen on keskeinen keino liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennejärjestelmä.fi 2019). Päästöjen vähenemiseen vaikuttaa myös liikennepolttoaineiden bio-osuuden kasvu. Euroopan unionin direktiivi (2009/28/EY) velvoittaa, että uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian osuus kaikissa liikennemuodoissa on vuonna 2020 vähintään 10 %.



Lahden seudun liikenteessä on tällä hetkellä käytössä vuonna 2014 käyttöönotettu vähäpäästöinen kalusto ja yli 80 % busseista kuuluu puhtaimpaan EURO 6 -päästöluokkaan. Uusien liikennöintisopimusten kalustovaatimuksilla on jatkossa mahdollista vaikuttaa erilaisiin käyttövoimaratkaisuihin Lahden seudulla. Vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta kuntien tehtävänä on osallistua tarpeellisilta osin jakeluinfran suunnitteluun sekä paikallistasolla huolehtia infran linkittymisestä muuhun liikenneverkkoon (Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko, Suomen kansallinen ohjelma 4/2017).

Joukkoliikenteen, samoin kuin muiden kestävien liikkumismuotojen, hyöty ei rajoitu pelkästään kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseen. Muita kestäväillä liikkumismuodoilla saavutettavia hyötyjä ovat mm. positiiviset vaikutukset ilmanlaatuun, liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen sekä merkittävässä määrin kansanterveyteen. (Valtioneuvosto 2015, Selvitys joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen ilmastopoliittisesta merkityksestä)

Joukkoliikenteen järjestämismallit

Joukkoliikenne voidaan järjestää usealla eri mallilla. Tässä kuvataan tavallisemmat järjestämismallit. Osa joukkoliikenteen vuoroista on vielä siirtymäajan liikennettä, jotka päättyvät viimeistään 3.12.2019.

Markkinaehtoinen liikenne

Markkinaehtoinen liikenne perustuu liikenteenharjoittajien väliseen vapaaseen kilpailuun, jossa liikenne toimii kunkin liikenteenharjoittajan oman suunnittelun ja hinnoittelun pohjalta ilman julkista tukea. Markkinaehtoinen liikenne on täysin yrittäjälähtöistä liikennöintiä. Markkinaehtoiseen liikenteeseen ei voida osoittaa minkäänlaista julkista tukea (esim. tuki lippujen hinnan alentamiseksi), eli liikenteelle ei voida asettaa julkista hintavelvoitetta. Lain mukaan ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä linja-autolla vaatii henkilöliikenneluvan.

Markkinaehtoisesti operoiva yritys määrittelee vuoroissa maksuvälineenä käyvät lipputuotteet ja maksuvälineet. Markkinaehtoiset liikennöitsijät voivat halutessaan ottaa Waltin käyttöön. Tällöin yhden matkan hinnaksi tulee kausilipun osalta kauden hinta jaettuna matkojen määrällä. Arvolipun osalta liikennöitsijät saavat arvolipun hinnan mukaisen korvauksen.

Markkinaehtoista mallia voidaan täydentää ostoliikenteellä, mikäli markkinaehtoisesti syntyvät palvelut eivät riitä esimerkiksi peruspalvelutason toteutumiseen.

Bruttomallin joukkoliikenne

Bruttomallissa toimivaltainen viranomainen määrittelee reitit, aikataulut, käytettävät lipputuotteet ja hinnat sekä lippujärjestelmän. Bruttomallissa toimivaltainen viranomainen kilpailuttaa tarkasti määritellyn liikennöintikokonaisuuden hoitamisen sovittuun kokonaishintaan. Liikennöitsijälle maksetaan vain tarjouskilpailun mukainen liikennöintikorvaus

Liikenteestä saatavat lipputulot jäävät kokonaan toimivaltaiselle viranomaiselle. Matkustajamäärät eivät vaikuta yrityksen saamaan tuloon pääsääntöisesti lainkaan muutoin kuin mahdollisten erikseen määriteltyjen bonusjärjestelyjen kautta. Bonusjärjestelmää ei LSL:llä ole tällä hetkellä käytössä.

Bruttomallissa kertyneistä lipputulosta maksetaan kunnille lipputulopalautuksia samassa suhteessa kuin kunta maksaa PSA:n mukaisesti operoitavasta liikenteestä.



Nettomallin joukkoliikenne

Netto- eli käyttöoikeussopimusmallissa viranomaisen kilpailuttaa yritysten kesken alueellisia tai reittikohtaisia käyttöoikeuksia siten, että liikennöitävä kokonaisuus liikennöintialueineen, reitteineen, aikatauluineen sekä asiakashintoineen on Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisen määrittelemää, mutta liikennöivä yritys saa pitää liikenteestä saamansa asiakastulot.

Yritys tekee siis tarjouksen viranomaisen asettamien reunaehtojen puitteissa siitä summasta, jonka se katsoo tarvitsevansa saamiensa asiakastulojen lisäksi toimiakseen kannattavasti. Kilpailutettu käyttöoikeus antaa yritykselle sopimuskaudeksi yksinoikeuden ko. alueeseen tai reittiin. Lisäksi voidaan antaa tarjoavalle yritykselle mahdollisuus tehdä omia esityksiä liikenteen hoidosta siten, että viranomaisen määrittelemät palvelutasokriteerit joka tapauksessa täyttyvät.

Mahdollinen lipputuloriski kuuluu nettomallissa liikennöitsijälle, siltä osin kuin siihen ei ole vaikuttanut toimivaltaisen viranomaisen tekemät muutokset reitteihin, aikatauluihin tai lipputuotteiden hinnoitteluperusteisiin.

Muita mahdollisia järjestämismalleja

Muita mahdollisia järjestämismalleja ovat mm. kysyntäkannustemalli/kannusteurakkamalli ja ranskalainen malli.

Kannusteurakkamalli on liikenteen hankintamalli, jossa tilaaja määrittelee palvelutason ja liikenteenharjoittaja suunnittelee aikataulut. Liikenteenharjoittaja saa yksinoikeuden hoitamaansa liikenteeseen. Sopimuskauden alussa maksettava korvaus on bruttoperusteinen, mutta jatkossa, esimerkiksi vuoden kuluttua, osa korvauksesta maksetaan matkustajamäärien perusteella. Mallia voidaan soveltaa esimerkiksi siten, että sopimuskauden alkaessa maksetaan kiinteää korvausta ja ensimmäisen vuoden jälkeen 70% kiinteää ja 30% matkustaja määriin perustuvaa korvausta. Hankinnassa noudatetaan sitä lakia, jonka mukaisesti suurin osa korvauksesta maksetaan.

Ranskalainen malli on hankintamalli, jossa tilaaja antaa summan, jonka perusteella palveluntuottaja laatii liikennöintisuunnitelman ja se kuka pystyy toteuttamaan kokonaistaloudellisesti laajimman palvelutarjonnan voittaa tarjouskilpailun. Malli on hankala, sillä sille on määriteltävä kuitenkin tarkat reunaehdot palvelutasosta, jota tavoitellaan sekä kalustovaatimukset. Erilasten mallien vertailu ei olisi yksinkertaista ja siten valittamisen mahdollisuus markkinaoikeuteen olisi hyvin herkässä.

(Joukkoliikenteen kilpailutuksia ja markkinoita koskeva tutkimus 2014, Liikenneviraston julkaisu 1/2015)

Lahden seudun liikenne – LSL

Lahden seudun liikenne – LSL on markkinointinimi, jota käytetään Lahden seudun toimivaltaisen viranomaisen järjestämästä liikenteestä.

Lahden kaupunki ja joukkoliikennelautakunta toimii seudullisena viranomaisena koko Päijät-Hämeen toimivaltaisena viranomaisena. Lautakunnassa on jäseniä yhdeksästä kunnasta (Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Kärkölä, Lahti, Orimattila, Padasjoki ja Sysmä) yksin tai yhteistyössä. Lahden seudun liikenne vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä ja suunnittelee joukkoliikenteen, vastaa viestinnästä sekä kilpailuttaa liikenteen.

Joukkoliikenteen kuntayhteistyöstä on kuntien kanssa laadittu seudullinen joukkoliikenteen kuntayhteistyösopimus, joka on hyväksytty syksyllä 2017.



Joukkoliikennelautakunta päätti vuosina 2012-2013 useissa kokouksissa toimivallassaan olevan seudullisen linja-autoliikenteen järjestämistavasta järjestää liikenteen 1.7.2014 alkaen Asikkalan, Hartolan ja Sysmän kuntia lukuun ottamatta palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti. Lahden sisäinen liikenne sekä Heinolan ja Orimattilan joukkoliikenne kilpailutetaan ns. bruttomallilla ja muu seudullinen liikenne ns. nettomallilla. Padasjoen osalta päätös jäi silloin myöhemmin tarkennettavaksi.

Padasjoen kunnan osalta joukkoliikennelautakunta päätti 29.3.2016 § 6, että joukkoliikenne järjestetään Padasjoella 10.2.2017 alkaen markkinaehtoisesti. Padasjoelta ei ole nykyisillään tarjolla viikonloppu- eikä iltavuoroja.

Hollolan ja Kärkölän kuntien osalta joukkoliikennelautakunta päätti 17.4.2018 § 16, että joukkoliikenne järjestetään kyseisten kuntien alueella bruttomallilla 1.7.2019 alkaen.

Joukkoliikennelautakunta päätti 24.9.2019 järjestää Asikkalan kunnan ja sieltä Lahteen suuntautuvat julkisen henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Asikkalan kunnan järjestämistavaksi valitaan bruttomalli.

