



Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen järjestämispaselvitys

MIKKO SUHONEN | VILI LEHTINEN | LOTTA AITTOKALLIO | OLLI KANERVA



Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen järjestämistapaselvitys

MIKKO SUHONEN
VILI LEHTINEN
LOTTA AITTOKALLIO
OLLI KANERVA

RAPORTEJA 26 | 2022

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen järjestämistapaselvitys

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-398-063-1 (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkojulkaisu)

URN:ISBN: 978-952-398-063-1

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

1	Työn lähtökohdat ja sisältö.....	2
2	Nykytila.....	3
2.1	Suunnittelualue	3
2.2	Liikennekäytävät ja joukkoliikenteen tarjonta	5
2.3	Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet	9
2.4	Kuntien näkemykset nykyisen joukkoliikenteen haasteista	12
2.5	Kuntien muut kuljetukset	13
2.6	Joukkoliikenteen kustannukset	14
3	Palvelutasoanalyysi	17
3.1	Toteutuneen palvelutason tarkastelu.....	17
3.2	Laadullisen palvelutason arviointi	20
3.2.1	Lipputuotteet ja maksutavat	20
3.2.2	Matkustajainformaatio ja asiakaspalvelu.....	21
3.2.3	Kalusto.....	23
3.2.4	Yhteenveto laadullisen palvelutason toteutumisesta	23
4	Joukkoliikenteen järjestämistavat	24
4.1	Yleistä järjestämistavoista	24
4.2	Brutto- ja nettomallien keskeiset erot	24
4.3	Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen nykyinen järjestämistapa	25
5	Joukkoliikenteen järjestämistapaskenaariot Länsi-Uudellamaalla	27
5.1	Vaihtoehtoiset skenaariot	27
5.2	Kuntien organisoituminen joukkoliikenteen järjestämisessä.....	28
5.2.1	Organisoituminen kuntavetoisissa malleissa.....	28
5.2.2	Organisoituminen ELY-vetoisissa malleissa.....	29
6	Skenaarioiden vertailu	30
6.1	Asiakas- ja tilaajanäkökulma.....	30
6.2	Brutto- ja nettomallin kustannusvertailu	32
7	Päätelmät.....	35
8	Lähteet.....	36
9	Liitteet	37
	Liite 1. Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen järjestämistapaselvitys, vaihtoehtoiset skenaariot	37
10	Kuvailulehti	1

1 Työn lähtökohdat ja sisältö

Joukkoliikenne on tällä hetkellä haastavassa tilanteessa Länsi-Uudellamaalla. Matkustajien luottamus joukkoliikennettä kohtaan on kadoksissa, eikä tarjottava palvelu ole kaikilta osin riittävän laadukasta. Nykyisin haasteita matkustajille aiheuttaa erityisesti lippujen yhteensopimattomuus. Lisäksi markkinaehtoiseen liikenteeseen tulee muutoksia nopealla aikataululla ja kunnille on haastavaa pystyä turvaamaan mm. koululaisten liikkuminen vuorojen loppuessa.

Selvityksessä mukana olevilla Inkoon, Lohjan, Karkkilan ja Vihdin kunnilla on yhteinen tahtotila kehittää joukkoliikennettä yhdessä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Tavoitteena on edistää kuntien välistä yhteistyötä sekä synergiaa joukkoliikenteen järjestämisessä. Kunnat ovat osoittaneet joukkoliikenteen kehittämiseen lisäresursseja ja lisäksi kunnat ovat tiivistäneet keskinäistä yhteistyötään.

Aiemmin laaditussa joukkoliikenteen järjestämistapaselvityksessä (*Sitowise 2020*) on selvitetty, mitä vaihtoehtoja järjestämistavan osalta yleisesti ottaen on ja mitä valintoja näihin liittyy. **Tässä työssä tavoitteena on määrittää, mitä valintoja Länsi-Uudellamaalla voidaan tehdä ja miten näistä muodostetaan joukkoliikenteen järjestämisen ja hankkimisen sekä ennen kaikkea matkustajien saaman laadun ja palvelun osalta järkevä kokonaisuus.** Työn tavoitteena on myös tunnistaa, mitä kunnat haluavat joukkoliikenteen laadun ja palvelutason osalta sekä mitä kustannuksia tästä seuraa ja kenelle kustannukset kohdistuvat.

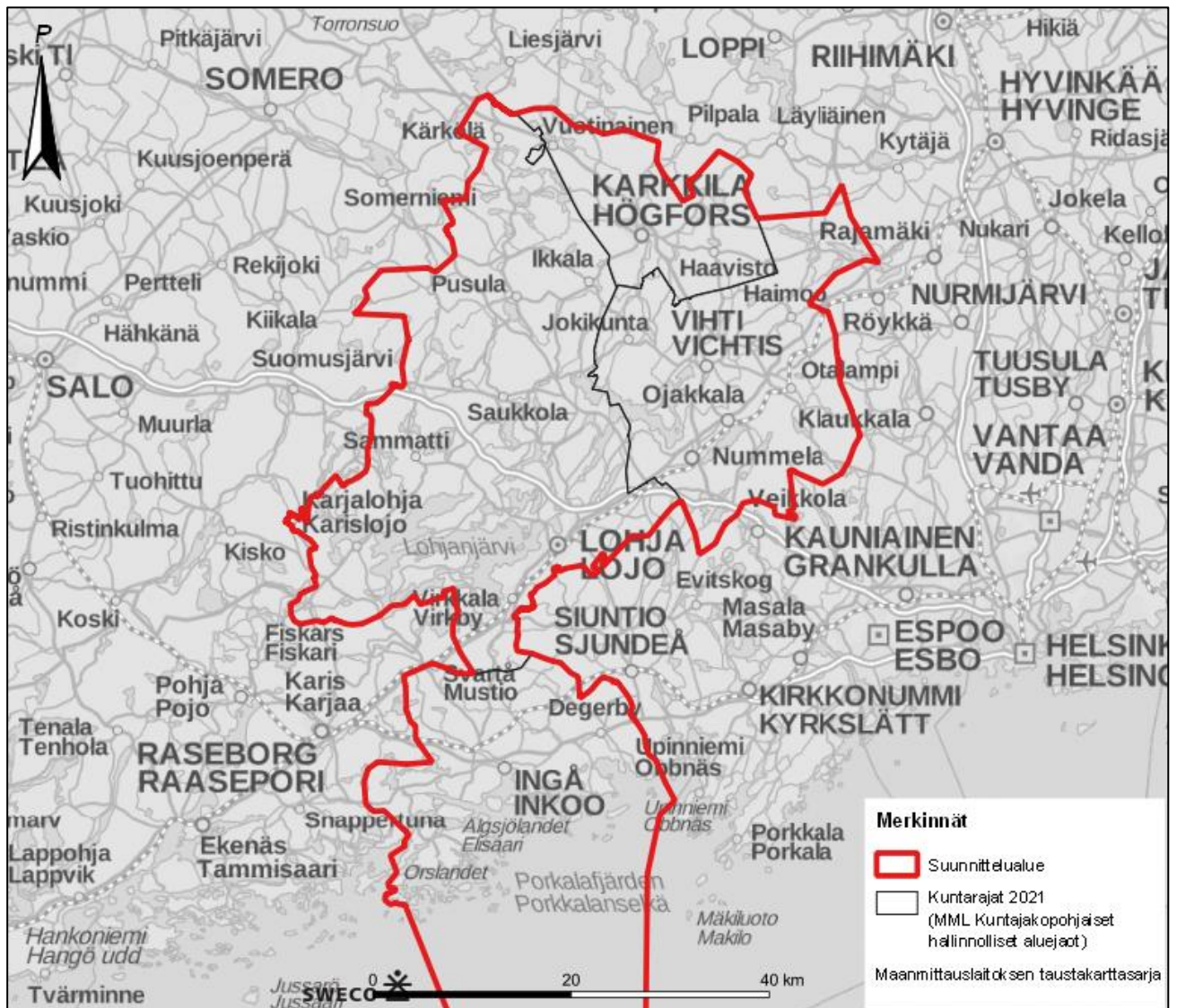
Raportissa esitellään lyhyesti suunnittelualueen joukkoliikenteen nykytila. Nykytila ja joukkoliikenteen tämänhetkiset suurimmat haasteet kartoitetaan muun muassa kuntahaastattelujen kautta sekä tarkastellaan nykyisen palvelutason toteutumista. Palvelutasotarkastelussa huomioidaan myös laadullisen palvelutason toteutuminen, joka pitää sisällään muun muassa haasteeksi nostetun lippu- ja informaatiojärjestelmän. Nykytilakartoituksen ja haastattelujen pohjalta saadaan muodostettua kuntien joukkoliikennettä parhaiten kehittävät toimenpiteet ja suunnittelualueelle paras mahdollinen joukkoliikenteen järjestämistapa.

2 Nykytila

2.1 Suunnittelualue

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen järjestämistaselityksen suunnittelualue (kuva 1) pitää sisällään Karkkilan, Vihdin, Lohjan ja Inkoon kunnat.

Suunnittelualueen kuntien asukas- ja työpaikkamäärät sekä pinta-ala tiedot on koottu taulukkoon 1.



Kuva 1. Suunnittelualue.

Suunnittelualueen kunnista Lohja on suurin asukasluvultaan ja toimii alueen seutukeskuksena. Vihti kuuluu Helsingin seutuun ja Vihdin Nummela toimii alueen kuntakeskuksena. Asukasluvultaan Vihti on toiseksi suurin suunnittelualueen kunnista. Karkkila toimii omana kaupunkikeskuksenaan, kun taas Inko nojautuu vahvasti pääkaupunkiseutuun ja on asukasluvultaan suunnittelualueen kunnista pienin. Yhteensä suunnittelualue on pinta-alaltaan 2 886 km². Asukkaita alueella asuu 89 063 ja työpaikkoja on 28 354. Selkeästi suurin osa pendelöinnistä suuntautuu pääkaupunkiseudulle, mutta suunnittelualueen sisällä tapahtuu työvoiman liikkumista, varsinkin Lohjan ja Vihdin välillä. Tarkemmin pendelöintimääriä ja -suuntia on esitetty kuvassa 2.

Suunnittelualueen väestöstä 16 % on alle 15-vuotiaita, joka on linjassa koko Suomen alle 15-vuotiaiden osuuteen väestöstä (15,6 %). Yli 64-vuotiaita suunnittelualueella on hieman enemmän (24,3 %), kuin koko maassa keskimäärin (22,7 %). Poikkeuksena tähän on Vihti, jossa väestö on muuta suunnittelualueita nuorempaa, alle 15-vuotiaiden osuuden ollessa 18,2 % ja vastaavasti yli 64-vuotiaiden osuus vain 19,9 %.

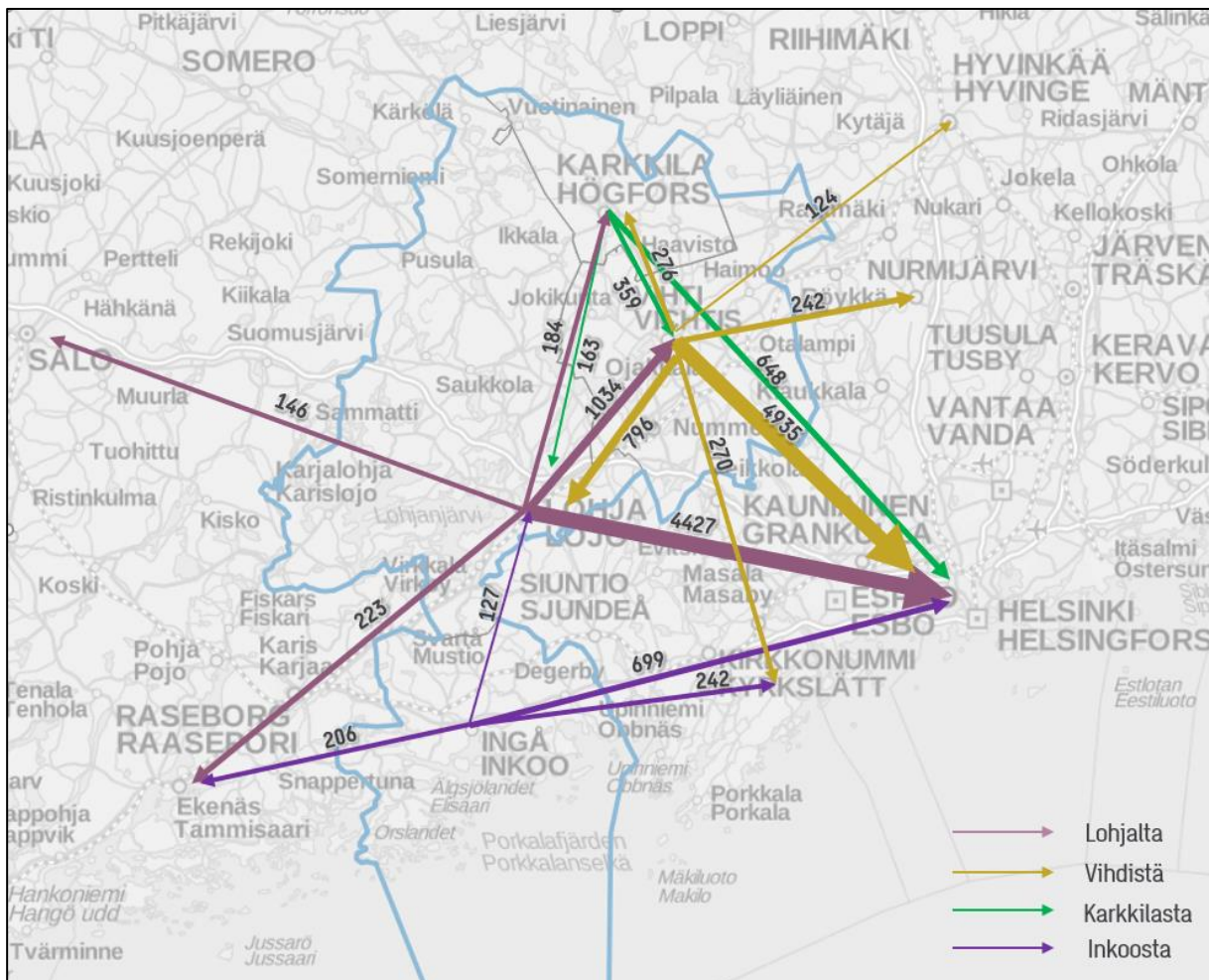
Suunnittelualueella on yhteensä neljä lukiota: suomenkieliset lukiot Karkkilassa, Vihdissä ja Lohjalla. Lohjalla on lisäksi ruotsinkielinen lukio. Lohjalla ja Vihdissä järjestetään toisen asteen ammatillista koulutusta. Inkoon toisen asteen opiskelijat kulkevat Raaseporiin, Lohjalle tai Kirkkonummelle.

Koko suunnittelualueen joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskus.

Taulukko 1. Suunnittelualueen kuntien taustatiedot.

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

Lähtötiedot: Tilastokeskus 2021 (asukasluku ja työpaikkamäärä), Maanmittauslaitos 2021 (pinta-ala)



Kuva 2. Pendelöintisuunnat ja -määrät suunnittelualueella 2018.

