

Vihdin kunnan HSL- jäsenyys ja vaikutusarvioita

15.10.2018

Tausta ja tavoitteet



- Vihdin kunnan mahdollisen HSL-kuntayhtymään liittymisen vaikutusarviointia ja alustavia kustannuslaskelmia on laadittu viimeksi vuonna 2015
- Tässä liittymiselvityksessä Vihdin kunnan HSL-jäsenyyden vaikutusarviot on ajantasaistettu ja laajennettu
- Vihdin kunnan HSL-jäsenyys voisi astua voimaan 1.1.2020

Helsingin seudun liikenne HSL



HSL-kuntayhtymän tehtävät



- vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) laatimisesta
- suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä
- hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikennepalvelut
- hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä joukkoliikenteen taksat
- vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta
- järjestää lippujen myynnin sekä vastaa matkalippujen tarkastuksesta

Jäsenyyden vaikutuksia kunnalle



- HSL-liikennettä suunnitellaan yhtenä kokonaisuutena. HSL on toimivaltainen joukkoliikenneviranomaisena, joka vastaa keskitetysti mm. asukasvuorovaikutuksesta.
- Kunnan mahdollisuudet vaikuttaa HSL-tilanteessa kuntaa palveleviin linjastoratkaisuihin ovat merkittävät, mutta lippujen hintoihin rajalliset yhtenäisen lippujärjestelmän vuoksi.
- HSL-jäsenyys yhtenäistää Vihdin liikennejärjestelmää yhdeksi kokonaisuudeksi muiden HSL-kuntien kanssa. Liikennejärjestelmän hyvä toiminta parantaa palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja kunnan houkuttelevuutta asuin/työpaikkana, sekä todennäköisesti vähentää henkilöautoilua ja helpottaa tie- ja katukapasiteetin riittävyyteen liittyviä ongelmia.

Vaikutuksia asukkaalla

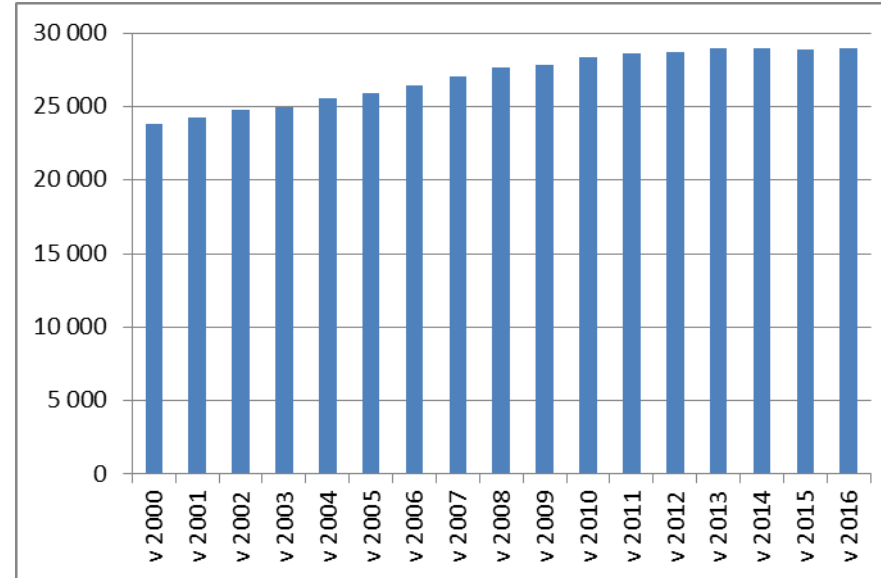


- Yhdellä matkakortilla kaikki matkat eli yhtenäinen koko HSL-alueen kattava lippulajivalikoima.
- Säännöllisiä matkoja tekevien matkojen hinta laskee, lisäksi vaihdollisista yhteyksistä tulee osa matkaketjua, kun vaihdosta ei tule matkustajalle lisäkustannusta.
- Liikennettä suunnitellaan yhtenä kokonaisuutena pitkäjänteisesti mm. asukasvuorovaikutuksen keinoin.
- HSL tarjoaa koko toimialueelleen reittioppaan, informaatiopalvelut sekä tiedotuksen ja markkinoinnin.
- Bussikalusto ilmeeltään yhtenäinen ja esteetön.

Pendelöinnin nykytila

HSL
HRT

Vihti



- Vihdin väkiluvun kehitys 2000-luvulla:
- Vihdistä työmatkasukkuloi (pendelöi) 5892 hlöä pääkaupunkiseudulle (45,0 % työllisistä, tilanne 2015)
 - Helsinkiin 2513 henkilöä (19,2 % työllisistä)
 - Espooseen 2349 henkilöä (17,9 % työllisistä)
 - Vantaalle 998 henkilöä (7,6 % työllisistä)
- Vihdissä työssäkäyvistä 824 henkilön kotipaikka oli pääkaupunkiseudulla (10,2 % työssäkäyvistä, 2015)

Espooseen ja

Kauniaisiin

Helsinkiin

Vantaalle

pk-seudulle yht.