Joukkoliikenne on järjestetty:

Bruttomallilla Heinolassa, Hollolassa, Kärkölässä, Lahdessa ja Orimattilassa, sekä Asikkalassa 1.7.2020 alkaen.

Markkinaehtoisesti joukkoliikenne hoidetaan Hartolan, Padasjoen ja Sysmän alueilla sekä Asikkalassa 30.6.2020 saakka.

Sysmässä ja Asikkalassa joukkoliikennettä ei ole syntynyt tarpeeksi markkinaehtoisesti. Näille alueille on hankittu täydentävää ostoliikennettä. Padasjoelle ei ole markkinaehtoisesti syntynyt lainkaan palveluntarjontaa iltaisin tai viikonloppuisin.

Palvelutaso

Joukkoliikennelautakunta on päättänyt kokouksessaan 8.11.2011 § 27 määritetyn palvelutason noudatettavaksi toimialueellaan harjoitettavassa linja-autoliikenteessä. ”Päijät-Hämeen joukkoliikenteen palvelutaso 8.11.2011” perusteella.

”Lahden paikallisliikennealueelle mukaan lukien Hollolan ja Nastolan kuntakeskukset ja niiden välittömät lähialueet määritellään nykyisestä korotettu palvelutaso eli kilpailutaso. Muilla seudun alueilla ja yhteysväleillä tavoitellaan pääsääntöisesti nykytilanteen mukaista palvelutasoa. Tämä tarkoittaa korkeaa tavoitetasoa Lahden ja Heinolan sekä Orimattilan kuntakeskusten välisessä liikenteessä ja korkeaa perustasoa Heinolan paikallisliikenteessä sekä Lahden ja Asikkalan kuntakeskusten välisessä liikenteessä. Muiden kuntakeskusten välisessä sekä kuntakeskusten ja merkittävimpien kylien välisessä liikenteessä tavoitellaan perustasoa ja muussa kuntakeskusten ja kylien välisessä liikenteessä minimitasoa.”

Padasjoelle esitetty perustaso on tähän mennessä toteutunut markkinaehtoisesti kouluvuoden aikana. Kesäaikana Padasjoen ja Lahden välinen liikenne on hankittu täydentävin ostoin.



Palvelutasot Lahden seudun liikenne LSL						
Liikennöintiäika	I Kilpailutaso	II Korkea tavoitetaso	III Tavoitetaso	IV Korkeampi perustaso	V Perustaso	VI Minimitaso
ma-to	5:30-23:00	6:00-23:00	6:00-22:00	6:00-21:00	7:00-17:00	8:00-16:00
pe	5:30-01:00	6:00-23:00	6:00-22:00	6:00-21:00	7:00-17:00	8:00-16:00
la	7:00-01:00	8:00-23:00	8:00-22:00	kysyntä	mahdollisesti	-
su	9:00-23:00	9:00-23:00	12:00-22:00	kysyntä	mahdollisesti	-
Vuoroväli (min)						
ruuhka	10-20	15-30	60	60		
arkipv	10-20	30	60-90	60-120	1-5 vuoroa	1-2 krt/viikko
la	10-20	30	90	-		
su	30	30	120	-		
ilta	30	60	120	60-120		
yö	60	60	-	-		

Taulukko 1 Palvelutasomääritelmät Lahden seudullisessa liikenteessä

Käytössä olevat lippu- ja maksujärjestelmät

Waltti on pienten- ja keskisuurten kaupunkien lippu- ja maksujärjestelmä, jonka omistavat yhdessä toimivaltaiset viranomaiset, HSL ja LMJ Oy.

Lisäksi käytössä on ollut Oy Matkahuolto Ab. ylläpitämä viiveajan lippu- ja maksujärjestelmä siihen saakka kunnes Waltti on saatu käyttöön helmikuussa 2016. Viiveajan lippu- ja maksujärjestelmästä ei päästy eroon, kun viiveajalla käytetty seutulippualue on ollut laajempi kuin Waltissa käytettävä toimivaltaviranomaisen alue. Seutulippualueeseen kuului Päijät-Hämeen kuntien lisäksi Iitti, Joutsa, Myrskylä, Mäntsälä ja Pukkila. Näiden kuntien osalta lippujärjestelmä kuuluu Uudenmaan ELY-keskukselle, eikä heillä ole Waltti lippujärjestelmä käytössä.

Oy Matkahuolto Ab:n seutulippujärjestelmä irtisanottiin kuitenkin joukkoliikennelautakunnan kokouksessa 17.4.2018 § 15, sillä kahden samankaltaisen lippu- ja maksujärjestelmän ylläpitäminen ei ole taloudellisesti järkevää. Oy Matkahuolto Ab:n seutulippujärjestelmä on ollut kallis ylläpidettävä kunnille. Vuonna 2015 Lahden toimivaltainen viranomaisen maksoi yli 21 % saaduista seutulipun lipputuloista Matkahuollolle pelkinä kuukausimaksuina ja provisioina. Korvaavana järjestelmänä Lahden seudullisen joukkoliikenneviranomaisen alueella on Waltti lippu- ja maksujärjestelmä.

Waltti on monipuolinen matkakortti, jonka arvolla voi matkustaa myös muissa Waltti-kaupungeissa. Matkahuollon tuotteilla tätä ei voi tehdä. Lisäksi Waltilla saa maksuttoman vaihdon Lahden seudun liikenteessä, Matkahuollon lipuilla vaihtoa ei saa.

Kustannusten jakaminen

Joukkoliikenteen kustannukset on jaettu kuntakohtaisesti ennalta sovittujen prosenttien mukaan.

Lahden seudullisessa liikenteessä on tarkoituksena ollut tulevaisuudessa muuttaa kuntakohtaisia jakoperusteita kuntalaisten tekemien matkojen suhteessa, kun matkustuksesta on saatu kerättyä riittävästi dataa. Waltissa on mahdollista saada kuntalaistieto niiden osalta joilla on henkilökohtainen Waltti-kortti käytössään.

Toimintakulut

Kunnan maksamiin kustannuksiin kuuluvat lisäksi Lahden seudullisen viranomaisen toiminnan järjestämisestä aiheutuvat toimintakulut. Nämä kustannukset jaetaan kuntien kesken kunnan asukasluvun perusteella. Tällaisia kustannuksia ovat mm. henkilöstökustannukset, lippu-, maksu- ja



informaatiojärjestelmien ylläpito, asiakaspalvelun, tiedottamisen sekä markkinoinnin aiheuttamat kustannukset. Noin puolet Padasjoen maksamista toimintakuluista koostuu viranomaisen henkilöstökustannuksista.

Taulukko 2 Padasjoen maksamat toimintakulut

	2014	2015	2016	2017	2018
Kiinteät kustannukset (alv 0 %)	6 528,46 €	4 315,51 €	8 982,64€	6361,97€	7445,20€

Markkinaehtoinen malli Padasjoella

Joukkoliikennelautakunta pyysi toimivalta-alueensa kuntia ilmoittamaan kantansa joukkoliikenteen järjestämistavasta kokouksessaan 4.9.2012 § 27.

Padasjoen kunnanhallitus antoi lausuntonsa kokouksessaan 15.10.2012 § 137:

Padasjoen kunta toteaa lausunnossaan tällä hetkellä näyttävän erittäin todennäköiseltä, ettei markkinaehtoista liikennettä synny (Lahden ydinkeskustaa lukuun ottamatta) tai ainakin lippujen hinnat (mm. seutulippu) markkinaehtoisessa järjestelmässä kohoavat jopa kaksinkertaisiksi. Lausuntopyyntöissä annetuista vaihtoehdoista kannatettavin on PSA:n mukaiseen hankintamenettelyyn pohjautuva nettomalli eli käyttöoikeussopimusmalli.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päätti kokouksessaan 29.11.2012 § 32, että Padasjoen kunnan alueella hoidettavan liikenteen järjestämistavasta päätetään myöhemmin voimassa olevien siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeutuessa.

Niemisen Linjat Oy:n siirtymäajan liikennöintisopimus päättyi 10.2.2017.

Padasjoen kunnanhallitus päätti kokouksessaan 5.10.2015 § 139, että Padasjoen suunnan liikenne järjestetään pääsääntöisesti markkinaehtoisesti. Jos markkinaehtoinen liikenne ei riitä takaamaan haluttua palvelutasoa, voidaan lisäksi tehdä lisäostoja. Hankintatapoja ovat tilaaja-tuottaja-malli, käyttöoikeussopimus ja yritysaloitteinen PSA.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päätti Padasjoen päätöksen pohjalta kokouksessaan 29.3.2016 § 6, että Padasjoen suunnan joukkoliikenne järjestetään markkinaehtoisesti ja sitä täydennetään tarpeen mukaan muilla hankintatavoilla yhteistyössä Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisen kanssa.

Markkinaehtoisesti syntyneet vuorot

Niemisen Linjat Oy haki silloisen joukkoliikennelain mukaista reittiliikennelupaa Lahti-Vääksy-Padasjoki -välille 13.2.2017-31.12.2026 siirtymäajan liikennöintisopimuksen jatkoksi. Hakemus koski seuraavia vuoroja:

M-P+ klo 6:15 Padasjoki-Vääksy-Lahti
 M-P+ klo 7:00 Padasjoki-Vääksy-Lahti
 M-P+ klo 9:30 Padasjoki-Vääksy-Lahti
 M-P+ klo 11:25 Padasjoki-Vääksy-Lahti
 M-P+ klo 13:45 Padasjoki-Vääksy-Lahti

M-P+ klo 7:25 Lahti-Vääksy-Padasjoki
 M-P+ klo 8:20 Lahti-Vääksy-Padasjoki
 M-P+ klo 11:20 Lahti-Vääksy-Padasjoki



M-P+ klo 13:35 Lahti-Vääksy-Padasjoki

M-P+ klo 16:15 Lahti-Vääksy-Padasjoki

Joukkoliikennelautakunta päätti myöntää reittiliikenneluvan hakemuksen mukaisesti kokouksessaan 21.6.2016 § 16. Joukkoliikennelautakunta hyväksyi myös korjaukset aikatauluihin yllämainittujen vuorojen mukaisiksi kokouksessaan 25.8.2016 § 28. Vuorotarjonta on pysynyt samana.

