

25.8.2022

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä  
PL 100, 00077 HSL  
hsl@hsl.fi

Lausuntopyyntö jäsenkunnille 14.6.2022

## Kirkkonummen kunnan lausunto Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2023-2025

Kirkkonummen kunta antaa lausunnon HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2023-2025.

Lausunnossa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kohtiin:

### 1. Toimintasuunnitelma

- HSL:n keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet TTS-kaudella suhteessa strategiaan
- Liikenteen palvelutason arviointi ja markkinaymmärryksen perusteella suunniteltavat muutokset tarjontaan ja palvelutasoihin

### 2. Taloussuunnitelma

- Lipputulotavoitteet TTS-kaudella
- Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin
- Kuntakohtaisen alijäämän kattaminen/ylijäämän käyttö TTS-kaudella

### 3. Hinnoittelun kehittäminen

- Näkemys tehdystä selvityksestä ja eri hinnoittelumallivaihtoehdoista

Lausunnossa otetaan kantaa toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksen lisäksi hinnoittelumalliin sekä tuodaan esiin Kirkkonummen kunnan ja kuntalaisten kannalta keskeisiä ja tärkeitä joukkoliikenteen palveluun liittyviä asioita.

## Toiminta- ja taloussuunnitelma

### Tavoitteet ja strategia

HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestäväan kasvuun on hyväksytty yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022. HSL:n visiona on olla vuonna 2030 kestäväan liikkumisen johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani.

25.8.2022

HSL:n strategia ja visio palvelevat tarkoitustaan ja on selkeästi avattu. Visio on selvä ja missio kirkas. Arvot luovat positiivisen kuvan. Tavoitteet ovat kunnianhimoiset ja selkeät. Kirkkonummen kunta pitää näitä tavoiteltavina ja kannatettavina. Toimenpiteet suhteessa strategiaan on oikeasuuntaisia. Kirkkonummi kannattaa HSL:n strategisia linjauksia saada yhä useammat joukkoliikenteen pariin, mutta kustannusvaikutuksia kunta-osuuksiin tulee vielä tutkia kuntatalouden kannalta.

Poikkeuksena tähän voidaan todeta, että esitetyt hinnoittelumallit ovat ristiriidassa tasapainoisen kuntatalouden näkökulmasta. Tasapainoinen talous voi olla saavutettavissa HSL:n näkökulmasta, mutta kehyskuntien ja erityisesti Kirkkonummen kuntatalous ei kestä hinnoittelumallin kustannuksien siirtämistä HSL:n alueen kehyskunnille. Haaste on yhteinen kaikille HSL:n jäsenkehyskunnille. Asiaan otetaan tarkemmin kantaa kohdassa, jossa käsitellään hinnoittelumallia.

Keskeisinä HSL:n strategisina tavoitteina on kohti päästötöntä joukkoliikennettä, joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa, kustannustehokas joukkoliikenne ja tasapainoinen talous. Nämä kaikki tavoitteet ovat selkeitä ja erittäin kannatettavia. Myös mittarit palvelevat tarkoitustaan. HSL:n tehtävänä on valita oikeat keinot ja pyrkiä parhaansa mukaan toteuttamaan niitä. Kirkkonummen mielestä on tärkeätä, että näistä informoidaan säännöllisesti kuntia eri yhteistyöryhmissä ja osallistetaan tarpeen mukaan jatkosakin.

Strategisena tavoitteena matkustuksen lisääminen on joukkoliikenteen kehittämisen ja päästötavoitteiden kannalta keskeistä liikenteen supistamisen sijasta. Palvelutasossa ei korona-ajan supistusten vuoksi ole kovin merkittäviä tehostamisvaroja ilman, että palvelutaso heikkenisi kohtuuttomasti Kirkkonummella. Toki palvelutasoa tulee myös kriittisesti tarkastella osana tuottavuusohjelmaa, josta kuntia on hyvä informoida työn edetessä. Matkustajamäärät ovat lähteneet kohtuullisen hyvin elpymään viimeisten matkustajatilastojen valossa, vaikka ne eivät vielä ole lähellä vuoden 2019 tasoa. Matkustajamäärien, lipputulojen ja tulopohjan kasvattamiseen tulee löytää keinot, jotka ovat laajasti hyväksyttävissä ja palvelee tarkoitustaan.