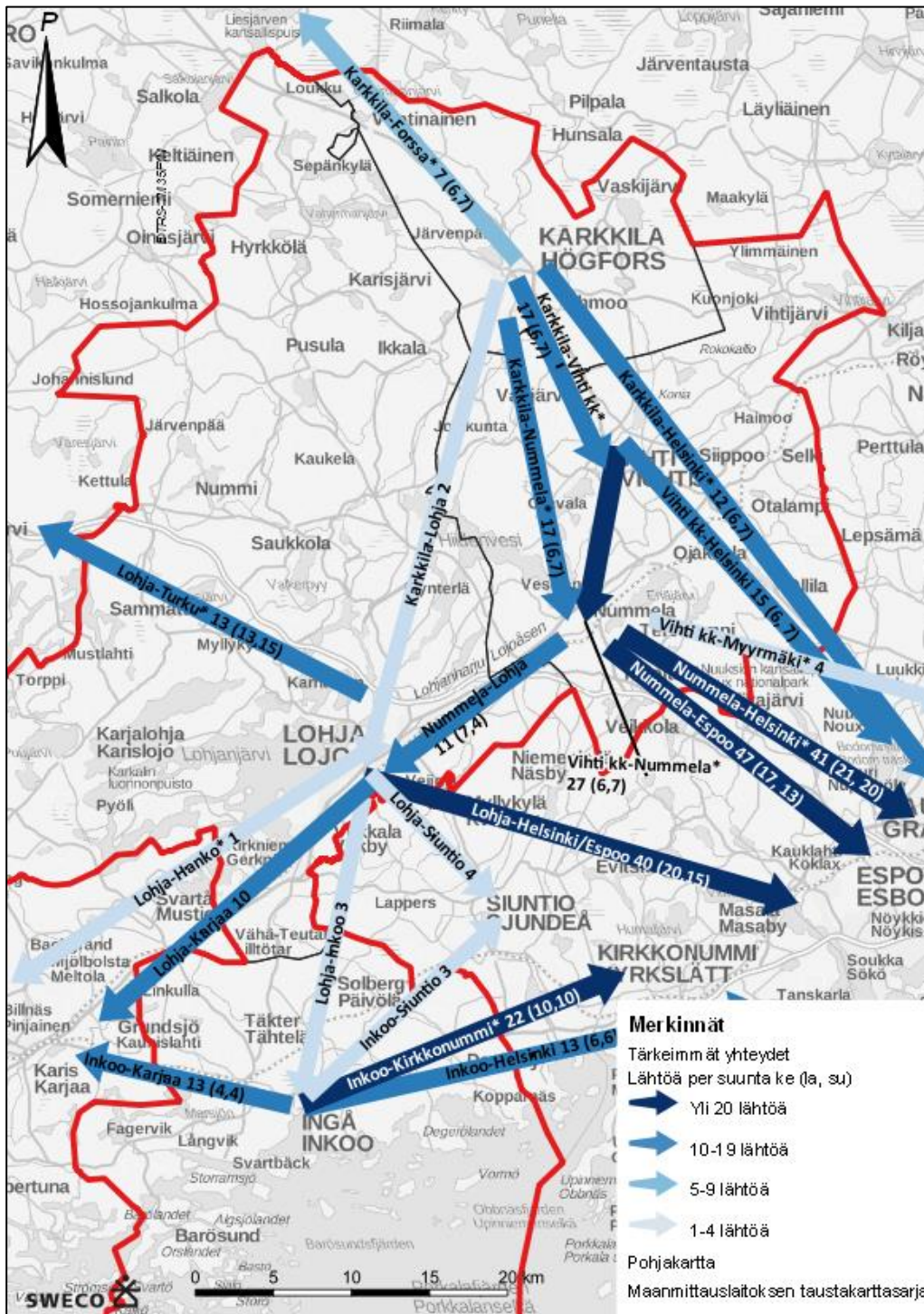
2.2 Liikennekäytävät ja joukkoliikenteen tarjonta

Suunnittelualueen tärkeimmät liikenneväylät ovat *Joukkoliikenteen palvelutaso 2021–2024 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella* -selvityksessä (2021) määritellyt 16 yhteysväliä:

- Karjaa-Inkoo
- Inkoo-Helsinki
- Karjaa-Lohja
- Inkoo-Lohja
- Inkoo-Siuntio
- Lohja-Siuntio
- Lohja-Karkkila
- Lohja-Helsinki
- Lohja-Espoo
- Lohja-Nummela
- Nummela-Helsinki
- Nummela-Vihti
- Nummela-Espoo
- Karkkila-Vihti/Nummela
- Karkkila-Helsinki
- Vihti-Helsinki

Kuvassa 3 on esitetty yhteysvälien vuorokauden vuoromäärä arkena, lauantaina ja sunnuntaina. Nummela ja Vihdin kirkonkylä on esitetty omina keskittyminä. Tiedot on kerätty Matkahuollon internetsivuilta. Arkipäivän vuorojen lähtömäärät on kerätty keskiviikolta 25.8.2021 ja viikonlopun lähdöt ovat lauantailta ja sunnuntailta 28.-29.5.2021. Tähdellä (*)-merkittyjen yhteyksien lähtömäärät ovat keskiviikolta 8.9.2021 sekä lauantaita ja sunnuntaita 11.-12.9.2021.

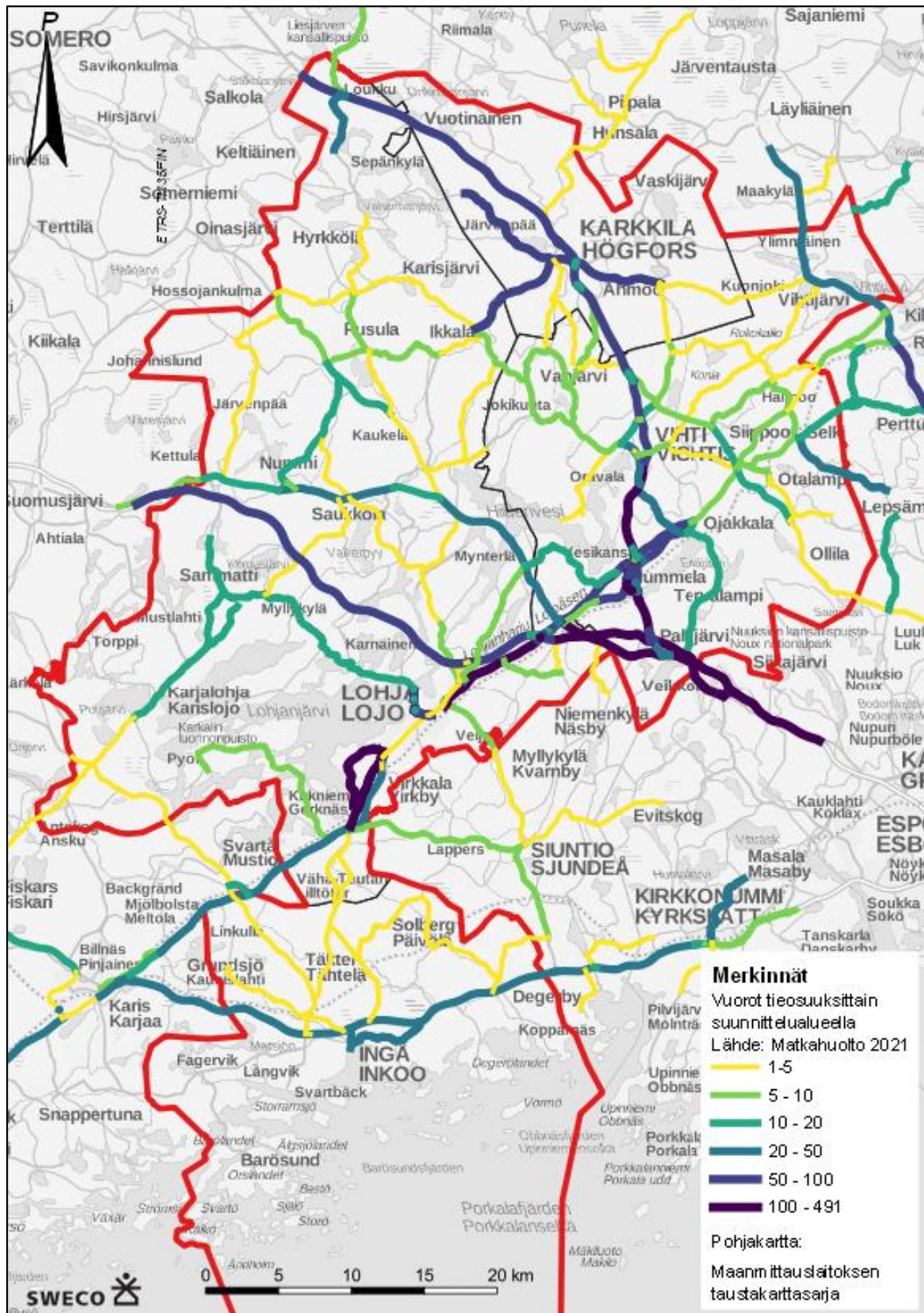
Alueen vilkkaimmat joukkoliikenneyhteydet ovat Nummela-Helsinki, Lohja-Helsinki, Vihdin kirkonkylä-Nummela ja Inkoo-Kirkkonummi, joissa on yli 20 lähtöä arkipäivisin. Nummelasta on lisäksi yhteys Espoon Leppävaaraan, johon on 10 lähtöä arkipäivisin. Lähtöjä Karkkilasta Helsinkiin oli keskiviikkona 12 (la 3 ja su 4), joista suurin osa kulkee Vihdin kirkonkylän ja Nummelan kautta. Lisäksi arkisin Karkkilasta on kaksi ja Vihdistä yksi lähtö, jotka kulkevat tien 120 kautta Helsinkiin. Vihdin kirkonkylästä Helsinkiin suoralla yhteydellä pääsee yhteensä 14 lähdöllä. Helsinkiin suuntaavat yhteydet kulkevat myös Espoon läpi. Lohjan läpi Turkuun kulkevat linjat eivät kierrä Lohjan keskustan kautta, vaan kulkevat E18 tietä pitkin Helsingistä Turkuun Lohjan ja Vihdin eteläosan läpi. Esimerkiksi Muijalan eritasoliittymän pysäkkien yhteyteen on rakennettu liityntäpysäköintipaikkoja, joten myös Turun ja Helsingin väliset vuorot ovat alueen asukkaiden hyödynnettävissä.



Kuva 3. Suunnittelualan tärkeimpien liikennekäytävien lähtevien vuorojen määrä elo-syyskuussa 2021 (viikko 34 ja *-merkity viikko 36).

Joukkoliikenteen palvelutaso 2021–2024 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella -selvityksessä on esitetty joukkoliikennevuorojen kokonaismäärä (molemmat suunnat yhteensä) ELY-keskuksen yhteysväleillä yhtenä esimerkkiarkipäivänä (keskiviikko 17.11.2020). Kuvauksessa on mukana aikataulujen mukainen juna- ja bussiliikenne suorien yhteyksien osalta. Suurimmat vuoromäärät olivat Nummelan ja Helsingin sekä Lohjan ja Helsingin välillä. Syksyn 2021 vuoromäärät ovat syksyn 2020 vuoromääriä suurempia. Esimerkiksi Lohja-Helsinki-välillä vuoroja oli syksyllä 2020 yhteensä 66 ja syksyllä 2021 yhteensä 80. Nummela-Helsinki-välillä oli syksyllä 2020 yhteensä 76 vuoroa ja syksyllä 2021 yhteensä 81 (edestakaisin).

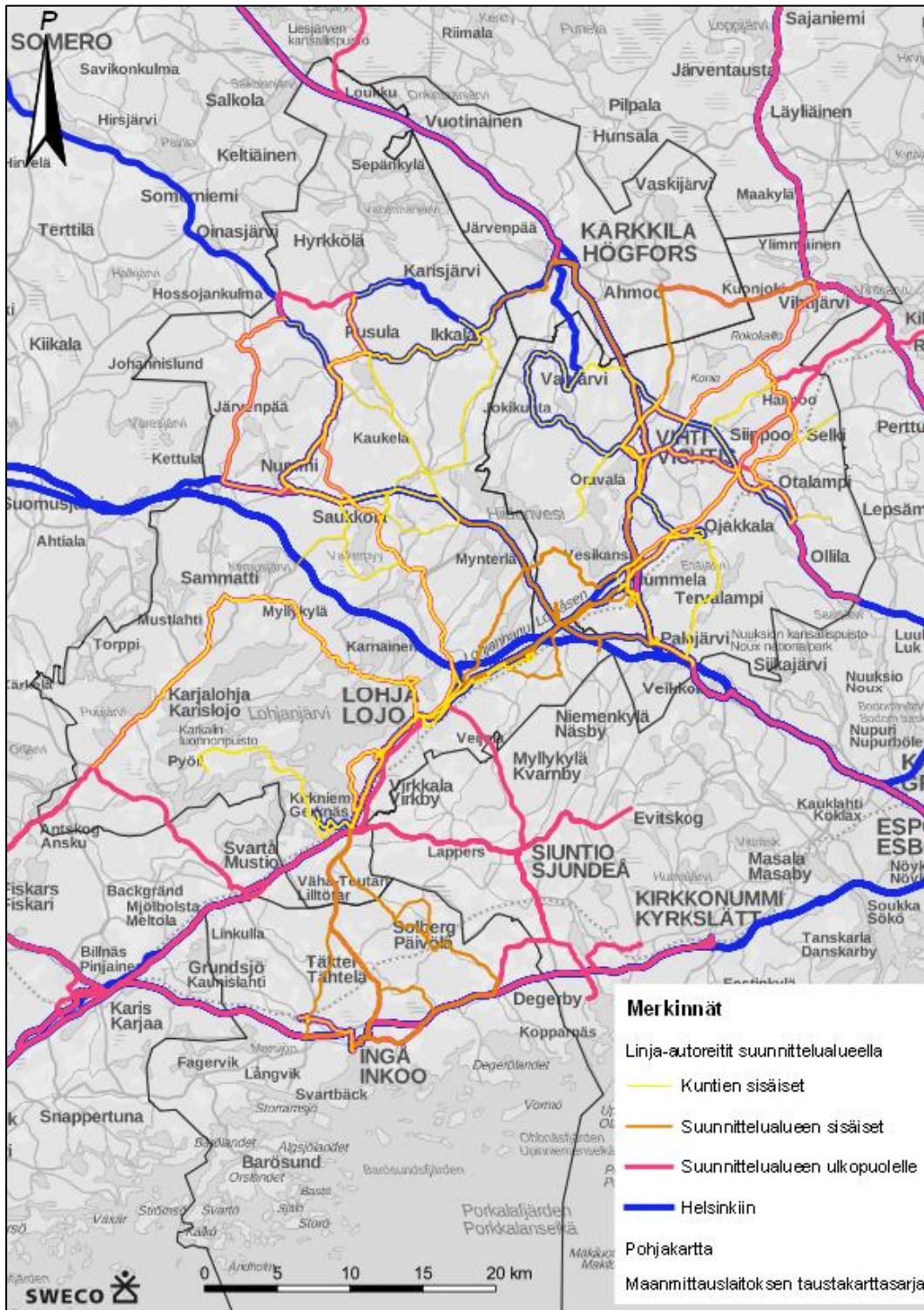
Kuvassa 4 on esitetty vuorot/päivä summattuna tielosille ajalta 7.12.2020-31.5.2021. (lähtötiedot: Matkahuolto 2021). Veikkolan itäpuolella Turun moottoritien vuoromäärä on 490 vuoroa vuorokaudessa. Suunnittelualueelle tullessa vuorot jakaantuvat Turun ja Forssan suuntaan. Turku-Helsinki moottoritietä kulkee noin 70 vuoroa. Porintiellä Nummelan eteläpuolella kulkee noin 230 vuoroa, Nummelan ja Vihdin kirkonkylän välisellä osuudella 115 vuoroa, Vihdin ja Karkkilan välillä 95 vuoroa ja Karkkilasta pohjoiseen 72 vuoroa. Kantatiellä 51 Inkoon itäpuolella kulkee noin 40 vuoroa ja länsipuolella 30 vuoroa.



Kuva 4. Vuorot tielosuoksittain suunnittelualueella arki vuorokautena 7.12.2020-31.5.2021 (Matkahuolto 2021).

Kuvassa 5 on esitetty suunnittelualueen linja-autoliikenteen reitit seuraavasti jaoteltuna:

- suunnittelualueelta Helsinkiin kulkevat yhteydet,
- suunnittelualueen ulkopuolelle kulkevat yhteydet (esimerkiksi Espoo, Siuntio ja Kirkkonummi),
- suunnittelualueen sisäpuolella pysyviin, mutta kuntarajat ylittäviin yhteyksiin ja
- kuntien sisäisiin yhteyksiin.



Kuva 5. Linja-autoliikenteen reitit suunnittelualueella 7.12.2020-31.5.2021 (Matkahuolto, 2021).

2.3 Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet

Uudenmaan ELY-keskus on julkaissut vuonna 2021 joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2021–2024. Suunnittelualueen palvelutasotavoitteet kuntien väliselle liikenteelle 2021–2024 on esitetty kuvassa 6 ja taulukossa 5.



Kuva 6. Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet kuntien väliselle liikenteelle 2021-2024 Länsi-Uudellamaalla. (Uudenmaan ELY-keskus 2021).

Taulukko 2. Palvelutasoluokat ja kriteerit (Uudenmaan ELY-keskus 2021).

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

Yhteysvälikohtaiset palvelutasotavoitteet ja palvelutasotyössä tehdyt huomiot nykytilanteesta sekä tunnistetut kehittämistarpeet ovat esitetty taulukossa 3. Suunnittelualueella korkein palvelutasoluokka on III, joka on asetettu tavoitteeksi kolmella yhteysväliillä, jotka ovat Lohja-Helsinki, Lohja-Espoo ja Nummela-Helsinki. Yhteensä seitsemällä yhteysväliillä palvelutasotavoite on luokka IV, kahdella luokka V ja neljällä luokka VI.

Palvelutasotavoitteiden lisäksi Vihdin kunta on tehnyt oman joukkoliikenteen palvelulupauksen, joka on tavoitteiltaan osin tiukempi kuin Länsi-Uudenmaan yhteinen palvelutasoselvitys. Palvelulupaus pitää joukkoliikenteen vuorotarjonnan ja yhteyksien lisäksi muita kuntastrategian mukaisia joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä.

Taulukko 3. Yhteysvälikohtaiset palvelutasotavoitteet, huomiot ja kehittämistarpeet (Uudenmaan ELY-keskus 2021).

