

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen järjestämistapaselvitys

Esittelytilaisuus 9.3.2022

Tilaisuuden ohjelma

- **Alustuspuheenvuoro, selvityksen tausta** (*Salla-Mari Rintala / Uudenmaan ELY-keskus*)
- **Selvityksen tulosten esittely** (*Mikko Suhonen / Sweco & Vili Lehtinen / Movili Oy*)
 - *Saa kommentoida / kysyä kesken esityksen, pyydä puheenvuoroa*
- **Vapaata keskustelua aiheesta** (*puheenjohtaja Seppo Nikkanen / Uudenmaan ELY-keskus*)
 - *Pyydä puheenvuoroa*

Alustuspuheenvuoro

- Salla-Mari Rintala, Uudenmaan ELY-keskus

Selvityksen tulosten esittely

- Mikko Suhonen, Sweco & Vili Lehtinen, Movili Oy

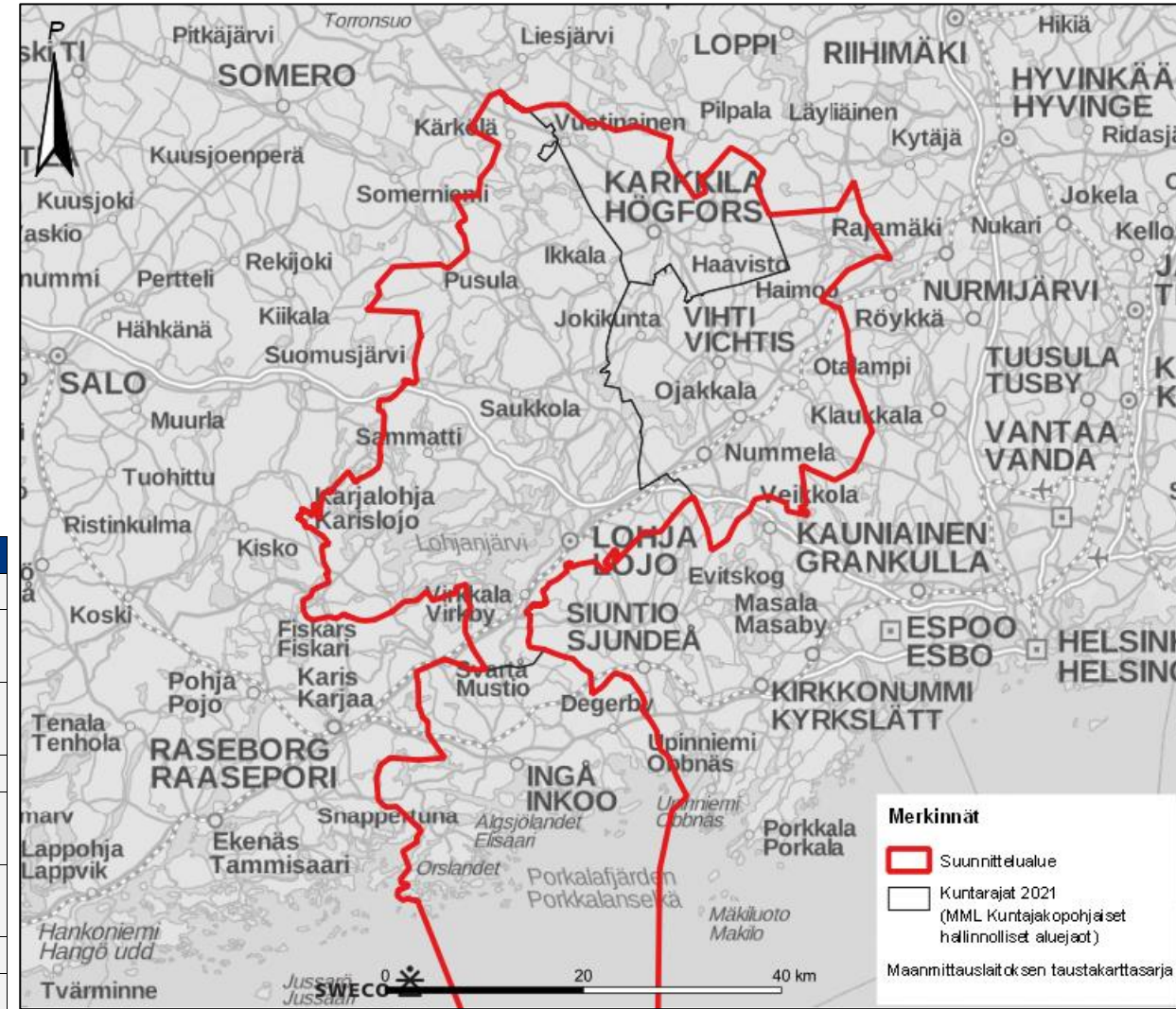
Työn tavoitteet

- Aiemmin laaditussa joukkoliikenteen järjestämistaselvityksessä (Sitowise 2020) on selvitetty, mitä vaihtoehtoja järjestämistavan osalta yleisesti ottaen on ja mitä valintoja järjestämistapoihin liittyy.
- **Tämän työn tavoitteena oli määrittää joukkoliikenteen järjestämistavan vaihtoehdot Länsi-Uudellamaalla.**
- Lisäksi tavoitteena oli selvittää, miten eri järjestämistavoilla voidaan vaikuttaa matkustajien kokemaan palvelun laatuun ja muodostaa joukkoliikenteestä järkevä ja kustannustehokas kokonaisuus.
- Työn tavoitteena oli myös tunnistaa, mitä kunnat haluavat joukkoliikenteen laadun ja palvelutason osalta sekä mitä kustannuksia tästä seuraa ja kenelle kustannukset kohdistuvat.

