

17

.....
28.10.2010



Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään HSL:een



www.hsl.fi

Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään HSL:een

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A

PL 100, 00077 HSL

puhelin (09) 4766 4444

www.hsl.fi

Lisätietoja: Niilo Järviluoma, 040-5531 038
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Kansikuva: HSL / Sirkku Rinne

Edita Prima Oy

Helsinki 2010

Esipuhe

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL yhdessä Helsingin seudun kehyskuntien kanssa on teettänyt konsulttiselvityksen kehyskuntien mahdollisesta liittymisestä HSL:een. Työssä on muodostettu HSL:een kuulumattomien Helsingin seudun kehyskuntien osalta toteuttamiskelpoinen kehittämisspolku HSL:een liittymisestä ja arvioitu liittymisen vaikutuksia.

Konsulttityön laadintaa on ohjannut ohjausryhmä, jonka kokoonpano on ollut seuraava:

Niilo Järviluoma	HSL, puheenjohtaja
Kimmo Kiuru	Hyvinkää
Veli-Pekka Saresma	Järvenpää
Pekka Savolainen	Mäntsälä
Juha Oksanen	Nurmijärvi
Seija Marttila	Pornainen
Rita Lönnroth	Sipoo
Jukka-Matti Laakso	Tuusula
Salla-Mari Rintala	Vihti
Katariina Myllärniemi	LVM
Matti Holopainen	Liikennevirasto
Risto Vaattovaara	HSL
Jukka Kaikko	HSL
Miska Peura	HSL

Työssä pidettiin ohjausryhmäkokousten lisäksi joukkoliikenteen palvelutasoa käsitteleviä työpalavereita, liikennöitsijätilaisuuksia sekä seminaari kuntien johtaville virkamiehille ja hankkeen valmisteluun osallistuneille.

Työn konsultteina on toiminut Strafica Oy, jossa työstä ovat vastanneet Jyrki Rinta-Piirto ja Kari Hillo sekä KPMG Julkishallinnon Palvelut Oy, jossa työhön on osallistunut Marja Rosenberg. Konsulttityö aloitettiin maaliskuussa 2010 ja se valmistui lokakuussa 2010.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: Jyrki Rinta-Piirto ja Kari Hillo (Strafica) sekä Marja Rosenberg (KPMG)			Päivämäärä 28.10.2010
Julkaisun nimi: Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään HSL:een			
Rahoittajat / Toimeksiantajat: HSL, Hyvinkää, Järvenpää, Nurmijärvi, Mäntsälä, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vihti ja LVM			
Tiivistelmä: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL on yhdessä Helsingin seudun kehyskuntien kanssa teettänyt konsulttiselvityksen kehyskuntien mahdollisesta liittymisestä HSL:een. Työssä on muodostettu kehyskuntien osalta toteuttamiskelpoinen kehittämisspolku HSL:een liittymisestä ja arvioitu liittymisen vaikutuksia. Selvitystyössä mukana olevat kunnat ovat Hyvinkää, Järvenpää, Nurmijärvi, Mäntsälä, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti. YTV:lla ja HKL:lla on ollut kehyskuntien kanssa runsaasti erilaisia lippuyhteistyösopimuksia, jotka ovat siirtyneet HSL:lle. Kehyskunnan liittyessä HSL:een tulisi sen osalta käyttöön pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä, joka korvaisi nykyiset työmatkaliput ja siihen liitettävät HSL-alueen liityntäliput. HSL:sta tulisi myös joukkoliikennelain mukainen toimivaltainen viranomainen HSL:een liittyvän kehyskunnan alueella. Nopeimmillaan kehyskuntia voisi liittyä HSL:een vuoden 2012 alussa, jolloin periaatepäätökset asiasta olisi tehtävä alkuvuonna 2011 sopimusneuvotteluiden ja matkakorttijärjestelmän muutosten vaatiman valmistelun vuoksi. Liikenteen järjestämisen ja sopimusten laadinnan kannalta olisi suotavaa, että kunnat liittyisivät maantieteellisesti oikeassa järjestyksessä. Nykyisen käytössä olevan pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kannalta ns. kolmannella vyöhykekaarella sijaitsevat kehyskunnat voidaan ottaa helposti mukaan järjestelmään. Lähipuosina 2012–2014 kehyskuntien liikenteessä on voimassa siirtymäajan liikennöintisopimukset. Bussiliikenteessä tehtäisiin lippuyhteistyösopimukset nykyisten liikennöitsijöiden kanssa siirtymäajan sopimusten voimassa oloon saakka (ns. U-liikennesopimusmalli), joka vastaa tällä hetkellä Kirkkonummella käytössä olevaa järjestelyä. Junaliikenteessä korvattaisiin VR:lle lipputulojen menetykset. Käytännössä suurin muutos aiheutuisi taksa- ja lippujärjestelmän myötä asiakashintojen alentumisesta. Lisäksi matkalippuihin sisältyisi automaattisesti vaihto-oikeus muihin joukkoliikennevälineisiin koko laajenevalla HSL-alueella. Pidemmällä aikavälillä uusi pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä on otettu käyttöön ja siirtymäajan liikennöintisopimuksista on siirrytty kilpailutettuun liikenteeseen. Joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen vaikutusmahdollisuudet suunnitella ja hankkia alueensa joukkoliikenne ovat parantuneet nykytilanteeseen nähden, ja kehyskuntien joukkoliikennejärjestelmää voidaan kehittää kokonaisuutena. Siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeuduttua on tehtävä päätös liikenteen järjestämistavoista ja liikennekokonaisuuksien kilpailuttamisesta. Vaihtoehtoina ovat bruttomalli, jossa kaikki palvelut ostetaan, sekä käyttöoikeussopimusmalli. Pidemmällä aikavälillä, kun HSL-tyyppinen lippujärjestelmä ja joukkoliikenteen tarjonnan lisäykset ovat ehtineet vaikuttaa jo useita vuosia, nousee joukkoliikenteen kulkutapaosuus kehyskuntien alueella merkittävästi nykyisestä. Kehysalueen liikkumiskäyttäytyminen alkaa muistuttaa Espoon ja Vantaan reuna-alueita sekä Keravaa ja Kirkkonummea. HSL-kuntayhtymään liittyminen kasvattaa joukkoliikenteen rahoitustarvetta kunnissa. Kokonaisrahoitustarve kasvaisi lyhyellä aikavälillä yhteensä 9,6 milj. euroa vuodessa vaihdellen kunnittain 0,6–2,4 milj. euroa/v (Pornaisissa 0,2 milj. euroa/v). Kehyskuntien yhteenlaskettu joukkoliikenteen maksuosuus HSL-liikenteestä olisi siten noin 12 milj. euroa vuodessa. Kustannuksista merkittävin osa muodostuu nykyisten ja uusien matkustajaryhmien tekemistä runkomatkoista kehyskunnan ja HSL-alueen välillä sekä lisääntyneistä HSL-alueen sisällä tehtävistä matkoista. Lippujen hinnoista ja tavoitellusta palvelutasosta riippuvainen rahoitustarve ei realisoitu heti, vaan muutaman vuoden siirtymäkauden jälkeen joukkoliikenteen käytön yleistyessä. Kuntien nykyisiin henkilökuljetuskustannuksiin (yhteensä noin 16 M€/v) HSL-kuntayhtymään liittyminen vaikuttaisi koulumatkalippujen kautta. Kunnallisverotulot kasvavat koko kehysalueen osalta muutamia miljoonia euroja työmatkakulujen verovähennysten alentuessa. Pidemmällä aikavälillä kuntien HSL-liikenteen kustannusali jäämä kasvanee arviolta vähintään 50 % lyhyen aikavälin kustannuksiin nähden. Kustannusten kasvu on merkittävästi riippuvainen joukkoliikenteen palvelutason nostotavoitteista ja seudullisen joukkoliikenneinfrastruktuurin kehittämisestä.			
Avainsanat: Joukkoliikenne, lippujärjestelmä, kehyskunnat, palvelutaso			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 17/2010			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN 978-952-253-033-2 (nid.)	Kieli: suomi	Sivu: 61
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-034-9 (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: Jyrki Rinta-Piirto, Kari Hillo (Strafica) och Marja Rosenberg (KPMG)			Datum 28.10.2010
Publikationens titel: Utredning om kranskommunernas anslutning till samkommunen Helsingforsregionens trafik HRT			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT, Hyvinge, Träskända, Nurmijärvi, Mäntsälä, Borgnäs, Sibbo, Tusby, Vichtis och KM			
Sammandrag: Samkommunen Helsingforsregionens trafik HRT har tillsammans med Helsingforsregionens kranskommuner låtit göra en konsultutredning om kranskommunernas eventuella anslutning till HRT. I detta arbete har man skapat en genomförbar utvecklingsstig gällande frågan om kranskommunernas anslutning till HRT och bedömt anslutningens påverkan. I utredningsarbetet har beaktats följande kommuner: Hyvinge, Träskända, Nurmijärvi, Mäntsälä, Borgnäs, Sibbo, Tusby och Vichtis. SAD och HST har haft flera avtal om biljettsamarbete med kranskommuner som sedan har flyttats över till HRT. Om en kranskommun ansluter sig till HRT, tas huvudstadsregionens taxe- och biljettsystem i bruk i dess område och detta system kommer att ersätta de nuvarande biljetterna för arbetsresor och anslutningsbiljetterna på HRT-området. HRT blir behörig myndighet i enlighet med kollektivtrafiklag också i den kranskommunens område som ansluter sig till HRT. Som tidigast kan kranskommunerna ansluta sig till HRT i början av år 2012, men det förutsätter att principbeslut i ärendet ska fattas redan i början av år 2011 på grund av avtalsförhandlingar och beredning av förändringar i resekortsystemet. Det skulle vara önskvärt för organisering av trafik och utarbetning av avtal att kommuner ansluter sig i geografiskt rätt ordning. Med tanke på det nuvarande taxe- och biljettsystemet i huvudstadsregionens kollektivtrafik kan de kranskommuner som ligger på den tredje bågformade zonen lätt integreras i systemet. Under de närmaste åren 2012-2014 gäller övergångsperiodens trafikeringsavtal i kranskommunernas trafik. I busstrafiken skulle avtal om biljettsamarbete utarbetas med de nuvarande trafikidkarna och dessa avtal skulle gälla ända till övergångsperiodens slut (s.k. U-trafikavtalsmodell). Detta motsvarar det nuvarande system som är i bruk i Kyrkslätt. Förluster i biljettintäkter i tågtrafiken skulle ersättas till VR. Den största förändringen som kommer med det nya taxe- och biljettsystemet skulle i praktiken innebära förmånligare biljettpreiser. Dessutom skulle biljetterna automatiskt berättiga till omstigning till andra kollektivtrafikmedel inom hela expanderande HRT-området. På lång sikt kommer det nya taxe- och biljettsystem att tas i bruk i huvudstadsregions kollektivtrafik och övergångsperiodens trafikeringsavtal övergå till upphandlad trafik. Kollektivtrafikens behöriga myndighet har då bättre påverkningsmöjligheterna för att planera och upphandla trafiken i sitt område i jämförelse med den nuvarande situationen, och kranskommunernas kollektivtrafiksystem kan utvecklas som en helhet. Efter att övergångsperiodens trafikeringsavtal har upphört skall man fatta beslut om alternativ för att ordna trafiken och om upphandling av trafikhelheter. Som alternativ finns bruttomodell där alla tjänster köps in, och avtalsmodell för användningsrätt. På lång sikt, då HRT:s biljettsystem och serviceutbudets ökning har redan hunnit påverka under flera år, ökar kollektivtrafikens andel som färdstätt avsevärt från den nuvarande nivån i kranskommunerna. Resbeteendet i kranskommunen kommer att påminna resbeteendet i Esbos och Vandas randområden samt i Kervo och Kyrkslätt. Anslutning till samkommunen HRT ökar kollektivtrafikens finansieringsbehov i kommunerna. Det sammanlagda finansieringsbehovet uppskattas på kort sikt öka totalt med 9,6 miljoner euro per år. Summan varierar kommunvis mellan 0,6-2,4 milj. euro/år (i Borgnäs 0,2 milj. euro/år). Kranskommunernas sammanlagda betalningsandel för kollektivtrafiken i HRT-trafiken skulle därmed vara ca 12 miljoner euro per år. Resor på stomlinje som de nuvarande och de nya passagerargrupperna gör mellan kranskommunen och HRT-området samt ökande antal resor inom HRT-området utgör den mest betydande delen av kostnaderna. Finansieringsbehov som är beroende på biljettpreiser och servicenivån kommer inte att realiseras genast utan efter några års övergångsperiod då det har blivit vanligare att använda kollektivtrafiken. Kommunernas inträde i samkommunen HRT skulle påverka de nuvarande persontransportkostnaderna i kommuner (totalt cirka 16 M€/år) genom biljetter för skolresor. Kommunalskatteinkomsterna ökar i hela kransområdet med några miljoner euro då skatteavdrag för arbetsresekostnader minskar. På lång sikt beräknas underskott i kommunernas HRT-trafik öka med minst 50 % jämfört med kostnader på kort sikt. Ökning av kostnaderna beror avsevärt på mål för höjning av nivån på kollektivtrafikservicen och på utveckling av regional kollektivtrafikinfrastruktur.			
Nyckelord: Kollektivtrafik, biljettsystem, kranskommuner, servicenivå			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 17/2010			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN 978-952-253-033-2 (nid.)	Språk: finska	Sidantal: 61
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-034-9 (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: Jyrki Rinta-Piirto, Kari Hillo (Strafica) and Marja Rosenberg (KPMG)		Date of publication 28.10.2010	
Title of publication: Study on the neighboring municipalities' entry to Helsinki Regional Transport Authority HSL			
Financed by / Commissioned by: HSL, Hyvinkää, Järvenpää, Nurmijärvi, Mäntsälä, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vihti, MinTC			
Abstract:			
Helsinki Regional Transport Authority HSL and the municipalities surrounding the Helsinki region have together commissioned a consultant study on the neighboring municipalities' potential entry to HSL. The study works out a feasible way for the municipalities' entry to HSL and assesses the impacts of the entry. The municipalities included in the study are Hyvinkää, Järvenpää, Nurmijärvi, Mäntsälä, Pornainen, Sipoo, Tuusula and Vihti. YTV and HKL had a variety of different joint ticketing agreements with the neighboring municipalities that have been passed to HSL. If a neighboring municipality entered HSL, Helsinki metropolitan area public transport fare and ticketing system would replace the existing commuting tickets and HSL area connection passes. HSL would also become the competent authority in compliance with the Public Transport Act within the area of the municipality in question. At earliest neighboring municipalities could enter HSL in the beginning of 2012, in which case decisions on the entry should be made in early 2011 in order to allow time for contract negotiations and preparations of changes to the Travel Card system. From the point of view of organizing transport services and concluding agreements it would be desirable that the municipalities would enter HSL in right order geographically speaking. The neighboring municipalities located in the so called third zone circle can be easily included in the current metropolitan area public transport fare and ticketing system. In the coming years (2012-2014), transition period service contracts will apply to the transport services of the neighboring municipalities. For bus services, joint ticketing agreements would be concluded with the current operators for the period of validity of the transition period contracts (so called U line service contract model). This would correspond to the arrangement currently in use in Kirkkonummi. As for commuter train services, VR would receive compensation for the loss of ticket revenues. In practice the biggest change would be seen in customer prices, which would drop. In addition, tickets would automatically include a right to transfer to other public transport modes within the entire expanding HSL area. In longer term, a new metropolitan area public transport fare and ticketing system is adopted and transition period service contracts give way to tendered transport services. The competent public transport authority's power to plan and procure public transport services within its operating area improve compared to the current situation and the public transport system of the neighboring municipalities can be developed as an integrated whole. Once the transition period service contracts have expired, decisions have to be made on tendering of service bundles as well as on how transport services are organized. The alternatives are a gross model, in which all services are purchased, and a concession model. In longer term, once a ticketing system modeled after HSL's system and increased public transport service supply have been in place for several years, the modal share of public transport increases significantly from the current level in the neighboring municipalities. Travel behavior in the neighboring municipalities begins to resemble people's travel behavior in the outer areas of Espoo and Vantaa, in Kerava and Kirkkonummi. Entry to HSL would increase the municipalities' need for financing of public transport. In short term, the overall need for financing would increase by EUR 9.6 million a year varying among municipalities between EUR 0.6-2.4 million/year (in Pornainen EUR 0.2 million/year). Thus, the municipalities' combined share of payment for the transport services provided by HSL would be around EUR 12 million a year. Journeys between the neighboring municipalities and HSL area made by current and new passenger groups together with increased journeys within the HSL area account for a substantial proportion of the costs. The need for financing, which is dependent on ticket prices and targeted service level, would not materialize immediately but rather after a transition period of a few years as the use of public transport becomes more common. Entry to HSL would affect the municipalities' current passenger transport costs (in total around EUR16 million/y) through school tickets. Municipal tax revenues in the neighboring municipalities would increase by a few million euros due to a decrease in tax reliefs on commuting costs. In longer term, the municipalities' deficit in transport services provided by HSL would likely increase at least by an estimated 50% in comparison with the short term costs. The increase in the costs depends largely on the targeted improvements to the public transport service level and development of regional public transport infrastructure.			
Keywords: Public transport, ticketing system, neighboring municipalities, service level			
Publication series title and number: HSL publications 17/2010			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN 978-952-253-033-2 (nid.)	Language: Finnish	Pages: 61
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-034-9 (pdf)		
HSL Helsinki Region Transport, P.O.Box 100, 00077 HSL, tel. +358 (0) 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Tausta ja tavoitteet	11
1.1	Työn lähtökohtia	11
1.2	Selvityksen tavoitteet	12
2	Nykytilanne	15
2.1	Suunnittelutilanne	15
2.2	Lippujärjestelmä ja lippuyhteistyösopimukset	16
2.2.1	HSL:n nykyinen lippujärjestelmä	16
2.2.2	Taksa- ja lippujärjestelmä 2014	16
2.2.3	Lippuyhteistyö kehyskuntien kanssa	16
2.3	Joukkoliikenteen palvelutaso	21
2.4	Joukkoliikenteen kysyntäpotentiaali	22
2.4.1	Työssäkäynti	22
2.4.2	Joukkoliikenteen käyttö	23
2.5	Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten rahoitus	26
3	Tarkastelujen lähtökohdat	29
3.1	Lähivuosien tarkastelut	29
3.2	Pitkän aikavälin tarkastelut	32
4	Vaikutukset	34
4.1.1	Matkustajamäärät ja kulkutapajakaumat	34
4.1.2	Matkustajat ja kehyskuntien asukkaat	38
4.1.3	Kehyskuntien kustannukset	40
4.1.4	HSL ja nykyiset HSL-kunnat	43
4.1.5	Liikennöitsijät	44
4.1.6	Maankäyttö, liikennejärjestelmä ja ympäristö	45
4.1.7	Valtio	45
5	Kehittämispolku	47
	Liitteet	49
	Liite 1. Keravan ja Kirkkonummen kokemuksia	49
	Liite 2. Joukkoliikenneverkolle sijoitellut työmatkavirrat	53

1 Tausta ja tavoitteet

1.1 Työn lähtökohtia

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL perustettiin kesäkuussa 2009. Perustamisvaiheessa siihen liittyivät YTV-kunnat Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa sekä Kerava ja Kirkkonummi. HSL:n perussopimuksen mukaan kuntayhtymään voivat kuulua perustajakuntien lisäksi muista Helsingin seudun kunnista Hyvinkää, Järvenpää, Nurmijärvi, Mäntsälä, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti (ns. 14 kunnan alue).

Kuntayhtymä toimii joukkoliikennelain mukaisena toimivaltaisena viranomaisena HSL-kuntien alueella. Se huolehtii seudun liikennejärjestelmän suunnittelusta sekä joukkoliikenteen suunnittelusta ja hankinnasta. Sen tehtäviin kuuluu myös hyväksyä toimialueellaan noudatettava joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä sekä joukkoliikenteen taksat.

Joukkoliikenteen järjestämistapana pääkaupunkiseudulla on pääsääntöisesti palveluiden ostaminen bruttoperiaatteella. Myös Keravan bussilinjat ovat ostoliikennettä. Sitä vastoin Kirkkonummen bussilinjat ovat ns. U-liikennetyypisiä, eli niillä ostetaan matkoja. Keravan ja Kirkkonummen junaliikenteessä korvataan VR:lle lipputulomenetykset.

YTV:lla ja HKL:lla on ollut kehyskuntien kanssa runsaasti erilaisia lippuyhteistyösopimuksia, joita on ollut periaatteessa kahta päätyyppiä. Kehyskunnan, Matkahuollon ja liikennöitsijöiden kanssa tehdyt lippuyhteistyösopimukset ovat mahdollistaneet bussimatkustuksen kehyskunnan ja YTV-alueen välillä ja matkustamisen YTV:n tai Helsingin joukkoliikenteessä. Kehyskunnan ja VR:n kanssa tehdyt sopimukset ovat mahdollistaneet junamatkustuksen kehyskunnan ja YTV-alueen välillä ja matkustuksen joko koko YTV-alueen tai Helsingin joukkoliikenteessä.

Vuoden 2010 alusta Keravaa ja Kirkkonummea koskevat sopimukset siirtyivät HSL:lle. Keravan ja Kirkkonummen junaliikenteessä pyritään VR:n kanssa bruttomalliseen ostosopimukseen 1.1.2012 alkaen. Keravan bussiliikenne on jo nyt ostoliikennettä ja Kirkkonummen bussiliikenteessä siirrytään ostoliikenteeseen 2013–2014. Muiden kehyskuntien sekä YTV:n ja HKL:n väliset lippuyhteistyösopimukset siirtyivät HSL:lle ja ne jatkuvat vuoden 2010.

Joulukuussa 2009 astui voimaan uusi joukkoliikennelaki, jonka perusteella voimassa olleiden liikennelupien pohjalta on tehty siirtymäajan liikennöintisopimukset. Kirkkonummen linjoja koskevat sopimukset on tehnyt HSL. Muiden kuntien osalta sopimukset on tehnyt Etelä-Suomen lääninhallitus. Sopimukset ovat siirtyneet Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY) 1.1.2010. Nämä siirtymäajan sopimukset ovat voimassa lupien kestoajan, kuitenkin vähintään 30.6.2014 saakka ja enintään 30.6.2017 saakka. Siirtymäajan liikennöintisopimukset asettavat jossain määrin rajoitteita täysimääräiselle

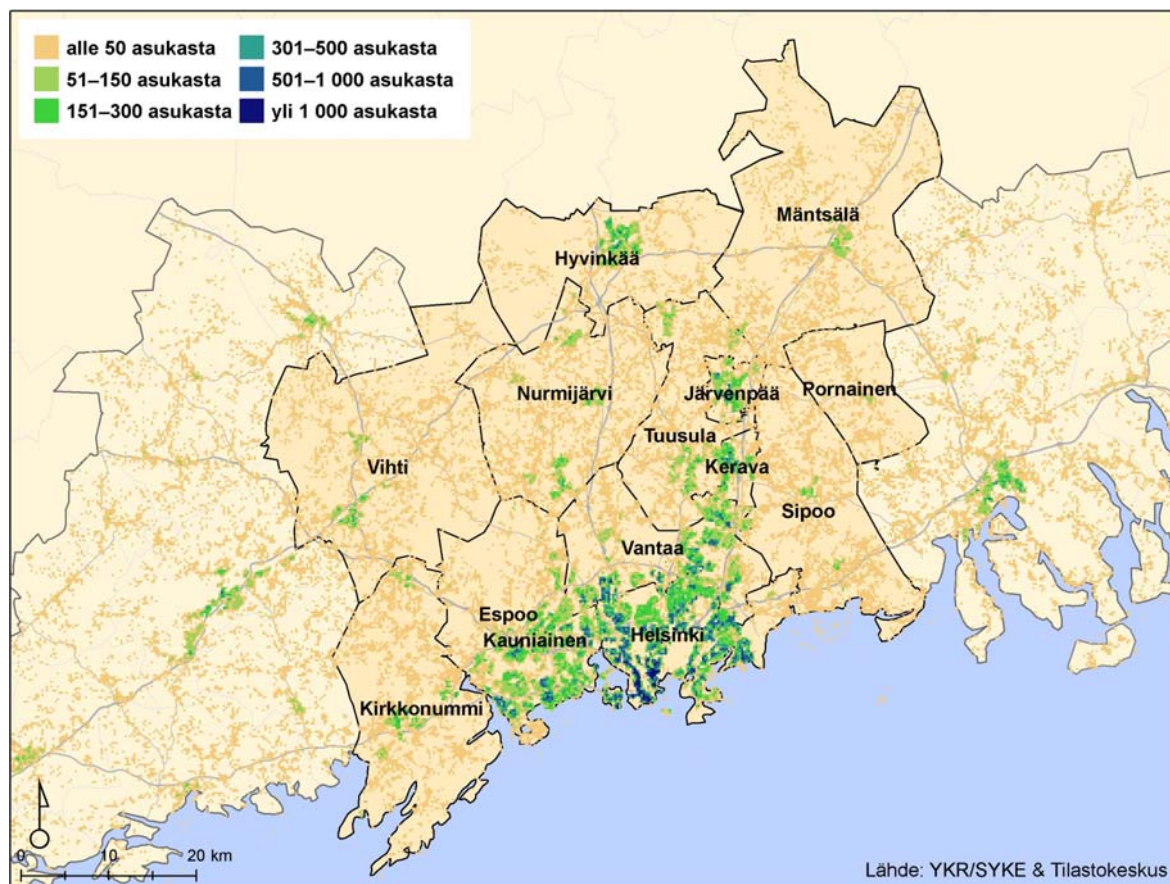
HSL:een liittymiselle, mikäli ko. kunnan kohdalla halutaan sovellettavan HSL:n liikenteen suunnittelu- ja järjestämisperiaatteita.