Yhteysväli	Palvelutasotavoite	Huomioita nykytilanteesta	Tunnistetut kehittämistarpeet
Karjaa-Inkoo	V		Palvelutason toteuttamiseen tarvitaan aikaisemmat aamuvuorot klo 7:ksi ja myöhäisemmät paluuvuorot molempiin suuntiin.
Inkoo-Helsinki	IV	Bussiyhteyden lisäksi inkoolaisia palvelee vaihdollinen yhteys Kirkkonummen kautta	Palvelutason toteuttaminen edellyttää lisävuoroja iltapäiväruuhkaan ja alkuiltaan. ME-liikennettä lakannut, ja tarve lisäostoihin.
Karjaa-Lohja	V		Palvelutason toteuttamiseen tarvitaan myöhäisempiä vuoroja arki-iltaan.
Inkoo-Lohja	VI	Koululaisvuorot Inkoosta Lohjalle ja takaisin. Mahdollisesti tarpeita myös yhteyksille Lohjan sairaalalle (<i>huom. lisätty vuoroja</i>)	Edellyttää uusia ostovuoroja.
Inkoo-Siuntio	VI	Tarve liityntäyhteyksille junalle ja edelleen yhteyksille Helsinkiin.	
Lohja-Siuntio	VI	Yhteyksiä Lohjalta Siuntion asemalle ja keskustaan. Mahdollisuus junaliityntöihin muutamalla vuorolla.	
Lohja-Karkkila	VI	Tarvitaan koululaisvuorot Karkkilasta Lohjalle ja takaisin sekä yhteys Lohjan sairaalalle. Vaihdolliset yhteydet Nummelan kautta, mutta lippujärjestelmä vaatii kehittämistä.	Selvitetään yhteyksien kehittämistä Karkkilasta Lohjan oppilaitoksiin ja sairaalalle esim. 4 vuoroa.
Lohja-Helsinki	III		
Lohja-Espoo	III	Tarvitaan sujuvia jatkoyhteyksiä tärkeimmistä solmuista (mm. Lommila, Nihtisilta, Leppäsolmu)	
Lohja-Nummela	IV		Selvitetään yhteyksien järjestämistä Nummelasta Lohjan sairaalalle. Järjestämistavan tarkastelu ja lipputuotteen kehittäminen.
Nummela-Helsinki	III	Palvelutaso asettuu luokkien II-III väliin. Aamun liikennöintiä ei toteudu palvelutasolla II.	Palvelutaso kehitetään vähitellen kohti luokkaa II. Aamulla tarvitaan aikaisempi yhteys. Ruuhka-aikana tarve 15–20 min vuorovälille. Viikonloppuaamuihin tarvitaan yhteydet jo klo 7:ksi Helsinkiin
Nummela-Vihti	IV	Nummela-Helsinki vuorot, jotka ovat markkinaehtoisia, eivät aja Vihtiin asti.	Palvelutaso asettuu luokkien III–IV rajamaille. Tarvitaan vaihtomahdollisuuksia Nummela–Hki vuoroille (viikonloppuisin)
Nummela-Espoo	IV	Liityntäyhteys HSL:n liikenteeseen. Lähijunat.	Myöhäisempiä vuoroja arki-iltasin
Karkkila-Vihti/Nummela	IV		Karkkilan yhteyksiä Helsinkiin voidaan toteuttaa sujuvilla vaihdoilla Nummelassa.
Karkkila-Helsinki	IV	Palvelutaso lähellä luokkaa III.	Palvelutaso kehitetään vähitellen kohti luokkaa III. Tunnistettu kehittämistarpeena arkiliikenteen ruuhka-aikojen riittävä vuorotarjonta Helsinkiin. Myöhäisillä ja viikonloppu-yhteydet ovat myös tärkeitä sekä kesäajan arki- ja viikonloppuyhteydet. Olennaisia ovat hyvät syöttöliikennetyhteydet pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen- ja metrojen asemille.
Vihti-Helsinki	IV		

2.4 Kuntien näkemykset nykyisen joukkoliikenteen haasteista

Selvityksen yhteydessä tehtyjen kuntahaastattelujen perusteella kunnat jakoivat yhteisiä näkemyksiä joukkoliikenteen tämänhetkisistä haasteista:

- **Matkustajainformaatio ja lippujärjestelmän sekavuus**, selkeä vaikuttava tekijä joukkoliikenteen houkuttelevuuteen
 - Ei yhteistä lippujärjestelmää, vaan liikenteenharjoittajilla omia lipputuotteita ym. Tämä rajoittaa matkustajien käytössä olevaa vuorotarjontaa, aiheuttaa sekaannuksia ja epävarmuutta käyttäjille ja vaikeuttaa matkaketjujen muodostumista.
 - Tällä hetkellä ei paikallista informaatiojärjestelmää esim. pysäkeillä tai matkakeskuksilla.
- **Markkinaehtoisen liikenteen ennustamattomuus**. Markkinaehtoisen joukkoliikenteen harjoittajilla on viiden päivän ilmoitusaika vuorojen lopettamisesta, mikä on erittäin lyhyt. Markkinaehtoinen liikenne koetaan epäluotettavaksi ja se aiheuttaa paljon lisätyötä ja kustannuksia kunnille, kun lopetettujen vuorojen tilalle joudutaan ostamaan lisäliikennettä.
- Länsi-Uudenmaan asutus on paikoitellen hajanaista, joka aiheuttaa reittien mutkittelevuuden ja ei houkuttele markkinaehtoista liikennettä. Tämän vuoksi kuntien ostoliikenteen piiriin jää lähtökohtaisesti tuottamattomia linjoja.
- Iltta- ja viikonloppuliikenteen suppea vuorotarjonta tai sen puuttuminen kokonaan. Joukkoliikenteen vuorotarjonta ja ostoliikenne nojautuvat koululiikenteeseen. Kesäliikenne koululaisvuorojen loppuessa.
- Joukkoliikenne ei palvele vuorotyöläisiä eikä ole tällä hetkellä kilpailukykyinen vaihtoehto yksityisautoilulle.
- Joukkoliikenteen hallinta tilaajanäkökulmasta tällä hetkellä hankalaa, ei ole kokonaisvaltaista pakettia. Kokonaisuuden kehittäminen on haastavaa, esim. matkaketjujen toimivuutta on vaikea varmistaa.

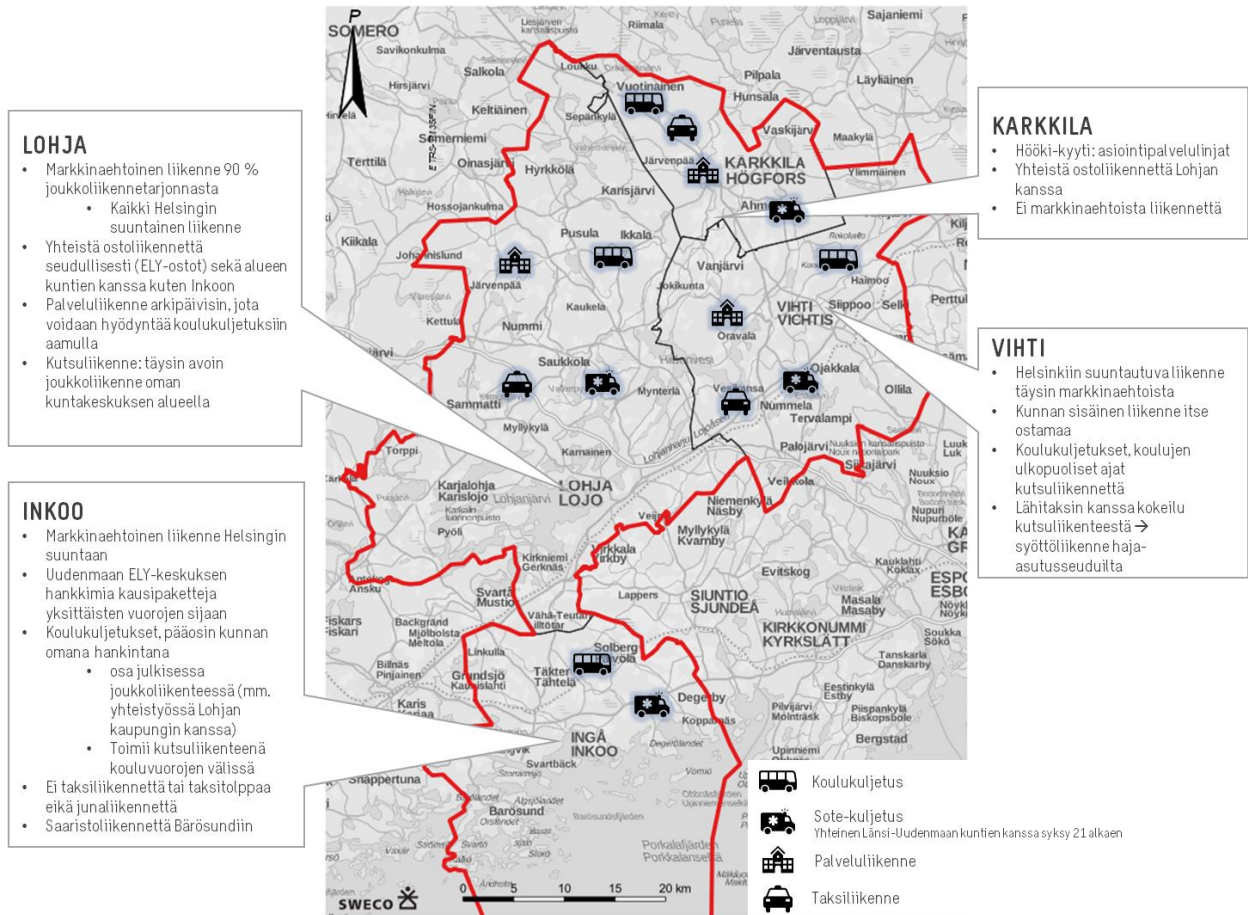
Suurimmaksi havaituksi ongelmaksi nousi selkeästi tämänhetkinen lippujärjestelmän sekavuus, joka vaikuttaa niin joukkoliikenteen houkuttelevuuteen kuin selkeyteen. Koska haasteet olivat joka kunnassa pitkälti samoja, alleviivaa se kuntien välisen yhteistyön tarvetta. Kunnat olivat kuitenkin tyytyväisiä yhteistyöhön ELY-keskuksen kanssa.

Kuntien edustajilla oli osin erilaiset näkemykset joukkoliikenteen järjestämistapoihin liittyvistä tavoitteista. Kuntahaastattelujen perusteella Karkkila ja Inkoo näkivät markkinaehtoisen joukkoliikenteen hyvänä järjestämistapana kuntansa alueella, koska se vie pois kustannuksia kunnalta. Toisaalta Karkkila ja Inkoo näkevät, että markkinaehtoista liikennettä tulisi pystyä kehittämään. Lohja ja Vihti taas haluaisivat joukkoliikenteen järjestämisen enemmän kunnan vastuulle, jotta voisivat saada enemmän otetta koko joukkoliikenteestä informaatio- ja lippujärjestelmää myöten. Tämä mahdollistaisi esimerkiksi yhtenäiset lipputuotteet.

Vihti on kiinnostunut myös tekemään selvityksen HSL-alueeseen liittymisestä.

2.5 Kuntien muut kuljetukset

Kuntien alueella liikennöitäviä kuljetuksia on avattu kuvassa 7. Alueella toimii mm. palveluliikennettä sekä kutsupohjaista joukkoliikennettä.



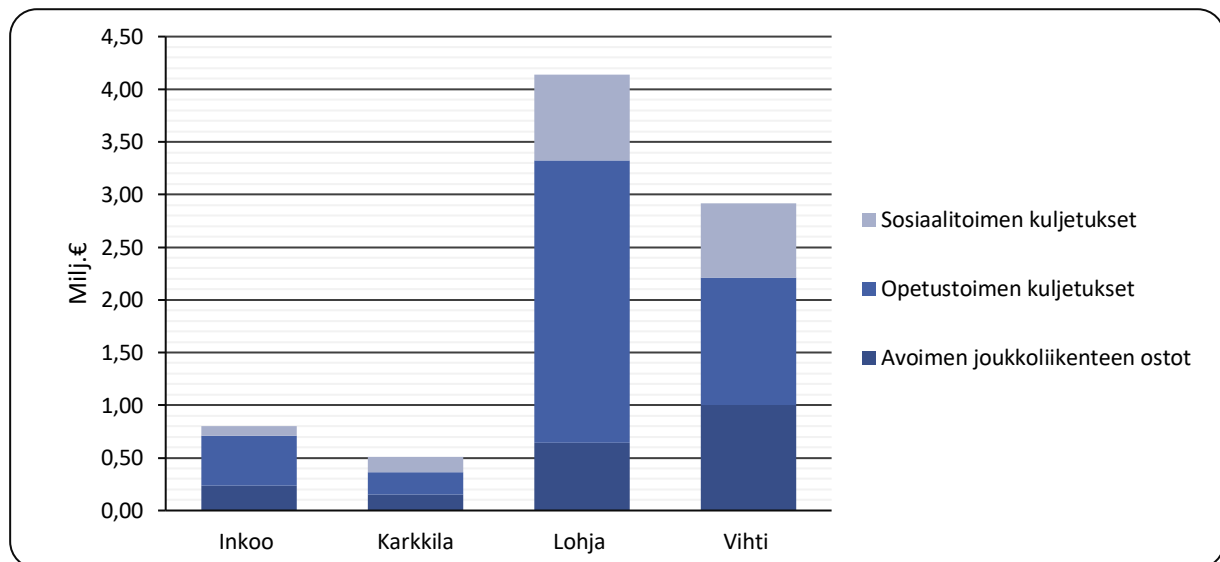
Kuva 7. Alueen kuntien kuljetukset.

2.6 Joukkoliikenteen kustannukset

Kuntien rahoittamien kuljetusten kustannukset vuonna 2020 on esitetty taulukossa 4 ja kuvassa 8. Suurimmat kustannukset olivat Lohjalla yhteensä noin 4,14 milj.€, josta suurin osa kului opetustoimen kuljetuksien järjestämiseen (2,62 milj.€). Toiseksi suurimmat kustannukset olivat Vihdillä yhteensä noin 2,92 milj.€. Inkoon kustannukset olivat noin 0,8 milj.€, josta opetustoimen kuljetuksien osuus oli noin 0,48 milj.€. Karkkilan kustannukset olivat noin 0,5 milj.€, josta opetustoimen kuljetuksien osuus oli noin 0,21 milj.€. Suurin osa opetustoimen kuljetuksien kustannuksista Lohjalla (72 %) ja Inkoolla (71 %) menee taksikuljetuksiin ja Vihdillä (77 %) ja Karkkilalla (96 %) tilausliikenteeseen.

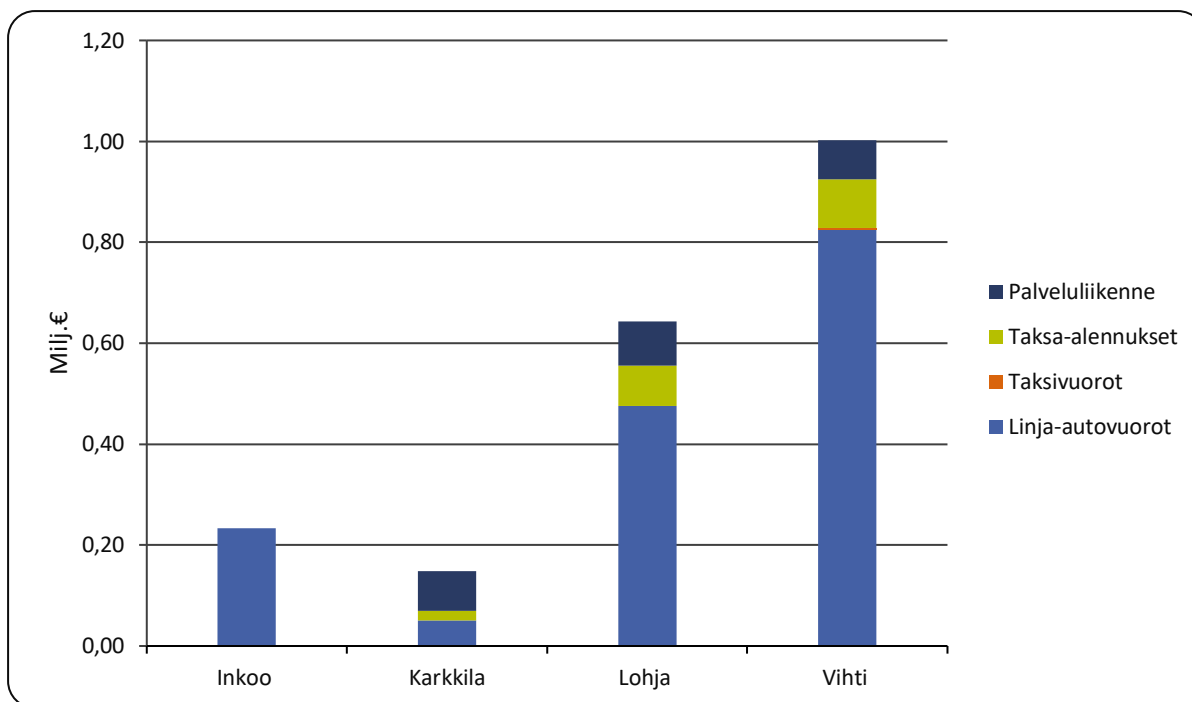
Taulukko 4. Kuntien kuljetuskustannukset 2020.

