

Lausunto Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2020 - 2022

652/00.04.01/2014

YLKV 20.08.2019 § 78

Lisätiedot:

yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju, puh. 050 304 1234
kuntatekniikan projekti-insinööri Minna Raatikka, 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 14.6.2019 päättänyt pyytää taloussuunnitelmaehdotuksesta 2020 – 2022 jäsenkuntien lausunnot 31.8.2019 mennessä.

Perussopimuksen mukaista lausuntoa pyydetään:

- Strategiasuunnitelmasta
- Liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- Kuntaosuuksien tasosta
- Lipputulotavoitteista TTS-kaudella
- Tarkastusmaksun korottamisesta
- Kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä suunnitelmakaudella 2020 – 2022

Lausuntopyyntö ja alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2020-2022 ovat esityslistan **oheismateriaalina**. Lausuntopyyntöön liittyvä aineisto on julkaistu internet-osoitteessa: <https://www.hsl.fi/paatoksenteko>
→ Esityslistat ja pöytäkirjat/Hallitus 14.6.2019

Strategiasuunnitelma ja strategiset tavoitteet 2020-2022

Perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian, joka toimii lähtökohtana valmisteltaessa toiminta- ja taloussuunnitelmaa sekä ohjaa HSL:n toimintaa, kehittämistä ja tavoitteiden laadintaa.

HSL:n visio 2030 on: Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu.

Arvoiksi on tunnistettu neljä tärkeää asiaa: **yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti ja kunnianhimoisesti**.

Strategiassa on viisi painopistettä:

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

Keskeisiä TTS-kauden 2020-2022 tavoitteita ovat:

1. Joukkoliikenteen kehittäminen asiakkaiden liikkumistarpeet huomioiden
2. Hinnoittelun selkeyttäminen ja palveluiden sujuvoittaminen
3. Kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen ja kestäväään liikennepolitiikkaan vaikuttaminen
4. Toimivan joukkoliikenteen ekosysteemin luominen
5. Matkustustiedon kerääminen ja hyödyntäminen
6. Aktiivinen toiminta liikennepalvelukentässä

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

Näkyvin uudistus on 27.4.2019 käyttöön otettu vyöhykkeisiin perustuva lip-pujen hinnoittelumalli, joka tulee vuonna 2020 olemaan käytössä ensimmäistä kertaa koko toimintavuoden. Uudistuksen seurauksena lipputuotteet ja niiden hinnoittelu muuttuivat merkittävästi. Vyöhykeuudistuksen arvioi-daan kasvattavan joukkoliikennematkoja koko seudulla, vastaavasti arvioi-daan henkilöautomatkojen vähenevän. HSL seuraa uudistuksen vaikutuk-sia ja vastaanottoa sekä varautuu matkustuksen muutoksiin ja tarvittaessa lisäliikenteen tilaamiseen.

Suuria lähivuosien hankkeita ovat muun muassa lähijunaliikenteen kilpailut-taminen, bussien runkoverkon laajentaminen, Länsimetron jatkaminen Ma-tinkylästä länteen sekä Raide-Jokeri Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille. Lisäksi digitaalisten palveluiden kehittäminen on tule-vaisuuden painopistealueita.

Bussiliikenteen suunnitelmakauden hankkeista ja työmaista johtuvat muu-tokset käsittävät uusia linjavaroja ja vuorojen lisäyksiä, jotka ovat vaiku-tuksiltaan vähäiset Kauniaisten kannalta. Linjalle 224 suunnitellaan reitti-muutoksia vuodelle 2021, kun linjastosuunnitelmassa esitetty pisto Kuurin-niittyyn poistuu vuonna 2021 Suurpellon ja Kuurinniityn joukkoliikenneyhy-den avautuessa.

Vyöhykehinnoittelun myötä kasvaneeseen kysyntään rantaradan junaliiken-teessä varaudutaan vastaamaan lisäämällä ruuhka-ajan yksiköitä U- ja A-linjoilla.