Vihdistä

2381

2513

998

5892 hlöä

Vihtiläisten työpaikkakeskittymät 2014

- 1–4 työntekijää 250 x 250 m ruudussa
- 5–14
- 15–24
- 25–34
- 35–



Uusi vyöhykemalli

HSL
HRT

Joukkoliikenteen käyttäjämääriä



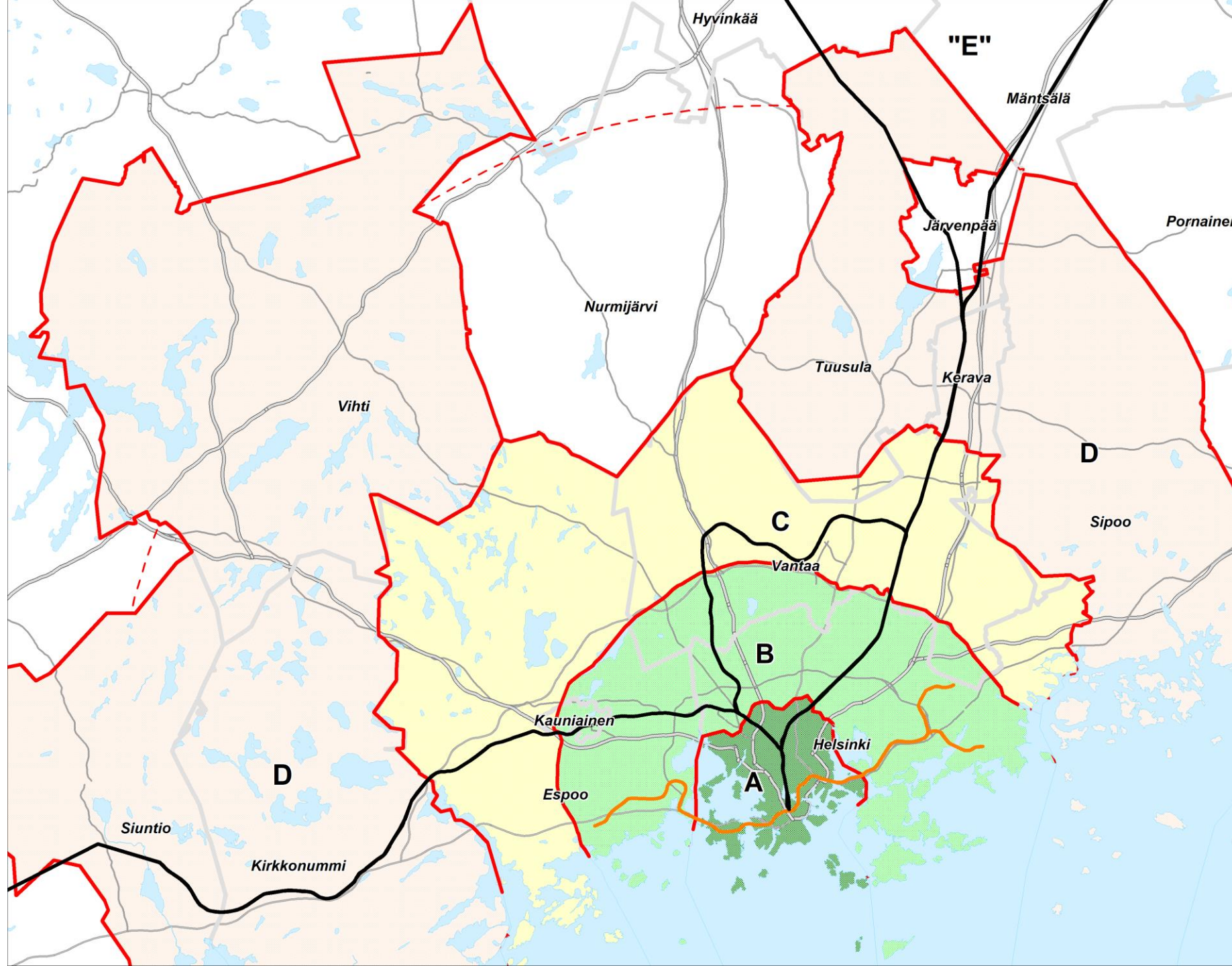
VIHTILÄISTEN JOUKKOLIIKENTEEEN MATKAMÄÄRIÄ / VUOSI

määränpää:		Länsi- Uusimaa	Espoo/ Vantaa	Helsinki	summa
seutulippu 2016		18 025			
työmatkalippu 2016	Kirkonkylä		4 590	14 500	
	Hiidenranta-Ojakkala		4 341	23 309	
	Nummela		23 811	125 247	213 823
kelpoisuusalue:		Espoo sisäinen	Helsinki sisäinen	PKS-seutu sisäinen	summa
HSL:n sisä. kausiliput, arvio 36 matkaa / 30 pv		9 062	51 718	24 129	86 212

- Vihtiläisten säännöllisistä joukkoliikennematkoista noin 76% suuntautuu Helsinkiin (vuoden 2016 tieto)
 - Luvuissa ei ole mukana peruskoululaisten koulumatkat, jotka ovat merkittävässä roolissa kunnan sisällä

HSL:n uusi vyöhykemalli Vihdissä ||

- HSL:n uuden taksa- ja lippujärjestelmän vyöhykkeet HSL-alueella ja lippujen keskinäiset hintasuhteet on hyväksytty, ja järjestelmä tulee käyttöön vuonna 2019
- Uudessa vyöhykemallissa Vihti tulee olemaan pääosin ja mahdollisesti kokonaan D-vyöhykkeellä
 - Raja C / D voi kulkea Espoon ja Vihdin välistä kuntarajaa myötäillen, ja luoteessa koko Vihti on mahdollista sisällyttää D-vyöhykkeeseen
 - Vihdin kirkonkylän kanssa samalla etäisyydellä Helsingin keskustasta sijaitsevan Tuusulan Jokela tulee sijaitsemaan D-vyöhykkeellä



HSL:n TTS 2019–2021
valmistelun aikuisten
kausilippujen (30 pv)
hintoja, euroa

A	B	59.7		
B	C	59.7		
A	B	C	107.5	
A	B	C	D	157.6
B	C	D	115.8	
C	D	107.5		
D	59.7			

KAUSILIPUT						
<i>30 päivän kausilipun (Pohjolan Liikenne) hinnat vuonna 2018</i>	Nummela (L-U seutul.)	Espoo, runko-yhteys	Espoo, vaihdol-linen	Helsinki, runko-yhteys	Helsinki, vaihdol-linen	Lohja (L-U seutul.)
Kirkonkylä	85.0	202.9	257.6	202.9	257.6	85.0
Nummela	-	152.0	206.7	180.9	235.6	85.0
<i>30 pv kausilippu vuonna 2019 (Vihti ei HSL-jäsen, uusi vyöhykemalli HSL-alueella)</i>	Nummela	Espoo, runko-yhteys	Espoo, vaihdol-linen	Helsinki, runko-yhteys	Helsinki, vaihdol-linen	Lohja
Kirkonkylä	(nykyiset)	(nykyiset)	263	(nykyiset)	263	(nykyiset)
Nummela			212		241	
<i>30 pv HSL-kausilippu vuonna 2019 (uusi vyöhykemalli)</i>	Vihti	Espoo		Helsinki		Lohja
Vihti (aikuinen)	59.7	115.8		157.6		(nykyiset)
Vihti (alle 18 v)	29.9	57.9		78.8		

ARVO- JA SARJALIPUT						
<i>Perushintaisen aikuisen sarja- (Pohjolan Liikenne) / arvolipun hinta matkaa kohden v. 2018</i>	Nummela	Espoo (Leppä-solmu)	Espoo (Ota-niemi)	Helsinki, runko-yhteys	Helsinki, vaihdol-linen	Lohja
Kirkonkylä	2.90	7.70	9.90	7.70	9.90	4.60
Nummela	-	5.70	7.90	6.90	9.10	3.80
<i>HSL-arvolippu (aikuinen) v. 2019 (uusi vyöhykemalli)</i>	Vihti	Espoo		Helsinki		Lohja
Vihti	2.8	5.4		6.5		(nykyiset)

