

Yhdyskuntavaliokunta
Kaupunginhallitus

§ 71
§ 132

21.08.2018
03.09.2018

Lausunto Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2019 - 2021

652/00.04.01/2014

YLVK 21.08.2018 § 71

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 12.6.2018 päättänyt pyytää taloussuunnitelmaehdotuksesta 2019 - 2021 jäsenkuntien lausunnot 31.8.2018 mennessä.

Perussopimuksen mukaista lausuntoa pyydetään:

- Strategiasuunnitelmasta
- Liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- Kuntaosuuksien tasosta
- Lipputulotavoitteista TTS-kaudella
- Tarkastusmaksun korottamisesta
- Kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2019 – 2021

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

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

→ Esityslistat ja pöytäkirjat/Hallitus 12.6.2018

Alustavan Toiminta- ja taloussuunnitelman 2019-21 perusteena ovat kuntayhtymän strategian ja voimassa olevan TTS:n ja liikennöintisuunnitelman lisäksi arvioidut muutokset HSL:n toimintaympäristössä. Strategiatyön tavoitteena on ollut muuttuvan toimintaympäristön ja asiakastarpeiden entistä parempi huomioon ottaminen.

Strategiasuunnitelma 2018-2021

Perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Hallitus päätti joulukuussa 2017

hyväksyä HSL:n toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian valtuustokaudelle 2017-21. Linjaukset ovat olleet myös TTS 2019-21 lähtökohtana.

HSL:n uusi Visio 2030 on ”Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu”.

Strategian viisi painopistettä ovat:

1. Erinomainen asiakaskokemus
2. Tehokas runkoverkko
3. Ennakointi ja uudistuminen
4. Aktiivinen yhteistyö
5. Kestävä talous

HSL:n uusiksi arvoiksi on tunnistettu seuraavat neljä asiaa: yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti, kunnianhimoisesti.

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

Näkyvin uudistus on vuonna 2019 käyttöön otettava vyöhykkeisiin perustuva lippujen hinnoittelumalli, jonka seurauksena lipputuotteet ja niiden hinnoittelu muuttuvat merkittävästi. Uudistus johtaa myös laajoihin pysäkki-infran uudistuksiin ja edellyttää lisäksi panostamista matkustajainformaation ja muutosviestintään. Tavoitteena on ollut mm. lähialueen palvelujen käytön mahdollistaminen kuntarajoista riippumatta.

Liikennemallitarkastelujen perusteella vyöhykemallin käyttöönotto lisää joukkoliikenteen käyttöä erityisesti vyöhykkeeltä B vyöhykkeelle A suuntautuvilla matkoilla.

Lähijunaliikenteessä varaudutaan matkustajamäärän kasvuun vuonna 2019 pidentämällä yksittäisiä rantaradan suunnan junia ruuhka-aikaan. HSL:n tilaamasta lähijunaliikenteestä avataan tarjouskilpailun esivalintavaihe vuonna 2018. Varsinainen tarjouskilpailu on tarkoitus ratkaista keväällä 2020.

Bussiliikenteen suunnitelmakauden muutokset sisältävät uusia perustettavia runkolinjoja mutta ovat vaikutuksiltaan vähäiset Kauniaisten kannalta. Länsimetron liityntäliikenteen palvelutasoa parannetaan lisäämällä tarjontaa Etelä-Espoossa.

Maaliskuussa 2019 otetaan käyttöön Tapiolan uusi bussiterminaali, jolloin linjat 548 ja 549 siirtyvät käyttämään uutta terminaalia Tapionaukion sijasta ja samalla niiden reitti muuttuu siten, että linjat eivät enää liikennöi Revontulentien kautta.

Linjastosuunnitelmassa esitetty pisto Kuurinniityn linjalle 224 poistetaan, kun Suurpellon ja Kuurinniityn välinen joukkoliikenneyhteys valmistuu 2020.

Sähköbussien kokeiluvaiheen jälkeen valmistellaan Espoon Leppävaaran liityntäliikenteen kilpailutusta, jossa liikennöitsijän pitää tarjota liikenteeseen

sähköbussuja. HSL on myös mukana neljässä toimialueellaan toteutettavassa automaattibussikokeilussa.

Maksujärjestelmää kehitetään kohti tunnistepohjaista järjestelmää, jossa ensimmäinen askel on lähimaksaminen. Vuoden 2019 alussa lähimaksaminen mahdollistetaan pilottina raitiovaunuissa ja laajennetaan myöhemmin kaikkiin liikennevälineisiin, alkuvaiheessa mahdollisuus koskee ainoastaan kertalippujen ostoa.

HSL valmistelee vuoden 2019 alussa MAL 2019-suunnitelman hyväksyttäväksi kuntayhtymän hallituksessa ja varmistaa mm. että suunnitelman mukaiset runkoverkon kehittämistarpeet huomioidaan.

Lippulajitutkimuksilla kerätään jatkossakin tietoa matkustajien kotipaikka- ja matkalippujakaumista kuntien HSL-alijäämän määrittämistä varten. Lippulajitutkimusten tarvetta ja mahdollista uutta tutkimustapaa vyöhykemallin käyttöönoton jälkeen selvitetään kuitenkin vuoden 2019 aikana.