HSL:n tavoitteena on, että HSL-kuntayhtymään liittyisivät lähivuosina ainakin kaikki Helsingin seudun yhteistyössä nykyisin kiinteästi mukana olevat kunnat (ns. 14 kunnan alue).

1.2 Selvityksen tavoitteet

Selvitystyön tavoitteena on muodostaa HSL:een kuulumattomien kehyskuntien osalta toteuttamiskelpoinen kehittämisspolku HSL:een liittymisestä. Kehittämisspolussa otetaan huomioon pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän uudistushanke sekä joulukuussa 2009 voimaan astuneen uuden joukkoliikennelain mukaisesti laaditut siirtymäajan liikennöintisopimukset. Lähtökohtana on nopein mahdollinen tie ottaen huomioon kuntien tahtotila ja muut valmiudet.

Selvitystyössä mukana olevat kunnat ovat Hyvinkää, Järvenpää, Nurmijärvi, Mäntsälä, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti.



Kuva 1. Selvitystyössä mukana oleva alue ja väestö vuonna 2008.

Taulukko 1. Selvitystyössä mukana olevien kuntien väestö vuonna 2009.

Väestö v. 2009 (lähde: Tilastokeskus)	
Hyvinkää	45 300
Järvenpää	38 700
Mäntsälä	19 700
Nurmijärvi	39 600
Pornainen	5 100
Sipoo	18 000
Tuusula	36 800
Vihti	27 900
yhteensä	231 100

Selvityksessä arvioidaan monipuolisesti Helsingin seudun kehyskuntien HSL:een liittymisen vaikutuksia. Näkökulmia ovat mm. joukkoliikenteen asiakashinnat, palvelutaso ja tarjonta; matkustajamäärät ja kulkumuotojakauma; kustannukset ja kuntatalous; joukkoliikenteen informaatio ja infra sekä ympäristövaikutukset. Työn ensisijaisena tavoitteena on tuottaa tietoa kuntien liittymismahdollisuuksista, vaikutuksista ja mahdollisesta aikataulusta jatkokeskusteluiden pohjaksi sekä kuntien päätöksenteossa hyödynnettäviksi.

Vaikutustarkasteluja on tehty kahteen tilanteeseen. Lähivuosien tarkastelut tehdään tilanteelle ennen vuotta 2014, jolloin merkittävä osa siirtymäajan liikennöintisopimuksista on vielä voimassa ja käytössä on vielä nykyinen matkakorttijärjestelmä. Tällöin bussiliikenteessä tehtäisiin lippuyhteistyösopimukset nykyisten liikennöitsijöiden kanssa U-liikennetyyppisesti ja junaliikenteessä korvattaisiin VR:lle lipputulojen menetykset.

Pidemmän aikavälin tarkastelut on tehty tilanteelle, jossa kehyskunnat kuuluvat HSL:een. Tarkastelu kuvaa noin vuoden 2020 tilannetta, jolloin uusi Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä on otettu käyttöön, siirtymäajan liikennöintisopimuksista on siirrytty kilpailutettuun ostoliikenteeseen ja toiminta on vakiintunut. Pidemmän aikavälin tarkasteluissa on otettu huomioon seudulliset maankäytön kehitysarviot sekä joukkoliikennejärjestelmän kehittyminen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) mukaisesti.

Tarkoituksena on, että kehyskunnilla on edelleen mahdollisuus valita myös muita nykytyyppisiä yhteistyömuotoja asukkaidensa joukkoliikenteen käytön tukemiseen HSL-kuntayhtymään liittymisen sijaan tai välivaiheena liittymiselle. Lisäksi on otettava huomioon laajentuneen HSL-alueen rajan ylittävien matkojen tarpeet, kuten Porvoon ja Lohjan suuntiin. Nykyisen seutulippujärjestelmän ja lippuyhteistyösopimusten kehittämismahdollisuuksia voi kuitenkin rajoittaa lopullinen tulkinta palvelusopimusasetuksen ¹ sisällöstä.

¹ Palvelusopimusasetus (PSA): Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista. Asetusta sovelletaan yleishyödyllisten liikennepalvelujen tarjoamiseen, kun julkisen henkilöliikenteen toimivaltainen viranomainen haluaa varmistaa julkisen liikenteen palvelutason sellaiseksi, että sen syntyminen ei ole mahdollista markkinaehtoisesti. Yleishyödyllisten palvelujen varmistamisella viranomaiset voivat tavoitella mm. markkinoilla käytävän kilpailun pohjalta tuotettuja palveluja runsaampia ja laadukkaampia palveluita sekä edullisempia hintoja.

2 Nykytilanne

2.1 Suunnittelutilanne

Selvitysalueen kuntiin on tehty viime vuosina useita selvityksiä ja suunnitelmia sekä lippujärjestelmien kehittämisestä että joukkoliikenteen palvelutasosta. Alla on listattu tuoreimmat lähtöaineistona olleet selvitykset ja suunnitelmat (aikajärjestyksessä):

- Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely (meneillään)
- Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelma 2010
- Helsingin seudun joukkoliikenneyhteistyön vaikutukset Sipoon kunnalle 2009
- Järvenpään joukkoliikennesuunnitelma 2009
- Pornaisten joukkoliikenneselvitys 2009
- Keski-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasoselvitys 2008
- Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasoselvitys 2007
- Haarajoen aseman matkustajatutkimus, kevät 2007
- Mäntsälän aseman matkustajatutkimus, kevät 2007
- Mäntsälän bussiliikenteen matkustajatutkimus, kevät 2007
- KUUMA-lippu: YTV:n seutulipun 3. vyöhykkeen kustannusvaikutuksia KUUMA kunnille ja Sipoolle
- Tuusulalipun käyttö- ja markkinointiselvitys 2006
- Oikoradan junaliikenteen lippujärjestelmä ja kuntatalous Mäntsälässä 2005
- Itä-Uudenmaan ja Pornaisten joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten palvelutasotavoitteet 2004

2.2 Lippujärjestelmä ja lippuyhteistyösopimukset

2.2.1 HSL:n nykyinen lippujärjestelmä

Nykyinen HSL:n matkakorttijärjestelmä kattaa HSL-kunnat, mutta lippujärjestelmää on varauduttu laajentamaan muihin pääkaupunkiseudun lähikuntiin. HSL:n nykyinen lippujärjestelmä ja lippujen hinnat perustuvat kuntarajojen mukaan määriteltyihin vyöhykkeisiin:

- Kuntien sisäisillä lipuilla voi matkustaa yhden kunnan alueella.
- Seutulippu oikeuttaa matkoihin Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan alueella.
- Kahden vyöhykkeen lähiseutulippu kelpaa Espoossa, Kauniaisissa, Vantaalla ja Keravalla sekä Kirkkonummella. Lähiseutu 2 -lipulla ei voi matkustaa Helsinkiin eikä siihen sisälly kauttakulkuoikeutta Helsingin kautta esimerkiksi Keravalta Espooseen.
- Kolmen vyöhykkeen lähiseutulippu laajentaa matkustusoikeuden koko alueelle.

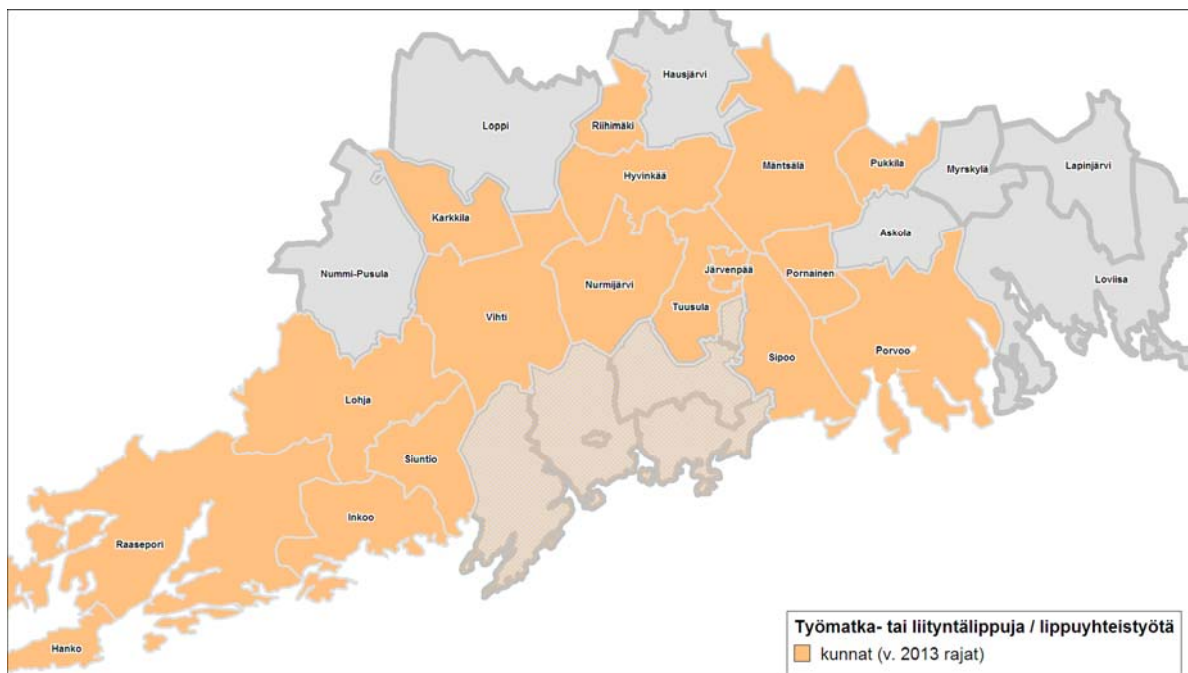
2.2.2 Taksa- ja lippujärjestelmä 2014

Helsingin seudun taksa- ja lippujärjestelmän 2014 suunnittelussa tavoitteena on valmistella perusratkaisu, jonka pohjalta seudun lippujärjestelmää voidaan kehittää ja laajentaa vaiheittain uusiin mahdollisiin HSL -kuntiin. Tuleva taksa- ja lippujärjestelmä tulee kaikkien lippulajien osalta olemaan vyöhykepohjainen.

Lähikunnat voivat tulla mukaan nykyiseen järjestelmään, mutta laajeneminen muihin kehyskuntiin (ns. neljäs vyöhykekaari) ei voi tapahtua kaikkien lippulajien osalta nykyisessä matkakorttijärjestelmässä. Arvolippujen toteuttaminen neljännelle vyöhykekaarelle edellyttää uutta taksa- ja lippujärjestelmää.

2.2.3 Lippuyhteistyö kehyskuntien kanssa

HSL:llä on pääkaupunkiseudulle suuntautuviin työmatkoihin liittyviä lippuyhteistyösopimuksia kaikkien selvitykseen kuuluvien kehyskuntien kanssa. Lippuyhteistyö kattaa sekä bussi- että junaliikenteen. Kehyskunnat voivat saada työmatkalippujen hinnanalennuksiin valtion tukea, joka on kuitenkin viime vuosina suhteellisesti pienentynyt. Työmatka- tai liityntälippuja pääkaupunkiseudun suuntaan tarjoavat tai muuta lippuyhteistyötä tekevät kunnat on esitetty seuraavassa kuvassa.



Kuva 2. Työmatka- tai liityntälippuja pääkaupunkiseudun suuntaan tarjoavat tai muuta lippuyhteistyötä tekevät kunnat. Kuvassa huomioitu tiedossa olevat vuoteen 2013 mennessä tapahtuvat kuntaliitokset.

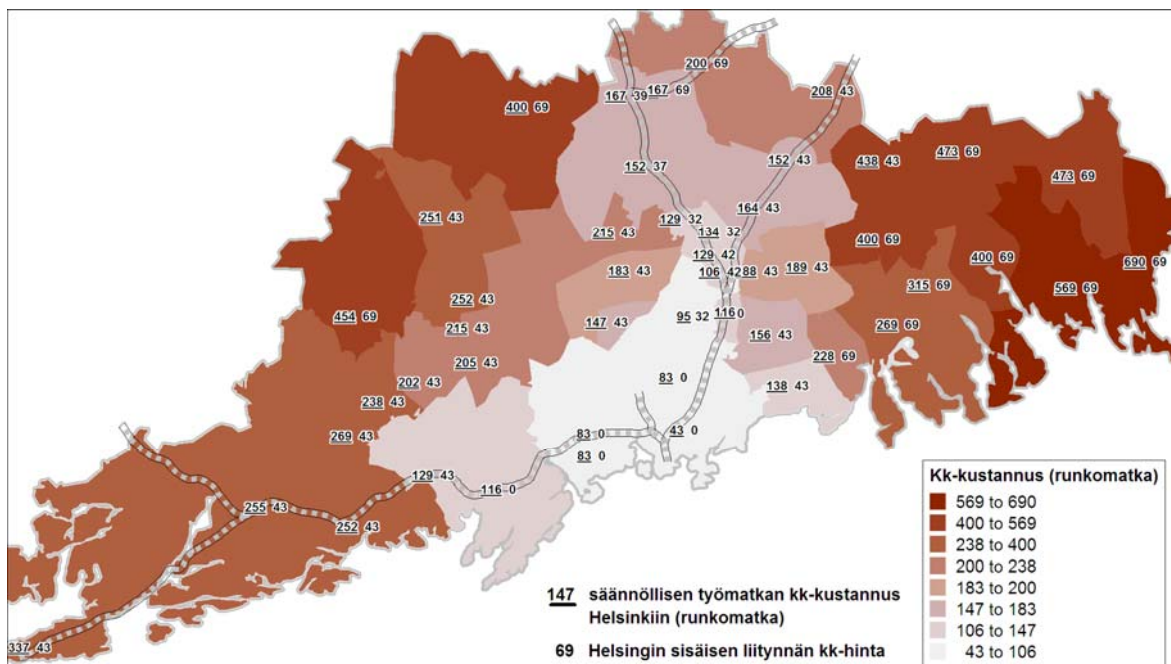
Bussiliikenteen runkomatkoja koskevan yhteistyösopimuksen ovat tehneet kaikki selvitysalueen kunnat. Valtaosin runkomatkan lipputyypinä on kilometripohjainen Matkahuollon 44 matkan älykortti, joka on voimassa 60 päivää. Tuusulassa ja Vihdissä on lipputyypinä vyöhykepohjainen Matkahuollon 30 päivän älykortti.

Runkomatkalle lipun ostanut voi hankkia matkakorttiin ladattavan kausilipun Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan joukkoliikenteeseen HSL:n matkakorttiin. Hyvinkään runkolippuun saa ostettua vain Helsingin sisäisen lipun. Nurmijärven ja Tuusulan lippuja myydään runkolipun yhteyteen asuinkunnasta riippumatta kaikille (Tuusulalipussa asuinkunta pitää olla Tuusula tai entisen YTV-alueen kunnat), muiden kuntien osalta vain ko. kunnan asukkaille. Liityntälippujen hinnat ovat Tuusulaa lukuun ottamatta samat kuin henkilökohtaisissa HSL-alueen asukkaille myytävissä kausilipuissa. Tuusula subventoi liityntälippua muita kuntia enemmän.

Lippuyhteistyön jatkuvuuteen tai kehittämiseen sisältyy epävarmuustekijöitä koskien lopullista palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain tulkintaa. Joka tapauksessa tämän tyyppinen yhteistyö käsittää vain matkaliput, joten kunnalla ei ole määräysvaltaa joukkoliikenteen palveluihin eivätkä HSL:n tarjoamat oheispalvelut esimerkiksi informaation osalta ole käytössä.

Junaliikenteen runkomatkoja koskevan yhteistyösopimuksen ovat selvitysalueen kunnista tehneet Hyvinkää, Järvenpää, Mäntsälä ja Tuusula. Runkomatkoilla lipputyyppinä on VR:n 30 päivän lippu, johon saa tarvittaessa ostettua HSL-alueen liityntälipun. Liityntälippu tuostuu VR:n pahviseen runkomatkalippuun tekstinä.

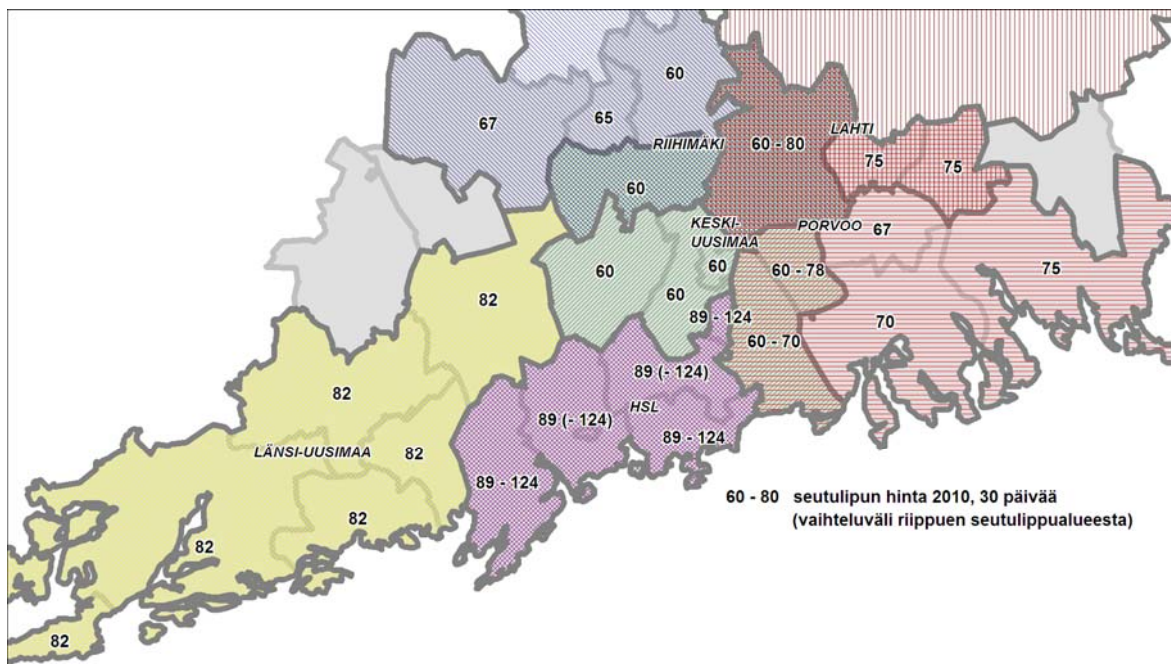
Seuraavassa kuvassa on esitetty esimerkkejä Helsinkiin tehtävän työmatkan kuukausikustannuksesta. Osassa kuntia on käytössä vyöhykkeet, osassa etäisyysperuste. Hintoissa on suuria eroja bussin ja junan välillä.



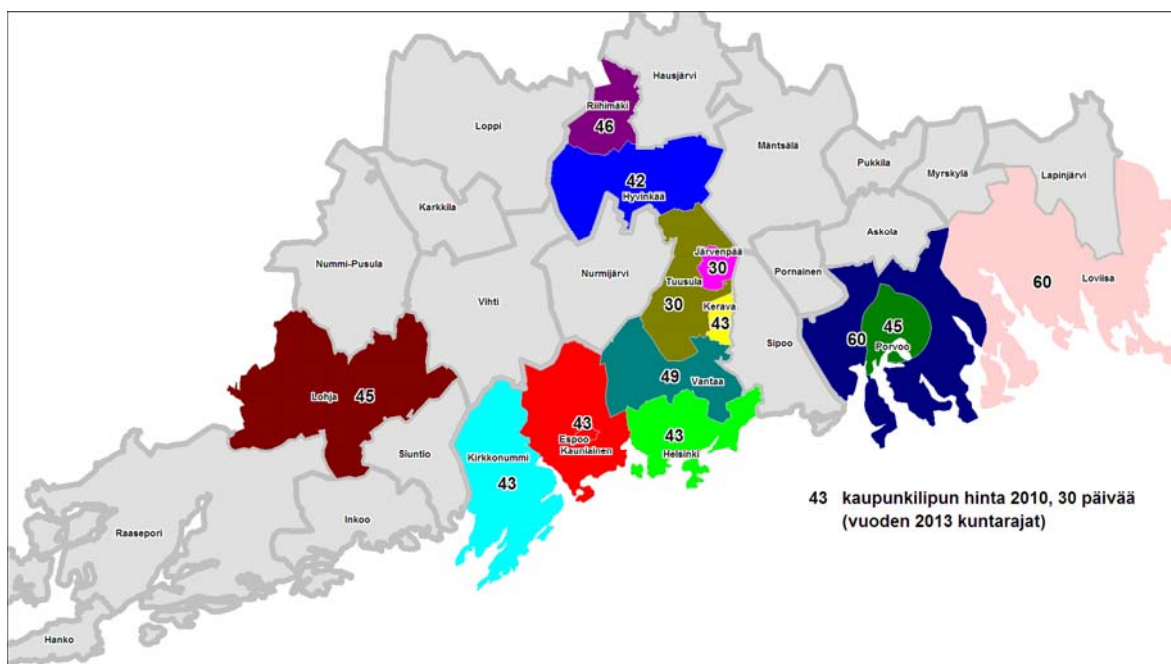
Kuva 3. Esimerkkejä päivittäin Helsinkiin tehtävän työmatkan kuukausikustannuksesta, vuosi 2008.

HSL:n nykyisen alueen ulkopuolella on useita seutulippualueita. Kehysalueen seutulipuilla voi matkustaa vapaasti alueen busseissa, mutta ei junissa. Kaikki selvitysalueen kunnat kuuluvat vähintään yhteen seutulippualueeseen (seuraava kuva). Vihtiä lukuun ottamatta kunnat kuuluvat Keski-Uudenmaan seutulippualueeseen, joka 30 päivän kausilipun hinta on 60 euroa. Sipoo ja Pornainen kuuluvat lisäksi Porvoon seutulippualueeseen, Hyvinkää Riihimäen seutulippualueeseen ja Mäntsälä Porvoon, Riihimäen ja Lahden seutulippualueeseen. Vihti kuuluu Länsi-Uudenmaan seutulippualueeseen.

Selvitysalueen kunnista Hyvinkää, Järvenpää ja Tuusula tarjoavat lisäksi kaupunkilippuja kunnan sisäiseen matkustukseen. Kunnat voivat saada seutu- ja kaupunkilippujen hintojen alennuksiin valtionavustuksia. Lisäksi kehyskunnissa ovat voimassa myös Matkahuollon ja VR:n muut lipputuotteet.



Kuva 4. Seutulippualueet ja niiden hinnat (30 päivän kausilippu).



Kuva 5. Kunnan sisäisiä kaupunkilippuja tarjoavat kunnat. Kuvassa huomioitu tiedossa olevat vuoteen 2013 mennessä tapahtuvat kuntaliitokset.

Nykyiset kehyskuntien lippuyhteistyösopimukset on esitetty korvattavan v. 2011 alkaen uudella, aikaisempaa yksinkertaisemmalla sopimusmallilla. Lippuyhteistyö laajennettaisiin koskemaan koko HSL-aluetta. Uuden sopimusmallin käyttöönotto tuo lipun käyttäjille lisää lippuvaihtoehtoja, ostopaikkoja ja joustavuutta lipun ostoon.

Merkittävimpiä muutosesityksiä nykyiseen sopimusmalliin ovat:

- HSL-alueen lippujen myyntiä ei sidota runkomatkan lipun voimassaoloon
- lipun asiakashinta on kaikissa sopimuksissa sama
- HSL-alueen kausilipun voi ostaa 14–366 päivälle
- kehyskunta maksaa HSL:lle yleiskausilipun hinnan ja asiakashinnan välisen erotuksen ja korvauksen lipunmyynnin järjestämisestä.

