



Valtio kestävän  
liikkumisen  
edistäjänä  
-seminaari  
24.10.2023



# Kestävän liikkumisen palveluiden kehitys Lahdessa

Rauno Särkkäaho



# Organisaatio

# Lahden seudun joukkoliikenne

- Lahden seudun joukkoliikennelautakunta toimii koko Päijät-Hämeen toimivaltaisena joukkoliikenneviranomaisena.
  - Lahti, Hollola, Heinola, Orimattila, Asikkala, Padasjoki, Sysmä, Kärkölä, Hartola ja Iitti
  - Viranomaisalueella noin 205 000 asukasta
- Seudullinen joukkoliikenne toimii LSL-markkinointinimikkeen alla osana Lahden kaupungin organisaatiota
- LSL vastaa seudullisen joukkoliikenteen suunnittelusta, kilpailuttamisesta sekä viestinnästä ja markkinoinnista
- Liikenne kilpailutetaan bruttomallilla Lahdessa, Hollolassa, Heinolassa, Orimattilassa, Asikkalassa ja Padasjoella
- Merkittävä määrä seudullista kuntien välistä liikennettä
- Kaluston käyttövoimat:
  - Noin 32% sähkö
  - Noin 25% diesel
  - Noin 43% biodiesel



- ✓ 100 linja-autoa
- ✓ 300 kuljettajaa
- ✓ Noin 7,5 miljoonaa matkaa vuodessa
- ✓ Lipputulot noin 12 miljoonaa euroa vuodessa
- ✓ Liikenteen ostot noin 22 miljoonaa euroa vuodessa
- ✓ Toiminta alkanut 2014



# Toiminnalliset muutokset

# Käyttöön otettuja muutoksia:

## Seutu:

- Linjastosuunnitelman käyttöönoton viimeinen vaihe 7/2022
- Lähimaksu 11/2022
- Uusi suunnittelujärjestelmä 1/2023
- Vyöhykeuudistus 3/2023
- Tapahtumalippu 4/2023

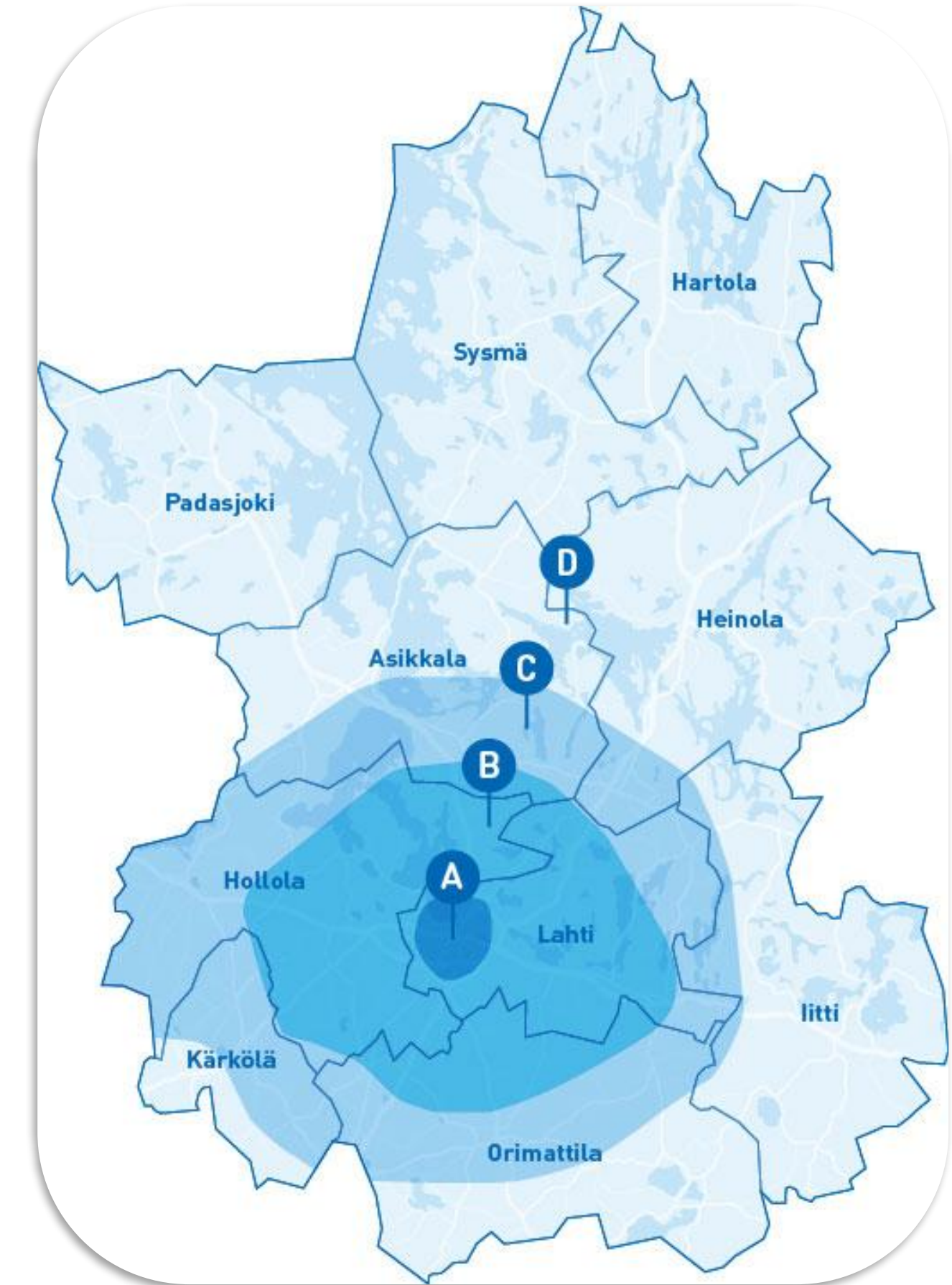
## Lahti:

- Sähköavusteiset kaupunkipyörät 2022
- Kaupunkipyöräjärjestelmän tuplaus 2023
- Robottibussipilotti 9/2023>
  - Keskusta alueella erityisesti vanhusten kulkemiseen



# Vyöhykeuudistus 1.3.2023:

- Vyöhykkeiden määrä 10 > 4
- Muutoksia alennusryhmiin
  - Alennusryhmien kertamatkat halpenivat merkittävästi
  - Kausilippuihin ja aikuisten kertalippuihin 3% korotus
  - Seniorialennuksen aikarajoitus poistui ja alennus laajeni kausituotteisiin
- Vyöhykemuutosten myötä matkustus halpeni merkittävästi osalla alueista, esim. Hollola-Lahti, Nastola-Lahti
- Kaikkiin hintoihin noin 3% korotus, esim. AB 2,5€ > 2,6€
- Mobiili, arvo ja lähimaksu (vain aikuinen) hinnat yhtenäistettiin
- Vaikutusten arviointi > lipputulot vähenee noin 4,5%



Kausilippujen muutos, %, 5-9/2022 > 5-9/2023							
	Aikuinen	Lapsi	Nuori	Opiskelija	Seniori	Kela	YHT
Kpl, muutos%	7%	16%	-2%	54%	41%	17%	15%
<b>€, muutos%</b>	<b>3%</b>	<b>14%</b>	<b>-6%</b>	<b>44%</b>	<b>-2%</b>	<b>10%</b>	<b>8%</b>
Ryhmän osuus myynnistä 2022	41%	10%	8%	7%	4%	29%	100%
Ryhmän osuus myynnistä 2023	40%	11%	7%	9%	4%	29%	100%