Uusi toimintamalli, jossa keskeistä on asiakkaiden ja liikkumistarpeiden ymmärrys keräämällä nykyistä tarkempaa ja parempaa tietoa kysynnän ja tarjonnan suunnitteluun. Toisena tavoitteena on seurata linjojen kustannustehokkuutta ja linjastojen välisiä kannattavuuseroja ja kolmantena tavoitteena on myynti- ja markkinointitoimenpiteiden kohdentaminen markkinoiden mukaan ja niiden vaikutusten mittaaminen. Nämä kaikki on erittäin kannatettavia toimenpiteitä, joista toivotaan myös kuntiin saatavan enemmän tietoa.

25.8.2022

## Liikenteen palvelutaso Kirkkonummella

TTS-suunnitelmassa ei esitetä merkittäviä liikenteellisiä palvelutasomuutoksia Kirkkonummelle vuosina 2023-2025.

Kirkkonummen liikenne kilpailutettiin viime syksynä ja uusi liikennöintisopimus alkaa vuoden 2023 alussa. Kirkkonummen kilpailutetun sopimuksen kustannustaso laskee 11 %, joka on erittäin suotuisaa nykyisessä haastavassa taloustilanteessa. Liikennöintikustannuksien on arvioitu laskevan reilu 600 000 €, jolla on myös osittain vaikutusta Kirkkonummen kuntaosuuteen. Myös uuden sopimuksen tuoma sähköbussikaluston asteittainen lisäys ja latauksen tapahtuminen varikoilla liikennöitsijän huolehtimana on erittäin hyvä asia päästötavoitteiden osalta.

Kirkkonummen linjastosuunnitelma valmistui kesällä 2021. Se oli pohjana liikenteen kilpailutukselle syksyllä 2021. Linjastosuunnitelmassa huomioitiin metron jatko Kivenlahteen ja linjastoratkaisut tehtiin kustannusneutraalisti. Metroliikenteen operointikustannuksien kasvun vuoksi bussiliikenteestä etsittiin noin 100 000 euron säästöt. Linjastosuunnitelmassa muutokset ovat kokonaisuudessaan varsin pieniä. Muutokset koskevat pääasiassa ruuhka-aikaa ja ruuhkan vastasuuntaa. HSL on tarkistanut muutamien alueiden palvelua päällekkäisyyksien karsimiseksi ja palvelun kohdentamiseksi kuten esimerkiksi Kantvikissä. Kantvikistä aloittaa uusi sisäinen linja 904 Kirkkonummen keskustaan korvaten linjaa 172.

Uusi linjasto otetaan käyttöön uuden liikennöintisopimuksen myötä vuoden 2023 alussa. Metron liikennöinti jatkuu vuonna 2023 Kivenlahteen. Kirkkonummen liityntälinjat liikennöivät jatkossakin Matinkylään ainakin vuoteen 2025 asti ja mahdollisesti pidempään. Vuonna 2018 metron aloittaessa liikennöinnin kirkkonummelaisten matka-aika pidentyi huomattavasti Matinkylän itäpuolelle. Nykyinen päätepysäkki Matinkylään on nopeampi suuralle osalle Matinkylään ja sen itäpuolelle kulkeville kuin Espoonlahden päätepysäkkiratkaisu. Liityntälinjojen 171-174 päätepysäkkikysymystä tulee arvioida lähemmin ajankohtaa yhteistyössä Kirkkonummen kunnan kanssa.

Kirkkonummella jouduttiin vähentää palvelua useilta linjoilta koronasäästöjen vuoksi vuosina 2020-2021 kuten linjalta 173 Matinkylä-Kirkkonummi-Upinniemi vähennettiin Z-vuorot viikonloppuisin. Nämä lisättiin vuonna 2019 keskeiselle Kirkkonummi-Matinkylä –yhteysvälille, jolla oli heikko palvelutaso viikonloppuisin ja yhteys Upinniemestä, Kantvikistä ja Kirkkonummen keskustasta Matinkylään oli erittäin hidas. Ratkaisulla saatiin kilpailukykyisempi tarjonta vaikuttaen kunnan maineeseen positiivisesti. Säästöratkaisu oli tarkoitettu väliaikaiseksi ja palautettavaksi koronatilanteen helpotettua.

Koronatilanne on pitkälti helpottanut ja matkustajamäärät ovat alkaneet selvästi elpymään Kirkkonummen linjoilla.