Uudessa sopimusmallissa HSL-kuntien asukkaat saavat vastavuoroisesti oikeuden käyttää kehyskuntien työmatka-, seutu- ja kaupunkilippuja. HSL sitoutuu korvaamaan kehyskunnalle HSL-kuntien asukkaiden matkoista aiheutuvan subvention.

Lopulliset päätökset muutoksesta on vielä tekemättä.

2.3 Joukkoliikenteen palvelutaso

Helsingin seudun kehyskuntien joukkoliikenteen tarjonta muodostuu yhdistelmästä erilaisia joukkoliikennemuotoja. Tarjonnan perustan muodostavat tiheästi liikennöidyt runkoyhteydet alueelta pääkaupunkiseudulle sekä Lahden ja Riihimäen suuntaan että Sipoosta Porvoon suuntaan ja Vihdistä Lohjan suuntaan. Runkoyhteydet tarjotaan pääradan ja oikoradan junaliikenteellä sekä pääväyliä liikennöivillä vakio- ja pikavuorojen linja-autoilla, joista osa palvelee vain tarkastelualueita, mutta merkittävä osa on läpiajavaa liikennettä. Tarkastelualueen sisällä on jonkin verran poikittaisia linjoja, mutta suuri osa alueen poikittaisista yhteyksistä on vaihtoyhteyksien varassa. Hyvinkäällä ja Järvenpäässä liikennöidään kaupunkien sisäisiä paikallislinjoja, joiden lisäksi kaikissa tarkasteltavissa kunnissa tarjotaan palveluliikennettä.

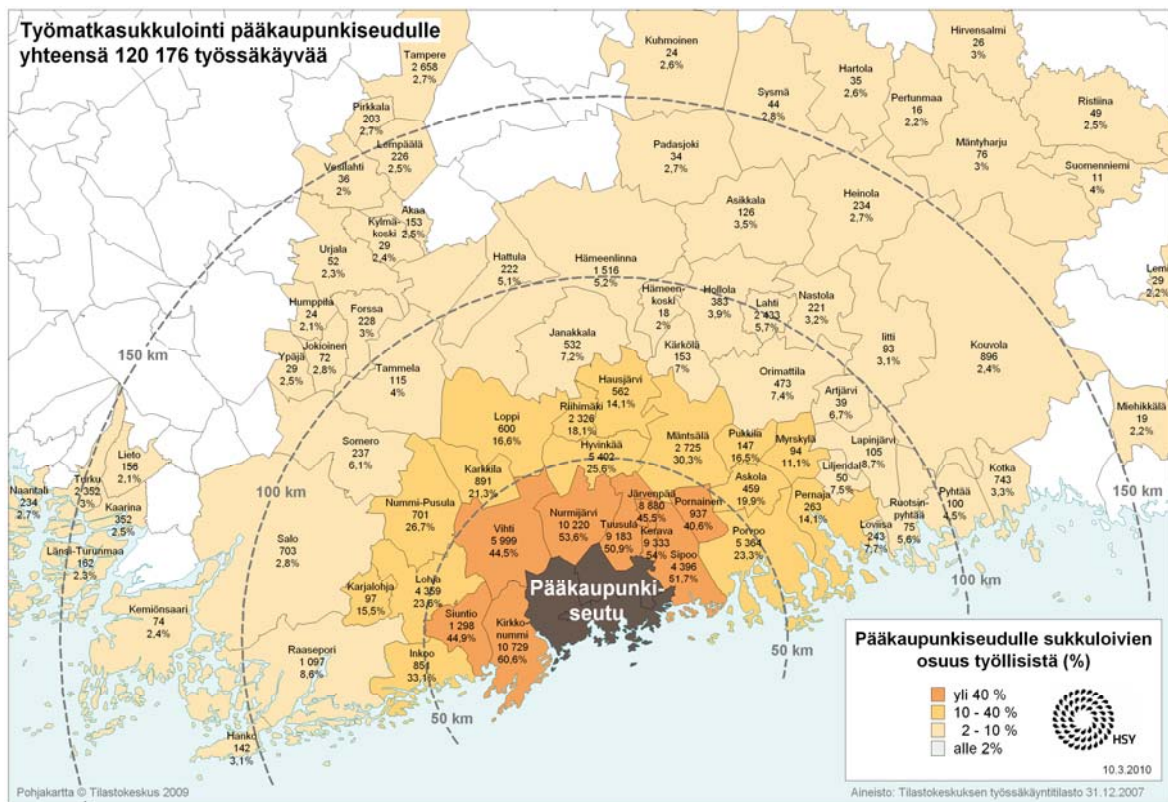
Tarkastelualueen joukkoliikennepalvelujen kattavuus on Järvenpäässä, Hyvinkäällä ja Tuusulan eteläosissa hyvä, kun tarkastellaan asutuksen ja palvelujen sijaintia joukkoliikennepalveluihin nähden. Muissa kunnissa on laajoja alueita, jotka jäävät joukkoliikennepalvelujen ulkopuolelle tai liityntäpysäköinnin ja kutsujoukkoliikenteen hoidettavaksi. Aikaisemmin kutsuohjattua Sampo-liikennettä oli useissa Keski-Uudenmaan kunnissa, mutta nykyään enää Tuusulassa.

Liityntäpysäköinti on tärkeä osa joukkoliikennejärjestelmää etenkin haja-asutusalueiden palvelutason kannalta. Liityntäpysäköintiä on järjestetty kaikille juna-asemille ja muutamille linja-autopysäkeille sekä linja-autoasemien läheisyyteen. Liityntäpysäköintipaikkoja tarjotaan sekä henkilöautoille että polkupyörille.

2.4 Joukkoliikenteen kysyntäpotentiaali

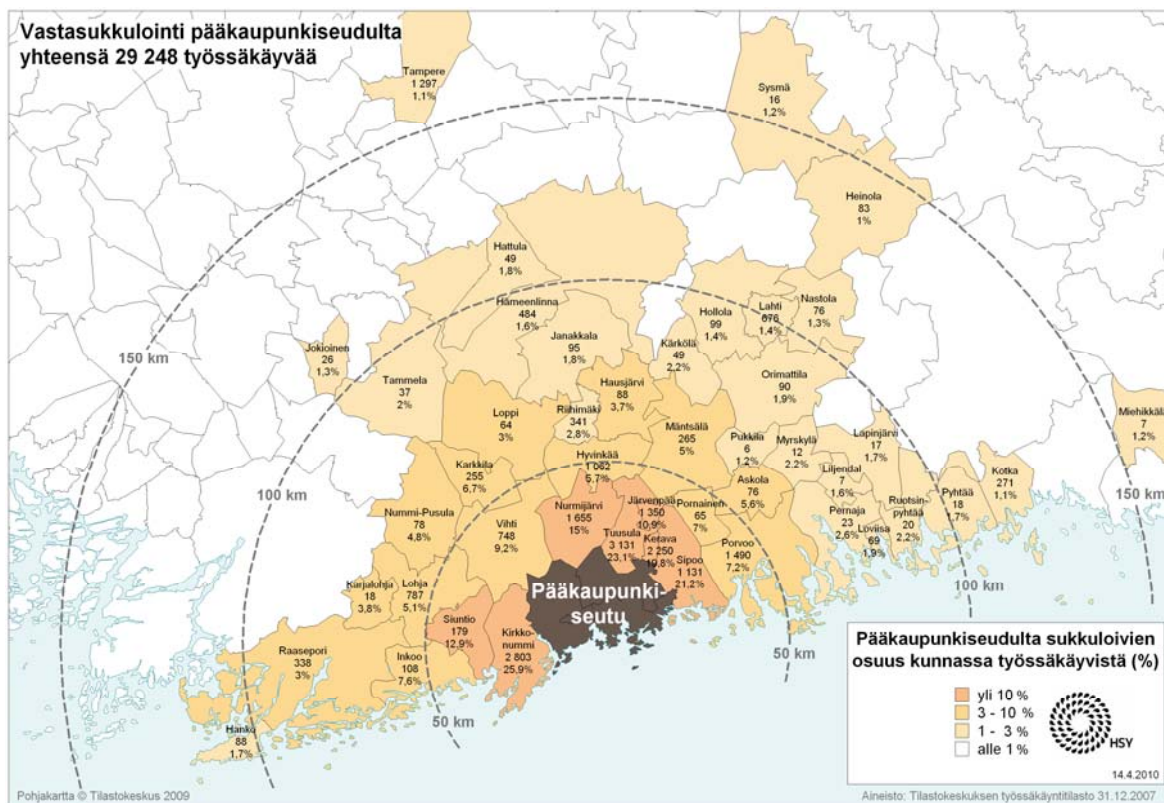
2.4.1 Työssäkäynti

Merkittävä osa Helsingin seudun kehyskuntien työllisistä käy työssä eli sukkuloi pääkaupunkiseudulla. Tässä tarkasteltavista kunnista suurimmat suhteelliset sukkuloijien osuudet työssäkävijöistä ovat Nurmijärveltä, Sipoosta ja Tuusulasta, joiden työllisistä yli puolet käy työssä pääkaupunkiseudulla. Lukumääräisesti suurimmat työssäkäyntivirrat pääkaupunkiseudulle syntyvät Nurmijärveltä, Tuusulasta ja Järvenpäästä, joista kustakin käy työssä pääkaupunkiseudulla noin 9 000-10 000 henkilöä. Pienimmät työssäkävijöiden määrät ovat Hyvinkäältä, Mäntsälästä ja Pornaisista, jotka sijaitsevatkin kauimpana pääkaupunkiseudusta.



Kuva 6. Sukkulointi pääkaupunkiseudulle 2007.

Myös ns. vastasukkulointi pääkaupunkiseudulta kehyskuntiin on joidenkin kuntien osalta merkittävää. Suurin suhteellinen ja absoluuttinen määrä on pääkaupunkiseudulta Tuusulassa työssäkävijöiden määrä, sillä noin viidennekseen Tuusulan työpaikoista tullaan töihin pääkaupunkiseudulta. Muita pääkaupunkiseudun kannalta merkittäviä sukkulointikuntia kehysalueella ovat Nurmijärvi, Järvenpää ja Sipoo.

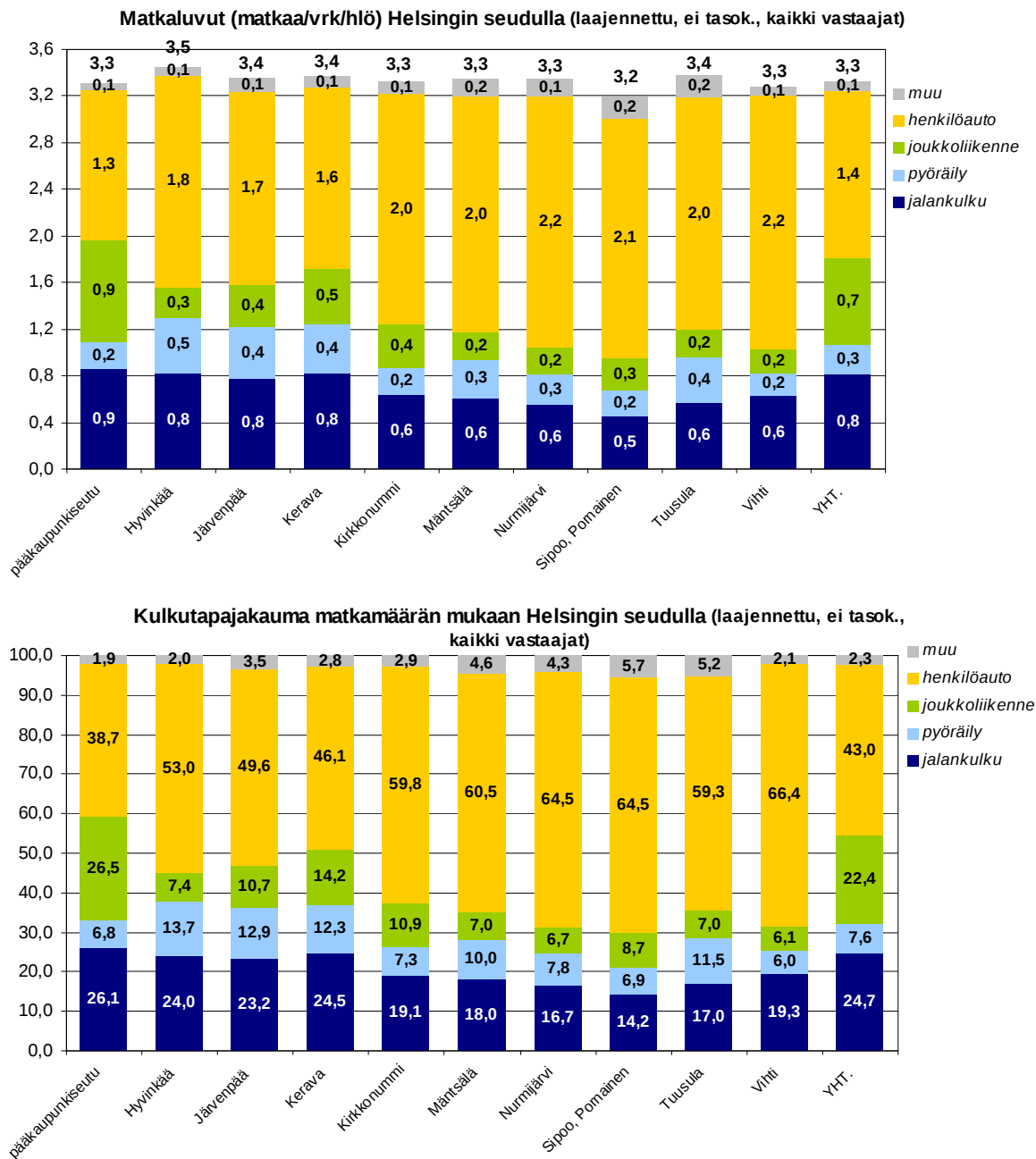


Kuva 7. Vastasukkulointi pääkaupunkiseudulta 2007.

Raportin liitteessä on esitetty kuvat, joissa on esitetty kuntakohtaisesti kustakin kehyskunnasta kaikilla kulkutavoilla lähtevät ja saapuvat työmatkavirrat joukkoliikenneverkolle sijoiteltuna. Tämä kuvastaa työssäkävijöistä syntyvää joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaalia, vaikka merkittävä osa työssäkävijöistä käyttääkin muita kulkutapoja.

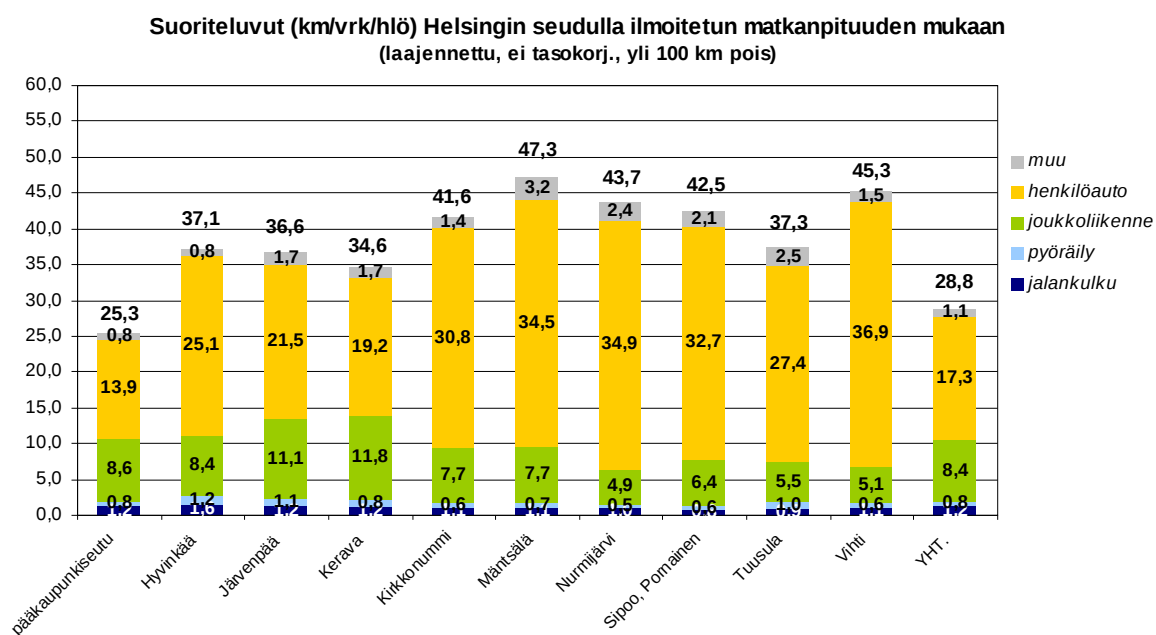
2.4.2 Joukkoliikenteen käyttö

Seuraavissa kuvissa on esitetty vuosina 2007 ja 2008 tehtyjen liikennetutkimusten mukaisia tunnuslukuja liikkumistottumuksista, liikenteen suoritteista ja joukkoliikennelipun omistuksesta kehyskuntien osalta. Yleisesti ottaen Keravalla ja Kirkkonummella joukkoliikenteen osuus on muita kuntia korkeampi, ja Järvenpää on hyvin lähellä näitä. Pienin joukkoliikenteen osuus on Vihdissä ja Nurmijärvellä, ja näiden jälkeen Mäntsälässä ja Tuusulassa.



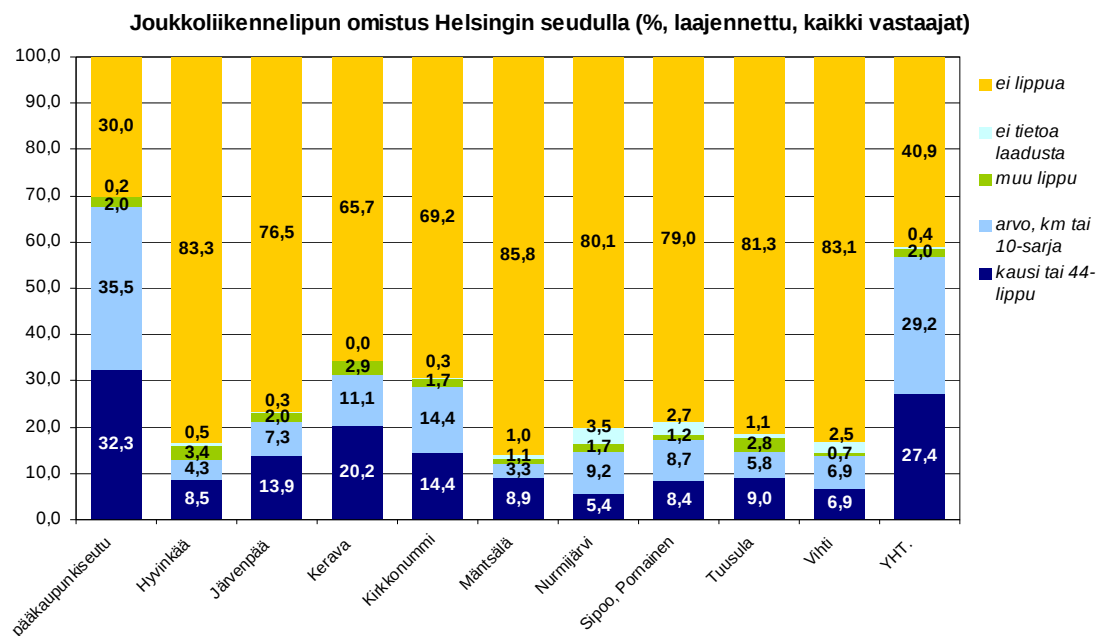
Kuva 8. Matkaluvut ja kulikutapajakaumat Helsingin seudulla liikennetutkimusten mukaan.

Pisimmät liikennesuoritteet syntyvät kehysalueen reunalla sijaitsevista Vihdistä ja Mäntsälästä. Toisaalta suurimmat joukkoliikennesuoritteet tässä tarkasteltavista kunnista syntyvät Järvenpäästä, jossa joukkoliikenteen osuus on suuri. Hyvinkää on poikkeus yleisestä linjasta, sillä vaikka se sijaitsee kehysalueen laidalla, eivät hyvinkääläisten liikennesuoritteet ole yhtä pitkiä kuin muilla vastaavalla kunnilla. Tämä johtunee Hyvinkään suhteellisen itsenäisestä asemasta suhteessa muihin kuntiin, eli kaupungin sisäinen työssäkäynti on muita kuntia suurempi.



Kuva 9. Liikenteen suoritteet Helsingin seudulla liikennetutkimusten mukaan.

Joukkoliikennelipun omistaminen on yleisintä tarkasteltavissa kunnissa Järvenpäässä, ja harvinaisinta Mäntsälässä.



Kuva 10. Joukkoliikennelipun omistus Helsingin seudulla liikennetutkimusten mukaan.

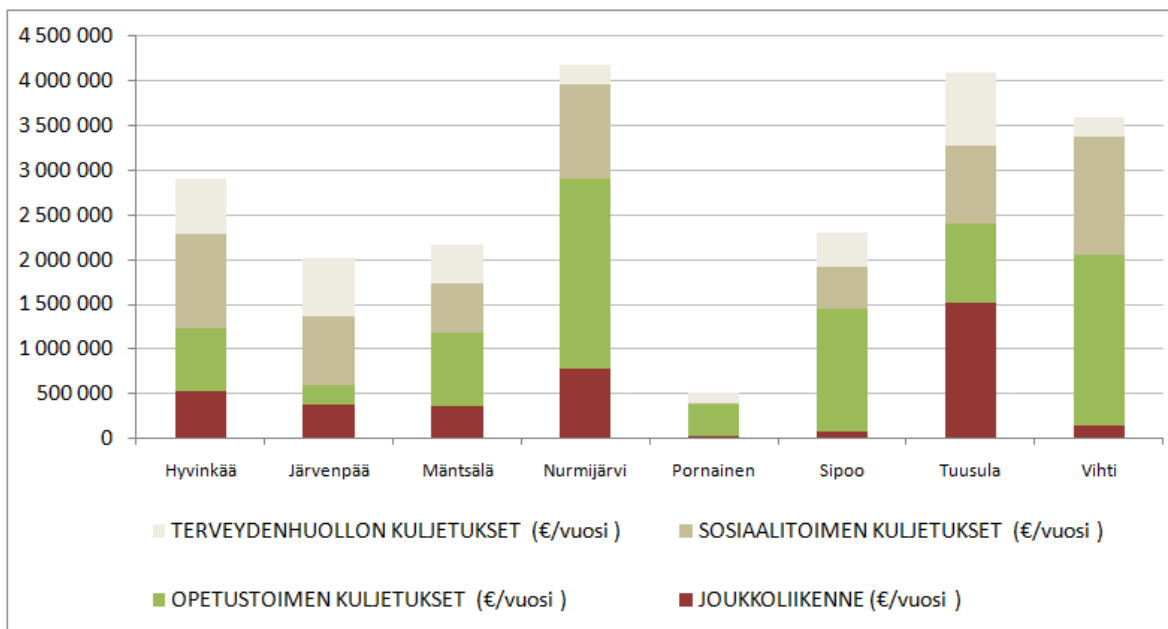
2.5 Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten rahoitus

Joukkoliikenteen rahoitus on monisyinen kokonaisuus. Asiakastulojen ohella joukkoliikennettä rahoittavat kunnat ja valtio pääasiassa lipputukien ja ostettujen liikenteiden muodossa. Valtionavustuksia voidaan myöntää seutulippujen hintojen alentamiseen, ostoliikenteeseen ja esimerkiksi palveluliikennekokeiluihin sekä erilaisille seudullisille joukkoliikenteen kehittämishankkeille. Valtionavustusten jakamisen ohella ELY:t ostavat seudullisia matkustustarpeita palvelevia kannattamattomia vuoroja sekä ovat mukana seudullisissa joukkoliikennehankkeissa. Lisäksi Kela maksaa kuljetuksia ja rahoittaa opiskelijaseutulippuja.

Kuntien maksamat kuljetuskustannukset jaotellaan tyypillisesti hallintokunnittain avoimeen joukkoliikenteeseen, opetus-, sosiaali- ja terveystoimen kustannuksiin. Avoin joukkoliikenne käsittää ostetut linja-auto- ja taksivuorot sekä subventiot matkalippujen asiakashintojen alentamiseksi.

