

Vihdin joukkoliikenneselvitys

OTE LOPPURAPORTIN OSIOISTA ESIPUHE, NYKYTILA JA JÄRJESTÄMISTAVAT

Esipuhe

Työssä laadittiin joukkoliikenneselvitys, jossa määritellään joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Vihtiin sekä vertaillaan joukkoliikenteen erilaisia järjestämistapoja sen saavuttamiseksi. Työ käynnistyi marraskuussa 2017, ja sitä viimeisteltiin tammikuun 2018 loppuun saakka.

Työn toteutusta ohjasi Vihdin kunnan, Uudenmaan ELY-keskuksen ja Helsingin seudun liikenteen (HSL) asiantuntijoista koostunut ohjausryhmä, johon kuuluivat Vihdin kunnasta Salla-Mari Rintala ja Kaisa Suonperä, Uudenmaan ELY-keskuksesta Satu Hyvärinen ja Jonna Uski sekä Helsingin seudun liikenteestä Petri Nissinen. Sitowise Oy:ssä työtä ovat laatineet Nina Frösén, Maiju Lintusaari, Jaakko Rintamäki sekä Laura Pihlajakangas.

1 Johdanto

Työtä käynnistettäessä Vihdin kunnan alueella merkittävä osa joukkoliikenteen tarjonnasta perustui vuoden 2017 aikana päättyneisiin siirtymäajan sopimuksiin ja markkinaehtoiseen liikenteeseen. Siirtymäajan sopimusten päätyttyä, markkinaehtoiseen liikenteeseen siirryttäessä liikenteessä tapahtuneiden muutosten seurauksena etenkin Vihdin reuna-alueiden yhteydet ovat heikentyneet. Vihdin kunta on paikannut liikenteessä tapahtuneita muutoksia erityisesti koululaisten tarpeita palvelevilla ostovuoroilla, mutta muutosten johdosta on noussut myös tarve kunnan joukkoliikenteen kokonaisvaltaisemmalle suunnittelulle. Heikentyneiden yhteyksien ohella myös lippuasiat sekä aikataulu- ja informaatiokysymykset ovat herättäneet kunnassa paljon keskustelua eri vuorojen yhteiskäyttöisyyttä parantaneen Vihti-lipun poistutua käytöstä vuoden 2017 lopulla.

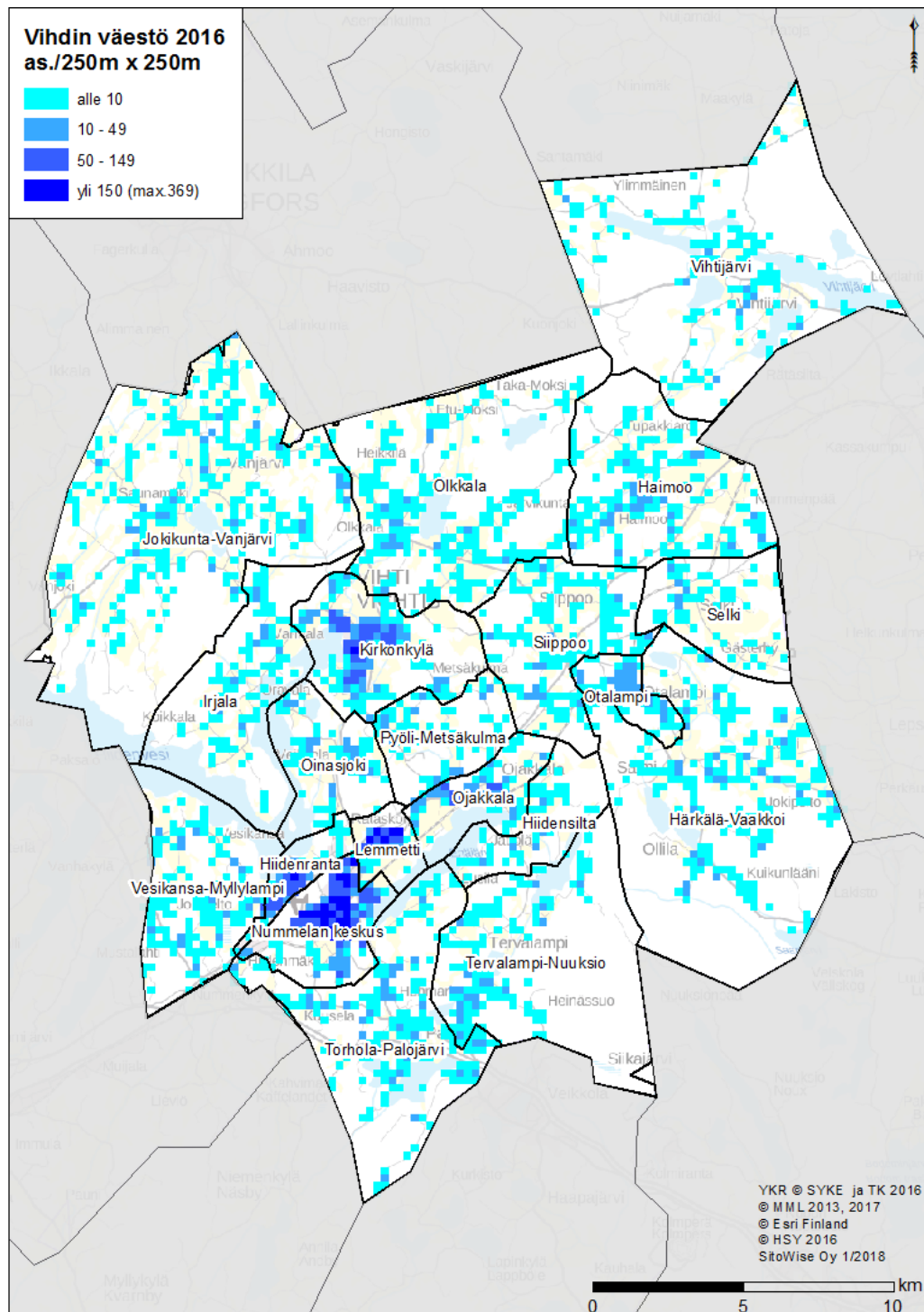
Työssä laadittiin joukkoliikenneselvitys, jossa määritellään Vihdin joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso ja vertaillaan joukkoliikenteen erilaisia järjestämistapoja sen saavuttamiseksi. Työ toteutettiin kahdessa vaiheessa: Ensimmäisessä työvaiheessa tehtiin palvelusomaa määrittäminen, jossa muodostettiin kuva kunnan nykyisistä joukkoliikenteen reiteistä ja vuorotarjonnasta sekä siitä, minkä toimintojen välillä yhteyksiä tarvitaan. Tämän perusteella tehtiin esitys siitä, millainen palvelutason tulisi eri yhteysväleillä olla. Määritetty palvelutaso toimii kannanottona siitä, mitkä yhteydet kunnassa sitoudutaan turvaamaan markkinaehtoisen liikenteen muutoksista huolimatta.