25.8.2022

HSL:n tulee arvioida linjan 173 Z-vuorojen palvelun palauttaminen sunnuntaisin yhdessä Kirkkonummen kunnan kanssa, onko kysyntä palautunut ja missä vaiheessa tilapäisesti vähennetty palvelutaso tulee palauttaa keskeisellä yhteysvälillä luoden myös positiivista mielikuvaa. Erityisesti vapaa-ajan liikkuminen on kasvussa. Vaihtoehtoisesti liikenne voisi alkaa vuoden 2023 alusta tai syysliikenteen alkaessa 2023. Linjan 173 Z-vuorojen palvelun palauttaminen sunnuntaisin syksyn 2023 osalta maksaa 25 000 € ja koko vuodelle 50 000 – 60 000 €.

Kirkkonummen kunta tuo esiin, että HSL:n tulee aktiivisesti seurata Veikkolan U-liikenteen (linja 280) matkustajamääriä ja huolehtia riittävästä palvelutasosta yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Tarvittaessa HSL:n tulee täydentää hiljaisen ajan merkittäviä palvelutasopuutteita yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa.

HSL:n tulee keskeisissä operatiivisissa kysymyksissä myös informoida kunnan edustajaa HSL:n hallituksessa. Kirkkonummen kunta pitää tärkeänä, että kaikki Kirkkonummea koskevat palvelutasomuutokset suunnitellaan etukäteen yhteistyössä kunnan virkamiesten ja kuntaa HSL:n hallituksessa edustavan luottamushenkilön kanssa.

## Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa matkustajamäärät vuonna 2023 ovat -13%, vuonna 2024 -11 % ja vuonna 2025 -9 % vuoden 2019 tasosta. Vuoden 2023 lipputulotavoite on kunnianhimoisesti 375,1 milj. euroa, joka on vain 2,1 % alle vuoden 2019 toteuman. Se on 71,6 milj. euroa kuluvan vuoden ennustetta suurempi.

TTS:ssä todetaan seuraavaa: ”edellyttää toteutuakseen sekä hintatason että muiden hinnoittelutekijöiden kriittistä tarkastelua syksyllä 2022, kun HSL:n hallitus tekee päätöksen lippujen hinnoista vuodelle 2023”.

”Edelleen jatkuvasta pandemiasta aiheutuneen liikkumisen muutoksen sekä yllä mainittujen hintatarkasteluun liittyvien ehtojen vuoksi HSL alueen joukkoliikenteen käyttöön ja lippujen hankintaan vaikuttavat muutokset lähitulevaisuudessa saattavat johtaa siihen, että lipputulokertymä voi poiketa huomattavastikin arvioidusta”.

Kirkkonummen lipputulokertymäksi ennustetaan 6,9 milj. € vuonna 2023. Vuonna 2024 sen arvioidaan olevan 7,2 milj. € ja 7,3 milj. € vuonna 2025.

Kirkkonummen kunta näkee, että lipputuloarvioon voi liittyä mahdollisia riskejä TTS-ehdotuksen mukaan ja näin ollen sillä voi olla vaikutus tulevien vuosien kuntaosuuksiin. Lipputuloarvioista ei selviä suoraan paljonko lippujen hintoja on tarkoitus nostaa. Se tulisi näkyä selkeästi suunnitelmasta.

25.8.2022

Kirkkonummen kunta muistuttaa, että lippujen hinnat ovat edelleen merkittävästi alhaisemmat kuin loppuvuonna 2019 vyöhykeuudistuksen toteututtua. Vuoden 2020 alussa lippujen hintoja alennettiin merkittävästi. Nykyisessä talouskehityksessä huomioiden myös inflaatiokehitys lippujen hintoja on syytä tarkistaa siten, että TTS-suunnitelmassa esitetyt lipputulokertymät toteutuvat varmasti ja kuntaosuudet pysyvät suunnitelman mukaisena. Kirkkonummi painottaa, ettei kuntaosuuden taso saa nousta merkittävästi lipputulokertymän ja lippujen hinnoittelun vuoksi.

### Kirkkonummen kuntaosuuksien taso

Kirkkonummen kuntaosuus TTS-suunnitelman mukaan putoaa alle 6,5 miljoonan euron tasolle vuosina 2023-2025 ilman edellisvuosien ali- tai ylijäämää. Kuntaosuuksien määrään vaikuttaa voimakkaimmin matkustajamäärien elpyminen ja sen myötä lipputulokehitys sekä lippujen hintataso. Tulevina vuosina myös infrakustannusten merkittävä kasvu heijastuu Kirkkonummen kustannuksissa.