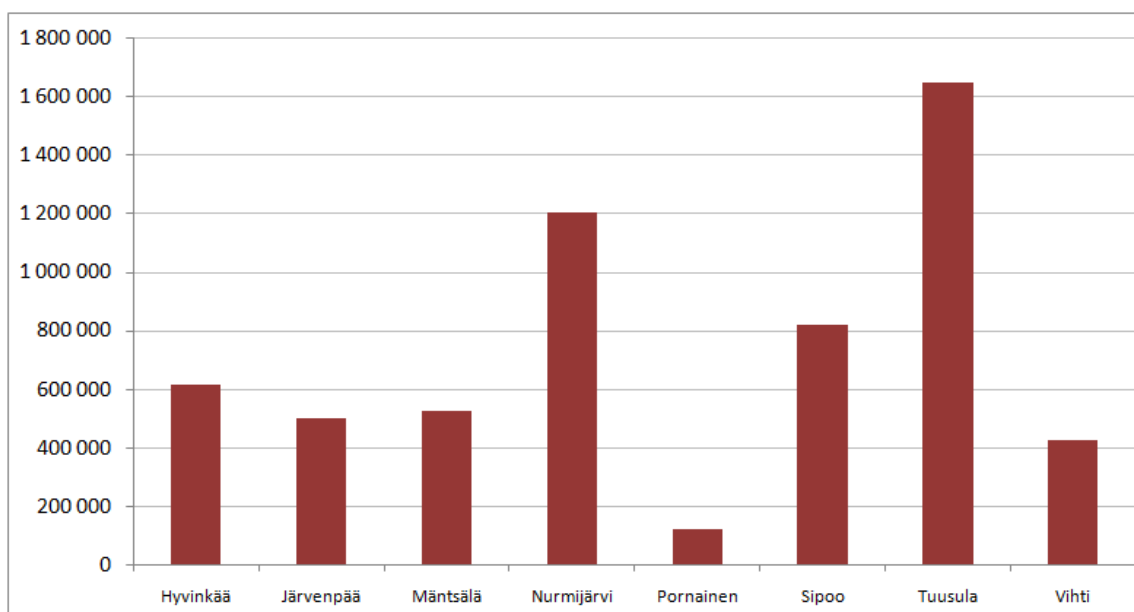
Lisäksi opetustoimen puolella on merkittävä osa myös tavanomaisen joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin liittyvää rahoitusta, joka koostuu koululaisten matkalipuista ja koulukuljetuksista.

Seuraavassa kuvassa on esitetty kuntien henkilökuljetuskustannukset, jotka on jaoteltu hallintokunnittain.



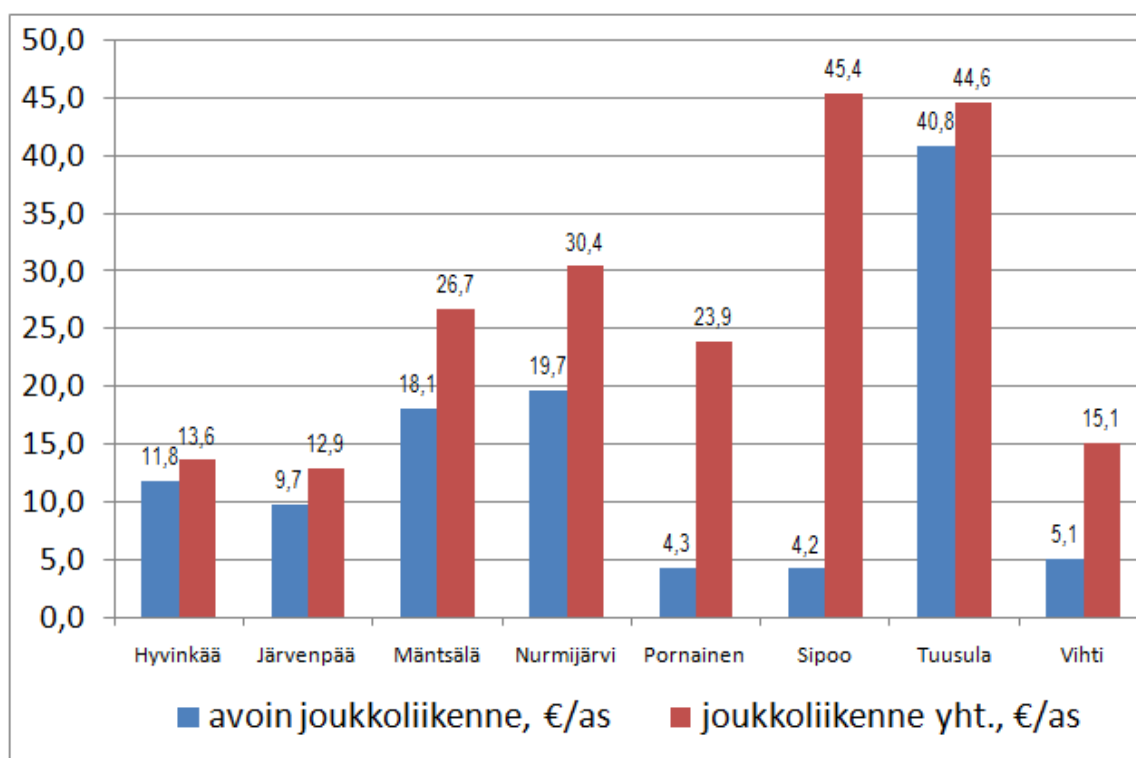
Kuva 11. Kuntien kuljetuskustannukset hallintokunnittain vuonna 2008.

Seuraavassa kuvassa on esitetty kuntien joukkoliikenteen kokonaisrahoitus, joka käsittää avoimen joukkoliikenteen lisäksi koulukuljetukset ja koulumatkaliput.

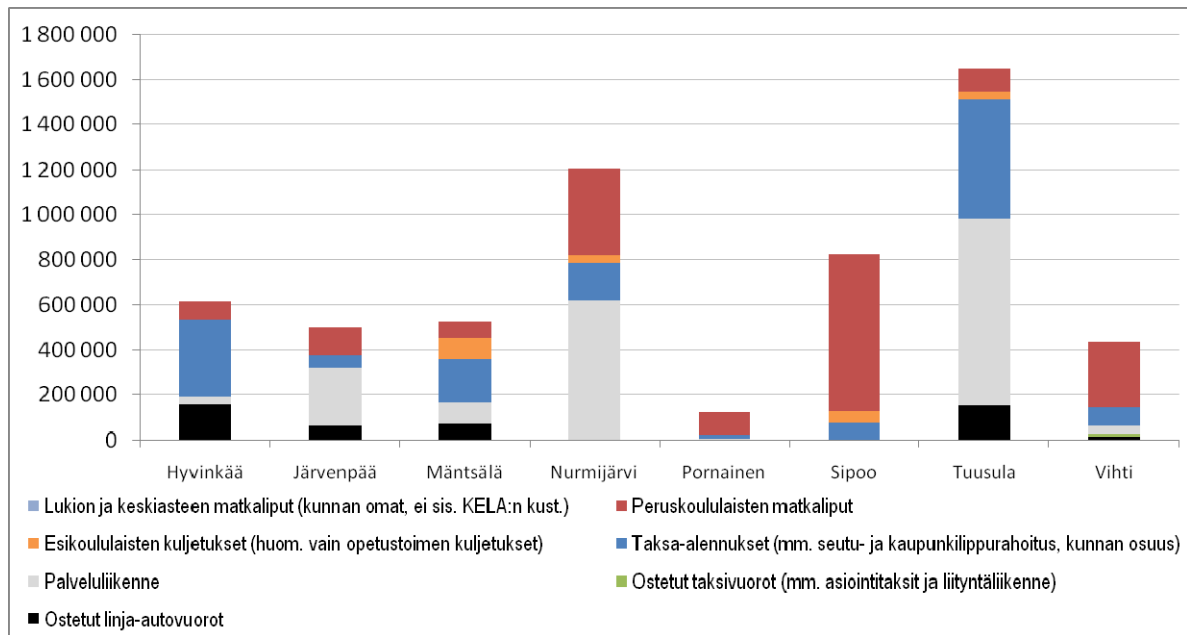


Kuva 12. Kuntien joukkoliikenteen kokonaisrahoitus (netto) vuonna 2009.

Alla on vertailtu kunnittain avoimen joukkoliikenteen kustannuksia (sininen pylväs) sekä avoimen joukkoliikenteen lisäksi koululaisliput ja -vuorot sisältävää joukkoliikenteen kokonaisrahoitusta (punainen pylväs) asukasta kohden. Vertailu osoittaa, että hyvän joukkoliikenteen tarjonnan kunnissa koululaisliikenteen rahoitus on suhteessa selvästi vähäisempää kuin vähäisemmän tarjonnan tai hajanaisen kouluverkon kunnissa.



Kuva 13. Joukkoliikenteen rahoitus kunnissa asukasta kohden vuonna 2008.



Kuva 14. Joukkoliikenteen kokonaiskustannukset ja kustannusten muodostuminen kunnittain.

3 Tarkastelujen lähtökohdat

3.1 Lähivuosien tarkastelut

Käytännössä aikaisin mahdollinen ajankohta ensimmäisten selvitysalueen kuntien liittymiselle HSL:een on vuoden 2012 alku johtuen valmistelun ja hallinnollisen käsittelyn sopimusneuvotteluineen viemästä ajasta. Lähivuosien 2012–2014 tarkastelussa merkittävä osa siirtymäajan liikennöintisopimuksista on vielä voimassa ja käytössä on nykyinen HSL:n joukkoliikenteen matkakorttijärjestelmä. VR:n lähiliikenteen ostot myös HSL-alueen ulkopuolelta siirtyvät HSL:n järjestettäväksi vuoden 2011 alusta.

Tarkastelujen perusteena on tällä hetkellä Kirkkonummella käytössä oleva järjestelmä, jossa bussiliikenteessä on lippuyhteistyösopimukset nykyisten liikennöitsijöiden kanssa siirtymäajan sopimusten voimassaolon loppuun saakka (ns. U-liikennesopimusmalli). Junaliikenteessä korvattaisiin VR:lle lipputulosten menetykset.

Lähivuosien tarkastelujen lähtökohtana toimivat:

Keravan ja Kirkkonummen HSL-lippujen myynti 2009

HSL:n talousarvioennuste 2010

Kehyskuntien työmatkalippujen myynti 2008/2009

Matkustajamäärätiedot (junat, bussit)

Helsingin seudulla v. 2007 ja 2008 tehtyjen liikennetutkimusten tiedot

Aikaisemmat aihepiiristä tehdyt selvitykset.

Kehysalueella tulisi käyttöön pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä, joka korvaa nykyiset työmatkaliput ja siihen liitettävät HSL-alueen liityntäliput. Järjestelmän maksualueet perustuvat tällä hetkellä kuntarajoihin, ja useampi kunta voi muodostaa yhteisen maksualueen. Tällä hetkellä Espoo ja Kauniainen ovat yhtä maksualueutta, ja kehyskuntien alueella ainakin Kerava, Järvenpää ja Tuusula voisivat muodostaa yhteisen maksualueen.

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä on uudistumassa v. 2014, jolloin muunkinlaiset maksualueet ja vyöhykkeet voivat tulla kyseeseen. Tässä selvityksessä on käytetty seuraavan kuvan kaltaista vyöhykejakoa, jossa valtaosa kehyskunnista sijaitsee ns. kolmannella vyöhykekaarella Helsingistä lukien. Hyvinkää, Mäntsälä ja Pornainen olisivat uudella ns. neljännellä vyöhykekaarella.



Kuva 15. Alustava vyöhykejako.

Joukkoliikenteen tarjonta ja linjastorakenne vuoteen 2014 voidaan kehyskuntien osalta ajatella säilyvän suunnilleen nykyisen tasoisena johtuen mm. siirtymäajan liikennöintisopimuksista. Käytännössä suurin muutos aiheutuu taksa- ja lippujärjestelmän myötä asiakashintojen alentumisesta. Lisäksi matkalippuihin sisältyy automaattisesti vaihto-oikeus muihin joukkoliikennevälineisiin HSL-alueella, mikä hyödyttää niitä matkustajia, jotka matkustavat runkomatkan lisäksi pääkaupunkiseudun sisäisessä HSL-liikenteessä.

Seuraavassa taulukossa on esitetty matkustajille tulevat kuukausikausilipun hintamuutokset niillä matkoilla, jotka tällä hetkellä käyttävät pelkkää runkoyhteyttä sekä niillä matkoilla, jota käyttävät runkomatkan lisäksi liityntää HSL-alueen sisällä. Vuoden 2009 työmatkalipun hinta on käyttäjämäärillä painotettuna keskimääräinen hinta ottaen huomioon ottaen huomioon Matkahuollon kilometri- ja vyöhykepohjaiset hinnat sekä VR:n vyöhykelipun hinnat Tuusulassa, Järvenpäässä, Mäntsälässä ja Hyvinkäällä. HSL-alueen liitynnän osalta on käytetty toteutunutta keskimääräistä liitynnän hintaa.

Niillä matkustajilla, jotka tällä hetkellä käyttävät pelkkää runkoyhteyttä, voi matkan hinta nousta hieman siinä vaiheessa, kun pelkän runkomatkan lipputuotteet poistuvat siirtymävaiheen jälkeen ja jäljelle jää HSL:n lippu. Pornaisten, Nurmijärven ja Vihtin runkomatkan hinta alenisi merkittävästi. Kaikista kunnista HSL-liityntää käyttävien matkustajien lippujen hinnat alenevat merkittävästi.

Taulukko 2. Kausilippujen hintaeroja vuoden 2009 hintatasolla.

	MATKA HELSINKIIN	RUNKOMATKA		RUNKOMATKA + LIITYNTÄ	
€/kk	HSL-hinta 2009	Työmatka- lippu 2009	hintaero HSL-hintaan	Työmatka- lippu 2009 + HSL-liityntä	hintaero HSL-hintaan
SIPOO	118	160	42	213	95
PORNAINEN	165	256	91	299	134
MÄNTSÄLÄ	165	155	-10	200	35
JÄRVENPÄÄ	118	114	-4	144	26
TUUSULA	118	113	-5	148	30
HYVINKÄÄ	165	158	-7	194	29
NURMIJÄRVI	118	200	82	250	132
VIHTI	118	199	81	243	125

Lähivuosien tarkastelussa lippujen myynti ja matkamäärät on arvioitu aikuisten kausilippujen osalta nykyisten työmatkalippujen myynnin ja junamatkojen perusteella. Muiden lippulajien osalta on hyödynnetty Kirkkonummen ja Keravan toteumaa. Kehyskuntien välillä tehtävien matkojen sekä HSL-alueen sisällä tehtävien matkojen osalta on hyödynnetty liikennemallin tuottamia lukuja joukkoliikenteen matkamääristä.

Seuraavassa taulukossa on esitetty arvioitu lippujen myynti kunnittain lähivuosien tilanteessa. Huomattavaa on, että HSL liikenteessä myös erityisryhmät, joista opiskelijat ovat suurin ryhmä, saavat alennetun kausi- ja arvolipun käyttöönsä. Nämä erityisryhmät sekä laajenevan HSL-alueen sisäiset matkat lisäävät tuettujen lippujen käyttöä huomattavasti verrattuna nykytilanteeseen, jossa käytössä on vain tuetut työmatkaliput ja niihin liitettävät liityntäliput sekä Keski-Uudenmaan seutulippu.

Nykyisten tuettujen lippujen sarakkeessa ei ole mukana niitä kausilippuja, joita yhteiskunta ei tue, kuten ilman liityntöjä olevia VR:n lähijunaliikenteen lippuja.

Taulukko 3. Lippujen arvioitu myynti ja vertailu nykyisiin kehyskuntien tukemiin lippumääriin.

Kunta	Kausilippuja/v			Erityisryhmien arvolippuja/v	Yhteensä	Nykyiset tuetut liput/v
	Aikuiset	Lapset	Erityis- ryhmät			
SIPOO	6 400	8 800	3 100	19 000	37 400	3 468
PORNAINEN	500	1 100	300	1 900	3 800	240
MÄNTSÄLÄ	6 400	4 900	2 900	13 100	27 400	2 180
JÄRVENPÄÄ	43 900	5 000	13 200	39 000	101 100	8 685
TUUSULA	19 300	7 200	8 500	24 100	58 900	15 338
HYVINKÄÄ	33 400	7 000	10 500	26 600	77 500	10 067
NURMIJÄRVI	10 800	7 000	5 000	16 700	39 500	8 283
VIHTI	5 000	5 900	2 100	14 000	26 900	2860
Yhteensä	125 700	46 900	45 600	154 400	372 500	51 121

3.2 Pitkän aikavälin tarkastelut

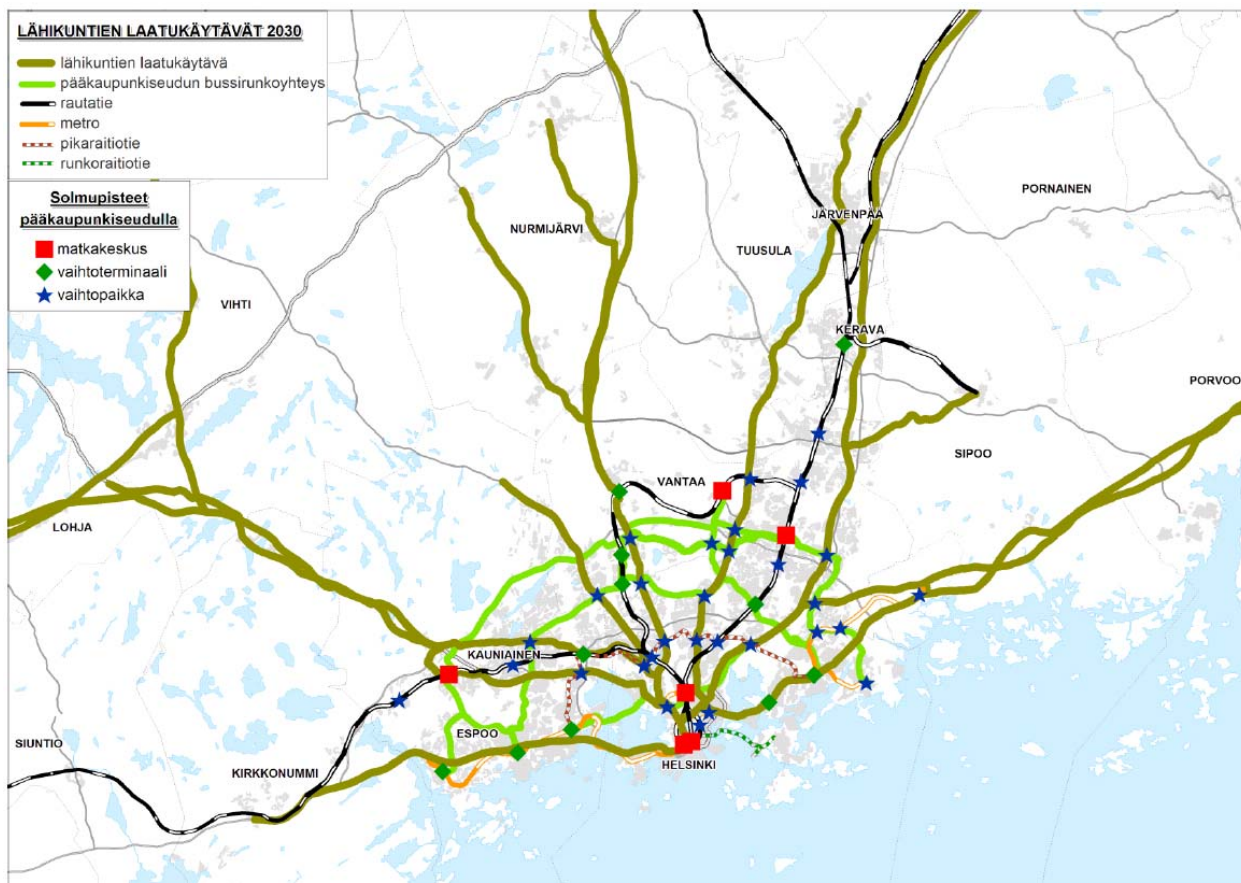
Pidemmän aikavälin tarkastelut on tehty tilanteelle, jossa kaikki Helsingin seudun kehyskunnat kuuluvat HSL:een ja toiminta on vakiintunut. Tässä on tarkasteltu noin vuoden 2020 tilannetta, jolloin joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen vaikutusmahdollisuudet suunnitella ja hankkia toimivalta-alueensa joukkoliikennetarjontaa on parantunut nykytilanteeseen nähden merkittävästi siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeuduttua 2010-luvun puolivälissä tai sen jälkeen. Tällöin voidaan siirtyä joukkoliikennelain mukaisesti kilpailutettuun liikenteeseen laadittavien palvelutasotavoitteiden mukaisesti. HSL on toimivaltainen viranomainen koko alueellaan, myös mm. Järvenpään ja Hyvinkään paikallisliikenteen linjojen osalta, mikäli nämä kunnat liittyvät HSL:een. Kunnalla on kuitenkin suuri vaikutusvalta oman alueensa linjastoon, sillä siitä syntyvät kustannuksetkin päätyvät suurimmalta osalta ko. kunnan maksettavaksi.

Kehyskuntien joukkoliikennejärjestelmää voidaan kehittää kokonaisuutena tiiviillä yhteistyöllä HSL- liikenteen kanssa. Tällöin palvelutaso voidaan suunnitella osana kokonaisuutta ja ottaa huomioon liityntämahdollisuudet mm. juniin ja metroon. Liityntämahdollisuudet huomioiva suunnittelu edellyttää yhtenäistä lippujärjestelmää.

Tämän työn yhteydessä pidettiin kuntakohtaisia palvelutasopalavereita, joissa haettiin palvelutason kehittämistavoitteita ja -mahdollisuuksia liikenteenharjoittajien sekä kuntien edustajien kanssa. Muutamat seikat ja mahdollisuudet nousivat yhteisesti esiin:

- Runkoyhteyksien sujuvoittaminen Helsinkiin ja näihin liittyvät vaihtopaikat
- Mahdollisia liityntälinjoja kehyskunnista Tikkurilan, Keravan, Järvenpään ja Espoon juna-asemille sekä tuleville Kehäradan Kivistön ja Ruskeasannan asemille
- Liityntälinjoja Sipoosta metroon
- Nykyisten pääkaupunkiseudun linjojen jatkaminen kehyskuntien alueelle
- Uusia poikittaisia kuntien välisiä yhteyksiä, kuten Söderkulla-Nikkilä-Kerava-Hyrylä-Nurmijärvi

Seuraava kuva esittää YTV:n vuonna 2008 teettämän Tavoitelinjastosuunnitelman solmupisteet pääkaupunkiseudulla, pääkaupunkiseudun poikittaiset bussirunkoyhteydet sekä lähikuntien laatukäytävät. Kehyskuntien ulkoisen liikenteen kannalta keskeistä on liikenteen sujuvuus Helsingin kantakaupunkiin sekä vaihdot pääkaupunkiseudun poikittaiseen linjastoon.



Kuva 16. Tavoitelinjastosuunnitelma 2030 (YTV 2008).

4 Vaikutukset

4.1.1 Matkustajamäärät ja kulkutapajakaumat

Lyhyellä aikavälillä joukkoliikenteen matkustajamäärien on arvioitu kasvavan runkomatkoilla hintajouston mukaisesti, kun sekä runkomatkan että erityisesti useita nousuja sisältävän matkaketjun hinta alenee. Vapaan liikkumisen koko HSL alueella tarjoava matkakortti lisää matkoja joukkoliikenteessä myös muilla yhteyksillä seudun sisällä sekä erityisesti hyvän palvelutason alueilla kuten Helsingissä. Suurin kasvu nykytilanteeseen verrattuna tapahtuu erityisryhmissä, joilla nykyisessä järjestelmässä ei ole edullista kausi- tai arvolippua kaikilla seudun sisäisillä matkoilla käytössä.