Toisessa työvaiheessa tarkasteltiin järjestämistapavaihtoehtoja tavoitellun palvelutason saavuttamiseksi. Järjestämistavan tutkimisen perustana olivat mm. markkinaehtoisessa liikenteessä hiljattain toteutuneet muutokset (mm. keskittyminen Nummelan ja Helsingin välille sekä yhteyksien katoaminen reuna-alueilta). Pää tavoitteena oli löytää mallit joukkoliikennepalveluiden suunnitelmalliseen järjestämiseen sekä palvelujen yhdenmukaisuuden ja kilpailukyvyn vahvistamiseen.

2 Nykytila

2.1 Suunnittelualue ja aluerakenne

Vihdin väkiluku oli vuoden 2016 lopussa yhteensä 28 967 asukasta (*luku korjattu*). Väestöstä 32 % (9 943 asukasta) sijoittuu Nummelan keskuksen alueelle, joka on kunnan selvästi suurin väestökeskittymä. Seuraavaksi suurimmat väestökeskittymät ovat Vihdin kirkonkylä (3 827 asukasta) sekä Nummelan keskuksen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat Lemmetti (2 445 asukasta) ja Hiidenranta (2 067 asukasta). Asukastiheyden vaihtelua kunnan sisällä on havainnollistettu tarkemmin kuvassa 1.



Kuva 1. Vihdin väestö tilastoalueittain vuonna 2016.

2.2 Nykyinen tarjonta

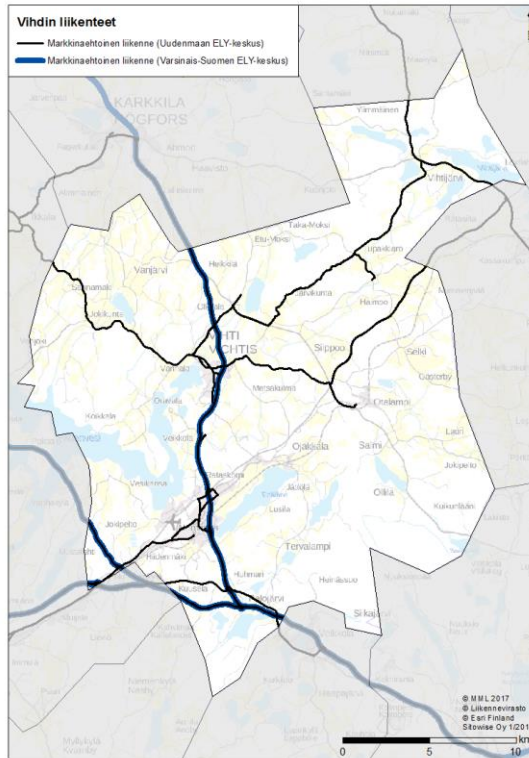
Vihdin joukkoliikenteen runkoyhteys sijaitsee Nummelan ja pääkaupunkiseudun (Kamppi) välillä, jolla on laaja liikennöintiaika (noin klo 5–1) ja runsas vuorotarjonta (ruuhkatunteina n. 5 vuoroa tunnissa ja ruuhka-ajan ulkopuolella n 3 vuoroa tunnissa). Yhteysvälillä toimii useita eri liikennöitsijöitä sekä markkinaehtoisilla vuoroilla että siirtymäajan sopimuksiin perustuvilla vuoroilla.

Lisäksi suoria yhteyksiä pääkaupunkiseudulle (Kamppi) on nykyisin tarjolla Vihdin kirkonkylästä (arkisin n. klo 5–16, 1–3 vuoroa tunnissa sekä kaksi vuoroparia lauantaisin ja sunnuntaihin), Ojakkalasta (arkisin n. klo 6–17) ja Otalammelta (arkisin noin klo 6–19). Valtatien 2 vuorot täydentävät myös Vihdin kirkonkylän tarjontaa. Vuorot ovat pääasiassa markkinaehtoista tai siirtymäajan liikennettä, tai ELY-keskuksen hankkimia KOS-vuoroja, mutta tarjonta koostuu myös kunnan ostovuoroista kesäajan tarjonnan osalta. Ostovuorojen ohella kunta osallistuu myös ELY-keskuksen hankkimien vuorojen rahoitukseen.

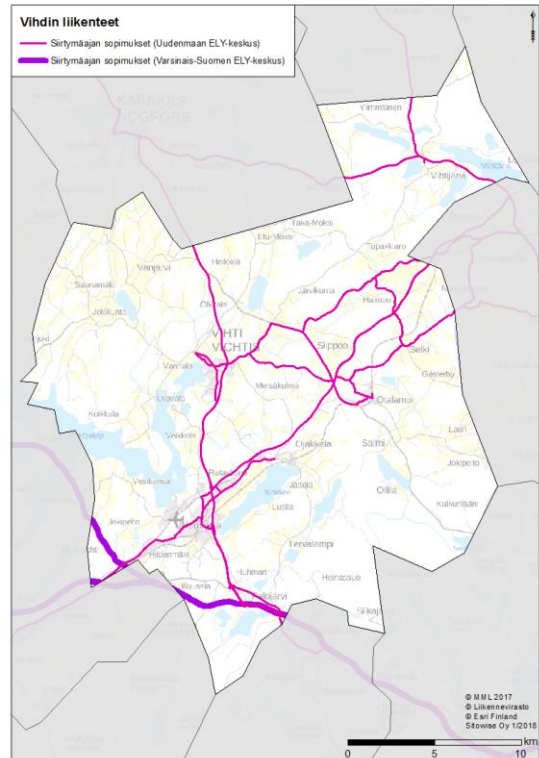
Vihdin sisäinen joukkoliikenne palvelee lähinnä koulu- ja työmatkatarpeita, ja sitä on tarjolla Vihdin kirkonkylän ja Jokikunnan, Vanjärven, Oinasjoen, Olkkalan, Ojakkalan, Pääkslahden ja Irjalan välillä, sekä Nummelan ja Vanjärven, Oinasjoen, Huhmarnummen, Myllylammen, Tervalammen, Hiidenrannan, Niemenkylän ja Lankilan välillä. Vuorot ovat pääasiassa kunnan hankkimaa ostoliikennettä.