TALOUSSUUNNITELMA 2019-21

Toimintatulot

Lipputulot ja lipun hintojen muutokset

HSL:n toimintatulot vuonna 2019 ovat yhteensä 743,4 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 12,1 milj. euroa (1,7 %). Vuonna 2020 toimintatulojen arvioidaan olevan 764,0 milj. euroa ja vuonna 2021 769,1 milj. euroa.

Lipputulosten (alv 0 %) arvioidaan olevan vuonna 2018 yhteensä 374,1 milj. euroa ja vuonna 2019 371,3 milj. euroa. Edelleen vuodelle 2020 lipputulosten arvio on 376,9 milj. euroa ja 382,6 milj. euroa vuodelle 2021. Lipputulot muodostavat 50 % HSL:n toimintatuloista. Vuoden 2019 alusta lipputulot perustuvat uuteen vyöhykejärjestelmään, jolloin laskentatapa edelliseen vuoteen nähden ei ole vertailukelpoinen.

Nykytariffin mukaisia hintoja ei koroteta vuonna 2019. Vyöhyketariffin lippujen hinnat on määriteltäviä niin, että laskennallinen lipun hintojen muutosprosentti koko ABCD alueen lippujen hinnoissa on -3,4 %. Lippujen hintoihin ei esitetä korotuksia johtuen viime vuosien ennakoitua suuremmista lipputulosten ja kustannussäästöistä. Vuodesta 2018 vuoteen 2019 lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän arvioidaan kasvavan keskimäärin noin 1,5%.

Kauniaisten lipputulosten arvio vuodelle 2019 on 1,94 milj. euroa, vuosille 2020-2021 n. 2 milj. euroa.

Kuntaosuudet

Menot, joita ei voida kattaa lipputuloin 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 2019 alussa. Laskutettavat kuntaosuudet ovat 2019 yhteensä 356,0 milj. euroa muodostaen 47,9 % HSL:n toimintatuloista. Kuntaosuuksissa on huomioitu kunnille kertyneen ylijäämän palautusta 24,0 milj. euroa.

Kauniaisten kuntaosuudet olisivat vähennysten jälkeen 0,537 milj. euroa vuonna 2019, 0,560 milj. euroa vuonna 2020 ja 0,513 milj. euroa vuonna 2021. Lopulliseen kuntaosuuteen vaikuttavat kuitenkin kunnan lipputulot, jotka TTS-aineistossa on arvioitu varsin korkeiksi, ottaen huomioon että Kauniainen sijoittuu lähes kokonaan tulevalle B-vyöhykkeelle, jolloin lipputulokertymä lienee nykyistä huomattavasti pienempi.

Kuluvan vuoden 2018 kuntaosuudeksi vähennysten jälkeen on HSL ilmoittanut Kauniaisille 1,1 milj. euroa.

Muut tulot

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,7 milj. euroa vuosina 2019-21. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan n. 1,5 milj. euroa. Vuokratuloja arvioidaan kertyvän 2,1 milj. euroa vuodessa. Tarkastusmaksutuottoja on arvioitu vuonna 2019 kertyvän 5,2 milj. euroa, joista luottotappiota koituu kuitenkin 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksu on ollut 80 euroa vuodesta 2007 lähtien. Tarkastusmaksua esitetään jälleen korotettavaksi 100 euroon.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2019 ovat yhteensä 747,3 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2018 ennusteesta 42,5 milj. euroa (6,0 %). Vuoden 2020 toimintamenojen arvioidaan olevan 766,6 milj. euroa ja vuoden 2021 toimintamenot 772,9 milj. euroa.

Palveluiden ostomenot vuonna 2019 ovat yhteensä 714,4 milj. euroa muodostaen 95,6 % HSL:n toimintamenoista. Merkittävin osa palveluiden ostosta muodostuu joukkoliikenteen operointikustannuksista.

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 528,3 milj. euroa vuonna 2019 eli 70,7 % HSL:n toimintamenoista. Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 2,4 % edellisvuoden tasosta. Vuonna 2020 operointikustannukset ovat 544,4 milj. euroa ja 546,7 milj. euroa vuonna 2021.

Bussiliikenteen menot vuonna 2019 ovat yhteensä 322,8 milj. euroa. Bussiliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 2,4 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 2,0 milj. euron varauksen ympäristöbonuksen maksamiseen liikenteenharjoittajille. Kustannukset sisältävät Länsimetron liityntäliikenteen palvelutason parantamisen kustannuksia seutuliiikenteessä 4,6 milj. euroa ja Espoon sisäisessä liikenteessä 0,7 milj. euroa. Seuraaville

vuosille 2020-21 bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 347,3 milj. euroa ja 346,4 milj. euroa.

Junaliikenteen menot ovat vuonna 2019 yhteensä 90,8 milj. euroa ja vuosina 2020-21 arviolta 89,8 milj. euroa ja 88,2 milj. euroa. HSL ja VR ovat neuvotellet uuden hinnan lähijunaliikenteelle sopimuskauden loppuajalle kesäkuulle 2021 asti, minkä jälkeen HSL:n lähijunaliikenne siirtyy kilpailutettuun sopimukseen. Uuteen sopimukseen kirjattava 27 milj. euron alennus jaetaan jäljelle olevalle sopimuskaudelle alkaen vuodesta 2018.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 56,2 milj. euroa vuonna 2019, 58,6 milj. euroa vuonna 2020 ja 62,8 milj. euroa vuonna 2021. Kustannustasoa nostaa uuden kaluston pääomakustannukset.

