

**Lahden seudun joukkoliikennelausunto****Pöytäkirja**

Aika 18.03.2025 16:00 - 17:40

Paikka Askonkatu 2, 4. krs, kokoustilat Salpausselkä/Vesijärvi

	Nimi	Tehtävä	Lisätieto
Osallistujat	Heromaa-Karjalainen Siru	puheenjohtaja	
	Jalonen Pasi	varapuheenjohtaja	
	Mähönen Ari	jäsen	
	Pyykkönen Mona	jäsen	
	Pietiläinen Jukka	jäsen	
	Kyyrönen Hanna-Kaisa	jäsen	
	Salonen Juho	jäsen	
	Pessinen Tuija	jäsen	
	Laakso Soile	jäsen	
	Vilkman Mira	jäsen	
	Hildén Jesse	jäsen	
	Salovuori Raimo	varajäsen	poistui klo 17.30 § 25 käsittelyn aikana
	Saastamoinen Aija-Riitta	varajäsen	
	Talja Martti	Lahden kaupungin hallituksen edustaja	
Lastikka Mika	kaupungininsinööri, esittelijä		
Jokinen Lauri	joukkoliikennepäällikkö		
Varshukov Timo	joukkoliikennesuunnittelija	asiantuntijaesittely klo 16.05-16.35/20 §	
Takala Terhi	valmistelusihteeri, pöytäkirjanpitäjä		

Kaupunkikehitysjohtaja Olli Alhon poissa ollessa kaikkien asioiden esittelijänä toimi kaupungininsinööri Mika Lastikka.

	Nimi	Tehtävä	Lisätieto
Poissa	Ekpa Simon	jäsen	
	Puusaari Riina	jäsen	
	Seppälä Ada	jäsen	
	Alho Olli	kaupunkikehitysjohtaja, esittelijä	

Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan puolesta

Siru Heromaa-Karjalainen

Terhi Takala

Pöytäkirja on tarkastettu ja hyväksytty.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Mona Pyykkönen

Mira Vilkmán

Pöytäkirja on ollut nähtävillä Lahden kaupungin yleisessä tietoverkossa osoitteessa

<http://www.lahti.fi> 25.03.2025

Terhi Takala

valmistelusihteeri

§	Otsikko	Sivu
§ 16	Laillisuus ja päätösvaltaisuus	4
§ 17	Pöytäkirjan tarkastajat	5
§ 18	Lahden seudun liikenteen opiskelija-alennuksen myöntämisperusteet	6
§ 19	Lahden seudun joukkoliikennestrategia 2035	9
§ 20	Suunnitelma talvikauden 2025-2026 joukkoliikenteen tarjonnasta	11
§ 21	Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan lausunto hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi	22
§ 22	Seurantaraportti 1.1. - 31.12.2024, joukkoliikenne	26
§ 23	Lisävuorojen järjestäminen tapahtumalipun käytön yhteydessä	28
§ 24	Tiedoksi merkittävät asiat	31
§ 25	Muut asiat	32

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 18.03.2025

§ 16

## Laillisuus ja päätösvaltaisuus

Puheenjohtaja totesi kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

## Käsittelyjärjestyksen muuttaminen

Lautakunta muutti käsittelyjärjestystä siten, että 20 § käsiteltiin ensimmäisenä kokousasiana 17 §:n jälkeen, eli asiasta saadun asiantuntijaesittelyn jälkeen.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Pöytäkirja

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 18.03.2025

nro 3

§ 17

Pöytäkirjan tarkastajat

Puheenjohtajan ehdotuksesta tämän pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin jäsenet Mona Pyykkönen ja Mira Vilkman.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 18.03.2025

§ 18

Lahden seudun liikenteen opiskelija-alennuksen myöntämisperusteet

956/02.02.05.00/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

viestintä- ja markkinointisuunnittelija Maria Niemi p. 044 483 1628

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää Lahden seudun liikenteen opiskelija-alennuksen myöntämisperusteet perusteluosan mukaisesti. Uudet ehdot tulevat voimaan 1.6.2025 alkaen.

Perusteluosa

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta on päättänyt Lahden seudun liikenteen opiskelija-alennuksen ehdoista 20.11.2018 § 48. Waltti-lippujärjestelmän kehittymisen ja käyttäjiltä saadun palautteen perusteella opiskelija-alennuksen ehtoja on tarpeen päivittää.

Lautakunnan aiemman päätöksen mukaisesti opiskelija-alennus myönnetään, kun opiskelu täyttää seuraavat ehdot:

1. Opiskelun on oltava päätoimista.
2. Opiskelun on johdettava ammattiin tai tutkintoon.
3. Opiskelijan lukuvuoden pituuden on oltava vähintään 8 kuukautta.

Uusissa ehdoissa täsmennetään perusteita, joilla yllä mainitut ehdot 1 ja 2 täyttyvät. Ehdoista poistetaan kohta "3. Opiskelijan lukuvuoden pituuden on oltava vähintään 8 kuukautta". Opiskelijan ei ole välttämätöntä opiskella kokonaista lukuvuotta saadakseen opiskelija-alennuksen. Oikeus opiskelija-alennukseen tulee olla voimassa lipun ostohetkellä. Voimassa olevan kausilipun voi käyttää loppuun, vaikka oikeus alennukseen päättyisi lipun voimassaoloaikana.

Perustelut opiskelija-alennuksen myöntämiselle 1.6.2025 alkaen on kuvattu tarkemmin alla.

### **1. Päätoiminen opiskelu**

Opiskelu on päätoimista, jos opetusta on keskimäärin 25 tuntia viikossa tai opinnot sisältävät keskimäärin viisi opintopistettä, kolme opintoviikkoa tai 4,5 osaamispistettä kuukaudessa. Perusopetuksen opinnot ovat päätoimisia, jos opintojen laajuus on vähintään 22 kurssia lukuvuodessa.

Opiskelija-alennus myönnetään aina määräajaksi, korkeintaan yhdeksi lukuvuodeksi kerrallaan.

Opiskelu voi olla lähi-, verkko- tai monimuoto-opintoja.

### **2. Opiskelun on johdettava ammattiin tai tutkintoon**

Tutkintoon johtavalla koulutuksella tarkoitetaan perusopetuksen koko oppimäärään, lukiokoulutuksen koko oppimäärään, ylioppilastutkintoon, kansainväliseen ylioppilastutkintoon, gymnasieexamen-tutkintoon, ammatilliseen perustutkintoon, ammattitutkintoon, erikoisammattitutkintoon, ammattikorkeakoulututkintoon, ylempään ammattikorkeakoulututkintoon, alempaan korkeakoulututkintoon tai ylempään korkeakoulututkintoon johtavaa koulutusta.

Opiskelija-alennusta ei myönnetä yliopistojen ja korkeakoulujen jatko-opiskelijoille, liseniaateiksi ja tohtoreiksi opiskeleville. Lääketieteen liseniaatiksi opiskelevat suorittavat perustutkintoa ja kuuluvat opiskelija-alennuksen piiriin.

Opiskelija-alennusta ei myönnetä oppisopimuskoulutuksessa oleville eikä vapaan sivistystyön koulutukseen kuuluviin opintoihin.

**Tarvittavat todistukset**

Opiskelijaoikeuden voi todistaa tunnistautumalla sähköisesti opiskelijaksi matkatilille Waltin verkkokaupassa tai Waltti Mobiilissa, esittämällä kuvallisen, sähköisen tai fyysisen, opiskelijakortin Lahden seudun liikenteen palvelupisteessä tai täyttämällä Lahden seudun liikenteen opiskelijan Waltti -matkakortti - hakemuksen, jossa on oppilaitoksen varmenne.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta valtuuttaa joukkoliikenneyksikön ohjeistamaan asiakkaat tarkemmin opiskelija-alennuksen käyttöönotosta sekä niiden lipputuotteiden ostamisesta, joihin opiskelija-alennus on saatavilla.

**Muutoksenhaku**

Oikaisuvaatimus

**Toimenpiteet**

-



Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 18.03.2025

§ 19

## Lahden seudun joukkoliikennestrategia 2035

3630/08.01.00.00/2021

### Asian valmistelija / lisätietojen antaja

joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen p. 050 320 0101

### Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin kokouksessa tehdyillä stilistisillä muutoksilla liitteeseen.

### Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

### Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta hyväksyy liitteenä olevan Lahden seudun joukkoliikennestrategian perusteluosassa esitetyin muutoksin.

### Käsittely

Keskustelun kuluessa lautakunnan jäsen Mona Pyykkönen ehdotti, että liitteeseen tehdään stilistisinä korjauksina: hiilineutraali vuoteen 2025 mennessä ei toteudu. Arvonlisäveroa ollaan mahdollisesti nostamassa vuoden 2025 alusta alkaen. Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan julkisen liikenteen arvonlisäverokantaa nostettaisiin 10 prosentista 14 prosenttiin.

Lautakunta hyväksyi stilistiset korjaukset yksimielisesti.

### Perusteluosa

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta on pyytänyt jäsenkunniltaan, Päijät-Hämeen hyvinvointialueelta, Päijät-Hämeen liitolta, toimialueen kuntien vanhus-,

nuoriso- ja vammaisneuvostoilta sekä kumppanuuspöydiltä lausuntoa seudulliseen joukkoliikennestrategiaan. Määrä aikaan mennessä lausuntoja saapui 17 kappaletta.

Lausunnoissa korostuivat pääosin jo strategiassa luonnoksessa esiintyvät teemat.

Strategian raporttia päivitetään seuraavin huomioin:

- Lahden seudun MAL-sopimuksen neuvottelutuloksen mukaiset keskeiset joukkoliikennekirjaukset kirjataan strategiaan.
- Lahden yleiskaavan kanssa samassa prosessissa on laadittu kestävän kaupunkiliikkumisen ohjelma, kokonaisuudesta käytetään nimitystä Lahden suunta. Lahden suunta -työstä kirjataan maininta strategiaan. Kestävän kaupunkiliikkumishjelman osalta kirjataan maininta sen sisältävästä joukkoliikennekokonaisuudesta.
- Strategian ensimmäisinä vuosina toteutetaan kustannuksiltaan pieniä tai neutraaleja toimenpiteitä pl. mahdollinen Trion vaihtopysäkkialue.
- Trion vaihtopysäkkialueen mahdollisesta toteuttamisesta syntyvät säästöt huomioidaan laskelmissa.

## Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimus

## 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

## Liitteet

- 1 LSL\_joukkoliikennestrategia\_raportti\_2024\_final

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 18.03.2025

§ 20

Suunnitelma talvikauden 2025-2026 joukkoliikenteen tarjonnasta

333/08.01.00.00/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

joukkoliikennesuunnittelija Timo Varshukov p. 044 483 0105

joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen p. 050 320 0101

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää hyväksyä talvikauden 2025-2026 joukkoliikenteen liikennöintimuutokset perusteluosan mukaisina. Lautakunta antaa joukkoliikenneyksikölle valtuudet sopia muutoksista liikennöitsijöiden kanssa ja tehdä yksityiskohtaiset aikataulusuunnitelmat.

Perusteluosa

Lahden kaupungin kaupunkiympäristön palvelualueen joukkoliikenneyksikkö on tehnyt suunnitelman talvikauden 2025–2026 joukkoliikenteen palvelutarjonnasta.

Talvikauden liikennöinti alkaa 4.8.2025 ja päättyy 31.5.2026.

Edellisen kauden liikennetarjontaa on tarkistettu saatujen asiakaspalautteiden ja matkustajamääräraportoinnin perusteella, huomioiden talousarvion 2025 määrärahat. Ajoikatarkastelun pohjalta suurelle osalle linjoista on tehty pieniä lähtö- ja ajoaikamuutoksia aikatauluvarmuuden parantamiseksi.

Edelliseen talvikauteen 2024–2025 verrattuna linjastoa ja palveluntarjontaa kehitetään seuraavasti:

### **Lahden ja Hollolan alue**

- Linjan 1 vuoroväli jää kesäliikenteen 2025 mukaisesti 12 minuuttiin. Yhteyksiä Mukulasta tuetaan uudella linjalla 32 Kaivolankadun kääntöpaikka – Patoniitty. Linjan 1 reittiä muutetaan Launeella liikennöimään suoraan Uudenmaankatua. Keskustan reitin osalta jatketaan kesäkaudelle 2025 päätetyn kokeilun mukaisesti vuoden vaihteeseen 2025 – 2026 asti. Kokeilun kokemuksia arvoidaan syksyn 2025 aikana ja päätös linjan 1 reitistä 1.1.2026 alkaen delegoidaan joukkoliikennepäällikölle. Launeenkadun palvelu vastaa palvelutasomääritelmää linjan 2 reittimuutoksen ansiosta.

- Linjalla 2 reitti muuttuu Launeella ja Patoniityssä. Linjan 2 perusreitti Matkakeskukselta etelään kulkee jatkossa reittiä Uudenmaankatu – Launeenkatu – Patomäentie – Luhdantaustankatu – Laatukskatu – Laatukskaari – Myyntimiehenkatu. Kaarikadulta ja Mäntsälänkadulta poistuvan palvelun korvaa uusi linja 32. Muutoksen ansiosta palvelutaso paranee Launeenkadun eteläosassa. Lisäksi matkat ajat keskustaan lyhenevät esimerkiksi Patomäestä.

Muutoksen yhteydessä linjan 2 vuoroväliä harvennetaan arkisin ja lauantaisin kesäliikenteen 20 minuutista 30 minuuttiin. Linjan kuormitetuimmalle osuudelle Mukulasta keskustaan muodostuu arkipäivisin kello 6–20 ja lauantaisin kello 10–18 15 minuutin vuoroväli yhdessä linjan 32 kanssa.

Hiljaiseen aikaan liikennöidään uutta linjaa 2K puolen tunnin vuorovälillä. Linja palvelee linjojen 2 ja 32 kysytyimpiä osuuksia reitillä Pilkotunmäki – Myyntimiehenkatu. Matkakeskukselta etelään linjaa esitetään liikennöitäväksi reittiä Uudenmaankatu – Huovilankatu – Kaarikatu – Mäntsäläntie – Porvoonjoentie – Luhdantaustankatu – Laatukskatu – Laatukskaari – Myyntimiehenkatu.

- Linjan 3 uusi reitti on Ruoriniemi – Metsä-Pietilä kilpailutuksen 1/2024 suunnitelmaan perustuen. Linjan vuoroväli harvenee lauantaisin 30 minuutista 40 minuuttiin ja tihenee sunnuntaisin 60 minuutista 40 minuuttiin matkustajamääriin ja tehokkaampaan linja-autojen käyttöön perustuen.

- Linjojen 4H ja 4Y poikkeusreitit on suunniteltu päättyvän Ahtialassa.

- Linjalla 5 sunnuntaivuoroväli tihenee 40 minuutista 30 minuuttiin matkustajamääriin ja tehokkaampaan autojen käyttöön perustuen.

Asiakastoiveiden pohjalta lisätyt kesäliikenteen varhaisarkiaamujen lähdöt jäävät voimaan talvikaudelle.

Kesäkaudelle 2025 perustettava linja 5Y jatkaa liikennöintiä myös talvikaudella 2025 – 2026.

- Linjan 6T vuoroväliä harvennetaan arki-iltaisina ja lauantaisin 30 minuutista 40 minuuttiin matkustajamääriin ja tehokkaampaan linja-autojen käyttöön perustuen. Hiljaisimpaan aikaan linjalla jää voimaan tunnin vuoroväli.

- Linjan 7 uusi reitti on Renkomäki – Karisto kilpailutuksen 1/2024 suunnitelmaan perustuen. Linjan vuoroväli tihenee ruuhka-aikoihin 30 minuutista 20 minuuttiin linjan käyttäjämääriin perustuen. Linjan lauantavuoroväli harvenee 30 minuutista 40 minuuttiin ja sunnuntaivuoroväli tihenee 60 minuutista 40 minuuttiin matkustajamääriin ja tehokkaampaan linja-autojen käyttöön perustuen.

- Linjoille 8K ja 8R tulee reittimuutos Urheilukeskuksen kautta Paasikivenkatua ja Svinhufvudinkatua pitkin. Reittimuutoksella parannetaan muun muassa urheilukeskuksen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Kesäliikenteessä tehty muutos useamman vuoron liikennöinnistä Korpikankareelle asti jää voimaan.

- Nastolan kesäkaudella 2025 aloittava uusi liikennöintikokonaisuus jää voimaan. Kokonaisuuteen lisätään uusi ruuhkalinja 9B Kauppatori – Villähde, jonka ansiosta vuoroväliksi ruuhka-aikaan muodostuisi Kauppatorin ja Villähteen välille 15

minuuttia ruuhkasuuntaan. Linjan 19 Kauppatori – Kytölä vuoroväliä tihennetään puoleen tuntiin ruuhka-aikaan. Lisäksi kokonaisuuteen lisätään yksittäisiä vuoroja ruuhka-aikojen päihin työmatkayhteyksien parantamiseksi.

- Linjalla 21 toteutetaan reittimuutokset Työtjärvellä ja Salpakankaalla. Työtjärven reittiosuus poistetaan ja Salpakankaalla reittiä muutetaan kulkemaan Keskuskadun kautta. Työtjärven reittiosuuden poiston ansiosta matka-aika Hollolan kirkonkylältä Salpakankaalle lyhenee suurimmalla osalla linjan matkustajista vähentäen matka-aikavastusta henkilöautoon verrattuna. Keskuskadun kautta ajaminen tuo linjan lähemmäs Salpakankaan palveluita sekä Salpakankaan koulua, jonne lukukaudeksi 2025–2026 lakkautettavan Tiilikankaan koulun oppilaat siirretään. Linjan 21 liikennöintiäikoja supistetaan arkisin kello 5–17 välille. Iltalähdöt korvataan uudella linjalla 22 Salpakangas – Hollola kk. – Pyhäniemen koulu.

- Hollolaan perustetaan uusi linja 22 Salpakangas – Hollola kk. – Pyhäniemen koulu, jolla korvataan linjan 21 ilta-ajan lähdöt linjan suosituimmalla osuudella Salpakankaalta Hälvälän kautta Hollolan kirkonkylälle ja Pyhäniemelle. Linjan perustaminen lyhentää merkittävästi matka-aikaa esimerkiksi Salpakankaalta Hälvälään, sillä kohteeseen pääsemiseksi ei ole enää jatkossa kierrettävä koko linjan 21 kierrosta.

- Linjalle 23 toteutetaan reittimuutos Mukkulankadun ja Kauppatorin välille sekä lisätään lisälähtöjä nykyisen päivätauon tilalle kello 9–13 välille arkisin. Reittimuutoksen jälkeen linja ei kierrä enää Holman kautta, vaan ajaisi nykyisen linjan 1 reittiä suoraan Mukkulankatua Kauppatorille. Reittimuutoksella ja lisälähdöillä parannetaan Kauppatorin yhteyksiä ja saavutettavuutta Mukkulasta linjan 1 reittimuutospilotin vuoksi. Myös yhteydet Kukkilasta Lahteen paranevat vuorolisäyksen ansiosta.

- Uusi linja 32 perustetaan reitille Kaivolankadun käänköpaikka (Mukkula) – Patoniitty. Linjaa liikennöidään puolen tunnin välein arkisin noin kello 6–20 ja

lauantaisin noin kello 10–18. Suurimman osan matkasta Mukulasta Matkakeskukselle linja kulkee yhteistä reittiä linjan 2 kanssa. Tämä muodostaa Mukulasta Kauppatorille ja Matkakeskukselle liikennöintiä aikana tiheän 15 minuutin vuorovälin. Tiheä vuoroväli on perusteltu nykyisen linjan 2 kuormittuneisuudella Mukulasta ja Torin välillä. Linja vahvistaa yhteyksiä Mukulasta Torille ja korvaa linjan 23 poistuvaa palvelua Vanhatien varrella.

Matkakeskukselta linja liikennöi reittiä Uudenmaankatu – Huovilankatu – Kaarikatu – Mäntsäläntie – Porvoonjoentie. Linja palvelee linjalta 2 poisjääviä osuuksia ja nopeuttaa matka-aikaa Lahden keskustaan esimerkiksi Patoniityn alueelta.

- Hollolan pääasiallisesti koululaisten ja opiskelijoiden liikkumistarvetta palvelevilla linjoilla otetaan käyttöön kirjainversiot. Muutosten perusteena on alueellisen linjanumeroinnin yhtenäistäminen sekä yhden linjanumeron palvelu aina yhdellä reitillä. Täten esimerkiksi Pyhäniemen koulun kautta ajavat linjan 57 vuorot saavat jatkossa linjatunnuksen 57K. Linjojen reitteihin ei tule muutoksia.

Yölinjaston osalta periaatteet säilyvät kesäkauden 2025 kaltaisena. Aikatauluissa tapahtuu pieniä muutoksia lähijoukkoliikenteen aikataulumuutosten johdosta.

### **Asikkalan ja Padasjoen linjasto**

- Vääksyn linjastokokonaisuuteen tehdään merkittäviä muutoksia talvikaudelle 2025–2026. Muutokset johtuvat Vääksyn koulukeskuksen aloitus- ja lopetusajojen porrastamisesta, mikä johtaa koululaisten ja opiskelijoiden muuttuvaan kuljetustarpeeseen.

Linjoille 40 ja 42 tehdään pieniä aikataulumuutoksia johtuen Asikkalan muuttuvista koulujen aloitus- ja lopetusajoista. Vuoromäärä pysyy linjoilla nykyisen kaltaisena.

Linja 40A lakkautetaan ja reittiosuus Vääksystä Asikkalan kirkonkylälle korvataan linjoilla 47 ja 47A palvellen muun muassa Salpauksen toimipisteen matkatarvetta

Asikkalan kirkonkylällä. Linjoille/ -lta on vaihtoyhteys Lahden suunnan linjoille Vääksyssä.

Linjan 41 reittiä muutetaan. Linjan reitti kulkee jatkossa ainoastaan väliä Vääksy – Rantakulma – Vääksy linjan 40 iltavuorojen jatkona. Muutoksen ansiosta nykyisillä resursseilla pystytään palvelemaan niin Vesivehmaan, Anianpellon kuin Rantakulmankin matkustajia keskiarvoisesti nykyistä lyhyemmillä matka-ajoilla hiljaiseen aikaan.

Linjaa 41A perustetaan välille Vääksyn koulukeskus – Rantakulma – Vääksyn koulukeskus vastaamaan oppilaiden ja opiskelijoiden liikkumistarpeeseen.

Linjaa 43 perustetaan reitille Maakeski – Vääksyn koulukeskus vastaamaan koululaisten ja opiskelijoiden liikkumistarpeeseen.

Linjan 44 linjatunnus muutetaan tunnukseksi 47A, minkä lisäksi linjasta 47 perustetaan perusversio välille Vääksyn koulukeskus – Asikkala kk. Linjat palvelevat koulukeskuksen sekä Asikkalan kirkonkylän Salpauksen oppilaiden ja opiskelijoiden matkatarvetta. Linjan 44 numerointimuutos johtuu alueellisen numerointilogiikan yhtenäistämistä.

Linjalle 45 tehdään pieni reittimuutos, minkä lisäksi linjan päätepysäkki siirretään koulukeskukselle ja linjan numerointia muutetaan. Jatkossa linja 45 ajaa Urajärveltä Vääkseen tullessaan reittiä Kanavatie – Asikkalantie – Koulukeskus ja suunnassa Urajärvelle reittiä Koulukeskus – vanha las. – Vääksyntie – Kanavatie. Muutos johtuu ajoajan riittävydestä reitillä. Linjan siirretään Vääksyn vanhalta linja-autoasemalta koulukeskukselle muiden koululaisten ja opiskelijoiden kuljetustarvetta palvelevien linjojen mukaisesti. Linjalle 45 tehdään numerointimuutos siten, että linja 45 ajaa jatkossa Urajärveltä suoraan Vääkseen (nykyinen 45A) ja linja 45K kiertää Salonsaaren kautta (nykyinen 45). Numerointimuutosta perustellaan alueellisella linjanumeroinnin yhtenäistämällä.



Linjan 46 lähtöjä lisätään vastaamaan koulukeskuksen oppilaiden ja opiskelijoiden muuttuvaan matkatarpeeseen.

Linja 47(A) perustetaan reitille Vääksyn koulukeskus – Asikkala kk. (-Pulkkilanharju) vastaamaan Vääksyn koulukeskuksen ja Salpauksen Asikkalan kirkonkylän toimipisteen kuljetustarpeeseen.

Tammikuussa 2025 koululaisten kuljettamistarpeeseen perustettu linja 49 lakkautetaan muutosten myötä ja korvataan muilla linjoilla.

Asikkalan sisäisten muutosten johdosta kustannukset nousevat Asikkala – Padasjoki liikennöintikohteessa noin 100 000 € edelliseen talvikauteen verrattuna.

### **Heinolan linjasto**

- Heinolan liikenteessä lakkautetaan linjan 70A koulupäivisin Kauppatorilta Heinolan Tommolaan liikennöitävä vuoro, joka korvataan linjan 70 vuorolla PHKS:ltä. Muutosta perustellaan yhden linja-auton liikennöintitarpeen vähentämisen tuomalla säästöllä. Muutoksen yhteydessä linjan 70 vuoro PHKS:ltä kello 15:45 muutetaan lähtemään kello 15:15, jolloin PHKS:ltä muodostuu tasainen 60 minuutin vuoroväli läpi iltapäivän (14:15, 15:15 ja 16:15).

Linjan 73 Vierumäeltä Heinolan Salpaukselle koulupäivisin liikennöitävät vuorot lakkautetaan ja korvataan yhdellä uuden perustettavan linjan 76 vuorolla Myllyoja – Kaivokatu – Pirttiniemi. Vuorojen nousumäärä Vierumäen urheiluopiston alueelta on ollut yhdestä kahteen nousua vuoroa kohden valtaosan matkustajista noustessa kyytiin Myllyojalta. Ratkaisua perustellaan merkittävällä kustannussäästöllä liikennöintikohteen autotarpeen vähentyessä koulupäivisin yhdellä autolla.

Linjoille 71, 72, 73 ja 74 tehdään pieniä aikataulumuutoksia kustannustehokkaan liikennöinnin ja aikatauluvarmuuden parantamiseksi.

Linja 76 perustetaan reitille Myllyoja – Kaivokatu – Pirttiniemi palvelemaan Heinolan oppilaitosten oppilaiden ja opiskelijoiden kuljetustarvetta.

### **Orimattilan linjasto**

- Orimattilan pääasiallisesti oppilaiden ja opiskelijoiden matkatarvetta palvelemaan kunnan sisäiseen linjastoon tehdään merkittäviä muutoksia kouluverkkomuutosten ja linjaverkkotarkastelun seurauksena. Kuivannon koulun lakkautuksen myötä Kuivannon koulun oppilaat siirtyvät opiskelemaan Vuorenmäen kouluun Artjärvelle, mikä muodostaa kuljetustarpeen Kuivannosta Artjärvelle. Samassa yhteydessä on myös tarkastettu Orimattilan sisäisen linjaston reittejä ja kuormituksia, joiden perusteella linjastoon on tehty linjaston kustannustehokkuutta parantavia toimenpiteitä. Linjastoa on myös pyritty selkeyttämään nykyisestä.

Linjan 90 reitti muutetaan kulkemaan välille Orimattila las. – Luhtikylä – Hennan juna-asema. Orimattilan koulujen kuljetustarpeen lisäksi reittimuutos mahdollistaa myös linjan hyödyntämistä liityntäliikenteenä oikoradan Hennassa pysähtyviin lähijuniin.

Linjalle 90K tehdään reittimuutos, jonka seurauksena linja kulkee reittiä Orimattila las. – Koulukeskus – Luhtikylä – Keituri – Hennan juna-asema. Linja vastaa Orimattilan koulukeskuksen sekä Myllylän koulun oppilaiden ja opiskelijoiden kuljetustarpeeseen sekä mahdollistaa linjan hyödyntämisen liityntäliikenteenä oikoradan Hennassa pysähtyviin lähijuniin.

Linjalle 91 tehdään reittimuutos. Talvikaudesta 2025–2026 lähtien linja kulkee reittiä Koulukeskus – Luhtikylä – Kokki-Henna. Linja vastaa yksittäisten Vanhan Helsingintien varressa asuvien oppilaiden ja opiskelijoiden kuljetustarpeeseen. Linjaa ajetaan linjan 91K jatkona ainoastaan suunnassa Kokki-Hennasta koulukeskukselle.

Linjalle 91K tehdään reittimuutos. Linja kulkee talvikaudesta 2025–2026 lähtien reittiä Koulukeskus – Luhtikylä – Keituri – Kokki-Henna. Linja vastaa koulukeskuksen ja Myllylän koulun oppilaiden ja opiskelijoiden matkatarpeeseen.

Linjat 91A, 91B, 91S ja 91T lakkautetaan ja korvataan muilla linjoilla.

Linjalle 92 tehdään reittimuutos siten, että talvikaudesta 2025–2026 lähtien linjalla liikennöidään linjavariaatioilla 92A, 92B ja 92X. Peruslinja 92 lakkautetaan.

Linjaa 92A liikennöidään aamuisin reittiä Kurunkulma – Karkkula – Sammalisto – Mallusjoki – Koulukeskus. Reitti palvelee Järvikunnan koulun sekä Koulukeskuksen oppilaiden ja opiskelijoiden matkatarvetta.

Linjaa 92B liikennöidään iltapäivisin reittiä Koulukeskus – Mallusjoki – Sammalisto – Karkkula – Kurunkulma. Reitti palvelee Järvikunnan koulun sekä Koulukeskuksen oppilaiden ja opiskelijoiden matkatarvetta.

Linjaa 92X liikennöidään aamuisin linjan 92A pohjalle ja iltapäivisin linjan 92B jatkona reitillä Kurunkulma – Humaloja. Linja palvelee yksittäisten Järvikunnan koulun oppilaiden matkatarvetta Humalojalla.

Linjalle 93 tehdään reittimuutos. Talvikaudesta 2025–2026 lähtien reitti ei enää kierrä Köykkölän kautta ja reitti jatkuu Kuivannolla Sikopiirintien risteykseen saakka. Muutos tehdään Orimattilan toiveesta. Linja palvelee Orimattilassa koulukeskuksen, Jokivarren koulun sekä Virenojan koulun oppilaiden sekä opiskelijoiden matkatarpeita.

Linjaa 93A lakkautetaan ja korvataan linjalla 93B.

Linjaa 93B muutetaan kulkemaan reittiä Koulukeskus – Virenojan koulu – Heinämaa – Montari. Linja palvelee koulukeskuksen ja Virenojan koulun oppilaiden ja opiskelijoiden matkatarvetta.

Linjalle 94 tehdään reittimuutos siten, että talvikaudesta 2025–2026 lähtien linja kulkee Pakaan kautta. Muutoksen perusteella on linjojen 91 ja 94 yhdistäminen linjaston kustannustehokkuuden kasvattamiseksi kuljetuksia yhdistämällä. Linjalle perustetaan myös linjavariaatiot 94A (Orimattilassa Tönnön koululle asti) ja 94B (Jokivarren koulu – Niinikoski) vastaamaan koulukeskuksen, Jokivarren koulun sekä Tönnön koulun oppilaiden ja opiskelijoiden kuljetustarpeeseen. Vuorojen määrä Artjärveltä Orimattilaan kasvaa nykyisestä yhdestä vuorosta kolmeen vuoroon koulupäivisin, mikä lisää vuorojen käyttäjille valinnanvaraa lähtöajoissaan. Iltapäivisin vuoromäärä Orimattilasta Artjärvelle kasvaa muutosten seurauksena yhdestä kahteen vuoroon koulupäivisin.

Kuivannon ja Artjärven välille perustetaan linja 95 vastaamaan Kuivannon koulusta Vuorenmäen kouluun siirrettävien oppilaiden kuljetustarpeeseen.

Orimattilan sisäisten muutosten johdosta kustannukset Orimattilan liikennöintikohteet osalta nousevat noin 60 000 €.

### **Vaikutukset**

Talvikauden 2025 – 2026 arvioidut kustannukset ovat noin 18,75 M€, joka on noin 0,25 M€ vähemmän kuin edellisen talvikauden arvioidut kustannukset olivat. Arvioidut kustannukset on arvioitu nykyisellä kustannustasolla.

Palvelua on lisätty ja vuoroväliä tihennetty alueilla, joilla kysyntää on eniten. Vastaavasti vuorovälin harvennetaan alueilla ja reiteillä, joilla kysyntä on pienempää. Kokonaisuutena muutoksilla tavoitellaan liikennöinnin kustannustehokkuuden parantamista.

### **Muutoksenhaku**

Oikaisuvaatimus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

## Toimenpiteet

Ote: Toimivalta-alueen kunnat

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 18.03.2025

§ 21

Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan lausunto hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

828/03.00.00.00/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen p. 050 320 0101

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Samalla joukkoliikennelautakunta tarkasti pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää antaa perusteluosassa esitetyn lausunnon hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi.

Samalla joukkoliikennelautakunta tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Perusteluosa

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevasta lainsäädännöstä.

Rautatieliikenteen toimivaltaa koskeva lainsäädäntö perustuu EU:n palvelusopimusasetukseen, jonka tavoitteena on luoda edellytykset julkisen

liikenteen kilpailulle ja tehokkuudelle. Suomessa rautatieliikenteen järjestämisestä vastaa pääasiassa Liikenne- ja viestintäministeriö, ja lähiliikenteessä myös Helsingin seudun liikenne (HSL). Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisesti halutaan edistää kilpailua rautatieliikenteessä ja mahdollistaa alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestäminen.

Nykyisin rautatieliikenteen toimivalta kuuluu Liikenne- ja viestintäministeriölle, joka vastaa valtakunnallisen henkilöjunaliikenteen hankinnoista. HSL järjestää junaliikennettä pääkaupunkiseudulla. Kilpailun avaamisesta huolimatta VR on edelleen ainoa toimija Suomen henkilöjunaliikenteessä. Suomen rautatieliikenteessä noudatetaan ns. Open Access -mallia, mutta se ei ole tuonut kilpailua, kuten muissa Euroopan maissa on tapahtunut. Rautatieliikenteen säätelyelin toimii tällä hetkellä Liikenne- ja viestintäviraston alaisuudessa.

Esityksen tavoitteet on:

- Mahdollistaa alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestäminen ja kilpailun lisääminen
- Parantaa eri joukkoliikennemuotojen yhteensovittamista
- Selkeyttää rautatieliikenteen toimivaltuuksia ja parantaa sääntelyn läpinäkyvyyttä
- Vahvistaa markkinoiden tasapuolisuutta ja syrjimätömyyttä kilpailun lisääntyessä

Esityksen keskeiset ehdotukset:

- Rautatieliikenteen toimivallan siirtäminen Liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintävirastolle
- Uusien alueellisten viranomaisten mahdollistaminen
- Sääntelyelimen siirtäminen Liikenne- ja viestintäministeriöltä Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen
- Hankintamenettelyn selkeyttäminen ja kilpailun avoimuuden lisääminen
- Rikosrekisterilain päivitys

Esityksen mukaan alueellisten viranomaisten osallistuminen rautatieliikenteen palveluiden järjestämiseen tarkoittaisi myös rahoitusvastuun jakautumista valtion ja

kuntien kesken. Esityksen mukaan myös Liikenne- ja viestintäviraston toimiessa toimivaltaisena viranomaisena kuntien rahoitusosuus kasvaa, mikäli halutaan ylläpitää nykyistä palvelutasoa.

Seudulliselle viranomaiselle on asetettu ehtoja, jotta se voidaan hyväksyä rautatieliikenteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi.

- Palvelutaso tulee olla suunniteltu siten, että se sovitetaan yhteen muun rautatieliikenteen sekä muiden liikennemuotojen kanssa
- On esitettävä selvitys siitä, miten alueellinen henkilöjunaliikenne vaikuttaa infrastruktuuriin ja mitä investointeja ja muutoksia se vaatii
- Hakijan on osoitettava, että sillä on todellinen ja syrjimätön pääsy liikenteeseen sopivaan junakalustoon
- Viranomaisen on tehtävä ja osoitettava selkeät päätökset rahoituksen järjestämisestä ja takaamisesta koko sopimuskauden ajaksi
- Kuntien välinen sopimus palvelujen järjestämisestä ja kustannustenjaosta
- Hankinnat tulee pystyä kilpailuttamaan avoimesti ja syrjimättömästi, ellei ole perusteltua syytä käyttää muuta hankintamenettelyä
- Viranomaisen tulee noudattaa rautatieliikenteeseen liittyviä säädöksiä sekä esteettömyysvaatimuksia

### **Lahden seudun joukkoliikennelautakunnan lausunto**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta pitää hyvänä rautatieliikenteen toimivallan keskittämistä valtakunnalliselle toimivaltaiselle viranomaiselle. Toimivallan keskittäminen mahdollistaa kustannustehokkaammin eri seutujen liikenteen suunnittelun ja raidekapasiteetin yhteensovittamisen. Lahden seudun joukkoliikennelautakunta pitää tärkeänä tulevien toimivaltaisten viranomaisten keskinäistä yhteistyötä, jolla voidaan mahdollistaa toimivalta-alueiden välinen raideliikenne.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta pitää tärkeänä, että raideliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin on tulevaisuudessa mahdollista tehdä muutoksia.



Joukkoliikenteen kehittämisen kannalta on tärkeää seutujen kuuleminen ja niiden tarpeiden huomioon ottaminen raideliikenteen kilpailutuksissa ja suunnittelussa. Suunnittelussa tulisi huomioida seutujen välisen matkustuksen lisäksi myös seudun sisäisen liikkumisen tarpeet. Lisäksi esimerkiksi lippu- ja maksujärjestelmä tulisi yhteensovittaa seutujen kanssa yhteensopivaksi, jolla pystytään edistämään sujuvia matkaketjuja.

Rautatieliikenteen rahoituksen osalta Lahden seudun joukkoliikennelautakunta toteaa, että valtio ei voi edellyttää kuntien osallistumista rahoitukseen edes nykyistä palvelutasoa ylläpitääkseen vaan rautatieliikenteen ja infran ylläpidon sekä kehittämisen rahoitus tulisi osoittaa kokonaisuudessaan valtiolta. Joukkoliikenteen valtionavustusten leikkaaminen aiheuttaa jo nykyisellään haasteita säilyttää joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso. Suunta on ristiriidassa esimerkiksi ilmastotavoitteiden kanssa.

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

## Toimenpiteet

Lausunto toimitettava liikenne- ja viestintäministeriölle 14.3.2025 mennessä lausuntopalvelun ([www.lausuntopalvelu.fi](http://www.lausuntopalvelu.fi)) kautta tai lähettämällä sähköisesti osoitteeseen [kirjaamo.lvm@gov.fi](mailto:kirjaamo.lvm@gov.fi). Saatteessa pyydetään mainitsemaan asianumero VN/3785/2024.

## Liitteet

- 2 Hallituksen esitys eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista koskevaksi lainsäädännöksi

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 18.03.2025

§ 22

Seurantaraportti 1.1. - 31.12.2024, joukkoliikenne

1190/02.00.01.00/2024

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

kaupunkikehitysjohtaja Olli Alho p. 040 595 4543  
joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen p. 050 320 0101  
controller Minna Vilen p. 044 790 9329  
henkilöstöpäällikkö Pekka Nikulainen p. 050 387 8780  
strategiapäällikkö Olli Toivonen p. 044 482 6180

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta merkitsee tiedoksi joukkoliikenteen tilinpäätöksen seurantaraportin vuodelta 2024.

Perusteluosa

Joukkoliikenteen tilinpäätöksen seurantaraportti sisältää talouden, strategian ja henkilöstön toteumatiedot vuodelta 2024.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

## Toimenpiteet

Tiedoksi: konsernipalvelut/talousoalvelut

## Liitteet

3 Seurantaraportti TP2024, joukkoliikenne

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 18.03.2025

§ 23

Lisävuorojen järjestäminen tapahtumalipun käytön yhteydessä

1084/08.01.00.00/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

joukkoliikennepäällikkö Lauri Jokinen p. 050 320 0101

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

kaupungininsinööri Lastikka Mika

Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää tapahtumalipun käytön yhteydessä järjestettävistä lisävuoroista perusteluosan mukaisesti.

Perusteluosa

**Tiivistelmä:**

Tapahtumalippu on tapahtuman järjestäjälle myytävä lipputuote, jonka järjestäjä liittää myytäviin pääsylippuihin tai osallistujien akkreditointi-kortteihin. LSL on tunnistanut tarpeen lisävuoroille tapahtumien yhteydessä etenkin käytettäessä tapahtumalippua. Mahdollistaakseen tapahtumalipun toimivuuden näissä tilanteissa Lahden seudun joukkoliikennelautakunta myöntää joukkoliikennepäällikölle oikeuden päättää mahdollisesta lisäliikenteestä tapahtumalipun käytön yhteydessä.

**Taustaa:**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta on kokouksessaan 25.4.2023 §19 päättänyt tapahtumalipun hinnoittelusta. Päätöksessä on myös seuraava kirjaus: *LSL ei järjestä lisävuoroja eikä shuttle-kuljetuksia tapahtumille.*

**Nykytilanne:**

LSL:n vuoden 2025 yhtenä kehityskohteena on tapahtumalipun käytön edistäminen ja se on myös yhtenä Lahden kaupungin strategian kärkihankkeena sekä yksi kestävä liikumisen vuoden 2025 teema. LSL on alkuvuoden 2025 aikana neuvotellut usean tapahtumajärjestäjän kanssa tapahtumalipun käyttöönotosta ja tunnistanut tarpeen lisävuorojen järjestämiselle tapahtumalipun käytön mahdollistamiseksi laajemmalle joukolle tapahtumia. Erityisesti lisävuorojen järjestäminen on tunnistettu niissä tapauksissa, joissa tapahtuma on odotetulta kävijämäärältään suuri tai se sisältää paljon liikkumista seudun sisällä.

**Edellytykset lisäliikenteelle:**

LSL arvioi tarpeen lisäliikenteelle ja päättää tapauskohtaisesti lisäliikenteen järjestämisestä. Seuraavien ehtojen tulee täytyä lisäliikennettä järjestettäessä:

- Lisäliikenne ei saa aiheuttaa kohtuuttomia tai merkittäviä lisäkuluja LSL:lle
- Tapahtumalla tulee olla LSL:n tapahtumalippu käytössä
- Liikenne voidaan järjestää olemassa olevien sopimusten puitteissa

**Vaikutukset:**

Käytettäessä tapahtumalippua käyttäjämäärät joukkoliikenteessä kasvavat ja osin tapahtumat saattavat sijaita harvemmin liikennöityjen reittien varrella. Tällöin lisäliikenne tapahtumalippuun liitettynä tukee monipuolisesti tapahtumajärjestämistä sekä kestävien liikkumismuotojen valitsemista.

Lisävuoroilla parannetaan normaalisti reittiä käyttävien matkustajien liikkumista tapahtumien aikana.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

## Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimus

## Toimenpiteet

Ote: toimivalta-alueen kunnat

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 18.03.2025

§ 24

Tiedoksi merkittävät asiat

**Päätös**

Päätösehdotus hyväksyttiin.

**Esittelijä**

kaupungininsinööri Lastikka Mika

**Päätösehdotus**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta merkitsee asiat tiedoksi.

**Perusteluosa**

Tiedoksi tuodaan seuraavat asiat:

- joukkoliikennelautakunnan alaisten viranhaltijoiden viranhaltijapäätökse ajalta  
6.2.-13.3.2025

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto

**Toimenpiteet**

-

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 18.03.2025

§ 25

**Muut asiat**

**Päätös**

Päätösehdotus hyväksyttiin.

**Esittelijä**

kaupungininsinööri Lastikka Mika

**Päätösehdotus**

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta merkitsee asiat tiedoksi.

**Perusteluosa**

Muut joukkoliikenteen ajankohtaiset asiat.

Joukkoliikennelautakunnan kuluvan toimikauden viimeinen kokous  
20.5.2025 pidetään muualla kuin BW Towerin kokoustiloissa.

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto

**Toimenpiteet**

-



Lahden seudun joukkoliikennelautakunta

Pöytäkirja

Muutoksenhakuohje koskee pykäläiä: § 16, § 17, § 21, § 22, § 24, § 25

nro 3

Lahden kaupunki

## MUUTOKSENHAKUKIELTO

### oikaisuvaatimus/kunnallisvalitus

Koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, kuntalain 136 §:n nojalla tästä päätöksestä ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja  
Muutoksenhakuohje koskee pykäläiä: § 18, § 19, § 20, § 23

nro 3

Lahden kaupunki

OIKAISUVAATIMUSOHJE, kunnallisasiat

Oikaisuvaatimusoikeus

Päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen.

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta ei saa tehdä päätöksistä, jotka koskevat virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista (Laki kunnallisesta viranhaltijasta 50 §).

Oikaisuvaatimusviranomainen

Asianomainen viranomainen/toimielin (mainittu päätöksessä/otteessa)

Yhteystiedot

Lahden kaupunki / kirjaamo

Postiosoite: PL 202, 15101 Lahti

Käyntiosoite: Lahden Palvelutori, Lahti-Piste, Kauppakeskus Trio, 2. krs,

Aleksanterinkatu 18

Lahti-Pisteen aukioloaika: 8.00–18.00, **oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä oikaisuvaatimus on jätettävä kuitenkin kirjaamon (= viraston) aukioloaikana eli klo 15.00 mennessä**, jotta se katsotaan ajallaan saapuneeksi

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

puh. 03 814 2214

Sähköposti: kirjaamo(at)lahti.fi

## Oikaisuvaatimusaika ja sen alkaminen

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun päätös on asetettu nähtäväksi yleiseen tietoverkkoon.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, sähköistä tiedoksiantoa käytettäessä kolmantena päivänä viestin lähettämisestä ja muussa tapauksessa seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Oikaisuvaatimusaika taloudellisin ja tuotannollisin perustein tehdystä irtisanomista koskevasta päätöksestä alkaa kulua vasta irtisanomisajan päättymisestä.

## Oikaisuvaatimuksen sisältö

Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimus perusteluineen sekä sen tekijä ja yhteystiedot. Jos oikaisuvaatimuspäätös voidaan antaa tiedoksi sähköisenä viestinä, yhteystietona pyydetään ilmoittamaan myös sähköpostiosoite.

Oikaisuvaatimus on toimitettava oikaisuvaatimusviranomaiselle oikaisuvaatimusajan kuluessa ennen sen viimeisen päivän virka-ajan päättymistä riippumatta tavasta, jolla se toimitetaan. Jos oikaisuvaatimusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa oikaisuvaatimuksen toimittaa ensimmäisenä sen jälkeisenä arkipäivänä.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta  
Pöytäkirja

nro 3

Omalla vastuulla oikaisuvaatimuksen voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä.  
Postiin oikaisuvaatimus on jätettävä niin ajoissa, että se ehtii perille  
oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.

# Lahden seudun liikenteen joukkoliikennestrategia



RAPORTTI – 24.06.2024



# Esipuhe

Lahden joukkoliikenne on pohjautunut pitkään linjaliikennelupiin, joita on jatkettu siirtymäajan liikennöintisopimukseen 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 yksilöidymmille 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 kehittämiseksi.

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 viranomaisen 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 ennakkoon 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 viranomaisen vastaa palvelutason suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Viranomaisen 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 viranomaisen 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 yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi.



## 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 liikennöintiäika, vuorotiheys) kuvataan tarjonnan määrää ja niille on annettavissa numeerinen arvo. Laadulliset palvelutasotekijät kuvaavat matkustajan kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä.

## Seutuliikenne

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

## Toimivalta-alue

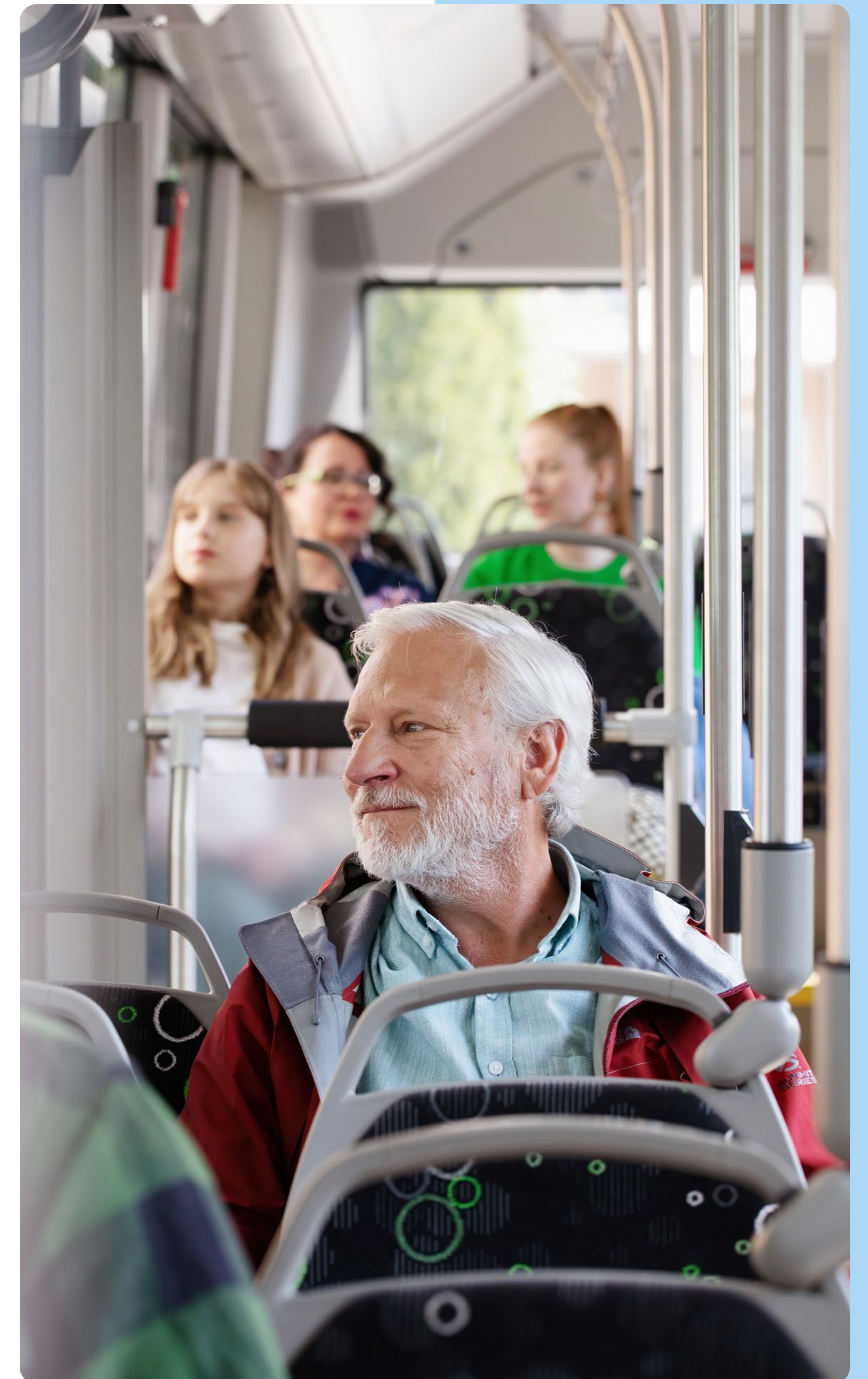
Alue, jolla kunnallinen toimivaltainen viranomainen tai useamman kunnan seudullinen toimivaltainen viranomainen päättää joukkoliikenteen järjestämistävasta. Muissa kunnissa (peruskunnat) toimivaltainen viranomainen on alueen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus). Katso myös Toimivaltainen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

<b>1. Joukkoliikenteen tulee vastata toimintaympäristön muutoksiin.....</b>	<b>9</b>
<b>2. Joukkoliikenteen kehittäminen toteuttaa seudun strategioita ja ohjelmia .....</b>	<b>21</b>
<b>3. Joukkoliikenteen nykytila ja kehitys.....</b>	<b>29</b>
3.1. Joukkoliikenteen kehitys Lahden seudulla .....	30
3.2. Rahoitus .....	33
3.3. Kansainväliset tavoitteet ja veloitteet linja-autokaluston päästöjen vähentämiseksi.....	35
3.4. SWOT-analyysi strategian suunnittelun tueksi .....	39
3.5. Joukkoliikenteen kehitys Suomen keskisuurissa kaupungeissa.....	40
3.6. Joukkoliikenteen kehitys Pohjoismaisissa kaupungeissa .....	44
<b>4. Asukkaiden, yritysten ja sidosryhmien odotukset .....</b>	<b>48</b>
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
<b>5. Tavoitteet 2035.....</b>	<b>62</b>
<b>6. Toimenpiteet, mittarit ja vaikutukset .....</b>	<b>64</b>
6.1. Toimenpiteet ja mittarit .....	65
6.2. Vaikutukset .....	79
6.3. Seuranta ja päivitys.....	85

## SISÄLLYS



# 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 kuntosalille. 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.

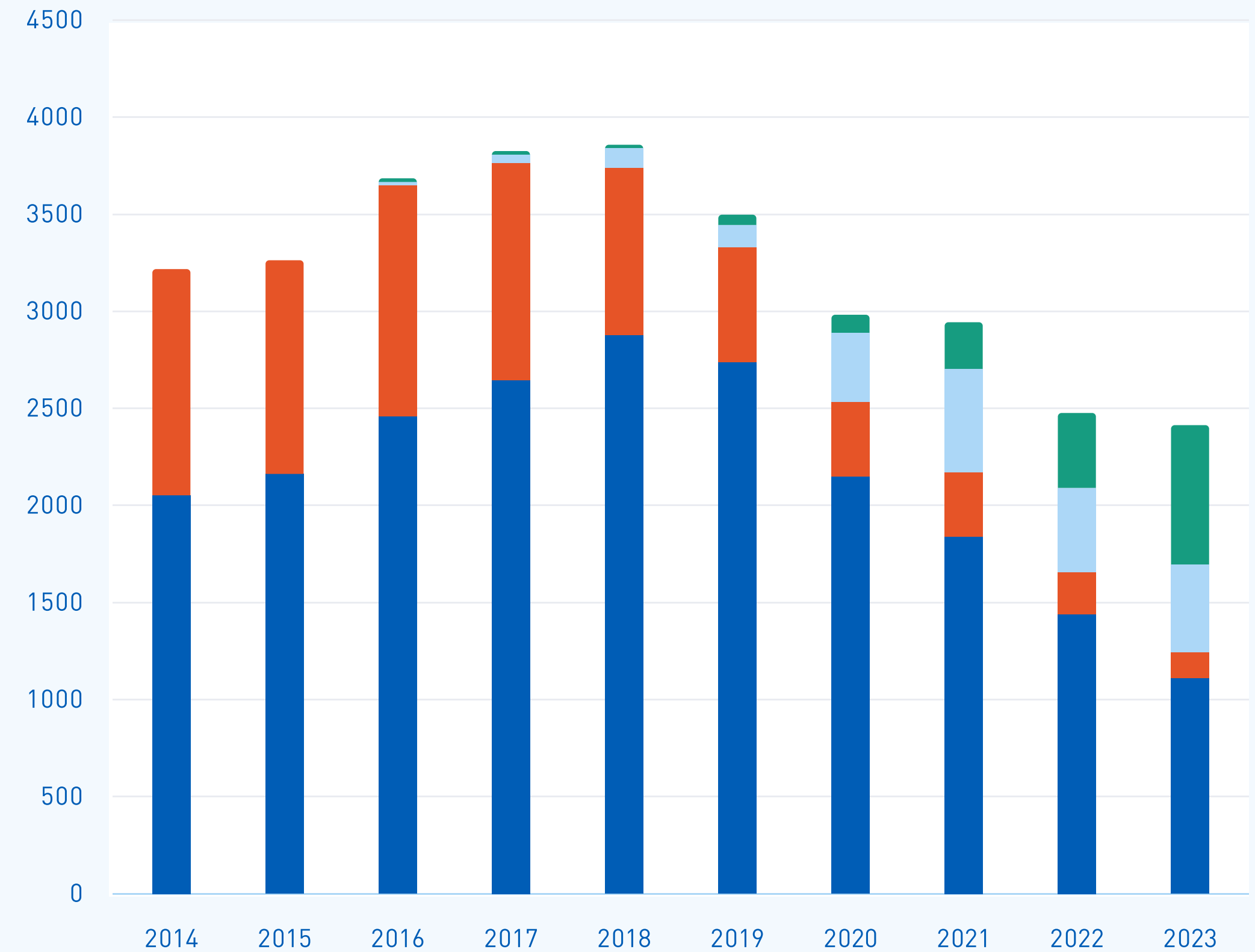


Kuva 1. Joukkoliikenteeseen vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia.