Lisäksi Koiviston Auto Oy liikennöi viikonloppuisin Jyväskylä/Jämsä-Helsinki -vuoroja Padasjoen ja Lahden kautta seuraavasti:

	La	La	La ja su	Su
Jyväskylä	9:00			10:20
Jämsä	10:00	13:30	15:45	11:15
Padasjoki	11:00	14:30	16:45	12:15
Lahti	11:50	15:20	17:40	13:20
Helsinki		17:00	19:15	15:00

	La	La ja su	La ja su
Helsinki		11:00	17:00
Lahti	9:40	12:30	18:30
Padasjoki	10:30	13:30	19:30
Jämsä	11:30	14:40	20:30
Jyväskylä			21:30

Hankinnat

Kesäajaksi ei ole syntynyt liikennettä markkinaehtoisesti siirtymäajan liikennöintisopimuksen päätyttyä keväällä 2017. Kesästä 2017 lähtien kesäksi on hankittu suorahankintana vuoroja Padasjoen ja Lahden välille Niemisen Linjat Oy:ltä.

Kesällä 2017 hankittiin kuusi meno-paluu-vuoroa. Kustannuksiksi sovittiin yhteensä 10 000 euroa (alv 0%), josta Hollolan kunnan osuus oli 2 000 euroa, Asikkalan kunnan osuus 3 000 euroa ja Padasjoen osuus 5 000 euroa.

Kesäksi 2018 hankittiin neljä meno-paluu-vuoroa. Kustannuksiksi sovittiin yhteensä 8 000 euroa (alv 0%), josta Hollolan kunnan osuus oli 1 600 euroa, Asikkalan osuus 2 400 euroa ja Padasjoen osuus 4 000 euroa.

Kesäksi 2019 hankittiin neljä meno-paluu-vuoroa. Aiemmistä kesistä poiketen liikennöitsijän kassa sovittiin, että vuorot eivät aja Paimelantien kautta pienistä matkustajamääristä johtuen. Kustannuksiksi sovittiin 14 000 euroa, josta Asikkalan kunnan osuus oli 4 500 euroa ja Padasjoen osuus 9 500 euroa.

Syksyllä 2019 Niemisen Linjat Oy ilmoitti lopettavansa loma-aikojen vuorot kannattamattomina. Joukkoliikennelautakunta päätti kokouksessaan 19.11.2019 hankkia joului- ja talvilomien vuorot lukuvuodelle 2019-2020 hintaan 5 000 euroa (alv 0%). Padasjoen kunta vastaa vuorojen kustannuksista.

Kokemukset markkinaehtoisesta mallista

Padasjoella markkinaehtoinen malli on ollut tähän mennessä toimiva ja edullinen kunnan tarpeisiin. Markkinaehtoisesti on syntynyt tarpeeksi vuoroja täyttämään joukkoliikennelautakunnan päättämän palvelutason kouluvuoden aikana. Kesäajalle ei ole syntynyt markkinaehtoista liikennettä, vaan kesälomalle ja lukuvuoden 2019-2020 joului- ja talvilomille on hankittu liikennettä suorahankintana Niemisen Linjat Oy:ltä.



Lisäksi Padasjoen kunta on epäsuorasti subventoinut markkinaehtoista liikennettä tarjoamalla asukkailleen palveluseteliä.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päätti kokouksessaan 24.9.2019 § 37 Asikkalan kunnan lausunnon perusteella, että Asikkalan kunnassa ja sieltä Lahteen suuntautuvassa liikenteessä sovelletaan palvelusopimusasetusta ja hankitaan joukkoliikenne bruttomallilla. Asikkalaan suuntautuvan markkinaehtoista liikennettä täydentävän liikenteen sopimus päättyy 30.6.2020. Tämän myötä Asikkalan vuorotarjonta tullaan kilpailuttamaan bruttomallilla talven ja kevään 2020 aikana.

Asikkalan bruttomalliin siirtymisen myötä myös naapurikunnista Asikkalan kautta Lahteen suuntautuvan markkinaehtoisen liikenteen mahdollisuudet heikentyvät. Markkinaehtoinen liikenne on mahdollista, kunhan se ei aiheuta haittaa bruttomallilla hankituille vuoroille. Matkustajat kuitenkin todennäköisesti valitsevat luontevasti viranomaisen hankkiman liikenteen, sillä tässä liikenteessä käy Waltti-matkakortti ja nämä vuorot löytyvät LSL:n aikatauluvihkosta. Vääksystä kyytiin nousevat matkustajat tuovat tärkeän osan lipputuloista myös naapurikunnista liikennöivien liikennöitsijöiden vuoroihin ja siten taloudelliset näkymät markkinaehtoisesti liikennöimiseen ovat heikot.

Niemisen Linjat Oy on alustavasti ilmoittanut, ettei aio jatkaa liikennöintiä markkinaehtoisesti. Padasjoelle saakka suuntautuvat vuorot voidaan hankkia samassa kilpailutuksessa Asikkalan vuorojen kanssa.

Liikennöntikustannukset

Taulukko 3 Kesän Padasjoki-Lahti-liikenteen kustannukset €, alv 0%

	2017	2018	2019
Asikkala	3 000	2 400	4 500
Hollola	2 000	1 600	
Padasjoki	5 000	4 000	9 500
yhteensä	10 000	8 000	14 000

Palveluseteli

Padasjoen kunnanhallitus päätti kokouksessaan 6.2.2017 § 32 käynnistää kokeilun joukkoliikenteen palvelusetelistä ajalle 1.3.2017-31.5.2018. Lisäksi käytössä oli optiovuosi toukokuun 2019 loppuun.

Palvelusetelillä voi ostaa Matkahuollon 42 matkan sarjalipun. Palvelusetelin arvo on 90 euroa, kun matka on alle 40 kilometriä ja 150 euroa, kun matka on yli 40 kilometriä. Palvelusetelin kustannukset ovat olleet vuosittain noin 30 000 euroa. Palvelusetelin kustannuksiin ei myönnetä joukkoliikenteen valtionavustusta.

Valtionavustus

Joukkoliikenteen rahoitus koostuu valtion ja kuntien rahoituksesta. Traficom myöntää joukkoliikenteen valtionavustuksen keskisuurille kaupunkiseuduille, joihin Lahden viranomaisalue myös kuuluu. Avustuksen edellytyksenä on, että hakija on laatinut aiesopimuksen joukkoliikenteen kehittämisohjelman toteuttamisesta siten, että niissä tavoitteena on houkutteleva joukkoliikenteen palvelutaso. Valtionavustusta voidaan myöntää enintään 50 prosenttia hyväksyttävistä kustannuksista. Valtionavustukseen hyväksyttävänä kustannuksina pidetään palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen ostoista, hintavelvoitteen korvaamisesta ja joukkoliikenteen kehittämisestä aiheutuneita kustannuksia. (Traficom 2019)

Vuonna 2015 Liikennevirasto laati selvityksen joukkoliikenteen valtionrahoituksesta. Selvityksen perusteella valtionavustuksen jakokriteerejä päätettiin selkeyttää. Keskisuurille kaupunkiseuduille 70% rahoituksesta myönnetään asukasluvun perusteella ja 30% kuntien oman rahoitusosuuden perusteella. Uusi rahoitustapa



on tullut voimaan asteittain vuosien 2016-2019 aikana. Vuonna 2019 on uusi tapa jo kokonaisuudessaan käytössä.

Myönnettävän valtionavun suuruus riippuu kokonaan Valtion myöntämistä määrärahoista. Valtionavun suuruus on vähentynyt vuosittain. On hyvä kuitenkin huomata, että uuden mallin mukaan lasketussa jakomallissa Lahden seudullinen viranomaislainen on ollut nettovoittaja saadun valtionavun suuruudessa. Lahden seudun joukkoliikenneviranomaiselle myönnetty valtionavun summa on ollut joko samansuuruinen tai vähän edellisvuotta suurempi.

Padasjoen joukkoliikenteen kustannukset, joihin valtionavustusta on myönnetty, ovat koostuneet pääosin kunnan itse hankkimasta palveluliikenteestä. Vuoteen 2016 saakka Padasjoki sai valtionavustusta myös seutulipun subventointiin. Vuodesta 2017 lähtien Niemisen Linjat Oy on ajanut markkinaehtoisesti eikä ole hyväksynyt seutulippua vuoroillaan. Tämän vuoksi seutulipusta ei myöskään ole aiheutunut kustannuksia.

Padasjoelle ei voida maksaa valtionavustusta täysimääräisesti uuden rahoitustavan mukaisesti, koska tällöin Padasjoen saama valtionavustus ylittäisi 50% kunnan omista kustannuksista, mikä on kiellettyä.

Taulukko 4 Joukkoliikenteen valtionavustukset Padasjoen kunnalle

	2014	2015	2016	2017	2018
Valtionavustus, €	8 814,77	10 967,41	12 065,37	1 126,45	731,69
Osuus kunnan kustannuksista	48%	32%	36%	12%	5%

Bruttomalli Padasjoella

Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä linja-autoliikenteen järjestämistavoista (2012) on todettu, että Bruttomalli soveltuu hyvin

- runsasväkisille kaupunkiseuduille ja suuriin kaupunkeihin, joissa on suuret volyymit ja tiheät yhteydet,
- jos liikenne halutaan järjestää tiiviissä yhteydessä maankäytön- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa ja
- jos tavoitteena on yhtenäinen joukkoliikennejärjestelmä.

