

29.8.2024

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

Lausuntopyyntö jäsenkunnille 13.6.2024

Kirkkonummen kunnan lausunto Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2025-2027

Kirkkonummen kunta antaa lausunnon HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2025-2027.

Lausunnossa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kohtiin:

- 1) Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?
- 2) Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjettiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?
- 3) Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?
- 4) Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025–2027?
- 5) Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?
- 6) Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Lausunnossa otetaan kantaa toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen ja vastataan kysymyksiin lausunnon lopussa sekä tuodaan esiin Kirkkonummen kunnan kannalta keskeisiä joukkoliikennepalveluun liittyviä asioita.

Lausunnon lähtökohtana on toiminta- ja taloussuunnitelmassa esitetty liitteen 4 mukaiset VE2-skenaariot (ja sen mukaiset kustannukset), jossa E-vyöhyke ja Järvenpää ei ole HSL kunta.

Toiminta- ja taloussuunnitelma

Liikenteen palvelutaso Kirkkonummella

Varaudutaan Kirkkonummen koululaislinjojen sekä Matinkylään suuntautuvan seutuliikenteen kapasiteetin riittävyyteen matkustajamäärien

29.8.2024

kasvaessa. Kirkkonummella joukkoliikenteen kulkutapaosuus on viimeisen viiden vuoden aikana kasvanut. Varautumalla kapasiteetin riittävyteen on tavoitteena varmistaa, etteivät kapasiteettiongelmat rajoittaisi tämän kehityksen jatkumista. Joukkoliikenteen kapasiteetin ja kilpailukyvyn vahvistamisella tavoitellaan parempaa matkustajakokemusta ja nousijamäärien kasvattamista Kirkkonummen alueella.

Kustannusvaikutus yhteensä noin 187 000 € vuonna 2025 ja vuositasolla:

- Kirkkonummen sisäiset linjat n. 66 000 €
- Kirkkonummen suunnan seutulinjat n. 121 000 €

Kirkkonummella matkustajamäärät ovat kasvaneet seudulla voimakkaimmin muutaman muun kaupungin kanssa. Tavoitteena on jatkossakin niiden kasvu kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. Täten on perusteltua, että varaudutaan matkustajamäärien kasvuun kapasiteetin turvaamiseksi ruuhka-aikoina Matinkylän liityntälinjoilla ja koululaislinjoilla. Taloudellisia panostuksia ei välttämättä ole tarve tehdä, jos matkustajamäärät eivät sitä edellytä, mutta on viisasta varautua ennakolta mahdollisiin tilanteisiin.

HSL on tehnyt viime vuosina toimenpiteitä, joilla Kirkkonummen joukkoliikenteen kustannuksia on pienennetty. Koronaepidemian vuosina vähennettiin merkittävästi vähän kuormittuneita vuoroja. Lisäksi Kirkkonummen linjastosuunnitelmalla (2021) tehostettiin ja vähennettiin metron liityntäliikenteen kustannuksia. Kirkkonummen vuonna 2023 alkaneen liikennöintisopimuksen kustannustaso laski 11 % (yli 600 000 euroa) vuodessa verrattuna aikaisempaan liikennöintisopimukseen. Ilman onnistunutta kilpailutusta kustannustaso olisi huomattavasti suurempi kuin nykyisin.

Kirkkonummen liityntälinjat 171-175 liikennöivät Matinkylään ainakin vuoteen 2029 asti (Espoon kaupunkirata otetaan käyttöön) ja mahdollisesti pidempäänkin. Ramppi Länsiväylältä Markkinakadulle säilyy ainakin vuoteen 2029 asti. Vuonna 2018 metron aloittaessa liikennöinnin kirkkonummelaisien matka-aika pidentyi huomattavasti Matinkylän itäpuolelle. Suurelle osalle nykyinen Matinkylän päätepysäkkiratkaisu on selkeästi nopeampi kuin Espoonlahden tai Kivenlahden päätepysäkkiratkaisu. Kirkkonummen kunta katsoo, että liityntälinjojen 171-175 päätepysäkkikysymys tulee ratkaista lähemmin vuosikymmenen lopulla yhteistyössä kunnan kanssa.