Lisäksi Vihdistä on vuorotarjontaa Nummelan ja Lohjan välillä arkisin n. klo 7–00 ja viikonloppuisin n. 4 tunnin vuorovälillä vuorokauden ympäri sekä Vihdin kirkonkylän ja Lohjan välillä arkisin n. klo 6–16. Karkkilan ja Vihdin kirkonkylän sekä Nummelan välillä ajetaan myös työmatkayhteyksiä: lähtöjä Karkkilasta Vihdin kirkonkylälle on arkisin noin klo 5–8 sekä Nummelaan noin klo 5–12. Lähtöjä Nummelasta ja Vihdin kirkonkylästä Karkkilaan on noin klo 11–17. Näiden lisäksi ajetaan kaksi vuoroparia viikonloppuisin. Tarjonta koostuu markkinaehtoisista vuoroista sekä ELY-keskuksen hankkimista KOS-vuoroista, joita myös Vihdin, Lohjan ja Karkkilan kunnat rahoittavat.

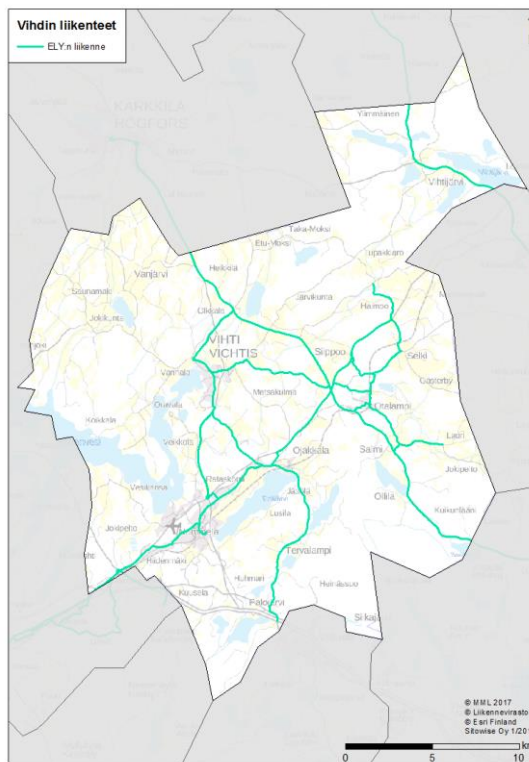
Tarkempi kuvaus Vihdin joukkoliikenteen nykyisestä vuorotarjonnasta esitetään liitteessä 1. Reittitarjonta puolestaan esitetään alla kuvissa 2–5 järjestämistavan mukaan jaoteltuna. Tarkastelut perustuvat marraskuun 2017 tilanteeseen.



Kuva 2. Markkinaehtoinen liikenne.



Kuva 3. Siirtymäajan sopimusliikenne.



Kuva 4. ELY:n liikenne.



Kuva 5. Vihdin kunnan ostoliikenne.

Liikenneoitsijoina Vihdin kunnan alueella toimivat nykyisin mm. Amperin Linja-autoliikenne, J Vainion Liikenne, Liikenne Satuli, Linjaliikenne Kivistö, M Tervo, Onnibus.com, Pohjolan Liikenne ja Taxiline Koskinen.

Markkinaehtoisesta liikenteestä ei ole saatavilla kysyntätietoja.

2.3 Nykyiseen tarjontaan liittyvät kustannukset

Nykyisessä järjestämismallissa kunnan **vuotuiset ostoliikenteen kustannukset** ovat noin **300 000 €** (vuoden 2016 tiedot, sis. alv 10%). Lisäksi asiointi- ja palveluliikenne tuottavat noin **70 000 €** suuruiset vuosittaiset kustannukset.

Esitetyissä luvuissa ei ole huomioitu **asiakastuloja**, jotka ovat ostoliikenteen osalta arviolta 70 000 € sekä asiointi- ja palveluliikenteen osalta noin 9 000 €.

Lipputukia (mm. Vihti-lippu sekä HSL-lippujen hinnanalennukset) on muutamana viime vuonna maksettu noin 625 000 € verran. Vuonna 2017 kustannus jäi Vihti-lipusta johtuen 410 000 euroon, ja vuonna 2018 sen on arvioitu jäävän noin 200 000 euroon (koostuen yksinomaan HSL-lippujen hinnanalennuksista).

2.4 Lippu-, taksa- ja informaatiojärjestelmät

Vihdin nykyinen lippu-, taksa- ja infojärjestelmä koostuu useista toimijakohtaisista ratkaisuista, joiden tarjoajia ovat mm. eri liikennöitsijät, Vihdin kunta sekä Uudenmaan ELY-keskus. Matkustajainformaation osalta koottuja ratkaisuja tarjoavat mm. Matkahuolto sekä nykyinen Liikenneviraston ylläpitämä matka.fi -palvelu.

Lipputuotteiden osalta tarjolla on liikennöitsijä- ja viranomaiskohtaisten lippujen ohella myös mm. Matkahuollon etäisyysperusteisesti hinnoiteltuja kerta- ja sarjalippuja sekä Länsi-Uudenmaan seutulippu, jolla voi matkustaa rajattomasti lipun voimassaoloaikana seutulippuun kuuluvien kuntien alueella (kelpoisuusalueena Hanko, Inkoo, Lohja, Raasepori, Siuntio ja Vihti, sekä määränpääkuntana Karkkila). Lisäksi kuntalaiset käyttävät laajalti mm. HSL:n tarjoamia lipputuotteita joukkoliikennematkustuksen suuntautuesssa voimakkaimmin Vihdistä HSL:n nykyiselle toiminta-alueelle.

Lippujen yhteiskäyttöisyyden puute onkin nykytilassa merkittävä ongelma sekä yhteysväleillä, joissa on tarjolla usean eri liikennöitsijän tarjoamia yhteyksiä (mm. Helsinki-Nummela), että vaihdollisilla yhteyksillä esimerkiksi Nummelasta Vantaalle, jotka edellyttävät nykytilanteessa matkustajalta usean eri lipputuotteen yhtäaikaista hankintaa. Vuoteen 2017 saakka Vihdissä on ollut käytössä yhteiskäyttöisyyttä parantanut sekä matkustajahintaa laskenut Vihti-lippu, jonka käytöstä jouduttiin kuitenkin luopumaan mm. lainsäädännön muutosten vuoksi (sekä voimassa olevan joukkoliikennelain että 1.7.2018 voimaan astuvan liikennepalvelulain mukaan kunta ei voi maksaa markkinaehtoiselle liikenteelle suoraa tukea).