## Lahti aikoo olla hiilineutraali 2025 ja Päijät-Häme 2030

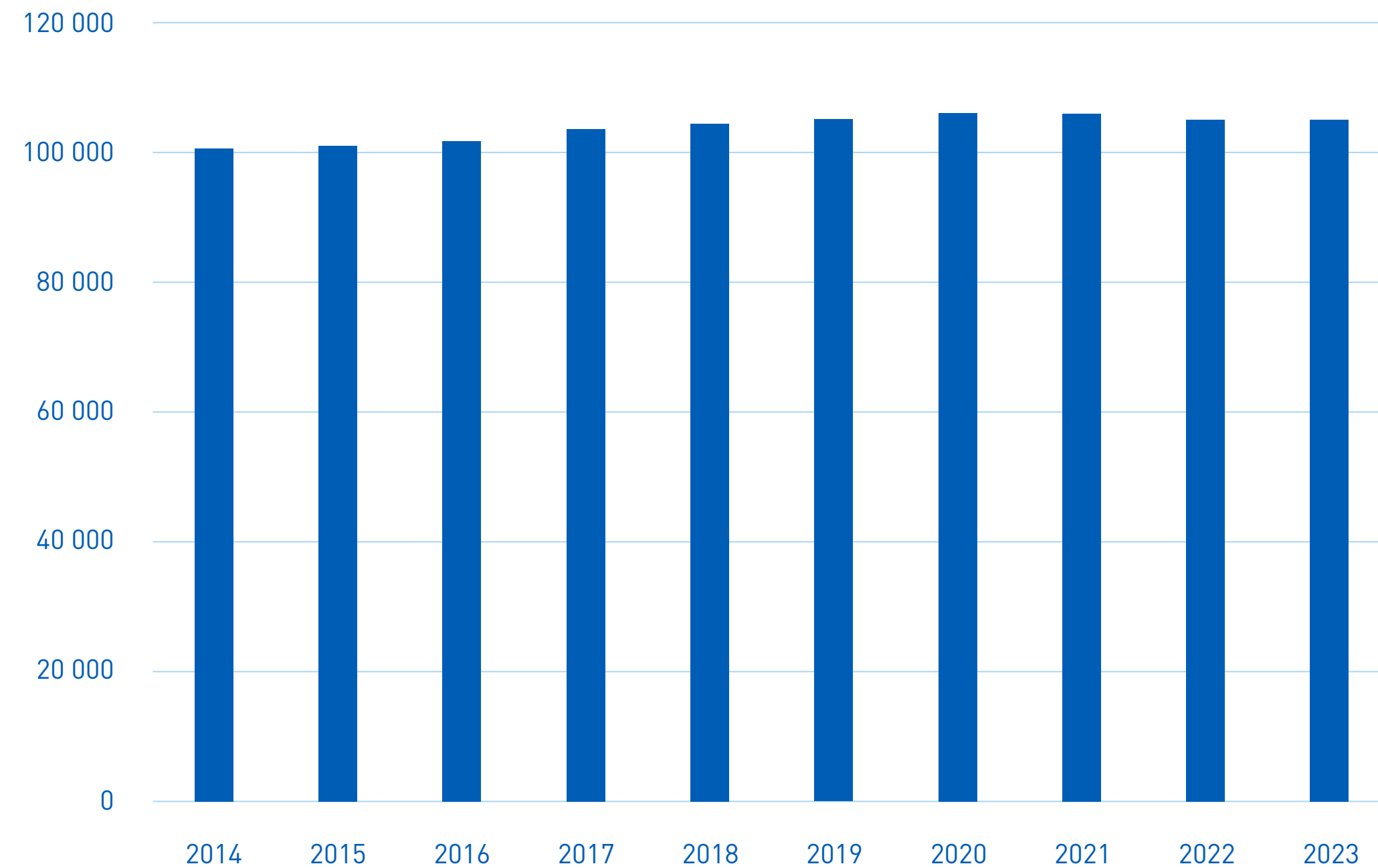
Lahden kaupunkiseudulla ja erityisesti Lahden kaupungilla on hyvin kunnianhimoiset hiilineutraaliuustavoitteet. Lahti aikoo olla hiilineutraali selvästi ennen muita kaupunkeja jo vuonna 2025 ja koko Päijät-Häme vuonna 2030. Linja-autoliikenne on viimeistään 10 vuoden kuluttua päästötöntä, mikä tukee 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 pysäköinti-tarve päivisin asunnon läheisyydessä on suurempi ja työpaikan läheisyydessä pienempi kuin nykytilanteessa, koska autolla liikutaan vähemmän.

## MITÄ MUUTOS TARKOITTA JOUKKOLIIKENTEESSÄ:

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.

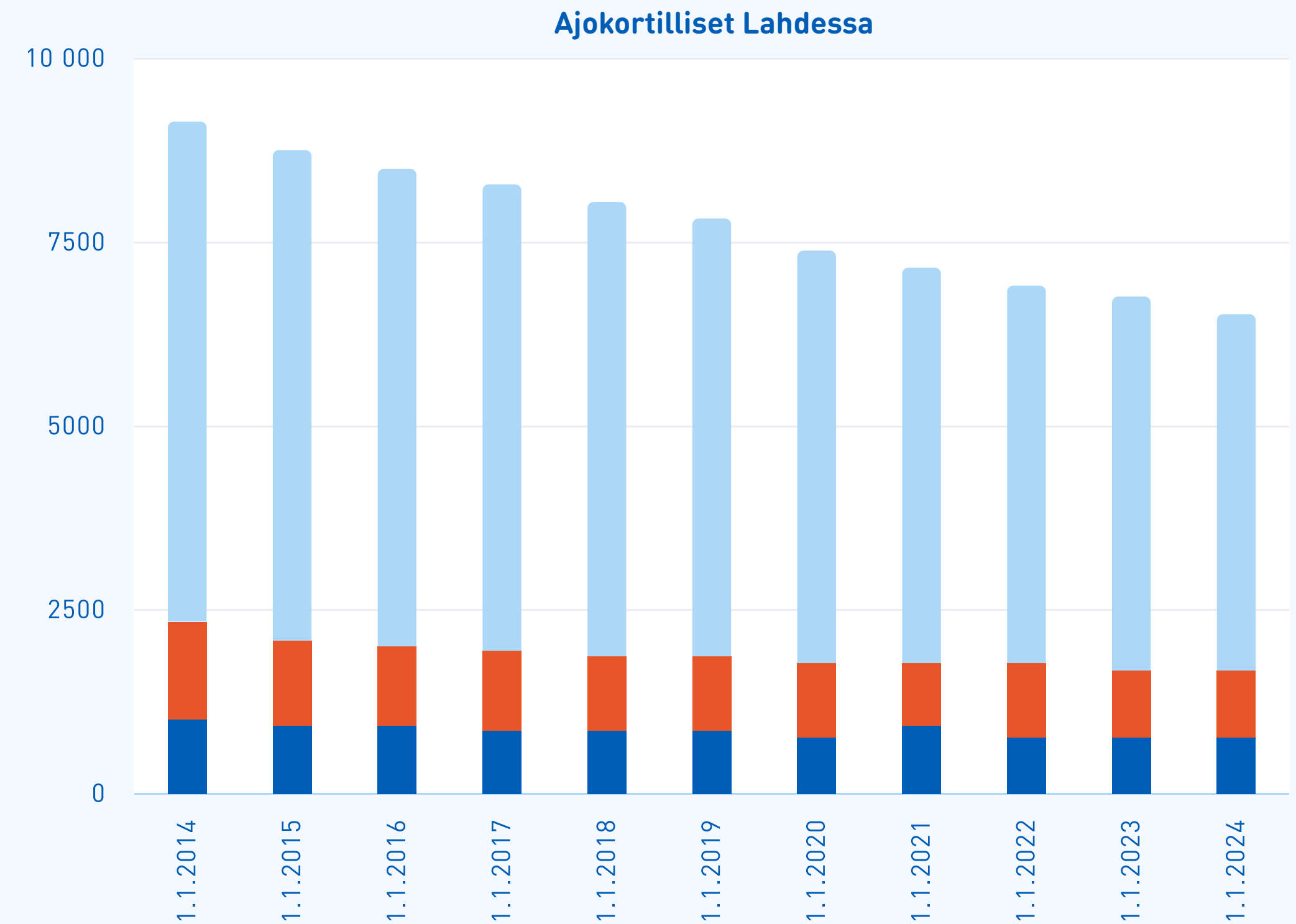
### MITÄ MUUTOS TARKOITTA JOUKKOLIIKENTEESSÄ:

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.

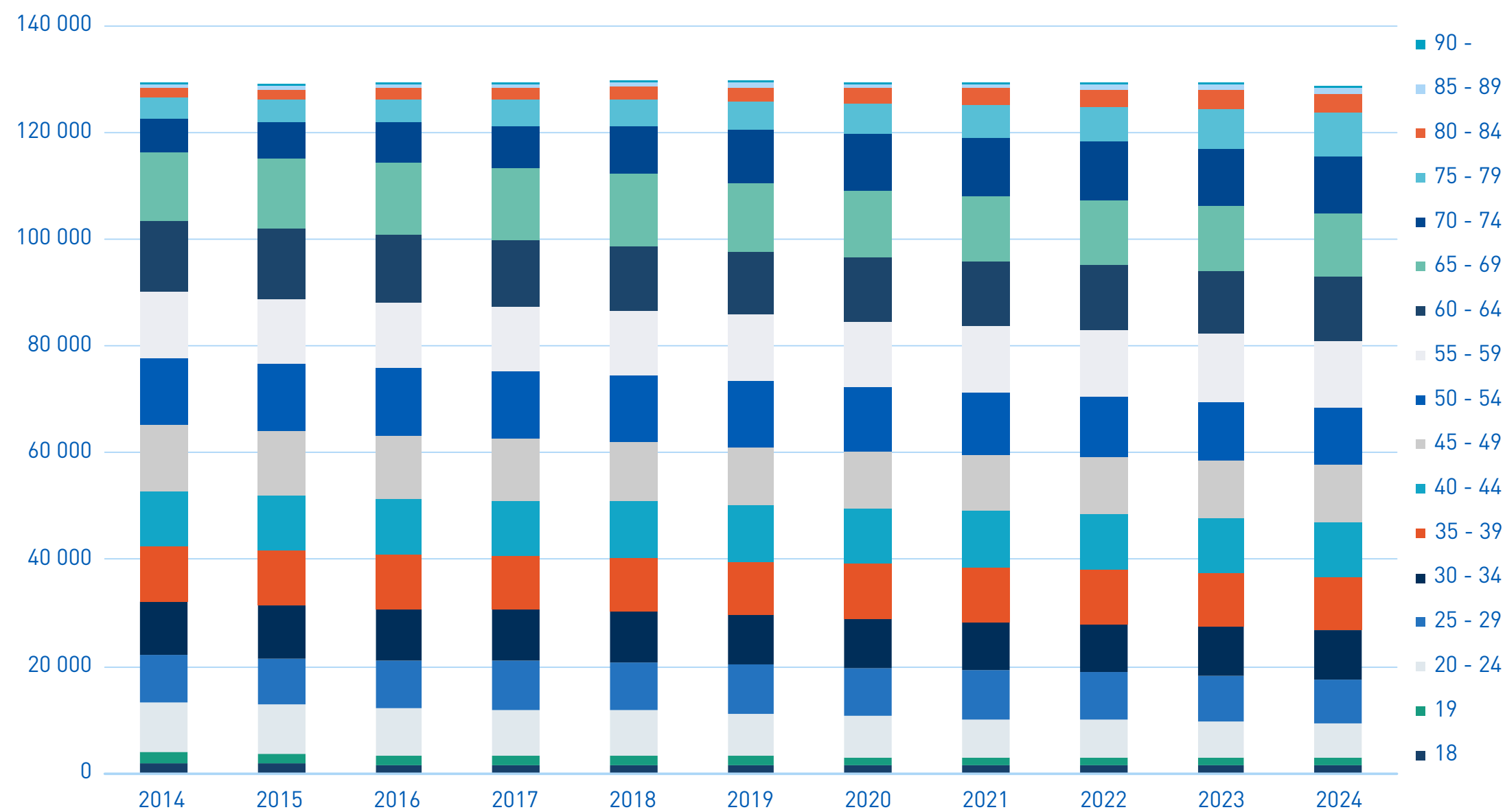
Paljon puhutaan esimerkiksi siitä, että nuoriso ei ole enää halukas ajamaan ajokorttia. Tämä pitääkin paikkansa Traficomien tilaston mukaan. Esimerkiksi Lahdessa ajokortillisten määrä on viimeisten 10 vuoden aikana pudonnut merkittävästi ikäluokassa 18 – 24 vuotta kuvan 4 mukaisesti.



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:

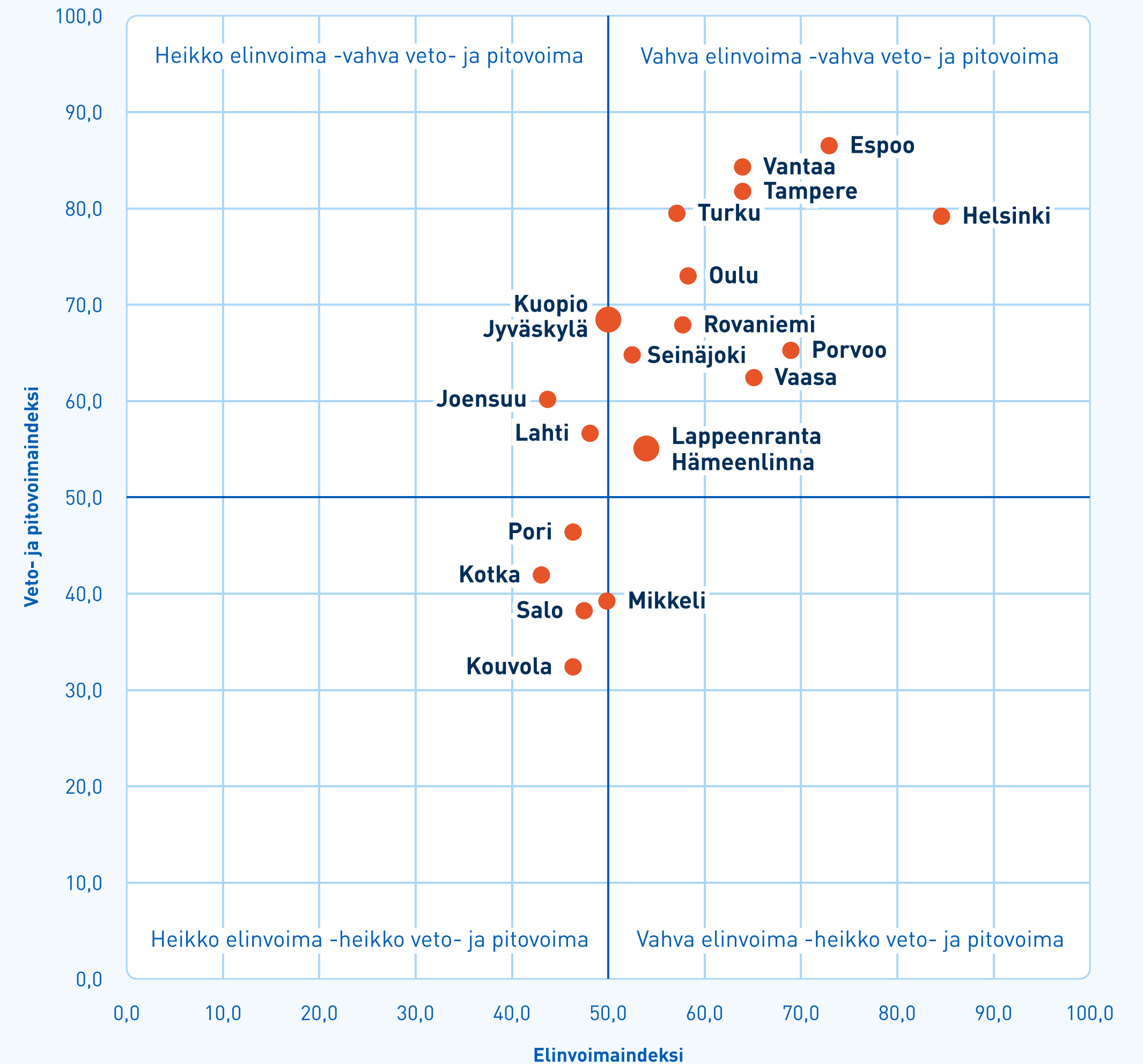
Joukkoliikenteen käyttö tulee olemaan hyvin helppoa kaikille kaikkialla. Sama koskee muitakin liikkumisnoutoja. Automaattisten robottibussien yleistyminen muuttaa liikennöintiä todella merkittävästi, koska ajoneuvot voivat olla liikenteessä lähes jatkuvasti. Tämä tarjoaa paljon uusia mahdollisuuksia 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 työssäkävien määrä on laskenut noin kymmenellä tuhannella vuodesta 2007 vuoteen 2021 mennessä. Lasku on ollut nopeinta vuoden 2008 taantumana ja vuoden 2020 pandemian aikoihin. Asukas- ja työpaikkamäärän lasku viittaa alueen elinvoimaisuuden ja vetovoimaisuuden 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 koulutustasoindexi.



**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 sähköbussseja ja muuta liikennettä liikennöidään fossiilittomasti uusiutuvalla energialla. Joukkoliikenne mahdollistaa ja helpottaa työntekijöiden liikkumista ja saavutettavuutta.





## SISÄLLYS

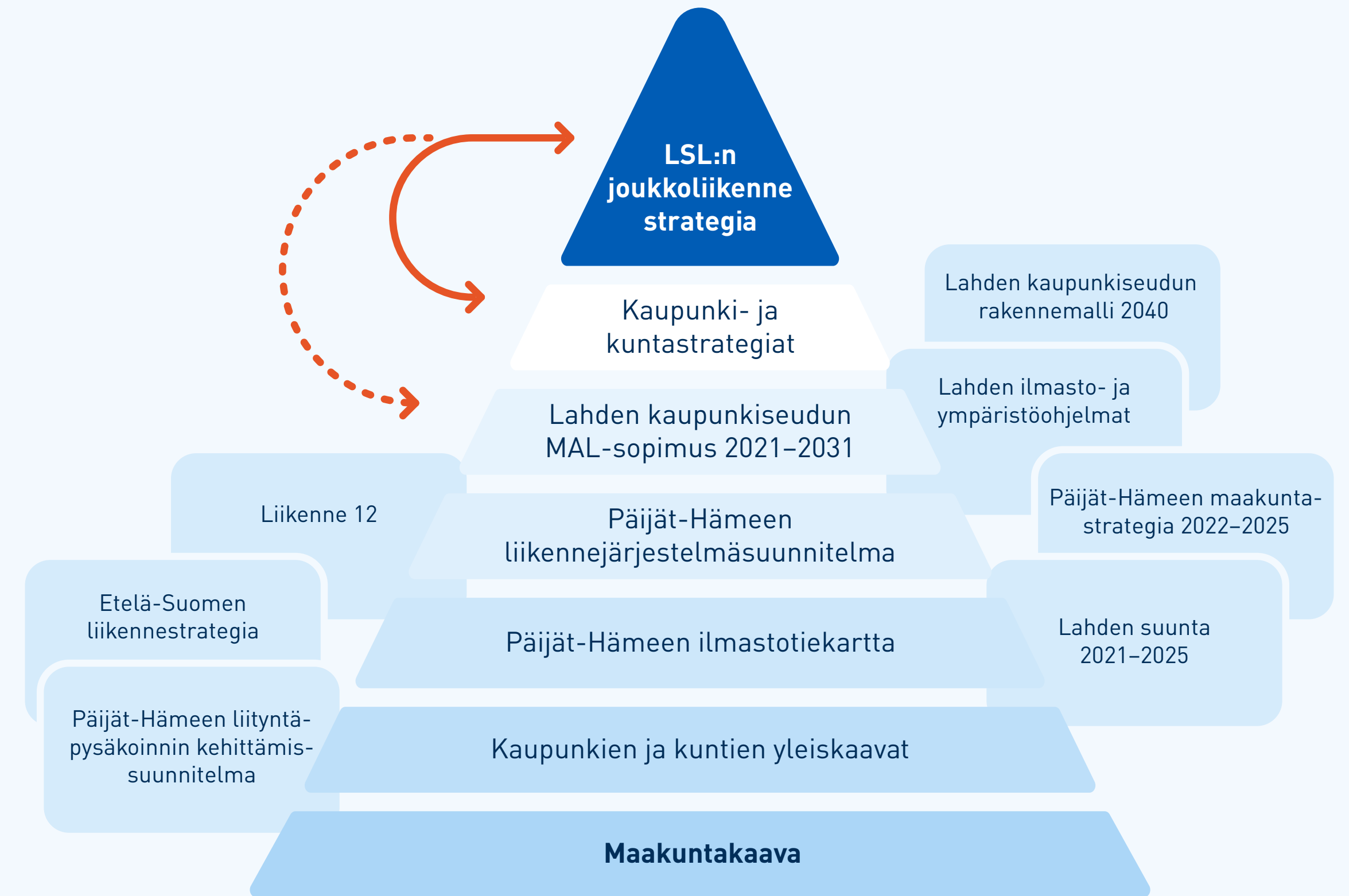


## 2. Joukkoliikenteen kehittäminen toteuttaa seudun strategioita ja ohjelmia

## 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 liikennepoliittikkaa. Liikennepoliittisilla ratkaisulla voidaan vaikuttaa kaupunkilaisten auton omistukseen, auton käyttöön ja liikkumistavan valintoihin. Edellisiin voidaan vaikuttaa myös pysäköintipoliittisilla ratkaisulla. Pysäköinti-ratkaisuja onkin usein pidetty liikenteen hinnoittelun vaihtoehtona. Liikennepoliittikka ja pysäköintipoliittikka muodostavatkin kaupunkiseudun kehittämisessä tärkeän kokonaisuuden.



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

Joukkoliikenne on keskeinen osa kaupunkiseudun liikennepolitiikka. Liikennepoliittisilla ratkaisuilla voidaan vaikuttaa kaupunkilaisten auton omistukseen, auton käyttöön ja liikkumistavan valintoihin. Edellisiin voidaan vaikuttaa myös henkilöauto- ja jakeluliikenteen ratkaisuilla, kuten myös pysäköintiratkaisuilla. 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 ratkaisuilla 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 vaihtoterminaali 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 kestävyttä 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 parane työssäkäynnin kannalta merkittävimmillä yhteysväleillä maakuntakeskusten välillä.
- Liikenteen solmukohtien ja matkaketjujen toimivuutta kehitetään (liikennepalvelut, informaatio, muut palvelut).
- Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet turvataan sosiaalisen kestävyuden 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 edistäen 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 kestävää kaupunkijakelua.
- Parannamme sujuvaa liityntäpysäköintiä ja toimivia matkaketjuja.

### Päijät-Hämeen maakuntastrategia 2022–2025

Päijät-Hämeen maakuntastrategiassa 2022–2025 on strategiseksi painopisteiksi tunnistettu vetovoima ja uudistuminen. Ohjelmassa on tarkemmin määritelty vetovoimaisen uusien tulijoiden maakunnan tekijöiksi 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



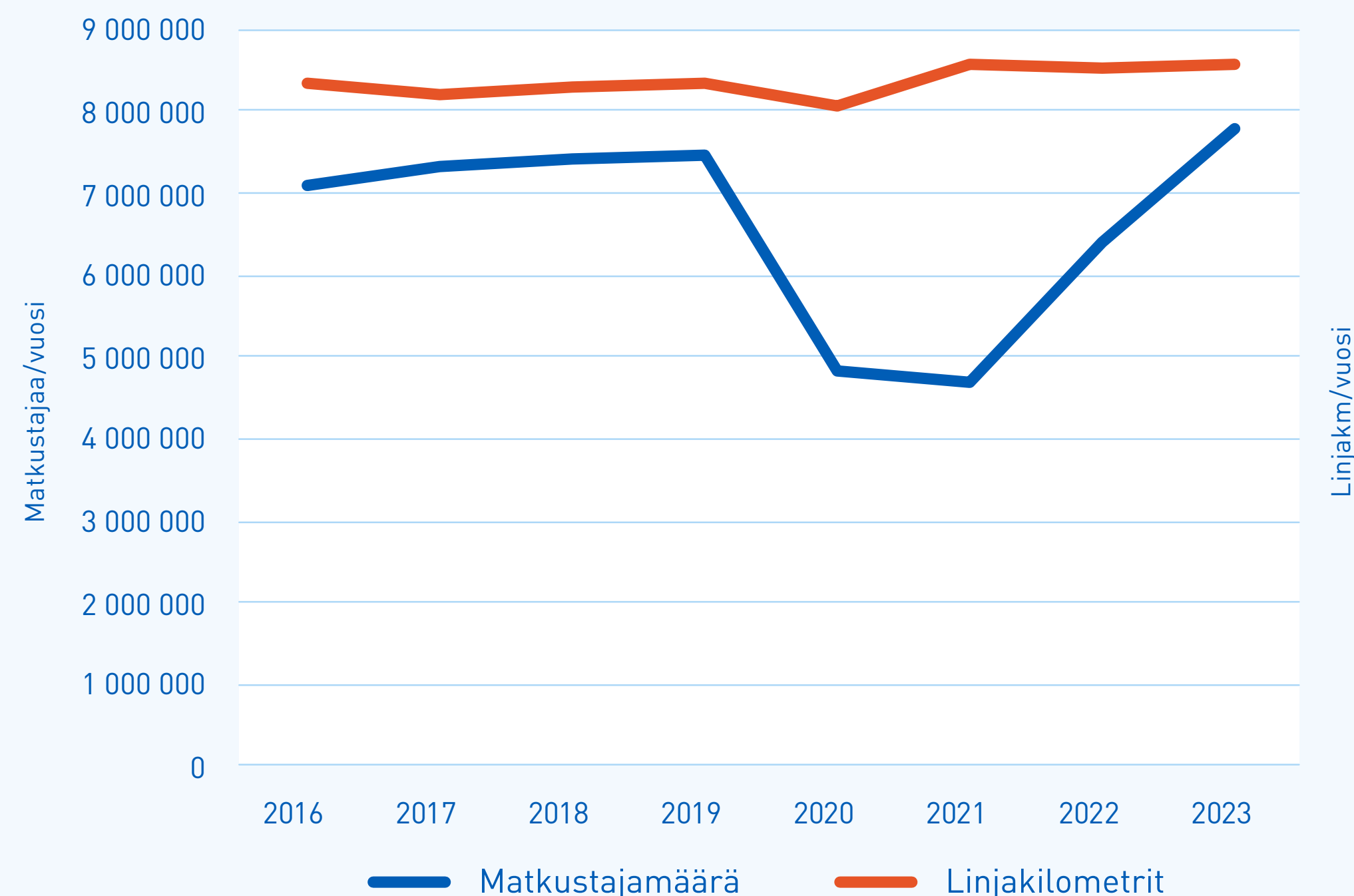
### 3. Joukkoliikenteen nykytila ja kehitys

## 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.

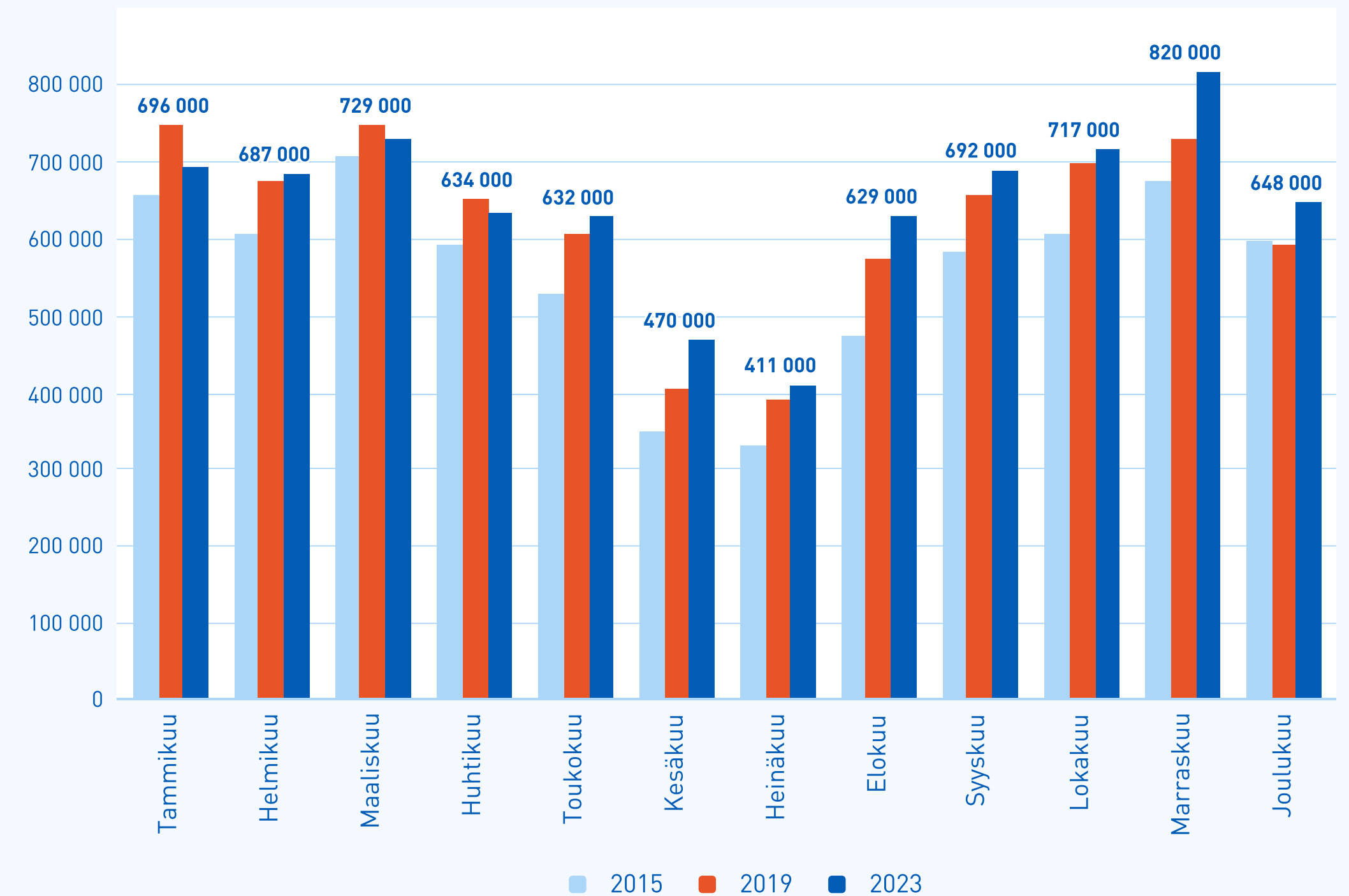


Kuva 9. Matkustajamäärän ja linjakilometrien kehitys Lahden seudulla vuosina 2016–2023 (Lähde: LSL).

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-aikojen. 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 liikennevaloetuksia. 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 perustyön 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.

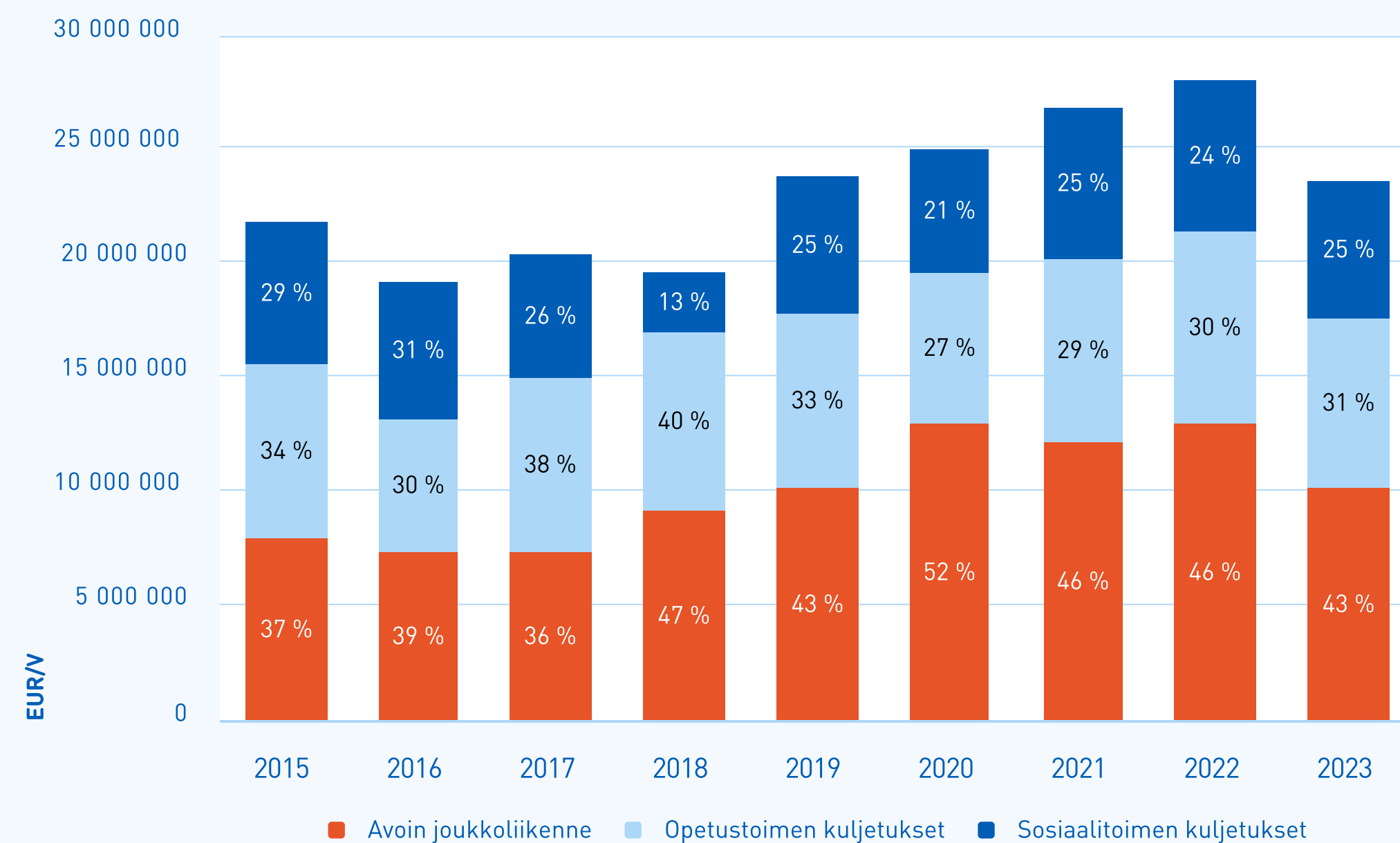
#### **JOUKKOLIIKENTEEN KEHITYS LAHDEN SEUDULLA:**

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.

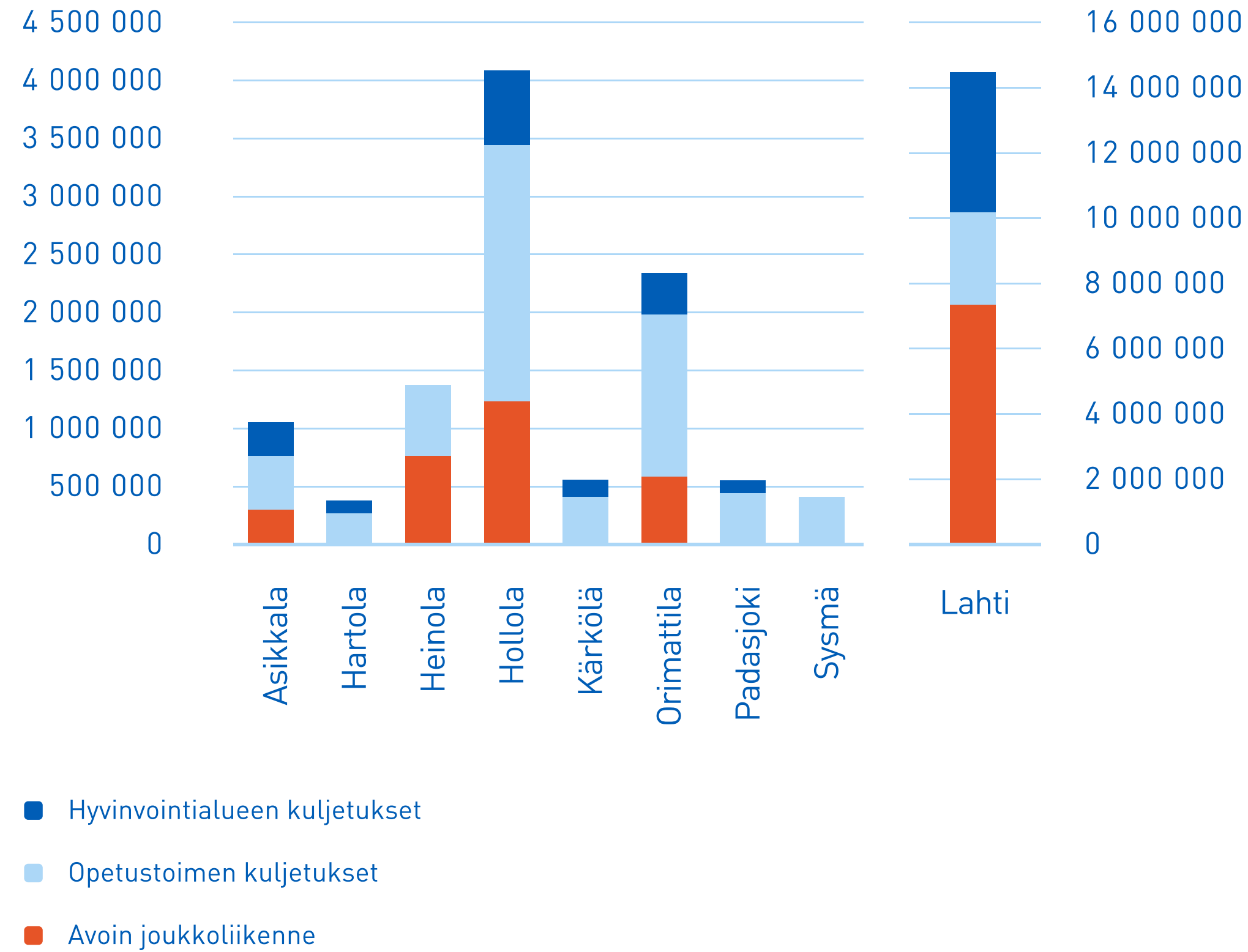
## 3.2. Rahoitus

Keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen valtion-tukea Lahden seudun joukkoliikenne on saanut vuosittain noin 1,5 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi LSL on saanut ilmasto- ja ympäristöministeriön 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 ilmasto- ja ympäristöministeriön 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 lippituloja 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 syntynyt 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 ilmasto-neutraali 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 investoin-tiin 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.

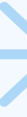
Suomen linja-autokanta on sähköistynyt nopeasti uusien kilpailutusten myötä. Erityisesti kaupunkilinjojen matalalattiakalustoa on saatavilla sähköisesti. LSL:n toimivalta-alueen viranomaiselle on asetettu tavoitteeksi, että ensimmäisellä jaksolla (8/2021–12/2025) nollapäästöisiä linja-autoja on oltava 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 puhtaksi ja energiatehokkaiksi ajoneuvoiksi lasketaan esimerkiksi uusiutuvalla biodieselillä kulkevat linja-autot. Sähköbussuja 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.

Ajoneuvoluokka	8/2021–12/2025 hankintasopimuksissa	1/2026–12/2030 hankintasopimuksissa
 <b>M1 Henkilöautot ja M2 pienoislinja-autot</b> Kokonaismassa alle 5 tonnia	<b>38,5 % kalustosta alle 50 g CO<sub>2</sub>/km</b> (hybridi uusiutuvalla biodieselillä, maa- tai biokaasuhybridillä, sähkö, vety)	<b>38,5 % kalustosta 0 g CO<sub>2</sub>/km</b> (sähkö, vety)
 <b>M3 Kaupunkiliikenteen linja-autot</b> Kokonaismassa yli 5 tonnia, seisomapaikkoja	<b>41 % kalustosta puhtaita ajoneuvoja</b> (uusiutuva biodiesel, maa- tai biokaasu, sähkö, vety)  <b>Päästöttömiä ajoneuvoja (sähkö, vety) koskeva lisävaatimus:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>CVD:n Suomea koskeva vaatimus: edellisestä vähintään puolet, eli 20,5 % päästöttömiä ajoneuvoja (sähkö, vety)</li> <li>Kansallisessa laissa LSL:lle asetettu vaatimus 5 %</li> </ul>	<b>59 % kalustosta puhtaita ajoneuvoja</b> (uusiutuva biodiesel, maa- tai biokaasu, sähkö, vety)  <b>Päästöttömiä ajoneuvoja (sähkö, vety) koskeva lisävaatimus:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>CVD:n Suomea koskeva vaatimus: edellisestä vähintään puolet, eli 29,5 % päästöttömiä ajoneuvoja (sähkö, vety)</li> <li>Kansallisessa laissa LSL:lle asetettu vaatimus 10 %</li> </ul>
 <b>M3 Kaukoliikenteen linja-autot</b> Korkealattiainen kalusto, ei seisomapaikkoja	Direktiivi ja kansallinen laki eivät koske	

8/2021
2026
2031


**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 fossiilisuutta tai uusiutuvuutta metaanikäyttöiset ajoneuvot eivät tässä laskennassa ole nollapäästöisiä, vaikka niissä käytettäisiin 100-prosenttisesti uusiutuvaa polttoainetta. Uusien diesel-, bensiini-, kaasujoneuvojen 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 JOKKOLIKENTEESÄ:

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 TARKOITTAU JOKKOLIKKENTEESSÄ:

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 siirtymääjän liikennöintisopimukseen 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.



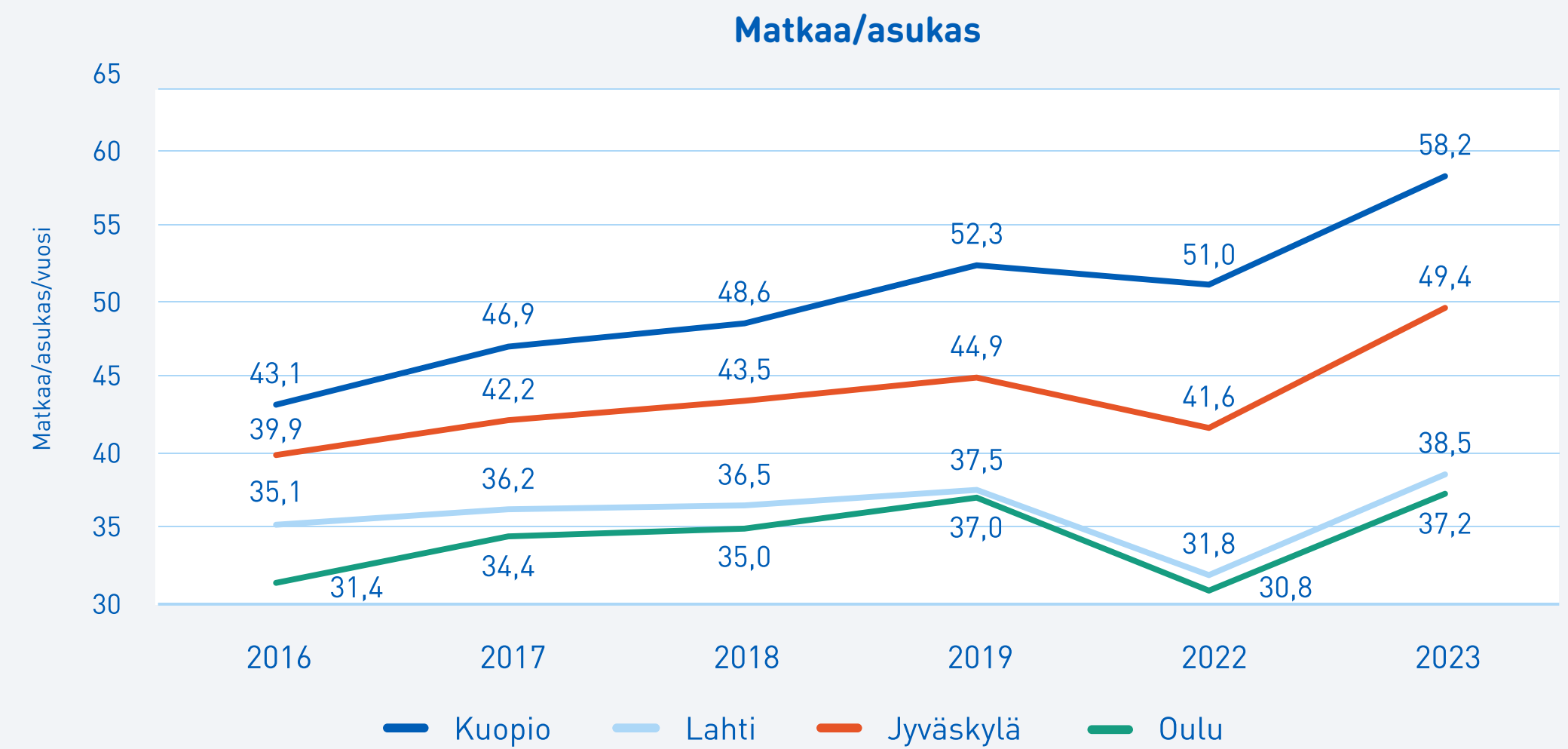


*Joukkoliikenteen kaksinkertaistaminen edellyttää joukkoliikenteen yksinkertaistamista.*

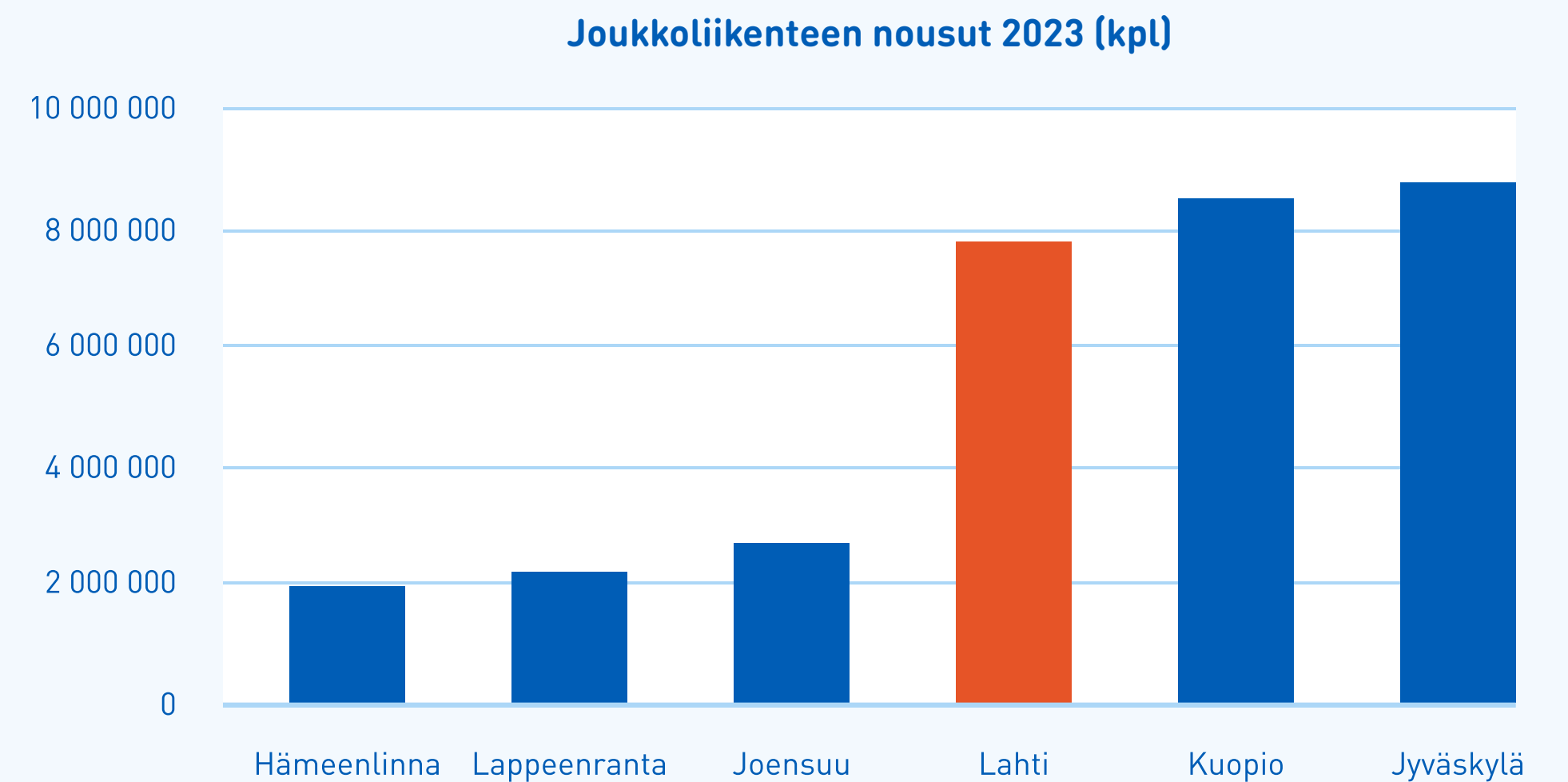
Kalle Vaismaa, JEE-projekti

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus vaihtelee alueittain. Alueilla, joilla on hyvä joukkoliikenteen palvelutaso, joukkoliikenteen käyttö on yleensä korkeampi. Traficomien selvityksen mukaan joukkoliikenteen kulkutapaosuus on noussut kaikkien Suomen matkojen osalta 7 prosentista vuonna 2016 8 prosenttiin vuonna 2022. Siirtymä tapahtui henkilöautoliikenteestä, 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).



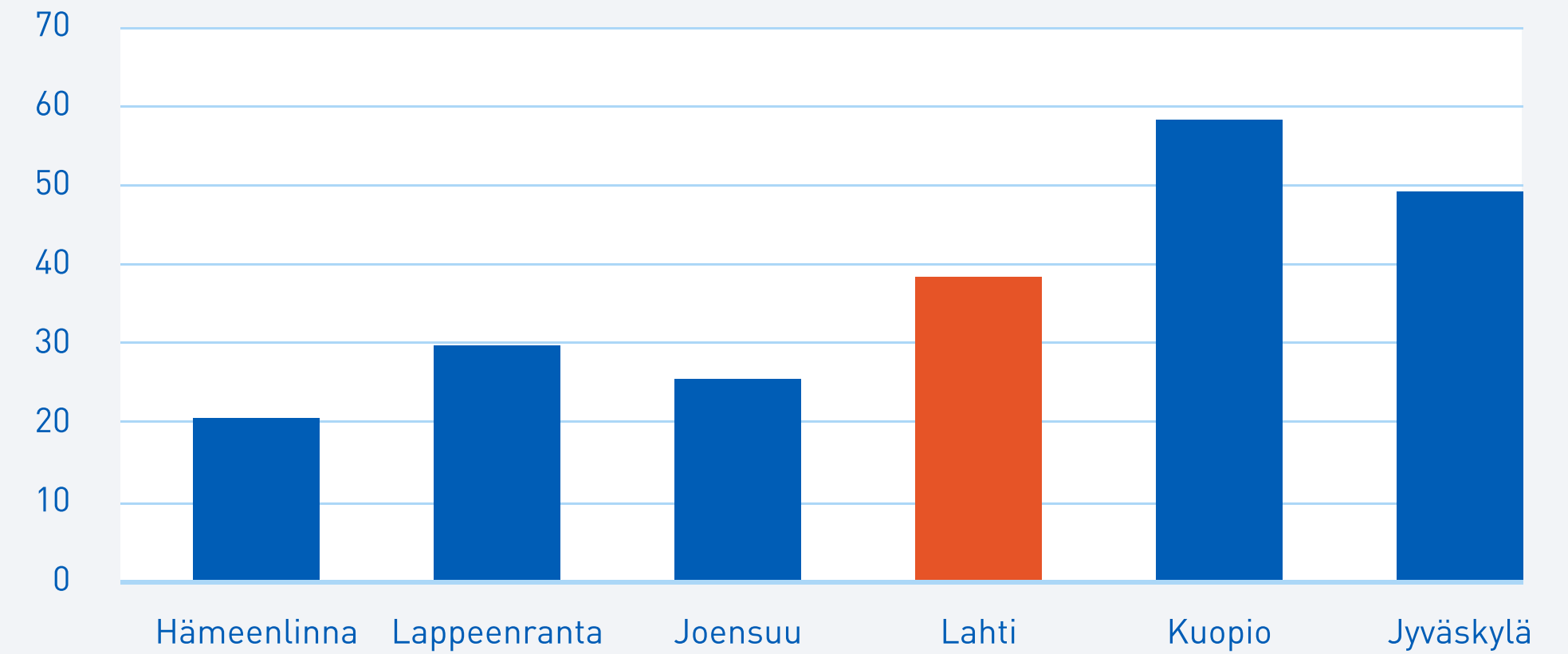
**Kuva 15.** Joukkoliikenteen nousijamäärät vuonna 2023 verrattuna muihin alueisiin (lähde: Kysely toimivaltaisille viranomaisille 2024).

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.

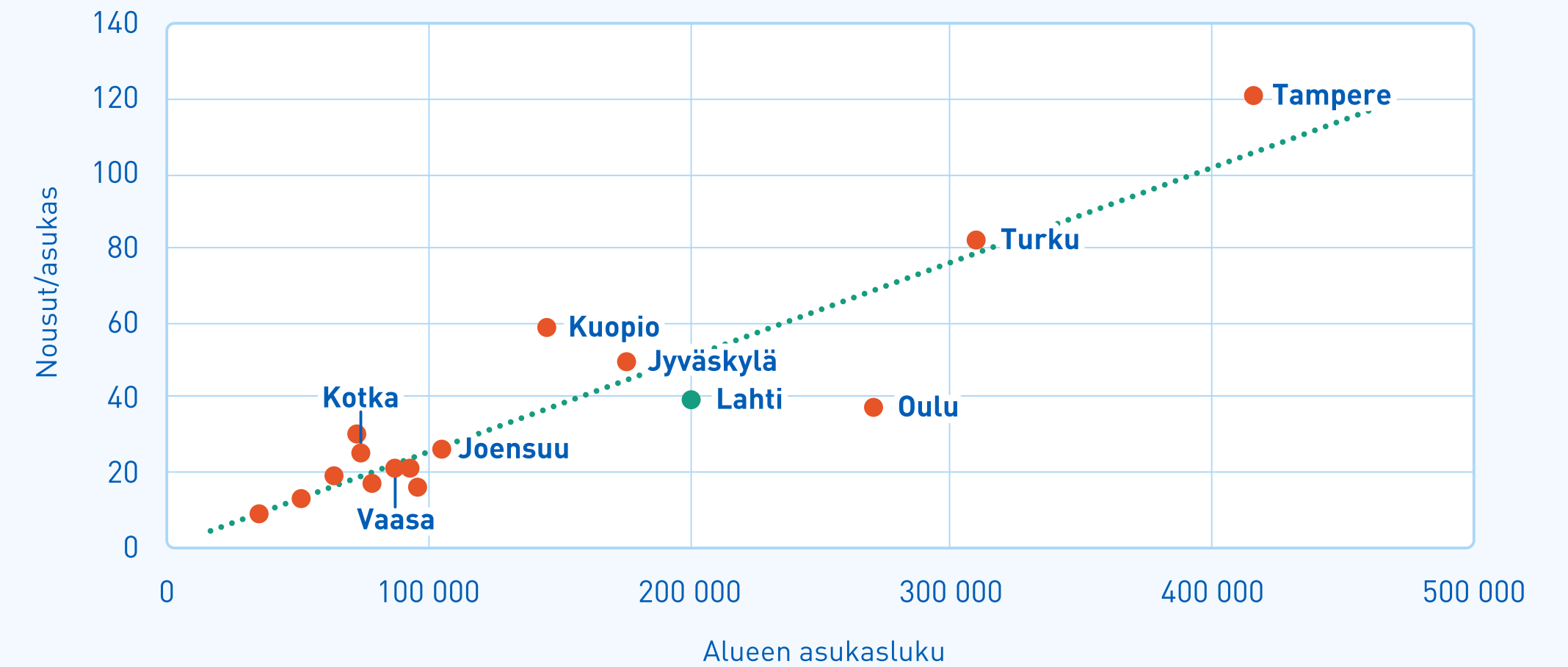
LSL:n joukkoliikenteen hankinnan bruttokustannukset asukasta kohti ovat kohtuullisen maltilliset kaupunkivertailussa. Tämä tunnusluku kertoo, millä kustannustasolla joukkoliikennepalveluja järjestetään, ja se ottaa huomioon joukkoliikenteen toiminta-alueen väestöpohjan.

Joukkoliikenteen nousut/asukas joukkoliikenteen toiminta-alueella 2023



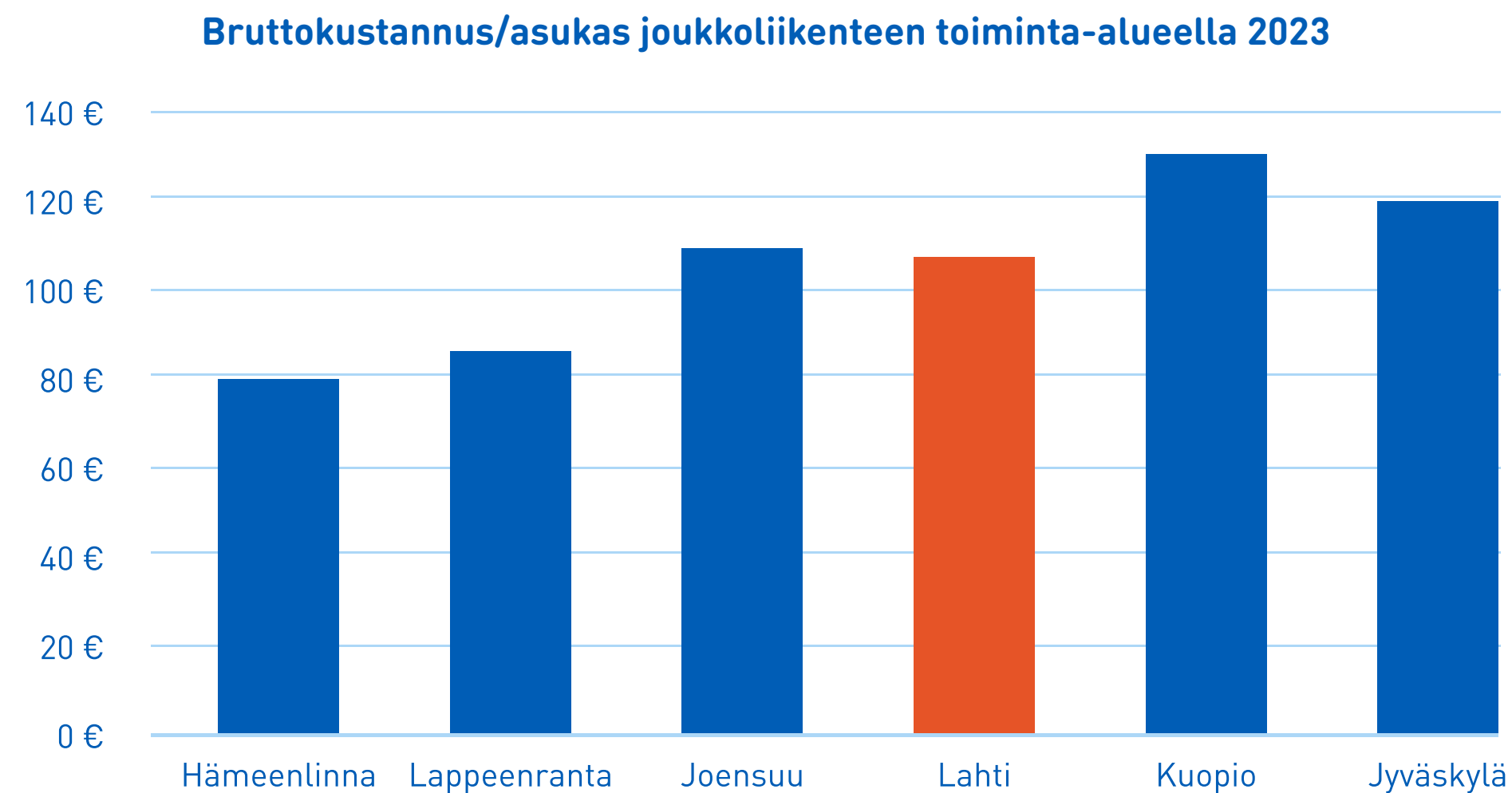
Kuva 16. Joukkoliikenteen nousumäärät jaettuna joukkoliikenteen toiminta-alueen asukkaille 2023 (lähde: Kysely toimivaltaisille viranomaisille 2024 ja Tilastokeskus 2024).

