

Sipoon lausunto HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2023-2025 / Sibbos utlåtande om HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan 2023-2025.

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 22.08.2022 § 265

858/00.04.01/2022

Valmistelija / Beredare: kehitysjohtaja / utvecklingsdirektör Pirjo Siren, pirjo.siren(a)sipoo.fi

Sipoo on osa Helsingin seudun liikennettä (HSL), joka on Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmästä vastaava kuntayhtymä. HSL:n perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydetty jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelman, tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. HSL:n hallitus käsitteli toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotusta kokouksessaan 14.6.2022 ja päätti pyytää siitä jäsenkuntien lausunnot. Perussopimuksen mukaan jäsenkuntien on annettava lausuntonsa viimeistään 31. elokuuta.

HSL pyytää jäsenkunnilta 31.8.2022 mennessä lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2023-2025 sekä kannanottoa erityisesti seuraaviin kysymyksiin.

1. Toimintasuunnitelma
 - a. HSL:n keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet TTS-kaudella suhteessa strategiaan
 - b. Liikenteen palvelutason arviointi ja markkinaymmärryksen perusteella suunniteltavat muutokset tarjontaan ja palvelutasoihin
2. Taloussuunnitelma
 - a. Lipputulotavoitteet TTS-kaudella
 - b. Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin
 - c. Kuntakohtaisen alijäämän kattaminen/ylijäämän käyttö TTS-kaudella
3. Hinnoittelun kehittäminen
 - a. Näkemys tehdystä selvityksestä ja eri hinnoittelumallivaihtoehdoista
 - b. Kuntakohtaisen alijäämän kattaminen/ylijäämän käyttö TTS-kaudella

Lausunnot pyydetään toimittamaan HSL:n kirjaamon sähköpostiin hsl@hsl.fi .

Yleistä

HSL:n perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Strategia ohjaa HSL:n toimintaa, kehittämistä ja tavoitteiden laadintaa. HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestäväan kasvuun on hyväksytty yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022. Visiona on olla vuonna 2030 kestävä liikunnan johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. HSL johtaa seudun kaupunkiliikenteen ekosysteemin kehittämistä omia vahvuuksiaan hyödyntämällä ja hakemalla koko seudulle parhaita ratkaisuja. HSL mahdollistaa sujuvan liikunnan koko seudulla. HSL toimii alustana innovaatioille ja kehittämiselle, mutta ei toteuta kaikkea itse.

Vahva yhteistyö on onnistumisen ja seudun elinvoimaisuuden edellytys. HSL rakentaa lisäarvoa tuottavia kumppanuussuhteita saumattoman liikenteen mahdollistamiseksi.

Strategiset tavoitteet 2025 ovat:

- 1) Kohti päästötöntä joukkoliikennettä (mittarina joukkoliikenteen Co2 päästöt -90% verrattuna vuoden 2010 tasoon)
- 2) Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa (mittarina nousut 400 milj. kappaletta)
- 3) Kustannustehokas joukkoliikenne (mittarina matkustajakilometrikustannus (pl. Infra) 0,25 € /km)
- 4) Tasapainoinen talous (mittarina tulot yhteensä 400 M€, Kuntaosuus 50-55 %)

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2023–2025 on valmisteltu vastaamaan erityisesti koronapandemian jälkeiseen matkustajamäärien jäämiseen 9 % alle teknisen ennusteen v. 2025,

suureen HSL:n alueen liikkumisen systeemiseen muutokseen sekä infra- ja operointikustannusten nopeaan nousuun. HSL varautuu valmisteilla olevan tuottavuusohjelman toimenpiteillä ja oman liiketoiminnan parantamisella 400 miljoonan kyytiin nousun tavoitteeseen vuonna 2025.

Keskeisiä näkökulmia

Suunnitelmakautta 2023-2025 leimaa kaupunkien päätöksistä johtuvien infra- ja operointikustannusten nopea nousu. Merkittävimmät ovat Länsimetron jatkeen ja Raide-Jokerin käyttöönotto sekä kaupunkiraitiotien laajennukset Helsingissä. Jatkossa uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Nämä HSL:lle käytännössä kiinteät kustannukset eivät kaikissa tapauksissa lisää asiakkaita tai lipputuloja. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja tai kasvattaa kuntien rahoitusosuutta, mikäli palvelutaso halutaan säilyttää. Joukkoliikenneinfrastruktuurin maksettavat korvaukset kasvavat reilulla 40 prosentilla strategiakauden loppuun mennessä. Infrakorvaukset nousevat 210 milj. euroon kun vuonna 2022 infrakorvauksia maksetaan 147 milj. euroa. Samaan aikaan myös liikennöinnistä maksettavat operointikustannukset kasvavat 597 milj. euroon eli kasvua on noin 60 milj. euroa verrattuna vuoden 2022 ennusteeseen. Pelkästään infra- ja operointikustannukset kasvattavat HSL:n kustannuksia vuoteen 2025 mennessä yhteensä reilut 120 milj. euroa verrattuna kuluvaan vuoteen.

TTS-kaudelle asetettu lipputulotavoite edellyttää lippujen hintoihin tehtäviä korotuksia, alennusryhmien ja vapaan matkustusosoikeuden tarkastelua jo vuonna 2023. Pidemmällä tähtäimellä uuden hinnoittelumallin yhtenä tavoitteena on löytää strategian lipputulotavoitetta tukeva, parhaiten kestäviä kulkumuotoja edistävä ja samalla asiakkaille suotuisa hinnoittelumalli. Muita uusia tulolähteitä etsitään esimerkiksi mainostuloista, mutta merkittäviä tuloksia saadaan vasta TTS-kauden lopulla.

Vuotta 2022 leimaa pandemian vaikutusten lisäksi Ukrainan sota ja siitä johtuva korkea polttoaineiden ja sähkön hinta. Yhteensä näiden hinnankorotusten ennustetaan lisäävän vuonna 2022 kustannuksia 25 miljoonaa euroa.

