

## Joukkoliikenteen järjestämistapaselvitys

Kunnanhallitus 04.04.2022 § 70

Valtuuston hyväksymässä talousarviossa 2022 8.11.2021 § 89 on hyväksytty vuoden 2022 strategiset tavoitteet ja teot. Joukkoliikennettä koskevana tekona on hyväksytty joukkoliikenteen järjestämistavan ratkaiseminen. Mittareiksi teolle on asetettu erillinen järjestämistapaselvitys, päätöksenteko järjestämistavasta sekä yhteisen lipputuotteen edistäminen Länsi-Uudellamaalla sekä pääkaupunkiseudulla. Vihdin kunta on edistänyt joukkoliikenteen järjestämistapaselvitystä yhteistyössä Ely-keskuksen ja alueen kuntien kanssa.

### Joukkoliikenteen palvelulupaus ja nykytilanne

Kunnan joukkoliikenteen laajuuden perusteena on valtuustossa hyväksytty Vihdin kunnan joukkoliikenteen palvelulupaus. Palvelulupauksella pyritään turvaamaan opiskelu ja työssäkäyntiliikennettä kylistä ja taajamista Nummelaan, Helsinkiin, Lohjalle ja Karkkilaan. Vihdin kunnanvaltuusto hyväksyi 10.9.2018 § 27 joukkoliikenteen palvelulupauksen ensimmäisen kerran ja palvelulupausta on sen jälkeen päivitetty kunnanhallituksessa 08.02.2021 § 22 ja hyväksytty kunnanvaltuustossa 15.02.2021 § 1.

Tällä hetkellä palvelulupaus ei täysin toteudu. Palvelulupaus toteutuu vain 89,8 prosenttisesti. Koronaepidemian aiheuttaman poikkeustilanteen ja selkeän matkustajamäärän aleneman takia on jouduttu palvelulupausta soveltamaan niin, että kriittinen opiskelu- ja työssäkäyntiliikenne voidaan turvata.

Pohjolan liikenne on ilmoittanut lopettavansa kaikki linja-autovuoronsa Länsi-Uudellamaalla 3.6.2022 alkaen liiketoiminnallisista syistä. Pohjolan liikenteen ilmoituksella on merkittäviä vaikutuksia kunnan joukkoliikenteen palvelutasoon. Vihdin kunta on tiivistänyt yhteistyötä alueen kuntien ja ELY-keskuksen kanssa, jotta Pohjolan liikenteen ilmoituksen vaikutukset palvelulupaukseen jäisivät mahdollisimman vähäisiksi. ELY-keskus kilpailuttaa ensi kesälle korvaavia vuoroja turvaamaan kriittiset työssäkäynti-, opiskelu- ja koululaismatkat. Puutteita tällä hetkellä on illan viimeisissä vuoroissa. Syksyn vuoroliikenteen tilanne on vielä avoin, mutta joukkoliikenteen turvaamiseksi valmistellaan parhaillaan toimenpiteitä. Näistä informoidaan valmistelun edetessä kunnanhallitusta ja kuntalaisia.

### ELY:n tilaama alueellinen järjestämistapaselvitys

ELY-keskus teetti vuonna 2020 ELY-vetoisen alueellisen (Länsi-Uusimaa) järjestämistapaselvityksen, joka valmistui Sitowise Oy:n tekemänä 8.12.2020. ELY-keskus tilasi Sweco Infra & Rail Oy:ltä uuden järjestämistapaselvityksen keväällä 2021. Selvityksessä ovat olleet mukana Vihdin, Karkkilan ja Inkoon kunnat sekä Lohjan kaupunki. Selvitys on

valmistunut ja on esitelty kuntien viranhaltijoille ja luottamushenkilöille 9.3.2022.

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. Tavoitteena oli myös tunnistaa, mitä kunnat haluavat joukkoliikenteen laadun ja palvelutason osalta sekä mitä kustannuksia tästä seuraa ja kenelle kustannukset kohdistuvat.

ELY:n tilaamassa järjestämistapaselvityksessä esitetetään, jos joukkoliikenne otetaan alueellisesti haltuun, järjestäjätahona toimisi joko ELY tai kunnat. Kuntavetoisissa järjestämistapaskenaarioissa kunnat vastaavat toimivaltaisena viranomaisena suunnittelualueen avoimen joukkoliikenteen järjestämisestä sekä liikenteen hankinnasta. Toimivaltaisuuden edellytyksenä on se, että kunta tai kuntayhtymä on liikennepalvelulain 181 § mukainen toimivaltainen viranomainen. Muutoin kunta tai kuntayhtymä voi hankkia alueelleen vain joukkoliikennettä, joka ei ylitä kuntarajoja. ELY-keskus on jo toimivaltainen viranomainen, vakiintunut toimija esim. HSL:n ja Traficom:n suuntaan, jolla on jo runsaasti kokemusta liikenteen järjestämisestä ja hankkimisesta.

