

Lisätiedot:

yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju, puh. 050 304 1234
kuntatekniikan projekti-insinööri Anna Ahtila, puh. 050 544 6427
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. HSL -kuntayhtymän hallitus on kokouksessaan 14.6.2022 päättänyt pyytää taloussuunnitelmaehdotuksesta 2023 - 2025 jäsenkuntien lausunnot 31.8.2022 mennessä. Lausunnon toimittamiseen on pyydetty ja saatu lisää aikaa 6.9.2022 saakka Kauniaisten päätöksentekoaikatauluista johtuen. Perussopimuksen mukaista lausuntoa pyydetään:

- Toimintasuunnitelmasta
 - Keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet toiminta-taloussuunnitelmakaudella (TTS-kausi) suhteessa strategiaan
 - Liikenteen palvelutason arviointi ja markkinaymmärryksen perusteella suunniteltavat muutokset tarjontaan ja palvelutasoon

- Taloussuunnitelmasta
 - Lipputulotavoitteet TTS-kaudella
 - Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin
 - Kuntakohtaisen ali/ylijäämän käyttö TTS-kaudella

- Hinnoittelun kehittämisestä
 - Näkemys tehdystä selvityksestä ja eri hinnoittelumallivaihtoehdoista

Lausuntopyyntö ja alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2023-2025 ovat esityslistan **oheismateriaalina**. Lausuntopyyntöön liittyvä aineisto on myös julkaistu internet-osoitteessa:

<https://www.hsl.fi/paatoksenteke> → Esityslistat ja pöytäkirjat/Hallitus 14.6.2022

Strategiasuunnitelma ja strategiset tavoitteet

HSL:n uusi strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestäväan kasvuun on hyväksytty tammikuun 2022 yhtymäkokouksessa. HSL:n visiona on olla vuonna 2030 kestävä liikunnan johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. HSL mahdollistaa sujuvan liikunnan koko seudulla ja toimii alustana innovaatioille ja kehittämiselle. Vahva yhteistyö on onnistumisen ja seudun elinvoimaisuuden edellytys. HSL rakentaa lisäarvoa tuottavia kumppanuuksia saumattoman liikenteen mahdollistamiseksi.

Arvot tukevat jokapäiväistä työtä ja ne ohjaavat valintoja strategian suuntaisesti eteenpäin. Uuden strategian mukaiset arvot ovat:

- 1) HSL on luottamuksen arvoinen, luvutut lupaukset pidetään ja toiminta on vastuullista niin taloudellisesti, ekologisesti kuin sosiaalisesti.
- 2) HSL uudistaa ja uudistuu rohkeasti, asiakastarpeita kuunnellen ja kokeillen rohkeasti vaihtoehtoisia toimintatapoja.
- 3) HSL onnistuu yhdessä. HSL on sitoutunut yhteisiin tavoitteisiin ja vastaa niiden saavuttamisesta yhdessä ja yksilöinä - kuuntelemalla, kommunikoiden ja jakamalla yhteistä tietoa aktiivisesti.

Keskeiset uuden TTS-kauden toiminnan strategiset tavoitteet ovat:

- Kohti päästötöntä joukkoliikennettä
- Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
- Kustannustehokas joukkoliikenne
- Tasapainoinen talous

Tiivistelmä keskeisistä TTS-suunnitelman lähtökohdista

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa maailmanpoliittisessa tilanteessa on vaikeaa. Venäjän hyökkäys Ukrainaan ja lännen asettamien talouspakotteiden vaikutus Suomen talouskehitykseen ja maailmantalouteen on merkittävä epävarmuustekijä. Monien valmiiksi kalliiden raaka-aineiden hinnat ovat nousussa, mikä heijastuu laajasti yritysten kustannuksiin ja yhä enemmän myös kuluttajahintoihin. Suomessa inflaation kiihtyminen on toistaiseksi perustunut pitkälti energiaan eli ennen kaikkea bensiiniin ja sähkön hintojen nousuun. HSL:n talouteen vaikuttavat erityisesti bussiliikenteen käyttämän dieselin hinnannousu sekä korkea sähkön hinta.

Koronakriisin osalta on näkyvissä tilanteen helpottuminen, mutta matkustajamäärät ja lipputulot ovat vasta hitaasti palautumassa koronan aiheuttaman romahduksen jälkeen. Lähitulevaisuudessa on syytä ottaa huomioon erityisesti seudun muuttoliikkeen suuntautuminen toisin kuin ennen pandemiaa sekä Helsingin seudun kilpailukyvyyn ylläpitäminen.