HSL myös näkee, että lähitulevaisuudessa on syytä ottaa huomioon erityisesti seudun muuttoliikkeen suuntautuminen toisin kuin ennen pandemiaa sekä Helsingin seudun kilpailukyvyyn ylläpitäminen. KUUMA-kuntien muuttovoitot ovat kasvaneet merkittävästi. Joukkoliikenne edistää osaltaan alueen kestävästä kehityksestä. Se on itsessään kestävä liikkumismuoto, ja HSL:n tavoitteena on vuonna 2035 päästötön joukkoliikenne. Sähköbussien määrän kasvu ja biodieselin lisääntyvä käyttö vievät kohti strategian vuoden 2025 päästövähennystavoitetta. Kestävien kulkumuotojen edistäminen on keskeistä myös hinnoittelumalleja arvioitaessa.

Vielä 2022 merkittävä talouden tasapainottaja ovat valtion koronatuettujen ja avustusten, joilla kompensoidaan matkustajamääristä aiheutuvaa lipputulomenetystä. Syksyllä 2022 valmistuvassa tuottavuusohjelmassa keskitytään tarkastelemaan ja selvittämään toimenpiteitä, joilla pystytään tasapainottamaan taloutta ja saavuttamaan strategiakaudella haluttu tasapaino kuntaosuuden tason ja muun tulo- ja menojen välillä. Tuottavuusohjelman tavoitteena on tunnistaa keinoja, joilla tuottavuutta parannetaan pidemmällä tähtäimellä, pysyviä, rakenteellisia uudistuksia toteuttamalla. Liikenteessä on tehty säästötoimenpiteitä koko korona-ajan ja jo päätettyjä toimenpiteitä jatketaan TTS-kaudella järjestelmämuutosten rinnalla. Pelkkä lisäsäästöjen tekeminen ei kuitenkaan auta matkustajia palaamaan liikenteeseen, vaan säästöt saattavat palvelutason heikentyessä liikaa johtaa jopa lipputulojen menettämiseen ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden pienenemiseen. Tuottavuusohjelman laatimisen yhteydessä onkin tunnistettu tarve vahvaan asiakas- ja markkinaymmärrykseen perustuville alueellisille linjastotarkasteluille ja linjaston optimoinnille.

Linjastotarkastelut on tarkoitus aloittaa syksyn 2022 aikana ja mahdolliset tarjonnan muutokset voidaan ottaa käyttöön vaiheittain strategiakauden aikana. Linjastotarkastelujen yhteydessä tarkastellaan kriittisesti myös nykyisiä palvelutasoluokituksia, joita muutetaan tarvittaessa markkinaymmärryksen perusteella. Asiakastarpeet ja joukkoliikenteen markkinatilanne voivat vaihdella paljonkin alueittain ja myös isommat muutokset nykyisiin palvelutasoluokkiin ovat mahdollisia palvelutason optimoimiseksi. Strategiset tavoitteet ohjaavat linjastotarkastelujen tavoiteasetantaa ja tavoitteena onkin

tuottaa mahdollisimman hyvin asiakastarvetta vastaavaa, kustannustehokasta joukkoliikennepalvelua.

Jäsenkuntien subventiotaso pyritään saamaan mahdollisimman nopeasti vastaamaan omistajien tahtotilaa ja strategiatavoitetta asettuen keskimäärin 50-55 %:iin. TTS-suunnitelmassa TTS-kauden lopulla 2025 subventio on keskimäärin 54 %.

Toiminta- ja taloussuunnitelmasta

HSL:n toimintatulot vuonna 2023 ovat yhteensä 860,6 milj. euroa. Kasvua vuoden 2022 ennusteeseen verrattuna on 86,7 milj. euroa (11,2 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 888,6 milj. euroa vuonna 2024 ja 889,5 milj. euroa vuonna 2025. Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa matkustus laskee vuonna 2023 -13% vuoden 2019 tasosta. Vuonna 2024 matkustajamäärät ovat -11 % alle vuoden 2019 ja vuonna 2025 jäädytään vielä -9 % vuoden 2019 tasosta. Lipputuloarvio vuonna 2023 on 71,6 milj. euroa kuluvaan vuoteen ennustetta suurempi ja edellyttää toteutuakseen sekä hintatason että muiden hinnoittelutekijöiden kriittistä tarkastelua syksyllä 2022, kun HSL:n hallitus tekee päätöksen.

Sipoo kuuluu HSL:n joukkoliikennevyöhykkeeseen D. BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,6 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %. CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,8 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %. D vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,7 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 11,9 milj. euroa vuosina 2023–2025. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa.

Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 1,5 milj. euroa vuosittain. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,4 milj. euroa vuonna 2023, 0,8 milj. euroa vuonna 2024 ja 0,3 milj. euroa vuonna 2025. Vuokratuloja arvioidaan saatavan matkakorttijärjestelmän laitteista ja taukotiloista sekä toimitilojen ulosvuokrauksesta 3,1 milj. euroa vuonna 2023. Muut tulot, 1,9 milj. euroa vuonna 2023, syntyvät erilaisista palvelumaksuista ja edelleen veloitettavista korvauksista.

HSL:n toimintamenot vuonna 2023 ovat yhteensä 849,4 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2022 ennusteesta 97,4 milj. euroa (13,0 %). Vuonna 2024 toimintamenojen arvioidaan olevan 876,9 milj. euroa ja 877,0 milj. euroa vuonna 2025. Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 815,9 milj. euroa vuonna 2023, 96,1 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2024 yhteensä 842,9 milj. euroa ja 842,5 milj. euroa vuonna 2025. Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2023 yhteensä 574,5 milj. euroa, joka on 67,6 % HSL:n toimintamenoista. Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 357,3 milj. euroa vuonna 2023. Kustannustaso on kasvanut merkittävästi vuodesta 2021 alkaen. Kustannustason kasvun arvioidaan olevan maltillisempaa loppuvuonna 2022, mutta koko vuoden vaikutuksen arvioidaan olevan 9,3 % ja edelleen vuonna 2023 noin 3 %. Kustannustasoon kasvuun vaikuttaa pääasiassa polttoaineiden hintojen nousu.