Järjestämistahon lisäksi selvityksessä esitetään vaihtoehtoja, että järjestetäänkö liikenne brutto- vai nettomallilla. Bruttomallissa lipputulot tulevat tilaajalle ja nettomallissa jäävät liikennöitsijälle. Bruttomallilla joukkoliikenteen haltuunoton kokonaiskustannus Vihdille Swecon selvityksen mukaan olisi 1,4 M€ ja nettomallissa 1,88 M€.

ELY:n järjestämistapaselvityksessä ei ole huomioitu kunnan koulukuljetuksia tai sosiaalihuollon kuljetuksia, mutta Vihdin kunnan ostoliikenne ja palveluliikenne on huomioitu kustannuksissa. Vihdin kunnan ostoliikenne ja palveluliikenne olivat vuodelta 2021 yhteensä noin 0,85 miljoonaa euroa. Vuoden 2021 koulukuljetusten kustannukset olivat 1,6 miljoonaa euroa ja sosiaalihuollon kuljetukset 0,77 miljoonaa euroa. Sosiaalihuollon kuljetuksista vastaan Perusturvakuntayhtymä Karviainen.

### **Joukkoliikenteen muutokset Vihdissä ja aikaisemmat joukkoliikenteen selvitykset**

Kansallinen joukkoliikennelaki astui voimaan 3.12.2009. Suuri osa Vihdin alueen siirtymä-ajan liikennöintisopimuksista päättyi kesällä 2017, mikä aiheutti merkittäviä muutoksia linja-autoliikenteen markkinaehtoiseen vuorotarjontaan. Joukkoliikenteen lippu- ja informaatiojärjestelmät ovat olleet myös murroksessa. Kunta ei lainsäädännön mukaan saa maksaa tukea markkinaehtoiselle liikenteelle ja liikennöitsijät ovat avanneet markkinoille omia yhtiökohtaisia lipputuotteitaan. Lipputuen päättymisen vuoksi Vihti-lippu poistui käytöstä vuoden 2017 aikana. Matkahuollon keskeinen rooli linja-autoliikenteen informaation tuottajana ja ylläpitäjänä on muuttunut ja tämä on tuonut kunnalle haasteita lippu- ja

aikatauluinformaation saralle. Tästä on esimerkkinä ettei nykyisessä markkinaehtoisessa liikennöinnissä saada yhtenäistä lipputuotetta.

Kunnanhallitus päätti 25.9.2017 § 192 käynnistää selvityksen Vihdin joukkoliikenteestä. Työ käynnistyi marraskuussa 2017 ja sitä viimeisteltiin helmikuuhun 2018 asti. Työn toteutuksesta vastasi Sitowise Oy ja toteutusta ohjasi Vihdin kunnan, Uudenmaan ELY-keskuksen ja Helsingin seudun liikenteen (HSL) asiantuntijoista koostunut ohjausryhmä.

Kunnanhallitus päätti 5.3.2018 § 27 esittää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL:lle kuntakohtaisen selvityksen tekemistä Vihdin HSL:een liittymisen vaikutusten arvioinnista.

Kuntakohtainen HSL-selvitys käynnistettiin huhtikuussa 2018 ja se valmistui lokakuussa 2018. Työn toteutuksesta vastasi Strafica Oy ja sitä ohjasi HSL:n ja Vihdin kunnan edustajista koostunut ohjausryhmä. Selvitystyön tuloksia esiteltiin kunnanhallitukselle 29.10.2018. Kuntakohtaisen HSL -selvityksen mukaan Vihdin kustannukset vuositasolla olisivat noin 2,5 miljoonaa euroa. Kun kustannuksissa huomioidaan Vihdin joukkoliikenteen palvelulupauksen mukaiset Karkkilan yhteydet, olisi loppusumma noin 2,6 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi HSL:ään liittyminen vaatisi kertaluontoisen 240 000 euron peruspääoman maksamisen.

Samana vuonna tehdyn Sitowise Oy:n tekemän joukkoliikenteen järjestämistapaselvityksen laskelmien mukaan ELY -vetoisen PSA -mallin kustannukset olisivat noin 2,1 miljoonaa euroa. Operointikustannukset sisältävät palvelulupauksen mukaiset yhteydet (myös Lohjan ja Karkkilan suuntaan), kunnan nykyiset sisäiset ostovuorot sekä Nummela - Leppävaara välin yhteydet, jotka on huomioitu HSL -selvityksen kustannusarvioissa.