Metrolinjakustannusten arvioidaan vuonna 2019 olevan 43,8 milj. euroa, 45,1 milj. euroa vuonna 2020 ja 45,8 milj. euroa vuonna 2021. Kustannukset nousevat vuosina 2020-21 vanhan metrolinjakaluston peruskorjausten myötä. Talousarvio sisältää myös 0,6 milj. euron varauksen Matinkylän metrolinjakustannusten vuorovälin lisäämiseksi.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 3,6 milj. euroa vuosittain 2020-2021, vuonna 2019 kuitenkin 4,6 milj. euroa lautan telakointikustannusten takia.

Kauniaisten osuuden operointikustannuksista arvioidaan olevan n. 2 milj. euroa vuositasolla.

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 27.5.2015 hyväksytyn sopimuksen periaatteita.

Kuntien laskuttamiin inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena ennen vuotta 2010 käyttöön otetun infran osalta on käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta johon on lisätty 5% rakennusaikainen korko.

Vuonna 2019 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 150,7 milj. euroa, vuonna 2020 yhteensä 155,7 milj. euroa ja vuonna 2021 158,9 milj. euroa.

Kauniaisten kaupungilla ei ole laskutettavia infrakuluja.

Kauniaisten maksettavan osuuden infrakustannuksista vuonna 2019 arvioidaan olevan 0,313 milj. euroa ja 0,324 milj. euroa vuonna 2020. Vuonna 2021 osuus olisi 0,331 milj. euroa.

Jatkossa uusia merkittäviä infrahankkeita ovat Länsimetron jatkaminen Kivenlahteen, Raide-Jokeri, Kruunusillat, Espoon kaupunkirata ja Pisara-rata sekä HSL:n yhteistyössä Espoon kanssa suunnittelema sähköbussien la-
tausinfran järjestäminen.

Uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannustason kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Esimerkiksi Länsimetron jatkaminen Kivenlahteen luo arviolta 11-12 % lippujen hintojen korotustarpeen.

Henkilöstömenot

Henkilöstömenot ovat 23,2 milj. euroa vuonna 2019, mikä on 3,1 % toimitamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 1 milj. eurolla (4,5 %). Digitaalisten palveluiden lisääntyessä tarvitaan uudenlaista osaamista.

Muut kustannukset

Muita palveluja kuin operaattori- ja infrapalveluja ostetaan vuonna 2019 35,4 milj. eurolla, vuonna 2020-21 n. 34 milj. eurolla. Näitä ovat mm. aiheet, tarvikkeet ja tavarat sekä vuokramenot.

Toimintakate

Toimintakatteen vuonna 2019 arvioidaan olevan 3,9 milj. euroa alijäämäinen

Investoinnit

Kuntayhtymän investointimenot ovat 16,4 milj. euroa vuonna 2019, 12,8 milj. euroa vuonna 2020 ja 8,6 milj. euroa vuonna 2021. Lippu- ja informaatiojärjestelmän LIJ – hanke valmistui pääosiltaan vuonna 2017 ja merkittävinkin uusi kehittämishanke liittyy lähimaksamisen kehittämiseen.

Rahoitustulot ja –menot

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton ja talousarviolainaa ei todennäköisesti tarvitse nostaa myöskään kuluvana vuonna 2018. Vuosikate rahoituserien jälkeen on 4,1 milj. euroa alijäämäinen, mikä ei riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja. Tilikauden 2019 alijäämäksi poistojen jälkeen arvioidaan 24,0 milj. euroa, joka voitaneen kattaa edellisvuosien ylijäämästä.

Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

Kuntaosuuksissa on käytettävissä kumulatiivisia ylijäämiä, tilinpäätöksen 2017 kertymä huomioituna talousarviovuoden 2018 ennusteen mukaisella käytöllä, yhteensä 71,9 milj. euroa, joka on taloussuunnitelmassa jaettu ta-

saisesti kolmelle tulevalle vuodelle siten, että kunkin vuoden huomioon otettavat ylijäämät ovat yhteensä 24 milj. euroa.

Kauniaisten kumulatiivinen ylijäämä 31.12.2017 oli 0,437 milj. euroa, joka on suunniteltu käytettävän vuosina 2019 - 2021 vuosittain 0,146 milj. euroa kuntaosuutta pienentävänä summana.

LAUSUNTOESITYS

Strategiasuunnitelma

Kuntayhtymän uusi strategia pyrkii vastaamaan toimintaympäristön ja liikennetoimialan muutoksiin, mikä on lähtökohtana luonnollisesti oikea. Strategiset painopisteet on osittain valittu onnistuneesti, mutta osittain ne jäävät vielä hieman epäselviksi, vaikka niitä on pyritty tekstissä avaamaan ja konkretisoimaan mittareiden kautta, mikä sinänsä on erittäin hyvä.