Kuten edellä todettiin, kaupunkien päätöksistä johtuvat infra- ja operointikustannukset kasvavat nopeasti 120 milj. euroa vuoteen 2025 mennessä verrattuna vuoteen 2022.

IT-käyttöpalveluiden kustannukset (26,0 milj. euroa vuonna 2023) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustat Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 4,0 milj. euroa. Vuonna 2023 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 5,4 milj. euroa. Vartiointipalveluihin käytetään 1,3 milj. euroa. Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 6,5 milj. euroa vuonna 2023.

HSL:n henkilöstömenot ovat 24,8 milj. euroa vuonna 2023, joka on 2,9 % toimintamenoista. Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2023 varattu 0,7 milj. euroa. Vuokramenot vuonna 2023 ovat 5,1 milj. euroa. Muut menot vuosina 2023-2025 ovat 2,9 milj. euroa vuosittain. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 1,5 milj. euroa vuosina 2023-2025. Muihin menoihin sisältyvät myös luottokortti- ym. provisiot, joiden arvioidaan olevan TTS-kaudella 1,0 milj. euron luokkaa

vuosittain. Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2023 11,2 milj. euroa ylijäämäinen.

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta.
Toiminta- ja taloussuunnitelma

2023-2025 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 11,2 milj. euroa ylijäämäinen, ja se ei riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 15,1 milj. euroa vuonna 2023. Tilikauden 2023 alijäämäksi arvioidaan 4,0 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä. Alijäämä katetaan taseeseen jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon talous- ja toimintasuunnitelmavuosien kuntaosuuksissa jäsenkuntien laskutettavia kuntaosuuksia vähentävänä eränä.

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai

muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat lipputulojen, operointikustannusten, joukkoliikenneinfran ja

muiden kustannusten eristä. Kuntaosuudet jaetaan jäsenkunnille perussopimuksessa sovittujen periaatteiden mukaisesti.

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2023 yhteensä 464,2 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 54,7 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 54,7). HSL:n strategiakauden tavoitteena on, että kuntaosuudet keskimäärin asettuvat 50-55 %:in subventiotasoon. Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että strategiakauden tavoitteeseen päästään jo talousarviovuonna 2023. Sipoon kuntaosuus oli 3 % vuonna 2020; 2,8 % vuonna 2021 ja ennusteen 2022 mukaisesti kuntaosuus on 3,5 % vuonna 2022. Sipoon kuntaosuus säilyy kutakuinkin vuoden 2022 tasolla ollen 3,7 % vuonna 2023 ja 3,6 % vuosina 2024-2025. HSL:n viimeisimmän osavuositarkastuksen sisältämän kuntaosuusennusteen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämäennuste on otettu huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa kuntaosuuksia vähentävänä (kertynyt ylijäämä) tai lisäävänä eränä (kertynyt alijäämä). HSL laskuttaa kuntaosuudet talousarvion mukaisina, eikä talousarvion ja toteuman välistä erotusta (yli-/alijäämää) laskuteta tai palauteta talousarviovuoden aikana, vaan se otetaan huomioon seuraavan kolmen vuoden TTS-suunnitelmissa. Suunnitelmavuosien 2023-2025 kuntaosuuksissa on hyvitettäviä/laskutettavia kumulatiivisia yli-/alijäämiä, tilinpäätöksen 2021 kertymä huomioituna vuoden 2022 ennusteen mukaisella arvioidulla kertyvällä ylijäämällä, yhteensä 11,9 milj. euroa. Ylijäämä on taloussuunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2023–2025 ja vähentää laskutettavaa kuntaosuutta vuosittain 4,0 milj. eurolla.

Sipoon alijäämäennuste -0,198 Meur ja se on esitetty jaettavaksi tasasuuruksina 0,066 miljoonan euron erinä vuosille 2023-2025.

Hinnoittelun kehittäminen

Osana lipputilihanketta HSL on tutkinut vaihtoehtoisia tapoja hinnoitella joukkoliikenteen käyttöä. Tavoitteena on ollut selvittää, löytyykö nykyistä vyöhykemallia parempi ratkaisu, joka voitaisiin ottaa käyttöön viimeistään vuoden 2024 alussa. Työssä on tarkasteltu sekä maailmalla käytössä jo olevia, että kehitteillä olevia eri tyyppisiä hinnoittelumalleja, joista konseptoituihin HSL:n tarpeisiin soveltuvia ratkaisuluonnoksia asiantuntija-, asiakas- ja sidosryhmäarvioiteja varten. Näitä olivat erilaiset vyöhykkeisiin perustuvat, mukaan lukien omavyöhyke- ja tasahinnoittelumallit, sekä joukkoliikenteen käyttöön, esim. toteutuneisiin kilometreihin, perustuvat mallit. Samassa yhteydessä tehdyn kansainvälisen vertailuanalyysin perusteella todettiin, että HSL:n nykyinen vyöhykemalli on jo sinällään varsin edistysellinen ja toimiva, myös kansainvälisellä mittapuulla arvioiden.