Kunnanvaltuuston 10.12.2018 kokouksessa esiteltiin kolme vaihtoehtoa joukkoliikenteen järjestämistavaksi, HSL-malli, ELY vetoinen PSA-malli ja markkinaehtoinen malli. Kunnanvaltuusto päätti 10.12.2018 § 49 merkitä joukkoliikenteen järjestämistapaselvityksen tiedoksi. Käsittelyn aikana keskustelun kuluessa tehtiin päätösehdotus, että kunnanvaltuusto edellyttää, että Vihdin kunta jatkaa liittymisneuvotteluja HSL:n kanssa siten, että Vihdin HSL jäsenyys tulisi voimaan 1.1.2020. Äänestyksessä ehdotus ei saanut tarvittavaa kannatusta ja joukkoliikenteen järjestämistapa merkittiin tiedoksi.

### **Tiivistelmä ja järjestämistapaselvityksen kanssa eteneminen**

Järjestämistapaselvitystyön sekä nykyisen markkinavetoisen joukkoliikenteen murrostilanteen myötä Länsi-Uudenmaan kunnat ja ELY-keskus ovat tiivistäneet yhteistyötä ja keskusteluyhteyksiä on avattu kuntien välillä. Keskusteluissa on tullut esille, että Vihdin kunnalla ja Lohjan kaupungilla on yhteisiä intressejä liikenteen järjestämistavoissa ja palvelujen kattavuudessa sekä laadussa. Tämän lisäksi yhteistyötä

Raaseporin ja Hangon kanssa on ylläpidettävä ja tiivistettävä, sillä sairaaloiden ja toisen asteen opiskelumahdollisuuksien kautta liikenteellinen alue on koko Länsi-Uusimaa.

ELY:n mukainen alueellinen järjestämistapa voisi aloittaa korkeintaan vasta vuonna 2023 syksyllä. Mikäli Vihdin kunta aikoo päätyä ELY:n mukaiseen järjestämistapaan, kuntien tulisi tehdä päätökset kesään 2022 mennessä.

Vihdin kunta on ollut HSL:ään yhteydessä selvityksen päivityksen osalta. HSL:n näkökulmasta aikaisemmin tehty selvitys antaa riittävät perusteet asian ratkaisemiseen, jonka takia eivät näe tarpeelliseksi päivittää aikaisemmin tehtyä selvitystä.

Joukkoliikenne on nykyisessä kuntastrategiassa sekä valmisteilla olevassa kuntastrategiassa tärkeä kokonaisuus, jonka takia on tärkeää löytää ratkaisu järjestämistapaan.

|              |   |
|--------------|---|
| Valmistelija | Vs. kuljetusasiantuntija Marjaana Roine p. 044 467 5233<br>Talousjohtaja Jere Laine p. 044 467 5554   |
| Esittelijä   | Kunnanjohtaja Erkki Eerola  |
| Ehdotus      | Kunnanhallitus merkitsee tiedoksi Länsi-Uudemaan joukkoliikenteen järjestämistapaselvityksen ja edellyttää että joukkoliikenteen järjestämistapa tuodaan päätöksentekoon kesäkuuhun mennessä. |
| Päätös       | Kunnanhallitus hyväksyi kunnanjohtajan ehdotuksen yksimielisesti.   |

Kunnanhallitus 23.05.2022 § 107  
118/08.01.00/2022

### **Yleistä**

Kunnanvaltuuston hyväksymässä kuntastrategiassa 2022-2025 (KV § 23 9.5.2022) on päättänyt:

*“Etsimme liikkumiseen ympäristöystävällisempiä tapoja ja helpotamme liikkumista Vihdissä, Vihdistä ja Vihtiin. Olemme etujoukoissa kokeilemassa liikennemuotoja, jotka innostavat älykkääseen liikkumiseen. (–) Merkittävä osa päästöistä syntyy liikenteestä, jolloin saavutettavuuden kehittäminen on olennaista. Kehitämme julkisia liikenneyhteyksiä ja tuemme ilmastoystävällistä liikkumista.”*

Strategian tavoitteen onnistumisen mittaamiseksi on nostettu tyytyväisyyden kasvattaminen julkiseen liikenteeseen ja hiilidioksidipäästöjen vähentäminen.

Joukkoliikenne on Länsi-Uudellamaalla toteutunut suurelta osin markkinaehtoisena liikenteenä, jossa liikennöitsijät määrittävät ajamansa reitit, aikataulut ja lippujen hinnat sekä päättävät, mitkä liput kyseisille vuoroille kelpaavat. Markkinaehtoisen ja sopimusliikenteen

yhteensovittaminen on usein ongelmallista, ja siinä ei ole onnistuttu löytämään yhtenäistä lippuratkaisua, joka toimisi kaikkien liikennöitsijöiden kaikissa vuoroissa. Myöskään informaatiojärjestelmät ja markkinointi eivät ole yhtenäisiä. Nämä tekijät ovat yksi selittävä tekijä joukkoliikennettä kohtaan tunnettuun tyytymättömyyteen.