Lisäksi bruttomalli soveltuu hyvin esimerkiksi kuntien järjestämiin pääosin lakisääteisiä kuljetuksia hoitaviin vuoroihin, joissa ei ole mahdollisuuksia lisätä matkustajamäärää ja näin ollen yrittäjän saamaa lipputuloa. Bruttomalli soveltuu huonosti alueille, joissa liikenteenharjoittajien välistä kilpailua ei todennäköisesti saada syntymään esimerkiksi yritysten liian pienen määrän takia.

Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä bruttomallin plussiksi on todettu:

- Malli mahdollistaa alueelle yhtenäisen lippujärjestelmän (toimivaltaisen viranomaisen näkökulma, matkustajan näkökulma)
- Malli varmistaa toimivaltaisen viranomaisen päättämän ja tasapuolisen palvelutason toteutumisen (toimivaltaisen viranomaisen ja matkustajan näkökulma)
- Lippu- ja maksujärjestelmä on toimivaltaisen viranomaisen järjestettävissä ja maksatusprosessi on läpinäkyvä (toimivaltaisen viranomaisen näkökulma)
- Viranomaislainen saa koko ajan suoraan tietoa matkustajamäärästä (toimivaltaisen viranomaisen näkökulma)
- Alueen liikenteen suunnittelu kokonaisuutena ja liikennesuunnittelun yhteysmaankäytön, palvelujen ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun (toimivaltaisen viranomaisen näkökulma)
- Suunnittelu voidaan optimoida matkustajan näkökulmasta (toimivaltaisen viranomaisen ja matkustajan näkökulma)



- Tiedetään mitä tilataan ja mitä tarjotaan (toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan näkökulma)
- Verrattuna käyttöoikeussopimusmalliin mallissa tarjousten laadinta yleensä melko yksinkertaista eikä sido kohtuuttomasti resursseja (liikenteenharjoittajan näkökulma)
- Koska yrityksellä ei ole lipputuloriskiä, tarjoukset voidaan laskea pienemmällä riskikatteella (toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan näkökulma)
- Tarjousten vertailu helpompaa kuin alueellisessa käyttöoikeussopimuksissa (toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan näkökulma)
- Mahdollistaa uudet tilaajan palveluinnovaatiot (toimivaltaisen viranomaisen näkökulma)
- Sopimuskohteet voidaan rajata niin, että saadaan tarjouksia sekä pieniltä että suurilta palveluntuottajilta. (liikenteenharjoittajan näkökulma)
- Tarjousten laatiminen ja vertailu helpompaa kuin muissa malleissa (toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan näkökulma)
- Joustavampi kuin muut mallit sopimusaikana tapahtuvien muutosten suhteen (liikenteenharjoittajan ja toimivaltaisen viranomaisen näkökulma)

Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä bruttomallin miinuksiksi on todettu:

- Malli ei kannusta hyödyntämään yritysten reitti- ja aikataulusuunnitteluosaamista (liikenteenharjoittajan näkökulma)
- Linjaston tuottavuutta ei yleensä optimoida työvuorosuunnittelun ja autokiertojen kannalta (liikenteenharjoittajan näkökulma)
- Ei kannusta yrityksiä kehittämään palveluinnovaatioita (liikenteenharjoittajan näkökulma)
- Yrityksen liikkumavara ja mahdollisuudet toiminnan kehittämiseen pieni (liikenteenharjoittajan näkökulma)
- Yritysten toiminta kapeutuu (liikenteenharjoittajan näkökulma)
- Liikenteen suunnittelu vaatii viranomaisen resursseja (toimivaltaisen viranomaisen näkökulma)
- Suuria hankintakohteita käytettäessä on vaarana monopolin syntyminen (toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan näkökulma)
- Edellyttää bonus- ja sanktiojärjestelmiä (toimivaltaisen viranomaisen näkökulma)

Padasjoki hyötyisi viranomaisen järjestämästä brutto- tai nettomallista siten, että alueen vuorotarjonta varmistuisi ja sitä pystyttäisiin suunnittelemaan kuntalaisten ja työpaikkojen tarpeita vastaaviksi. Kunnan ei myöskään tarvitsisi enää tarjota palveluseteliä kuntalaisille.

Bruttomallin haasteina on mainittu, että yritysten reitti- ja aikataulusuunnitteluosaaminen jää hyödyntämättä. Kuitenkin Lahden viranomaisalueella on jo tällä hetkellä suurimmalta osin bruttomalli käytössä ja siten viranomaisella itsellään on merkittävästi reitti- ja aikataulusuunnitteluosaamista sekä resursseja siihen käytettävissä. Netto- ja osittain markkinaehtoinen malli eivät ole tähän mennessä tuottanut liikennöitsijöiden palveluinnovaatioita. Joukkoliikenteen palvelun parantaminen on ollut pääosin viranomaisen hallussa. Merkittävimpiä menneiden ja tulevien vuosien kehittämiskohteita ovat olleet mm.:

- Lippujärjestelmän kehittäminen, kuten yhtenäiset liput koko seudulla, mobiililippu, päivälippu, seniorialennus, työsuhdematkalippu, ja tulevaisuudessa tunnistepohjainen lippujärjestelmä
- Informaatiojärjestelmän kehittäminen, kuten reittioppaat, avoin data ja tulevaisuudessa bussien reaaliaikainen seuranta

Nettomalliin verrattuna bruttomallissa on ollut helpompaa kehittää joukkoliikennettä mm. lippujen hinnoittelun kautta. Mikäli lippujen hintoja lasketaan ja lipputulot putoavat merkittävästi, joudutaan nettomallissa korvaamaan liikennöitsijälle lipputulosten alenema.

Liikennöintikustannukset

Bruttomallissa kunnan kustannuksiksi jää liikenteestä sen nettokustannukset. Nettokustannukset saadaan, kun liikennöintikustannuksista vähennetään lipputulot. Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päätti



kokouksessaan 19.11.2019 § 47, että joukkoliikenteen nettokustannukset jaetaan kuntien kesken nousujen suhteessa. Kustannustenjakomalli otetaan käyttöön vuoden 2020 alusta lähtien.

Tässä bruttokustannukset on arvioitu nykyisten Niemisen Linjat Oy:n liikennöimien vuorojen osalta. Lisäksi on arvioitu kustannukset yhdelle iltapäivän lisävuoroparille, joka lähtisi Padasjoelta Lahteen klo 16:00 ja Lahdesta Padasjoelle klo 17:15.

Kustannusarvio sisältää vuorojen bruttokustannukset kokonaisuudessaan. Kustannuksista ei ole vähennetty lipputuloja, jotka tulisivat kunnille bruttomallissa. Lisäksi kustannukset jaettaisiin kuntien kesken kuntalaisten matkustuksen mukaan.

Kesäkauden bruttokustannusarvio on noin 40 000 – 50 000 euroa.

Lipputuloja ei voida arvioida, sillä tieto markkinaehtoisten vuorojen matkustajamääristä on ainoastaan liikennöitsijällä. Voidaan kuitenkin olettaa, että liikennöitsijä ei ole ajanut vuoroja tappiolla.

Taulukko 5 Bruttokustannusarvio talvikauden vuoroista nykyisen Lahti-Asikkala nettomallin sopimuksen hinnoilla

Talvikauden kustannus nykyisen Vääksyntien sopimuksen hinnoilla					
	hinta	suoritteet			
autopv	338,15 €	2	676,30 €		
km	0,69 €	584	402,96 €		
tunti	32,42 €	15,333	497,10 €		
			1 576,36 €	hinta/pv	
Koulupäivän hinta 1576€, jos sillä laskee kaikki talvikauden päivät, niin kokonaiskustannus on					
päiviä	210			yht.	331 034,73 €
Mikäli lisätään vuoro klo 16:15 Lahdesta Padasjoelle					
autopv	338,15 €	2	676,30 €		Lisävuorolla
km	0,69 €	700,8	483,55 €		
tunti	32,42 €	18,66	604,96 €		
			1 764,81 €		
Koulupäivän hinta 1765€, jos sillä laskee kaikki talvikauden päivät, niin kokonaiskustannus on					
päiviä	210			yht.	370 609,93 €



Taulukko 6 Bruttokustannusarvio talvikauden vuoroista nykyisen kohteen 7 Heinola-Orimattila bruttomallin sopimuksen hinnoilla

Nykyisen kohde 7 hinnoilla			
	hinta	suoritteet	
autopv	191,26 €	2	382,53 €
km	0,63 €	584	366,17 €
tunti	31,26 €	15,333	479,28 €
			1 227,97 € hinta/pv
Koulupäivän hinta koko talvikaudelle			
päiviä	210		yht. 257 874,73 €
Mikäli lisätään vuoro klo 16:15 Lahdesta Padasjoelle			
autopv	191,26 €	2	382,53 €
km	0,63 €	700,8	439,40 €
tunti	31,26 €	18,66	583,27 €
			1 405,20 €
Koulupäivän hinta koko talvikaudelle lisävuoropari huomioiden			
päiviä	210		yht. 295 092,81 €

Kehittämiskohteet

Bruttomallissa liikennettä voi kehittää kunnan haluamalla tavalla. Liikennettä voi esimerkiksi lisätä aikoihin, jolloin on eniten kysyntää, kuten ruuhka-aikoina arkinen, tai aikoihin, jolloin vuorotarjontaa on vähemmän, kuten viikonloppuisin, iltaisin tai kesäisin. Lisäksi kunnan koululaisliikenteen voi muuttaa Hollolan ja Orimattilan tapaan kaikille avoimeksi joukkoliikenteeksi, jolloin myös taajamien ulkopuolelta joukkoliikenteen palvelut ovat saavutettavissa aamuisin ja iltapäivisin koulu- ja työmatkaliikenteen aikaan.