Kirkkonummen kunta tuo esiin Espoon kaupunkiradan rakentamisen aikaisista liikennekatkoista ja poikkeusjärjestelyistä rantaradan junaliikenteessä, joka on tärkein joukkoliikenteen runkoyhteys Kirkkonummelle, että HSL suunnittelee nopeat ja suorat junaa korvaavat yhteydet Kirkkonummelta Leppävaaraan pääväyliä pitkin myös ruuhka-aikojen ulkopuolella. Toistuvat liikennekatkot voivat siirtää junan palvelutasoon tottuneet matkustajat pysyvästi henkilöauton käyttäjiksi, jos korvaavia yhteyksiä ei ole kilpailukykyisesti järjestetty. Menetettyjä matkustajia on vaikeaa saada myöhemmin takaisin joukkoliikenteen käyttäjiksi. Suunnittelussa tulee kuulla myös kunnan näkökulma.

29.8.2024

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu strategiakauden lopun tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät vuonna 2025 kasvaisivat 400 miljoonaan nousuun. Tämä edellyttää toteutuakseen useita eri toimenpiteitä ja kaikkien näiden onnistumista. Tänä vuonna ennustetaan (OVK 1/2024) seudulla toteutuvan 364 milj. nousua (TA2024 tavoite 375 milj. nousua).

Kirkkonummen kunta katsoo, että lippujen hinnat tulisi olla esitettynä alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa. Edellisvuoteen verrattuna hyvä puoli tämän vuoden TTS:ssä on se, että avoimesti kerrotaan tavoite nostaa lippujen hintoja 8 % vuonna 2025. Kirkkonummen kunta kannattaa lippujen hintojen nostamista vähintään kustannuksia vastaavasti, jotta subventioastetta saadaan pienennettyä.

Kirkkonummen lipputulokertymäksi ennustetaan 8,1 milj. € vuonna 2025. Vuonna 2026 sen arvioidaan olevan 8,4 milj. € ja 8,6 milj. € vuonna 2027.

Kirkkonummen kunta näkee, että lipputuloarvioon liittyy mahdollisia riskejä, koska se perustuu matkustajamäärätavoitteeseen ja lipputulokertymällä on suora vaikutus tulevien vuosien kuntaosuuksiin. Kirkkonummi pitää tärkeänä, että lipputulokertymä toteutuu TTS-suunnitelman mukaisesti siten, ettei se lisää kuntaosuutta.

Kirkkonummen kuntaosuuksien taso

Kirkkonummen kuntaosuus TTS-suunnitelman mukaan on yli 9 miljoonan euron tasolla vuosina 2025-2027 ilman edellisvuosien ali- tai ylijäämää. HSL:n esityksen mukaan Kirkkonummen kuntakohtainen ylijäämä käytettäisiin tulevalla TTS-kaudella kuntaosuuden pienentämiseen.

Kirkkonummen joukkoliikenteen kustannuksia on lisännyt kirkkonumme-laisten matkustajamäärien kasvu HSL alueen joukkoliikenteessä. Metroliikenteen infrakustannukset on nostanut merkittävästi Kirkkonummen kuntaosuutta. Kirkkonummen kunta muistuttaa metron lisäävän Kirkkonummen kunnan joukkoliikenteen kustannuksia tarpeettomasti. Metro ei tuo kirkkonummelaisille palvelutason parannusta, vaan päinvastoin se on hidastanut liikkumista joukkoliikenteellä Länsiväylän käytävässä.

Kirkkonummen kuntaosuuden ennustetaan (HSL ovk 1/2024) tänä vuonna olevan noin 8,134 milj. €. HSL:n talousarviossa 2024 kuntaosuus on 7,991 milj. €. HSL TTS:n mukaan vuonna 2025 sen arvioidaan olevan 9,482 milj. €. Kuntaosuus vuonna 2026 olisi 9,069 milj. € ja 2027 9,108 milj. €.