Kustannukset / v. (Milj. €)	Inkoo	Karkkila	Lohja	Vihti	Yhteensä
Avoin joukkoliikenne	0,23	0,15	0,64	1,00	2,02
Opetustoimen kuljetukset	0,48	0,21	2,68	1,21	4,58
Sosiaalitoimen kuljetukset	0,09	0,15	0,81	0,71	1,76
Yhteensä	0,80	0,51	4,14	2,92	8,37



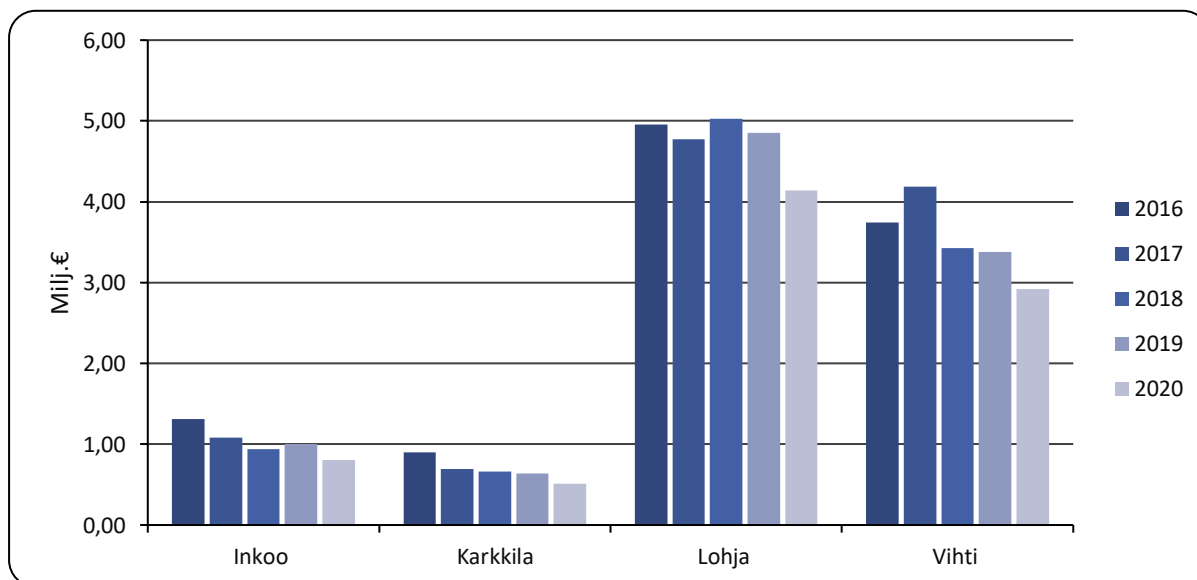
Kuva 8. Kuntien rahoittamat kuljetukset vuonna 2020. (Uudenmaan ELY-keskus 2021).

Avoimen joukkoliikenteen suurimmat ostot vuonna 2020 olivat Vihdillä yhteensä noin miljoona euroa. Lohjan kustannukset olivat noin 650 000 €, Inkoon 230 000 € ja Karkkilan 150 000 €. Avoimen joukkoliikenteen ostot on esitetty kuvassa 9. (Uudenmaan ELY-keskus 2021).



Kuva 9. Avoimen joukkoliikenteen ostot 2020. (Uudenmaan ELY-keskus 2021).

Vuosien 2016–2020 aikana kuntien kustannukset ovat vähentyneet. Vihdin ja Lohjan kustannukset ovat pienentyneet yli 0,8 miljoonalla eurolla, Inkoon kustannukset puolella miljoonalla ja Karkkilan noin 400 000 eurolla. Kustannustiedot on esitetty kuvassa 10. (Uudenmaan ELY-keskus 2021).



Kuva 10. Kuntien kuljetuskustannustiedot vuosilta 2016–2020. (Uudenmaan ELY-keskus 2021).

Taulukossa 5 on esitetty suunnittelualueella käytössä olevat, joukkoliikenteen suunnitteluresurssit kunnittain. Taulukosta voidaan havaita, että resurssimäärät korreloivat melko hyvin vuosittaisten kuljetuskustannusten kanssa; eniten resursseja käytettävissä Lohjalla, jossa on myös suurimmat kuljetuskustannukset vuositasolla.

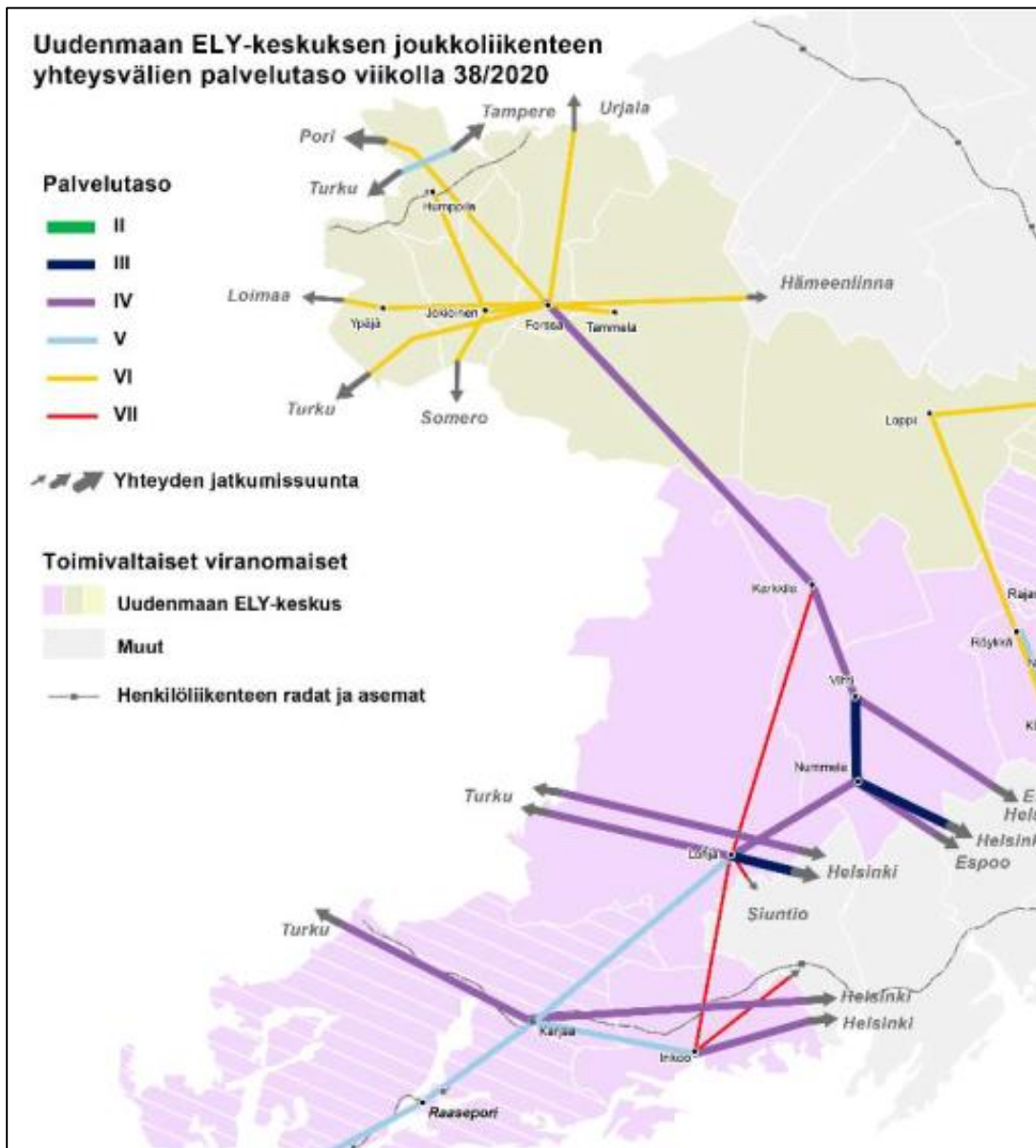
Taulukko 5. Suunnittelualueella käytettävät joukkoliikenteen suunnitteluresurit.

Kunta	Resurssit	Työpanos, henkilötyövuotta
Inkoo	1 henkilö (joukkoliikennesuunnittelija), lisäksi joukkoliikennetyöryhmä	0,3 henkilötyövuotta
Karkkila	1 henkilö, lisäksi joukkoliikennetyöryhmä tukena	1 henkilötyövuosi
Lohja	4 henkilöä logistiikkayksikössä, joista 2-3 suunnittelijaa reittisuunnittelussa, lisäksi joukkoliikennetyöryhmä tukena	0,5 henkilötyövuotta
Vihti	3 henkilöä, kaksi reittisuunnittelijaa ja tiiminvetäjä	1 henkilötyövuosi
ELY-keskus	6 henkilöä joukkoliikenneryhmässä (3 joukkoliikenneasiantuntijaa, liikennejärjestelmäasiantuntija, lakimies, joukkoliikenneyksikön päällikkö)	0,5 henkilötyövuotta

3 Palvelutasoanalyysi

3.1 Toteutuneen palvelutason tarkastelu

Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasoselvityksessä (2021) joukkoliikenteen tarjonnan nykytilan palvelutasotarkastelu tehtiin viikon 38 tilanteesta vuodelta 2020, kun liikenne oli osin palautunut kevään koronatilanteesta, mutta ei kuitenkaan vastannut koronaa edeltävää aikaa. Lähteenä tarkastelussa oli käytetty Matkahuolto.fi, Matka.fi, HSL.fi, VR.fi -sivustoja sekä kuntien omia julkisen liikenteen aikatauluja syksylle 2020. Tarkastelu koski sekä juna- että bussiliikennettä. Tarkastelussa oli ollut mukana vain suorat yhteydet kullakin yhteysväliä päällekkäisyyksien välttämiseksi. Tarkastelun tulokset on esitetty kuvassa 11.

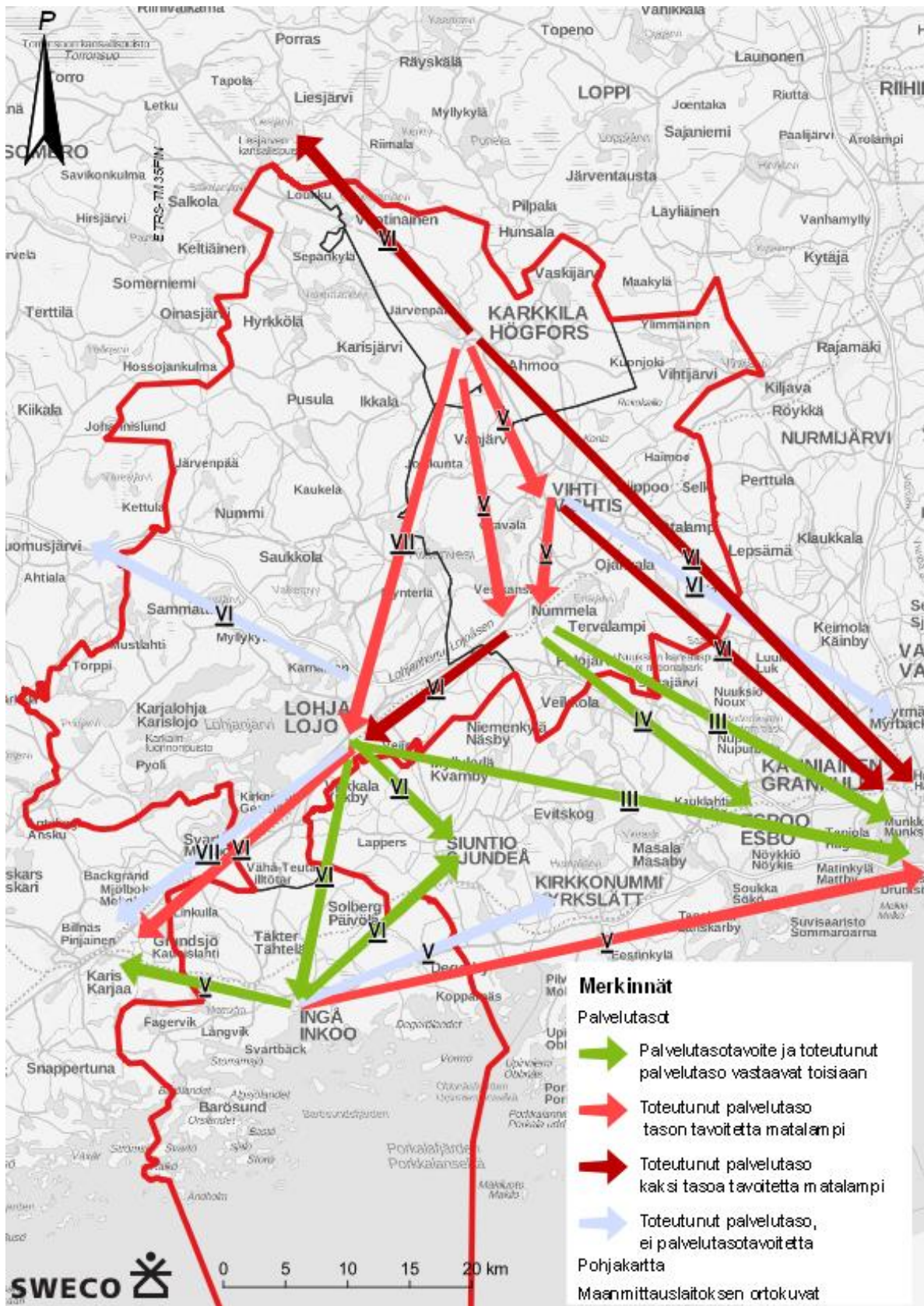


Kuva 11. Läntisen Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen yhteysvälien palvelutaso viikolla 38/2020. (Uudenmaan ELY-keskus 2021).

Tämän selvityksen tarkastelutilanteessa on tutkittu yhteysvälien toteutunutta palvelutasoa Matkahuollon reittioppaasta saatujen tietojen perusteella keskiviikon 25.8.2021 (*keskiviikon 8.9.2021) liikenteellä. Tämän tarkastelun tulokset on esitetty taulukossa 6, josta havaitaan, että suunnittelualan yhteysväleistä yli puolella (10 kpl) on nykyisellään palvelutasopuutteita. Puutteita on erityisesti arkipäivien liikennöintiajoissa sekä ruuhka-ajan ja arki-iltojen vuoroväleissä. Haasteita palvelutason kanssa on erityisesti Karkkilan yhteysväleissä. Kuvassa 12 on esitetty yhteysvälien palvelutasot kartalla.

Taulukko 6. Suunnittelualan toteutunut palvelutaso yhteysväleittäin ja palvelusokriteereittäin.

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



Kuva 12. Suunnittelualan yhteysvälien palvelutasot.

3.2 Laadullisen palvelutason arviointi

3.2.1 Lipputuotteet ja maksutavat

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen lipputuotevalikoima on kirjava. Jokaisella liikennöitsijällä on oma lipputuotteensa, jota ei kelpuuteta muiden alueella liikennöivien linja-autoyrittäjien vuoroissa. Siten esimerkiksi Pohjolan Liikenteellä on omat kerta- ja sarjalippunsa, joilla ei voi vaihtaa J. Vainion Liikenteen autoihin. Matkahuollon aiemmin myymä Länsi-Uudenmaan seutulippu poistui lopullisesti käytöstä kesäkuussa 2021. Sen käyttö oli ennen lakkauttamista vähentynyt merkittävästi, koska kaikki liikennöitsijät eivät sitä vuoroissaan kelpuuttaneet. Esimerkiksi Vihdistä Helsinkiin suuntautuvaan työmatkaliikenteeseen on tarjolla kolme eri kausilippua.

Lipputuotteiden ostaminen ja hintatietojen selvittäminen on tehty matkustajalle erittäin haastavaksi. Esimerkiksi Pohjolan Liikenne Oy ei ilmoita vuoroissaan kelpaavien kausi- ja sarjalippujen hintoja missään julkisessa kanavassaan. Pelkästään mobiilisovelluksessa saatavilla olevat lipputuotteet edellyttävät yhtiön oman sovelluksen lataamista ja vahvaa tunnistautumista. Siten kausi- ja sarjalippujen hintatietojen selvittäminen ennalta on haastavaa. Hinnat myös vaihtelevat päivittäin kysynnän ja tarjonnan perusteella. Yritys tarjoaa kolmea kausilipputuotetta: ABC (”Länkkäri”) kattaa koko Länsi-Uudenmaan lähiliikennealueen (Hangon, Karkkilan, Lohjan ja Raaseporin kaupungit sekä Inoon ja Vihdin kunnat) sekä matkat Lohjalta Helsinkiin, B (”Vihtiläinen”) kattaa Vihdin sisäiset sekä Vihdin ja Helsingin väliset matkat sekä A (”Lohjalainen”) kattaa Lohjan kaupungin alueella kulkevat vuorot. Kaikkia kolmea eri lippuvariaatioita voi ostaa 14, 30 tai 90 vuorokaudeksi.

J. Vainion Liikenne Oy ja muut pienemmät liikennöitsijät kertovat omien lipputuotteidensa hinnat ja ehdot Matkahuollon verkkosivuilla, mutta niidenkin selvittely vaatii yrityskentän tuntemista ja perehtymistä aiheeseen. Kun yksittäisen liikennöitsijän lipputuotteet eivät vanhojen seutulippujen lakkauttamisen myötä kelpaa toisen yrittäjän vuorolla, vaatii esimerkiksi työmatkaliikenteen käyttö tarkkaa ennakkosuunnittelua. Satunnaiskäyttäjälle helpoin tapa päästä bussiin on maksaa käteisellä, joka kelpaa toistaiseksi kaikissa busseissa. Koronapandemia saattaa edesauttaa muiden maksutapojen käyttöönottoa. Tämä kehitys on jo nähtävissä siinä, että jokainen liikennöitsijä tekee oman mobiililipputuotteensa.