HSL:ssä on valmisteltu kevään aikana tuottavuusohjelmaa, joka valmistuu syksyllä 2022. Tuottavuusohjelmassa keskitytään tarkastelemaan ja selvittämään toimenpiteitä, joilla pystytään tasapainottamaan taloutta ja saavuttamaan strategiakaudella haluttu tasapaino kuntaosuuksien keskimääräisen tason ja muun tulorahoituksen välillä. Tuottavuusohjelman tavoitteena on tunnistaa keinoja, joilla tuottavuutta parannetaan pidemmällä tähtäimellä, pysyviä, rakenteellisia uudistuksia toteuttamalla. Tuottavuuden kehittämisen ei haeta automaattisesti kustannusten karsimista tai palvelutason heikennyksiä. Tuottavuutta voidaan parantaa myös panostuksilla tärkeiksi havaittuihin hankkeisiin tai kohteisiin sekä priorisoinnin kautta.

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa matkustajamäärät ovat vuonna 2023 -13 % vuoden 2019 tasosta. Vuonna 2024 matkustajamäärät ovat -11 % vuoden 2019 tasosta ja vuonna 2025 jäädään vielä -9 % vuoden 2019 tasosta.

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

TTS-kauden näkyvin uudistus on vuoden 2023 aikana kokonaisuudessaan käyttöön otettava lippujen tilipohjainen taustajärjestelmä. Tilipohjaiseen järjestelmään siirtyminen mahdollistaa lipputuotteistuksen merkittävän uudistamisen, kun lippu siirtyy fyysiseltä HSL-kortilta taustajärjestelmään. Tilipohjaisen järjestelmän käyttöönoton myötä asiakas- ja liiketoimintalähtöisten lipputuotteiden ja hinnoitteluratkaisujen kehittäminen tulee olemaan nykyistä huomattavasti nopeampaa, tehokkaampaa ja ketterämpää. Asiakastarpeiden ja erityisesti liikkumisen tarpeiden muutosten seuraaminen tapahtuu systemaattisella seurannalla.

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

Bussiliikenteen suunnitelmakauden hankkeista ja työmaista johtuvat muutokset käsittävät uusia linjavarauksia ja vuorojen lisäyksiä, jotka ovat vaikutuksiltaan vähäiset Kauniaisten kannalta. Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuvat junaliikenteen liikennöintikatkokset ja niiden korvaaminen bussiliikenteellä tulee näkymään Kauniaisissa TTS-kauden aikana.

HSL-alueen laajeneminen on myöhentynyt vuodesta 2022 vuoteen 2024, Järvenpään kaupungin liittyessä mahdollisesti Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän jäseneksi. Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä mahdollisten uusien jäsenkuntien liittymisten kustannuksia.

Osana lipputilihanketta HSL on tutkinut vaihtoehtoisia tapoja hinnoitella joukkoliikenteen käyttöä. Tavoitteena on ollut selvittää, löytyykö nykyistä vyöhykemallia parempi ratkaisu, joka voitaisiin ottaa käyttöön viimeistään vuoden 2024 alussa. Vaikutusten arviointiin päätettiin ottaa nykyisiin vyöhykerajoihin perustustuvat kolme erilaista mallivariaatiota sekä tasahinnoittelu. Näihin päädyttiin käyttöönoton aikaikkuna, saatavilla olevat teknologiset ratkaisut, liiketoimintapotentiaali, HSL:n liikenneinfrastruktuuri, nykyiset lippu- ja matkustuskäytännöt sekä asiakaskokemus huomioiden. Jatkotarkasteluissa tavoitteena on ollut löytää vuoden 2024 lipputulotavoite huomioiden parhaiten kestäviä kulkumuotoja edistävä ja samalla asiakkaille suotuisa hinnoittelumalli.

HSL:n lausuntopyyntöaineiston mukaan parhaiten kestäviä kulkumuotoja tukevaksi ja HSL:n strategisia tavoitteita edistäväksi malliksi osoittautui tasahinnoittelu. Tutkimus perustui sekä laajaan asiakasosallistamiseen että liikennemallitarkasteluihin. Tasahinnoittelu edistäisi parhaiten kestäviä kulkumuotoja ja vähentäisi eniten autokilometrejä ja päästöjä seudulla. Tasahinnoittelu helpottaisi ja yksinkertaistaisi lipunostoa merkittävästi verrattuna nykyiseen vyöhykemalliin, kun lipun ostamisen yhteydessä ei tarvitsisi valita matkustusvyöhykettä. Tasahinnoittelu tarjoaisi myös parhaat edellytykset tulevaan palvelukehitykseen, esim. aikaperusteiseen hinnoitteluun.