Lipputuotteisiin liittyvän voimakkaan yhtenäisyystoiveen vuoksi lippujärjestelmää käsitellään työssä yhtenä tärkeimmistä tekijöistä joukkoliikenteen erilaisten järjestämistapojen vertailussa. Lipputuotteiden ohella yhtenäisyyttä toivotaan vahvasti myös matkustajainformaatioon (ns. yhden luukun periaate, eli kaikki yhteydet näkyviin yhdellä haulla).

3 Järjestämistapa

3.1 Markkinaehtoinen malli, ELY-keskus joukkoliikenneviranomaisena (nykytila)

Nykyisin Uudenmaan ELY-keskus toimii joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisen koko Uudenmaan maakunnan alueella, lukuun ottamatta HSL-aluetta. Myös Vihdin kunnan alueella Uudenmaan ELY-keskus on joukkoliikenteessä lupaviranomainen, eli ns. toimivaltainen viranomainen.

Nykyinen Vihdin ja myös Länsi-Uudenmaan joukkoliikenne perustuu vahvasti markkinaehtoiisiin, itsekannattaviin liikennöitsijävetoisiin yhteyksiin. Aikaisemmin kunnilla ja ELY-keskuksilla oli mahdollisuus maksaa lipputukea myös siirtymäajan sopimuksiin, eli vanhoihin linjaliikennelupiin perustuvaan liikenteeseen, mutta uuden joukkoliikennelain aikana tämä käytäntö on loppunut siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen yhteydessä.

Nykyisen järjestämismallin SWOT-analyysi on kuvattu kuvassa 7. Mallin vahvuutena ovat erityisesti sen **riskitön toteutus sekä kohtuullisen hyvä palvelevuus** työssäkäynnin runkoyhteyksillä Helsinkiin ja julkiselle sektorille **alhainen kustannustaso** liikenteen ollessa valtaosin markkinaehtoista. Nykyisessä mallissa liikennöitsijät vastaavat myös kaikista liikenteen järjestämisen tukipalveluista, kuten informaatiosta ja lippu- ja maksujärjestelmistä. Nykyinen malli myös mahdollistaa liikennöitsijöiden omien uusien palveluiden ja liikenneinnovaatioiden nopean käyttöönoton.

Nykymallin heikkoutena on paikoin **kokonaisuuden hallinnassa olevat puutteet**. Käytännössä markkinaehtoisten vuorojen lisäksi kunnat ja ELY-keskus ovat täydentäneet tarjontaa omilla ostoillaan. Kannattavat vuorot ovat täysin markkinoilla ja heikommista vuoroista huolehtivat julkisen sektorin organisaatiot. Tilanne aiheuttaa myös **haasteita yhtenäisen lippujärjestelmän ja yhtenäisen informaation järjestämisen kannalta**.

SWOT: markkinaehtoinen malli, ELY-keskus joukkoliikenneviranomaisena Vihdin alueella (Nykytila)

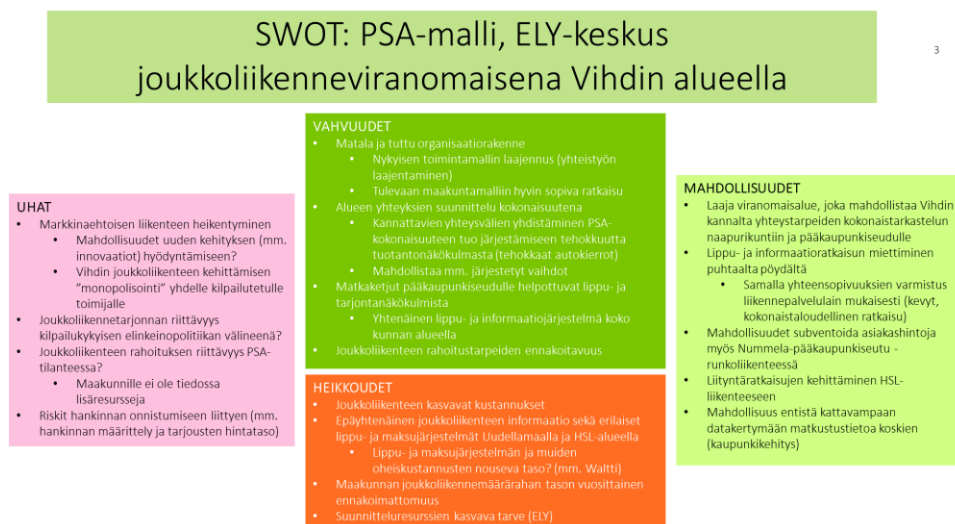
UHAT - Vähäiset vaikutusmahdollisuudet joukkoliikennetarjontaan (kunnan houkuttelevuus ja saavutettavuus) - Uhkakuvana voimistuva ruuhkautuminen, jos joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus pienenee - Vuorojen yhteensovitusmahdollisuudet HSL-liikenteeseen? - Eriytyminen pääkaupunkiseudun positiivisesta joukkoliikennekehityksestä? - Joukkoliikenteen rahoituksen riittävyys ja rahoitustarpeen ennakointomattomuus (markkinaehtoisien liikenteen lakkautuksia seuraavat nopeat hankintatarpeet) - Kunnan mahdollisuudet subventoida joukkoliikenteen asiakashintaa? - Epäyhtenäinen joukkoliikenteen informaatio ja usean toimijan lippu- ja maksujärjestelmä voivat johtaa korkeisiin järjestelmien ylläpitokustannuksiin ja kehittämisen haasteisiin	VAHVUUDET - Tuttu toimintamalli, vakiintuneet yhteistyö- ja rahoitusmallit - Toiminta siirtynee tuleviin maakuntiin lähes nykyisenkaltaisena - Maltilliset kustannukset (perustuu pääosin markkinaehtoisuuteen) - Maltilliset joukkoliikenteen oheiskulut (ei välittömiä investointitarpeita informaatiojärjestelmiin tai lippu- ja maksujärjestelmiin) - Maltillinen resurssitarve	MAHDOLLISUUDET - Laaja viranomaisalue, joka mahdollistaa Vihdin kannalta yhteystarpeiden kokonaistarkastelun naapurikuntiin ja pääkaupunkiseudulle - Markkinaehtoisten palveluiden kehittämisen hyödyntäminen (uudet innovaatiot) - Mahdollisuus yhtenäistää lippujärjestelmää ja informaatiota yhdessä ELY-keskuksen ja muiden alueen kuntien kanssa - Mahdollisuus kustannusten jakoon
	HEIKKOUEDET - Suunniteltujen kokonaisuuksien puuttuminen (markkinaehtoinen runko, johon ostetaan täydennyksiä) tuottaa ostoliikenteeseen kalliit tuotantohinnat (tehottomat kalustokierrot) - Rajalliset toiminnalliset ja taloudelliset mahdollisuudet työssäkäynti- ja opiskeluyhteyksien turvaamiseen - Informaatio- ja lippujärjestelmän epäyhtenäisyys - Heikko asiakaskokemus: erilliset liput nostavat asiakashintaa - Eri lippujärjestelmien tarjonta ei näydyttävä vakikäyttäjälle eheänä palvelutasona - Heikko datakertymä matkustustietoa koskien (kaupunkikehitys) - Vapaiden markkinoiden kilpailutilanteen tavoite ei toteudu yhden toimijan ollessa näin vahva (markkinoille tulon este)	