Matkalippujen asiakashinta-esimerkkejä

HSL-tilanteessa matkojen hinnat pääsääntöisesti alenevat nykyisestä



Vihdin linjastorakenne

Operointikustannusarvio jäsenyysselvitystä varten

Täydennetty ja tiivistetty versio 15.10.2018

Linjastorakenneluonnos



- Perustuu mm. Vihdin kunnan palvelulupaukseen, joka hyväksytty kunnanvaltuustossa 10.9.
- Tehty operointikustannusten arvioimiseksi jäsenyys selvitystä varten
- Yleispiirteinen, pääosassa suoritteet (autopäivät, kilometrit, tunnit) – ei reitit, aikataulut eikä vaihtoyhteydet
- Ei siis ole linjastosuunnitelma



Helsinki-Nummela

ja jatkoyhteydet



21.11.2018

Vaihtoehto 1 ”nykymalli”



- Nummelasta ajetaan ruuhka-aikaan 30 minuutin välein moottoritievuoro (272) ja 30 minuutin välein Veikkolan kautta (271)
 - Veikkolasta oma täydentävä vuoro Kamppiin 30 minuutin välein (ei mukana laskelmassa)
- ruuhka-aikaan tunnin välein ajetaan Nummela-Leppävaara Veikkolan kautta (273). Pari lähtöä keskellä päivää.
 - Vastaa siis suurin piirtein syksyllä 2018 alkanutta tarjontaa.
- ruuhka-ajan ulkopuolella kaikki Veikkolan kautta (271)
- ve1 = 12 autoa

Vaihtoehto 2 ”maltillinen liityntä”



- ruuhka-aikaan 30 minuutin välein moottoritietä Kamppiin (272) ja 30 minuutin välein Veikkolan kautta Leppävaaraan (273). Veikkolasta täydentävä vuoro 30 minuutin välein Kamppiin (ei mukana)
 - Leppävaara integroituu paremmin rakenteeseen, mutta ei ruuhka-ajan ulkopuolisia lähtöjä
- ruuhka-ajan ulkopuolella kaikki Veikkolan kautta (271)
- $ve2 = 9$ autoa

Helsinki-Nummela -yhteys muodostaa noin puolet rakenneluonnoksen kokonaiskustannuksista

Jatkoyhteydet



- Rakenneluonnoksessa kaikki Hki-Nummela -linjat (271,272,273) päättyvät Nummelaan
- Kaksi eri linjaa **Kirkonkylään** (931, 2 autoa) / **Lohjalle** (921, 3 autoa).
 - Ruuhka-aikaan 30 minuutin vuoroväli, hiljaiseen aikaan 60 min
- Helpompaa teknisesti laskea kuluja (erityisesti Lohjan suunnan osalta) ja säädellä tarjontaa. Mahdollisesti tehtävässä linjastosuunnitelmassa ratkaistaan ovatko läpimeneviä vai eivät
- Laskelmissa mukana Nummela-Lohja -yhteys (921)
 - Arvio: 70% Lohjan matkustajia
 - Järjestämistapa avoin



Otalampi-Olkkala

(maantie 120)



21.11.2018

358 Myyrmäki-Otalampi-Vihti kk



- rakennemallissa liityntälinja Myyrmäen asemalle (yhteys Kehäradan junille ja Hämeenkylässä mahd. perustettavalle runkolinjalle 300)
 - Vihdintien suunnan linjastosuunnitelmaprojekti alkanut syksyllä 2018
- Myös Olkkalan yhteys Kirkonkylän suuntaan
- Kolme autoa 60 minuutin vuorovälillä (sopii paremmin kouluihin ja Vihdintien suunnan muuhun linjastoon Espoossa/Vantaalla)
 - jos katsotaan liian kalliiksi, ohjataan varat esim. koululaisyhteyksien kehittämiseen alueella
- Arkisin n. klo 5:30-10 ja 13-18. Haasteena pitkällä linjalla saada sopimaan matkan varren kouluyhteyksiin

Muut linjat



Mukana yhteydet, joilla voi olla potentiaalia myös työmatkaliikenteessä koululaisten lisäksi.
Liikennöintiäika noin 6-9 ja 13-18.



linja	reitti	autot	huom.
924	Nummela-Hiidenranta(-Niemenkylä)	1	
926	Nla-Ojakkala-Tervalampi-Huhmari-Nla	1	Aamupäivisin myötäpäivään, ip vastapäivään. Vaihtoyhteys Helsinkiin/-stä Palojärvellä
928	Nummela-Ojakkala-Haimoo-Vihtijärvi	2	
932	Nummela-Ojakkala-Vihti kk	-	Linjan 931 (Nummela-Vihti) kierrossa
935	Vihti kk-Vanjärvi-Jokikunta	1	

- Rakennemallin ulkopuolelle jäävien vaikutus vähäinen (=välttämättömät koululaisyhteydet, jotka nykyisellään hoituvat joko ostovuoroina tai siso-/markkinaliikenteenä)
- Lisäksi palvelubussit noin 70 t€/v

Markkinaehtoisiksi jäisivät



→ Yhteydet esim. Karkkilaan

- Helsingistä tulevat vuorot aiheuttavat yhteensovitusvaikeuksia Hki-Nummela – välillä

→ Helsinki – Vihtijärvi

- Säilyykö markkinaliikennettä välillä Helsinki – Loppi (Vihtijärvi matkan varrella)
- Vihtijärvelle tullaan Helsingistä Nurmijärven kautta (ei HSL-kunta)

Alustavat kustannukset



21.11.2018



Linjastorakenneluonnoksen operointikustannukset



Vaihtoehto	Autopäiviä	Brutto m€ / vuosi	Kuntalaisosuuksien ja kesäliik.vähenn. jälkeen Vihdille m€ / v
Ve 1 "nykymalli"	25	5,93	3,56
Ve 2 "maltillinen liityntä"	22	5,46	3,38

- Liikennöinnin pohjahinnat Vantaan seutulinjojen keskimääräisiä kustannuksia vuodelta 2017, ja sellaisina niihin liittyy epävarmuutta. Kehyskuntien hinnoista saadaan osviittaa kun Tuusulan kilpailutus ratkeaa (joulukuussa)
- Matkustajien kuntalaisosuudet ovat linjakohtaisia arvioita. Suurin osallistuja Kirkkonummi (Veikkolan kautta menevät linjat)

Tausta-aineistoa



21.11.2018



Näkökohtia suoriin yhteyksiin Kamppiin



- +** Vaihdoton yhteys keskustaan ja erityisesti Meilahteen
- Vaihtoyhteys muuhun verkkoon erityisesti Leppävaarassa huono (joudutaan järjestämään erilliset Leppävaaran vuorot)
- Ajoaikojen hajonta ruuhkien ja työmaiden vuoksi Mannerheimintielle, Tukholmankadulla, Paciuksenkadulla ja Huopalahdentiellä suurta
 - Joudutaan jossain määrin varautumaan, vaikkei ruuhkat toteudukaan
 - Joudutaan määrittämään ”riittävä luotettavuustaso”, jottei kustannukset kasva hallitsemattomasti
 - Yhteydet Vihdin päässä kärsivät ajoaikojen hajonnasta