Erinomainen asiakaskokemus: ”Olemme olemassa asiakkaitamme varten” – kuka on asiakas? Tavoitteen kuvaus ja mittarit kohdistuvat erityisesti kanta-asiakkaihin, jotka jo käyttävät HSL:n palveluja, ja varmasti kokevatkin palvelut helppokäyttöisiksi ja joustaviksi ja arvostavat HSL:ää luotettavana joukkoliikenteen järjestäjänä. Tavoitteena tulisi olla myös uusien, esim. nykyisten yksityisautoilijoiden huomioiminen potentiaalisina uusina asiakkaina ja kokonaan uusien asiakkaiden lukumäärän mittaaminen. Pelkkä matkustajamäärien mittaaminen ei vastaa tähän. Tuotevalikoimassa kannattaisi esitettyä enemmän olla satunnaisia ja lyhyitä matkoja varten tuotteet, joita on helppo ostaa ilman etukäteen hankittuja matkakortteja tai ladattuja sovelluksia. Lähimaksamisen kehittäminen on kannatettavaa ostamisen helppoutta tukemaan. Reittioppaan kehittäminen ansaitsee erityisen kiitoksen matkaketjujen ja matkustajainformaation tukena.

Tehokas runkoverkko ei saa strategisena tavoitteena johtaa palvelutason liialliseen heikentämiseen paikallisella tasolla. Joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee myös tasa-arvosyistä olla kattavasti käytettävissä. Nykyistä paremmin on voitava erottaa yhteystarpeet, jotka eivät suuntaudu runkolinjoille. Joukkoliikenneyhteydet lähikouluihin, terveysasemille ja muihin lähipalveluihin tulee jatkossakin turvata. Joukkoliikenteen saavutettavuus on laajalla seudulla tärkeämpää kuin kaukana kulkevan linjan tiheä vuoroväli. Liikennejärjestelmä, jonka vetovoima perustuu liiaksi runkolinjoihin saattaa johtaa henkilöautoliikenteen kasvuun. Kaikki alueet ovat henkilöautoilla saavutettavia ja henkilöautojen tekninen kehitys on tekemässä niistäkin ympäristöystävällisempiä ja hyväksyttävämpiä. Henkilöautoliikenteen kulkumuoto-osuuden nousu vaikeuttaisi koko liikennejärjestelmän toimivuutta.

Ennakointi ja uudistaminen on tavoitteena jäänyt epämääräiseksi, mikä näkykin alustavien mittareiden vähyytenä ja ilmaisun vaikeutena.

Aktiivinen yhteistyö: tavoitteeseen tulee lisätä omistajakuntien aito kuuleminen ja niiden strategiatyön tukeminen. Tämä ei valitettavasti ole aina toteutunut. On selvää, että resurssit ovat rajalliset ja lähtökohdat toisinaan risti-

riittaiset, mutta aitoa kuulemistä parantamalla ennen ratkaisujen lukkoonlyömistä on mahdollista yhteistyössä löytää kompromisseja.

Kestävä talous: kuntaosuuslaskentamallin kehittämisen tulee perustua todellisiin kustannuksiin ja joukkoliikenteen käyttäjämääriin kunnittain. Aiemmat konsulttityönä laaditut, joukkoliikenteen tarjontaan perustuvat mallit olivat lähtökohdiltaan epäonnistuneet ja myös liikennemuotojen kustannustason määrittelyssä virheelliset.

Raideliikenneyhteyksiin perustuva runkolinjajärjestelmä luo painetta lippujen hintakorotuksiin, Länsimetron jatkeen osalta jopa 11-12 %. Suuret raideliikennehankkeet hyödyttävät merkittävästi muitakin kuin seudun asukkaita eikä niihin tulisi ryhtyä ilman merkittävää valtiollista rahoitusosuutta. Kaikkiaan palvelut tulee aina tuottaa kustannustehokkaimmalla tavalla ja eri vaihtoehtoja selvittää. Ratkaisujen taloudelliset vaikutukset tulee huolellisesti selvittää ennen uusien hankkeiden käynnistämistä. Taloutta ei tule paikata kuntaosuuksia nostamalla. Merkille pantavaa on, että lausuntoaineiston mukaan HSL:n toimintamenojen kasvu ylittää vuonna 2019 selvästi yleisen kustannustason nousun, tilanteessa jossa tulojen kehitys on erityisen epävarma uuden vyöhykejärjestelmän käyttöönoton myötä. Tämä ei ole hyvää taloudenhoitoa.

HSL:n aktiivisuus liikenteen päästövähennysten edistämisessä tukee myös kuntia niiden ilmastotyössä ja on oikeanlaista suunnannäyttämistä ja arvostettavaa julkisyhteisön toimintaa. Sähköbussit tarjoavat varsinkin vähemmän tiiviisti rakennetuille alueille varteenotettavan vaihtoehtoisen tavan vähentää paikallisia päästöjä ja sähkön tuotantotavasta riippuen mahdollisuuden vähentää päästöjä. HSL:n sähköbussikokeilu on ollut onnistunut ja suunniteltu jatko on perusteltu.

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

Liikenteen palvelutasot ja muutokset

Lausuntoaineistossa esitetyt Kauniaisten bussilinjojen 548 ja 549 ja muut lähialueiden muutokset ovat vähäiset ja perustellut. Sen sijaan aikaisemmin, vastoin paikallistuntemusta ja kaupungin tahtotilaa tehdyt palvelutasoheikennykset eivät ole hyväksyttäviä. Kauniainen muistuttaa bussilinjan 51 virheellisestä poistamisesta, johon HSL ei ole antanut korjaavaa ratkaisua.