Raide-Jokerin sekä Leppävaaran terminaalien rakentamisen aikaiset poik-keusjärjestelyt saattavat aiheuttaa poikkeamia joukkoliikenteen järjestelyis-sä.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022

Toimintatulot ja kuntaosuudet

HSL:n toimintatulot koostuvat pääosin kuntaosuuksista ja lipputuloista. Muita tuloja ovat mm. valtionavustukset ja tuet sekä tarkastusmaksut. Vuonna 2020 lipputulot muodostavat 49,6 % HSL:n toimintatuloista ja kuntaosuudet 48,3 %. Suhteen ennustetaan pysyvän samansuuruisena koko suunnitelmakauden. HSL:n toimintatulot vuonna 2020 ovat yhteensä 761 M€. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 16,8 milj.€ (2,3 %).

Nykytariffin mukaisiin hintoihin ei esitetä merkittäviä korotuksia vuodelle 2020. Ennusteisiin sisältyy kuitenkin epävarmuutta johtuen muuttuneesta tariffijärjestelmästä. Lipputulokertymäarviot tarkentuvat syksyllä 2019. TTS 2020-2022 on laadittu noin 1,5% matkustajamäärän kasvuennusteeseen.

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,8 milj.€ vuodessa vuosina 2020-2022.

Tarkastusmaksu on ollut 80 euroa vuodesta 2007 lähtien. Tarkastusmaksua esitetään jälleen korotettavaksi 100 euroon. Tarkastusmaksutuottoja on arvioitu vuonna 2020 kertyvän 5,3 milj.€, joista luottotappiota koituu kuitenkin 2,0 milj.€.

Muut toimintatulot 2020-22 ovat 5,2 milj.€ käsittäen lähinnä vuokratuloja, korvauksia tarkastustoiminnasta sekä palvelumaksuja.

Menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran osuuksista. Kuntaosuuksissa on huomioitu kunnille kertyneen ylijäämän palautusta yhteensä 37,9 milj.€. Ylijäämä on taloussuunnitelmassa jaettu tasaisesti vuosille 2020-2022. Kauniaisten kuntaosuus vuonna 2020 olisi alustavasti vähennysten jälkeen 0,7 milj.€. Tämä arvio sisältää kuitenkin vielä epävarmuustekijöitä, erityisesti siksi, että lopulliseen kuntaosuuteen vaikuttavat kunnan lipputulot, jotka käytettävissä olevan aineiston perusteella on arvioitu lähes entiseen tasoon 2,2 milj.€ vuosittain. Kauniainen sijoittuu käytännössä kokonaan B-vyöhykkeelle, jolloin lipputulokertymä tulee uudessa vyöhykejärjestelmässä pienenevän merkittävästi aiempaan seutulipputuotteeseen nähden. Tässä piilee samalla koko HSL-kuntayhtymän taloudellisen tasapainon riski, sillä AB-lippu on ylivoimaisesti ostetuin lipputuote lähes 70 % osuudella ja sen hinta laski aiempaan seutulippuun verrattuna yli kolmanneksen.

Kuntaosuuslaskelmat taloussuunnitelmakaudelle 2020-2022 on esitetty **oheismateriaalissa**.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot koostuvat pääosin palveluiden ostomenoista (95,4 %), joista suurin osa muodostuu joukkoliikenteen operointikustannuksista. Vuonna 2020 HSL:n toimintamenot ovat yhteensä 753 milj.€. Toimintamenot kasvavat vuoden 2019 ennusteesta 7 milj.€ (0,9 %). Palveluiden ostomenot vuonna 2020 ovat yhteensä 719 milj.€.