Metrolikenteen kasvavat infrakustannukset nostavat merkittävästi Kirkkonummen kuntaosuutta. Kirkkonummen kunta muistuttaa metron lisäävän Kirkkonummen kunnan joukkoliikenteen kustannuksia tarpeettomasti. Metro ei kuitenkaan tuo kirkkonummelaisille lisäpalvelua, vaan päinvastoin se on heikentänyt palvelutasoa Kirkkonummelta ja tehnyt liikkumisen joukkoliikenteellä hitaaksi Länsiväylän käytävässä.

Vuoden 2021 tilinpäätöksen mukaan kuntaosuus oli poikkeuksellisen alhainen 3,775 milj. € johtuen valtion myöntämistä lähes 87 milj. euron joukkoliikenteen koronatuista HSL:lle. Tästä noin 3,6 milj. euroa kohdistui Kirkkonummen kuntaosuuteen. Ilman valtion tukea kuntaosuus olisi vuonna 2021 ollut noin 7,4 milj. €.

Kirkkonummen kuntaosuuden ennustetaan tänä vuonna olevan noin 6,4 milj. €. Vuonna 2023 sen arvioidaan olevan 6,451 milj. €. Kuntaosuus vuonna 2024 olisi 6,426 milj. € ja vuonna 2025 6,373 milj. €.

Vuosien 2024-2025 kuntaosuuksissa ei ole huomioitu hinnoittelu-uudistuksen vaikutuksia, joten tältä osin liittyy melkoista epävarmuutta.

Kirkkonummen kunta katsoo, että TTS-lausunnossa esitetty kuntaosuuden taso on siedettävä ja sen tulisi pysyä korkeintaan tällä tasolla. 6,5 miljoonan euron kuntaosuuden tasolla on palattu lähemmäksi vuoden 2019 tasoa ja normaalia tilannetta ennen koronaa. Kuntatalouden haastavassa tilanteessa (mm. sote-uudistus) HSL:n tulee pyrkiä tiukkaan taloudenpitoon ja etsiä myös keinoja rahoitusohjelman laimentamiseksi tuottavuusohjelman mukaisesti.

25.8.2022

## Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö suunnitelmakaudella

Vuoden 2021 lopussa ylijäämää muodostui 2,7 milj. € valtion koronatukien ansiosta. Tämän vuoden käyttöennusteen mukaan ylijäämää arvioidaan muodostuvan vuoden 2021 ylijäämä huomioiden yhteensä 3,7 milj. €. TTS-ehdotuksessa esitetään ylijäämän käyttöä vuosina 2023-2025 siten, että vuosittain sitä käytetään 1,251 milj. €, jonka verran se pienentää vuotuista kuntaosuutta vuosina 2023-2025. Kirkkonummen kunta kannattaa esitystä.

Subventioaste vuonna 2023 Kirkkonummen osalta olisi 47 %. Vuonna 2024 se olisi 46 % ja vuonna 2025 45,5 %. Subventioasteessa ei luonnollisesti huomioida aiempien vuosien ylijäämää. Kirkkonummen kunta katsoo, että subventioaste on oikealla tasolla. Se tulee jatkossakin olla alle 50 %, joka määritelty selkeästi myös kunnan tahtotilaksi, jota HSL:n tulee noudattaa.

## Hinnoittelun kehittäminen ja hinnoittelumallit

HSL on selvittänyt erilaisia hinnoittelumalleja, joilla lippujärjestelmää voitaisiin kehittää nykyistä helpommin hahmotettavaksi ja sellaiseksi, että kulkumuotojakauma muodostuisi nykyistä kestävämmäksi. Tämä tarkoittaisi pitkien matkojen lipun hintojen alentamista ja vastaavasti lyhyiden matkojen lippujen hintojen nostamista. Lyhyiltä matkoilta siirtymää tapahtuisi henkilöauton lisäksi kävelyyn ja pyöräilyyn. Pitkillä matkoilla siirtymä sen sijaan olisi lähinnä henkilöautoilusta. Hinnoittelumallit lisääisivät kestävien kulkutapojen matkamääriä 0,3-0,5 % koko HSL alueella. Joukkoliikennematkat lisääntyisivät kuitenkin eniten kehyskunnissa.