Myös erilaiset palvelu- ja kutsujoukkoliikennemahdollisuudet ovat kehittyneet. Kutsujoukkoliikenteellä voi korvata esimerkiksi hiljaisemman ajan tai alueen vuorotarjonnan. Kutsujoukkoliikenteellä voi tarjota esimerkiksi mahdollisuuden jatkaa Vääkystä matkaa Padasjoelle kohtuullisin kustannuksin.

Yhteenveto

Päijät-Hämeessä Lahden kaupunki toimii joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena. Viranomaisen alueella on käytössä markkinaehtoinen malli Hartolan, Padasjoen ja Sysmän kuntien alueella sekä bruttomalli Asikkalan (1.7.2020 alkaen), Heinolan, Hollolan, Kärkölan, Lahden ja Orimattilan kuntien alueella. Lisäksi Sysmä-Vääkys-Lahti-välin liikennettä on täydennetty nettomallin ostoliikenteellä.

Toimiva ja menestyvä joukkoliikenne on elinvoimaisten kaupunkien ja kuntien menestyksen elinehto. Yksityisautoilua ei voida ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi pitää enää ensisijaisena kulkumuotona. Joukkoliikenteen matkustajamäärät saadaan kasvuun panostamalla joukkoliikenteeseen taloudellisesti ja pitkäjänteisesti kehittämällä.

Laki liikenteen palveluista edesauttaa digitalisaation ja MaaS-palveluiden (Mobility as a Service – liikkuminen palveluna) syntymistä etenkin kaupunkiseuduille. MaaS-palveluissa liikkumisen eripalvelut kootaan yhdelle alustalle, josta asiakas voi niitä ostaa itselle sopivalla tavalla. Liikkumisen eri palveluita ovat mm. taksikyydit, kutsujoukkoliikenne, joukkoliikenteen liput, yhteiskäyttöautot ja kaupunkipyörät. Kun nämä palvelut kootaan yhdeksi paketiksi, puhutaan MaaS-palveluista.



Markkinaehtoinen malli on tähän mennessä ollut sopiva liikenteen järjestämistapa Padasjoen kunnalle, mutta markkinaehtoiset vuorot ovat loppumassa Asikkalan vuorojen siirtyessä bruttomalliin. Tämän vuoksi myös Padasjoen kunnan täytyy hankkia joukkoliikennettä EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Bruttomalli on käytössä myös muissa alueen kunnissa. Bruttomalli mahdollistaa joukkoliikenteen palveluiden kehittämisen asiakaslähtöisesti, kuitenkin kunnan resurssit huomioon ottaen.



**Lahden kaupunki**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 9

Joukkoliikenteen viestintä- ja markkinointisuunnitelma 2020

D/393/08.01.00.00/2020

Asian valmistelija /
Lisätietojen antaja

Joukkoliikennesuunnittelija Maria Niemi p. 044 416 3902

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Päätösehdotus

Kaupungininsinööri Jukka Lindfors

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää hyväksyä joukkoliikenteen markkinointi- ja viestintäsuunnitelman vuodelle 2020.

Perusteluosa

Lahden seudullinen joukkoliikenneviranomaisen tavoitteena on matkustuksen suosion kasvattaminen. Matkamäärien suotuisaa kehitystä edistetään linjaston ja palvelujen kehittämisen lisäksi myös viestinnän ja markkinoinnin keinoin. Suunnitelmallisella ja pitkäjänteisellä viestinnällä pyritään vaikuttamaan asukkaiden joukkoliikennettä koskeviin arvoihin, asenteisiin ja mielikuviin ja sitä kautta luomaan joukkoliikenteelle positiivista nostetta.

Joukkoliikenteen markkinoinnin ja viestinnän vuoden 2020 painopiste on muutosviestinnässä. Vuoden aikana alkaa uudelleen kilpailutettua liikennettä, ja liikennöinnissä tapahtuvista muutoksista on tärkeää viestiä matkustajille. Vuodelle 2020 on jo tiedossa laajoja työmaita, joiden vuoksi joukkoliikenne joudutaan ohjaamaan poikkeusreiteille. Viestinnän keinoin ohjataan ja opastetaan asiakkaita muutostilanteissa oikeille pysäkeille.

Kevään aikana Lahden kaupunki pilotoi uudenlaista työsuhdematkalippua ja WalthiPRO-järjestelmää. Tavoitteena on päästä markkinoimaan työsuhdematkalippua muille alueen yrityksille ja organisaatioille viimeistään syksyllä 2020.

Joukkoliikenneviranomaisen on käynnistänyt vyöhyke- ja lippujärjestelmän uudistustyön osana runkolinjastosuunnitelmaa. Työn tavoitteena on selkeyttää nykyistä vyöhyke- ja hinnoittelumallia ja lisätä siten joukkoliikenteen houkuttavuutta. Selvitystyö on vasta alkumetreillä ja vuoden 2020 aikana työstä tiedotetaan tarkemmin sekä osallistetaan matkustajia suunnitteluun.

Runkolinjasto otetaan kokonaisuudessaan käyttöön vuonna 2022 ja kuluvan vuoden aikana jatketaan runkolinjaston brändin ja visuaalisen ilmeen suunnittelua. Työn etenemisestä viestitään matkustajille

**Lahden kaupunki**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 9

muun muassa Lahden seudun liikenteen blogissa.

Muita vuoden 2020 viestinnän ja markkinoinnin teemoja ovat asiakastytyväisyyskyselyt, käyttövoima-asiat, tapahtumayhteistyöt, sekä yhteistyö koulujen kanssa.

Matkustajainformaatiojärjestelmän kehitystöiden aikataulu on vielä avoin, mutta jos kuluvan vuoden aikana työ edistyy siten, että reaaliaikadata saadaan käyttöön, on siitä tiedottaminen yksi tärkeimmistä vuoden aiheista.

Joukkoliikenteen viestintää ja markkinointia leimaa monen asian yhtäaikainen eteneminen ja toisaalta viranomaisesta riippumattomista syistä tapahtuvat muutokset. Viestintää suunniteltaessa jätetään riittävästi resursseja ennalta-arvaamattomiin tiedottamisen tarpeisiin ja säilytetään viranomaisen kyky nopeaan reagoimiseen äkillisissä muutostilanteissa. Viestintäsuunnitelmaa täydennetään ja muokataan tarvittaessa vuoden aikana.

Viestintää tehdään monikanavaisesti verkossa, sosiaalisessa mediassa, printissä ja ulkomainontana. Brändiä ja joukkoliikenteen palveluja tehdään tunnetuksi olemalla näkyvästi mukana alueen tapahtumissa ja tilaisuuksissa. Mukana tapahtumissa ollaan joko lippukampanjalla, fyysisellä esittelypisteellä tai markkinointimateriaalin avulla.

Markkinointiin ja viestintään käytettävä summa sisältyy joukkoliikenteen vuosittaisiin toimintakuluihin. Vuonna 2019 markkinointiin käytettiin noin 10 000 euroa. Jos kuluihin lasketaan kaikki painettu matkustajainformaatio, ovat viestinnän vuosikustannukset noin 45 000 euroa. Vuoden 2020 kustannukset ovat samaa kokoluokkaa kuin aiempina vuosina.

Viestintä- ja markkinointisuunnitelma esitellään tarkemmin kokouksessa.

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimus

Toimenpiteet

Ote: toimivalta-alueen kunnat

**Lahden kaupunki**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 10

Suunnitelma kesäkauden 2020 joukkoliikenteen tarjonnasta

D/331/08.01.00.00/2020

Asian valmistelija /
Lisätietojen antaja

Joukkoliikennesuunnittelija Jukka Järvinen, p. 050 3200 101

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Päätösehdotus

Kaupungininsinööri Jukka Lindfors

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää hyväksyä kesäkauden joukkoliikenteen liikennöintimuutokset esityksen mukaisina. Lautakunta antaa joukkoliikenneyksikölle valtuudet sopia muutoksista liikennöitsijöiden kanssa ja tehdä yksityiskohtaiset aikataulusuunnitelmat.

Perusteluosa

Kaupunkiympäristön palvelualueen joukkoliikenneyksikkö on tehnyt suunnitelman kesäkauden 2020 joukkoliikenteen palvelutarjonnasta.

Kesäkauden liikennöinti alkaa 1.6.2020 ja päättyy 9.8.2020.

Edellisen kesän liikennetarjontaa on tarkistettu saatujen asiakaspalautteiden ja matkustajamääräraportoinnin perusteella, huomioiden talousarvion 2020 määrärahat. Reittimuutoksissa on myös huomioitu tulevan kesän työmaiden vaikutus liikennöintiin.

Keskeiset linjakohtaiset muutokset vuoden 2019 kesäkauden liikenteeseen verrattuna:

Linja 4 (Tiilikangas-Nastola) ajetaan syksyllä 2018 kilpailutetun kohteen 8 autokiertojen mukaisesti. Pieniä aikataulumuutoksia kesään 2019 verrattuna on siis odotettavissa.

Linjan 8 (Tiilijärvi-Herrasmani/Koivukumpu) reitti ajetaan kuten talviliikennekaudella 3.2.2020 alkaen, eli suoraan Ahtialantietä pitkin. Linja 8 ei aja edelliskesän tapaan Kauppiaankadun / Karisman kauppakeskuksen kautta.