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 asiakastytyväisyyden 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).

Joukkoliikenteen viranomainen	Asukasluku TVV-alueella	Joukkoliikenteen linja-kilometrit/asukas (km)	Järjestämiskustannukset/asukas (€)	Lipputulolla katettu osuus järjestämiskustannuksista (%)	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 €
<b>Lahti</b>	<b>206 000</b>	<b>41</b>	<b>98 €</b>	<b>56 %</b>	<b>37 %</b>	<b>36 €</b>
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 €
Värmland	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 €

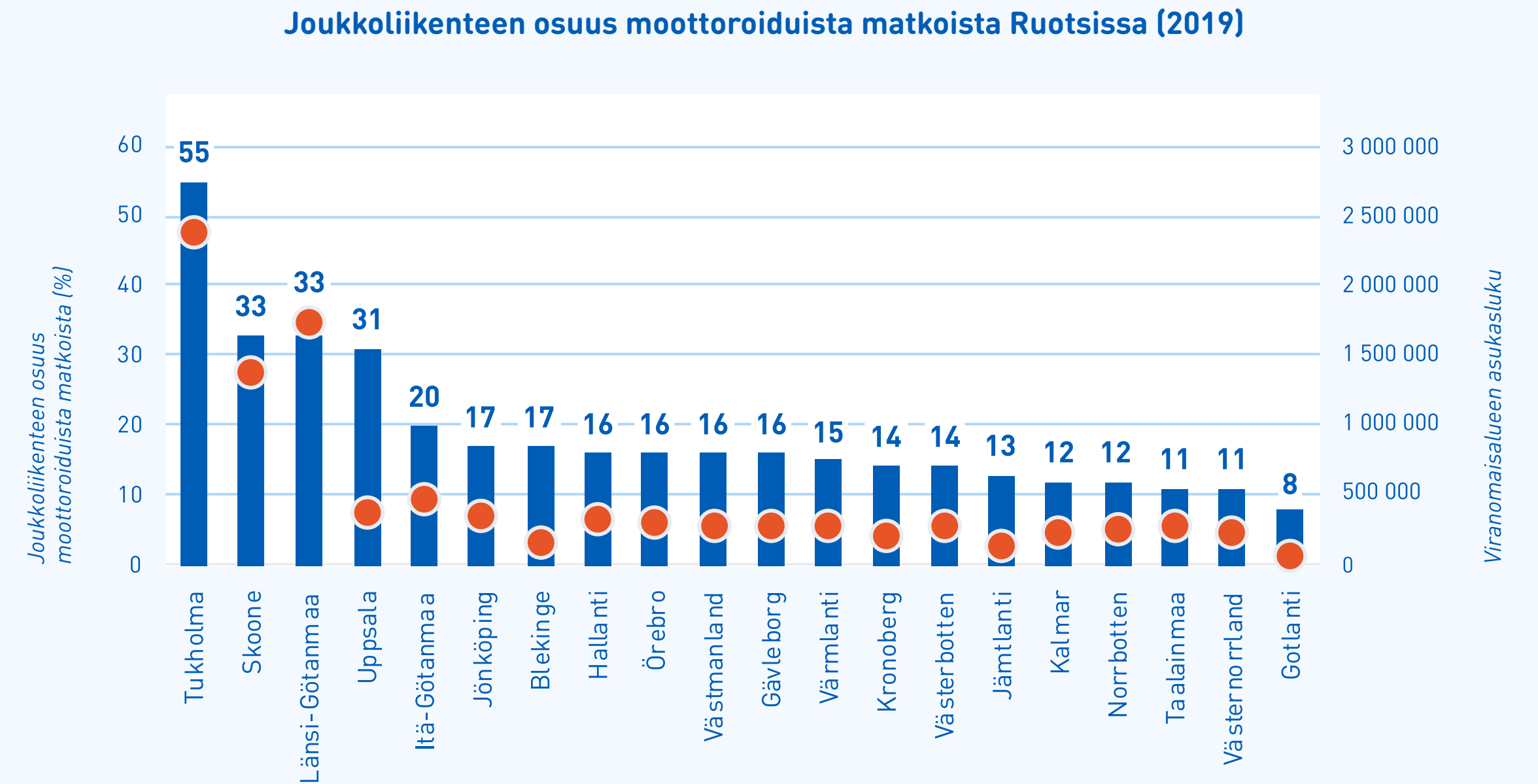
**Taulukko 1.** Joukkoliikenteen tunnuslukuja (2019) muutamilla pohjoismaisilla seuduilla. Ruotsin alueiden tunnusluvut sisältävät sekä kaupunkietä maaseutuliikenteen kunkin läänin alueella eli vastaavat Suomessa maakunnan kokoisia alueita. (Traficom, 2023, Regional linjetrafik 2019)

- \* 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 moottoroituista 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. Menestyksikkäinä 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 raitikalla 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 joukkoliikenne tilaaja-tuottaja-mallilla. Tämän etuna on ollut, että joukkoliikennettä ja maankäyttöä on kehitetty vuorovaikutteisesti ja joukkoliikenteellä on ollut keskeinen rooli alueiden kehittämisessä sekä liikennejärjestelmäsuunnittelussa. 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



## 4. Asukkaiden, yritysten ja sidoryhmien 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
<b>Yleisarvosana joukkoliikenteelle</b>	4,02	4,05	4,00	4,00	4,06	4,10	4,03
<b>Lipputuotteet ja niiden ostaminen</b>	4,21	4,28	4,30	4,25	4,38	4,38	4,32
<b>Kuljettajan ajotapa</b>	4,38	4,37	4,34	4,30	4,33	4,26	4,32
<b>Tiedon saatavuus aikatauluista ja reiteistä</b>	4,09	4,19	4,19	4,15	4,25	4,21	4,25
<b>Kuljettajan ystävällisyys</b>	4,28	4,28	4,18	4,17	4,22	4,20	4,18
<b>Linja-auton siisteys ja matkustusmukavuus</b>	4,26	4,10	3,94	4,11	4,05	4,10	3,99
<b>Reitit ja aikataulut</b>	3,90	3,94	3,96	3,85	3,98	4,00	4,02
<b>Joukkoliikenteen luotettavuus</b>	4,06	3,98	3,86	3,96	3,93	4,01	3,89
<b>Linja-auton ulkotilojen siisteys</b>	4,30	4,09	3,92	4,25	3,93	4,13	4,00
<b>KESKIARVO</b>	<b>4,19</b>	<b>4,15</b>	<b>4,09</b>	<b>4,13</b>	<b>4,13</b>	<b>4,16</b>	<b>4,12</b>

Taulukko 2. Asiakastyytyväisyyskyselyiden keskimääräiset arvosanat 2021–2023

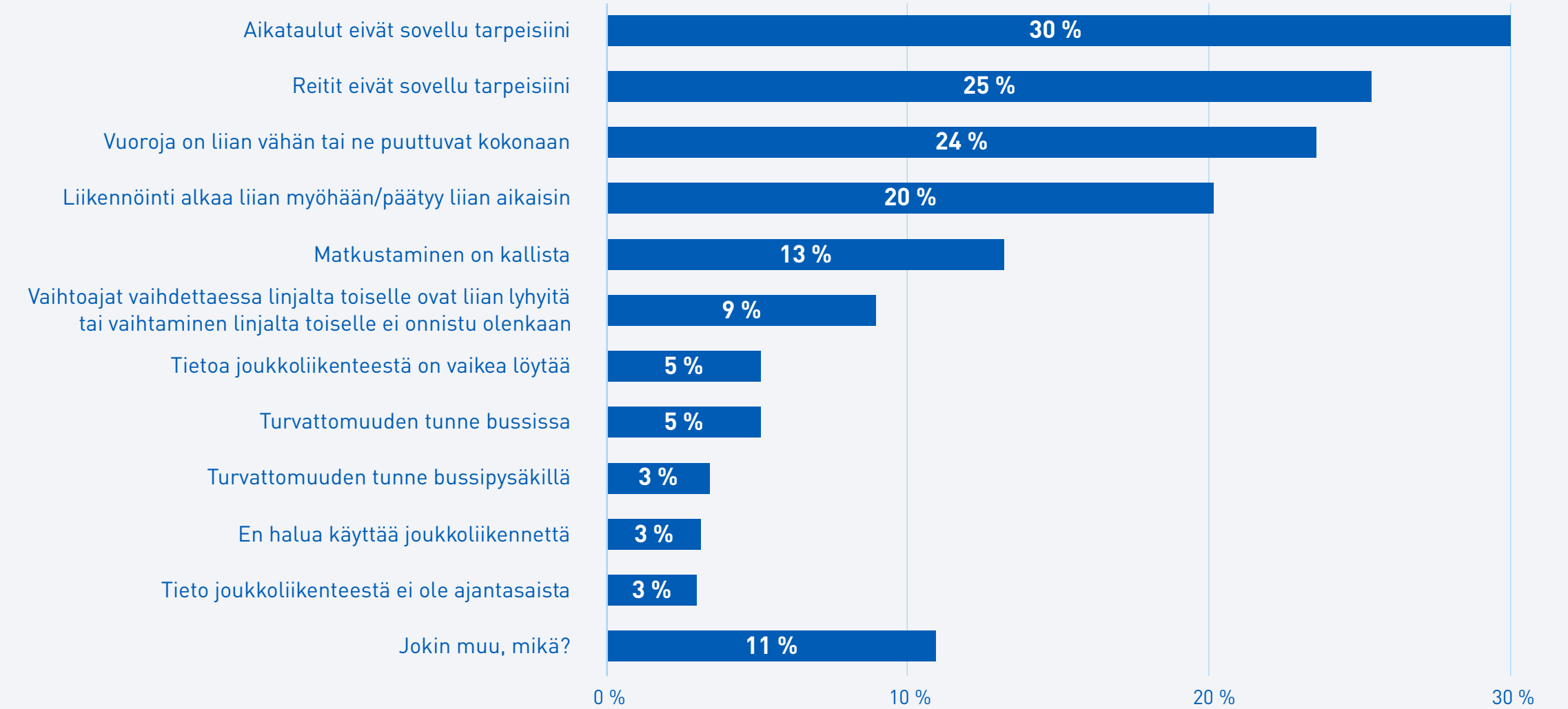


#### 4.1. Lahden seudun asukkaiden odotukset joukkoliikenteen kehittämiseksi

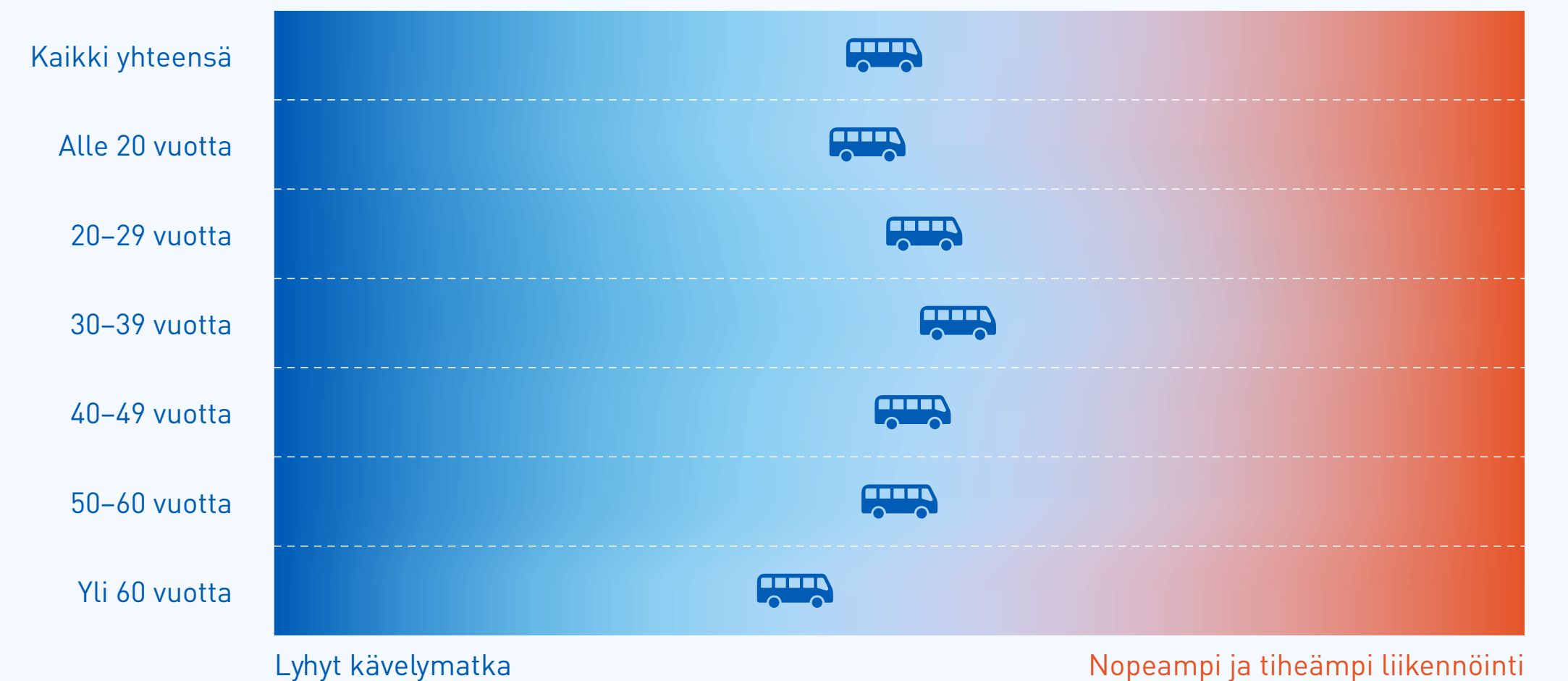
LSL:n joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman (2024) yhteydessä toteutettiin verkkokysely toukokuussa 2023. Kyselyyn vastasi 2 455 henkilöä, joista 49 % käytti joukkoliikennettä vähintään viikoittain. HLT:n vuoden 2016 tulosten mukaan Päijät-Hämeen alueella joukkoliikennettä viikoittain käyttäviä on 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 lisääisivät 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?”



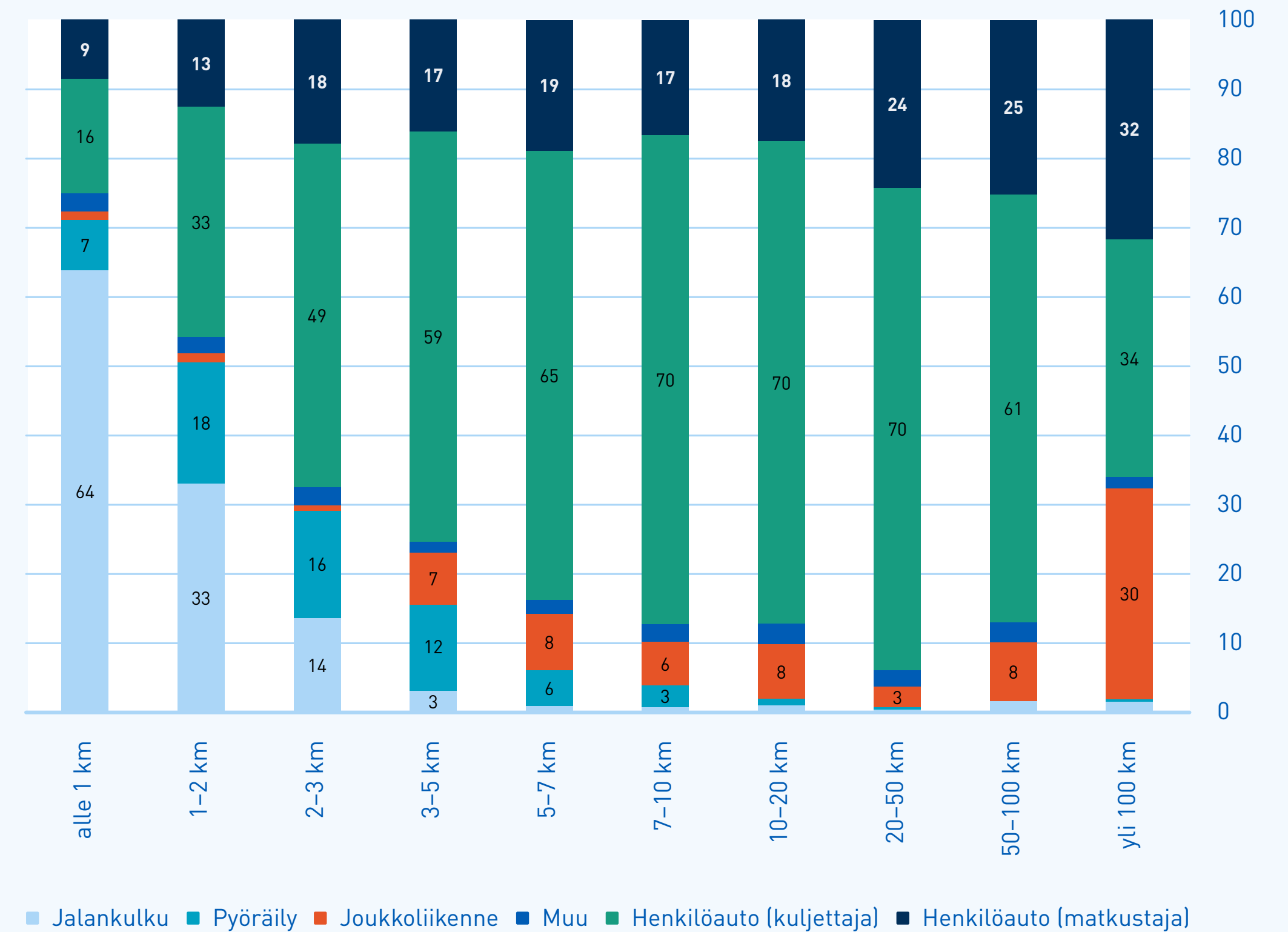
välit voivat olla tiheämpiä ja reitit suurempia. Kysymys jakaa vastaajat melko selkeästi puoliksi. Lievästi enemmän on kannatettu nopeampaa ja tiheämpää liikennettä. Ymmärrettävästi vanhemmat ihmiset kaipaavat enemmän lyhyttä kävelymatkaa pysäkille.

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 %.

Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan



Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen Päijät-Hämeen kulkutapajakauma matkan pituuden mukaan vuonna 2016.

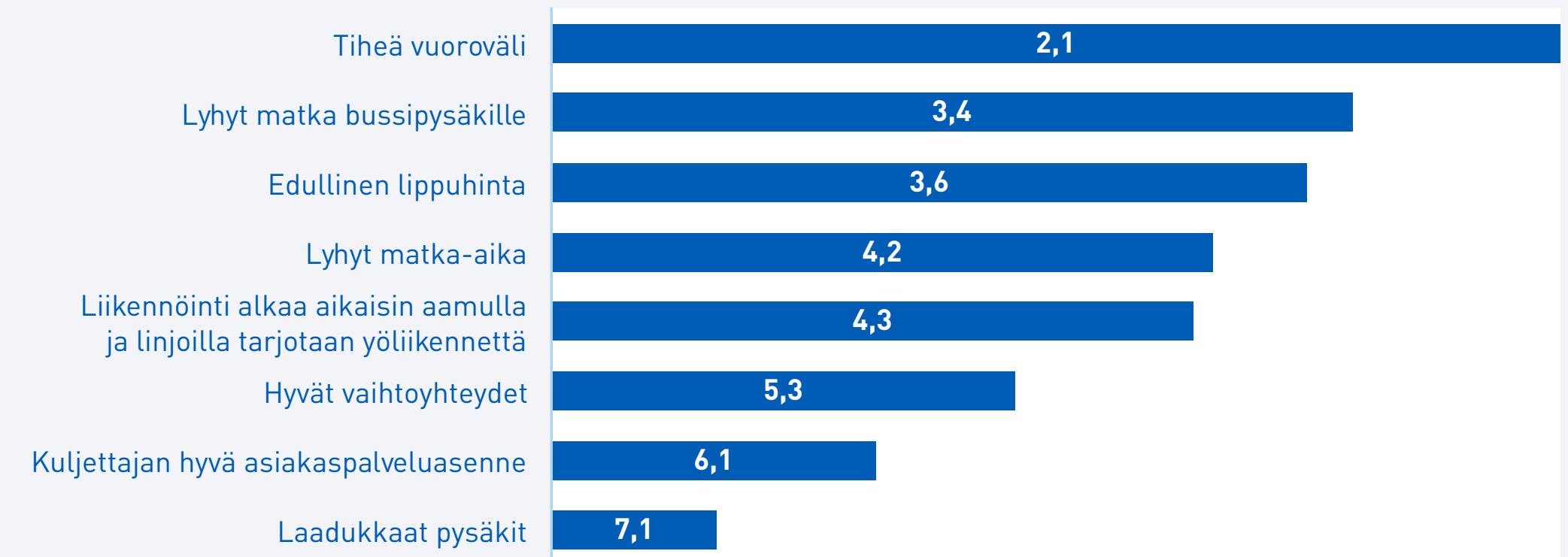
**Kuva 22.** Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (lähde: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2016, kuva Päijät-Hämeen liitto)

#### 4.1. Lahden seudun asukkaiden odotukset joukkoliikenteen kehittämiseksi

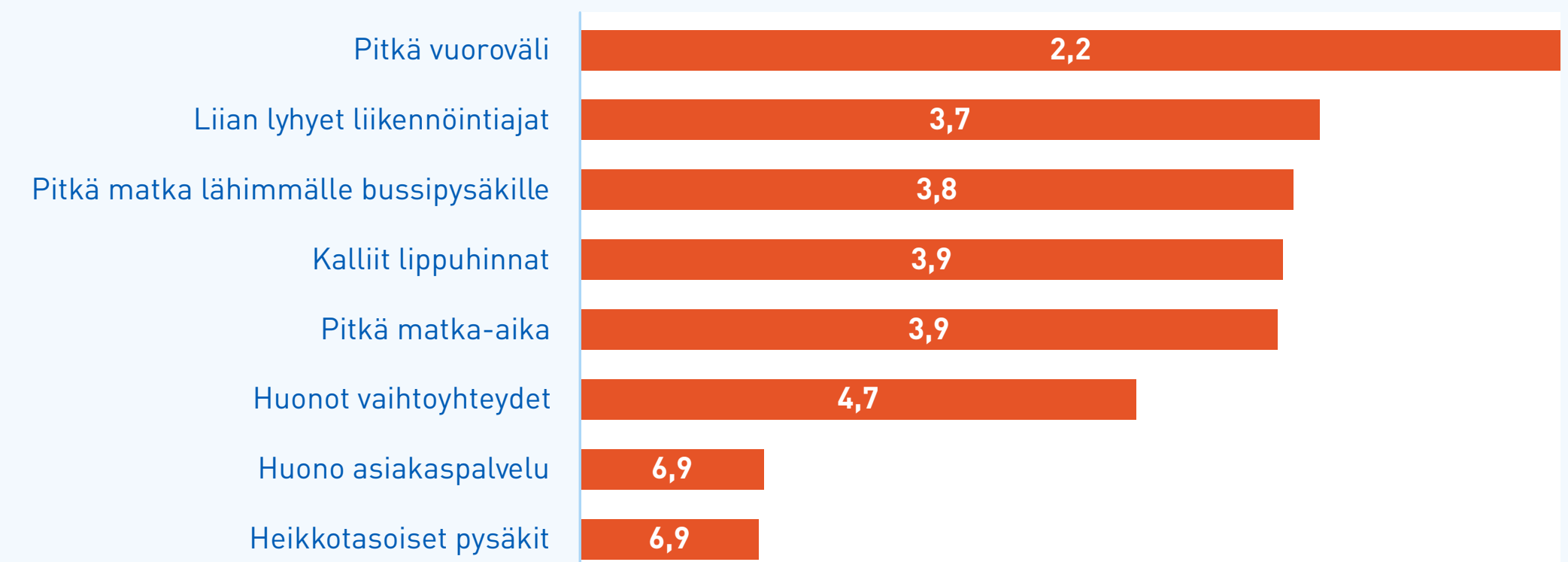
Kuopion runkobussien infrastruktuurin kehittämiselvityksessä on pyydetty vastaajia asettamaan keskeisiä joukkoliikenteen laatutekijöitä tärkeysjärjestykseen. Seuraavissa kaavioissa on esitetty, mitkä asiat ovat tärkeimpiä tekijöitä joukkoliikenteellä matkustettaessa ja mitkä tekijät ovat joukkoliikenteen 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 kehittämiselvitys, 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 kehittämiselvitys, 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 erottavana. 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 laajempaan 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 ylipäätään 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 joukkoliikenneyhteys 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 suorita. 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 ammattikorkeakoulun Mikkulan 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. Kaupunkipyörärien 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 palvelutason. 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 opiskelupaikkaansa. 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. Keskussairaalassa 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 TARKOITTAU JOKKOLIKENTEESSÄ:**

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, sähköbussuja 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 TARKOITTAU JOKKOLIKENTEESSÄ:**

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.

# SISÄLLYS

 1

 2

 3

 4

 5

 6

## 5. Tavoitteet

## 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 arvonlisävero mahdollisesti korotetaan nykyisestä 10 %:sta 14 %:iin vuoden 2025 alussa. Lisäksi Kelan koulumatkатуkea 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



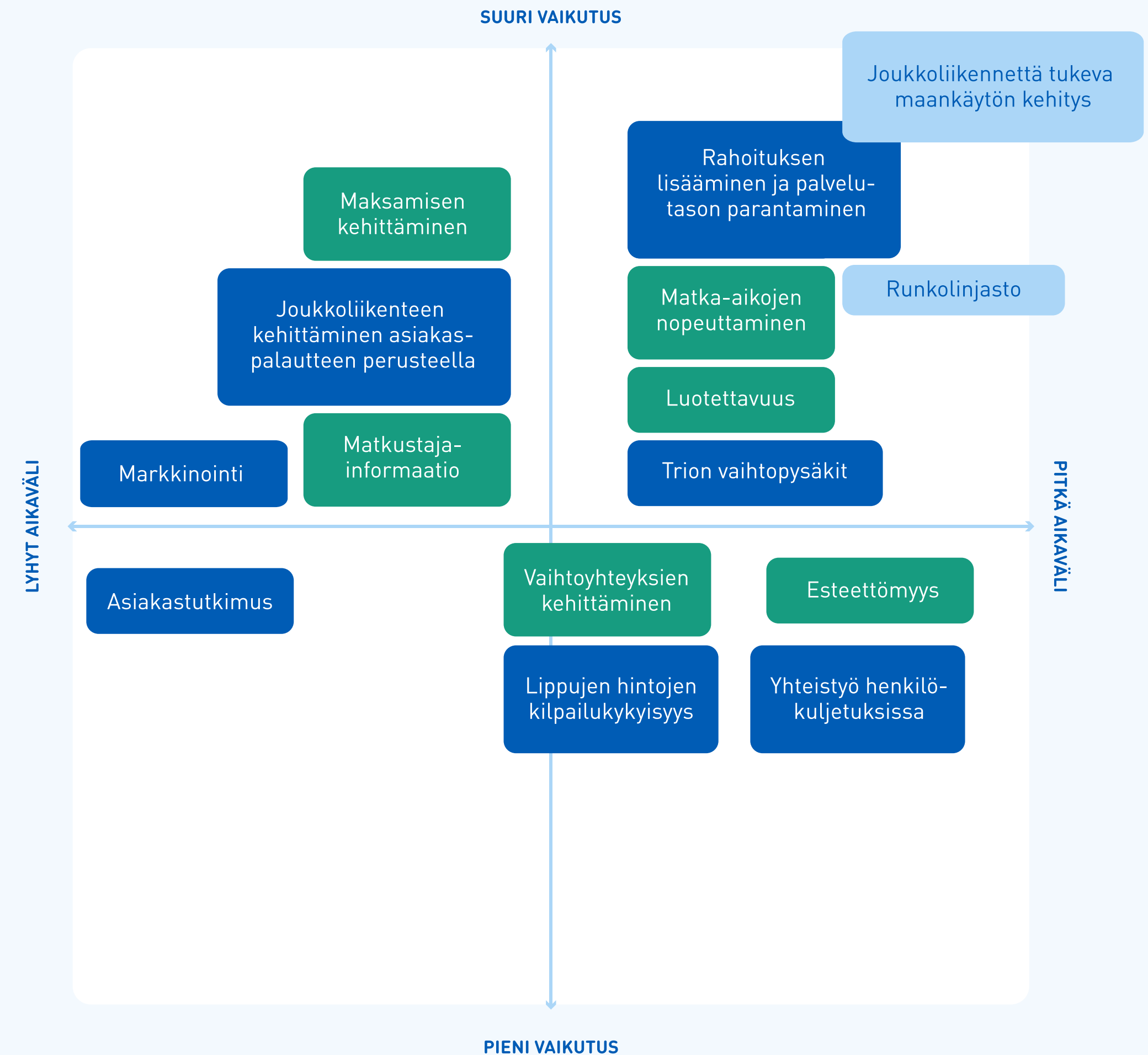
# 6. Toimenpiteet, mittarit ja vaikutukset

## 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
<p><b>Päätetään joukkoliikenteen rahoituksen kehittämisestä:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Joukkoliikennestrategiaa hyväksyttäessä sitoudutaan rahoituksen kehittämiseen toimenpiteiden toteuttamiseksi (palvelutason kehittäminen ja lisäkapasiteetti sekä lippujen hinnoittelun säilyttäminen kilpailukykyisenä).</li> <li>Varmistetaan riittävät henkilöresurssit.</li> </ul>	LSL sekä LSL-alueen kunnat	Subventio [eur/v ja subventio-%]	Jatkuva	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bruttokustannusten kasvu 7,4 milj. euroa/vuosi vuoteen 2035 mennessä</li> <li>Nettokustannusten kasvu 1,2 milj. euroa/vuosi vuoteen 2035 mennessä</li> </ul>
<p><b>Pidetään lippujen hinnat kilpailukykyisinä:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Muutetaan lippujen hintoja linja-autoliikenteen kustannusindeksin mukaisesti ja verotuksen muuttuessa</li> </ul>	LSL sekä LSL-alueen kunnat	Lippujen hintojen kehittyminen suhteessa kustannusindeksiin, kuluttajahintaindeksiin ja polttoaineiden hintakehitykseen	Jatkuva	Kustannusneutraali
<p><b>Lisätään asiakastuntemusta:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Asiakastutkimuksen määrittely ja toteutus</li> <li>Selvitetään mahdollisuuksia datan parempaan keräämiseen mobiili- ja lähimaksun yhteydessä (esim. mahdollisuus lähimaksukortin rekisteröimiseksi, jotta lähimaksukorttia voi käyttää kausilippuun).</li> </ul>	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
<p><b>Kohdennetaan markkinointia:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kohdennetaan markkinointia ja kampanjoita käyttäjäryhmille, joissa on saavutettavissa matkustuksen kasvua.</li> </ul>	LSL	Asiantuntija-arvio (toteutettu/ei toteutettu) ja markkinointiin käytetty raha	Jatkuva	20 000 €
<p><b>Kehitetään joukkoliikennettä asiakaslähtöisesti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kehitetään joukkoliikennettä asiakaspalautteiden sekä mahdollisten kohdennettujen kyselyjen perusteella. Esimerkiksi tunnistetaan työmatkayhteyksien kehittämistarpeet suurimmilla työpaikka-alueilla ja opiskelumatkayhteyksien kehittämisen tarpeet.</li> </ul>	LSL	Asiantuntija-arvio (toteutettu/ei toteutettu)	Jatkuva	Kustannusneutraali
<p><b>Toteutetaan Trion vaihtopysäkit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Toteutetaan vaihtopysäkit Triolle niin, että matka-ajat keskustan läpimenevillä matkoilla lyhenevät. Muutos mahdollistaa linjaston kehittämisen myötä liikennöintikustannusten säästön.</li> </ul>	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
<p><b>Kehitetään yhteistyötä henkilökuljetuksissa:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kehitetään yhteistyötä LSL:n ja kuntien kesken avoimen joukkoliikenteen, palvelu-, asiointi- ja koululaisliikenteen osalta.</li> <li>• 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)</li> <li>• Selvitetään kutsujoukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia</li> </ul>	LSL, kunnat, hyvinvointialue, Kela	Toteutettu/ei toteutettu	Jatkuva	Selvittäminen ja kehittäminen edellyttää resursointia, mutta tavoitteena on kustannusten alentaminen, -0,1 M €/v
<p><b>Lisätään yritysyhteistyötä:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kasvatetaan työmatkaetua tarjoavien yritysten määrää sekä yritysmyyntiä.</li> <li>• Suurimpien työpaikkojen tai työpaikkakeskittymien osalta keskustellaan, millä tavoin joukkoliikenne voi paremmin palvella yrityksiä.</li> </ul>	LSL	Yritysmyyntin määrä	Jatkuva	Lipputulojen kasvu +0,2 M€/v
<p><b>Selvitetään kouluajojen porrastamista:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Selvitetään yhteistyössä oppilaitosten kanssa mahdollisuuksia porrastaa koulujen alku- ja loppuajankohtia.</li> </ul>	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. sähköbussihin 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-aikojen, mikä lisää lipputuloja. Riittävät henkilöstöressurit 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.

**Kouluaikeiden 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
<p><b>Kehitetään maankäyttöä joukkoliikenteen vahvan palvelutason alueilla:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kehitetään keskustojen houkuttelevuutta</li> <li>• Sijoitetaan asuminen kestävästi ja hallitusti keskuksiin, tiivistyviin kyläalueisiin, keskeisten joukkoliikennekäytävien liikenteellisiin solmukohtiin sekä raideliikenteen asemien seuduille Lahden kaupunkiseutus suunnitelman ja Päijät-Hämeen rakennemallin mukaisesti.</li> <li>• Parannetaan joukkoliikenteen edellytyksiä tiivistämällä väestöä asemanseuduille ja olemassa olevan yhdyskuntarakenteen alueelle. Sijoitetaan tietty osuus uusista asunnoista vahvan joukkoliikenneverkon palvelualueelle valmistelussa olevan MAL-sopimuksen mukaisesti.</li> <li>• Lahdessa maankäytön kehityksessä painotetaan erityisesti yleiskaavassa tunnistettuja keskeisiä joukkoliikennekäytäviä.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Lahdessa selvitetään mahdollisuuksia pysäköintinormin kiristämiseksi joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla.</li> </ul>	<p>LSL-alueen kunnat, LSL sekä valtio (MAL-sopimus)</p>	<p>Uuden maankäytön (asunnot ja elinkeinorakentaminen) osuus runkolinjojen, asemanseutujen ja palvelutasoluokkien I-III-alueilla Keskustan elinvoimaindeksi (EKK)</p>	<p>Jatkuva</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maankäytön kehittäminen joukkoliikenteen kannalta suotuisasti alentaa joukkoliikenteen rahoitustarvetta</li> <li>• Keskustan houkuttelevuus lisää matkustajamääriä ja lipputuloja ja alentaa joukkoliikenteen rahoitustarvetta</li> </ul>





Tavoite: Maankäyttöä ja joukkoliikennettä kehitetään yhteistyössä. Valtaosa uusista työpaikoista, palveluista ja asutuksesta sijoittuu runkolinjojen reittien varrelle.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
<p><b>Kehitetään tärkeimpiä linjoja runkolinjoiksi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laaditaan runkolinjastosuunnitelma</li> <li>• Toteutetaan runkolinjasto Lahden yleiskaavassa määritetyille keskeisille joukkoliikennekäytävillä.</li> <li>• Runkolinjoilla vältetään reittivariaatioita. Ilman kirjainta ajetaan reittiä, jolla on suurin osa lähdöistä.</li> <li>• Muussa linjastossa sovelletaan mahdollisuuksien mukaan runkolinjaston suunnitteluperiaatteita, vaikka palvelutaso ei mahdollista varsinaisten runkolinjojen suunnittelua.</li> </ul>	<p>LSL Lahti</p>	<p>Runkolinjojen määrä</p>	<p>&lt; 2035</p>	<p>1,6 M€</p>
<p><b>Kehitetään maankäyttöä lähijuna-asemien asemaseuduilla:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taloudellisesti kannattavan lähijunaliikenteen mahdollisuuksia on parannettu tiivistämällä maankäyttöä juna-asemien vaikutusalueella.</li> </ul>	<p>Lahti, Orimattila, Kärkölä, Hollola ja Iitti</p>	<p>Asukkaiden määrä kunkin aseman seudulla (&lt; 1 km asemasta)</p>	<p>&lt; 2035</p>	<p>Maankäytön kehittäminen joukkoliikenteen kannalta suotuisasti alentaa joukkoliikenteen rahoitustarvetta</p>





## 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
<p><b>Kehitetään maksutapoja ja lippujärjestelmää:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>Selvitetään tasatariffia, mikä yksinkertaistaa lippujärjestelmää.</li> </ul>	Waltti LSL	Asiakastyytyväisyys maksamisen helppouteen	Jatkuva	Mahdollinen lisäkustannus Waltin kautta
<p><b>Mahdollistetaan liikkuminen LSL-alueella yhdellä lipulla:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mahdollistetaan matkustaminen junaliikenteessä LSL:n lipulla.</li> <li>Selvitetään markkinaehtoisen liikenteen liikennöitsijöiden kanssa halukkuutta kehittää lippuyhteistyötä nousukorvauksella (ilman subventiota).</li> </ul>	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
<p><b>Nopeutetaan bussiliikennettä:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tavoitellaan "bussit pysähtyvät vain pysäkeillä" -periaatetta kaupunkiliikenteessä.</li> <li>Toteutetaan joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittämisselvitys, jossa tunnistetaan mahdollisuudet kehittää joukkoliikennettä infratoimenpitein ja liikennevaloetuuksin.</li> <li>Pilotoidaan liikennevaloetuuksien 0-viivekokeilua</li> </ul>	LSL, Lahti ja Waltti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Risteysten määrä, joissa liikennevaloetuudet</li> <li>Liikennevaloetuuksien matka-aikasäästö</li> </ul>	< 2030	Vähentää liikennöintikustannuksia ja lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta, matkustajamääriä ja lipputuloja
<p><b>Kehitetään luotettavuutta:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Seurataan ja vähennetään ajamattomien lähtöjen määrää. Kehitetään bonuksia ja sanktioita.</li> <li>Kehitetään aikatauluja siten, että eri liikennöintiäikoina on erilaiset ajoajat.</li> <li>Toteutetaan järjestettyjä vaihtoja esimerkiksi matkakeskuksella (bussi odottaa myöhässä olevaa junaa) tai harvan vuorovälin alueilla (bussi odottaa myöhässä olevaa bussia).</li> <li>Selvitetään matkakuun korvauskäytännöt mm. VR:n kanssa</li> <li>Kehitetään ja ylläpidetään talvikunnossapitoa, jotta liikennöinti talvella luotettavasti mahdollista</li> </ul>	LSL, VR, kunnat ja ELY	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajamattomien lähtöjen määrä</li> <li>Täsmällisyyden ja säännöllisyyden seuranta</li> </ul>	< 2030	Kokonaisuutena kustannusneutraali



Tavoite: Joukkoliikenne mahdollistaa autottoman arjen helposti, esteettömästi ja vähäpäästöisesti.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
<p><b>Kehitetään pysäkkiolosuhteita:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nopeuttamista ja luotettavuutta tukevien toimenpiteiden kehittämisen yhteydessä arvioidaan tarve pysäkki-infrastruktuurin parantamiseksi sisältäen pysäkkikatosten kehittämisen.</li> </ul>	LSL Kunnat	Pysäkkikatosten määrä	Jatkuva	10 000 – 20 000 € per pysäkkikohde
<p><b>Kehitetään matkustajainformaatiota:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tunnistetaan matkustajainformaation kehitystrendit ja sovelletaan uusimpia käytäntöjä.</li> <li>Toteutetaan selkeä ja yhtenäinen matkustajainformaatio ja brändi, jota tukee yksinkertainen ja helposti hahmotettava linjasto.</li> <li>Kehitetään pysäkkien matkustajainformaatiota (esim. pysäkkiaikataulut ja reaaliaikainen informaatio).</li> </ul>	LSL Waltti	Asiantuntija-arvio	Jatkuva	Erillinen määräraha
<p><b>Vähennetään päästöjä:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Toteutetaan hankinnat niin, että kaupunkiliikenne on päästötöntä</li> <li>Toteutetaan hankinnat niin, että muussa liikenteessä käytössä ovat fossiilittomat polttoaineet.</li> </ul>	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
<p><b>Kehitetään esteettömyyttä matkan eri vaiheissa:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Huolehditaan esteettömyydestä matkan suunnittelussa (mm. reittiopas ja nettisivut käytävissä eri käyttäjäryhmillä, valittavissa esteetön reittihaku ja tiedossa reitin esteettömyystiedot).</li> <li>Tehdään pysäkkien esteettömyyskartoitukset ja toteutetaan esteettömyyttä parrantavat muutokset.</li> <li>Lisätään matalalattiakaluston käyttöä kalustoon pääsyn ja poistumisen helpottamiseksi.</li> <li>Toteutetaan esteetöntä matkustajainformaatiota matkan aikana: linjan ja määränpään kuulutus etuoven kohdalla (ulkopuolella optiona uudessa kalustossa), seuraavan pysäkin kuulutukset, näytöt nähtävissä kaikille matkustajille.</li> </ul>	LSL Kunnat	Asiantuntija-arvio	< 2035	Mahdollinen lisäkustannus infra- ja kalustohankinnoista
<p><b>Ylläpidetään kaluston siisteyttä:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kehitetään yhteistyötä liikennöitsijöiden kanssa (mm. kaluston siivous ja siisteys sekä tarvittaessa korjaus).</li> </ul>	LSL	Asiakastyytyväisyys	Jatkuva	Ei kustannusvaikutuksia



Tavoite: Joukkoliikenne mahdollistaa autottoman arjen helposti, esteettömästi ja vähäpäästöisesti.				
Toimenpide	Vastuutaho ja sidosryhmä	Mittari	Aikataulu	Kustannusarvio
<p><b>Kehitetään liityntäpysäköintiä:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arvioidaan pyörien ja mikroliikkumismuotojen liityntäpysäköintitarve pysäkeille ja toteutetaan liityntäpysäköintiä potentiaalisiksi tunnistetuilla pysäkeillä.</li> <li>• Kehitetään henkilöautojen liityntäpysäköintiä esim. kuntakeskuksissa tai keskeisten sisääntuloväylien yhteydessä (yhteistyö esim. kaupan kanssa).</li> <li>• Kehitetään henkilöautojen liityntäpysäköintiä asemilla ja matkakeskuksessa</li> <li>• Nostetaan keskeisissä kohteissa liityntäpysäköinnin laatua pyörien (runkolukittavat telineet, pyörien säilytys lukittavassa tilassa) ja henkilöautojen (esim. sähköautojen lataus) osalta.</li> </ul>	<p>LSL Seudun kunnat</p>	<p>Liityntäpysäköinti- paikkojen määrä</p>	<p>Jatkuva</p>	<p>10 000–100 000 € per pysäkkikohde</p>
<p><b>Seurataan digitalisaatiota ja tekniikan kehittymistä:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tunnistetaan kohteet, joissa esim. autonominen liikenne voi tuoda kustannustehokkaasti lisämatkustusta tai voidaan säästää muissa henkilökuljetuksissa (mm. ShL-kuljetukset ja palveluliikenne)</li> </ul>	<p>LSL ja sidosryhmät, mm. VTT</p>	<p>Asiantuntija-arvio</p>	<p>Jatkuva</p>	<p>Toteutus kustannusneutraalisti</p>





## 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.



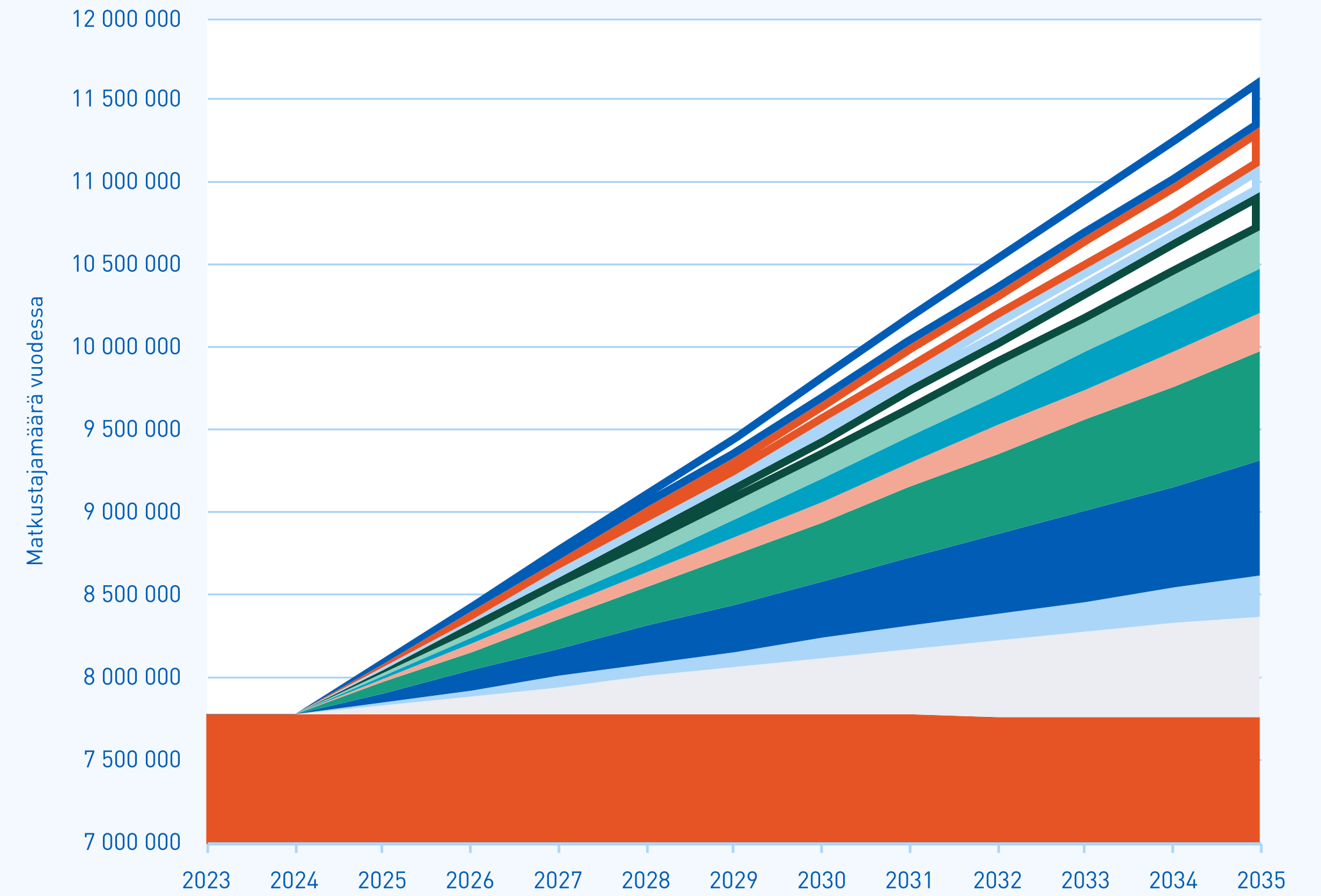


## 6.2. Vaikutukset

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 lisäävän 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.



- 4 % Yhteistyö yrittäjien kanssa
- 3 % Matkaketjut ja muut liikkumismuodot
- 2 % Asiakaslähtöinen suunnittelu
- 3 % Päästötön ja esteetön joukkoliikenne
- 3 % Brändi-, viestintä ja markkinointi
- 4 % Joukkoliikenteen infra
- 3 % Maksutapoja ja lippujärjestelmä
- 9 % Palvelutason parannukset strategian tavoitteisiin pääsemiseksi
- 9 % Runkolinjasto ja nopeuttaminen
- 3 % Palvelutasosuunnitelman mukaiset parannukset
- 8 % Joukkoliikennettä tukeva maankäyttö
- Väestöön perustuva matkamäärä ilman kehittämistä

**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 kasvu-arvioihin, 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
<b>Yhteensä</b>	<b>3 880 000</b>	<b>-2 350 000</b>	<b>-7 570 000</b>	<b>6 150 000</b>

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

Vieressä olevassa arvioissa 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 liikennöinti-aikoja 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 lisäystä, 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 €
<b>Yhteensä</b>	<b>28 650 000 €</b>	<b>18 450 000 €</b>

**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.

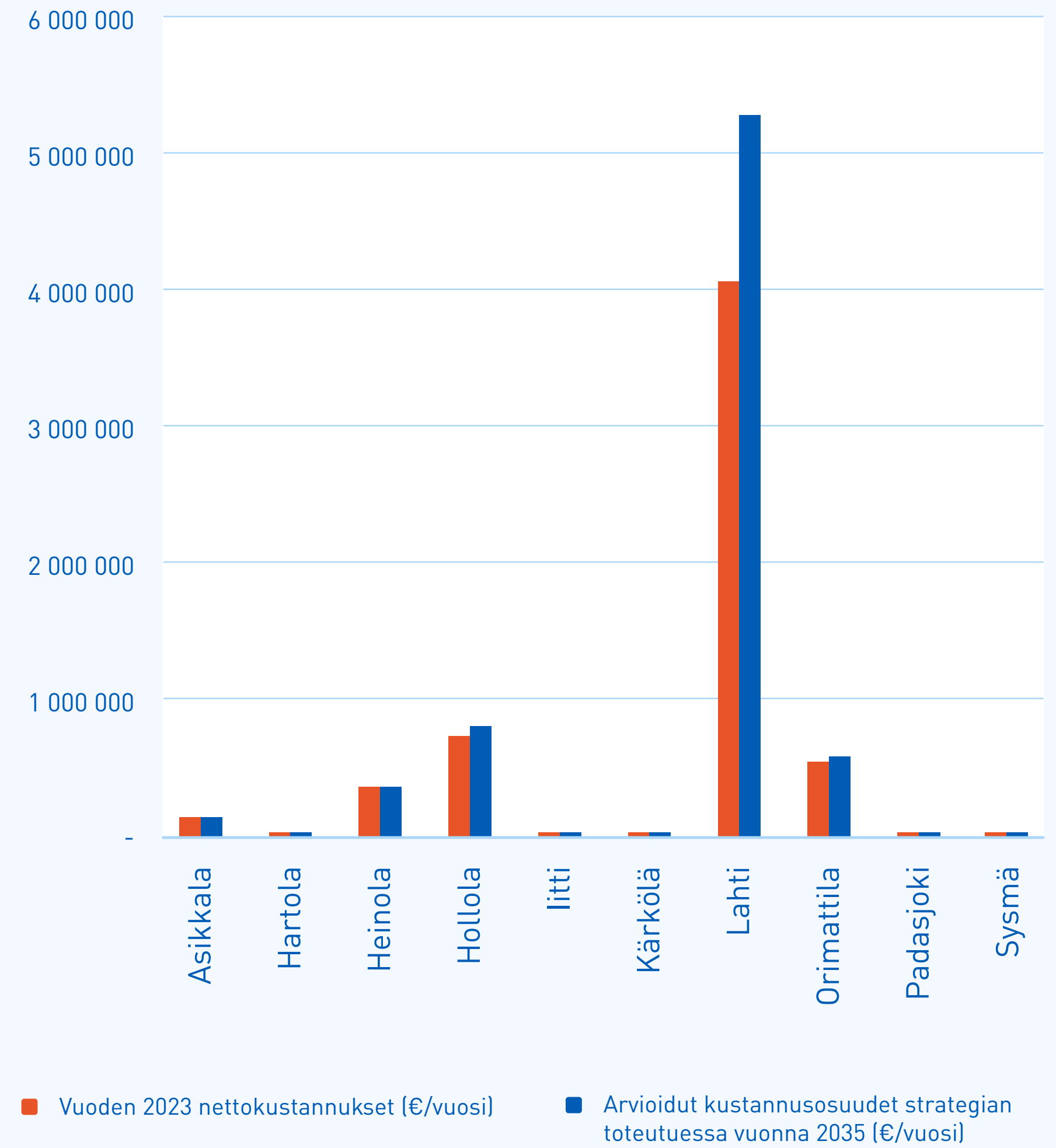
Lähijunaliikenteen mahdollinen kehittäminen nostaa kuntien kustannuksia. Kustannukset jakautuvat kuntien kesken toimivalta-alueen kustannusten jaon mukaan tai erikseen sovittavasti. On mahdollista, että lähijunaliikenteen rahoitukseen osallistuvat kunnat jatkossa valtion lisäksi. Junaliikenteen mahdollisia 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
<b>Yhteensä</b>	<b>5 850 000 €</b>	<b>7 060 000 €</b>

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





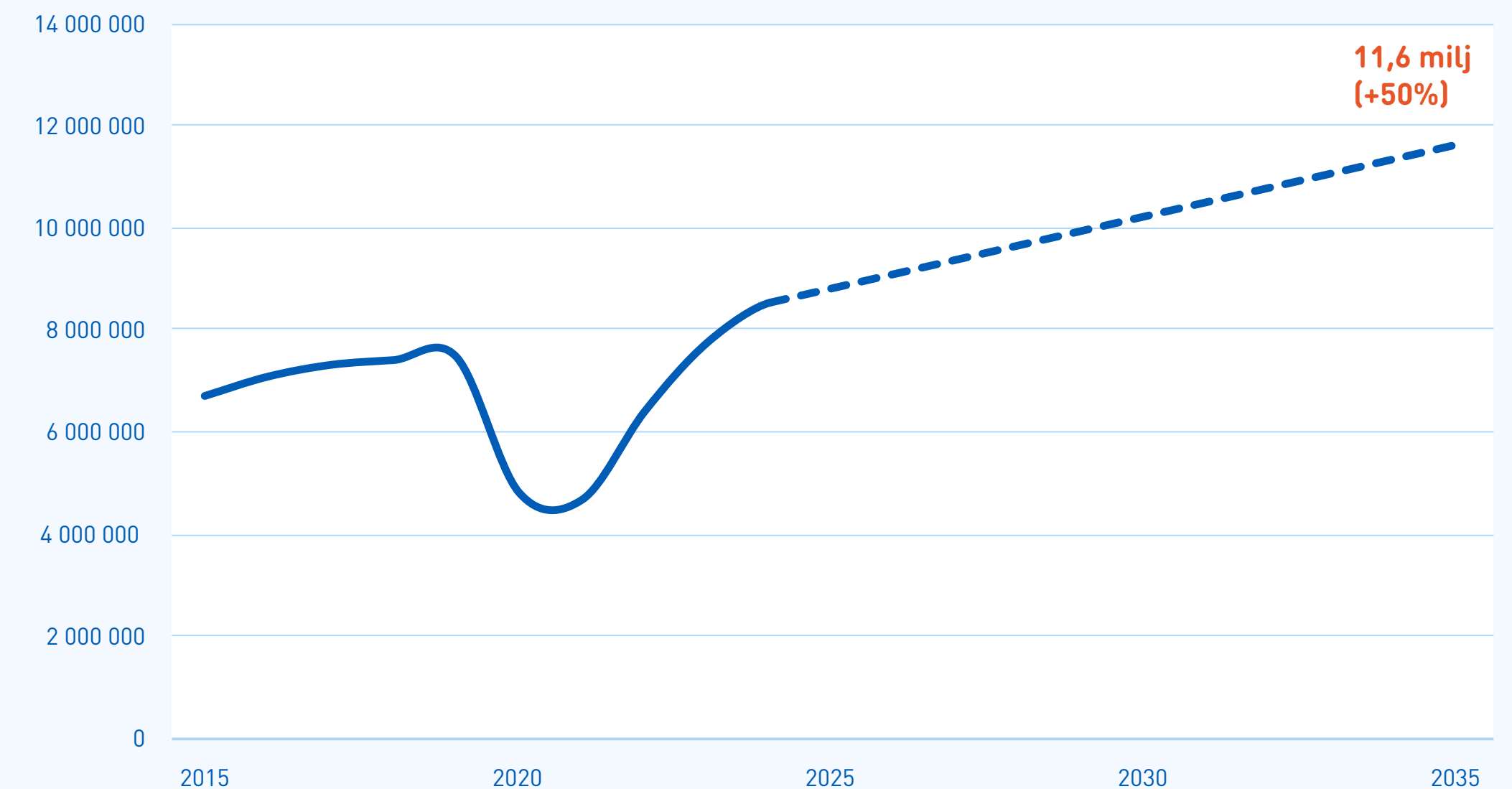
**Kuva 29.** Kuntien maksuosuudet liikennöinnin nettokustannusten osalta 2023 ja strategian toteutuessa.