Kuva 7. SWOT-analyysi nykyisestä järjestämismallista

3.2 PSA-malli, ELY-keskus joukkoliikenneviranomaisena

Laajenuksena nykyjärjestelmälle olisi malli, jossa Uudenmaan ELY-keskus (tai vaihtoehtoisesti tuleva maakunta) ottaisi nykyistä merkittävämpää roolia HSL-alueen ulkopuolisesta joukkoliikenteestä Uudellamaalla. Mallissa alueen sisäinen ja etenkin taajamien ja pääkaupunkiseudun väliset yhteydet tulisivat PSA-menettelyn piiriin ja liikenne suunniteltaisiin ja hankittaisiin kokonaisuutena (tai vaihtoehtoisesti ennalta määritellyissä osissa riippuen siitä, millaisina kokonaisuuksina tai millaisella PSA-menettelyn mukaisella mallilla liikenne hankitaan). Tällöin nykyiset matkustajamääritään vahvat vuorot auttaisivat rahoittamaan viranomaisten ruuhka-ajan runkoyhteyksien ulkopuolelle järjestämää tarjontaa (esimerkiksi liitynnät pienemmistä taajamista joukkoliikenteen solmuihin, päivän säännöllinen yhteystarjonta ja ilta- ja yöajan liikenne). Tässä mallissa ELY-keskus viranomaisena vastaisi pitkälti myös joukkoliikenteen tukipalveluista, kuten informaatio- ja lippujärjestelmästä. Vaihtoehtoisesti kokonaisuudet voitaisiin PSA-mallin mukaisessa kilpailutuksessa ulkoistaa myös esimerkiksi tarjoavan liikennöitsijän vastuulle.

Mallin vahvuutena olisi **Uudenmaan ja pääkaupunkiseudun yhteyksien suunnitteleminen yhtenä kokonaisuutena**, jolloin koko alueen joukkoliikennejärjestelmästä tulisi varsin yhtenäinen. Markkinaehtoisen kaukoliikenteen vuorot täydentäisivät viranomaisen järjestämää liikennettä. Toisaalta etenkin Helsinkiin suuntautuvassa liikenteessä markkinaehtoisten yhteyksien kokonaismäärä vähenisi huomattavasti, mikä voi aiheuttaa yhteystarjonnan heikkenemistä nykyisillä pääyhteysväleillä (viranomaisen priorisoidessa tarjonnan hankkimiseen tarvittavia resursseja myös alueen sisäisiin ja esimerkiksi liityntäyhteyksiin). **HSL-yhteistyölle avautuisi paremmat mahdollisuudet**, sillä muualla Länsi-Uudellamaalla joukkoliikenteen neuvottelukumppanina olisi käytännössä yksi organisaatio. Mallin myötä **informaation ja lippujärjestelmän paremmalle käytettävyydelle ja yhtenäisyydelle tulisi uudenlaisia edellytyksiä**, joskin niiden käytännön toteuttamisessa on vielä toistaiseksi havaittavissa haasteita. Mallin käyttöönotto vaatisi myös **nykyistä vahvempaa resursointia** (nykyiset resurssit kunnassa, sekä uudet resurssitarpeet ELY-keskuksessa).



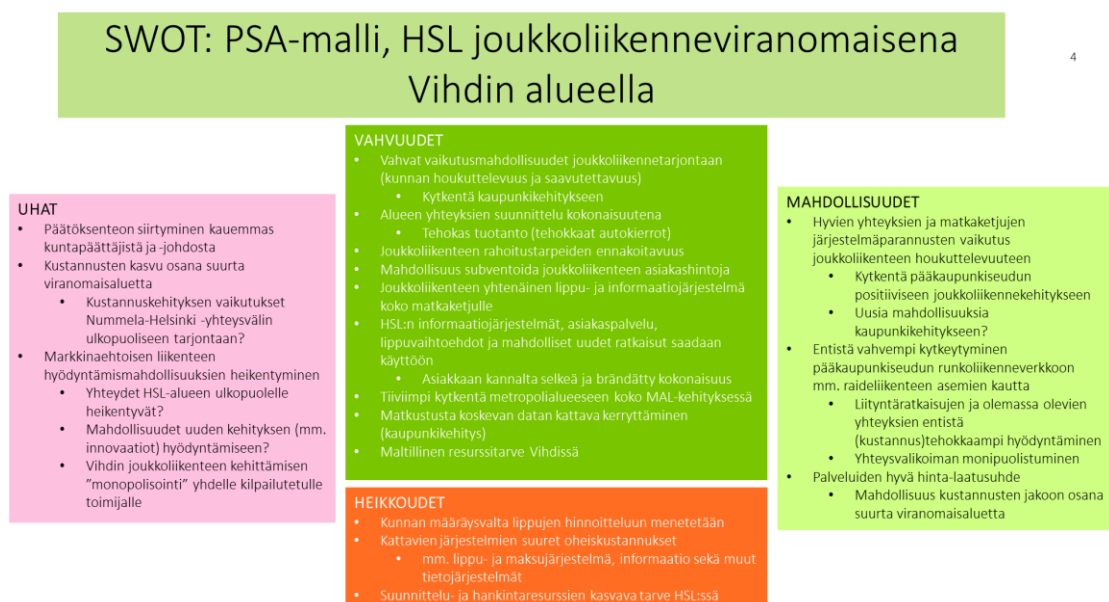
Kuva 8. SWOT-analyysi PSA-mallista ELY-keskuksen ollessa viranomaisena