Markkinaehtoisen liikenteen muodostamaa palvelutasoa on voitu täydentää ostoliikenteellä, jossa kunnan sisäisen liikenteen hankinnasta vastaavat kunnat ja seudullisesta liikenteestä Uudenmaan ELY-keskus yhteistyössä kuntien kanssa.

Vihdin kunnassa sisäinen joukkoliikenne on jo tällä hetkellä lähes sataprosenttisesti omaa ostoliikennettä. Vuorot on suunniteltu palvelemaan suurimmalta osin koululais- ja työssäkäyntiliikennettä. Helsingin, Lohjan ja Karkkilan suuntiin on jouduttu yhdessä ELY-keskuksen sekä Lohjan ja Karkkilan kanssa ostamaan täydentävää liikennettä Pohjolan Liikenteen lopettaessa liikennöinnin kesäkuun alusta Länsi-Uudellamaalla. Vainoin Liikenne Oy on markkinaehtoisesti ottanut haltuun suurimman osan vanhoista Pohjolan Liikenteen vuoroista, mutta puutteita jäi paikattavaksi erityisesti Vihdin kirkonkylän, Ojakkalan ja Hiidenrannan yhteyksien osalta.

Korona-aikaan liikennöitsijöillä on ollut lyhennetty aika liikennemuutosilmoituksille. Kesän alusta tuo aika on palannut takaisin 60 päivään, joka sekään ei ole riittävän pitkä aika kunnille ja ELY-keskukselle reagoida muutoksiin. Usein nämä muutokset vaativat korvaavan liikenteen hankintaa, joka entisestään pirstaloi alueen joukkoliikennetarjontaa.

### **ELY:n järjestämistapaselvitys**

ELY-keskus tilasi Sweco Infra & Rail Oy:ltä Länsi-Uudenmaan järjestämistapaselvityksen keväällä 2021. Selvityksessä ovat olleet mukana Vihdin, Karkkilan ja Inkoon kunnat sekä Lohjan kaupunki. Selvitys on valmistunut, ja se on esitelty kuntien viranhaltijoille ja luottamushenkilöille 9.3.2022.

Työn tavoitteena oli määrittää joukkoliikenteen järjestämistavan vaihtoehdot Länsi-Uudellamaalla: voidaanko jatkaa markkinaehtoisen ja ostoliikenteen yhdistelmällä vai onko kuntien yhdessä ELYn kanssa otettava suurempi vastuu liikenteen järjestämisestä sekä sen taksa- ja lippujärjestelmistä ja turvattava myös pitkäjänteinen suunnittelu? Lisäksi tavoitteena oli selvittää, miten eri järjestämistavoilla voidaan vaikuttaa matkustajien kokemaan palvelun laatuun ja muodostaa joukkoliikenteestä järkevä ja kustannustehokas kokonaisuus. Selvityksessä otettiin myös vertailumielessä kantaa eri järjestämistapojen kustannuseroihin.

ELY:n tilaamassa järjestämistapaselvityksessä esitetään, jos joukkoliikenne otetaan alueellisesti haltuun, järjestäjätahona toimisi joko ELY tai kunnat. Kuntavetoisissa järjestämistapaskenaarioissa kunnat vastaavat toimivaltaisena viranomaisena suunnittelualueen avoimen joukkoliikenteen järjestämisestä sekä liikenteen hankinnasta.

Toimivaltaisuuden edellytyksenä on se, että kunta tai kuntayhtymä on liikennepalvelulain 181 § mukainen toimivaltainen viranomainen. Muutoin kunta tai kuntayhtymä voi hankkia alueelleen vain joukkoliikennettä, joka ei ylitä kuntarajoja. ELY-keskus on jo toimivaltainen viranomainen, vakiintunut toimija esim. HSL:n ja Traficom:n suuntaan, jolla on jo runsaasti kokemusta liikenteen järjestämisestä ja hankkimisesta.

Järjestämistahon lisäksi selvityksessä esitetään vaihtoehtoja liikenteen järjestämisestä brutto- tai nettomallilla. Bruttomallissa lipputulot tulevat tilaajalle ja nettomallissa jäävät liikennöitsijälle. Bruttomallilla joukkoliikenteen haltuunoton kokonaiskustannus Vihdille Swecon selvityksen mukaan olisi 1,4 miljoonaa euroa ja nettomallissa 1,88 miljoonaa euroa. Kustannuksissa ei ole huomioitu kunnan koulukuljetuksia tai sosiaalihuollon kuljetuksia, koska nämä liikennetotoimet jäävät kunnan itsensä järjestettäväksi. Sosiaalihuollon kuljetukset siirtyvät vuoden 2023 jälkeen pääosin hyvinvointialueen järjestettäväksi. Arvio perustuu Vihdin kunnan ostoliikenteen ja palveluliikenteen kustannuksiin sekä siihen, että järjestämistavassa otetaan seudullisesti markkinoilla liikennöivä liikenne haltuun.