## 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		ARVOT	VISIO	PÄÄTAVOITTEET
<b>LAHTI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avoimesti</li> <li>• Vastuullisesti</li> <li>• Yhdessä</li> </ul>	Suomen johtavan ympäristökaupungin edelläkävijyys tuo asukkaille hyvinvointia ja yrityksille menestystä.	Kestävästi: <ul style="list-style-type: none"> <li>• elinvoimainen</li> <li>• hyvinvoiva</li> <li>• uudistuva</li> </ul>	<b>ASIKKALA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yhdessä</li> <li>• Ennakoiden</li> <li>• Ennakkoluulottomasti</li> </ul>	Elämysten Asikkala	Asikkalan tarina 2025, Asikkalan menestysteemat: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Houkutteleva Asikkala</li> <li>• Aktiiviset ja vireät asikkalaiset</li> <li>• Tulevaisuuden tekijät</li> </ul>
<b>HOLLOLA</b>	Hirveen <ul style="list-style-type: none"> <li>• tulevaisuustaitoinen</li> <li>• rohkee</li> <li>• arvostava</li> <li>• ketterä</li> </ul>	Hirveen <ul style="list-style-type: none"> <li>• haluttu</li> <li>• hyvä esimerkki</li> </ul>	Haluttu <ul style="list-style-type: none"> <li>• asuinpaikkakunta,</li> <li>• yrityspaikkakunta,</li> <li>• kumppani,</li> <li>• työnantaja sekä</li> <li>• tasapainoinen ja kestävä talous.</li> </ul>	<b>PADASJOKI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maisema</li> <li>• Metsä</li> <li>• Mielihyvä</li> </ul>		
<b>ORIMATTILA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sydämellisesti</li> <li>• Sinnikkäästi</li> <li>• Sujuvasti</li> </ul>	Yhdistää ihmiset älykkäästi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elämän ja yrittämisen yhteistyöalusta</li> <li>• Älykkään ja tarvetta vastaavat palvelut</li> <li>• Henkilöstö – Orimattilan sydän</li> </ul>	<b>SYSMÄ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uudistuminen</li> <li>• Vastuullisuus</li> <li>• Yhteisöllisyys</li> </ul>	Askel edellä, yhdessä	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elinvoimainen</li> <li>• Hyvinvoiva</li> <li>• Uudistava</li> </ul>
<b>HEINOLA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Välittäminen</li> <li>• Uudistuminen</li> <li>• Tuloksellisuus</li> </ul>	Hyvä kasvaa Heinolassa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hyvinvoinnin kasvu</li> <li>• Uudistuva työ ja asuminen</li> <li>• Vahva kaupunkiyhteisö</li> <li>• Kestävä talous</li> </ul>	<b>HARTOLA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avoimuus</li> <li>• Hyvinvointi</li> <li>• Sinnikkyys</li> <li>• Yhteisöllisyys</li> </ul>	Yhessä tehen!	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hartolassa on hyvä olla</li> <li>• Hartolassa on helppo olla</li> <li>• Kuningaskunta tutuksi</li> </ul>
<b>KÄRKÖLÄ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luottamus</li> <li>• Ennakkoluuloton maalaisjärki</li> <li>• Yhteisöllinen välittäminen</li> </ul>	Elinvoimainen ja itsenäinen Kärkölä – meidän kärkikylä		<b>IITTI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avoimuus</li> <li>• Ihmislähtöisyys</li> <li>• Vastuullisuus</li> <li>• Vuorovaikutteisuus</li> </ul>	Hyvinvoiva ja haluttu asuinkunta kansainvälisin kosketuksin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hyvinvoinnin edistäminen</li> <li>• Monipuolinen asuminen</li> <li>• Elinvoiman kasvattaminen</li> <li>• Kuntaimago ja tunnettavuus</li> </ul>



**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 vauhdittamiseen. 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



## **Hallituksen esitys eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Lisäksi esityksessä ehdotetaan muutoksia raideliikennelakiin, Liikenne- ja viestintävirastosta sekä Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annettuun lakiin sekä rikosrekisterilakiin.

Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitetta mahdollistaa alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestäminen ja siten edistää kilpailua henkilöjunaliikenteessä. Liikenteen palvelusta annettuun lakiin ehdotetuilla muutoksilla säädettäisiin perusteista, joita vasten rautatieliikenteen toimivalta-alueiden muutoksia arvioitaisiin. Säättämällä toimivaltamuutosten täsmällisistä perusteista mahdollistetaan rautatieliikenteen toimivaltamuutosten esittäminen tasapuolisesti ja läpinäkyvästi alueellisille viranomaisille.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin oleva rautatieliikenteen toimivalta ehdotetaan siirrettäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotetulla muutoksella parannetaan eri liikenne- muodoilla järjestetyn julkisen liikenteen tehokkuutta ja yhteensovittamista valtion järjestämässä lento-, juna- ja linja-autoliikenteessä. Muutoksen johdosta raideliikennelakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että rautatiealan sääntelyelin siirretään Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen. Samalla ehdotetaan päivitettäväksi rautatiealan sääntelyelimen osalta myös laki Liikenne- ja viestintävirastosta.

Lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia, joilla tarkennetaan rautatieliikenteen sopimusten sekä raitiovaunu- ja linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimusten tekemiseen liittyviä menettelysääntöjä. Ehdotetuilla muutoksilla annetaan toimivaltaisille viranomaisille nykyistä kattavammat ja selkeämmät menettelytapanormit, jotka kattavat hankintamenettelyn eri vaiheet.

Esityksessä ehdotetaan täydennettäväksi rikosrekisterilakia siten, että ehdokkaan tai tarjoajan johto- tai vastuuhenkilöä koskeva ote rikosrekisteristä voitaisiin luovuttaa toimivaltaiselle viranomaiselle samalla tavalla kuin voimassa olevan sääntelyn mukaan muille hankintayksiköille. Rikosrekisteriotteen perusteella toimivaltainen viranomainen voisi arvioida, koskeeko ehdokasta tai tarjoajaa laissa tarkoitettu pakollinen poissulkemisperuste.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan X.X.202X.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	4
1 Asian tausta ja valmistelu .....	4
1.1 Tausta .....	4
1.2 Valmistelu .....	4
2 Nykytila ja sen arviointi.....	5
2.1 Rautatieliikenteen sääntely.....	5
2.2 Rautatieliikenteen viranomaiset Suomessa .....	7
2.3 Henkilöjunaliikenteen markkinoiden kehitys Euroopassa .....	9
2.4 Henkilöjunaliikenne Suomessa .....	10
2.5 Henkilöjunaliikenteen hankinnat Suomessa.....	12
2.5.1 Alueellinen junaliikenne Suomessa .....	13
3 Tavoitteet .....	15
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	15
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	15
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	19
4.2.1 Yritysvaikutukset .....	20
4.2.2 Vaikutukset julkiseen talouteen .....	22
4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	23
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	25
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	25
5.1.1 Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset .....	25
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot .....	28
5.2.1 Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja hankinnat.....	28
5.2.2 Rautatieliikenteen sääntelyelin.....	29
6 Lausuntopalaute.....	29
6.1 Kuulemispalaute ennen lausuntokierrosta.....	29
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	30
7.1 Laki liikenteen palveluista .....	30
7.2 Raideliikennelaki .....	38
7.3 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta .....	38
7.4 Laki Kilpailu- ja kuluttajavirastosta.....	38
7.5 Rikosrekisterilaki .....	38
8 Lakia alemman asteinen sääntely .....	38
9 Voimaantulo .....	38
10 Toimeenpano ja seuranta .....	38
11 Suhde muihin esityksiin.....	39
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	39
11.2 Suhde talousarvioesitykseen .....	39
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	39
LAKIEHDOTUKSET .....	41
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	41
2. Laki raideliikennelain 147 §:n muuttamisesta .....	46
3. Laki Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 6 §:n kumoamisesta.....	47
4. Laki Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annetun lain muuttamisesta .....	48

5. Laki rikosrekisterilain muuttamisesta .....	49
LIITE .....	50
RINNAKKAISTEKSTIT .....	50
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	50
2. Laki raideliikennelain 147 §:n muuttamisesta .....	63



## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta, jäljempänä *palvelusopimusasetus*, määrittelee oikeudellisen kehyksen, jonka puitteissa jäsenvaltiot voivat tarjota, tilata ja järjestää yleistä taloudellista etua koskevia palveluja rautateiden ja maanteiden julkisen henkilöliikenteen alalla. Palvelusopimusasetuksen 1 artiklassa todetaan, että asetuksen tarkoituksena on ”määritellä, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat (unionin) oikeuden sääntöjä noudattaen toimia julkisen henkilöliikenteen alalla varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla”.

Kansallisesti laki liikenteen palveluista (320/2017), jäljempänä *liikennepalvelulaki*, määrittelee palvelusopimuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset tie- ja rautatieliikenteessä. Liikennepalvelulain 19 luvun säännökset hankintamenettelyistä täydentävät palvelusopimusasetusta hankintoja koskevien menettelysääntöjen osalta.

Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman Reilumman kilpailun Suomi –toimintapidealueen raideliikenneosioon. Hallitusohjelman mukaan kilpailua henkilöjunaliikenteessä lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Kilpailun syntymistä markkinaehtoiseen liikenteeseen edesautetaan kilpailuttamalla julkisesti tuettua liikennettä, koska mahdollisuus toimia laajalla liiketoimintamallilla pienentää markkinoille tuleminen kynnystä.<sup>1</sup>

#### 1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelu on ollut avointa ja valmisteluun liittyvät materiaalit ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> asianumerolla VN/3785/2024.

Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi henkilöjunaliikenteen järjestämistapoja keväällä 2023. Tietopohjan rakentamiseksi liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti asiantuntijaselvityksen eurooppalaisista henkilöjunaliikenteen markkinoista ja palveluista. Selvitys julkaistiin 9.3.2023. Selvitystä hyödynnettiin myös henkilöjunaliikenteen palveluita 2030-luvulla käsittelevässä, liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä laaditussa arviomuistiossa. Arviomuistio oli lausunnoilla 3.4.- 19.5.2023 lausuntopalvelu.fi -palvelussa. Arviomuistioon pyydettiin lausuntoja erityisesti tahoilta, joiden toimintaan henkilöjunaliikenteen järjestämistavalla olisi vaikutusta. Arviomuistioon saatiin yhteensä 77 lausuntoa. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto. Arviomuistiota ja siitä saatuja lausuntoja on hyödynnetty hallituksen esityksen nykytilan arvioinnissa sekä toteuttamisvaihtoehtojen kartoituksessa sekä niiden vaikutusten arvioinnissa.

Säädöshankkeen aikana on kuultu keskeisten sidosryhmien näkemyksiä. Hankkeen aluksi 11.4.2024 järjestettiin avoin sidosryhmätilaisuus, jossa sidosryhmille kerrottiin hankkeen lähtökohdista, keskeisistä muutostarpeista sekä valmistelua koskevista suunnitelmista. Alueellisia

---

<sup>1</sup> [Vahva ja välittävä Suomi: Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023](#)

toimijoita pyydettiin olemaan varhaisessa vaiheessa yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriöön mahdollisista suunnitelmista alueelliseen toimivaltaan liittyen. Pyynnön taustalla oli tavoite siitä, että toimivalta-alueiden muutoksia voitaisiin toteuttaa samassa esityksessä, jossa toimivalta-alueiden muutosten perusteista säädettäisiin. Vastaava pyyntö esitettiin myös tilaisuuteen lähetetyssä kutsussa. Liikenne- ja viestintäministeriö ei saanut esityksen valmisteluaikana ehdotuksia uusista toimivaltaisista viranomaisista tai muutoksista voimassa olevan sääntelyn mukaisesti toimivalta-alueisiin.

Liikennepalvelulain hankintamenettelyistä järjestettiin joukkoliikenteen hankinnoista vastaville elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten asiantuntijoille työpaja 29.5.2024. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset tekevät paljon käyttöoikeussopimuksia joukkoliikenteen hankinnoista, mihin sovelletaan liikennepalvelulain hankintamenettelyjä. Työpajan tuloksia on hyödynnetty säädöshankkeessa hankintamenettelyjä koskevien säädösten muutostarpeiden arvioinnissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 15.2.2024 virkatyöryhmän tukemaan hallitusohjelman raideliikennettä koskevien kirjausten toimeenpanon valmistelua. Työryhmän jäseniä ovat valtioneuvoston kanslian, valtiovarainministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön sekä hallinnonalojen keskeisten virastojen nimeämät henkilöt. Virkatyöryhmä käsitteli säädöshanketta 12.9.2024. Työryhmän kokousaineistot ovat julkisesti saatavilla hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> asianumerolla LVM006:00/2024.

Yhteistoiminnasta valtion virastoissa ja laitoksissa annetun lain (1233/2013) 6 luvussa säädetään yhteistoiminnasta valtionhallintoa ja yhtä tai useampaa hallinnonalaa koskevissa asioissa. Hankkeen vastuuministeriönä toimiva liikenne- ja viestintäministeriö ja pääsopijajärjestöjen nimeämät edustajat ovat sopineet siitä, miten yhteistoiminta hankkeessa järjestetään, sekä muista lain 34 §:ssä tarkoitetuista seikoista. Tehtävänsiirtoa, sen tavoitteita, toteuttamistapaa, perusteita ja vaikutuksia sekä toimenpiteen vaihtoehtoja on käsitelty poikkihallinnollisessa yhteistoiminnassa, jonka osapuolia hankkeessa ovat työnantajan edustajina liikenne- ja viestintäministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö sekä henkilöstön edustajina valtion henkilöstöä edustavien pääsopijajärjestöjen nimeämät henkilöt.

## **2 Nykytila ja sen arviointi**

### **2.1 Rautatieliikenteen sääntely**

Rautatieliikennettä on neljällä eri rautatiepaketilla asteittain avattu kilpailulle EU-tasolla. EU:n neljän suuren lainsäädäntöpaketin lisäksi unionitasolla on annettu paljon muuta sääntelyä, jonka myötä on luotu yhdenmukaiset viranomaisjärjestelyt unionitasolla, luotu rautatieliikennejärjestelmälle ja rautatieliikenteen harjoittamiselle yhdenmukaiset lupajärjestelyt, harmonisoitu turvallisuusvaatimuksia, kehitetty rautatiejärjestelmän yhteen toimivuutta, sekä luotu yhdenmukaiset periaatteet rataverkon käytölle ja sen hinnoittelulle. Myös rautatiematkustajien oikeuksia ja esteettömyyttä koskevaa sääntelyä on harmonisoitu EU-tasolla.

Rautatieliikenteen EU-sääntelyn lähtökohtana on turvata lainsäädännöllisesti avoin markkinoilempäisy, mikä edellyttää sitä, että kaikilla rautatieyrityksillä on yhtäläiset edellytykset saada ratapapiteettia rautatieliikenteen harjoittamista varten ja harjoittaa rautatieliikennettä yhdenmukaisin edellytyksin. Näistä edellytyksistä on säädetty erityisesti yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (2012/34/EU), jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivi* ja EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneessä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2016/2370 yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatie-

alueesta annetun direktiivin (2012/34/EU) muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta, jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi*. Rautatiemarkkinadirektiivin lisäksi keskeisiä direktiivejä, joilla on harmonisoitu rautatieliikenteen sääntelyä EU-tasolla ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (797/2016/EU), jäljempänä *yhteentoimivuusdirektiivi* ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautateiden turvallisuudesta (798/2016/EU), jäljempänä *rautatieturvallisuudirektiivi*.

Suomessa edellä mainitut kolme Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä on pantu täytäntöön vuoden 2019 alusta voimaan tulleella raideliikennelaililla (1302/2018), sen nojalla annetuilla valtioneuvoston asetuksilla rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista (1489/2015), rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta (1308/2018) ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta (284/2019) sekä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä rautatieturvallisuudesta (TRAFICOM/138582/03.04.02.00/2019). Kaikkien kolmen päädirektiivin nojalla on annettu hyvin kattavasti komission täytäntöönpanoasetuksia ja muuta delegoitua sääntelyä komission asetuksina, joita sovelletaan sellaisenaan ilman kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä.

Suomen rautatieliikennemarkkinoilla toteutuu EU:n neljännen rautatiepaketin edellyttämällä tavalla niin sanottu Open Access –malli. Open Access –malli on otettu käyttöön tavaraliikenteessä vuodesta 2007 alkaen ja henkilöliikenteessä vuodesta 2021 alkaen. Open Access -mallissa yritykset tuovat oman kaluston ja samoilla reiteillä voi olla useita liikennöitsijöitä. Yritykset kilpailevat samoilla rataosilla markkinaehtoisesti omalla rautatiekalustollaan.

Henkilöjunaliikenne EU:ssa on suurelta osin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten hankkimaa liikennettä, jota toimivaltaiset viranomaiset tukevat. Tuetun henkilöliikenteen järjestämisestä säännellään suoraan sovellettavalla palvelusopimusasetuksella. Kun rautateiden henkilöliikenne avattiin kilpailulle EU:n neljännellä rautatiepaketilla, palvelusopimusasetukseen tehtiin asetuksella 2016/2338/EU tarvittavat muutokset. Palvelusopimusasetuksessa säädetään, miten sen mukaisia henkilöliikenteen palveluja voidaan hankkia ja menettelyistä, joita käytetään hankinnoissa sekä siitä, missä tapauksissa hankintoja voidaan tehdä ilman kilpailutusta.

Palvelusopimusasetuksen ja siihen tehtyjen muutosten nojalla toimivaltaisten viranomaisten on pääsääntöisesti hankittava rautateiden julkisen palveluvelvoitteen henkilöliikennepalvelut kilpailuttamalla 25.12.2023 alkaen. Kilpailutukselle on luotavat syrjimättömät olosuhteet, mikä tarkoittaa muun muassa sen varmistamista, että kilpailuun osallistuville rautatieyrityksille on sopivan liikkuvan kaluston käyttöön todellinen ja syrjimätön pääsy (5a artikla). Tarjouskilpailussa noudatettavan menettelyn on oltava avoin kaikille liikenteenharjoittajille, sen on oltava oikeudenmukainen ja siinä on noudatettava avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita. Palvelusopimusasetuksessa on määritelty tilanteet, missä sopimuksen voi tehdä ilman tarjouskilpailumenettelyä (5 artiklan 2–6 kohdat). Palvelusopimusasetuksen mukaan suorahankinnat mahdollistavia poikkeuksia voidaan tietyiltä osin rajata kansallisella lainsäädännöllä.

Toimivaltaisen viranomaisen tekemät julkisen palveluvelvoitteen palveluhankinnat ja niitä koskevat sopimukset rautatieyrityksen kanssa eivät saa muodostaa estettä rautateiden henkilöliikenteen avoimelle markkinoillepääsulle. Euroopan komissio on antanut rautatiemarkkinadirektiivin 11 artiklan nojalla täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/1795 menettelyn ja perusteiden vahvistamisesta ns. taloudellisen tasapainon soveltamista varten. Jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt julkisen palveluvelvoitteen sopimusjärjestelyn rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämisestä tietyllä rataverkon osalla ja jokin toinen rautatieyritys haluaa harjoittaa samalla rataverkon osalla rautateiden henkilöliikennettä avoimen markkinoillepääsyn pohjalta,

rautatiealan sääntelyelimen on tehtävä arviointi siitä, vaarantaako avoimen markkinoillepääsyn liikenne julkisen palveluvelvoitteen mukaisen sopimuksen taloudellisen tasapainon (ts. vaarantuuko julkisen palveluvelvoitteen liikenne sovitulla tukitasolla ja vaarantuuko palveluvelvoitteen mukaisen liikenteen arvioitu liikennetulokertymä). Sääntelyelin voi antamassaan ratkaisussa esittää esimerkiksi muutoksia avoimen markkinoillepääsyn liikenteen vuoroväleille, pysähdyksille tai reitille ja vasta viimeisenä ratkaisuna sääntelyelin voi antaa oikeutuksen sille, että julkisen palveluvelvoitteen sopimusjärjestelyn mukaiselle liikenteelle voidaan antaa yksinoikeus tietyllä rataverkon osalla.

## 2.2 Rautatieliikenteen viranomaiset Suomessa

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa Suomen liikenne- ja viestintäverkkojen ja väylien sekä verkkomarkkinoiden toimivuudesta. Ministeriö vastaa lisäksi muun muassa toimialansa lainsäädäntö- ja EU-asioista, liikennepolitiikan ja verkkojen käytön ohjauksesta ja hallinnasta sekä liikenteen ympäristöasioista ja energiakysymyksistä. Hallinnonalan ohjaus on yksi liikenne- ja viestintäpolitiikan ydintehtävä. Ministeriö ohjaa hallinnonalan virastoja ja vastaa siitä, että laitosten tavoitteet ja toiminta ovat linjassa hallitusohjelman kanssa. Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuna rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisista henkilöjunaliikenteen ostoista.

Väylävirasto toimii hallinnassaan olevan valtion omistaman rataverkon haltijana ja radanpitäjänä. Väylävirasto toimii valtion rataverkon haltijana Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän turvallisuusluvan ja toimintaansa koskevan turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti tehden yhteistyötä rataverkolla liikennöivien rautatieliikenteen harjoittajien ja valtion rataverkkoon liittyvien yksityisraiteen haltijoiden kanssa. Valtion rataverkon haltijana Väylävirasto vastaa rataverkon käytöstä, kunnosta ja kehittämisestä. Valtion rataverkkoa hallinnoiva ja rautatieliikenteen harjoittajista riippumaton Väylävirasto vastaa ratakapasiteetin jakamisesta rautatieliikenteen harjoittajien kesken.

Rautatieliikenteen ohjaus kuuluu EU-lainsäädännön mukaisesti rataverkon haltijan vastuulle, mutta unionilainsäädäntö mahdollistaa sen, että rataverkon haltija hankkii nämä palvelut ulkopuoliselta taholta. Vaikka palvelu on ulkoistettu, vastuu siitä säilyy rataverkon haltijalla. Fintraffic Oy tarjoaa ja kehittää liikenteenohjauksen ja -hallinnan palveluita sekä varmistaa liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden. Väyläviraston toimeksiannosta rautatieliikenteen ohjauspalvelut tarjoaa Fintraffic Raide Oy, jonka tehtäviin kuuluvat rautatieliikenteen ohjaaminen ja turvaaminen valtion rataverkolla, ratatöiden turvaaminen ja luvananto ratatöille sekä rataverkon ja raideliikenteen poikkeustilanteiden hallinta. Fintraffic Raide Oy suorittaa rautatiejärjestelmän liikenteenohjaustehtäviään Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti tiiviissä yhteistyössä viraston kanssa.

Liikenne- ja viestintävirasto toimii EU-sääntelyn mukaisesti rautatiejärjestelmän kansallisena turvallisuusviranomaisena, jonka tehtäviin kuuluu rautatieliikenteen harjoittajien turvallisuustodistusten ja rataverkon haltijoiden turvallisuuslupien hyväksyminen. Lisäksi turvallisuusviranomaisen tehtäviin kuuluu rataverkon ja kaluston käyttöönottamista koskevissa kysymyksissä lupien myöntäminen. Turvallisuusviranomaisen hyväksyy muun muassa rautatieyritysten toimiluvat, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset, oppilaitokset ja rautatielääkäri- ja -psykologit ja myöntää veturinkuljettajien lupakirjat. Rautatiejärjestelmän kansallisen turvallisuusviranomaisen on rautatieturvallisuusdirektiivin 16 artiklan 1 kohdan mukaan oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rautatieyrityksistä, rataverkon haltijoista, hakijoista tai hankintayksiköistä ja palveluhankintasopimuksia tekevästä yksiköistä. Kansallisesti rautatiejärjestelmän turvallisuusviranomaisesta säädetään raideliikennelain 2 luvussa (1302/2018). Turvallisuusviranomaisen tehtävien lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto



toimii rautatiejärjestelmän valvojana sekä osallistuu aktiivisesti rautatiejärjestelmän ja sitä koskevan sääntelyn kehittämiseen niin kotimaassa kuin EU:ssa. Liikenne- ja viestintävirastolla on tehtäviä myös kaupunkiraideliikenteessä.

Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä toimii myös rautatiealan sääntelyelin. Sääntelyelin toimii kansallisena rautatiemarkkinoiden valvontaviranomaisena. Rautatiealan sääntelyelimen tehtävät perustuvat unionilainsäädäntöön. Rautatiealan sääntelyelimen tehtävistä säädetään raideliikennelain 149 §:ssä. Sääntelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Sääntelyelin muun muassa seuraa ja valvoo rautatiepalvelujen saatavuutta ja palvelujen hinnoittelua. Sääntelyelin valvoo myös ratakapasiteetinjakoon liittyvien lainsäädännöllisten velvoitteiden noudattamista sekä rataverkon haltijan radan käytöstä perivän maksun tasapuolisuutta, syrjimättömyyttä ja muun lainsäädännön vaatimusten noudattamista maksun perimisessä. Lisäksi sääntelyelin vastaa muista rautatiemarkkinoiden syrjimättömyyteen ja tasapuolisuuteen vaikuttavista toimenpiteistä. Rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan 1 kohdan mukaan sääntelyelimen on oltava itsenäinen viranomainen, joka on organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti erillinen ja riippumaton muista julkisista tai yksityisistä yhteisöistä. Lisäksi kansallisen sääntelyelimen on oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen. Saman artiklan 2 kohdan mukaan sääntelyelin voi toimia osana kansallista kilpailuviranomaista, rautatieturvallisuusviranomaista tai toimilupaviranomaista. Suomessa kansallinen sääntelyelin on rautatiemarkkinadirektiivin mukaisesti itsenäinen viranomainen, eikä liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenne- ja viestintäviraston välinen tulossopimus tai muu liikenne- ja viestintäministeriön ohjaus koske sääntelyelimen toimintaa. Sääntelyelin on Liikenne- ja viestintäviraston organisaatiossa sijoitettu pääjohtajan suoraan alaisuuteen. Raideliikennelain 147 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen sääntelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita. Raideliikennelain 148 §:ssä säädetään sääntelyelimen päälliköstä. Sääntelyelimen päällikön nimittää valtioneuvosto.

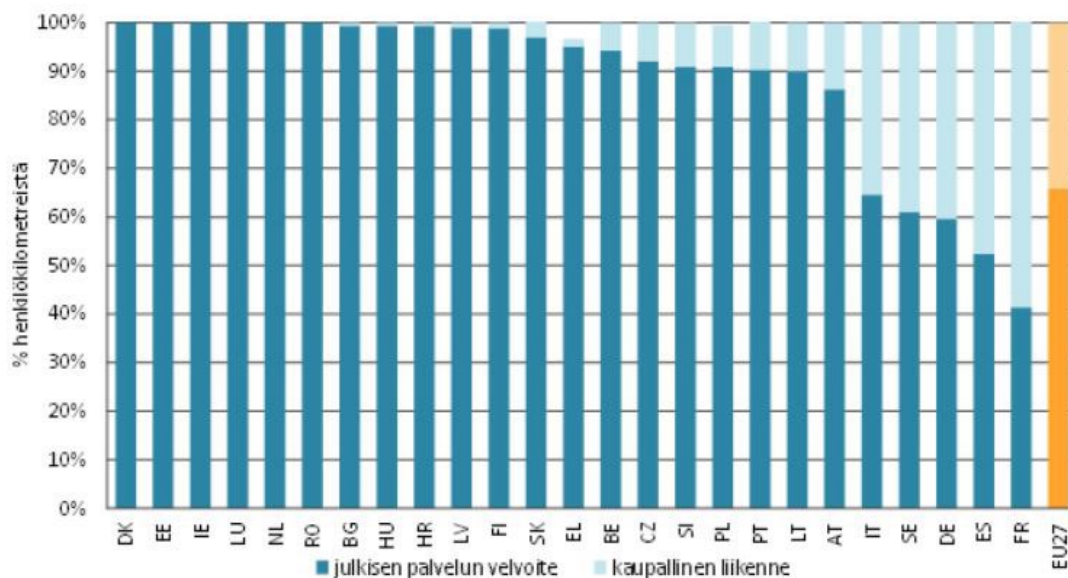
Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset on määritelty kansallisesti liikennepalvelulain 181 ja 182 §:ssä, joista ensimmäisessä pykälässä on määritelty tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja jälkimmäisessä pykälässä rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset. Liikennepalvelulain 182 §:n mukaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat liikenne- ja viestintäministeriö ja omalla alueellaan Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, jäljempänä *HSL*. *HSL* on kuntayhtymä, jonka jäsenkuntia ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Sipoo, Tuusula, Kirkkonummi ja Siuntio. *HSL* vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta, suunnittelee ja järjestää toimialueellaan joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä. *HSL* hankkii myös linja-auto, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikenteen palvelut, hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä lippujen hinnat, vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta ja järjestää lippujen myynnin. *HSL* vastaa myös matkailippujen tarkastuksesta. *HSL*:n järjestämä junaliikenne muodostaa alueen muun joukkoliikenteen kanssa kokonaisuuden, mikä palvelee laajasti ihmisten liikkumistarpeita pääkaupunkiseudulla.

Muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan. Verrattuna tieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin, rautatieliikenteen toimivalta-alueet ovat olleet vakiintuneet, eikä liikenne- ja viestintäministeriö ole viime vuosien aikana saanut ehdotuksia uusista alueellisista toimivaltaisista viranomaisista tai muista toimivalta-alueiden muutoksista rautatieliikenteen osalta. Tieliikenteen viranomaisten toimivalta-alueisiin tehtävät muutokset ovat suhteellisen yleisiä ja niihin on vakiintuneet prosessit.

### 2.3 Henkilöjuna liikenteen markkinoiden kehitys Euroopassa

Euroopan komissio julkaisee kahden vuoden välein rautatiemarkkinoiden seurantaan koskevan raportin. Viimeisin raportti (COM(2023) 510 final) on julkaistu syyskuussa 2023<sup>2</sup>. Raportin mukaan julkisen palvelun velvoitteen mukaisen henkilöliikenteen osuus EU:n jäsenvaltioiden henkilökilometrien kokonaismäärästä oli keskimäärin 64 prosenttia. Julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvista palveluista alueellisia palveluja oli kaukoliikenteen palveluja enemmän. Rautatiemarkkinoiden seurantaan koskevaan RMMS-kyselyn perusteella koko henkilöliikenne kuului julkisen palvelun velvoitteen piiriin Tanskassa, Virossa, Irlannissa, Luxemburgissa ja Alankomaissa. Eniten (yli 30 prosenttia) rautatieliikenteen henkilökilometreistä liikennöidään kaupallisesti Italiassa, Ruotsissa, Saksassa, Espanjassa ja Ranskassa.

Vuonna 2020 kertyneistä julkisen palvelun velvoitteen 149 miljoonasta henkilökilometristä 28 prosenttia oli kilpailutettuja palveluita. Suhteellisesti katsottuna 92 prosenttia kaikista EU:n alueella järjestetyistä tarjouskilpailuista tehtiin Saksassa ja Ruotsissa, jotka ovat vapauttaneet palvelunsa varhaisessa vaiheessa. Näistä tarjouskilpailuista 80 prosenttia järjestettiin Saksassa

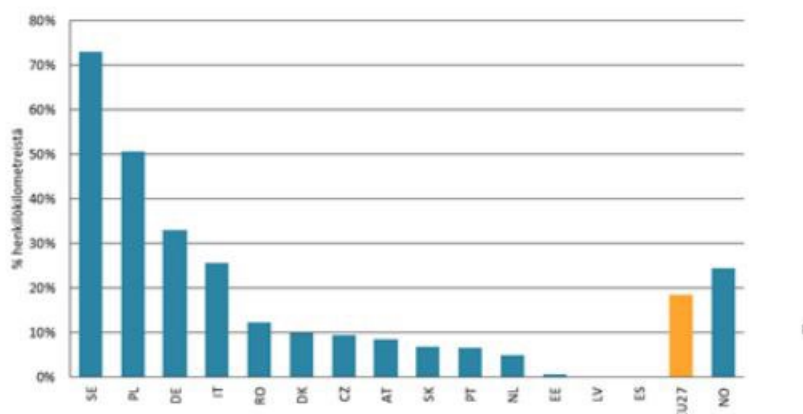


Kuva 1 COM(2023) 510 final. Julkisen velvoitteen piiriin kuuluvan henkilöliikenteen osuus ja kaupallisen henkilöliikenteen osuus maittain (prosenttia henkilökilometreistä 2020)

ja 12 prosenttia Ruotsissa. Uusien tulokkaiden markkinaosuus julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan henkilöliikenteen markkinoista on suurin Ruotsissa, Puolassa ja Saksassa. Uusien tulokkaiden markkinaosuus on kasvanut vuosina 2015–2020 eniten Ruotsissa ja Saksassa. Uusien tulokkaiden markkinaosuus oli vuonna 2020 kaupallisessa liikenteessä keskimäärin 6,6 prosenttia ja 18,5 prosenttia kansallisilla julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan henkilöliikenteen markkinoilla.

<sup>2</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023DC0510>

Eurooppalainen itsenäisten rautatiealan sääntelyelinten ryhmä IRG-Rail seuraa myös rautatie-markkinoita ja julkaisee vuosittain markkinaseurantaraportin. Viimeisin IRG-Railin markkina-raportti julkaistiin maaliskuussa 2024<sup>3</sup>. Sen mukaan 13 maata 26:sta oli raportoinut henkilöju-naliikenteen olevan kokonaan tai lähes kokonaan vakiintuneen operaattorin tai sen tytäryhtiöi-den liikennöimää. Yhdistyneissä Kuningaskunnissa, Ruotsissa, Puolassa ja Norjassa vakiintu-neen operaattorin markkinaosuus oli alle keskiarvon. Raportin mukaan kymmenessä maassa vakiintuneen operaattorin lisäksi markkinoilla ei ollut muita toimijoita eli kilpailua ei ollut lain-kaan. Ranska ja Espanja nostettiin raportissa onnistuneiksi esimerkeiksi siitä, miten henkilöju-naliikenteen markkinoille on saatu viime vuosien aikana kilpailua uusien operaattorien myötä.



Kuva 2 COM(2023) 510 final. Uusien tulokkaiden markkinaosuus julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan junaliikenteen markkinoista maittain (prosenttia vuonna 2020)

## 2.4 Henkilöjunaliikenne Suomessa

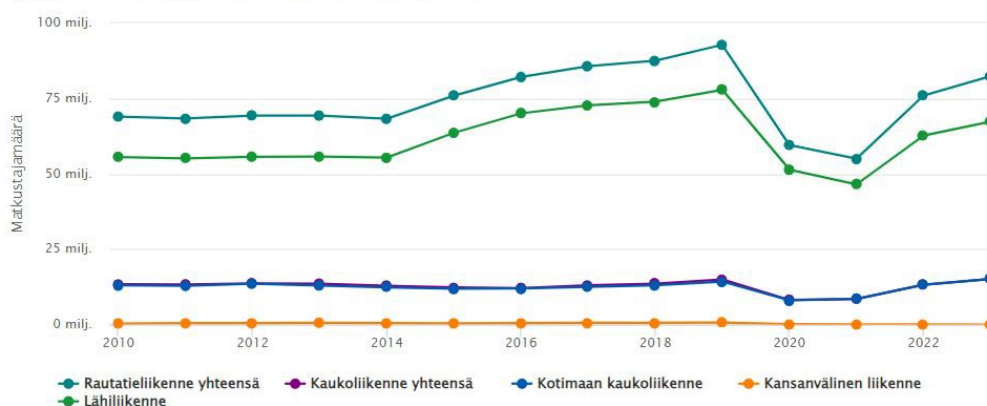
Henkilöjunaliikenteen matkustajamäärät Suomessa ovat kehittyneet positiivisesti viime vuosikymmenellä. Lippujen hinnat ovat laskeneet vuodesta 2015 alkaen. Rautateiden matkustajamäärät kasvoivat 2010-luvun puolivälin jälkeen tasaisesti koronapandemiaan asti. Koronapandemiasta johtuen matkustajamäärät vähenivät vuoteen 2021 mennessä noin 40 prosenttia lähiliikenteessä verrattuna vuoteen 2019. Kaukoliikenteessä matkustajamäärä väheni 43 prosenttia. Vuonna 2022 matkustajamäärät kääntyivät nousuun, ja rautatieliikenteen kokonaismatkustajamäärä kasvoi 38 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Vuonna 2023 kokonaismatkustajamäärä kasvoi kahdeksan prosenttia vuoteen 2022 verrattuna. Vuodesta 2022 vuoteen 2023 lähiliikenteen matkustajamäärä kasvoi seitsemän prosenttia ja kaukoliikenteen 14 prosenttia. Kansainvälisen rautatieliikenteen matkustajamäärät ovat vähentyneet entisestään Venäjän aloittaman hyökkäyssodan vuoksi, mutta kokonaisuutena rautatieliikenteen matkustajamäärä oli vuonna 2023 enää noin 11 prosenttia pienempi kuin vuonna 2019. Matkustajamäärissä mitattuna lähijunaliikenne on selvästi kaukojunaliikennettä suurempaa, mutta matkustajakilometreissä kaukojunaliikenne on selvästi merkittävämpää. Lähijunaliikenteen matkustajamääriä

<sup>3</sup> <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/404,2024.html>

ovat kasvattaneet kaupunkirataliikenteen laajeneminen ja esimerkiksi Kehäradan avautuminen näkyy selvästi matkustajamäärissä vuonna 2015.

Suomi on ollut yksi yhdeksästä Euroopan maasta IRG-Railin raportissa, missä junaliikenteen henkilökilometrimäärät junakilometrejä kohden ovat kasvaneet vuosina 2018–2022, vaikkakin kasvu onkin ollut maltillista (2 prosenttia). Henkilökilometrejä asukasta kohden Suomessa on ollut 10. eniten.<sup>4</sup>

Matkustajamäärien kehitys rautatieliikenteessä 2010–2023



Kuva 3 Liikenne- ja viestintävirasto 2024. Rautatieliikenteen matkustajamäärät Suomessa 2010–2023

Rautateiden henkilöliikenne on jakautunut maantieteellisesti epätasaisesti ja suurin osa matkustajaliikenteestä keskittyy Helsingin seudulle ja Etelä-Suomeen. Junamatkoista yli 90 prosenttia eli kaikki lähiliikenteen ja merkittävä osa kaukoliikenteen matkoista, on tehty 300 kilometrin säteellä Helsingistä. Pohjoisin junayhteys päättyy Kolariin.

VR-Yhtymä Oyj (VR) tarjoaa Suomessa kaiken ostetun henkilöjunaliikenteen ja on ainoa markkinaehtoisista liikennettä tarjoava operaattori. VR on nykyisin kokonaan Suomen valtion omistama yritys. Valtion omistajapoliittisen periaatepäätöksen<sup>5</sup> mukaan eduskunnalle ehdotetaan päätettäväksi, että VR-Yhtymä Oyj:n valtion vähimmäisomistusrajaa lasketaan 50,1 prosenttiin aiemmasta 100 prosentista. Omistajan valtaa käyttää valtioneuvoston kansliaan kuuluva omistajaohjausyksikkö. Valtion omistus perustuu yhtiölle määriteltyyn strategiseen intressiin, jonka mukaan VR varmistaa riittävän rautatieliikenteen jatkuvuuden. Konsernin emoyhtiö on VR-Yhtymä Oyj. Konserniin kuuluu emoyhtiön lisäksi kuusi tytäryhtiötä, jotka ovat konsernin 100-prosenttisessa omistuksessa, sekä kolme osakkuusyhtiötä.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto, jäljempänä *KKV*, on verrannut selvityksessään junaliikenteen kulkumuoto-osuuden kehitystä Suomessa, Ruotsissa, Saksassa ja Iso-Britanniassa sekä EU-keskiarvoon. Suomessa junaliikenteen kulkumuoto-osuus on ollut sekä edellä mainittuja maita että EU-keskiarvoa matalampi 1980-luvulta lähtien. Ruotsissa, Saksassa ja Iso-Britanniassa junaliikenteen osuus kuljetuista henkilökilometreistä kääntyi kasvuun kilpailun avaamisen jälkeen

<sup>4</sup> <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/404,2024.html>

<sup>5</sup> Valtioneuvoston julkaisu 2024:28 <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-810-9>



1990-luvun puolivälissä, ja ero kulkumuoto-osuudessa Suomeen on kasvanut noin viisi prosenttiyksikköä. Kilpailun lisäksi junaliikenteen kulkumuoto-osuuden kehitykseen vaikuttavat myös muut tekijät, kuten rataverkko ja siihen kohdistuvat investoinnit.<sup>6</sup>

Open Access –malli ei ole toistaiseksi synnyttänyt kilpailua henkilöjunaliikennemarkkinoilla Suomessa. Myös muualla EU:ssa Open Access –malli on synnyttänyt kilpailua pääasiassa vain suurten kaupunkien välisille reiteille, vaikkakin joissain maissa myös useammille reiteille. On kuitenkin huomioitava, että eri kulkumuodot voivat kilpailla keskenään samoilla reiteillä, joten rautatieliikenne kilpailee myös muiden kulkumuotojen kanssa. Kilpailulla esimerkiksi rautatieliikenteen ja linja-auto- tai lentoliikenteen välillä on lähtökohtaisesti samansuuntaisia vaikutuksia kuin Open Access -mallin synnyttämällä kilpailulla rautatieliikenteen operaattoreiden kesken. KKV:n raideliikennemarkkinaselvityksen perusteella kilpailun vapautuminen pitkän matkan linja-autoliikenteessä on johtanut merkittäviin alennuksiin lippujen hinnoissa paitsi linja-autoliikenteessä, myös kaukojunaliikenteessä. Lippujen hinnat alenivat vuosina 2014–2019 keskimäärin noin 24–29 prosenttia pitkän matkan linja-autoliikenteessä ja noin 19 prosenttia kaukojunaliikenteessä.<sup>7</sup>

## 2.5 Henkilöjunaliikenteen hankinnat Suomessa

Toimivaltaisten viranomaisten tekemät liikenteen hankinnat ovat ratkaisevassa roolissa henkilöjunaliikenteen kilpaillun markkinan kehittymisen kannalta. Osana tekemäänsä raideliikennemarkkinaselvitystä KKV lähetti kansainvälisille henkilöjunaliikenneoperaattoreille kyselytutkimuksen, jossa tiedusteltiin, millä malleilla ne näkevät alalle tulon Suomeen kannattavaksi. Yksikään kyselyyn vastannut operaattori ei nähnyt, että toimiminen pelkästään vapaan markkinoille tulon liikenteessä olisi Suomessa kannattavaa.<sup>8</sup>

Vuoden 2022 alussa liikenne- ja viestintäministeriö ja VR-Yhtymä Oy tekivät sopimuksen henkilöjunaliikenteen ostamisesta vuosille 2022–2030. Merkittävä ero aiempaan liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n sopimukseen on se, ettei ostoliikennesopimus enää sisällä velvoiteliikennettä, koska VR:n yksinoikeus päättyi vuoden 2021 alussa. Allekirjoitushetkellä sopimukseen sisältyviä palveluita olivat yöjunavuorot, kiskobussiliikenne, Etelä-Suomen taajamajunaliikenne sekä yksittäiset IC- ja Pendolino-vuorot. Ostoliikennesopimukseen lisättiin olemassa olevalle M-lähijunan reitille vuoroja neljän kunnan rahoittamana elokuussa 2022. Kunnat, joiden alueella M-juna kulkee, ovat Nokia, Tampere, Lempäälä ja Akaa ja nämä samaiset kunnat toimivat myös lisäliikenteen rahoittajina valtion rahoituksen lisäksi. VR omistaa liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikenteessä käytetyn kaluston. Ostoliikennesopimuksen palvelut ovat toisistaan irrallisia kokonaisuuksia, joissa kussakin on käytössä eri kalusto. IC- ja Pendolino-vuoroissa käytetään VR:n myös omalla taloudellisella riskillään järjestämässä liikenteessään käyttämää kalustoa. Muissa hankittavissa palveluissa käytetään vain kyseisen palvelun tarvitsemaa kalustoa. Liikenne- ja viestintäministeriön sopimuksen piirissä oleva liikenne rahoitetaan pääosin lipputulolla. VR vastaa lippujen hinnoittelusta. Valtio käyttää henkilöjunaliikenteen hankintoihin enintään 34,9 M€ vuodessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välinen sopimus vuosille 2022–2030 kattaa noin 16 prosenttia Suomen kaukoliikenteen matkoista ja noin 44 prosenttia kaukoliikenteen junien mää-

---

<sup>6</sup> [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

<sup>7</sup> [KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022](#)

<sup>8</sup> [KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022](#)

ristä. VR:n markkinaehtoinen liikenne kattaa pääasiassa suurimpien kaupunkien välistä liikennettä. Lähiliikenne Suomessa on julkisesti tuettua liikennettä. Lähiliikenteessä 17 prosenttia matkoista ja 19 prosenttia junista on ministeriön ostoliikennettä.

HSL ja VR ovat tehneet sopimuksen HSL-seudun junaliikenteestä vuosille 2021–2030. HSL:n junaliikenne kattaa suurimman osan Suomen lähijunaliikenteestä; lähijunaliikenteen matkoista 83 prosenttia ja 81 prosenttia junista on HSL-liikennettä. Henkilökilometreissä mitattuna lähijunaliikenne vastaa noin neljännestä koko Suomen rautateiden henkilöliikenteestä<sup>9</sup>. HSL toteutti toimivalta-alueensa junaliikenteen kilpailutuksen vuosina 2018–2020. Kilpailuttamisen valmistelu aloitettiin 2010-luvun alussa. Ennen kilpailutusta liikenne hankittiin suoraan VR:ltä. Kilpailutuksesta oli kiinnostunut useampi yhtiö. Lopulta kilpailutukseen saatiin kaksi tarjousta, joista VR:n tarjous voitti kilpailutuksen. Kilpailutuksen myötä HSL:n kustannukset junaliikenteen hankinnasta laskivat noin 40 prosenttia edeltävän sopimuskauden tasosta. HSL:n ja VR:n sopimuksen arvo on vuodessa 36 miljoonaa euroa ja noin 400 miljoonaa koko sopimuskaudella. HSL kerää junaliikenteensä lipputulot ja maksaa VR:lle korvauksen junien liikennöinnistä. VR vastaa junien liikennöinnistä, kunnossapidosta ja siivouksesta. HSL vastaa muun muassa liikennetarjonnan suunnittelusta, lippujärjestelmästä, lipunmyynnistä ja lipun tarkastuksesta. HSL:n junaliikenteessä käytettävän kaluston on hankkinut ja omistaa pääkaupunkiseudun kuntien omistama Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy. HSL:n junaliikennettä varten on hankittu 81 kappaletta Sm5-kaupunkijunaa vuosina 2009–2017. Kalustohankinnan kustannus oli yli 500 miljoonaa euroa.

### 2.5.1 Alueellinen junaliikenne Suomessa

Alueellisesta junaliikenteestä voidaan käyttää myös termejä taajamajunaliikenne tai vyöhykejunaliikenne tai lähijuna- ja seutuliikenne johtuen liikenteen luonteesta ja liikennöitävästä kalustotyypistä. Tässä esityksessä termillä alueellinen junaliikenne viitataan yleisesti junaliikenteeseen, jossa matkustetaan tyypillisesti lyhyitä asiointi- ja työmatkoja ja missä pysähdyspaikat sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan.

HSL-alueen junaliikenteeseen sisältyy kahdeksan linjaa. HSL:n junaliikenne voidaan jakaa kaupunkijunaliikenteeseen ja muuhun HSL-alueen sisäiseen lähijunaliikenteeseen. Kaupunkijunat liikennöivät muusta junaliikenteestä erotettuina omilla raiteillaan reiteillä Helsinki–Tikkurila–Lentoasema–Huopalahti–Helsinki, Helsinki–Kerava ja Helsinki–Leppävaara. Kaupunkijunaliikenteessä linjakohtainen vuoroväli on arkiliikenteessä yleensä 10 minuuttia ja junat pysähtyvät kaikilla asemilla reitin varrella. Muu HSL-alueen sisäinen lähijunaliikenne koostuu Helsingistä Rantarataa Kauklahteen, Kirkkonummelle ja Siuntioon ajettavasta liikenteestä. Nämä junat käyttävät samoja raiteita Turun suunnan kaukojunaliikenteen kanssa. Vuorovälit muussa HSL:n lähijunaliikenteessä ovat pidempiä kuin kaupunkijunaliikenteessä. HSL:n junaliikenteen opeointikustannukset olivat 86,6 miljoonaa euroa vuonna 2023. Alueellista junaliikennettä kehitetään seuraavaksi toteuttamalla Espoon kaupunkirata, jonka kustannukset ovat noin 350 milj. euroa. Investoinnin kustannuksista osan maksavat Espoon ja Kauniaisten kaupungit MAL-sopimuksen mukaisesti. Oman lähijunaliikenteensä lisäksi HSL:llä on VR:n kanssa sopimus lippuyhteistyöstä, jonka mukaan HSL:n matkaliput kelpaavat VR:n liikennöimässä LVM:n ostoliikenteenä hankkimassa lähijunaliikenteessä HSL-alueen sisäisillä matkoilla.

LVM:n ostoliikennesopimus sisältää myös alueellista junaliikennettä. Pääosin valtion ostoliikenteen reitit ovat kuitenkin maakuntarajat ylittävää liikennettä. LVM hankkii ns. Etelä-Suomen taajamajunaliikennettä, joka ulottuu Helsingistä Tampereelle, Kouvolaan ja Kotkaan sekä

---

<sup>9</sup> [KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022](#)

Riihimäen ja Lahden välille. Taajamajunaliikenteessä tehtiin vuonna 2023 yhteensä 7,01 miljoonaa matkaa. Liikennekokonaisuuteen kohdennettu LVM:n ostoliikennekorvaus vuonna 2023 oli yhteensä 10,7 miljoonaa euroa sisältäen arvonlisäveron. Taajamajunaliikenteeseen kohdistuu tukea myös HSL:n ja Tampereen kuntaseudun kuntien tukea. HSL:n tuki Etelä-Suomen taajamajunaliikenteelle on 13 miljoonaa euroa ja Tampereen kuntaseudun tuki 1 miljoonaa euroa vuodessa. Julkisen rahoituksen osuus Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen järjestämisestä on yhteensä 25 miljoonaa euroa. LVM:n ostoliikennesopimukseen sisältyy myös ns. kiskobussiliikennettä seuraavilla yhteysväleillä: Savonlinna-Parikkala, Tampere-Keuruu-Jyväskylä, Joensuu-Pieksämäki, Seinäjoki-Ähtäri-Jyväskylä, Joensuu-Nurmes ja Ylivieska-Iisalmi. Kiskobussiliikenteessä tehtiin vuonna 2023 yhteensä noin 0,515 miljoonaa matkaa. Liikennekokonaisuuteen kohdennettu LVM:n ostoliikennekorvaus vuonna 2023 oli yhteensä 10,2 miljoonaa euroa sisältäen arvonlisäveron. Ostoliikennekorvauksen lisäksi VR saa lipputulota LVM:n ostoliikennesopimuksen liikenteestä. Vuonna 2022 LVM:n ostoliikennesopimuksen piirissä olevan alueellisen junaliikenteen lipputulot olivat 26 miljoonaa euroa.

Alueellisen junaliikenteen hyödyt kohdistuvat pääasiassa alueellisesti. Jos alueelliset viranomaiset osallistuisivat laajemmin palveluiden suunnitteluun ja sitä kautta myös niiden rahoitukseen, voitaisiin nykytilannetta paremmin varmistua siitä, että hankittavan liikenteen hyödyt ovat suurempia kuin sen kustannukset. KKV:n selvityksen mukaan ihannetilanteessa henkilöjunaliikenteen rahoitus olisi järjestetty niin, että hankintaviranomaisella olisi kannustimet hankkia vain sellaista liikennettä, jossa liikenteen kokonaistaloudelliset hyödyt ylittävät liikenteen järjestämisestä aiheutuvat kustannukset. Lisäksi optimaalinen rahoitusmalli kohtelisi eri liikennemuotoja samalla tavalla, jolloin tilaajalla on kannustimet toteuttaa liikenne tehokkaimmalla kulkumuodolla.<sup>10</sup> HSL:n junaliikenteen osalta julkisen rahoituksen voidaan todeta kohdentuvan KKV:n kuvaaman optimaalisen mallin mukaisesti; HSL:n junaliikenne on HSL:n hankkimaa liikennettä, jonka rahoituksesta vastaa HSL. HSL rahoittaa toimintansa lipputulolla, kuntaosuuksilla, valtion avustuksilla ja muilla tuloilla. Lisäksi on huomioitava, että alueellinen junaliikenne on osa joukkoliikennejärjestelmää, mitä olisi tärkeää kehittää kokonaisuutena. Joukkoliikennejärjestelmän kokonaisvaltainen kehittäminen mahdollistaa kustannustehokkaimpien ratkaisujen valinnan sekä sujuvat matkaketjut toimivien vaihtoyhteyksien ja alueellisesti yhtenäisten lippuratkaisujen kautta.

Valtio myöntää joukkoliikenteen järjestämiseen avustusta, mikä sinänsä soveltuu myös rautatieliikenteen järjestämisen tukemiseen. Valtion talousarviossa liikennepalvelujen ostoihin ja tukeen osoitetun määrärahan käytöstä säädetään liikennepalvelulain 20 luvussa. Lain 173 §:n mukaan määrärahoista voidaan maksaa tukea, korvausta tai avustusta 1) liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään, 2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomainen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti, 3) muille kuin liikenteenharjoittajille liikenteen palveluiden kehittämisen-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille joukkoliikenteen valtionavustusta valtion talousarvion momentin 31.20.55 perusteella. Lisäksi valtionavustuksen myöntämistä säätelee valtionavustuslaki (688/2001) sekä valtioneuvoston asetus liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018). Joukkoliikenneavustusta ei ole kohdennettu kulkumuotokohtaisesti vaan tuki on kulkumuotoneutraali. Joukkoliikenteen valtionavustus soveltuisi siten myös rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten tukemiseen. Toimivaltaiset viranomaiset tekisivät päätökset tehokkaimmista tavoista järjestää julkista liikennettä, eikä valtion avustus joukkoliikenteelle ohjaa valintaa siitä.

---

<sup>10</sup> [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

### 3 Tavoitteet

Rautatieliikenteen alueellista toimivaltaa koskevien muutosten tavoitteena on selkiyttää palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten sääntelyä. Ehdotettujen muutosten tavoitteena on luoda puitteet rautatieliikenteen toimivalta-alueiden muutoksille ja siten mahdollistaa uusien alueellisten viranomaisten järjestämä ostoliikenne rautateilla. Tavoitteena on lisätä kilpailua Suomen raideliikennemarkkinalla mahdollistamalla julkisesti tuetun ostoliikenteen järjestäminen uusille toimivaltaisille viranomaisille. Julkisesti tuetun liikenteen kilpailuttaminen tukee kilpailun syntymistä myös markkinaehtoiseen liikenteeseen, koska mahdollisuus toimia laajalla liiketoimintamallilla pienentää markkinoille tulemisen kynnyksiä.

Liikennepalvelulain hankintamenettelysäännöksiä koskevilla muutoksilla on tavoitteena selkiyttää ja johdonmukaistaa sääntelyä hankintamenettelyjen osalta. Liikennepalvelulain hankintamenettelysäännökset täydentävät palvelusopimusasetuksen säännöksiä linja-auto- ja raitiovaunuliikenteen käyttöoikeussopimuksia ja kaikkia rautatieliikenteen sopimuksia tehtäessä. Nykyisiä hankintamenettelysäännöksiä ehdotetaan muutettavaksi, jotta toimivaltaisilla viranomaisilla on hankintoihin riittävät ja mahdollisimman selkeät menettelytapanormit.

Liikenne- ja viestintäministeriön nykyisin hoitaman toimivaltaisen viranomaisen tehtävän siirtämisellä Liikenne- ja viestintävirastoon voidaan hyödyntää nykyistä paremmin synergioita valtion tekemissä julkisen liikenteen hankinnoissa. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen tehtävän siirtämisellä virastoon tavoitellaan eri liikennemuodoilla järjestetyn liikenteen parempaa yhteensovittamista tukemaan alueellista liikkumista valtion järjestämässä lento-, juna- ja linja-autoliikenteessä. Ehdotuksella sääntelyelimen siirtämisen turvataan rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämä sääntelyelimen toiminnallinen riippumattomuus julkisia palveluhankintoja tekevistä viranomaisista. Lisäksi pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitteen mukainen kilpailun lisääntyminen rautatiemarkkinoilla edellyttää toimivaa markkinavalvontaa sekä markkinoiden tasapuolisuuden ja syrjimättömyyden varmistamista.

### 4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

#### 4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotettavista muutoksista keskeisimmät ovat rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevat muutokset. Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määritellään lain 182 §:ssä, mitä täydennettäisiin uudella 182 a §:llä. Ehdotetussa uudessa 182 a §:ssä säädetäisiin puitteista, joilla rautatieliikenteen alueelliseen toimivaltaan voitaisiin tehdä muutoksia. Siten sääntelyllä mahdollistettaisiin uusille alueellisille viranomaisille henkilöjunaliikenteen järjestäminen. Ehdotetussa uudessa pykälässä säädettäisiin ensiksi tavasta, jolla toimivaltamuutoksia voitaisiin tehdä. Alueellista toimivaltaa koskevien muutosehdotusten lähtökohtana olisivat alueiden omat tarpeet, sillä alueellinen junaliikenne palvelee ensisijaisesti alueellisia liikkumistarpeita. Alueellisessa junaliikenteessä on lyhyemmät pysähtymisvälit kuin kaukoliikenteessä ja matkat ovat tyypillisesti lyhyempiä, usein toistuvia asiointi- ja työmatkoja. Kuten vallitsevan käytännön mukaan tieliikenteessä, kunnallinen itsehallinto huomioon ottaen, kunnalliset ja seudulliset viranomaiset tekisivät itse aloitteen rautatieliikenteen alueellisen toimivallan muutoksista. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelisi toimivalta-alueiden muutoksen vaatiman lainsäädännön saamiensa aloitteiden ja uudessa 182 a §:ssä säädettyjen edellytysten perusteella.



Toiseksi ehdotetussa uudessa pykälässä säädettäisiin perusteista, joilla liikenne- ja viestintäministeriön on arvioitava kunnallisten ja seudullisten viranomaisten tekemiä ehdotuksia alueellisesta toimivallasta rautatieliikenteestä. Selvitykset perusteista olisi toimitettava liikenne- ja viestintäministeriölle osana toimivaltamuutoksia koskevia ehdotuksia, jotta liikenne- ja viestintäministeriö voi arvioida niitä. Verrattuna tieliikenteeseen, rautatieliikenteeseen liittyy erityisesti rautatieinfrastruktuurista johtuvia erityispiirteitä, jotka vaikuttavat rautatieliikenteen järjestämisen edellytyksiin. Ehdotettuun uuteen 182 a §:n 2 momenttiin on koottu edellytykset, joiden perusteella alueellisen junaliikenteen toteuttamiskelpoisuutta ja kokonaisvaikutuksia voidaan arvioida. On matkustajien edun mukaista, että toimivaltamuutoksissa huomioidaan suunnitelmien toteuttamiskelpoisuus, sillä kansallinen toimivaltainen viranomais ei voi järjestää alueellista junaliikennettä sellaisella alueella, jonka toimivalta kuuluu toiselle viranomaiselle. Näin vähennetään riskiä siitä, että lainsäädännössä annetaan toimivalta viranomaiselle, joka ei sen jälkeen kuitenkaan järjestäisi palveluita toimivalta-alueellaan. Perusteet, joilla toimivaltamuutoksia arvioitaisiin, asetettaisiin siten, että ne eivät muodostaisi ylimääräistä hallinnollista työtä rautatieliikenteen toimivaltaa haluaville viranomaisille. Ehdotetut perusteet ovat seikkoja, jotka toimivaltaisen viranomaisen on joka tapauksessa otettava huomioon, kun alueellisen junaliikenteen järjestämistä suunnitellaan, joten niiden huomioiminen toimivaltamuutosten arvioinnissa ei lisäisi toimivaltaa haluavien viranomaisten työtä alueellisen junaliikenteen käynnistämisen valmistelussa.