3.3 PSA-malli, HSL joukkoliikenneviranomaisena

HSL-mallissa Vihti on mukana Suomen suurimman joukkoliikenneviranomaisen palvelujärjestelmässä. Asukkaille tämä merkitsisi käytettävyyden parantumista niin joukkoliikenteestä saatavan tiedon kuin myös lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuuden suhteen. HSL-vetoinen järjestämisemalli veisi Vihdin suoraan **pääkaupunkiseudun lippu- ja maksujärjestelmän ja työssäkäyntiä tukevien vahvojen runkoyhteyksien osaksi**. Vihtiläisillä tulisivat käyttöön HSL:n lipputuotteet ja esimerkiksi yhteydet pääkaupunkiseudun alueella monipuolistuisivat lähijuna- ja metroluikenteen liityntäyhteyksien kautta. Mallilla olisi selkeitä positiivisia vaikutuksia Vihdin, etenkin Nummolan asemaan yhtenä pääkaupunkiseudun työssäkäynnin lähtöalueena integroitumisessa HSL-järjestelmään. Malli toisi mukanaan myös takuun yhteyksien **pitkäjänteisistä kehittämisestä** osana koko HSL-alueen yhteystarjontaa, mikä todennäköisesti myös lisäisi joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Mallin heikkoutena olisi nykytasoon verrattuna **korkeat järjestämisestä aiheutuvat kustannukset**, sillä palvelutason paranemisen sivussa kustannustaso nousisi mm. kasvavien infra- ja oheiskustannusten kautta merkittävästi. Myös **muun kuin HSL:n järjestämän liikenteen** (esimerkiksi Lohjan ja Karkkilan yhteydet) hyödyntäminen osana matkakettua voisi olla haastavaa, ja muun liikenteen järjestäminen (ELY-keskuksen ohella mm. kunnan järjestämisvastuulle myös tässä mallissa jäävät koululaisvuorot) vaatisi edelleen liitoksesta huolimatta omat resurssinsa sekä kuntaan että ELY-keskukseen. Kunnan määräysvalta myös heikkenisi mm. lipputuotteiden hintojen osalta.

Mallissa asiakkaat saisivat parempaa joukkoliikenteen kokonaispalvelua, mutta markkinaehtoisten toimijoiden liikennepalveluiden hyödyntäminen jäisi vähäiseksi ja toisaalta kustannukset oletettavasti merkittävästi kasvaisivat nykyisestä.



Kuva 9. SWOT-analyysi PSA-mallista HSL:n ollessa joukkoliikenneviranomaisena Vihdin alueella.

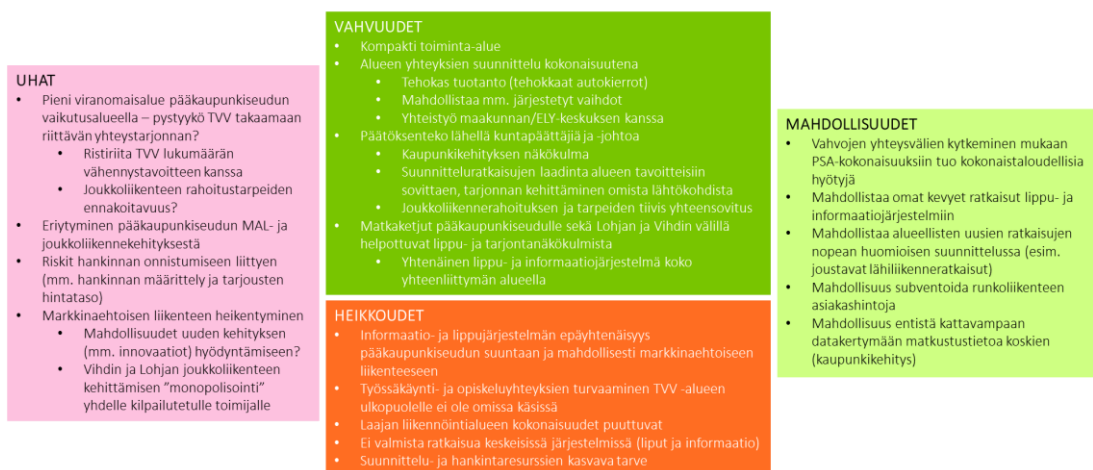
3.4 PSA-malli, Vihti–Lohja yhteenliittymä joukkoliikenneviranomaisena

Neljäntenä, täysin uutena vaihtoehtona joukkoliikenteen järjestämiseen työssä tutkittiin syntyvää yhteistyötä Länsi-Uudellamaalla joukkoliikennepalveluiden palvelutason turvaamiseksi. Esimerkkinä tästä vaihtoehdosta on käytetty Lohjan ja Vihdin muodostamaa viranomaisaluetta, joka olisi toimivaltainen omalla alueellaan ja tekisi yhteistyötä vuorotarjonnan kehittämisestä HSL:n kanssa pääkaupunkiseudun suuntaan sekä muissa yhteyksissä ELY-keskuksen / maakunnan kanssa.

Tämän mallin vahvuudet olisivat alueen **sisäisten yhteyksien tehokas suunnittelu ja kilpailuttaminen** PSA-mallilla. Yhteistarjonnan tasosta ja esimerkiksi joukkoliikenteen tukipalveluista päätöksen tekisivät alueen päättäjät joukkoliikenneviranomaisen valmistelun pohjalta. Alueen **sisäiset lipputuotteet ja tarjonnan kehittäminen olisi voimakkaasti viranomaisen ohjauksessa. Yhtenäinen lippu- ja informaatiojärjestelmä** voitaisiin ottaa käyttöön alueen liikenteessä, joka mahdollistaisi asiakkaan kannalta helpon joukkoliikennepalveluiden käytön. Mahdollisuutena kannattavien reittien ottaminen mukaan sopimusliikenteeseen mahdollistaisi asiakastulojen käytön heikommin kannattavien reittien subventioon (ei toteudu nykyisessä markkinaehtoisessa mallissa).

Mallin heikkouksia olisi ainakin **järjestelmien epäyhtenäisyys HSL:n suuntaan**: lippu- ja maksujärjestelmät eivät olisi ainakaan aluksi täysin yhteensopivia kausi- ja arvotuotteissa. Työssä käynti- ja opiskeluyhteyksien turvaaminen ja HSL-alueen liikennöinti suuntautuvat viranomaisalueen ulkopuolelle, joten liikenteen yhteensovittamisessa ja erilaisissa nousukorvausjärjestelyissä tulisi tukeutua tiiviiseen HSL yhteistyöhön. Uhkina mainitaan erityisesti markkinaehtoisien tarjonnan heikentyminen alueella ja mahdollinen PSA-liikenteen keskittyminen yhdelle/kahdelle tuottajalle. Käytännössä uuden toimivaltaisen viranomaisen perustaminen vaatisi myös muutoksia mm. lainsäädäntöön.