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

kehyskunnissa, mutta hintatasoja säätämällä subvention kasvua voidaan maltillistaa kehyskunnissa.

Toimintatulot ja kuntaosuudet

HSL:n toimintatulot koostuvat pääosin kuntaosuuksista ja lipputuloista. Muita tuloja ovat mm. valtionavustukset ja tuet sekä tarkastusmaksut. HSL:n toimintatulot vuonna 2023 ovat lausuntopyyntöaineistossa yhteensä 860,6 milj. euroa. Kasvu kuluvan vuoden ennusteeseen verrattuna on 86,7 milj. euroa (11,2 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 888,6 milj. euroa vuonna 2024 ja 889,5 milj. euroa vuonna 2025.

Menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuuslaskelmat taloussuunnitelmakaudelle 2023-2025 on esitetty **oheismateriaalissa**.

Vuonna 2023 arvioidaan kertyvän lipputuloja yhteensä 375,1 milj. euroa. Vuoden 2023 lipputulotavoite on kunnianhimoinen ja se on vain 2,1 % alle vuoden 2019 toteuman. Lipputulot muodostavat 43,6 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2023. Lipputulojen arvioidaan olevan 390,0 milj. euroa vuonna 2024 ja 395,0 milj. euroa vuonna 2025.

Kuntaosuudet vuonna 2023 ovat yhteensä 464,2 milj. euroa (Kauniainen 1,632 milj. euroa), jolloin kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 54,7 % kuntayhtymän kustannuksista. Kuntaosuudet vuodelle 2024 ovat yhteensä 480,2 milj. euroa TTS-taulukossa (tekstiosuudessa 476,3 milj. euroa). Vuodelle 2025 kuntaosuudet ovat 476,1 milj. euroa TTS-taulukossa (tekstiosuudessa 472,2 milj. euroa). Kauniaisten kuntaosuus vuosina 2024 ja 2025 on 1,8 milj. euroa.

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 11,9 milj. euroa vuosina 2023-2025. 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. TTS-suunnitelmassa vuonna 2023 tarkastusmaksuun tullaan esittämään korotusta. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,0 milj. euroa vuosina 2023-2025, mutta niistä kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 1,5 milj. euroa vuosittain. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS-suunnitelmaan voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun mukaisina.

Muut toimintatulot 2023 ovat 5,0 milj. euroa käsittäen lähinnä vuokratuloja, korvauksia tarkastustoiminnasta sekä palvelumaksuja.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2023 ovat yhteensä 849,4 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2022 ennusteesta 97,4 milj. euroa (13,0 %). Vuonna 2024 toimintamenojen arvioidaan olevan 876,9 milj. euroa ja 877,0 milj. euroa vuonna 2025.

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 815,9 milj. euroa vuonna 2023, 96,1 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Vuosina 2024-2025 palveluiden ostomenot ovat 842,9 milj. euroa ja 842,5 milj. euroa.

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2023 yhteensä 574,5 milj. euroa, joka on 67,6 % HSL:n toimintamenoista. Alla olevassa taulukossa on eritelty eri joukkoliikennemuotojen osuuksia kustannuksista:

Taulukko:

Arvioidut operointikulut, milj. euroa	Bussi	Juna	Metro	Raitiotie	Lautta	Pikaraitio
2022	347,0	80,2	47,9	57,3	4,3	0,5
2023	357,3	84,7	59,0	61,6	4,2	7,7
2024	353,0	90,8	60,0	67,7	4,5	17,3
2025	354,7	92,2	59,8	67,4	4,6	18,3

Muut HSL:n pienemmät menot on eritelty alla:

- Henkilöstömenot ovat 24,8 milj. euroa vuonna 2023
- Muita palveluja kuin operaattori- ja infrapalveluja ostetaan vuonna 2023 43,2 milj. eurolla. Näitä ovat esim. markkinointi- ja asiantuntijapalvelut, IT-palvelut sekä huolto- ja vartiointipalvelut.
- Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2023 varattu 0,7 milj. euroa
- Vuokramenot vuonna 2023 ovat 5,1 milj. euroa
- Muut menot vuonna 2023 ovat 2,9 milj. euroa

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Vuonna 2023 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 196,2 milj. euroa. Infrakustannukset ovat yhteensä vuonna 2023 50,8 milj. euroa (34,4 %) suuremmat kuin vuonna 2022. Suunnitelmakautena kustannukset kasvavat Länsimetron laajentumisen ja pikaraitiolinja 550 käyttöönoton myötä. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin.

Kauniaisten kaupungilla ei tällä hetkellä ole laskutettavia infrakuluja. 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 17,4 milj. euroa vuonna 2023, 10,4 milj. euroa vuonna 2024 ja 9,0 milj. euroa vuonna 2025.

Rahoitustulot ja -menot: HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2023-2025 sisältää vuonna 2020 nostetun 50 milj. euron talousarviolainan kustannukset. Mikäli talous kehittyy alustavan talousarvion mukaisena, uutta talousarviolainaa ei tarvitse nostaa vuosina 2023-2025.

Tilikauden 2023 alijäämäksi arvioidaan 4,0 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä.

Esitys lausunnoksi:

Toimintasuunnitelma

HSL:n asettamat strategiset tavoitteet on hyvin valittu HSL:n perustehtävän lähtökohdista. Tavoitteet tukevat toisiaan ja yhdessä ne luovat selkeän kokonaisuuden,

joka on kunnianhimoinen ja päämäärätietoinen. Näin pitää ollakin. Strategisten tavoitteiden saavuttamisen etenemistä tulee seurata riittävällä tarkkuudella, jotta mahdollisiin muutostarpeisiin pystytään reagoimaan ajoissa.

Strategian mukainen tavoite joukkoliikenteen käytön ennätyslukuista edellyttää, että erinomainen asiakaskokemus on prioriteetti. Asiakaskokemuksen tärkeys onkin huomioitu ja tämä näkyy strategisten menestystekijöiden painottumisessa mm. asiakasymmärrykseen, asiakkuuksien johtamiseen, kohdennetun palvelun tarjoamiseen, matkaketjujen sujuvoittamiseen ja digitaalisten kanavien kehittämiseen. HSL on tehnyt hyvää työtä sovelluksen ja reittioppaan kehittämisessä tähänkin asti.

Käyttäjälukujen kasvu ennätyskorkealle vaatii erityishuomiota uusasiakkuuden potentiaalin tunnistamiseen, houkutteluun ja sitouttamiseen vähintään joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjiksi. On hyvä, että asiaan tullaan paneutumaan huolellisesti. HSL:n tulisi pohtia perinteisten toimenpiteiden lisäksi keveitä, edullisia ja helposti toteutettavissa olevia ratkaisuja tai kokeiluja, jotka saattavat poiketa nykyisistä käytännöistä ja joilla satunnaiskäyttöä saataisiin kasvatettua. Joukkoliikenteen kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpommaksi ja sujuvammaksi kuin yksityisautoilu. Koetun sujuvuuden edistäminen onnistuu parhaiten konsultoimalla joukkoliikenteen asiakkaita.

Toiminnan ja talouden suunnittelu on tasapainoilua hyvän palvelutason säilyttämisen ja lipunhintojen houkuttelevuuden kesken. Toimintaa tulee suunnitella sen mukaisesti mihin talouden puolesta on varaa, mutta hieman huolestuttavalta vaikuttaa uuden toimintamallin tavoitteisto, jossa painotetaan markkina-alueita, kustannustehokkuutta, linjojen kannattavuuseroja ja kustannusnäkyviä. Kauniainen haluaa muistuttaa, että joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee myös tasa-arvosyistä olla kattavasti käytettävissä. Tehokkuuden kustannuksella ei saa unohtaa käyttäjäryhmiä, joilla ei ole edes mahdollisuutta liikkua omalla autolla. Tällaisia ryhmiä ovat esim. lapset ja nuoret, osa ikääntyneistä ja rajoitteisista henkilöistä.

Liikenteen palvelutasoa kehitettäessä datan pohjalta on huomioitava, että markkinaymmärryksen ja siihen perustuvien muutosten muodostaminen tulee pohjautua laaja-alaiseen dataan kaikilta asiakasryhmiltä, myös potentiaalisilta uusasiakkailta. Lisääntyvät liikennevälineiden vaihdot ja paikallislinjojen karsimiset vastoin asiakkaiden toiveita eivät tue erinomaisen asiakaskokemuksen saavuttamista. Monelle joukkoliikenteen käyttäjälle on tärkeämpää lähellä sijaitseva pysäkki vaikka harvemmin vuorovälein kuin runkolinjan tiheä liikennöinti kauempana. Vaihtojakin väistämättä tarvitaan, jolloin solmupisteiden kehittäminen, vaihtojen sujuvuuden tarkastelu ja niiden toimivuuteen panostaminen on joukkoliikenteen käytettävyyden kannalta keskeinen osa liikennejärjestelmän matkaketjujen luotettavuuden ja palvelutason parantamista.

Myös markkina-alueiden sisällä on erilaisia tarpeita, jotka tulee tunnistaa liikennetarjontaa suunniteltaessa. Kauniaislaisten tarpeet eivät saa jäädä läntisellä markkina-alueella isompien kuntien mielipiteiden jalkoihin. Kauniainen toivoo, että erityisesti paikallistason linjamuutoksia suunniteltaessa tehtäisiin kuntatason yhteistyötä ennakoivasti ja hyödynnettäisiin kuntien omaa paikallistason tuntemusta nykyistä paremmin.

Linjastojen suunnittelussa on erotettava erilaiset yhteystarpeet toisistaan, jotta voidaan suunnitella mahdollisimman toimiva palveluverkosto markkina-alueiden sisälle. HSL:n liikennejärjestelmä perustuu kuntarajat ylittävään rakenteeseen, jolloin tämän tulee näkyä myös linjastoissa. Kauniaisien kouluissa käy prosentuaalisesti suuri

määrä Espoon puolella asuvia nuoria, joille hyvät joukkoliikenneyhteydet kuntarajojen yli on erittäin tärkeää. Vastaavasti Kauniainen on monille lähialueiden espoolaisille tärkeä palvelukeskus niin terveys-, vapaa-ajan kuin kaupallisten palveluiden käyttäjinä. Tätä HSL ei aiempina vuosina ole aina ottanut parhaalla tavalla huomioon.

Asiakasvuorovaikutuksen kehittäminen eri kanavia hyödyntäen on tärkeää. Tässä tulee ottaa huomioon asiakasryhmät (lapset, vanhuksset, 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 ja otsikko vastaa sisältöä ymmärrettävästi. Tietyssä mielessä myös jäsenkunnat ovat HSL:n asiakkaita, ja niiden kanssa tehtävä yhteistyö ja suunnitteluun osallistaminen nykyistä enemmän tulisi myös olla tavoitteistossa.

HSL:n sisäisen toiminnan laadun varmistamisen tulee olla jatkuvan toiminnan peruslähtökohta ilman erillismainintaa.

Espoon kaupunkiradan mittavat rakennustyöt käynnistyvät vuoden 2023 aikana ja Kauniainen toivoo HSL:ltä hyvää yhteistyötä tämän merkittävän joukkoliikenteen parantamishankkeen aikana. Rakennustyöstä liikennekäytössä olevien raiteiden välittömässä läheisyydessä tulee vääjäämättä olemaan haittavaikutuksia radan liikenteelle ja Tunnelitien alikulkukäytävän bussiliikenteelle. Junaliikenteen totaalikatkot vaativat korvaavia bussiyhteyksiä, mutta siltojen ja asemanseutujen ympäristöjen rakentaminen järjestelyineen tulee aiheuttamaan laajoja vaikutuksia myös bussiliikenteelle. Poikkeusliikennejärjestelyihin ja ennakoivaan matkustajainformaatioon pitää panostaa ja suunnitella ne yhdessä Kauniaisten ja Espoon kanssa.

Taloussuunnitelma

Matkustajamäärät ja lipputulokertymät jäävät myös kuluvana vuonna varmuudella normaalitasoa alemmas koronaepidemian johdosta. Lipputulotavoite vuodelle 2023 on 375,1 milj. euroa ja se on vain 2,1 % alle vuoden 2019 toteutuman ja 71,6 milj. euroa 2022 vuoden ennustetta suurempi. Tavoite on kunnianhimoinen nykyisessä maailmantilanteessa. Lippujen hintoja voidaan maltillisesti korottaa ottaen huomioon joukkoliikenteen edelleen säilyminen vetovoimaisena niin, etteivät joukkoliikenteen käyttäjät siirry muihin kulkutapoihin. Uusia asiakkaita tulee houkuttaa 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 ja opiskelija-alennusta lukuun ottamatta myöntää ainoastaan liikenteellisin perustein.

Kuntaosuudet ovat kasvaneet vuosittain. Vuonna 2023 Kauniaisten kuntaosuus on aineiston mukaan 1,6 milj. euroa ja vuosille 2024-2025 Kauniaisille arvioitu kuntaosuus on 1,8 milj. euroa. Kuluvan vuoden budjetti on n. 1,5 milj. euroa, mutta nousua on merkittävästi, kun vielä vuonna 2020 kuntaosuus budjetoitiin 0,850 milj. euron suuruusena. Sen jälkeen, kun kuntayhtymän talous koronapandemiasta aiheutuneista tappioista on saatu tasapainotettua, tulee kuntaosuuksilla aiempaan tapaan kattaa kokonaiskustannuksista enintään 50 %. Kauniainen huomauttaa, että jäsenkuntien kanssa ei ole sovittu, että kuntaosuudet voisivat koronapandemian jälkeenkin asettua pysyvästi 50-55 % tasolle. HSL:n tulee seurata taloustilannetta aktiivisesti ja informoida jäsenkuntia tilanteesta ajantasaisesti. Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin on ymmärrettävästä syystä väliaikaisesti suurempi, mutta vain väliaikaisesti.

Yleinen inflaatio ja erityisesti energian hinnan nousu aiheuttavat jatkossakin taloudellisia huolia. Lisäksi suuret infrahankkeet lisäävät paineita lipunhintojen nostoon myös sen jälkeen, kun koronapandemian tappioista on selvitty. Kauniainen katsoo, että HSL:n tulee tarkastella toimintaansa kriittisesti ja luoda toimintatapoja, jotka vähentävät menoja, lisäävät tuloja ja parantavat tuottavuutta.

Uudet joukkoliikenneinvestoinnit ja niiden aiheuttaman infrakustannusten nousun myötä on joidenkin tahojen osalta esitetty infrakorvausjärjestelmän uudelleentarkastelua. Kauniaisten kaupunki korostaa, että tällainen tarkastelu ei voi koskea jo aikaisemmin päätettyjä infrakorvausjärjestelmän piiriin kuuluvia investointeja, joiden investointipäätökset ovat perustuneet nykyisen infrakorvausjärjestelmän premisseihin. Mahdolliset tarkastelut tulee rajata koskemaan vain uusia, tulevien MAL-sopimusten mukaisia hankkeita, jolloin neuvotellaan myös niiden kustannusjako valtion kanssa.

Koronapandemian opetuksena HSL:n pitää tulevissa liikennöintisopimuksissa luoda menettelytapoja, joilla tilatun liikenteen joustavuutta voidaan lisätä. Tyhjät pandemia-ajan bussit ovat olleet resurssien tuhlausta, mitä ei tietenkään ole voitu ennustaa, mutta asiaan kannattaa jatkossa varautua.

Kauniainen on lausunut tarkastusmaksun korotusesityksestä aiemmissa TTS-lausunnoissaan vuosina 2012-2021. 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 ja toisaalta mahdollisuuksien mukaan myös järjestelyihin, jotka eivät mahdollista liputtoman matkustajan astumista liikennevälineeseen. Huomio kiinnittyy lisäksi tarkastusmaksukertymän suureen luottotappio-osuuteen.

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.

Hinnoittelumallit

HSL on selvittänyt uusia hinnoittelumalleja laajasti. On hyvä, että työssä tutkittiin vaikutuksia monitahoisesti, ensisijaisesti kuitenkin strategian mukaisesti painottaen kestävien kulkumuotojen edistämistä. Kauniainen tosin suhtautuu pienellä varauksella selvityksessä esitettyyn arvioon, että jokainen tarkasteltu hinnoittelumalli lisäisi automatkojen määrää Kauniaisissa ja samalla pienentäisi Kauniaisten kuntaosuutta.

Selvityksessä olisi kannattanut olla yhtenä vaihtoehtona nykyinen vyöhykemalli, jossa lippuvalikoimaan olisi kuulunut myös yhden vyöhykkeen lippu hintoineen ja vaikutuksineen. Saattaa olla, että tämä malli ei ole edennyt jatkotarkasteluun, mutta se olisi ollut luonnollinen vaihtoehto nykyisiin jo totuttuihin vyöhykkeisiin pohjautuen ja kiinnostava tieto. Nyt yhden vyöhykkeen lippu on esitetty vain ABC-vyöhykemallissa, jossa on yhdistetty B- ja C-vyöhyke.

Selvityksessä olleet hinnoittelumallit, paitsi tasatariffi, eivät poista nykyisen mallin ongelmaa vyöhykerajoista. Nykyinenkin malli luotiin poistamaan edeltävän mallin

hankalat rajakohdat, mutta jonkinlaisena valuvikana järjestelmään jäi kahden vyöhykkeen minimiosto. Kaikissa vyöhykemalleissa on aina raja jossakin kohdassa.

ABC-malli, jossa C-vyöhykkeeseen on yhdistetty D-vyöhyke, on ongelmallinen yhdenarvoisuuden suhteen. C-vyöhyke on ainoa vyöhyke tässä mallissa, jolle voi ostaa yhden vyöhykkeen lipun. Tämä asettaa muiden vyöhykkeiden käyttäjät eriarvoiseen asemaan. Esitetty lippujen hinnasto vahvistaa tätä asetelmaa, kun AB-kertalippu maksaisi 3,2 euroa, BC-kertalippu maksaisi 2,8 euroa ja laajimman alueen C-kertalippu 1,9 euroa. Malli kuitenkin lisäisi kestäväen kehityksen kulkutapojen käyttöä eniten seudulla Helsinkiä lukuun ottamatta. Mallin hyödyt eivät kuitenkaan kompensoi riittävästi havaittuja epäkohtia, jotta malli olisi ehdotetun kaltaisena valmis otettavaksi käyttöön.

ABC-mallissa, jossa B-vyöhyke ja C-vyöhyke on yhdistetty B-vyöhykkeeksi, on hyviä puolia kuten yhden vyöhykkeen kertalippujen mahdollisuus ja selkeä hinnoittelu. Tässä ratkaisussa hyvää on se, että nykyinen jossain määrin ongelmallinen B- ja C-vyöhykkeen raja poistuu. Hintavaikutusta tällä kuitenkin ei ole, ja kauniaislaisten pääsuunta Helsinkiin kallistuisi. Tämä vaihtoehto myös tasaisi radan varren liityntäpysäköintipaikkojen käyttöä. Mallin etuna on maltillinen hinnan nousu lisävyöhykkeiden suhteen niin kerta- kuin kausilipuissa. Tämä vaihtoehto olisi kestävien kulkutapojen käyttöä vähiten lisäävä malli, joten se ei liene ykkösvalinta.

Tasahinnoittelu toisi kokonaan uuden ajattelutavan HSL:n joukkoliikenteeseen. Tasahinnoittelu vastaisi vyöhykerajojen ongelmakohtien poistumiseen parhaiten. Kauniainen pitää hyvänä mallin selkeyttä, helppoutta ja yksinkertaisuutta käyttäjälle. Tasahinnoittelumallissa vaikuttaisi tehdyn tutkimuksen mukaan myös olevan eniten potentiaalia uusien käyttäjäryhmien mukaan saamiseksi joukkoliikenteen käyttäjiksi. Tämä on tärkeää kulkumuoto-osuuden nostamiseksi. Malli myös vähentäisi Kauniaisten liityntäpysäköintiin suuntautuvaa painetta nykyiseltä C-vyöhykkeeltä ja edesauttaisi paikkojen riittävyttä.

Tasatariffimallin huonot puolet kohdistuvat erityisesti lippujen hinnoitteluun. Matkalipun hinta ei korreloi matkan pituuden kanssa, vaikka tämä yleisesti koetaan loogiseksi. Merkittävin ongelma onkin, että lippujen tuotevalikoimasta puuttuu lyhyiden matkojen edullinen kertalippu, joka kannustaisi lyhyillä matkoilla jättämään auton kotiin. Kertalippu kahteen suuntaan suunnitelluilla tariffeilla on yksinkertaisesti henkilöautoa kalliimpi vaihtoehto. On kerta kaikkiaan epäreilua, että laajan HSL-alueen laidalta toiselle matkustaminen olisi saman hintaista muutaman pysäkin matkan kanssa. Lippuvalikoimaan tulisi lisätä kertalippu, joka olisi voimassa esim. 15-30 minuuttia, ja joka olisi hinnaltaan halvinta kertalippua edullisempi. Näin tämän mallin ongelmakohdaksi jäänyt puute tulisi oikaistua, lyhyitä matkoja tekevät joukkoliikenteen käyttäjät tulisivat huomioitua ja tämä mahdollistaisi joukkoliikenteen monipuolisemman käytön HSL:n strategian mukaisesti joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvattaen.

Aikahinnoittelua voisi viedä pitemmällekin tasatariffimallissa. Mikäli lipun hinta olisi aina sama koko HSL-alueella, voisi porrastusta suunnitella lipun keston mukaisesti niin, että seuraava porras olisi aina suhteessa edellistä jonkin verran edullisempi. Valikoimassa voisi olla esim. lyhyen matkan lippu 15-30 minuuttia, normaalilippu n. 90 minuuttia, viikkolippu, kahden viikon lippu ja kuukausilippu.