Ehdotetun 182 a §:n 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön olisi toimivaltamuutoksissa rautatiejärjestelmän näkökulmasta otettava huomioon uuden alueellisen henkilöjunaliikenteen yhteensovittaminen muuhun rautatieliikenteeseen sekä selvitykset tarkoituksenmukaisen rautatieinfrastruktuurista ja sen mahdollisesti vaatimista investoinneista. Alueellisen junaliikenteen rooli osana seudullista liikennejärjestelmää olisi myös huomioitava, erityisesti muiden liikenteen palvelujen ja henkilöautoliikenteen liityntäyhteydet. Liikenne- ja viestintäministeriön olisi toimivaltamuutoksissa otettava huomioon myös EU-sääntelyn edellyttämien syrjimättömien olosuhteiden järjestämisen tulevien palvelusopimusten kilpailuttamisessa. Todellinen pääsy sopivaan liikkuvaan kalustoon on keskeinen tekijä syrjimättömien olosuhteiden järjestämisessä Suomessa. Raideleveys on Suomessa 1524 mm, kun eurooppalainen raideleveys on 1435 mm. Poikkeuksia eurooppalaiseen raideleveyteen on Suomen lisäksi Baltian maissa (1520 mm), Espanjassa ja Portugalissa (1668 mm) sekä Irlannissa (1600 mm). Baltian maissa on käynnissä eurooppalaisen raideleveyden käyttöönotto Rail Baltican osalta ja Espanjassa osa rataverkosta on rakennettu eurooppalaisella raideleveydellä. Rautatieyritysten näkökulmasta poikkeuksellinen raideleveys Suomessa tarkoittaa sitä, että sopivan kaluston hankkimisesta aiheutuu merkittäviä kustannuksia, mikä muodostaa esteen markkinoille pääsulle. Kilpailun edistämiseksi pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa on linjattu julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisesta, mikä tulee parantamaan kaluston saatavuutta. Lisäksi KKV on tunnistanut raportissaan eri tapoja varmistaa kilpailutuksissa pääsy kalustoon: toimivaltainen viranomais voi esimerkiksi hankkia kaluston itse, antaa takauksen kaluston rahoitukselle (ml. jäännösarvoriski), sitoutua ostamaan kaluston markkinahintaan sopimuskauden päättyessä tai tehdä yhteistyötä muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa suuremman kalustoreservin luomiseksi<sup>11</sup>. Liikenne- ja viestintäministeriön olisi arvioitava toimivaltamuutoksia koskevia aloitteita myös alueellisen yhteistyön näkökulmasta ja varmistettava, että alueellista junaliikennettä varten alueella on tehty tarvittavat päätökset palvelun rahoituksesta ja tarvittaessa myös rakenteista, kuten sopimus kuntalain (410/2015) mukaisesta kuntien yhteisestä toimielimestä tai kuntayhtymästä.

---

<sup>11</sup> Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023

Ehdotetut perusteet antaisivat selkeät lähtökohdat toimivaltamuutoksille ja tukisivat alueellisia toimijoita hahmottamaan kehityspolun alueellisen viranomaisen järjestämän junaliikenteen käynnistämiseksi. Liikennepalvelulakiin ehdotettujen toimivaltamuutosten perusteiden lisäksi toimivalta-aloitteita tekevien viranomaisten on huomioitava, että rautatieliikenteen toimivaltaiseen viranomaiseen kohdistuu runsaasti sääntelyä. Esimerkiksi esteettömyydestä on erillistä sääntelyä, mitä toimivaltaisen viranomaisen tulee noudattaa palveluita järjestäessään.

Esitykseen sisältyy myös toinen rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin liittyvä muutosehdotus. Voimassa olevan lain mukaan liikenne- ja viestintäministeriöllä on rautatieliikenteen toimivalta HSL-alueen ulkopuolella. Lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin oleva toimivalta siirrettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle. Toimivaltaisia viranomaisia olisivat jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto ja omalla alueellaan HSL-kuntayhtymä. Muutos selkiyttäisi työnjakoa joukkoliikenteen hankintoja koskevista asioissa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla ja vahvistaisi liikenne- ja viestintäministeriön roolia toimialaansa liittyvän poliittisten ja strategisten linjausten sekä lainsäädännön valmistelijana. Liikenne- ja viestintävirastolla on kokemusta ja osaamista joukkoliikenteen hankinnoista muissa liikennemuodoissa. Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen viranomaisen Suomen sisäisen lentoliikenteen hankinnoissa. Valtion aluehallinnon uudistamisen<sup>12</sup> yhteydessä ehdotetaan, että nykyisin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten vastuulla olevat joukkoliikenteen hankinnat siirretään Liikenne- ja viestintävirastoon. Lisäksi virasto koordinoi valtakunnallisia joukkoliikenteen kehittämishankkeita sekä yhteen sovittaa toimivaltaisen viranomaisten joukkoliikennetoimintaa. Tämän esityksen mukaisella muutoksella mahdollistettaisiin synergioiden hyödyntäminen eri liikennemuotojen hankinnoissa ja siten tehostettaisiin valtion tekemiä joukkoliikenteen hankintoja.

Esitetyistä muutoksesta, jonka myötä Liikenne- ja viestintävirastosta tulisi rautatieliikenteen toimivaltainen viranomaisen seuraava, että Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä nykyisin toimiva rautatiealan sääntelyelin ei voisi jatkossa sijaita Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä. Rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan mukaan kansallisen sääntelyelimen on oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen. Sen vuoksi raideliikennelain 20 luvun 147 §:ää, jonka mukaan rautatiealan sääntelyelin sijaitsee Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä ehdotetaan muutettavaksi siten, että rautatiealan sääntelyn sijaitsee Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteydessä. Samalla ehdotetaan kumottavaksi Liikenne- ja viestintävirastossa annetun lain 6 §, jonka mukaan viraston yhteydessä toimii rautatiealan sääntelyelin. EU-sääntelyssä on erikseen osoitettu organisaatiot, jonka yhteyteen sääntelyelin voidaan sijoittaa, kunhan sen toiminta on järjestetty itsenäisesti. Rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan 2 kohdan mukaan sääntelyelin voi toimia osana kansallista kilpailuviranomaista, rautatieturvallisuusviranomaista tai toimilupaviranomaista. Suomessa Kilpailu- ja kuluttajavirasto on kilpailulain (948/2011) ja EU:n kilpailusääntöjen täytäntöönpanoa valvova viranomaisen. Liikenne- ja viestintävirasto toimii sekä kansallisena rautatieturvallisuusviranomaisena, että toimilupaviranomaisena. Näistä elimistä Suomessa tulee kyseeseen Kilpailu- ja kuluttajavirasto, koska Liikenne- ja viestintävirastosta ehdotetaan esityksessä tulevan rautatieliikenteen toimivaltainen viranomaisen. Sääntelyelimen sijoittaminen itsenäisenä viranomaisena Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen tarjoaisi sääntelyelimelle vahvan tuen sen tehtävien hoitamiseen, sillä Kilpailu- ja kuluttajavirastossa on samankaltaisia tehtäviä. Varsinaisia synergiaetuja sääntelyelimen sijoittamisella ei olisi, sillä sääntelyelin toimii itsenäisesti riippumatta siitä, minkä elimen yhteyteen se on sijoitettu.

---

<sup>12</sup>VM114:00/2023. <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM114:00/2023>

Rautatieliikenteen viranomaisia koskevien muutosten lisäksi esityksessä ehdotetaan uudistettavaksi liikennepalvelulain 19 luku hankintamenettelyistä. Liikennepalvelulain mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia, sekä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Alueellisen junaliikenteen mahdollistamisen tavoitteena on lisätä kilpailua henkilöjunaliikenteessä. Toimivaltaisten viranomaisten käyttämät hankintamenettelyt, erityisesti se, kilpailutetaanko hankinnat vai tehdäänkö ne suorahankintana, ovat keskeisiä kysymyksiä kilpailun lisäämisen kannalta. Suorahankintojen lisääntyminen ei toisi samankaltaisia hyötyjä kilpailun lisäämisen kannalta kuin hankintojen kilpailuttaminen.

Palvelusopimusasetuksen muutosasetus asettaa kilpailutuksen pääsäännöksi, kun toimivaltaiset viranomaiset järjestävät julkisen palveluvelvoitteen mukaisia rautateiden henkilöliikennepalveluja. Toimivaltainen viranomainen voi hankkia palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan perusteella suoraan ilman kilpailutusta pienet julkiset palveluhankinnat, joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on rautateiden julkisten henkilöliikennepalvelujen hankinnan osalta alle 7,5 milj. euroa tai määrältään alle 500 000 kilometriä vuodessa ja maanteiden julkisen henkilöliikennepalvelun hankinnan osalta 1 milj. euroa tai määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa.

Pienten hankintojen kynnysarvojen alittavien hankintojen lisäksi palvelusopimusasetus mahdollistaa suorahankinnat myös tietyissä muissa tilanteissa. Esimerkiksi epätavallisten olosuhteiden perusteella (palvelusopimusasetuksen 5 artikla 3 kohta) voidaan tehdä hankintoja ilman tarjouskilpailua. Tällaisten sopimusten kesto täytyy suhteuttaa kyseisiin epätavallisiin olosuhteisiin ja se voi joka tapauksessa olla enintään viisi vuotta. Lisäksi tilanteissa, joissa palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä, toimivaltainen viranomainen voi toteuttaa kiireellisiä toimia, kuten sopimuksen tekeminen ilman tarjouskilpailua (palvelusopimusasetuksen 5 artikla 5 kohta). Kiireellisellä toimella sopimuksen voi tehdä tai sopimusta koskevan määräyksen saa antaa enintään kahdeksi vuodeksi.

Esityksessä ehdotetaan, että palvelusopimusasetuksen suorahankintaa koskevia poikkeuksia rajattaisiin siten, että myös palvelusopimusasetuksen mukaisten kynnysarvojen alittavat sopimukset olisi tehtävä tarjouskilpailumenettelyn perusteella. Henkilöliikennepalvelujen markkinat ovat Suomessa pienet ja alueellisen henkilöjunaliikenteen sopimusten odotetaan valtaosin olevan palvelusopimusasetuksen kynnysarvot pienempiä eli alle sopimuksen keskimääräinen ennakoitu arvo alle 7 500 000 euroa vuodessa tai määrältään alle 500 000 kilometriä vuodessa. Mikäli toimivaltaiset viranomaiset tekisivät näitä koskevia hankintoja suoraan ilman kilpailutusta palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan perusteella, kilpailua ei syntyisi hankinnoissa vastoin neljännen rautatiepaketin ja pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman, sekä tämän esityksen tavoitteita. Joustavuus toimivaltaisten viranomaisten tekemissä hankinnoissa kuitenkin säilyisi, kun sopimuksia voisi tehdä ilman tarjouskilpailua esimerkiksi epätavallisten olosuhteiden perusteella tai tilanteissa, missä palvelu on keskeytynyt tai vaarassa keskeytyä.

Hankintamenettelyjä koskevassa liikennepalvelulain 19 luvussa on useita viittauksia julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettuun lakiin (1397/2016), jäljempänä *hankintalaki*. Oikeuskäytännön perusteella<sup>13</sup> toimivaltaiset viranomaiset voivat soveltaa liikennepalvelulain mukaisissa hankinnoissaan vain niitä hankintalain säännöksiä, johon liikennepalvelulaissa on viitattu. Voimassa olevassa laissa on kuitenkin verrattain suppeasti viittaussäännöksiä

---

<sup>13</sup> [MAO:121/21](#), [MAO:H330/2021](#), [MAO:H276/2022](#)

hankintalakiin. Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi uusia viittaussäännöksiä hankintalakiin, jolloin niitä sovellettaisiin maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia sekä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia tehtäessä. Tavoitteena on turvata riittävä oikeudellinen perusta liikennepalvelulain mukaisten hankintojen yksityiskohtaisemmissa menettelyissä laajentamalla viittauksia hankintalakiin.

Rikosrekisterilain (770/1993) 6 b §:ää ehdotetaan täydentäväksi siten, että toimivaltaiset viranomaiset voisivat täyttää velvollisuutensa pakollisten poissulkuperusteiden tarkistamisesta. Rikosrekisterilain säännöstä johto- ja vastuuhenkilöiden rikosrekisteriotteen pyytamisestä täydennettäisiin niin, että se koskisi myös liikennepalvelulain mukaisia liikennepalvelujen hankintoja. Voimassa olevan lain nojalla toimivaltaiset viranomaiset voivat saada rikosrekisterilain 6 b §:ssä tarkoitetun otteen silloin, kun hankintaan sovelletaan julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/24/EU tai vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/25/EU, mutta ei silloin, kun hankinta tehdään palvelusopimusasetuksen perusteella.

#### **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

Henkilöjunaliikennepalveluiden hankinnan kannalta keskeinen kysymys on se, mikä viranomaisen on toimivaltainen kilpailuttamaan palvelut ja tekemään niitä koskevia sopimuksia. Toimivaltaisen viranomaisen tekemät hankinnat vaikuttavat rautatieliikennejärjestelmän toimintaan ja heijastuvat koko liikennejärjestelmään. Alueellisen henkilöjunaliikenteen palvelut vaikuttavat ennen kaikkea alueelliseen saavutettavuuteen ja sitä kautta laajemmin myös muiden markkinoiden toimintaan.

Alueellisen toimivallan mahdollistaminen ei vielä yksistään lisää alueellista junaliikennettä. Alueellinen junaliikenne lisääntyy, jos alueelliset viranomaiset näkevät tarpeelliseksi lisätä junaliikenteen palveluja ja ovat valmiita investoimaan palvelun hankintaan. Lisäksi alueellinen junaliikenne edellyttää usein investointeja rautatieinfrastruktuuriin. Myös kaluston saatavuus on keskeinen tekijä henkilöjunaliikenteen hankinnoissa.

Tässä esityksessä ehdotettujen muutosten vaikutukset käytännössä riippuvat erityisesti tulevaisuudessa mahdollisesti tehtävistä muutoksista alueellisen junaliikenteen toimivalta-alueissa ja erityisesti mahdollisten tulevien alueellisten toimivaltaisten viranomaisten hankkimien palvelujen laajuudesta, eikä tarkempia vaikutuksia ole siksi mahdollista arvioida tässä esityksessä. Mahdolliset myöhemmät toimivaltamuutokset edellyttävät lainsäädäntömuutoksia ja tarkempien, tapauskohtaisten vaikutusten arviointia voidaan tehdä myöhempien toimivaltamuutoksia koskevien esitysten yhteydessä.

Rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ja hankintamenettelyjä koskevilla ehdotuksilla arvioidaan olevan vaikutuksia erityisesti markkinoiden toimivuuteen, uusien rautatieyritysten alalle tuloon ja yritysten väliseen kilpailuun. Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla ei ole merkittäviä suoria taloudellisia vaikutuksia. Junaliikenteen hankinnat kuitenkin vaikuttavat julkiseen talouteen. Kilpailuttamisen myötä julkisesti tuetun liikenteen sopimushintojen voidaan selvitysten ja kansainvälisten kokemusten perusteella odottaa alenevan. Toisaalta kilpailuttaminen vaatii viranomaisilta henkilöstöresursseja ja lisää hankintoihin liittyviä hallinnollisia kustannuksia.



Kilpailun lisääntyminen voi johtaa junaliikenteen kulkutapaosuuden kasvuun ja sitä myötä sillä voi olla välillisiä vaikutuksia hiilidioksidipäästöjen vähenemiseen. Samalla junaliikenteen lisääntyminen voisi lisätä rautatiemelua. Nämä mahdolliset vaikutukset ovat kuitenkin välillisiä, eikä niitä voi pitää merkittävänä ehdotuksen vaikutusten arvioinnin kannalta.

#### 4.2.1 Yritysvaikutukset

Alueellisten viranomaisten alueellisen rautatieliikenteen hankintojen mahdollistamisen tavoitteena on lisätä kilpailua raideliikennemarkkinalla. Alueellisen toimivallan mahdollistaminen ei kuitenkaan suoraan lisää kilpailua yritysten välillä, vaan vaikutuksia syntyy alueellisen junaliikenteen hankintojen kautta. Toimivaltaisten viranomaisten tekemät hankinnat ja niissä käytettävät menettelyt ovat olennaisessa roolissa esityksen tavoitteena olevan kilpailun lisäämisen kannalta.

Lisäämällä kilpailua julkisesti tuetussa liikenteessä pyritään edistämään kilpailua myös markkinaehtoisessa liikenteessä. Yrityksen kilpailukyky kasvaa, jos se voi jakaa toiminnan kiinteät yleiskustannukset julkisesti tuetun liikenteen ja markkinaehtoisesti operoimansa liikenteen kesken. Näin mahdollisuus toimia julkisesti tuetussa liikenteessä voi tuoda lisää toimijoita myös markkinaehtoiseen liikenteeseen, jolloin kilpailu lisääntyy myös markkinaehtoisessa liikenteessä.

Toimialan yritysten näkökulmasta markkinoille tulon kynnyksessä laskee, jos markkinaehtoisen liikenteen lisäksi voi toimia kilpailutetussa, julkisesti järjestetyssä liikenteessä. HSL:n järjestämästä kilpailutuksesta oli alkuvaiheessa kiinnostunut yhteensä seitsemän yritystä, minkä perusteella voidaan todeta, että ulkomaisilla yrityksillä oli kiinnostusta Suomessa toimimiseen. KKV:n viidelle HSL:n kanssa neuvotteluihin osallistuneelle ulkomaalaiselle toimijalle tekevässä kyselytutkimuksessa kaksi neljästä kyselyyn vastanneista ilmoitti, että toiminnalle Suomessa olisi kannattava malli toimia sekä Open access –liikenteessä, että tilaajan kilpailuttamassa liikenteessä. Yksi vastaaja puolestaan ilmoitti, että toimiminen olisi kannattavaa ainoastaan tilaajan kilpailuttamassa lähiliikenteessä ja yksi, että toimiminen olisi kannattavaa ainoastaan tilaajan kilpailuttamassa seutu- tai kaukoliikenteessä. Yksi vastaajista taas ilmoitti, että toimiminen Suomessa ei olisi kannattavaa millään mallilla. Yksikään vastaaja ei pitänyt toimimista ainoastaan Open access –liikenteessä kannattavana Suomessa. Kuten KKV selvityksessään huomauttaa, kyselyn otos on rajallinen ja vastaajajoukko on todennäköisesti painottunut yrityksiin, jotka toimivat enemmän sopimusliikenteessä kuin Open access –liikenteessä. HSL sai lopulta kilpailutukseen kaksi tarjousta ja yhtenä olennaisena syynä yritysten kiinnostuksen hiipumiseen HSL:n kilpailutusta kohtaan voidaan pitää sitä, että yrityksille ei ollut laajempaa markkinanäkymää. Kolme vastaajaa neljästä ilmoitti, että yksi syy kilpailutuksesta vetäytymiselle oli se, että Suomessa ei tullut kilpailutettavaksi muita sopimuksia. KKV:n selvityksen mukaan uuden toimijan olisi ollut vaikea kattaa yhdellä sopimuksella Suomessa toimimisesta syntyviä kiinteitä kustannuksia niin, että sopimus olisi ollut sekä yritykselle kannattava, että kilpailukykyinen verrattuna VR:n tarjoukseen.<sup>14</sup>

Tällä hetkellä henkilöjunaliikenteen palveluita Suomessa tarjoaa yksi yritys, VR, joka on valtion kokonaan omistama yhtiö. VR:n omistajaohjauksesta vastaa valtioneuvoston kanslia ja sen on luokiteltu noteeraamattomaksi kaupallisesti toimivaksi yhtiöksi valtion omistajaohjauksen luokittelussa. VR:n ydinliiketoimintaa ovat matkustajaliikenne Suomessa ja Ruotsissa sekä tavaraliikenne Suomessa. Vuonna 2023 VR:n liikevaihto oli 1 224 miljoonaa euroa ja vertailukelpoinen liiketulos 59,9 miljoonaa euroa. VR:n henkilöstöstä 67 prosenttia oli Suomessa ja 33

---

<sup>14</sup> [KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022](#)

prosenttia Ruotsissa, yhteensä henkilöstöä oli 9110. Kilpailun lisääntyminen markkinoilla vaikuttaa VR:n toimintaan. Strategiassaan VR näkee, että kilpailulle avoimet raidemarkkinat edellyttävät yhtiöltä sen kilpailukyvyyn jatkuvaa kehittämistä. VR tavoitteena onkin toteuttaa vuoden 2027 loppuun mennessä 250 miljoonan euron edestä tulosparannustoimenpiteitä, jotka mahdollistavat inflaation voittamisen sekä kannattavuuden nostamisen. Tulosparannus mahdollistaa myös vuosille 2023–2027 osuvat miljardin euron kaluston uusinvestoinnit sekä varmistaa yhtiön kilpailukyvyyn tulevaisuudessa.

Alueellisen henkilöjunaliikenteen lisääntyminen parantaisi paitsi ulkomaisten yritysten, myös uusien kotimaisten yritysten markkinoille tulon mahdollisuuksia. Suomessa jo toimii Suomen Lähijunat Oy, joka on perustettu vuonna 2022. Yhtiö on ilmoituksensa mukaan Suomessa avautuvilla markkinoilla ensimmäinen henkilöjunaliikenteen operaattori, joka omistaa ja operoi henkilöjunaliikennettä VR:n lisäksi<sup>15</sup>. Suomen Lähijunat Oy ei tällä hetkellä tarjoa henkilöjunaliikenteen palveluita Suomessa.

Hankintojen kilpailuttamisen seurauksena sopimushintojen aleneminen vaikuttaa paitsi julkisen sektorin talouteen, myös pienentää vastaavasti yritysten tuloja. Yritys voi tosin saada tarvittavat säästöt parantamalla toimintansa tehokkuutta. Kilpailun kautta tavoiteltavia hyötyjä kuvataan KKV:n selvityksessä yritysten toiminnan tehostumisen kautta. Yhteiskunnan resurssit kohdentuvat tehokkaammin ja tehokkaat yritykset voivat tarjota asiakkaille laadukkaampia ja edullisempia palveluita. Kilpailuttamisen vaikutukseksi liikennöinnin tehokkuuteen arvioidaan kansainvälisesti olevan 20–30 prosenttia. HSL tilasi järjestämänsä kilpailutuksen yhteydessä myös arvion siitä, muodostuuko sopimus VR:lle taloudellisesti kannattavaksi, koska VR:n tekemä tarjous alitti huomattavasti HSL:n kilpailutukselle asettamat säästötavoitteet. Tehdyn arvion mukaan sopimus on VR:lle kannattava, jos se pystyy toteuttamaan toimintasuunnitelmassaan esitetyt tehokkuusparannukset.<sup>16</sup>

Kilpailun lisääntyminen vaikuttaa yritysten toiminnan lisäksi kuluttajille saataviin palveluihin ja niiden hintoihin. Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksissä henkilöjunaliikenteen kilpailun avaamisen vaikutuksista Suomessa voidaan todeta, että kilpailun hyödyt tulevat täysimääräisesti vasta pitkällä aikavälillä, vaikkakin alusta alkaen varsinkin Open access – liikenteen markkinoille tulevat yritykset voivat hyötyä kilpailun myönteisistä vaikutuksista ja matkustajat pääsevät hyötymään kasvaneesta ja monipuolistuneesta palvelutarjonnasta sekä siihen usein liittyvästä hintavariaation kasvusta. Suurimmat hyödyt tulevat matkustajille, kun palvelutaso kasvaa, valikoima lisääntyy ja palveluihin tulee uusia, myös aikaisempaa edullisempia lippuvaihtoehtoja. Kilpailu voi luoda palveluille uutta kysyntää. Matkustus voi kasvaa, jos matkustajat valitsevat junaliikenteen paremman palvelun ja alhaisempien hintojen vuoksi siinä, missä aiemmassa tilanteessa matka olisi voitu jättää tekemättä tai tehdä jollain muulla kulkumuodolla. Espanjan markkina- ja kilpailuviranomaisen tekemä selvitys kilpailun lisääntymisen vaikutuksista rautateilla Espanjassa noudattaa muista maista saatuja havaintoja. Kilpailun lisääntyminen Espanjassa on hyödyttänyt ennen kaikkea matkustajia lisääntyneen tarjonnan ja edullisempien hintojen kautta. Matkustajamäärät ovatkin kasvaneet merkittävästi. Kilpailu on tehostanut rautatiejärjestelmän käyttöä, mutta sen myötä myös junien myöhästymiset ovat lisääntyneet.<sup>17</sup> Euroopan komission junaliikenteen asiakashinnoista tekemän selvityksen keskeinen johtopäätös on, että lisääntyneen kilpailun tuomat hyödyt ovat toteutuneet eri tavoin julkisesti tuetussa liiken-

---

<sup>15</sup> Suomen Lähijunat Oy, 30.11.2023. <https://lahijunat.fi/julkaisu.html?artikkeli=2023-11-30>

<sup>16</sup> [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

<sup>17</sup> Spanish National Markets and Competition Commission 2024. <https://www.cnmec.es/expedientes/inftsp03124>

teessä ja markkinaehtoisessa Open access -liikenteessä. Open access -liikenteessä kilpailun hyödyt ovat näkyneet ennen kaikkea parempana palvelutarjontana ja edullisempina hintoina loppukäyttäjille. Julkisesti tuetussa liikenteessä kilpailu ei ole yhtä yleistä ja siltä osin raportin tulokset ovat rajallisia, mutta kokemusten perusteella on näyttöä siitä, että kilpailu laskee julkisen sektorin kustannuksia ja viranomaisen voi päättää käyttää kilpailutuksessa saadut säästöt palvelun laadun parantamiseen tai lippujen hintojen laskemiseen. Suoraa vaikutusta lippuhintoihin kilpailulla julkisesti tuetussa liikenteessä ei ole ollut, sillä lippujen hinnat on yleensä säänneltyjä julkisesti tuetussa liikenteessä.<sup>18</sup>

#### 4.2.2 Vaikutukset julkiseen talouteen

Kilpailuttamisen kautta julkisesti järjestetyn junaliikenteen sopimushintojen voidaan olettaa olevan alempia kuin vastaavien palvelujen hankkiminen ilman kilpailuttamismenettelyä. Liikenne- ja viestintäministeriön aiemmassa selvityksessä on arvioitu, että kaupunkiseudun raide liikenteen kilpailuttaminen alentaa sopimushintoja 10–30 prosenttia kansainvälisten kokemusten perusteella. HSL:n junaliikenteen kilpailuttaminen pudotti hintoja 40 prosenttia verrattuna kilpailutusta edeltävään sopimuskauteen. KKV:n selvityksessä tarkastellun tutkimuskirjallisuuden perusteella kilpailuttaminen on johtanut noin 20–40 prosenttia edullisempiin hankintahintoihin suorahankintoihin verrattuna<sup>19</sup>. Euroopan komission selvityksessä junaliikenteen asiakashinnoista<sup>20</sup> on todettu, että palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä on toistaiseksi kilpailutettu niin vähän, että sitovia johtopäätöksiä on ennaikaista tehdä niiden perusteella. Selvityksessä syvennytään Ranskassa, Tanskassa, Puolassa ja Saksassa tehtyihin hankintoihin, joista osa on tehty kilpailuttamalla. Suorahankinnalla ja kilpailuttamalla tehtyjen sopimusten vaikutukset vaihtelivat tapauskohtaisesti. Ranskassa ja Tanskassa toteutetuissa kilpailutuksissa sopimushinnat laskivat verrattuna aiempiin sopimuskausiin. Samoin Saksassa kilpailuttamalla tehdyt alueellisen junaliikenteen hankinnat ovat tuoneet säästöjä viranomaisille.

Useiden rautatieliikenteen alueellisten toimivaltaisten viranomaisten syntyminen voi toisaalta lisätä julkisesti järjestetyn liikenteen kustannuksia kokonaisuutena, jos hankintoja ei toteuteta koordinoitusti. Suhteellisen pienet, mahdollisesti keskenään päällekkäiset kilpailutukset voivat vähentää yritysten kiinnostusta niihin, jolloin kilpailun hyötyjä ei saada täysimääräisesti ulosmitattua. Toimivaltaisten viranomaisten edun mukaista olisi koordinoita kilpailutukset siten, että yritysten näkökulmasta niistä syntyy pitkäjänteinen kokonaisnäkökulma markkinasta.

Taloudellisten kokonaisvaikutusten kannalta on huomattava, että uudet palvelut voivat synnyttää merkittäviäkin julkiseen talouteen kohdistuvia kustannuksia, sillä useissa tapauksissa uudet palvelut edellyttävät investointeja rautatieinfrastruktuuriin. Keskeinen lähtökohta infrastruktuurin kehittämiseksi on junaliikenteen kehittyminen kyseisellä rataverkon osalla. Väyläviraston alueellisen junaliikenteen selvityksessä on tarkasteltu alueellisen junaliikenteen ratakapasiteettia, infrastruktuurin kehittämistarpeita ja kalustovaihtoehtoja. Monilla rataosilla on rajoitteita kapasiteetin riittävyyden suhteen. Uusi liikenne voi edellyttää myös radan kunnon parantamista

---

<sup>18</sup> European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, De Rose, A., Trier Jørgensen, K. and Dokleštic, N., Study on passenger and freight rail transport services' prices to final customers – Final report, Publications Office of the European Union, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/403804>

<sup>19</sup> [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

<sup>20</sup> European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, De Rose, A., Trier Jørgensen, K. and Dokleštic, N., Study on passenger and freight rail transport services' prices to final customers – Final report, Publications Office of the European Union, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/403804>

tai esimerkiksi toimenpiteitä tasoristeysten osalta. Selvityksessä oli mukana seitsemän eri aluetta, jolta kultakin valittiin yksi yhteysväli tarkasteluun. Selvityksessä arvioitiin alueellisen junaliikenteen edellyttämien infrastruktuurin kehittämistoimenpiteiden kustannusarvioksi näissä kohteissa alueesta riippuen n. 2,8– 14,5 miljoonaa euroa (MAKU 120, 2015=100). Kustannukset muodostuvat muun muassa uusien matkustajalaiturien sekä yli- tai alikulkujen rakentamisesta sekä joillain alueilla myös uusien kohtausraiteiden rakentamisesta ja rataosuuden nopeudennoston tai turvalaitevarustelun toimenpiteistä.<sup>21</sup> Toisaalta etenkin rataverkkoon on investoitava ja kalustoa uusittava myös siinä tapauksessa, että henkilöjunaliikenteen ostot tehtäisiin keskitetysti yhden kansallisen viranomaisen toimesta. Taloudellisia kustannuksia syntyy myös kalustohankinnoista ja niihin liittyvistä yhtiöjärjestelyistä. Alueellisten palveluiden järjestämismalli ei suoraan vaikuta infrastruktuuriin ja kalustoon kohdistuviin investointitarpeisiin. Vaikutusta on sillä, missä laajuudessa palveluita tulevaisuudessa järjestetään. Mahdollisten uusien palvelujen järjestämisestä aiheutuvia infrastruktuuri- ja kalustotarpeista johtuvia lisäkustannuksia on arvioitava tapauskohtaisesti siinä vaiheessa, kun tehdään aloitteita toimivaltamuutoksista, eikä niitä ole mahdollista arvioida tämän esityksen yhteydessä.

Kilpailun lisääntyminen voi yhtäältä vähentää rautatiealan työllisyyttä tuottavuuden kasvun myötä, toisaalta työllisyys voi kasvaa markkinan koon kasvun myötä. Työntekijöiden aseman kannalta on huomattava, että rautatiealalla on voimassa yleissitovia työehtosopimuksia, mitä jokainen alalla toimiva työnantaja on vähimmäistasona velvollinen noudattamaan solmimissaan työsuhteissa.

#### 4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Alueellisen toimivallan mahdollistaminen lisää rautatieliikenteen järjestämisestä aiheutuvia hallinnollisia kustannuksia kunnille, jos uusia, kunnista muodostuvia alueellisia viranomaisia syntyy. Junaliikenteen hankinnat vaativat merkittävää taustatyötä ja valmistelua jo ennen kilpailuttamisvaihetta. Junaliikenteen hankinnat eroavat monesta muusta palveluhankinnasta muun muassa hankinnan määrittelyn, kilpailutuksen toteuttamisen ja siihen liittyvien järjestelyiden sekä hankinnan valmistelu- ja vaikutusajan suhteen. Kilpailuttamismenettelystä Suomessa on kokemusta HSL:n junaliikenteen hankinnasta. HSL:n junaliikenteen kilpailutuksen alustavassa valmistelussa HSL:n ja Junakalusto Oy:n resursseja sitoutui noin 3–4 htv:tä ja varsinaisen hankintamenettelyn käynnistyttyä 8–10 htv:tä. Sopimuksen solmimisen jälkeen tarvitaan henkilöstöresursseja sopimuksen seurantaan ja hallintointiin. Mahdollisten uusien toimivaltainen viranomaisten on arvioitava itse tarkemmin aluekohtaisesti toimivallasta koituvia hallinnollisia kustannuksia. Hallinnollisten kustannusten suuruuteen vaikuttaa ennen kaikkea suunnitellun hankinnan laajuus. Myöhemmissä kilpailutuksissa hallinnollisia kustannuksia voi vähentää se, että niissä voidaan hyödyntää samoja toimintamalleja ja asiakirjoja.

Esitykseen sisältyvä ehdotus liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin olevan rautatieliikenteen toimivallan siirtämisestä Liikenne- ja viestintävirastoon olisi virastolle uusi tehtävä, joka sitoo henkilöstöresursseja henkilöjunaliikenteen ostojen valmisteluun, kilpailutukseen ja sopimusten hallintointiin. Muutos toteutettaisiin julkisen talouden suunnitelmien ja valtiontalouden arvioiden mukaisten määrärahojen ja henkilötyövuosimäärien puitteissa. Henkilöstöressitarpeisiin vaikuttaa ennen kaikkea EU:n neljännen rautatiepaketin myötä laajentunut velvoite rautatiealan julkisten palveluiden kilpailuttamisesta. Muutokseen sisältynyt siirtymäkausi, jonka aikana rautateiden henkilöliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voitiin tehdä ehdoitta ilman tarjouskilpailua, päättyi 24.12.2023. Liikenne- ja viestintäministeriön ja

---

<sup>21</sup> [Väyläviraston julkaisuja 79a/2021](#)



VR:n välinen nykyinen ostoliikennesopimus on tehty ennen siirtymäajan päättymistä, mutta jatkossa palvelut tulee pääsääntöisesti kilpailuttaa. Uusi hankintatapa edellyttäisi lisäresurssien kohdentamista tulevien sopimusten kilpailuttamiseen ja niiden valmisteluun myös siinä tapauksessa, että liikenne- ja viestintäministeriö toimisi jatkossakin rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena. Toimivallan siirtämisen Liikenne- ja viestintävirastoon arvioidaan parantavan valtion tekemien julkisen liikenteen hankintojen tehokkuutta ja mahdollistaa synergiaetujen hyödyntämisen lento-, juna- ja linja-autoliikenteen hankintojen välillä.

Ehdotus sääntelyelimen siirtämisestä ei vaikuta sen toimintaan itsenäisenä viranomaisena. Sääntelyelimen sijoittaminen ministeriön tai toisen viraston yhteyteen ei vaikuta sen toiminnan riippumattomuuteen. Sääntelyelimen sijoittamisella jonkun toisen viraston yhteyteen ei ole arvioitu olevan vaikutusta vastaanottavan viraston yleishallinnolliseen ohjaukseen. Sääntelyelimen organisatorisesta, toiminnallisesta, hierarkkisesta ja päätöksenteoltaan oikeudellisesta itsenäisyydestä on säädetty raideliikennelain 147 §:n 1 momentissa, eikä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ohjaus tai virastojen tulostavoitteet ole nykytilanteessa koskeneet sääntelyelintä, eikä tarkoitus ole muuttaa tilannetta tältä osin.

Ehdotukseen sääntelyelimen siirrosta Liikenne- ja viestintävirastosta Kilpailu- ja kuluttajavirastoon liittyy määrärahasiirto valtion talousarviossa. Rautatiemarkkinadirektiivi edellyttää sääntelyelimen riittävää resursointia. Sääntelyelimen tehtäviin on viime vuosina osoitettu pysyvästi neljä henkilötyövuotta, lisäksi tällä hetkellä sääntelyelimessä on yksi määräaikainen lisäresurssi päällikön perusteelman pyynnön perusteella. Sääntelyelimen päälliköstä on säädetty raideliikennelain 148 §:ssä. Sääntelyelimen virkamiehet on nimitetty virkasuhteeseen Liikenne- ja viestintävirastoon ja sijoitettu viraston palkkausjärjestelmään. Liikenne- ja viestintävirasto tarjoaa ja ylläpitää sääntelyelimen henkilöstölle työvälineet, järjestelmät ja työskentelytilat. Sääntelyelimelle ei ole kohdennettu erikseen rahoitusta valtion talousarviossa, vaan sen toiminta rahoitetaan Liikenne- ja viestintäviraston toimintamomentilta. Sääntelyelimen budjetti hyväksytään Liikenne- ja viestintävirastossa osana viraston budjetin valmistelua ja hyväksyntää. Sääntelyelimen toiminnan kulut olivat 413 000 euroa vuonna 2022 ja 473 000 euroa vuonna 2023. Kulut muodostuvat pääosin henkilöstökuluista ja määräaikaisen lisäresurssin palkkaaminen on nostanut kuluja vuonna 2023. Sääntelyelimen siirron ei arvioida lisäävän määrärahatarpeita, vaikka valmistelussa on tunnistettu, että siirron toimeenpano edellyttää vastaanottavalta virastolta työskentelytilat, -välineet ja -järjestelmät. Sääntelyelimen käytössä olevien asian- ja dokumentinhallintajärjestelmien tietojen siirtämisen resurssitarve tarkentuu jatkovalmistelussa, mutta sen arvioidaan kuitenkin aiheuttavan vain maltillisia kertaluonteisia kustannuksia, koska sääntelyelimen tehtäväkenttä on tarkkaan kohdennettu ja henkilöstömäärä verrattain pieni.

Hankintamenettelyjä koskevat muutokset tukevat toimivaltaisten viranomaisten työtä selkeyttämällä hankintoihin liittyvää nykyistä sääntelyä. Rikosrekisterilain 6 b §:n ehdotettu muutos tarkoittaisi, että myös rautatieliikenteen hankintamenettelyihin ja raitiovaunu- sekä linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimusten hankintamenettelyihin osallistuneet ehdokkaat ja tarjoajat saisivat johto- ja vastuuhenkilöstönsä osalta hankintalain pakollisten poissulkemisperusteiden rikosnimikkeitä koskevan otteen sähköisesti. Ote on maksullinen. Rikosrekisteriotteiden hakujen määrä lisääntyisi jonkin verran, mutta rautatieliikenteen hankintoja, sekä raitiovaunu- ja linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimuksia tehdään suhteellisen vähän, arviolta noin 100 uutta sopimusta vuodessa, verrattuna niihin hankintoihin, joihin voimassa olevaa lakia sovelletaan.

#### 4.2.4 Henkilöstövaikutukset

Sääntelyelimen virkamiehet siirtyisivät Kilpailu- ja kuluttajavirastoon. Sääntelyelimessä on yhteensä viisi virkamiestä, joista yksi on määräaikainen. Määräaikaisessa tehtävässä oleva virkamies siirtyisi Kilpailu- ja kuluttajavirastoon määräaikaisen virkasuhteen keston ajaksi. Sääntelyelimen virkamiesten tehtävät eivät muutu, vaikka työnantajavirasto vaihtuu.

Rautatiealan sääntelyelimen henkilöstöön sovelletaan sääntelyelimen siirron osalta valtion virkamieslaissa (750/2019) säädetään valtionhallinnon toiminnan uudelleenjärjestelyistä. Henkilöstön palvelussuhteen ehtoihin sovelletaan virkamieslain 5 a §:n nojalla tehtävien siirroissa, mitä niistä virkaehtosopimuksissa sovitaan tai laissa säädetään. Valtion virkamiehiin sovellettavat yleiset palvelussuhteen ehdot sisältyvät pääosin keskustason virkaehtosopimuksiin. Virkamiehen siirtyminen valtion sisäisissä organisaatiomuutoksissa ei näin ollen aiheuta muutoksia virkamiehen yleisiin palvelussuhteen perusteisiin. Palvelussuhde-etuuksien määräytymisen kannalta palvelussuhde jatkuu valtiolla yhdenjaksoisena. Virastoon siirtyvien henkilöiden palkkataso turvataan siten kuin siitä on sovittu valtion virka- ja työehtosopimuksen allekirjoittamispyytäkirjan liitteen kohdassa 2 (Palkkaus henkilöstön siirtyessä organisaatiomuutoksessa lain nojalla). Sääntelyelimen henkilöstön työskentelypaikka on ollut Helsinki ja KKV:n päätoimipiste sijaitsee Helsingissä.

Valtion virkamieslain 5 b §:n mukaan ministeriön kansliapäällikön, valtiosihteerin kansliapäällikön, alivaltiosihteerin tai osastopäällikön virka tai sellaista vastaava virka samoin kuin suoraan ministeriön alaisen viraston päällikön virka siirretään toiseen virastoon organisaatiomuutoksen toteutumisajankohdasta lukien, jollei siihen nimitettyä virkamiestä ole nimitetty uuden viraston virkaan tai muuhun virkaan ennen muutoksen toteutumista. Saman pykälän mukaan siirrettävän viran nimike ja tehtävät muutetaan vastaanottavan viraston viraksi uudelleenjärjestelyn toteutushetkellä. Toimivalta edellä tarkoitettujen viran ja sen tehtävien muuttamiseen on sillä ministeriöllä, jossa virkaan nimitetty virkamies työskentelee ennen siirtymähetkeä, tai sillä ministeriöllä, jonka hallinnonalaan kuuluvassa virastossa virkamies työskentelee ennen siirtymishetkeä.

Henkilöstöön liittyvien muutosten toteuttamisen lähtökohtana on hyvä ja laadukas henkilöstöpolitiikka. Hyvän henkilöstöpolitiikan noudattamisella voidaan varmistaa muutoksen onnistunut valmistelu ja toteuttaminen, sekä huolehtia henkilöstön työhyvinvoinnista ja motivaatiosta. Muutos toteutetaan yhteistoiminnasta valtion virastoissa ja laitoksissa annetun lain (1233/2013) 6 luvun säädösten mukaisesti. Henkilöstön edustajat ovat mukana muutostilanteen valmistelussa ja toteuttamisessa. Muutoksen johtaminen edellyttää henkilöstön osallistamista muutokseen, sekä henkilöstön tiedonsaannista ja vaikutusmahdollisuuksista huolehtimista.

Sääntelyelimen tehtävät ovat samankaltaisia kuin Kilpailu- ja kuluttajaviraston tehtävät, minkä vuoksi Kilpailu- ja kuluttajaviraston toimintamallit ja työkalut voivat nykyistä paremmin tukea sääntelyelimen tehtävien hoitamista. Siten muutos voi antaa mahdollisuuden myös uudistaa sääntelyelimen toimintamalleja sekä tarjota henkilöstölle paremmat mahdollisuudet oman osaamisen ja asiantuntijuuden kehittämiseen.

## **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

### **5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

#### **5.1.1 Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset**

Valmistelun aikana käydyissä sidosryhmäkeskusteluissa monet toimijat kannattivat sellaista mahdollistavaa sääntelyä, jonka perusteella alueelliset viranomaiset voisivat halutessaan järjestää junaliikennettä ilman, että liikenteen käynnistäminen vaatisi lakimuutoksia. Laista tulee kuitenkin täsmällisesti ilmetä, mikä taho on kullakin alueella toimivaltainen viranomainen, jotta se

täyttää perustuslain mukaisen lailla säätämisen vaatimuksen. Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin. Samalla alueella voi olla vain yksi palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomaislainen, minkä vuoksi alueellisen viranomaisen tai kunnan määrittelyminen toimivaltaiseksi viranomaiseksi tarkoittaa samalla, että liikenne- ja viestintäministeriöllä tai muulla kansallisella viranomaisella ei olisi enää toimivaltaa asianomaisella alueella.

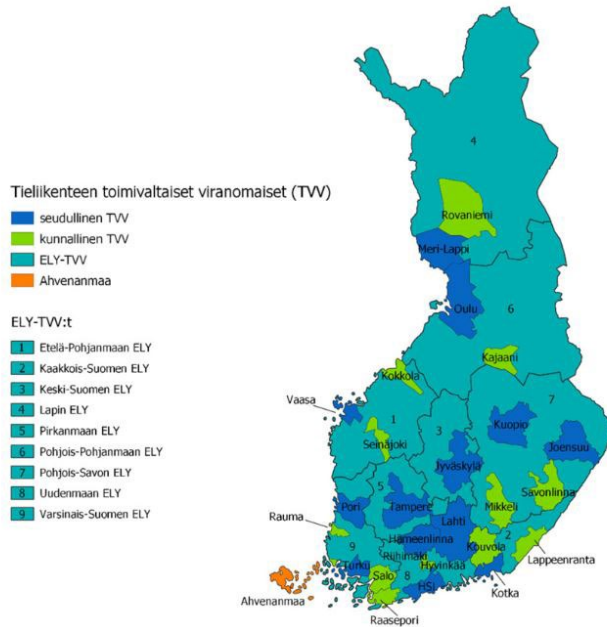
Esivalmistelussa oli esillä myös vaihtoehto, missä toimivaltaisiksi viranomaisiksi nimettäisiin kaikki kunnat. Tämä sopii huonosti rautatiejärjestelmän ja –liikenteen erityispiirteisiin. Rautateitä ja –asemia ei ole kaikissa kunnissa ja alueelliset junaliikenteen palvelut kattavat tyypillisesti useamman kunnan alueen. Lisäksi toimivaltaisilla viranomaisilla ei ole velvoitetta tarjota junaliikenteen palveluja, ja junaliikenteen hankinta vaatii huomattavia taloudellisia panostuksia. Kaikkien kuntien määrittelyminen rautatieliikenteen toimivaltaisiksi viranomaisiksi ei siten olisi itsessään edistänyt alueellisen junaliikenteen lisääntymistä. Niissäkin tapauksissa, missä alueen kunnat olisivat rautatiejärjestelmän piirissä ja kiinnostuneita hankkimaan junaliikennettä, edellyttäisi se junaliikenteen palvelualueen kuntien välisiä neuvotteluita junaliikenteen palvelutasosta, kustannusten jakamisesta ja palvelun järjestämistavasta. Sen jälkeen, kun alueen kunnat löytäisivät neuvotteluissa yhteiset ratkaisut, hankinnan ja sopimuksen tekemisen sekä sen seurannan sujuvoittaminen edellyttäisi mahdollisesti lisäksi lakiin tehtäviä muutoksia toimivalta-alueisiin siten, että toimivalta siirrettäisiin tietyille alueen kunnalle tai kuntayhtymälle. Tätä toteuttamisvaihtoehtoa ei voi pitää alueellisten viranomaisten kannalta kevyempänä menettelynä kuin esityksessä ehdotettua toteuttamistapaa.

Joukkoliikennejärjestelmän näkökulmasta olisi luontevaa, että tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset olisivat toimivaltaisia viranomaisia myös rautatieliikenteessä. Tällöin joukkoliikenteen kokonaisuus suunniteltaisiin rautatieliikenne ja muu joukkoliikenne huomioon ottaen niin, että palvelut täydentäisivät toisiaan. Alueellisen junaliikenteen lippujen yhteen toimivuus muiden joukkoliikenteen lippujen kanssa olisi helposti järjestettävissä. Matkustajan näkökulmasta palvelut muodostaisivat yhtenäisen kokonaisuuden, mikä tekisi joukkoliikenteen käytöstä helppoa. Tieliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla on kokemusta joukkoliikenteen järjestämisestä, mistä voi olla etua henkilöjunaliikenteen järjestämisessä, vaikka sen järjestämiseen liittyy useita erityispiirteitä tieliikenteeseen verrattuna. Tieliikenteen viranomaisten toimivalta-alueet Suomessa ovat kuitenkin junaliikenteen näkökulmasta pieniä. Suomessa on 26 kunnallista ja seudullista tieliikenteen toimivaltaista viranomaista, joiden ulkopuolella alueen toimivaltainen ELY-keskus vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä. Valtion aluehallinnon uudistuksen<sup>22</sup> yhteydessä ehdotetaan, että ELY-keskusten joukkoliikennetehtävät siirtyisivät Liikenne- ja viestintävirastoon. Eri selvityksissä esillä olleet uudet alueelliset henkilöjunaliikenteet eivät kovin hyvin vastaa tieliikenteen viranomaisten toimivalta-alueita vaan useissa tapauksissa alueellisen junaliikenteen järjestäminen edellyttäisi toimivaltaisten viranomaisten yhteistyötä hankinnoissa. Sen osalta tilanne alueellisten viranomaisten kannalta olisi sama kuin esityksessä ehdotetussa toteuttamistavassa. Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, mahdollisesti yhdessä alueen muiden kuntien tai lähekkäisten muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa voisivat ehdottaa itselleen toimivaltaa myös rautatieliikenteessä.

---

<sup>22</sup> VM114:00/2023. <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM114:00/2023>

## 5.1.2 Rautatietalan sääntelyelin



Kuva 4 Liikenne- ja viestintävirasto 2023. Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Lähtökohtana sääntelyelintä koskevassa valmistelussa on ollut rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävän siirtyminen Liikenne- ja viestintävirastoon, jolloin rautatiealan sääntelyelimen toimintaa itsenäisenä viranomaisena ei enää voitaisi järjestää Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä EU-sääntelyn edellyttämällä tavalla toiminnallisesti riippumattomasti julkisia palveluhankintoja tekevästä toimivaltaisesta viranomaisesta. Sääntelyelin olisi tällöin siirrettävä jonkin muun viranomaisen yhteyteen, koska 4–5 virkahenkilön yksiköstä ei ole järkevää muodostaa erillistä virastoa. Sääntelyelimen toiminnan kulut ovat muodostuneet pääasiassa henkilöstökuluista ja henkilöstön määrä on pieni. Sääntelyelimen siirron vaikutus virastojen henkilöstömäärään olisi verrattain pieni. Sääntelyelimen henkilöstön kannalta kaikissa vaihtoehtoisissa työnantajavirasto vaihtuisi, mutta toiminnan ja tehtävien näkökulmasta sääntelyelin jatkaisi toimintaansa itsenäisenä viranomaisena, kuten nykyisin Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä. Lähtökohtana valmistelussa on ollut, että sääntelyelimen siirtoon liittyisi myös määrärahasiirto valtion talousarviossa.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimii toinen virasto, jolla on rautatieliikenteeseen liittyviä tehtäviä. Väylävirasto vastaa valtion tieverkon, rautateiden ja vesiväylien kehittämisestä sekä kunnossapidosta. Sääntelyelintä ei kuitenkaan voida sijoittaa Väylävirastoon, sillä Väylävirasto toimii valtion rataverkon haltijana. EU-sääntelyn mukaan sääntelyelin ei voi toimia samassa organisaatiossa rataverkon haltijan kanssa. Sääntelyelimen tehtävät liittyvät erityisesti rataverkon haltijan päätösten, palvelujen ja maksujen tasapuolisuuden ja syrjimättömyyden valvontaan.



Valmistelussa on arvioitu sääntelyelimen sijoittamista valtion aluehallinnon uudistuksessa perustettavaksi ehdotettuun Lupa- ja valvontavirastoon<sup>23</sup>. Luonnos hallituksen esityksestä valtion aluehallintouudistusta koskevaksi lainsäädännöksi on ollut lausunnoilla 20.6. – 1.9.2024. Laki on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2026. Esitysluonnoksen mukaan uuden viraston keskeisinä tehtävinä olisivat erikseen säädetyt lainsäädännön toimeenpano-, ohjaus-, lupa-, rekisteröinti- ja valvontatehtävät sekä yleisen edun valvonta. Virastoon koottaisiin pääasiassa nykyisten aluehallintovirastojen ja Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontaviraston tehtävät sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle kuuluvat tehtävät. Lisäksi virastoon ehdotetaan siirrettäväksi ympäristöalan lupa- ohjaus- ja valvontatehtäviä. Virastoon koottaisiin myös aluehallintovirastojen hoitamat opetusta, koulutusta, kirjastoja, liikuntaa, nuorisoa ja hautaamista koskevat lupa-, valvonta-, ohjaus- ja rahoitustehtävät ja muutoksenhaiku-viranomaistehtävät sekä aluehallintovirastojen ja Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontaviraston varhaiskasvatustehtävät. Lupa- ja valvontavirastoon ei osoitettaisi liikennehallinnon tehtäviä ja samassa yhteydessä myös nykyiset aluehallintovirastojen kilpailu- ja kuluttajahallinnon tehtävät siirrettäisiin Kilpailu- ja kuluttajavirastoon. Sääntelyelimen tehtävien arvioidaan sen vuoksi jäävän hyvin irralliseksi kokonaisuudeksi Lupa- ja valvontaviraston toiminnassa; virastolla ja sääntelyelimellä ei olisi niiden tehtävien näkökulmasta mitään yhteistä rajapintaa. Aluehallinnon uudistus on laaja ja monitahoinen kokonaisuus, mihin sääntelyelimen siirtäminen lisäisi uuden elementin. Toimeenpanoa arvioidaan myös käytännössä vaikeuttavan sen, että vastaanottava virasto perustamista valmistellaan samaan aikaan kuin sääntelyelimen siirtoa valmistellaan.

## 5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

### 5.2.1 Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja hankinnat

*Ruotsissa* rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämistä varten on yli 20 toimivaltaista viranomaista (läänit ja kuntayhtymät), jotka ovat kilpailuttaneet erityisesti alueellisen ja paikallisen tason liikennettä. Joukkoliikennettä järjestävät viranomaiset tekevät usein yhteistyötä junaliikenteen hankinnoissa, jopa 4 läänin järjestävät junaliikennettä yhteistyössä. Ruotsin rautatiemarkkinoita on avattu asteittain kilpailulle 1990-luvun alusta alkaen. Ruotsin joukkoliikennelaki (Lag 2010:1065 om kollektivtrafik) mahdollistaa palvelusopimusasetuksen mukaisten ns. pienhankintojen tekemisen suorahankintana, mutta sopimusten arvo useimmiten ylittää pienhankintojen kynnysarvot ja alueelliset viranomaiset pääsääntöisesti kilpailuttavat henkilöjunaliikenteen hankinnat. Vuosina 1999–2011 ostoliikenteen kilpailutukset laskivat kustannuksia 11 prosentilla. Valtakunnallinen junaliikenne hoidetaan Ruotsissa markkinaehtoisesti avoimen markkinoillepääsyn pohjalta. Yöjunaliikenne on kuitenkin tuettua liikennettä ja siitä järjestämisvastuu on valtakunnallisena toimivaltaisena viranomaisena toimivalla Liikennevirastolla (Trafikverket).

*Norjassa* toimivaltainen viranomaisen rautatieliikenteen henkilöliikennejärjestelyissä on valtioneuvoston liikenneosaston (eli liikenneministeriön, Samferdselsdepartementet) alainen keskusvirasto Jernbanedirektoratet, joka on kilpailuttanut kolmen valtakunnallisen pääreitin liikenteen Oslosta Stavangeriin (eteläinen reitti), Bergeniin (keskinen reitti) ja Trondheimiin ja Bodöhön (pohjoinen reitti). Norjassa järjestetyt ensimmäiset kilpailutukset ovat laskivat ostoliikenteen kustannuksia yli 40 prosenttia<sup>24</sup>. Muu rautatieliikenne on toistaiseksi hankittu suorahankintana.

<sup>23</sup> VM114:00/2023. <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM114:00/2023>

<sup>24</sup> [Barrow, K. \(2018\). Go-Ahead chosen for first Norwegian passenger concession.](#)

*Tanskassa* toimivaltainen viranomaisen valtakunnan tason rautateiden henkilöliikennejärjestelyissä on Transport-, bygge- og boligsstyrelsen. Isoilla kaupungeilla on toimivaltaa järjestää paikallista ja seudullista liikennettä. Kaikki henkilöjunaliikenne Tanskassa kuuluu julkisen palvelun velvoitteen piiriin. Osa henkilöjunaliikenteen sopimuksista on kilpailutettu, minkä on arvioitu tuoneen julkisen talouden säästöjä enemmän kuin palvelutason paranemista.

*Saksassa* seudullinen ja paikallinen liikenne on pääsääntöisesti kilpailutettu saman mallin mukaan kuin Ruotsissa joko paikallisen toimivaltaisen viranomaisen (kaupunki) tai osavaltion toimesta. Toimivaltaiset viranomaiset tekevät myös yhteistyötä junaliikenteen hankinnoissa, kuten Ruotsissa. Saksassa alueellista matkustajajunaliikennettä on kilpailutettu vuodesta 1996 lähtien. Liittovaltion tuomioistuimen vuonna 2011 tekemän ratkaisun myötä suorahankinnat on rajattu hyvin valikoituneihin tapauksiin. Ensimmäisten kilpailutusten jälkeen yksikkökustannukset ovat myös laskeneet, keskimäärin 26 prosenttia. Joillain reiteillä kustannukset alenivat jopa 80 prosenttia junakilometriä kohden.<sup>25</sup>

*Alankomaissa* rautatieliikenteessä toimivat alueelliset ja paikalliset toimivaltaiset viranomaiset (suuret kaupungit). Maan liikenneasioista vastaava ministeriö (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) kuitenkin vastaa valtakunnallista ja kansainvälisistä rautatieliikennejärjestelyistä ja niiden yhteensovittamisesta ja toimii tällaisten rautatiereittien hankinnasta vastaavana toimivaltaisena viranomaisena. Alueellisilla viranomaisilla on velvollisuus kilpailuttaa tekemänsä sopimukset. Alankomaissa alueelliset henkilöjunaliikenteen palvelut on kilpailutettu, kun taas sopimus valtakunnallisesta ostoliikenteestä on tehty suorahankintana.