SWOT: PSA-malli, Lohja-Vihti -yhteenliittymä joukkoliikenneviranomaisena Vihdin alueella



Kuva 10. SWOT-analyysi PSA-mallista Vihti-Lohja -yhteenliittymän ollessa joukkoliikenneviranomaisena Vihdin alueella.

3.5 Liikennepalvelulain vaikutukset tulevaan joukkoliikennejärjestelmään

Liikennepalvelulain käyttöönotto vuoden 2018 tuo merkittäviä muutoksia joukkoliikenteen järjestämiseen myös Vihdin joukkoliikenteen näkökulmasta katsottuna. Työssä käsiteltyjen kysymysten valossa merkittävimpiä ovat vaikutukset **lippuihin ja joukkoliikenteen tukemiseen**, sillä uuden lainsäädännön valossa markkinaehtoiseen liikenteeseen ei voida kohdentaa suoraan kunnan tai viranomaisen tukea. Tukimallina voidaan sen sijaan käyttää ns. palvelusetelimallia, joka on nykyisin kokeiluluontoisena käytössä lähinnä pienemmillä maaseutupaikkakunnilla. Palvelusetelin avulla kuntalainen saa liikkumiseensa kunnalta, jonka käytöstä hän itse päättää. Palvelusetelimalli tuo kuitenkin mukanaan useita haasteita tehokkaan joukkoliikenteen järjestämisen kannalta, joita on syytä tarkastella erikseen. Tämän selvityksen ohessa on tehty myös palvelusetelin käyttöä tarkasteleva analyysi, minkä lisäksi palvelusetelin käyttöönottoon liittyviä kysymyksiä selvitetään mm. LVM:n toimesta.

Uudella lainsäädännöllä on merkittäviä vaikutuksia myös **joukkoliikenteen matkustajainformaation kehittämiseen**, sillä uuden lainsäädännön myötä tiedot saatavilla olevista liikkumispalveluista ovat entistä kattavammin eri toimijoiden saatavilla. Tiedon hyödynnettävyys esimerkiksi matkustajanäkökulmasta katsottuna vaatii kuitenkin vielä erilaisten tietoa kokoavien palveluiden kehittymistä.

3.6 Yhteenveto vaihtoehtoista

Vihdillä on valittavana useita vaihtoehtoja joukkoliikennepalveluiden järjestämiseksi. Nykyinen malli on kohtuullisen toimiva, jos lähtökohtina ovat kustannukset, asiakkaiden saamat lipputuotteet ja pääkaupunkiseudulle suuntautuvat yhteydet. Nykyisessä mallissa pystytään myös varsin kevyillä hankinnoilla täydentämään mahdollisia vuorotarjonnassa olevia aukkoja. Näiden viranomaisen tai kunnan hankkimien vuorojen yhteensovittaminen muun pääosin markkinaehtoisen liikenteen lippu- ja maksujärjestelmiin tai joukkoliikenneinformaatioon on kuitenkin osoittautunut haastavaksi. Viranomaisvetoisissa malleissa mahdollisuus vaikuttaa liikenteen koostumukseen ja tukipalveluihin kasvaa yhdessä kustannusten kanssa.

Mikäli nykyinen markkinaehtoinen tarjonta katsotaan runkokäytävillä Helsinkiin tyydyttäväksi tai hyväksyttäväksi, voidaan muuta liikennettä ”paikata” täydentävillä ostoilla. Markkinaehtoisessa ratkaisussa on myös liikennöitsijän etu, että lippu- ja informaatioasiat on asiakkaiden kannalta hoidettu laadukkaasti. Lippujen asiakashintoihin voidaan teoreettisesti vaikuttaa palvelusetelimallilla, mutta sen järkevyydestä ja kustannustehokkuudesta tulee kuitenkin vielä saada lisätietoa.

ELY-keskus/maakuntavetoinen järjestämismalli takaisi Vihdin ja etenkin Nummelan taajaman kannalta hyvän rungon yhteystarjonnan ja muiden joukkoliikennepalveluiden kehittämiseksi alueellisesti. Liityntäyhteydet liikennöintisolmuista voidaan suunnitella autokiertojen kanssa kokonaisuutena. HSL-alueelle suuntautuvien yhteyksien osalta viranomaiset voisivat hakea molempia osapuolia palvelevia ratkaisuja esimerkiksi raideyhteyksien liityntään ja toisaalta suoriin merkittäviin työssäkäynnin ja opiskelun solmuihin suuntautuviin yhteyksiin. Nykyiset markkinaehtoiset työssäkäynnin runkovuorot toimisivat suunnittelun pohjana ja näiden asiakastulot olisivat jatkossa mukana alueellisen joukkoliikenteen suunnittelussa lipputulosten muodossa.

HSL-vetoinen järjestämistapa olisi selvä merkki Vihdin entistä tiiviimmästä kytkeytymisestä pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueeseen. Merkittävät työssäkäyntiyhteydet liityntöineen suunnitellaan pitkäjänteisesti kokonaisuutena ja palvelemaan suuria asiakasvirtoja. HSL:n kautta joukkoliikenteen tukipalvelut paranisivat ja kokonaisuutena asiakkaiden saama palvelutaso kohenisi. Joukkoliikenteen järjestämiskustannukset todennäköisesti kasvaisivat tässä mallissa selvästi nykyisessä, mutta samalla kunta pääsisi osaksi Suomen kattavinta joukkoliikenteen palvelua. Maaseutualueen yhteyksiin tämä ei todennäköisesti toisi automaattista helpotusta, sillä HSL keskittyy lähinnä runkoyhteyksien tehokkaaseen järjestämiseen, esimerkiksi koulukuljetusten suunnittelun jäädessä edelleen kunnan tehtäväksi.

Lohja-Vihti viranomaismallissa vahvistettaisiin seudullista yhteistyötä ja liikenteen kehittämisessä vahvistettaisiin erityisesti alueen sisällä toimivien vuorojen kokonaisuutta. Tämä mahdollistaisi omien lipputuotteiden, informaatoratkaisujen ja muiden palvelukäytänteiden käytönnoton. Toiminnan heikkoutena olisi yhteystarjonnan kehittämisedellytykset pääkaupunkiseudulle ja suhteellisen pienen joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen edellytykset lippu- ja maksujärjestelmien ja joukkoliikenteen asiakasinformaation laadukkaaseen lanseeraukseen.