ELY:n mukainen järjestämistapa voisi aloittaa aikaisintaan vuoden 2023 syksyllä. Mikäli Vihdin kunta päätyy ELY:n mukaiseen järjestämistapaan, kuntien tulisi tehdä päätökset kesään 2022 mennessä. Mikäli järjestämistapasopimusmenettelyä sovelletaan, on sopimuksen pituus osapuolien yhteisesti päätettävissä. Nykyinen yhteistyösopimus ELY:llä on voimassa toistaiseksi ja irtisanomisaika on 12 kuukautta. Lisäksi sopimuksessa on varaukset mahdollisiin hallinnollisiin muutoksiin.

Länsi-Uudenmaan kunnissa asia on edennyt siten, että Lohjalla ja Karkkilassa ollaan todennäköisesti päätyvässä ELY-vetoiseen järjestämistapaan, mutta viralliset päätökset asiasta tehdään touko-kesäkuun aikana. Inkoossa asia on jo päätetty ja Inkoo lähtee mukaan ELY-vetoiseen malliin sillä ehdolla, että muutkin kunnat lähtevät.

### **HSL:n kuntakohtainen selvitys**

Kuntakohtainen HSL-selvitys käynnistettiin huhtikuussa 2018 ja se valmistui lokakuussa 2018. Työn toteutuksesta vastasi Strafica Oy ja sitä ohjasi HSL:n ja Vihdin kunnan edustajista koostunut ohjausryhmä. Selvitystyön tuloksia esiteltiin kunnanhallitukselle 29.10.2018. Vihdin liittyessä HSL:ään, VIhti olisi osa HSL:n liikennejärjestelmää, jolloin asiakas voisi yhdellä matkakortilla matkata HSL:n alueella. Palvelutasoon vaikuttaisi HSL:n joukkoliikenteen suunnitteluohje sekä kunnan tekemät muutosesitykset. Palveluiden ja suunnittelualueen ulkopuolelle jäisivät kuitenkin Lohjan ja Karkkilan suunnat, joiden vuorotarjonnan suunnittelu ja lipputuotteet tulisi ratkaista erikseen.

HSL:ssä Vihdin joukkoliikennesuunnittelusta vastaisi nimetty suunnittelija (0,5 htv), jonka työparina toimisi Vihdin nimeämä yhteyshenkilö. Kunta saisi HSL:n hallitukseen asiantuntijajäsenen ja varajäsen. Lipputuotteiden ja niiden hintojen osalta vaikutusmahdollisuuksia ei juuri ole, mutta kun-

nan näkökulmasta vahvuutena olisi kuntalaisen käytettävissä oleva yhtenäinen lippujärjestelmä koko HSL -alueella sekä HSL:n informaatiopalvelut, kuten reittiopas. HSL:n liittyminen mahdollistaa vahvemman MAL-yhteistyön jäsenkuntien välillä.

Kuntakohtaisen HSL -selvityksen mukaan Vihdin kustannukset vuositason olisivat noin 2,5 miljoonaa euroa. Kun kustannuksissa huomioidaan Vihdin joukkoliikenteen palvelulupauksen mukaiset Karkkilan yhteydet, olisi loppusumma noin 2,6 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi HSL:ään liittyminen vaatisi kertaluontoisen 240 000 euron peruspääoman maksamisen.

HSL:n mukaan selvitys on edelleen voimassa ja sitä päivitetään, mikäli Vihti päätyy HSL:n järjestämistavan kannalle. Samasta syystä ei voida antaa arviota, millaisella aikataululla tämä vaihtoehto olisi toteutettavissa. Vihdin kunta on kertaalleen kunnanvaltuuston päätöksellä 10.12.2018 päättänyt olla etenemättä HSL:n jäsenyysneuvotteluissa.

### Vihdin joukkoliikenteen ja muun liikenteen kustannukset

Vihdin kunnan joukkoliikenteen kustannukset muodostuvat seudullisesta liikenteestä ja kunnan itsensä ostamasta reittiliikenteestä. Seudullisen liikenteen kustannukset jaetaan hankintavaiheessa Uudenmaan ELYn ja kuntien kesken. Kunnan oman alueen liikenteen hankinnan kustannuksista vastaavat kunnat itse, mutta siihen voidaan hakea Uudenmaan ELYn kautta valtionavustusta, joka on maksimissaan 50 % kustannuksista. Taulukossa 1 on eritelty Vihdin joukkoliikenteen kustannukset ja saadut avustukset.