## 5.2.2 Rautatieliikenteen sääntelyelin

Rautatieliikenteen sääntelyelimenä toimii Suomessa Rautatiealan sääntelyelin (Finnish Rail Regulatory Body), Ruotsissa Transportstyrelsen (The Swedish Transport Agency), Norjassa Statens jernbanetilsyn (The Norwegian Railway Authority) ja Tanskassa Jernbanenaevnet (The Danish rail regulatory body). Tanskassa kansallinen rautatiealan sääntelyelin toimii itsenäisenä yksikkönä liikenne-, rakennus- ja asumisasiosta vastaavan ministeriön alaisuudessa toimivan Transport-, bygge- og boligsstyrelsen yhteydessä. Saksassa rautatieliikenteen sääntelyelimenä toimii Bundesnetzagentur, joka vastaa rautatieliikenteen, energia- ja televerkkojen markkina- ja valvonnasta. Alankomaissa Autoriteit Consument & Markt (Authority for Consumers & Markets) on kansallinen kilpailuviranomainen, jonka yhteydessä toimii myös rautatieliikenteen sääntelyelin.

## 6 Lausuntopalaute

### 6.1 Kuulemispalaute ennen lausuntokierrosta

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti sidosryhmille kuulemistilaisuuden 11.4.2024 säädöshankkeen käynnistymisen jälkeen. Kuulemistilaisuudessa oli yhteensä 133 osallistujaa. Tilaisuudessa keskustelua herätti toimivaltaisiin viranomaisiin liittyen erityisesti se, kenelle toimivalta on toimivinta antaa, millaisia tehtäviä toimivaltaisille viranomaisille kuuluu, miten rautatieliikenteen toiminta linkittyy muihin toimijoihin joukkoliikenteessä, sekä voiko halunsa toimia toimivaltaisena viranomaisena ilmoittaa vasta myöhemmin tarpeellisten selvitysten jälkeen. Keskustelussa nostettiin esiin yhteistyön tärkeys toimivaltaiten viranomaisten ja alueellisten viranomaisten sekä muiden alan toimijoiden välillä. Sidosryhmien edustajat kommentoivat

---

[International Railway Journal 17.10.2018.](#)

<sup>25</sup> [KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022](#)

myös erilaisten sopimusmallien käyttöä, rahoituskysymyksiä, yhdenvertaisuuteen liittyviä näkökohtia, sekä rautatiejärjestelmän sujuva toimintaa. Sidosryhmät pitivät yleisesti hyvänä, että rautatieliikenteen järjestämisessä huomioidaan alueelliset tarpeet ja rahoitusmahdollisuudet. Sidosryhmät toivoivat, että keskustelu ja yhteistyö jatkuvat niin säädöshankkeessa kuin valtion järjestämässä henkilöjunaliikenteessä.

Sidosryhmille järjestetyn kuulemistilaisuuden yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriö järjesti verkkokyselyn rautatieliikenteen toimivaltaan liittyvistä muutoksista. Linkki kyselyyn lähetettiin kuulemistilaisuuden kutsun yhteydessä ja siihen kutsuttiin vastaamaan myös kuulemistilaisuudessa. Kysely oli suunnattu alueellisille viranomaisille ja siinä ensisijaisesti kartoitettiin alueellisten viranomaisten kiinnostusta toimia itse rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena lähitulevaisuudessa, ja kiinnostusta osallistua valtion järjestämän alueellisen rautatieliikenteen suunnitteluun ja rahoitukseen. Lisäksi kyselyn kautta kerättiin avointa palautetta ja kommentteja liittyen lakimuutokseen. Kyselyyn saatiin yhteensä seitsemän vastausta. Vastaajat olivat kuntia, kuntayhtymiä ja maakuntaliittoja. Kaksi vastaajaa oli kiinnostuneita järjestämään alueellista junaliikennettä lähitulevaisuudessa. Säädösvalmistelun aikana näiden vastaajien osalta kartoitettiin tarkemmin alueen tilannetta ja tarvetta muutoksille alueellisessa toimivaltassa. Muissa vastauksissa korostettiin, että vaikka vastuu rautatieliikenteen järjestämisessä ei tällä hetkellä ole alueella ajankohtainen, on tärkeää, että toimivaltamuutoksiin olisi tulevaisuudessa mahdollisuus. Kaikki vastaajat olivat kiinnostuneita osallistumaan valtion järjestämän alueellisen junaliikenteen suunnitteluun. Vastauksissa pidettiin valtion ja kuntien yhteisrahoitusta tarpeellisenä periaatteena alueellisen junaliikenteen tulevaisuuden kannalta. Toisaalta osa vastaajista toi esiin rajalliset mahdollisuutensa osallistua palveluiden rahoittamiseen.

Liikennepalvelulain hankintamenettelyihin liittyvistä tarpeista järjestettiin 29.5.2024 työpaja, johon kutsuttiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten joukkoliikenteen hankinnoista vastaavat asiantuntijat. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset soveltavat liikennepalvelulain hankintamenettelyjä linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimuksia tehtäessä. Muut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset soveltavat ns. bruttoliiikenteen hankintoihinsa pääasiassa vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettua lakia. Bruttomallilla hankittavassa liikenteessä toimivaltainen viranomaisella vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Työpajassa kerättiin toimivaltaisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta palautetta liikennepalvelulaissa säädettyjen hankintamenettelyjen toimivuudesta ja käytännössä havaittuja puutteita voimassa olevan lain säädösviitauksista. Työpajan osallistujilla oli useita perusteltuja tarpeita lisäviitauksista hankintalakiin. Lisäksi osassa nykyisistä säädösviitauksista oli havaittu epä johdonmukaisuuksia.

## **7 Säännöskohtaiset perustelut**

### **7.1 Laki liikenteen palveluista**

#### **19 luku Menettelysäännöt julkisen liikenteen palveluhankinnoissa**

Tarkennetaan luvun otsikkoa sen muodostaman kokonaisuuden selkiyttämiseksi (entinen otsikko Hankintamenettelyt ja yksinoikeus).

**162 §.** *Julkisen liikenteen palveluhankintoihin sovellettavat säännökset.* Voimassa olevan pykälän soveltamisalaa koskevia säännöksiä ehdotetaan selkiytettäväksi siten, että pykälän 1 momentin mukaan luvun 19 mukaisia hankintamenettelyjä sovellettaisiin silloin, kun tehdään linja-autoliikenteen ja raitiovaunuliikenteen käyttöoikeussopimuksia, sekä rautatie- ja metrolin-

teen käyttöoikeussopimuksia tai julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Voimassa olevan pykälän 1 momentin suorahankintaa koskevat säännökset ehdotetaan siirrettäväksi muutettuina 168 §:n 1 momenttiin.

Muutokset tehtäisiin, jotta soveltamisala vastaa paremmin komission tiedonantoa palvelusopimusasetuksen tulkitsevista suuntaviivoista (2023/C 222/01)<sup>26</sup>. Tiedonanto selventää palvelusopimusasetuksen suhdetta hankintoja ja käyttöoikeussopimuksia koskeviin direktiiveihin; Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta, jäljempänä *direktiivi 2014/24/EU*, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta, jäljempänä *direktiivi 2014/25/EU*, sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU käyttöoikeussopimusten tekemisestä, jäljempänä *direktiivi 2014/23/EU*. Komission tiedonannossa todetaan, että julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen linja-autojen tai raitiovaunujen liikennepalvelujen osalta kuuluu direktiivin 2014/25/EU ja direktiivin 2014/24/EU soveltamisalaan, paitsi niissä tapauksissa, missä sopimukset ovat palveluja koskevia käyttöoikeussopimuksia. Linja-autojen ja raitiovaunujen liikennepalveluihin liittyviä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten (ei käyttöoikeussopimusten) tekemistä säännellään näin ollen yksinomaan direktiiveillä 2014/24/EU ja 2014/25/EU. Tiedonannossa myös selvennetään, että linja-autoihin ja raitiovaunuihin liittyviin, julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovelletaan kaikkia julkisia hankintoja koskevien direktiivien säännöksiä, ei pelkästään hankintamenettelyihin liittyviä säännöksiä. Rautateiden ja metrojen henkilöliikennepalvelujen osalta kaikkien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen kuuluu puolestaan yksinomaan palvelusopimusasetuksen soveltamisalaan. Tiedonannossa myös avataan tarkemmin julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja palveluja koskevien käyttöoikeussopimusten välistä eroa.

Tiedonannossa todetaan, että jäsenvaltiot voivat halutessaan soveltaa julkisia hankintoja koskevassa unionin lainsäädännössä, kuten direktiivissä 2014/25/EU ja 2014/24/EU tai käyttöoikeussopimuksia koskevassa direktiivissä 2014/23/EU, vahvistettuja yksityiskohtaisempia menettelysääntöjä palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun tarjouskilpailumenettelyn järjestämiseen, vaikkakaan sitä ei vaadita. Liikennepalvelulaissa on säädetty palvelusopimusasetuksen mukaisiin hankintoihin sovellettavista yksityiskohtaisemmista menettelysäännöistä pääasiassa viittaamalla hankintalakiin, joka perustuu direktiiviin 2014/24/EU.

Voimassa olevan pykälän 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Sen mukaan julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovelletaan hankintalain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain mukaisia hankintamenettelyjä. Lisäksi näihin sopimuksiin sovelletaan palvelusopimusasetusta lukuun ottamatta sen 5 artiklan 2–6 kohdan ja 8 artiklan 2–4 kohdan säännöksiä. Momenttia ei pidetä enää tarpeellisena, sillä siinä todetaan palvelusopimusasetuksen soveltamisala, mikä on sinänsä selvä ja liikennepalvelulaissa säädettyjä hankintamenettelyjä sovelletaan vain ehdotetussa 1 momentissa mainittuihin sopimuksiin.

Voimassa olevan pykälän 3 momentin säännökset hankintamenettelyistä ehdotetaan siirrettäväksi 164 §:n 1 momentiksi.

Pykälän otsikkoa tarkennettaisiin kuvaamaan sen sisältöä.

---

<sup>26</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ%3AJOC\\_2023\\_222\\_R\\_0001](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ%3AJOC_2023_222_R_0001)



**163 §.** *Päätös palvelusopimusasetuksen mukaisesta julkisen palvelun velvoitteesta.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen siirrettäisiin voimassa olevan 171 §:n 1 momentin säännökset henkilöliikenteen palveluiden järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti.

Palvelusopimusasetusta sovelletaan myös julkisen henkilöliikenteen kansainväliseen harjoittamiseen. Asetuksen mukaan niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten suostumuksella, joiden alueella palveluja tarjotaan, julkisen palvelun velvoitteet voivat koskea rajat ylittäviä palveluja, mukaan lukien kyseiset palvelut paikallisten ja alueellisten liikennetarpeiden kattamiseksi.

Komission tiedonannossa rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista annettua asetusta (EY) N:o 1370/2007 koskevista tulkitsevista suuntaviivoista (2023/C 222/01) todetaan, että kansainvälisen julkisen palvelun perustaminen edellyttää sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten suostumusta, jonka alueella palveluja tarjotaan. Edelleen suuntaviivojen mukaan rajat ylittävää yhteistyötä voidaan toteuttaa eri tavoin, sopimukset voivat olla muodoltaan erilaisia ja toimivaltaisilla viranomaisilla on sopimuksen sisällön suhteen laaja harkintavaltta.

Voimassa olevan 163 §:n 1–3 sekä 5–6 momentin hankinnasta ilmoittamista koskevat säännökset siirrettäisiin 164 §:ään siten, että samassa pykälässä säädettäisiin hankintamenettelyistä ja hankinnan ilmoittamisesta. Muutos tehtäisiin, koska ennen julkisen liikenteen palveluhankintoja toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä päätös palveluiden järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Pykälät on pyritty järjestämään luvun sisällä siten, että ne vastaavat hankintaprosessin eri vaiheita. Voimassa olevan 163 §:n pykälän 4 momentin säännökset vähimmäismääräajan lyhentämisestä niissä tapauksissa, kun hyväksytään tarjousten jättäminen sähköisesti, ehdotetaan kumottavaksi. Nykyisin tarjousten vastaanottaminen sähköisesti on pääsääntöinen toimintatapa, joten käytännössä muutos ei ole merkittävä nykytilaan.

Pykälän otsikkoa tarkennettaisiin kuvaamaan sen sisältöä. Voimassa olevan 171 §:n otsikossa viitataan päätökseen palvelusopimusasetuksen soveltamisesta, vaikka palvelusopimusasetus on EU-asetuksena sellaisenaan suoraan sovellettava, joten nykyinen otsikko on epätarkka. Palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyssä liikenteessä toimivaltainen viranomainen asettaa liikenteen harjoittajalle julkisen palvelun velvoitteen. Palvelusopimusasetuksen 2 artiklan e-kohdan mukaan julkisen palvelun velvoitteella tarkoitetaan vaatimusta, jonka toimivaltainen viranomainen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikennepalvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen, tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ilman korvausta. Velvoite voi olla esimerkiksi hintavelvoite tai velvollisuus hoitaa sovittua liikennekokonaisuutta sovittulla palvelutasolla.

Julkisen palvelun velvoitteiden alaisten palveluiden hankinnasta tehdään julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Kun julkista palveluvelvoitetta asetetaan, toimivaltainen viranomainen arvioi hankinnan ennakoidun arvon. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa todettaisiin, että hankinnan ennakoidun arvon laskemiseen sovelletaan hankintalain vastaavia 27–28 pykälää. Lisäksi momentissa kielletäisiin hankinnan pilkkominen tai keinotekoinen yhdistely. Uudessa 2 momentissa viitattaisiin myös toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuuteen tehdä markkinakartoitus hankintalain 65–66 §:n mukaisesti ennen hankintamenettelyn aloittamista. Markkinakartoituksen tekeminen on saadun palautteen mukaan tärkeää, jotta saadaan tietoa esimerkiksi suunniteltujen liikennöinti- ja aikataulujen toimivuudesta.

**164 §.** *Hankintamenettelyt ja hankinnasta ilmoittaminen.* Pykälä ehdotetaan muutettavaksi siten, että sen tarjouspyyntöä koskevat säännökset siirrettäisiin 165 §:ään. Pykälän 1 momentiksi

siirrettäisiin voimassa olevan 162 §:n 3 momentin säännökset hankintamenettelyistä. Pykälään siirrettäisiin myös voimassa olevan 163 §:n 1–3 sekä 5–6 momentin hankinnasta ilmoittamista koskevat säännökset muutettuina alla olevan mukaisesti siten, että samassa pykälässä säädettäisiin hankintamenettelyistä ja hankinnan ilmoittamisesta.

Pykälän otsikointia muutettaisiin vastaamaan sen sisältöä. Pykälät on pyritty järjestämään luvun sisällä siten, että ne vastaavat hankintaprosessin eri vaiheita.

Pykälään ehdotetaan uutta 2 momenttia yleisistä hankinnoista noudatettavista periaatteista. Momentti vastaa hankintalain 3 §:n säännöksiä.

Pykälän 3 momentista poistettaisiin www-osoite ja korvattaisiin se ilmaisulla ”julkisten hankintojen palvelu”. Muutos ei ole asiallinen, ainoastaan tekninen. Lisäksi momenttiin lisättäisiin viittaus hankintalain 59 §:n vakiolomakkeisiin, joita voitaisiin tarvittaessa hyödyntää hankintailmoituksissa.

Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi kaksivaiheisessa menettelyssä ehdokkaille lähetettävää kutsua koskeva tarkennus, jossa viitattaisiin hankintalain 70 §:ään. Momenttiin ehdotetaan lisättäväksi myös tarkennus määräaikojen pidentämisestä hankintalain 56 §:n 5 momentin mukaisesti tilanteissa, missä tarjouspyyntöön tai muihin hankinta-asiakirjoihin tehdään merkittäviä muutoksia.

Pykälän 5 momentissa säädettyjä tarjousajan vähimmäismääräaikoja ehdotetaan lyhennettävän siten, että ne vastaavat voimassa olevia vähimmäismääräaikoja niissä tapauksissa, missä tarjoukset hyväksytään jätettäväksi sähköisinä. Vähimmäismääräajat tarjousten jättämiselle olisivat siten 30 päivää yksivaiheisessa menettelyssä ja 25 päivää kaksivaiheisessa menettelyssä. Nykyään tarjousten sähköinen vastaanottaminen on pääsääntöinen toimintatapa, joten muutos ei ole käytännössä merkittävä nykytilaan verrattuna.

Pykälän 6 momenttiin ehdotetaan yhdistettäväksi poikkeustilanteet, jolloin 5 momentissa säädettyistä vähimmäismääräajoista voitaisiin poiketa. Poikkeuksiin ei ehdoteta asiallisia muutoksia, eikä tarkoituksena ole muuttaa oikeustilaa tältä osin.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 7 momentti, missä säädettäisiin hankintamenettelyn keskeyttämisestä. Momentti vastaisi asiallisesti hankintalain 125 §:ää. Mahdollisuudesta keskeyttää hankintamenettely ei ole säädetty liikennepalvelulain mukaisissa hankinnoissa ja se on aiheuttanut epäselvyyttä siitä, voidaanko hankintamenettelyä keskeyttää tilanteissa, joissa siihen on perusteltu syy.

**165 §. Tarjouspyyntö.** Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että pykälän ehdokkaiden ja tarjoajien soveltuvuutta koskevat säännökset siirretään 166 §:ään. Pykälään ehdotetaan siirrettäväksi voimassa olevan 164 §:n tarjouspyyntöä koskevat säännökset. Pykälät on pyritty järjestämään luvun sisällä siten, että ne vastaavat hankintaprosessin eri vaiheita.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi viittaukset hankintalain 75–77 §:ään, jotka koskevat hankintasopimusten jakamista, vaihtoehtoisia ja rinnakkaisia tarjouksia, sekä alihankintaa. Lisäyksellä tarkennettaisiin palvelusopimusasetuksen mukaisten hankintojen menettelysääntöjä näiltä osin. Voimassa olevassa laissa viitataan hankintalain 71–74 §:ien säännöksiin.

**166 §. Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta.** Ehdotetaan pykälä uudistettavaksi siten, että voimassa olevan pykälän 1 ja 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi, koska niiden säännöksillä tarkenne-

taan palvelusopimusasetuksen mukaista menettelyä. Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaan tarjousten jättämisen ja mahdollisen esivalinnan jälkeen menettelyyn saattaa sisältyä neuvotteluja, joissa on noudatettava avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita ja joissa pyritään määrittämään, kuinka voitaisiin parhaiten täyttää erityiset tai monitahoiset vaatimukset. Voimassa olevan pykälän 1 momentissa tarkennetaan neuvottelujen edellytyksiä ja 2 momentissa neuvottelujen tarkoitusta. Lisäksi 2 momentin mukaan neuvottelut voidaan käydä vaiheittain. Neuvottelumenettelyä ei ole laajasti käytetty hankinnoissa. Voimassa olevan pykälän säännösten kumoamisella ei olisi suurta vaikutusta hankintamenettelyihin, sillä palvelusopimusasetus jo mahdollistaa neuvotteluiden käymisen ja tarkemmille menettelytapanormeille on ollut hyvin vähän tarvetta.

Pykälään ehdotetaan siirrettäväksi voimassa olevan 165 §:n 1 ja 2 momentin säännökset ehdokaiden ja tarjoajien valinnasta. Pykälän otsikko ehdotetaan muutettavaksi, jotta se vastaa pykälän sisältöä.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin tarjoajan taloudellista ja rahoituksellista tilannetta koskeva tarkentava viittaus hankintalain 85 §:ään. Momenttiin lisättäisiin myös viittaus hankintalain 92 §:ään, jossa säädetään tarjouskilpailuun osallistumisesta ryhmittymänä.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin viittaus hankintalain 78 §:n säännöksiin alihankkijoiden poissulkemisesta. Lisäksi momenttiin lisättäisiin viittaukset keinoihin, joita toimivaltainen viranomais voi käyttää poissulkuperusteiden tarkistamiseksi (hankintalain 87–89 §:t), sekä lisäys toimivaltaisten viranomaisten oikeudesta tietojen saantiin hankintalain 171 §:n mukaisesti. Lisäystä ehdotetaan, koska toimivaltaiset viranomaiset tarvitsevat keinot tarkistaa, kohdistuuko tarjoajaan pakollinen tai harkinnanvarainen poissulkuperuste, jotta pakollisia ja harkinnanvaraisia poissulkuperusteita voidaan soveltaa hankinnoissa. Momenttiin lisättäisiin myös viittaus hankintalain 82 §:ssä säädettyihin korjaaviin toimenpiteisiin, joita tarjoaja voi ryhtyä siitä huolimatta, että siihen kohdistuu 80 tai 81 §:ssä tarkoitettu poissulkemisperuste. Lisäystä ehdotetaan, jotta tarjoajien olisi mahdollista tehdä korjaavia toimenpiteitä niissä tapauksissa, missä niihin kohdistuu peruste poissulkemiseen. Lisättäväksi ehdotetut viittaukset johdonmukaistaisivat nykyistä sääntelyä, mikä vaatii poissulkuperusteiden soveltamista hankintoihin.

**167 §. Tarjouksen valinta.** Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus hankintalain 76 §:ssä säädettyihin vaihtoehtoihin ja rinnakkaisiin tarjouksiin sen selventämiseksi, miten toimivaltaisten viranomaisten tulee suhtautua tarjouspyyntöihin esitettäviin vaihtoehtoihin tai rinnakkaisiin tarjouksiin. Lisäksi pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus hankintalain 96 §:n säännöksiin poikkeuksellisen alhaisista tarjouksista, mihin toimivaltaiset viranomaiset ovat myös kaivanneet selvennystä.

**168 §. Suorahankinnat ja yksinoikeuden antaminen.** Pykälää muutettaisiin siten, että voimassa olevan pykälän säännökset lisätilauksesta ja sopimuksen voimassaoloajan pidentämisestä siirrettäisiin 171 §:ään.

Pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti, johon siirrettäisiin voimassa olevan 162 §:n suorahankintoja koskevat säännökset. Samalla 1 momenttiin lisättäisiin muutos, jolla kansallisesti kiellettäisiin palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan suorahankinnat, joita palvelusopimusasetuksen mukaan voitaisiin tehdä julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista, a) joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 1 000 000 euroa tai, kun on kyse sopimuksista, joihin sisältyy rautateiden julkisia henkilöliikennepalveluja, alle 7 500 000 euroa; tai b) jotka koskevat julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa tai, kun on kyse sopimuksista, joihin sisältyy rautateiden julkisten henkilöliiken-

nepalvelujen tarjoamista, alle 500 000 kilometriä vuodessa. Jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty ilman tarjouskilpailua pienen tai keskiuuren yrityksen kanssa, jolla on käytössään enintään 23 maantieajoneuvoa, mainittuja kynnysarvoja voidaan palvelusopimusasetuksen mukaisesti korottaa joko alle 2 000 000 euroon keskimääräisen ennakoidun vuosittaisen arvon osalta tai alle 600 000 kilometriin vuodessa julkisten henkilöliikennepalvelujen osalta.

Sopimuksen tekeminen ilman tarjouskilpailumenettelyä on poikkeus, minkä palvelusopimusasetus mahdollistaa rajoitetuissa tapauksissa, jollei sitä ole kansallisesti kielletty. Jäsenvaltiot voivat 5 artiklan 4 kohdan mukaan päättää vaatia tarjouskilpailun järjestämistä myös kynnysarvot alittavista sopimuksista sekä pienten ja keskiuurten liikenteenharjoittajien kanssa tehdyistä sopimuksista. Suomessa henkilöjunaliikenteen markkinoiden koko on joka tapauksessa melko pieni ja erityisesti alueellisen junaliikenteen hankintojen arvioidaan todennäköisesti jäävän alle 7,5 miljoonan euron kynnysarvon useissa tapauksissa. Mikäli nämä sopimukset tehtäisiin ilman tarjouskilpailumenettelyä, kilpailutuksesta saatavat yhteiskunnalliset hyödyt eivät toteudu, eivätkä hankinnat siinä tapauksessa tukisi tavoitetta kilpailun edistämisestä. Tieliikenteen käyttöoikeussopimusten osalta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on ollut olemassa ohjeistus ja vallitseva käytäntö kilpailuttaa myös alle miljoonan euron arvoiset sopimukset. Lisäksi palvelusopimusasetuksen liitteessä esitettyjen sääntöjen soveltaminen korvauksen laskemiseen suorahankinnoissa on koettu haasteelliseksi toteuttaa tieliikenteen käyttöoikeussopimuksissa. Palvelusopimusasetuksen liitteessä esitettyistä säännöistä ei kuitenkaan ole mahdollista kansallisesti poiketa. Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan kieltäminen kansallisesti jättäisi edelleen myös liikkumavaraa toimivaltaisille viranomaisille, jotka voisivat tarvittaessa tehdä sopimuksia ilman tarjouskilpailumenettelyä esimerkiksi 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuissa epätavallisissa olosuhteissa. Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 5 kohdan perusteella toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä suorahankintoja myös tilanteissa, joissa palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä.

Voimassa olevan 171 §:n 2 ja 3 momentin säännökset palvelusopimusasetuksen mukaisen yksinoikeuden antamisesta siirrettäisiin pykälän 2 ja 3 momentiksi.

Pykälän otsikointia muutettaisiin vastaamaan sen sisältöä. Pykälät on pyritty järjestämään luvun sisällä siten, että ne vastaavat hankintaprosessin eri vaiheita.

**171 §. Sopimusmuutokset.** Pykälää ehdotetaan uudistettavaksi siten, että siihen siirrettäisiin voimassa olevan 168 §:n säännökset lisätilauksesta ja sopimuksen voimassaoloajan pidentämisestä. Voimassa olevan pykälän 1 momentti toimivaltaisen viranomaisen päätöksestä järjestää henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti siirrettäisiin 163 §:ään ja voimassa olevan pykälän 2 ja 3 momentin yksinoikeutta koskevat säännökset siirrettäisiin 168 §:ään. Pykälän otsikkoa tarkennettaisiin vastaamaan paremmin sen sisältöä. Pykälän otsikointi muuttuisi lukuun tehtyjen muutosten johdosta. Pykälät on pyritty järjestämään luvun sisällä siten, että ne vastaavat hankintaprosessin eri vaiheita.

Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, missä viitataan sopimuskauden aikana tehtäviä sopimusmuutoksia koskeviin hankintalain 136 §:n säännöksiin. Palvelusopimusasetuksen, kuten myös yleisesti hankintalainsäädännön lähtökohtana on, että hankintasopimus on voimassa sellaisenaan sopimuskauden ajan eikä sopimusehtoja lähtökohtaisesti voi muuttaa. Toisinaan voimassa olevaa sopimusta voi kuitenkin olla tarpeen muuttaa, kun esimerkiksi liikennepalvelujen volyymin ja vastaavaa korvausta on mukautettava liikennöinnin laajenuksen vuoksi.



Palvelusopimusasetuksessa ei anneta erityisiä säännöksiä sopimusten muuttamisesta. Komission palvelusopimusasetuksen tulkinnasta antamissa suuntaviivoissa käsitellään julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten muutoksia oikeuskäytännöstä ilmenevien periaatteiden avulla. Näitä oikeuskäytännön periaatteita sovelletaan kokonaisuudessaan asetuksen soveltamisalaan kuuluvien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten muutoksiin. Jotta voidaan määrittää, ovatko muutokset olennaisia, niitä on arvioitava tapauskohtaisesti objektiivisin perustein. Oikeuskäytäntö, mihin komission palvelusopimusasetuksen tulkinnasta antamissa suuntaviivoissa viitataan, otettiin huomioon myös määritettäessä edellytyksiä, joiden täytyessä hankintasopimuksen muuttaminen edellyttää uutta hankintamenettelyä direktiivin 2014/24/EU 72 artiklan ja direktiivin 2014/25/EU 89 artiklan mukaisesti. Kansallisesti kyseiset direktiivit on saatettu voimaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetulla lailla sekä vesi- ja energihuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetulla lailla ottaen huomioon myös Euroopan unionin tuomioistuimen julkisia hankintoja koskeva oikeuskäytäntö. Molemmat edellä mainitut lait sisältävät asiallisesti toisiaan vastaavat säännökset sopimusten muuttamisesta sopimuskauden aikana.

Mikäli hankintasopimuksen ehtoja muutetaan olennaisesti ja sopimusmuutos ei ole sallittu olennainen sopimusmuutos, hankinta pitää kilpailuttaa uudelleen. Julkista hankintaa koskevaan sopimukseen sen voimassaoloaikana tehtyä muutosta voidaan pitää olennaisena, mikäli suunnitellut muutokset johtavat joko hankintasopimuksen merkittävään laajentamiseen aikaisemmin määrittelemättömiin tekijöihin tai sopimuksen taloudellisen tasapainon muuttamiseen sopimuspuoleksi valitun eduksi. Unionin tuomioistuimet katsovat myös, että sopimukseen tehtyä muutosta voidaan pitää merkittävänä, kun se sisältää ehtoja, jotka olisivat mahdollistaneet – mikäli ne olisivat sisältyneet alkuperäiseen sopimuskäytännöön – sen, että alun perin hyväksytyjen tarjoajien lisäksi muutkin tarjoajat olisivat voineet tehdä tarjouksen tai että jokin muu kuin alun perin voittanut tarjous olisi voinut tulla valituksi.

**182 §.** *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia olisivat Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä omalla toimivalta-alueellaan ja Liikenne- ja viestintävirasto HSL-toimialueen ulkopuolella. Selkeyden vuoksi HSL-toimialueen kunnat nimettäisiin pykälässä, kuten on tehty tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevassa 181 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi järjestää omalla toimivalta-alueellaan myös alueellista rautatieliikennettä, jolloin lähtökohtana on valtion ja alueen kuntien yhteistyö palvelujen suunnittelussa ja rahoituksessa. Viranomaisen yhteistyöstä kuntien ja muiden viranomaisten sekä sidosryhmien kanssa säädetään tarkemmin pykälän 2 momentissa. Selkeyden vuoksi koko pykälä muutettaisiin.

**182 a §.** *Rautatieliikenteen alueellista toimivaltaa koskevat muutokset.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä, missä määriteltäisiin, millä tavoin ja millä perusteella rautatieliikenteen toimivalta-alueita voidaan muuttaa. Ehdotetulla uudella pykälällä luotaisiin lainsäädännölliset puitteet muutoksille rautatieliikenteen toimivaltaisissa viranomaisissa.

Pykälän ehdotetussa 1 momentissa määriteltäisiin toimivaltamuutosten prosessi. Toimivaltamuutoksia tehtäisiin kunnallisten ja seudullisten viranomaisten aloitteesta. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelisi tarvittavat lainsäädäntömuutokset kunnallisten ja seudullisten viranomaisten kirjallisesti tekemien ehdotusten perusteella. Toimivaltamuutoksia ehdottavia viranomaisia voivat olla esimerkiksi kunnat, kuntayhtymät, maakuntaliitot tai 181 §:n kaltaiset seudulliset viranomaiset, joissa yhdellä kunnalla on vastuu liikenteen järjestämisestä usean kunnan alueella.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin perusteet, jotka tulisi ottaa toimivalta-alueiden muutoksissa huomioon. Pykälän 2 momentti kokoaisi perusteet, joita arvioimalla liikenne- ja viestintäministeriön tulisi varmistua siitä, että alueellinen junaliikenne on toteutettavissa ehdotuksen mukaisesti, koska toimivaltamuutosten tavoitteena on edistää alueellista junaliikennettä siten, että se palvelee alueellisen liikkumisen tarpeita. Perusteiden tarkoitus on varmistaa ehdotusten tasapuolinen ja läpinäkyvä kohtelu. Kunnallisten ja seudullisten viranomaisten tulisi toimittaa selvitykset rautatieliikenteen järjestämiseen liittyvistä perusteista osana toimivalta-alueen muutosta koskevaa ehdotusta, jotta liikenne- ja viestintäministeriö voisi arvioida alueellisen toimivaltaisen viranomaisen järjestämän henkilöjunaliikenteen toteutettavuutta ja vaikutuksia.

Ehdotetun 2 momentin 1 kohdan mukaan uuden alueellisen henkilöjunaliikenteen suunnittelu olisi sovittava yhteen muuhun rautatieliikenteeseen ja liikenteen palveluihin. Rajallinen ratakapasiteetti asettaa alueelliselle henkilöjunaliikenteelle reunaehdoja, jotka vaikuttavat siihen, minkälaista palvelutasoa on mahdollista tarjota. Nämä reunaehdot tulisi selvittää ja huomioida palvelutason suunnittelussa. Alueellisen junaliikenteen suunnittelussa tulisi myös tarkentaa sen rooli seudullisessa liikennejärjestelmässä. Linja-autoliikenteen ja alueellisen junaliikenteen keskinäiseen suhteeseen ml. yhtenäiset lippuratkaisut, sekä liityntäyhteyksiin olisi erityisesti huomioitava.

Pykälän 2 momentin 2 kohdassa viitattaisiin selvityksiin suunnitellun alueellisen junaliikenteen vaatimista infrastruktuuritarpeista, kuten rata-, ratapiha- ja asemainvestoinneista, jotka toimivaltamuutoksia tehdessä olisi huomioitava. Infrastruktuuri on yksi rautatieliikenteen keskeisistä edellytyksistä. Monilla seuduilla on jo selvitetty infrastruktuuritarpeita. Alueellisen junaliikenteen vaatimaan infrastruktuuriin vaikuttaa myös sen suunniteltu palvelutaso.

Pykälän 2 momentin 3 kohta, jonka mukaan toimivaltamuutoksissa olisi huomioitava arvio toimenpiteistä, joilla varmistetaan tasapuolinen ja syrjimätön pääsy liikkuvaan kalustoon, perustuu palvelusopimusasetuksen 5 a artiklan 1 kohtaan, jonka mukaan tarjouskilpailumenettelyn järjestämiseksi toimivaltaisten viranomaisten tulee arvioida, tarvitaanko toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että sopivan liikkuvan kaluston käyttöön on todellinen ja syrjimätön pääsy. Arvioinnissa olisi otettava huomioon liikkuvaa kalustoa vuokraavien yritysten tai liikkuvan kaluston vuokrausta tarjoavien muiden markkinatoimijoiden olemassaolo asiaankuuluvilla markkinoilla. Liikkuvan kaluston saatavuus on rautatieliikenteen keskeinen edellytys ja pääsyn varmistaminen kalustoon on olennaista, jotta voidaan luoda EU-sääntelyn vaatimat syrjimättömät olosuhteet julkisesti tuetun ostoliikenteen tarjouskilpailuihin. Pääsy liikkuvaan kalustoon on yritysten kannalta markkinoille tulon kannalta keskeinen kysymys, joten varmistamalla syrjimätön pääsy kalustoon voidaan edistää kilpailua markkinoilla.

Pykälän 2 momentin 4 kohta mukaan toimivaltamuutoksissa olisi huomioitava myös viranomaisen tekemät päätökset alueellisen junaliikenteen järjestämisestä, liikenteen palvelutasosta ja sen rahoituksesta. Toimivaltainen viranomainen selvästi vastaisi palvelun järjestämisestä ja rahoituksesta. Silloin, kun useampi taho järjestää liikennettä yhdessä, tulisi niiden keskenään sopia järjestämis- ja rahoitusvastuiden jakaantumisesta sekä hyväksyttävästä julkisen tuen tasosta alueelliselle junaliikenteelle. Rautatieliikennettä koskevat palvelusopimukset ovat tyypillisesti kestoltaan pitkiä, ja sopimuksissa tulee huomioida tehtävien sopimusten ajallinen kesto. Silloin, kun useampi kunta osallistuu alueellisen junaliikenteen järjestämiseen ja rahoittamiseen, jokaisen kunnan tulee tehdä päätös liikenteen järjestämisestä ja rahoittamisesta kuntien keskenään sopimalla tavalla, sopimuskauden pituus huomioiden. Kunnat voivat hoitaa toimivaltaisen viranomaisen tehtävää sopimuksen nojalla yhteistoiminnassa, mihin sovelletaan kuntalain (410/2015) 8 luvun säännöksiä.

## **7.2 Raideliikennelaki**

**147 §. Sääntelyelin.** Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että rautatiealan sääntelyelin sijoitettaisiin Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen, missä se olisi järjestettävä organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoinnaksi

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että Kilpailu- ja kuluttajaviraston pääjohtajalla ei olisi oikeutta pidättää ratkaistavakseen sääntelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita.

Selkeyden vuoksi koko pykälä muutettaisiin.

## **7.3 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta**

**6 §. Rautatiealan sääntelyelin.** Pykälä, jonka mukaan rautatiealan itsenäinen ja riippumaton sääntelyelin toimii Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä, kumottaisiin.

## **7.4 Laki Kilpailu- ja kuluttajavirastosta**

## **7.5 Rikosrekisterilaki**

**6 b §.** Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 2 artiklassa tarkoitettujen julkisen liikenteen harjoittajat luetteloon tahoista, jotka saavat julkiseen hankintaan liittyvää hankintamenettelyä varten poissulkemisen edellytysten selvittämiseksi rikosrekisterin otteen sellaisesta yksityisestä henkilöstä, joka on ehdokkaan, tarjoajan tai näiden alihankkijan hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsen tai käyttää edustus-, päätös- tai valvontavaltaa kyseisessä yrityksessä tai yhteisössä. Ehdokas tai tarjoaja saisi johto- tai vastuuhenkilöstöään koskevan ja pakollisina poissulkemisperusteina listatut rikosnimikkeet kattavan otteen rikosrekisteristä kyseisen henkilön suostumuksella. Ehdokas tai tarjoaja voisi luovuttaa otteen edelleen toimivaltaiselle viranomaiselle poissulkuperusteiden tarkastamiseen.

## **8 Lakia alemman asteinen sääntely**

## **9 Voimaantulo**

Lakien ehdotetaan tulevan voimaan 1.1.2026.

## **10 Toimeenpano ja seuranta**

Ehdotetun lakimuutoksen mukaan alueelliset viranomaiset voisivat tehdä aloitteita rautatieliikenteen toimivaltaa koskevista muutoksista liikenne- ja viestintäministeriölle, joka arvioisi niitä esityksessä ehdotetuilla perusteilla. Ehdotetut muutokset ovat tältä osin mahdollistavaa sääntelyä, millä luodaan puitteet sille, miten uusia alueellisia rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia voidaan muodostaa.

Esityksessä ehdotetaan, että liikenne- ja viestintäministeriöllä voimassa olevan lain mukaan oleva rautatieliikenteen toimivalta siirretään Liikenne- ja viestintävirastolle. Muutoksen myötä Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi rautatieliikenteen julkisesti tuetusta ostoliikenteestä HSL-alueen ulkopuolella. Samalla voimassa olevan lain mukaan Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä sijaitseva rautatiealan sääntelyelin siirtyisi Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen.

Esityksen hankintamenettelyjä koskevia muutoksia sovelletaan tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten linja-auto- ja raitiovaunuliikennettä koskevia käyttöehtosopimuksia ja rautatieliikennettä koskevien sopimusten tekemiseen.

Ehdotettujen muutosten toimivuutta tullaan seuraamaan virkatyönä lain voimaantulon jälkeen.

## **11 Suhde muihin esityksiin**

### **11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä**

### **11.2 Suhde talousarvioesitykseen**

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2025/6 (lisä)talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Esitykseen sisältyvä ehdotus rautatiealan sääntelyelimen siirtämisestä Kilpailu- ja kuluttajavirastoon tarkoittaisi valtion talousarvion näkökulmasta budjettiteknistä määrärahasiirtoa Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenomomentilta (31.01.02) Kilpailu- ja kuluttajaviraston toimintamenomomentille (32.01.06). Määrärahan siirto koskisi pääasiassa siirtyvän henkilöstön palkka- ja matkamenoja, sekä osuutta muista yleiskustannuksista sekä hallinto- ja tukipalveluista. Muutoin esityksellä ei ole vaikutuksia valtion talousarvioon.

## **12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys**

Ehdotusta rautatieliikenteen toimivaltamuutosten tekemisestä on arvioitu perustuslain 121 §:ssä säädetyn kunnallisen itsehallinnon näkökulmasta. Kunnan asukkaiden itsehallinnon periaatteeseen kuuluu, että kunnan tulee voida itse päättää tehtävistä, joita se itsehallintonsa nojalla ottaa hoidettavakseen, ja että muuten kunnalle voidaan antaa tehtäviä vain lailla. Toisaalta ehdotuksessa on huomioitu perustuslain 2 §:n 3 momentti, jonka mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti todennut, että toimivaltaisen viranomaisen tulee ilmetä laista yksiselitteisesti tai muuten täsmällisesti tai että ainakin viranomaisten toimivaltasuhteiden lähtökohtien samoin kuin toimivallan siirtämisen edellytysten tulee ilmetä laista riittävän täsmällisesti (esim. PeVL 2/2012 vp s. 3, PeVL 32/2012 vp s. 6, PeVL 39/2016 vp s. 6, PeVL 19/2021 vp s. 4).

Rautatiejärjestelmän ja alueellisen junaliikenteen erityispiirteiden vuoksi palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävään ei ole tarkoituksenmukaista antaa kaikille kunnille. Esityksen jaksossa 5.1. on arvioitu tätä toteuttamisvaihtoehtoa tarkemmin. Esityksen tarkoitus ei ole säätää henkilöjunaliikenteen palvelujen järjestämisestä lakisääteistä velvollisuutta. Toimivaltaiset viranomaiset päättävät siitä, toteutuvatko henkilöjunaliikenteen palvelut riittävällä tasolla markkinaehtoisesti, vai järjestääkö se palveluita itse riittävän palvelutason turvaamiseksi. Lisäksi toimivaltainen viranomainen määrittelee, missä laajuudessa palveluita järjestetään ja kuinka paljon resursseja siihen käytetään. Lähtökohtaisesti liikenteen palvelut toimivat markkinaehtoisesti. EU:n palvelusopimusasetus määrittelee, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat puuttua markkinoiden toimintaan tarjotessaan kaikille avoimia henkilöliikenteen palveluita tie- ja rautatieliikenteessä. Toimivaltaiset viranomaiset vastaavat palveluiden järjestämisestä aiheutuvista kustannuksista. Lisäksi valtio



on osoittanut tukea toimivaltaisille viranomaisille julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen osoitetusta määrärahasta. Kaikille avointen henkilöliikenteen palveluiden järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia ei huomioida esimerkiksi kuntien valtionosuudessa. Koska velvoitetta palveluiden järjestämiseen ei ole, on tarkoituksenmukaisinta, että paikalliset ja alueelliset viranomaiset ensin määrittelevät alueellisen henkilöjunaliikenteen palvelualueen ja palvelutason. Liikenne- ja viestintäministeriölle tehtävät aloitteet toimivalta-alueiden muutoksista perustuisivat näin ollen alueellisen liikenteen tarpeisiin.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

*Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 19 luvun otsikko, 162 – 168 §, 171 § ja 182 §:n 1 momentti,  
sellaisina kuin niistä ovat, 19 luvun otsikko laissa 1256/2020, 162 ja 171 § osaksi laeissa 371/2019 ja 1256/2020, 163 § osaksi laeissa 371/2019 ja 301/2018 ja 182 §:n 1 momentti laissa 371/2018, sekä  
*lisätään* uusi 182 a § seuraavasti:

#### 19 luku

#### Menettelysäännöt julkisen liikenteen palveluhankinnoissa

#### 162 §

##### *Julkisen liikenteen palveluhankintoihin sovellettavat säännökset*

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007, jäljempänä *palvelusopimusasetus*, mukaisia linja-autoliikennettä ja raitiovaunuliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia sekä rautatie- ja metroliikennettä koskevia sopimuksia tehtäessä.

#### 163 §

##### *Päätös palvelusopimusasetuksen mukaisesta julkisen palvelun velvoitteesta*

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu tie- ja rautatieliikenteen 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.

Julkisen palvelun velvoitteet voivat koskea Euroopan unionin jäsenvaltioiden rajat ylittäviä julkisia henkilöliikenteen liikennepalveluja niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisien suostumuksella, jonka alueella palveluja tarjotaan.

Ennen hankintamenettelyn aloittamista toimivaltainen viranomainen voi tehdä hankintalain 65–66 §:n mukaisen markkinakartoituksen. Julkisen palvelun velvoitteiden alaisten palveluiden hankinnan ennakoitu arvon lasketaan hankintalain 27 §:n mukaisesti. Käyttöoikeussopimusten

ennakoitu arvon lasketaan hankintalain 28 §:n mukaisesti. Hankintaa ei saa pilkkoa eriin eikä hankintoja saa yhdistellä keinotekoisesti tämän lain säännösten soveltamisen välttämiseksi.

## 164 §

### *Hankintamenettelyt ja hankinnasta ilmoittaminen*

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää käyttöoikeussopimuksia tehtäessä menettelyä, jossa kaikki palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksen (yksivaiheinen menettely) tai menettelyä, jossa kaikki mainitut liikenteenharjoittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen, minkä jälkeen toimivaltainen viranomainen valitsee osallistumisilmoituksen tehneistä ne, jotka voivat menettelyn seuraavassa vaiheessa tehdä tarjouksen (kaksivaiheinen menettely).

Hankintayksikön on kohdeltava hankintamenettelyn osallistujia ja muita toimittajia tasapuolisesti ja syrjimättömästi sekä toimittava avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Jos tarjouskilpailussa ehdokkaana tai tarjoajana on hankintayksikön organisaatioon kuuluva yksikkö, hankintayksikön omistama yhteisö tai laitos taikka toinen hankintayksikkö, sitä on kohdeltava samalla tavoin kuin muita ehdokkaita ja tarjoajia.

Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava tiedot hankinnasta palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava julkisesti 1 momentin mukaisilla menettelyillä tehtävistä käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi julkisten hankintojen palvelussa. Hankintaan liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi hankintalain 8 luvun säännöksiä. Hankintaa koskevissa ilmoituksissa voidaan hyödyntää vakiolomakkeita hankintalain 59 §:n mukaisesti.

Hankintamenettelyn määräaikoja asetettaessa on otettava huomioon hankinnan koko ja sopimuksen kesto sekä tarjousten laatimisen ja toimittamisen vaatima aika. Määräajat lasketaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jolloin hankintailmoitus on lähetetty julkaistavaksi. Kaksivaiheisessa menettelyssä tarjousaika lasketaan tarjouspyynnön lähettämispäivästä. Kaksivaiheisessa menettelyssä toimivaltaisen viranomaisen on hankintalain 70 §:n säännösten mukaisesti kutsuttava yhtäaikaisesti ja kirjallisesti valitut ehdokkaat jättämään tarjouksensa tai osallistumaan neuvotteluihin. Tarjousaikaa on pidennettävä hankintalain 56 §:n 5 momentin mukaisesti, jos tarjouspyyntöön tai muihin hankinta-asiakirjoihin tehdään merkittäviä muutoksia.

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 30 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 25 päivää.

Edellä 5 momentissa mainittuja määräaikoja voidaan lyhentää, jos määräaikojen noudattaminen on näissä menettelyissä toimivaltaisen viranomaisen asianmukaisesti perusteleman kiireen vuoksi käytännössä mahdotonta. Tarjousajan on oltava kuitenkin yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivää. Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 15 päivää. Tarjousajan on oltava kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivää. Tarjousaikaa voidaan lyhentää yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivään ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivään, jos toimivaltainen viranomainen on toimittanut julkaistavaksi ennakoilmoituksen hankintalain 61 §:ssä säädetyllä tavalla.

Hankintamenettely voidaan keskeyttää vain todellisesta ja perustellusta syystä. Hankintamenettelyn keskeyttämistä koskevaan ratkaisuun sovelletaan, mitä hankintaa koskevasta päätöksestä säädetään 169 §:ssä.

## 165 §

### *Tarjouspyyntö*

Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja niin selvästi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismitallisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia. Tarjouspyynnössä liikenteenharjoittajia pyydetään määräaikaan mennessä esittämään tarjouksensa.

Tarjouspyynnössä ja soveltuvin osin hankintailmoituksessa tulee olla:

- 1) hankinnan kohteen määrittely sekä laatua koskevat vähimmäisvaatimukset;
- 2) viittaus julkaistuun hankintailmoitukseen;
- 3) tarjousten tekemisen määräaika;
- 4) osoite, johon kirjalliset tarjoukset on toimitettava;
- 5) kieli tai kielet, joilla tarjoukset on laadittava;
- 6) liikenteenharjoittajien taloudellista ja rahoituksellista tilannetta, teknistä kelpoisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset ja muut vaatimukset sekä luettelo asiakirjoista, jotka on toimitettava;
- 7) tarjouksen valintaperuste;
- 8) tarjousten voimassaoloaika.

Hankinnassa sovelletaan lisäksi hankintalain 71–77 §:n säännöksiä, jotka koskevat hankinnan kohteen kuvausta, merkkien käyttöä hankinnan kohteen kuvauksessa, teknistä selvitystä, vaatimustenmukaisuuden osoittamista, hankintasopimusten jakamista, vaihtoehtoisia ja rinnakkaisia tarjouksia, sekä alihankintaa. Rautatieliikennettä koskeviin muihin kuin käyttöoikeussopimukseen sovelletaan lisäksi mainitun lain 58 §:n jälki-ilmoitusvelvollisuutta koskevaa säännöstä.

## 166 §

### *Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta*

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja tarjoajien taloudelliseen ja rahoitukselliseen tilanteeseen, tekniseen suorituskykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita noudattaen. Tarjoajille voi asettaa hankintalain 85 §:n mukaisia vaatimuksia sen varmistamiseksi, että ehdokkailla ja tarjoajilla on hankintasopimuksen toteuttamiseen tarvittavat taloudelliset ja rahoitusta koskevat voimavarat. Liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksia tai ilmoittautua ehdokkaaksi ryhmittymänä hankintalain 92 §:ssä säädettyllä tavalla.

Tarjouskilpailussa on suljettava pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syyllistynyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 81 §:n perusteella. Alihankkijoiden poissulkemiseen sovelletaan hankintalain 78 §:ää. Toimivaltainen viranomaisen voi hankintalain 87–89 §:n mukaisesti tarkistaa, onko olemassa perusteita liikenteenharjoittajien poissulkemiseen hankintalain 80 tai 81 §:n nojalla. Toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus tietojen saantiin kuten hankintalain 171 §:ssä säädetään mainitun lain 81 §:n 1 momentissa

tarkoitettujen harkinnanvaraisten poissulkemisperusteiden olemassaolon selvittämiseksi. Liikenteenharjoittajan korjaaviin toimenpiteisiin sovelletaan hankintalain 82 §:ää.

## 167 §

### *Tarjouksen valinta*

Tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on toimivaltaisen viranomaisen kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin hankinnan kohteeseen liittyvien vertailuperusteiden mukaan, tai se, joka on hinnaltaan halvin. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää palvelua koskevia vaatimuksia kuten tarjotun palvelun laatua, kaluston laatua, esteettömyyttä, palvelun integrointia, hintaa, tarjonnan määrää, matkustajahintoja, ympäristöystävällisyyttä sekä ympäristövaatimusten täyttymistä. Tarjouksen valintaan sovelletaan lisäksi, mitä hankintalain 76 §:ssä säädetään vaihtoehtoisista ja rinnakkaisista tarjouksista sekä 96 §:n säännöksiä poikkeuksellisen alhaisista tarjouksista.

Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Painotus voidaan ilmaista myös ilmoittamalla kohtuullinen vaihteluväli. Jos vertailuperusteiden suhteellisen painotuksen ilmaiseminen ei ole perustellusti mahdollista, vertailuperusteet on ilmoitettava tärkeysjärjestyksessä.

## 168 §

### *Suorahankinnat ja yksinoikeuden antaminen*

Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklassa. Tämän luvun mukaisilla hankintamenettelyillä tehtyihin sopimuksiin sovelletaan palvelusopimusasetusta lukuun ottamatta sen 5 artiklan 4 kohdan säännöksiä.

Toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta verkkosivustollaan ja annettava päätös tiedoksi hallintolain (434/2003) 55 ja 62 §:n mukaisesti.

Yksinoikeus voidaan antaa kaikenlaisien julkisia hankintoja koskevien sopimusten yhteydessä.

## 171 §

### *Sopimusmuutokset*

Toimivaltainen viranomainen voi tehdä ilman tarjouskilpailua lisätilauksen, jos se vastaa aikaisemmin yksivaiheista tai kaksivaiheista menettelyä käyttäen tehtyä hankintaa. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdolli-



sesta myöhemmästä ilman tarjouskilpailua tehtävästä hankinnasta ja että sopimuksen pituus lisätilauksen aika huomioon ottaen ei ylitä palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 3 kohdassa säädettyä enimmäisaikaa.

Käyttöoikeussopimus voi sisältää sopimusehtoja tavoitteista, joiden mukaan liikennettä sopimusaikana kehitetään. Tavoitteet voivat liittyä palvelutason toteutumiseen tai matkustajamäärien kasvuun. Sopimusehdoissa voidaan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien keinojen valinta jättää liikenteenharjoittajan vastuulle joko osittain tai kokonaan.

Käyttöoikeussopimuksen alkuperäistä voimassaoloaikaa voidaan pidentää, jos sopimuksessa on 2 momentissa tarkoitettuja ehtoja ja ehdoissa asetetut tavoitteet tai osa niistä on saavutettu liikenteenharjoittajan toimenpitein. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisuudesta pidentää sopimusta, sopimuksen pituus ei voimassaoloajan pidennys huomioon ottaen ylitä 1 momentin mukaista enimmäisaikaa eikä liikenteenharjoittaja saa tavoitteiden toteutumisesta muuta hyvitystä.

Sopimusmuutoksiin sopimuskauden aikana sovelletaan hankintalain 136 §:n säännöksiä.

## 182 §

### *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat liikenne- ja viestintävirasto ja alueellisessa rautatieliikenteessä Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Keravan kaupunkien, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntien sekä Vantaan kaupungin muodostamalla alueella. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

## 182 a §

### *Rautatieliikenteen alueellista toimivaltaa koskevat muutokset*

Kunnalliset ja seudulliset viranomaiset voivat kirjallisesti esittää liikenne- ja viestintäministeriölle alueellisia muutoksia rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa toimivaltamuutoksissa huomioon:

- 1) Sen, miten alueellisen henkilöjunaliikenteen palvelutason on suunniteltu sovitettavan yhteen muuhun rautatieliikenteeseen ja muihin liikenteen palveluihin.
- 2) Selvitykset alueellisen henkilöjunaliikenteen edellyttämistä infrastruktuuritarpeista.
- 3) Viranomaisen tekemä palvelusopimusasetuksen mukainen arvio toimenpiteistä sen varmistamiseksi, että suunniteltuun liikenteeseen sopivan liikkuvan kaluston käyttöön on tosiasiallinen ja syrjimätön pääsy.
- 4) Viranomaisen tekemät päätökset henkilöjunaliikenteen järjestämisestä ja palveluiden rahoittamisesta suunnitellun sopimuskauden ajan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 .

2.

## **Laki**

### **raideliikennelain 147 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* raideliikennelain (1302/2018) 147 §  
seuraavasti:

147 §

#### *Säätelyelin*

Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteydessä toimii rautatiealan säätelyelin. Säätelyelin on järjestettävä Kilpailu- ja kuluttajavirastossa organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoiminnaksi.

Säätelyelimen henkilöstön on toimittava riippumattomasti ja ilman kytköksiä rataverkon haltijoihin, ratakapasiteetin hakijoihin, rautatieliikenteen harjoittajiin tai sellaisiin viranomaisiin, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen säätelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita.

Tämä laki tulee voimaan päivänä \_\_\_\_\_  
kuuta 20 \_\_\_\_.

**3.**

## **Laki**

### **Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 6 §:n kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) 6 §.

Tämä laki tulee voimaan päivänä \_\_\_\_\_  
kuuta 20 \_\_\_\_.

4.

## Laki

### Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan*

*muutetaan*

*lisätään seuraavasti:*

# §

Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteydessä toimii yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 55 artiklassa tarkoitettu rautatiealan itsenäinen ja riippumaton sääntelyelin, jonka asemasta, ratkaisuvallasta ja tehtävistä säädetään erikseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä \_\_\_\_\_  
kuuta 20 .

## 5.

### Laki

#### rikosrekisterilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan rikosrekisterilain (770/1993) 6 b §, sellaisena kuin se on laissa 1399/2016  
seuraavasti:

#### 6 b §

Julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) 4 §:ssä, vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016) 4 §:ssä, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU 2 artiklassa, ja vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU 2 artiklassa tarkoitetut ehdokas, tarjoaja ja näiden alihankkija, sekä rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 2 artiklassa tarkoitetut julkisen liikenteen harjoittajat saavat julkisen hankinnan hankintamenettelyä varten poissulkemisen edellytysten selvittämiseksi rikosrekisterin otteen sellaisesta yksityisestä henkilöstä, joka on ehdokkaan, tarjoajan tai näiden alihankkijan hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsen tai käyttää edustus-, päätös- tai valvontavaltaa kyseisessä yrityksessä tai yhteisössä. Otteen antaminen edellyttää henkilön suostumusta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä \_\_\_\_\_  
kuuta 20 \_\_\_\_.

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Etunimi Sukunimi**

Liikenne- ja viestintäministeri Etunimi Sukunimi



1.

## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:  
*muutetaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 19 luvun otsikko, 162–168 §, 171 § ja 182 §:n 1 momentti,  
sellaisina kuin niistä ovat, 19 luvun otsikko laissa 1256/2020, 162 ja 171 § osaksi laeissa 371/2019 ja 1256/2020, 163 § osaksi laeissa 371/2019 ja 301/2018, 169 § osaksi laissa 301/2018, 170 § osaksi laissa 371/2019 ja 182 §:n 1 momentti laissa 371/2018, sekä  
*lisätään* uusi 182 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

19 luku

19 luku

**Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen**

**Menettelysäännöt julkisen liikenteen palveluhankinnoissa**

162 §

162 §

*Hankintamenettelyt*

***Julkisen liikenteen palveluhankintoihin sovellettavat säännökset***

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia. Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia *riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007, jäljempänä palvelusopimusasetus, tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia.* Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklassa. Ilman tarjouskilpailua tehtäviin, palvelusopimusasetuksen mukaisiin

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007, jäljempänä palvelusopimusasetus, mukaisia linja-autoliikennettä ja raitiovaunu-liikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia sekä rautatie- ja metroliikennettä koskevia sopimuksia tehtäessä.