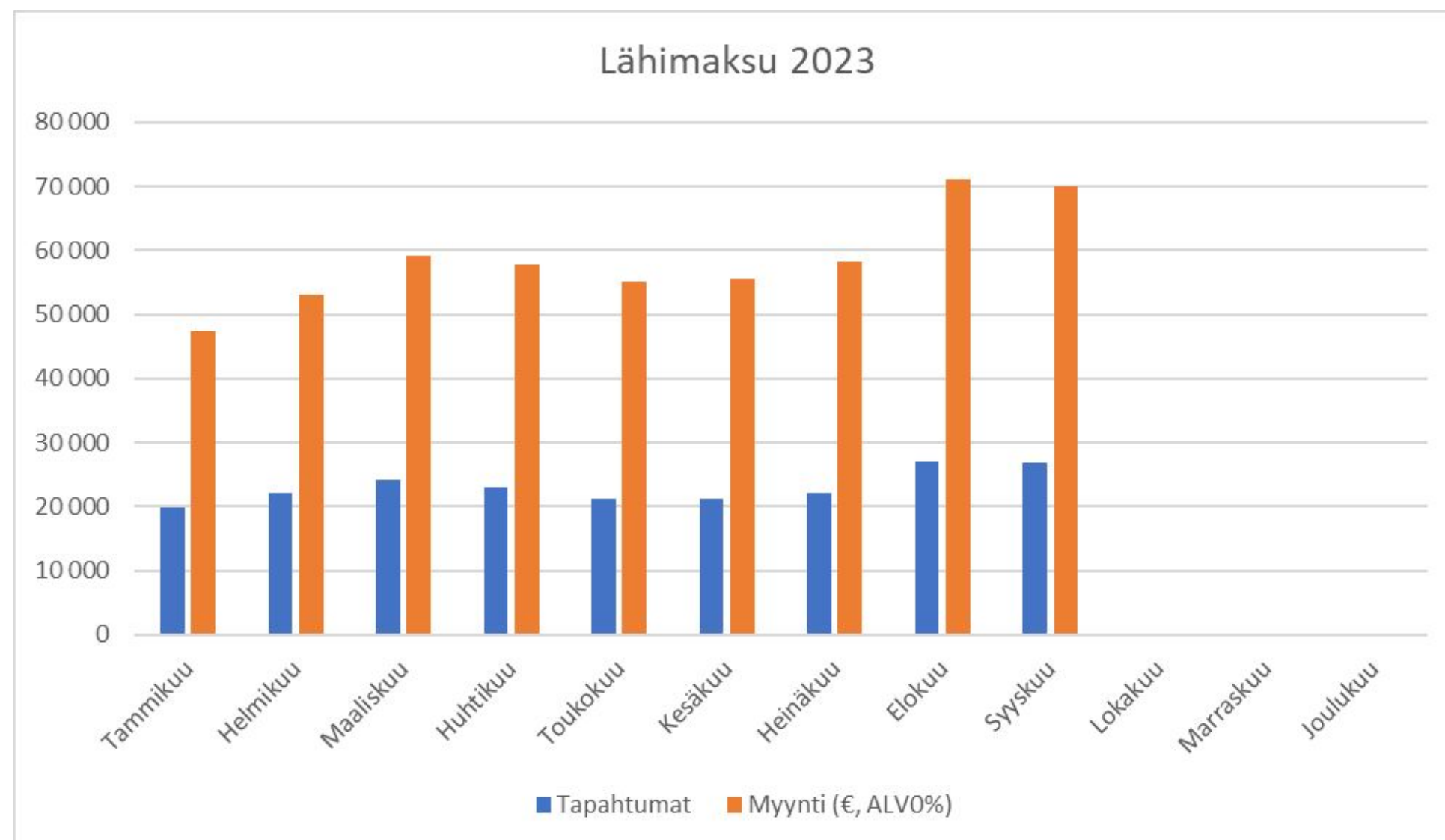
  

Kertalippujen muutos, %, 5-9/2022 > 5-9/2023						
	Aikuinen+lähimaksu	Lapsi	Nuori	Opiskelija	Seniori	YHT
Kpl, muutos%	6%	12%	13%	63%	56%	15%
<b>€, muutos%</b>	<b>-1%</b>	<b>-9%</b>	<b>-17%</b>	<b>19%</b>	<b>57%</b>	<b>3%</b>
Ryhmän osuus myynnistä 2022	74%	14%	1%	1%	9%	100%
Ryhmän osuus myynnistä 2023	71%	13%	1%	1%	14%	100%

# Lähimaksu:

- Käyttöönotto 23.11.2022
- Hinnoittelu aikuisten arvo ja mobiililipun mukainen
- Ei hintakattoa käytössä
- Myynnissä kasvava trendi

Kuukausi	Lähimaksun osuus kaikesta myynnistä
Tammikuu	3,8 %
Helmikuu	4,8 %
Maaliskuu	5,1 %
Huhtikuu	5,7 %
Toukokuu	6,3 %
Kesäkuu	8,6 %
Heinäkuu	9,1 %
Elokuu	6,9 %
Syyskuu	7,2 %



# Tulevia muutoksia:

- Sopimusseurannan kehittäminen, käynnissä
- Uusi tavoitepalvelutaso, alkuvuosi 2024
  - Kestävääliikkuminen osaksi uutta yleiskaavaa
  - Joukkoliikenteen ja kaavoituksen yhteistyö
- Muutokset palveluverkoston ja sovelluksiin 11/2023
- VR-yhteislippu, 2024
- Painetuista aikataulukirjoista luopuminen 6/2024
  - Sähköinen aikataulupalvelu + tulostus 6/2024
  - Pysäkki-informaation kehitys 6/2024
- Kutsuohjatun palveluliikenteen tilauspalvelu, 2024
- Seudullisen joukkoliikenteen strategia, 2024
- Infran kehittäminen: valoetuedet, wc-tilat, käänköpaikat
- Seudullisen liikenteen käyttövoimien muutos tulevilla hankintakierroksilla
- Jne.





# Trendit

- Joukkoliikenteen palvelun tarve nousee vahvasti esiin keskusteluissa ja yhteistyössä yritysten kanssa niin olemassa olevien kuin alueelle sijoittuvien yritysten osalta
  - Joukkoliikenne yksi vetovoimatekijä yrityksille > kasvusopimuksien ensimmäisen sivun asia
- Tehtyjä muutoksia:
  - Tihennetty palvelua Ala-Okeroisten ja Jokimaan yritysalueille
  - Kokeiluna vuoroja Pajulahteen 8/2023 alkaen
  - Laajennettu palveluaikaa yritysten palautteiden perusteella joillekin linjoille. Yksittäisten vuorojen lisäyksiä aamuun tai iltaan.
- Tulevia muutoksia:
  - Pippo-Kujalan yritysalueelle joukkoliikennettä ja kaupunkipyöriä
  - Ala-Okeroisten yritysalueelle kaupunkipyöriä