Kirkkonummen subventioaste vuonna 2025 olisi 53,6 %. Vuosina 2026-2027 se olisi noin 51 %. Subventioasteessa ei luonnollisesti huomioida aiempien vuosien ylijäämää. Kirkkonummen kunta katsoo, että kuntaosuuksien taso on hyväksyttävä, kun subventioaste on enintään 50 %. Nyt se on kestävämmällä tasolla, koska subventioaste ylittää yli 50 % ja kuntaosuus nousee lähelle 10 milj. euroa.

29.8.2024

HSL:n tulee aloittaa talouden toimenpiteet ja kehittää ajoissa linjastoa, jottei Kirkkonummen kuntaosuudet kasva nykyisestä merkittävästi ja pysytään alle 50 % subventioasteessa myös keskipitkällä aikavälillä vuosina 2030 ja 2035, jolloin toiminta- ja taloussuunnitelmassa on esitetty vuodelle 2030 kunnan rahoitustarpeeksi 11,3 milj. € subventioasteen ollessa 58 % ja vuonna 2035 rahoitustarve on 12,9 milj. € ja subventioaste 60,5 %.

Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö suunnitelmakaudella

Vuoden 2023 lopussa ylijäämää oli 2,641 milj. euroa. HSL:n käyttöennusteen (ovk 1/2024) mukaan ylijäämää arvioidaan käytettävän 1,406 milj. euroa, jolloin tämän vuoden lopussa ylijäämää arvioidaan olevan 1,235 milj. euroa. HSL esittää, että ylijäämä käytetään TTS-kaudella pois. Tällöin ylijäämää käytettäisiin 412 000 euroa vuosittain kolmen vuoden aikana.

Kirkkonummen kunta katsoo, että ylijäämä voidaan käyttää HSL:n esittämällä tavalla seuraavan kolmen vuoden aikana.

1. Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?

Kirkkonummen kunta pitää erittäin tärkeänä, että infrakorvausjärjestelmään liittyvät taloudelliset ongelmat, jotka haastavat HSL:n talouden tasapainoa ja nostaa matkalippujen tai kuntaosuuksien tasoa kohtuuttoman korkealle, tulee ratkaista mahdollisimman pian. Infrakorvausmallin ongelmiin on herätty suurten investointihankkeiden (mm. Länsimetro, pikaratikka 15) kielteisten talousvaikutuksien vuoksi. Infrakorvausten osuus HSL:n budjetista on nousemassa kestäättömälle tasolle. Vuonna 2025 HSL:n kustannuksista jo 24 % eli 230 miljoonaa euroa muodostuu infrakorvauksista.

Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannuksia vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykytasolla, syntyy paineita nostaa kuntien rahoitusosuuksia. Mikäli hintoja taas korotetaan, johtaa se matkustajamäärien vähenemiseen ja siihen, ettei infrahankkeista saada täyttä hyötyä, kun käyttäjiä on vähemmän.

Joukkoliikenneinfran kehittämishankkeet ovat ensisijaisesti maankäyttöhankkeita, jotka ensisijaisesti hyödyttävät sijaintikuntaa merkittävinä maankäyttö- ja taloudellisina hyötyinä. Samalla kunnat, joihin ei ole kohdistunut merkittäviä infrainvestointeja tai niistä liikenteelle tai maankäytölle ohjautuvia hyötyjä, joutuvat myös maksajiksi. Hankkeilla on myös kääntöpuolensa, sillä usein ne heikentävät muiden alueiden tai kuntien palvelutasoa, kun suorat runkolinjastot muuttuvat vaihdollisiksi ja matka-ajat pitenevät.