*Siirretty 168 §:n 1 momenttiin*

hankintoihin sovelletaan lisäksi, mitä hankintalain 58, 60 ja 131 §:ssä säädetään suorahankintojen ilmoittamisesta.

*Muihin kuin 1 momentissa tarkoitettuihin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovelletaan hankintalain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain mukaisia hankintamenettelyjä. Näihin sopimuksiin sovelletaan palvelusopimusasetusta lukuun ottamatta sen 5 artiklan 2–6 kohdan ja 8 artiklan 2–4 kohdan säännöksiä.*

(kumotaan)

Tämän lain 181 ja 182 §:ssä tarkoitettuihin toimivaltaisista viranomaisista voidaan käyttää käyttöoikeussopimuksia tehtäessä menettelyä, jossa kaikki palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuihin liikenteenharjoittajista voidaan tehdä tarjouksen (yksivaiheinen menettely) tai menettelyä, jossa kaikki mainitut liikenteenharjoittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen, minkä jälkeen toimivaltainen viranomainen valitsee osallistumisilmoituksen tehneistä ne, jotka voivat menettelyn seuraavassa vaiheessa tehdä tarjouksen (kaksivaiheinen menettely).

Siirretty 164 §:n 1 momentiksi

## 163 §

*Hankinnasta ilmoittaminen ja määräajat*

*Sen lisäksi, mitä palvelusopimusasetuksen 7 artiklassa säädetään, toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava julkisesti 162 §:n 3 momentin mukaisilla menettelyillä tehtävistä käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi internetosoitteessa [www.hankintailmoitukset.fi](http://www.hankintailmoitukset.fi). Hankintaan liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi hankintalain 8 luvun säännöksiä.*

Hankintamenettelyn määräaikoja asetettaessa on otettava huomioon hankinnan koko ja sopimuksen kesto sekä tarjousten laatimisen ja toimittamisen vaatima aika. Määräajat lasketaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jolloin hankintailmoitus on lähetetty julkaistavaksi.

## 163 §

***Päätös palvelusopimusasetuksen mukaisesta julkisen palvelun velvoitteesta***

Siirretty 164 §: 3 momentiksi

Siirretty 164 §: 4 momentiksi

*Voimassa oleva laki*

Jos toimivaltainen viranomainen soveltaa kaksivaiheista menettelyä, tarjousaika laskeaan tarjouspyynnön lähettämispäivästä.

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 35 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 30 päivää.

Edellä 3 momentissa tarkoitettuja tarjousten jättämisen määräaikoja voidaan lyhentää viidellä päivällä, jos toimivaltainen viranomainen hyväksyy tarjousten jättämisen sähköisessä muodossa hankintalain 62 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Edellä 3 momentissa säädettyjä määräaikoja voidaan lyhentää, jos määräaikojen noudattaminen on näissä menettelyissä toimivaltaisen viranomaisen asianmukaisesti perusteleman kiireen vuoksi käytännössä mahdotonta. Tarjousajan on oltava kuitenkin yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivää. Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 15 päivää. Tarjousajan on oltava kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivää.

Tarjousaikaa voidaan lyhentää yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivään ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivään, jos toimivaltainen viranomainen on toimittanut julkaistavaksi ennakoilmoituksen hankintalain 61 §:ssä säädettyllä tavalla.

*Ehdotus*

*Siirretty 164 §: 5 momentiksi*

*Siirretty 164 §: 6 momentiksi*

*Siirretty 164 §: 6 momentiksi*

*Siirretty 164 §: 6 momentiksi*

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu tie- ja rautatieliikenteen 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.

*Julkisen palvelun velvoitteet voivat koskea Euroopan unionin jäsenvaltioiden rajat ylittäviä julkisia henkilöliikenteen liikennepalve-*

luja niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten suostumuksella, jonka alueella palveluja tarjotaan.

Ennen hankintamenettelyn aloittamista toimivaltainen viranomais voi tehdä hankintalain 65 - 66 §:n mukaisen markkinakartoituksen. Julkisen palvelun velvoitteiden alaisten palveluiden hankinnan ennakoitu arvon lasketaan hankintalain 27 §:n mukaisesti. Käyttöoikeussopimusten ennakoitu arvon lasketaan hankintalain 28 §:n mukaisesti. Hankintaa ei saa pilkkoa eriin eikä hankintoja saa yhdistellä keinotekoisesti tämän lain säännösten soveltamisen välttämiseksi.

164 §

*Tarjouspyyntö*

Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja niin selvästi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismitallisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia. Tarjouspyynnössä liikenteenharjoittajia pyydetään määräaikaan mennessä esittämään tarjouksensa.

Tarjouspyynnössä ja soveltuvin osin hankintailmoituksessa tulee olla

- 1) hankinnan kohteen määrittely sekä laatua koskevat vähimmäisvaatimukset;
- 2) viittaus julkaistuun hankintailmoitukseen;
- 3) tarjousten tekemisen määräaika;
- 4) osoite, johon kirjalliset tarjoukset on toimitettava;
- 5) kieli tai kielet, joilla tarjoukset on laadittava;
- 6) liikenteenharjoittajien taloudellista ja rahoituksellista tilannetta, teknistä kelpoisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset ja muut vaatimukset sekä luettelo asiakirjoista, jotka on toimitettava;
- 7) tarjouksen valintaperuste;
- 8) tarjousten voimassaoloaika.

Hankinnassa sovelletaan lisäksi hankintalain 71–74 §:n säännöksiä, jotka koskevat hankinnan kohteen kuvausta, merkkien käyttöä hankinnan kohteen kuvauksessa, teknistä

164 §

***Hankinnasta ilmoittaminen ja määräajat***

*Siirretty 165 §: 1 momentiksi*

*Siirretty 165 §: 2 momentiksi*

selvitystä ja vaatimustenmukaisuuden osoittamista. Rautatieliikennettä koskeviin muihin kuin käyttöoikeussopimuksiin sovelletaan lisäksi mainitun lain 58 §:n jälki-ilmoitusvelvollisuutta koskevaa säännöstä.

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää käyttöoikeussopimuksia tehtäessä menettelyä, jossa kaikki palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksen (yksivaiheinen menettely) tai menettelyä, jossa kaikki mainitut liikenteenharjoittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen, minkä jälkeen toimivaltainen viranomainen valitsee osallistumisilmoituksen tehneistä ne, jotka voivat menettelyn seuraavassa vaiheessa tehdä tarjouksen (kaksivaiheinen menettely).

*Hankintayksikön on kohdeltava hankintamenettelyn osallistujia ja muita toimittajia tasapuolisesti ja syrjimättömästi sekä toimitettava avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Jos tarjouskilpailussa ehdokkaana tai tarjoajana on hankintayksikön organisaatioon kuuluva yksikkö, hankintayksikön omistama yhteisö tai laitos taikka toinen hankintayksikkö, sitä on kohdeltava samalla tavoin kuin muita ehdokkaita ja tarjoajia.*

Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava tiedot hankinnasta palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava julkisesti 1 momentin mukaisilla menettelyillä tehtävistä käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi julkisten hankintojen palvelussa. Hankintaan liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi hankintalain 8 luvun säännöksiä. *Hankintaa koskevissa ilmoituksissa voidaan hyödyntää vakiolomakkeita hankintalain 59 §:n mukaisesti.*

Hankintamenettelyn määräaikoja asetettaessa on otettava huomioon hankinnan koko ja sopimuksen kesto sekä tarjousten laatimisen ja toimittamisen vaatima aika. Määräajat lasketaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jolloin hankintailmoitus on lähetetty julkaistavaksi. Kaksivaiheisessa menettelyssä tarjousaika lasketaan tarjouspyynnön lähettämispäivästä. Kaksivaiheisessa menettelyssä toimivaltaisen



viranomaisen on hankintalain 70 §:n säännösten mukaisesti kutsuttava yhtäaikaisesti ja kirjallisesti valitut ehdokkaat jättämään tarjouksensa tai osallistumaan neuvotteluihin. Tarjousaikaa on pidennettävä hankintalain 56 §:n 5 momentin mukaisesti, jos tarjouspyyntöön tai muihin hankinta-asiakirjoihin tehdään merkittäviä muutoksia.

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 30 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 25 päivää.

Edellä 5 momentissa mainittuja määräaikoja voidaan lyhentää, jos määräaikojen noudattaminen on näissä menettelyissä toimivaltaisen viranomaisen asianmukaisesti perusteleman kiireen vuoksi käytännössä mahdotonta. Tarjousajan on oltava kuitenkin yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivää. Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 15 päivää. Tarjousajan on oltava kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivää. Tarjousaikaa voidaan lyhentää yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivään ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivään, jos toimivaltainen viranomainen on toimittanut julkaistavaksi ennakoilmoituksen hankintalain 61 §:ssä säädetyllä tavalla.

*Hankintamenettely voidaan keskeyttää vain todellisesta ja perustellusta syystä. Hankintamenettelyn keskeyttämistä koskevaan ratkaisuun sovelletaan, mitä hankintaa koskevasta päätöksestä säädetään 169 §:ssä.*

## 165 §

*Tarjoajien valinta*

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja tarjoajien taloudelliseen ja rahoit-

## 165 §

***Tarjouspyyntö***

*Siirretty 166 §: 1 momenttiin*

tukselliseen tilanteeseen, tekniseen suorituskykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita noudattaen.

Tarjouskilpailussa on suljettava pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syyllistynyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 81 §:n perusteella.

*Siirretty 166 §: 2 momenttiin*

Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja niin selvästi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismitallisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia. Tarjouspyynnössä liikenteenharjoittajia pyydetään määräaikaan mennessä esittämään tarjouksensa.

Tarjouspyynnössä ja soveltuvin osin hankintailmoituksessa tulee olla:

- 1) hankinnan kohteen määrittely sekä laatua koskevat vähimmäisvaatimukset;
- 2) viittaus julkaistuun hankintailmoitukseen;
- 3) tarjousten tekemisen määräaika;
- 4) osoite, johon kirjalliset tarjoukset on toimitettava;
- 5) kieli tai kielet, joilla tarjoukset on laadittava;
- 6) liikenteenharjoittajien taloudellista ja rahoituksellista tilannetta, teknistä kelpoisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset ja muut vaatimukset sekä luettelo asiakirjoista, jotka on toimitettava;
- 7) tarjouksen valintaperuste;
- 8) tarjousten voimassaoloaika.

Hankinnassa sovelletaan lisäksi hankintalain 71–77 §:n säännöksiä, jotka koskevat hankinnan kohteen kuvausta, merkkien käyttöä hankinnan kohteen kuvauksessa, teknistä selvitystä, vaatimustenmukaisuuden osoittamista, hankintasopimusten jakamista, vaihtoehtoisia ja rinnakkaisia tarjouksia, sekä alihankintaa. Rautatieliikennettä koskeviin muihin kuin käyttöoikeussopimuksiin sovelletaan lisäksi mainitun lain 58 §:n jälki-ilmoitusvelvollisuutta koskevaa säännöstä.

*Neuvottelut tarjouksen jättämisen jälkeen*

Toimivaltainen viranomainen voi neuvotella palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti tarjousten jättämisen jälkeen tarjouksen tehneiden liikenteenharjoittajien kanssa, jos tarjouspyyntöä ei ole voitu laatia niin tarkasti, että paras tarjous voitaisiin valita tai jos tarjoukset eivät sisällöltään vastaa tarjouspyyntöä. Edellytyksenä on lisäksi, että tarjouspyynnön mukaisia sopimusehtoja ei olennaisesti muuteta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen neuvottelujen tarkoituksena on parhaan tarjouksen valinta. Toimivaltaisen viranomaisen on neuvoteltava tarjousten mukauttamiseksi hankintailmoituksessa tai tarjouspyynnössä esitettyihin vaatimuksiin. Neuvottelut voidaan käydä vaiheittain siten, että neuvotteluissa mukana olevien liikenteenharjoittajien määrää rajoitetaan neuvottelujen aikana soveltamalla tarjouksen valintaperusteita.

***Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta***

(kumotaan)

(kumotaan)

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja tarjoajien taloudelliseen ja rahoituskelliseen tilanteeseen, tekniseen suorituskykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita noudattaen. *Tarjoajille voi asettaa hankintalain 85 §:n mukaisia vaatimuksia sen varmistamiseksi, että ehdokkailla ja tarjoajilla on hankintasopimuksen toteuttamiseen tarvittavat taloudelliset ja rahoitusta koskevat voimavarat. Liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksia tai ilmoittautua ehdokkaaksi ryhmittymänä hankintalain 92 §:ssä säädettyllä tavalla.*

Tarjouskilpailussa on suljettava pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syyllistynyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 81 §:n perusteella. *Alihankkijoiden poissulkeamiseen sovelletaan hankintalain 78 §:ää. Toimivaltainen viranomainen voi hankintalain*

*87–89 §:n mukaisesti tarkistaa, onko olemassa perusteita liikenteenharjoittajien pois-sulkemiseen hankintalain 80 tai 81 §:n nojalla. Toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus tietojen saantiin kuten hankintalain 171 §:ssä säädetään mainitun lain 81 §:n 1 momentissa tarkoitettujen harkinnanvaraisten poissulkemisperusteiden olemassaolon selvittämiseksi. Liikenteenharjoittajan korjaaviin toimenpiteisiin sovelletaan hankintalain 82 §:ää.*

167 §

*Tarjouksen valinta*

Tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on toimivaltaisen viranomaisen kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin hankinnan kohteeseen liittyvien vertailuperusteiden mukaan, tai se, joka on hinnaltaan halvin. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää palvelua koskevia vaatimuksia kuten tarjotun palvelun laatua, kaluston laatua, esteettömyyttä, palvelun integrointia, hintaa, tarjonnan määrää, matkustajahintoja, ympäristöystävällisyyttä sekä ympäristövaatimusten täyttymistä.

Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Painotus voidaan ilmaista myös ilmoittamalla kohtuullinen vaihteluväli. Jos vertailuperusteiden suhteellisen painotuksen ilmaiseminen ei ole perustellusti mahdollista, vertailuperusteet on ilmoitettava tärkeysjärjestyksessä.

168 §

167 §

*Tarjouksen valinta*

Tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on toimivaltaisen viranomaisen kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin hankinnan kohteeseen liittyvien vertailuperusteiden mukaan, tai se, joka on hinnaltaan halvin. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää palvelua koskevia vaatimuksia kuten tarjotun palvelun laatua, kaluston laatua, esteettömyyttä, palvelun integrointia, hintaa, tarjonnan määrää, matkustajahintoja, ympäristöystävällisyyttä sekä ympäristövaatimusten täyttymistä. *Tarjouksen valintaan sovelletaan lisäksi, mitä hankintalain 76 §:ssä säädetään vaihtoehtoisista ja rinnakkaisista tarjouksista sekä 96 §:n säännöksiä poikkeuksellisen alhaisista tarjouksista.*

Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Painotus voidaan ilmaista myös ilmoittamalla kohtuullinen vaihteluväli. Jos vertailuperusteiden suhteellisen painotuksen ilmaiseminen ei ole perustellusti mahdollista, vertailuperusteet on ilmoitettava tärkeysjärjestyksessä.

168 §

*Lisätilaus ja sopimuksen voimassaoloajan pidentäminen*

**Suorahankinnat ja yksinoikeuden antaminen**

Toimivaltainen viranomainen voi tehdä ilman tarjouskilpailua lisätilauksen, jos se vastaa aikaisemmin yksivaiheista tai kaksivaiheista menettelyä käyttäen tehtyä hankintaa. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisesta myöhemmästä ilman tarjouskilpailua tehtävästä hankinnasta ja että sopimuksen pituus lisätilauksen aika huomioon ottaen ei ylitä palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 3 kohdassa säädettyä enimmäisaikaa.

*Siirretään 171 §:n 1 momentiksi*

Käyttöoikeussopimus voi sisältää sopimusehtoja tavoitteista, joiden mukaan liikennettä sopimusaikana kehitetään. Tavoitteet voivat liittyä palvelutason toteutumiseen tai matkustajamäärien kasvuun. Sopimusehdoissa voidaan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien keinojen valinta jättää liikenteenharjoittajan vastuulle joko osittain tai kokonaan.

*Siirretään 171 §:n 2 momentiksi*

Käyttöoikeussopimuksen alkuperäistä voimassaoloaikaa voidaan pidentää, jos sopimuksessa on 2 momentissa tarkoitettuja ehtoja ja ehdoissa asetetut tavoitteet tai osa niistä on saavutettu liikenteenharjoittajan toimenpitein. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisuudesta pidentää sopimusta, sopimuksen pituus ei voimassaoloajan pidennys huomioon ottaen ylitä 1 momentin mukaista enimmäisaikaa eikä liikenteenharjoittaja saa tavoitteiden toteutumisesta muuta hyvitystä.

*Siirretään 171 §:n 3 momentiksi*

*Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklassa. Tämän luvun mukaisilla hankintamenettelyillä tehtyihin sopimuksiin sovelletaan palvelusopimusasetusta lukuun ottamatta sen 5 artiklan 4 kohdan säännöksiä.*

Toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus



harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta verkko-sivustollaan ja annettava päätös tiedoksi hallintolain (434/2003) 55 ja 62 §:n mukaisesti.

Yksinoikeus voidaan antaa kaikentyyppisten julkisia hankintoja koskevien sopimusten yhteydessä.

171 §

*Päätös palvelusopimuksen soveltamisesta ja yksinoikeuden antaminen*

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 varmistukseksi sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaituisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

*Lisäksi* toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta verkkosivustollaan ja annettava päätös tiedoksi hallintolain (434/2003) 55 ja 62 §:n mukaisesti.

Yksinoikeus voidaan antaa kaikentyyppisten julkisia hankintoja koskevien sopimusten yhteydessä.

171 §

***Sopimusmuutokset***

*Siirretään 163 §:n 1 momentiksi*

*Siirretään 168 §:n 2 momentiksi*

*Siirretään 168 §:n 3 momentiksi*

Toimivaltainen viranomainen voi tehdä ilman tarjouskilpailua lisätilauksen, jos se vastaa aikaisemmin yksivaiheista tai kaksivaiheista menettelyä käyttäen tehtyä hankintaa.

Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisesta myöhemmästä ilman tarjouskilpailua tehtävästä hankinnasta ja että sopimuksen pituus lisätilauksen aika huomioon ottaen ei ylitä palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 3 kohdassa säädettyä enimmäisaikaa.

Käyttöoikeussopimus voi sisältää sopimusehtoja tavoitteista, joiden mukaan liikennettä sopimusaikana kehitetään. Tavoitteet voivat liittyä palvelutason toteutumiseen tai matkustajamäärien kasvuun. Sopimusehdoissa voidaan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien keinojen valinta jättää liikenteenharjoittajan vastuulle joko osittain tai kokonaan.

Käyttöoikeussopimuksen alkuperäistä voidaan pidentää, jos sopimuksessa on 2 momentissa tarkoitettuja ehtoja ja ehdoissa asetetut tavoitteet tai osa niistä on saavutettu liikenteenharjoittajan toimenpitein. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisuudesta pidentää sopimusta, sopimuksen pituus ei voimassaoloajan pidennys huomioon ottaen ylitä 1 momentin mukaista enimmäisaikaa eikä liikenteenharjoittaja saa tavoitteiden toteutumisesta muuta hyvitystä.

*Sopimusmuutoksiin sopimuskauden aikana sovelletaan hankintalain 136 §:n säännöksiä.*

## 182 §

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

*Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.*

## 182 §

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat liikenne- ja viestintävirasto ja alueellisessa rautatieliikenteessä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Keravan kaupunkien, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntien sekä Vantaan kaupungin muodostamalla alueella. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

*(uusi)*

182 a §

*Rautatieliikenteen alueellista toimivaltaa koskevat muutokset*

*Kunnalliset jaseudulliset viranomaiset voivat kirjallisesti esittää liikenne- ja viestintäministeriölle alueellisia muutoksia rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin.*

*Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa toimivaltamuutoksissa huomioon:*

*1) Sen, miten alueellisen henkilöjunaliikenteen palvelutason on suunniteltu sovitettavan yhteen muuhun rautatieliikenteeseen ja muihin liikenteen palveluihin.*

*2) Selvitykset alueellisen henkilöjunaliikenteen edellyttämistä infrastruktuuritarpeista.*

*3) Viranomaisen tekemä palvelusopimusasetuksen mukainen arvio toimenpiteistä sen varmistamiseksi, että suunniteltuun liikenteeseen sopivan liikkuvan kaluston käyttöön on tosiasiallinen ja syrjimätön pääsy.*

*4) Viranomaisen tekemät päätökset henkilöjunaliikenteen järjestämisestä ja palveluiden rahoittamisesta suunnitellun sopimuskauden ajan.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

## 2.

### Laki

#### raideliikennelain 147 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan raideliikennelain (1302/2018) 147 §  
seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

147 §

147 §

*Sääntelyelin*

*Sääntelyelin*

Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä toimii rautatiealan sääntelyelin. Sääntelyelin on järjestettävä virastossa organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoiminnaksi.

Sääntelyelimen henkilöstön on toimittava riippumattomasti ja ilman kytköksiä rataverkon haltijoihin, ratakapasiteetin hakijoihin, rautatieliikenteen harjoittajiin tai sellaisiin viranomaisiin, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen sääntelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita

*Kilpailu- ja kuluttajaviraston* yhteydessä toimii rautatiealan sääntelyelin. Sääntelyelin on järjestettävä *Kilpailu- ja kuluttajavirastossa* organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoiminnaksi.

Sääntelyelimen henkilöstön on toimittava riippumattomasti ja ilman kytköksiä rataverkon haltijoihin, ratakapasiteetin hakijoihin, rautatieliikenteen harjoittajiin tai sellaisiin viranomaisiin, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

*Kilpailu- ja kuluttajaviraston* pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen sääntelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .



# Joukkoliikenne

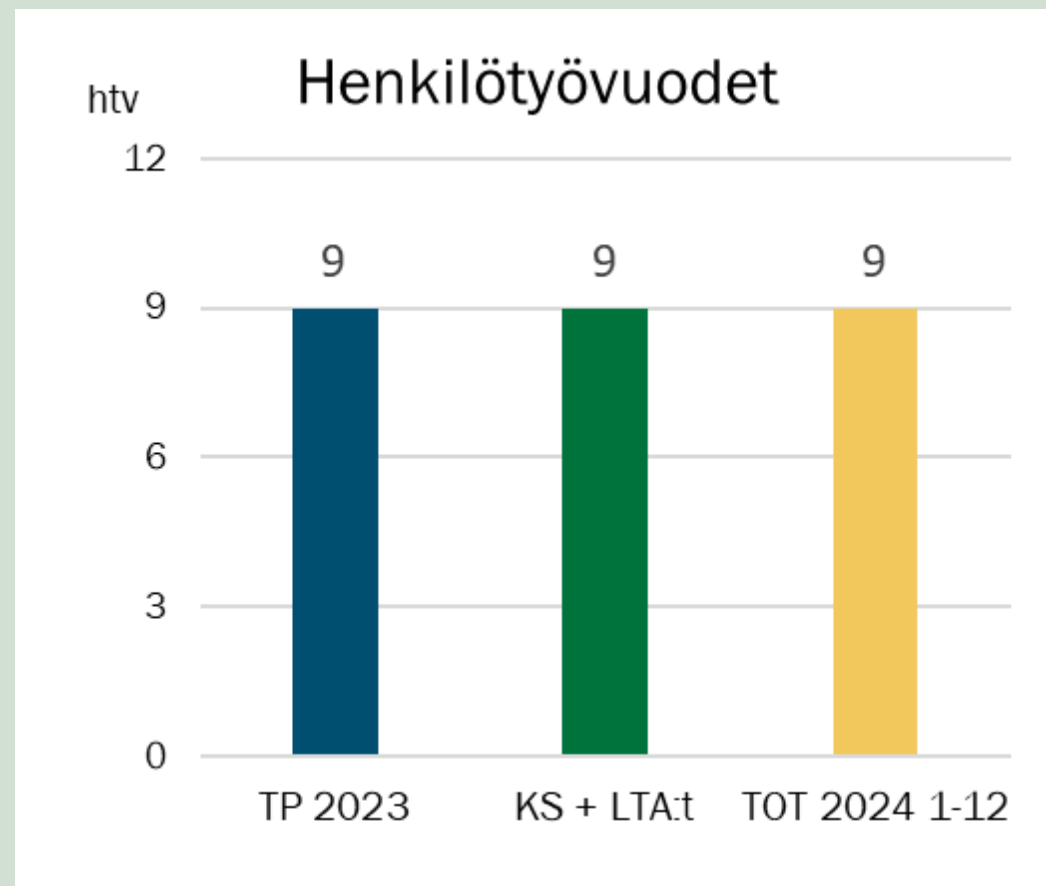
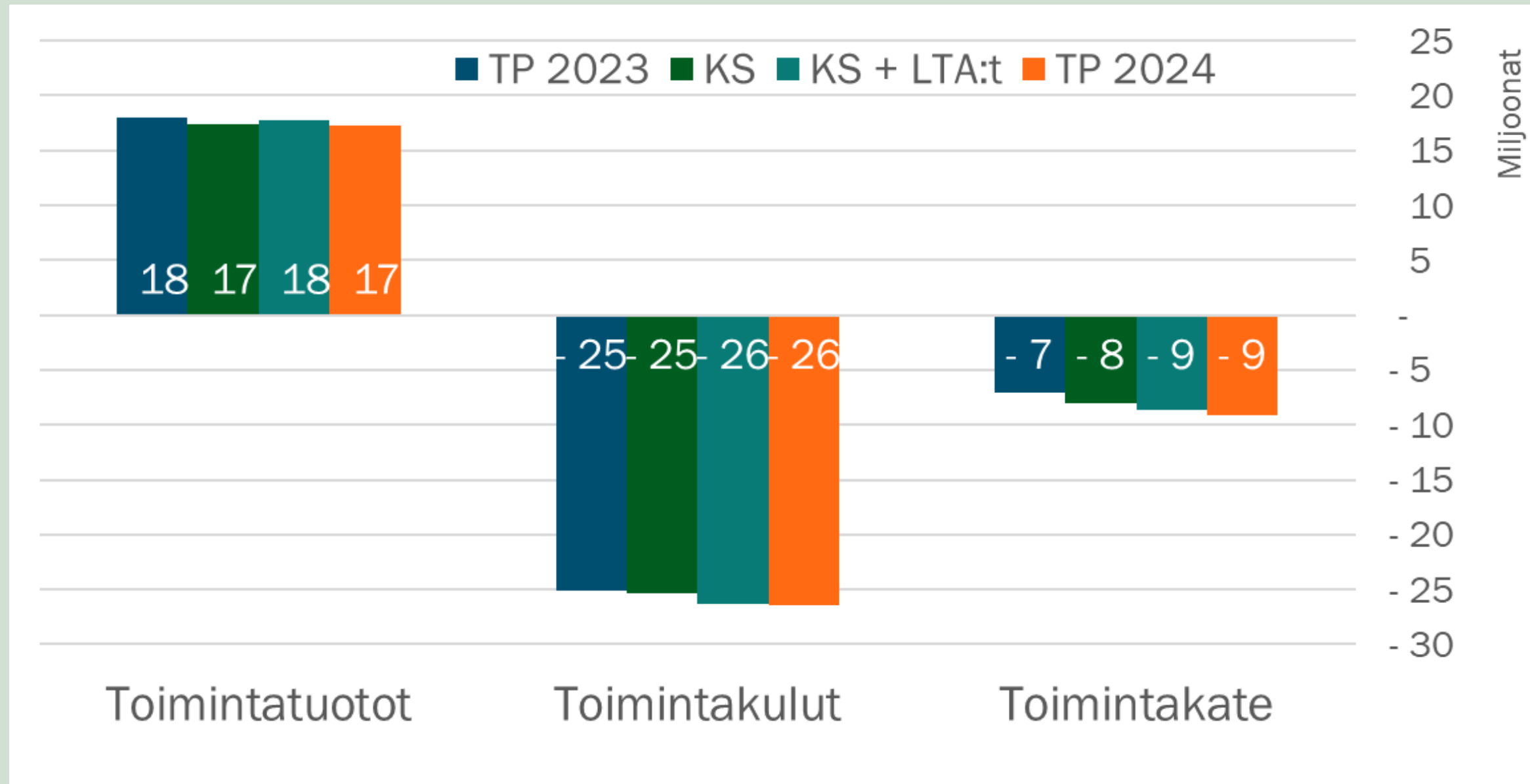
Seurantaraportti  
tammi-joulukuu 2024

Lahden seudun  
joukkoliikennelautakunta  
18.3.2025





# Palvelualuejohtajan katsaus



JOUKKOLIIKENTEEN  
MATKAT  
**7 937 306 kpl**  
(Vuosiarvio 8,0 milj.)

- Vuonna 2024 tehtiin uusi matkustajamääräennätys. Kasvua vuonna 2023 tehtyyn ennätykseen 2,2 %
- Toimintakate ylittyi vuonna 2024 0,5 milj. euroa
  - Toimintakulut 0,1 milj. euroa yli budjetoidun
  - Toimintatuotot 0,4 milj. euroa alle budjetoidun
    - Lipputulokertymä ja valtionavustuksen taso vaikuttavat tulojen kertymiseen
    - Yhteistoimintatuotot budjetoidun mukaiset
- Mankeleiden lipputulot ylittivät budjetoidut lipputulot 2,3 %
- Henkilöstön määrä
  - 1.1.-12.2. 1 htv suunniteltua pienempi resurssi

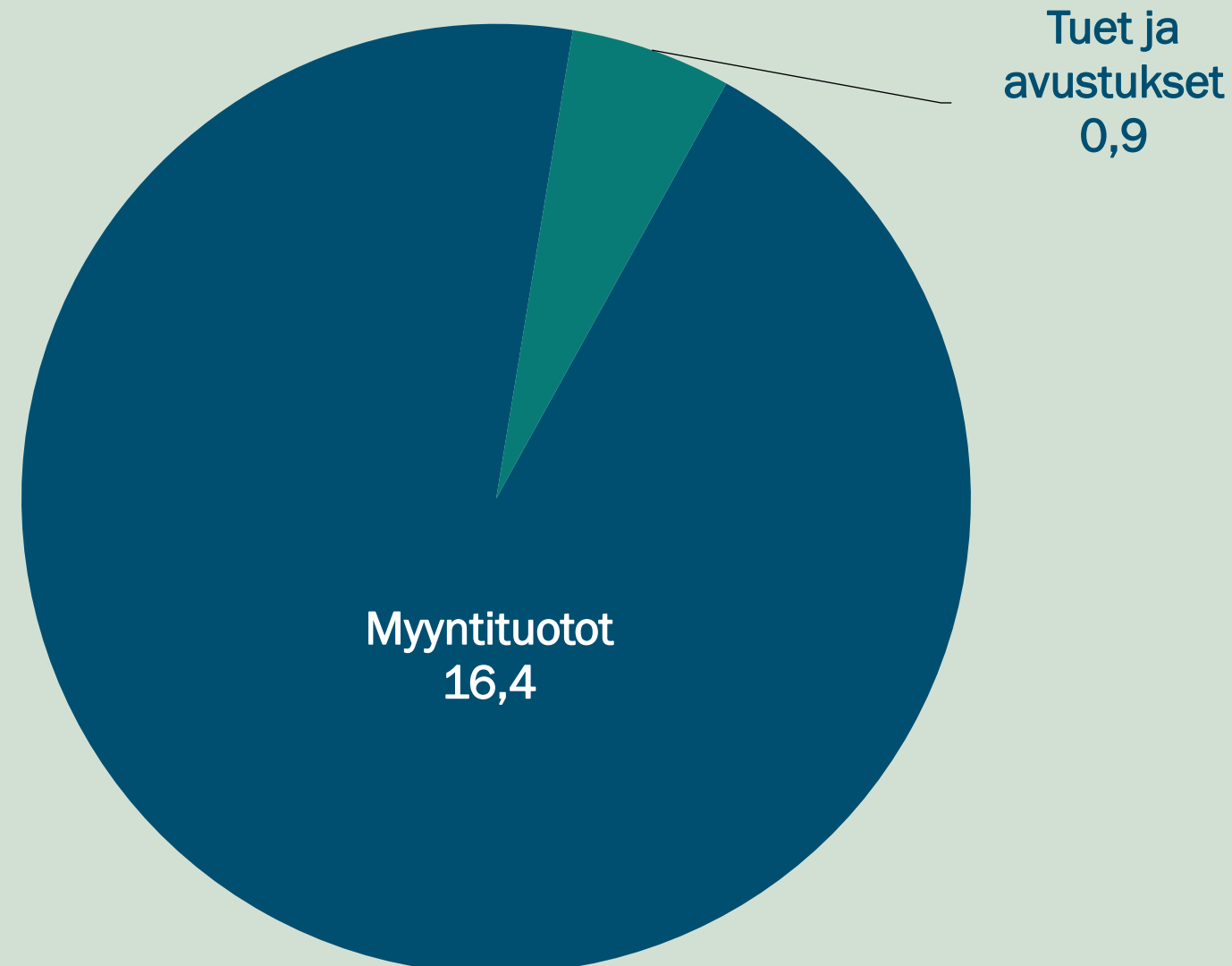
# Talouden ennuste ja poikkeamat

## TOIMINTATUOTOT

TP 2024

**17,31**

milj. euroa  
(2023: 18,04)

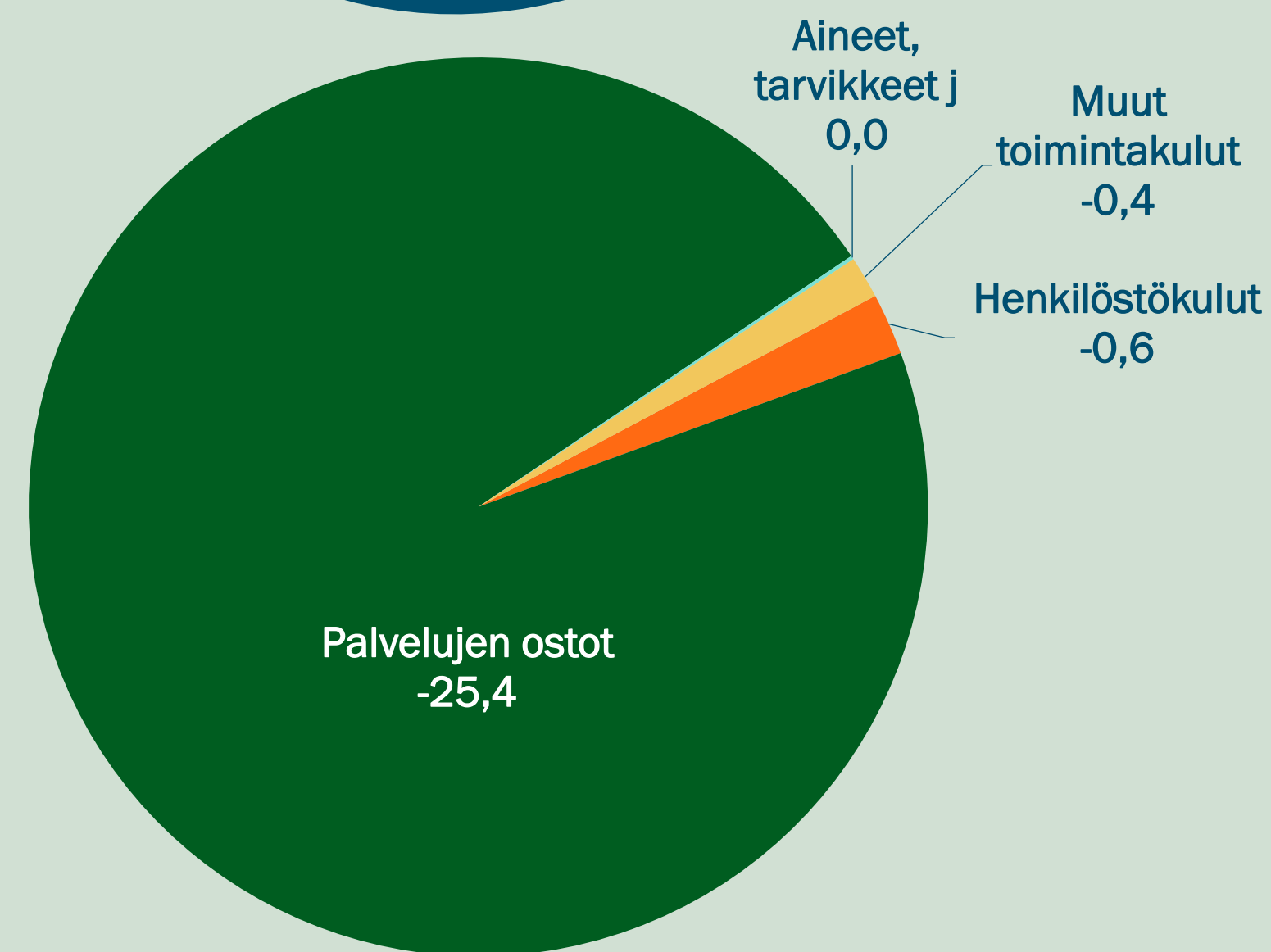


## TOIMINTAKULUT

TP 2024

**26,46**

milj. euroa  
(2023: 25,08)



Joukkoliikenteen toimintatuottojen toteuma on -0,4 milj. talousarviota pienempi. Toimintatuottojen alitus johtuu pääosin lipputulojen odotettua pienemmästä kertymästä ja valtionavustuksien arvioitua alemmasta tasosta. Toimintatuottojen toteuma on 17,31 milj.

Toimintakulujen toteuma on +0,1 milj. talousarviota suurempi. Toimintakulujen toteuma on 26,46 milj.

## TOIMINTATUOTOT POIKKEAMA

**-0,4**  
milj. euroa

## TOIMINTAKULUT POIKKEAMA

**+0,1**  
milj. euroa

# Merkittävimmät toimintakulut

Merkittävimmät toimintakulut	TA 2024	Toteuma 1-9	Toteuma-%
Joukkoliikenteen kuljetukset	23 786 900	23 330 817	98,1
Muut palvelut	710 000	767 297	108,1
ICT-palvelut	903 200	961 222	106,4
Asiantuntijapalvelut	78 900	97 036	123,0
Toimistopalvelut	103 000	14 964	14,5
Henkilöstökulut	549 100	587 304	107,0
Markkinointi	97 800	72 646	74,3
Muut toimintakulut	69 400	400 537	577,1

# Toiminnan kuvaus

## JOUKKOLIIKENTEEEN MATKAT

**7 937 306 kpl**

(Vuosiarvio 8,0 milj.)

## MANKELIEN KÄYTTÖASTE

**3,43**

(Tavoite 4,0 ajoja/pv/pyörä)

## BUSSIEN KÄYTTÖVOIMA 12/2024

**Sähkö 23 kpl**

**Biodiesel 54 kpl**

**Diesel 26 kpl**

(2024 tavoite

Sähkö 23 kpl

Biodiesel 54 kpl

Diesel 26 kpl)

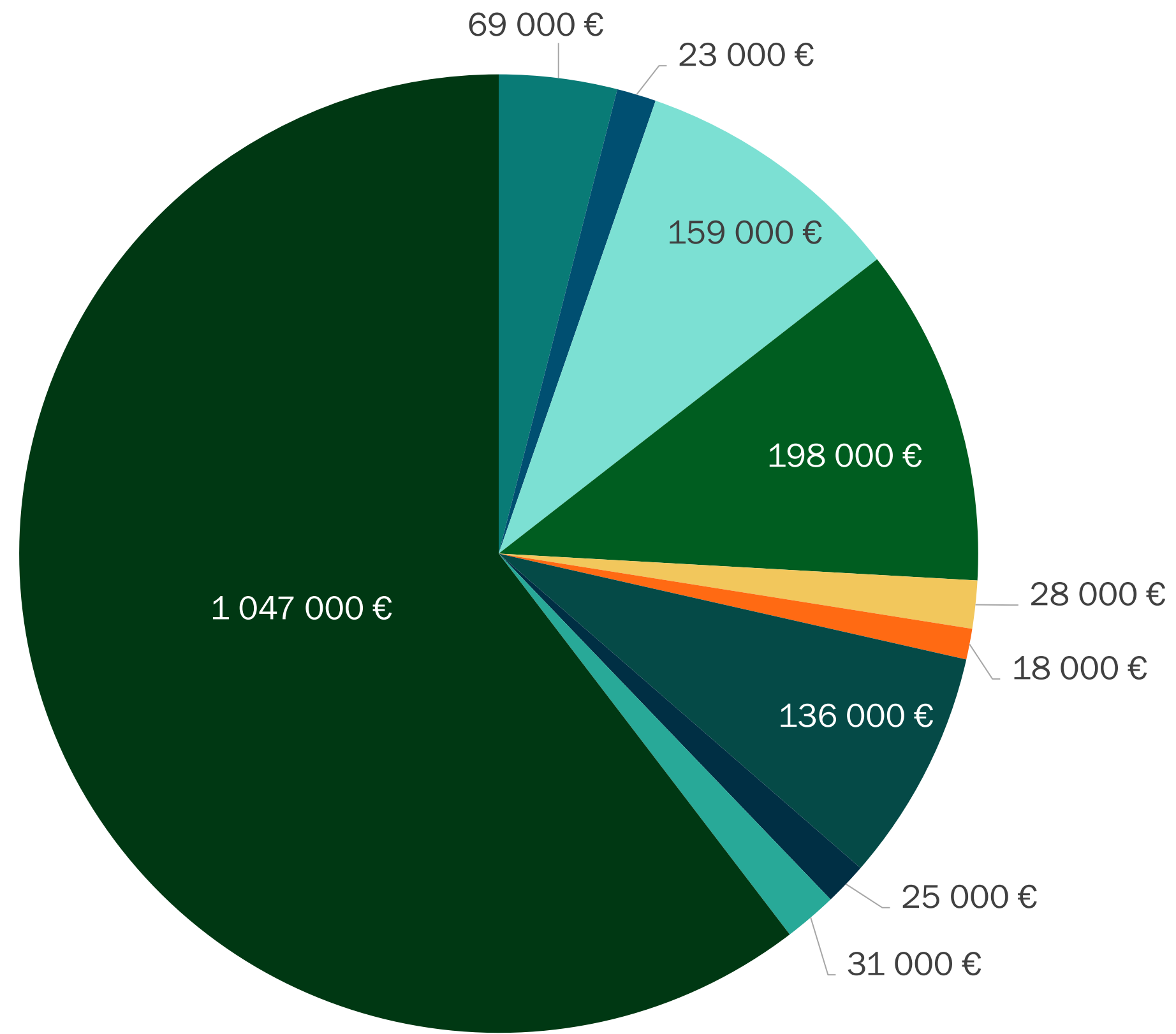
## ASIAKASTYYTYVÄISYYS 9/2024

**Yleisarvosana 4,02/5**

- Vuonna 2024 matkustajamäärät ylittivät vuoden 2023 tason 2,2 %
  - Vuoden ensimmäinen puolisko erittäin hyvä
  - Toisella puoliskolla matkustus hieman laski edelliseen vuoteen nähden
- Lipputulot
  - 0,28 milj. euroa alle budjetoidun
  - Vuoteen 2023 verrattuna lipputulot 0,14 milj. euroa vähemmän
    - Vuonna 2023 tammi-maaliskuussa alv 0%
- Mankeleiden vuokrausten määrä kasvanut vuoden 2023 vastaava ajanjaksoon verrattuna 12 %.
  - Käyttöaste 2024 3,43 ajoa/pyörä/päivä
    - Käyttöaste 2023 2,83 ajoa/pv/pyörä
  - Lipputulot 2,3 % yli budjetoidun

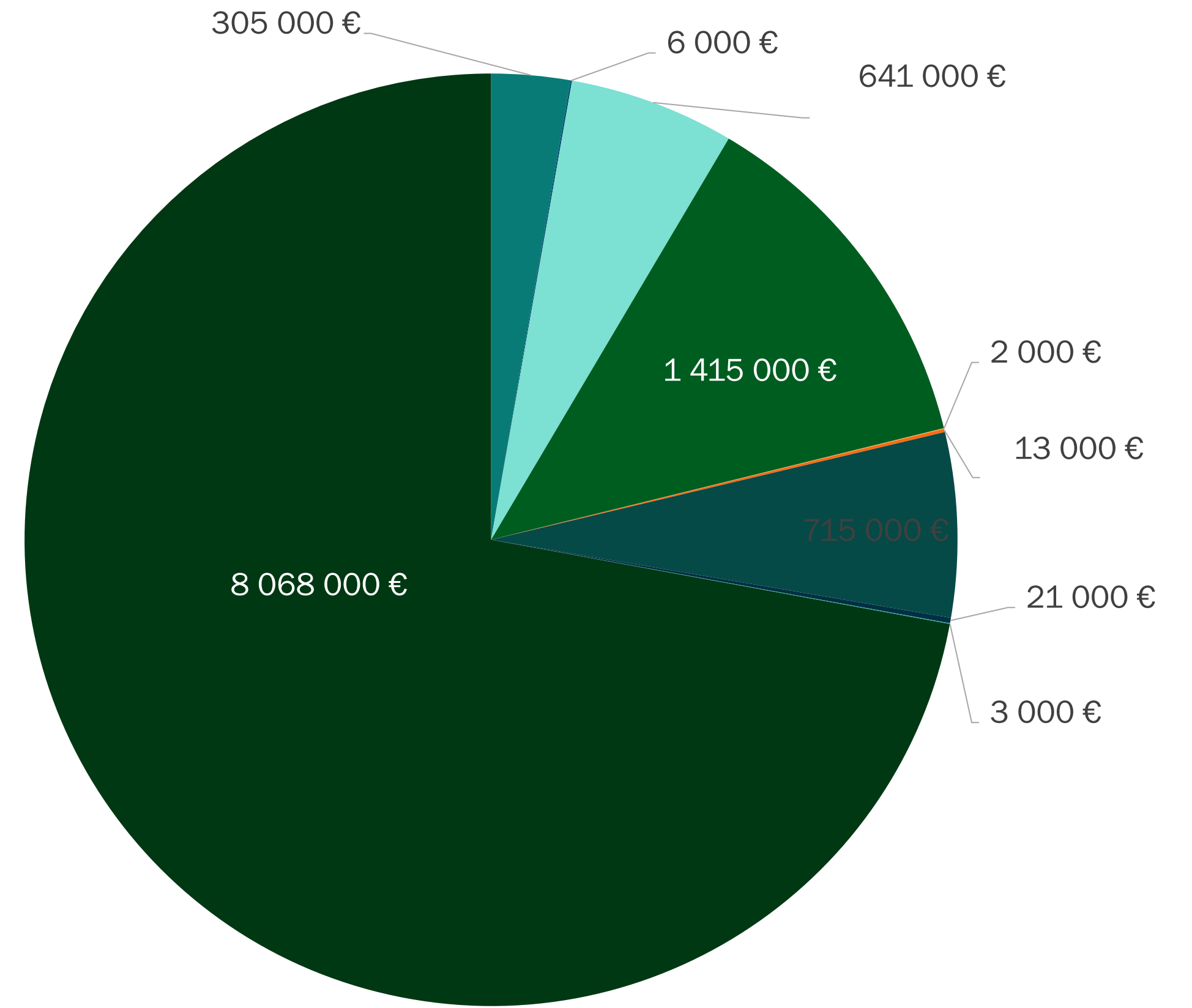
# Kuntaosuudet

## Toimintakulut TP 2024



- Asikkala
- Hollola
- Orimattila
- Lahden osuus
- Hartola
- litti
- Padasjoki
- Heinola
- Kärkölä
- Sysmä

## Liikennöintikulut TP 2024



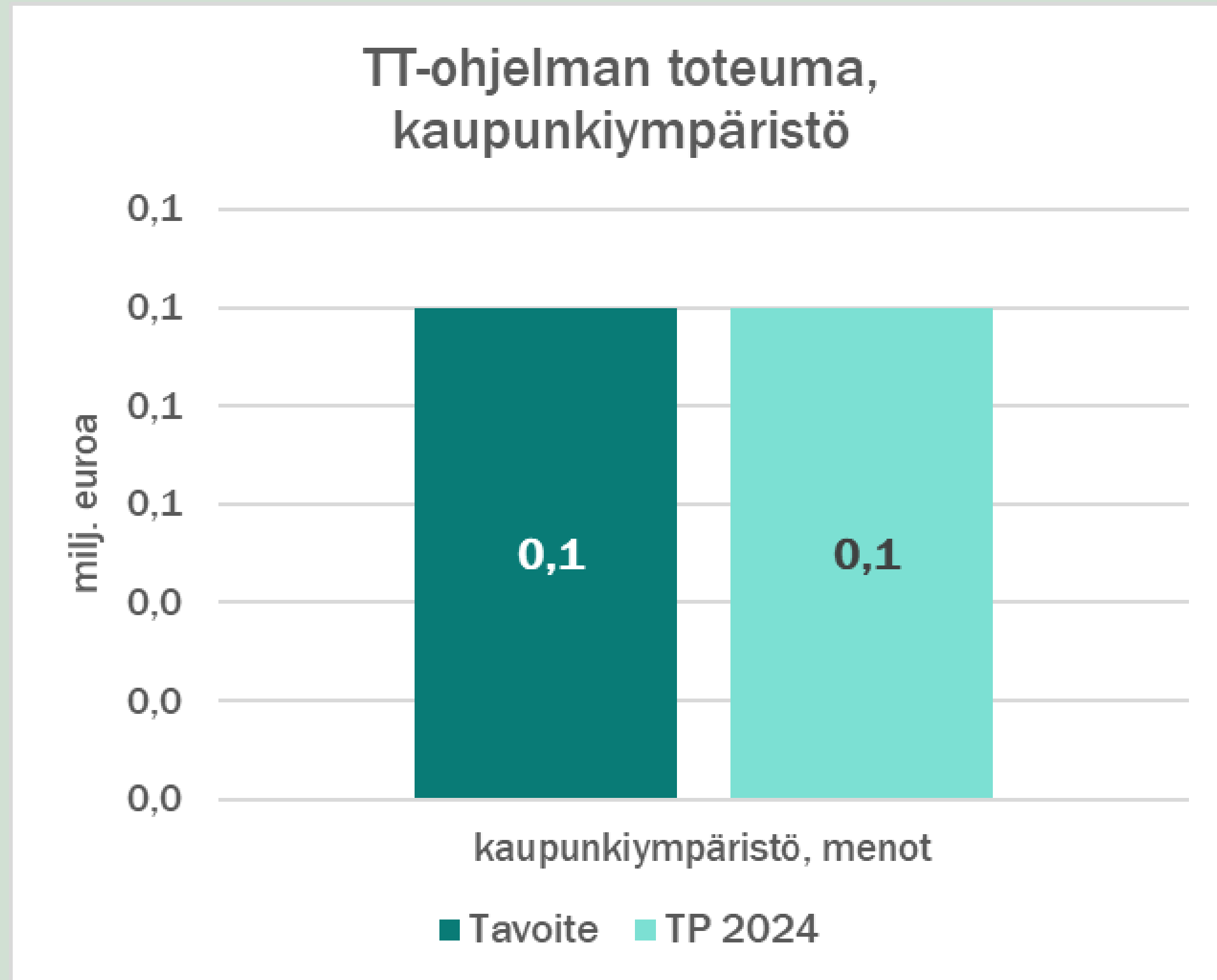
- Asikkala
- Hollola
- Orimattila
- Lahden osuus
- Hartola
- litti
- Padasjoki
- Heinola
- Kärkölä
- Sysmä



# Valtionavustukset

- Valtionavustusten taso vuodesta 2024 alkaen 1 450 000 euroa. Lahden osuus noin 930 000 euroa.
- Avustukset edellisinä vuosina
  - 2021 yht. noin 5 milj., josta koronatuen osuus noin 2,5 milj.
  - 2022 yht. noin 4,1 milj., josta koronatuen osuus noin 1,5 milj.
  - 2023 yht. noin 2 milj., koronatukea ei vuonna 2023.

# Talouden tasapaino-ohjelma



## Menojen vähentäminen

toteuma -0,1 milj. euroa (tavoite -0,1)

- Kaupunkiympäristön palvelualueelle kohdistuu toiminnan ja talouden sopeuttamistavoitteita vuosille 2024-2027 yht. 4,0 milj. euroa
- Vuodelle 2024 asetettuja toimenpiteitä on 0,1 milj. euroa
- Talouden tasapaino-ohjelma toteutui tavoitteen mukaisesti vuonna 2024.




# ***Liitteet***

- Talouden toteuman seuranta yksiköittäin
- Strategian kärkihankkeiden toteumat 2024
- Sanastositteet

# Talouden toteuman seuranta (1 000 euroa)

Sitovuusalue	Talousarvio	Toteuma	Toteuma%	Tilinpäätös edv.	Toteuman muutos%	Toteuma edv.	TA/TP muutos%
<b>Joukkoliikenne L_7S04</b>							
Tulot	17 721	17 311	97,7	18 043	-4,1	18 043	-1,8 %
Netto	-8 607	-9 149	106,3	-7 039	30,0	-7 039	22,3 %
Menot	-26 328	-26 459	100,5	-25 082	5,5	-25 082	5,0 %

# Kärkihankkeiden toteummat 2024




-  Tavoitteet toteutuivat
-  Tavoitteiden toteutuivat osittain
-  Tavoitteet eivät toteutuneet










- 1. Hiilineutraali Lahti**         
- 2. Osaava Lahti**    
- 3. Elävä Lahti**    
- 4. Hyvinvoiva Lahti**    
- 5. Houkutteleva työyhteisö Lahti**    





# Hiilineutraali Lahti

-  Tavoitteet toteutuivat
-  Tavoitteiden toteutuivat osittain
-  Tavoitteet eivät toteutuneet

	Edistämme uusiutuvia käyttövoimia liikenteessä
	Kehitämme vähäpäästöistä, esteetöntä ja kilpailukykyistä joukkoliikennettä
	Kestävän liikkumisen vuosi 2025, valmistelu
	Vauhditamme siirtymistä kestävään energiaan.
	Kaupunki-infran suunnittelun sekä kaupunki-infran rakentamisen CO2-päästölaskennan kehittäminen.
	Kaavoitamme rakennushankkeita, joissa yhdistämme uudella tavalla hiilineutraaliin rakentamiseen viherrakentamisen
	Edistämme asukkaiden hyvinvointia ja terveyttä luontolähtöisesti
	Parannamme tapahtumien hiilineutraaliusedellytyksiä.
	Luomme maa-ainesten kiertotalouden toimintamallin periaatteet

## Tukee strategian tavoitteita:

- Lahti on hiilineutraali 2025
- Kiertotalous liiketoiminta kasvaa
- Lahtelaiset ovat terveempiä ja liikkuvat enemmän
- Suurin osa uudesta rakentamisesta sijoittuu kestäville kaupunkirakenteen vyöhykkeille
- Luonnon monimuotoisuus vahvistuu???