| Avoimen liikenteen kustannukset        | 2019      | 2020     | 2021      |
|--|-----------|----------|-----------|
| Ostetut linja-autovuorot               | - 633 172 | -749 336 | - 780 359 |
| Ostetut taksivuorot                    | -618      | -3 784   | - 140     |
| Taksa-alennukset (HSL:n lippurahoitus) | -14 7411  | - 87 345 | - 67 946  |
| Palveluliikenne                        | -63 267   | -70 198  | - 71 248  |
| Valtion avustus                        | -361 568  | 264 944  | 286 840   |
| Netto                                  | -482 900  | -645 720 | - 632 853 |

Taulukko 1: Vihdin kunnan avoimen liikenteen kustannukset 2019-2021

Kunnan koulukuljetuksista osa järjestyy kunnan sisäisen avoimen liikenteen kautta, ja loput kunta hankkii itse. Nämä kuljetukset ovat rajoitettua liikennettä eivätkä ole avointa liikennettä kaikille kuntalaisille. Koulukuljetusten kustannuksissa ovat mukana peruskoululaisten matkaliput avoimessa joukkoliikenteessä. Sosiaalihuollon kuljetukset järjestyvät Perusturvakuntayhtymä Karviaisen kautta. Vuodesta 2023 sosiaalihuollon kuljetusten järjestäminen siirtyy hyvinvointialueelle. Ei avoimen liikenteen kuljetusten vuosikustannukset näkyvät taulukossa 2.

| Ei avoin liikenne           | 2019       | 2020       | 2021       |
|-----------------------------|------------|------------|------------|
| Koulukuljetukset            | -1 364 302 | -1 100 365 | -1 332 928 |
| Sosiaalihuollon kuljetukset | -861 636   | -641 642   | -701 800   |

Taulukko 2: Vihdin kunnan ei avoimen liikenteen kustannukset 2019-2021

## **Vertailu eri järjestämistavoista**

Liitteenä 1 on esitelty ennakkovaikutusten arviointi eri vaihtoehtojen osalta. ELY-vetoinen on kustannuksiltaan ja toimintamuutoksiltaan kokonaisarvion perusteella paras vaihtoehto. Vaihtoehto on myös aikataulullisesti vaihtoehtoista nopeimmin otettavissa käyttöön.

## **Vaikutukset kuntalaisiin**

Kuntalaisen näkökulmasta markkinaehtoisessa mallissa ongelmana on ollut yhtenäisen lippu- ja informaatiojärjestelmän puuttuminen sekä liikennöinnissä tapahtuvat nopeat muutokset. Tämä voi aiheuttaa sekavuutta, epävarmuutta ja epäluottamusta liikennöintiin. Joukkoliikenteen järjestämistapa, joko ELY, kunta tai HSL vetoisena kokoaa liikenteen järjestämisen yhden toimijan alle. Yhden tahon koordinoimissa alueellista liikennettä on mahdollista saada yhtenäinen lippu- ja informaatiojärjestelmä, joka palvelee paremmin asiakkaita. Liikennöinti on vakaata, kun vuorot perustuvat ELY- ja kuntavetoisissa malleissa samoin kuin HSL:ssä liikennöintisopimukseen. Vuoroissa tapahtuvat muutokset pystytään informoimaan keskitetysti ja tekemään mahdollisia ratkaisuja palvelutarjonnan ylläpitämiseksi.

## **Vaikutukset kunnan prosesseihin ja henkilöstöön**

Vaikutukset kunnan prosesseihin, rakenteisiin ja henkilöstöön nähdään markkinaehtoisessa mallissa kuormitus on merkittävä. On jouduttu hankimaan paikkausvuoroja, kun markkinaehtoisessa mallissa liikennöitsijä on joko lopettanut vuoron tai muuttanut vuoroansa niin, ettei se ole kunnan joukkoliikenteen palvelulupauksen mukainen. Paikkausvuorot on joko hankittu kunnan sisäisenä ostoliikenteenä tai jos puuttuva vuoro on ollut seudullista, yhteistyössä ELY-keskuksen ja naapurikuntien kanssa. Joukkoliikenne on sirpaloitunut ja erilliset hankinnat kuormittavat hankintayksikköä sekä päätöksentekoprosesseja. Lisäksi kuljetuspalveluiden henkilöstön on oltava jatkuvasti perillä vuoroista ja reagoitava muutoksiin nopeallakin aikataululla.