Lopullisiin vaikutusten arviointiin päätettiin ottaa nykyisiin vyöhykerajoihin perustustuvat kolme erilaista mallivariaatiota sekä tasahinnoittelu. Mallivariaatit olivat 1) nykyinen malli uusien yhdistäen DC-vyöhykkeet 2) ABC-vyöhykemalli yhdistetyllä CD-vyöhykkeellä, 3) ABC-vyöhykemalli yhdistetyllä BC-vyöhykkeellä, lipun hinta Sipoossa kallein vaihtoehtoista, 4) tasatariffi-vaihtoehto

Näihin päädyttiin käyttöönoton aikaikkuna, saatavilla olevat teknologiset ratkaisut, liiketoimintapotentiaali, HSL:n liikenneinfrastruktuuri, nykyiset lippu- ja matkustuskäytännöt sekä asiakaskokemus huomioiden. Kolmesta vyöhykemallista kaksi on sellaista, joissa nykyiset C- ja D-vyöhykkeet on käytännössä sulautettu toisiinsa. Niiden osuus matkustajista on ollut pieni. Kaikkien vaihtoehtoisten mallien vaikutukset matkoihin, lippujen hintoihin ja jäsenkuntien kuntaosuuksiin vaihtelevat. Tasatariffissa kaikki matkustajat koko alueella maksavat yhden ja saman taksan mukaisesti riippumatta matkan pituudesta. Yhteistä näille kaikille vaihtoehtoilta on, että helsinkiläisten taksat pääosin nousevat. Jatkotarkasteluissa tavoitteena on ollut löytää vuoden 2024 lipputulotavoite huomioiden parhaiten kestäviä kulkumuotoja edistävää ja samalla asiakkaille suotuisa hinnoittelumalli.

Tarkastelut on toteutettu liikkumisen ja lipputulojen osalta Helmet-liikennemallianalyysin ja asiakaskokemuksen osalta sekä laadullisin, että määrällisin asiakas- ja sidosryhmäanalyysin. Mallit ja niihin liittyvät lippujen hintatasot on laadittu koko HSL:n tasolla kustannusneutraalisti. 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. Lyhyillä matkoilla siirtymää tapahtuisi henkilöauton lisäksi kävelyyn ja pyöräilyyn. Pitkillä matkoilla siirtymä sen sijaan olisi lähinnä henkilöautoilusta. Hinnoittelumallit muuttaisivat kestävien kulkutapojen matkamääriä 0,3-0,5 % koko HSL alueella. Joukkoliikennematkat lisääntyisivät kuitenkin eniten kehyskunnissa.

Alla on tiivistelmä eri vaihtoehtoista ja niiden keskeisimmistä vaikutuksista Sipoossa:

- 1 vaihtoehto, jossa D vyöhykkeelle lisättäisiin vähintään kahden vyöhykkeen ostopakko ja eri mittaisten matkojen hintoja tasattaisiin nostamalla lyhyempien ja laskemalla pisimpien matkojen hintoja, lisäksi sipoolaisten joukkoliikennematkustamista noin +362 000 joukkoliikennematkaa, noin 5,49 % (esim. Kerava 3,1 %; Tuusula 2,8 %). Sipoon kuntaosuus nousisi mallissa noin 1,2 miljoonaa euroa € (+30 %). Tässä mallissa Sipoon ja Helsingin välinen 30 vrk

lippu maksaisi 99 €. Selvityksessä asiakaskokemuksessa eduksi nähtiin edulliset liput C- ja D- vyöhykkeellä

- 2 vaihtoehto, jossa vyöhykkeitä olisi kolme ja jokaisen voisi ostaa yksinään (ABC, jossa C+D). Nykyiset C ja D vyöhykkeet muodostaisivat uuden C vyöhykkeen. Malli lisäisi sipoolaisten joukkoliikennematkoja +461 000 kpl, noin 7,46 % (esim. Kerava 4,3 %; Tuusula 4,2 %). Vaihtoehto on tasatariffin kanssa eniten kestävien kulkutapojen käyttöä lisäävä. Malli nostaisi Sipoon kuntaosuutta noin 1,4 miljoonaa € (+38 %). Tässä mallissa Sipoon ja Helsingin välinen 30 vrk lippu maksaisi 89,90 €. Malli on arvioitu nykyisten C- ja D-vyöhykkeiden asukkaille hyväksi, koska liput merkittävästi nykyistä edullisemmat. Laaja C-vyöhyke on todella iso alue verrattuna muihin vyöhykkeisiin ja hinta hyvin edullinen
- 3 vaihtoehto, jossa yhdistettäisiin nykyiset B ja C vyöhykkeet (ABC, jossa B+C), lisäisi sipoolaisten joukkoliikennematkoja +262 000 kpl eli noin 4,05 % (esim. Kerava 2,2 %; Tuusula 2 %). Tässä mallissa Sipoon ja Helsingin välisen 30 vrk lipun hinta 115,60 €. Malli nostaisi Sipoon kuntaosuutta 0,9 miljoonaa € (+23 %). Ns. voittajiksi selvityksessä on arvioitu entistä BCD-lippua ostaneet, sekä koko kaikkien vyöhykkeiden lippua käyttävät ja aiemmat D-vyöhykeläiset. Malli on vähiten kestävien kulkutapojen käyttöä kehyskunnissa ja seudullisesti lisäävä malli. Asiakaskokemukseksi on arvioitu helposti omaksuttava lippuvalikoima, hinnoittelulogiikka on selkeä, on merkittävästi nykyistä edullisemmat liput C- ja D-vyöhykkeillä ja on mahdollisuus ostaa yhden vyöhykkeen lippuja. Koko alueen lippu on edullinen, mutta asiakaskyselyssä sen toivottiin olevan alle 100 € (psykologinen vaikutus)
- 4 vaihtoehto olisi tasahinnoittelu, jossa 30 vrk lipun hintataso olisi 75,90 €. Tasahinnoittelu lisäisi eniten joukkoliikennematkoja noin +562000 kpl, noin 8,25 % (esim. Kerava 4,7 %; Tuusula 4,1 %). Malli nostaisi kuntaosuutta 1,7 miljoonaa € (+46 %) (Malli on eniten kehyskunnissa kestävien kulkutapojen käyttöä lisäävä malli. Lisää kestävien kulkutapojen käyttöä erityisesti Kirkkonummella, Keravalla ja Sipoossa. Asiakaskokemukseksi on arvioitu äärimmäisen selkeä ja yksinkertainen malli, joka on helppo omaksua, ei tarvitse opetella lippuvalikoimaa. Vaihtoehtomalli on tasapuolinen ja tasa-arvoinen, täysin saavutettava, kaikkialla saman lipun malli.

