

Lisätiedot:

yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju, puh. 050 304 1234
vs. kuntatekniikan projekti-insinööri Timo Pakarinen, 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 pyydetty jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL -kuntayhtymän hallitus on kokouksessaan 15.6.2021 päättänyt pyytää taloussuunnitelmaehdotuksesta 2022 - 2024 jäsenkuntien lausunnot 31.8.2021 mennessä. Lausunnon toimittamiseen on pyydetty ja saatu lisäaikaa 7.9.2021 saakka. Perussopimuksen mukaista lausuntoa pyydetään:

- Strategiasuunnitelmasta
 - Näkemys seudun keskeisistä, HSL:n toimintaan liittyvistä haasteista sekä muu evästys HSL:n strategiatyöhön
 - HSL:n tuleva rooli muuttuvassa toimintaympäristössä, erityisesti mahdolliset painopisteen muutokset
- Taloussuunnitelmasta
 - HSL:n kestävä talous ja joukkoliikenteen rahoituksen yhtälö
 - Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin sekä kuntakohtaisen alijäämän kattaminen (tai ylijäämän käyttö) TTS-kaudella
 - Lipputulotavoitteet TTS-kaudella
- Toimintasuunnitelmasta
 - Keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet sekä mittarit
 - Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
 - Näkemys Helsingin seudun yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisestä

Lausuntopyyntö ja alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2022-2024 ovat esityslistan **oheismateriaalina**. Lausuntopyyntöön liittyvä aineisto on myös julkaistu internet-osoitteessa:

<https://www.hsl.fi/paatoksenteko> Esityslistat ja pöytäkirjat/Hallitus 15.6.2021

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 uusi hallitus nimetään alkusyksystä ja se laatii uuden strategian vuoden 2021 aikana.

Vuoden 2017 strategiassa arvoiksi on tunnistettu neljä tärkeää asiaa: yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti ja kunnianhimoisesti. Arvot tukevat jokapäiväistä työtä ja ne ohjaavat tekemistä strategian suuntaisesti eteenpäin. Voimassa olevassa strategiassa on viisi painopistettä:

- 1) erinomainen asiakaskokemus,
- 2) tehokas runkoverkko,
- 3) ennakointi ja uudistuminen,
- 4) aktiivinen yhteistyö sekä
- 5) kestävä talous.

Keskeisiä tulevan TTS-kauden toiminnan strategisia tavoitteita ovat:

- joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät
- palvelumme vastaavat asiakkaidemme muuttuvaa liikkumista
- joukkoliikenteen rahoitus on kestävällä pohjalla.

Tiivistelmä keskeisistä TTS-suunnitelman lähtökohdista

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa koronapandemian tilanteessa on edelleen vaikeaa. Pandemian kesto ja sen vaikutus tulevaan kehitykseen on luonnollisesti merkittävin epävarmuustekijä, jonka vuoksi niin matkustajamäärien kuin lipputulokertymien ennustaminen on haasteellista.

Matkustajamäärien kehityksen osalta alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2022-2024 sisältää neljä erilaista skenaariota kehityskulusta vuoteen 2024 saakka. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa matkustus vuonna 2022 on -25% vuoden 2019 tasosta. Vuonna 2023 matkustajamäärät ovat -14 % alle vuoden 2019 ja vuonna 2024 jäädytään vielä -8 % vuoden 2019 tasosta. Skenaarioita tarkennetaan syksyllä 2021 ja silloin huomioidaan kesän aikana tapahtunut yleinen kehitys sekä matkustuksen palautuminen rokotusten ja rajoitusten purkamisen edetessä.

Traficommin toukokuussa 2021 myöntämään koronatukeen liittyy ehtoja, jotka rajoittavat merkittävästi HSL:n toimivaltaa palvelutason muutoksissa ja lippujen hinnoittelussa. Valtionavustusta voidaan periä takaisin, mikäli HSL laskee joukkoliikenteen palvelutasoa (linjakilometrit) tai nostaa asiakaslippujen hintoja tuen ehtojen vastaisesti. Tukiehtojen mukaan joukkoliikenteen lippujen hintoihin hyväksytään talustilanteen parantamiseksi tehtävät enintään indeksikorotuksen mukaiset korotukset.

Näkyvin uudistus on vuosien 2022-2023 aikana käyttöön otettava lippujen tilipohjainen taustajärjestelmä. Tilipohjaiseen järjestelmään siirtyminen mahdollistaa lipputuotteistuksen merkittävän uudistamisen, kun lippu siirtyy fyysiseltä HSL-kortilta taustajärjestelmään. HSL siirtyy tilipohjaiseen taustaan vaiheittain kesästä 2022 alkaen.

Suuria lähivuosien liikennejärjestelmän investointihankkeita ovat muun muassa Espoon kaupunkirata, bussien runkoverkon laajentaminen, metron jatkaminen Kivenlahteen asti sekä Raide-Jokeri Helsingistä Espooseen.

Bussiliikenteen suunnitelmakauden hankkeista ja työmaista johtuvat muutokset käsittävät uusia linjavarauksia ja vuorojen lisäyksiä, jotka ovat vaikutuksiltaan vähäiset Kauniaisten kannalta. Koronapandemian johdosta on varauduttu supistamaan lähijunaliikenteen tarjontaa säännöllisestä junaliikenteestä 12.12.2021 alkaen. Palvelutason heikennykset rantaradalla koskevat L-junan

viimeistä lähtöä Helsingistä ja aamun ensimmäistä lähtöä Kirkkonummelta, sekä yhtä U-junan lähtöä.

HSL-alueen laajeneminen on myöhentynyt vuodesta 2022 vuoteen 2024, Järvenpään kaupungin liittyessä mahdollisesti Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän jäseneksi.

Toimintatulot ja kuntaosuudet

HSL:n toimintatulot koostuvat pääosin kuntaosuuksista ja lipputuloista. Muita tuloja ovat mm. valtionavustukset ja tuet sekä tarkastusmaksut. HSL:n toimintatulot vuonna 2022 ovat yhteensä 759,5 milj. euroa. Kasvu kuluvan vuoden ennusteeseen verrattuna on 57,8 milj. euroa (8,2 %). Merkittävä kasvu edellisvuoteen verrattuna johtuu vuosien 2020-2021 ennustetun alijäämän kattamisesta, josta syntyy nostotarvetta erityisesti kuntaosuuksiin. Toimintatulojen arvioidaan olevat 826,9 milj. euroa vuonna 2023 ja 849,0 milj. euroa vuonna 2024.

Vuonna 2022 arvioidaan kertyvän lipputuloja yhteensä 285,5 milj. euroa. Vuoden 2019 toteumaan verrattuna lipputulokertymä vähenee noin -25 %. Lipputulojen arvioidaan olevan 331,3 milj. euroa vuonna 2023 ja 351,3 milj. euroa vuonna 2024.

Menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuuslaskelmat taloussuunnitelmakaudelle 2022-2024 on esitetty **oheismateriaalissa**.

Kuntaosuudet vuonna 2022 ovat yhteensä 456,1 milj. euroa. Kauniaisten kuntaosuudeksi esitetään 1,706 milj. euroa, mikä tarkoittaa kuluvan vuoden ennusteeseen (n. 1,1 milj. euroa) n. 0,6 milj. euron korotusta. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 60,1 % kuntayhtymän menoista (keskimääräinen subventio-% on 60,1). Kuntaosuudet vuonna 2023 ovat yhteensä 478,1 milj. euroa ja vuonna 2024 479,8 milj. euroa.

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,8 milj. euroa vuosina 2022-2024. MAL-sopimuksissa sidottua ilmastoperusteista tukea on arvioitu saatavan 3,5 milj. euroa vuosina 2022-2024. Tuet on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa.