Linja 9 (Metsämaa-Nastola) ajetaan syksyllä 2018 kilpailutetun kohteen 8 autokiertojen mukaisesti. Linja 9 aloitti liikennöinnin talvikaudella 12.8.2019.

Linja 11 (Hollola kk-Kauppatori) ajetaan 1.9.2019 tehdyn muutoksen mukaisesti kiertolinjana, joka ajetaan Kauppatorin ja Hollolan kirkon-

**Lahden kaupunki**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 10

kylän väliä vuorotellen Salpakankaan ja Messilän kautta. Aamun ensimmäiset lähdöt aloittavat kesäkaudella Messilästä, kun aikaisemmin linja 11 on lähtenyt Hollolan kirkolta.

Linjan 7 (Karisto-Renkomäki) reitti ajetaan kuten talviliikennekaudella 3.2.2020 alkaen, eli Kariston päätepysäkki sijaitsee Karisman kaupakeskuksen liikenneympyrässä ja linja ajetaan Kariston läpi Nastolantielle ja edelleen Viipurintietä keskustaan. Linja 7 ei aja edelliskesän tapaan Ahtialantietä pitkin. Uusi reitti on runkolinjastosuunnitelman mukainen. Lisäksi linjan 7 lauantain vuorotarjontaa lisätään klo 7-19 välisellä ajalla, jolloin lauantaisin vuoroväli on kaksi kertaa tunnissa edelliskesän yhden sijaan.

Linjan 13 (Niemi-Nikkilä) reitti muuttuu Niemessä Iskun sillan työnaikaisen liikenteenohjauksen vuoksi. Niemessä ajetaan reittiä Niemenkatu-Aniankatu-Mukkulankatu-Vuoripojankatu-Aniankatu-Niemenkatu. Samalla linjan päätepysäkki Niemessä siirtyy Vuoripojankadulle.

Linjan 18 ja 19 (LASSI) arki-iltojen viimeisiä vuoroja ja lauantavuorot jätetään ajamatta vähäisten matkustajamäärien vuoksi.

Linjan 31 (Soltti-Myyntimiehenkatu) reitti muutetaan Iskun sillan työnaikaisen liikenteenohjauksen vuoksi. Niemessä ajetaan reittiä Mukkulankatu-Haapalankatu-Niemenkatu-Aniankatu-Vuoripojankatu-Mukkulankatu ja tiukan aikataulun vuoksi linja ei kierrä Kauppatoria, vaan ajantasauspysäkinä toimii Tevin pysäkki Vesijärvenkadulla.

Linjan 32 (Karjusaari-Saksala) reitti muutetaan Iskun sillan työnaikaisen liikenteenohjauksen vuoksi. Niemessä ajetaan reittiä Mukkulankatu-Haapalankatu-Niemenkatu-Aniankatu-Vuoripojankatu-Mukkulankatu ja tiukan aikataulun vuoksi linja ei kierrä Kauppatoria, vaan ajantasauspysäkinä toimii Tevin pysäkki Vesijärvenkadulla.

Linja 33 Kukkila-Kauppatori ajetaan kesäkaudella talvikauden 2019-2020 aikataulujen mukaisesti.

Kesällä 2018 ja 2019 toteutettua Lapakiston vuorokokeilua ei jatketa kesällä 2020 vähäisten matkustajamäärien vuoksi.

Lisäautojen hankkiminen linjan 7 lauantaihin lisää kesäkauden liikennöintikustannuksia noin 10 000 euroa (alv 0%). Lapakiston vuorokokeilua ei jatketa kesällä 2020, minkä ansiosta säästetään noin 8 000 euroa (alv 0%) ja LASSI-linjojen vuorojen vähentäminen tuo säästöjä noin 6 000 euroa (alv 0%).



3 (3)

Lahden kaupunki

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 10

Kesäkauden 2020 liikennöintikustannukset ovat yhteensä noin 5,2 miljoonaa euroa. Kesäkauden 2020 kustannuksia ei voida suoraan verrata kesäkauden 2019 kustannuksiin, sillä kohde 8 (linjat 4, 8, 9, 11) liikennöitiin edellisenä kesänä eri sopimuksella.

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimus

Toimenpiteet

Otteet: toimivalta-alueen kunnat

**Lahden kaupunki**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 11

Tiedoksi merkittävät asiat

D/26/07.01.03.00.02/2020

Asian valmistelija /
Lisätietojen antaja

Valmistelusihteeri Jaana Hovatov p. 044 416 4037

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Päätösehdotus

Kaupungininsinööri Jukka Lindfors

Lautakunta merkitsee asiat tiedoksi.

Perusteluosa

Lautakunnalle tuodaan tiedoksi joukkoliikennepäällikön viranhaltijapäätökset:

- 0001/2020 Palveluliikenteen hankinta suoramarkintana /
Palveluliikenne Salpaus Oy
- 0002/2020 Mobiililippujen Talvikarnevaalit -alennuskampanja
25.1.–9.2.2020
- 0003/2020 Kohteen 8 aikataulu- ja reittimuutokset sekä lisäauton
hankkiminen linjan 4 autokiertoon

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

-

**Lahden kaupunki**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 12

Muut asiat

D/32/00.02.03.00.00/2020

Asian valmistelija /
Lisätietojen antaja

Joukkoliikennepäällikkö Katja Suhonen, p. 044 416 4658

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Päätösehdotus

Kaupungininsinööri Jukka Lindfors

Lautakunta merkitsee asiat tiedoksi.

Perusteluosa

Tilannekatsaus Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan ajankoh-
taisista asioista

Asiakaspalautteet

Keskustan liikenne eli LIISU2030 tilanne

Kaupunkijoukkoliikenteellä kestävään tulevaisuuteen, iltapäiväsemi-
naari 19.3.2020 (Paikallisliikenneliiton vuosikokousseminaari), jouk-
koliikennelautakunnan jäsenet voivat osallistua.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

-

**Lahden kaupunki**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 13

Aloite Keskussairaalan kadun pysäkin poistamiseksi ja kaikkien linja-autovuorojen ajaminen Hoitajankadun pysäkin kautta

D/378/08.01.00.00/2020

Asian valmistelija /
Lisätietojen antaja

Joukkoliikennepäällikkö Katja Suhonen p. 044 4164658

Päätös

Lautakunta päätti palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi.

Päätösehdotus

Kaupungininsinööri Jukka Lindfors

Lautakunta päättää esittää vastauksenaan Päijät-Hämeen hyvinvointikuntayhtymälle perusteluosan selvityksen.

Käsittely

Varajäsen Laura Heikinheimo teki jäsen Liisa Korpelan kannattamana esityksen, että asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi.

Puheenjohtaja totesi, että oli tehty kannatettu esitys, joten asiasta oli äänestettävä.

Puheenjohtajan ehdotuksesta suoritettiin nimenhuutoäänestys siten, että ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista (esittelijän päätösehdotus) äänestävät JAA ja ne, jotka kannattavat asian palauttamista valmisteluun äänestävät EI.

Suoritettussa nimenhuutoäänestyksessä JAA äänesti 2 jäsentä ja EI 10 jäsentä.

Puheenjohtaja totesi palautusehdotuksen voittaneen äänin 10–2. Asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi.

Äänestyslista liitteenä.

Perusteluosa

Päijät-Hämeen hyvinvointikuntayhtymän terveys- ja sairaanhoitopalveluiden toimialajohtaja Juhani Sand on lähettänyt Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle kirjeen. Hänen mukaansa matka Keskussairaalan kadun pysäkeiltä väliaikaisesti siirtyneelle pääsisäänkäynnille on asiakkaita ajatellen liian pitkä.

Kirjeessä esitetään, että Keskussairaalan kadun pysäkki tulisi poistaa ja kaikkien vuorojen tulisi ajaa Hoitajankadun kautta. Pysäkiltä on matkaa uudelle pääsisäänkäynnille 450 metriä. Hoitajankadun

Lahden kaupunki

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 13

pysäkiltä on matkaa pääsisäänkäynnille noin 70 metriä.

Hoitajankadun pysäkkiä käyttävät linjat 3S, 10, 10S, 11, 35 ja 87. Hoitajankadun kautta kulkee vuoro vähintään kerran tunnissa arkisin klo 5.30-18.30. Ruuhka-aikoina arkisin klo 7-9 ja 15-17 Hoitajankadun kautta liikennöi noin 2-4 vuoroa tunnissa suuntaansa. Hoitajankadulle liikennöivien vuorojen voidaan katsoa olevan riittävä keskussairaalan asiakkaiden tarpeisiin.

Linjat 4 (Tiilikangas-Kauppatori-Nastola) ja 8 (Tiilijärvi-Kauppatori-Herrasmanni/Koivukumpu) eivät aja Hoitajankadun kautta. Kyseiset linjat ovat tärkeimmät Hollolaa palvelevat paikallisliikenteen linjat. Linjojen ajattaminen Hoitajankadun kautta lisäisi ajoaikaa noin 5-10 minuuttia matkustajamääristä riippuen. Tämä heikentäisi hollolalaisille joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kilpailukykyä henkilöautoon nähden. Linjoilla 4 ja 8 tehtiin vuonna 2019 noin 1 072 000 matkaa. Keskussairaalan pysäkeiltä noustiin kyytiin noin 68 000 kertaa, kun taas Hollolan pysäkeiltä nousuja tehtiin noin 195 000 kappaletta. Hoitajankadun pysäkkinousuja oli yhteensä noin 2800 kappaletta.