Helsingin seudun liikennemallilla on laadittu liikenne-ennusteet, jotka kuvaavat **pidemmän aikavälin** (noin vuosi 2020) tilannetta. Liikenne-ennusteet on laadittu kahdelle vaihtoehdoiselle tulevaisuudenkuvalle:

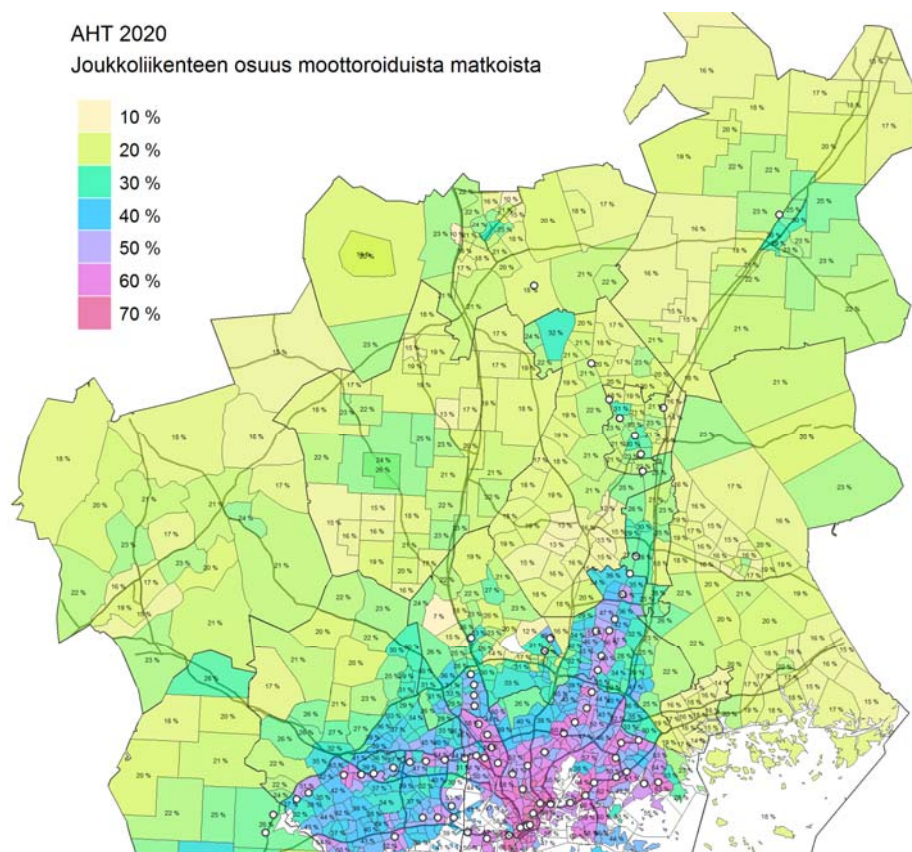
- Kehyskunnissa on käytössä nykyinen lippujärjestelmä ja linjasto
- HSL on laajentunut kehyskuntiin, jolloin lippujärjestelmä on muuttunut sekä joukkoliikenteen tarjontaa on lisätty

Liikenne-ennusteissa on otettu huomioon myös seudulliset maankäytön kehitysarviot sekä liikennejärjestelmän kehittyminen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) mukaisesti.

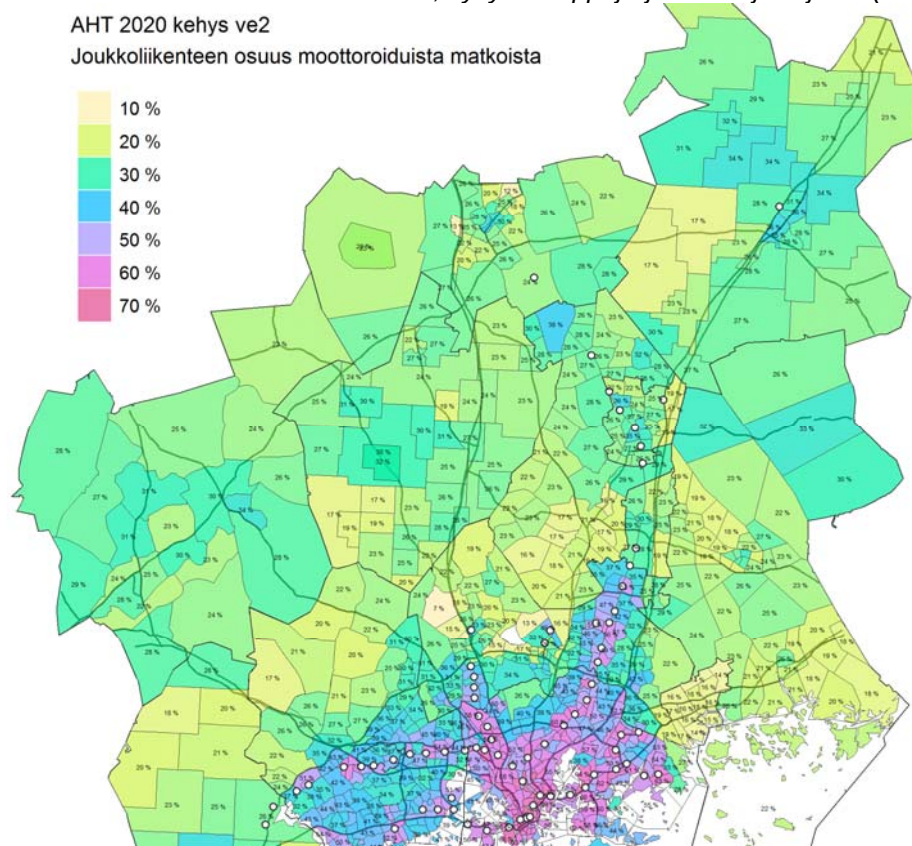
Seuraavan sivun kuvapari esittää ennustetun joukkoliikenteen osuuden moottoroiduista matkoista vuoden 2020 aamuruuhkatunnin tilanteessa. Nykytyyppisessä tilanteessa joukkoliikenteen osuus on suurin Helsingin ydinalueilla, ja se pienenee asteittain etäämmälle mentäessä. Raideliikenteen vaikutuspiirissä joukkoliikenteen osuus on jonkin verran ympäröivää aluetta suurempi.

Tilanteessa, jossa HSL-tyyppinen lippujärjestelmä ja lippujen hinnoittelu sekä joukkoliikenteen tarjonnan lisäykset ovat ehtineet vaikuttaa jo useita vuosia, nousee joukkoliikenteen kulkutapaosuus kehyskuntien alueella merkittävästi nykyisestä. Kehysalueen liikkumiskäyttäytyminen alkaa muistuttaa Espoon ja Vantaan reuna-alueita, sekä Keravaa ja Kirkkonummea. Suurin merkitys on joukkoliikenteen lippujen hinnan muutoksella etenkin vaihdollisilla matkoilla, sillä se vaikuttaa kaikkiin matkoihin, toisin kuin esimerkiksi joukkoliikenteen tarjonnan lisääminen, joka vaikuttaa vain niihin matkoihin, jotka kulkevat linjan vaikutusalueella.

Kuvaparin esittämä muutos ei tapahdu nopeasti, vaan kuvat esittävät kahta vaihtoehtoista tulevaisuudenkuvaa. Järjestelmämuutokset vaikutukset liikkumiskäyttäytymiseen tapahtuvat pitkällä aikavälillä, kun esimerkiksi asuin- ja työpaikkojen väliset kytkennät ehtivät muuttua.



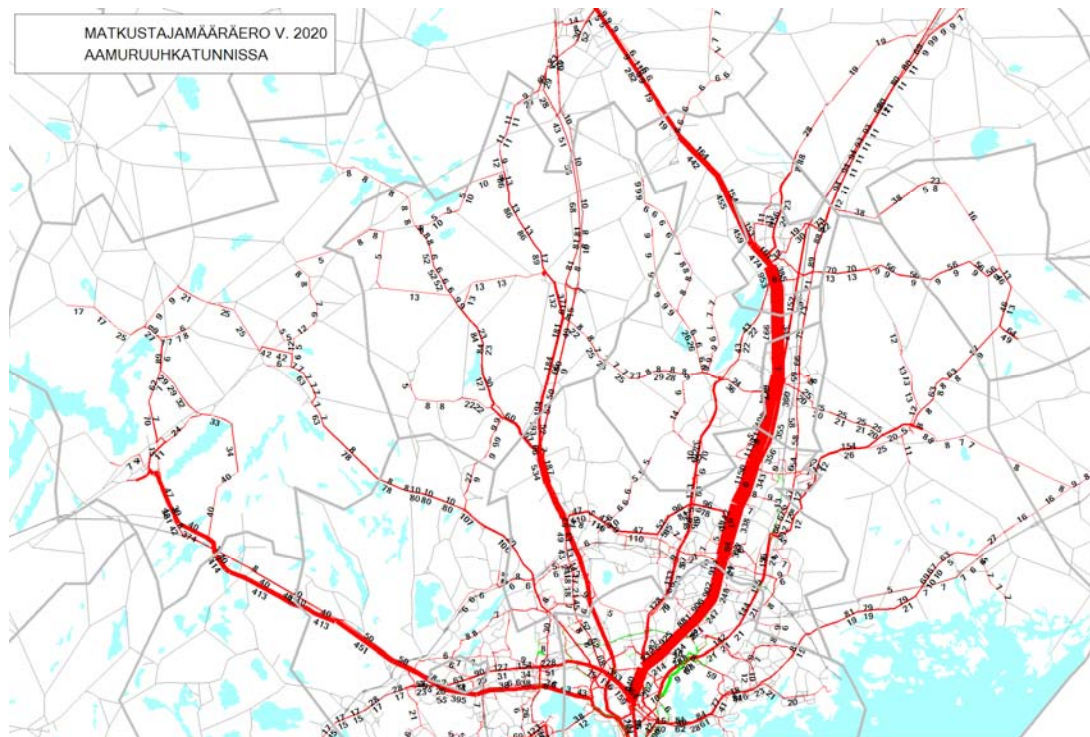
Kuva 17. Liikenne-ennuste v. 2020, nykyinen lippujärjestelmä ja linjasto (aamun huipputunti).



Kuva 18. Liikenne-ennuste v. 2020, HSL laajentunut (aamun huipputunti).

Seuraava kuva esittää joukkoliikenteen matkustajamääräennusteiden eron kahden edellä esitetyn tilanteen välillä. Joukkoliikenteen matkustajavirrat kasvavat eniten joukkoliikenteen runkoreiteillä kohti pääkaupunkiseutua. Matkamäärät kehyskunnista kasvavat etenkin pääkaupunkiseudulle kantakaupungin ulkopuolelle, kuten Espooseen. Kehyskuntien sisäisiin joukkoliikennematkoihin vaikutus on pieni.

Suurinta kasvu on pääradan junissa Järvenpään ja Tikkurilan välillä. Tämä voi aiheuttaa kapasiteettiongelmia junissa, ellei taajamajunaliikenteen tarjontaa ko. rataosuudella paranneta.



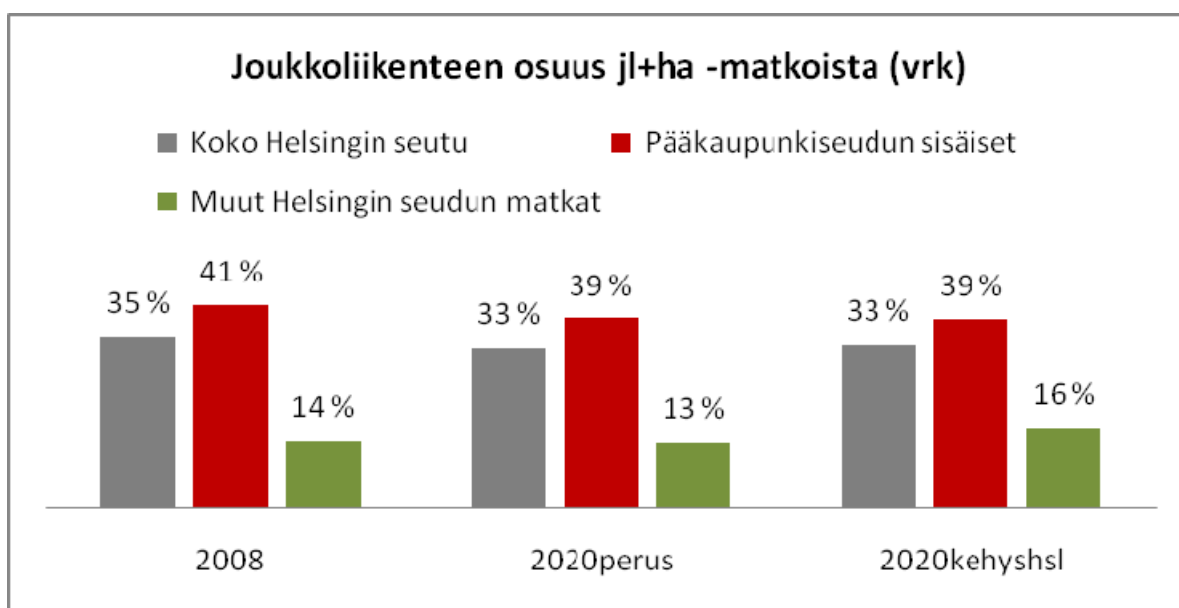
Kuva 19. Aamuruuhkatunnin matkustajamäärien ero nykytyyppisen tilanteen ja kehyskuntien HSL:een kuulumisen välillä.

Henkilöautoliikenteen osalta liikennemäärät vastaavasti pienenevät. Tieliikenteen suoritukset kasvavat nykytilanteesta vuoteen 2020 mennessä joka tapauksessa, mutta HSL:n laajenemisvaihtoehdossa jonkin verran vähemmän kuin nykytyyppisen tilanteen jatkues-
sa. Pääkaupunkiseudun rajalla on aamuruuhkatunnissa henkilöautoja lähes 1 000 ajoneuvoa tunnissa vähemmän HSL:n laajenemisvaihtoehdossa kuin nykytilanteen jatkumossa. Tämä vastaa noin puolta yhden ajokaistan kapasiteetista.

Seuraavissa kaavioissa on esitetty liikennemalliennusteen mukainen joukkoliikenteen osuus nykytilanteessa sekä vuonna 2020 nykytyyppisessä tilanteessa, sekä vaihtoehdoissa tilanteessa, jossa HSL:n lippujärjestelmä on voimassa kehyskunnissa ja palvelutasoparannuksia on tehty.

Nykytilanteesta vuoteen 2020 mennessä joukkoliikenteen suhteellinen osuus alenee jonkin verran. Tämä ei tarkoita kuitenkaan joukkoliikenteen matkamäärien vähenemistä, sillä ennakoitu väestönkasvu pitää matkustajamäärät kokonaisuudessaan kasvussa.

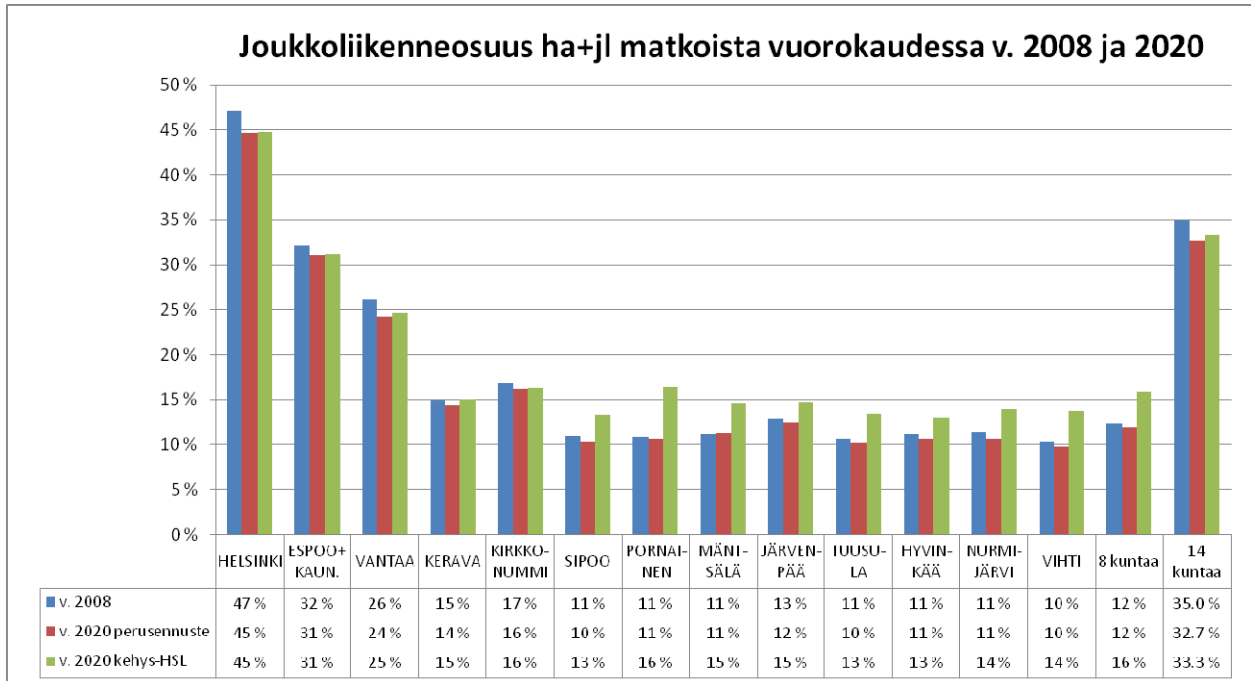
Kehyskuntien kuuluminen HSL:een ja yhtenäisen lippujärjestelmän piiriin nostaa merkittävästi joukkoliikenteen osuutta verrattuna nykytyyppiseen tilanteeseen vuonna 2020. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvu 13,4 %:sta 16,3 %:iin tarkoittaa joukkoliikenteen matkamäärien kasvua kehyskuntien osalta lähes neljänneksellä, mikä on huomattava muutos.



Kuva 20. Joukkoliikenteen osuudet nykytilanteessa sekä vuonna 2020 alueryhmittäin.

Kunnittain tarkasteluna joukkoliikenteen osuus on suurin Helsingissä ja sen jälkeen muualla HSL-alueella, etenkin Espoossa ja Vantaalla. Kehysalueen kuntien liittyminen HSL:n piiriin nostaisi joukkoliikenteen osuutta eniten Vihdissä ja Pornaisissa, joissa muutoksen myötä tapahtuisi merkittävä lipun hinnan aleneminen.

Työn yhteydessä tehtiin malliajo, jossa sen sijaan, että HSL-hinnat tulisivat kehysalueella voimaan, alennettaisiin kehyskuntien sisäisten joukkoliikennelippujen hinnat puoleen. Malliajon tuloksena oli, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus kehyskunnissa kasvaa perusennusteen 13,4 %:sta 13,7 %:iin, kun edellä esitetystä HSL-laajenemisen malliajossa kulkutapaosuus nousi 16,3 %:iin. Kehysalueen sisäisessä joukkoliikenteessä ei ole lähiainakaan vastaavanlaista joukkoliikenteen käytön lisäpotentiaalia kuin kehysalueen ja HSL-alueen välisissä matkoissa.



Kuva 21. Joukkoliikenteen osuudet nykytilanteessa sekä vuonna 2020 kunnittain.

4.1.2 Matkustajat ja kehyskuntien asukkaat

Matkustajien ja kehyskuntien asukkaiden kannalta merkittävin muutos lyhyellä aikavälillä on yhtenäinen joukkoliikenteen lippujärjestelmä ja informaatiopalvelut. Joukkoliikenneinformatio paranee mm. Reittioppaan ja pysäkkien informaation osalta.

Matkustuksen hinta alenee merkittävästi Nurmijärven, Pornaisten ja Vihdin osalta kaikilla HSL-alueelle suuntautuvilla työmatkoilla, ja muilla matkoilla niillä matkaketjuilla, joihin liittyy liityntämatka. Toisaalta lyhyillä matkoilla voi tapahtua pieniä hinnan nousuja. Lisäksi myös muut kuin työmatkoja HSL-alueelle tekevät matkustajaryhmät saavat edulliset liput käyttöönsä. Tämä mahdollistuu, kun alennettujen asiakasryhmien määrittelyt laajenevat. Esimerkiksi lastenlipun ikärajat ovat laajemmat ja opiskelija-alennus on 50 % aikuisten lipun hinnasta.

Seuraavassa taulukossa on esitetty kuntakohtaisesti säännöllisen työmatkan hintaero kuukaudessa työssäkäynnin kannalta merkittäviin määränpääkuntiin. Helsingin osalta on eroteltu nykytilanteessa pelkät runkomatkat sekä runkomatkan ja liittynän sisältävät matkat. Joillain yhteysväleillä eri kulkutavoilla tehtävä matka on nykytilanteessa erihintainen, joten taulukossa olevat hinnat ovat tältä osin esimerkkejä.

Taulukko 4. Kausilippumatkustamisen hinnat nykytyyppisessä tilanteessa ja HSL-tilanteessa sekä näiden erotus, euroa kuukaudessa (aikuisten normaalihintainen lippu).

LÄHTÖKUNTA	NYKYHINNAT	HELSINKI					MÄÄRÄNPÄÄKUNTA							
		runko- matka	runko + liityntä	ESPOO + KAUN.	VANTAA	KERAVA	PORNAI- NEN	MÄNT- SÄLÄ	JÄRVEN- PÄÄ	TUUSU- LA	HYVIN- KÄÄ	NURMI- JÄRVI	VIHTI	
	SIPOO	160	201	244	207	60	60			60	60			
	PORNAINEN	256	298		303	60	60	60		60				
	MÄNTSÄLÄ	155	196	239	177	114		60	60	60	60			
	JÄRVENPÄÄ	114	144	198	128	54			30	60	81			
	TUUSULA	113	146	197	138	60			60	30	60			
	HYVINKÄÄ	158	198	243	180				81	60	42	60		
	NURMIJÄRVI	200	241	284	193					60	60	60		
	VIHTI	209	250	201	244								82	

HSL-HINNAT			HELSINKI			MÄÄRÄNPÄÄKUNTA								
	runko- matka	runko + liityntä	ESPOO + KAUN.	VANTAA	KERAVA	SIPOO	PORNAI- NEN	MÄNT- SÄLÄ	JÄRVEN- PÄÄ	TUUSU- LA	HYVIN- KÄÄ	NURMI- JÄRVI	VIHTI	
L Ä H T Ö K U N T A	SIPOO	118	118	118	84	84	41			84	84			
	PORNAINEN	165	165		118	84	84	41		84				
	MÄNTSÄLÄ	165	165	165	118	84			41	84	84	84		
	JÄRVENPÄÄ	118	118	118	84	41				41	41	84		
	TUUSULA	118	118	118	84	41				41	41	84		
	HYVINKÄÄ	165	165	165	118					84	84	41	84	
	NURMIJÄRVI	118	118	118	84					84	84		41	
	VIHTI	118	118	84	118									41

[illegible][illegible]

Matkustaminen koko Helsingin seudulla helpottuu, kun samalla matkakortilla voi tehdä matkat koko seudulla. Matkakortille on saatavilla laaja lippuvalikoima, mm. kausilipun voimassaolo on sovitettavissa eripituisille aikajaksoille, joka on parannus verrattuna nykyiseen ennalta sidottuun aikajakson pituuteen ja matkamääriin. Satunnaismatkustajille on käytettävissä kertalippuja edullisemmat arvoliput, joita voi käyttää kaikissa joukkoliikennevälineissä koko seudulla.

Asiakasryhmät muuttuvat: lastenlipun ikärajat sekä erityisryhmien määrittelyt mm. opiskelijoiden ja muiden alennusryhmien osalta ovat HSL-alueella laajat.

Pidemmällä aikavälillä matkustajia hyödyttävät myös muut palvelutasoparannukset esim. linjaston kehittämisen myötä.

4.1.3 Kehyskuntien kustannukset

Tässä on esitetty lyhyen aikavälin kustannusmuutosarvio kehyskuntien osalta. Laskennassa ovat mukana vain subventoidut liput, sillä arvo- ja kertalippujen on oletettu olevan omakustannushintaisia.

Kehyskunnille aiheutuvat kustannukset muodostuisivat HSL- kuntayhtymän perussopimuksen mukaisesti seuraavasti:

Maksuosuus HSL-alueen joukkoliikenteen kustannuksista (K)

$K = A+B+C-D$, jossa

A = Operointikustannukset

B = Yleiskustannukset

C = Infrastruktuurikustannukset

D = Lipputulot

HSL:n perussopimuksen periaatteiden pohjalta liikenteen **operointikulut** määräytyvät seuraavasti:

Kuntien maksuosuudet operointikuluista määritellään liikennemuodoittain kunkin kunnan asukkaiden tekemien matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrit määritellään matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien keskimatkatietojen perusteella. Tässä selvityksessä liikennöintikorvaukset on laskettu runkoliikenteen bussi- ja junaliikenteessä kehyskuntalaisten tekemien nousujen perusteella. Lähtötietona on nykyiset työmatkalipuilla bussiliikenteessä tehdyt matkat sekä VR:n asemakohtaiset matkustajalaskennat ja nousun hintana Kirkkonummen ja Keravan korvaustaso juna- ja U-liikenteessä.

Tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut: HSL:n suunnittelu-, hallinto- ym. kulut kohdistetaan kunnille liikennemuodoittain kuntien asukkaiden tekemien nousujen perusteella. Kulut yhteensä kohdistetaan ensin eri liikennemuodoille/linjastoille sovitulla kertoimilla painotettujen nousujen jakauman perusteella. HSL jäsenyyteen sisältyvät liikenteen hoidon lisäksi joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmän suunnittelukustannukset.

Infrastruktuurikulut jaetaan kunnille liikennemuodoittain nousujen suhteessa. Infrakuluihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä täysimääräisesti hallinto- ja ylläpito-kulut.

Tässä selvityksessä yleis- ja infrastruktuurikustannukset on laskettu liikennemallin tuottamien kehyskuntien asukkaiden HSL-liikenteessä tekemien nousumäärien pohjalta.