- 1) **Nykyinen ABCD-vyöhykemalli uusin hinnoin.** D -vyöhykkeellä tulee ostaa vähintään kahden vyöhykkeen CD-lippu ja eri pituisten matkojen hintoja tasattaisiin nostamalla lyhyempien ja laskemalla pisimpien matkojen hintoja. Malli lisäisi kirkkonummelaisten joukkoliikennematkoja noin 3,6 %. Kirkkonummen kuntaosuus nousisi mallissa 1,9 milj. € (selvityksen mukaan +23 % ja TTS-vuoteen 2024 verrattuna +30 %). Tässä mallissa Kirkkonummen sisäisen matkustamisen mahdollistava 30 vrk lippu maksaisi 74,70 € ja Kirkkonummen ja Helsingin välinen 30 vrk lippu 99 €.
- 2) **ABC-vyöhykemalli, jossa nykyiset C- ja D-vyöhykkeet yhdistettäisiin uudeksi C-vyöhykkeeksi.** Kahden vyöhykkeen ostopakko, mutta C-vyöhykkeen lipun voi ostaa yksinään. Malli lisäisi kirkkonummelaisten joukkoliikennematkoja 4,9 % ja nostaisi Kirkkonummen kuntaosuutta 2,6 milj. € (selvitys +31 %/TTS 2024 +40 %). Tässä mallissa Kirkkonummen sisäisen matkustamisen mahdollistava 30 vrk lippu maksaisi 49,80 € ja Kirkkonummen ja Helsingin välinen 30 vrk lippu 89,90 €.

25.8.2022

- 3) **ABC-vyöhykemalli, jossa nykyiset B- ja C-vyöhykkeet yhdistetään uudeksi B-vyöhykkeeksi.** Kolmesta vyöhykkeestä jokaisen voisi ostaa yksinään. Malli lisäsi kirkkonummelaisten joukkoliikennematkvoja 2,6 % ja nostaisi Kirkkonummen kuntaosuutta 1,5 milj. € (selvitys +18 %/TTS 2024 +23 %). Tässä mallissa Kirkkonummen sisäisen liikkumisen mahdollistava 30 vrk lipun hinta olisi 69,30 € ja Kirkkonummen ja Helsingin välisen 30 vrk lipun hinta 115,60 €.
- 4) **Tasahinnoittelu –mallissa** matkan pituus ei vaikuta hintaan. Yhdellä lipulla saa matkustaa koko seudulla. 30 vrk lipun hintataso olisi 75,90 €. Tasahinnoittelu lisäisi kirkkonummelaisten joukkoliikennematkvoja 5,3 % ja nostaisi kuntaosuutta 2,9 milj. € (selvitys +35 %/TTS 2024 +45 %).

Mallit ja niihin liittyvät lippujen hintatasot on laadittu koko HSL:n tasolla kustannusneutraalisti. Yksittäisten kuntien kannalta vaikutukset kuntaosuuksiin ovat kuitenkin huomattavan suuria ja kaikki vaihtoehdot nostavat Kirkkonummelle aiheutuvia kustannuksia huomattavan paljon.

HSL:n laatimien asiakaskyselyiden perusteella tasahinnoittelu on koettu parhaaksi vaihtoehdoksi. 1 ja 2 vaihtoehdot on koettu keskimäärin nykyistä mallia heikommiksi ja 3 ja 4 vaihtoehdot nykyistä paremmiksi. Edellisen lippujärjestelmäuudistuksen yhteydessä on kuitenkin asukaskyselyillä todettu, että lippujen hinnoittelussa oikeudenmukaiseksi koetaan lipun hinnan kytkeytyminen jollakin tavalla matkan pituuteen. Vyöhykkeiden määrän vähentäminen vähentäisi selvästi tätä tärkeätä kytköstä.

Pelkästään strategista tasoa ajatellen tasatariffimalli tuottaa tietenkin merkittävimmät hyödyt, mutta sen rahoitus Kirkkonummella nykymallissa on erittäin vaikeaa.

Kuntatalouden näkökulmasta kaikki esitetyt vaihtoehdot ovat mahdottomia, koska niissä Kirkkonummen kuntaosuus nousee selvityksen mukaan useita kymmeniä prosentteja (18-35 %). Kun verrataan kuntaosuuden kasvua käsillä oleva TTS-suunnitelman vuoden 2024 lukuihin, niin kuntaosuus kasvaisi 23-45 % riippuen mallista. Lisäksi vuoden 2024 kuntaosuus on jo aiempaa korkeammalla tasolla kuin kuntaosuudet olivat ennen koronavuotia. Tasatariffi nostaisi lähes puolella vuoden 2024 TTS-suunnitelman mukaisen kuntaosuuden. Kirkkonummen kunta ei voi hyväksyä esitettyjä ratkaisuja niiden kustannusvaikutusten vuoksi.