Tarkastusmaksu on ollut 80 euroa vuodesta 2007 lähtien. Vuonna 2022 tarkastusmaksuun tullaan esittämään korotusta. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,0 milj. euroa vuosina 2022-2024, joista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 1,6 milj. euroa vuonna 2022. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun mukaisina.

Muut toimintatulot 2021 ovat 4,6 milj. euroa käsittäen lähinnä vuokratuloja, korvauksia tarkastustoiminnasta sekä palvelumaksuja.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2022 ovat yhteensä 728,0 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2021 ennusteesta 8,1 milj. euroa (1,1 %). Vuonna 2023 toimintamenojen arvioidaan olevan 796,7 milj. euroa ja 818,6 milj. euroa vuonna 2024.

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 695,2 milj. euroa vuonna 2022, 95,5 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Vuosina 2023-2024 palveluiden ostomenot ovat 763,6 milj. euroa ja 785,0 milj. euroa.

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2022 yhteensä 512,0 milj. euroa, joka on 70,3 % HSL:n toimintamenoista. Alla olevassa taulukossa on eritelty eri joukkoliikennemuotojen osuuksia kustannuksista:

Taulukko:

Arvioidut ope- rintikulut, milj. euroa	Bussi	Juna	Metro	Raitiotie	Lautta
2021	319,3	91,3	43,4	54,3	3,8
2022	319,1	82,8	47,0	57,9	4,5
2023	316,8	82,4	56,0	60,6	4,0
2024	312,1	86,5	56,6	70,1	4,5

Muut HSL:n pienemmät menot on eritelty alla:

- Henkilöstömenot ovat 24,1 milj. euroa vuonna 2022
- Muita palveluja kuin operaattori- ja infrapalveluja ostetaan vuonna 2022 36,1 milj. Näitä ovat esim. markkinointi- ja asiantuntijapalvelut, IT-palvelut sekä huolto- ja vartiointipalvelut
- Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2022 varattu 1,0 milj. euroa
- Vuokramenot vuonna 2022 ovat 4,8 milj. euroa
- Muut menot vuonna 2022 ovat 2,9 milj. euroa

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Vuonna 2022 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 147,1 milj. euroa. Infrakulut kasvavat TTS-kaudella merkittävästi. Vuonna 2023 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 196,5 milj. euroa ja vuonna 2024 yhteensä 209,3 milj. euroa.

Kauniaisten kaupungilla ei tällä hetkellä ole laskutettavia infrakuluja. Kauniaisten maksettavan osuuden arvioidaan olevan 0,361 milj. euroa v. 2022. 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 25,0 milj. euroa vuonna 2022, 14,0 milj. euroa vuonna 2023 ja 9,0 milj. euroa vuonna 2024. Suurin osa kuntayhtymän suunnitelmavuosien poistoista liittyy vuonna 2018 päättyneeseen lippu- ja informaatiojärjestelmähankkeeseen (LIJ) ja tämän jälkeiseen järjestelmäkehitykseen.

Rahoitustulot ja -menot: HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2022-2024 sisältää vuonna 2020 nostetun 50 milj. euron talousarviolainan kustannukset. Mikäli talous kehittyi keväällä 2021 osavuositarkastuksen mukaisena, lainaa ei tarvitse nostaa lisää vuonna 2021. Alustava TTS-suunnitelma ei myöskään sisällä uuden talousarviolainan kuluja vuosille 2022-2024. Tilanne tarkennetaan lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan syksyllä.

Tilikauden 2022 ylijäämäksi arvioidaan 12,7 milj. euroa ja sillä katetaan edellisiltä vuosilta kertyvää alijäämää.

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. Liikenne on osa seudun kokonaisuutta ja haasteena onkin saada asukkaiden liikkumisen tarpeet huomioitua myös pienessä mittakaavassa, eikä vain liikkujien massana. Useassa tutkimuksessa jo huomioitu etätyön lisääntyminen ja sen kautta muuttunut liikkumisen tarve voi olla haaste, mutta myös mahdollisuus.

HSL:n visio olla maailman toimivin kaupunkiseutu on kunnianhimoinen, mutta vähempään ei pidäkään tyytyä. Tavoite on syytä pitää aina päällimmäisenä mielessä liikenteen palveluiden kehittämisen kokonaiskuvassa.

Lausuntoaineistossa esiintuodut uuden TTS-kauden linjaukset (Takaisin kasvu-uralle, Joukkoliikenteen menestystarina jatkuu muuttuneena, Yhdessä kohti seudun parempaa ja puhtaampaa tulevaisuutta) vaikuttavat onnistuneilta, tähän aikaan, tilanteeseen ja toimintaympäristöön sopivilta. Linjauksista on edelleen johdettu kuntayhtymän uudet strategiset tavoitteet vuosille 2022-2024 seuraavasti:

1. Joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät
2. Palvelumme vastaavat asiakkaidemme muuttuvaa liikkumista
3. Joukkoliikenteen rahoitus on kestäväällä pohjalla

HSL:n keskeiset tavoitteet johdetaan strategiasta ja työstetään vuosittaisiksi toimenpiteiksi ja mittareiksi. Uuden strategian valmisteluun on tärkeää ottaa edellisen kauden kokemukset ja toimenpiteiden vaikutukset huomioon.

Asiakkaiden muuttuviin tarpeisiin ja myös työmatkojen ulkopuolisiin matkoihin sopivan, tasa-arvoisen liikkumisen mahdollistavan ja samanaikaisesti tehokkaan runkoverkkoon perustuvan järjestelmän toteuttaminen sisältää lähtökohtaisesti ristiriitaa. Tämä herättää kysymyksen, ovatko aiemmat strategiset linjaukset olleet oikein valitut.

Erinomainen asiakaskokemus on ollut jo pitkään ensimmäinen prioriteetti. Tämä näkyy hyvin myös tarkemmissa tavoitteissa, mm. asiakastutkimusten monipuolistamisessa ja asukkaiden osallistamisessa suunnitteluun. Osallistamisen kautta seuraa myös vastuu vastata asiakkaiden toiveisiin. Kehittyneen palvelumuotoilun avulla tähän voidaan myös vastata ottamalla käyttäjien palaute aidosti huomioon. Lisääntyvät liikennevälineiden vaihdot ja paikallislinjojen karsimiset vastoin asiakkaiden toiveita eivät tue erinomaisen asiakaskokemuksen saavuttamista. Ristiriita suhteessa valittuun vahvaan runkolinjapainotukseen on ilmeinen. HSL:n tuleekin rohkeasti etsiä suunnitteluratkaisuja, jotka saattavat poiketa nykyisistä käytännöistä. Asiakkuuden käsitettä on myös pidettävä yllä, sillä myös nykyisten yksityisautoilijoiden tai satunnaisten matkustajien huomioiminen potentiaalisina uusina asiakkaina on havainnoitava selkeästi. Tällä on suuri merkitys joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa strategian mukaisesti. Joukkoliikenteen kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpommaksi ja sujuvammaksi kuin yksityisautoilu. Suurin potentiaali

kestävän liikkumisen kasvua kohti on yksityisautoilijoiden siirtymisellä joukkoliikenteeseen. 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 edellisellä kaudella ollut tehokas runkoverkko. Liikenteen maltillinen keskittäminen runkolinjoihin on perusteltua tehokkaan liikennemassan liikuttelussa, mutta paikallisiin liikkumistarpeisiin 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 sekä ruuhka-aikojen työmatkaliikenteessä. Tiiviin seudun vetovoima voi liikennejärjestelmän osalta perustua raideliikenneverkostoon pohjautuvan liikennejärjestelmän hyvään palvelutasoon. Etätyön lisääntyessä suurin liikkumistarpeen kasvu ei kuitenkaan kohdistu ruuhka-aikojen työmatkaliikenteeseen, vaan vapaa-ajan toimintoihin. Panostaminen runkoverkkoon ei saa johtaa yhteyksien liialliseen karsimiseen paikallisella tasolla. Bussilinjoja on mahdollista suunnitella vapaammin ja koota matkustajia, vaikka hieman kierrellenkin. Monelle on tullut ikävänä yllätyksenä runkolinja-käsitteen laajentaminen koskemaan myös bussilinjoja, mikä on havaittavissa tuoreimmista MAL-barometrin tuloksista. Lisääntyvät vaihdot koetaan palvelutasoa alentavana tekijänä. Keskeinen edellytys tässä onnistumiselle ovat sujuvat liityntäyhteydet ja miellyttäviksi koetut vaihtopaikat.