Ei ole löydettävissä mallia, joka olisi tasapuolisesti koko HSL-alueen asukkaille parempi kuin nykyinen vyöhykemalli ja joka ratkaisisi sekä A- ja C-vyöhykkeellä olevien asiakkaiden nykyisessä vyöhykemallissa kokemat ongelmat. Näitä nykyisiä haasteita ovat laajemmin alueella esimerkiksi A-vyöhykkeen lipun / lyhyen matkan lipun puuttuminen, Vantaan ja Espoon jakautuminen kahdelle vyöhykkeelle, koko alueen kallis hinta, sekä vyöhykerajojen muistaminen.

HSL:n mukaan sekä laajan asiakasosallistamisen että liikennemallitarkastelujen perusteella parhaiten kestäviä kulkumuotoja tukevaksi ja HSL:n strategisia tavoitteita edistäväksi osoittautui tasahinnoittelu. Tasahinnoittelu edistää parhaiten kestäviä kulkumuotoja ja vähentää eniten autokilometrejä ja päästöjä seudulla. Suurin osa asiakkaista kaikissa kunnissa kokee tasahinnoittelun selkeäksi, helppokäyttöiseksi ja oikeudenmukaiseksi malliksi, jossa rajaton matkustusoikeus tarjoaa nykyistä paremman palvelun. Tasahinnoittelu tarjoaa eri vaihtoehtoista myös parhaat edellytykset sekä kuluttaja- että

yrittäjämarkkinoiden liiketoiminnan kehittämiseen ja sen päälle rakennettavaan tulevaan palvelukehitykseen, esim. aikaperusteiseen hinnoitteluun. Tasahinnoittelu helpottaa ja yksinkertaistaa lipunostoa merkittävästi verrattuna nykyiseen vyöhykemalliin. Lipun ostamisen yhteydessä ei tarvitse valita matkustusvyöhykettä, jolloin käyttökokemus on hyvin yksinkertainen. Yritys- ja organisaatioasiakkaat ovat myös toivoneet laajasti tasahinnoittelun käyttöönottoa, joka yksinkertaistaa paljon työsuhde-edun hallinnointia, kun työnantajan ei tarvitse ylläpitää järjestelmissään työntekijän matkatietoja asuin- ja työpaikan välillä. Juuri yksinkertaisuutensa ja helppoutensa vuoksi tasahinnoittelu mahdollistaa harvoin joukkoliikenteellä matkustavien kohderyhmässä joukkoliikenteen lisääntyvää käyttöä. Tasahinnoittelu vähentää Helsingissä kuntasubvention tarvetta merkittävästi mutta lisää sitä suhteellisesti eniten kehyskunnissa.

C ja D-vyöhykkeellä asuvat (Sipoo D-vyöhykettä) kokivat selvityksen mukaan kaikkien vaihtoehtojen tuovan parannusta nykytilaan verrattuna, erityisen toimivana hekin näkevät tasatariffin. Heikoimmat arviot sai ABC-vyöhykemalli, jossa C ja D- vyöhykkeet on yhdistetty. Asiakkaat kertoivat myös, että tasatariffi todennäköisimmin lisäisi joukkoliikennematkojen määrää ja saisi liikkumaan alueilla, joissa nyt ei tule käytyä sekä vähentäisi autoilua malleista eniten. Edellisen lippujärjestelmämuutoksen yhteydessä on asukaskyselyissä noussut esiin asiakkaiden kokevan oikeudenmukaiseksi lipun hinnan kytkeytyminen jollakin tavalla matkan pituuteen.

Muissa tutkituissa malleissa selvitettiin eri vyöhykerajojen yhdistämistä, esim. rajan poistamista B:n ja C:n väliltä tai C:n ja D:n väliltä. Lisäksi tutkittiin nykyisten vyöhykkeiden säilyttämistä, mutta pitkien matkojen hintatasojen merkittävää alentamista suhteessa kahden vyöhykkeen matkoihin. Tulosten perusteella kestävien matkojen kulkumuotojen edistäminen onnistuu hintasuhteita muuttamalla myös ilman, että asiakkaiden täytyy opetella uudenlainen vyöhykemalli. Kuitenkaan tasahinnoittelun yksinkertaisuutta ja sen helppoudesta koituvia hyötyjä ei nykymallilla tai sen eri variaatioilla saavuteta kuluttajamarkkinoilla eikä yrittäjämarkkinoilla. Nykymalli uusilla hintasuhteilla vähentäisi subvention tarvetta Helsingissä ja lisäisi sitä kehyskunnissa, mutta hintatasoja säättämällä subvention kasvua voitaisiin maltillisesti kehyskunnissa.

Sipoon lausunto HSL:n alustavaan toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2023-2025

HSL on strategiassaan hyvin tunnistanut muutosvoimat ja tulevaisuuden tarpeet. Sipoo näkee HSL:n esittämät keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet perustelluiksi.

Tasapainoinen talous on Sipoolle osakaskuntana tulevina vuosina merkityksellinen soten muuttaessa kunnan taloutta aiempaa selvästi haastavammaksi. Sipoo tukee edelleen aiempien vuosien tapaan tasapainoisen talouden osalta tarkastusmaksujen nostoa ja puoltaa alennusryhmien ja vapaan matkustusoikeuden tarkastelua. HSL voi edelleen nostaa lipun hintoja ainakin sen verran, mitä saatujen valtiontukien tukiehdot mahdollistavat. Sipoo kannustaa osakaskuntana muutoinkin HSL:ää löytämään tuottavuusohjelmassaan keinoja parantaa taloutta pidemmällä aikavälillä rakenteellisilla uudistuksilla. Liikenteen palvelutason arvioinnissa ja linjastosuunnittelussa Sipoo painottaa, että tuottavuutta ei paranneta palvelutason heikennyksillä. Sipoo näkee tärkeänä, että palvelutasoluokituksen kehittämisessä ja linjastotarkasteluissa korostuu aiempaa enemmän joukkoliikenteen

palvelutason kehittäminen voimakkaasti kasvaviin muuttovoittoisiin KUUMA-kuntiin ja niiden työpaikkoja tarjoaville yritysalueille.