HSL on perustanut linjan 51 poistamisen väärään käsitykseensä Kauniaisten koululaisliikenteestä kunnan sisäisenä liikenteenä huolimatta kunnan toistuvista lausunnoista, joissa tämä käsitys on pyritty oikaisemaan hyvissä ajoin ennen linjan poistoa. Kauniainen on useaan kertaan pyrkinyt korjaamaan asian lausunnoissaan palvelutasopäätöksistä: merkittävä osa Kauniaisten koulujen oppilaista tulee kunnan rajojen ulkopuolelta, erityisesti ympäröivästä Espoosta. Yläkoulujen oppilaista n. 45 % tulee Kauniaisten ulkopuolelta, ruotsinkielisessä lukiossa määrä on yli 70 % ja suomenkielisessä lukiossa peräti yli 80 %. Tälle asiakasryhmälle ja erityisesti Kasavuoren koulukeskukseen matkustaville linja 51 oli tärkeä yhteys.

Virheellinen ilmaisu sisältyy edelleen HSL:n suunnitteluohjeeseen: *"Kauniainsissa lyhyet etäisyydet kunnan sisällä eivät edellytä joukkoliikenneyhteysien erityisjärjestelyjä koululaisille."* Kauniainen kokee kunnan paikallistuntemuksen sivuuttamisen ylimielisenä ja toteaa, että HSL ei ole kuunnellut omistajakuntansa Kauniaisten ääntä tässä asiassa.

Linja 51 palveli myös Kaunialan sairaalaa, jossa vieraillee huomattavan paljon ikääntyneitä henkilöitä, joille kävelymatkat mäkisessä maastossa ovat nykyisillä linjoilla liian pitkät. Viikonloppuna yhteys puuttuu kokonaan.

Palvelutasoa ohjaavan joukkoliikenteen suunnitteluohjeen tulisi muutoinkin lähteä siitä, että joukkoliikenteen järjestäminen suuntautuu asukkaiden käyttämiin alue- ja paikalliskeskuksiin kuntarajoista riippumatta. Muutkin HSL:n uudistukset perustuvat kuntarajojen häivyttämiseen liikenteessä. Kauniainen on osalle Espoon alueita lähin tai käytetyin paikalliskeskus esimerkiksi koululaisten, terveystaluiden ja kaupallisten palveluiden osalta. Tätä paikallistuntemusta tulee HSL:n hyödyntää nykyistä enemmän yhteistyössä kuntien kanssa.

Konduktöörin poistaminen lähijunista oli palvelutasoa heikentävä tekijä. Henkilökuntaa tarvitaan junissa kuitenkin, ja nykyään lipuntarkastajat ja järjestyksenvalvojat ovat yleisesti läsnä lähijunaliikenteessä. Siististi pukeutunut konduktööri vaikuttaa asiakaskokemukseen positiivisemmin kuin ryhmässä liikkuvat lippujen tarkastajat ja järjestyksen valvojat ja he voisivat samalla myydä lippuja järjestelmää tuntemattomille satunnaiskäyttäjille ja muutenkin neuvoa liikkumisen asioissa, reiteissä ja jatkoyhteyksissä ym.

Runkolinjoihin ja syöttöliikenteeseen perustuvassa järjestelmässä lisääntyvät myös vaihdot, joita yleisesti mielletään palvelutason heikennyksinä.

Kuntaosuusien taso

Vyöhykemallin käyttöönotto vuoden 2019 alussa muuttaa kokonaan lipputulosten muodostumisen logiikan. HSL:n lausuntoaineistossa kuntayhtymän lipputulot on budjetoitu lähes vuoden 2018 tasoon. Toteutuessaan tätä tulosta voi pitää erinomaisena saavutuksena, lukuisien reunaehtojen ja tavoitteistojen onnistuneena kompromissina. Vyöhykeuudistuksen aikaisemmat päätökset lippujen hintatasoista kahden vyöhykkeen järjestelmässä ja lippujen keskinäisistä hintasuhteista sisälsivät riskin lipputulosten romahtamiselle ja talouden vaikealle epätasapainolle. Lopputuloksessa on kuitenkin edelleen paljon epävarmuustekijöitä ja nähtäväksi jää, kuinka paljon joukkoliikenteen kustannuksista lopulta jää kuntaosuuksilla katettavaksi. Kauniainen suhtautuu varauksella sen osalle esitettyihin taloussuunnitelmakauden kuntaosuuksiin, sillä voidaan olettaa, että siirryttäessä uuteen järjestelmään Kauniaisten lipputulot vähenevät merkittävästi ja esitettyä suurempi osa kustannuksista kohdistuu lopulta kuntaosuuteen.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Uuden vyöhykejärjestelmän lipputulokertymää tulee seurata ajantasaisesti ja huolellisesti. Mikäli ilmenee ei-toivottua alijäämää budjetoituihin tuloihin nähden tulee asia pyrkiä oikaisemaan mahdollisimman nopeasti kuntayhtymän taloudellisen tasapainon säilyttämiseksi. Taloutta ei lähtökohtaisesti tule paikata kuntaosuuksia nostamalla.