Lisäksi nykyinen järjestelmä on kankea ja vaikeasti hallittavissa oleva. Järjestelmä lisää kuntien hallintotyötä ja hyödyt eivät välttämättä ole kovinkaan suuret osapuolille. Infrakorvausjärjestelmän hyödyt olisi arvioitava

29.8.2024

kokonaisuutena. Järjestelmä tulisi korvata mallilla, jossa infrainvestoinneista aiheutuvia kustannuksia ei kohdistu niille kunnille, joille kyseiset investoinnit eivät tuota maankäyttöhyötyjä.

Kirkkonummen kunta katsoo, että HSL:n ja sen jäsenkuntien tulee käynnistää neuvottelut infrasopimuksen muuttamiseksi ja aloittaa tunnustelut poliittisella tasolla valmiudesta muuttaa nykyistä sopimusta. HSL:n tulee tehdä selvitys vaihtoehtoisista infrasopimusmalleista, joissa nykyistä pienempi osa kustannuksia jyvitetään HSL:n kautta lipun hintoihin tai siitä luovutettiin jopa kokonaan jollain aikavälillä. Tämä vaatii tahtotilaa kaikilta jäsenkunnilta ratkaistakseen joukkoliikenteen rahoituksen kestävyysongelman.

Ellei HSL:n joukkoliikenteeseen saada merkittävästi enemmän valtion rahoitusta tai muutettua infrasopimusta kestävämmälle tasolle, on HSL:n alueen suuria joukkoliikenneinvestointeja lykättävä, jotta vuosittain kunnille tulevat infrakustannukset pysyvät kohtuullisina sekä ennakoitavissa olevina.

Kirkkonummen kunta on valmis käynnistämään neuvottelut infrasopimuksen muuttamisesta HSL-kuntien kanssa.

2. Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?

HSL:n strategia ja visio ohjaavat matkustajamäärien kasvuun. Kirkkonummen kunta pitää tavoiteltavana lähtökohtana matkustajamäärien kasvua kestävien kulkumuotojen kehittämiseksi ja päästötavoitteiden saavuttamiseksi.

Kirkkonummen kunnan mielestä 400 miljoonaa nousua koko seudulla vuoteen 2025 mennessä on erittäin vaativa tavoite nykyisellä matkustajamääräkehityksellä. Tänä vuonna ennustetaan (OVK 1/2024 mukaan) seudulla toteutuvan 364 miljoonaa nousua (TA2024 tavoite 375 miljoonaa nousua). Vuoden 2024 ennusteeseen verrattuna matkustajamäärät tulisi kasvaa +10 % vuonna 2025, jotta päästäisiin 400 miljoonaan nousuun. Kirkkonummen kunta ei pidä tätä kovin realistisena tavoitteena nykyisessä taloudellisessa tilanteessa. Tämä vaatisi huomattavia taloudellisia panostuksia palvelutason ja lipunhintojen alennuksiin. Matkustamista ei tule lisätä hinnalla millä hyvänsä. Kirkkonummi on linjannut, että subventioaste tulee jäädä alle 50 %. Nykyinen taso on ylittänyt kipurajan. Kirkkonummen kunta ei hyväksy lipunhintojen alentamista, eikä muitakaan toimenpiteitä, jotka kasvattavat sen subventioastetta tulevina vuosina.

Toisin sanoen strategiaa ei tule toteuttaa hinnalla millä hyvänsä, vaan pitää kyetä löytämään kustannustehokkaimmat toimenpiteet matkustajamäärien kasvattamiseen ja hyväksyä sekin vaihtoehto, ettei välttämättä päästä 400 miljoonaan nousuun. Määrällisesti suurimmat kasvupotentiaalit ovat suurten matkustajavirtojen alueilla, joilla matkustajamäärät laahaavat jäljessä.