ELY-, kunta- ja HSL-vetoisissa malleissa liikennöinnin koordinointi on yhden tahon alla, joka vastaa mm. liikennöinnistä, sopimuksista, kilpailutuksista, asiakaspalautteesta ja markkinoinnista. ELY- ja HSL-vetoisissa malleissa kunnan joukkoliikenteen asiat siirtyvät ELY:n ja HSL:n hoidettaviksi. Tällöin kunnan kuljetuspalveluiden resursseja voidaan ohjata mm. koulukuljetuspalvelun ja reittien suunnittelun kehittämiseen sekä parantamiseen. Vaikka joukkoliikennepalvelu siirtyisi kunnan järjestettävistä palveluista ELY:lle tai HSL:lle, kunnan valvontavastuu palvelusta jää kuitenkin kunnalle. ELY ja HSL vetoisessa mallissa valvontavastuu voidaan mm. järjestää rakentamalla asiantuntijayhteistyötä asiantuntijajäsenten voimin, jossa olisi asiantuntijana kunnan kuljetusvastaava. HSL:n osalta valvontavastuuta olisi yhtymäkokouksessa, jossa Vihdillä olisi äänivaltaa asukasluksensa suhteessa.



Kuntavetoisessa mallissa kunnat tekevät yhteenliittymän, joko perustamalla esim. kuntayhtymän tai sopien eräänlaisen isäntä- tai kumppanuuskunta mukaisesta järjestämistavasta. Näiden vaikutuksia on vaikea arvioida rakenteisiin tai henkilöstöön, koska kunnat eivät ole kuntavetoisesta mallista keskustelleet. Mikäli kuntavetoinen malli olisi tarkoituksenmukaista, liikennöinnin järjestäminen voisi todennäköisesti alkaa vasta syksyllä 2024. Kuntien tulisi ensin järjestäytyä ja hakeutua liikennepalvelulain 181 § mukaiseksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi.

### **Taloudelliset vaikutukset**

Taloudellisesti markkinaehtoinen malli on kunnalle edullisin. Markkinaehtoista liikennettä täydentävät ostovuorot, jotka pirstaloivat tarjontaa ja ovat kokonaistaloudellisesti kalliita, koska niiden osalta tehokkaat autokierrot eivät toteudu. Kunnan joukkoliikenteen kustannukset markkinaehtoisessa järjestämistavassa ovat olleet 620 000 euroa (2018), 844 000 euroa (2019), 911 000 euroa (2020), 919 000 (2021). Nämä muodostuvat ostetuista linja-autovuoroista (kunta ja ELY), ostetuista taksivuoroista, taksa-alennuksista (HSL) ja palveluliikenteestä.

ELY ja kuntavetoisen liikenteen vuosikustannus ELY:n järjestämistapaselvityksen mukaan olisi bruttomallissa 1,4 miljoonaa euroa tai nettomallissa 1.8 miljoonaa euroa. Brutto- ja nettomallin sopimuskustannukset ovat melko lähellä toisiaan, vaikka mallien lipputulot jakautuvat eri tavalla tilaajan ja liikennöitsijän kesken. Lipputuloriskin kantaminen on ELY:n selvityksen mukaan kannattavaa tilaajalle (bruttomalli) verrattuna siihen, että riski siirretään liikennöitsijälle (nettomalli). Vaikka suurin osa hankittavasta liikenteestä olisi bruttomallilla kilpailutettava, olisi tilaajalla mahdollisuus hyödyntää nettomallia harkintansa mukaan.

HSL:n osalta taloudellisten vaikutusten arviointi perustuu HSL:n selvitykseen. HSL:n rahoitus perustuu pääosin lipputuloihin ja jäsenkuntien maksamiin kuntaosuuksiin. Jäsenkuntien välinen liikenne ja asiakasmäärä jakaa kustannuksia kuntien kesken. Kustannukset kasvavat matkustajamäärien kasvaessa, sillä kunnan osuus kustannuksista jyvitetään kuntalaisten tekemien matkojen suhteessa. Kustannuksiin vaikuttaa myös länsimetron ja muiden liikenneinfrahankeiden kustannusten jyvitys. Kunnan mahdollisuudet vaikuttaa lippujen hintoihin ovat rajallisemmat yhtenäisen lippujärjestelmän vuoksi. HSL:ssä Vihti on pienempi toimija kuin monet muut jäsenet, joten vaikuttaminen järjestämiseen ja lippujen hintoihin voi olla haasteellista.

Selvityksen mukaan HSL:n kertaluontoinen liittymismaksu 240 000 euroa ja vuosikustannukset noin 2,6 miljoonaa euroa. Tässä on kuitenkin huomioitava, että HSL:n selvitys on vuodelta 2018, joka on tehty aikaisemman joukkoliikenteen palvelulupauksen mukaisesti. Palvelulupaus oli hieman laajempi kuin nykyinen palvelulupaus. HSL ei ole pitänyt tarkoituksenmukaisena selvityksen päivittämistä, vaan heidän

näkökulmastaan aikaisemmin tehty selvitys antaa riittävät perusteet asian ratkaisemiseen.