Lipputulot kasvavat TTS:n mukaan hieman kustannustason nousua vähemmän. Toimintamenot kasvavat vuonna 2019 peräti 6 %. Erityinen riski sisältyy AB-lippujen ennusteeseen, joiden osuus koko lipputulokertymästä on 69 %. Mikäli ennustettu kasvu tämän lipputyypin osalta ei toteudu kohdistuu kuntaosuuksien nostamiselle tuntuja paineita. Lippujen hintojen tosiasiallinen alentaminen on lyhytnäköistä kustannustason noustessa ja tilanteessa, jossa lukuisat suuret infrahankkeet valmistuessaan lisäävät kustannuspaineita. Edullinen lippujen hintataso on sinänsä kannatettava tavoite, mutta edellytyksenä tulee aina olla talouden tasapainon säilyminen.

Tarkastusmaksu

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

Kauniainen on lausunut tarkastusmaksun korotusesityksestä vastaavasti aiemmissa TTS-lausunnoissaan vuosina 2012-2017. 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 ja eivät ole osanneet hankkia lippua. Erityisesti siirryttäessä uuteen vyöhyke- sekä lippu- ja informaatiojärjestelmään maksua ei tule korottaa. HSL:n tulee ensisijaisesti varmistaa lipunoston mahdollisuus. Myös liikennevälineissä tulee olla mahdollisuus hankkia lippu, joko automaattista tai lähimaksamiseen perustuvalla järjestelyllä.

Huomio kiinnittyy lisäksi tarkastusmaksukertymän suureen luottotappio-osuuteen, joka on peräti 38 %. Merkittävä osuus lipuntarkastajien työstä jää siis tuloutumatta eikä maksun korottaminen ainakaan paranna tätä asiaa.

Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

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

YTJ:

Valiokunta päättää esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon HSL- kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2019 - 2021.

Päätös:

KH 03.09.2018 § 132

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Kuntaosuudet 2019–2021 ovat myös **oheismateriaalina**.

Koska KH:n lausunto voidaan toimittaa HSL:lle vasta lausuntoajan jälkeen, yhdyskuntavaliokunnan lausunto on määräajassa toimitettu HSL:lle ennakotietona.

KJ:

KH päättää antaa HSL:n hallitukselle seuraavan lausunnon HSL- kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2019–2021:

Strategiasuunnitelma

Kuntayhtymän uusi strategia pyrkii vastaamaan toimintaympäristön ja liikennetoimialan muutoksiin, mikä on lähtökohtana luonnollisesti oikea. Strategiset painopisteet on osittain valittu onnistuneesti, mutta osittain ne jäävät vielä hieman epäselviksi, vaikka niitä on pyritty tekstissä avaamaan ja konkretisoimaan mittareiden kautta, mikä sinänsä on erittäin hyvä.

Erinomainen asiakaskokemus: "Olemme olemassa asiakkaitamme varten" - kuka on asiakas? Tavoitteen kuvaus ja mittarit kohdistuvat erityisesti kanta-asiakkaihin, jotka jo käyttävät HSL:n palveluja, ja varmasti kokevatkin palvelut helppokäyttöisiksi ja joustaviksi ja arvostavat HSL:ää luotettavana joukkoliikenteen järjestäjänä. Tavoitteena tulisi olla myös uusien, esim. nykyisten yksityisautoilijoiden huomioiminen potentiaalisina uusina asiakkaina ja kokonaan uusien asiakkaiden lukumäärän mittaaminen. Pelkkä matkustajamäärien mittaaminen ei vastaa tähän. Tuotevalikoimassa kannattaisi esitettyä enemmän olla satunnaisia ja lyhyitä matkoja varten tuotteet, joita on helppo ostaa ilman etukäteen hankittuja matkakortteja tai ladattuja sovelluksia. Lähimaksamisen kehittäminen on kannatettavaa ostamisen helpoutta tukemaan. Reittioppaan kehittäminen ansaitsee erityisen kiitoksen matkaketjujen ja matkustajainformaation tukena.

Tehokas runkoverkko ei saa strategisena tavoitteena johtaa palvelutason liialliseen heikentämiseen paikallisella tasolla. Joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee myös tasa-arvosyistä olla kattavasti käytettävissä. Nykyistä paremmin on voitava erottaa yhteystarpeet, jotka eivät suuntaudu runkolinjoille. Joukkoliikenneyhteydet lähikouluihin, terveysasemille ja muihin lähipalveluihin tulee jatkossakin turvata. Joukkoliikenteen saavutettavuus on laajalla seudulla tärkeämpää kuin kaukana kulkevan linjan tiheä vuoroväli. Liikennejärjestelmä, jonka vetovoima perustuu liiaksi runkolinjoihin saattaa johtaa henkilöautoliikenteen kasvuun. Kaikki alueet ovat henkilöautoilla saavutettavia ja henkilöautojen tekninen kehitys on tekemässä niistäkin ympäristöystävällisempiä ja hyväksyttävämpiä. Henkilöautoliikenteen kulkumuoto-osuuden nousu vaikeuttaisi koko liikennejärjestelmän toimivuutta.