Suunnittelualue

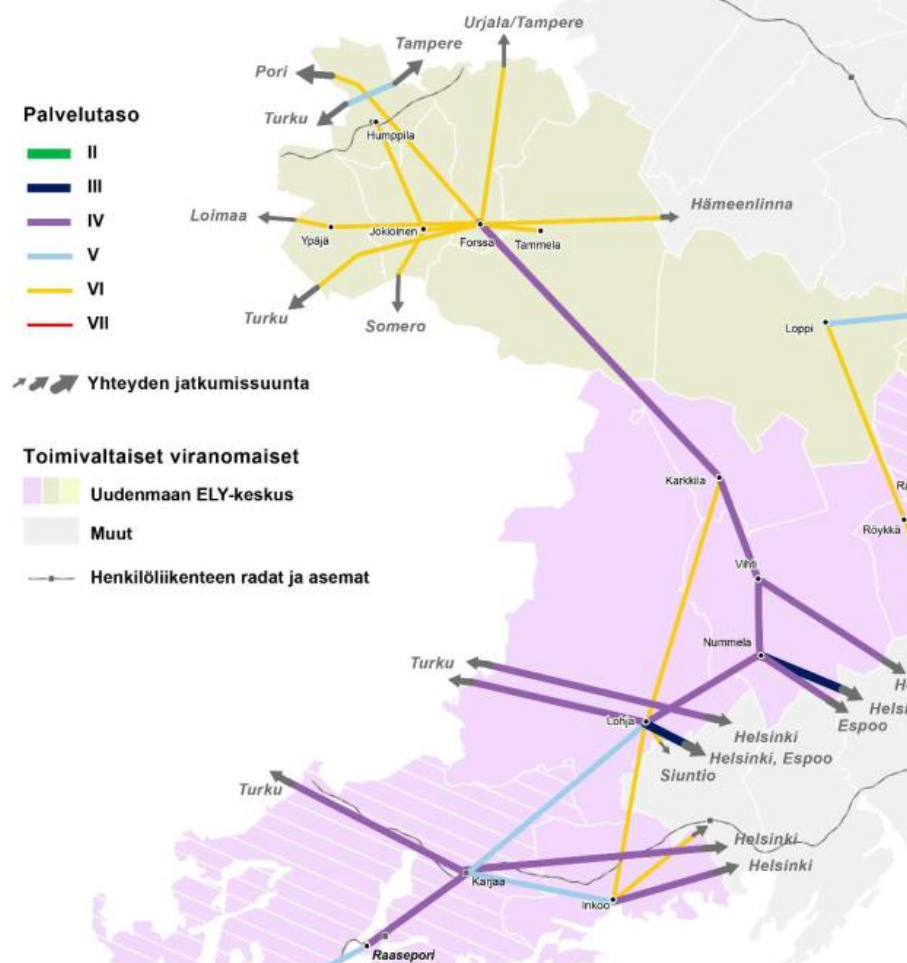
- Työssä käsitelty Inkoon, Karkkilan, Lohjan ja Vihtin muodostamaa aluetta
- n. 90 000 asukasta, 2900 km²

	Inkoo	Karkkila	Lohja	Vihti	Koko alue
Asukasluku (2020)	5 321	8 696	45 886	29 160	89 063
Alle 15-vuotiaiden osuus väestöstä, % (2020)	15,1	14,9	15,8	18,2	16
Yli 64-vuotiaiden osuus väestöstä, % (2020)	25,8	26,7	24,7	19,9	24,3
Työpaikkamäärä (2018)	1 333	2 809	15 911	8 301	28 354
Pendelöinti, kunnasta muualle (2018)	2 394	3 583	19 784	13 482	39 243
Pendelöinti, muualta kuntaan (2018)	476	924	4 302	3 205	8 907
Pinta-ala (km ²) (2020)	954,02	255,32	1109,73	567,06	2 886
Asukastiheys (as/km ²) (2020)	15,2	35,9	48,9	55,9	43,4



Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet

Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet kuntien väliselle liikenteelle 2021–2024



Talviliikenne	Soveltamisaika	I	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöintiäika	Ma-to	5.30–23.30	6.00–22.30	7.00–21.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00/8.00–17.00	8.00/9.00–15.00/16.00
	Pe	5.30–01.30	6.00–23.30	7.00–21.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00/8.00–17.00	8.00/9.00–15.00/16.00
	La	6.00–01.30	7.00–23.30	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	–
	Su	7.00–23.30	9.00–21.30	11.00–18.30	12.00–17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	–
Vuoroväli/vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 45 min	yht. yli 5 vuoroa/ suunta	3–5 vuoroa/ suunta /vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/ tai asiointiyhteys)	1–2 vuoroa/ suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/ tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä n. klo 10–15	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	2–3 vuoroa/ suunta	–	–
	Arjen varhaisilta klo 18–20	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 2–3 vuoroa	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–	–
	Lauantaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–4 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–
	Sunnuntaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–
	Varhaisaamu ja myöhäisilta	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–	–	–
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–	–	–	–

Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta

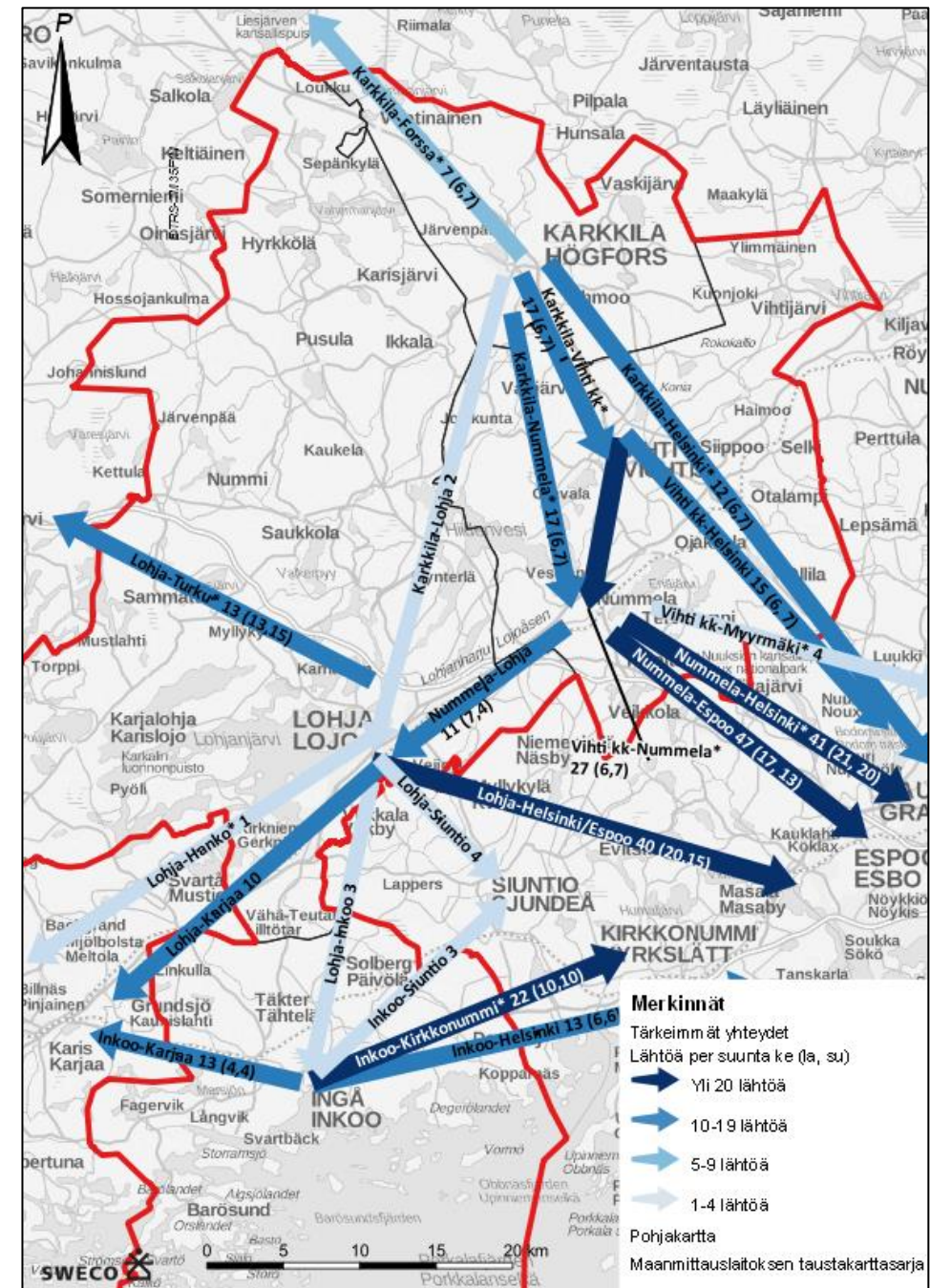
Suunnittelualueen tärkeimmät joukkoliikenteen yhteysvälit ovat Joukkoliikenteen palvelutaso 2021–2024 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella -selvityksessä (2021) määritellyt 16 yhteysväliä.

Alueen vilkkain joukkoliikennetarjonta on ollut yhteysväleillä:

- Nummela-Helsinki,
- Lohja-Helsinki,
- Vihdin kirkonkylä-Nummela ja
- Inkoo-Kirkkonummi

Näillä yhteysväleillä on ollut yli 20 lähtöä arkipäivisin.

Pohjolan liikenteen ilmoitus toiminnan lopettamisesta Länsi-Uudellamaalla vaikuttaa erityisesti Lohja-Helsinki ja Nummela-Helsinki yhteysvälien tarjontaan, joilla Pohjolan liikenteen osuus ajetuista vuoroista on ollut n. 2/3.



Toteutunut palvelutaso yhteysväleittäin

Yhteysvälikohtaisen palvelutason analysoinnin yhteydessä on havaittu, että nykytilanteessa (v. 2021) puutteita on ollut:

- arki-iltojen vuoroväleissä (seitsemän yhteysväliä)
- ruuhka-ajan vuoroväleissä (seitsemän yhteysväliä)
- liikennöintiajoissa (arkisin kuudella yhteysvälillä, lauantaisin kahdella)
- Viikonloppuliikenteen vuoroväli (Lohja-Nummela)

Oheisessa kuvassa on esitetty yhteysväleittäin palvelutasotavoitteet sekä niiden toteuma (tavoitteen mukainen, alitus, ylitys) osatekijöittäin (liikennöintiaika, vuoroväli).