# Hiilineutraali Lahti





Tavoitteet toteutuivat



Tavoitteiden toteutuivat osittain






Tavoitteet eivät toteutuneet

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Edistämme uusiutuvia käyttövoimia liikenteessä (sähkö, vety, kaasuu).</b> (koha+kymp)</p> 	<p>LÄHTÖ: - Kaupungin hallinnoimassa katutilassa ei ole yhtenäistä käytäntöä latauspisteiden sijoittamisessa. TAVOITE: - Katutilassa toteutettava kestävien käyttövoimien latausstrategia on laadittu. Kaupungin kiinteistöjen latausmahdollisuudet muille kuin autoille</p>	<p>Latausstrategia laadittu, kyllä/ei - Sähköpyörien lataus- ja säilytysmahdollisuuksia parannettu, kyllä/ei</p>	<p>Toimijat eivät tavoita julkisia pisteitä.  Tekniset riskit sähköverkon saatavuuden tai muiden toiminnallisten rajoitteiden osalta.</p>	<p>Latausstrategia valmistelussa. - Kartoitettu kaupungin ydinkeskustan alueelta kadunvarsilataukselle sopivat paikat. - Selvitetty Lahti Energian sähköliittymän nykytilanne näillä paikoilla. - Pysäköinti- ym. ehdot valmistelussa - Kilpailutuksen valmistelua tehty  Kempowerin kanssa keskusteltu ja alustavasti sovittu pilottikohteista.  Sähköpyörien latausmahdollisuuksia ei ole toteutettu. Matkakeskukseen avattu lukittu, videovalvottu ja kulunvalvonnalla varustettu pyörätalli.  Tilakeskuksen kiinteistöjen pysäköintipaikkojen latausin-fran rakentaminen ja käyttöönotto on toteutunut pääosin aikataulun mukaan. Latausinfraa on rakennettu kohteittain vähintään lainsäädännön tasoon,.</p>
<p><b>Kehitämme vähäpäästöistä, esteetöntä ja kilpailukyistä joukkoliikennettä</b> (kymp)</p> 	<p>TAVOITE: - Matkustajamäärien ja lipputulojen kasvattaminen vähintään 10 % yli koronapandemiaa edeltävän tason. - Lippu- ja maksujärjestelmän kehittäminen. - Päästöttömien, vähäpäästöisten ja esteettömien ajoneuvojen lisääminen Lahden sisäisessä sekä seutuliikenteessä, samalla kustannuksia laskien.</p>	<p>- Kestävien kulkumuotojen osuus - Matkamäärien kehitys - Lipputulojen kehitys - Linja-autojen määrä käyttövoimittain - Matalan tai puolimatalan kaluston määrä</p>	<p>Talospaineiden vaikutukset suunnitelmalliseen kehittämiseen &gt; vaikutukset liikenteen tarjontaan ja hinnoitteluun. Seudullinen yhteinen tahtotila ja resurssit. Edellytyksenä sitoutuminen nykyistä pidempiin sopimukseen erityisesti seutuliikenteessä. Soveltuvan kaluston toimittajien määrä ja toimitusajat.</p>	<p>Markkinoinnin budjettia on kasvatettu vuoden 2024 osalta aiempaan verrattuna. Markkinoinnissa korostuu erityisesti LSL 10v juhlavuosi, joka on markkinoinnin kärki vuonna 2024.  Matkustajamäärät kasvoivat vuonna 2024 noin 6 % vuoteen 2019 verrattuna. Matkustuksen kasvu oli voimakkaimmillaan vuoden alkupuoliskolla ja laantui hieman vuoden jälkimmäisellä puoliskolla. Saman suuntainen trendi oli huomattavissa myös muilla kaupunkiseuduilla. Lipputulot on kasvanut vuodesta 2019 vuoteen 2024 6,7 % (11 380 000 -&gt; 12 150 000)  Tällä hetkellä LSL:n liikenteessä on busseja seuraavasti: 23 sähköbussia, 56 biodieselbussia ja 23 dieselbussia eli yhteensä 102 bussia. Busseista 81 on matalalattiabusseja.  Vuonna 2024 kilpailutettiin tai aloitettiin kilpailutus kolmesta kohteesta. Kesällä 2024 kilpailutettiin yhdeksän linja-auton kohde ja se liikennöidään elokuusta 2025 alkaen täysin päästöttömästi (sähkökalusto). Vuoden 2024 lopulla käynnistettiin kahden liikennöintikokonaisuuden kilpailutus. Suuempi 26 linja-auton kohde tullaan liikennöimään kesäkuusta 2026 täysin päästöttömästi (sähkö- tai vetykalusto). Pienemmässä 12 linja-auton kohteessa päästövoimaksi sallitaan biodiesel. Kilpailutus ratkeaa helmikuussa 2025. Kesäkuusta 2026 alkaen LSL:n liikenteessä on vähintään 57 päästötöntä ajoneuvoa, joka on hieman alle 60 % kaikesta liikenteestä. Lisäksi Hollolan ja Orimattilan niin sanottuja koululinjoja lukuunottamatta kalusto on kesäkuusta 2026 alkaen esteetöntä matalalattiakalustoa.  Sähkökaluston osuus laskee vuoden 2024 helmikuussa väliaikaisesti puretun liikennöintisopimuksen vuoksi. Väliaikaiseen sopimukseen ei ollut mahdollisuutta saada sähkökalustoa sopimuksen lyhyen pituuden vuoksi.</p>








# Hiilineutraali Lahti

-  Tavoitteet toteutuivat
-  Tavoitteiden toteutuivat osittain
-  Tavoitteet eivät toteutuneet

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Kestävän liikkumisen vuosi 2025, valmistelu</b> (Kymp + koha + sivi)</p> 	<p>LÄHTÖ: - Liikennesektorilla tarvitaan merkittäviä päästövähennyksiä.</p> <p>TAVOITE: - Valmistellaan ilmasto-ohjelmaan kirjattu kestävän liikkumisen vuosi laajassa yhteistyössä. - Teemavuonna toteutetaan erilaisia kokeiluja sekä viestintää asukkaille kestävän liikkumisen edistämiseksi.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Suunnitellut toimenpiteet</li><li>- Toimenpiteiden arvioitu vaikuttavuus</li></ul>	<p>Aikataulu, päätöksentek o</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Tukihankkeelle saatu 2/2024 ulkopuolista rahoitusta 150 000€ (Kestävän liikenteen pilotit Päijät-Hämeessä, KELPO),</li><li>- Projektipäällikkö aloittanut 4/2024, mikä vahvistaa ympäristökehityksen liikenneasiantuntemuksen henkilöstöresurssia 2htv.</li><li>- Tukiraha mahdollistanut Kestävän liikkumisen asiantuntijan palkkakustannusten osittaisen kattamisen</li><li>- Toteuttamissuunnitelman laadinta aloitettu laajassa yhteistyössä kaupungin sisällä.</li><li>- Ohjaus- ja suunnittelutyöryhmät koottu ja kokoontuneet molemmat keväällä.</li><li>- Yhteistyö aloitettu valittujen kumppanioppilaitosten (3kpl) kanssa liittyen kestävään koulumatkaliikkumiseen</li><li>- Sidosryhmätyö aloitettu</li> <li>- Teemavuoden valmistelua tukeva KELPO-hanke käynnistynyt. Toimenpidekohteita on tunnistettu.</li> <li>- Saatu hallitusohjelman liikunnallinen elämäntapa kehittämisavustus. Hanke aloitettu.</li><li>- Sivistyspalveluissa on osallistuttu kestävän liikkumisen vuoden valmisteluun.</li></ul>
<p><b>Vauhditamme siirtymistä kestäväan energiaan.</b> (koha+kymp)</p> 	<p>LÄHTÖ: - Ilmasto-ohjelma on päivitetty ja päästövähennyksille on kiristystarve.</p> <p>TAVOITE: Hiilineutraali Lahti 2025</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Tilakeskus: Kiinteistöjen käyttämä sähkö on hiilineutraalia vuonna 2025.</li><li>- Kaikissa hankkeissa, missä se on taloudellisesti ja teknisesti mahdollista, rakennetaan aurinkopaneelijärjestelmä.</li><li>- Energiatehokkuus, KETS-sopimuksen mukaiset säästötavoitteet.</li><li>- Laaditaan hiilineutraalin rakentamisen suunnitelma.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Päästövähennykset</li><li>- Uusiutuvan energian tuotanto</li><li>- Energiatehokkuus</li><li>- O-energiarakennusten määrä</li></ul>	<p>Sähkön hinta</p>	<p>Aurinkovoiman tuotannon selvityskohteet valmisteltiin Lahden yleiskaava 2035 –ehdotukseen, joka hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 9.12.2025 tavoiteaikataulun mukaisesti. Lahden yleiskaavan 2035 lainvoimaistumisen aikataulusta ja laajuudesta tiedetään tarkemmin alkuvuodesta 2025 valitusajan päättymisen jälkeen.</p> <p>Aurinkovoimaloiden kaavallisten edellytysten tarkempi jatkotarkastelutyö käynnistettiin vuonna 2024 yhdessä Lahti Energian kanssa. Työ ei ole edennyt tavoiteaikataulun mukaisesti, vaan on vielä käynnissä, valmistuen kevään 2025 aikana.</p> <p>Koksikatu 8 / Ren-Gas Oy:n kaava sai lainvoiman 19.3.2024. Edellytys investointipäätökselle.</p> <p>Sähkönhankinnan kilpailutus on toteutettu kahtena erillisenä kilpailutuksena kaupungin omat kohteet ja oma sähkön käyttö sekä konserniyhtiöt omana.-Kaupungin käyttämä sähkö on hiilineutraalia vuonna 2025. Kiinteistöjen lämmitysenergia on ollut jo hiilineutraalia kaukolämpökohteiden osalta. Kaikissa uudis- ja perusparannushankkeissa, missä on mahdollista rakennetaan aurinkopaneelijärjestelmä. O-energiarakennuksia ei ole.</p>

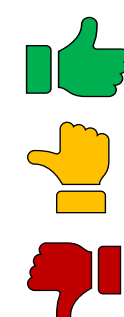
# Hiilineutraali Lahti

-  Tavoitteet toteutuivat
-  Tavoitteiden toteutuivat osittain
-  Tavoitteet eivät toteutuneet

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Kaupunki-infran suunnittelun sekä kaupunki-infran rakentamisen CO2-päästölaskennan kehittäminen.</b> (kymp)</p> 	<p>LÄHTÖ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Käytettävää infrarakentamisen ilmastovaikutusten arviointimenetelmää ei ole määritelty ja päästölaskenta ei sisälly suunnittelutoimeksiantoihin.</li> <li>- Infrarakentamisen vähähiilisyiden hankintakriteereitä ei ole käytössä.</li> </ul> <p>TAVOITE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Käytettävä infrarakentamisen ilmastovaikutusten arviointimenetelmä on määritelty.</li> <li>- Päästölaskenta sisältyy kaupunki-infran suunnitteluhankkeisiin.</li> <li>- Kaupunki-infran rakennuttamisessa käytetään vähähiilisyiden hankintakriteereitä.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrarakentamisen ilmastovaikutusten käytettävä arviointimenetelmä määritelty, kyllä/ei</li> <li>- Ilmastovaikutusten arvioinnin sisältävien kaupunki-infran suunnittelutoimeksiantojen osuus kokonaismäärästä</li> <li>- Kaupunki-infran vähähiilisyiden hankintakriteereitä sisältävien urakkahankintojen osuus kokonaismäärästä</li> </ul>	<p>Resurssit, osaaminen, suunnittelu- ja rakennuttamisvaiheen kustannusten nousu</p>	<p>Kartoitettu valtakunnallista tilannetta käytössä olevista infrarakentamisen vähähiilisyiden arviointimenetelmistä ja niiden kehitystilanteesta, jotta valittava ja käytettävä menetelmä olisi mahdollisimman yhdenmukainen.</p> <p>Kerätty tietoa muissa kaupungeissa käytössä olevista hankintakriteereistä</p> <p>SYKE:n ja Väyläviraston laatimaa Infrarakentamisen vähähiilisyiden arviointimenetelmän käytön pilotointi sisällytetty Elokuussa alkaneessa Pippo E-alueen suunnitteluun. Mittarin arvo: 1 kaupunki-infran suunnittelutoimeksianto, johon sisällytetty ilmastovaikutusten arviointia</p> <p>Kehitetty urakkaohjelmaan kirjaus vaahtolasimurskeen tuotevaiheen päästökriteeristä, joka ohjaa urakan materiaalihankintaa vähäpäästöisempään vaihtoehtoon. Varsinainen urakka, jossa tätä sovelletaan toteutuu vasta 2025. Mittarin arvo: 0 urakkahankintaa, johon sisällytetty vähähiilisyiden hankintakriteereitä</p>
<p><b>Kaavoitamme rakennushankkeita, joissa yhdistämme uudella tavalla hiilineutraaliin rakentamiseen viherrakentamisen</b> (kymp)</p> 	<p>LÄHTÖ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lahdessa ei vielä ole kaupunkisuunnittelussa ja kaavoituksessa käytössä viherkerroin-työkalua.</li> <li>- Kaavan ilmastovaikutusten arviointityökalu on valmistumassa AVA-hankkeessa, jossa Lahti mukana.</li> <li>- Lahti on myös mukana hankkeessa, jossa kehitetään alueellista viherkerrointa.</li> </ul> <p>TAVOITE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Viherkerroimen käyttöä on pilotoitu.</li> <li>- Kaavan ilmastovaikutusten arviointityökalu on hyödynnetty.</li> </ul>	<p>Viherkerroimen käyttöä on pilotoitu 1-2 asemakaavahankkeessa</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- AVA-työkalua on hyödynnetty 1-2 asemakaavahankkeessa</li> </ul>	<p>Osaaminen. Projektien aikataulut.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- AVA-työkalun käyttöönotto meneillään. Koelaskenta tehty Niemen Polttimon asemakaavaan.</li> <li>- Viher-määräystä kokeiltu Koskikatu 8:n kaavassa (lainvoimainen) ja Niemen Polttimon kaavaan tehdään viherkerrointarkastelu.</li> <li>- Huom! Viherkerroinvaatimus sis. uuteen rakennusjärjestykseen.</li> <li>- TY:n diplomityö viherarkkitehtuurin aihepiiristä valmistumassa toukokuussa.</li> <li>- Yksi asiantuntija asemakaavoituksesta osallistui kesäyliopiston viherrakenne-koulutukseen syksyllä 2024.</li> </ul>



# Hiilineutraali Lahti





Tavoitteet toteutuivat



Tavoitteiden toteutuivat osittain






Tavoitteet eivät toteutuneet

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Edistämme asukkaiden hyv inointia ja terveyttä luontolähtöises ti: Luontoaskel terveyteen –ohjelman toteutus (sivi+koha+kymp)</b></p> 	<p>TAVOITE:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Luontoaskel terveyteen –ohjelman toteutus etenee.</li><li>- Seuraava kestävyystavoite, luontopositiivinen kaupunki, laaditaan kumppanuushankkeessa.</li><li>- Lahden luontojalanjäljen laskentatieto ja toimenpiteet jalanjäljen pienentämiseksi. Luontopositiivisen elämän vahvistaminen.</li><li>- Verkostojen kanssa yhteistyön tiivistäminen.</li></ul>	<p>Yhteisten toimenpiteiden/projektien määrä</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Tavoite asetettu, kyllä/ei</li><li>- Lahtelaisten käsitys luontopositiivisesta elämästä ja siihen liittyvistä toimista</li></ul>	<p>Sidosryhmätyötä on vaikea ennakoida. Rahoituksen puute estää toimenpiteitä.</p>	<p>Yhteiset projektit Luontoaskel terveyteen –teemalla 3 kpl/Maistuva ilmatoruoka – hanke on toteutettu, One Health 4 Cities on käynnissä ja OneHealthGov – hankehakemus on tehty ja rahoituspäätös saatu. Luontojalanjäljen laskenta tehty. Luontotavoite on määritelty: Luontopositiivinen Lahti 2030. Lahtelaisten käsitystä luontopositiivisuudesta ei ole selvitetty. Luontoaskel terveyteen –ohjelman toteutus raportoidaan säännöllisesti ohjelman ohjausryhmälle. Luontoaskel terveyteen –ohjelman päivittytyö tehtiin loppuvuodesta. Päivitetyt ohjelman vahvistaminen tapahtuu vuoden 2025 ensimmäisessä ohjausryhmässä.</p> <p>Kaupunkipuulinjaus on hyväksytty (KYLA). Viheralueohjelma on hyväksytty (KYLA).</p> <p>Päiväkotien pihakonsepti valmisteltu Tilakeskuksen kanssa.</p> <p>Museotoiminnan hiilijalanjäljen laskeminen LAB-yhteistyössä.</p>
<p><b>Parannamme tapahtumien hiilineutraaliusedellytyksiä.</b></p> <p>(koha+sivi+kymp)</p> 	<p>TAVOITE:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kehitetään tapahtumiin saapumista kestäväillä kulkumuodoilla: Aktiivinen yhteistyö LSL ja sivistyksen yksiköiden kanssa.</li><li>- Parannetaan tapahtumien vastuullisuutta kehittämällä neuvontaa ja ohjausta sekä tapahtumien jätehuoltoa.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Tapahtumien hiilijalanjälkilaskuri käytössä niissä tapahtumissa, jotka saavat kaupungilta avustusta, kyllä/ei</li></ul>	<p>Monta eri tahoa toteutuksessa</p>	<p>LSL:n osalta tapahtumalipun käytön edistämiseen ei ollut resurssi vuoden 2024 aikana. LSL osalta tavoite ei siis toteutunut.</p> <p>Hiilijalanjälkilaskuria hiotaan edelleen yhteistyössä tapahtumien ja ympäristökehityksen kanssa. Valtion suunnalta on saatu vihjeitä, että tapahtumiin liittyen joku muu malli olisi toimivampi kuin hiilijalanjälkilaskuri, mutta siitä ei ole tullut vahvistuksia. Tapahtumien kumppanuuteen tullaan sitomaan ympäristövaikuttavuutta, mutta hiilineutraalius on vielä liian abstraktilla tasolla. Tapahtumien ympäristöopas päivitettiin ja käännettiin myös englanniksi. Jätehuollon parantamisen mahdollisuuksista käytiin keskusteluja, uudet lajittelumääräykset huomioitu.</p> <p>Orkesterin ja LSL:n yhteistyötä pyritään pilotoimaan kaudella 2024-2025 joidenkin konserttien yhteydessä.</p> <p>Päiväkotij- ja perhepäivähoitoryhmät hyödynsivät LSL:n lippuetua käydessään Lahden Lasten Talvikarnevaalien tapahtumissa. Jatketaan yhteistyötä vuoden 2025 festivaalia suunniteltaessa.</p> <p>Hiilineutraalit liikuntapaikat (jalkapallokenttien lämmitys)</p>






# Hiilineutraali Lahti





-  Tavoitteet toteutuivat
-  Tavoitteiden toteutuivat osittain
-  Tavoitteet eivät toteutuneet

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Luomme maa-ainesten kiertotalouden toimintamallin periaatteet ja valmistelemme maa-ainesten kiertotaloustoiminnan palvelukokonaisuuden hankinnan.</b> (kymp)</p> 	<p>LÄHTÖ: - Yhteisiä toimintamallin periaatteita ei ole.</p> <p>TAVOITE: - Toimintamallin tavoitteet ja periaate määritelty. Maa-ainesten kiertotaloustoiminnan palveluihin kilpailutettu osaava puitesopimuskumppani.</p>	<p>Toimintamallin tavoitteet ja periaatteet dokumentoitu, kyllä/ei</p> <p>- Maa-ainesten kiertotaloustoiminnan palvelukokonaisuus käytettävissä, kyllä/ei</p>	<p>Löytyykö yhteinen tahtotila ja sitoutuminen uuteen toimintamalliin</p> <p>Toimintamallin käyttöönoton kustannusvaikutukset</p>	<p>Kerätty tietoa muissa kaupungeissa käytössä olevista maa-ainesten kiertotalouden toimintamalleista ja siihen liittyvistä palvelukokonaisuuksista ja pidetty muiden kaupunkien Massakoordinaattoreiden/kiertotalousasiantuntijoiden kesken palaveri massatietokantojen tilanteesta.</p> <p>Pyydetty tarjous ja esittely massatietopankista ja kahden vuoden pilotista. Hinta kallis, hankintaa ei toteutettu.</p> <p>Toimintamallia ei ole luotu, eikä palvelukokonaisuuden hankintaa toteutettu. Ei edellytyksiä ilman massatietopankkia.</p> <p>UUMA 5-ohjelman puitteissa päätetty kehittää massadatan virtaamisen vakiointia ja massatiedon yhdenmukaistamista. Yhteiskehitystyö aloitettu ja osallistumme siihen.</p>

# KYMP

## Osaava Lahti




-  Tavoitteet toteutuivat
-  Tavoitteiden toteutuivat osittain
-  Tavoitteet eivät toteutuneet


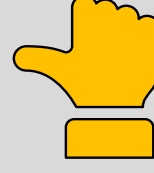
	Lahden korkeakoulukampuksen ja opiskelija-asuntojen tulevaisuuden suunnitelmien laatiminen (sijainti, investoinnit, palvelut jne.).
	Houkuttelemme uusia yrityksiä, turvaamme nykyisten yritysten laajennusmahdollisuudet ja systematisoimme kaupungin yritysysteistyötä.
	Kasvatamme ja varmistamme monipuolisen asuin- ja yritystonttitarjonnan riittävyyden pitkällä aikajänteellä.
	Pippon alueen III-vaiheen käynnistäminen.

### Tukee strategian tavoitteita:

- Yritysten ja työpaikkojen määrä kasvaa
- Yrittäjien arvio elinkeinopolitiikasta paranee
- Yritysten investoinnit lisääntyvät Lahden alueella
- Lahdessa on korkeakouluopiskelijoita 8500 hlöä v. 2026 ja 10 000 hlöä v.2030
- Lahden koulutustaso nousee
- Työllisyys kehittyi positiivisesti
- Osaavan työvoiman saatavuus parantuu




# Osaava Lahti



-  Tavoitteet toteutuivat
-  Tavoitteiden toteutuivat osittain
-  Tavoitteet eivät toteutuneet

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Houkuttelemme uusia yrityksiä, turvaamme nykyisten yritysten laajennusmahdollisuudet ja systematisoimme kaupungin yritysyritystyötä.</b> (Kymp + Koha)</p> 	<p>TAVOITE:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kehitetään yritysmarkkinointia.</li><li>- Kartoitamme kasvuyritykset, joiden kanssa kasvusopimus on realistista laatia.</li><li>- Yhteistyö / kasvusopimusten laadinta avainyritysten kanssa. Yhteistyön kehittäminen LADEC:n kanssa.</li><li>- Tavoitteena myös kehittää kasvusopimukseen kirjattua yhteistyömallia, jonka avulla kaupunki pyrkii auttamaan yrityksiä niiden merkittävissä osaajatarpeissa</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Markkinointiaineisto päivitetty</li><li>- Kasvusopimuskumppaneiden kartoitus tehty</li><li>- Kasvusopimusten lukumäärä</li><li>- Yritysyritystyölle laadittu vuosisuunnitelma</li><li>- Yhteistyömalli luotu ja toiminnassa</li></ul>	<p>Toteuma ei täysin omissa käsissä.</p> <p>Yritysyritystyön kehittämiseksi on vuonna 2023 pyritty saamaan hankerahoitusta eri kanavista, mutta tässä ei ole onnistuttu, koska kyseessä ensisijaisesti kaupungin oman sisäisen toiminnan kehittäminen. Kaupungin omat elinkeinopalveluiden resurssit erittäin niukat (1hvt) ja toiminnan kehittämiseksi olisi painetta rekrytoida vuorovaikutussuunnittelija/ kumppanuuskoordinaattori, jotta kaupungin yritysyritystyötä saadaan vahvistettua ja kasvusopimuksissa sovittua käytännön yritysyritystyötä on mahdollisuus toteuttaa hyvin.</p> <p>Hanke edellyttää Ladecin resurssointia, jota ilman hanke ei etene.</p>	<p>LADECin ilmettä www-sivuilla yhtenäistetty kohti Lahden brändiä.</p> <p>Kasvusopimuskumppaneiden kartoitus käynnistetty ja kriteeristöä rakennetaan yhdessä Kaupunkiympäristön palvelualueen kanssa. Kasvusopimuksia on voimassa 2 kappaletta ja yhden toimialakohtaisen kasvusopimuksen valmistelu on käynnissä.</p> <p>Yritysyritystyösuunnitelma vuodelle 2024 käsiteltiin ETJ:ssä joulukuussa 2023 ja suunnitelma toteutui pienin muutoksin.</p> <p>Yhteistyötä nykyisten kasvusopimuskumppaneiden kanssa edistetty neuvotteluin ja toimenpitein.</p>
<p><b>Kasvatamme ja varmistamme monipuolisen asuin- ja yritysyritystyön riittävyden pitkällä aikajänteellä</b> (Kymp)</p> 	<p>TAVOITE:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Yritystonttitarjonnan (myös suuryritykset) kasvattaminen ja monipuolistaminen.</li><li>- Laaditaan vuonna 2023 laadittua elinkeinoelämän alueselvitystä hyväksi käyttäen tonttitarjonnan toteutusohjelma konkretisoimaan yleiskaavan ja Asunto- ja maapoliittisia linjauksia sekä tavoitteita. Ohjelma sisältää mm. alueiden hankinta-, kaavoitus- ja toteutusaikataulutuksen.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Tonttitarjonnan toteutusohjelman (Latu) I-versio valmis vuoden 2024 aikana, kyllä/ei - Itäisen Lahden yritysalueen yleissuunnitelmatasoinen tarkastelu on laadittu ja johtopäätökset etenemisestä on tehty, kyllä/ei - Pippon laajennusalueen asemakaava on lainvoimainen ja alueen esi- ja katurakentamisen suunnittelu on käynnissä, kyllä/ei</li></ul>	<p>Rekrytoinnin onnistuminen. Riittävien resurssien varaaminen hankkeen valmisteluun asiantuntijoilta.</p>	<p>Henkilö valittu vetämään hanketta. Jäi välittömästi valinnan jälkeen vanhempainvapaalle. Tämä hidasti hanketta.</p> <p>Lahden suunta -työn 2021-2025 osana laadittiin Yleiskaavan toteutusohjelma, jossa aikataulutettiin yleiskaavan rakentamattomien alueiden suunnittelua neljään koriin vuosille 2026-2035. Työ valmistuu helmikuussa 2025 ja sitä hyödynnetään tarkemman maankäytön toteutusohjelman laatimisessa.</p> <p>Nastola-Uusikylä radanvarren alue: Selvitystyön käynnistymisestä ilmoitettiin Kaavoituskatsauksessa 2024 (Lahtinen). Selvityksen laatiminen eteni vuoden 2024 aikana projektisuunnitelman mukaisesti. Työ valmistuu tammikuussa 2025.</p>






# Osaava Lahti

-  Tavoitteet toteutuivat
-  Tavoitteiden toteutuivat osittain
-  Tavoitteet eivät toteutuneet

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Pippon alueen III-vaiheen käynnistäminen (Kymp)</b></p> 	<p>TAVOITE: Alueen III-vaihe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Asemakaavan laadinta vähintään ehdotusvaiheeseen.</li> <li>- Esirakentamissuunnitelman laadinta kilpailutusvalmiuteen kustannusarvioineen.</li> <li>- Syntyvien maamassojen optimointi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Asemakaava ehdotusvaiheeseen, kyllä/ei</li> <li>- Esirakentamisen urakkaohjelma tehty ja suunnitelma kilpailutusvalmis, kyllä/ei</li> </ul>	<p>Mahdolliset kaava- ja konsulttien kilpailutusvaiheen valitukset. Taloudellisten resurssien riittävyys. Henkilöresurssien riittävyys.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pippon II-vaiheen asemakaavan muutos on edennyt ehdotusvaiheeseen.</li> <li>- Pippon III-vaiheen asemakaavan luonnosvaiheen kuuleminen pidetty. Pippon III-vaiheen tasaus- ja hulevesisuunnitelman laadinta käynnistetty. Laatiminen osoittautui oletettua haasteellisemmaksi suurista korkeuseroista johtuen.</li> <li>- Esittely päättäjille ja jatkosta sopiminen kevään 2025 aikana.</li> </ul>
<p><b>Lahden korkeakoulukampuksen ja opiskelija-asuntojen tulevaisuuden suunnitelmien laatiminen (sijainti, investoinnit, palvelut jne.) (Koha + kymp)</b></p> 	<p>LÄHTÖ: - Lahden korkeakoulukampus sijaitsee Niemessä ja opiskelija-asumista on eri puolilla kaupunkia. Opiskelijamäärät ovat vahvassa kasvussa.</p> <p>TAVOITE: - On tarpeen selvittää sidosryhmäyhteistyössä, miten kampusratkaisut toteutetaan tulevaisuudessa ja miten kasvavan opiskelijamäärän asuntotarpeita palvellaan.</p>	<p>Kampussuunnitelma laadittu, kyllä/ei</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opiskelija-asuntosuunnitelma laadittu, kyllä/ei</li> </ul>	<p>Kampussuunnitelmiin ja asumiseen liittyen on olemassa monenlaisia toiveita ja näkökulmia. Näiden yhteensovittaminen on haastava tehtävä ja vaatii työtä ja mm. konserniyhtiöiden ja korkeakoulujen sitoutumista. Kehittämistyötä ja mahdollisia investointeja haastaa myös kaupungin talous ja niukat resurssit.</p>	<p>Vuonna 2024 on tehty selvitystöitä liittyen kampuksen tulevaisuusratkaisuihin yhteistyössä kaupunkiympäristön ja elinvoiman palvelualueiden sekä korkeakoulujen kesken. Kaupunkiympäristö vetoisesti käynnistettiin myös opiskelija-asumisen strategiatyöskentely, jossa on ollut mukana monia eri toimijoita.</p> <p>Strategiaa on työstetty pienryhmissä mutta ei ole edennyt aikataulussaan. Saadaan valmiiksi kevään 2025 aikana.</p> <p>Paavolan päiväkodin asemakaavan muutoksen yhteydessä tutkitaan mahdollisuutta opiskelija-asumiselle viereiselle tontille Saimaankatu 23:een. Asemakaava valmistuu 2025.</p>

# KYMP

## Elävä Lahti

-  Tavoitteet toteutuivat
-  Tavoitteiden toteutuivat osittain
-  Tavoitteet eivät toteutuneet

	Edistämme monitoimiareenan toteutusta
	Vauhditamme hotelli-investointeja
	Kehitämme keskustaa

### Tukee strategian tavoitteita:

- Vierailijoiden lkm. Lahdessa palaa vuoden 2019 tasolle ja kasvaa sen jälkeen vuosittain 1,5%
- Keskustan viihtyisyys kasvaa
- Matalan kynnyksen liikunta- ja kulttuurimahdollisuuksien saavutettavuus paranee
- Aktiivisesti osallistuvien asukkaiden määrä ja osallistumismahdollisuudet lisääntyvät








 Tavoitteet toteutuivat

 Tavoitteiden toteutuivat osittain

 Tavoitteet eivät toteutuneet




TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Kehitämme keskustaa</b> (Kymp)</p> 	<p>TAVOITE:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Keskustavision hyväksyminen.</li><li>- keskustavision toimenpideohjelman laadinta.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Keskustavision hyväksyty poliittisesti, kyllä/ei</li><li>- Keskustavision toimenpideohjelma valmis, kyllä/ei</li></ul>	<p>Päätöksenteko Toteutusohjelman taloudellinen riski. Toimintaympäristön muutos.</p>	<p>Keskustavision 2040 valmistunut ja hyväksytty yksimielisesti kaikissa poliittisissa päätöksentekokoelimityksissä</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kaupunkiympäristölautakunnassa 20.4.</li><li>- Kaupunginhallituksessa 13.5.</li><li>- Kaupunginvaltuustossa 20.5.</li></ul> <p>Vision toimenpideohjelma on valmistelussa Keskustavision liittyviä kokeiluja käynnissä kesän 2024 aikana n. 5 kpl</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Hämeenkadun Kesäkatu - viihtyisyys, uudet toimintamallit, yritysyhteistyö</li><li>- Lahen Lava - elävyys, asukkaiden ja yhteisöjen aktivointi</li><li>- Luontokohteita tuotu keskustaan 3 kpl - viihtyisyys, luontoyhteys, pölyttäjät</li><li>- Suojatiekokeilu Aleksanterinkaulla - sujuvat kävelyreitit</li></ul>





-  **Tavoitteet toteutuivat**
-  **Tavoitteiden toteutuivat osittain**
-  **Tavoitteet eivät toteutuneet**

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Edistämme monitoimiareenan toteutusta (Kymp)</b></p> 	<p>TAVOITE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kartoitetaan paikka uudelle monitoimiareenalle yhteistyössä toimijoiden kanssa.</li> <li>- Edistetään hankkeen kaavoittamista ja kaupungin osuuden toteuttamista (uimahalli) ilman kaupungin suoria investointeja.</li> <li>- Käynnistetään investorikartoitus yhdessä toimijoiden kanssa. Yhteistyössä LADEC.</li> </ul>	<p>Areenan paikan lukitseminen, kyllä/ei</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kaavaselvitykset käynnistetty, kyllä/ei</li> </ul>	<p>Yhteisen näkemyksen löytäminen hankkeelle ja sen sijainnille mahdollisten yhteistyökumppaneiden kanssa. Ulkopuolisen investorin löytäminen. Toimintaympäristön muutos</p> <p>Taloudellinen riski</p> <p>Riski, ettei hanke toteudu aiotulla tavalla lainkaan, vaan ratkaisu areenatarpeeseen löytyy muulla keinolla.</p>	<p>Areenan vaihtoehtokartoitus ja mahdutustarkastelu laadittu. Konsultti hankkeen toteutusedellytysten laadinta varten selvityksessä.</p> <p>Radanvarren kehitysvision laatiminen on asemakaavoituksen työohjelmassa 2024. Kaava ja sen edellyttämät selvitykset käynnistetään vasta kokonaiskuvan kirkastuttua.</p> <p>Asia liittyy laajempaan kokonaisuuteen ja saattaa ratketa muutenkin kuin uuden areenan asemakaavoituksen kautta. Parhailaan ollaan tutkimassa Urheilukeskuksen toiminnallisia mahdollisuuksia laajemminkin. Meneillään on monitoimiareenahankkeen ja jäähallin perusparannushankkeen vertailut.</p>
<p><b>Vauhditamme hotelli-investointeja (Kymp)</b></p> 	<p>LÄHTÖ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lahdesta puuttuu hotellikapasiteettia erityisesti keskilaadukkaan ja korkean palvelutason hotelleista.</li> </ul> <p>TAVOITE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Käynnistetään vuoden 2023 aikana laaditun hotelliselvityksen pohjalta vetovoimaisimman sijainnin kartoitus ja tutkitaan kaavalliset edellytykset hotellin toteuttamiselle kyseiselle sijainnille.</li> <li>- Käynnistetään operaattori ja investorikartoitus. Yhteistyössä LADEC.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hotellin toteuttamisen kaavallisten ja rakenteellisten reunaehtojen selvitys kyseiselle sijainnille laadittu, kyllä/ei</li> <li>- Operaattori- ja investorikartoitus laadittu, kyllä/ei</li> </ul>	<p>Yleinen mielipide</p> <p>Valitukset, päätöksenteko.</p> <p>Operaattorin ja investorin löytäminen</p> <p>Majoitusmarkkinan/toimintaympäristön muutos (airbnb)</p> <p>Taloudellinen riski</p>	<p>Hotelliasemakaava vuoden 2024 kaavoitusohjelmassa, tullut vireille kaavoituskatsauksen myötä 6.3.2024.. Keskustelu hankkeen toteutusmahdollisuuksista alkanut. Kaavan laatiminen ja asukasvuorovaikutus alkaa keskustavisiopäätöksen jälkeen.</p> <p>Hotellikapasiteetin kasvattaminen saattaa ratketa muullakin tavalla kuin tämän asemakaavan kautta. Työ on edelleen kaavoituksen työohjelmassa 2025 otsikolla Alatorin kehittäminen ja se on osa Keskustavision kärkihanketta 2025 Kauppatorin kehittäminen.</p>

# KYMP

# Hyvinvoiva Lahti

-  Tavoitteet toteutuivat
-  Tavoitteiden toteutuivat osittain
-  Tavoitteet eivät toteutuneet

	Liikunnallisen elämäntavan edistäminen
	Dialogitaitojen laajentaminen kuntalaisille
	Kunnossapitokalusto Lahden karttapalveluun
	Katu- ja kaupunkivihreän laajempi huomioiminen suunnittelussa ja infran rakentamisessa

## Tukee strategian tavoitteita:

- Lahtelaiset ovat terveempiä ja liikkuvat enemmän
- Lähiluonnon virkistyskäyttömahdollisuudet kasvavat
- Matalan kynnyksen liikunta- ja kulttuurimahdollisuuksien saavutettavuus paranee
- Lasten ja nuorten terveelliset elintavat, turvallisuuden ja osallisuuden kokemukset sekä koettu hyvinvointi paranevat
- Päihteidenkäyttö vähenee



# Hyvinvoiva Lahti



Tavoitteet toteutuivat



Tavoitteiden toteutuivat osittain



Tavoitteet eivät toteutuneet

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Liikunnallisen elämäntavan edistäminen</b> (Koha + kymp + sivi)</p> 	<p><b>LÄHTÖ:</b> - Lahdessa on erinomaiset mahdollisuudet liikkua ja harrastaa monipuolisesti.</p> <p><b>TAVOITE:</b> - Edistetään konkreettisin askelin liikunnallista elämäntapaa lapsista ikäihmisiin. Arkiliikunta lisääntyy. Suomen hallituksen Suomi liikkeelle ohjelmasta haetaan vauhtia varhaiskasvatuksen, perusopetuksen ja lukiokoulutuksen liikuntakasvatusohjelmiin.</p>	<p>Kouluterveyskysely - Liikkumisohjelma valmiina, kyllä/ei -Terveysliikuntasuosituksen mukaan liian vähän liikkuvien osuus, % - Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus, %</p>	<p>Suurin riski on ihmisten asenne. Motivaation synnyttäminen liikunnallisen elämäntapaan on suuri haaste.</p>	<p><b>KYMP:</b> Toimenpidettä edistää KELPO-hanke sekä SUMP. SUMP hyväksytty 9.12.2024 kaupunginvaltuustossa. Sisältää myös priorisoinnin joka ohjaa toimenpidekokonaisuuksien painotuksia valtuustokausittain. KELPON toimenpiteet koulu- ja opiskelumatkojen osalta etenevät. Kyselyt ja olosuhdekartoitukset tehty syys-lokakuussa 2024. Kyselyissä kartoitettiin mm. kulkutapaa koulumatkalla. Kevään 2025 aikana koulukohtaiset pilotit. Liikkumisohjelmat valmistunee syysyksi 2025.</p> <p><b>KOHA:</b> - Kestävän liikkumisen vuoden tukihankkeelle saatu 2/2024 ulkopuolista rahoitusta 150 000€ (Kestävän liikenteen pilotit Päijät-Hämeessä, KELPO), - KELPO-hankkeen projektipäällikkö aloittanut 4/2024, mikä vahvistaa ympäristökehityksen liikenneasiantuntemuksen henkilöstöresurssia 2htv. - KELPO-hankkeessa yhteistyö aloitettu valittujen kumppanioppilaitosten (3kpl) kanssa liittyen kestäväan koulumatkaliikkkumiseen - Kaupunkimission rahoittamassa Sycla-hankkeessa edistetty työmatkapyöräilyä- ja kävelyä: kuudessa case organisaatiossa on tunnistettu ja pilotoitu toimia, joilla työnantajat voivat edistää työntekijöiden kävelyä ja pyöräilyä. Vuonna 2025 toimia päästään skaalaamaan muihin organisaatioihin. - Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus on 41 % (tavoite &gt;50% 2030 mennessä)</p> <p><b>SIVI:</b> Tarjottu mahdollisuuksia eri-ikäisten liikuntaan. Taloyhtiöliikunta ja lapsi-aikuinen liikuntakurssit aloitettu Wellamo-opistossa. Liikuntapaikkasuunnitelma on valmis. Liikunnallisen elämäntavan rahoitusta haettiin opetus- ja kulttuuriministeriöstä. Liikuntapalvelut ja perusopetus saivat rahoituksen Lahden move-polun kehittämishankkeelle, jonka tavoitteena on kehittää malli move-testitulosten hyödyntämiseksi ja vähän liikkuvien lasten ja heidän perheiden tueksi.</p>

# Hyvinvoiva Lahti




Tavoitteet toteutuivat



Tavoitteiden toteutuivat osittain



Tavoitteet eivät toteutuneet

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Dialogitaitojen laajentaminen kuntalaisille</b> (Koha, kymp, sivi)</p> 	<p>TAVOITE: - Kaupungin dialogiosaamisen (esim. erätauko, skidialogi) laajentaminen kuntalaisille eri kohderyhmille. - Osallisuuden kokemus kasvaa, ”tulen kuulluksi &amp; tulen nähdyksi” - Rakentava keskustelu lisääntyy - Ihmiset tietävät milloin on oikea hetki vaikuttaa ja päätöksenteon prosessi aukeaa ymmärrettävästi.</p>	<p>Koulutuksiin/webinaareihin osallistuneet - Ohjevideoiden katsomiskerrat - Dialogeihin osallistuneiden lkm.</p>	<p>Haasteena saada kuntalaiset osallistumaan. Päätöksenteon prosessit ovat vieraita. Ei tiedetä milloin on oikea hetki vaikuttaa.</p>	<p>Hyvin sanottu –festivaali toteutui suunnitellusti. Keskusteluaiheita ja niitä tuottavia tahoja ilmoittautui riittävästi. Tapahtuman lanseeraustilaisuus toteutui suunnitellusti. Samaan tilaisuuteen yhdistettiin myös muita keskusteluja, osun toiveiden mukaisesti. Tapahtuman julkisten keskustelujen yleisömäärä jäi odotettua pienemmäksi, mutta sisällön puolesta tapahtuma täytti kaikki odotukset.</p> <p>Erätauko-menetelmää käytettiin muun muassa Ranta-Kartanon asuntosäätiön asukkaiden kuulemisessa, jossa oli tarpeellista sovitella ristiriitoja. Sovellamme dialogitaitoja kaikissa asukastilaisuuksissa. Kympin päivitettyä osallisuusmallia esitelty organisaation sisällä.</p> <p>Järjestelmällinen palautteen kerääminen vertailukelpoisilla mittareilla on pysyvä toimintatapa. vuoden -24 suositteluindeksin nps-arvo tilaisuuksille on 66, eli erinomainen. "Päysin halutessani esittämään ajatukseni ja mielipiteeni" 4,4 asteikolla 1-5.</p> <p>Syksyllä otettiin käyttöön uusi osallisuusalusta Omalahdi, mikä mahdollistaa keskustelun ja vuorovaikutuksen. Kieliversiot lisäävät saavutettavuutta. Digitaalisen alustan toivotaan houkuttelevan vaikeasti tavoitettavia ryhmiä, kuten nuoret ja maahanmuuttajat.</p> <p>Keskustavisiio2024 työssä onnistuttiin asettamaan yhdessä tavoitteet, lisäten ymmärrystä eri näkökulmista. Vanhan raviradan ja skeittiparkin ideoimisessa tehtiin kaupunkisuunnittelun osallistavia menetelmiä tutuksi uusille yleisöille.</p> <p>Kirjasto järjesti kuntalaisille vuonna 2024 kolme erätaukokeskustelua, joihin osallistui 27 henkilöä ja henkilöstölle yhden. Lisäksi kirjastoverkkopäätöksen pohjaksi järjestettiin kolme asukasiltaa erätaukokonseptia hyödyntäen.</p> <p>Perusopetuksessa toteutettiin opetushenkilöstön ja hallinnon henkilöstön Erätauko- ja Skidialogi-fasilitaattorikoulutus (osallistujia yht 44 hlöä)</p> <p>Perusopetuksessa järjestettiin neljä alueellista Skidialogia, joihin osallistui oppilaita kaikilta kouluilta. Mukana dialogeissa oli lasten ja nuorten (60) parissa toimivia aikuisia (21).</p> <p>Keväällä 2024 kaikilla peruskouluilla käytiin Puhelimet pois koulusta -valtuustoaloitteeseen ja sen toimenpiteisiin liittyvät järjestyssääntödialogit, joihin osallistui oppilaita, koulun henkilöstöä ja huoltajia (vanhempainyhdistykset).</p> <p>Perusopetuksen opetushenkilöstö (n. 900 henkeä) on osallistunut helmikuussa ja elokuussa</p>



# Hyvinvoiva Lahti





Tavoitteet toteutuivat



Tavoitteiden toteutuivat osittain










Tavoitteet eivät toteutuneet

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<b>Kunnossapitokalusto Lahden karttapalveluun (kymp)</b> 	TAVOITE: - Karttapalvelussa on katujen kunnossapitoluokat. - Karttapalvelussa on katujen kunnossapitoluokkien lisäksi kunnossapitokalusto (pienellä viiveellä) omalla tasollaan (mm. lumenpoisto, liukkaudentorjunta, hiekanpoisto, nurmenleikkaus).	Koneseurantatieto on saatu nostettua Lahden karttapalveluun 31.12.2024 mennessä, kyllä/ei	Koneseurantatieto perustuu puhelimen gps-tarkkuuteen. Tieto ei tule olemaan kaikissa tilanteissa tarkkaa eikä tiedosta voi toistaiseksi tarkasti sanoa, auraako kalusto kevytväylää vai ajorataa. Kartalla näkyvän työläji määräytyy sen mukaan, mikä työläji koneen kuljettajalla on puhelinaplikaatiossa päällä.	Talvikunnossapitokaluston (lumen- ja sohjonpoisto & liukkaudentorjunta) liikkuminen on kuvattu Lahden karttapalvelussa värikoodatuin viivoin.  Kaluston liikkeet julkaistiin karttapalvelussa marraskuussa 2024.  Hiekanpoistoon liittyvä koneseurantadata sekä toisaalta nurmenleikkaukseenliittyvä data saadaan karttapalveluun keväällä/kesällä 2025, kun ko. työvaiheita seuravan kerran toteutetaan.
<b>Katu- ja kaupunkivihreän laajempi huomioiminen suunnittelussa ja infran rakentamisessa (kymp)</b> 	TAVOITE: - Tavoitteena on nostaa katuvihreän huomioonottamisen tasoa suunnittelussa viheralueohjelman sekä katupuulinjauksen ja muiden ohjelmien linjausten mukaisesti.	Linjausten suositusten mukaisten suunnitelmien valmistuminen, kyllä/ei	Kustannusvaikutuksista ja tilantarpeesta syntyvä keskustelu, esimerkiksi autoliikenteen tilan väheneminen	Viheralueohjelma on valmistunut ja hyväksytty, valtuuston päätös 9.12.2024.  Kaupunkipuulinjaus on valmistunut ja hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa 13.11.2024.

**KYMP**

# Houkutteleva työyhteisö Lahti

-  Tavoitteet toteutuivat
-  Tavoitteiden toteutuivat osittain
-  Tavoitteet eivät toteutuneet

	Kirkastamme kaupungin arvot
	Vahvistamme yhteisöllisyyttä läpileikkaavalla ja laadukkaalla vuorovaikutuksella
	Työhyvinvointia edistävät hyvät käytännöt ovat käytössä kaikissa yksiköissä
	Valmentavan johtamisen työkalut ovat laajassa käytössä esihenkilöillä

## Tukee strategian tavoitteita:

- Lahden maine hyvänä työnantajana vahvistuu
- Kaupungin henkilöstön työhyvinvointi parantuu

# Houkutteleva työyhteisö Lahti

 Tavoitteet toteutuivat

 Tavoitteiden toteutuivat osittain

 Tavoitteet eivät toteutuneet

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Kirkastamme kaupungin arvot</b> (Koha + kymp + sivi)</p> 	<p>LÄHTÖ: - Arvoja ei ole käsitelty organisaatiotasolla vuosiin. Henkilöstössä on ehtinyt tapahtua paljon muutoksia. TAVOITE: - Kirkastaa kaupungin arvot uuden kaupunginjohtajan johdolla yhdessä henkilöstön kanssa. - Vahvistaa työkuultuuriin perustaa ja yhdistää työyhteisöjä.</p>	<p>Arvojen käsittelyyn osallistuvien määrä - Prosessi toteutettu, kyllä/ei</p>	<p>Riittävä määrä henkilöstöä ei osallistu arvotyöskentelyyn. Avainhenkilöiden poistuminen.</p>	<p>Arvotyöskentelyä varten laadittiin ja jaettiin ohjeet koko kaupunkiorganisaatiolle. Kuvasimme myös videon kaupunginjohtajan kanssa kannustukseksi työyhteisöille. Arvokeskustelua käyty johdon seminaarissa 30.1.</p> <p>Perusopetuksen hallinto ja rehtorit käyneet arvokeskustelun. Opetushenkilöstön arvokeskustelut toteutettiin elokuun 2024 loppuun mennessä.</p> <p>Teatterissa on käyty arvokeskustelu ja valmisteltu strategisia tavoitteita sen pohjalta. Kaikissa sivistyksen palveluyksiköiden johtoryhmissä käytiin arvokeskustelu.</p> <p>Arvojen käsittelyyn osallistui yli 500 työntekijää. Arvoprosessin päätöstilaisuus järjestettiin kaupungintalolla loppuvuodesta 2024 pääpuhuja Esa Saarinen.</p> <p>Prosessiin saatiin todella laaja joukko yksiköitä ja työntekijöitä mukaan ja lopputuotoksena on luonnos arvojen sanoituksiksi.</p>
<p><b>Vahvistamme yhteisöllisyyttä läpileikkaavalla ja laadukkaalla vuorovaikutuksella</b> (Koha + kymp + sivi)</p> 	<p>TAVOITE: - Tukea toimivan vuorovaikutusilmapiirin syntyä, jonka lopputuloksena on uskaltava, kehitys- ja kokeilumyönteinen työyhteisö. - Tavoitteena uudistaa kokouskäytänteitä ja tarjota kattavasti koulutusta tehokkain sekä vuorovaikutuksellisiin kokouksiin (myös hybridi). - Tavoitteena myös vahvistaa dialogista työtettä, jossa kaikilla on mahdollisuus tulla kuulluksi, nähdyksi ja kohdatuksi.</p>	<p>TYHY-kysely: - Tieto kulkee hyvin työyhteisössämme, kehitämme yhdessä uusia toimintatapoja</p>	<p>- Koulutuksiin ei osallistu riittävästi henkilöstöä ja kehittämisote jää vajaaksi.</p>	<p>Tieto kulkee hyvin työyhteisössämme 2/24 3,39 Kehitämme yhdessä uusia toimintatapoja 2/24 3,69</p> <p>Kevään 2024 aikana havaintoja on kerätty liikuntapalveluiden perusopetuksen hallinnon, asemakaavatiimin ja kehityspalveluiden kokouksista.</p> <p>Syksyn ja loppuvuoden aikana toteutettiin 2x3 moduulin koulutussarja, joihin osallistui yhteensä yli 35 henkilöä. Lisäksi on sovittu, että kaikki rehtorit koulutetaan kevään 2025 aikana. Koulutukset ovat olleet menestys ja NPS indeksi on ollut yli 80.</p> <p>Asemakaavayksikkö on ottanut käyttöön yhteistoiminnalliset kokouskäytännöt. Toiminnan kehittämistä ja laadun parantamista tehdään yhteistoiminnallisesti tiimeissä.</p> <p>Valmentavan johtamisen koulutukset käynnistetty koko kaupunkisuunnittelun vastuualueen tasolla.</p> <p>Sivistyksen johto suhtautuu vuorovaikutuskoulutukseen kannustavasti. Perusopetuksessa opetushenkilöstöä ja hallinnon henkilöstöä on osallistunut dialogikoulutuksiin.</p>



# Houkutteleva työyhteisö Lahti





Tavoitteet toteutuivat



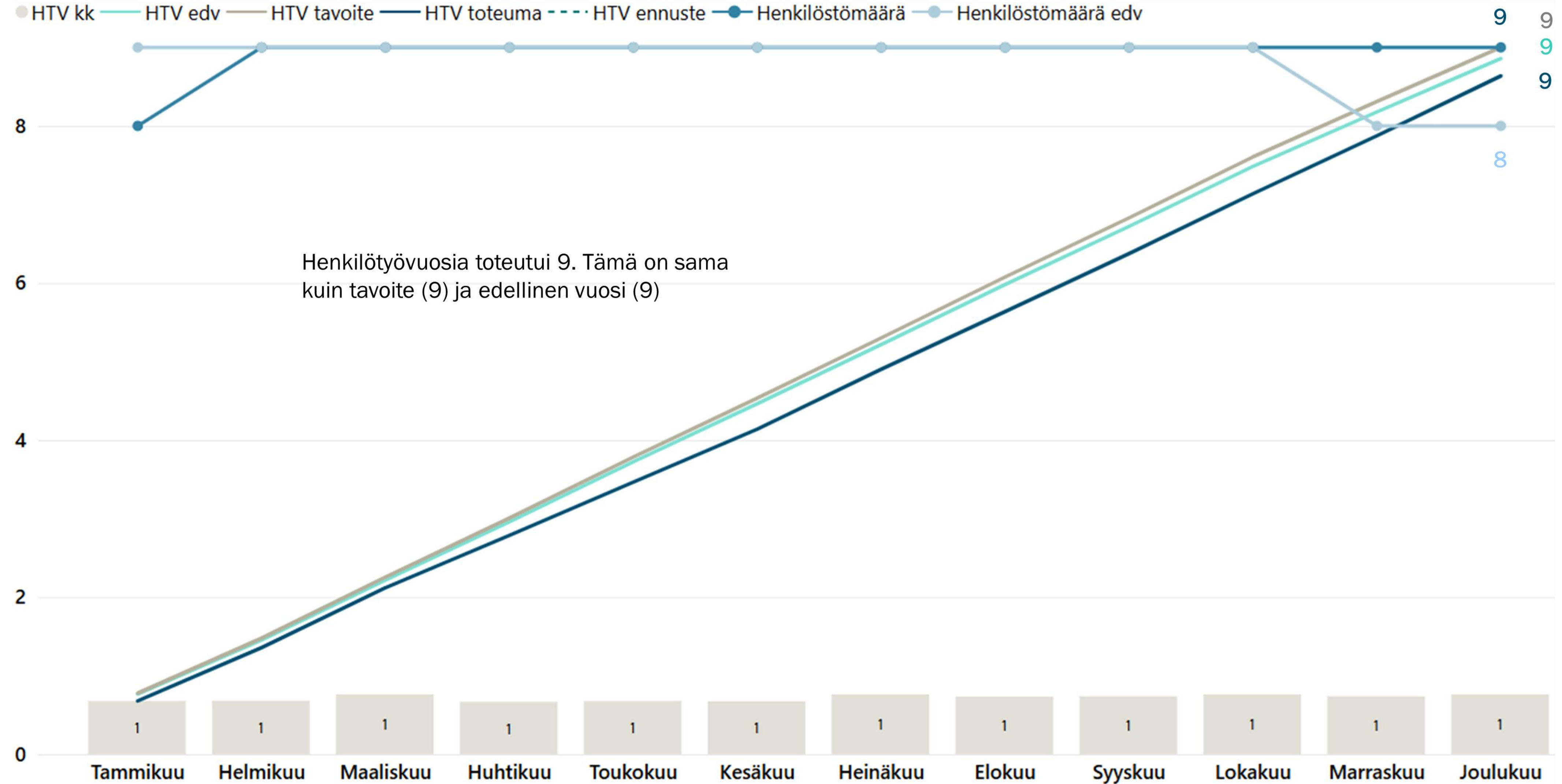
Tavoitteiden toteutuivat osittain



Tavoitteet eivät toteutuneet

TOIMENPITEET	LÄHTÖ / TAVOITETASO	MITTARI	TUNNISTETUT RISKIT	TEHDYT TOIMENPITEET ja MITTARIEN ARVOT
<p><b>Valmentavan johtamisen työkalut ovat laajassa käytössä esihenkilöillä</b> (Koha + kymp + sivi)</p> 	<p>LÄHTÖ: - Esihenkilöt ovat käyneet valmentavan johtamisen koulutukset vuonna 2023. TAVOITE: - Valmentavan johtamisen periaatteet ovat läsnä päivittäisessä johtamisessa.</p>	<p>Työhyvinvointikyselyn esihenkilö osiot.</p>	<p>Valmennuksen opit pikkuhiljaa unohtunut ja niiden käyttöönotto vaikeutuu jatkuvasti ajan myötä.</p>	<p>On järjestetty valmentavan johtamisen kertauskoulutusta ja verkostoitumismahdollisuuksia (yht. 4 tilaisuutta). Esihenkilökirjeissä julkaistiin vuoden aikana 16 lyhyttä videota valmentavan johtamisen teemoista. Tyhykyselyn esihenkilöosion ka 2024: 3,76 (2022: 3,79) Tuki ja mahdollistaa työssä onnistumiseni: 3,83 (3,88) Esihenkilöni kuuntelee minua: 4,01 (4,05) Palautteen anto: 3,61 (3,64) Esihenkilöni puuttuu rohkeasti epäkohtiin: 3,56 (3,60) Kannustus kokeilemaan: 3,77 (3,79)</p>
<p><b>Työhyvinvointia edistävät hyvät käytännöt ovat käytössä kaikissa yksiköissä</b> (Koha + kymp + sivi)</p> 	<p>LÄHTÖ: - TYHY-kyselyjen vastausprosentti on alhainen eikä tuloksia käsitellä systemaattisesti. TAVOITE: - Kaikkien työntekijöiden kanssa käydään kehityskeskustelut sekä työhyvinvointikyselyiden pohjalta luodaan tavoitteet yksikön työhyvinvoinnin edistämiseksi.</p>	<p>Tyhykyselyn vastaus-% (Tavoite 70%) Kehityskeskustelut käyty (Tavoite 100%) Henkilökohtainen palkitseminen käytössä, kyllä/ei</p>	<p>Onko rohkeutta ja taitoa puuttua epäkohtiin ja saada työyhteisöt sitoutumaan.</p>	<p>Työhyvinvointikyselyn vastausprosentit olivat henkilöstö 67 % ja esihenkilöt 87 %. Kokonaisuutena tavoite (70 %) toteutui. Tulokset on käsitelty ja pulssikysely toteutettu lokakuussa 2024. Kehityskeskusteluiden ohjeet ja lomake on uudistettu ja uudistuksista on viestitty ja muistutettu keskusteluiden käymisestä. Tyhykyselyssä henkilöstöstä 21 % ja esihenkilöistä 10 % vastasi, että kehityskeskustelua ei ole käyty viimeisen vuoden aikana. Tavoite 100 % ei toteutunut. Henkilökohtainen palkitseminen on käytössä</p> <p>Sivi: Työhyvinvointikyselyn tulokset on käyty läpi lähes kaikissa palveluyksiköissä. Kehityskeskustelut suurimmaksi osaksi käyty.</p> <p>KYMP: Työhyvinvointikyselyn tulokset käyty vastualueen työpaikkakokouksessa läpi ja valittu kehittämiskohteet. Kehittämiskohteiden vastuut jaettu ja aikataulutettu.</p>

# Henkilöstön toteuman seuranta, henkilötyövuodet





# Raportin sanastositteet

## Kuvioissa ja strategiataulukoissa käytetyt lyhenteet

- **KS** = alkuperäinen toimielimen vahvistama käyttösuunnitelma
- **KS+LTA:t** = voimassa oleva käyttösuunnitelma
- **ENN** = koko vuoden ennuste toteumasta
- **Poikkeama** = ennusteen poikkeama voimassa olevaan käyttösuunnitelmaan
- **KOHA** = konsernihallinnon palvelualue
- **SIVI** = sivistyksen palvelualue
- **KYMP** = kaupunkiympäristön palvelualue
- **OSBU** = osallistuva budjetointi, asukkaat mukana suunnittelemassa ja päättämässä taloutta koskevista asioista

## Talous

- **Toimintatuotot** = toiminnasta saadut myynti-, maksu-, vuokra- ja muut tuotot sekä saadut tuet ja avustukset
- **Toimintakulut** = toiminnasta aiheutuneet henkilöstökulut, palvelujen ostot, aineet ja tarvikkeet, vuokratulot sekä muut toimintakulut
- **Toimintakate** = toimintatuottojen ja -kulujen erotus, toimintakatteeseen lasketaan mukaan valmistus omaan käyttöön -tuloutuserä
- **Vuosikate** = toimintakatteeseen lisätään verorahoitus sekä rahoituserät, tunnusluku kuvaa poistojen kattamiseen käytettävissä olevaa määrärahaa
- **Tilikauden tulos** = kuvaa tilikauden aikaista taloudellista tulosta
- **Ylijäämää taseessa** = aikaisempien vuosien ylijäämä + ennustettu yli-/alijäämä
- **Sitovuustaso** = kaupunginvaltuustoon nähden sitova organisaatiotaso tai muu osakokonaisuus

## Henkilöstö

- **Henkilötyövuosi (HTV)** = palkallinen henkilöstöresurssi, jossa on vähennetty palkattomat poissaolot ja osa-aikaisuudet
- **Henkilöstömäärä** = palvelussuhteessa olevien yksittäisten henkilöiden määrä kuukauden viimeisenä päivänä
- **Terveysperusteiset poissaolot / HTV** = terveysperusteisten poissaolopäivien määrä henkilötyövuotta kohden
- Liitteissä on kuvattuna henkilöstön tunnusluvut kumulatiivisena kertymänä