

Yhdyskuntavaliokunta
Kaupunginhallitus

§ 76
§ 150

25.08.2020
07.09.2020

Lausunto Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2021 - 2023

652/00.04.01/2014

YLVK 25.08.2020 § 76

Lisätiedot:

yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju, puh. 050 304 1234
vs. kuntatekniikan projekti-insinööri Tom Norrgård, 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 16.6.2020 päättänyt pyytää taloussuunnitelmaehdotuksesta 2021 – 2023 jäsenkuntien lausunnot 31.8.2020 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 2021 – 2023

Lisäksi HSL pyytää samassa yhteydessä jäsenkunnilta kannanottoa erityisesti seuraaviin kysymyksiin koronapandemian ja sen seurausten aiheuttamien lipputulosten menetysten johdosta aiheutuneista taloudellisista haasteista:

- Lipputulomenetysten kattaminen väliaikaisesti pääosin korotetuilla kuntaosuuksilla ja subventiotasolla (näkökulma euromääräisesti tai keskimääräinen subventiotaso HSL-tasolla)
- Vuodelta 2020 todennäköisesti kertyneen alijäämän kattaminen kuntalain mukaisesti seuraavan kolmen TTS-vuoden aikana
- Matkalippujen hintojen korotukset
- Liikenteen palvelutason muutokset
- Mahdolliset muut keinot kestävän talouden varmistamiseksi

Jäsenkuntien näkemystä pyydetään myös HSL:lle määritellyistä kuudesta keskeisestä toiminnallisesta tavoitteesta sekä niiden saavuttamiseksi asetetuista toimenpiteistä ja niiden seurannasta.

Lausuntopyyntö ja alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2021-2023 ovat esityslistan **oheismateriaalina**. Lausuntopyyntöön liittyvä aineisto on myös julkaistu internet-osoitteessa:

<https://www.hsl.fi/paatoksenteko> → Esityslistat ja pöytäkirjat/Hallitus 16.6.2020

Strategiasuunnitelma ja strategiset tavoitteet

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

Näistä johdetut TTS-kauden 2021-2023 tavoitteet ovat:

1. Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet
2. Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa
3. Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikennepolitiikkaan
4. Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä
5. Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin
6. Kuudes, sisäinen toiminnan tavoite "Oman toiminnan sisäisen laadun varmistaminen" tukee em. varsinaisten toiminnallisten tavoitteiden saavuttamista ja keskittyy kestäväen talouden, osaamisen ja tehokkuuden varmistamiseen sekä toiminnan seuraamiseen ja jatkuvaan kehittämiseen.

Tiivistelmä keskeisistä TTS-suunnitelman lähtökohdista

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa koronapandemian tilanteessa on erittäin vaikeaa. HSL:n matkustajamäärät romahtivat maal-

kuussa -70 %, ja HSL ennustaa, että pudotus koko vuoden tasolla on -35 %, jolloin lipputulot jäävät 120 milj. euroa talousarviosta. Pandemian kesto on merkittävin epävarmuustekijä, jonka vuoksi matkustajamäärien ja lipputulokertymien ennustaminen on lähes mahdotonta. Tämän vuoksi jäsenkuntiin lausunnoille lähetetty alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2021-2023 kuvaa kolme erilaista ennustetta, joissa oletetaan, että pandemian vaikutukset näkyvät myös vuonna 2021. Skenaarioissa arvioidaan lipputulosten jäävän 10, 20 tai 30 prosenttia vuoden 2019 tasosta. Suunnitelmavuosina 2022-2023 matkustajamäärien kuitenkin oletetaan palaavan entiseen tasoonsa. Matkustusmääriä voivat vähentää esim. terveysviranomaisten suositukset, yleinen talouden ja työllisyyden heikentyminen, etätöiden lisääntyminen tai muu matkustuskäyttäytymisen muutos.

Samalla keskeisiä linjauksia ovat ilmastonmuutoksen torjunnan välttämättömyys, joukkoliikenteen käyttäjämäärän lisääminen, tyytyväiset asiakkaat ja seudun hyvän kehityksen varmistaminen.

Vyöhykkeisiin perustuva lippujen hinnoittelumalli on vuonna 2020 ollut käytössä ensimmäistä kertaa koko toimintavuoden ja sen voidaan sanoa vaikiintuneen hyvin.

Suuria lähivuosien hankkeita ovat muun muassa bussien runkoverkon laajentaminen, metron jatkaminen Matinkylästä länteen sekä Raide-Jokeri Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välillä. Lisäksi digitaalisten palveluiden kehittäminen on tulevaisuuden painopistealueita.

HSL-alue laajenee vuonna 2022, kun Järvenpää liittyy Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän jäseneksi. Kaikkiaan HSL-alueeseen kuuluu nyt 9 kuntaa.

Bussiliikenteessä jatketaan vuonna 2021 syysliikenteen 2020 alusta käyttöönotettuja sopeutustoimia, jotka ovat vaikutuksiltaan vähäiset Kauniaisten kannalta. Jo aiemmin päätetty linjan 224 pisto Kuurinniityn poistuu vuonna 2021 Suurpellon ja Kuurinniityn joukkoliikenneyhteyden avautuessa.

Uusi runkolinja 200 reitillä Elielinaukio-Töölö-Ruskeasuo-Huopalahti-Pitäjänmäki-Mäkkylä-Leppävaara-Karakallio-Jorvi-Espoon keskus aloittaa liikennöinnin elokuussa 2020 kulkien Kauniaisten kohdalla Turuntietä pitkin.

Aiemmin vuodelle 2021 suunniteltuja A- ja L-junien vuorovälien tihennyksiä ei toteuteta. Yksittäisten E- ja U-junien ruuhka-ajan pidennyksiin varaudutaan, mikäli matkustajamäärät sitä edellyttävät.

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. HSL:n toimintatulot vuonna 2021 ovat yhteensä 768,7 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 136,8 milj. euroa (21,6 %). Merkittävä kasvu johtuu vuodelta 2020 ennustetun alijäämän kattamisesta, josta syntyy nostotarvetta joko kuntaosuuksiin tai lipunhintoihin tai molempiin. Toimintatulojen arvioidaan olevan 790,4 milj. euroa vuonna 2022 ja 854,8 milj. euroa vuonna 2023.

Edellä selostetut eri skenaariot vaikuttavat toimintatuloissa lipputulojen ja kuntaosuuksien suhteeseen.

- Skenaario 1: lipputulot 344,8 milj. euroa ja kuntaosuudet 408,8 milj. euroa (Kauniainen 1,284 M€)
- Skenaario 2: lipputulot 306,5 milj. euroa ja kuntaosuudet 447,1 milj. euroa (Kauniainen 1,470 M€)
- Skenaario 3: lipputulot 268,2 milj. euroa ja kuntaosuudet 485,4 milj. euroa (Kauniainen 1,657 M€)

Talousarvioehdotuksen lipputuloarviot eivät sisällä hintojen korotusesityksiä. Lipputuloja olisi mahdollista lisätä hintoja korottamalla n. 9-22 milj. eurolla.

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,8 milj. euroa. Mahdollinen valtion lisätuki kohdistetaan toteutukseen vuodelle 2020. Muita tukia HSL arvioi saavansa 0,9 milj. euroa, sisältäen 0,5 milj. euron tuen sähköbussien kustannuksiin.

Tarkastusmaksu on ollut 80 euroa vuodesta 2007 lähtien. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 5,0 milj. euroa vuosina 2021-2023, joista kirjataan luottotappiota hieman alle 2,0 milj. euroa vuonna 2021. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun mukaisina.

Muut toimintatulot 2021 ovat 4,0 milj. euroa käsittäen lähinnä vuokratuloja, korvauksia tarkastustoiminnasta sekä palvelumaksuja.

Menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuuslaskelmat taloussuunnitelma-kaudelle 2021-2023 on esitetty **oheismateriaalissa**.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot koostuvat pääosin palveluiden ostomenoista (95,4 %), joista suurin osa muodostuu joukkoliikenteen operointikustannuksista. Vuonna 2021 HSL:n toimintamenot ovat yhteensä 735,0 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2020 ennusteesta 8 milj. euroa (1,1 %). Vuonna 2022 toimintamenojen arvioidaan olevan 755,9 milj. euroa ja 822,8 milj. euroa vuonna 2023.

Palveluiden ostomenot vuonna 2021 ovat yhteensä 701 milj. euroa. Vuosina 2022-2023 palveluiden ostomenot ovat 756 milj. euroa ja 823 milj. euroa.

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 524,3 milj. euroa vuonna 2021. Alla olevassa taulukossa on eritelty eri joukkoliikennemuotojen osuuksia kustannuksista:

Taulukko:

Arvioidut operointikulut, milj. euroa	Bussi	Juna	Metro	Raitiotie	Lautta
2020	321,2	90,2	42,6	55,8	3,7
2021	328,2	89,8	44,4	57,4	4,5
2022	333,5	81,2	50,4	60,4	4,4
2023	335,5	81,8	58,4	70,5	4,5

- Bussiliikenteen operointikustannukset vuonna 2021 sisältävät 3,0 milj. euron varauksen ympäristöbonuksen maksamiseen liikenteenharjoittajille.
- Raitioliikenteen kustannustasoa vuonna 2023 nostaa Raide-Jokeri.
- Metroliikenteen kustannukset nousevat vuosina 2021-22 vanhan metrolinjan peruskorjausten myötä. Vuonna 2023 varaudutaan metroverkon laajentumiseen Kivenlahteen.

Muut HSL:n pienemmät menot on eritelty alla:

- Henkilöstömenot ovat 24,5 milj. euroa vuonna 2021
- Muita palveluja kuin operaattori- ja infrapalveluja ostetaan vuonna 2021 35,8 milj. Näitä ovat esim. markkinointi- ja asiantuntijapalvelut, IT-palvelut sekä huolto- ja vartiointipalvelut.
- Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavarihin on vuodelle 2021 varattu 1,3 milj. euroa
- Vuokramenot vuonna 2021 ovat 3,9 milj. euroa
- Muut menot vuonna 2021 ovat 3,9 milj. euroa

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Vuonna 2021 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 140,8 milj. euroa ja vuonna 2022 yhteensä 156,0 milj. euroa. Vuonna 2023 maksettaisiin infrakorvauksina 201,3 milj. euroa Länsimetron laajentumisen ja Raide-Jokerin käyttöönottoon myötä.

Kauniaisten kaupungilla ei tällä hetkellä ole laskutettavia infrakuluja. Kauniaisten maksettavan osuuden arvioidaan olevan 0,281 milj. euroa v. 2021. Jatkossa Espoon kaupunkiratahankkeen myötä myös Kauniaisille muodostuu laskutettavia infrakorvauksia. Infrakorvaussopimuksen periaatteiden mukaisesti puolet hankkeen pääomakustannusten arvosta vähennetään ko. kuntien oman joukkoliikenteen infrakorvauslaskutuksen yhteydessä.

Kuntayhtymän investointimenot ovat 18,1 milj. euroa vuonna 2021, 17,5 milj. euroa vuonna 2022 ja 11,8 milj. euroa vuonna 2023.

Rahoitustulot ja –menot: HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2021-2023 sisältää vuonna 2020 osavuosisiksausennusteessa arvioidun 100 milj. euron pitkäaikaisen talousarviolainan kustannuksia takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Mikäli talous kehittyy kevään 2020 osavuosisiksausennusteen mukaisena, lainaa ei tarvittane nostaa lisää vuonna 2021.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 33,6 milj. euroa ylijäämäinen, ja se riittää kattamaan suunnitelman mukaiset poistot, jotka ovat 18,9 milj. euroa vuonna 2021.

Esitys lausunnoksi:

Strategiasuunnitelma

HSL:n strategia on kiteytetty yhdeksi kokonaisuudeksi, jossa yhdistyvät liikennejärjestelmä ja maankäyttö. Näiden näkökulmien yhdistäminen on tärkeää ja on hyvä, että HSL tuo sitä strategiassaan vahvasti esille. Kiteytyksestä puuttuvat kuitenkin eri liikkumismuodot ja itse liikkuja, joka jää vähän passiiviseen asiakkaan rooliin.

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

Strategian ensimmäisessä painopisteessä haetaan erinomaista asiakaskokemusta. Tämä näkyy hyvin myös tarkemmissa tavoitteissa, mm. asiakastutkimusten monipuolistamisessa ja asukkaiden osallistamisessa suunnitteluun. Osallistamisen kautta seuraa myös vastuu vastata asiakkaiden toiveisiin. Lisääntyvät liikennevälineiden vaihdot ja paikallislinjojen karsimiset vastoin asiakkaiden toiveita eivät tue erinomaisen asiakaskokemuksen saavuttamista. Onko tässä ristiriitaa suhteessa valittuun vahvaan runkolinjapainotukseen? HSL:n tuleekin rohkeasti etsiä suunnitteluratkaisuja, jotka saattavat poiketa nykyisistä käytännöistä. Esiin nousee myös 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. Joukkoliikenteen kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpommaksi ja sujuvammaksi kuin yksityisautoilu. Koetun sujuvuuden edistäminen onnistuu parhaiten konsultoimalla joukkoliikenteen asiakkaita. Tietyssä mielessä myös jäsenkunnat ovat HSL:n asiakkaita, ja niiden kanssa tehtävä yhteistyö ja suunnitteluun osallistaminen nykyistä enemmän tulisi myös olla tavoitteistossa.

Toisena strategisena painopisteenä on tehokas runkoverkko. Liikenteen maltillinen keskittäminen runkolinjoihin on perusteltua, mutta paikallisiin liikumistarpeisiin kohdistetaan strategisessa tavoitteiden asettelussa liian vä-

hän huomiota. Runkolinjaverkostoon ja hyviin liityntäyhteyksiin perustuvat matkaketjut edistävät parhaimmillaan joukkoliikenteen tehokkuutta, sujuvuutta, luotettavuutta ja tehokasta maankäyttöä, mutta järjestely on samalla omiaan lisäämään tarvittavia vaihtoja. Vaihto on matkustajan kannalta aina sujuvuutta heikentävä tekijä, joka pidentää matka-aikaa ja saattaa vähentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Tämä saattaa kääntyä strategisia tavoitteita ja hyvää saavutettua kehitystä vastaan aiheuttamalla henkilöautoliikenteen lisääntymistä.

Runkolinjat ovat omimmillaan raideliikenteessä. Tiiviin seudun vetovoima voi liikennejärjestelmän osalta perustua raideliikenneverkostoon pohjautuvan liikennejärjestelmän hyvään palvelutasoon, mutta bussilinjoja on mahdollista suunnitella vapaammin ja koota matkustajia vaikka hieman kierrellekin. Sähköbussit saattavat monissa tapauksissa tulevaisuudessa mahdollistaa raiderunkoyhteyksiä joustavimmat palvelut, ympäristövaikutuksista tinkimättä. Monelle on tullut ikävänä yllätyksenä runkolinja-käsitteen laajentaminen koskemaan myös bussilinjoja. Lisääntyvät vaihdot koetaan helposti palvelutasoa alentavana tekijänä. Keskeinen edellytys tässä onnistumiselle ovat sujuvat liityntäyhteydet ja miellyttäviksi koetut vaihtopaikat.

Panostaminen runkoverkkoon ei 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 yhteistarpeet, 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. Strateginen tavoite aktiivisesta yhteistyöstä edellyttää tätä.

Keskeiset tavoitteet TTS-kaudella 2021-2023

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

Uusien kohderyhmien saaminen mukaan joukkoliikenteen käyttäjiksi on tärkeää kulkumuoto-osuuden nostamiseksi. Lippujen tuotevalikoimasta puuttuu lyhyiden matkojen edullinen kertalippu, joka kannustaisi lyhyillä matkoilla jättämään auton kotiin. Kertalippu kahteen suuntaan nykytariffein on yksinkertaisesti henkilöautoa selvästi kalliimpi vaihtoehto. Vastaus kaikkiin lyhyen matkojen tilanteisiin ei muutenkaan ole pyöräily tai kävely, vaikka HSL niin väittääkin. Kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi lippuvalikoimaan tulisi lisätä kertalippu, joka olisi voimassa esim. 15-20 minuuttia, ja joka olisi hinnaltaan nykyistä kahden vyöhykkeen kertalippua edullisempi. Vyöhykeuudistus on osoittautunut toimivaksi, mutta kertaluontaisia lyhyitä siirtymiä se ei tue.

Lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutusten seuranta tulee jatkaa ja tarvittaessa reagoida epäsuotuisaan kehitykseen mm. matkustajamäärissä.

Asiakasvuorovaikutuksen kehittäminen eri kanavia hyödyntäen on tärkeää. Tässä 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 avoimesti.

Asiakaspalautteista yhdessä paikannustiedon kanssa voisi saada arvokasta tietoa hyödynnettäväksi liikenteen pullonkaulojen poistamiseen. Kiinnostavaa olisi myös koota tietoa henkilöautoilijoilta tekijöistä, jotka saisivat heidät siirtymään joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Solmupisteiden kehittäminen on joukkoliikenteen käytettävyyden kannalta keskeinen osa liikennejärjestelmän matkaketjujen luotettavuuden ja palvelutason parantamista, joten on erittäin kannatettavaa, että niiden toimivuuteen panostetaan ja vaihtojen sujuvuutta tutkitaan.

Hinnoittelun ja palveluiden selkeyttämistä on syytä edistää. Mahdolliset alennusryhmät tulee määritellä liikenteellisin perustein ja taloudellisista syistä etuisuuksia ei ainakaan tällä hetkellä tule lisätä.

70+ asiakasryhmän alennusoikeus aikavälillä 9-14 on ollut tarkoitettu suosimaan kyseisen ryhmän joukkoliikenteen käyttöä ruuhka-aikojen ulkopuolella, mikä on selkeä liikenteellinen peruste joukkoliikenteen kapasiteetin hyödyntämiseksi optimaalisella tavalla. Alennuksen aikarajoitusta ei tästä syystä tule poistaa tai laajentaa.

Vastaavasti maksuton matkustusoikeus lastenvaunujen kanssa kulkeville ei enää lippujen hankintatapojen kehityttyä ja monipuolistuttua ole perusteltua liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Matkalippu voidaan siis jatkossa edellyttää myös lastenvaunujen kanssa matkustavilta.

Työmaihin ja poikkeusjärjestelyihin varautuminen ja tiedottaminen on nostettu aineistossa hyvin esiin. Espoon kaupunkiratahankkeen käynnistyessä tulee korvaavat järjestelyt ratatyömaan aiheuttamiin katkoksiin suunnitella hyvissä ajoin.

HSL-sovelluksen kanssa on tehty hyvää työtä. Matkustajainformaation kehitys vaikuttaa erinomaiselta.

HSL:n liikenteen päästöjen vähentämistä tulisi seurata omana tavoitteenaan. Sähköbussien hankkiminen ja ympäristöbonukset ovat hyvä asia. Biopolttoaineiden osuuden kehitys voisi vastaavaan tapaan olla esillä. Yhteistyön kehittäminen liikkumispalveluita tuottavien yritysten kanssa on kannatettavaa. HSL:n tulisi tässä ajaa ns. yleisen edun toteutumista, päälekkäisyyksien välttämistä ja koko liikennejärjestelmän toimivuutta.

HSL:n sisäisen toiminnan laadun varmistamisen tulee olla toiminnan peruslähtökohta, ei erillinen keskeinen tavoite.

Liikenteen palvelutasot ja muutokset

Aiemmin vuodelle 2021 suunniteltujen A- ja L-junien vuorovälien tihennyksistä luopuminen ei ole kannatettavaa. Lisävuorojen karsimisesta saatavat kustannussäästöt ovat niin vähäiset, että niillä ei ole merkitystä kuntayhtymän kokonaistaloudessa edes nyt vaikeina aikoina. Junat ovat nykyisellä palvelutasolla erittäin täynnä matkustajia ja myös turvallisuussyistä lisäväljyys olisi tarpeen. Yksittäisten E- ja U-junien ruuhka-ajan pidennyksiin tulee lisäksi varautua, mikäli matkustajamäärät sitä edellyttävät.

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

Kauniainen toivoo, että erityisesti paikallistason linjamuutoksia suunniteltaessa tehtäisiin kuntatason yhteistyötä ennakoivasti.

Kuntaosuuksien taso

Kuntaosuuksien ennakointi koronapandemian vaikutusten johdosta on ymmärrettävästi erittäin vaikeaa. Matkustajamäärät ja lipputulokertymät jäävät kuluvana vuonna varmuudella tuntuvasti normaalitasoa alemmas ja ensi vuoden toteutuminen jonkin arvioidun skenaarion mukaisena jättää kuntaosuuksiin suuren vaihteluvälin. Kauniaisille arvioitu kuntaosuus vuonna 2021 on välillä 1,284 – 1,657 milj. euroa, kun vuonna 2020 kuntaosuus budjetointiin 0,850 milj. euron suuruisena.

Suunnitelmavuosina 2022-2023 tilanteen oletetaan normalisoituvan ja matkustajamäärien palaavan entiseen tasoonsa.

Sen jälkeen, kun kuntayhtymän talous koronapandemiasta aiheutuneista tappioista on saatu tasapainotettua, tulee kuntaosuuksilla aiempaan tapaan kattaa kokonaiskustannuksista enintään 50 %.

HSL:n tulee seurata taloustilannetta aktiivisesti ja informoida jäsenkuntia tilanteesta ajantasaisesti.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Lipputulotavoitteiden asettaminen vuodelle 2021 on edellä todetusti haasteellista. Talousarvioesitykseen ei sisälly matkalippujen hintojen korotuksia, mutta esim. 5 tai 10 % korotuksia harkitaan taloudellisten menetysten kompensoimiseksi. Tämä saattaisi olla ainakin väliaikaisesti tarpeen.

Lipun hintoihin kohdistuu korotuspaineita kuitenkin myös muista syistä. Luokisat suuret infrahankeet ja yleinen kustannustason nousu lisäävät paineita lipunhintojen nostoon myös sen jälkeen, kun koronapandemian tappioista on selvitty.

Tilanteen selkiytyttyä lipputulotavoitteet tulee asettaa siten, että tuottojen kasvu vastaa kokonaiskustannusten kasvua.

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 2012-2019. 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.

Huomio kiinnittyy lisäksi tarkastusmaksukertymän suureen luottotappio-osuuteen.

Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

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

Kauniainen puoltaa HSL:n esitystä, että vuodelta 2020 todennäköisesti kertyvä alijäämä voidaan kattaa kuntalain mukaisesti seuraavan kolmen TTS-vuoden aikana.

Talouden tasapainon varmistaminen TTS-kaudella

Vastauksena HSL:n pyyntöön saada jäsenkunnilta kannanotto koronapandemian ja sen seurausten aiheuttamien lipputulojen menetysten johdosta aiheutuneisiin taloudellisiin haasteisiin Kauniainen toteaa seuraavaa:

Heikenneen taloustilanteen korjaamiseen tarvittaneen useiden toimenpiteiden yhdistelmää.

Liikenteen palvelutason nostoista tulee pääsääntöisesti pidättäytyä niillä linjoilla, joilla se on mahdollista ja joiden osalta kuntayhtymää eivät sido liikennöitsijöiden kanssa tehdyt sopimukset. Myös muista kustannuksista nostavista tekijöistä tulee luopua ja karsia menoja kaikin tavoin. Konsulttitoimemksiäntoja voitaneen vähentää ja uusia rekrytointeja lykätä.

Lippujen hintoja voidaan maltillisesti korottaa ottaen huomioon joukkoliikenteen edelleen säilyminen vetovoimaisena. Uusia asiakkaita tulee houkutella mukaan kulkumuoto-osuuden nostamiseksi ja ylipäättään matkustajamäärien ja lipputulosten kasvattamiseksi. Alennusoikeuksia ei tule laajentaa. Sen sijaan myös nykyisiä alennusoikeuksia ja alennusten suuruuksia tulisi vaikeasta taloustilanteesta johtuen tarkastella kriittisesti.

Loppuosa kustannuksista joudutaan kohdistamaan kuntaosuuksiin, mikä tarkoittanee kuntaosuuksien väli aikaista nousua, kunnes koronapandemiasta aiheutuneet tappiot on saatu katettua. Ratkaisu saa kuitenkin olla ainoastaan väliaikainen, ja talouden tasapaino tulee suunnitella siten, että alijäämä tulee katetuksi seuraavien kolmen vuoden aikana TTS-kaudella 2021-2023, minkä jälkeen kuntaosuuksilla katetaan kokonaisuutena enintään 50 % kuntayhtymän kustannuksista.

YTJ:

Valiokunta päättää esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon HSL- kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2021 - 2023.

Päätös:

KH 07.09.2020 § 150

Päätösehdotus hyväksyttiin.

HSL:n kanssa sovitun mukaisesti on lausunnon varatussa määräajassa toimitettu sille yhdyskuntavaliokunnan lausunto ja samalla ilmoitettu, että kaupunginhallituksen antama lausunto toimitetaan KH 7.9.2020 jälkeen.

KJ:

KH päättää antaa HSL:n hallitukselle seuraavan lausunnon HSL- kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2021-2023:

Strategiasuunnitelma

HSL:n strategia on kiteytetty yhdeksi kokonaisuudeksi, jossa yhdistyvät liikennejärjestelmä ja maankäyttö. Näiden näkökulmien yhdistäminen on tärkeää ja on hyvä, että HSL tuo sitä strategiassaan vahvasti esille. Kiteytyksestä puuttuvat kuitenkin eri liikkumismuodot ja itse liikkuja, joka jää vähän passiiviseen asiakkaan rooliin.

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

Strategian ensimmäisessä painopisteessä haetaan erinomaista asiakaskokemusta. Tämä näkyy hyvin myös tarkemmissa tavoitteissa, mm. asiakastutkimusten monipuolistamisessa ja asukkaiden osallistamisessa suunnitteluun. Osallistamisen kautta seuraa myös vastuu vastata asiakkaiden toiveisiin. Lisääntyvät liikennevälineiden vaihdot ja paikallislinjojen karsimiset vastoin asiakkaiden toiveita eivät tue erinomaisen asiakaskokemuksen saavuttamista. Onko tässä ristiriitaa suhteessa valittuun vahvaan runkolinjapainotukseen? HSL:n tuleekin rohkeasti etsiä suunnitteluratkaisuja, jotka saattavat poiketa nykyisistä käytännöistä. Esiin nousee myös 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. Joukkoliikenteen kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpommaksi ja sujuvammaksi kuin yksityisautoilu. Koetun sujuvuuden edistäminen onnistuu parhaiten konsultoimalla joukkoliikenteen asiakkaita. Tietyissä mielessä myös jäsenkunnat ovat HSL:n asiakkaita, ja niiden kanssa tehtävä yhteistyö ja suunnitteluun osallistaminen nykyistä enemmän tulisi myös olla tavoitteistossa.

Toisena strategisena painopisteenä on tehokas runkoverkko. Liikenteen maltillinen keskittäminen runkolinjoihin on perusteltua, mutta paikallisiin liikemistarpeisiin kohdistetaan strategisessa tavoitteiden asettelussa liian vähän huomiota. Runkolinjaverkostoon ja hyviin liityntäyhteyksiin perustuvat matkaketjut edistävät parhaimmillaan joukkoliikenteen tehokkuutta, sujuvuutta, luotettavuutta ja tehokasta maankäyttöä, mutta järjestely on samalla omiaan lisäämään tarvittavia vaihtoja. Vaihto on matkustajan kannalta aina sujuvuutta heikentävä tekijä, joka pidentää matka-aikaa ja saattaa vähentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Tämä saattaa kääntyä strategisia tavoitteita ja hyvää saavutettua kehitystä vastaan aiheuttamalla henkilöautoliikenteen lisääntymistä.

Runkolinjat ovat omimmillaan raideliikenteessä. Tiiviin seudun vetovoima voi liikennejärjestelmän osalta perustua raideliikenneverkostoon pohjautuvan liikennejärjestelmän hyvään palvelutasoon, mutta bussilinjoja on mahdollista suunnitella vapaammin ja koota matkustajia vaikka hieman kierrelleenkin. Sähköbussit saattavat monissa tapauksissa tulevaisuudessa mahdollistaa raiderunkoyhteyksiä joustavimmat palvelut, ympäristövaikutuksista tinkimättä. Monelle on tullut ikävänä yllätyksenä runkolinja-käsitteen laajentaminen koskemaan myös bussilinjoja. Lisääntyvät vaihdot koetaan helposti palvelutasoa alentavana tekijänä. Keskeinen edellytys tässä onnistumiselle ovat sujuvat liityntäyhteydet ja miellyttäväksi koetut vaihtopaikat.

Panostaminen runkoverkkoon ei 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. Strateginen tavoite aktiivisesta yhteistyöstä edellyttää tätä.

Keskeiset tavoitteet TTS-kaudella 2021-2023

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

Uusien kohderyhmien saaminen mukaan joukkoliikenteen käyttäjiksi on tärkeää kulkumuoto-osuuden nostamiseksi. Lippujen tuotevalikoimasta

puuttuu lyhyiden matkojen edullinen kertalippu, joka kannustaisi lyhyillä matkoilla jättämään auton kotiin. Kertalippu kahteen suuntaan nykytariffien on yksinkertaisesti henkilöautoa selvästi kalliimpi vaihtoehto. Vastaus kaikkiin lyhyen matkojen tilanteisiin ei muutenkaan ole pyöräily tai kävely, vaikka HSL niin väittääkin. Kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi lippuvalikoimaan tulisi lisätä kertalippu, joka olisi voimassa esim. 15-20 minuuttia, ja joka olisi hinnaltaan nykyistä kahden vyöhykkeen kertalippua edullisempi. Vyöhykeuudistus on osoittautunut toimivaksi, mutta kertaluontaisia lyhyitä siirtymiä se ei tue.

Lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutusten seuranta tulee jatkaa ja tarvittaessa reagoida epäsuotuisaan kehitykseen mm. matkustajamäärissä.

Asiakasvuorovaikutuksen kehittäminen eri kanavia hyödyntäen on tärkeää. Tässä 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 avoimesti.

Asiakaspalautteista yhdessä paikannustiedon kanssa voisi saada arvokasta tietoa hyödynnettäväksi liikenteen pullonkaulojen poistamiseen. Kiinnostavaa olisi myös koota tietoa henkilöautoilijoilta tekijöistä, jotka saisivat heidät siirtymään joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Solmupisteiden kehittäminen on joukkoliikenteen käytettävyyden kannalta keskeinen osa liikennejärjestelmän matkaketjujen luotettavuuden ja palvelutason parantamista, joten on erittäin kannatettavaa, että niiden toimivuuteen panostetaan ja vaihtojen sujuvuutta tutkitaan.

Hinnoittelun ja palveluiden selkeyttämistä on syytä edistää. Mahdolliset alennusryhmät tulee määritellä liikenteellisin perustein ja taloudellisista syistä etuisuuksia ei ainakaan tällä hetkellä tule lisätä.

70+ asiakasryhmän alennusoikeus aikavälillä 9-14 on ollut tarkoitettu suosimaan kyseisen ryhmän joukkoliikenteen käyttöä ruuhka-aikojen ulkopuolella, mikä on selkeä liikenteellinen peruste joukkoliikenteen kapasiteetin hyödyntämiseksi optimaalisella tavalla. Alennuksen aikarajoitusta ei tästä syystä tule poistaa tai laajentaa.

Vastaavasti maksuton matkustusoikeus lastenvaunujen kanssa kulkeville ei enää lippujen hankintatapojen kehityttyä ja monipuolistuttua ole perusteltua liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Matkalippu voidaan siis jatkossa edellyttää myös lastenvaunujen kanssa matkustavilta.

Työmaihin ja poikkeusjärjestelyihin varautuminen ja tiedottaminen on nostettu aineistossa hyvin esiin. Espoon kaupunkiratahankkeen käynnistyessä tulee korvaavat järjestelyt ratatyömaan aiheuttamiin katkoksiin suunnitella hyvissä ajoin.

HSL-sovelluksen kanssa on tehty hyvää työtä. Matkustajainformaation kehitys vaikuttaa erinomaiselta.

HSL:n liikenteen päästöjen vähentämistä tulisi seurata omana tavoitteenaan. Sähköbussien hankkiminen ja ympäristöbonukset ovat hyvä asia. Biopolttoaineiden osuuden kehitys voisi vastaavaan tapaan olla esillä. Yhteistyön kehittäminen liikkumispalveluita tuottavien yritysten kanssa on kannatettavaa. HSL:n tulisi tässä ajaa ns. yleisen edun toteutumista, päälekkäisyyksien välttämistä ja koko liikennejärjestelmän toimivuutta.

HSL:n sisäisen toiminnan laadun varmistamisen tulee olla toiminnan peruslähtökohta, ei erillinen keskeinen tavoite.

Liikenteen palvelutasot ja muutokset

Aiemmin vuodelle 2021 suunniteltujen A- ja L-junien vuorovälien tihennyksistä luopuminen ei ole kannatettavaa. Lisävuorojen karsimisesta saatavat kustannussäästöt ovat niin vähäiset, että niillä ei ole merkitystä kuntayhtymän kokonaistaloudessa edes nyt vaikeina aikoina. Junat ovat nykyisellä palvelutasolla erittäin täynnä matkustajia ja myös turvallisuussyistä lisäväljyys olisi tarpeen. Yksittäisten E- ja U-junien ruuhka-ajan pidennyksiin tulee lisäksi varautua, mikäli matkustajamäärät sitä edellyttävät.

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 koulujen, terveyspalveluiden ja kaupallisten palveluiden osalta. Kuntarajojen häivyttämiseen perustuvan vyöhykejärjestelmän periaate tulee näkyä myös linjastosuunnittelussa.

Kauniainen toivoo, että erityisesti paikallistason linjamuutoksia suunniteltaessa tehtäisiin kuntatason yhteistyötä ennakoivasti.

Kuntaosuuksien taso

Kuntaosuuksien ennakointi koronapandemian vaikutusten johdosta on ymmärrettävästi erittäin vaikeaa. Matkustajamäärät ja lipputulokertymät jäävät kuluvana vuonna varmuudella tuntuvasti normaalitasoa alemmas ja ensi vuoden toteutuminen jonkin arvioidun skenaarion mukaisena jättää kuntaosuuksiin suuren vaihteluvälin. Kauniaisille arvioitu kuntaosuus vuonna 2021 on välillä 1,284 - 1,657 milj. euroa, kun vuonna 2020 kuntaosuus budjetoitiin 0,850 milj. euron suuruisena.

Suunnitelmavuosina 2022-2023 tilanteen oletetaan normalisoituvan ja matkustajamäärien palaavan entiseen tasoonsa.

Sen jälkeen, kun kuntayhtymän talous koronapandemiasta aiheutuneista tappioista on saatu tasapainotettua, tulee kuntaosuuksilla aiempaan tapaan kattaa kokonaiskustannuksista enintään 50 %.

HSL:n tulee seurata taloustilannetta aktiivisesti ja informoida jäsenkuntia tilanteesta ajantasaisesti.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Lipputulotavoitteiden asettaminen vuodelle 2021 on edellä todetusti haasteellista. Talousarvioesitykseen ei sisälly matkalippujen hintojen korotuksia, mutta esim. 5 tai 10 % korotuksia harkitaan taloudellisten menetysten kompensoimiseksi. Tämä saattaisi olla ainakin väliaikaisesti tarpeen.

Lipun hintoihin kohdistuu korotuspaineita kuitenkin myös muista syistä. Lukuisat suuret infrahankkeet ja yleinen kustannustason nousu lisäävät paineita lipunhintojen nostoon myös sen jälkeen, kun koronapandemian tappioista on selvitty.

Tilanteen selkiytyttyä lipputulotavoitteet tulee asettaa siten, että tuottojen kasvu vastaa kokonaiskustannusten kasvua.

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 2012-2019. 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 helpouteen.

Huomio kiinnittyy lisäksi tarkastusmaksukertymän suureen luottotappio-osuuteen.

Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

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

Kauniainen puoltaa HSL:n esitystä, että vuodelta 2020 todennäköisesti kertyvä alijäämä voidaan kattaa kuntalain mukaisesti seuraavan kolmen TTS-vuoden aikana.

Talouden tasapainon varmistaminen TTS-kaudella

Vastauksena HSL:n pyyntöön saada jäsenkunnilta kannanotto koronapandemian ja sen seurausten aiheuttamien lipputulojen menetysten johdosta aiheutuneisiin taloudellisiin haasteisiin Kauniainen toteaa seuraavaa:

Heikenneen taloustilanteen korjaamiseen tarvittaneen useiden toimenpiteiden yhdistelmää.

Liikenteen palvelutason nostoista tulee pääsääntöisesti pidättäytyä niillä linjoilla, joilla se on mahdollista ja joiden osalta kuntayhtymää eivät sido liikennöitsijöiden kanssa tehdyt sopimukset. Myös muista kustannuksista nostavista tekijöistä tulee luopua ja karsia menoja kaikin tavoin. Konsulttitoimeksiantoja voitaneen vähentää ja uusia rekrytointeja lykätä.

Lippujen hintoja voidaan maltillisesti korottaa ottaen huomioon joukkoliikenteen edelleen säilyminen vetovoimaisena. Uusia asiakkaita tulee houkutella mukaan kulkumuoto-osuuden nostamiseksi ja ylipäättään matkustajamäärien ja lipputulosten kasvattamiseksi. Alennusoikeuksia ei tule laajentaa. Sen sijaan myös nykyisiä alennusoikeuksia ja alennusten suuruuksia tulisi vaikeasta taloustilanteesta johtuen tarkastella kriittisesti.

Loppuosa kustannuksista joudutaan kohdistamaan kuntaosuuksiin, mikä tarkoittanee kuntaosuuksien väliaikaista nousua, kunnes koronapandemiasta aiheutuneet tappiot on saatu katettua. Ratkaisu saa kuitenkin olla ainoastaan väliaikainen, ja talouden tasapaino tulee suunnitella siten, että alijäämä tulee katetuksi seuraavien kolmen vuoden aikana TTS-kaudella 2021-2023, minkä jälkeen kuntaosuuksilla katetaan kokonaisuutena enintään 50 % kuntayhtymän kustannuksista.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.