Matkahuolto on julkaissut oman lippu- ja informaatio-sovelluksen Reitit ja Liput, joka kokoaa bussien kaukoliikenteen reitit sekä eri liput yhden palvelun taakse. Sovelluksesta löytyy myös kaupunkiseutujen paikallisliikenteen informaatio, mikä helpottaa matkaketjujen suunnittelua. Vaikka sovelluksesta löytyy eri reittitiedot, se ei kuitenkaan mahdollista matkaketjujen kaikkien lippujen ostamista muuta kuin niiltä linjoilta, jotka hyväksyvät Matkahuollon lippuja. Esimerkiksi Länsi-Uudenmaan alueella reittien suunnittelu ei toimi aukottomasti, sillä osa ehdotetuista reiteistä on markkinaehtoisia ja niillä käy vain tietyn liikennöitsijän lipputuotteet. Sovellus vaatii myös kriittistä aikataulujen lukutaitoa, koska sovellus saattaa ehdottaa normaalisti puolen tunnin matkalle kolmen tunnin vaihdollisia matkoja, joihin kaikkiin vuoroihin tulee ostaa oma lippunsa.

Seuraavassa on avattu kuntakohtaisesti käytettävissä olevia lipputuotteita.

Inkoo

Inkoon ja HSL-alueen välisille matkoille on vuoden 2021 alusta ollut tarjolla INKOO-lipputuote. Sen voi ostaa Inoon sisäiseen liikenteeseen sekä Inkoosta Kirkkonummelle, Matinkylään tai Helsinkiin. Tuotetta on saatavilla kertalippuna sekä 30 vuorokauden kausilippuna. Lippu ladataan Matkahuollon tunnistepohjaiselle matkakortille. HSL-alueen matkoja varten inkoolainen voi ostaa tarvitsemansa lipputuotteet samoin ehdoin ja hinnoin kuin HSL-alueen asukas.

Inkoosta Lohjan ja Karjaan suuntaan matkustettaessa käytetään Matkahuollon lipputuotteita.

Karkkila

Karkkilan palvelusetelillä voi ostaa 44 matkan sarjalipun. Sitä myydään vain Karkkilan kaupungissa kirjoilla oleville. Vähimmäismatka on 25 kilometriä ja enimmäismatka 80 kilometriä. Hinta määräytyy matkan pituuden mukaan 25 kilometrin matkan hinnan ollessa 111,10 euroa ja 80 kilometrin matkan hinnan 282,30 euroa. Lipputuotteen voimassaoloaikaa ei mainita. Sarjalippu kelpaa Linjaliikenne Kivistö Oy:n, Satakunnan Liikenne Oy:n ja M. Tervo Oy:n vuoroissa. Pikavuorolisiä ei peritä. Joukkoliikennettä harvemmin käyttävälle jää kuitenkin epäselväksi, käykö lipputuote Koiviston Auto-konsernin OnniFlex-busseissa sen ostettua Satakunnan Liikenne Oy:n. Asiointi- ja palveluliikenne Höökikytyin on oma lipputuote, joka maksetaan käteisellä kuljettajalle. Höökikytyin myydään myös 10 matkustuskerran lippuvihkoja.

HSL-alueen matkoja varten karkkilalainen voi ostaa tarvitsemansa lipputuotteet samoin ehdoin ja hinnoin kuin HSL-alueen asukas.

Lohja

Lohjan kaupunki ei tiedota millään tavalla tarjolla olevista lipputuotteista. "Uudenmaan joukkoliikenne"-sivustolle vievä linkki toimii, mutta sivuilla oleva tieto on suurelta osin vanhentunutta. Sivulla esitellään mm. markkinoilta poistuneita vanhoja seutulippuja. Liikennöitsijöiden omista lipputuotteista ei kerrota mitään.

HSL-alueen matkoja varten lohjalainen voi ostaa tarvitsemansa lipputuotteet samoin ehdoin ja hinnoin kuin HSL-alueen asukas. Tätä tietoa ei kerrota Lohjan kaupungin sivuilla vaan se on etsittävä HSL:n omilta verkkosivuilta.

Vihti

Vihdin kunta tiedottaa nettisivuillaan yleisesti alueella toimivan Matkahuollon sarjakortit, liikennöitsijästä riippumatta. Yleisesti tietoa lipuista ohjataan etsimään Matkahuollon sivuilta. Ostovuorojen alla kerrotaan bussissa maksuvälineinä toimivan käteinen, yleisimmät pankkikortit sekä Matkahuollon kortit. Kunnan ostoliikenteen liput hintoineen luetellaan yksityiskohtaisesti ja esitellään arvokortti.

HSL-alueen matkoja varten vihtiläinen voi ostaa tarvitsemansa lipputuotteet samoin ehdoin ja hinnoin kuin HSL-alueen asukas.

3.2.2 Matkustajainformaatio ja asiakaspalvelu

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen matkustajainformaatio on pirstoutunut monen eri organisaation ja yrityksen verkkosivuille. Uudenmaan liiton ylläpitämää "Uudenmaan joukkoliikenne"-sivustoa ei ole päivitetty useaan vuoteen. Suunnittelun alueen linja-autoaikataulut löytyvät kootusti Matkahuollon sivuilta. Myös linja-autoyritykset julkaisevat aikataulutietoja verkkosivuillaan tai viittaavat Matkahuollon sivuille.

Kunnat julkaisevat vaihtelevasti aikataulutietoja: Inkoon kunnan verkkosivuilta löytyvät tärkeimpien yhteysvälien aikataulut pdf-muodossa, kun taas muut kunnat viittaavat vain Matkahuollon sivuille. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in toistaiseksi ylläpitämästä Matka.fi-palvelusta löytyy kattavasti tietoa joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista. Palvelussa kuitenkin kehoitetaan tarkastamaan aikataulutiedot liikennöitsijöiltä. Kaikkien liikennöitsijöiden reittejä ja aikataulutietoja ei tässä palvelussa ole; esimerkiksi suunnittelun alueen keskeiset ja suurimmat liikennöitsijät, Pohjolan Liikenne Oy ja J. Vainion liikenne aikataulutietoineen puuttuvat palvelusta.

HSL vastaa luonnollisesti oman toimivalta-alueensa informaatiosta, eikä tietoa esimerkiksi kehyskuntien ja Helsingin välisistä lipputuotteista löydy sieltäkään.

Suunnittelualueen kunnilla ei ole keskitettyä joukkoliikenteen asiakaspalvelua. Uudenmaan ELY-keskuksen julkisen henkilöliikenteen sivuilla on Liikenteen asiakaspalvelu, mutta suoran palauteväylän kautta ei löydy mahdollisuutta jättää palautetta koskien joukkoliikennettä. Kuntahaastatteluista selvisi, että kunnat saavat melko vähän palautetta joukkoliikenteestä. Yleisimmät kuntien saamat palautteet koskevat vuorotarjontaa tai aikatauluja. Tämä saattaa johtua siitä, että ei ole selkeää kanavaa palautteenantoon. Suunnittelualueen kuntien nettisivuista Inkoon kunta oli ainoa, jolla oli palautelomake, josta pystyy jättämään palautteen, kysymyksen tai kehun suoraan koskien joukkoliikennettä.

Seuraavassa on kerrottu kuntakohtaisesti saatavalla olevasta matkustajainformaatiosta.

Inkoo

Kunnan verkkosivuilta löytyy kooste linja-autoaikatauluista suunnittain. Yhteydet on ryhmitelty selkeästi suunnittain pohjoiseen Lohjalle, itään Kirkkonummelle ja Espooseen sekä Helsinkiin ja länteen Karjaalle. Kirkkonummen ja Karjaan aikataulutiedoissa kerrotaan selvästi, onko vuorolta jatkoyhteys junalla – Kirkkonummelta HSL:n junilla Helsinkiin, Karjaalta VR:n kaukojunilla Hankoon ja Turkuun. Joitakin yksittäisiä vuoroja ajetaan Kirkkonummen kautta Matinkylän metroasemalle. Kunta pyrkii tarjoamaan yhteyksiä Kivenlahden metroasemalle liikenteen alkaessa vuonna 2023. Tarkat aikataulut ja reittitiedot kehoitetaan kuitenkin etsimään Matkahuollon verkkosivuilta.

Karkkila

Kaupungin verkkosivuilla kehoitetaan käyttämään Matkahuollon ja Traficomin matka.fi-aikatauluhakupalveluita. Pienen hakemisen jälkeen elokuun puolivälissä löytyy kesäkuun alussa 2021 voimaan tullut kooste Helsingin ja Karkkilan välisten vuorojen aikatauluista. AikataulukooSTEEN värikoodeja ei selitetä.

Karkkilan sisäistä liikennettä palvelevasta Höökikydyistä löytyy aikatauluesite. Höökikytyihin kuuluvat pysäkit ovat merkattu Hööki-logolla, joka helpottaa asiakasta tunnistamaan kyseenomaiset pysäkit, joilta pääsee kyytiin.

Lohja

Lohjan kaupungin verkkosivuilla ohjataan "Bussiaikataulut"-sivulle, jolle on koottu joukko tärkeimpiä yhteysvälejä, esimerkiksi Lohja-Helsinki, Lohja-Nummela ja Lohja-Karjaa. Linkit vievät suoraan Matkahuollon verkkosivuille. Matkustajan vastuulle jää tarkastaa vuoron kulkupäivä oikealla näkyvästä sarakkeesta. Esimerkiksi Lohjan ja Nummelan välillä näkyy olevan melko hyvä vuorotarjonta, mutta tarkempi tarkastelu osoittaa suuren osan päivällä kulussa olevista vuoroista olevan ajossa vain viikonloppuisin. Aikataulutietoja ei päivitetä. Tarkasteluhetkellä ne vastasivat elokuun 2021 tilannetta, mutta liikennöitsijöiden muuttaessa vuorotarjontaa hyvinkin nopealla varoitusaajalla, linkkejä ei välttämättä päivitetä tällöin.

Lohjan kaupungin verkkosivuilla on linkki myös "Uudenmaan joukkoliikenne"-sivustolle. Se on tarkasteluhetkellä päivitetty edellisen kerran alkuvuodesta 2020. Sivustolla on mm. tiedote Inkoon-Salon maantien (mt 186) katkaisemisesta lokakuussa 2018. Kaikille avoimesta palvelu- ja kutsuliikenteestä tiedottava linkki vie myös Uudenmaan joukkoliikenteen verkkosivuille. Aikataulutiedot ovat vuodelta 2019, joten niiden perusteella ei kannattane lähteä pysäkillä seisomaan.

Kaupunki ei tiedota mitenkään kaupungin aluetta palvelevista liikennöitsijöistä. Siten joukkoliikenteen käyttäjän vastuulle jää selvittää Matkahuollon sivujen perusteella liikennöitsijä ja mahdollisesti vierailta eri liikennöitsijöiden omilla verkkosivuilla.

Vihti

Vihdin kunnan verkkosivuilla joukkoliikenteen käyttäjä ohjeistetaan etsimään aikataulu- ja reittitietoja Matkahuollon aikatauluhakupalveluista. Aikataulutietoja voi hakea myös Googlen karttapalvelusta, johon on viety tiedot pysäkkien nimistä. Kunnan alueella liikennöivistä linja-autoyrityksistä ei tiedoteta.

Kuvituskuvasssa olevasta J. Vainion Liikenne Oy:n autosta tietoa etsivä voi päätellä yrityksen ehkä liikennöivän Vihdissä ja etsiä tietoa sen perusteella sen verkkosivuilta lisätietoja.

Vihdin sivuilla ilmoitetaan kunnan joukkoliikenteen perustuvan markkinaehtoiseen vakiovuoroliikenteeseen, jota täydennetään kunnan ostovuoroilla. Kunnan ostoliikennevuorot on lueteltu kattavasti. Reitin, liikennöintipäivien ja aikataulutietojen lisäksi kerrotaan liikennöitsijä. Matkahuollon aikatauluista löytyvät markkinaehtoisien liikenteen lisäksi myös kunnan ostovuorojen aikataulut ja reitit.

Palveluliikenteestä tiedotetaan, että sitä ajetaan kunnan alueella. Tarkemmat tiedot ja reitit löytyvät Uudenmaan joukkoliikenteen sivustolta.

3.2.3 Kalusto

Lähtökohtaisesti kaikki avoin joukkoliikenne ajetaan korkealattiabusseilla. Asiointi- ja palveluliikenteessä käytetään 22- tai 14-paikkaisia pikkubusseja. Nämä pikkubussit ovat esteettömiä, toisin kuin korkealattiabussit. Kilpailutuksessa ei ole vaadittu matalalattiabusseja. Suunnittelualueen tiegeometria ei mahdollista ajettavan kaikilla tiealueilla matalalattiabusseilla. Alueella ei myöskään liikennöi uusiutuville käyttövoimilla kulkevia busseja, mutta tarjouspyynnöissä on vaadittu uudempia polttomoottoreita (EURO 6).

3.2.4 Yhteenveto laadullisen palvelutason toteutumisesta

Kunnat esittelevät joukkoliikennettä vaihtelevasti. Parhaiten joukkoliikenteestä tiedottaa Inkoo, joka on selvästi panostanut etenkin liityntäyhteyksiin Kirkkonummelle ja Karjaalle. Tiedottamisesta on selvästi havaittavissa, että markkinaehtoinen liikenne on täysin yksityisten toimijoiden varassa.

Perustietojen, kuten lippuvaihtoehtojen ja aikataulutietojen löytäminen on erittäin vaikeaa. Monet liikennöitsijät tiedottavat omista vuoroistaan ja niissä kelpaavista lipputuotteista itsenäisesti, eivätkä välttämättä kelpuuta käteistä rahaa tai pankkikorttia lainkaan. Eräät liikennöitsijät vaativat vielä omien sovellustensa hankkimista. Yhtä, koko alueella kelpavaa lipputuotetta ei ole olemassa.

Länsi-Uudellamaalla kuntien sisäinen joukkoliikenne ja siitä tiedottaminen ovat kuntien vastuulla; ts. tämä koskee välttämätöntä asiointiliikennettä. Erityinen haaste on HSL-alueen suuntaan suuntautuva työmatka- ja asiointiliikenne. Kaikki tarkastelualueella asuvien kuntien asukkaat ovat oikeutettuja ostamaan matkalippuja samaan hintaan kuin HSL-alueen asukkaat. Muuten yhteistyötä ei tehdä – HSL:n reittiopas päättyy toimivalta-alueen rajalle ja vaikka esimerkiksi Inkooseen menevä linja olisi HSL-alueella mukana lippuyhteistyössä ja HSL-alueella HSL:n lipputuotteet kelpaisivat, ei missään kerrota linjan jatkavan Siuntion rajan yli Inkoon puolelle vaan palvelu päättyy rajalle.

Vallitseva käytäntö ei tue joukkoliikenteen käyttöä. Ensimmäisenä askeleena tulisi kerätä kooste lippu- ja aikataulutiedoista ja pitää ne ajan tasalla. Tämä korostuu varsinkin silloin, kun halutaan saada joukkoliikenteestä ”matalan kynnyksen” palvelu kaikille, myös satunnaiskäyttäjille. Nykyinen käytäntö, jossa tieto on sirpaleina eri toimijoiden ja organisaatioiden sivuilla, ei palvele sen enempää kuntien vakinaisia asiakkaita kuin muitakaan joukkoliikenteen käyttäjiä.

Työn aikana tehdyissä haastatteluissa ei noussut esiin suurempia haasteita käytettävään kalustoon tai joukkoliikenteen esteettömyyteen liittyen, eikä kunnille ollut tullut niihin liittyen palautteita. Kalusto on enenevässä määrin vähäpäästöisempää, mutta uudet käyttövoimat eivät ole vielä Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteessä merkittävästi näkyneet.

4 Joukkoliikenteen järjestämistavat

4.1 Yleistä järjestämistavoista

Toimivaltaisen viranomaisen tulee määrittää hallinnoimalle alueelleen joukkoliikenteen palvelutaso, joka pitää sisällään määrällisiä tekijöitä, kuten riittävän vuorotiheyden ja aikataulut sekä laadullisia tekijöitä, kuten lipputuotteet ja informaatiojärjestelmän. Joukkoliikenteen palvelutason saavuttamiseksi tulee määrittää joukkoliikenteen järjestämistapa. Joukkoliikenteen järjestämistapoja on useita, mutta ne voidaan karkeasti jakaa kahteen suuntaan: markkinaehtoiseen malliin, jossa määritely palvelutaso syntyy markkinaehtoisesti ja PSA liikenteeseen eli EU:n palvelusopimusasetuksen mukaiseen malliin, missä joukkoliikenteen palvelutaso vaatii julkista rahoitusta.

Markkinaehtoinen liikenne perustuu liikennöitsijöiden ilmoitusvelvollisuuteen ko. reitistä ja tällöin liikennöitsijä vastaa liikenteestä kokonaisuudessaan.

Julkisen rahoituksen malleja ovat **bruttomalli** (hankintasopimus) ja **nettomalli** (käyttöoikeussopimus), joka jaetaan vielä alueelliseen käyttöoikeussopimukseen sekä reittipohjaiseen käyttöoikeussopimukseen.

Bruttomalli: Yleensä bruttomallissa tilaaja vastaa liikenteen suunnittelusta, reiteistä, aikatauluista, lippujärjestelmistä ja matkustajainformaatiosta. Tilaja kilpailuttaa liikennöinnin. Tilaja vastaa kysyntäriskistä.

Alueellinen käyttöoikeussopimus (AKOS), jossa liikennöitsijälle annetaan yleensä yksinoikeus ko. alueen liikenteeseen. Poikkeuksia voi antaa esim. läpimenevälle bussiliikenteelle ja alueeseen on mahdollista tehdä rajauksia. Liikennöitsijä vastaa suunnittelusta, lippujärjestelmistä ja informaatiosta. Liikennöitsijä vastaa kysyntäriskistä.