Ennakointi ja uudistaminen on tavoitteena jäänyt epämääräiseksi, mikä näkyykin alustavien mittareiden vähyytenä ja ilmaisun vaikeutena.

Aktiivinen yhteistyö: tavoitteeseen tulee lisätä omistajakuntien aito kuulemi-

nen ja niiden strategiatyön tukeminen. Tämä ei valitettavasti ole aina toteutunut. On selvää, että resurssit ovat rajalliset ja lähtökohdat toisinaan ristiriitaiset, mutta aitoa kuulemistä parantamalla ennen ratkaisujen lakkoonlyömistä on mahdollista yhteistyössä löytää kompromisseja.

Kestävä talous: kuntaosuuslaskentamallin kehittämisen tulee perustua todellisiin kustannuksiin ja joukkoliikenteen käyttäjämääriin kunnittain. Aiemmat konsulttityönä laaditut, joukkoliikenteen tarjontaan perustuvat mallit olivat lähtökohdiltaan epäonnistuneet ja myös liikennemuotojen kustannustason määrittelyssä virheelliset.

Raideliikenneyhteyksiin perustuva runkolinjajärjestelmä luo painetta lippujen hintakorotuksiin, Länsimetron jatkeen osalta jopa 11–12 %. Suuret raideliikennehankkeet hyödyttävät merkittävästi muitakin kuin seudun asukkaita eikä niihin tulisi ryhtyä ilman merkittävää valtiollista rahoitusosuutta. Kaikkiaan palvelut tulee aina tuottaa kustannustehokkaimmalla tavalla ja eri vaihtoehtoja selvittää. Ratkaisujen taloudelliset vaikutukset tulee huolellisesti selvittää ennen uusien hankkeiden käynnistämistä. Taloutta ei tule paikata kuntaosuuksia nostamalla. Merkille pantavaa on, että lausuntoaineiston mukaan HSL:n toimintamenojen kasvu ylittää vuonna 2019 selvästi yleisen kustannustason nousun, tilanteessa jossa tulojen kehitys on erityisen epävarma uuden vyöhykejärjestelmän käyttöönoton myötä. Tämä ei ole hyvää taloudenhoitoa.

HSL:n aktiivisuus liikenteen päästövähennysten edistämiseksi tukee myös kuntia niiden ilmastotyössä ja on oikeanlaista suunnannäyttämistä ja arvostettavaa julkisyhteisön toimintaa. Sähköbussit tarjoavat varsinkin vähemmän tiiviisti rakennetuille alueille varteenotettavan vaihtoehtoisen tavan vähentää paikallisia päästöjä ja sähkön tuotantotavasta riippuen mahdollisuuden vähentää päästöjä. HSL:n sähköbussikokeilu on ollut onnistunut ja suunniteltu jatko on perusteltu.

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

Liikenteen palvelutasot ja muutokset

Lausuntoaineistossa esitetyt Kauniaisten bussilinjojen 548 ja 549 ja muut lähialueiden muutokset ovat vähäiset ja perustellut. Sen sijaan aikaisemmin, vastoin paikallistuntemusta ja kaupungin tahtotilaa tehdyt palvelutaseheikennykset eivät ole hyväksyttäviä. Kauniainen muistuttaa bussilinjan 51 virheellisestä poistamisesta, johon HSL ei ole antanut korjaavaa ratkaisua.

HSL on perustanut linjan 51 poistamisen väärään käsitykseensä Kauniaisten koululaisliikenteestä kunnan sisäisenä liikenteenä huolimatta kunnan toistuvista lausunnoista, joissa tämä käsitys on pyritty oikaisemaan hyvissä ajoin ennen linjan poistoa. Kauniainen on useaan kertaan pyrkinyt korjaamaan asian lausunnoissaan palvelutasopäätöksistä: merkittävä osa Kauniaisten koulujen oppilaista tulee kunnan rajojen ulkopuolelta, erityisesti ympäröivästä Espoosta. Yläkoulujen oppilaista n. 45 % tulee Kauniaisten ulkopuolelta, ruotsinkielisessä lukiossa määrä on yli 70 % ja suomenkielisessä lukiossa peräti yli 80 %. Tälle asiakasryhmälle ja erityisesti Kasavuoren koulukeskukseen matkustaville linja 51 oli tärkeä yhteys.

Virheellinen ilmaisu sisältyy edelleen HSL:n suunnitteluohjeeseen: "*Kauniainissa lyhyet etäisyydet kunnan sisällä eivät edellytä joukkoliikennetyksien erityisjärjestelyjä koululaisille.*" Kauniainen kokee kunnan paikallistuntemuksen sivuuttamisen ylimielisenä ja toteaa, että HSL ei ole kuunnellut omistajakuntansa Kauniaisten ääntä tässä asiassa.

Linja 51 palveli myös Kaunialan sairaalaa, jossa vierailee huomattavan paljon ikääntyneitä henkilöitä, joille kävelymatkat mäkisessä maastossa ovat nykyisillä linjoilla liian pitkät. Viikonloppuna yhteys puuttuu kokonaan.