HSL-liikenteessä kunnat saavat sisäisen liikenteen **lipputulot** kokonaan itselleen. Seutu- lipputulot kohdistetaan kunnille matkakortin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella.

Keravan kustannukset YTV-liikenteestä olivat vuonna 2009 1,6 M€ ja Kirkkonummen 2,5 M€. Vuoden 2010 talousarviossa vastaavat maksuosuudet ovat 1,9 M€ ja 2,5 M€.

Taulukko 5. Kunnan HSL maksuosuuden muodostuminen (ilman ALV) kunnittain.

Kunta	Liikenteen hoidon menot 1 000€/v		HSL yleis- kustannuk- set 1 000 €/v	Infra- kustannuk- set 1 000€/v	Lipputulot 1 000 €/v	Kunnan HSL maksuosuus yhteensä 1000 euroa/v
	Runko- matkan korvaukset	HSL- liikenteen korvaukset				
SIPOO	1 650	390	40	71	830	1 300
PORNAINEN	260	100	8	8	100	300
MÄNTSÄLÄ	1 620	180	24	41	1 110	800
JÄRVENPÄÄ	6 140	630	91	159	5 110	1 900
TUUSULA	3 980	520	103	76	2 310	2 400
HYVINKÄÄ	5 720	290	46	83	4 780	1 400
NURMIJÄRVI	3 140	840	99	112	1 300	2 900
VIHTI	1 780	220	30	39	660	1 400
Yhteensä	24 280	3 170	440	588	16 190	12 400

Taulukko 6. Lyhyen aikavälin (ennen vuotta 2014) arvioidut kustannusvaikutukset (ilman ALV) kunnittain (ei sisällä kehyskuntien sisäisiä linjoja, joiden on oletettu säilyvän ennallaan).

Kunta	Kunnan HSL-maksuosuus 1 000 euroa/v ¹	Joukko-liikenteen tuki euroa/asukas	Tuen muutos avoimessa joukko-liikenteessä 1 000 €/v	Nykyinen valtion subventio 1 000 €/v	Tuki/matka €	Kunnallis-verotulon muutos 1 000€/v
SIPOO	1 300	73	680	67	1.82	640
PORNAINEN	300	54	190	13	3.51	210
MÄNTSÄLÄ	800	38	620	95	1.25	170
JÄRVENPÄÄ	1 900	49	1 700	74	0.81	350
TUUSULA	2 400	64	2 030	207	1.60	470
HYVINKÄÄ	1 400	30	1 010	205	0.77	180
NURMIJÄRVI	2 900	73	2 360	139	2.84	1 740
VIHTI	1 400	51	1 040	65	2.39	1 100
Yhteensä	12 400	53	9 620	865	1.43	4 860

HSL-kuntayhtymään liittyminen kasvattaa kehyskuntien yhteenlaskettua joukkoliikenteen rahoitustarvetta noin 9,6 milj. eurolla vuodessa. Rahoitustarpeen kasvu vaihtelee kunnittain 0,6–2,4 M€/v (Pornaisissa 0,2 M€/v). Kustannuksista suurin osa (86 %) muodostuu nykyisten ja uusien matkustajaryhmien tekemistä runkomatkoista kehyskunnan ja HSL-alueen välillä sekä lisääntyneistä HSL-alueen sisällä tehtävistä matkoista (11 %). Kustannusvaikutukset ovat merkittävimmin riippuvaisia lippujen hinnoista nykyiselle HSL-alueelle suuntautuvilla matkoilla.

Kuntien nykyisiin henkilökuljetuskustannuksiin, jotka ovat yhteensä noin 16 M€ vuodessa, HSL-kuntayhtymään liittymisellä on vaikutusta koulumatkalippujen osalta yhteensä 1,7 M€ vuodessa. Koululaislippu olisi nykyistä Matkahuollon kilometriperusteista lippua edullisempi HSL-liikenteen lasten lippu, jonka subventio sisältyy HSL-liikenteen kustannuksiin.

Kunnallisverotulot kasvavat, kun työmatkakulujen verovähennykset pienenevät. Työmatkakulujen verovähennysten vaikutustarkastelussa on työssäkäyntitilaston ja lipunhintojen muutosten ohella käytetty kuntakohtaisia tietoja työssäkäyvien keskimääräisistä ansiotuloista vuodessa ja nykyisiä kunnallisveroprosentteja. Kunnallisveron muutostarkastelussa kehyskuntien väliset työmatkat eivät ole mukana, sillä jos ja kun kaikki kunnat eivät liity yhtä aikaa HSL:ään, eivät myöskään niiden väliset lippujärjestelmät muutu. Näiden matkojen vaikutus kunnan verotuloihin on joka tapauksessa vähäinen, koska työssäkäynti suuntautuu merkittävimmin pääkaupunkiseudulle. Sisäisillä työmatkoilla verovähennysvaikutukset ovat vähäisiä, koska hinnoittelu asettuu omavastuun tuntumaan. Kunnallisverotulolaskelman tarkkuuteen liittyy väistämättä epävarmuuksia.

Valtion nykyinen tuki kehyskunnille on 0,9 M€ vuodessa, joka koostuu pääasiassa lippu-
tuesta. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki on 10 M€ vuodessa, joka on va-
paammin käytettävissä eri tarkoituksiin.

HSL:een liittyminen edellyttää lisäksi kertaluonteista peruspääoman maksua, joka on noin
9 euroa / asukas eli yhteensä noin 2 miljoonaa euroa.

Pidemmällä aikavälillä palvelutaso paranee, kun liikennettä voi kehittää kokonaisuutena.
Tämä hyödyttää maankäytön ja liikenteen vuorovaikutteista suunnittelua ja voi helpottaa
yhtenäisen lippujärjestelmän lisäksi veronmaksajien houkuttelua kuntaan.

Kunnan maksuosuudet HSL-liikenteestä kasvavat pitkällä aikajänteellä (noin v. 2020) ar-
violta vähintään 50 % lyhyen aikavälin laskelmiin nähden. Arvio perustuu liikennemallilla
laadittuun joukkoliikenteen käyttäjämääräennusteeseen, jonka perusteella voidaan arvioi-
da lipputulojen ja liikennöintikustannusten ja niiden kuntakohtaisen jakauman muutosta.
Maksuosuuden kasvuarviossa on mukana koko HSL:n operointikustannusten kasvu.
Myös infrakustannukset kasvavat uusien raideliikenteen asemien myötä, joita ei kuiten-
kaan ole tässä laskettu. Kustannusten kasvu voi olla myös suurempaa, mikäli joukkoli-
kenteen palvelutasoa halutaan parantaa merkittävästi.

HSL:een liittyminen lisää paineita parantaa pysäkkijärjestelyitä ja pysäkkien laatutasoa,
kuten katoksia, sekä muuta joukkoliikenteen infraa. Pysäkki-informaatiosta aiheutuvat
kustannukset ovat varsin pieniä käsittäen lähinnä pysäkkiaikataulujen viemisen sekä linja-
tunnusten merkitsemisen pysäkeille.

4.1.4 HSL ja nykyiset HSL-kunnat

HSL:n kannalta merkityksellisin vaikutus on joukkoliikennematkojen ja lipputulojen määrän
kasvu. HSL- lippujärjestelmän laajentaminen kehyskuntiin edellyttää sopimuksia HSL:n,
VR:n ja bussiyritysten kanssa matkojen tai palveluiden ostoista.

Nykyiset HSL-kunnat saavat kehyskuntien asukkaiden matkoista HSL -liikenteessä lisä-
korvauksia, toisaalta vanhoille HSL-kuntien menot lisääntyvät vastaavasti siltä osin kuin
HSL-kuntien asukkaat käyttävät kehyskuntien joukkoliikennepalveluja. Kirkkonummen ja
Keravan toteuman perusteella arvioiden kuntien tulot ja menot koko HSL-tasolla kumoavat
toisensa, joten HSL:n laajeneminen ei käytännössä vaikuta merkittävästi nykyisten HSL-
kuntien kustannuksiin. Pidemmällä tähtäimellä tehtävät palvelutasomuutokset saattavat
kuntatasolla lisätä myös nykyisten HSL-kuntien menoja.

Pidemmällä aikavälillä ELY-keskusten ja liikenteenharjoittajien välisten siirtymäajan sopimusten jälkeen on tehtävä päätös liikenteen järjestämistavoista ja kilpailutuksesta. Vaihtoehtoina on bruttomalli tai käyttöoikeussopimusmalli².

4.1.5 Liikennöitsijät

Liikennöitsijöiden kannalta U-liikenteen toiminta-alue laajenee, jolloin sopimuksia on tarkistettava ja tehtävä uusia. Yhtenäinen matkakortti ja informaatiopalveluiden parantuminen helpottavat matkustamista ja lisäävät liikenteenharjoittajien ja VR:n matkustajamääriä. Matkustajamäärien kasvaessa junaliikenteen kapasiteettiongelmia kasvavat. Toisaalta matkustajamäärien kasvu mahdollistaa joukkoliikenteen vuorotarjonnan lisäämisen, joka junaliikenteen puolella edellyttää investointeja ratakapasiteettiin ja/tai junakalustoon.

Liikennöitsijöiden ja HSL-liikenteen rahastusjärjestelmien on oltava yhteensopivia keskenään. Siirtymävaiheessa kehyskuntien liikenteessä on käytössä päällekkäisiä taksajärjestelmiä.

Matkahuollon rahti on järjestettävä uudella tavalla, jos linjoja siirtyy HSL:n kilpailutettavaksi.

HSL-alueella kuljettajien palkkakustannukset ovat suuremmat kuin muualla, johtuen työehtosopimuksesta. Tämä voi vaikuttaa pitkällä tähtäimellä kehyskuntien bussiliikenteen hintaan.

Pidemmällä aikavälillä siirtymäajan sopimusten jälkeen bussiliikenteen järjestämistapa muuttuu kilpailutetuksi. Palvelutason parantaminen laajentaa kilpailutuksessa menestyvien liikenteenharjoittajien liiketoimintaa.

² Käyttöoikeussopimuksen tarjousasiakirjamallit, Joukkoliikenteen hankintamenettelytyöryhmän mietintö LVM 41/2009 'Palveluja koskevan käyttöoikeussopimuksen' määritelmä sisältyy Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2004/18/EY. Direktiivin 1. artiklan 4-kohta kuuluu seuraavasti: "Palveluja koskevalla käyttöoikeussopimuksella tarkoitetaan muutoin samanlaista sopimusta kuin julkista palveluhankintaa koskevaa sopimusta, paitsi että palvelujen suorittamisen vastineena on joko yksinomaan palvelun käyttöoikeus tai tällainen oikeus ja maksu yhdessä".

4.1.6 Maankäyttö, liikennejärjestelmä ja ympäristö

Joukkoliikenteen osuuden kasvaessa henkilöautoliikenne ja liikenteen päästöt ja muut ulkoisvaikutukset pienenevät. Tieliikenteen kilometrisuoritteet kehyskuntien alueelle ovat liikennemalliennusteen mukaan HSL:n laajenemisvaihtoehdossa pitkällä aikavälillä noin 2 % pienemmät kuin nykytilanteen jatkumiseen perustuvassa vaihtoehdossa. Tämä vaikuttaa suorassa suhteessa esimerkiksi liikenteen hiilidioksidipäästöihin, jotka henkilöautoliikenteen osalta ovat lähes 10 000 tonnia vuodessa pienemmät, ja tieliikenteen onnettomuuksien määrään. Nykytilanteeseen nähden suoritteet ja päästöt kasvavat kuitenkin joka tapauksessa mm. maankäytön kasvaessa.

Kehyskuntien liittyminen HSL:een yhtenäistää seudun liikennejärjestelmää yhdeksi selkeäksi kokonaisuudeksi, joka vaikuttaa palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuuteen. Saavutettavuuden paraneminen voi pitkällä aikavälillä vaikuttaa yhdyskuntarakennetta laajentavasti, jolla on myös kielteisiä vaikutuksia. Toisaalta kehyskunnissa joukkoliikenteen edistämisen ansiosta houkuttelevimmiksi muuttuvat alueet ovat niitä taajamia, joiden kehittäminen joka tapauksessa edistää kestävästä yhdyskuntarakenteen syntymistä.

4.1.7 Valtio

Valtion joukkoliikenteen tuki kohdistuu nykyisin kunnittain lippujen hintoihin ja ostoliikenteeseen. Nykyisen lainsäädännön mukaan valtion osuus joukkoliikenteen lipputukiin voi olla enintään 48 % ja liikenteen ostoihin 50 %. Valtio on rahoittanut Keravan ja Kirkkonummen joukkoliikennettä vuosittain yhteensä 0,6 miljoonalla eurolla sen jälkeen, kun ne liittyivät HSL:n seutulippujärjestelmään. Valtion joukkoliikenteen rahoituksessa on vuodesta 2009 alkaen myös suurten kaupunkien joukkoliikennetuki, jonka kohdentaminen HSL-alueen joukkoliikenteen kehittämiseen tapahtuu HSL:ssa.

Uudessa tilanteessa nykyiset lipputuet sisältynevät suurten kaupunkien joukkoliikennetukeen. Lisäksi siirtymävaiheessa valtion lisäpanostus olisi perusteltua Keravan ja Kirkkonummen esimerkkien mukaisesti. Tätä perustelisi myös hankkeen merkittävä vaikutavuus joukkoliikenteen käytön lisääntymisessä, ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen helpottamisessa ja näiden kautta myös ympäristövaikutuksissa. Lisäksi yhtenäisen lippujärjestelmän laajentaminen vaikuttaa laajalti kaikkiin matkoihin koko alueella.

Lipunhinnan muutokset vaikuttavat suoraan työmatkakulujen verovähennysoikeuden muutosten kautta kuntien ja valtion verotuloihin. Lisäksi valtion verotuloihin vaikuttavat myytävien joukkoliikennelippujen arvonlisävero. Joukkoliikenteen hinnoittelun aiheuttamien kulutapamuutosten myötä lipunhinnan muutokset vaikuttavat ajan myötä välillisesti valtion

verotuloihin myös tieliikenteen polttoaine-, moottoriajoneuvo- ja autoveron kautta. Myös mahdollinen työsuhdematkalippuetu vaikuttaa asunnon ja työpaikan välisten matkojen perusteella tehtävään matkakuluvähennykseen, mutta tässä yhteydessä sen vaikutusta ei ole arvioitu. Työssä on tarkasteltu ainoastaan työmatkakulujen verovähennysten vaikutuksia selvitysalueen kuntiin lipunhintojen muutosten kannalta.

Valtion verotulot kasvavat työmatkavähennysten pienentyessä. Kun HSL-järjestelmä on laajentunut koko alueelle, kasvavat valtion verotulot n. 4,8 miljoonaa euroa vuodessa. Laskelman lähtökohtina on käytetty työssäkäyntitilastoa, kuntakohtaisia keskiansioita ja työmatkakulujen ja niiden omavastuiden toteutuneita määriä. Laskelman oletuksena on, että mikään muu kuin hinnoittelu ei muutu.

5 Kehittämispolku

Tämän selvityksen valmistuttua asia siirtyy kuntien ja HSL:n käsittelyyn. Kukin kunta käsittelee mahdollista HSL:een liittymistä itsenäisesti tai kunnat voivat koordinoida valmistelua yhdessä. Nopeimmillaan kehyskuntia voisi liittyä HSL-kuntayhtymään vuoden 2012 alussa, jolloin periaatepäätökset liittymisestä olisi tehtävä alkuvuonna 2011 sopimusneuvotteluiden ja matkakorttijärjestelmän muutosten vaatiman valmisteluajan vuoksi.

Jos kunnassa syntyy periaatepäätös HSL-liittymisestä, esitetään aloite neuvotteluiden käynnistämisestä HSL:lle. Neuvotteluissa sovitaan käyttöön otettavat taksavyöhykkeet ja valmistellaan muutokset liikenteen informaatioissa sekä valmistellaan HSL:n perussopimukseen mahdollisesti tarvittavat muutokset. Merkittävä vaihe on bussiliikenteenharjoittajien ja VR:n kanssa käytävät sopimusneuvottelut matkojen tai palveluiden ostosta. Lisäksi käydään neuvottelut valtion kanssa valtion rahoitusosuuksista.

Liikenteen järjestämisen ja sopimusten tekemisen kannalta olisi suotavaa, että kunnat liittyisivät maantieteellisten alueiden kokonaisuuksina samanaikaisesti HSL-liikenteeseen. Järvenpään ja Tuusulan olisi luontevaa liittyä samalla kertaa, sillä kyseisten kuntien joukkoliikennelinjastot liittyvät kiinteästi toisiinsa. Sipoon, Nurmijärven ja Vihdin liittymiseen eivät muiden kuntien päätökset vaikuta, koska nämä kunnat kytkeytyvät suoraan nykyiseen HSL:n alueeseen. Kuitenkin ennen Hyvinkään liittymistä olisi suotavaa, että Järvenpää, Tuusula ja mielellään Nurmijärvin kuuluisivat HSL:een, jolloin syntyisi luonteva, yhtenäinen liikennealue. Vastaavasti ennen Mäntsälän liittymistä Järvenpään ja Tuusulan on hyvä kuulua HSL:een, sekä ennen Pornaisten liittymistä Sipoon on syytä kuulua HSL:een.

Nykyisen käytössä olevan pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kannalta ns. kolmannella vyöhykekaarella sijaitsevat kehyskunnat voidaan ottaa helposti mukaan järjestelmään. Ns. neljännen vyöhykekaaren toteuttaminen nykyjärjestelmään on kausilippujen osalta mahdollista, mutta vaatii järjestelmän muutostyötä. Arvolippujen toteuttaminen ns. neljännelle vyöhykekaarelle edellyttää uutta taksa- ja lippujärjestelmää. Hallitun liittymisen kannalta on suotavaa, että ensimmäisessä vaiheessa liittyvät kunnat ovat kolmannen vyöhykekaaren kuntia.

Siirtymäajan liikennöintisopimukset eivät sinänsä vaikuta kunnan liittymiseen HSL:een, jos liikenteenharjoittajien kanssa päästään hyväksyttävissä oleviin sopimuksiin. Siirtymäajan sopimukset vaikuttavat kuitenkin liikenteen kilpailuttamisen aloittamiseen ja mahdolliseen liikenteen uudelleenjärjestämiseen. Liikenteen uudelleenjärjestelyitä ei pieniä liikenteen lisäyksiä lukuun ottamatta voida tehdä ennen siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeutumista. Mikäli kunta haluaa liittyä HSL:een siirtymäajan liikennöintisopimusten ollessa voimassa, on HSL:n ja liikennöitsijöiden välillä tehtävä U-liikennetyyppisiä sopimuksia.

Kuntien, HSL:n, liikennöitsijöiden ja valtion kanssa käytävien neuvotteluiden tuloksena aikataulu- ja kustannuskysymykset tarkentuvat, joiden perusteella kunta voi tehdä päätöksen HSL-kuntayhtymään liittymisestä. Liittyminen HSL:een on sinänsä suoraviivaista ja se tapahtuu hyväksymällä HSL:n perussopimus.

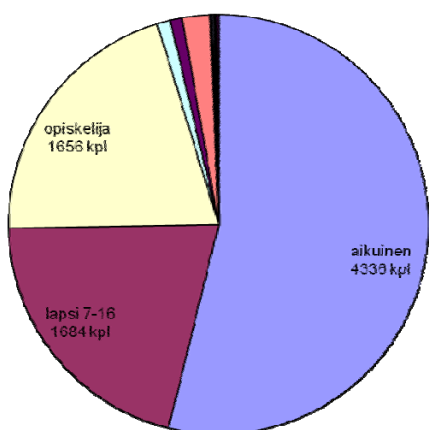
Liitteet

Liite 1. Keravan ja Kirkkonummen kokemuksia

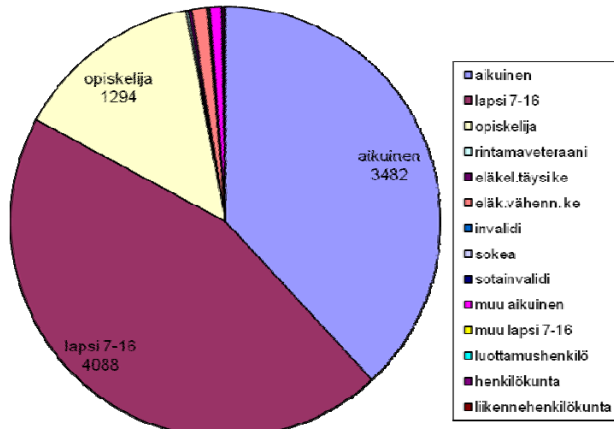
Pääkaupunkiseudun (nyt HSL:n) matkakortit otettiin käyttöön Keravan sisäisessä sekä Keravan ja pääkaupunkiseudun välisessä bussiliikenteessä 1.3.2006 sekä lähijunaliikenteessä 1.1.2007. Kirkkonummella pääkaupunkiseudun matkakortit otettiin käyttöön bussiliikenteessä ja lähijunaliikenteessä 1.1.2007 lukuun ottamatta Wikströmin (nykyisin Pohjo-
lan Liikenteen) liikennöimää bussiliikennettä, jonne matkakortin käyttö laajeni 1.3.2008. Pääkaupunkiseudun matkalippujärjestelmän rinnalle jäivät käyttöön Matkahuollon ja VR:n omat liput Kirkkonummi / Kerava - pääkaupunkiseutu runkomatkoilla sekä kuntien sisäisillä bus- si- ja junamatkoilla. Näissä lipuissa on HSL:n lipuista poikkeavat ikäraajat (mm. lastenlippu) ja alennusryhmät.

Seuraavassa kuvassa on esitetty Keravan ja Kirkkonummen matkakorttiasiakkaiden jakauma asiakasryhmittäin vuonna 2010. Aikuiset ovat Keravalla 54 % ja Kirkkonummella vain 38 % kaikista matkakortin haltijoista. Ennen HSL:een liittymistä kunnat tukivat vain aikuisten työmatkalippuja, nyt tuetun joukkoliikenteen piirissä on laaja joukko muitakin asiakasryhmiä.

Keravan matkakorttiasiakkaat 31.5.2010 (8056 kpl)



Kirkkonummen matkakorttiasiakkaat 31.5.2010 (9135 kpl)

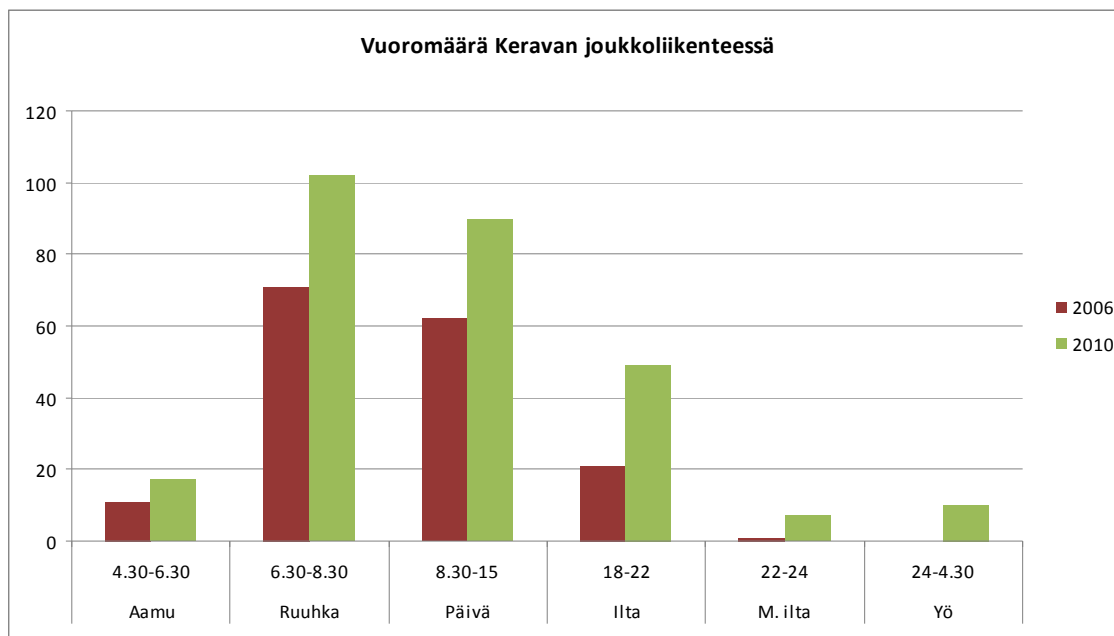


Kuva 22. Keravan ja Kirkkonummen matkakorttiasiakkaiden jakauma asiakasryhmittäin.