Reittipohjainen käyttöoikeussopimus (RKOS), jossa liikennöitsijälle annetaan yksinoikeus ko. reittien liikenteeseen ja tilaajan määrittelemään linjastoon. Tilaja tai liikennöitsijä suunnittelee aikataulut ja huolehtii matkustajainformaatiosta. Liikennöitsijä vastaa kysyntäriskistä.

4.2 Brutto- ja nettomallien keskeiset erot

Brutto- ja nettomalleilla kilpailutetulla liikenteellä voidaan vastata nykyisiin joukkoliikenteen haasteisiin, kun keskeiset asiat on huomioitu sopimuksissa. Esimerkiksi kalustoon, lippujärjestelmiin, liikenteen tarjontaan tai matkustajainformaatioon liittyvät asiat voidaan huomioida molemmissa malleissa.

Alueellinen käyttöoikeussopimus (AKOS) eroaa selvästi reittipohjaisesta käyttöoikeussopimuksesta (RKOS) ja bruttomallista. Alueellista käyttöoikeussopimusta käytettäessä tilaajalla tarvitaan vain hyvin vähän henkilöresursseja, koska liikennöitsijä vastaa alueen liikenteen reittien ja aikataulujen suunnittelusta sekä matkustajainformaatiosta. Toisaalta tilaajan mahdollisuudet vaikuttaa liikenteeseen rajoittuvat laadittavaan käyttöoikeussopimukseen ja sen vaatimuksiin. Ongelmana on myös, että kun kaikki joukkoliikenteen suunnittelu on ulkoistettu, kunnan ymmärrys joukkoliikenteestä ja ihmisten liikkumistarpeista vähenee. Lisäksi, kun palvelu suunnitellaan liikennöitsijälähtöisesti, ei se välttämättä takaa asiakkaille parasta mahdollista palvelua.

Alueellisen käyttöoikeussopimuksen keskeisin ongelma verrattuna reittipohjaiseen käyttöoikeussopimukseen ja bruttomalliin liittyvät tarjoamisen vaikeuteen ja sitä kautta kilpailun rajallisuuteen. AKOS-mallissa tarjoaminen on vaikeaa ja edellyttää liikennöitsijältä suunnitteluresursseja ja -osaamista. Mallissa kilpailua syntyy vain vähän, jos ollenkaan, ja nykyinen liikennöitsijä on merkittävässä

etulyöntiasemassa. Kilpailun vähyys ja kaiken vastuun siirtäminen tilaajalta liikennöitsijälle nostaa kustannuksia verrattuna RKOS- ja bruttomalleihin.

Reittipohjainen käyttöoikeussopimus ja bruttomalli ovat malleina lähempänä toisiaan. Molemmissa malleissa tilaaja yleensä suunnittelee reitit ja aikataulut, mikä tarkoittaa tilaajalle yhtä suurta työmäärää. Nettomalli mahdollistaa myös liikennöitsijän suunnittelemat aikataulut, mutta tällöin kaikki aikataulujen reunaehdot tulee kuvata sopimukseen, mikä lisää kilpailuttamisen työmäärää.

Nettomallin keskeinen etu on liikennöinnin todellisen hinnan ennustettavuus, koska liikennöitsijä vastaa lipputuloriskistä. Jos liikennöintisuoritteet eivät muutu, tällöin tilaajan maksama hinta liikenteestä on aina sama, vaikka lipputulot muuttuisivat. Liikennöitsijät hinnoittelevat lipputuloriskin tarjoushintoihin, minkä vuoksi brutto- ja nettomallin liikennöintikustannukset ovat hyvin lähellä toisiaan, vaikka lipputulot jakautuvat eri tavalla. Bruttomallissa lipputuloriskin kantaa tilaaja, mikä tarkoittaa myös sitä, että lisääntyvät matkustajamäärät pienentävät liikennöinnin kustannusta.

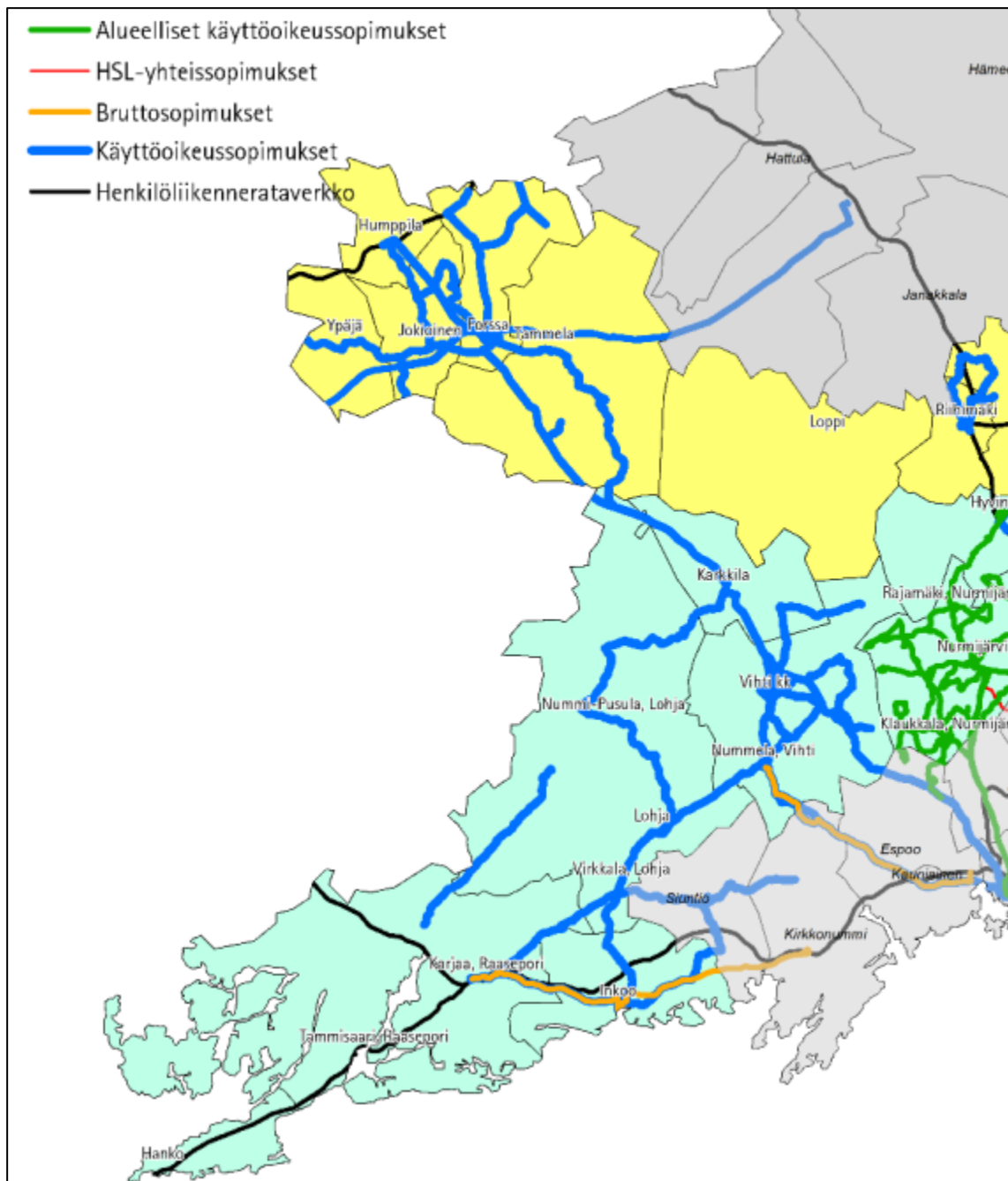
Bruttomallin etuna verrattuna muihin kilpailuttamismalleihin on kilpailun merkittävä lisääntyminen ja markkinaan tuleminen helppous. Tarjousten laskeminen ja tekeminen on helpompaa, kun uuden toimijan ei tarvitse suunnitella reittejä, aikatauluja tai ennustaa matkustajamääriä ja lipputuloja. Lisääntyvä kilpailu näkyy tilaajalle edullisempina liikennöintikustannuksina.

Bruttomallin muita etuja ovat lipputulojen seurattavuus, paremmat mahdollisuudet tehdä muutoksia liikenteeseen kesken sopimuskauden, esim. lippujen hintojen muutokset, reitti- ja aikataulumuutokset jne. Muutosmahdollisuudet ovat luonnollisesti sopimukseen kirjatuihin liikenteen muutosrajojen mukaiset.

4.3 Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen nykyinen järjestämistapa

Liikenteen järjestämistapa suunnittelualueella vaihtelee (Kuva 13). ELY-keskuksen palvelutasoselvityksessä (2021) on esitelty liikenteen hankinnat, joissa ELY-keskus on ollut mukana. Vihdin, Lohjan, Karkkilan ja Inkoon ostoliikenteessä on käytetty pääasiassa reittipohjaisia käyttöoikeussopimuksia sekä jotkin yhteydet on hankittu bruttosopimuksilla. Tämän selvityksen yhteydessä kesällä ja syksyllä 2021 pidettyjen haastattelujen perusteella voidaan lisäksi todeta:

- Karkkilassa ei ole markkinaehtoista liikennettä.
- Lohjan liikenteestä arviolta 90 % on markkinaehtoista.
- Inkoossa enää yksi vuoro Helsingin suuntaan markkinaehtoista, työn alkaessa vuoroja oli huomattavasti enemmän.
- Vihdissä Helsingin suunnan liikenne on markkinaehtoista.



Kuva 13. Ostoliikenteen järjestämistavat Länsi-Uudellamaalla. Mukana on liikenne, jonka rahoitukseen Uudenmaan ELY-keskus osallistuu (Uudenmaan ELY-keskus 2021).

5 Joukkoliikenteen järjestämistapaskenaariot Länsi-Uudellamaalla

5.1 Vaihtoehtoiset skenaariot

Työssä muodostettiin suunnittelualueen avoimen joukkoliikenteen järjestämiseen viisi erilaista skenaariota nykyisen toimintamallin lisäksi. Yksittäinen skenaario koostuu käytännössä vastuutahon (ELY, kunta tai ELY ja kunta yhdessä) määrittelystä sekä järjestämistavan valinnasta (markkinaehtoinen, brutto- tai nettomalli). Avoimen joukkoliikenteen järjestämistavat on esitelty tarkemmin edellä kappaleessa 4. Laaditut skenaariot ovat järjestämistavan osalta yksinkertaistuksia, joissa on oletettu koko liikenne hankittavan samanlaisilla sopimuksilla. Lopputilanteessa voidaan hyvin hankkia osa liikenteestä bruttomallilla ja osa käyttöoikeussopimuksin, jos se kokonaisuuden kannalta nähdään järkevimmäksi.

Työssä tunnistetut ja tarkastellut vaihtoehtoiset skenaariot ovat:

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

Skenaariossa 0+ markkinaehtoista liikennettä täydennetään palvelutasopuutteiden paikkaamiseksi. Skenaarioissa 1–4 kuntien markkinaehtoinen avoin joukkoliikenne otetaan kokonaisuudessaan haltuun. Kaikissa vaihtoehtoissa hankittava liikenne kilpailutetaan yhtenä tai useampana kokonaisuutena, mikä vain nähdään kilpailun varmistamisen ja liikenteen toteuttamisen kannalta parhaana vaihtoehtona.

Skenaariot on esitelty seuraavassa lyhyesti ja niitä on vertailtu tarkemmin kappaleessa 6. Lisäksi skenaarioiden sisältöä, joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviä tehtäviä sekä skenaarioiden vaikutuksia on kuvattu tarkemmin liitteessä 1.

Skenaario 0: nykymalli

Suunnittelualueen tämänhetkinen joukkoliikenne muodostuu kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen yhdessä kilpailuttamista vuoroista (brutto- ja nettosopimuksilla) sekä markkinaehtoisesta liikenteestä. Nykytilanteessa joukkoliikenteen järjestämisessä tehdään osin päällekkäistä työtä ja lisäksi palvelun laatua on haastavaa kehittää ja poistaa ongelmia.

Skenaario 0+: parannettu nykymalli

Nykyisen järjestämistavan parannettu malli, jossa keskeisiin nykytilanteen ongelmiin on pyritty löytämään ratkaisut. Sopimusliikenteen kilpailutuksesta vastaa edelleen ELY, markkinaehtoisesta liikenteestä liikennöitsijät itse. ELY ostaa yhdessä kuntien kanssa lisää vuoroja niille alueille, jossa asetettu palvelutaso ei toteudu nykyisellä liikennöinnillä. Lisäostoja tarvittaisiin myös markkinaehtoisesta liikenteestä alueille, jotta matkaketjut ja paluuvuorot olisivat mahdollisia. Mahdollisuus myös ostaa ulkopuolinen info-järjestelmä- ja keskitetty asiakaspalvelu.

Skenaario 1: Brutto-ELY

Suunnittelualueen kuntien markkinaehtoinen liikenne otetaan kokonaisuudessaan haltuun. Uudenmaan ELY-keskus vastaa suunnittelualueen avoimen joukkoliikenteen järjestämisestä ja tilaa liikenteen

bruttohankintana. Avoin joukkoliikenne pitää sisällään kunnan sisäistä, kaikille avointa joukkoliikennettä, mutta ei koske suljettuja koulukuljetuksia.

Skenaario 2: KOS-ELY

Suunnittelualueen kuntien markkinaehtoinen liikenne otetaan kokonaisuudessaan haltuun. Uudenmaan ELY-keskus tilaa suunnittelualueen liikenteen käyttöoikeussopimuksella (KOS). Vaihtoehtona reittikohtainen käyttöoikeussopimus (RKOS) tai aluekohtainen käyttöoikeussopimus (AKOS).

Skenaario 3: Brutto-Kunta

Suunnittelualueen kuntien markkinaehtoinen liikenne otetaan kokonaisuudessaan haltuun. Vastuukunta tai kuntayhteenliittymä vastaa suunnittelualueen avoimen joukkoliikenteen järjestämisestä ja tilaa liikenteen bruttohankintana. Kuntien ja ELYn suunnitteluyhteistyö jatkuisi niiden ELYn ostamien linjojen osalta, jotka kulkevat suunnittelualueen kuntien läpi.

Skenaario 4: KOS-Kunta

Suunnittelualueen kuntien markkinaehtoinen liikenne otetaan kokonaisuudessaan haltuun. Vastuukunta tai kuntayhteenliittymä tilaa suunnittelualueen liikenteen käyttöoikeussopimuksella (KOS). Vaihtoehtona reittikohtainen käyttöoikeussopimus (RKOS) tai aluekohtainen käyttöoikeussopimus (AKOS). Kuntien ja ELYn suunnitteluyhteistyö jatkuisi niiden ELYn ostamien linjojen osalta, jotka kulkevat suunnittelualueen kuntien läpi.

5.2 Kuntien organisoituminen joukkoliikenteen järjestämisessä

Nykyisin suunnittelualueen kunnat tekevät yhteistyötä keskenään sekä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa kuntien välisen liikenteen ja kuntarajojen ulkopuolelle suuntautuvan liikenteen osalta. Kunnat kokevat yhteistyön ELY-keskuksen kanssa toimivaksi sekä erittäin tarpeelliseksi, mutta haastattelujen yhteydessä on noussut selkeästi esiin toiveita ja tarpeita kuntien välisen yhteistyön tiivistämiselle. Kuntien välinen tiiviimpi yhteistyö mahdollistaa muun muassa resurssien yhteiskäytön sekä tehtävien jakamisen suunnittelualueen kesken siltä osin, kuin kuntien rajojen ylittävä liikennöinti vaatii. Näiden näkemysten pohjalta on tarkasteluun otettu mukaan myös kaksi kuntavetoista skenaarioita (Brutto-kunta ja KOS-kunta). Tässä kappaleessa on tarkasteltu, kuinka kuntien voisivat organisoiua sekä kunta- että ELY-vetoisissa malleissa.

5.2.1 Organisoituminen kuntavetoisissa malleissa

Kuntavetoisissa järjestämistapaskenaarioissa kunnat vastaavat toimivaltaisena viranomaisena suunnittelualueen avoimen joukkoliikenteen järjestämisestä sekä hankinnasta. Toimivaltaisuuden edellytyksenä on se, että kunta tai kuntayhtymä on liikennepalvelulain 181 § mukainen toimivaltainen viranomainen. Muutoin kunta tai kuntayhtymä voi hankkia alueelleen vain liikennepalveluita täydentävää liikennettä. Kuntavetoiset mallit edellyttävät lakimuutosta (Laki liikenteen palveluista) toimivaltaisuuden osalta. Kuntien keskinäiseen organisoitumiseen on näissä vaihtoehdoissa useita vaihtoehtoisia malleja:

- **Kuntayhtymä**

Kunnat laativat kuntayhtymäsopimuksen joukkoliikenteen järjestämistä varten ja muodostavat yhteisen joukkoliikenteen tilaajaorganisaation, jonka hallituksessa kuntien edustajat istuvat. Kuntayhtymäsopimuksissa sovitaan päätäntävällän jakautumisesta kuntien kesken. Esimerkkinä HSL pääkaupunkiseudulla, jonka yhtymäsopimuksessa on sovittu äänivällän jakautumisesta asukaslukujen suhteen, kuitenkin siten, että yhden kunnan ääniosuus voi olla enintään 50 %.