MAL-barometrin tuloksien mukaan vuonna 2017 60 % asukkaista oli sitä mieltä, että joukkoliikenteen tiheä vuoroväli on tärkeämpi kuin lyhyt kävelymatka pysäkillä. Vuonna 2021 osuus oli laskenut 51 %:iin. Myös oma joukkoliikenteen pysäkki koettiin tärkeäksi viihtyvyydestä johtuen asumisessa. Barometrin tuloksista huomaa, että 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-arvoisista olla kattavasti käytettävissä. On erotettava ne yhteystarpeet, jotka eivät kohdistu runkolinjoille vaan esim. lähikouluihin, terveysasemille, harrastuspaikoille 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.

Ennakointi ja uudistuminen ovat tuki tärkeitä tavoitteita muuttuvassa toimintaympäristössä. Silti ja etenkin koronapandemian vaikutuksista toivuttaessa on entistäkin tärkeämpää keskittyä olennaiseen: joukkoliikenteen järjestämiseen ja kuntayhtymän talouden kestävyys. Tämä tarkoittaa sitä, että konsulttivetoisia kehityshankkeita ja –selvityksiä on karsittavissa, ja niiden tulee palvella suoraan perustehtävää.

Taloussuunnitelma

Joukkoliikenteen rahoituksen ja HSL:n talouden järjestäminen kestäväällä tavalla on haastava yhtälö. Etenkin lipputulojen ennakointi ja siitä johdettuna kuntaosuuksien taso tulevina vuosina on koronapandemian vaikutusten johdosta ymmärrettävästi erittäin vaikeaa, mutta näkymien muuttuessa positiivisempaan suuntaan myös talouden ennustettavuus helpottuu. Matkustajamäärät ja lipputulokertymät jäävät myös kuluvana vuonna varmuudella tuntuvasti normaalitasoa alemmas ja ensi vuoden toteutuminen jonkin arvioituista skenaarioista mukaisena jättää kuntaosuuksiin suuren vaihteluvälin. Kaikissa skenaarioissa on kuitenkin koko TTS-kauden ajan tarve kuntaosuuksien merkittävästi korkeampaan tasoon pandemiaa edeltäneisiin vuosiin verrattuna. Kauniaille arvioitu kuntaosuus vuosille 2022-2024 on n. 1,7 milj. euroa, kun vuoden 2021 kuntaosuudeksi on muodostumassa n. 1,1 miljoonaa euroa.

Suunnitelmavuosina 2023-2024 tilanteen oletetaan vähitellen normalisoituvan ja matkustajamäärien palaavan lähelle aiempaa, vuoden 2019 tasoa.

Sen jälkeen, kun kuntayhtymän talous on saatu tasapainotettua, tulee kuntaosuuksilla aiemmin sovitusti kattaa kokonaiskustannuksista enintään 50 %. HSL:n tulee seurata taloustilannetta aktiivisesti ja informoida siitä jäsenkuntia ajantasaisesti. Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin on ymmärrettävästä syystä väliaikaisesti suurempi, mutta peruste saa olla ainoastaan väliaikainen ja myös kaikki muut käytettävissä olevat keinot talouden tasapainottamisessa on hyödynnettävä. Myös jäsenkuntien taloudellinen tilanne on vaikea ja sote-uudistus tuo mukanaan uusia epävarmuustekijöitä. Ratkaisu väliaikaisesta rahoitusmallista kriisivaiheen ajaksi, jotta 50/50 tavoitteeseen voitaisiin taas päästä, on erittäin kannatettava.

Lipputulotavoitteiden asettaminen vuodelle 2022 on edellä todetusti haasteellista. Traficomien koronatuken ehtojen mukaan lipunhintojen korotukset saavat olla enintään indeksikorotusten suuruiset. Myös palvelutason laskuun sisältyy ehtoja. Talousarvioesitykseen ei sisälly matkalippujen hintojen korotuksia, mutta tukiehtojen sallimat indeksikorotukset ovat tarpeen ja ne tulee ottaa käyttöön. Alennusoikeuksia ei tule laajentaa.

Lipun hintoihin kohdistuu korotuspaineita kuitenkin myös muista syistä. Lukuisat suuret seudulliset infrahankkeet ja yleinen kustannustason nousu lisäävät paineita lipunhintojen nostoon ja myös sen jälkeen, kun koronapandemian tappioista on selvitty. Tilanteen selkiytyttyä lipputulotavoitteet tulee asettaa siten, että tuottojen kasvu vastaa kokonaiskustannusten kasvua.

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

Kauniainen on lausunut tarkastusmaksun korotusesityksestä aiemmissa TTS-lausunnoissaan vuosina 2012-2020. Kaupungin kanta on edelleen, että matkalippujen tarkastustoiminnan ainoa tavoite tulee olla liputta matkustamisen väheneminen. Tavoitteeseen pääsyä pitää helpottaa satunnaisellekin matkustajalle selkeällä informaatiolla ja helppokäyttöisellä lipunmyyntijärjestelmällä, jotta perusteettomia tarkastusmaksuja ei lankea

matkustajille, jotka eivät tunne järjestelmää, eivät ole osanneet tai pystyneet hankkimaan lippua. HSL:n tulee ensisijaisesti panostaa lipun ostamisen helppouteen myös uusia maksutapoja ja myyntikanavia suunniteltaessa. Huomio kiinnittyy lisäksi tarkastusmaksukertymän suureen luottotappio-osuuteen.

Toimintasuunnitelma

Uusien kohderyhmien saaminen mukaan joukkoliikenteen käyttäjiksi on tärkeää kulkumuoto-osuuden nostamiseksi. Tavoitteena onkin kehittää palveluita ja lippujen tuotevalikoimaa asiakkaiden liikkumistarpeita vastaaviksi. Tähän vastaa jäykästi HSL:n tavoite kanta-asiakkuuksista, joilla on jatkuvasti voimassa oleva lippu käytössä. Vakiokäyttäjille kohdistettu kampanja, tuotteena vuosilippu, toki on edullisin vaihtoehto jo olemassa oleville joukkoliikenteen aktiivikäyttäjille, jotka pystyvät sitoutumaan tiettyyn matkustamiseen vuodeksi eteenpäin. Jatkuvasti voimassa oleva lippu palvelee luonnollisesti HSL:n rahoituspohjan vahvistamista ja lipputulovirran ennakoitavuutta, mutta ei niinkään houkuttele uusia asiakkaita. Kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi lippuvalikoimaan tulisi lisätä joustavia tuotteita ihmisten vaihtelevien liikkumistarpeiden mukaisesti. Lippujen tuotevalikoimasta puuttuvat esimerkiksi parina päivänä viikossa liikkuvan etätyöläisen lippu, sunnaiskäyttäjän sarjalippu ja lyhyiden matkojen edullinen kertalippu. Tämän kaltaiset lipputuotteet houkuttelisivat uusia käyttäjiä joukkoliikenteen asiakkaisiksi ja kannustaisivat sunnaisilla tai lyhyillä matkoilla jättämään auton kotiin. Tällaisia tuotteita voisivat olla esim. 10/30 päivän kuukausilippu, joka aktivoitaisiin päivä kerrallaan 10 vapaavalintaisen päivän aikana kuukaudessa tai kertalippu, joka olisi voimassa esim. 15-20 minuuttia, ja joka olisi hinnaltaan nykyistä kahden vyöhykkeen kertalippua edullisempi. Kertalippu kahteen suuntaan nykytariffein on yksinkertaisesti henkilöautoa selvästi kalliimpi vaihtoehto.

Uusi suunnitteilla oleva tilipohjainen lippujärjestelmä mahdollistaa kenties uusia vaihtoehtoja. Sen sisältö on toistaiseksi kuitenkin vasta konseptointivaiheessa. Huomio kiinnittyy myös siihen, että varsin äskettäin uudistettiin kuntayhtymän lippu- ja informaatiojärjestelmä. Siihen on juuri ehditty tottua, ja se on sinänsä todettu varsin hyvin toimivaksi, joten tulee tarkkaan harkita käyttäjien suuntaan näkyviä suurempia muutoksia lippukategorioihin ja hinnoitteluun. Jatkuvat reitti- ja linjastomuutokset aiheuttavat myös hämmennystä. Liian tiheään tapahtuvat muutokset tekevät joukkoliikenteen käytöstä vähemmän houkuttelevaa. Muutosten hyötyjen tulee olla todellisia ja niiden pitää ylittää muutoksista aiheutuvat haitat. Kaikissa muutoksissa tulee myös ottaa huomioon niiden vaikutukset kuntayhtymän ja sitä kautta omistajien talouteen.

Asiakasvuorovaikutuksen kehittäminen eri kanavia hyödyntäen on tärkeää. Tässä tulee ottaa huomioon asiakasryhmät (lapset, vanukset, 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. 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.

Vuodelle 2022 suunniteltujen L- ja U-junien vuorojen karsimiset eivät ole kannatettavia, mutta talouden sopeutustarpeen johdosta ymmärrettäviä. Vuorojen karsimisesta saatavat kustannussäästöt ovat kuitenkin niin vähäiset, että niillä ei ole käytännön merkitystä kuntayhtymän kokonaistaloudessa edes nyt vaikeina aikoina. Heti yleisen tilanteen parantuessa ja matkustajamäärien lisääntyessä tulee vuorot tai niitä vastaava kapasiteetti ottaa uudelleen käyttöön.

Kauniainen on monille espoolaisille lähin tai käytetyin paikalliskeskus esimerkiksi koulujen, terveyspalveluiden, harrastusten ja kaupallisten palveluiden osalta. Kuntarajojen häivyttämiseen perustuvan vyöhykejärjestelmän periaate tuleeekin näkyä myös linjastosuunnittelussa. Vapaa-ajan liikkumistarpeet tulevat jatkossa korostumaan ja koulujen osalta etätyöskentely ei tule olemaan yhtä suurta kuin työelämässä, mikä tulee ottaa huomioon joukkoliikenteen palvelutasossa.

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

Joukkoliikenteen matkaketjuja tarkasteltaessa on hyvä, että kävely ja pyöräily on nostettu selvästi esiin osaksi kokonaisuutta ja se on mainittuna strategiassa. HSL:n vaikutusmahdollisuudet liikenteen päästöttömyyden edistämässä ovat merkittävät, joten ilmastotoimenpiteiden sisällyttäminen strategiaan on erittäin kannatettavaa. HSL on luonteva koordinaattori myös seudullisen kaupunkipyöräpalvelun valmistelussa ja palvelun yhteensovittamisessa joukkoliikenteen kanssa.

Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu edellyttää runsaasti selvityksiä ja niiden myötä tarkentuvaa lisätietoa mm. palvelun kustannuksista ja toiminnallisista kysymyksistä ennen kaupunkien mahdollisuutta sitoutua palvelun käyttöönottoon. Kauniaisten kaupunki on mielellään mukana Helsingin seudun yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisessä ja määrittelyssä puitesopimuksen kilpailutusta varten. Osallistuminen puitesopimukseen onkin edellytys palvelun käyttöönottoon, mutta se ei velvoita osallistujia vielä mihinkään. Todettakoon kuitenkin, että seudun yhteinen kaupunkipyöräjärjestelmä yhtenäisine käytäntöineen parantaisi käyttäjäkokemusta huomattavasti vaikuttaen mitä luultavimmin pyöräilyn mielekkyyteen ja kulkumuoto-osuuden kasvuun.

Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju:

Valiokunta päättää esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon HSL-kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2022 - 2024.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Oheismateriaali:

Lausuntopyyntö ja alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2022-2024

Jakelu:

Kaupunginhallitus

Kaupunginjohtajan sijainen Marianna Harju:

Kaupunginhallitus päättää antaa HSL:n hallitukselle seuraavan lausunnon HSL-kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2022-2024.

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. Liikenne on osa seudun kokonaisuutta ja haasteena onkin saada asukkaiden liikkumisen tarpeet huomioitua myös pienessä mittakaavassa, eikä vain liikkujien massana. Useassa tutkimuksessa jo huomioitu etätyön lisääntyminen ja sen kautta muuttunut liikkumisen tarve voi olla haaste, mutta myös mahdollisuus.

HSL:n visio olla maailman toimivin kaupunkiseutu on kunnianhimoinen, mutta vähempään ei pidäkään tyytyä. Tavoite on syytä pitää aina päällimmäisenä mielessä liikenteen palveluiden kehittämisen kokonaiskuvaissa.

Lausuntoaineistossa esiintuodut uuden TTS-kauden linjaukset (Takaisin kasvu-uralle, Joukkoliikenteen menestystarina jatkuu muuttuneena, Yhdessä kohti seudun parempaa ja puhtaampaa tulevaisuutta) vaikuttavat onnistuneilta, tähän aikaan, tilanteeseen ja toimintaympäristöön sopivilta. Linjauksista on edelleen johdettu kuntayhtymän uudet strategiset tavoitteet vuosille 2022-2024 seuraavasti:

1. Joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät
2. Palvelumme vastaavat asiakkaidemme muuttuvaa liikkumista
3. Joukkoliikenteen rahoitus on kestäväällä pohjalla

HSL:n keskeiset tavoitteet johdetaan strategiasta ja työstetään vuosittaisiksi toimenpiteiksi ja mittareiksi. Uuden strategian valmisteluun on tärkeää ottaa edellisen kauden kokemukset ja toimenpiteiden vaikutukset huomioon.

Asiakkaiden muuttuviin tarpeisiin ja myös työmatkojen ulkopuolisiin matkoihin sopivan, tasa-arvoisen liikkumisen mahdollistavan ja samanaikaisesti tehokkaan runkoverkkoon perustuvan järjestelmän toteuttaminen sisältää lähtökohtaisesti ristiriitaa. Tämä herättää kysymyksen, ovatko aiemmat strategiset linjaukset olleet oikein valitut.

Erinomainen asiakaskokemus on ollut jo pitkään ensimmäinen prioriteetti. Tämä näkyy hyvin myös tarkemmissa tavoitteissa, mm. asiakastutkimusten monipuolistamisessa ja asukkaiden osallistamisessa suunnitteluun. Osallistamisen kautta seuraa myös vastuu vastata asiakkaiden toiveisiin. Kehittyneen palvelumuotoilun avulla tähän voidaan myös vastata ottamalla käyttäjien palaute aidosti huomioon. Lisääntyvät liikennevälineiden vaihdot ja paikallislinjojen karsimiset vastoin asiakkaiden toiveita eivät tue erinomaisen asiakaskokemuksen saavuttamista. Ristiriita suhteessa valittuun vahvaan runkolinjapainotukseen on ilmeinen. HSL:n tuleekin rohkeasti etsiä suunnitteluratkaisuja, jotka saattavat poiketa nykyisistä käytännöistä. Asiakkuuden käsitettä on myös pidettävä yllä, sillä myös nykyisten yksityisautoilijoiden tai satunnaisten matkustajien

huomioiminen potentiaalisina uusina asiakkaina on havainnoitava selkeästi. Tällä on suuri merkitys joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa strategian mukaisesti. Joukkoliikenteen kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpommaksi ja sujuvammaksi kuin yksityisautoilu. Suurin potentiaali kestävän liikkumisen kasvua kohti on yksityisautoilijoiden siirtymisellä joukkoliikenteeseen. Koetun sujuvuuden edistäminen onnistuu parhaiten konsultoimalla joukkoliikenteen asiakkaita. Tiettyssä 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 edellisellä kaudella ollut tehokas runkoverkko. Liikenteen maltillinen keskittäminen runkolinjoihin on perusteltua tehokkaan liikennemassan liikkutuksessa, mutta paikallisiin liikkumistarpeisiin kohdistetaan strategisessa tavoitteiden asettelussa liian vähän huomiota. Runkolinjaverkostoon ja hyvin 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 strategisista tavoitteista ja hyvää saavutettua kehitystä vastaan aiheuttamalla henkilöautoliikenteen lisääntymistä.

Runkolinjat ovat omimmillaan raideliikenteessä sekä ruuhka-aikojen työmatkaliikenteessä. Tiiviin seudun vetovoima voi liikennejärjestelmän osalta perustua raideliikenneverkostoon pohjautuvan liikennejärjestelmän hyvään palvelutasoon. Etätyön lisääntyessä suurin liikkumistarpeen kasvu ei kuitenkaan kohdistu ruuhka-aikojen työmatkaliikenteeseen, vaan vapaa-ajan toimintoihin. Panostaminen runkoverkkoon ei saa johtaa yhteyksien liialliseen karsimiseen paikallisella tasolla. Bussilinjoja on mahdollista suunnitella vapaammin ja koota matkustajia, vaikka hieman kierrellenkin. Monelle on tullut ikävänä yllätyksenä runkolinja-käsitteen laajentaminen koskemaan myös bussilinjoja, mikä on havaittavissa tuoreimmista MAL-barometrin tuloksista. Lisääntyvät vaihdot koetaan palvelutasoa alentavana tekijänä. Keskeinen edellytys tässä onnistumiselle ovat sujuvat liityntäyhteydet ja miellyttäväksi koetut vaihtopaikat.

MAL-barometrin tuloksien mukaan vuonna 2017 60 % asukkaista oli sitä mieltä, että joukkoliikenteen tiheä vuoroväli on tärkeämpi kuin lyhyt kävelymatka pysäkillä. Vuonna 2021 osuus oli laskenut 51 %:iin. Myös oma joukkoliikenteen pysäkki koettiin tärkeäksi viihtyvyydestä asumisessa. Barometrin tuloksista huomaa, että 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 erotettava ne yhteystarpeet, jotka eivät kohdistu runkolinjoille vaan esim. lähikouluihin, terveysasemille, harrastuspaikoille 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.

Ennakointi ja uudistuminen ovat toki tärkeitä tavoitteita muuttuvassa toimintaympäristössä. Silti ja etenkin koronapandemian vaikutuksista toivuttaessa on entistäkin tärkeämpää keskittyä olennaiseen: joukkoliikenteen

järjestämiseen ja kuntayhtymän talouden kestävyys. Tämä tarkoittaa sitä, että konsulttivetoisia kehityshankkeita ja -selvityksiä on karsittavissa, ja niiden tulee palvella suoraan perustehtävää.

Taloussuunnitelma

Joukkoliikenteen rahoituksen ja HSL:n talouden järjestäminen kestäväällä tavalla on haastava yhtälö. Etenkin lipputulojen ennakointi ja siitä johdettuna kuntaosuuksien taso tulevina vuosina on koronapandemian vaikutusten johdosta ymmärrettävästi erittäin vaikeaa, mutta näkymien muuttuessa positiivisempaan suuntaan myös talouden ennustettavuus helpottuu. Matkustajamäärät ja lipputulokertymät jäävät myös kuluvana vuonna varmuudella tuntuvasti normaalitasoa alemmas ja ensi vuoden toteutuminen jonkin arvioiduista skenaarioista mukaisena jättää kuntaosuuksiin suuren vaihteluvälin. Kaikissa skenaarioissa on kuitenkin koko TTS-kauden ajan tarve kuntaosuuksien merkittävästi korkeampaan tasoon pandemiaa edeltäneisiin vuosiin verrattuna. Kauniaille arvioitu kuntaosuus vuosille 2022-2024 on n. 1,7 milj. euroa, kun vuoden 2021 kuntaosuudeksi on muodostumassa n. 1,1 miljoonaa euroa.

Suunnitelmavuosina 2023-2024 tilanteen oletetaan vähitellen normalisoituvan ja matkustajamäärien palaavan lähelle aiempaa, vuoden 2019 tasoa.

Sen jälkeen, kun kuntayhtymän talous on saatu tasapainotettua, tulee kuntaosuuksilla aiemmin sovitusti kattaa kokonaiskustannuksista enintään 50 %. HSL:n tulee seurata taloustilannetta aktiivisesti ja informoida siitä jäsenkuntia ajantasaisesti. Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin on ymmärrettävästä syystä väliaikaisesti suurempi, mutta peruste saa olla ainoastaan väliaikainen ja myös kaikki muut käytettävissä olevat keinot talouden tasapainottamisessa on hyödynnettävä. Myös jäsenkuntien taloudellinen tilanne on vaikea ja sote-uudistus tuo mukanaan uusia epävarmuustekijöitä. Ratkaisu väliaikaisesta rahoitusmallista kriisivaiheen ajaksi, jotta 50/50 tavoitteeseen voitaisiin taas päästä, on erittäin kannatettava.

Lipputulotavoitteiden asettaminen vuodelle 2022 on edellä todetusti haasteellista. Traficomien koronatuen ehtojen mukaan lipunhintojen korotukset saavat olla enintään indeksikorotusten suuruiset. Myös palvelutason laskuun sisältyy ehtoja. Talousarvioesitykseen ei sisälly matkalippujen hintojen korotuksia, mutta tukiehtojen sallimat indeksikorotukset ovat tarpeen ja ne tulee ottaa käyttöön. Alennusoikeuksia ei tule laajentaa.

Lipun hintoihin kohdistuu korotuspaineita kuitenkin myös muista syistä. Lukuisat suuret seudulliset infrahankkeet ja yleinen kustannustason nousu lisäävät paineita lipunhintojen nostoon ja myös sen jälkeen, kun koronapandemian tappioista on selvitty. Tilanteen selkiytyttyä lipputulotavoitteet tulee asettaa siten, että tuottojen kasvu vastaa kokonaiskustannusten kasvua.

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.

Kauniainen on lausunut tarkastusmaksun korotusesityksestä aiemmissa TTS-lausunnoissaan vuosina 2012-2020. Kaupungin kanta on edelleen, että matkalippujen tarkastustoiminnan ainoa tavoite tulee olla liputta matkustamisen

väheneminen. Tavoitteeseen pääsyä pitää helpottaa satunnaisellekin matkustajalle selkeällä informaatiolla ja helppokäyttöisellä lipunmyyntijärjestelmällä, jotta perusteettomia tarkastusmaksuja ei lankea matkustajille, jotka eivät tunne järjestelmää, eivät ole osanneet tai pystyneet hankkimaan lippua. HSL:n tulee ensisijaisesti panostaa lipun ostamisen helppouteen myös uusia maksutapoja ja myyntikanavia suunniteltaessa. Huomio kiinnittyy lisäksi tarkastusmaksukertymän suureen luottotappio-osuuteen.

Toimintasuunnitelma

Uusien kohderyhmien saaminen mukaan joukkoliikenteen käyttäjiksi on tärkeää kulkumuoto-osuuden nostamiseksi. Tavoitteena onkin kehittää palveluita ja lippujen tuotevalikoimaa asiakkaiden liikkumistarpeita vastaaviksi. Tähän vastaa jäykästi HSL:n tavoite kanta-asiakkuuksista, joilla on jatkuvasti voimassa oleva lippu käytössä. Vakiokäyttäjille kohdistettu kampanja, tuotteena vuosilippu, toki on edullisin vaihtoehto jo olemassa oleville joukkoliikenteen aktiivikäyttäjille, jotka pystyvät sitoutumaan tiettyyn matkustamiseen vuodeksi eteenpäin. Jatkuvasti voimassa oleva lippu palvelee luonnollisesti HSL:n rahoituspohjan vahvistamista ja lipputulovirran ennakoitavuutta, mutta ei niinkään houkuttele uusia asiakkaita. Kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi lippuvalikoimaan tulisi lisätä joustavia tuotteita ihmisten vaihtelevien liikkumistarpeiden mukaisesti. Lippujen tuotevalikoimasta puuttuvat esimerkiksi parina päivänä viikossa liikkuvan etätyöläisen lippu, satunnaiskäyttäjän sarjalippu ja lyhyiden matkojen edullinen kertalippu. Tämän kaltaiset lipputuotteet houkuttelisivat uusia käyttäjiä joukkoliikenteen asiakkaiden ja kannustaisivat satunnaisilla tai lyhyillä matkoilla jättämään auton kotiin. Tällaisia tuotteita voisivat olla esim. 10/30 päivän kuukausilippu, joka aktivoitaisiin päivä kerrallaan 10 vapaavalintaisen päivän aikana kuukaudessa tai kertalippu, joka olisi voimassa esim. 15-20 minuuttia, ja joka olisi hinnaltaan nykyistä kahden vyöhykkeen kertalippua edullisempi. Kertalippu kahteen suuntaan nykytariffein on yksinkertaisesti henkilöautoa selvästi kalliimpi vaihtoehto.

Uusi suunnitteilla oleva tilipohjainen lippujärjestelmä mahdollistaa kenties uusia vaihtoehtoja. Sen sisältö on toistaiseksi kuitenkin vasta konseptointivaiheessa. Huomio kiinnittyy myös siihen, että varsin äskettäin uudistettiin kuntayhtymän lippu- ja informaatiojärjestelmä. Siihen on juuri ehditty tottua, ja se on sinänsä todettu varsin hyvin toimivaksi, joten tulee tarkkaan harkita käyttäjien suuntaan näkyviä suurempia muutoksia lippukategorioihin ja hinnoitteluun. Jatkuvat reitti- ja linjastomuutokset aiheuttavat myös hämmennystä. Liian tiheään tapahtuvat muutokset tekevät joukkoliikenteen käytöstä vähemmän houkuttelevaa. Muutosten hyötyjen tulee olla todellisia ja niiden pitää ylittää muutoksista aiheutuvat haitat. Kaikissa muutoksissa tulee myös ottaa huomioon niiden vaikutukset kuntayhtymän ja sitä kautta omistajien talouteen.

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. 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.

Vuodelle 2022 suunniteltujen L- ja U-junien vuorojen karsimiset eivät ole kannatettavia, mutta talouden sopeutustarpeen johdosta ymmärrettäviä. Vuorojen karsimisesta saatavat kustannussäästöt ovat kuitenkin niin vähäiset, että niillä ei ole käytännön merkitystä kuntayhtymän kokonaistaloudessa edes nyt vaikeina aikoina. Heti yleisen tilanteen parantuessa ja matkustajamäärien lisääntyessä tulee vuorot tai niitä vastaava kapasiteetti ottaa uudelleen käyttöön.

Kauniainen on monille espoolaisille lähin tai käytetyin paikalliskeskus esimerkiksi koulujen, terveyspalveluiden, harrastusten ja kaupallisten palveluiden osalta. Kuntarajojen häivyttämiseen perustuvan vyöhykejärjestelmän periaate tuleekin näkyä myös linjastosuunnittelussa. Vapaa-ajan liikkumistarpeet tulevat jatkossa korostumaan ja koulujen osalta etätyöskentely ei tule olemaan yhtä suurta kuin työelämässä, mikä tulee ottaa huomioon joukkoliikenteen palvelutasossa.

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

Joukkoliikenteen matkaketjuja tarkasteltaessa on hyvä, että kävely ja pyöräily on nostettu selvästi esiin osaksi kokonaisuutta ja se on mainittuna strategiassa. HSL:n vaikutusmahdollisuudet liikenteen päästöttömyyden edistämässä ovat merkittävät, joten ilmastotoimenpiteiden sisällyttäminen strategiaan on erittäin kannatettavaa. HSL on luonteva koordinaattori myös seudullisen kaupunkipyöräpalvelun valmistelussa ja palvelun yhteensovittamisessa joukkoliikenteen kanssa.

Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu edellyttää runsaasti selvityksiä ja niiden myötä tarkentuvaa lisätietoa mm. palvelun kustannuksista ja toiminnallisista kysymyksistä ennen kaupunkien mahdollisuutta sitoutua palvelun käyttöönottoon. Kauniaisten kaupunki on mielellään mukana Helsingin seudun yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisessä ja määrittelyssä puitesopimuksen kilpailutusta varten. Osallistuminen puitesopimukseen onkin edellytys palvelun käyttöönottoon, mutta se ei velvoita osallistujia vielä mihinkään. Todettakoon kuitenkin, että seudun yhteinen kaupunkipyöräjärjestelmä yhtenäisine käytäntöineen parantaisi käyttäjäkokenemusta huomattavasti vaikuttaen mitä luultavimmin pyöräilyn mielekkyyteen ja kulkumuoto-osuuden kasvuun.

.....

Jäsen Tiina Rintamäki-Ovaska ehdotti, että toimintasuunnitelmaa koskevan osan viidennestä kappaleesta poistetaan sanat ”mutta talouden sopeutustarpeen johdosta ymmärrettäviä.” ja viimeinen lause ”Heti yleisen tilanteen parantuessa ja matkustajamäärien lisääntyessä tulee vuorot tai niitä vastaava kapasiteetti ottaa uudelleen käyttöön.”

Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:

Kaupunginhallitus päätti antaa HSL:n hallitukselle seuraavan lausunnon HSL-kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2022-2024.

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. Liikenne on osa seudun kokonaisuutta ja haasteena onkin saada asukkaiden liikkumisen tarpeet huomioitua myös pienessä mittakaavassa, eikä vain liikkujien massana. Useassa tutkimuksessa jo huomioitu etätyn lisääntyminen ja sen kautta muuttunut liikkumisen tarve voi olla haaste, mutta myös mahdollisuus.

HSL:n visio olla maailman toimivin kaupunkiseutu on kunnianhimoinen, mutta vähempään ei pidäkään tyytyä. Tavoite on syytä pitää aina päällimmäisenä mielessä liikenteen palveluiden kehittämisen kokonaiskuvaissa.

Lausuntoaineistossa esiintuodut uuden TTS-kauden linjaukset (Takaisin kasvu-uralle, Joukkoliikenteen menestystarina jatkuu muuttuneena, Yhdessä kohti seudun parempaa ja puhtaampaa tulevaisuutta) vaikuttavat onnistuneilta, tähän aikaan, tilanteeseen ja toimintaympäristöön sopivilta. Linjauksista on edelleen johdettu kuntayhtymän uudet strategiset tavoitteet vuosille 2022-2024 seuraavasti:

1. Joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät
2. Palvelumme vastaavat asiakkaidemme muuttuvaa liikkumista
3. Joukkoliikenteen rahoitus on kestävällä pohjalla

HSL:n keskeiset tavoitteet johdetaan strategiasta ja työstetään vuosittaisiksi toimenpiteiksi ja mittareiksi. Uuden strategian valmisteluun on tärkeää ottaa edellisen kauden kokemukset ja toimenpiteiden vaikutukset huomioon.

Asiakkaiden muuttuviin tarpeisiin ja myös työmatkojen ulkopuolisiin matkoihin sopivan, tasa-arvoisen liikkumisen mahdollistavan ja samanaikaisesti tehokkaan runkoverkkoon perustuvan järjestelmän toteuttaminen sisältää lähtökohtaisesti ristiriitaa. Tämä herättää kysymyksen, ovatko aiemmat strategiset linjaukset olleet oikein valitut.

Erinomainen asiakaskokemus on ollut jo pitkään ensimmäinen prioriteetti. Tämä näkyy hyvin myös tarkemmissa tavoitteissa, mm. asiakastutkimusten monipuolistamisessa ja asukkaiden osallistamisessa suunnitteluun. Osallistamisen kautta seuraa myös vastuu vastata asiakkaiden toiveisiin. Kehittyneen palvelumuotoilun avulla tähän voidaan myös vastata ottamalla käyttäjien palaute aidosti huomioon. Lisääntyvät liikennevälineiden vaihdot ja paikallislinjojen karsimiset vastoin asiakkaiden toiveita eivät tue erinomaisen asiakaskokemuksen saavuttamista. Ristiriita suhteessa valittuun vahvaan runkolinjapainotukseen on ilmeinen. HSL:n tuleekin rohkeasti etsiä suunnitteluratkaisuja, jotka saattavat poiketa nykyisistä käytännöistä. Asiakkuuden käsitettä on myös pidettävä yllä, sillä myös nykyisten yksityisautoilijoiden tai satunnaisten matkustajien huomioiminen potentiaalisina uusina asiakkaina on havainnoitava selkeästi. Tällä on suuri merkitys joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa strategian mukaisesti. Joukkoliikenteen kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpommaksi ja sujuvammaksi kuin yksityisautoilu. Suurin potentiaali kestävästi liikkumisen kasvua kohti on yksityisautoilijoiden siirtymisellä joukkoliikenteeseen. Koetun sujuvuuden edistäminen onnistuu parhaiten konsultoimalla joukkoliikenteen asiakkaita. Tiettyssä 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 edellisellä kaudella ollut tehokas runkoverkko. Liikenteen maltillinen keskittäminen runkolinjoihin on perusteltua tehokkaan liikennemassan liikuttelussa, mutta paikallisiin liikkumistarpeisiin kohdistetaan strategisessa tavoitteiden asettelussa liian vähän huomiota. Runkolinjaverkostoon ja hyvin liityntäyhteyksiin perustuvat matkakaketjut 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 strategisiksi tavoitteiksi ja hyvää saavutettua kehitystä vastaan aiheuttamalla henkilöautoliikenteen lisääntymistä.

Runkolinjat ovat omimmillaan raideliikenteessä sekä ruuhka-aikojen työmatkaliikenteessä. Tiiviin seudun vetovoima voi liikennejärjestelmän osalta perustua raideliikenneverkostoon pohjautuvan liikennejärjestelmän hyvään palvelutasoon. Etätyön lisääntyessä suurin liikkumistarpeen kasvu ei kuitenkaan kohdistu ruuhka-aikojen työmatkaliikenteeseen, vaan vapaa-ajan toimintoihin. Panostaminen runkoverkkoon ei saa johtaa yhteyksien liialliseen karsimiseen paikallisella tasolla. Bussilinjoja on mahdollista suunnitella vapaammin ja koota matkustajia, vaikka hieman kierrellenkin. Monelle on tullut ikävänä yllätyksenä runkolinja-käsitteen laajentaminen koskemaan myös bussilinjoja, mikä on havaittavissa tuoreimmista MAL-barometrin tuloksista. Lisääntyvät vaihdot koetaan palvelutasoa alentavana tekijänä. Keskeinen edellytys tässä onnistumiselle ovat sujuvat liityntäyhteydet ja miellyttäväksi koetut vaihtopaikat.

MAL-barometrin tuloksien mukaan vuonna 2017 60 % asukkaista oli sitä mieltä, että joukkoliikenteen tiheä vuoroväli on tärkeämpi kuin lyhyt kävelymatka pysäkille. Vuonna 2021 osuus oli laskenut 51 %:iin. Myös oma joukkoliikenteen pysäkki koettiin tärkeäksi viihtyvyystekijäksi asumisessa. Barometrin tuloksista huomaa, että 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 erotettava ne yhteystarpeet, jotka eivät kohdistu runkolinjoille vaan esim. lähikouluihin, terveysasemille, harrastuspaikoille 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.

Ennakointi ja uudistuminen ovat toki tärkeitä tavoitteita muuttuvassa toimintaympäristössä. Silti ja etenkin koronapandemian vaikutuksista toivuttaessa on entistäkin tärkeämpää keskittyä olennaiseen: joukkoliikenteen järjestämiseen ja kuntayhtymän talouden kestävyys. Tämä tarkoittaa sitä, että konsulttivetoisia kehityshankkeita ja -selvityksiä on karsittavissa, ja niiden tulee palvella suoraan perustehtävää.

Taloussuunnitelma

Joukkoliikenteen rahoituksen ja HSL:n talouden järjestäminen kestäväällä tavalla on haastava yhtälö. Etenkin lipputulojen ennakointi ja siitä johdettuna kuntaosuuksien taso tulevina vuosina on koronapandemian vaikutusten johdosta

ymmärrettävästi erittäin vaikeaa, mutta näkymien muuttuessa positiivisempaan suuntaan myös talouden ennustettavuus helpottuu. Matkustajamäärät ja lipputulokertymät jäävät myös kuluvana vuonna varmuudella tuntuvasti normaalitasoa alemmas ja ensi vuoden toteutuminen jonkin arvioituista skenaarioista mukaisena jättää kuntaosuuksiin suuren vaihteluvälin. Kaikissa skenaarioissa on kuitenkin koko TTS-kauden ajan tarve kuntaosuuksien merkittävästi korkeampaan tasoon pandemiaa edeltäneisiin vuosiin verrattuna. Kauniaille arvioitu kuntaosuus vuosille 2022-2024 on n. 1,7 milj. euroa, kun vuoden 2021 kuntaosuudeksi on muodostumassa n. 1,1 miljoonaa euroa.

Suunnitelmavuosina 2023-2024 tilanteen oletetaan vähitellen normalisoituvan ja matkustajamäärien palaavan lähelle aiempaa, vuoden 2019 tasoa.

Sen jälkeen, kun kuntayhtymän talous on saatu tasapainotettua, tulee kuntaosuuksilla aiemmin sovitusti kattaa kokonaiskustannuksista enintään 50 %. HSL:n tulee seurata taloustilannetta aktiivisesti ja informoida siitä jäsenkuntia ajantasaisesti. Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin on ymmärrettävästä syystä väliaikaisesti suurempi, mutta peruste saa olla ainoastaan väliaikainen ja myös kaikki muut käytettävissä olevat keinot talouden tasapainottamisessa on hyödynnettävä. Myös jäsenkuntien taloudellinen tilanne on vaikea ja sote-uudistus tuo mukanaan uusia epävarmuustekijöitä. Ratkaisu väliaikaisesta rahoitusmallista kriisivaiheen ajaksi, jotta 50/50 tavoitteeseen voitaisiin taas päästä, on erittäin kannatettava.

Lipputulotavoitteiden asettaminen vuodelle 2022 on edellä todetusti haasteellista. Traficomien koronatuen ehtojen mukaan lipunhintojen korotukset saavat olla enintään indeksikorotusten suuruiset. Myös palvelutason laskuun sisältyy ehtoja. Talousarvioesitykseen ei sisälly matkalippujen hintojen korotuksia, mutta tukiehtojen sallimat indeksikorotukset ovat tarpeen ja ne tulee ottaa käyttöön. Alennusoikeuksia ei tule laajentaa.

Lipun hintoihin kohdistuu korotuspaineita kuitenkin myös muista syistä. Lukuisat suuret seudulliset infrahankkeet ja yleinen kustannustason nousu lisäävät paineita lipunhintojen nostoon ja myös sen jälkeen, kun koronapandemian tappioista on selvitty. Tilanteen selkiytyttyä lipputulotavoitteet tulee asettaa siten, että tuottojen kasvu vastaa kokonaiskustannusten kasvua.

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

Kauniainen on lausunut tarkastusmaksun korotusesityksestä aiemmissa TTS-lausunnoissaan vuosina 2012-2020. Kaupungin kanta on edelleen, että matkalippujen tarkastustoiminnan ainoa tavoite tulee olla liputta matkustamisen väheneminen. Tavoitteeseen pääsyä pitää helpottaa satunnaisellekin matkustajalle selkeällä informaatiolla ja helppokäyttöisellä lipunmyyntijärjestelmällä, jotta perusteettomia tarkastusmaksuja ei lankea matkustajille, jotka eivät tunne järjestelmää, eivät ole osanneet tai pystyneet hankkimaan lippua. HSL:n tulee ensisijaisesti panostaa lipun ostamisen helppouteen myös uusia maksutapoja ja myyntikanavia suunniteltaessa. Huomio kiinnittyy lisäksi tarkastusmaksukertymän suureen luottotappio-osuuteen.

Toimintasuunnitelma

Uusien kohderyhmien saaminen mukaan joukkoliikenteen käyttäjiksi on tärkeää kulkumuoto-osuuden nostamiseksi. Tavoitteena onkin kehittää palveluita ja lippujen tuotevalikoimaa asiakkaiden liikkumistarpeita vastaaviksi. Tähän vastaa järeästi HSL:n tavoite kanta-asiakkuuksista, joilla on jatkuvasti voimassa oleva lippu käytössä. Vakiokäyttäjille kohdistettu kampanja, tuotteena vuosilippu, toki on edullisin vaihtoehto jo olemassa oleville joukkoliikenteen aktiivikäyttäjille, jotka pystyvät sitoutumaan tiettyyn matkustamiseen vuodeksi eteenpäin. Jatkuvasti voimassa oleva lippu palvelee luonnollisesti HSL:n rahoituspohjan vahvistamista ja lipputulovirran ennakoitavuutta, mutta ei niinkään houkuttele uusia asiakkaita. Kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi lippuvalikoimaan tulisi lisätä joustavia tuotteita ihmisten vaihtelevien liikkumistarpeiden mukaisesti. Lippujen tuotevalikoimasta puuttuvat esimerkiksi parina päivänä viikossa liikkuvan etätyöläisen lippu, satunnaiskäyttäjän sarjalippu ja lyhyiden matkojen edullinen kertalippu. Tämän kaltaiset lipputuotteet houkuttelisivat uusia käyttäjiä joukkoliikenteen asiakkaiden ja kannustaisivat satunnaisilla tai lyhyillä matkoilla jättämään auton kotiin. Tällaisia tuotteita voisivat olla esim. 10/30 päivän kuukausilippu, joka aktivoitaisiin päivä kerrallaan 10 vapaavalintaisen päivän aikana kuukaudessa tai kertalippu, joka olisi voimassa esim. 15-20 minuuttia, ja joka olisi hinnaltaan nykyistä kahden vyöhykkeen kertalippua edullisempi. Kertalippu kahteen suuntaan nykytariffein on yksinkertaisesti henkilöautoa selvästi kalliimpi vaihtoehto.

Uusi suunnitteilla oleva tilipohjainen lippujärjestelmä mahdollistaa kenties uusia vaihtoehtoja. Sen sisältö on toistaiseksi kuitenkin vasta konseptointivaiheessa. Huomio kiinnittyy myös siihen, että varsin äskettäin uudistettiin kuntayhtymän lippu- ja informaatiojärjestelmä. Siihen on juuri ehditty tottua, ja se on sinänsä todettu varsin hyvin toimivaksi, joten tulee tarkkaan harkita käyttäjien suuntaan näkyviä suurempia muutoksia lippukategorioihin ja hinnoitteluun. Jatkuvat reitti- ja linjastomuutokset aiheuttavat myös hämmennystä. Liian tiheään tapahtuvat muutokset tekevät joukkoliikenteen käytöstä vähemmän houkuttelevaa. Muutosten hyötyjen tulee olla todellisia ja niiden pitää ylittää muutoksista aiheutuvat haitat. Kaikissa muutoksissa tulee myös ottaa huomioon niiden vaikutukset kuntayhtymän ja sitä kautta omistajien talouteen.

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. 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.

Vuodelle 2022 suunniteltujen L- ja U-junien vuorojen karsimiset eivät ole kannatettavia, koska vuorojen karsimisesta saatavat kustannussäästöt ovat kuitenkin niin vähäiset, että niillä ei ole käytännön merkitystä kuntayhtymän kokonaistaloudessa edes nyt vaikeina aikoina.

Kauniainen on monille espoolaisille lähin tai käytetyin paikalliskeskus esimerkiksi koulujen, terveyspalveluiden, harrastusten ja kaupallisten palveluiden osalta. Kuntarajojen häivyttämiseen perustuvan vyöhykejärjestelmän periaate tulee näkyä myös linjastosuunnittelussa. Vapaa-ajan liikkumistarpeet tulevat jatkossa korostumaan ja koulujen osalta etätyöskentely ei tule olemaan yhtä suurta kuin työelämässä, mikä tulee ottaa huomioon joukkoliikenteen palvelutasossa.

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

Joukkoliikenteen matkaketjuja tarkasteltaessa on hyvä, että kävely ja pyöräily on nostettu selvästi esiin osaksi kokonaisuutta ja se on mainittuna strategiassa. HSL:n vaikutusmahdollisuudet liikenteen päästöttömyyden edistämässä ovat merkittävät, joten ilmastotoimenpiteiden sisällyttäminen strategiaan on erittäin kannatettavaa. HSL on luonteva koordinaattori myös seudullisen kaupunkipyöräpalvelun valmistelussa ja palvelun yhteensovittamisessa joukkoliikenteen kanssa.

Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu edellyttää runsaasti selvityksiä ja niiden myötä tarkentuvaa lisätietoa mm. palvelun kustannuksista ja toiminnallisista kysymyksistä ennen kaupunkien mahdollisuutta sitoutua palvelun käyttöönottoon. Kauniaisten kaupunki on mielellään mukana Helsingin seudun yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisessä ja määrittelyssä puitesopimuksen kilpailutusta varten. Osallistuminen puitesopimukseen onkin edellytys palvelun käyttöönottoon, mutta se ei velvoita osallistujia vielä mihinkään. Todettakoon kuitenkin, että seudun yhteinen kaupunkipyöräjärjestelmä yhtenäisine käytäntöineen parantaisi käyttäjäkokemusta huomattavasti vaikuttaen mitä luultavimmin pyöräilyn mielekkyyteen ja kulkumuoto-osuuden kasvuun.

Oheismateriaali:

Lausuntopyyntö ja alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2022-2024

Jakelu:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)