Yhteistyö HSL:n linjastosuunnittelussa ja palvelutaso perustuen Sipoon asiakastarpeille on Sipoon näkökulmasta keskeistä tulevissa linjastotarkasteluissa ja palvelutasoluokissa. Vuonna 2020 Sipoon osalta vähennettiin mm. linjojen 785–788 (Rautatientori–Nikkilä–Pornainen/Porvoo) vuorotarjontaa ja Sipoon sisäisiltä linjoilta erityisen vähän käytettyjä vuoroja. Suorat linjat Nikkilän ja Helsingin välillä on koettu hyvin tärkeiksi. Kunta edellyttää, että kyseisten linjojen palvelutasoa pitää olla mahdollista parantaa jatkossa kysynnän mukaan. Jatkossa tulee kuitenkin turvata yleisimmät arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä muun muassa työ-, koulu-, opiskelu- ja asiointimatkoilla. Panostaminen runkoverkkoon ei saa johtaa yhteyksien liialliseen karsimiseen paikallisella tasolla. Sipoo pitää erinomaisena asiana HSL:n esittämää Sipoon saaristoyhteyksien parantamista varautumalla lisäämään Sipoon kesäliikenteeseen yksi auto sekä hieman kilometri- ja tuntisuoritteita, jotta voidaan palvella yhteyksiä Gumbostrandista ja Kalkstrandista lähteville saaristolautoille. Sen kustannusvaikutus on noin 18 000 euroa vuonna 2023 ja vuositasolla.

Sipoo kunta kannustaa HSL:ää myös kehittämään uudentyyppisiä liikkumisen palveluita, joita voidaan toteuttaa esimerkiksi haja-asutusalueella kustannustehokkaana liikkumisen muotona. Olisi tärkeää hakea uusia keinoja esim. koehankeella syöttöliikenteeksi asemille, Nikkilään ja Talmaan, jotta henkilöautolle olisi vaihtoehtoja. Esimerkiksi kokeiluista Tampereella on tehty automaattisten robottibussien kokeiluja ja tulisi selvittää eri kokeilujen kokemuksia ja mahdollisuuksia kokeiluun Sipoon syöttöliikenteessä.

Sipoo puoltaa HSL:n kunnianhimoisia 390 miljoonan euron lipputulotavoitteita vuosille 2023-2025. 390 miljoonan euron lipputulo vuonna 2024 vaatii noin 11 % yleiskorotukset suhteessa vuoden 2022 lippujen hintoihin. Vaikutukset liikkumiseen ja kuntaosuuksiin on laskettu näillä hinnoilla. Sipoon kuntaosuus on noin 3,6 miljoonaa euroa vuonna 2022. Kuntaosuus oli 2,834 miljoonaa euroa vuonna 2021 ja 2,09 miljoonaa euroa vuonna 2020. HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa on arvioitu Sipoon kuntaosuuden olevan noin 3,7 miljoonaa euroa vuonna 2023 ja noin 3,6 miljoonaa euroa vuosina 2024-2025. Sipoo katsoo ao kuntaosuuksien kasvavan aiemmin mainituista pakottavista syistä johtuen tilapäisesti hyväksyttävästi: kuntaosuudet ovat noin nykyisellä vuoden 2022 tasolla. On kuitenkin tarve korjata kuntaosuudet pidemmällä aikavälillä takaisin noin 50 % tasolle suhteessa lipputuloihin.

Sipoo puoltaa kuntakohtaisen alijäämän/ylijäämän käyttöä aiempaan tapaan TTS-kaudella. Sipoo kuitenkin katsoo, että Sipoon alijäämää tulisi jakaa vielä pidemmälle aikavälille, esimerkiksi viidelle vuodelle.

Sipoo lausunto eri hinnoittelumallivaihtoehdoista

HSL:ssä tehty selvitys haastavasta seudullisesta kokonaisuudesta on hyvä ja kiinnostava. Kaikki mallit on rakennettu suosimaan pitkiä matkoja, jotka useimmiten suuntautuvatkin Helsinkiin. Tämä vastaa hyvin nykyhetken tarpeeseen.

Tarkastellessa em. vaihtoehtoa ABC, jossa B+C, on kuntaosuuden kasvultaan maltillisin +23 %, kertalippu laskee 5,7 eurosta 4,2 euroon ja Sipoon sisäinen lippu on hinnaltaan maltillinen (2,8 euroa). ABCD-vyöhykkeen 30 vrk:n hinta laskee vain hieman 115,6 euroon. Kestävän

liikkumisen muutos eli joukkoliikenteen matkamäärä nousee vähiten; 4,05 %. Hyötyjinä ovat koko kaikkien vyöhykkeiden lippua käyttävät ja entiset D-vyöhykeläiset.

Tarkastellessa vaihtoehtoa ABC, jossa C+D, on kuntaosuus 38 %, kertalippu laskee 5,7 eurosta 3,5 euroon ja Sipoon sisäinen lippu on edullisin 1,9 euroa. Lisäksi kaikkien vyöhykkeiden 30 vrk:n lippu on esitetyistä toiseksi edullisin 90 euroa. Kestävän liikkumisen muutos on toiseksi suurin eli joukkoliikenteen matkamäärä nousee 7,46 %.

Joka tapauksessa D vyöhykkeen pitäminen omanaan luo yleisellä tasolla kohtuulliset mahdollisuudet vaikuttaa kuntaosuuden suuruuteen, jos kehyskunnat näkevät tämän yhteisemmin hyväksi koskien lippujen hintatason muutoksia.