Yhteysväli	Palvelutaso-tavoite	Toteutunut palvelutaso	Liikennöintiaika				Vuoroväli				
			Ma-To	Pe	La	Su	Ruuhka	Arkipv	Arki-ilta	La	Su
Karjaa-Inkoo	V	V	III (↑↑)	IV (↑)	V	IV (↑)	V	V	V	V	IV
Inkoo-Helsinki	IV	V (↓)	III (↑)	III (↑)	IV	III (↑)	V (↓)	IV	V (↓)	IV	IV
Karjaa-Lohja	V	VI (↓)	VI (↓)	VI (↓)	VI (↓)	V	V	VI (↓)	V	-	-
Inkoo-Lohja	VI	VI	VI	VI	VI	V (↑)	VI	VI	VI	-	-
Inkoo-Siuntio	VI	VI	VI	VI	VI	VI	VI	VI	VI	-	-
Lohja-Siuntio	VI	VI	VI	VI	VI	VI	VI	VI	VI	-	-
Lohja-Karkkila	VI	VII (↓)	VII (↓)	VII (↓)	VI	VI	VII (↓)	VII (↓)	VI	-	-
Lohja-Helsinki	III	III	III	III	III	III	III	II (↑)	III	III	III
Lohja-Espoo	III	III	III	III	III	III	III	II (↑)	III	III	III
Lohja-Nummela	IV	VI (↓↓)	III	III	III	III	VI (↓↓)	VI (↓↓)	VI (↓↓)	V (↓)	V (↓)
Nummela-Helsinki*	III	III	III	III	III	III	III	II (↑)	II (↑)	III	III
Nummela-Vihti*	IV	V (↓)	V (↓)	V (↓)	IV	III (↑)	III	III (↑)	V (↓)	IV	IV
Nummela-Espoo	IV	IV	III (↑)	III (↑)	III (↑)	II (↑↑)	II (↑↑)	II (↑↑)	II (↑↑)	IV	III
Karkkila-Vihti*	IV	V (↓)	II (↑↑)	III (↑)	IV	IV	IV	IV	V (↓)	IV	IV
Karkkila-Nummela*	IV	V (↓)	II (↑↑)	III (↑)	IV	IV	V (↓)	IV	V (↓)	IV	IV
Karkkila-Helsinki*	IV	VI (↓↓)	VI (↓↓)	VI (↓↓)	IV	IV	VI (↓↓)	IV	V (↓)	IV	IV
Vihti-Helsinki*	IV	VI (↓↓)	VI (↓↓)	VI (↓↓)	IV	IV	V (↓)	III (↑)	V (↓)	IV	III (↑)
Karkkila-Forssa	IV	VI (↓↓)	III (↑)	III (↑)	V (↓)	III (↑)	VI (↓↓)	V (↓)	IV	IV	IV
Vihti myyrmäki	-	VI	VI	VI	VI	VI	VI	VI	VI	VI	VI
Hanko-Lohja	-	VII	VII	VII	VII	VII	VII	VII	VII	VII	VII
Lohja-turku	-	VI	IV	IV	III	III	VI	III	IV	III	III
Inkoo-kirkkonummi	-	V	III	III	III	II	IV	III	V	IV	III

Joukkoliikenteeseen liittyvät haasteet

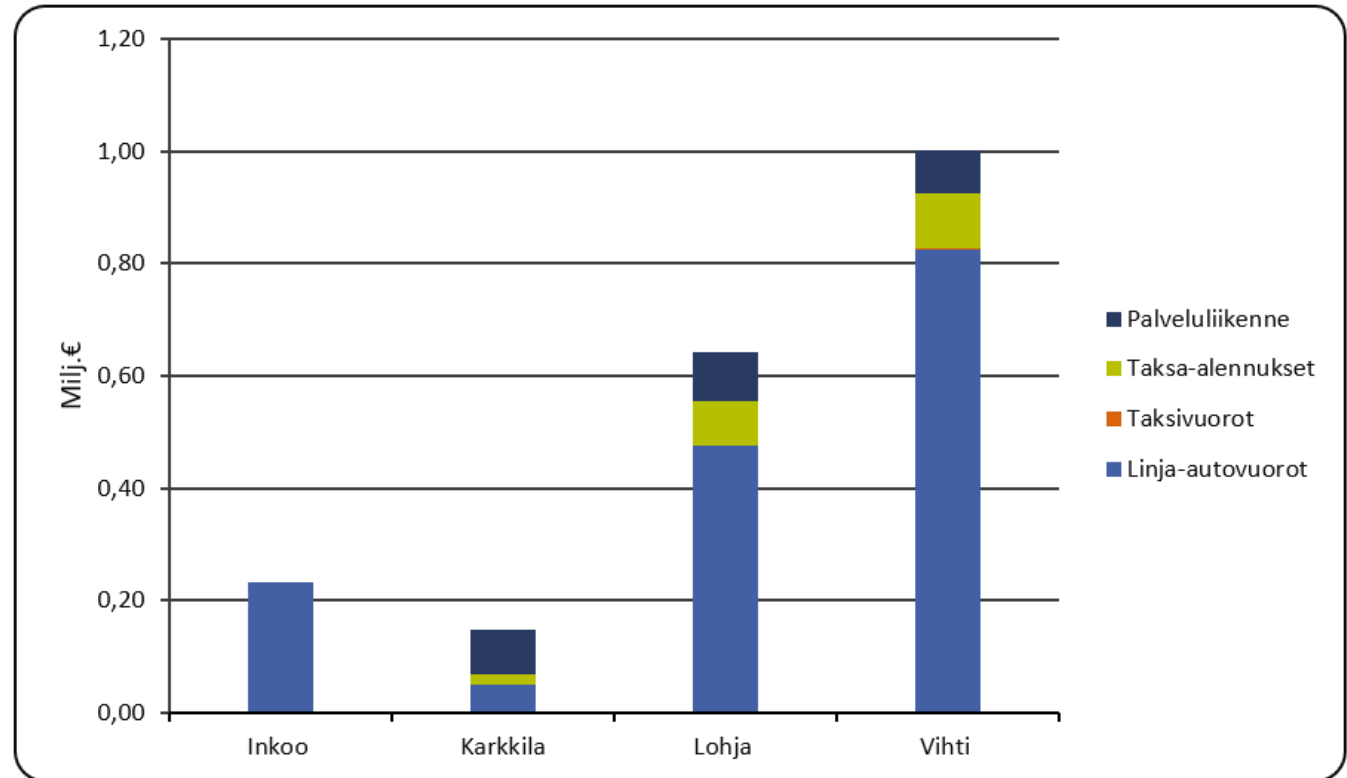
- **Matkustajainformaation ja lippujärjestelmän sekavuus**
 - Ei yhteistä lippujärjestelmää.
 - Tällä hetkellä ei paikallista informaatiojärjestelmää.
- **Markkinaehtoisen liikenteen ennustamattomuus**
 - Markkinaehtoisen joukkoliikenteen harjoittajilla on viiden päivän ilmoitusaika vuorojen lopettamisesta.
- Länsi-Uudenmaan asutus on paikoitellen hajanaista, joka aiheuttaa reittien mutkitteluuden
- Ilta- ja viikonloppuliikenteen suppea vuorotarjonta tai sen puuttuminen kokonaan
- Joukkoliikenne ei palvele vuorotyöläisiä eikä ole tällä hetkellä kilpailukykyinen vaihtoehto yksityisautoilulle
- Joukkoliikenteen hallinta tilaajanäkökulmasta tällä hetkellä hankalaa