Näkökohtia Leppävaaran liityntään



- Matka-aika pitenee vaihdosta johtuen Meilahteen ja Töölöön
- ✚ Matka-aika suurin piirtein sama Helsingin keskustaan, jos vaihto junaan/junasta sujuu hyvin
 - A-junalla matka-aika Helsinkiin 17 minuuttia, E/U/Y –junalla 13 minuuttia
- ✚ Hyvät yhteydet muuhun linjaverkkoon
- ✚ Päätepysäkki Kehä I:n sillalla
 - Sama pysäkki runkolinjan 550 kanssa
 - Ei mene aikaa terminaalin sisään/ulosajossa (parissa minuutissa Turunväylällä)

Leppävaaran jatkoyhteyksiä



U, E, Y –junat Helsinkiin, pysähtyvät Huopalahdessa ja Pasilassa

- 15 minuutin välein
- Matka-aika 13 minuuttia

Pitäjänmäen suuntaan:

- A –junat kaupunkirataa Helsinkiin, pysähtyvät kaikilla asemilla
 - Ma-pe ruuhka-aikaan 10 min välein, päivällä 20 min välein. Viikonloppuisin 30 min välein
 - Matka-aika 17 minuuttia
- Runkolinja 550 Westendinasema – Leppävaara – Pitäjänmäki – Oulunkylä – Itäkeskus
- Perustettava runkolinja 200 Elielinaukio – Pitäjänmäki – Leppävaara – Espoon keskus v. 2020

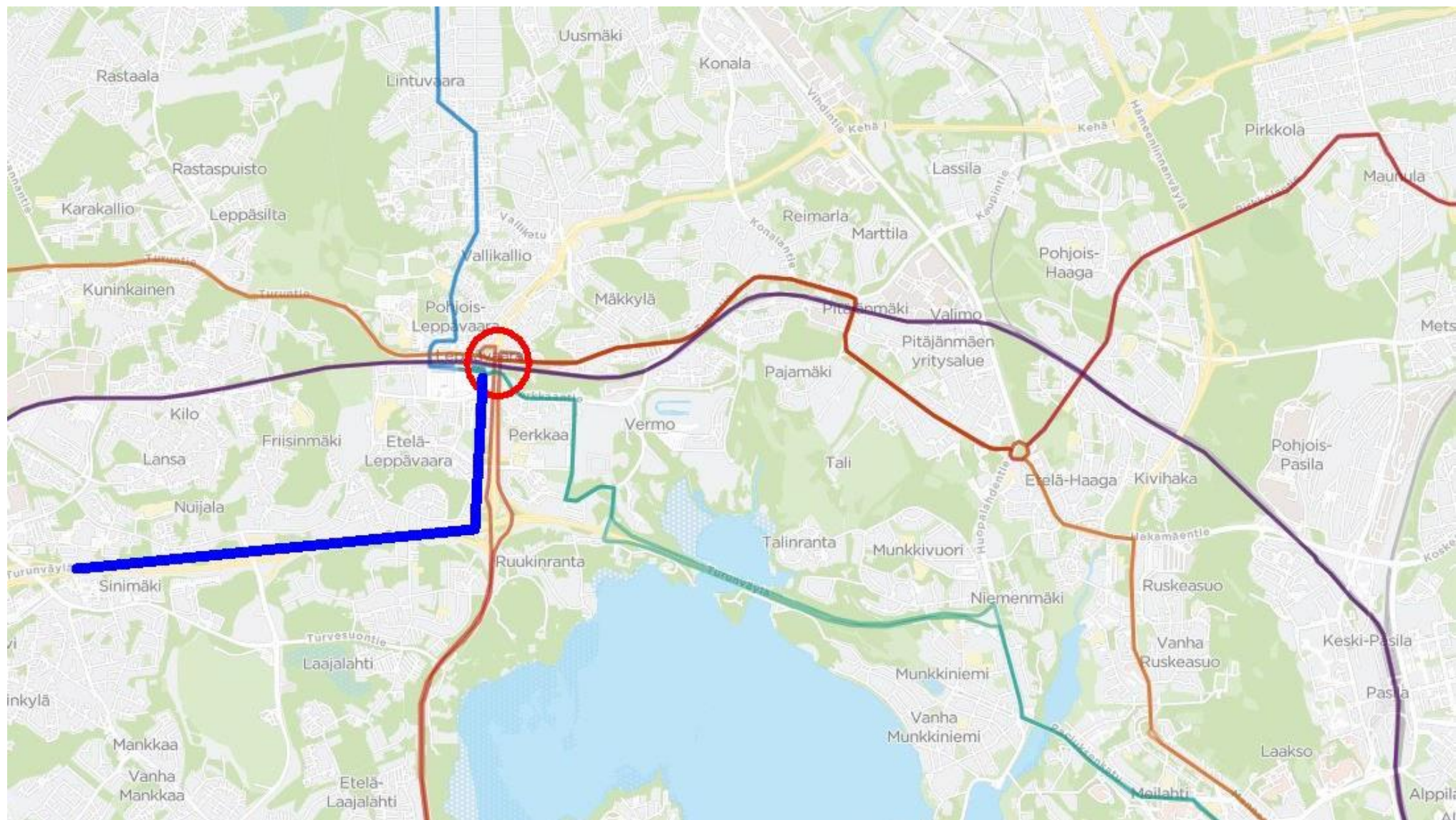
Otaniemen suuntaan:

- Runkolinja 550 ja linja 555
 - Pikaraitiotieksi (Raide-Jokeri) 2020-luvun alkupuolella (Keilaniemestä)

Meilahden suuntaan:

- Syksyllä 2019 tihennettävä linja 502 Leppävaara – Munkkiniemi – Meilahti – Hakaniemi (ruuhka-aikaan 10 minuutin vuoroväli, muulloin 20 min, su 30 min)

Hyvä yhteys myös Myyrmäkeen (555)