- **Vastuukuntamalli**

Kunnat valitsevat keskuudestaan vastuukunnan ja laativat yhteistoimintasopimuksen, jolla muiden kuntien lakisääteiset joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvät tehtävät siirretään vastuukunnalle, esim. joukkoliikennelautakunnalle, jonka jäseninä muiden kuntien edustajat toimivat. Äänivallan jakaantumisesta sovitaan yhteistoimintasopimuksessa. Esimerkkinä Tampereen seutu.

- **Yhtiömalli**

Kunnat perustavat yhteisen osakeyhtiön, jonka tehtäväksi joukkoliikenteen hankinta ja järjestäminen ulkoistetaan. Äänivallan jakaantumisesta sovitaan osakassopimuksessa. Kuntien edustajat istuvat yhtiön hallituksessa.

Tässä esitetyistä malleista vastuukuntamalli on suoraviivaisimmin toteutettavissa, sillä se edellyttää yksinkertaisimmillaan yhteistoimintasopimuksen solmimista sekä sen asianmukaisen käsittelyn kuntien hallintokaarien mukaisesti. Kaikki mallit edellyttävät edellä mainittua toimivaltaisuutta ja sen edellytyksenä olevaa lakimuutosta. Lisäksi kaikki kuntavetoiset mallit vaativat tarkempaa suunnittelua ja niiden käyttöönotto vaatii aikaa. Tämän selvityksen yhteydessä kuntien kanssa käydyissä keskusteluissa kunnilla ei ollut suurta intressiä ottaa liikenteen järjestämistä vastuulleen ainakaan vielä tässä vaiheessa.

5.2.2 Organisoituminen ELY-vetoisissa malleissa

ELY-vetoisissa joukkoliikenteen järjestämistapaskenaarioissa päävastuu avoimen joukkoliikenteen hankinnasta ja suunnittelusta on ELY-keskuksella, joka on jo nyt alueen toimivaltainen viranomaisena. Uudenmaan ELY-keskus on vakiintunut toimija esimerkiksi HSL:n ja Traficomien suuntaan ja ELY:llä on runsaasti kokemusta liikenteen järjestämisestä ja hankkimisesta. ELY-vetoisissa malleissa kuntien keskinäisen yhteistyön tiivistäminen on kuitenkin erittäin suositeltavaa, sillä alueen kunnat jakavat yhteisen halun sekä tarpeen joukkoliikenteen kehittämiseen. Tiiviimmällä keskinäisellä yhteistyöllä kunnat voivat varmistaa, että kuntien tarpeita ja toiveita huomioidaan suunnittelussa ja hankinnoissa kokonaisuutena. Lisäksi yhteistyön kehittäminen voi hyvin olla ensimmäinen askel polulla, joka myöhemmin johtaa siihen, että kunnat ottavat vastuun alueen joukkoliikenteestä.

Kuntien välinen organisoituminen voi tarkoittaa esimerkiksi:

- **Yhteinen joukkoliikennetyöryhmä**

Säännöllisesti kokoontuva yhteinen joukkoliikennetyöryhmä voi jakaa tietoa sekä osaamista kuntien välillä, keskustella yhteisistä tarpeista, valmistella tulevia hankintoja, koota yhtenäisen näkemyksen suunnitteluyhteistyöhön ELY-keskuksen kanssa jne. Ryhmä voi olla myös ELYn ja kunkin kunnan hallinnollisesti asettama, jolloin ryhmälle voi asettaa myös hallinnollista ja työvastuuta. Nykyään yhteistyötä tehdään henkilöliikennetyöryhmissä, joten mahdollista on myös näiden ryhmien toiminnan ja yhteistyön tiivistäminen.

- **Yhteinen joukkoliikenneyksikkö**

Yhteiseen joukkoliikenneyksikköön koottaisiin kaikki kuntien nykyiset joukkoliikenteen suunnitteluresurssit ja se vastaisi kuntien avoimeen joukkoliikenteen liittyvien tehtävien toteuttamisesta. Yksikön henkilöstö vastaisi pääasiassa oman kuntansa liikenteestä, mutta yhteinen yksikkö mahdollistaisi esimerkiksi sijaistamiseen poissaolojen aikana tai avustamisen äkillisissä hankintatehtävissä. Nykytilanteessa kuntien avoimen joukkoliikenteen resurssitilanne on haastava, sillä kunnasta riippuen resursseja on vuositasona käytettävissä vain 0,3–1 henkilötyövuosi (yhteensä n. 3 henkilötyövuotta). Joukkoliikenneyksikön muodostaminen edellyttää osapuolten hallinnollisia päätöksiä, sekä mahdollisesti talousarviomuutoksia.

6 Skenaarioiden vertailu

6.1 Asiakas- ja tilaajanäkökulma

Alla olevassa taulukossa on vertailtu työssä tutkittuja skenaarioita asiakasnäkökulmasta eri osa-alueittain (lippu- ja maksujärjestelmä, infojärjestelmä, kalusto ja asiakaspalvelu).

Taulukko 7. Vaihtoehtojen vertailu asiakasnäkökulmasta.

Osa-alue	VE0+	Brutto-ELY	Brutto-Kunta	KOS-ELY	KOS-Kunta
Lippu- ja maksujärjestelmä	- Sekava, vaatii perehtymistä	++	Yhtenäiset lipputuotteet ja maksutavat helpottavat palvelun käyttöä	++	Selkeä lippujärjestelmä, helpottaa palvelun käyttöä
Infojärjestelmä	- Hajanainen ja sekava, vaatii perehtymistä.	++	Yhteensopiva, yhtenäinen, yhdennäköinen infojärjestelmä, helpottaa palvelun käyttöä, mahdollistaa matkaketjuja	+	Kokonaisuuden selkeys, palvelun vakaus, ei vaihtuvia vuoroja tai niistä ilmoitetaan infojärjestelmässä: mahdollisuus häiriötiedotukseen.
Kalusto	+- Liikennöitsijät keskittävät uudemmat ja uusiutuvalla käyttövoimalla ajavat autot alueille, joissa niitä sopimuksissa vaaditaan. Ei esteettömiä, koska ei ole matalalattiabusseja.	+	Mahdollista edellyttää esim. matalalattiabussit sairaalaan meneville vuoroille ja vaihtoehtoisia käyttövoimia liikenteeseen	+	Mahdollista edellyttää esim. matalalattiabussit sairaalaan meneville vuoroille ja vaihtoehtoisia käyttövoimia liikenteeseen
Asiakaspalvelu	+- Plussaa, jos ELY+kunnat hankkivat/järjestävät yhteisen asiakaspalvelun, josta asiakas saa tarvitsemansa tiedon yhden oven takaa.	++	Selkeä asiakaspalvelu, kun tiedetään kuka hoitaa/kenelle kuuluu	+	Selkeä asiakaspalvelu, kun tiedetään kuka hoitaa/kenelle kuuluu. Riskinä liikennöitsijän palvelualltius

Alla olevassa taulukossa on esitetty skenaarioiden vertailu tilaajanäkökulmasta.

Taulukko 8. Vaihtoehtojen vertailu tilaajanäkökulmasta

Osa-alue	VE0+	Brutto-ELY	Brutto-Kunta	KOS-ELY	KOS-Kunta
Liikenteen järjestäminen	+ ELY kilpailuttaa sopimusliikenteen, liikennöitsijät markkinaehtoisena	++ ELY: liikenteen hankinta, sopimusohjaus +seuranta, liikenteen suunnittelu, yhteistyö kuntien kanssa. Mahdollisuus kehittää resurssien salliessa. Esim. joukkoliikenteen brändäys?	++ Kuntayhteenliittymä /Vastuukunta: liikenteen hankinta, sopimusohjaus +seuranta, liikenteen suunnittelu, yhteistyö ELYn kanssa. Mahdollisuus kehittää resurssien salliessa.	+ ELY: liikenteen hallinta ja sopimusohjaus+seuranta Liikennöitsijä/ELY: liikenteen suunnittelu, aikataulutus, matkustajainformaatio.	+ Kuntayhteenliittymä/vastuukunta: liikenteen hallinta ja sopimusohjaus +seuranta Liikennöitsijä/ kunta: liikenteen suunnittelu, aikataulutus, matkustajainformaatio.
Lippu- ja maksujärjestelmä	- Ei suurta mahdollisuutta kehittää, edelleen liikennöitsijöiden omat lippu- ja maksujärjestelmät.	++ Yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä, jolla mahdollista saada lisää lipputuloja lisääntyneiden asiakkaiden myötä, mutta järjestelmä myös maksaa. Parempi mahdollisuus vaikuttaa järjestelmiin ja lipun hintoihin nopeammalla aikataululla.		+ Tilaaja saa määritellä lippulajit ja -hinnat, liikennöitsijä hankkii sopimuksen mukaisen järjestelmän. Järjestelmän hinta näkyy tarjouksissa. Sopimuksen aikaiset muutokset hankalampia toteuttaa.	
Infojärjestelmä	+ Mahdollista kehittää investointien avulla, vain sopimusliikenteen osalta.	+ Sopimustekninen asia, kuka hoitaa. Yhtenäinen järjestelmä koko alueella, helppo seurata ja kehittää		+ Liikennöitsijä hoitaa matkustajainformaatiosta ja omaa intressin saada matkustajia kyytiin.	
Kalusto	+ Voidaan vaikuttaa vain sopimusliikenteen osalta.	++ Mahdollisuus vaikuttaa, varsinkin suurissa sopimuskokonaisuuksissa tehdä tiukkoja kalustovaatimuksia.		++ Mahdollisuus vaikuttaa, varsinkin suurissa sopimuskokonaisuuksissa tehdä tiukkoja kalustovaatimuksia.	
Asiakaspalvelu	+ Yhteinen asiakaspalvelu mahdollinen esim. hankkimalla 3. osapuolelta. Toimisi vain viestinviejänä.	++ Helpompi seurata ja reagoida palautteisiin, jos tilaajalla asiakaspalveluvastuu. Voidaan ulkoistaa myös kolmannelle osapuolelle tai vastuuttaa liikennöitsijälle.		+ Liikennöitsijä vastaa asiakaspalvelusta. Riski asiakaspalvelun laadusta.	
Riskit	-- Markkinaehtoisesta liikenteen lyhyt ilmoitusvelvollisuus. Lipputuloriski; markkinaehtoisella liikenteellä "tuottavat linjat"	+ Kun ELY/kunta kantaa lipputuloriskin, liikennöinti on halvempaa. Mahdollisuus myös kasvattaa asiakaskuntaa/lipputuloja. Asiakaskunnan kasvaessa lisäostot liikenteeseen helpompia. Ennakoimattomat muutokset. Resurssipula		- Asiakaspalvelun laatu, liikennöitsijän kehittämisshalu, mutta ei lipputuloriskiä. Liikennöitsijän lipputuloriski näkyy ostojen hinnoissa. Markkinat eivät kehity.	

Tarkasteltaessa eri järjestämistapaskenaarioita ja joukkoliikenteen tilaajavastuita voidaan todeta ELY-vetoisten järjestämistapamallien olevan alueen kannalta parhaimpia, koska kunnilla ei toistaiseksi ole valmiutta ja resursseja ottaa vetovastuuta joukkoliikenteen järjestämisestä. Kunnilla ei myöskään ole tähän kiinnostusta, koska yhteistyön Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa koetaan toimivan hyvin. Uudenmaan ELY-keskus toimii neutraalina linkkinä kuntien välissä, mikä omalta osalta varmistaa toimivan yhteistyön myös kuntien välillä. Lisäksi ELY-keskus on jo nykyisin toimivaltainen viranomaisena. Tosin myös ELY-vetoiset mallit vaativat lisäresursointia ELY-keskukselta, mikä voi olla haastavaa ja vaatii pitkää hallinnollista käsittelyä.

Nykytilanteesta hieman paranneltu skenaario VE0+ ei sovellu kuntien haluamaan joukkoliikenteen vaatimustasoon. VE0+ ei korjaa ongelmia vaan lähinnä paikkaa pahimpia puutteita esimerkiksi, jos kuntien joukkoliikenteen asiakaspalvelu keskitetään yhden palvelun taakse. Yhdeksi suuremmaksi ongelmaksi koettu sekava lippujärjestelmä ja matkustajainformaatio eivät parane ilman liikenteen haltuun ottamista.

Brutto- ja nettomallia vertailemalla huomataan, että jos tilaaja tekee nettoliikenteen suunnittelun itse liikennöitsijän sijaan, nettomallin hyödyt verrattuna bruttomallin jäävät vähäisiksi. Bruttomallissa tilaaja saa vapaammat kädet liikenteen kehittämiseen ja esimerkiksi lippulajien, -hintojen, reittien ja aikataulujen muutoksiin. Bruttomallin merkittävä etu on kilpailun lisääntyminen ja markkina-alueen tulemisen helpous. Tarjousten laskeminen on liikennöitsijälle selkeää ja lähes riskitöntä, mikä helpottaa uusien toimijoiden tuleamista alueelle. Lisääntyvä kilpailu näkyy tilaajalle edullisempina liikennöintikustannuksina. Myös lipputuloriskin siirtäminen liikennöitsijältä tilaajalle näkyy edullisempina tarjoushintoina. Lipputuloriskin kustannuksia on vertailu luvussa 6.2.

ELY-vetoisen bruttoliiikennemallin haasteena on joukkoliikenteen operatiivinen rahaliikenne (lipputulot). ELY-keskukset eivät voi suoraan vastaan ottaa lipputuloja, vaan ne ohjautuvat Traficomien tulotilille. ELY-keskus arvioi vuotuiset lipputulonsa määräraahakemuksessaan ja Traficom hyvittää lipputulot ELY-keskukselle myöntämiensä määrärahojen yhteydessä. Toisinaan bruttoliiikenteessä lipputulot on ohjattu kunnille.

6.2 Brutto- ja nettomallin kustannusvertailu

Haltuun otettavan liikenteen kustannukset on arvioitu nykyisten joukkoliikenteen reittien ja lähtömäärien pohjalta, jotka on kerätty Matkahuollon verkkopalvelusta (14.12.2021 aikataulujen mukainen tilanne) sekä kuntien ja ELY:n toimittamista aineistoista. Arvioinnissa on huomioitu kaikille avoin joukkoliikenne, johon on sisällytetty myös Karkkilan Höökikytyt.

Liikenteen haltuunotosta ja organisoinnista syntyvissä kustannuksissa on huomioitu syntyvät lisätehtävät ja sitä kautta tarvittavat henkilöresurssit. Myös järjestelmien ja laitteiden kustannukset on huomioitu karkealla tasolla. Lippujärjestelmä on huomioitu bruttoliiikenteen osalta haltuunoton osalta lisäkustannuksena, mutta nettoliikenteen laskelmassa lippujärjestelmä sisältyy liikennöinnin yksikköhintaan. Liikenteen haltuunoton kustannukset on jaettu kuntien kesken liikennemäärien suhteessa. Liikennöinnin kustannukset on jaettu ELY:n ja kunkin reitin hyötyjien kesken nykyisiä reittien kustannusjakoja hyödyntäen. Kustannusarviossa ELY:n osuutena on käytetty 30 % kustannuksista ja loput 70 % on jaettu reitistä hyötyvien kuntien kesken.

Bruttoliikenteen lipputuloiksi on arvioitu 50 % liikennöintikustannuksista. Kustannusarviossa lipputulot on jaettu seuraavasti: ELY:n osuus lipputuloista 50 % ja kuntien osuus lipputuloista 50 %. Kuntien osuus on jaettu kunkin reitin osalta reitistä maksavien kuntien kesken.

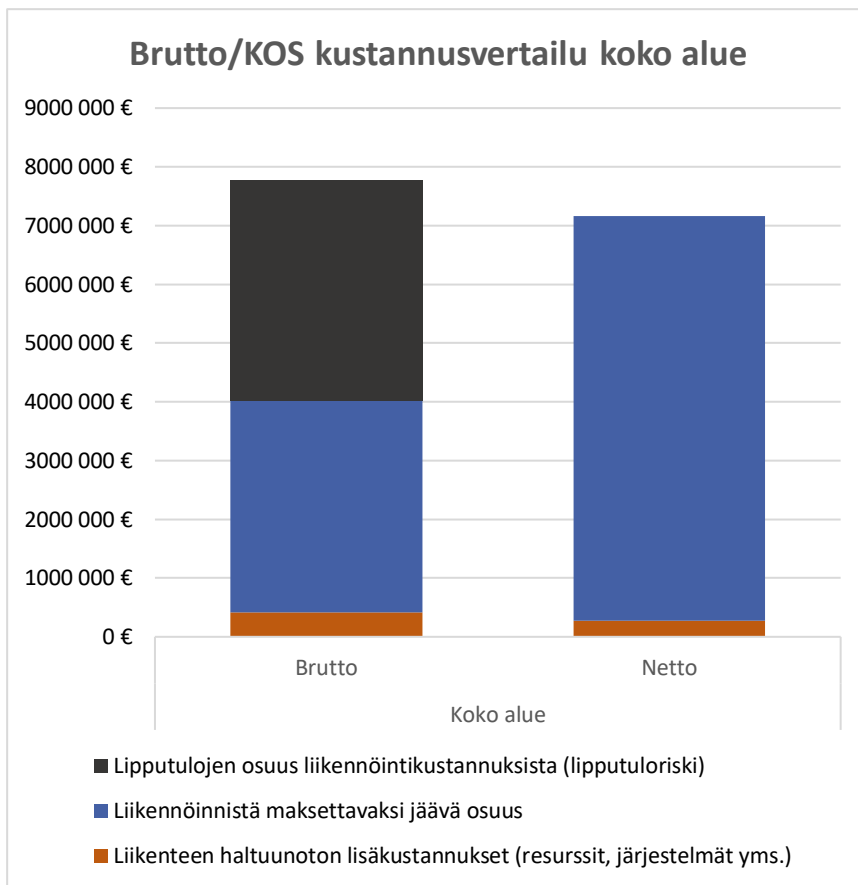
Bruttoliikenteen kustannuslaskennan yksikkökustannusten lähteenä on Helsingin Seudun Liikenteen (HSL) Liikennöintisuunnitelma 2021–2022. Tässä työssä on käytetty Helsingin ulkopuolisten 2-akselisilla busseilla liikennöitävien linjojen keskimääräisiä kustannuksia (syyskuun 2020 hintataso), jotka ovat taulukon 9 mukaisia.