Joukkoliikenteen kustannukset 2020

- Avoimen joukkoliikenteen kustannukset v. 2020 yhteensä n. 2,0 milj. €
- Kuntien kuljetuskustannukset v. 2020 yhteensä 8,4 milj. €
 - opetustoimi 4,6 milj. €
 - sosiaalitoimi 1,8 milj. €

Kuntien kuljetuskustannukset vuonna 2020 olivat selvästi aiempia vuosia alemmat korona-pandemiasta johtuen.

Kuntien ja ELY:n kirjoilla on Länsi-Uudenmaan alueen joukkoliikenteen suunnitteluresursseja nykyisin n. 3,3 henkilötyövuoden edestä.

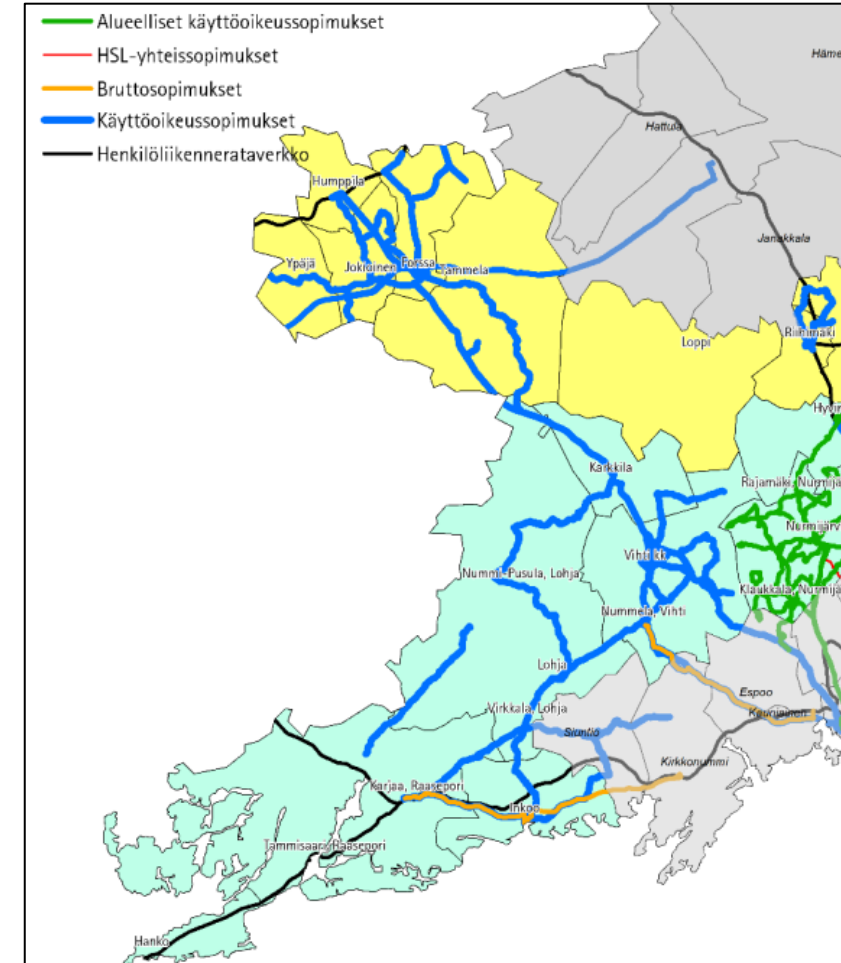


Avoimen joukkoliikenteen ostot 2020 (Uudenmaan ELY-keskus 2021).

Yleistä joukkoliikenteen järjestämistavoista

Uudenmaan ELY-keskus on yhteistyössä kuntien kanssa määritellyt toimivalta-alueelleen joukkoliikenteen palvelutason. Määritelty palvelutaso toteutetaan yhteistyössä kuntien kanssa päätettävillä järjestämistavoilla. Joukkoliikenteen järjestämistavat voidaan karkeasti jakaa kahteen järjestämismalliin: markkinaehtoiseen malliin, jossa määritelty palvelutaso syntyy markkinaehtoisesti ja PSA liikenteeseen eli EU:n palvelusopimusasetuksen mukaiseen malliin, missä joukkoliikenteen palvelutaso vaatii julkista rahoitusta. Mahdollista on myös yhdistellä näitä järjestämismalleja halutun palvelutason saavuttamiseksi.

- **Markkinaehtoinen liikenne** perustuu liikennöitsijöiden ilmoitusvelvollisuuteen ko. reitistä ja tällöin liikennöitsijä vastaa liikenteestä kokonaisuudessaan.
- Julkisen rahoituksen malleja ovat **bruttomalli** (hankintasopimus) ja **nettomalli** (käyttöoikeussopimus), joka jaetaan vielä alueelliseen käyttöoikeussopimukseen sekä reittipohjaiseen käyttöoikeussopimukseen.
 - **Bruttomalli:** Yleensä bruttomallissa tilaaja vastaa suunnittelusta, reiteistä, aikatauluista, lippujärjestelmistä ja matkustajainformaatiosta. Tilaaja kilpailuttaa liikennöinnin ja vastaa kysyntäriskistä. Mahdollista on myös jakaa joidenkin osa-alueiden vastuutusta liikenteenharjoittajille.
 - **Alueellinen käyttöoikeussopimus,** jossa liikennöitsijälle annetaan yleensä yksinoikeus ko. alueen liikenteeseen. Poikkeuksia voi antaa esim. läpimenevälle bussiliikenteelle sekä alueeseen on mahdollista tehdä rajauksia. Liikennöitsijä vastaa suunnittelusta, lippujärjestelmistä ja informaatiosta. Liikennöitsijä vastaa kysyntäriskistä.
 - **Reittipohjainen käyttöoikeussopimus,** jossa liikennöitsijälle annetaan yksinoikeus ko. liikenteeseen ja tilaajan määrittelemään linjastoon. Tilaaja tai liikennöitsijä suunnittelee aikataulut ja huolehtii matkustajainformaatiosta. Liikennöitsijä vastaa kysyntäriskistä.



Ostoliikenteen järjestämistavat Länsi-Uudellamaalla. Mukana on liikenne, jonka rahoitukseen Uudenmaan ELY-keskus osallistuu (Uudenmaan ELY-keskus 2021)

Järjestämistapaskenaarioiden esittely

Suunnittelualueen avoimen joukkoliikenteen järjestämiseen muodostettiin viisi vaihtoehtoista skenaariota nykyisen toimintamallin lisäksi. Skenaariot sisältävät:

- vastuutahon (ELY, kunta tai ELY ja kunta yhdessä) määrittelyn
- liikenteen järjestämistavan (markkinaehtoinen, brutto- tai nettomalli) valinnan

Tarkastellut skenaariot ovat seuraavat:

- Skenaario 0: nykymalli
- Skenaario 0+: parannettu nykymalli
- Skenaario 1: Brutto-ELY
- Skenaario 2: KOS-ELY
- Skenaario 3: Brutto-Kunta
- Skenaario 4: KOS-Kunta

Skenaariossa 0+ markkinaehtoista liikennettä täydennetään palvelutasopuutteiden paikkaamiseksi.

Skenaarioissa 1-4 kuntien markkinaehtoinen avoin joukkoliikenne otetaan kokonaisuudessaan haltuun.

Vastuutahot liikenteen järjestämisessä

- Nykyisin suunnittelualueen kunnat tekevät yhteistyötä keskenään sekä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa kuntien välisen liikenteen ja kuntarajojen ulkopuolelle suuntautuvan liikenteen osalta.
 - Työn aikana noussut esiin toiveita ja tarpeita kuntien välisen yhteistyön tiivistämiselle. Tämä mahdollistaisi mm. resurssien yhteiskäytön sekä tehtävien jakamisen suunnittelualueen kesken.
- Mukaan tarkasteluun otettu myös kaksi kuntavetoista skenaariota
- **Kuntavetoisissa järjestämistapaskenaarioissa kunnat vastaavat toimivaltaisena viranomaisena suunnittelualueen avoimen joukkoliikenteen järjestämisestä sekä hankinnasta.** Toimivaltaisuuksena edellytyksenä on se, että kunta tai kuntayhtymä on liikennepalvelulain 181 § mukainen toimivaltainen viranomaisena. Muutoin kunta tai kuntayhtymä voi hankkia alueelleen vain joukkoliikennettä, joka ei ylitä kuntarajoja → **kuntavetoiset mallit edellyttävät lakimuutosta toimivaltaisuuksien osalta**
 - Kuntavetoisissa malleissa erilaisia vaihtoehtoja kuntien keskinäisen järjestäytymisen osalta (vastuukuntamalli, kuntayhtymä, yhtiömalli) ja ne vaativat tarkempaa suunnittelua sekä organisoimista kuntien taholta.
 - **ELY-keskus on jo toimivaltainen viranomaisena**, vakiintunut toimija esim. HSL:n ja Traficomien suuntaan, runsaasti kokemusta liikenteen järjestämisestä ja hankkimisesta.
 - ELY-vetoisissa malleissa kuntien keskinäisen yhteistyön kehittämiseksi myös erilaisia vaihtoehtoja (yhteinen joukkoliikennetyöryhmä, yhteinen joukkoliikennesuosittaja).

Skenaarioiden vertailu - asiakasnäkökulma

Osa-alue	VE0+	Brutto-ELY	Brutto-Kunta	KOS-ELY	KOS-Kunta
Lippu- ja maksujärjestelmä	- Sekava	++ Yhtenäiset lipputuotteet ja maksutavat	++ Selkeä lippujärjestelmä, helpottaa palvelun käyttöä	++ Kokonaisuuden selkeys, palvelun vakaus. A-KOSissa vähäinen vaikutusmahdollisuus matkaketjuihin	++ Mahdollista edellyttää haluttua kalustoa
Infojärjestelmä	- Sekava	++ Yhteensopiva ja yhtenäinen infojärjestelmä	++ Selkeä asiakaspalvelu	++ Selkeä asiakaspalvelu, riskinä liikennöitsijän palvelualltius	++ Mahdollista edellyttää haluttua kalustoa
Kalusto	+/-	+ Mahdollista edellyttää haluttua kalustoa	+ Mahdollista edellyttää haluttua kalustoa	+ Mahdollista edellyttää haluttua kalustoa	+ Mahdollista edellyttää haluttua kalustoa
Asiakaspalvelu	+/- Mahdollista osin kehittää lisärahoituksella. Keskitetty asiakaspalvelu viestinviejänä.	++ Selkeä asiakaspalvelu	++ Selkeä asiakaspalvelu	++ Selkeä asiakaspalvelu, riskinä liikennöitsijän palvelualltius	++ Selkeä asiakaspalvelu, riskinä liikennöitsijän palvelualltius

→ Bruttomalleissa suurimmat mahdollisuudet asiakkaan kokeman laadun parantamiseen

Skenaarioiden vertailu - tilaajanäkökulma

Osa-alue	VEO+	Brutto-ELY	Brutto-Kunta	KOS-ELY	KOS-Kunta
Liikenteen järjestäminen	+ ELY kilpailuttaa sopimusliikenteen, liikennöitsijät markkinaehtoisena	++ Yksi kokenut taho	+ Yksi taho	+ Mahdollisesti kaksi taho	+ Mahdollisesti kaksi taho
Lippu- ja maksujärjestelmä	- Ei suurta mahdollisuutta kehittää	++ Yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä		+ Tilaaja saa määritellä lippulajit ja -hinnat, liikennöitsijä hankkii sopimuksen mukaisen järjestelmän. Järjestelmän hinta näkyy tarjouksissa. Sopimuksen aikaiset muutokset hankalampia toteuttaa.	
Infojärjestelmä	+ Mahdollista kehittää vain sopimusliikenteen osalta.	+ Yhtenäinen järjestelmä koko alueella, helppo seurata ja kehittää		+ Liikennöitsijä hoitaa matkustajainformaatiota ja omaa intressin saada matkustajia kyytiin	
Kalusto	+ Vain sopimusliikenteen osalta.	++ Mahdollisuus vaikuttaa		++ Mahdollisuus vaikuttaa	
Asiakaspalvelu	+ Alueen yhteinen asiakaspalvelu toimisi vain viestinviejänä.	++ Helpompi seurata ja reagoida palautteisiin, jos tilaajalla asiakaspalveluvastuu. Voidaan ulkoistaa myös kolmannelle osapuolelle tai vastuuttaa liikennöitsijälle.		+ Liikennöitsijä vastaa asiakaspalvelusta. Riski asiakaspalvelun laadusta?	
Riskit	-- Markkinaehtoisesta liikenteen lyhyt ilmoitusvelvollisuus. Lipputuloriski, markkinaehtoisella "tuottavat linjat"	+ Kun tilaaja kantaa lipputuloriskin, liikennöinti on halvempaa (mikäli riski ei toteudu).		- Asiakaspalvelun laatu, liikennöitsijän kehittämishalu, mutta ei lipputuloriskiiä. Liikennöitsijän lipputuloriski näkyy ostojen hinnoissa. Markkinat eivät kehity.	

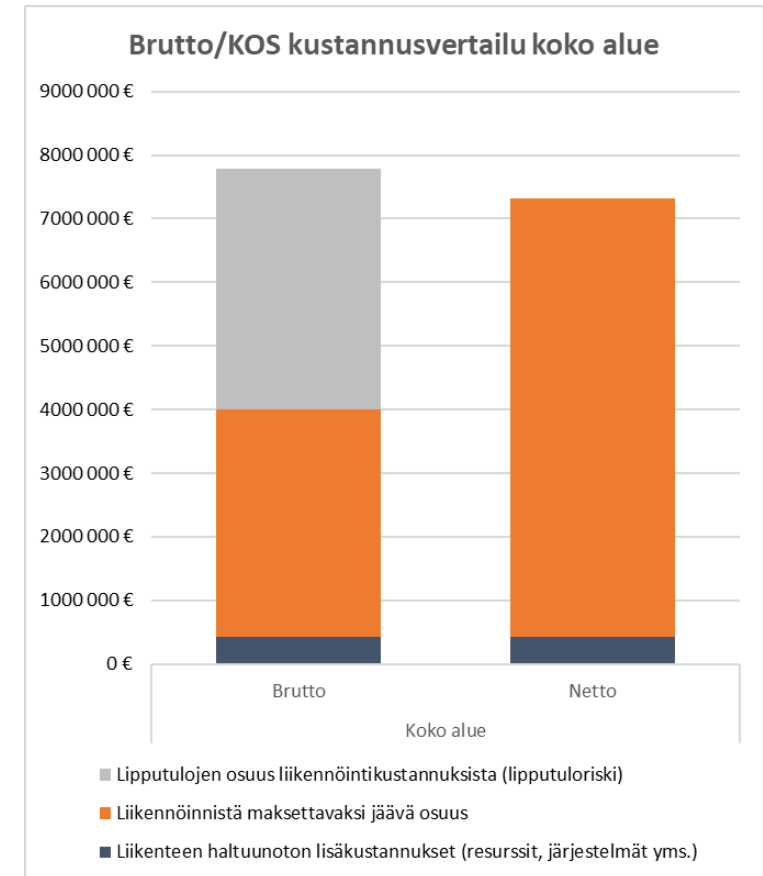
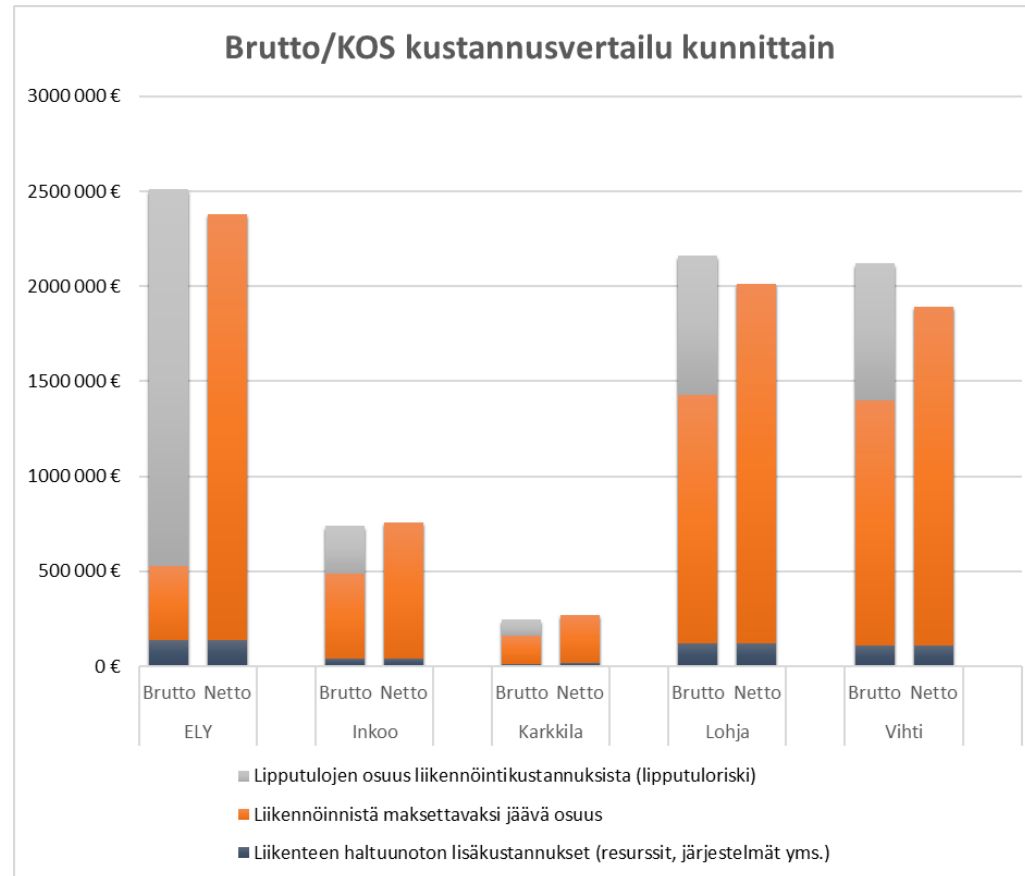
Liikenteen järjestämisen kustannukset

Kustannusten arvioinnissa on huomioitu:

- Palvelutasotavoitteiden mukainen liikenne nykyisille reiteille jaettuna
- syntyvät lisätehtävät, tarvittavat henkilöresurssit, järjestelmät ja laitteet on huomioitu karkealla tasolla

Laskennassa on käytetty vakioina:

- Lipputuloarvio 50 % liikennöintikustannuksista
- ELYn osuus lipputuloista 50 %, kuntien 50 %
- ELYn maksuosuus liikennöintikustannuksista 30 %
- Bruttolaskelman yksikkökustannukset HSL
- Nettolaskelman km-hinta ELY:n sopimuksista



Bruttomallin arvioitu kokonaiskustannus 4 milj. € (lisäksi lipputuloriski 3,8 milj. €)
Nettomallin arvioitu kokonaiskustannus 7,3 milj. €

Liikenteen järjestämisen kustannukset

Huom. Kustannusarvio on tehty nykytilanteen liikennemäärillä. Liikennemäärien muutokset sekä mm. sopimusten pituudet ja laadulliset vaatimukset vaikuttavat lopullisiin kustannuksiin.

BRUTTO	ELY	Inkoo	Karkkila	Lohja	Vihti	Yhteensä
Joukkoliikenteen ostot (rahoitettava osuus)	2 380 000 €	700 000 €	240 000 €	2 040 000 €	2 000 000 €	7 360 000 €
Arvio lipputuloista	1 980 000 €	250 000 €	90 000 €	730 000 €	710 000 €	3 760 000 €
Liikennöinnistä maksettavaksi jäävä osuus	400 000 €	450 000 €	150 000 €	1 310 000 €	1 290 000 €	3 600 000 €
Osuus järjestämiseen liittyvistä kuluista	140 000 €	40 000 €	10 000 €	120 000 €	110 000 €	420 000 €
Kokonaiskustannus	540 000 €	490 000 €	160 000 €	1 430 000 €	1 400 000 €	4 020 000 €
NETTO	ELY	Inkoo	Karkkila	Lohja	Vihti	Yhteensä
Joukkoliikenteen ostot (rahoitettava osuus)	2 250 000 €	730 000 €	250 000 €	1 890 000 €	1 770 000 €	6 890 000 €
Osuus järjestämiseen liittyvistä kuluista	140 000 €	40 000 €	10 000 €	120 000 €	110 000 €	420 000 €
Kokonaiskustannus	2 390 000 €	770 000 €	260 000 €	2 010 000 €	1 880 000 €	7 310 000 €

Päätelmät

- Nykyinen järjestämistapa on ongelmallinen
- Uudenmaan ELY-keskus vakiintunut toimivaltainen, kuntavetoiset mallit vaativat jatkokehittelyä
- Bruttomalli antaa vapaammat kädet liikenteen kehittämiseen sekä matkustajan että tilaajan näkökulmasta
- Brutto- ja nettomallin kustannukset ovat hyvin lähellä toisiaan. Lipputuloriskin kantaminen on yleensä kannattavaa tilaajalle verrattuna siihen, että se siirretään liikennöitsijälle

Jatkotoimenpiteet

Kolme päätettävää asiaa:

1. **Otetaanko Länsi-Uudenmaan joukkoliikenne haltuun vai jatketaanko nykymallilla**
2. **Jos liikenne otetaan haltuun, mikä taho siitä vastaa (ELY / kunnat)**
3. Hankintamallin (Brutto/Netto) valinta on pienempi kysymys

Kun päätökset kahdesta ensimmäisestä on tehty, voidaan liikenteen tarkempi suunnittelu aloittaa. Päätös hankintamallista voidaan tehdä suunnittelun alkuvaiheessa.

Tavoitteena on aloittaa uusi liikenne 08/2023, tämä tarkoittaisi :

- Kilpailutus ratkaistava viimeistään tammikuussa 2023
- Liikennöinnin kilpailutus käynnistettävä lokakuussa 2022
- Liikenteen ja hankinnan suunnittelu tätä ennen (4-6 kk)

Vapaata keskustelua aiheesta

- *Puheenjohtaja Seppo Nikkanen / Uudenmaan ELY-keskus*
- ***Pyydä puheenvuoroa nostamalla käsi***