Näkökohtia Veikkolan kautta meneviin yhteyksiin



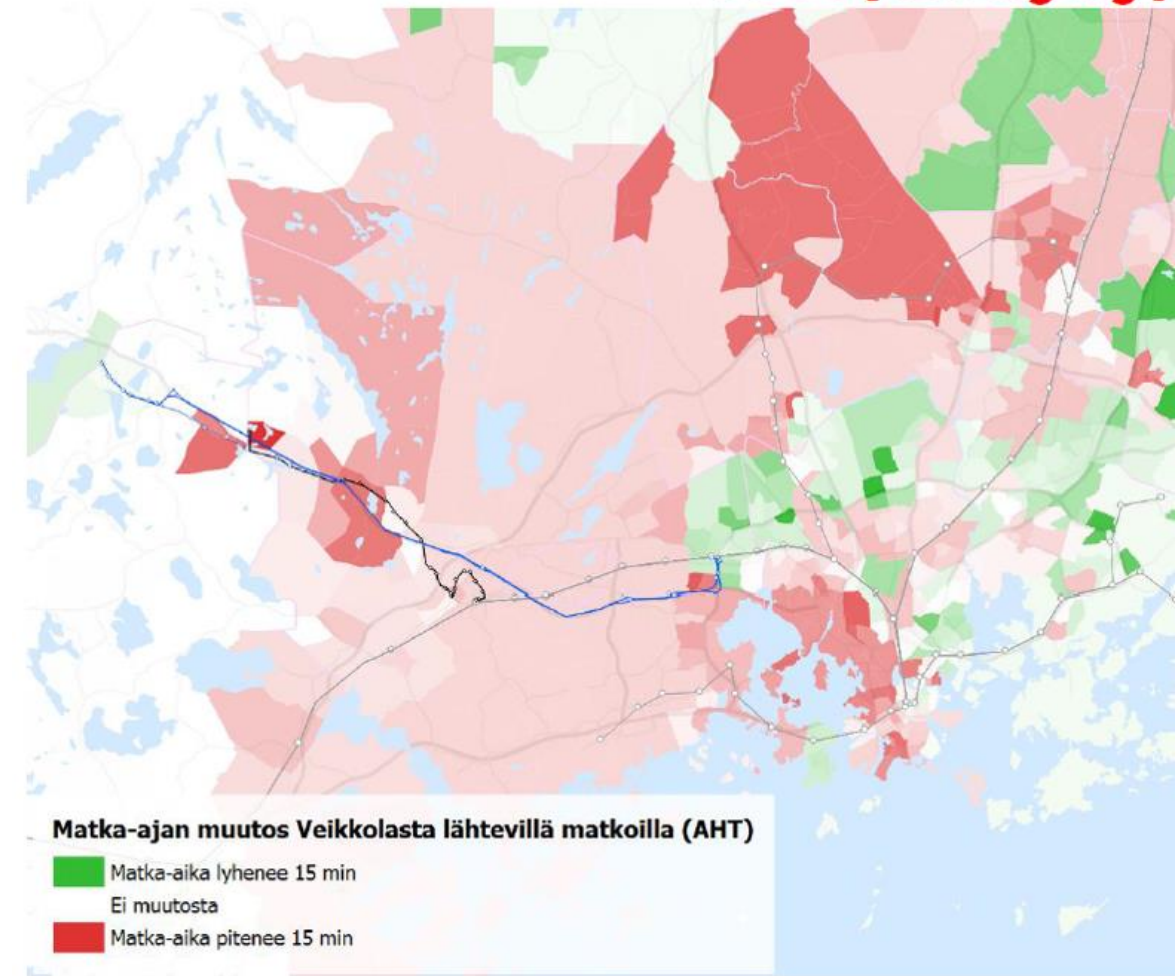
- Matka-aika lisääntyy 7-10 minuutilla vuorokaudenajasta, liikennetilanteesta ja matkustajamäärästä riippuen
- Bussit ovat täydempiä Helsinki-Veikkola –osuudella
- Bussit saattavat täyttyä epätasaisesti Nummelasta lähdettäessä, jos asiakkaat suosivat moottoritievuoroja
- Mitä enemmän Veikkolan kautta kulkevia vuoroja, sitä enemmän Kirkkonummen kunta osallistuu kustannuksiin
 - Ainakin ruuhka-ajan ulkopuolella kannattanee ajaa kaikki vuorot Veikkolan kautta
- Myös Veikkola-Nummela yhteyksiä tarvitaan

Veikkolan projektin analyyyseja



VE2 (vs. nyky)

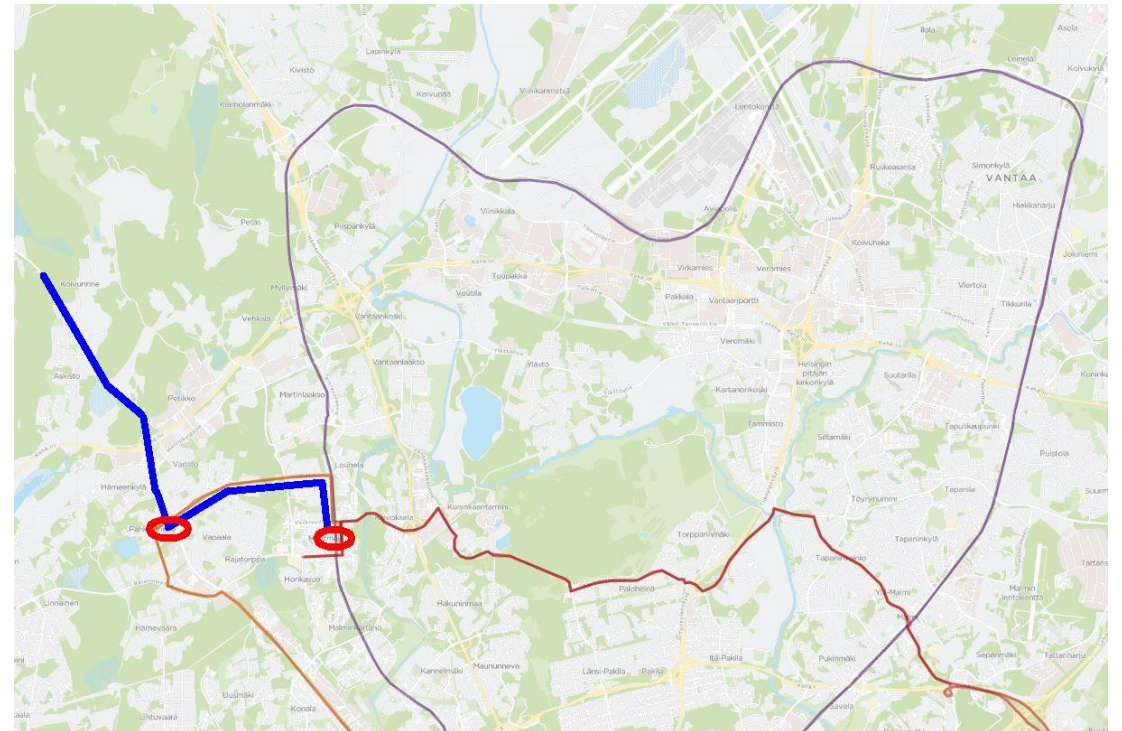
- Veikkolan linjastosuunnitelmassa tutkittiin eri vaihtoehtoja liikenteen järjestämiselle (nykyisen markkinaliikenteen ja lippuyhteistyön asemesta)
- Projektin vaihtoehto 2 oli liityntäyhteys Leppävaaraan
 - Muut tutkitut liityntä Espoon keskukseen ja suorat yhteydet Helsinkiin
 - ei yhdistelmävaihtoehtoja (kuten Vihdin rakennemallissa)
- Kuvassa matka-ajan muutos (sis. vaihdon) Veikkolasta eri alueille jos linjat päättyvät Leppävaaraan verrattuna nykytilanteeseen aamun ruuhkahuipussa:



Myyrmäen jatkoyhteyksiä (358)

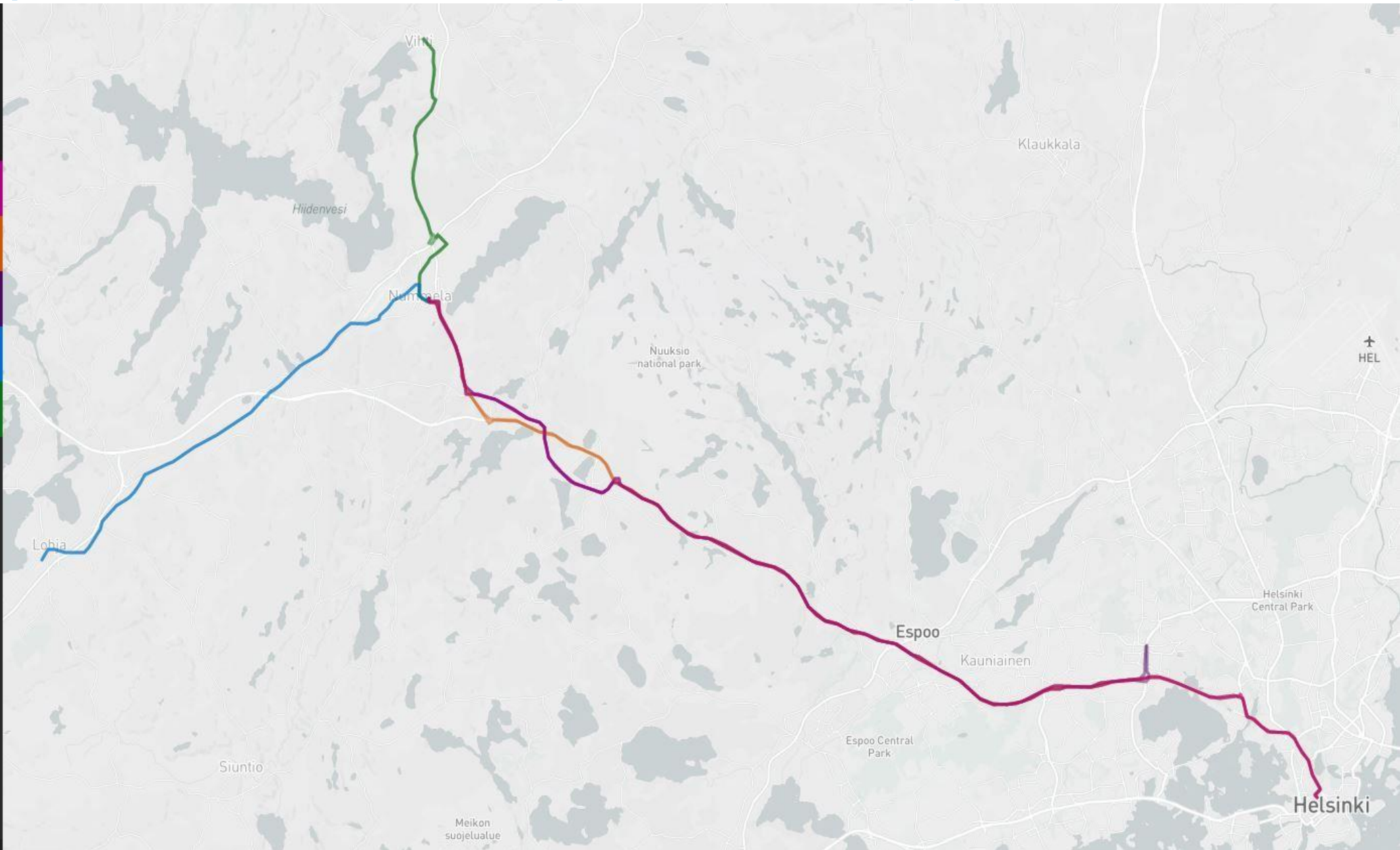


- Kehäradan junat Helsinkiin ja Lentoasemalle/Tikkurilaan
 - Ma-La 10 minuutin välein, Su 15 min välein
- Runkolinja 560 (Myyrmäki – Malmi – Vuosaari)
- Hyvä yhteys myös Hämeenlinnanväylän suuntaan (411)
- Vihdintien suunnan runkolinja 300 (Hämeenkylä – Elielinaukio) suunnitteilla
 - Tarjoaa jatkoyhteydet 358:lta **Hämeenkylässä** Vihdintien/Mannerheimintien suuntaan



Helsinki/Leppävaara – Nummela (– Vihti kk/Lohja)