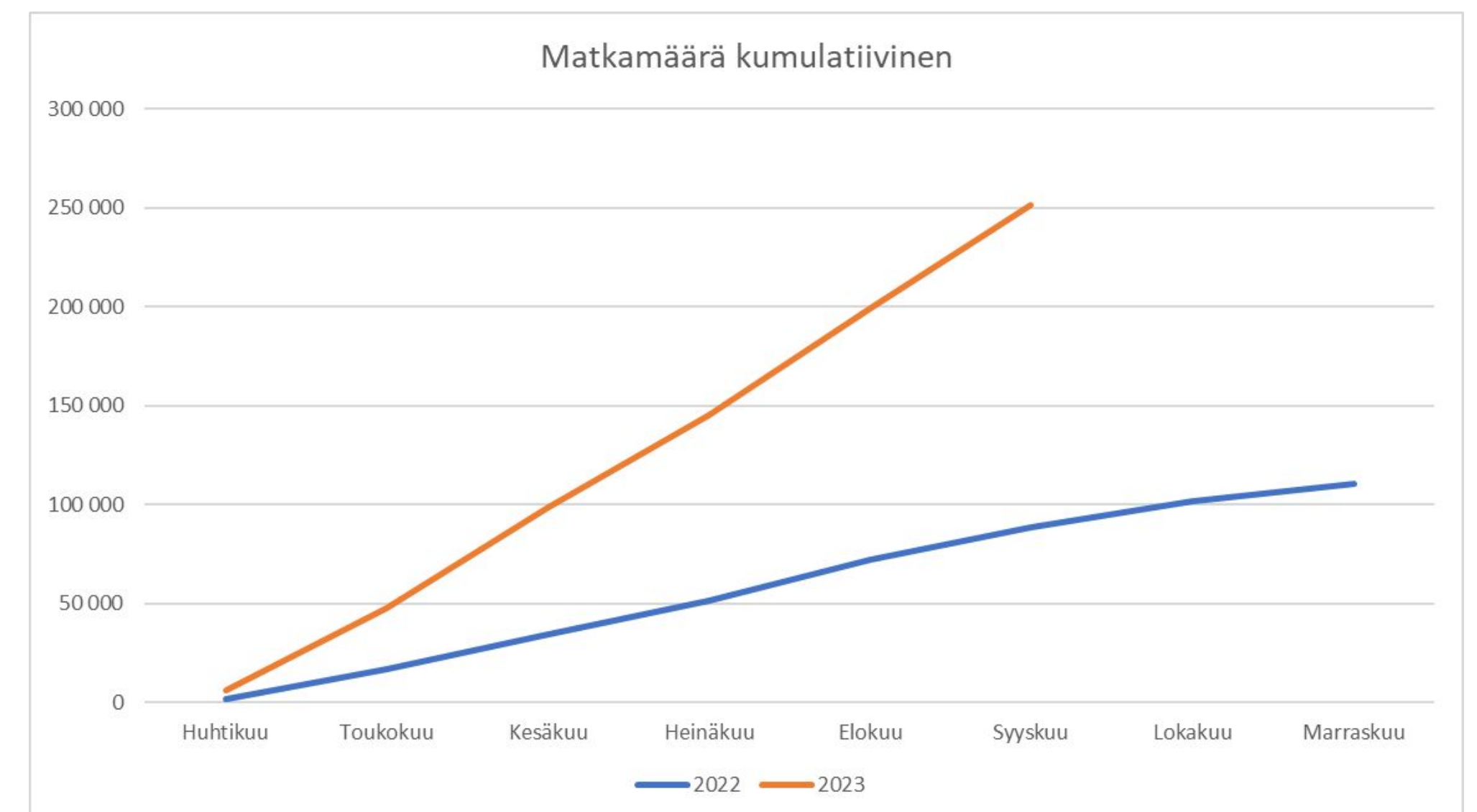
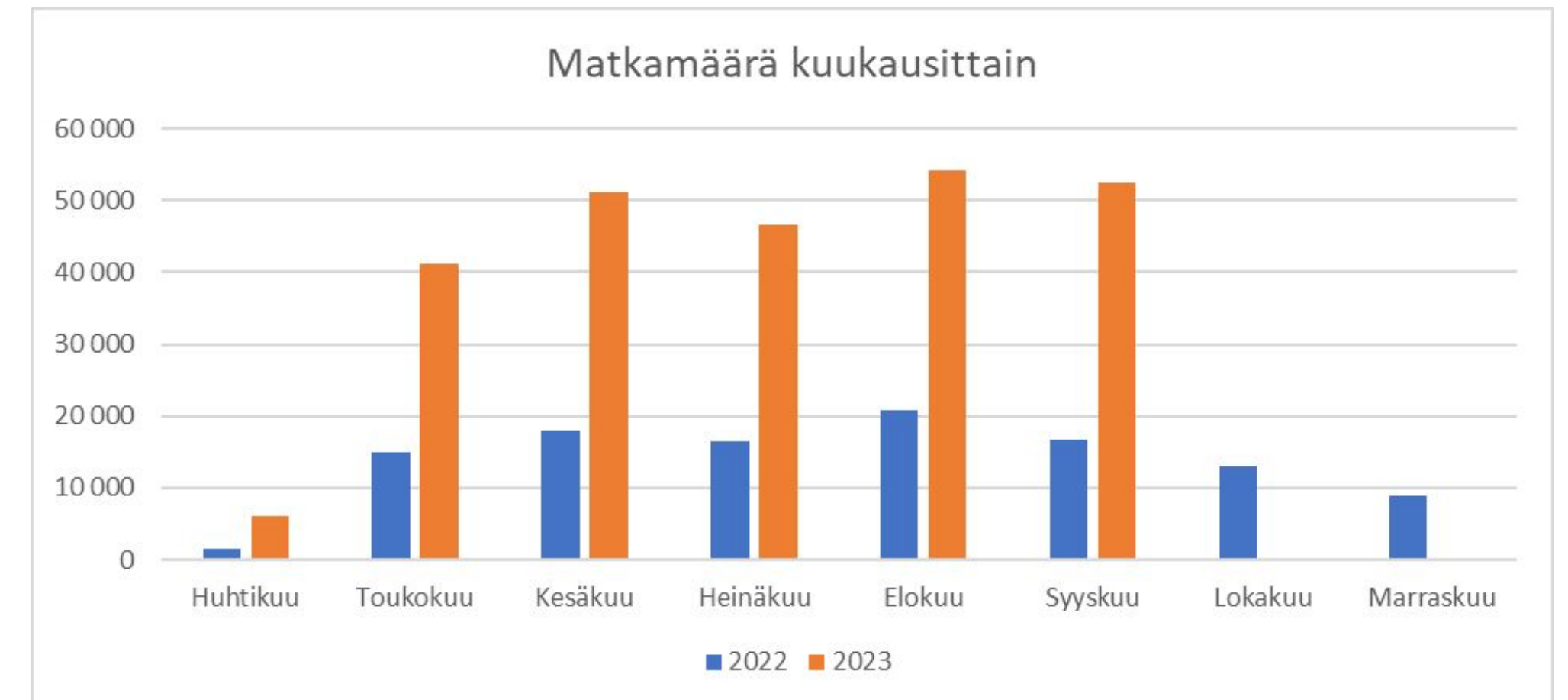