3.7 Vaikutusarviot

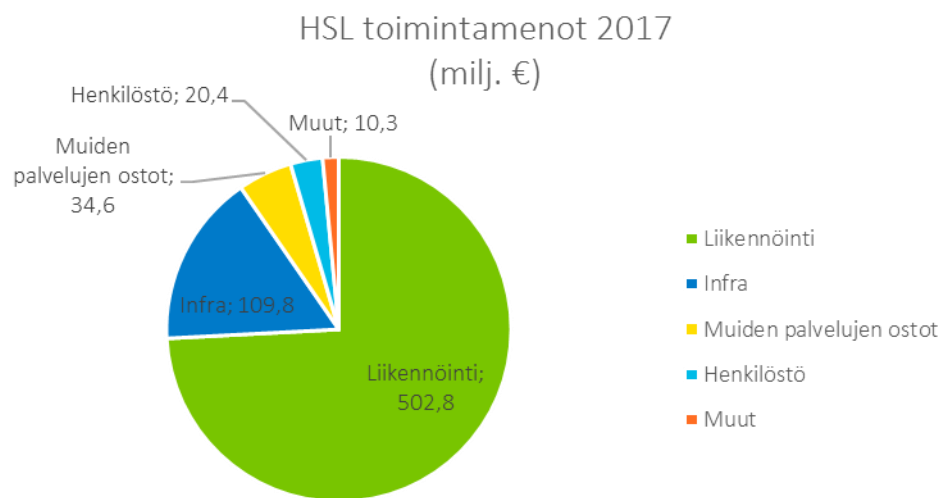
Työssä tehtiin laadullista arviointia myös eri järjestämistapojen kustannusvaikutuksiin liittyen. Eri järjestämistavoissa **liikenteen kokonaisarvo**, joka työssä arvioitiin noin 1,8 miljoonan euron suuruiseksi vuodessa (sisältäen koko palvelutasossa määritellyn liikenteen operointikulut), on periaatteessa sama, mutta järjestämistavan kustannustehokkuuteen vaikuttaa käytännössä voimakkaasti se, kuinka suuri osa liikenteestä toteutuu markkinaehtoisesti ja kuinka suuri osa joudutaan hankkimaan palvelutason täydentämiseksi. Jos markkinaehtoista liikennettä on paljon, saattavat yksittäiset ostetut vuorot muodostua kalliiksi, mutta kokonaisuus voi silti olla kustannustehokas, jos yksittäisiä vuoroja ostetaan vain vähän. Jos taas markkinaehtoisten vuorojen osuus lähtee nopeaan laskuun esimerkiksi lakkautusten myötä ja oston määrä sitä vastaavaan nousuun, tulee jossakin pisteessä vastaan tilanne, jossa kokonaisuuden kilpailutus PSA-liikenteenä tulisi edullisemmaksi.

Edullisuus aiheutuu tällöin eheän liikenteellisen kokonaisuuden muodostumisesta: kokonaisuutena kilpailutettaessa tarjoaja pääsee optimoimaan paremmin mm. autokiertoaan sekä kuljettajien käyttöä, mikä näkyy myös liikenteelle tarjottavan yksikköhinnan laskuna (yksittäisiä vuoroja kilpailutettaessa liikennöitsijä joutuu pahimmassa tilanteessa hankkimaan sekä auton että kuljettajan vain yksittäistä vuoroa tai vuoroparia varten, jolloin liikennöitsijä jyvittää näistä aiheutuvat korkeat kustannukset kokonaisuudessaan hankittavan vuoron liikennöintikustannuksiksi). Liikennettä järjestävällä taholla ei siis ole juuri merkitystä operointikustannuksista muodostuvaan kokonaissummaan, mutta sillä on, järjestetäänkö liikenne PSA-liikenteenä vai markkinaehtoisesti sekä sitä täydentävinä ostoina.

Sitä vastoin järjestävällä taholla voi olla suurikin vaikutus siihen, millaisia **oheiskustannuksia** (mm. lippu- ja informaatiojärjestelmät, infrakustannukset sekä kalustovaatimukset) yhteyksien mahdollistamisesta muodostuu. Esimerkiksi HSL:n tarjoamissa oheispalveluissa laatu on korkea, mutta vastaavasti niin saattaa olla hintakin juuri korkeasta vaatimustasosta johtuen, eikä laatutasoltaan vaatimattomampia vaihtoehtoja ole välttämättä kaikissa tapauksissa tarjolla. Oheiskustannusten suuruutta voi myös olla joiltain osin hankalaa ennakoida, sillä esimerkiksi infrakustannusten jyvitykseen eri kunnille vaikuttaa osaltaan se, missä määrin kuntalaiset esimerkiksi mettoa tai lähijunia käyttävät.

Hallinnollisissa kustannuksissa taas ei periaatteessa ole merkittävää eroa eri järjestämistapojen välillä, sillä liikenteen suunnittelu ja hankinta vaatii periaatteessa aina tietyn resurssin, joka sijaitsee hallinnollisesti joko liikennöitsijän palkkalistoilla (markkinaehtoinen malli sekä osin PSA-mallin käyttöoikeussopimukset; liikennöitsijä jyvittää kustannuksen tarjoushintaan) tai PSA-mallin mukaisessa toiminnassa (etenkin bruttosopimukset) viranomaisen (esim. HSL, ELY tai Vihti-Lohja -yhteenliittymä) hallinnossa. Käytännössä laajat viranomaisalueet (tässä etenkin HSL ja ELY) voivat olla hallinnollisilta kustannuksiltaan hieman muita kustannustehokkaampia, sillä toiminta voidaan mahdollisesti näissä hoitaa esimerkiksi Vihdin osalta ”puolikkaalla” resursilla (sama henkilö vastaa useammasta kunnasta samalla kertaa).

Hallinnollisten kustannussäästöjen merkitys liikenteen kokonaiskustannuksissa on kuitenkin usein pieni: esimerkiksi HSL:n vuoden 2017 toimintamenoissa henkilöstömenojen osuus on vain 3 %, liikennöintikustannusten vaatiessa samalla 74 % ja infran 16 % osuudet menoista (kuva 11 alla).



Kuva 11. HSL:n vuoden 2017 toimintamenojen jakautuminen eri kustannuslajeihin. Lähde: <https://www.hsl.fi/talous>