271 Kamppi-Veikkola-Nummela
272 Kamppi-Nummela
273 Leppävaara-Veikkola-Numm...
921 Nummela-Lohja
931 Nummela-Vihti



Muut linjat

358 Myyrmäki-Otalampi-Vihti

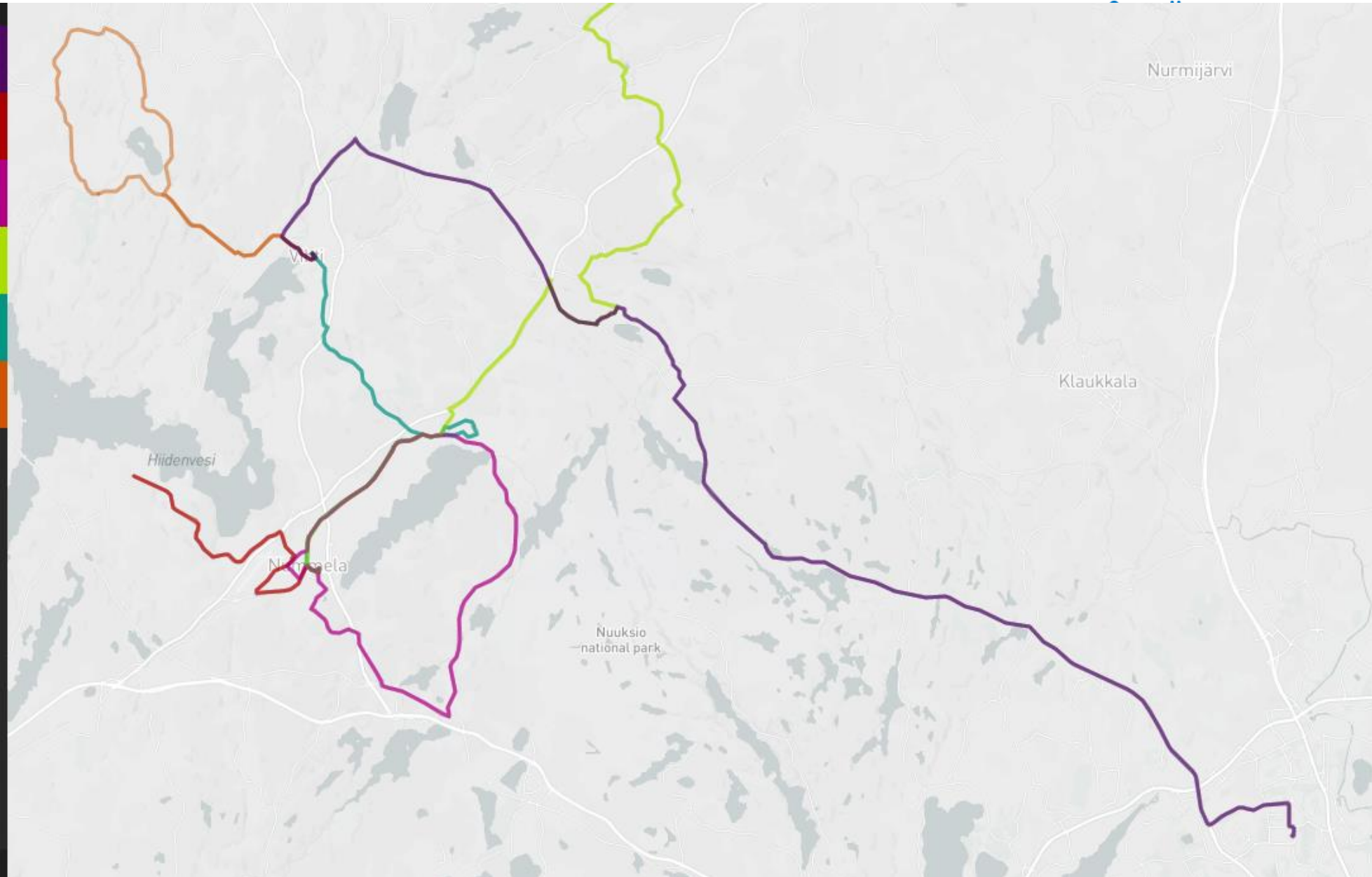
924 Nummela-Hiidenranta-Nie...

926 Nla-Ojakkala-Tervalampi-Hu...

928 Nla-Ojakkala-Haimoo-Vihtijä...

932 Nummela-Ojakkala-Vihti

935 Vihti-Vanjärvi-Jokikunta



Kustannukset

HSL
HRT

Kustannusvaikutusarviot



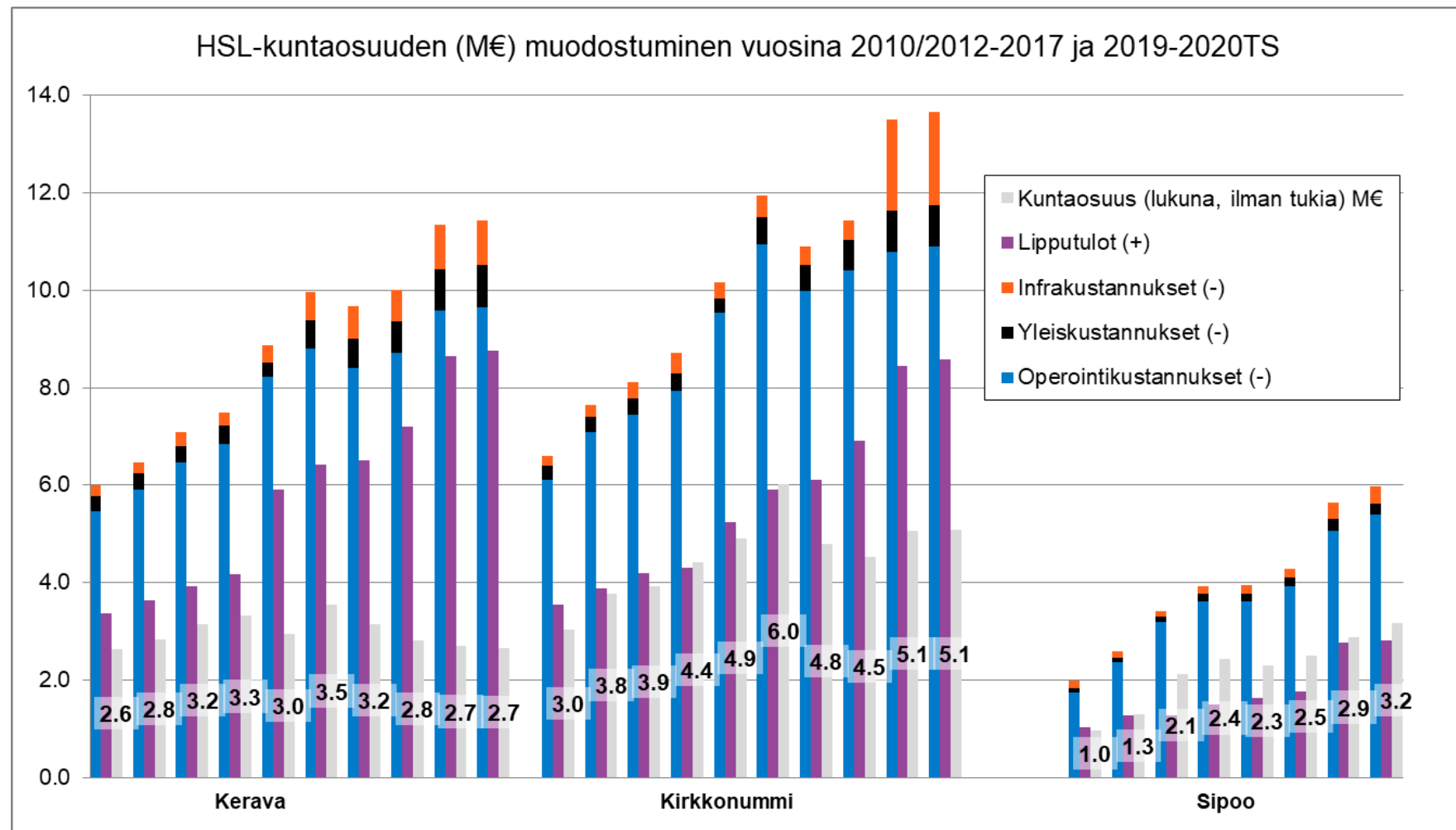
- HSL rahoittaa toimintansa pääosin lipputuloilla ja jäsenkuntien maksamalla kuntaosuuksilla
- Kunnalle tulee maksettavaksi kuntaosuus, joka määrittyy lipputulojen, joukkoliikenteen operointikustannusten sekä yleis- ja infrakustannusten perusteella
- Vihdin HSL-kuntaosuus on arvioitu HSL:n perussopimuksen periaatteiden mukaisesti: kulut kuntayhtymän palveluiden käytön mukaan ja tulot lipputulokertymän mukaan
- HSL:een liittyminen edellyttää lisäksi Vihdiltä noin 240 000 euron suuruisen peruspääoman kertaluonteista maksua