Tasatariffi- vaihtoehdossa on tehdyn selvityksen mukaisia etuja: Tasahintatariffi olisi sipoolaisille asiakkaille selkeä, helppokäyttöinen, ja matkan pituudesta riippumattomana oikeudenmukainen malli. Rajaton matkustusoikeus tarjoaa nykyistä paremman palvelun. Sipoolaisen edullisempi lippuhinta osaltaan tukee kulkutapamuutosta joukkoliikenteen lisäämiseksi. Tämä osaltaan myös edistää eniten eli 8,25 prosenttia kestävästä liikkumisesta ja kestävästä kehitystä, joka on Sipoon uuden strategian 2022-2025 mukainen tärkeä tavoite. Sipoon maksuosuus kuitenkin kasvaisi +1,7 miljoonaa euroa, +46 %. Toisaalta Sipoon maksuosuus kasvaisi eri hinnoittelumallivaihtoehdoissa joka tapauksessa noin 0,9-1,2 miljoonaa euroa, jolloin tasatariffimallin kustannuslisä verrattuna muihin hinnoittelumalleihin maltillistuu noin 0,5-0,8 miljoonaan euroon.

Nykyymallissa uusien hintojen ovat kertalippujen hinnat edullisemmat, mutta 30 vrk:n lippu kallistuu. Kuntaosuuden kasvaessa jo 30 % joukkoliikenteen matkamäärä nousee toiseksi vähiten, 5,49 %.

Sipoossa on vertailu vaihtoehtoja eri näkökulmista (palvelutaso, kuntakehitys, kestävä

kehitys, kuntatalous, lipun hinta). Sellaista mallia, jossa kestävä liikenne lisääntyy ja joukkoliikenne parhaiten tukee kehitystä, samanaikaisesti liput halpenevat ja kuntaosuus pienenee tai pysyy nykyisen kaltaisena, ei ole. Sipoo toteaa, että:

- joukkoliikenteen palvelutasoa ei enää haluta heikentää, eikä lippujen hintoja ei haluta muiden sopeutuskeinojen lisäksi merkittävästi kasvattaa. Toisaalta kuntatalous on haastava tulevinä vuosina. Sipoossa HSL:n kuntaosuus nousisi ei vaihtoehdoissa välillä +23 % ...+46 % verrattuna vuoden 2024 ennakoituihin kuntaosuuksiin
- Tärkeää on, että lippujärjestelmää kehitetään siten, että mahdollistetaan edelleen myös kehyskunnille vähintään nykyisen tasoiset mahdollisuudet vaikuttaa kuntaosuuden suuruuteen myös lippujen hinnoittelun kautta
- Kestävän liikkumisen ja kunnan kehityksen tukeminen joukkoliikenteellä on tärkeää tulevinakin vuosina (ks yllä, kohta syöttöliikenne taajamakeskustoihin ja asemille). Syöttöliikenne voi olla monikäyttöistäkin. Kunnan kannalta on tarkasteltu myös kysymys vaikutuksista kasvatusta- ja opetustoimen koulukuljetusten kustannuksiin. Koulukuljetuksissa ei olisi merkittävää hintanousua missään vaihtoehdossa. Vaihtoehtojen 1, 3 ja 4 kustannusvaikutus

koulukuljetuksiin on vähäinen (vaihtoehto 1 olisi +3 % eli +8 400 euroa, vaihtoehto 3 olisi -5 % eli noin -14 000 euroa ja vaihtoehto 4 olisi +5 % eli noin +14 000 euroa). Hinnat ovat aika lähellä nykyistä tilannetta. Vaihtoehto 2 tuo taas 72 000 euron selkeän säästön koulukuljetuksiin. Koulukuljetusten kokonaiskustannus on noin 1 miljoona euroa, joista HSL- kuljetukset on noin 280 000 euroa.

- Nykyisin vielä Sipoon sosiaalitoimen edustaja myöntää usein ABCD-lippuja asiakkailleen
- vaihtoehdot (ABC, jossa B+C; ABC, jossa C+D ja tasatariffi-malli) ovat Sipoolle jossain määrin soveltuvia. Sipoo kokee, että kustannuksia suhteessa hyötyihin -esitetyillä malleilla tarkastellessa- saavutettaisiin jossain määrin hyötyjä. Kuntaosuuksien merkittävää kasvua, varsinkin kalleimmassa tasatariffi-vaihtoehtossa, pitäisi kuitenkin hillitä kaikin mahdollisin keinoin ja vaihtoehtoja sen osalta pitää optimoida: Kuntatalous on erittäin suurissa haasteissa sotien muutoksen myötä tulevina vuosina ja HSL:n osuus olisi merkittävästi kasvaessaan taloutta heikentävä. Jos kustannukset nousevat merkittävästi, tulee palvelutason vastaavasti nousta merkittävästi lippuhinnan alentumisen ohella, vaikka ymmärrämme hyödyn lisääntyneestä joukkoliikenteestä.
- arvostamme tehtyä ajantasaista kyselyä yritysasiakkaille ja vanhus- sekä vammaisjärjestöille. Yritysasiakkaiden osalta yhdenvertaisuus ja tasapuolisuus korostuvat yrityksen tarpeissa (että työntekijöillä on tasapuoliset edut asuinpaikasta riippumatta). HSL:n selvityksen mukaan tasahinnoittelu toisi selkeyttä ja helppoutta myöntämiseen, mutta toisaalta alue koetaan liiankin laajaksi. Vanhus- ja vammaisjärjestöjen edustajat keskittyivät antamaan palautetta saavutettavuusasioista. Saavutettavuudella koettiin yleisesti olevan enemmän vaikutusta kuin hinnoittelumalleilla ja lipuilla. Poikkeuksena tuosta on harmitus siitä, ettei eläkeläisalennusta saa kertalipuista, joita käytetään paljon
- Pitkällä aikavälillä on tarpeen tukea myös Sipoon tavoiteltua kehitystä, jossa luotaisiin nykyistä sekoituneempaa yhdyskuntarakennetta ja työpaikkoja sijoittuisi enemmän myös Sipooseen vähentäen pitkien matkojen tarvetta. Hinnoittelumallien on arvioitu vaikuttavan maankäyttöön nostamalla asumisen kysyntää alueilla, joilla joukkoliikennelippujen hinnat laskevat. Pääasiassa hinnoittelumallien maankäyttövaikutukset kohdistuvat siten HSL-alueen ulompiin kuntiin ja erityisesti niihin paikalliskeskukseen, joilta käydään runsaasti AB-alueella töissä. Hinnoittelumallit siten osaltaan tukevat Sipoon asumisen kysyntää tulevina vuosina: Sipoo on ollut viime vuosina yksi Suomen nopeiten kasvavista kunnista. Sipoon tavoitteena on mahdollistaa kuntastrategian mukainen hyvä kasvu ja asumisen kysyntä tuottamalla monipuolista, erilaisia asumisen tarpeita vastaavaa kaava- ja tonttivarantoa kolmessa yleiskaavan taajamassamme ja mahdollistaa kaikenikäisten ja kaikissa elämäntilanteissa olevien ihmisten tarpeita vastaava asuminen koko Sipoossa (keskustat, kylät, haja-asutusalue ja saaristo)
- Sipoon strategian mukaisesti henkilöjunaliikennettä edistetään Nikkilässä ja Talmassa. Sipoon joukkoliikenne ei ole vielä kaudella 2023-2025 junaliikennettä, vaan bussiliikennettä. Sinänsä Sipoon bussiliikenteen tarjontaa on mahdollista lähivuosina muuttaa, ilman, että se olennaisesti muuttaa muiden kuntien palvelutasoa. HSL on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnittelussa aktiivinen ja seudun yhdessä sovittuja tavoitteita