5-10 minuutin matka-ajan lisäys ei mahtuisi nykyisiin linjojen 4 ja 8 autokiertoihin, vaan linjoille tulisi hankkia lisää autoja, jotta vuorot pysyvät aikataulussa. Lisäautojen kustannus olisi noin 90 000 euroa vuodessa (alv 0%). Lisäksi lisäkustannuksia tulisi pidentyneestä ajomatkasta noin 9 000 euroa vuodessa (alv 0%).

Hoitajankadun kautta kulkevat kaikki pääsisäänkäynnille menevät ajoneuvot, kuten saattoliikenne, taksit, paritaksit ja ambulanssit. Mikäli linjojen 4 ja 8 vuorot ajettaisiin Hoitajankadun kautta, kulkisi kadulla kahdeksan linja-autoa tunnissa lisää, mikä häiritäisi kadun muuta liikennettä. Muu liikenne ja etenkin odottavat henkilöautot tekevät Hoitajankadun ahtaaksi joukkoliikenteelle.

Keskussairaalan kadun pysäkkien poistaminen pidentäisi kävelymatkaa Akuutista lähimmälle bussipysäkille noin 100 metriä. Katospysäkin poistaminen väliaikaisesti ei myöskään ole järkevää.

Lahden kaupungin sähköisen palautekanavan kautta aiheesta on saapunut vain viisi palautetta.

Taloudelliset resurssit, matkustajamäärät ja palautteet huomioon ottaen ei ole järkevää ajaa nykyisten vuorojen lisäksi linjojen 4 ja 8 vuoroja Hoitajankadun kautta.

**Lahden kaupunki**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päätöspäivämäärä

12.02.2020 § 13

Hoitajankadulle liikennöinti on huomioitu tulevassa runkolinjastossa.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

-

Liitteenä

1. Aloite Keskussairaalan kadun pysäkin poistamiseksi ja kaikkien linja-autovuorojen ajaminen Hoitajankadun pysäkin kautta
2. Kooste Päijät-Hämeen keskussairaalan palvelevista vuoroista
3. Äänestyslista

Lähettäjä: Torikka Tiina <Tiina.Torikka@phhyky.fi>
Lähetetty: maanantai 3. helmikuuta 2020 13.34
Vastaanottaja: Kirjaamo_Lahti
Aihe: Lahden seudun joukkoliikennelautakunnalle
Liitteet: Lahden joukkoliikennelautakunta.docx

Hei

Ohessa asia Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan ensi viikon kokoukseen.

Tiina Torikka

johdon assistentti

Terveys- ja sairaanhoitopalvelut ja Yhtymäpalvelut

Päijät-Hämeen hyvinvointikuntayhtymä

Keskussairaalankatu 7, 15850 Lahti

puh. 044 440 6610

tiina.torikka@phhyky.fi

www.phhyky.fi

3.2.2020

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Päijät-Hämeen keskussairaalan uudisrakennushanke RV7 on laajentunut etupihalle 2.1.2020 alkaen.

Tämän johdosta pääsisäänkäynti siirtyi sairaalan pohjoispuolelle psykiatrian rakennuksia vastapäätä.

Lahden kaupunki levensi kesällä 2019 Hoitajankatua ja kadun päähän tehtiin linja-autoille bussipysäkki sekä kääntymispaikka. Bussipysäkiltä on kävelytie ja suojatie merkinnät. Matkaa linja-autopysäkiltä pääovelle on noin 70 metriä.

Nyt linja-autoliikenteen kaikki vuorot eivät kuitenkaan aja Hoitajankadun pysäkin kautta vaan suurin osa vuoroista pysähtyy Keskussairaalan kadun pysäkillä, josta on matkaa uudelle pääsisäänkäynnille 450m.

Matka Keskussairaalan kadulta pääsisäänkäynnille on sairaalan asiakkaita ajatellen aivan liian pitkä eikä myöskään turvallinen rakennustyömaalle lisääntyvän rekka-autoliikenteen takia.

Asiakasliikenteen kannalta tulisi Keskussairaalan kadun pysäkki poistaa ja kaikkien vuorojen tulisi ajaa Hoitajankadun pysäkin kautta.

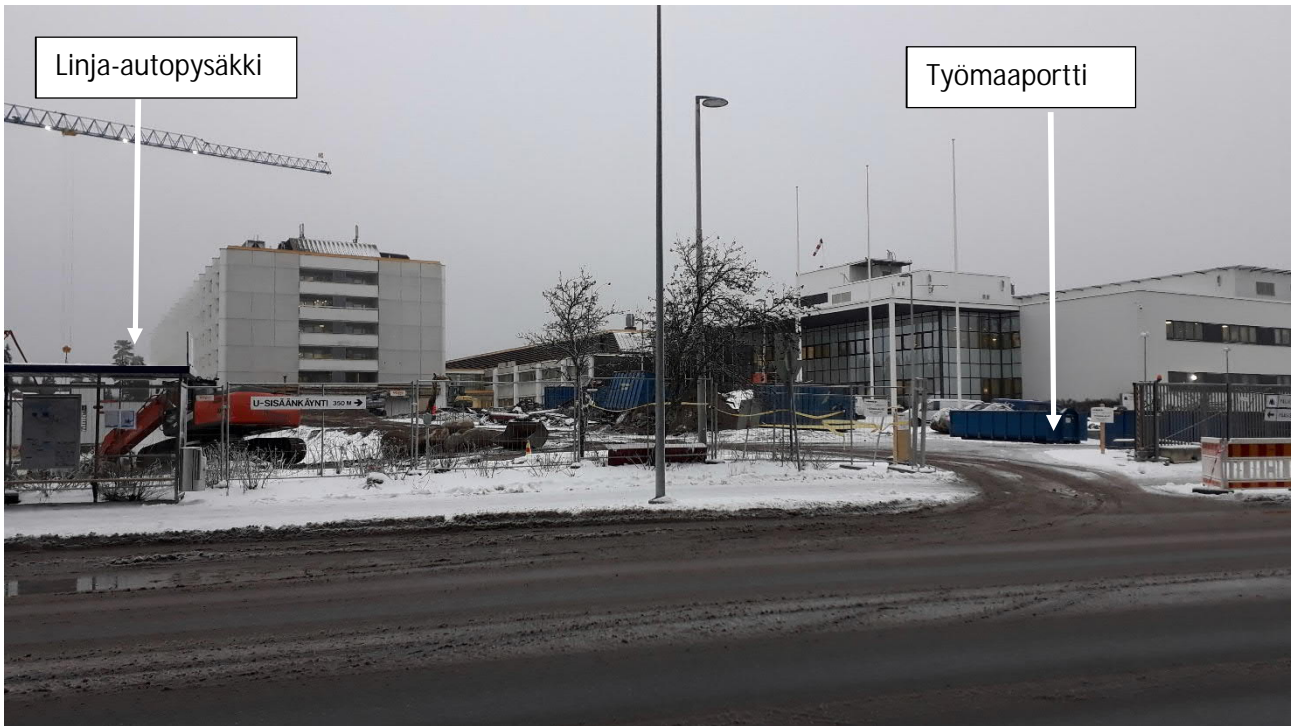
Lahdessa 3.2.2020

Juhani Sand
Toimialajohtaja
Päijät-Hämeen hyvinvointikuntayhtymä
Terveys- ja sairaanhoitopalvelut
Keskussairaalan kadu 7
15850 Lahti
p. +358447195959

Keskussairaalakadun linja-autopysäkki Lahdesta päin tultaessa:



Linja-autopysäkiltä Päiväkirurgian ja A24:n suuntaan mentäessä ylitetään toinen työmaaportti. U-sisäänkäynnille 350 metriä.



LINJA-AUTOLIIKENNE HOITAJANKADULLE

Arkisin, viikonloppuliikennettä ei ole

Ajat arvioituja ohitusajkoja

Hoitajankatu - Kauppatori (87 Matkakeskus)

Linja	11	11	87	10S	11	87	10S	11	11	35	11	35	11	11
Hoitajankatu	5:38	6:38	7:00	7:35	7:38	8:00	8:35	8:38	9:38	10:00	10:38	11:20	11:38	12:38
Kauppatori	5:55	6:55	7:15	7:45	7:55	8:15	8:45	8:55	9:55	10:15	10:55	11:35	11:55	12:55

Linja	35	11	35	87	11	35	10	11	87	35	87	11	11
Hoitajankatu	13:15	13:30	13:50	14:15	14:30	14:50	15:15	15:30	15:45	15:50	16:15	16:30	17:30
Kauppatori	13:30	13:45	14:05	14:30	14:45	15:05	15:30	15:45	16:00	16:05	16:30	16:45	17:45

Kauppatori - Hoitajankatu (87 Matkakeskus)

Linja	11	87	10	35	11	87	10	35	11	87	35	11	35	11
Kauppatori	6:05	6:35	6:25	6:45	7:05	7:35	7:25	7:55	8:05	8:35	8:55	9:05	9:45	10:05
Hoitajankatu	6:18	6:50	6:40	7:00	7:18	7:50	7:40	8:10	8:18	8:50	9:10	9:18	10:00	10:18

Linja	35	11	11	35	11	87	11	10S	11	10S	87	11	10S	11	11
Kauppatori	11:05	11:05	12:05	13:00	13:05	13:40	14:05	14:15	15:05	15:15	15:50	16:05	16:15	17:05	18:05
Hoitajankatu	11:20	11:18	12:18	13:15	13:18	13:55	14:18	14:25	15:18	15:25	16:05	16:18	16:25	17:18	18:18

KESKUSSAIRAALANKATUA KULKEVAT BUSSIT (4 x tunnissa)