Kustannusten laskenta



- Kuntatalouden kannalta HSL:een liittyminen lisää joukkoliikenteen rahoitustarvetta
- HSL-jäsenyys sisältää joukkoliikenteen ja liikennejärjestelmän suunnittelukustannukset
- Maksuosuus $C = A1 + A2 + A3 - B$, jossa
 - $A1$ = Operointikustannukset
 - $A2$ = Yleiskustannukset (HSL:n suunnittelu, hallinto yms. kulut)
 - $A3$ = Infrastruktuurikustannukset (HSL:n käyttöön osoitetun infraomaisuuden käytöstä maksettava käyttöoikeuskorvaus)
 - B = Lipputulot

HSL-kehyskuntien kustannuskehitys



*Sipoo HSL-jäsen
vuodesta 2012
Keravan ja
Kirkkonummen tuloissa
näkyvät siirtyminen VR-
lipusta HSL-lippuun v.
2014
Syksyllä 2014
muutokset
Kirkkonummen ja
Sipoon bussi-
liikenteissä
Länsimetron infra
näkyvät Kirkkonummen
v. 2019-2020 luvuissa*

Vihdin HSL-kuntaosuus



HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet 2020, ilman ALV

A. Kustannukset	Kerava	Kirkko- nummi	Sipoo	Tuusula	Vihti, Ve 1b	Vihti, Ve 2b	Matka- määrät +10%	Matka- määrät +15%	Matka- määrät -5%
Operointi yhteensä	9.64	10.89	5.39	7.08	4.02	4.01	4.24	4.34	4.01
lähijunaliikenne	5.47	3.27	0.36	2.05	0.17	0.33	0.18	0.19	0.16
ko. kunnan bussiliikenne	1.74	5.51	4.43	4.27	3.63	3.45	3.80	3.89	3.63
muu operointi	2.43	2.11	0.60	0.75	0.23	0.23	0.25	0.26	0.22
Yleiskustannukset	0.87	0.85	0.24	0.26	0.17	0.19	0.19	0.20	0.16
Infrakustannukset	0.92	1.92	0.36	0.42	0.10	0.11	0.11	0.11	0.10
Kustannukset yhteensä	11.43	13.67	5.99	7.76	4.30	4.31	4.53	4.65	4.27
B. Lipputulot	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Vihti	Vihti	Vihti	Vihti	Vihti
	8.77	8.57	2.80	4.12	1.71	1.71	1.81	1.86	1.66
C. Kuntaosuus ennen valtionapua	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Vihti	Vihti	Vihti	Vihti	Vihti
	2.67	5.09	3.18	3.64	2.59	2.61	2.73	2.79	2.61
Suurten kaupunkien tuki	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Vihti	Vihti	Vihti	Vihti	Vihti
	0.13	0.14	0.07	0.14	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
D. Kuntaosuus valtionavun jälkeen	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Vihti	Vihti	Vihti	Vihti	Vihti
	2.54	4.95	3.11	3.50	2.49	2.50	2.62	2.69	2.51
Subventio% kunnittain	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Vihti	Vihti	Vihti	Vihti	Vihti
	22 %	36 %	52 %	45 %	58 %	58 %	58 %	58 %	59 %
Kuntaosuus € / asukas	71	126	153	90	86	86	90	93	86

HSL:een liittymistä seuraavina vuosina kustannusten ja tulojen kehittymiseen vaikuttavat käyttäjämäärät, linjastoratkaisut sekä toteutuva liikennöinnin kustannustaso

HSL-kuntaosuuslaskelma



- Peruslaskelma kuvaa Vihdin HSL-jäsenyyden alkuaikaa, jolloin matkustuskäyttäytyminen ei todennäköisesti merkittävästi poikkea nykyisestä
- Herkkyystarkastelut kuvaavat tilannetta, jossa vuosien kuluessa matkustus oletettavasti on kasvanut, mikä nostaa myös kustannuksia
 - Herkkyystarkastelut on tehty yleispiirteisellä tarkkuudella, kun ei ole tietoa, millainen vihtiläisten matkustuskäyttäytyminen ja lippulajijakauma tulee olemaan, ja miten herkkä se on lippujen hintojen ja joukkoliikenteen palvelutason muuttumiselle
 - Herkkyystarkasteluissa matkamäärien kasvu nostaa kunnan osuutta liikennöintikustannuksista, mutta lipputulot eivät kasva samassa suhteessa, koska esim. kausilippulaisten kuukaudessa tekemien matkamäärien lisääntyminen ei kasvata lipputuloja

Osallistuminen päättöksentekoon

HSL
HRT

Vihti ja HSL:n toiminta



- Asiantuntijajäsen + varajäsen (viranhaltija) hallituksessa
- Mahdollisesti varajäsen (luottamushenkilö) hallituksessa
- MAL-yhteistyö
- Joukkoliikenneasioiden seurantaryhmä (JoSe)
- Projektikohtaiset ryhmät
- Vastuu-joukkoliikennesuunnittelija (1/2 htv), jonka työparina Vihdin kunnan joukkoliikenteen vastuhenkilö

HSL Helsingin seudun liikenne



Hallitus 2017–2021

Helsinki	7 jäsentä (pj)	6 varajäsentä
Espoo	3 jäsentä (varapj)	2 varajäsentä
Vantaa	3 jäsentä	3 varajäsentä
Kirkkonummi	1 jäsen	
Kerava		1 varajäsen
Sipoo		1 varajäsen
Tuusula		1 varajäsen

Kauniaisilla ja Siuntiolla on kummallakin 1 asiantuntijajäsen

Mahdollisen jäsenyyden aikataulupisteet

HSL
HRT

Esimerkki mahdollisesta aikataulusta (Tuusulan malli)



- Jäsenyyspäättös mahdollisimman aikaisin loppusyksy-alkutalvi 2018(-19)
- HSL-jäsenyys 1.1.2020 alusta, nykyinen linjasto U-linjoiksi
- Linjaston suunnitteluprojekti ja vuorovaikutus kevät 2020
- Linjaston kilpailutus elokuu 2020, ratkaisu joulukuu 2020
- Uusi HSL-linjasto voimaan elokuu 2021