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 537 milj.€ vuonna 2020. Alla on eritelty eri joukkoliikennemuotojen kustannuksia:

- Bussiliikenteen operointikustannukset vuonna 2020 ovat yhteensä 337 milj.€. Bussiliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 1,5 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 3,0 milj.€ varauksen ympäristöbonuksen maksamiseen liikenteenharjoittajille sekä sähköbussien hankinnan nettokustannuksia. Vuonna 2021 bussiliikenteen operointikustannukset ovat 334 milj.€ ja vuonna 2022 347 milj.€.
- Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2020 yhteensä 95,5 milj.€, vuonna 2021 95,5 milj.€ ja 94,0 milj.€ vuonna 2022. Ennuste kuluvalle vuodelle 2019 on 95,7 milj.€. Suunnitelmavuosien 2021-22 osalta kustannuksiin sisältyy suurta epävarmuutta HSL:n lähijunaliikenteen siirtyessä kilpailutettuun sopimukseen.
- Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 57 milj.€ vuonna 2020. Vuonna 2021 kustannuksiksi arvioidaan 60 milj.€ ja 62 milj.€ vuonna 2022. Kustannustasoa nostaa uuden kaluston siirtyminen pois takuunalaisesta hinnoittelusta.
- Metroliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2020 olevan 43 milj.€. Vuonna 2021 kustannuksiksi arvioidaan 45 milj.€ ja 46 milj.€ vuonna 2022. Kustannukset nousevat vuosina 2021-22 vanhan metrolinjan peruskorjausten myötä. Talousarvio sisältää myös varauksen Matinkylän metroliikenteen vuorovälin lisäämiseksi.
- Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 4,2 milj.€ vuosittain 2020-2022.

Kauniaisten osuus operointikustannuksista arvioidaan olevan 2,38 milj.€ vuosina 2020-2022.

Muut HSL:n pienemmät menot on eritelty alla:

- Henkilöstömenot ovat 24 milj.€ vuonna 2020, mikä on 3,2 % toimintamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 1,1 milj.€ (4,4 %).
- Muita palveluja kuin operaattori- ja infrapalveluja ostetaan vuonna 2020 35,5 milj.€ edestä, 2021 35,5 milj.€ ja vuonna 2022 35,7 milj.€. Näitä ovat esim. markkinointi- ja asiantuntijapalvelut, IT-palvelut sekä huolto- ja vartiointipalvelut.
- Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2020 varattu 2,2 milj.€, vuodelle 2021 1,9 milj.€ ja vuodelle 2022 1,9 milj.€.
- Vuokramenot vuonna 2020 ovat 4,2 milj.€, vuonna 2021 3,9 milj.€ ja vuonna 2022 4 milj.€.
- Muut menot vuonna 2020 ovat 3,9 milj.€ ja vuonna 2021 4,2 milj.€ ja vuonna 2022 4,4 milj.€.

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Vuonna 2020 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 147,3 milj.€ ja vuonna 2021 yhteensä 153,3 milj.€. Vuonna 2022 maksettaisiin infrakorvauksina 155,3 milj.€.

Kauniaisten kaupungilla ei ole laskutettavia infrakuluja. Kauniaisten maksettavan osuuden arvioidaan olevan 0,345 milj.€ (v.2020) ja 0,353 milj.€ (v.2021) ja 0,355 milj.€ (v.2022).

Jatkossa uusia merkittäviä infrahankkeita ovat mm. Länsimetron jatkaminen Kivenlahteen, Raide-Jokeri, Kruunusillat ja Espoon kaupunkirata. Nämä hankkeet 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. Suurin korotuspaine aiheutuu Länsimetron jatkamisesta Kivenlahteen, mikä luo arviolta 11-12% lippujen hintojen korotustarpeen.

Toimintakatteen vuonna 2020 arvioidaan olevan 7,6 milj.€ ylijäämäinen.

Kuntayhtymän investointimenot ovat vuonna 2020 22,2 milj.€, v. 2021 18,6 milj.€ ja v. 2022 16,0 milj.€.

Rahoitustulot ja –menot: HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton ja talousarviolainaa ei todennäköisesti tarvitse nostaa myöskään lähivuosina. Rahoituskuluihin kirjataan myös jäsenkunnille maksettavat ylijäämien korot ja rahoitustuloihin vastaavasti alijäämistä perittävät korkotulot. Rahoituksen nettomenojen vuonna 2020 arvioidaan olevan 0,4 milj.€ ja pysyvän samalla tasolla vuosina 2021 ja 2022. Vuosikate rahoituserien jälkeen on 7,2 milj.€ ylijäämäinen eikä riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja jotka ovat 19,8 milj.€. Alijäämä 12,6 milj.€ voidaan kuitenkin kattaa edellisvuosien ylijäämästä.