edistävää toimija, joka kokoaa kuntien ja valtion sekä muiden viranomaisten asiantuntijat yhteiseen strategiseen suunnitteluun. HSL:n tulee toiminnallaan edistää jäsenkuntien strategisten tavoitteiden, kuten esimerkiksi Sipoon uuden strategian 2022-2025 toteutumista: Sipoon strategian keskeisin liikennehanke on Kerava–Nikkilä-radon avaaminen henkilöjunaliikenteelle. Kerava–Nikkilä-radon avaaminen henkilöjunaliikenteelle ja sen edistämisestä on sovittu MAL-sopimuksessa 2020, ja se sisältyy MAL-suunnitelman liikennehankkeisiin tekeilläkin olevassa MAL-luonnoksessa. Sipoon maankäytön suurimmat kehittämiskohteet sijoittuvat tulevaisuudessa asemien tuntumaan. Myös alkaneessa uudessa Sipoon yleiskaavatyössä kehitetään myös kestävän joukkoliikenteen varteen. Siten on tärkeää, että HSL edistää henkilöjunaliikennettä Keravalta Talmaan ja Nikkilään

- Sipoonkorven joukkoliikenneyhteyksien parantamiseksi lauantaisin ja sunnuntaisin oli kesäksi 2022 toteutettu erillinen Sipoonkorpi Hop-On Hop-Off -bussi yhteistyössä Sipoon kunnan ja Vantaan kaupungin kanssa. Tämän ei kuitenkaan pitäisi olla ratkaisu Sipoonkorven saavutettavuuden parantamiseen vaan sekä Sipoon että Vantaan ollessa HSL:n jäsenkuntia, tulee tällaiset joukkoliikennetarpeet hoitaa osana HSL:n normaalia joukkoliikennettä. Tällöin palvelu on kiinteä osaa normaalia joukkoliikennettä, näkyy osana joukkoliikenteen normaalia informaatiota esimerkiksi reittioppaassa ja siinä ovat käytettävissä normaalit joukkoliikenteen liput. Toiveenamme on vuosille 2023–2026 määräaikainen linjastokokeilu, jolla Kuusijärven ja Sipoonkorven yhteydet Tikkurilan ja Sipooseen järjestetään. Tämän kokeilu tulosten perusteella päätetään jatkosta.

Sipoo toteaa lopuksi, että tehty selvitys on vielä vaillinaisen tarkasteltujen vaihtoehtojen osalta: Lipun hintojen merkittävä alentaminen ei ole ainoa keino joukkoliikenteen kehittämiseen. Tarkasteluista puuttuu vaihtoehtona tarjonnan lisääminen ja vaihtoyhteyksien sujuvoittaminen esimerkiksi tasahinnoittelun kustannusosuuden esitetyllä kasvulla. Selvitystä olisi siten hyvä jatkaa ja tutkia, millaisia vaikutuksia joukkoliikenteeseen saadaan, jos vastaavan suuruusluokan rahamäärä Sipoossa ja kehyskunnissakin käytettäisiin lipun hinnan alentamisen sijasta tarjonnan parantamiseen. Esimerkiksi Sipoon sisäiseen liikenteeseen voitaisiin esitetyillä tasahinnoittelun aiheuttamalla kuntaosuuden kasvulla tihentää vuorovälejä linjoilla, järkeistää linjoja lisäämällä tarpeellisia uusia linjoja asiakaspalautetta hyödyntäen ja lisätä esimerkiksi työpaikka-alueiden liikennettä Bastukärrissä. Monilla alueilla olisi hyvä tarkastella matkaketjua sitenkin, että pyörän käyttö on osana matkaketjua (esim. pysäkki/asemaympäristöt).

Esittelijä / Föredragande Kunnanhallituksen puheenjohtaja / Kommunstyrelsens ordförande

Ehdotus / Förslag Kunnanhallitus päättää antaa HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2023-2025 yllä olevan mukaisen lausunnon.

Kommunstyrelsen beslutar ge utlåtande om HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan 2023-2025 enligt utlåtandet ovan.

Käsittely / Behandling

Päätös / Beslut Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti esittelijän ehdotuksen.

Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens förslag.