Palvelutasoa ohjaavan joukkoliikenteen suunnitteluohjeen tulisi muutoinkin lähteä siitä, että joukkoliikenteen järjestäminen suuntautuu asukkaiden käyttämiin alue- ja paikalliskeskuksiin kuntarajoista riippumatta. Muutkin HSL:n uudistukset perustuvat kuntarajojen häivyttämiseen liikenteessä. Kauniainen on osalle Espoon alueita lähin tai käytetyin paikalliskeskus esimerkiksi koululaisten, terveystaluiden ja kaupallisten palveluiden osalta. Tätä paikallistuntemusta tulee HSL:n hyödyntää nykyistä enemmän yhteistyössä kuntien kanssa.

Konduktöörin poistaminen lähijunista oli palvelutasoa heikentävä tekijä. Henkilökuntaa tarvitaan kuitenkin, ja nykyään lipuntarkastajat ja järjestyksenvalvojat ovat yleisesti läsnä lähijunaliikenteessä. Siististi pukeutunut konduktööri vaikuttaa asiakaskokemukseen positiivisemmin kuin ryhmässä liikkuvat lippujen tarkastajat ja järjestyksen valvojat ja he voisivat samalla myydä lippuja järjestelmää tuntemattomille satunnaiskäyttäjille ja muutenkin neuvoa liikkumisen asioissa, reiteissä ja jatkoyhteyksissä ym. Runkolinjoihin ja syöttöliikenteeseen perustuvassa järjestelmässä lisääntyvät myös vaihdot, joita yleisesti mielletään palvelutason heikennyksinä.

Kuntaosuusien taso

Vyöhykemallin käyttöönotto vuoden 2019 alussa muuttaa kokonaan lipputulosten muodostumisen logiikan. HSL:n lausuntoaineistossa kuntayhtymän lipputulot on budjetoitu lähes vuoden 2018 tasoon. Toteutuessaan tätä tulosta voi pitää erinomaisena saavutuksena, lukuisien reunaehtojen ja tavoitteiden onnistuneena kompromissina. Vyöhykeuudistuksen aikaisemmat päätökset lippujen hintatasoista kahden vyöhykkeen järjestelmässä ja lippujen keskinäisistä hintasuhteista sisälsivät riskin lipputulosten romahtamiselle ja talouden vaikealle epätasapainolle. Lopputuloksessa on kuitenkin edelleen paljon epävarmuustekijöitä ja nähtäväksi jää, kuinka paljon joukkoliikenteen kustannuksista lopulta jää kuntaosuuksilla katettavaksi. Kauniainen suhtautuu varauksella sen osalle esitettyihin taloussuunnitelmakauden kuntaosuuksiin, sillä voidaan olettaa, että siirryttäessä uuteen järjestelmään Kauniaisten lipputulot vähenevät merkittävästi ja esitettyä suurempi osa kustannuksista kohdistuu lopulta kuntaosuuteen.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Uuden vyöhykejärjestelmän lipputulokertymää tulee seurata ajantasaisesti ja huolellisesti. Mikäli ilmenee ei-toivottua alijäämää budjetoituihin tuloihin nähden, tulee asia pyrkiä oikaisemaan mahdollisimman nopeasti kuntayhtymän taloudellisen tasapainon säilyttämiseksi. Taloutta ei lähtökohtaisesti

tule paikata kuntaosuuksia nostamalla.

Lipputulot kasvavat TTS:n mukaan hieman kustannustason nousua vähemmän. Toimintamenot kasvavat vuonna 2019 peräti 6 %. Erityinen riski sisältyy AB-lippujen ennusteeseen, joiden osuus koko lipputulokertymästä on 69 %. Mikäli ennustettu kasvu tämän lipputyypin osalta ei toteudu kohdistuu kuntaosuuksien nostamiselle tuntuvia paineita. Lippujen hintojen tosiasiallinen alentaminen on lyhytnäköistä kustannustason noustessa ja tilanteessa, jossa lukuisat suuret infrahankkeet valmistuessaan lisäävät kustannuspaineita. Edullinen lippujen hintataso on sinänsä kannatettava tavoite, mutta edellytyksenä tulee aina olla talouden tasapainon säilyminen.

Tarkastusmaksu

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

Kauniainen on lausunut tarkastusmaksun korotusesityksestä vastaavasti aiemmissa TTS-lausunnoissaan vuosina 2012–2017. 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 ja eivät ole osanneet hankkia lippua. Erityisesti siirryttäessä uuteen vyöhyke- sekä lippu- ja informaatiojärjestelmään maksua ei tule korottaa. HSL:n tulee ensisijaisesti varmistaa lipunoston mahdollisuus. Myös liikennevälineissä tulee olla mahdollisuus hankkia lippu, joko automaattista tai lähimaksamiseen perustuvalla järjestelyllä.

Huomio kiinnittyy lisäksi tarkastusmaksukertymän suureen luottotappio-osuuteen, joka on peräti 38 %. Merkittävä osuus lipuntarkastajien työstä jää siis tuloutumatta eikä maksun korottaminen ainakaan paranna tätä asiaa.

Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

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

.....

Esittelijä muutti päätösehdotustaan otsikon Liikenteen palvelutasot ja muutokset ensimmäisen kappaleen lopussa kuulumaan seuraavasti: *Kauniainen kaupunginhallitus muistuttaa bussilinjan 51 virheellisestä poistamisesta ja edellyttää, että HSL järjestää tilalle korvaavan ratkaisun.*

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin edellä mainitulla muutoksella.