Esitys lausunnoksi:

Strategiasuunnitelma

HSL:n visio olla maailman toimivin kaupunkiseutu on kunnianhimoinen, mutta vähempään ei pidäkään tyytyä.

Strategian kiteytyksessä yhdistyvät myös visuaalisesti liikennejärjestelmä ja maankäyttö. Näiden näkökulmien yhdistäminen on aivan olennaista ja HSL onkin tehnyt arvokasta työtä seudun MAL-suunnittelussa.

Asiakas on ykkösenä strategian painopisteissä. Tämä näkyy hyvin myös tarkemmissa tavoitteissa, toimenpiteissä ja mittareissa mm. asiakastutkimusten monipuolistamisessa ja asukkaiden osallistamisessa suunnitteluun.

Samalla esiin nousee kysymys: kuka on asiakas? Toivottavasti asiakkuudella ei tarkoiteta ainoastaan nykyisiä HSL:n palveluiden käyttäjiä. Tavoitteena tulee olla myös uusien, esim. nykyisten yksityisautoilijoiden tai satunnaisten matkustajien huomioiminen potentiaalisina uusina asiakkaina. Tällä on suuri merkitys joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa strategian mukaisesti. Tietyissä mielessä myös jäsenkunnat ovat HSL:n asiakkaita, ja niiden kanssa tehtävä yhteistyö ja suunnitteluun osallistaminen nykyistä enemmän tulisi myös olla tavoitteistossa. Osallistamisesta seuraa myös vastuu vastata asiakkaiden toiveisiin. HSL:n tulee varautua rohkeasti tekemään ratkaisuja, jotka saattavat poiketa nykyisistä käytännöistä. Joukkoliikenteen kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpoksi ja sujuvaksi. Tämän koetun sujuvuuden edistäminen onnistuu parhaiten konsultoimalla joukkoliikenteen asiakkaita.

Toisena strategisena painopisteenä on tehokas runkoverkko. Keskeinen edellytys tässä onnistumiselle ovat sujuvat liityntäyhteydet ja miellyttäviksi koetut vaihtopaikat. Lisääntyvät vaihdot koetaan helposti palvelutasoa alentavana tekijänä, joten vaihdon kokemus on asiakkaalle ratkaiseva. Panoaminen runkoverkkoon ei myöskään saa johtaa yhteyksien liialliseen karsimiseen paikallisella tasolla. Joukkoliikenteen saavutettavuus vaikka harvemmin vuoroin on usein tärkeämpää kuin kaukana kulkevan linjan tiheä vuoroväli. Joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee myös tasa-arvosyistä olla kattavasti käytettävissä. On myös erotettava ne yhteystarpeet, jotka eivät kohdistu runkolinjoille vaan esim. lähikouluihin, terveysasemille ja muihin lähipalveluihin, ja joihin matkaavilla ei usein ole henkilöautoa edes käytettävissään. Tämä paikallistuntemus löytyy parhaiten jäsenkunnilta, joiden näkökulmat tarvitaan nykyistä enemmän mukaan joukkoliikenteen paikallistason suunnitteluun.

HSL:n keskeiset tavoitteet TTS- kaudelle on johdettu strategiasta ja työstetty vuosittaisiksi toimenpiteiksi mittaristoineen. Edellä todetun lisäksi joitakin huomioita:

- Toimenpiteiden tulisi paikoin olla konkreettisempia: ”kehitetään, parannetaan” ei vielä kerro, millä toimenpiteillä tavoite saavutetaan.
- Ainakin osaan mittareista tulisi luoda taso, johon pyritään, sekä vertailuja aiempiin vuosiin
- Asiakasvuorovaikutuksen kehittämässä tulee ottaa huomioon asiakasryhmät (lapset, vanhukset, erityisryhmät), joille blogit ja muut digitaaliset kanavat eivät ole omin tapa asioida. Palautetta tulee voida antaa ilman kirjautumista ja käyttäjätunnusten luomista. Kyselyiden otsikointi on oltava niin selkeää, että sisältö avautuu. Mikäli runkolinjan vahvistaminen tarkoittaa paikallislinjojen lakkauttamista tai yhteyksien muuttamista vaihdolliseksi, on se sanottava selkeästi.
- Hinnoittelun ja palveluiden selkeyttäminen asiakkaille on tärkeää joukkoliikenteen käytettävyyden edistämiseksi. Mahdolliset muutokset kuntaosuuksien määrittelyssä tulee valmistella huolellisesti ja tiiviissä yhteistyössä jäsenkuntien kanssa, välttämällä äkillisiä ja suuria taloudellisia vaikutuksia.

- Lyhyiden matkojen edullinen kertalippu puuttuu tuotevalikoimasta. Tämä ei kannusta henkilöauton käyttäjää tai satunnaista matkustajaa jättämään autoa kotiin. Vastaus kaikkiin tilanteisiin ei ole pyöräily tai kävely.
- Kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattamisen tavoitealueen toimenpiteet ovat sekalaisia ja eritasoisia. Tavoitekokonaisuus jää epäselväksi ja joukkoliikennepainotteiseksi. Pyöräilyn edistäminen tulisi näkyä muutenkin kuin liityntäpysäköinnin yhteydessä. Samoin kävelyliikenne ja viihtyisän kaupunkiympäristön kehittäminen, varsinkin runkolinjojen vaihtopaikkojen osalta.
- Joukkoliikenteen runkoverkkoa täydentävät myös seudulliset pyöräilyn pääväylät, jotka voisi tuoda esiin runkoyhteyksiä tarkasteltaessa.
- HSL:n liikenteen päästöjen vähentäminen tulisi olla oma tavoite.
- Yhteistyön kehittäminen liikkumispalveluita tuottavien yritysten kanssa on kannatettavaa. HSL:n tulisi tässä ajaa ns. yleisen edun toteutumista, päällekkäisyyksien välttämistä ja koko liikennejärjestelmän toimivuutta.
- Työmaihin ja poikkeusjärjestelyihin varautuminen ja tiedottaminen on nostettu hyvin esiin. Tämä on onnistumisen kannalta tärkeää.
- HSL:n perustehtävän ja tavoitteiden mukaisen työn hoitaminen tehokkaasti pitäisi olla toiminnan perusedellytys, ei erikseen mainittu toimenpide. Sama koskee toiminnan perustamista ajantasaiseen ja luotettavaan tietoon.

Liikenteen palvelutasot ja muutokset

TTS:ssä esitetyt muutokset Kauniaisille ovat pieniä. Ruuhka-aikaisten yksiköiden lisääminen U- ja A-junalinjoille on myönteinen asia.

Linjalle 224 kohdistuvan piston Kuurinniittyyn poistaminen hankaloittaa Kauniaisissa asioivien kuurinniittyläisten liikkumista. He ovat aiemminkin protestoineet juuri Kauniaisiin suuntautuvien yhteyksien heikkenemistä, sillä Kauniainen on monille (muillekin espoolaisille) lähin tai käytetyin paikalliskeskus esimerkiksi koululaisten, terveyspalveluiden ja kaupallisten palveluiden osalta. Kuntarajojen häivyttämiseen perustuvan vyöhykejärjestelmän periaate tulisi näkyä myös linjastosuunnittelussa.

Kauniainen on erittäin tyytyväinen ja kiittää HSL:ää siitä, että linjan 212 liikennöintiä kehitettiin kaupungin toiveiden mukaisesti. Kauniainen toivoo, että yhteistyötä tehtäisiin jatkossakin, erityisesti paikallistason linjamuutostarpeiden yhteydessä ja ennakoivasti.

Kuntaosuuksien taso

Vyöhykemallin käyttöönotto 27.4.2019 tekee kuntaosuuksien määrittelystä lähivuosille epävarmaa, sillä kokemukset erityisesti lipputulokertymästä

ovat vasta alustavia ja lyhyeltä aikaväliltä, joskin toistaiseksi varsin myönteisiä. Toiminta- ja taloussuunnitelmassa esitetty Kauniaisten kuntaosuuden taso vuosille 2020-2022 vastaa suuruusluokaltaan aiempien vuosien toteumaa ja on sinänsä hyväksyttävä, mutta arvioon sisältyy riskitekijöitä. AB -lippujen osuus koko kuntayhtymän arvioiduista lipputulosta on 69 % eli osuutena budjetin lipputulosta kriittinen. Ennen uudistusta suurin osa lipputulosta on tullut sisäisistä matkoista (2018: 54 % lipputulosta). Näitä vastaavien lipputuotteiden hinta on vyöhykeuudistuksessa kallistunut ja seutulippuja vastaavien tuotteiden hinta alentunut. Tämän lisäksi odotetaan parantuneen palvelutason (Länsimetron ja muutenkin laajentuneen matkustusalueen) lisäävän matkoja.

Kauniainen suhtautuu varauksella sen osalle esitettyihin kuntaosuuslaskelmiin, sillä voidaan olettaa, että Kauniaisten lipputulot tulevat vähenemään merkittävästi ja esitettyä suurempi osa kustannuksista kohdistuu lopulta kuntaosuuteen. Kauniainen toivoo, että HSL seuraa taloustilannetta ja uudistuksen vaikutuksia aktiivisesti ja informoi viiveettä jäsenkuntaan mahdollisista tarvittavista korjausliikkeistä.

Kuntaosuuksilla tulee jatkossakin kattaa kokonaiskustannuksista enintään 50 %.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Lipputulot laskevat TTS:n mukaan kustannustason silti noustessa. Vuoden 2019 TA:han verrattuna lipputuloja olisi vuonna 2020 0,4 % vähemmän toimintamenojen kasvaessa 0,9%. Vyöhykeuudistuksen takia lipputuloarvioihin sisältyvät epävarmuudet ovat tavanomaista suuremmat kuten edellä on todettu. Tilanteen selkiytyttyä lipputulotavoitteet tulee asettaa siten, että tuottojen kasvu vastaa kokonaiskustannusten kasvua. Tilanteessa, jossa lukuisia suuria infrahankkeita on suunnitteilla ja käynnistymässä, kohdistuu lipputulosten nostamiseen merkittäviä kustannuspaineita. Mahdollisuudet käynnistää suuret infrahankkeet on tarkasteltava myös tästä näkökulmasta sekä pohdittava rahoituksen vaihtoehtoja ja hankkeiden vaihteistamista. Uusia hankkeita ei tule käynnistää ennen taloudellisen kestävyuden varmistamista.

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 aiemmissa TTS-lausunnoissaan vuosina 2012-2018. Kaupungin kanta on edelleen, että matkalippujen tarkastustoiminnan ainoa tavoite tulee olla liputta matkustamisen väheneminen. Tavoitteeseen pääsyä pitää helpottaa satunnaisleikin matkustajalle selkeällä informaatiolla ja helppokäyttöisellä lipunmyyntijärjestelmällä, jotta perusteettomia tarkastusmaksuja ei lankea matkustajille, jotka eivät tunne järjestelmää, eivät ole osanneet tai pystyneet hankkimaan lippua. Erityisesti, kun on siirrytty uuteen vyöhyke- sekä lippu- ja

informaatiojärjestelmään, maksua ei tule korottaa. HSL:n tulee ensisijaisesti panostaa lipun ostamisen helppouteen.

Lyhyiden matkojen edullisen kertalipun lisääminen tuotevalikoimaan mahdollisesti vähentäisi liputta matkustamista.

Huomio kiinnittyy lisäksi tarkastusmaksukertymän suureen luottotappio-osuuteen.

Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

HSL:n tilinpäätöksen osoittaman kuntakohtaisen yli-/alijäämän hyödyntäminen seuraavien vuosien talousarvioissa 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 2020 - 2022.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.