# Mankelit

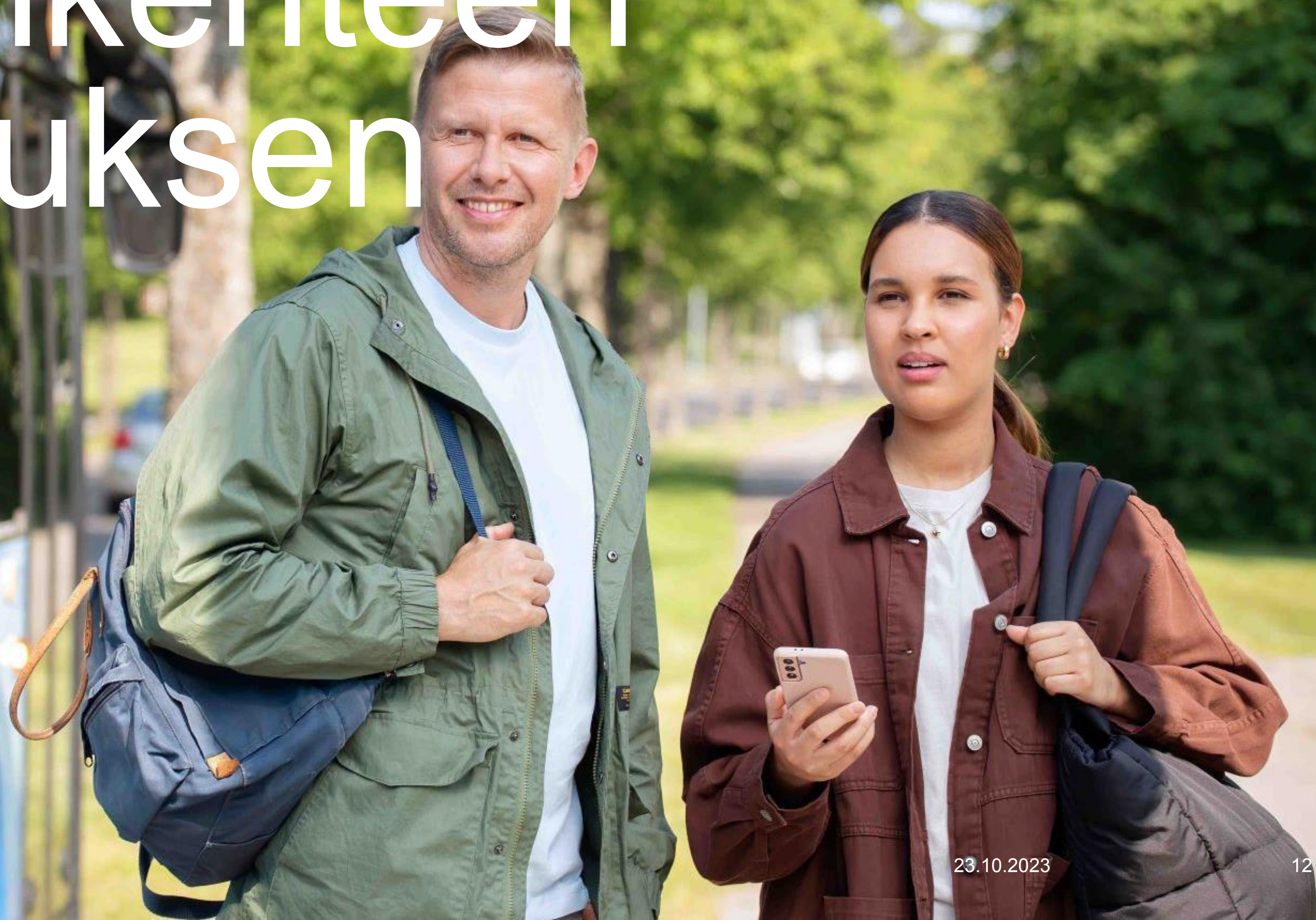
# Mankelit:

- Sähköavusteiset kaupunkipyörät
- Pilotti kausi syksyllä 2021, ensimmäinen täysi kausi 2022
- Pyörä määrän tuplaus (250>500) kaudelle 2023
- Kaudella 2022 lipputuotteina kausi, pv ja viikko
- Kaudelle 2023 uusina lipputuotteina minuuttihinnointelu, 1kk ja 3kk
- Kauden 2023 vertailu kauteen 2022
  - Pyörämäärä +100%
  - Matkamäärä +184%
  - Lipputulot +133%
- 01-09/2023 tehty n. 250 000 matkaa
  - Keskimääräinen matka noin 12min ja 3km
- Lipputulo ja matkamäärä tavoitteita ei vielä olla saavutettu

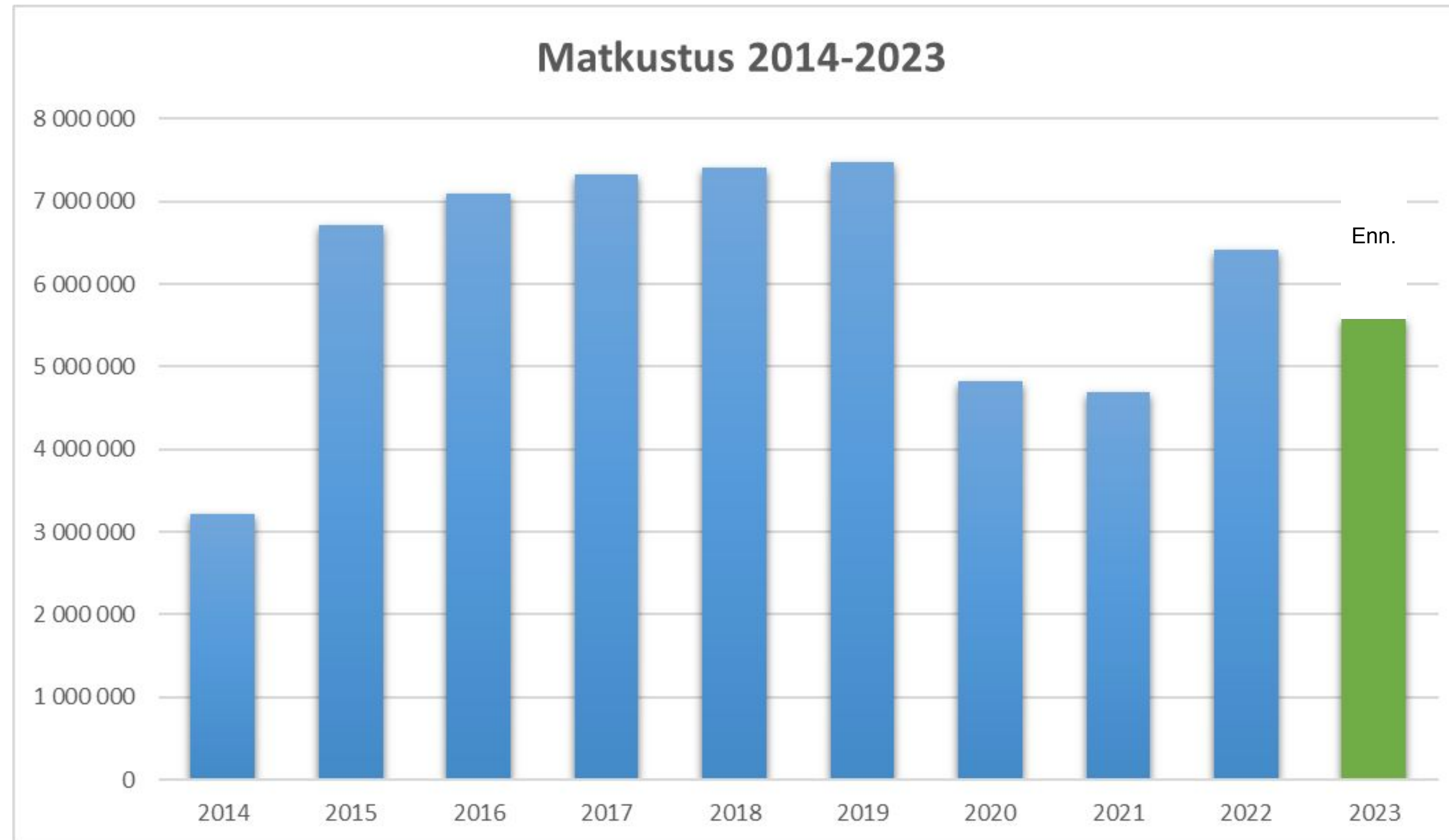
■ Kaupunkipyörä Mankeli on parasta sitten pyörän keksimisen. Pieni pyyntö: hivenen laajempi käyttöalue ja lisää asemia, kiitos.