29.8.2024

Kirkkonummella kokonaisnousijamäärät joukkoliikenteeseen ovat ohittaneet vuoden 2019 tason, joka on ollut seudullisena lähtökohtana vuoden 2025 HSL strategiatavoitteelle. Alueellisesti tarkasteltuna tavoite Kirkkonummella olisi siltä osin jo saavutettu. Tavoitteena on tukea kasvua maltillisesti siten, että Kirkkonummen subventioaste ei kasva nykyisestä.

Kirkkonummen kunta pitää tärkeänä myös, että joukkoliikenne on kustannustehokasta. Nykyinen tavoite 0,25 €/km uhkaa karata entistä kauemaksi, sillä viime vuonna päästiin seudulla 0,28 €/km, kun tänä vuonna sen ennustetaan nousevan 0,30 €/km (TA 2024 0,29 €/km). Kirkkonummen kunta painottaa, että HSL:n tulee pyrkiä tehokkuustavoitetta kohden. Matkustajamääriä ei tule tavoitella lisää siten, että joukkoliikenteen tehokkuus laskisi merkittävästi.

Kirkkonummen kunta katsoo, että kuntaosuudet eivät saa nousta vastoin kunnan tahtotilaa johtuen HSL:n strategian mukaisista tavoitteista.

3. Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?

Kirkkonummen kunta priorisoi

- 1) kuntaosuuksien tasoa
- 2) hyvää palvelutasoa
- 3) hinnankorotusten minimoimista

Kirkkonummen kunta priorisoi TTS-lausunnossa kuntaosuuksien tasoa. TTS:ssä esitetty kuntaosuuden taso vuonna 2025 nousee kestävämmälle tasolle, noin 9,5 miljoonaa euroon. Vuosina 2018-2019 kuntaosuuksien taso oli noin 5-6 miljoonan euron luokkaa. Tällöin matkustajamäärät olivat nykyisellä tasolla tai hieman alemmat. Joukkoliikenteen palvelutasossa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia muilta osin kuin Helsinkiin palvelleet suorat bussilinjat korvattiin liityntälinjoilla Matinkylään, jolloin useimmille tuli ylimääräinen vaihto ja matka-aika pidentyi Matinkylän itäpuolelle matkustavilla. Toisin sanoen, kunta maksaa noin 4 miljoonaa euroa enemmän lähes vastaavasta palvelutasosta, jossa matka-aika Länsiväylän käytävässä on pidentynyt Matinkylän itäpuolelle. Yleinen kustannustason muutos, eikä matkustajamäärien kehitys selitä näin merkittävää kustannuksien kasvua.

Kirkkonummen kunta priorisoi toisena kohtana palvelutasoa. Esitetyllä kuntaosuuksien tasolla palvelutason merkittävä kasvattaminen ei ole mahdollista, mutta ei myöskään palvelutason vähentäminen, koska se heijastuisi välittömästi ihmisten matkustukseen. Koronavuosina palvelutasoa vähennettiin varsin paljon. Kunta esittääkin, että HSL rupeaa selvittämään millä keinoin voidaan järjestää joukkoliikenne Kirkkonummella edullisemmin vähintään vastaavalla palvelutasolla Helsinkiin suuntautuvilla matkoilla. Vaihtoehtona on tutkia suorien linjojen vaikutus Helsinkiin. Nykyinen järjestely on haastava Kirkkonummen kuntatalouden ja palvelutason näkökulmasta. Kirkkonummen kunta pyytää tutkimaan ja arvioimaan toimenpiteet, joilla voidaan tarjota vähintään nykyinen palvelutaso kustannustehokkaammin.

29.8.2024

Kirkkonummen kunta ei kannata hinnankorotusten minimoimista nykyisessä taloustilanteessa, vaan päinvastoin lipunhintoja tulee korottaa vastaamaan lähemmäksi todellisia kustannuksia. Lippujen hintoja on laskettu merkittävästi vuodesta 2019 alkaen, mikä heijastuu erityisesti Kirkkonummella kuntaosuuksien kasvuun. Ratkaisu tulee etsiä lippujen hintojen korottamisesta, infrakustannusten pienentämisestä, linjasto- ja muista vastaavista ratkaisuista.

4. Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025–2027?

Kirkkonummen kunnanvaltuuston hyväksymässä kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmassa on esitetty kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien tavoitteet vuodelle 2030 (suluissa liikkumistutkimus 2023 tulokset):

- Kävelyn osuus kaikista matkoista 25 % (2023: 28 %)
- Pyöräilyn osuus kaikista matkoista 11 % (2023: 5 %)

Vuonna 2023 pyöräilyn pientä osuutta ja siirtymää kävelyn voi selittää myöhäinen tutkimusajankohta loppusyksystä ja aikainen talven tulo. Vuoden 2023 tulosten mukaan kävelyssä olisi saavutettu jo vuoden 2030 taso. Tuloksiin tulee suhtautua pienellä varauksella, mutta antaa kuvan kehityssuunnasta. Tavoitteista ja vuoden 2023 tuloksista on johdettavissa arvio kulkumuotojen tavoitetasosta TTS-vuosille.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden virallista tavoitetta ei ole määritelty kunnassa. Kirkkonummen kunnan kestävänsä energian ja ilmaston toimintasuunnitelmassa (Secap) on tavoitteena lisätä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta. Liikkumistutkimuksessa 2023 joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus oli 13 %, joka kasvoi vuodesta 2018 kahdella prosenttiyksiköllä. Ennen metroa vuonna 2012 se oli 14 %. Metron käyttöönotto 2018 todennäköisesti vaikutti joukkoliikenteen kulkumuodon laskuun ja siirtymään metrosta junan käyttöön. Vaikka virallista tavoitetta ei ole määritelty, voitaisiin 15-16 % osuutta pitää realistisena tavoitteena vuodelle 2030.

Henkilöautolle ei ole asetettu kunnassa virallista tavoitetta. Henkilöauton osuus 2023 oli 52 %, kun se vuonna 2012 ja 2018 oli vielä 57 % kaikista matkoista. Tulos on merkittävä siirtymä kestäviin kulkumuotoihin. Vuodelle 2030 ei ole asetettu virallista tavoitetta. Liikennesuunnittelussa tavoitteena kestävien kulkumuotojen osuuden tulisi olla yli puolet kuljetuista matkoista. Näin ollen henkilöauton realistisena osuutena vuonna 2030 jäisi alle 50 %.

5. Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?

Kirkkonummen kunnan maankäytönsuunnittelu tukeutuu kestäviin kulkumuotoihin ja maankäyttö (asuminen ja työpaikat) sijoitetaan ensisijaisesti asemanseuduille ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle eheyttäen

29.8.2024

yhdyskuntarakennetta. Maankäytön suunnittelussa otetaan huomioon kävely, pyöräily ja joukkoliikenne. Kirkkonummi HINKU-kuntana (Kohti hiili-neutraalia kuntaa -verkosto) on asettanut tavoitteeksi vähentää hiilidioksidipäästöjä 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030. Tavoitetta toteutetaan muun muassa Secap-ohjelmalla.

Maankäytöllä on merkittävin rooli joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden lisäämisessä. Kaavoissa on tavoitteena huomioida joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset. Kirkkonummella on neljä lähijunalii-kenteen asemaa, joiden maankäyttöä edistetään voimallisesti. Kirkkonummen keskustaa kehitetään voimakkaasti tukeutuen Kirkkonummen asemaan ja bussiyhteyksiin sekä olemassa oleviin palveluihin. Masalan osayleiskaava mahdollistaa maankäytön kehittämisen tukeutuen asemaan ja bussiliikenteeseen. Kunta on osallistunut merkittävällä osuudella Tolsan ja Jorvaksen asemien perusrantamiseen mahdollistaen maankäytön kehittämisen. Kunta huomioi liikenne- ja katusuunnitelmassa kestävätkulku-muodot mahdollisuuksien mukaan. Kunta on panostanut voimakkaasti lii-tyntäpysäköinnin kehittämiseen pitkälti omalla kustannuksellaan.