Linja	4	4	8	4	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8		
PHKS	4:57	5:27	6:22	6:07	6:37	6:52	7:07	7:22	7:37	7:52	8:07	8:22	8:37	8:52	9:07	9:22	9:37	9:52	10:07	10:22	10:37	10:52	11:07	11:22	11:37	11:52
Kauppatori	5:15	5:45	6:45	6:30	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15

Linja	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8
PHKS	12:07	12:22	12:37	12:52	13:07	13:22	13:37	13:52	14:07	14:22	14:37	14:52	15:07	15:22	15:37	15:52	16:07	16:22	16:37	16:52	17:07	17:22	17:37	17:52
Kauppatori	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	14:45	14:00	15:15	14:30	14:45	15:00	15:15	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15

Linja	4	8	4	8	4	8	4	8	8	4	8	8	4	8	8	4	8	4	8	4	8	4	8	
PHKS	18:07	18:22	18:37	18:52	19:07	19:22	19:37	19:52	20:22	20:37	20:52	21:22	21:37	21:52	22:22	22:37	22:52	23:37	0:00	1:37				
Kauppatori	18:30	18:45	19:00	19:15	19:30	19:45	20:00	20:15	20:45	21:00	21:15	21:45	22:00	22:15	22:45	23:00	23:15	0:00	0:15	2:00				

Linja	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	
Kauppatori	5:25	6:05	6:10	6:35	6:45	7:05	7:15	7:35	7:45	8:05	8:15	8:35	8:45	9:05	9:15	9:35	9:45	10:05	10:15	10:35	10:45	11:05	11:15	11:35	11:45
PHKS	5:40	6:20	6:25	6:50	7:00	7:20	7:30	7:50	8:00	8:20	8:30	8:50	9:00	9:20	9:30	9:50	10:00	10:20	10:30	10:50	11:00	11:20	11:30	11:50	12:00

Linja	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4
Kauppatori	12:05	12:15	12:35	12:45	13:05	13:15	13:35	13:45	14:05	14:15	14:35	14:45	15:05	15:15	15:35	15:45	16:05	16:15	16:35	16:45	17:05	17:15	17:35	17:45
PHKS	12:20	12:30	12:50	13:00	13:20	13:30	13:50	14:00	14:20	14:30	14:50	15:00	15:20	15:30	15:50	16:00	16:20	16:30	16:50	17:00	17:20	17:30	17:50	18:00

Linja	8	4	8	4	8	4	4	8	8	4	8	8	4	8	4	8	4	8	4	8	4	8	
Kauppatori	18:05	18:15	18:35	18:45	19:05	19:15	19:45	20:05	20:35	20:45	21:05	21:35	21:45	22:05	22:45	23:40	0:40						
PHKS	18:20	18:30	18:50	19:00	19:20	19:30	20:00	20:20	20:50	21:00	21:20	21:50	22:00	22:20	23:00	23:55	0:55						

ÄÄNESTYSLISTA**Lahden seudun joukkoliikennelautakunta**pvm 12.2.2020§ 13

JAA = esittelijän ehdotus

EI = palautusesitys

JÄSEN	varajäsen	JAA	EI	Huomautuksia
AARTOLAHTI JOUKO		x		
	Karnaattu Markku			
AIRAMO SARI				
	Heikinheimo Laura		x	
AIRIKKA MATTI			x	
	Vaalajoki Tapio			
HUVINEN KIMMO				poissa
	Tuominen Esa			
JÄRVINEN LASSE			x	
	Ekpa Simon			
KOPO OLAVI			x	
	Nurmi Ville			
KANTANEN SAARA			x	
	Hovi Iida			
HAKONEN SAIJA			x	
	Keskevaari Jarmo			
KORPELA LIISA			x	
	Aaltonen Päivi			
KUUSKOSKI RITVA-MAIJA			x	
	Mattila-Nousiainen Kristiina			
MIKKOLA MARKO				poissa
	Siljander Hannu			
UOTINEN PIIA			x	
	Jokinen Marjo			
VILKMAN MIRA			x	
	Niinimäki Leena			
VAARA ULLA		x		
	Hyppölä Inga-Maija			
		<u>2</u>	<u>10</u>	

OIKAISUVAATIMUSOHJEET JA VALITUSOSOITUS

Liitetään pöytäkirjaan

Lahden kaupunki

Kunnallisasiat

Toimielin:

Kokouspäivämäärä:

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

12.02.2020

MUUTOKSENHAKUKIELLOT

Kieltojen perusteet	Seuraavista päätöksistä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa. Pykälät: 11, 12, 13
	Hallintolainkäyttölaki 5 § 1 mom. /muun lainsäädännön mukaan seuraaviin päätöksiin ei saa hakea muutosta valittamalla. Pykälät ja valituskieltojen perusteet Pöytäkirjan §:n osalta muutoksenhakuoikeus on siten rajoitettu, että kunnallisen virkaehtosopimuksen 26 §:n mukaan viranhaltija ei saa valittamalla hakea muutosta viranomaisen päätökseen tai saattaa sitä oikaisuvaatimuksin tai hallintovalitusasiana käsiteltäväksi siltä osin kuin päätös koskee viranhaltijan palvelussuhteen ehtoja, jos hänellä tai viranhaltijayhdistyksellä on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa.

OIKAISUVAATIMUSOHJEET

Oikaisuvaatimusviranomaisen ja -aika	Laki liikenteen palveluista 256 §:n mukaan päätökseen haetaan oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt, siten kuin hallintolaissa säädetään. Seuraaviin päätöksiin tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen.
	Viranomaisen, jolle oikaisuvaatimus tehdään, ja sen yhteystiedot: Toimielin: Lahden seudun joukkoliikennelautakunta Postiosoite: PL 202, 15101 Lahti Käyntiosoite: Lahden Palvelutori, Lahti-Piste, Kauppakeskus Trio, 2. krs, Aleksanterinkatu 18 Puh.: 03 814 2214 Sähköpostiosoite: kirjaamo@lahti.fi Aukioloaika: 9–18 Pykälät: 8, 9, 10 Oikaisuvaatimus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.
Oikaisuvaatimuksen sisältö	Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimus perusteluineen sekä sen tekijä ja yhteystiedot.

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomaisen ja valitusaika	Seuraaviin päätöksiin voidaan hakea muutosta kirjallisella valituksella. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta kunnallisvalituksin vain se, joka on tehnyt oikaisuvaatimuksen. Mikäli päätös on oikaisuvaatimuksen johdosta muuttunut, saa päätökseen hakea muutosta kunnallisvalituksin myös asianosainen sekä kunnan jäsen.
	Valitusviranomaisen ja sen yhteystiedot Hämeenlinnan hallinto-oikeus www.oikeus.fi/hallintooikeudet/hameenlinnanhallinto-oikeus Raatihuoneenkatu 1 13100 Hämeenlinna 029 56 42210 faksi 029 56 42269 hameenlinna.hao(at)oikeus.fi
	Valitusaika: 30 päivää

	<p>Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet</p> <p>Kunnallisvalitus, pykälät:</p>	
	<p>Valitusviranomainen ja sen yhteystiedot:</p> <p>Hämeenlinnan hallinto-oikeus www.oikeus.fi/hallintooikeudet/hameenlinnanhallinto-oikeus Raatihuoneenkatu 1 13100 Hämeenlinna 029 56 42210 faksi 029 56 42269 hameenlinna.hao(at)oikeus.fi Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet</p> <p>Hallintovalitus, pykälät:</p>	<p>Valitusaika: 30 päivää</p>
	<p>Valitusaika alkaa päätöksen tiedoksisaannista. Valitusaikaa laskettaessa tiedoksisaantipäivää ei oteta lukuun.</p>	
<p>Valituskirjelmä</p>	<p>Valitus tehdään kirjallisesti. Valituskirjelmässä, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava</p> <ul style="list-style-type: none"> - päätös, johon haetaan muutosta - miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi; sekä - perusteet, joilla muutosta vaaditaan. <p>Valituskirjelmässä on ilmoitettava valittajan tai kirjelmän muun laatijan nimi ja kotikunta sekä postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa.</p> <p>Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä.</p> <p>Valituskirjelmään on liitettävä</p> <ul style="list-style-type: none"> - päätös, johon haetaan muutosta, alkuperäisenä tai jäljennöksenä - todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta - asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle. <p>Asiamiehen on tarvittaessa esitettävä valtakirja (HLL 21 §).</p>	
<p>Valitusasiakirjojen toimittaminen</p>	<p>Valitusasiakirjat on toimitettava valitusviranomaiselle valitusajan kuluessa ennen sen viimeisen päivän virka-ajan päättymistä. Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa valitusasiakirjat toimittaa ensimmäisenä sen jälkeisenä arkipäivänä.</p> <p>Omalla vastuulla valitusasiakirjat voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä. Postiin valitusasiakirjat on jätettävä niin ajoissa, että ne ehtivät perille valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.</p>	
<p>Oikeudenkäyntimaksu</p>	<p>Tuomioistuinmaksulain (1455/2015) 2 §:n mukaan peritään hallinto-oikeudessa ja markkinaoikeudessa oikeudenkäyntimaksuja ja hakemusmaksuja korvauksena asian käsittelystä ja suoritetuista toimenpiteistä tuomioistuimissa 4 ja 5 §:n poikkeuksia lukuun ottamatta. Valituksen käsittelyn maksullisuudesta saa tietoja valitusviranomaiselta.</p>	
<p>Lisätiedot</p>	<p>Yksityiskohtainen oikaisuvaatimusohje / valitusosoitus liitetään pöytäkirjanotteeseen.</p> <p>Hankinta-asioita (pykälät) koskeva oikaisuohje ja valitusosoitus on pöytäkirjan erillisenä liitteenä.</p>	