Taulukko 9. HSL:n Helsingin ulkopuolisten 2-akselisilla busseilla liikennöitävien linjojen keskimääräiset yksikkökustannukset

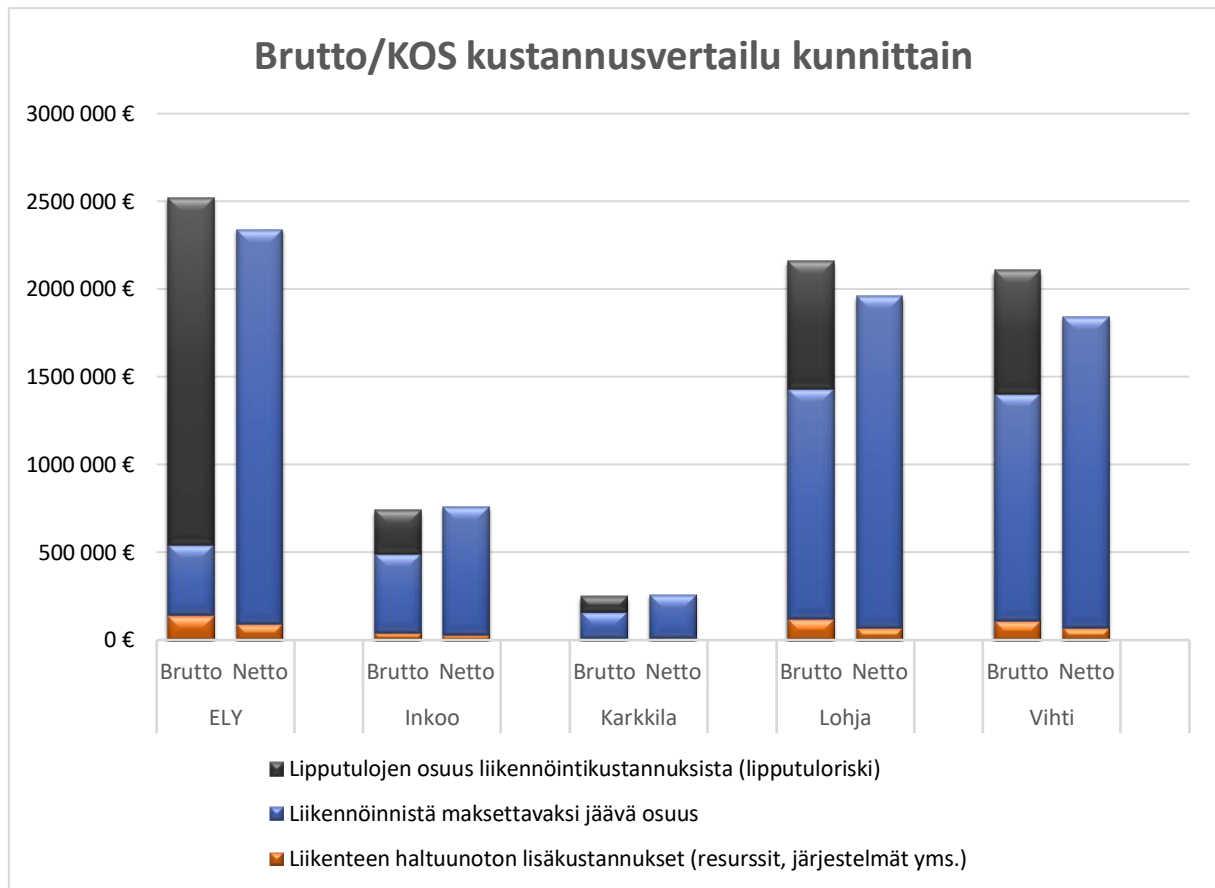
€/km	€/h	€/autopäivä
0,61	36,53	169,23

Nettoliikenteen kustannusarviossa kilometrihintana on käytetty **1,81 €/km**. Yksikköhinta on muodostettu kilometripainotettuna keskiarvona UUDELY 2021/3 kilpailutuksen sopimusten kilometrihinnoista, joista on karsittu pois yli 3,00 €/km sopimukset. Rajaus perustuu asiantuntija-arvioon liikennöinnin kohtuullisesta kustannuksesta (< 2,5 €/km + 20 %). Tällä rajauksella nettoliikenteen kilometrihintaa sopimuksissa ja siten kustannusarviossa on keskimäärin 1,81 €/km (vs. 2,20 €/km, jos mukana olisivat kaikki sopimukset).

Alla on esitetty arvio liikennöinnin kustannuksista brutto- ja nettomallilla (KOS) kilpailutetussa liikenteessä nykytilanteen liikennesuoritteella.



Kuva 14. Brutto- ja nettomallin arvioidut kustannukset



Kuva 15. Brutto- ja nettomallin arvioidut kustannukset kunnittain

Taulukko 10. Brutto- ja nettoliikenteen arvioidut kustannukset nykyisellä liikennemäärällä

	ELY	Inkoo	Karkkila	Lohja	Vihti	Yhteensä
BRUTTO						
Joukkoliikenteen ostot (rahoitettava osuus)	2 380 000 €	700 000 €	240 000 €	2 040 000 €	2 000 000 €	7 360 000 €
Arvio lippituloista	1 980 000 €	250 000 €	90 000 €	730 000 €	710 000 €	3 760 000 €
Liikennöinnistä maksettavaksi jäävä osuus	400 000 €	450 000 €	150 000 €	1 310 000 €	1 290 000 €	3 600 000 €
Osuus järjestämiseen liittyvistä kuluista	140 000 €	40 000 €	10 000 €	120 000 €	110 000 €	420 000 €
Kokonaiskustannus	540 000 €	490 000 €	160 000 €	1 430 000 €	1 400 000 €	4 020 000 €
NETTO						
Joukkoliikenteen ostot (rahoitettava osuus)	2 250 000 €	730 000 €	250 000 €	1 890 000 €	1 770 000 €	6 890 000 €
Osuus järjestämiseen liittyvistä kuluista	90 000 €	30 000 €	10 000 €	70 000 €	70 000 €	270 000 €
Kokonaiskustannus	2 340 000 €	760 000 €	260 000 €	1 960 000 €	1 840 000 €	7 160 000 €

Kustannusarvion mukaan koko alueen bruttomallilla kilpailutettu liikenne tulee vuosittain merkittävästi nettoliikennettä edullisemmaksi, mikäli lipputulot kertyvät normaalisti. **Arviolta noin 3,8 miljoonan euron vuotuisen lipputuloriskin siirtäminen tilaajalta liikennöitsijöille (netto- eli KOS-malli) kasvattaa liikennöintikustannuksia arviolta lähes 3,2 miljoonaa euroa vuodessa.**

7 Päätelmät

Suunnittelualueen joukkoliikenteen nykytilanteen suurimmat ongelmat liittyvät lippu- ja informaatiojärjestelmään. Alueella liikennöivillä yrityksillä on omia lipputuotteitaan, joten satunnainen matkustaja ei voi automaattisesti tietää mikä lippu kyseisellä vuorolla käy. Joukkoliikennepalvelu ei ole tällä hetkellä vaivatonta asiakkaan näkökulmasta, vaikkakin Matkahuollon sivuilta ja sovelluksesta löytyy suhteellisen kattavasti alueen aikataulut ja reitit. Tämä järjestelmä ei kuitenkaan ole kuntien hallinnoitavissa.

Toinen keskeinen haaste on, että markkinaehtoisella liikenteellä on vain viiden päivän ilmoitusvelvollisuus, jos liikennöitsijä haluaa lopettaa liikennöimänsä vuorona, mikä aiheuttaa ylimääräistä vaivaa ja työtä sekä kunnille että ELY-keskukselle. Tällä hetkellä osa tärkeistä yhteyksistä, kuten kuntien välisistä koululaisten ja opiskelijoiden käyttämistä vuoroista ja linjoista, on markkinaehtoista liikennettä, joten niiden yhtäkkäinen lopettaminen vaatii reitin korvaamista kunnan ja/tai ELYn ostoliikenteellä. Joukkoliikennekokonaisuus on siis nykytilanteessa hajanainen eikä kuntien käsissä. Kunnilla on selkeä tahtotila kehittää alueen joukkoliikennettä ja tiivistää kuntien välistä yhteistyötä, ja käytännössä tämä vaatii järjestämistavan muutosta, sillä nykytilanteen haasteet eivät ole nykyisellä järjestämistavalla ratkaistavissa.

Uudenmaan ELY-keskus on vakiintunut toimivaltainen viranomainen, ja nykytilanteessa kunnat ovat pääasiassa tyytyväisiä ELY-vetoiseen joukkoliikenteen järjestämismalliin. Kuntavetoiset mallit vaativat jatkokehittelyä, sillä nykytilanteessa kunnat eivät ole vielä valmiita ottamaan vastuuta joukkoliikenteen järjestämisestä, eikä siihen löytynyt juurikaan halukkuutta.

Mikäli avoin joukkoliikenne hankitaan bruttomallilla, antaa se vapaammat kädet ELY:lle ja kunnille liikenteen kehittämiseen sekä matkustajan että tilaajan näkökulmasta verrattuna nettomalliin. Tämä on tärkeää, jotta nykytilanteen haasteet voidaan ratkaista samalla, kun liikennettä otetaan haltuun. Bruttoliikenteen markkina toimii muita malleja paremmin, mikä tarkoittaa enemmän alueesta kiinnostuvia toimijoita, enemmän kilpailua ja sitä kautta edullisempia liikennöintikustannuksia. Lipputulot huomioiden bruttoliikenteen on arvioitu olevan edullisin tapa joukkoliikenteen järjestämiseen. Lisäksi laadukkaamman joukkoliikennepalvelun (mm. matkustajainformaatio, lippujärjestelmä ja keskitetty asiakaspalvelu) myötä mahdollisesti lisääntyvät matkustajamäärät tulevat tilaajan hyödyksi.

Brutto- ja nettomallin sopimuskustannukset ovat melko lähellä toisiaan, vaikka mallien lipputulot jakautuvat eri tavalla tilaajan ja liikennöitsijän kesken. Lipputuloriskin kantaminen onkin yleensä kannattavaa tilaajalle (bruttomalli) verrattuna siihen, että riski siirretään liikennöitsijälle (nettomalli). Vaikka suurin osa hankittavasta liikenteestä olisikin bruttomallilla kilpailutettua, on tilaajalla mahdollisuus hyödyntää nettomallia harkintansa mukaan esimerkiksi syrjäisempien kyläseutujen liikenteen järjestämisessä.

Tämän työn jälkeen Länsi-Uudenmaan kunnilla ja ELY-keskuksella on kolme päätettävää asiaa:

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

Kun päätökset kahdesta ensimmäisestä on tehty, voidaan liikenteen tarkempi suunnittelu aloittaa. Päätös hankintamallista voidaan tehdä suunnittelun alkuvaiheessa. **Mikäli tavoitteena on aloittaa uudella järjestämistavalla toteutettu avoin joukkoliikenne elokuussa 2023**, tämä edellyttäisi jatkon osalta seuraavaa aikataulua:

- Kilpailutus ratkaistava viimeistään tammikuussa 2023,
- Liikennöinnin kilpailutus käyntiin lokakuussa 2022,
- Liikenteen suunnittelu tätä ennen (vaatii n. 4–6 kk).

8 Lähteet

Joukkoliikenteen palvelutaso 2021-2021 Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella, 2021, Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus, raportteja 2/2021.

Lintusaari, Maiju (2020) Joukkoliikenteen järjestämistapaselvitys, Läntinen Uusimaa.

Maanmittauslaitos (2021). Tilastot - Pinta-alat kunnittain 2020. Internetsivu:

<https://www.maanmittauslaitos.fi/tietoa-maanmittauslaitoksesta/organisaatio/tilastot#Pinta-alat-kunnittain>

Tilastokeskus (2021). Kuntien avainluvut -Väkiluku 2020 ja alueella olevien työpaikkojen lukumäärä 2018, Internetsivu: <https://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?year=2021&active1=SSS>

9 Liitteet

Liite 1. Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen
järjestämistapaselvitys, vaihtoehtoiset skenaariot

10 Kuvailulehti

Julkaisusarjan nimi ja numero: Raportteja 26/2022

Julkaisun nimi: Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen järjestämistapaselvitys

Vastuualue: Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät: Mikko Suhonen, Vili Lehtinen, Lotta Aittokallio, Olli Kanerva

Julkaisu-aika: Toukokuu 2022

Kustantaja | Julkaisija: Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kustannuspaikka ja aika: Helsinki 2022

Hankkeen rahoittaja | toimeksiantaja: Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kieli: Suomi

Sivumäärä:46

Asiasanat (YSA:n mukaan): Joukkoliikenne, järjestämistapaselvitys, Länsi-Uusimaa, palvelutaso

Tiivistelmä:

Työssä määriteltiin vaihtoehtoisia avoimen joukkoliikenteen järjestämistapoja Uudenmaan ELY-keskuksen sekä suunnittelualueen kuntien kanssa. Suunnittelualueeseen muodostivat Länsi-Uudenmaan kunnista Lohja, Vihti, Karkkila sekä Inkoo. Joukkoliikenteen nykytila sekä sen suurimmat haasteet kartoitettiin kuntahaastatteluiden avulla ja tarkastelemalla nykyisen palvelutason toteutumista. Suunnittelualueen joukkoliikenteen nykytilanteen suurimmat ongelmat liittyvät lippu- ja informaatiojärjestelmään. Toinen keskeinen haaste on, että markkinaehtoisella liikenteellä on vain viiden päivän ilmoitusvelvollisuus, jos liikennöitsijä haluaa lopettaa liikennöimänsä vuorona, mikä aiheuttaa ylimääräistä vaivaa ja työtä sekä kunnille että ELY-keskukselle. Tällä hetkellä osa tärkeistä yhteyksistä, kuten kuntien välisistä koululaisten ja opiskelijoiden käyttämistä vuoroista ja linjoista, on markkinaehtoista liikennettä, joten niiden yhtäkkäinen lopettaminen vaatii reitin korvaamista kunnan ja/tai ELYn ostoliikenteellä. Joukkoliikennekokonaisuus on siis nykytilanteessa hajanainen eikä kuntien käsissä. Kunnilla on selkeä tahtotila kehittää alueen joukkoliikennettä ja tiivistää kuntien välistä yhteistyötä, ja käytännössä tämä vaatii järjestämistavan muutosta, sillä nykytilanteen haasteet eivät ole nykyisellä järjestämistavalla ratkaistavissa.

Nykytilakartoituksen, palvelutasoanalyysin ja kuntahaastatteluiden pohjalta muodostettiin viisi erilaista skenaariota avoimen joukkoliikenteen järjestämistavoista nykyisen toimintamallin lisäksi. Skenaarioiksi valittiin paranneltu nykymalli, kuntavetoinen brutto- sekä nettomalli ja ELY-vetoinen brutto- ja nettomalli. Uudenmaan ELY-keskus on vakiintunut toimivaltainen viranomainen, ja nykytilanteessa kunnat ovat pääasiassa tyytyväisiä ELY-vetoiseen joukkoliikenteen järjestämismalliin. Kuntavetoiset mallit vaativat jatkokehittelyä, sillä nykytilanteessa kunnat eivät ole vielä valmiita ottamaan vastuuta joukkoliikenteen järjestämisestä, eikä siihen löytynyt juurikaan halukkuutta.

Joukkoliikenteen hankkiminen bruttomallilla antaa vapaammat kädet tilaajille liikenteen kehittämiseen verrattuna nettomalliin. Brutto- ja nettomallin sopimuskustannukset ovat melko lähellä toisiaan, vaikka mallien lipputulot jakautuvat eri tavalla tilaajan ja liikennöitsijän kesken. Lipputuloriskin kantaminen onkin yleensä kannattavaa tilaajalle (bruttomalli) verrattuna siihen, että riski siirretään liikennöitsijälle (nettomalli). Työn jälkeen osallisten on päätettävä, otetaanko liikenne haltuun, kuka vastaa haltuun otetun liikenteen järjestämisestä jatkossa ja millä hankintamallilla liikenne tilataan.

ISSN (verkkojulkaisu): 2242-2854

ISBN (PDF): 978-952-398-060-0

URN: URN:ISBN: 978-952-398-060-0

Julkaisu on Kansalliskirjaston ylläpitämässä Doria -julkaisuarkistossa

doria.fi/ely-keskus

RAPORTTEJA 26 | 2022

LÄNSI-UUDENMAAN JOUKKOLIIKENTEEEN JÄRJESTÄMISTAPASELVITYS

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-398-060-0 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-060-0

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi