

Yhdyskuntavaliokunta
Kaupunginhallitus

§ 77
§ 181

15.08.2017
04.09.2017

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2018–2020

652/00.04.01/2014

YLVK 15.08.2017 § 77

Lisätiedot:

yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju, puh. 050 304 1234
kuntatekniikan projekti-insinööri Lennart Långström, puh. 050 544 6427
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL -kuntayhtymän hallitus on kokouksessaan 13.6.2017 päättänyt pyytää taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018 - 2020 jäsenkuntien lausunnot 31.8.2017 mennessä.

Perussopimuksen mukaista lausuntoa pyydetään:

- HSL:n strategiasuunnitelmasta
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- kuntaosuuksien tasosta
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista
- tarkastusmaksun korottamisesta
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2018 – 2020

sekä erikseen lausuntopyynnön liitteissä kuvatuista asioista:

- HSL:n roolista osana liikkumispalveluja
- kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta (ns. seudullinen rahoitusmalli)
- infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa
- jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja
- seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä ja
- jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta

Lausuntopyyntö on esityslistan **oheismateriaalina**. Lausuntopyyntöön liitetyvä aineisto on julkaistu internet-osoitteessa:

<https://www.hsl.fi/paatoksenteko>

-> Esityslistat ja pöytäkirjat/Hallitus 13.6.2017

Alustavan Toiminta- ja taloussuunnitelman 2018-20 perusteena ovat kuntayhtymän strategian ja voimassa olevan TTS:n ja liikennöintisuunnitelman lisäksi arvioidut muutokset HSL:n toimintaympäristössä kuten seudun väestönkasvu ja talouden elpyminen.

Alustava TTS 2018-2020 on laadittu noin kahden prosentin matkustajamäärän kasvuennusteella, josta noin 1,5 prosenttia arvioidaan vaikuttavan lipunmyyntiä kasvattavaksi uusien asiakkaiden kasvun osuudeksi.

Strategiasuunnitelma

HSL:n toimintaa ohjaa vuonna 2014 laadittu strategia, joka ulottuu vuoteen 2025. Perustehtävänä on kehittää ja tarjota sujuvia ja luotettavia liikkumISRatkaisuja asukkaiden tarpeisiin. Visio 2025 kuuluu: "Joukkoliikenne on ykkösvalinta ja Helsingin seutu älykkään, kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnannäyttäjänä." HSL:n arvoja ovat yhteistyö, ympäristövastuu, asiakaslähtöisyys ja jatkuva kehittyminen. HSL:n perussopimuksen mukaan strategia hyväksytään hallituskausittain ja hallituksen vaihtuessa HSL:n strategiaa päivitetään.

Strategiset tavoitteet kaudelle 2018-2020 ovat:

- 1) Sujuvat matkat - Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin.
- 2) Selkeää palvelua - Tarjoamme asiakkaille ajantasaista tietoa ennen matkaa ja matkan aikana sekä selkeät, helppokäyttöiset ja kohtuuhintaiset liput.
- 3) Joukkoliikenne kasvuun - Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.
- 4) Tiivis ja vetovoimainen seutu - Raideliikenneverkkoon perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta.
- 5) Vähemmän päästöjä - Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä.
- 6) Tehokasta taloutta - Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutasomuutokset, vaikutukset Kauniaisiin

Vuonna 2018 varaudutaan lisäämään kasvaneiden ajoaikojen vuoksi linjalle 224 (Leppävaara – Kauniainen – Espoon keskus – Tuomarila) yksi auto parantamaan linjan aikataulussa pysymistä sekä täsmällisyyttä.

Vuoden 2019 alusta siirtyvät linjat 548 (Tapiola – Kauniainen – Jupperi) ja 549 (Tapiola – Kauniainen – Jorvi) käyttämään Tapiolan uutta bussitermi-

naalia Tapionaukion sijasta ja samalla niiden reitti muuttuu siten, että linjat eivät enää liikennöi Revontulentien kautta

HSL jatkaa suunnitelmakaudella ePeli-hanketta, jossa kehitetään sähköbussijärjestelmää. Bussiliikenteen hankinnoissa suositaan tarjousvertailussa sekä haitallisia lähipäästöjä että CO₂-kuormitusta vähentäviä ratkaisuja.

Lippujärjestelmä vaihtuu TTS-kaudella kaarimaisiin vyöhykkeisiin, joissa lippujen hinnoittelu ei enää perustu kuntarajoihin. Vyöhykkeiden ymmärtämistä pyritään tukemaan matkustajainformaatiolla, ja markkinoinnilla. Lipunmyynnin painopistettä siirretään itsepalvelukanaviin ja matkalippujen myynti lähijunissa on loppunut jo kesäkuussa 2017.

Uusia bussiterminalleja suunniteltaessa on tehty varaukset tulevia sähköbussien latausjärjestelmiä varten. HSL:n tavoitteena on, että vuonna 2025 liityntälinjat ajetaan sähköbusseilla, joiden käyttämä sähkö on kestävästi tuotettua.

TTS 2018-20

Toimintatulot

Lipputulot ja lipun hintojen muutokset

HSL:n toimintatulot vuonna 2018 ovat yhteensä 724,1 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 52,1 milj.€ (7,8 %). Vuonna 2019 toimintatulojen arvioidaan olevan 735,9 milj.€ ja vuonna 2020 740,4 milj.€.

Lipputulosten arvioinnin perustana on käytetty neljän kuukauden toteutumatietojen pohjalta tehtyjä lipputulosten ennusteita sekä esitettyjä hinnankorotuksia ja -joustoja. Lipputulosten (alv 0 %) arvioidaan olevan vuonna 2017 yhteensä 353,5 milj.€ ja vuonna 2018 359,7 milj.€. Edelleen vuodelle 2019 lipputulosten arvio on 365,0 milj.€ ja vuodelle 2020 370,3 milj.€. Lipputulot muodostavat 49,7% HSL:n toimintatuloista.

Espoon ja Kauniaisten yhteisen maksualueen sisäisten lipputulosten ennuste vuonna 2017 on 16,5 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,5 %:n kasvu vuonna 2018. Keskimäärin Espoon ja Kauniaisten yhteisen maksualueen sisäisten lippujen hinnat laskevat -0,9 % vuoden 2017 hintoihin verrattuna. Lipputuloja on vuonna 2018 arvioitu kertyvän 16,7 milj. euroa.

Kauniaisten lipputulosten arvioidaan vastaavasti olevan seuraavat:

2018	1,581 milj.€
2019	1,403 milj.€
2020	1,424 milj.€

Nykytariffin mukaisiin lippujen hintoihin ei esitetä korotuksia vuonna 2018, mutta mobiililippujen hinnan alentaminen arvolippujen tasolle aiheuttaa keskimäärin 1,2 % hintojen alennuksen. Sisäisten lippujen osalta alennus on keskimäärin 1,6 % ja seutulippujen osalta keskimäärin 0,6 %.

TTS:ssä lipputulot on arvioitu nykyisen tariffijärjestelmän perusteella. Lisäksi on rinnalle laskettu uuden vyöhyketariffin mukaiset lippujen hinnat, jotka täsmentyvät vielä syksyllä 2018.

Vuonna 2018 käyttöön otettava vyöhykejärjestelmä vaikuttaa lipputulojen ja kustannusten kohdistukseen kuntaosuuslaskelmissa. Oleellisin lipputuloja vähentävä muutos on matkoilla, joilla nykyinen PKS:n seutulippu korvautuu AB- tai BC-lipulla. Muutos kohdistuu erityisen voimakkaasti Kauniaisiin.

Kuntaosuudet

Menot, joita ei voida kattaa lipputulolla tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran osuuksista.

Esitettyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnottelumalli otetaan käyttöön vuoden 2018 kesällä ja vuoden 2018 kuntaosuudet on laskettu nykyisen lippujärjestelmän ja uuden vyöhykejärjestelmän vuosiarvioiden keskiarvona. Vuodet 2019 ja 2020 ovat arvioituna kokonaan vyöhykejärjestelmän mukaisina.

Kuntaosuudet ovat talousarviossa 2018 yhteensä 348,1 milj. euroa ja kuntaosuudet muodostavat 48,1 % HSL:n toimintatuloista.

Kuntaosuuksiin kohdistetaan vuonna 2018 kustannuksia yhteensä 744,8 milj. euroa, josta operointikustannuksia 516,8 milj. euroa (69,4 %). Kuntaosuuksiin kohdistetaan tuloja yhteensä 375,5 milj. euroa, josta lipputulot ovat yhteensä 359,7 milj. euroa (95,8 %). Kuntaosuuksia vähentävänä eränä on huomioitu jäsenkuntien edellisten vuosien yli-/alijäämiä yhteensä 21,2 milj. euroa.

Kauniaisten kuntaosuudet olisivat TTS 2018-20 mukaan vähennysten jälkeen 0,948 milj.€ vuonna 2018, 1,197 milj.€ vuonna 2019 ja 1,166 milj.€ vuonna 2020. Kuluvan vuoden 2017 kuntaosuudeksi vähennysten jälkeen on HSL ilmoittanut Kauniaisille 0,616 milj.€, joten kuntaosuuden kasvu TTS-kaudella on merkittävä. Tämä perustuu erityisesti vyöhykejärjestelmän käyttöönottoon, jonka myötä Kauniaisten lipputulojen väheneminen kompensoidaan kuntaosuuden nousulla.

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksu on ollut 80 euroa vuodesta 2007 lähtien. Tarkastusmaksua esitetään tänäkin vuonna korotettavaksi 100 euroon. Tarkastusmaksutuottoja on arvioitu vuonna 2018 kertyvän 5,2 milj.€, joista luottotappiota koituu kuitenkin 2,0 milj.€.

Valtion tuet

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen määräksi on arvioitu 4,9 milj.€ vuosina 2018 - 2020. Vuonna 2014 tämä tuki HSL:lle oli vielä 6,1 milj.€. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 1,1 milj.€. Muut tuet ja avustukset sisältävät Työ- ja elinkeinoministeriön arvioidun 0,4 milj. eu-

ron avustuksen sähköbussien kustannuksiin.

Korttimaksu

Matkakorteista peritään asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu vuonna 2017 on 5,00 euroa. Vuodelle 2018 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %).

Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2017 0,8 milj. euroa ja olevan samalla tasolla vuonna 2018 eli myös 0,8 milj. euroa.

Muut tulot

Muut toimintatulot 5,1 milj.€ muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista laite- ja tilavuokrista, VR:ltä laskutettavasta tarkastustoiminnasta sekä muista palvelumaksuista.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2018 ovat yhteensä 725,2 milj.€. Toimintamenot kasvavat vuoden 2017 ennusteesta 59,6 milj.€ (9,0 %). Vuoden 2019 toimintamenojen arvioidaan olevan 736,5 milj.€ ja vuoden 2020 toimintamenot 741,2 milj.€.

Palveluiden ostomenot vuonna 2018 ovat yhteensä 694,0 milj.€ muodostaen merkittävimmän osan, 95,7 % HSL:n toimintamenoista. Edelleen merkittävin osa palveluiden ostosta muodostuu joukkoliikenteen operointikustannuksista.

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 516,1 milj.€ vuonna 2018, 71,2 % HSL:n toimintamenoista. Kuntaosuuksissa joukkoliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,8 milj.€ sekä Pasilan aseman vuokratuloja 0,7 milj.€. Joukkoliikenteen kustannustaso nousee keskimäärin 1,2 % edellisvuoden tasosta. Vuonna 2019 operointikustannukset ovat 520,9 milj.€ ja 525,9 milj.€ vuonna 2020.

Bussiliikenteen menot vuonna 2018 ovat yhteensä 317,7 milj.€. Bussiliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 2,1 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 1,6 milj.€ varauksen ympäristöbonuksen maksamiseen liikenteenharjoittajille. Kustannukset laskevat Länsimetron myötä Espoon suunnan seutulinjojen osalta mutta samalla liityntäliikenne Espoon metroasemille nostaa Espoon sisäisen bussiliikenteen kustannuksia.

Tuusulan ja Siuntion liittyminen HSL:ään tuo uusia bussilinjoja HSL-sopimuksen piiriin. Uusien jäsenkuntien myötä bussiliikenteen kustannusten on arvioitu kasvavan n. 5,5 milj. euroa.

Vuonna 2019 bussiliikenteen kustannukset ovat 323,2 milj.€ ja 325,4 milj.€ vuonna 2020 . Bussiliikenteen vuoden 2017 kustannukset on arvioitu olettaen, että Länsimetro alentaa bussiliikenteen kustannuksia.

Junaliikenteen menot ovat vuonna 2018 yhteensä 95,1 milj.€, 96,3 milj.€ vuonna 2019 ja 94,9 milj.€ vuonna 2020.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 56,2 milj.€ vuonna 2018. Vuonna 2019 kustannuksiksi arvioidaan 54,6 milj.€ ja 57,9 milj.€ vuonna 2020

Metrolinjakustannusten arvioidaan vuonna 2018 olevan 43,4 milj.€. Vuonna 2019 kustannuksiksi arvioidaan 43,2 milj.€ ja 44,7 milj.€ vuonna 2020 .

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 3,7 milj.€. vuosittain 2018-2020.

Kauniaisten osuus operointikustannuksista arvioidaan olevan 2,159 milj.€, vuonna 2018, 2,207 milj.€ vuonna 2019 ja 2,199 milj.€ vuonna 2020.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien johdosta infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Tällaisia uusia, merkittäviä investointeja ovat Länsimetro ja Kehärata. Näiden osalta sovelletaan vuonna 2015 hyväksytyn sopimuksen periaatteita.

Inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena ennen vuotta 2010 käyttöönotetun infran osalta on käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta johon on lisätty 5% rakennusaikainen korko. Poistamattomalle pääomalle laskettavana korkona on käytetty infrasopimuksen mukaista viittä prosenttia.

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2018 on 140,8 milj.€. Vuonna 2019 korvaus on 148,3 milj.€ ja vuonna 2020 148,8 milj.€. Korkojen osuus infrakustannuksista on 48,4 milj.€ vuonna 2018.

Kauniaisissa ei ole infrakorvausten piiriin luettavia kohteita. Kauniaisten maksettavan osuuden infrakustannuksista vuonna 2018 arvioidaan olevan 0,268 milj.€ ja 0,286 milj.€ vuonna 2019. Vuonna 2020 osuus olisi 0,317 milj.€.

Jatkossa uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat kantakaupungin raitioverkon kehittäminen, Länsimetron jatkaminen Kivenlahteen, Raitio-Jokeri, Kruunusillat, Espoon kaupunkirata ja Pisara-rata.

Muut palvelujen ostomenot

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 36,9

milj.€ vuonna 2018 (2019: 36,1 milj.€ ja 2020: 35,6 milj.€). Tällaisia muita palvelujen ostomenoja ovat esim. ICT-kulut sekä tiedotus- ja markkinointikustannukset. Lisäkustannuksia vuonna 2018 aiheuttaa LIJ-hankkeen (uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä) valmistuminen ja siirtymäkauden uuden ja vanhan matkalippujärjestelmän rinnakkaiskäyttö.

Henkilöstömenot

Henkilöstömenot ovat 21,1 milj.€ vuonna 2018, mikä on 2,9 % toimintamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 0,5 milj. eurolla (2,6 %). Henkilöstömenot vuosille 2019-2020 on budjetoitu v. 2017 tasoon.

Muut menot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2018 varattu 1,9 milj.€ (v. 2019; 1,8milj.€ ja 2020: 1,7 milj.€).

Vuokrakulut vuonna 2018 ovat 5,3 milj.€ (v. 2019 5,3 milj.€ ja 2020: 4,4 milj.€). Vuokrakulut käsittävät HSL:n toimitilojen vuokrakustannusten lisäksi sähköbussista maksettavia leasing-vuokria 1,3 milj. euroa sekä VR:lle maksettavia vuokria matkakorttilaitteista 0,2 milj.€.

Muut kulut vuonna 2018 ovat 2,9 milj.€ (v. 2019 ja 2020: 2,9 milj.€). Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan yhteensä 2,0 milj.€ vuosittain.

Toimintakate

Toimintakatteen arvioidaan vuonna 2018 olevan 1,1 milj.€ alijäämäinen.

Rahoitustulot ja -menot

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton ja talousarviolainaa ei todennäköisesti tarvitse nostaa myöskään kuluvana vuonna 2017.

HSL:n suurin investointi, LIJ-hanke (lippu- ja informaatiojärjestelmä), päättyy vuonna 2017 ja suunnitelmavuosien kehittämisinvestoinnit voitaneen kattaa kassavaroilla ilman ulkopuolista rahoitusta. Rahoituskuluihin kirjaetaan myös jäsenkunnille maksettavat ylijäämien korot ja rahoitustuloihin vastaavasti alijäämistä perittävät korkotulot. Rahoituksen nettomenojen vuonna 2018 arvioidaan olevan 0,1 milj. euroa ja pysyvän samalla tasolla myös suunnitelmavuosina 2019 ja 2020.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 1,2 milj. euroa alijäämäinen, mikä ei riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja.

Suunnitelmapoistot vuonna 2018 ovat 20,0 milj.€ ja ne kasvavat edellisvuoden ennusteeseen verrattuna 2,9 milj.€ . Varaus poistoihin on 2019: 20,5 milj.€ ja 2020: 20,2 milj.€). Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta.

Tilikauden 2018 alijäämäksi arvioidaan jäävän 21,2 milj.€ ja se voidaan kattaa edellisvuosien jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon kuntaosuuksissa niitä vähentävänä eränä.

Investoinnit

HSL:n investointimenot vuonna 2018 ovat 16,2 milj.€ (v. 2019: 14,7 milj.€ ja v. 2020: 11,6 milj.€). Edellisten vuosien merkittävin investointi, lippu- ja informaatiojärjestelmä LIJ-hanke, valmistuu vuoden 2017 aikana mutta suunnitelmakaudella 2018 - 2020 aikana käytetään vielä 2,9 milj.€ järjestelmän kehittämiseen, pääosin vuonna 2019.

Erilaisiin Mobidigi -hankkeisiin on varattu suunnitelmakaudelle 16,7 milj.€, josta 6,4 milj.€ vuodelle 2018, 5,1 milj.€ vuodelle 2019 ja 5,3 milj.€ vuodelle 2020.

Asiakkuuden- ja myynninsovellusten kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä 12,1 milj.€, josta 4,7 milj.€ vuodelle 2018, 3,9 milj.€ vuodelle 2019 ja 3,6 milj.€ vuodelle 2020.

Joukkoliikenteen kehityshankkeisiin on varattu suunnitelmakaudella 8,3 milj.€, josta 3,8 milj.€ vuodelle 2018, 2,2 milj.€ vuodelle 2019 ja 2,3 milj.€ vuodelle 2020.

Peruspääoma

HSL:n peruspääoma oli 1.1.2016 yhteensä 9,230 milj.€. Kauniaisten osuus peruspääomasta on 0,071 milj. euroa. Peruspääomaosuuksiin tulee muutos, kun uudet jäsenkunnat Siuntio ja Tuusula liittyvät mukaan. Muutos ei vaikuta vanhojen HSL-kuntien peruspääomaosuuksiin. Peruspääoman muutos käsitellään erikseen HSL:n yhtymäkokouksessa vuoden 2017 aikana. Peruspääomalle ei esitetä maksettavaksi korkoa.

Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

Kuntaosuuksissa on käytettävissä kumulatiivisia ylijäämiä, tilinpäätöksen 2016 kertymä huomioituna talousarviovuoden 2017 ennusteen mukaisella käytöllä, yhteensä 63,5 milj. euroa, joka on taloussuunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2018–2020 siten, että kunkin vuoden huomioon otettavat ylijäämät ovat yhteensä 21,2 milj. euroa.

Kauniaisten kumulatiivisen ylijäämän 31.12.2017 arvioidaan olevan 0,386 milj.€. Vastaavasti 31.12.2016 ylijäämä oli 0,588 milj.€. Kauniaisten kumulatiivinen ylijäämä on suunniteltu käytettävän vuosina 2018 - 2020 vuosittain 0,129 milj.€ kuntaosuutta pienentävänä summana. Ylijäämälle maksetaan korkoa.

Lausuntoesitys:

1. Strategiasuunnitelma

Runkolinjojen liityntäliikennettä suunniteltaessa on nykyistä paremmin voitava erottaa ne yhteystarpeet, jotka eivät suuntaudu runkolinjoille.

Vuonna 2014 laadittu kuntayhtymän strategia on kokonaisuutena onnistunut, mutta alkaneen uuden hallituskauden myötä, liikennetoimialalla tapahtuvien muutosten sekä suurten maankäyttö- ja liikennehankkeitten takia on perusteltua tehdä päivityksiä ja laatia uusi strategia vuoden 2017 aikana. Kokoavana teemana tulisi olla edelleen HSL:n vision 2025 mukaisesti Helsingin seudun aseman vahvistaminen älykkään, kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnannäyttäjänä.

Strategiset tavoitteet tukevat visiota ja ovat kuntayhtymän toiminnan kannalta hyvin valitut. HSL myös aktiivisesti edistää asetettujen strategisten tavoitteiden toteutumista kaikessa toiminnassaan. Tästä saattaa kuitenkin seurata jossain määrin liiallista suoraviivaisuutta seudun asiakkaiden tarpeiden kannalta.

Tiiviin seudun vetovoima voi liikennejärjestelmän osalta perustua rai-deliikenneverkoston ja muiden runkolinjojen hyvään palvelutasoon, mutta se ei saa strategisena tavoitteena johtaa palvelutason liialliseen heikentämiseen paikallisella tasolla. Runkolinjojen liityntäliikennettä suunniteltaessa on nykyistä paremmin voitava erottaa ne yhteystarpeet, jotka eivät suuntaudu runkolinjoille. Bussien tulisikin kerätä asiakkaat ei vain harvoilta pääkaduilta, vaan myös muiltakin kaduilta vaikka sitten harvemmallalla aikataululla. Joukkoliikenteen saavutettavuus on laajalla seudulla tärkeämpää kuin kaukana kulkevan linjan tiheämpi vuoroväli.

Joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee olla kattavasti käytettävissä. Joukkoliikenneyhteydet lähikouluihin, terveysasemille ja muihin lähipalveluihin tulee jatkossakin turvata. Samalla on otettava huomioon kuntarajojen yli suuntautuvat palvelutarpeet. Esimerkiksi Kauniainen tuottaa merkittävästi lähipalveluita myös espoolaisille niin koulujen, terveydenhuollon kuin kaupallisten palveluiden muodossa.

Seudun poikittaisliikennettä on lisäksi edelleen kehitettävä uusilla runkoyhteyksillä. Sähköbussit saattavat mahdollistaa raiderunkoyhteyksiä joustavammat ja investointikustannuksiltaan edullisemmat palvelut, ympäristövaikutuksista tinkimättä.

Uudeksi strategiseksi tavoitteeksi tulisi ottaa raideliikenteen turvallisuuden lisääminen. Hyvin traagiset junien alle jäämiset ovat huolestuttavasti yleistyneet ja ne ovat turvalliseen joukkoliikenteeseen kuumaton ilmiö.

Selkeä palvelu ja ajantasaisen tiedon saatavuus on olennainen osa nykyaikaista laadukasta joukkoliikennejärjestelmää. HSL:n matkustajainformaatio on hyvällä tasolla ja Reittioppaan kehittäminen on onnistunut hyvin. Lipunmyyntijärjestelmän muutos kohti ainoastaan itsepalvelu- ja sähköisiä kanavia on sen sijaan selkeyttä vaarantava tekijä. Lipun hankkimisen tulee olla yksinkertaista ja helppoa kaikenikäisille ja myös satunnaisille matkustajille. Joukkoliikenteen kulkumuo-to-osuus työmatkaliikenteessä on jo kiitettävän korkea Helsingin seudulla ja kasvupotentiaalia olisi varsinkin satunnaisten käyttäjien keskuudessa. Palvelun selkeys on tälle kohderyhmälle tärkein markki-

nointikeino.

Kaarimaiset vyöhykkeet eivät lisää selkeyttä lipun hinnoittelussa ja kahden vyöhykkeen minimiostopakko kertoo lähtökohtaisesti epäonnistuneesta järjestelmästä.

Yhteistyö maankäytön, asumisen ja liikennesuunnittelun yhteensovittamisessa on Helsingin seudulla ollut erittäin onnistunutta.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen on keskeinen strateginen tavoite, jonka saavuttamisen edellytyksenä on onnistuminen niin sujuvien matkojen kuin selkeän palvelun tuottamisessa. Henkilöauto on aina saavutettavuudeltaan ja vaihdottomuudeltaan helppo valinta. Aktiivisella markkinoinnilla ja liityntäpysäköinnin kehittämisellä voidaan edesauttaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamista. Liityntäpysäköinnin merkittävän lisärakentamisen edellytyksenä on rahoituksen järjestäminen. Suunniteltu rahoitusmalli valtion, koti- ja kohdekunnan välillä edellyttää hankekohtaisia neuvotteluja ja kaikkien osapuolien sitoutumista kustannusjakoon. Vaihtoehtoisesti rakentaminen voitaisiin kytkeä osaksi runkolinjoja ja infrakorvausjärjestelmää.

Päästöjen vähentäminen on tärkeä tavoite, jonka edistämiseksi HSL toimii osaltaan kiitettävästi. Raideliikenteeseen panostaminen on tehokas keino vähentää liikenteen päästöjä ja lisäksi sähköbussit mahdollistavat vähäpäästöisen joukkoliikennepalvelun myös väljemmin asutuilla alueilla. Tässä olennaista on luonnollisesti sähkön tuotantotapa. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kuuluu myös keinovalikoimaan pyrittäessä vähäpäästöiseen liikkumiseen.

Tehokas taloudenhoito ensiarvoisen tärkeää kuntien vallitsevassa talouden tilanteessa, mutta myös mikäli taloudellinen tilanne paranee. Palvelut tulee tuottaa kustannustehokkaimmalla tavalla ja eri rahoitusvaihtoehtoja selvittää. Ratkaisujen taloudelliset vaikutukset tulee selvittää ennen uusien hankkeiden käynnistämistä. Taloutta ei tule paikata kuntaosuuksia nostamalla. Merkillepantavaa on, että lausuntoaineiston mukaan HSL:n toimintamenojen kasvu ylittää selvästi yleisen kustannustason nousun.

2. Liikenteen palvelutasot ja muutokset

Lipunmyynnin loppuminen lähijunissa on palvelutasoa heikentävä tekijä.

TTS:ssä esitetyt Kauniaisten bussilinjojen 548 ja 549 muutokset ovat vähäiset ja perustellut. Linjat siirtyvät käyttämään Tapiolan uutta bussterminaalia sen valmistuttua vuonna 2019 ja reitti ei kierrä enää Revontulentien kautta. Lisävuoro linjalla 224 vuoden 2018 alkaen parantaa sen aikataulussa pysymistä.

Aikaisemmin, vastoin paikallistuntemusta ja kaupungin tahtotilaa tehdyt palvelutasoheikennykset eivät ole hyväksyttäviä. Kauniainen muistuttaa bussilinjan 51 virheellisestä poistamisesta, johon HSL ei ole antanut korjaavaa ratkaisua.

Joukkoliikenteen suunnitteluohjeiden tulisi lähteä siitä, että joukkoliikenteen järjestäminen suuntautuu asukkaiden käyttämiin alue- ja paikalliskeskukseen kuntarajoista riippumatta. Muutkin HSL:n uudistukset perustuvat kuntarajojen häivyttämiseen liikenteessä. Kauniainen on osalle Espoon alueita lähin tai käytetyin paikalliskeskus esimerkiksi koululaisten, terveystalveluiden ja kaupallisten palveluiden osalta. Tätä ei kuitenkaan Kauniaisten toistuvasta palautteesta huolimatta ole otettu huomioon riittävästi.

Lipunmyynnin loppuminen lähijunissa on palvelutasoa heikentävä tekijä. Lipunmyynnin keskittäminen itsepalvelukanaviin saattaa olla kustannustehokasta mutta hankalaa satunnaisille käyttäjille ja vanhuksille. Matkustajien turvallisuuden kannalta konduktöörin läsnäolo junissa olisi niinkään suotavaa.

Uudet Flirt-lähijunat ja polkupyörien kuljetusmahdollisuus parantavat palvelutasoa.

3. Kuntaosuusien taso

Vyöhykemallin käyttöönotto ja seudullisen kuntaosuuslaskentamallin uudistaminen nostavat Kauniaisten kuntaosuutta kohtuuttomasti, jopa nelinkertaistaen sen.

Lausuntoaineistossa esitetty Kauniaisten kuntaosuusien ennustettu kehitys on huolestuttava eikä se vastaa jäsenkunnan omistajaohjauksen lausunnoissaan asettamia taloudellisia tavoitteita. Kustannuskehitystä ei voida pitää hallittuna. Esitetty seudullinen kuntaosuuslaskentamalli on myös perussopimuksen vastainen, sillä perussopimus linjaa kuntaosuudet kohdistettavaksi jäsenkunnille joukkoliikenteen käytön mukaisesti.

Siirtyminen vyöhykemalliin ja seudullisen rahoitusmallin uudistaminen johtavat Kauniaisten kohdalla kohtuuttomuuksiin, yli nelinkertaistaen Kauniaisten kuntaosuuden. Tilinpäätöksessä 2016 Kauniaisten lopullinen kuntaosuus oli 606.000 euroa, kun lausuntoaineistossa vuoden 2018 ennuste vyöhykemallin käyttöönoton ja seudullisen kuntaosuuslaskentamallin uudistamisen jälkeen olisi 2.729.000 euroa. Palvelutaloudessa ei kuitenkaan ole mitään muutosta. Toteutunut kuntaosuus perustuu kauniaislaisten joukkoliikenteen käyttöön.

Suunnitellut uudistukset vaikeuttavat perussopimuksen mukaista joukkoliikenteen käyttöä vastaavaa kustannusten jakoa jäsenkuntien kesken. Jatkossakin tulisi lippulajitukimuksin ja tietotekniikkaan perustuvan informaatiojärjestelmän tuottamalla tiedoilla kyetä selvittämään matkustuskäyttäytymiset ja kohdistaa kustannukset jäsenkunnille oikeudenmukaisesti ja perussopimusta noudattaen joukkoliikennepalveluiden käytön mukaan.

Lausuntoaineiston kuntaosuuksiin on arvioitu uuden vyöhykejärjestelmään siirtymisen vaikutuksia suuntaa-antavina, sillä tulevat lippujen hinnat eivät vielä ole lopullisesti tiedossa. Sama koskee seudullisen kuntaosuuslaskentamallin laskelmia. Uudistuksilla on erityisesti Kau-

niaisten kuntaosuuteen hyvin suuri korottava vaikutus, joten on erittäin valitettavaa, että lausuntohetkellä ei ole käytettävissä tarkkaa tietoa niiden vaikutuksista.

4. Lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Lippujen hintojen alentaminen on lyhytnäköistä kustannustason noustessa.

Lausuntoaineistossa esitetään lippujen hintojen keskimääräistä alenemista. Esitys on vaikeasti perusteltavissa tilanteessa, jossa kunta-yhtymän kustannukset nousevat keskimääräistä kustannustasoa enemmän, lukuisat uudet infrahankkeet lisäävät valmistuessaan kustannuspaineita ja vyöhykemallin käyttöönotto siirtää rahoituksen painopistettä kuntaosuuksien puolelle. Entistä pienempi osa kustannuksista rahoitettaisiin jatkossa lipputuloilla.

Tilanteessa, jossa niin lipputulot kuin kuntaosuudet ovat vyöhykejärjestelmään siirtymisen takia vielä epäselvät, on lyhytnäköistä laskea lippujen hintoja.

5. Tarkastusmaksu

Nykyinen tarkastusmaksu 80 € on suuruudeltaan riittävä, eikä ole luultavaa, että liputta matkustettaisiin liian alhaisen tarkastusmaksun takia.

Kauniainen on lausunut tarkastusmaksun korotusesityksestä aiemmissa TTS-lausunnoissaan vuosina 2012-2016. Kaupungin kanta on edelleen, että matkalippujen tarkastustoiminnan ainoa tavoite tulee olla liputta matkustamisen väheneminen. Tavoitteeseen pääsyä pitää helpottaa satunnaisellekin matkustajalle selkeällä informaatiolla ja helppokäyttöisellä lipunmyyntijärjestelmällä, jotta perusteettomia tarkastusmaksuja ei lankea matkustajille, jotka eivät tunne järjestelmää, eivät ole osanneet tai pystyneet hankkimaan lippua. Erityisesti siirryttäessä uuteen vyöhyke- sekä lippu- ja informaatiojärjestelmään, maksua ei tule korottaa. HSL:n tulee ensisijaisesti varmistaa lipunoston mahdollisuus.

Tarkastusmaksun tason on myös oltava kohtuullinen suhteessa muihin, esim. pysäköintivirhemaksun suuruuteen. Nykyinen tarkastusmaksu 80 € on suuruudeltaan riittävä, eikä ole luultavaa, että liputta matkustettaisiin liian alhaisen tarkastusmaksun takia.

6. Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

HSL:n tilinpäätöksen osoittaman kuntakohtaisen yli-/alijäämän hyödyntäminen seuraavien vuosien talousarvioissa on oikeudenmukainen ja kannatettava järjestely.

7. HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

HSL:n rooli kaupunkiseudun liikkumisen alustana, jossa runkona on

joukkoliikenne, on luonteva.

Tulevaisuuden liikkumispalveluiden markkinat muuttuvat todennäköisesti monella tavalla. Maas (Liikkuminen palvelumuotona) vaatii toimivia liikkumispalveluiden välitys- ja yhdistelypalveluja ja eräiden skenaarioiden mukaan saattaa jopa henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen raja hämärtyä. Tässä tilanteessa on perusteltua selvittää HSL:n tulevaisuuden rooli strategiatyössä. HSL on luotettava asiantuntija, jolla edelläkävijä toimialallaan ja sen rooli kaupunkiseudun liikkumisen alustana, jossa runkona on joukkoliikenne, on luonteva. On silti muistettava, että HSL on jäsenkuntiansa omistama kuntayhtymä ja sen tulee noudattaa strategiatyössä hyväksytyjä ja omistajaohjauksen kautta määriteltyjä tavoitteita.

Toiminnan painopiste tulee vielä vuosia olemaan nykyisissä tehtävissä, joukkoliikennepalveluiden suunnittelijana ja toteuttajana. Muiden liikkumispalveluiden tuottajien mukaan ottaminen Reittioppaaseen on hyvä ensiaskel kohti liikkumispalveluiden välitys- ja yhdistelypalveluiden tarjontaa.

Joukkoliikennetarjontaa korvaavat ja täydentävät uudet liikkumispalvelut syntynevät markkinalähtöisesti eikä niitä pidä tuottaa verovaroin.

8. Kuntaosuuslaskentamallin uudistaminen

Kuntayhtymä muodostuu jäsenkunnista, joille kohdistetaan kustannukset niiltä osin kuin lipputulot eivät kustannuksia kata, joten oikeudenmukainen tapa määritellä kuntaosuus on kuntalaisten matkustuskäyttäytyminen.

Erityisen epäonnistuneena Kauniainen pitää ehdotusta kohdistaa operointikulut jäsenkunnille paikallisen joukkoliikennetarjonnan perusteella.

Kauniainen on aikaisemmassa lausunnossaan kannattanut kuntaosuuslaskennassa nykyisen mallin mukaista käytäntöä myös vyöhykejärjestelmässä. Siinä lipputulot jaetaan kuntayhtymän perussopimuksen mukaisesti kunnittain joukkoliikenteen todelliseen käyttöön perustuen. Kuntayhtymä muodostuu jäsenkunnista, joille kohdistetaan kustannukset niiltä osin kuin lipputulot eivät kustannuksia kata, joten oikeudenmukainen tapa määritellä kuntaosuus on kuntalaisten matkustuskäyttäytyminen. Tämä voidaan selvittää kuten nykyisinkin lippulajituskimuksin ja matkakorttijärjestelmän keräämillä tiedoilla. Tietotekniikka mahdollistaa luonnollisesti myös yksinkertaisempia tapoja tietojen keruuseen.

Kauniainen ei kannata ehdotettua kuntaosuuslaskentamallin uudistamista. Erityisen epäonnistuneena kaupunki pitää ehdotusta kohdistaa operointikulut jäsenkunnille paikallisen joukkoliikennetarjonnan perusteella.

Operointikustannusten kohdistaminen Kauniaisten kaupungille pelkäänsä oman alueen paikallisen tarjonnan perusteella korreloi huo-

nosti todellisuuden kanssa. Joukkoliikennevälineiden kapasiteetti on ylimitoitettu Kauniaisten väkilukuun nähden, joka on n. 1/30 ympäröivän Espoon väkiluvusta. Kauniaisilla ei ole teoreettistakaan mahdollisuutta hyödyntää sen läpi kulkevien juna- ja bussilinjojen paikkamääriä täysimittaisesti, mikä ei liene tarkoituskaan, jotta kyytiin mahtuu myös Kauniaisten jälkeen matkustajia. Sekä juna- että bussilinjat edustavat läpiajoliikennettä, jonka tarjonta on mitoitettu suurien naapurikuntien tarpeiden mukaisesti.

Kuntaosuuslaskennan uudistamista koskevassa lausuntopyyntöissä sanotaan seuraavasti:

”Lisäksi työryhmä ehdottaa, että operointikulut kohdistetaan kuntien alueella järjestetyn joukkoliikennetarjonnan perusteella. Tarjontatasoon vaikuttavat liikennemuotojen paikkakapasiteetti ja operointikulut. Tarjontatason määrittämisessä voidaan huomioida myös alueelliset erityispiirteet, kuten junaliikenteen keskimatkat korottavana vaikutuksena tai kunnan alueen läpikulkuliikenne alentavana tekijänä.”

Varsinaisessa laskelmassa läpikulkuliikenteen vaikutusta ei ole kuitenkaan mitenkään huomioitu.

Lausuntoaineistossa esitetty vertailu ”kuntaosuus / asukas” ei ole käyttökelpoinen oikeudenmukaisuuden mittari. Jäsenkuntien kesken on eroja sekä joukkoliikenteen tarpeeseen että mahdollisuuksiin sen käyttöön, mistä syystä joukkoliikenteen käyttöaste vaihtelee kunnittain. Lisäksi jokainen seudun asukas valitsee itse kulloinkin sopivimman tavan omaan liikkumiseensa.

Tarjontaan perustuva operointikustannusten jako olisi myös pidemmällä tähtäimellä ohjausvaikutukseltaan kyseenalainen, tietty markkinälähtöisyys ja kustannustehokkuus on tärkeä lähtökohta, vaikka ja juuri siksi, että kysymyksessä on osittain verovaroin subventoitu palvelumuoto.

Kauniainen pitää siirtymistä vyöhykejärjestelmään valitettavana. Osittain uudesta järjestelmästä johtuvat ongelmat kohdistaa kustannukset jäsenkunnille perussopimuksen mukaisesti. Tästä seuraa tarve etsiä uusia tapoja kuntaosuuksien jakamiseksi. Esitetty laskentamalli on kuntayhtymälle hallinnollisesti vähätöinen mikä sinänsä pyrkimyksenä on hyvä asia, mutta johtaa uusiin ongelmiin. Pienelle kaupungille, joka sijaitsee keskellä suurta kaupunkia, malli johtaa kohtuuttomuuksiin ja jopa nykyisen kuntaosuuden nelinkertaistumiseen. Tilinpäätöksessä 2016 Kauniaisten kuntaosuus oli 606.000 euroa, kun lausuntoaineistossa vuodelle 2018 ennustetaan kuntaosuudeksi 2.729.000 euroa. On selvää, että minkään kunnan talous ei mahdollista tällaista muutosta asukasmäärän ja palvelutason pysyessä ennallaan. Kauniainen ei missään nimessä voi hyväksyä mallia, ellei kaupungin sijaintia ja erityispiirteitä kyetä ottamaan huomioon tavalla, joka säilyttää kuntaosuusennusteet nykyisellä tasolla, vastaten kauniaislaisten todellista joukkoliikenteen käyttöä. Kauniainen edellyttää, että sen erityispiirteet otetaan huomioon kuntaosuuden määrittelyssä esimerkiksi kustannuksia alentavaa kerrointa käyttämällä.

Vastaavasti myös infra- ja yleiskulut tulisi jatkossakin jakaa joukkoliikenteen käytön perusteella eikä lipputulosten kohdistuksista suoraan kunnille tule luopua, vaan kuntalaisten ostamien lippujen tulee edelleen vähentää kuntien omaa rahoitusosuutta. Lippu- ja informaatiojärjestelmää kehitettäessä tulisi jatkossakin varmistaa kuntalaisuustiedon hyödynnettävyys.

Kuntayhtymä koostuu itsenäisistä kunnista, joilla on omat taloushallinnot ja tarpeet varmistaa läpinäkyvä, ymmärrettävä ja oikeudenmukainen taloudenpito.

9. Infrakorvausten käsittely kuntaosuuksien laskennassa

Korko vaikuttaa lippujen hintoihin ja on suurissa investoinneissa merkittävä kuntaosuuksia nostava tekijä.

Joukkoliikenteen infrahankkeiden pääoman korkoprosentiksi sovittu 5 % ylittää selvästi yleisen korkotason. Korko vaikuttaa kuntayhtymän kustannustasoon ja sitä kautta lippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin. Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentin sitominen 12 kk:n euribor-korkoon pienellä sovittavalla marginaalilla lisättyä on kannatettava ehdotus.

Lähtökohtaisesti omistajakuntien subventio-osuus on sovittu olevan korkeintaan 50%. Tätä korkeampaa, tilapäistäkin, subventioastetta, esimerkiksi suurten merkittävien infrahankkeiden yhteydessä, voidaan soveltaa vain erikseen sopimalla.

10. Halukkuus rahoittaa sähköbussien lisähankintoja ja järjestää seudullisia bussivarikoita

Kauniainen suhtautuu myönteisesti sähköisen bussiliikenteen edistämisyhtymisiin.

Kauniiaisissa ei tiiviin kaupunkirakenteen ja tilanpuutteen vuoksi ole järjestettävissä bussivarikoita tai vilkkaita kääntöpaikkoja sähköbussien latausmahdollisuutta ajatellen.

Kaupunki suhtautuu kuitenkin myönteisesti sähköisen bussiliikenteen edistämisyhtymisiin ja antaa tässä lausunnossaan tukensa HSL:n sähköbussihankkeelle. Kauniainen sitoutuu muiden jäsenkuntien vastaavasti sitoutuessa, osallistumaan sähköbussien ja tarvittavan latausinfrastruktuurin lisähankintaan nykyisen kuntaosuutensa suhteessa.

11. Koululaisryhmien maksuton matkustaminen

Pääperiaatteena tulee olla, että kaikilla matkustajilla on voimassa oleva matkalippu.

Liputtomaan matkustamiseen oikeutettujen erityisryhmien lisäämiseen liittyy ongelmia. Koululaisryhmien maksuttomat joukkoliikenne-

matkat lisääisivät paineita muiden asiakasryhmien lipunhintojen nostamiseksi tai vastaavan edun saamiseksi, olisi lipuntarkastuksessa hankala valvoa ja antaisi lapsille ja nuorille väärän kuvan julkisten palvelujen rahoituksesta.

Kukin jäsenkunta voi halutessaan myöntää erityisryhmille avustuksia matkalippujen kustannuksiin, mutta uusia ilmaisryhmiä tai alennettuja hintoja ei pidä ottaa osaksi joukkoliikennejärjestelmää.

YTJ:

Valiokunta päättää esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon HSL- kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2018 - 2020.

Päätös:

Yhdyskuntavaliokunta päätti esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon täydennettynä seuraavilla puheenjohtajan esittämillä ja valiokunnan yksimielisesti hyväksymillä lisäyksillä (lisäykset/täydennykset korostettu kursiivilla):

– Kohta 1. Strategiset tavoitteet, viimeinen kappale:

Tehokas taloudenhoito ensiarvoisen tärkeää kuntien vallitsevassa talouden tilanteessa, mutta myös mikäli taloudellinen tilanne paranee. Palvelut tulee tuottaa kustannustehokkaimmalla tavalla ja eri rahoitusvaihtoehtoja selvittää. Ratkaisujen taloudelliset vaikutukset tulee selvittää ennen uusien hankkeiden **ja varsinkin uusien liikenneinvestointihankkeiden** käynnistämistä. Taloutta ei tule paikata kuntaosuuksia nostamalla. Merkillepantavaa on, että lausuntoaineiston mukaan HSL:n toimintamenojen kasvu ylittää selvästi yleisen kustannustason nousun.

– Kohta 8: Kuntaosuuslaskennan uudistaminen, kolmanneksi viimeinen kappale:

Kauniainen pitää siirtymistä vyöhykejärjestelmään valitettavana. Osittain uudesta järjestelmästä johtuvat ongelmat kohdistaa kustannukset jäsenkunnille perussopimuksen mukaisesti. Tästä seuraa tarve etsiä uusia tapoja kuntaosuuksien jakamiseksi. Esitetty laskentamalli on kuntayhtymälle vähätöinen mikä sinänsä pyrkimyksenä on hyvä asia, mutta johtaa **vääristymiin ja** uusiin ongelmiin.

– Kohta 10. Halukkuus rahoittaa sähköbussien lisähankintoja ja järjestää seudullisia bussivarikoita, uusi kappale:

HSL:n tulee varoa sitoutumasta liiaksi sähkökäyttöisiin busseihin, koska mm. vetyä käyttäviä saasteettomia moottoriratkaisuja on kehitteillä.

Päätös:

Päätösesitys hyväksyttiin edellä esitetyillä täydennyksillä tarkennettuna.

KH 04.09.2017 § 181

KJ:

KH päättää antaa HSL:n hallitukselle seuraavan lausunnon HSL- kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2018–2020:

1. Strategiasuunnitelma

Runkolinjojen liityntäliikennettä suunniteltaessa on nykyistä paremmin voitava erottaa ne yhteystarpeet, jotka eivät suuntaudu runkolinjoille.

Vuonna 2014 laadittu kuntayhtymän strategia on kokonaisuutena onnistunut, mutta alkaneen uuden hallituskauden myötä, liikennetoimialalla tapahtuvien muutosten sekä suurten maankäyttö- ja liikennehankkeitten takia on perusteltua tehdä päivityksiä ja laatia uusi strategia vuoden 2017 aikana. Kokoavana teemana tulisi olla edelleen HSL:n vision 2025 mukaisesti Helsingin seudun aseman vahvistaminen älykkään, kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnannäyttäjänä.

Strategiset tavoitteet tukevat visiota ja ovat kuntayhtymän toiminnan kannalta hyvin valitut. HSL myös aktiivisesti edistää asetettujen strategisten tavoitteiden toteutumista kaikessa toiminnassaan. Tästä saattaa kuitenkin seurata jossain määrin liiallista suoraviivaisuutta seudun asiakkaiden tarpeiden kannalta.

Tiiviin seudun vetovoima voi liikennejärjestelmän osalta perustua raideliikenneverkoston ja muiden runkolinjojen hyvään palvelutasoon, mutta se ei saa strategisena tavoitteena johtaa palvelutason liialliseen heikentämiseen paikallisella tasolla. Runkolinjojen liityntäliikennettä suunniteltaessa on nykyistä paremmin voitava erottaa ne yhteystarpeet, jotka eivät suuntaudu runkolinjoille. Bussien tulisikin kerätä asiakkaat ei vain harvoilta pääkaduilta, vaan myös muiltakin kaduilta vaikka sitten harvemmalla aikataululla. Joukkoliikenteen saavutettavuus on laajalla seudulla tärkeämpää kuin kaukana kulkevan linjan tiheämpi vuoroväli.

Joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee olla kattavasti käytettävissä. Joukkoliikennetytydet lähikouluihin, terveysasemille ja muihin lähipalveluihin tulee jatkossakin turvata. Samalla on otettava huomioon kuntarajojen yli suuntautuvat palvelutarpeet. Esimerkiksi Kauniainen tuottaa merkittävästi lähipalveluita myös espoolaisille niin koulujen, terveydenhuollon kuin kaupallisten palveluiden muodossa.

Seudun poikittaisliikennettä on lisäksi edelleen kehitettävä uusilla runkoyhteyksillä. Sähköbussit saattavat mahdollistaa raiderunkoyhteyksiä joustavimmat ja investointikustannuksiltaan edullisemmat palvelut, ympäristövaikutuksista tinkimättä.

Uudeksi strategiseksi tavoitteeksi tulisi ottaa raideliikenteen turvallisuuden lisääminen. Hyvin traagiset junien alle jäämiset ovat huolestuttavasti yleistyneet ja ne ovat turvalliseen joukkoliikenteeseen kuulumaton ilmiö.

Selkeä palvelu ja ajantasaisen tiedon saatavuus on olennainen osa

nykyaikaista laadukasta joukkoliikennejärjestelmää. HSL:n matkustajainformaatio on hyvällä tasolla ja Reittioppaan kehittäminen on onnistunut hyvin. Lipunmyyntijärjestelmän muutos kohti ainoastaan itsepalvelu- ja sähköisiä kanavia on sen sijaan selkeyttä vaarantava tekijä. Lipun hankkimisen tulee olla yksinkertaista ja helppoa kaikenikäisille ja myös satunnaisille matkustajille. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus työmatkaliikenteessä on jo kiitettävän korkea Helsingin seudulla ja kasvupotentiaalia olisi varsinkin satunnaisten käyttäjien keskuudessa. Palvelun selkeys on tälle kohderyhmälle tärkein markkinointikeino. Kaarimaiset vyöhykkeet eivät lisää selkeyttä lipun hinnoittelussa ja kahden vyöhykkeen minimiostopakko kertoo lähtökohtaisesti epäonnistuneesta järjestelmästä.

Yhteistyö maankäytön, asumisen ja liikennesuunnittelun yhteensovittamisessa on Helsingin seudulla ollut erittäin onnistunutta.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen on keskeinen strateginen tavoite, jonka saavuttamisen edellytyksenä on onnistuminen niin sujuvien matkojen kuin selkeän palvelun tuottamisessa. Henkilöauto on aina saavutettavuudeltaan ja vaihdottomuudeltaan helppo valinta. Aktiivisella markkinoinnilla ja liityntäpysäköinnin kehittämisellä voidaan edesauttaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamista. Liityntäpysäköinnin merkittävän lisärakentamisen edellytyksenä on rahoituksen järjestyminen. Suunniteltu rahoitusmalli valtion, koti- ja kohdekunnan välillä edellyttää hankekohtaisia neuvotteluja ja kaikkien osapuolien sitoutumista kustannusjakoon. Vaihtoehtoisesti rakentaminen voitaisiin kytkeä osaksi runkolinjoja ja infrakorvausjärjestelmää.

Päästöjen vähentäminen on tärkeä tavoite, jonka edistämiseksi HSL toimii osaltaan kiitettävästi. Raideliikenteeseen panostaminen on tehokas keino vähentää liikenteen päästöjä ja lisäksi sähköbussit mahdollistavat vähäpäästöisen joukkoliikennepalvelun myös väljemmin asutuilla alueilla. Tässä olennaista on luonnollisesti sähkön tuotantotapa. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kuuluu myös keinovalikoimaan pyrittäessä vähäpäästöiseen liikkumiseen.

Tehokas taloudenhoito on ensiarvoisen tärkeää kuntien vallitsevassa talouden tilanteessa, mutta myös mikäli taloudellinen tilanne paranee. Palvelut tulee tuottaa kustannustehokkaimmalla tavalla ja eri rahoitusvaihtoehtoja selvittää. Ratkaisujen taloudelliset vaikutukset tulee selvittää ennen uusien hankkeiden ja varsinkin uusien liikenneinvestointihankkeiden käynnistämistä. Taloutta ei tule paikata kuntaosuuksia nostamalla. Merkillepantavaa on, että lausuntoaineiston mukaan HSL:n toimintamenojen kasvu ylittää selvästi yleisen kustannustason nousun.

2. Liikenteen palvelutasot ja muutokset

Lipunmyynnin loppuminen lähijunissa on palvelutasoa heikentävä tekijä.

TTS:ssä esitetyt Kauniaisten bussilinjojen 548 ja 549 muutokset ovat vähäiset ja perustellut. Linjat siirtyvät käyttämään Tapiolan uutta bus-

siterminaalia sen valmistuttua vuonna 2019 ja reitti ei kierrä enää Re-vontulentien kautta. Lisävuoro linjalla 224 vuoden 2018 alkaen parantaa sen aikataulussa pysymistä.

Aikaisemmin, vastoin paikallistuntemusta ja kaupungin tahtotilaa tehdyt palvelutasoheikennykset eivät ole hyväksyttäviä. Kauniainen muistuttaa bussilinjan 51 virheellisestä poistamisesta, johon HSL ei ole antanut korjaavaa ratkaisua.

Joukkoliikenteen suunnitteluohjeiden tulisi lähteä siitä, että joukkoliikenteen järjestäminen suuntautuu asukkaiden käyttämiin alue- ja paikalliskeskukseen kuntarajoista riippumatta. Muutkin HSL:n uudistukset perustuvat kuntarajojen häivyttämiseen liikenteessä. Kauniainen on osalle Espoon alueita lähin tai käytetyin paikalliskeskus esimerkiksi koululaisten, terveystaloiden ja kaupallisten palveluiden osalta. Tätä ei kuitenkaan Kauniaisten toistuvasta palautteesta huolimatta ole otettu huomioon riittävästi.

Lipunmyynnin loppuminen lähijunissa on palvelutasoa heikentävä tekijä. Lipunmyynnin keskittäminen itsepalvelukanaviin saattaa olla kustannustehokasta mutta hankalaa satunnaisille käyttäjille ja vanhuksille. Matkustajien turvallisuuden kannalta konduktöörin läsnäolo junissa olisi niin ikään suotavaa.

Uudet Flirt-lähijunat ja polkupyörien kuljetusmahdollisuus parantavat palvelutasoa.

3. Kuntaosuuksien taso

Vyöhykemallin käyttöönotto ja seudullisen kuntaosuuslaskentamallin uudistaminen nostavat Kauniaisten kuntaosuutta kohtuuttomasti, jopa nelinkertaistaen sen.

Lausuntoaineistossa esitetty Kauniaisten kuntaosuuksien ennustettu kehitys on huolestuttava eikä se vastaa jäsenkunnan omistajaohjauksen lausunnoissaan asettamia taloudellisia tavoitteita. Kustannuskehitystä ei voida pitää hallittuna. Esitetty seudullinen kuntaosuuslaskentamalli on myös perussopimuksen vastainen, sillä perussopimus linjaa kuntaosuudet kohdistettavaksi jäsenkunnille joukkoliikenteen käytön mukaisesti.

Siirtyminen vyöhykemalliin ja seudullisen rahoitusmallin uudistaminen johtavat Kauniaisten kohdalla kohtuuttomuuksiin, yli nelinkertaistaen Kauniaisten kuntaosuuden. Tilinpäätöksessä 2016 Kauniaisten lopullinen kuntaosuus oli 606.000 euroa, kun lausuntoaineistossa vuoden 2018 ennuste vyöhykemallin käyttöönoton ja seudullisen kuntaosuuslaskentamallin uudistamisen jälkeen olisi 2.729.000 euroa. Palvelutaloudessa ei kuitenkaan ole mitään muutosta. Toteutunut kuntaosuus perustuu kauniaislaisten joukkoliikenteen käyttöön.

Suunnitellut uudistukset vaikeuttavat perussopimuksen mukaista joukkoliikenteen käyttöä vastaavaa kustannusten jakoa jäsenkuntien kesken. Jatkossakin tulisi lippulajitukimuksin ja tietotekniikkaan pe-

rustuvan informaatiojärjestelmän tuottamilla tiedoilla kyetä selvittämään matkustuskäyttäytymiset ja kohdistaa kustannukset jäsenkunnille oikeudenmukaisesti ja perussopimusta noudattaen joukkoliikennepalveluiden käytön mukaan.

Lausuntoaineiston kuntaosuuksiin on arvioitu uuden vyöhykejärjestelmään siirtymisen vaikutuksia suuntaa-antavina, sillä tulevat lippujen hinnat eivät vielä ole lopullisesti tiedossa. Sama koskee seudullisen kuntaosuuslaskentamallin laskelmia. Uudistuksilla on erityisesti Kauniainen kuntaosuuteen hyvin suuri korottava vaikutus, joten on erittäin valitettavaa, että lausuntohetkellä ei ole käytettävissä tarkkaa tietoa niiden vaikutuksista.

4. Lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Lippujen hintojen alentaminen on lyhytnäköistä kustannustason noustessa.

Lausuntoaineistossa esitetään lippujen hintojen keskimääräistä alenemista. Esitys on vaikeasti perusteltavissa tilanteessa, jossa kuntayhtymän kustannukset nousevat keskimääräistä kustannustasoa enemmän, lukuisat uudet infrahankkeet lisäävät valmistuessaan kustannuspaineita ja vyöhykemallin käyttöönotto siirtää rahoituksen painopistettä kuntaosuuksien puolelle. Entistä pienempi osa kustannuksista rahoitettaisiin jatkossa lipputuloilla.

Tilanteessa, jossa niin lipputulot kuin kuntaosuudet ovat vyöhykejärjestelmään siirtymisen takia vielä epäselvät, on lyhytnäköistä laskea lippujen hintoja.

5. Tarkastusmaksu

Nykyinen tarkastusmaksu 80 € on suuruudeltaan riittävä, eikä ole luultavaa, että liputta matkustettaisiin liian alhaisen tarkastusmaksun takia.

Kauniainen on lausunut tarkastusmaksun korotusesityksestä aiemmissa TTS-lausunnoissaan vuosina 2012-2016. Kaupungin kanta on edelleen, että matkalippujen tarkastustoiminnan ainoa tavoite tulee olla liputta matkustamisen väheneminen. Tavoitteeseen pääsyä pitää helpottaa satunnaisellekin matkustajalle selkeällä informaatiolla ja helpokäyttöisellä lipunmyyntijärjestelmällä, jotta perusteettomia tarkastusmaksuja ei lankea matkustajille, jotka eivät tunne järjestelmää, eivät ole osanneet tai pystyneet hankkimaan lippua. Erityisesti siirryttäessä uuteen vyöhyke- sekä lippu- ja informaatiojärjestelmään, maksua ei tule korottaa. HSL:n tulee ensisijaisesti varmistaa lipunoston mahdollisuus.

Tarkastusmaksun tason on myös oltava kohtuullinen suhteessa muihin, esim. pysäköintivirhemaksun suuruuteen. Nykyinen tarkastusmaksu 80 € on suuruudeltaan riittävä, eikä ole luultavaa, että liputta matkustettaisiin liian alhaisen tarkastusmaksun takia.

6. Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

HSL:n tilinpäätöksen osoittaman kuntakohtaisen yli-/alijäämän hyödyntäminen seuraavien vuosien talousarvioissa on oikeudenmukainen ja kannatettava järjestely.

7. HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

HSL:n rooli kaupunkiseudun liikkumisen alustana, jossa runkona on joukkoliikenne, on luonteva.

Tulevaisuuden liikkumispalveluiden markkinat muuttuvat todennäköisesti monella tavalla. Maas (Liikkuminen palvelumuotona) vaatii toimivia liikkumispalveluiden välitys- ja yhdistelypalveluja ja eräiden skenaarioiden mukaan saattaa jopa henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen raja hämärtyä. Tässä tilanteessa on perusteltua selvittää HSL:n tulevaisuuden rooli strategiatyössä. HSL on luotettava asiantuntija, jolla edelläkävijä toimialallaan ja sen rooli kaupunkiseudun liikkumisen alustana, jossa runkona on joukkoliikenne, on luonteva. On silti muistettava, että HSL on jäsenkuntiansa omistama kuntayhtymä ja sen tulee noudattaa strategiatyössä hyväksytyjä ja omistajaohjauksen kautta määriteltyjä tavoitteita.

Toiminnan painopiste tulee vielä vuosia olemaan nykyisissä tehtävissä, joukkoliikennepalveluiden suunnittelijana ja toteuttajana. Muiden liikkumispalveluiden tuottajien mukaan ottaminen Reittioppaaseen on hyvä ensiaskel kohti liikkumispalveluiden välitys- ja yhdistelypalveluiden tarjontaa.

Joukkoliikennetarjontaa korvaavat ja täydentävät uudet liikkumispalvelut syntynevät markkinalähtöisesti eikä niitä pidä tuottaa verovaroin.

8. Kuntaosuuslaskentamallin uudistaminen

Kuntayhtymä muodostuu jäsenkunnista, joille kohdistetaan kustannukset niiltä osin kuin lipputulot eivät kustannuksia kata, joten oikeudenmukainen tapa määritellä kuntaosuus on kuntalaisten matkustuskäyttäytyminen.

Erityisen epäonnistuneena Kauniainen pitää ehdotusta kohdistaa operointikulut jäsenkunnille paikallisen joukkoliikennetarjonnan perusteella.

Kauniainen on aikaisemmassa lausunnossaan kannattanut kuntaosuuslaskennassa nykyisen mallin mukaista käytäntöä myös vyöhykejärjestelmässä. Siinä lipputulot jaetaan kuntayhtymän perussopimuksen mukaisesti kunnittain joukkoliikenteen todelliseen käyttöön perustuen. Kuntayhtymä muodostuu jäsenkunnista, joille kohdistetaan kustannukset niiltä osin kuin lipputulot eivät kustannuksia kata, joten oikeudenmukainen tapa määritellä kuntaosuus on kuntalaisten matkustuskäyttäytyminen. Tämä voidaan selvittää kuten nykyisinkin lippulajituskimuksin ja matkakorttijärjestelmän keräämillä tiedoilla. Tie-

totekniikka mahdollistaa luonnollisesti myös yksinkertaisempia tapoja tietojen keruuseen.

Kauniainen ei kannata ehdotettua kuntaosuuslaskentamallin uudistamista. Erityisen epäonnistuneena kaupunki pitää ehdotusta kohdistaa operointikulut jäsenkunnille paikallisen joukkoliikennetarjonnan perusteella.

Operointikustannusten kohdistaminen Kauniaisten kaupungille pelkästään oman alueen paikallisen tarjonnan perusteella korreloi huonosti todellisuuden kanssa. Joukkoliikennevälineiden kapasiteetti on ylimitoitettu Kauniaisten väkilukuun nähden, joka on n. 1/30 ympäröivän Espoon väkiluvusta. Kauniaisilla ei ole teoreettistakaan mahdollisuutta hyödyntää sen läpi kulkevien juna- ja bussilinjojen paikkamääriä täysimittaisesti, mikä ei liene tarkoituskaan, jotta kyytiin mahtuu myös Kauniaisten jälkeen matkustajia. Sekä juna- että bussilinjat edustavat läpiajoliikennettä, jonka tarjonta on mitoitettu suurien naapurikuntien tarpeiden mukaisesti.

Kuntaosuuslaskennan uudistamista koskevassa lausuntopyynnössä sanotaan seuraavasti:

”Lisäksi työryhmä ehdottaa, että operointikulut kohdistetaan kuntien alueella järjestetyn joukkoliikennetarjonnan perusteella. Tarjontatasoon vaikuttavat liikennemuotojen paikkakapasiteetti ja operointikulut. Tarjontatason määrittämisessä voidaan huomioida myös alueelliset erityispiirteet, kuten junaliikenteen keskimatkat korottavana vaikutuksena tai kunnan alueen läpikulkuliikenne alentavana tekijänä.”

Varsinaisessa laskelmassa läpikulkuliikenteen vaikutusta ei ole kuitenkaan mitenkään huomioitu.

Lausuntoaineistossa esitetty vertailu ”kuntaosuus / asukas” ei ole käyttökelpoinen oikeudenmukaisuuden mittari. Jäsenkuntien kesken on eroja sekä joukkoliikenteen tarpeeseen, että mahdollisuuksiin sen käyttöön, mistä syystä joukkoliikenteen käyttöaste vaihtelee kunnittain. Lisäksi jokainen seudun asukas valitsee itse kulloinkin sopivimman tavan omaan liikkumiseensa.

Tarjontaan perustuva operointikustannusten jako olisi myös pidemmällä tähtäimellä ohjausvaikutukseltaan kyseenalainen, tietty markkinälähtöisyys ja kustannustehokkuus on tärkeä lähtökohta, vaikka ja juuri siksi, että kysymyksessä on osittain verovaroin subventoitu palvelumuoto.

Kauniainen pitää siirtymistä vyöhykejärjestelmään valitettavana. Osittain uudesta järjestelmästä johtuvat ongelmat kohdistaa kustannukset jäsenkunnille perussopimuksen mukaisesti. Tästä seuraa tarve etsiä uusia tapoja kuntaosuuksien jakamiseksi. Esitetty laskentamalli on kuntayhtymälle vähätöinen mikä sinänsä pyrkimyksenä on hyvä asia, mutta johtaa vääristymiin ja uusiin ongelmiin. Pienelle kaupungille, joka sijaitsee keskellä suurta kaupunkia, malli johtaa kohtuuttomuuksiin ja jopa nykyisen kuntaosuuden nelinkertaistumiseen. Tilinpäätökses-

sä 2016 Kauniaisten kuntaosuus oli 606.000 euroa, kun lausuntoaineistossa vuodelle 2018 ennustetaan kuntaosuudeksi 2.729.000 euroa. On selvää, että minkään kunnan talous ei mahdollista tällaista muutosta asukasmäärän ja palvelutason pysyessä ennallaan. Kauniainen ei missään nimessä voi hyväksyä mallia, ellei kaupungin sijaintia ja erityispiirteitä kyetä ottamaan huomioon tavalla, joka säilyttää kuntaosuusennusteet nykyisellä tasolla, vastaten kauniaislaisten todellista joukkoliikenteen käyttöä. Kauniainen edellyttää, että sen erityispiirteet otetaan huomioon kuntaosuuden määrittelyssä esimerkiksi kustannuksia alentavaa kerrointa käyttämällä.

Vastaavasti myös infra- ja yleiskulut tulisi jatkossakin jakaa joukkoliikenteen käytön perusteella eikä lipputulosten kohdistuksista suoraan kunnille tule luopua, vaan kuntalaisten ostamien lippujen tulee edelleen vähentää kuntien omaa rahoitusosuutta. Lippu- ja informaatiojärjestelmää kehitettäessä tulisi jatkossakin varmistaa kuntalaisuustiedon hyödynnettävyys.

Kuntayhtymä koostuu itsenäisistä kunnista, joilla on omat taloushallinnot ja tarpeet varmistaa läpinäkyvä, ymmärrettävä ja oikeudenmukainen taloudenpito.

9. Infrakorvausten käsittely kuntaosuuksien laskennassa

Korko vaikuttaa lippujen hintoihin ja on suurissa investoinneissa merkittävä kuntaosuuksia nostava tekijä.

Joukkoliikenteen infrahankkeiden pääoman korkoprosentiksi sovittu 5 % ylittää selvästi yleisen korkotason. Korko vaikuttaa kuntayhtymän kustannustasoon ja sitä kautta lippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin. Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentin sitominen 12 kk:n euri-bor-korkoon pienellä sovittavalla marginaalilla lisätynä on kannatettava ehdotus.

Lähtökohtaisesti omistajakuntien subventio-osuus on sovittu olevan korkeintaan 50%. Tätä korkeampaa, tilapäistäkin, subventioastetta, esimerkiksi suurten merkittävien infrahankkeiden yhteydessä, voidaan soveltaa vain erikseen sopimalla.

10. Halukkuus rahoittaa sähköbussien lisähankintoja ja järjestää seudullisia bussivarikoita

Kauniainen suhtautuu myönteisesti sähköisen bussiliikenteen edistämisyhtymisiin.

Kauniaisissa ei tiiviin kaupunkirakenteen ja tilanpuutteen vuoksi ole järjestettävissä bussivarikoita tai vilkkaita kääntöpaikkoja sähköbussien latausmahdollisuutta ajatellen.

Kaupunki suhtautuu kuitenkin myönteisesti sähköisen bussiliikenteen edistämisyhtymisiin ja antaa tässä lausunnossaan tukensa HSL:n sähköbussihankkeelle. Kauniainen sitoutuu muiden jäsenkuntien vastaavasti sitoutuessa, osallistumaan sähköbussien ja tarvittavan la-

tausinfratruktuurin lisähankintaan nykyisen kuntaosuutensa suhteessa.

HSL:n tulee varoa sitoutumasta liiaksi sähkökäyttöisiin busseihin, koska mm. vetyä käyttäviä saasteettomia moottoriratkaisuja on kehitteillä.

11. Koululaisryhmien maksuton matkustaminen

Pääperiaatteena tulee olla, että kaikilla matkustajilla on voimassa oleva matkalippu.

Liputtomaan matkustamiseen oikeutettujen erityisryhmien lisäämiseen liittyy ongelmia. Koululaisryhmien maksuttomat joukkoliikennematkat lisäävät paineita muiden asiakasryhmien lipunhintojen nostamiseksi tai vastaavan edun saamiseksi, olisi lipuntarkastuksessa hankala valvoa ja antaisi lapsille ja nuorille väärän kuvan julkisten palvelujen rahoituksesta.

Kukin jäsenkunta voi halutessaan myöntää erityisryhmille avustuksia matkalippujen kustannuksiin, mutta uusia ilmaisryhmiä tai alennettuja hintoja ei pidä ottaa osaksi joukkoliikennejärjestelmää.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.