Matkustajamäärät ovat kasvaneet molemmissa kunnissa lippujärjestelmän muutoksen myötä huomattavasti. Kirkkonummella etenkin junamatkustajien määrä on kasvanut. Kasvu on ollut vuodesta 2006 vuoteen 2009 11 %, kun muutos Keravan junaliikenteessä on ollut samaa suuruusluokkaa (4 %) kuin muissa pääradan kehyskunnissa. Bussiliikenteessä matkustajamäärät ovat Keravan sisäisessä liikenteessä kasvaneet 43 % ja seutuliikenteessä 15 % vuodesta 2007 vuoteen 2009. Matkustajamäärien kasvu sisäisessä liikenteessä on jatkunut edelleen myös vuoden 2010 aikana.

Keravalaisien ja kirkkonummelaisten tekemien joukkoliikenteen nousujen määrä HSL-alueen sisällä on kasvanut moninkertaiseksi verrattuna tilanteeseen, jossa runkomatkan lippuun oli ostettavissa erillinen YTV-alueen lippu alennettuun hintaan. Nykyisin keravalaisien tekemistä HSL-liikenteen nousuista neljäsosa on muita kuin Keravan runkomatkoja. Kirkkonummelaisten osalta tämä osuus on yli kolmasosa.

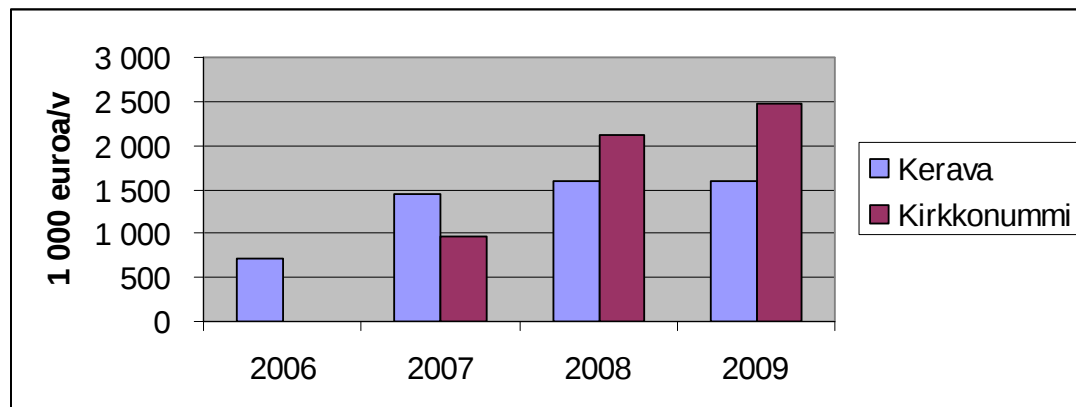
Keravan liittyttyä pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmään bussiliikenteen palvelutasoa on parannettu merkittävästi erityisesti hiljaisina liikennöintiaikoina. Vuorotarjontaa on lisätty lähes 60 %, vaikka liikenteessä olevaa kalustoa on lisätty vain 30 %. Seuraavasta kuvasta ilmenee vuorotarjonnan kasvun lisäksi myös liikennöintiajan laajentuminen sekä sisäisessä että seutuliikenteessä. Keravan sisäiset ja seutulinjat on kilpailutettu, jonka myötä bussikalusto on muuttunut kokonaan matalalattiaiseksi kaupunkibusseiksi.



Kuva 23. Keravan sisäisen ja seutuliikenteen vuoromäärät arkena vuonna 2006 ja 2010.

Kirkkonummen bussiliikenne hoidetaan U-liikenteellä. Palvelutasoa on parannettu lähinnä tiedotuksella kuten linjojen numeroinnilla ja reittioppaalla. Linjojen kilpailutus kokonaisuudessaan on mahdollista vuonna 2014 siirtymäkauden sopimusten voimassaolon päättyessä.

Seuraavassa kuvassa on esitetty Keravan ja Kirkkonummen joukkoliikenteen nettomenojen kehitys vuosina 2007–2009.



Kuva 24. Keravan ja Kirkkonummen joukkoliikenteen nettomenojen kehitys.

Keravan asukkaat ovat ottaneet YTV/HSL-yhteistyön hyvin vastaan. Asiakastyytyväisyyden taso Keravan sisäisillä linjoilla on ollut korkeampi kuin esimerkiksi Espoossa ja Vantaalla. Asiakaspalautteessa nousevat esiin palvelutason parannustarpeet erityisesti Tuusulan ja Sipoon yhteyksissä sekä koulumatkoilla ja liityntäyhteyksissä junaan.

Keravan päättäjien keskuudessa joukkoliikenne koetaan tärkeäksi palveluksi kunnan asukkaille. HSL:n myötä poliitikot kokevat saavansa vaikutusmahdollisuuden koko metropolialueella tapahtuvaan liikkumiseen. Huolena on kuitenkin itsenäisyyden menetys ja HSL:n omistajaohjauksen toimivuus yksittäisen kunnan kannalta.

Kirkkonummen asukkaat ovat kokeneet joukkoliikenneyhteistyön hyödyn erityisesti junamatkoissa. Julkinen liikenne on tullut varteenotettavaksi vaihtoehdoksi entistä useammalle kirkkonummelaiselle, erityisesti junaliikennettä hyödyntäville työmatkaajille. Hyvät yhteydet ja HSL-lippu ovat etuja myös työntekijöiden houkuttelemiseksi Kirkkonummen suuntaan. Myös muuttoa harkitsevat kuntalaiset, paikkakunnalla vierailevat sekä työmatkalaiset ovat pitäneet HSL-matkakorttijärjestelmää käteväenä. Reittiopas on saanut paljon kehua. Sen sijaan useammat rinnakkaiset taksa- ja lippujärjestelmät saman kunnan alueella ovat asiakkaille, kuljettajille, konduktööreille ja tiedottamiselle haastavia.

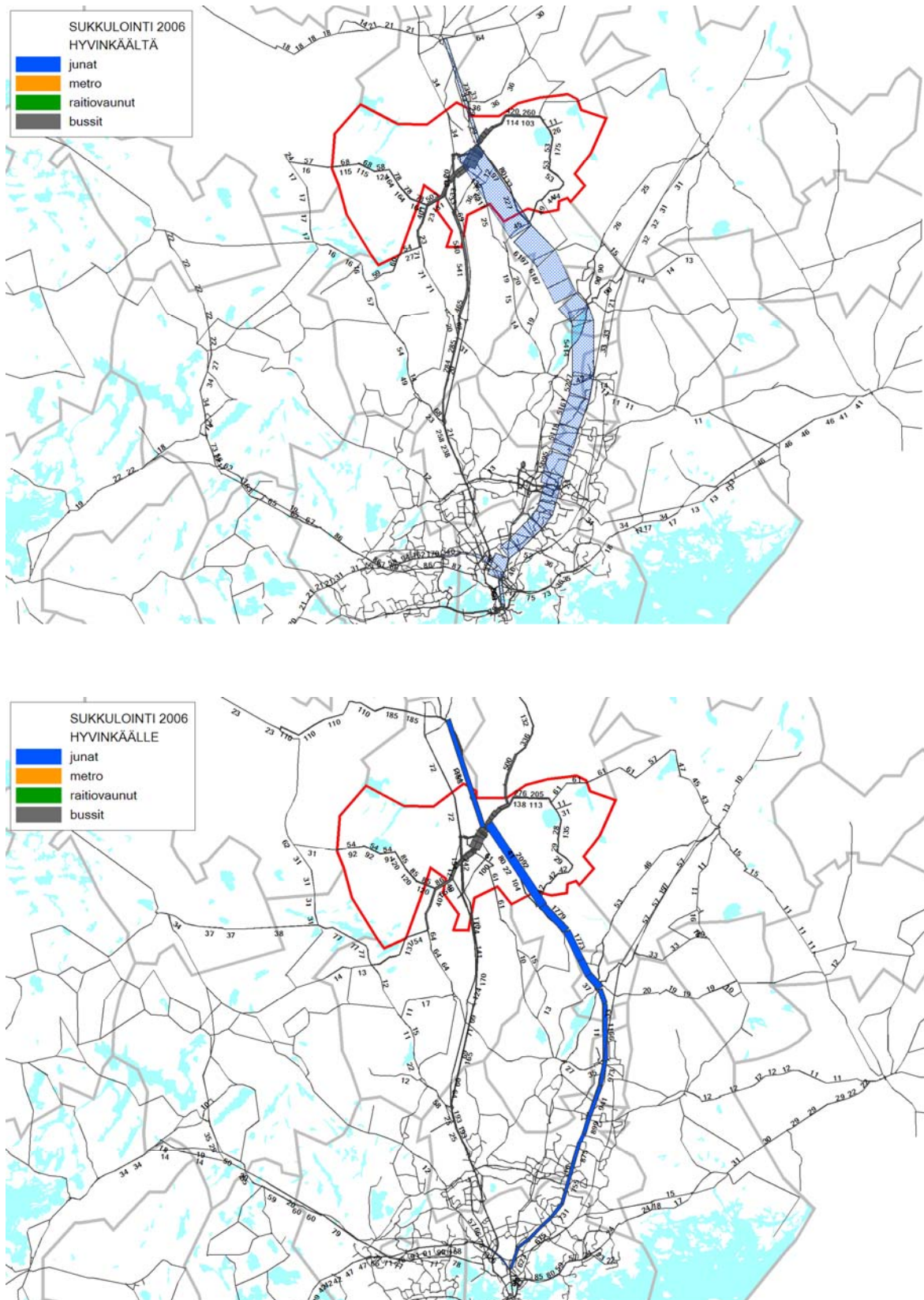
Päättäjät, erityisesti HSL-yhteistyössä mukanaolevat, ovat tiedostaneet hyvin HSL-yhteistyön hyödyt, sillä Kirkkonummen työmatkaliikenteestä lähes 60 % Helsingin suuntaan kulkevaa. Koko Helsingin seudun alueen lippujärjestelmän yhtenäistäminen ja järjeistämisen on huomattu tärkeäksi, jotta joukkoliikenteestä todella saadaan vetovoimainen vaihtoehto. Samalla yhteistyön merkitys seudullisesti laajassa kokonaisuudessa on koettu tärkeäksi. Kirkkonummen kunnan strategian mukaan kytkeytyminen pääkaupunki-

seudun liikennesuunnittelujärjestelmään on joukkoliikenteen kehittämisen kannalta välttämätöntä.

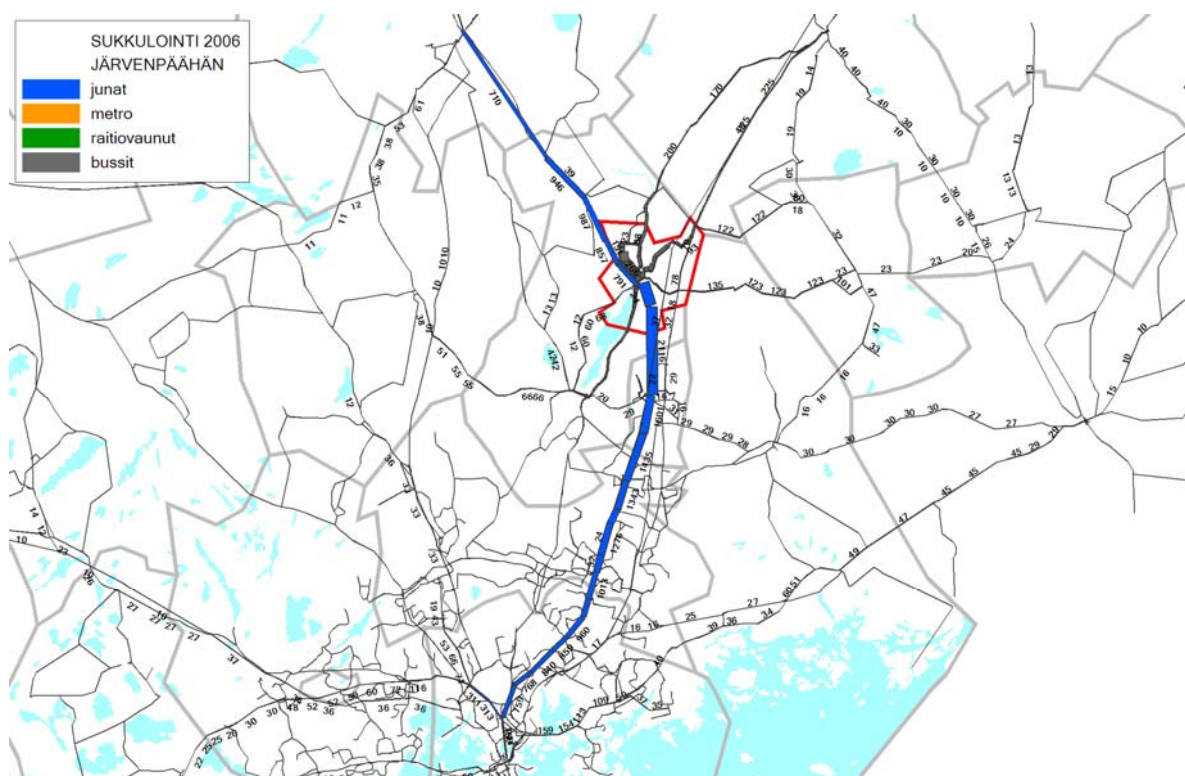
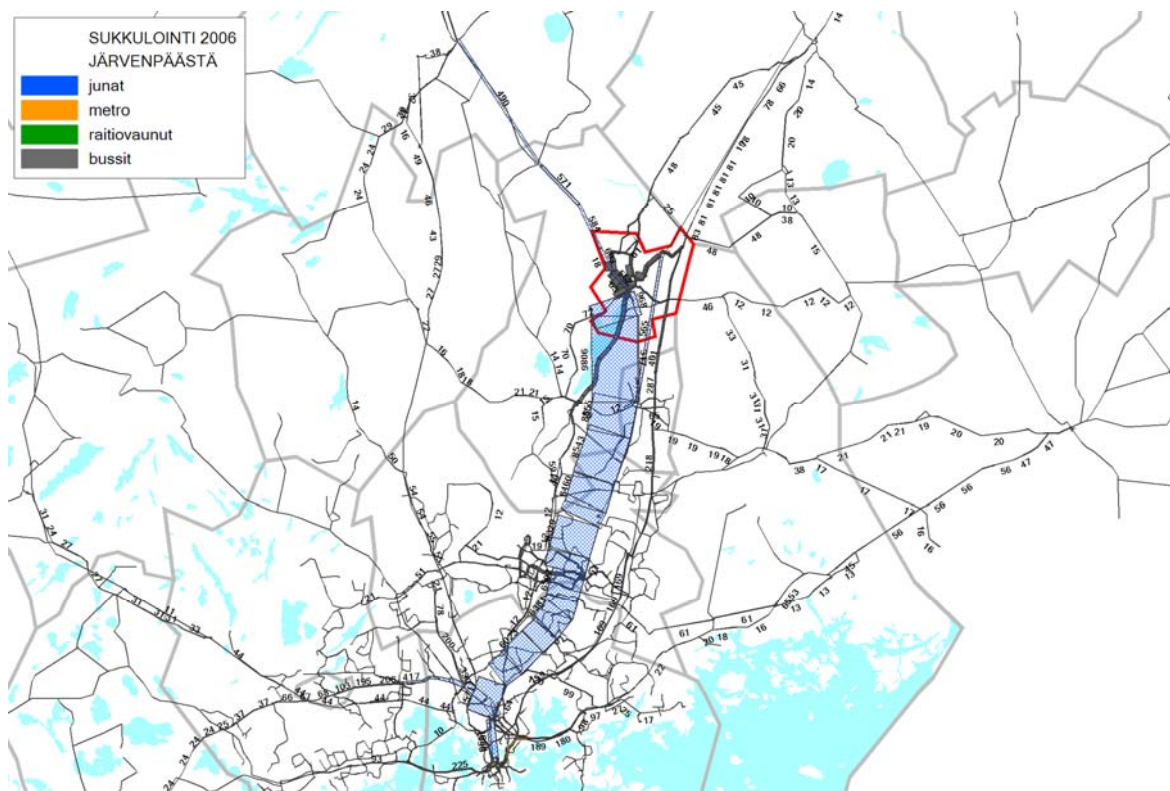
YTV/HSL-yhteistyö virkamiestasolla on sujunut kaikin puolin erittäin hyvin sekä Keravan että Kirkkonummen mielestä. HSL:n asiantuntemus on ollut hyvin käytettävissä Kirkkonummea ja Keravaa koskevissa joukkoliikenneasioissa. HSL:n aktiivinen tiedottaminen joukkoliikenteestä on helpottanut viestintää myös Kirkkonummen puolella. Toisaalta pienten kuntien on vaikea irrottaa edustajia kaikkiin HSL:n yhteistyöryhmiin, jolloin kaupunkien HSL:lta tilaaman suunnittelun tulisi tarjota palvelua, joka ei sido liikaa kuntien omia resursseja.

Liite 2. Joukkoliikenneverkolle sijoitellut työmatkavirrat

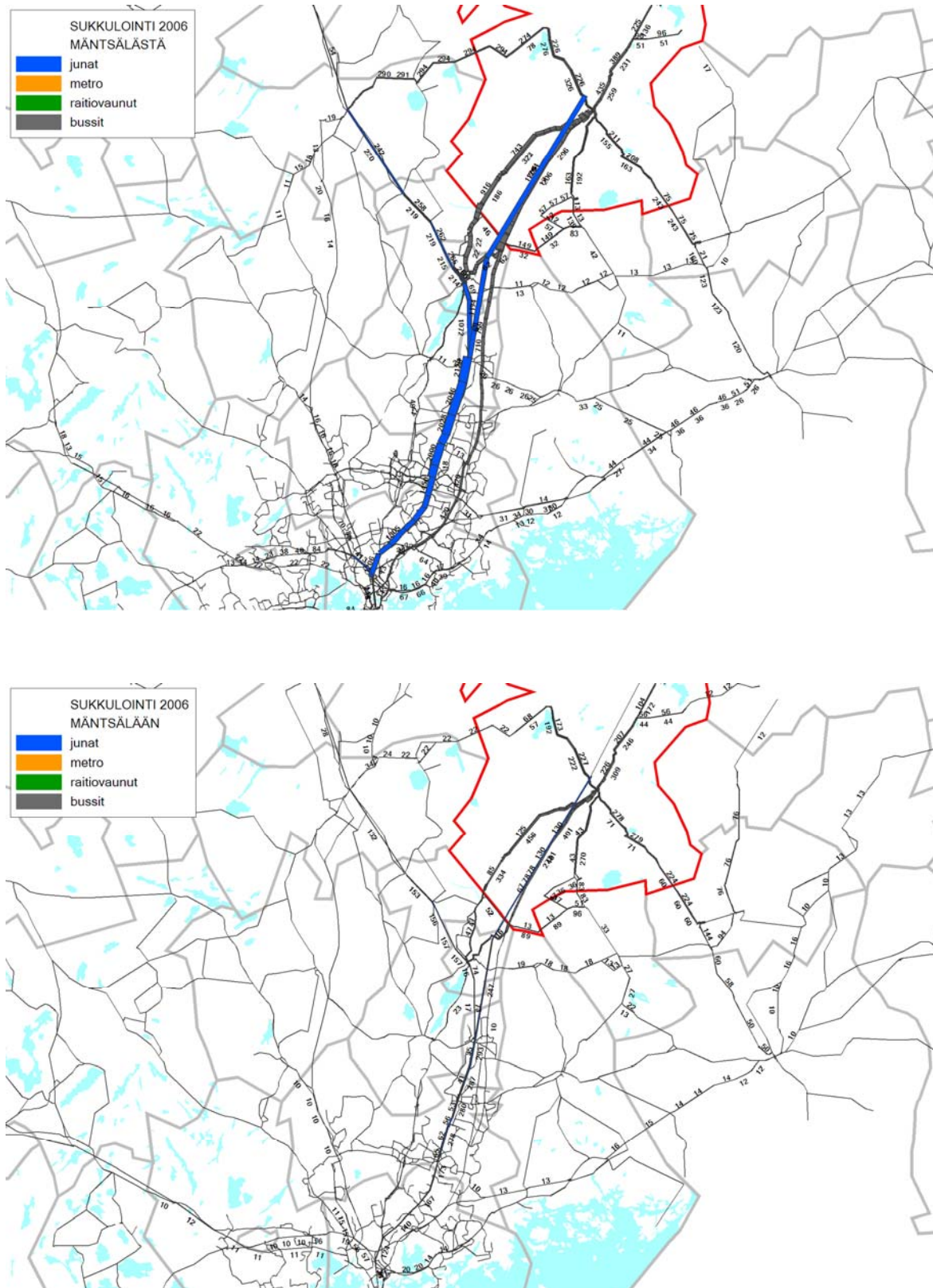
Seuraavissa kuvissa on esitetty kuntakohtaisesti kustakin kehyskunnasta kaikilla kulkutavoilla lähtevät ja saapuvat työmatkavirrat joukkoliikenneverkolle sijoiteltuna. Tämä kuvastaa työssäkävijöistä syntyvää joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaalia, vaikka merkittävä osa työssäkävijöistä käyttääkin muita kulkutapoja.



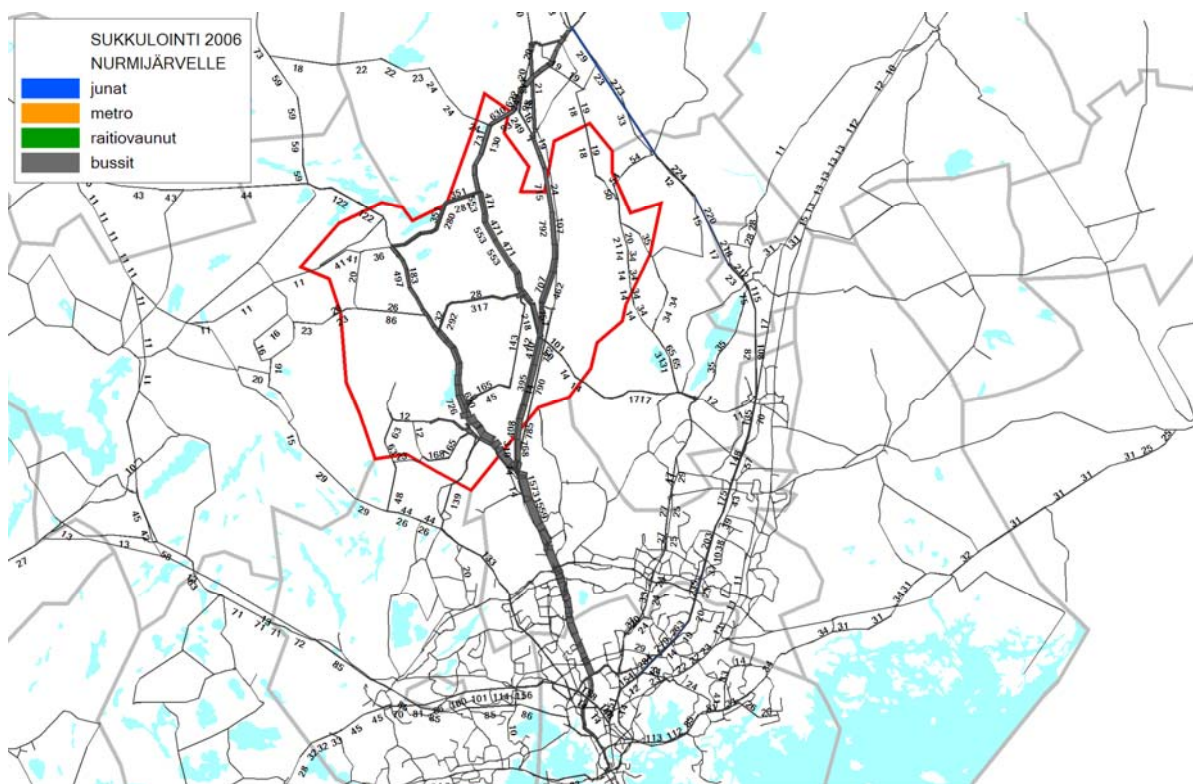
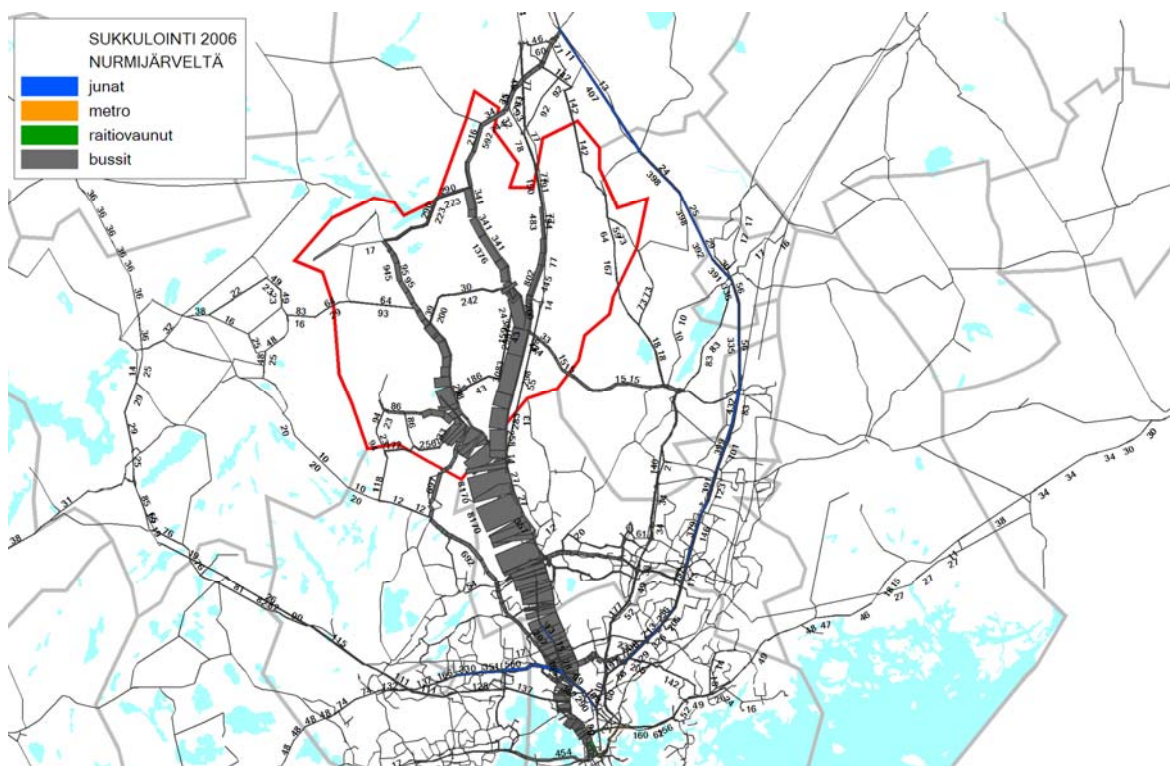
Kuva 25. Työmatkaliikenne Hyvinkäältä (yläkuva) ja Hyvinkäälle (alakuva)