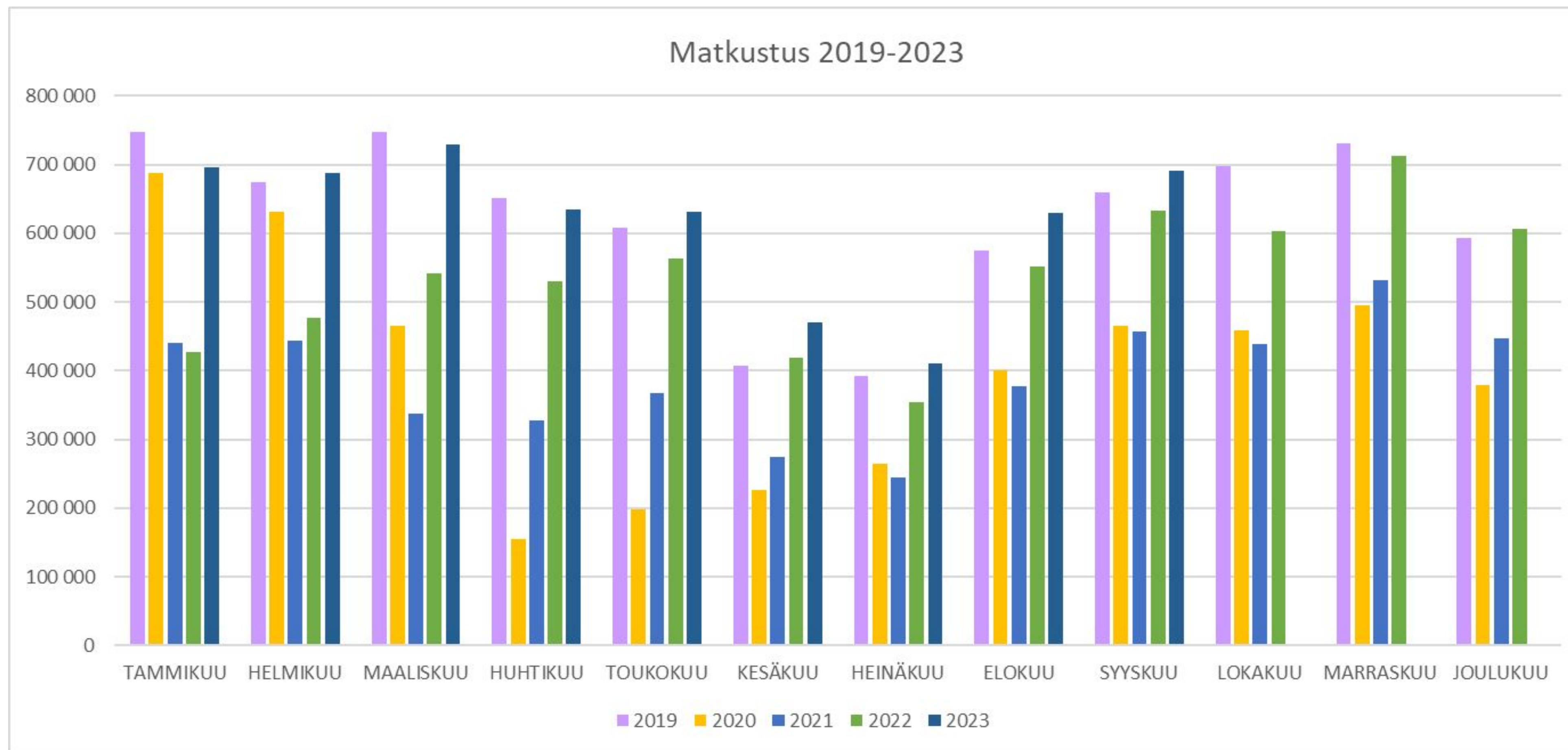
# Joukkoliikenteen matkustuksen kehitys



# Matkustajamäärät

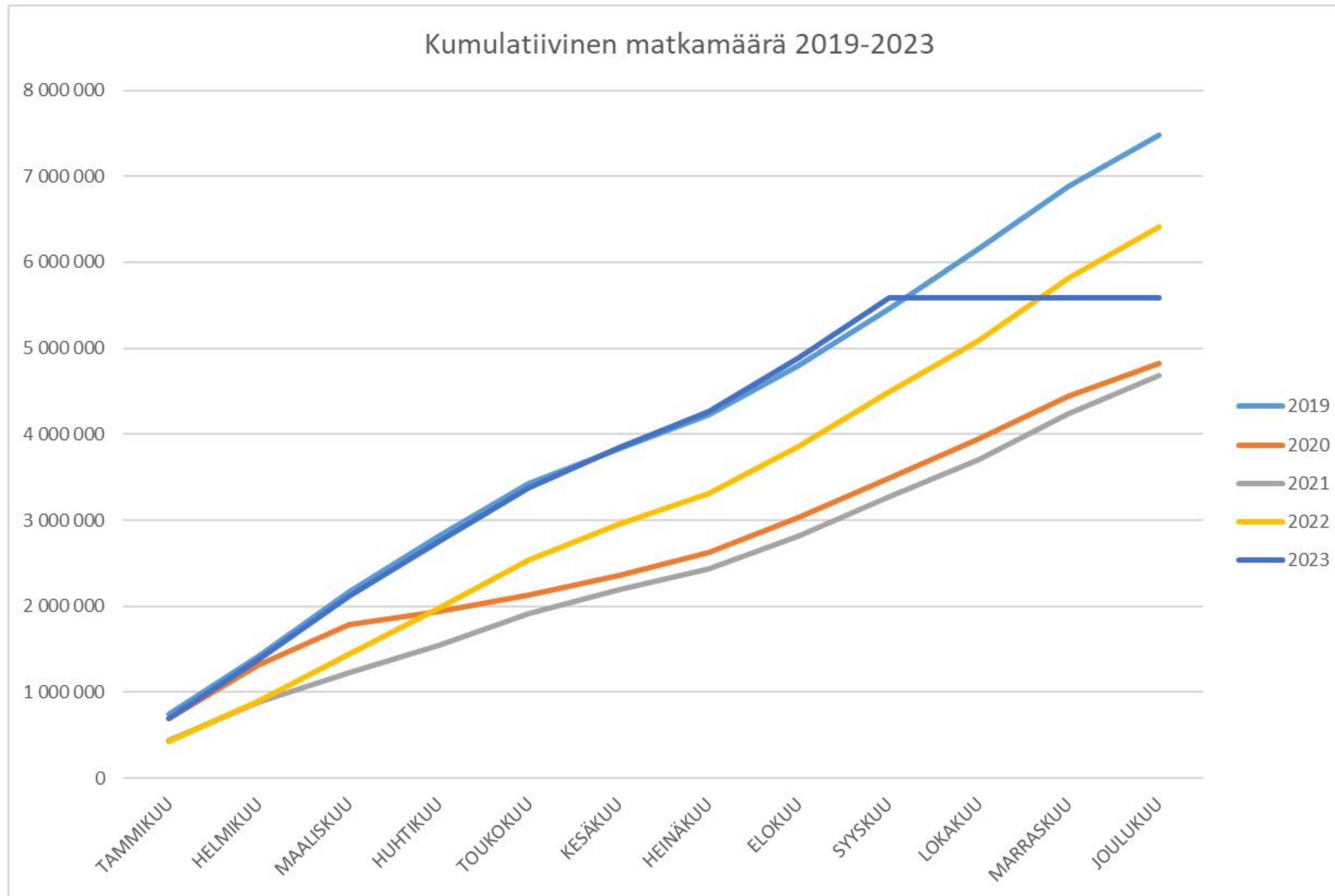


# Matkustajamäärät



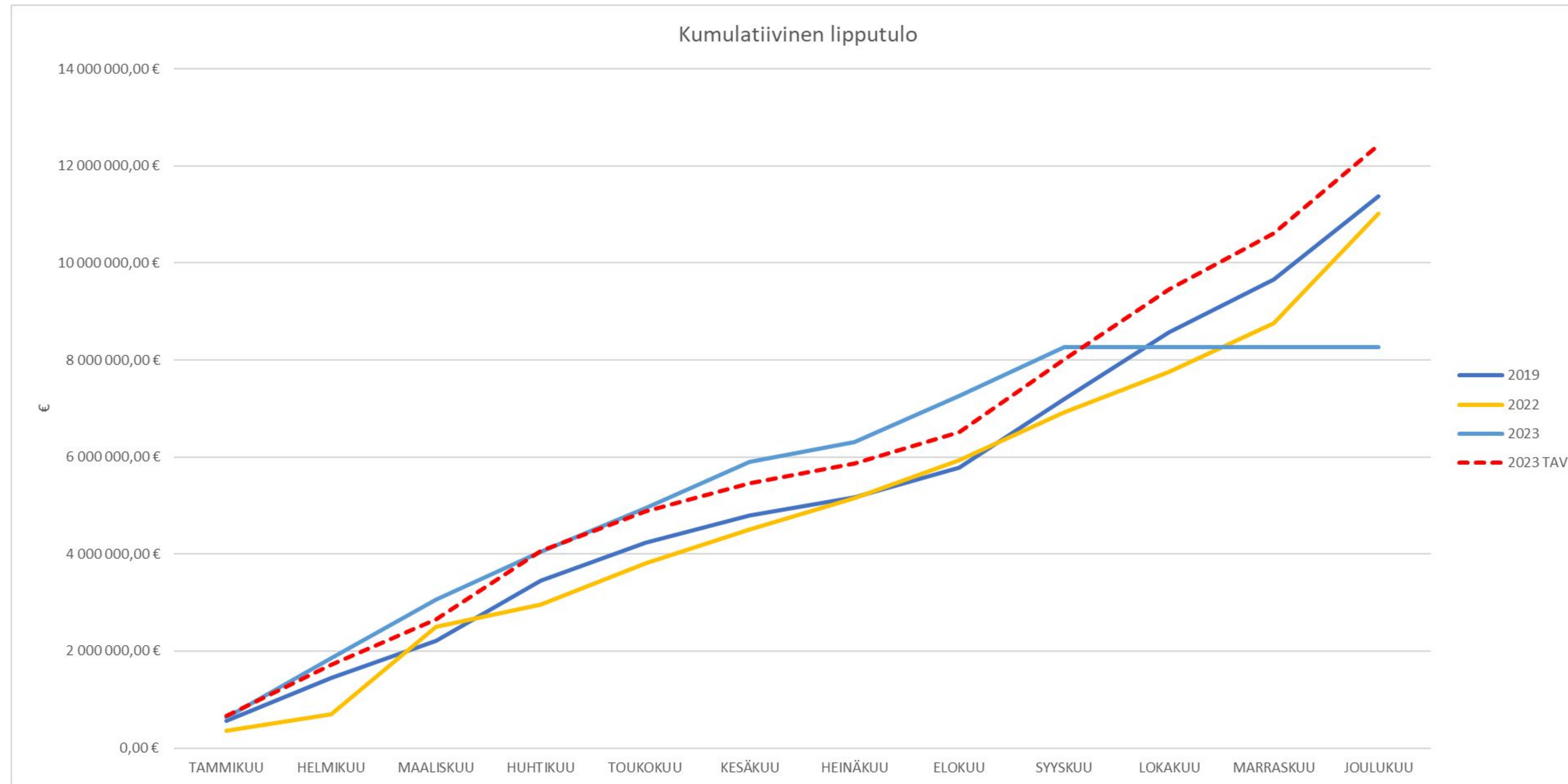
2023 vrt 2019	
Tammi	-7 %
Helmi	2 %
Maalis	-3 %
Huhti	-3 %
Touko	4 %
Kesä	16 %
Heinä	5 %
Elo	9 %
Syys	5 %

# Matkustajamäärät



Vertailu vuoteen 2019:  
• 1-9/2023 + 2%

# Lipputulot



- Vertailu vuoteen 2019:
- 1-9/2023 + 15%
  - Ilman ALV vaikutuksia + 9%



# Yhteenveto

- Kestävän liikkumisen osalta meillä menee hyvin ja on positiivinen vire ja kehitys käynnissä 👍
- Kyse ei vain kestävän liikenteen kehityksestä vaan kaupunkikehityksestä ja vetovoimasta
  - Sijoittuvia yrityksiä
  - Asukkaita
  - Terveystyöntekijä
  - Kestävää maankäytön kehitystä





# Toimintaympäristön muutokset

# Toimintaympäristön muutokset:

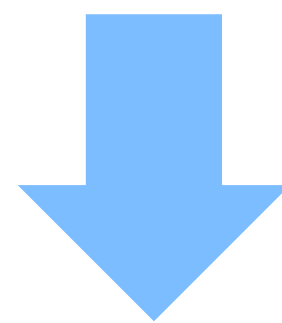
- Covid-19 pandemian yli selvitty ja vältetty palvelutason karsinnat > matkustus palautunut
- Kustannukset lähteneet voimakkaaseen kasvuun
- Kuntien talousnäkömät heikentyneet > säästöpainneet
- Epävarmuus uuden hallitusohjelman vaikutuksista joukkoliikenteen talouteen niin verotuksen kuin avustuksien osalta
- Paikoin tarvetta palvelutason nostolle käyttäjämäärien tai maankäytön kehityksen perusteella – kehittäminen ja kustannusten karsiminen samaan aikaan haastavaa
- Joukkoliikenteen kustannuskehitys yleistä kuluttajahintojen kehitystä voimakkaampaa
  - Palkat, polttoaineet, korot



Vastaavat haasteet kaikilla joukkoliikenneviranomaisilla (HSL, Turku, Tampere, Oulu, Kuopio, Jyväskylä, jne.)

# Toimintaympäristön muutokset Lahden seudulla

- Liikenteen kustannukset sidottu linja-autoliikenteen kustannusindeksiin
  - Indeksi noussut vuodesta 2020 +20,1%.
  - Liikennöintikustannukset nousseet noin 4M€ pelkillä indeksimuutoksilla. Kuntien rahoitusosuutta jouduttu lisäämään.
    - Liikenteen ostot 2020 n. 18M€
    - Liikenteen ostot 2023 n. 22M€