Kunnan kannalta keskeinen kysymys on myös vaikutukset kasvatus- ja opetustoimen koulukuljetuksen kustannuksiin. Kun lyhyiden matkojen hinta nousee, nousevat suoraan myös kunnan kustannukset koulukuljetuksissa.

Lipun hintojen merkittävä alentaminen ei todennäköisesti ole kehyskunnissa paras keino joukkoliikenteen kehittämiseen. Parempi vaihtoehto olisi tarjonnan lisääminen ja vaihtoyhteyksien sujuvoittaminen. Tarkastelusta puuttuu vaihtoehtoasetelma, jolla vastaavan suuruusluokan rahamäärä ke-

25.8.2022

hyskunnissa käytettäisiin lipun hinnan alentamisen sijasta tarjonnan parantamiseen. Kirkkonummella keskeinen kysymys on rantaradan runkoyhteyden palvelutason tihentäminen ja luoda kilpailukykyinen liityntäliikennejärjestelmä perustuen tiheästi kulkeviin ja nykyistä nopeampiin juniin. Tämä on viimeistään mahdollista Espoon kaupunkiradan myötä. Tätä ennen tulisi tutkia nykyistä junatarjontaa täydentäviä lisävuoroja, joita on poistettu rantaradalta. Myös korona-aikana vähennettyjen vuorojen palauttaminen sekä esimerkiksi Kirkkonummen ja Matinkylän tai suoraan Helsinkiin ajettavien nopeiden bussivuorojen lisääminen parantaisi todennäköisesti joukkoliikenteen matkustushoukuttelevuutta enemmän kuin lipun hinnan alentaminen.

Kaikki mallit on rakennettu suosimaan pitkiä matkoja, jotka useimmiten suuntautuvat Helsinkiin. Tämä vastaa hyvin nykyhetken tarpeeseen, mutta ei tue pitkällä aikavälillä tavoiteltua kehitystä luoda nykyistä sekoittuneempaa yhdyskuntarakennetta, jossa työpaikkoja sijoittuisi enemmän myös kehyskuntiin vähentäen pitkien matkojen tarvetta.

Kaikki esitetyt mallit lukuun ottamatta mallia 3 vähentävät entisestään kehyskuntien mahdollisuutta vaikuttaa kuntaosuuden suuruuteen. D-vyöhykkeen pitäminen omanaan luo edelleen kohtuulliset mahdollisuudet vaikuttaa kuntaosuuden suuruuteen. Tämä edellyttää kehyskunnilta yhteistä linjaa lippujen hintatason muutoksista ja hinnoittelun kehittämisestä. Intressit ovat usein samansuuntaisia. Pelkästään liikennetarjonnan määrän muutoksilla on erittäin haastavaa vaikuttaa riittävästi kuntaosuuteen. Liikennöintisopimukset luovat varsin tiukat raamit tarjonnan muutoksille ja seudullisessa liikenteessä ratkaisut koskevat useampia kuntia.

Kirkkonummen kunta ei katso, että esitetyillä malleilla saavutettaisiin kustannuksiin suhteutettuna riittäviä hyötyjä. Erityisen tärkeää on, että lippujärjestelmää kehitetään sellaisen mallin pohjalta, joka mahdollistaa edelleen myös kehyskunnille vähintään nykyisen tasoiset mahdollisuudet vaikuttaa kuntaosuuden suuruuteen myös lippujen hinnoittelun kautta. Kysymys on erittäin keskeinen Kirkkonummelle ja kehyskunnille yleisen hyväksyttävyyden näkökulmasta.

## Liputtomuuden vähentäminen ja tarkastusmaksun korottaminen

Kirkkonummen kunta pitää tärkeänä, että liputtomuutta vähennetään tehokkaasti kaikin keinoin osana HSL:n tuottavuutta. Kirkkonummella bussiliikenteessä kuljettajilla ja junaliikenteessä konduktöörin tarkastuksilla on tärkeä rooli liputtomuutta vähennettäessä. Matkalippujen tarkastajien näkymisellä on iso merkitys liputtomuuden vähentämisessä.

Kirkkonummen kunta pitää tärkeänä, että tarkastusmaksu seuraa yleistä kustannuskehitystä. Kirkkonummen kunta kannattaa ehdottomasti tarkastusmaksun korottamista HSL:n esityksen mukaisesti.