Kunta panostaa joukkoliikenteeseen 8 miljoonaa euroa vuonna 2024 ja ensi vuonna TTS-ehdotuksen mukaisesti 9,5 miljoonaa euroa. Tämä tarkoittaa noin 230 euron vuotuista panostusta joukkoliikenteeseen jokaista kirkkonummelaista kohden.

6. Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Kirkkonummen kunta pitää hyvänä asiana tilipohjaista lippujärjestelmää, joka helpottaa asiakkaan maksamista tunnistepohjaisesti nykyistä laajemmin eri maksuvälineillä. Tilipohjainen järjestelmä palvelee joukkoliikennettä säännöllisesti käyttäviä matkustajia tehokkaasti. Niissä asiakassegmen-teissä, joita tilipohjainen järjestelmä palvelee heikommin, lähimaksun käyttöönoton odotetaan kasvattavan joukkoliikenteen käyttöä. Lähimaksu palvelee epäsäännöllisesti tai ensimmäistä kertaa matkustavia, matkailijoita, sekä niitä käyttäjäryhmiä, joissa mobiililaitteiden käyttö ei ole saavutettavaa. Keskustojen ulkopuolella ei tyypillisesti ole lipunmyyntipisteitä, joista kertalippuja voisi ostaa. Lähimaksun käyttöönotto voi siten tuoda uusia käyttäjiä, ja parantaa joukkoliikenteen käytettävyyttä Kirkkonummen tyyppi-sissä kunnissa.

Kirkkonummen kunta katsoo, että se ei ole saanut lähimaksun toteutuksesta tasatariffimallilla riittävästi ennakkotietoa voidakseen ottaa siihen tarkemmin kantaa. Kunta pyytää tarkempia selvityksiä lippujen hintatasosta, sekä siitä, miten se vaikuttaa liikkumiseen sekä muiden lipputuotteiden käyttöön. Tariffimallin taloudelliset vaikutukset kunnille tulee selvittää kattavasti. Koska tällaista tietoa ei ole ollut saatavilla, Kirkkonummen kunta suosittelee ratkaisua, jossa tariffimalli on samanlainen lipputilimallissa ja lähimaksu-mallissa. Ehdotukseen uudesta E-vyöhykkeestä Kirkkonummen kunta suhtautuu kriittisesti. Vyöhykkeiden määrän lisääminen tekee joukkoliikenteen käytöstä monimutkaisempaa ja heikentää seudullista

29.8.2024

yhtenäisyyttä, johon mm. MAL-sopimuksella tähdätään. Kunta huomauttaa, että hintaerojen madaltaminen on lisännyt joukkoliikenteen kysyntää pitkillä matkoilla merkittävästi. Joukkoliikenteen tarkastelu ja hinnoittelu matkustettujen kilometrien perusteella antaa liian yksipuolisen kuvan. Hinnoittelussa on merkitystä myös sillä, miten linjasto ja tarjonta palvelee alueen asukkaita.

Yleisellä tasolla Kirkkonummen kunta linjaa, että tariffimallin tulee kohdella koko seudun asukkaita ja kuntia tasapuolisesti. Tasapuolisimmat mallit asukkaiden näkökulmasta ovat nykyinen neljän vyöhykkeen malli sekä tasatariffi. Kirkkonummen kunta voi kannattaa tasatariffia, mikäli siihen löytyy ratkaisu, jossa pienten kuntien osuudet eivät nouse kestäättömälle tasolle. Jos päädytään lähimaksamisessa tasatariffiin, tulee hintataso asettaa riittävän korkeaksi, jotta se kattaa pitkien vyöhykematkojen (ABCD) todelliset kustannukset. Lähimaksu tasatariffilla ei saa lisätä kuntien subventiota, eikä kasvattaa Kirkkonummella ja kehyskunnissa kuntaosuuksien määrää.