- Kuntien rahoitusvalmiudet haastavat. Esimerkiksi Lahdessa noin 50M€ alijäämä sote-muutoksesta.
  - Joudutaan hakemaan myös säästöjä
- Kustannuskehityksen siirto lippuhintoihin?
  - Jos vanha suhteellinen subventio halutaan säilyttää pitäisi tuloja lisätä n. 20% > hintojen korotus n. 27%
  - Jos vanha nettokustannustaso halutaan säilyttää pitäisi tuloja lisätä n.40% > hintojen korotus n. 53%
  - Realismia on siirtää nykyistä inflaatiota myös hinnoitteluun. Joukkoliikenteen kustannuskehitys kuitenkin niin merkittävä, että realistista ei ole viedä muutosta täysimääräisenä hintoihin
    - Hintajousto näin isoilla muutoksilla ei luultavasti noudata teoreettista kaavaa vaan vaikutus on isompi
    - Kunnat lisänneet rahoitusta, tehostettu linjastoa ja edelleen tarvitaan jatkotoimia



**Haasteita on tarpeeksi, ei tarvita lisää**



# Valtion rooli kestävässä liikkumisessa

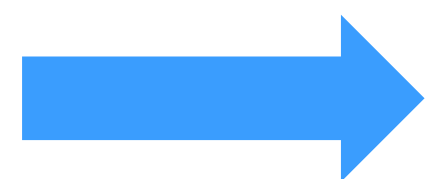
# Pitkäjänteinen kehittäminen

- Pitkäjänteistä kehittämistä on linjattu valtion toimesta tai yhteisesti sopien:
  - MAL-sopimus 2021-2023
  - Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12)
- MAL-sopimuksen 2021-2023 toimenpiteinä toteutettu Lahden seudulla aktiivisesti ja saatu MAL-sopimuksen mukaiset avustukset
  - Uusi linjasto, vyöhykeuudistus, kaupunkipyöräjärjestelmä, matkakeskuksen opastus, lippujärjestelmän kehitys, jne.
  - Lisäksi maankäytön toimenpiteitä, kuha-toimenpiteitä, jne.
  - Lahden seudun kunnat ovat sitoutuneet pitkiin liikennöintisopimuksiin, jotka mahdollistaneet esimerkiksi liikenteen sähköistämisen kustannustehokkaasti
    - Isoja liikennöintisopimuksia tehty 2021 ja 2022. Pituus 8v+2v optio. Mahdollistivat sähköisen liikenteen investoinnit.
- Seuraavia isompia joukkoliikenteen hankintoja aikaisintaan 6/2026 alkaen, erityisesti seutuliikennettä. Kilpailutus 2024 mikäli optioita ei käytetä. Mahdollisuus sähköistää seudullista liikennettä laajasti.
- Valtiolla ollut keskeinen rooli pandemian yli selviämisestä vuosina 2020, 2021 ja 2022