### **Vaikutukset yritystoimintaan ja ympäristöarvoihin**

Markkinaehtoinen malli mahdollistaa markkinoille uusien liikennöitsijöiden tulemisen ja reittien alkamisen kysynnän ja tarjonnan lisääntyessä. Liikennöitsijät ottavat lipputulot ja siten myös riskit. Markkinat ovat haavoittuvaisempia muutoksille ja talouden häiriötekijöille esim. korona ja liikennöintikustannusten nousu. Joukkoliikenteen haltuunotossa niin ELY-, kunta- tai HSL-vetoisessa mallissa markkinat voivat rajoittua, kun kannattavat ostoliikenteen vuorot otetaan haltuun. Toisaalta tämä on riskittömämpi tapa liikennöitsijälle tulla vuoroliikennemarkkinoille. Mikäli liikennöitsijät eivät pärjää kilpailutuksissa, tämä voi kaventaa yritystoimintaa ja vähentää liikennöitsijöiden määrää markkinoilta.

Ympäristöarvojen osalta markkinaehtoisessa mallissa kunta ei voi vaikuttaa markkinaehtoisesti liikennöivän kaluston ympäristövaatimukseen. ELY- ja kuntavetoisessa malleissa ja HSL:ssä hankintojen avulla voidaan huomioida ympäristönäkökohdat ja kestävä kehitys. HSL:llä on käytössä osassa liikenteessä täyssähköbussit.

### **Järjestämistapojen aikataulullinen toteutus ja sopimusten kesto**

ELY-vetoinen malli on aikataulullisesti vaihtoehtoista nopeimmin otettavissa käyttöön. ELY-vetoinen liikennöinti voi alkaa jo syksyllä 2023. Kuntavetoinen liikennöinti alkaisi aikaisintaan syksyllä 2024. HSL-vetoinen malli voisi mahdollisesti alkaa syksyllä 2024, kun uudet sopimusneuvottelut on käyty sekä uusi kustannusarvio saatu ja hyväksytty. Tämän jälkeen seuraa noin vuoden tai puolentoista vuoden pituinen suunnittelu-aika.

Järjestämismallien sopimusten pituudet ovat neuvoteltavissa. ELY-vetoisen mallin osalta on esitetty, että sopimusliikenne aloittaisi syksyllä 2023 ja päättyisi kesään 2025. Uusi sopimusliikennekausi alkaisi syksyllä 2025. Kuntavetoinen malli voisi olla sopimuskausiltaan yhtä pitkä. HSL:n osalta sopimus olisi voimassa toistaiseksi ja irtisanomisaika olisi mahdollisesti vuoden.

Valmistelija Marjaana Roine, etunimi.sukunimi(at)vihti.fi, p. 044 0467 5233  
Jere Laine etunimi.sukunimi(at)vihti.fi, p. 044 467 5554

Esittelijä Kunnanjohtaja Erkki Eerola

Ehdotus Kunnanhallitus esittää kunnanvaltuustolle, että:

- 1) Vihdin kunta esittää Uudenmaan ELY-keskukselle joukkoliikenteen järjestämistavaksi Uudenmaan ELY-keskuksen vastuuviranomaisen johtamaa joukkoliikenteen järjestämistapaa; ja

- 2) vastuutahon valinnan jälkeen Uudenmaan ELY-keskus esittää kunnalle päätettäväksi suunnitelman liikenteenjärjestämistavasta (brutto/nettomalli) ja tarkemman aikataulun järjestämistavan etenemisestä.

#### Käsittely

Keskustelun kuluessa kunnanhallituksen jäsen Ikonen esitti kunnanhallituksen II varapuheenjohtaja Rajajärven ja jäsen Välimaan kannattamana, että kunnanhallitus esittää kunnanvaltuustolle, että kunnanvaltuusto päättää valita joukkoliikenteen toteuttajaksi Helsingin Seudun Liikenteen ja aloittaa sen kanssa jäsenyysneuvottelut.

Kätkennostolla suoritettussa äänestyksessä kunnanjohtajan esitys (JAA) sai kuusi (6) ääntä (Pursiainen, Laitinen, Haapala, Lasanen, Pietilä ja Sundberg) ja jäsen Ikosen esitys (EI) sai kolme (3) ääntä (Ikonen, Rajajärvi ja Välimaa). Näin ollen kunnanhallitus oli hyväksynyt kunnanjohtajan esityksen.

#### Päätös

Kunnanhallitus esittää kunnanvaltuustolle, että:

- 1) Vihdin kunta esittää Uudenmaan ELY-keskukselle joukkoliikenteen järjestämistavaksi Uudenmaan ELY-keskuksen vastuuviranomaisen johtamaa joukkoliikenteen järjestämistapaa; ja
- 2) vastuutahon valinnan jälkeen Uudenmaan ELY-keskus esittää kunnalle päätettäväksi suunnitelman liikenteenjärjestämistavasta (brutto/nettomalli) ja tarkemman aikataulun järjestämistavan etenemisestä.