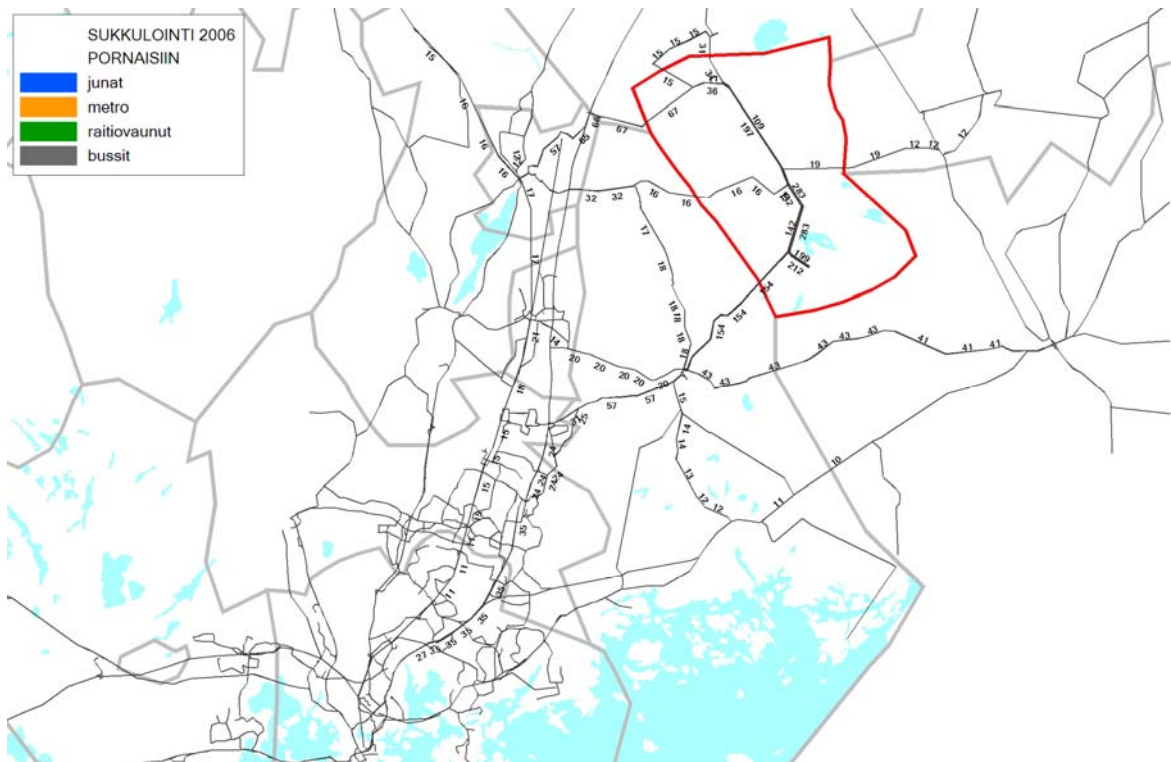
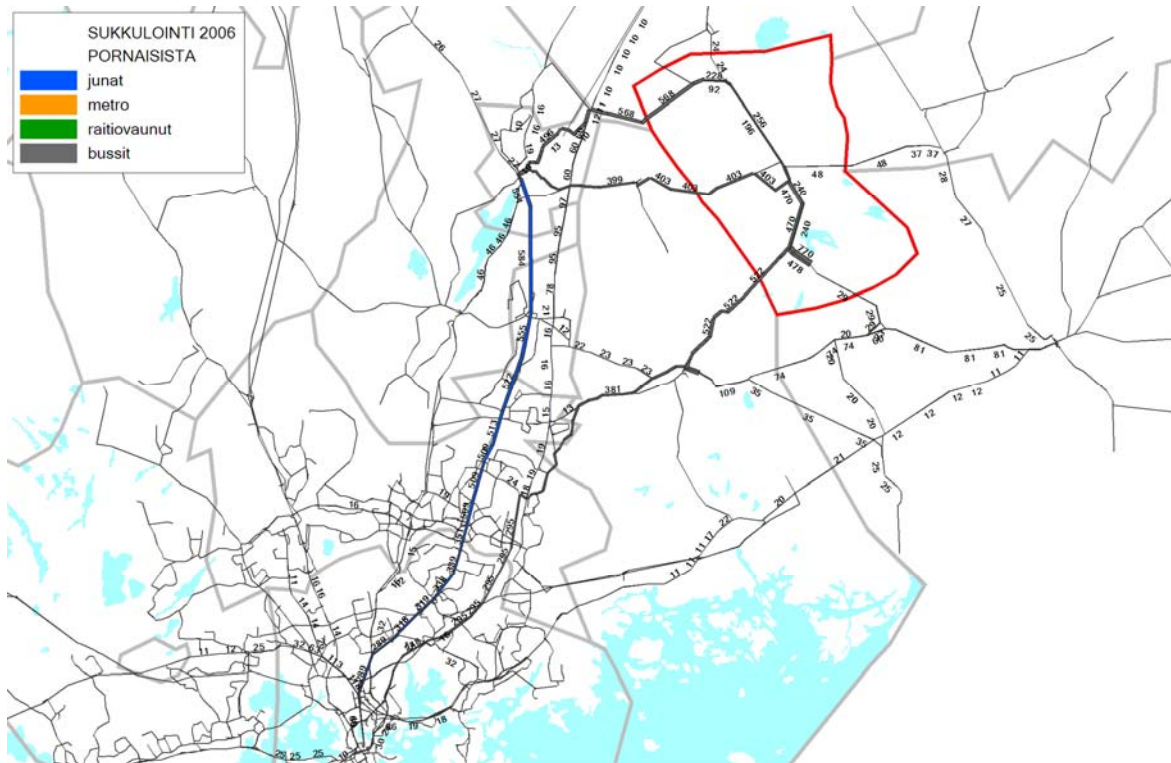
Kuva 26. Työmatkaliikenne Järvenpäästä (yläkuva) ja Järvenpäähän (alakuva)



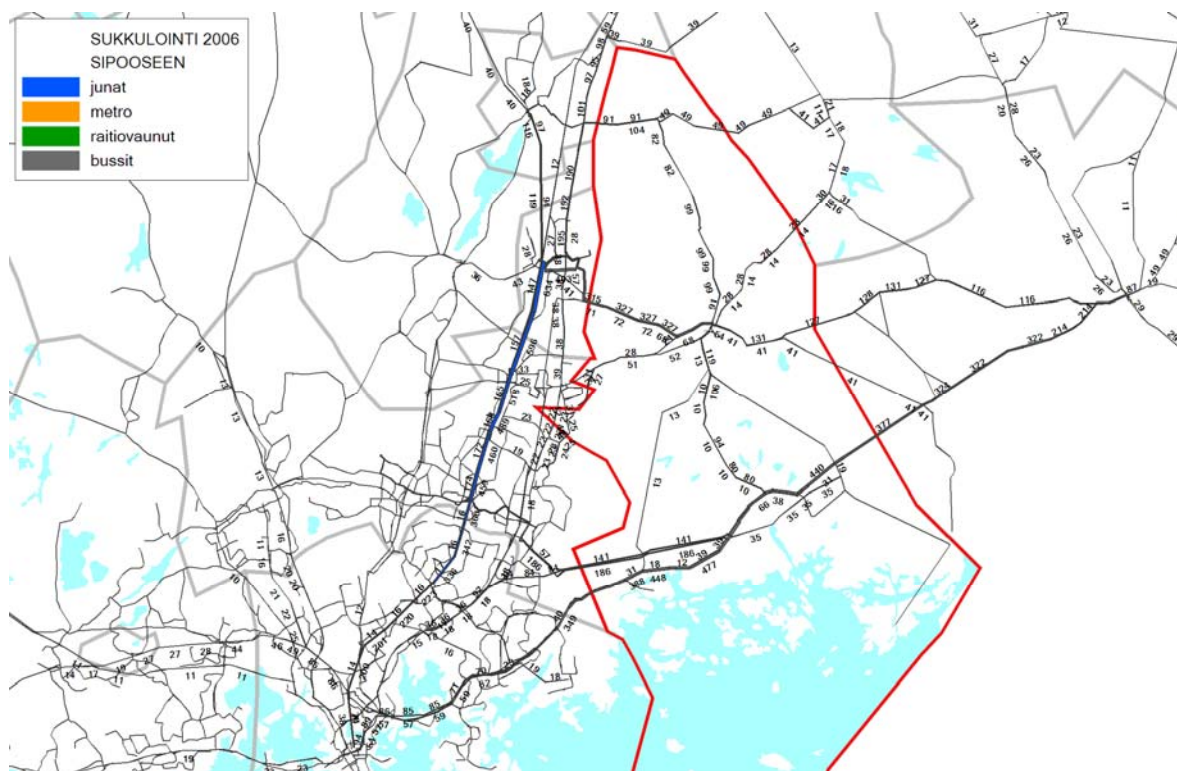
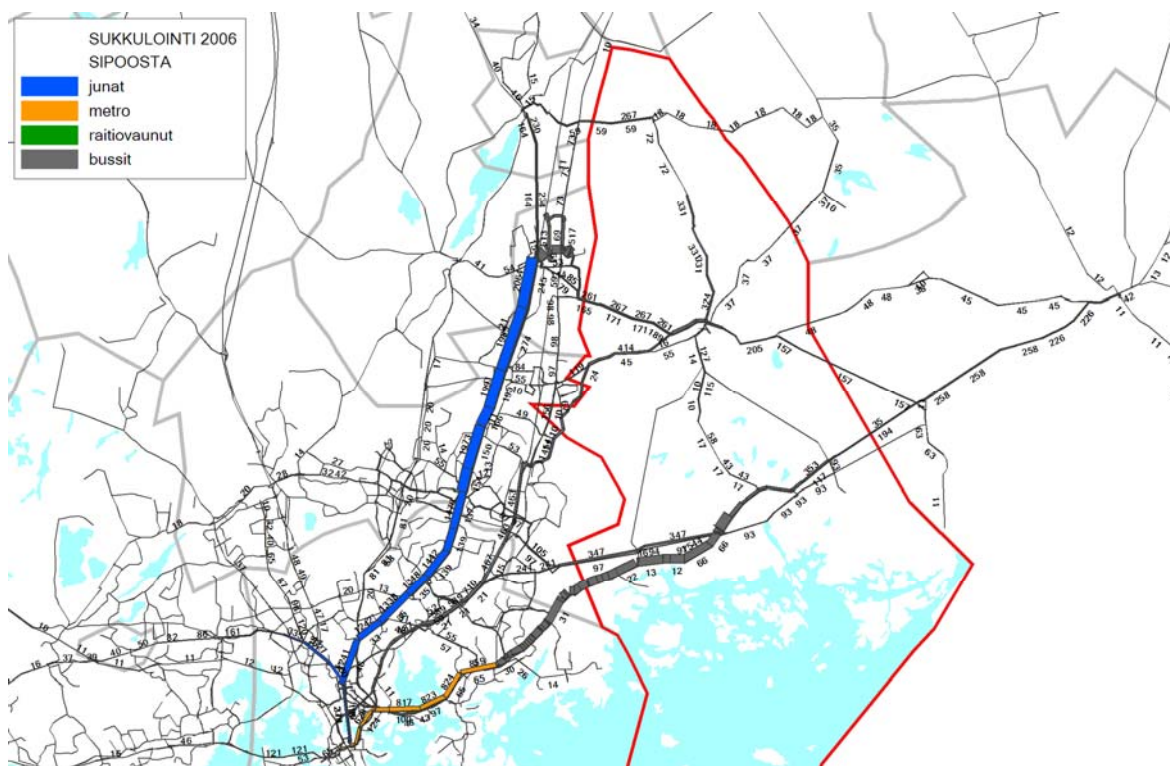
Kuva 27. Työmatkaliikenne Mäntsälästä (yläkuva) ja Mäntsälään (alakuva)



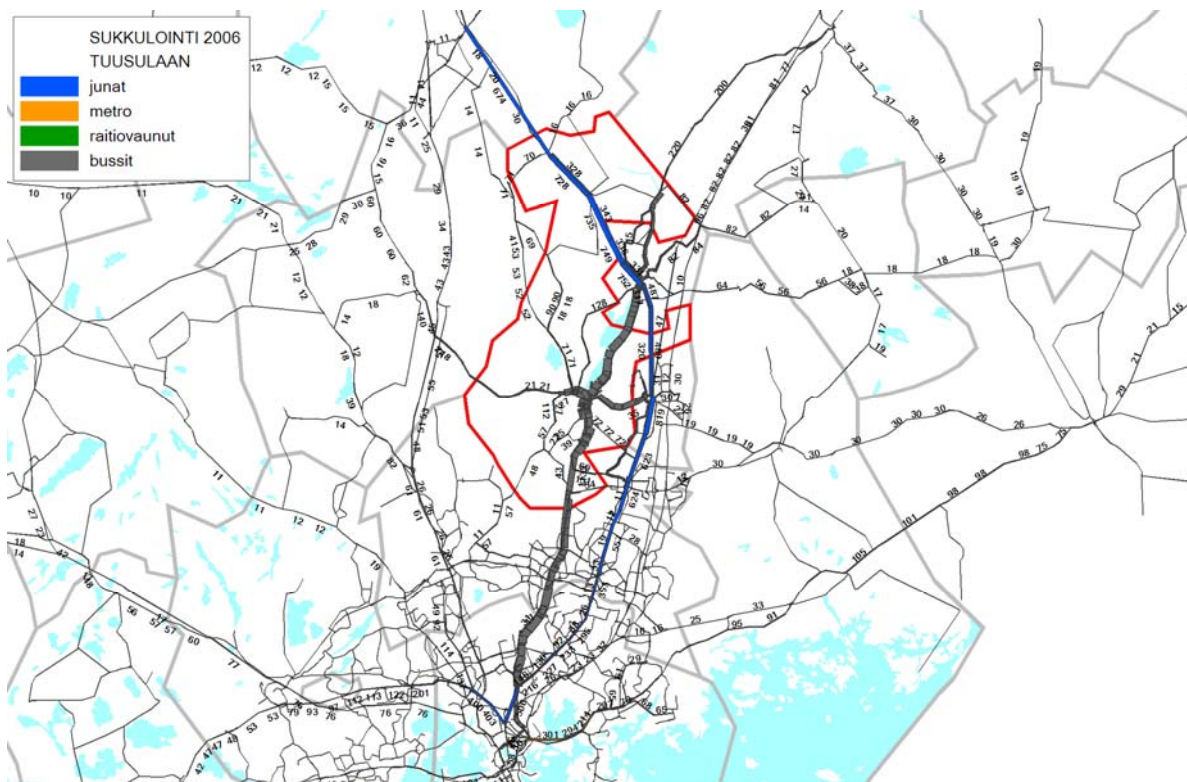
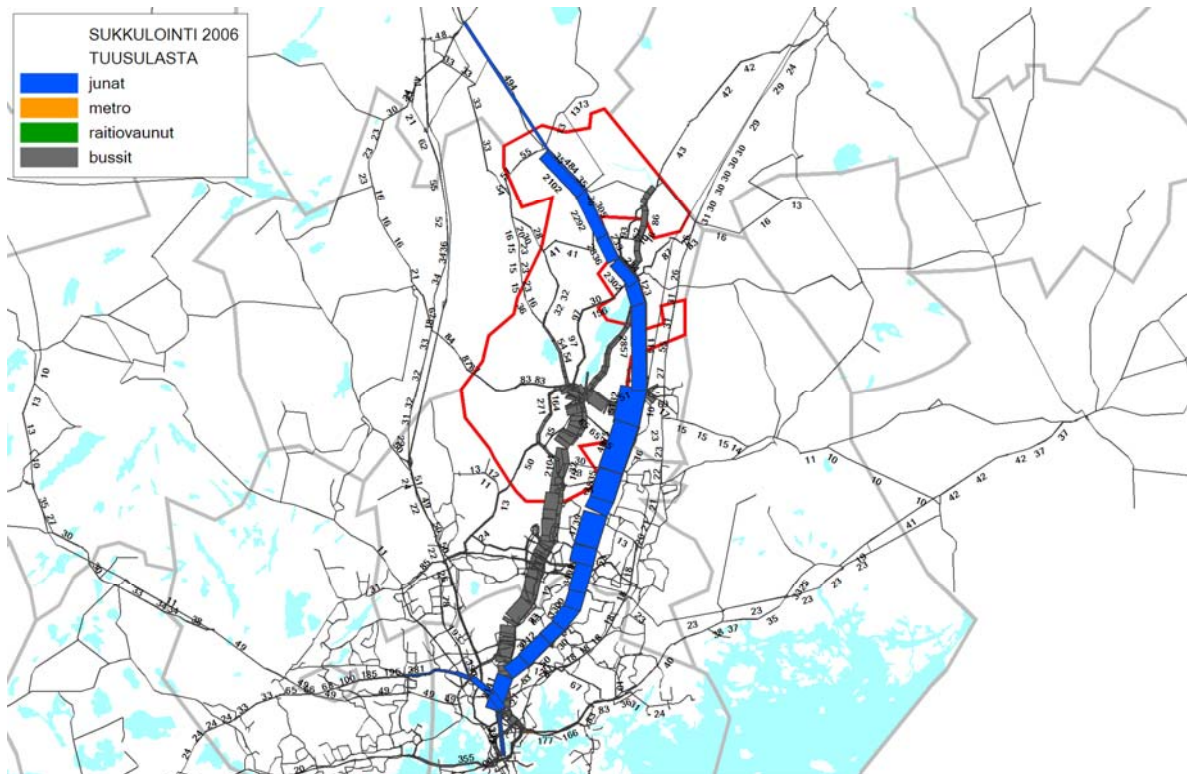
Kuva 28. Työmatkaliikenne Nurmijärveltä (yläkuva) ja Nurmijärvelle (alakuva)



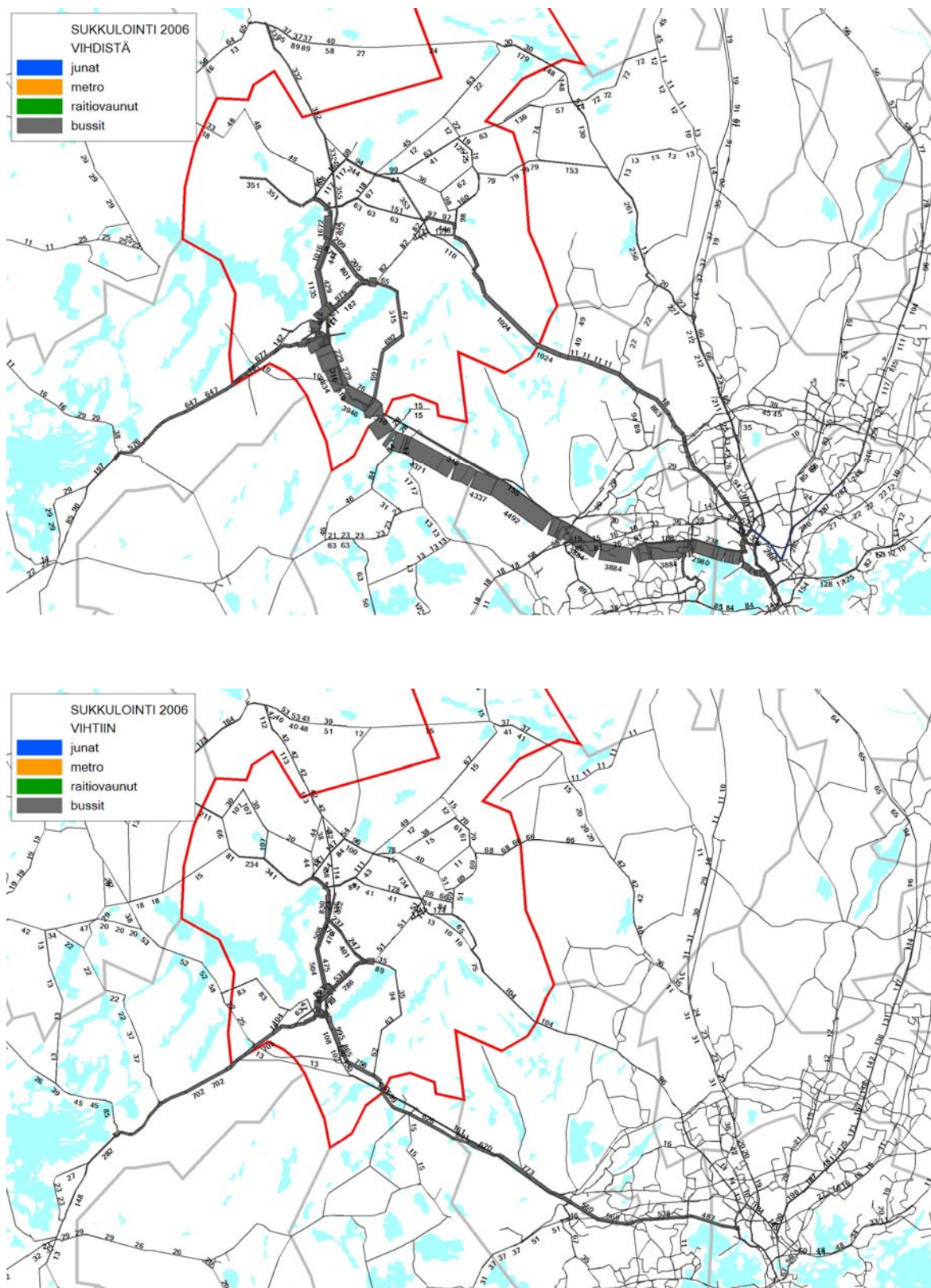
Kuva 29. Työmatkaliikenne Pornaisista (yläkuva) ja Pornaisiin (alakuva)



Kuva 30. Työmatkaliikenne Sipoosta (yläkuva) ja Sipooseen (alakuva)



Kuva 31. Työmatkaliikenne Tuusulasta (yläkuva) ja Tuusulaan (alakuva)



Kuva 32. Työmatkaliikenne Vihdistä (yläkuva) ja Vihtiin (alakuva)

HSL:n julkaisuja 17/2010

ISSN 1798-6176 (nid.)

ISBN 978-952-253-033-2 (nid.)

ISSN 1798-6184 (pdf)

ISBN 978-952-253-034-9 (pdf)

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6A, Helsinki

PL 100, 00077 HSL

puh. (09) 4766 4444

etunimi.sukunimi@hsl.fi

HRT Helsingforsregionens trafik

Semäforbron 6 A, Helsingfors

PB 100, 00077 HRT

tfn (09) 4766 4444

fornamn.efternamn@hsl.fi