



V/HTA

Järjestämistavan  
ennakkovaikutusten arviointi

30.5.2022

# Vaikutukset kuntalaisiin (1/ 2)

Nykytila	ELY-malli	Kunta-malli	HSL
<p>Ei yhtenäistä lippujärjestelmää - sekava matkustajalle. Infojärjestelmästä vastaa liikennöitsijät, jolloin matkahuollon tietojen paikkansa pitävyyden liikennöitsijästä kiinni.</p>	<p>Länsi-Uudellemaalle yhtenäiset lipputuotteet ja mahdollisuus lippuyhteistyöhön HSL:n kanssa. Yhtenäinen informaatiojärjestelmä, josta ELY vastaa.</p>	<p>Länsi-Uudellemaalle yhtenäiset lipputuotteet ja mahdollisuus lippuyhteistyöhön HSL:n kanssa. Yhtenäinen informaatiojärjestelmä, josta kunnat vastaa.</p>	<p>Yhtenäistää Vihdin osaksi HSL-kuntia ja osaksi HSL:n liikennejärjestelmää. - Yhdellä matkakortilla matkat eli yhtenäinen koko HSL-alueen kattava lippulajivalikoima. Yhtenäinen informaatiojärjestelmä.</p>
<p>Ei yhtenäistä ja koordinoitua asiakaspalvelua. Palvelunlaatu ja reagoiminen vaihtelee liikennöitsijöittäin.</p>	<p>Asiakaspalvelun ja reagoinnin hoitaa ELY yhdessä kuntien kanssa. Tilaajabrändäyksen kautta mahdollisuus joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi.</p>	<p>Asiakaspalvelun ja reagoinnin hoitaa kunnat. Tilaajabrändäyksen kautta mahdollisuus joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi.</p>	<p>Asiakaspalvelun ja reagoinnin hoitaa HSL. Brändäyksen hoitaa HSL.</p>
<p>Liikennöitsijällä 60 päivää aikaa ilmoittaa liikenteen muutoksista – aiheuttaa epävarmuutta ja luottamuspuolaa liikenteen jatkuvuuteen.</p>	<p>Sopimuskauden aikana joukkoliikenteen tarjonta on vakaa ja luotettava.</p>	<p>Sopimuskauden aikana joukkoliikenteen tarjonta on vakaa ja luotettava.</p>	<p>Sopimuskauden aikana joukkoliikenteen tarjonta on vakaa ja luotettava</p>
<p>Suorat yhteydet Helsinkiin. Kun ei ole yhtenäistä lipputuotetta, vaihdot ovat hankalia ja kalliita.</p>	<p>Yhtenäinen lipputuote mahdollistaa hyvin suunnitellut matkakaketjut.</p>	<p>Yhtenäinen lipputuote mahdollistaa hyvin suunnitellut matkakaketjut.</p>	<p>HSL-mallissa suunniteltu vaihtoyhteyden perustuvat linjat. Nykytilaan verrattuna HSL-lippu on edullinen vihtiläiselle, joka matkustaa HSL-alueella.</p>
<p>Markkinaehtoista liikennettä täydenne tään syöttöliikenteellä Kirkonkylälle, Ojakalaan ja Hiidenrantaan. Vaihdot ovat hankalia ja kalliita.</p>	<p>Lipputuote olisi tarkoituksenmukaista saada HSL-alueelle yhteensopivaksi, mutta jos ei saada niin HSL-alueella matkustava tarvitsee HSL-lipun.</p>	<p>Lipputuote olisi tarkoituksenmukaista saada HSL-alueelle yhteensopivaksi, mutta jos ei saada niin HSL-alueella matkustava tarvitsee HSL-lipun.</p>	<p>Suunnittelualueen ulkopuolelle jäisi Lohjan ja Karkkilan suunnat. Vuorotarjonta ja lipputuotteet tulisi ratkaista erikseen.</p>



# Vaikutukset kuntalaisiin 2/2

## Palvelutasot HSL / ELY

ELY	HSL
<p>ELY-palvelutaso luokka kolme Nummela – Helsinki väli.</p> <p>Ruuhka-aikana vuoroväli 30 minuuttia (klo 07.00-09.00 ja 15.00-17.00). Muuten vuoroväli on arkisin 60 minuuttia klo 21.30 saakka.</p> <p>Lauantaisin liikennöintiäika klo 09.00-21.30 60 minuutin vuorovälillä. Sunnuntaisin liikennöintiäika klo 11.00-18.30 60 minuutin vuorovälillä.</p> <p>ELY-palvelutaso luokka neljä Nummela – Vihti kk välillä</p> <p>Ma-pe liikennöintiäika klo 07.00-21.30 Ruuhka-aikana vuoroväli 45 minuuttia (07.00-09.00 ja 15.00-17.00). Klo 10.00-15.00 vuoroväli on yksi vuoro kahdessa tunnissa Klo 18.00-20.00 vuoroväli on 2-3 vuoroa</p> <p>Lauantaisin liikennöintiäika klo 08.00-18.00 vuoroväli yksi vuoro kahdessa tunnissa</p> <p>Sunnuntaisin liikennöintiäika klo 12.00-17.00 vuoroväli yksi vuoro kahdessa tunnissa</p>	<p>HSL-palvelutasoluokka (**) Kohtuullinen joukkoliikenteen palvelutaso Nummela – Helsinki väli.</p> <p>Ruuhka-aikaan (06.30-09.00 ja 15:00 – 18.00) vuoroväli 30 minuuttia Muuten vuoroväli 60 minuuttia ma-to klo 23.00 saakka ja pe klo 24.00</p> <p>Lauantaisin liikennöintiäika klo 07.30 – 24.00 60 minuutin vuorovälillä. Sunnuntaisin liikennöintiäika 09.30 – 23.00 60 minuutin vuorovälillä.</p> <p>Kirkonkylälle kohtuullinen joukkoliikenteen palvelutaso syöttöyhteydellä Nummelasta.</p>

# Vaikutukset kunnan prosesseihin ja rakenteisiin

Nykytila	ELY-malli	Kunta-malli	HSL
Jos markkinaehtoiselta vuorolta päättyy Vihdin kunnan palvelulupauksen mukaisia vuoroja, kunta joutuu kilpailuttamaan vuorot, joka kuormittaa hankinta- ja päätöksentekoprosesseja.	ELY koordinoi joukkoliikenteen. Hoitaa mm. kilpailutusprosessit, sopimushallinnan, asiakaspalvelun.  ELY-keskuksella kokemusta liikenteen järjestämisestä ja on jo toimivaltainen viranomainen.	Kunta/kunnat koordinoi joukkoliikenteen. Hoitaa mm. kilpailutusprosessit, sopimushallinnan, asiakaspalvelun.  Kunta/kunnat tulee hakea toimivaltaiseksi viranomaiseksi.	HSL koordinoi alueen joukkoliikenteen. Hoitaa mm. kilpailutusprosessit, sopimushallinnan, asiakaspalvelun.  HSL:llä kokemusta liikenteen järjestämisestä ja on jo toimivaltainen viranomainen.
Markkinaehtoinen liikenne ei toimita matkustajatietoja joten joukkoliikenteen vaikuttavuudesta ja laadusta sekä kehittämisestä on vaikea tehdä ratkaisuja.	Reitti- ja autokiertosuunnittelu selkeyttää vuorotarjontaa, karsii päällekkäisyyksiä ja mahdollistaa järkevän kehittämisen alueella. ELY liikenteen järjestäjänä vastaa reittioppaasta, informaatiopalvelusta, tiedotuksesta ja markkinoinnista yhteistyössä kuntien kanssa.	Kunta/kunnat suunnittelevat vuorot ja autokierrot. Ylläpitävät reittiopasta sekä kehitettävä omaa informaatiopalvelua, tiedotusta ja markkinointia.	HSL hoitaa liikenteen suunnittelun. HSL:n kautta reittiopas, informaatiopalvelut, tiedotus ja markkinointi.
Kuntalaisten palautteisiin on vaikea vastata ja hankalaa toimittaa eteenpäin.	Liikkumisdatan kerääminen liikenteen kehittämiseksi mahdollista.	Liikkumisdatan kerääminen liikenteen kehittämiseksi mahdollista.	Liikkumisdatan kerääminen liikenteen kehittämiseksi mahdollista.
	Kuntien ja ELY:n välinen yhteistyö tiivistyy	Kuntien välinen yhteistyö tiivistyy	Kunnan ja HSL:n välinen yhteistyö tiivistyy, mutta joukkoliikenne osaaminen voi kunnassa erkaantua

# Vaikutukset kunnan henkilöstöön ja/tai osaamiseen

Nykytila	ELY-malli	Kunta-malli	HSL
Kuljetusyksikön kuormittuminen, kun liikennöinnissä tapahtuviin muutoksiin reagointi-aika on lyhyt ja vuorotarjonnasta tulee olla jatkuvasti perillä.	Kuljetusyksikön resursseja vapautuu, jolloin voidaan keskittyä koulukuljetusten, palveluliikenteen ja joukkoliikenteen palvelun parantamiseen.	Kilpailutukset, liikenteen suunnittelu ja tukipalvelut edellyttävät merkittävästi enemmän henkilöstöresursseja.	Kuljetusyksikön resursseja vapautuu, jolloin voidaan keskittyä koulukuljetusten, palveluliikenteen ja joukkoliikenteen palvelun parantamiseen.
Joukkoliikenteen palaute kohdistuu kuljetusyksikköön. Palautteeseen hankala reagoida, jos palaute koskee markkinaehtoista liikennettä	Joukkoliikenteen suunnittelu yhteistyössä ELY:n ja ympäröivien kuntien kanssa. Yhteistyö lisääntyy koko Uudenmaan joukkoliikenteen kehittämiseksi.	Kokonaisuuden hallinta. Täydet mahdollisuudet vaikuttaa liikenteeseen itse. Matkaketjujen suunnittelu alueellisesti Länsi-Uudellamaalla.	Kunnalta varajäsen ja asiantuntija hallituksessa.  Vihdin joukkoliikennesuunnittelusta vastaisi suunnittelija (0,5 htv). Työparina Vihdin nimeämä yhteyshenkilö.
Vertaistukea tarjoaa mm. Länsi-Uudenmaan henkilöliikenne työryhmästä.	Yhteinen joukkoliikennetyöryhmä ELY:n ja kuntien kesken	Vaatii kuntayhtymän, vastuukuntamallin tai yhtiömallin sekä kunnilta yhtenäisen näkemyksen järjestämistavasta.	Kokonaisuus hallittua, mutta ei voida merkittävästi vaikuttaa palvelutasoon ja tarjontaan
			MAL-yhteistyö

# Taloudelliset vaikutukset

Nykytila	ELY-malli	Kunta-malli	HSL
<p>Kunta on jo ottanut haltuun lähes kaiken sisäisen liikenteen, jotka ovat markkinaehtoisesti päättyneet. Vuorot eivät ole markkinaehtoisesti kannattavia ja liikenteen tarjonta on pirstaleista. Kunnan markkinaehtoista liikennettä täydentävät vuorot ovat kalliita ja niissä ei toteudu tehokkaat autokierrot.</p>	<p>Bruttomallissa lipputuloriski tilaajalla ja nettomallissa lipputuloriski liikennöitsijällä.</p>	<p>Bruttomallissa lipputuloriski tilaajalla ja nettomallissa lipputuloriski liikennöitsijällä.</p>	<p>Kunnan on haasteellista vaikuttaa lippujen hintoihin.</p>
<p>Matkustajamäärien kasvaessa reittien kannattavuus nousee ja mahdollistaa markkinaehtoisen liikenteen elinvoimaisuuden ja kannattavuuden.</p>	<p>Reitittämisellä vaikutusta esim. naapurikunnassa kulkevien matkustajien lisääntyessä Vihdin maksuosuus pienenee</p>	<p>Reitittämisellä vaikutusta esim. naapurikunnassa kulkevien matkustajien lisääntyessä Vihdin maksuosuus pienenee</p>	<p>Reitittämisellä vaikutusta esim. Veikkolan suunnalla kulkevien matkustajien lisääntyessä Vihdin maksuosuus pienenee</p>
<p>Matkustajamäärien kasvaessa reittien kannattavuus nousee ja mahdollistaa markkinaehtoisen liikenteen elinvoimaisuuden ja kannattavuuden.</p>	<p>Mat-kus-ta-ja-mää-rien kasvaessa tiettyyn pisteeseen, se johtaa liikenteen lisäämiseen ja sitä kautta kustannusten kasvuun.</p>	<p>Mat-kus-ta-ja-mää-rien kasvaessa tiettyyn pisteeseen, se johtaa liikenteen lisäämiseen ja sitä kautta kustannusten kasvuun.</p>	<p>Kustannukset kasvavat matkustajamäärien kasvaessa, sillä kunnan osuus kustannuksista jyvitetään kuntalaisten tekemien matkojen suhteessa. Kustannuksiin vaikuttaa myös länsimetron ja muiden HSL:n liikenneinfrahankeiden kustannusten jyvitys</p>
<p>Markkinaehtoinen liikenne vastaa kustannuksista, joten nykytila on kunnalle edullisin ratkaisu. Joukkoliikenteen kustannukset olivat vuonna 2021 919 693 euroa. Vihdin kunta sai valtion avustuksia sisäisen joukkoliikenteen osalta 286 840 euroa.</p>	<p>Vuosikustannus bruttomallissa arviolta noin 1,4 M€ ja nettomallissa 1,8 M€.</p>	<p>Vuosikustannus arvio sama kuin ELY-mallissa. Voi kuitenkin olla että yhteistyön aloittaminen kuntien kesken tuo aloittamiskustannuksia sekä reittien suunnittelu, hankinnat ja muut tukipalvelut edellyttävät lisäresursseja, joita ei ole arvioitu.</p>	<p>Vuosikustannus noin 2,6 M€ + 240 000 € kertaluontoinen liittymismaksu (hintoja ei ole tarkistettu tähän päivään).</p> <p>HSL-selvityksen perusteella HSL:ään liittyneiden kuntien kustannuskehityksessä on nähtävissä suurta vaihtelua liittymisen jälkeisissä vuosissa, kun palvelutasossa haetaan optimia suhteessa matkustajamääriin.</p>
<p>Kuljetuskustannuksista opetus- ja sosiaalitoimen kustannukset ovat kunnan maksettavia</p>	<p>Kuljetuskustannuksista opetus- ja sosiaalitoimen kustannukset jäävät edelleen kunnan maksettaviksi</p>	<p>Kuljetuskustannuksista opetus- ja sosiaalitoimen kustannukset jäävät edelleen kunnan maksettaviksi</p>	<p>Kuljetuskustannuksista opetus- ja sosiaalitoimen kustannukset jäävät edelleen kunnan maksettaviksi</p>



# Vaikutus yritystoimintaan/yrittäjyyteen

Nykytila	ELY-malli	Kunta-malli	HSL
Mahdollistaa uusien liikennöitsijöiden liikennöinnin aloittamisen. Uusia reittejä vo tulla nopeammin kysynnän ja tarjonnan lisääntyessä.	Riskitömämpi tapa liikennöitsijälle tulla vuoroliikennemarkkinoille. Liikennöitsijän on seurattava kilpailutuksia ja osattava tehdä tarjouksia.	Riskitömämpi tapa liikennöitsijälle tulla vuoroliikennemarkkinoille. Liikennöitsijän on seurattava kilpailutuksia ja osattava tehdä tarjouksia.	Helppo tapa liikennöitsijälle tulla vuoroliikennemarkkinoille. Liikennöitsijän on seurattava kilpailutuksia ja osattava tehdä tarjouksia.
Markkinat ovat haavoittuvaisempia muutoksille ja talouden häiriötekijöille esim. korona ja liikennöintikustannusten nousu	Kilpailutukset voivat kaventaa yritystoiminta ja vähentää liikennöitsijöitä mikäli kaikille liikennöitsijöille ei tule vuoroja ajettavaksi.	Kilpailutukset voivat kaventaa yritystoiminta ja vähentää liikennöitsijöitä mikäli kaikille liikennöitsijöille ei tule vuoroja ajettavaksi.	Kilpailutukset voivat kaventaa yritystoiminta ja vähentää liikennöitsijöitä mikäli kaikille liikennöitsijöille ei tule vuoroja ajettavaksi.
Liikennöitsijät kantavat riskit lipputuloista ja vuorojen kannattavuudesta.	Bruttomallissa ELY kantaa lipputuloriskin. Liikennöitsijälle riskittömämpää tarjota kilpailutuksessa. Liikennöitsijälle varma säännöllinen tulo. Nettomallissa liikennöitsijä kantaa lipputuloriskin, mutta siirtää sen riskin tarjoushintaan.	Bruttomallissa kunta/kunnat kantaa lipputuloriskin. Liikennöitsijälle riskittömämpää tarjota kilpailutuksessa. Liikennöitsijälle varma säännöllinen tulo. Nettomallissa liikennöitsijä kantaa lipputuloriskin, mutta siirtää sen riskin tarjoushintaan.	HSL kantaa lipputuloriskin. Liikennöitsijälle varma säännöllinen tulo.
Liikennöitsijällä motiivi kehittää ja markkinoida palvelua.	Bruttomalli ei kannusta liikennöitsijää liikenteen kehittämiseen tai palvelujen kehittämiseen. Nettomallissa liikennöitsijällä motiivi kehittää ja markkinoida palvelua.	Bruttomalli ei kannusta liikennöitsijää liikenteen kehittämiseen tai palvelujen kehittämiseen. Nettomallissa liikennöitsijällä motiivi kehittää ja markkinoida palvelua.	Ei kannusta liikennöitsijää liikenteen kehittämiseen tai palvelujen kehittämiseen



# Vaikutukset ympäristöön

Nykytila	ELY-malli	Kunta-malli	HSL
<p>Ei mahdollisuuksia vaikuttaa markkinaehtoiseen kalustoon ja ympäristövaatimuksiin</p>	<p>Kilpailutuksissa mahdollisuus ottaa ympäristönäkökohdat ja kestävä kehitys huomioon</p>	<p>Kilpailutuksissa mahdollisuus ottaa ympäristönäkökohdat ja kestävä kehitys huomioon</p>	<p>Kilpailutuksissa mahdollisuus ottaa ympäristönäkökohdat ja kestävä kehitys huomioon. HSL:llä tälläkin hetkellä paljon täyssähköbussseja.</p>
<p>Vaikea suunnitella tehokasta autokiertoa – aiheuttaa turhaa siirtoajoa</p>	<p>Mahdollisuus toteuttaa tehokkaampi autokierto - Ei turhaa siirtoajoa</p>	<p>Mahdollisuus toteuttaa tehokkaampi autokierto - Ei turhaa siirtoajoa</p>	<p>Mahdollisuus toteuttaa tehokkaampi autokierto - Ei turhaa siirtoajoa</p>
<p>Oman auton käyttö todennäköisempää, kun linjasto ja lippuvalikoima sekava</p>	<p>Selkeämmällä linjastolla, paremmalla vuorotarjonnalla ja yhtenäisellä lippujärjestelmällä helpompi houkutella yksityisautoilijoita joukkoliikenteen käyttäjäksi</p>	<p>Selkeämmällä linjastolla, paremmalla vuorotarjonnalla ja yhtenäisellä lippujärjestelmällä helpompi houkutella yksityisautoilijoita joukkoliikenteen käyttäjäksi</p>	<p>Selkeämmällä linjastolla, paremmalla vuorotarjonnalla ja yhtenäisellä lippujärjestelmällä helpompi houkutella yksityisautoilijoita joukkoliikenteen käyttäjäksi</p>
<p>Markkinaehtoinen liikenne ei toimita matkustajatietoja joten joukkoliikenteen vaikuttavuudesta ympäristöön ei saada tietoja. Ympäristövaikuttavuuden huomioiminen liikennöitsijän vastuulla.</p>	<p>Liikkumisdatan kerääminen liikenteen kehittämiseksi mahdollista. Tiedot ympäristövaikutuksista helpommin saatavilla.</p>	<p>Liikkumisdatan kerääminen liikenteen kehittämiseksi mahdollista. Tiedot ympäristövaikutuksista helpommin saatavilla.</p>	<p>Liikkumisdatan kerääminen liikenteen kehittämiseksi mahdollista. Tiedot ympäristövaikutuksista helpommin saatavilla.</p>