# Hallitusohjelman tavoitteet

- Talouden tasapainottaminen on haastava tehtävä. Liikkuminen on kuitenkin tunnistettu tärkeäksi keinoksi myös hallitusohjelmassa esim. työllisyyden parantamiseksi. Joukkoliikenne ja kestävä liikkuminen on kuitenkin unohdettu toimenpiteissä.
- Suoria lainauksia hallitusohjelmasta:
  - ”Kotitalouksien ostovoimaa vahvistetaan keventämällä työn ja liikkumisen verotusta. Korkeat liikkumisen kustannukset heikentävät työn vastaanottamisen kannustimia.”
  - ”Hallituksen tavoitteena on vahvistaa Suomen investointiympäristön houkuttelevuutta ja lisätä Suomeen suuntautuvia investointeja”
  - ”Liikennepolitiikalla tuetaan kasvua, investointeja ja työllisyyttä, laajennetaan työssäkäyntialueita, edistetään kestävien liikennemuotojen käytön mahdollisuuksia ja vähennetään päästöjä.”
  - ”Hallitus varmistaa, etteivät liikkumisen kustannukset synnytä estettä tai kannustinloukkua työssäkäynnille kaupungeissa tai maaseudulla”
  - ”Kehitetään joukkoliikennettä 12 vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti.”
  - ”Laaditaan MAL sopimukset jatkossa pidempiaikaisiksi ja aidossa kumppanuudessa valtion ja kaupunkiseutujen välillä.”

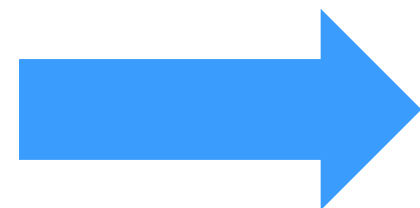
## Näkymä toimenpiteisiin:



- ALV 10% > 14%
- Ilmastoperusteisen tuen poisto (ennen kun MAL-neuvottelut ovat edes alkaneet)
- Liikenne 12 suunnitelman päivitys
- Lippujärjestelmän yhteistyön jatko?

# Hallitusohjelman tavoitteet

- Uudistetaan sidosyksiköjä sekä muuta julkisen vallan markkinatoimintaa koskevaa sääntelyä.
    - Rajoitetaan hankintayksiköiden mahdollisuuksia kiertää hankintalakia sidosyksiköiden avulla.
    - Rajataan julkisen sektorin mahdollisuuksia tuottaa inhouse-yksiköissä sellaisia tukipalveluita, joissa on olemassa toimiva markkina, kuten siivous-, taloushallinto-, ruoka- ja ICT-palveluissa.
    - Mahdollistetaan kuntien ja hyvinvointialueiden tehtävien järjestämisen yhtiömuodossa vain silloin, kun se ei vääristä kilpailua. Varmistetaan huoltovarmuus, potilasturvallisuus, kielelliset oikeudet tai muut vastaavat painavat julkiset intressit.
    - Rajoitetaan sidosyksikköhankintoja, niin että niitä voidaan tehdä vain silloin, kun ne ovat kokonaistaloudellisesti edullisempia kuin markkinoilla toimivat vaihtoehdot tai kun tähän on muu erityisen painava julkinen intressi.
    - Asetetaan sidosyksikön omistukselle yleisen edun huomioon ottava vähimmäisomistusprosentti (10 %).
    - Yhtenäistetään sidosyksiköiden ulosmyyntirajat enintään 5 prosenttiin ja enintään 500 000 euroon inhouse-yhtiöiden liikevaihdosta.
  - Uudistetaan kuntalakia ja hyvinvointialuelakia huomioimaan paremmin taloudellinen vastuullisuus ja kuntien yritystoiminnan markkinavaikutukset.
- Hallitusohjelman toteutuessa tällaisenaan, Waltti Solutions Oy:n toimintaa ei voida jatkaa ainakaan nyky muodossa.



Waltti Solutions Oy on joukkoliikenneviranomaisten omistama yhtiö, joka kilpailuttaa markkinoilta lippu- ja maksujärjestelmän palveluita viranomaisten käyttöön

- Ei kilpaile markkinan kanssa vaan ostaa markkinalta > ei vääristä kilpailua
- Hankintaosaaminen voidaan keskittää > pienillä viranomaisilla ei resursseja tehdä itse
- Kehitetään viranomaisten yhteistyönä yhteisin taloudellisin resurssein > saadaan aikaa asioita, joita yksin ei olisi mahdollisuus toteuttaa. Esim. lähimaksu samalla järjestelmällä käyttöön Oulussa, Lahdessa, Kuopiossa, Jyväskylässä, Hämeenlinnassa, jne.
- Yhtenäinen lippujärjestelmä eri alueilla > helpompi toteuttaa yhteenkäytettävyyttä

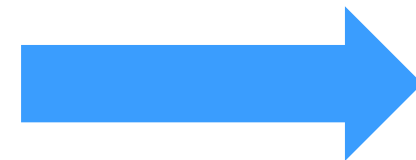


# LSL:n näkymät tuleville vuosille

- Tiedossa 2026 alkaen vähintään 800t€ nettokustannuksen vähennystarve johtuen kustannusten noususta (kuntien kustannukset)
- Valtion avustukset eivät ole seuranneet kustannuskehitystä, kuntien suhteellinen rahoitusosuus noussut
  - Valtionavustukset vuonna 2023 Lahden seudulle yhteensä noin 2,5M€ > 2024 arvio n.1,4M€
  - Epävarmuutta valtion tulevista linjauksista ja pitkäjänteisyydestä
- Vastaavat haasteet kaikilla joukkoliikenneviranomaisilla

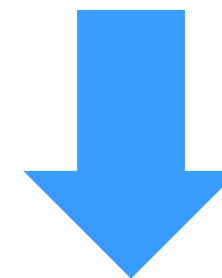
Näkymä ennen – avustukset nousevat:

- Liikenne 12 avustusten korotukset v.2025>
- Ilmastoperusteinen tuki
- ALV 10%



Näkymä nyt - avustuksia leikataan, veroja nostetaan:

- Korotuksista ei tietoa
- Ilmastoperusteinen tuki päättyvässä 2024 (netto -1M€)
- ALV 14% (netto -500t€)
- Ei lippu- ja maksujärjestelmää?



Ennestään haastava tilanne voi muuttua kestävämmäksi ja pakottaa merkittäviin joukkoliikenteen kannalta ikäviin säästötoimiin.

Uhkakuva: säästötarve 800t€ > 2,3M€

# Toiveet valtion suuntaan tiivistettynä

- **Joukkoliikenne vaatii joukkoja > kaupunkiseuduilla edellytykset kustannustehokkaaseen joukkoliikenteeseen**
  - Rahoitus järkevää ja kustannustehokasta.
- **Kunnat ovat vastanneet nousseista kustannuksista**
  - Rahoituksen pitäisi lisääntyä ja verotuksen keventyä, ei päinvastoin
  - Vähintäänkin tulisi pidättäytyä lisäämästä taloudellisia rasitteita joukkoliikenteen toimintaedellytyksille siellä missä niitä realistisesti on
- **Viranomaisten kustannustehokas yhteistyö lippu- ja maksujärjestelmissä tulee mahdollistaa jatkossakin**
  - Viime vuosina saatu kehitettyä isoja asioita ja mahdollistettu myös pienemmille viranomaisille vastaavia järjestelmiä, mitä tulee isompien käyttöön
    - Lähimaksu
    - Rajapintojen avaus
    - VR-yhteislippu
    - Mobiilisovellukset
    - Jne.
- **Hyvinvointialueiden osalta syytä selvittää mahdolliset joukkoliikenteen hyödyntämisen mahdollisuudet**
  - Yhteistyön kehittäminen
  - Seudulliset JL-viranomaiset ovat luonteva yhteistyötaho seudullisille hyvinvointialueille

# Käytännön ratkaisut?

- **MAL-neuvotteluihin riittävä rahoitus myös palvelutuotannolle**
  - Tarvittaessa infra investointien lykkäystä
    - Uusi raideinfra vaatii palvelua myös siellä mihin raiteet loppuu - matkaketjut
- **Liikenne 12 - suunnitelman päivitykseen linjaukset, jotka voidaan pitää jatkossa**
  - 12v strateginen suunnitelma tulisi olla pitkäjänteinen
- **MAL-sopimukseen ja Liikenne 12 suunnitelman päivitykseen kokonaiskuva rahoituksen ja verotuksen muutoksesta > pitkäjänteisyys**
  - Pitää olla kokonaiskuva avustuksista ja rahoituksesta, että voidaan sitoutua pitkäjänteisesti
- **ALV-muutoksen vaikutukset arvioitava kattavasti ennen toteutusta. Jos toteutetaan niin kompensoitava joukkoliikenneviranomaisille tukina verokertymästä**
  - Onko muutos julkistaloudellisesti positiivinen? Tukeeko se hallitusohjelman työllisyystavoitteita?
  - ALV-kertymän arviointi ei nykyisellään ole kattava. Muita vaikutuksia kuten sosiaaliset vaikutukset, vaikutus työllisyyteen, elinkeinoelämään ja yhteiskunnan kustannuksiin ei ole arvioitu kattavasti
    - Ensin pitäisi selvittää mitä muutos aiheuttaa joukkoliikenneviranomaisilla, markkinaehtoisessa liikenteessä, jne. Kun toiminnalliset muutokset on arvioitu voidaan arvioida verokertymää ja muita vaikutuksia
- **Sidosyksiköjä koskevan lainsäädännön kehityksessä tulee mahdollistaa tehokas hankintojen keskittäminen ja toteuttaminen viranomaisten yhteisin voimavaroin**
- **Kustannustehokkaiden hankkeiden rahoitusta kaupunkien infraan > suurempi vaikuttavuus kuin maanteiden infrassa**
- **Kaupunkipyörät alennettuun verokantaan > liikkumispalvelu siinä missä joukkoliikennekin (ei välinevuokra)**

# Näkemyksiä valtion joukkoliikenteeseen

## Linja-autoliikenne

- ELY-keskuksilla haasteet rahoituksen kanssa vähintään yhtä isot kuin seudullisilla viranomaisilla
  - Kustannuskehitys vastaava kun muualla
  - Markkinaehtoiset palvelut vähenevät > tarve lisäostoihin, ALV-muutos tulee kiihdyttämään kehitystä
- ELY-keskusten rahoitus todella lyhytjänteistä. Käytännössä vuositasolla > tarvitaan pidempi näkymä rahoitukseen
  - Ostetaan lyhyitä sopimuksia > kustannukset suuremmat, ei mahdollista kehittää pitkäjänteisesti, ei mahdollista uudistaa käyttövoimia ja kalustoa.
  - Sammutetaan tulipaloja isolla hinnalla. Asiantuntijoilla ei ole mahdollisuutta tehdä työtään tehokkaasti.
  - Tulisi valita alueet joilla joukkoliikennettä kustannustehokasta kehittää, kunnat halukkaita osallistumaan ja keskittää panokset pitkäjänteisesti niille alueille
- Valtion tulisi mahdollistaa ELY-keskuksille lipputulosten kerääminen ELY-keskukselle osana liikenteen rahoitusta > Bruttosopimukset
  - Nykytilanteessa liikennöitsijät eivät ole halukkaita ottamaan lipputuloriskiä nettosopimuksissa > bruttosopimukset kustannustehokkaampia

## Henkilöjunaliikenne 2030 luvulla

- Rataverkolla rajallinen kapasiteetti. Tulisi olla HSL:n lisäksi yksi viranomainen, jolla kokonaiskuva.
  - Valtio määrittää ja ostaa peruspalvelutason, seutujen kanssa yhteensovitusta ja yhteishankintana lisäpalveluita kapasiteetin salliessa
    - Vrt. ensin kokonaisuuden optimointi, sitten seudullinen vs. ensin seuturajojen sisällä tehtävä soaoptimointi, kansallinen kokonaisuus pirstaleinen
- Viranomaisen rooli ei tarkoita tehotonta toimintaa vs. täysin markkinaehtoinen
  - Ratakapasiteetin hallinta
  - Kalustoyhtiö
  - Kilpailuttaa palvelut markkinalta > hintakilpailu
  - Hallitsee kokonaiskuvaa ja tuottaa ennakoitavan palvelutason
  - Hankintaosaaminen > hankinta vaatii erityisosaamista > järkevää ja tehokasta keskittää
  - Yhtenäinen lippujärjestelmä, jossa huomioitu myös yhteensopivuus seudullisiin viranomaisiin > yhteistuotteet, asiakkaalle yksi kanava
  - Vrt. alueet joissa viranomainen vastaa liikenteestä vs. markkinaehtoiseen liikenteeseen perustuvat alueet

# Onko syytä olla huolissaan? Miksi?

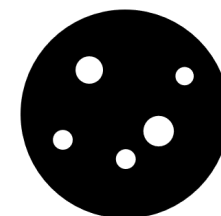
- Joukkoliikenteen taloudesta ei ole syytä olla huolissaan, se sopeutuu muutoksiin ainakin pitkällä aikavälillä
- Huolissaan tulee olla sen kokonaistaloudellisesta vaikutuksesta kaupunkiseutujen ja koko Suomen kehitykseen
  - Ihmisten arki
  - Työllisyys
  - Sosiaaliset vaikutukset
  - Terveydelliset vaikutukset
  - Elinkeinoelämän toimintaedellytykset
  - Investointien toteutuminen
  - Kaupunkiseutujen vetovoima ja pitovoima
  - Kerran alas ajetun palvelun palauttamisen kynnyks suuri, matkustus poistuu nopeasti, palaa hitaasti
  - Jne.
- Joukkoliikenteen ei tarvitse olla ratkaisu kaikille, eikä vastakkainasettelu. Auto on korvaamaton arjen työkalu monille. Joukkoliikenteellä on kuitenkin paikkansa liikkumisen kokonaisuudessa siellä missä sille on edellytykset.



# Yhteistyö

## Yhteistyössä on voimaa

- Pandemian vaikutuksista selvittiin valtion avustuksella
  - Yhdessä saavutetaan jatkossakin hyviä asioita haasteista huolimatta
- Mitä vaikeampi päätös sitä paremmin sen vaikutukset tulee varmistaa yhdessä
  - JL-viranomaisten osaaminen on käytössä
  - Tehostamiseen on aina varaa, huonoihin päätöksiin ei
- JL-viranomaisten yhteistyö on tiivistä
  - Valtion toimijat tiiviimmin mukaan tekemään asioita yhteisin voimavaroin ja kaikkien osaamista hyödyntäen on kyse sitten lippujärjestelmästä, hyvinvointialueista, vaikutusten arvioinnista, jne.
  - Eri toimijoiden kustannusten optimoinnista kokonaistaloudellisesti edullisiin ratkaisuihin



# Kiitos

Yhteystiedot: Rauno Särkkäaho  
joukkoliikennepäällikkö  
Lahden seudun liikenne  
p. 044 4164 658  
[rauno.sarkkaaho@lahti.fi](mailto:rauno.sarkkaaho@lahti.fi)