Nykyisen kuntaosuusjärjestelmän vaatimukset eivät ilmeisesti myöskään istu tasatariffimalliin. Nykyinen järjestelmä onkin varsin monimutkainen ja työläs, joten sen uudistaminen voi olla hyväkin asia, kunhan uusi laskentatapa on oikeudenmukainen ja

vastaa joukkoliikennepalveluiden käyttöä kunnittain ja muutenkin ottaa huomioon itsenäisten jäsenkuntien tarpeet talouden suunnittelussa.

Toimiva joukkoliikenne on tärkeä osa kaupunkielämän kokonaisuutta. Etätyön lisääntyminen ja sen kautta muuttunut liikkumisen tarve voi olla haaste, mutta myös mahdollisuus oikein analysoituna ja resursoituna. Lisäksi haasteena on saada asukkaiden liikkumisen tarpeet huomioitua myös yksilötasolla, eikä vain suurena massana. Tasatariffimalli saattaisi vastata myös yksilöllisiin tarpeisiin ja olla toimiva ratkaisu, jos lippuvalikoimaan kiinnitetään riittävästi huomiota ja niissä tarjotaan vaihtoehtoja. Hinnoittelumallista riippumatta lippujärjestelmän tulee olla helpokäyttöinen, joustava, selkeä ja kustannustehokas.

Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju:

Valiokunta päättää esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon HSL- kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2023 - 2025.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Oheismateriaali:

Lausuntopyyntö
HSL Pöytäkirjaote
HSL TTS 2023-2025
Hinnoittelumallin vaikutukset

Jakelu:

Kaupunginhallitus

KH 05.09.2022 § 122

462/00.04.01.02/2022

Kaupunginjohtaja Christoffer Masar:

Kaupunginhallitus päättää antaa HSL:n hallitukselle seuraavan lausunnon HSL- kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2023 – 2025:

Toimintasuunnitelma

HSL:n asettamat strategiset tavoitteet on hyvin valittu HSL:n perustehtävän lähtökohdista. Tavoitteet tukevat toisiaan ja yhdessä ne luovat selkeän kokonaisuuden, joka on kunnianhimoinen ja päämäärätietoinen. Näin pitää ollakin. Strategisten tavoitteiden saavuttamisen etenemistä tulee seurata riittäväällä tarkkuudella, jotta mahdollisiin muutostarpeisiin pystytään reagoimaan ajoissa.

Strategian mukainen tavoite joukkoliikenteen käytön ennätyslukuista edellyttää, että erinomainen asiakaskokemus on prioriteetti. Asiakaskokemuksen tärkeys onkin huomioitu ja tämä näkyy strategisten menestystekijöiden painottumisessa

mm. asiakasymmärrykseen, asiakkuuksien johtamiseen, kohdennetun palvelun tarjoamiseen, matkaketjujen sujuvoittamiseen ja digitaalisten kanavien kehittämiseen. HSL on tehnyt hyvää työtä sovelluksen ja reittioppaan kehittämisessä tähänkin asti.

Käyttäjälukujen kasvu ennätyskorkealle vaatii erityishuomiota uusasiakkuuden potentiaalin tunnistamiseen, houkutteluun ja sitouttamiseen vähintään joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjiksi. On hyvä, että asiaan tullaan paneutumaan huolellisesti. HSL:n tulisi pohtia perinteisten toimenpiteiden lisäksi keveitä, edullisia ja helposti toteutettavissa olevia ratkaisuja tai kokeiluja, jotka saattavat poiketa nykyisistä käytännöistä ja joilla satunnaiskäyttöä saataisiin kasvatettua. Joukkoliikenteen kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpommaksi ja sujuvammaksi kuin yksityisautoilu. Koetun sujuvuuden edistäminen onnistuu parhaiten konsultoimalla joukkoliikenteen asiakkaita.

Toiminnan ja talouden suunnittelu on tasapainoilua hyvän palvelutason säilyttämisen ja lipunhintojen houkuttelevuuden kesken. Toimintaa tulee suunnitella sen mukaisesti mihin talouden puolesta on varaa, mutta hieman huolestuttavalta vaikuttaa uuden toimintamallin tavoitteisto, jossa painotetaan markkina-alueita, kustannustehokkuutta, linjojen kannattavuuseroja ja kustannusnäkyviä. Kauniainen haluaa muistuttaa, että joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee myös tasa-arvosyistä olla kattavasti käytettävissä. Tehokkuuden kustannuksella ei saa unohtaa käyttäjäryhmiä, joilla ei ole edes mahdollisuutta liikkua omalla autolla. Tällaisia ryhmiä ovat esim. lapset ja nuoret, osa ikääntyneistä ja rajoitteisista henkilöistä.

Liikenteen palvelutasoa kehitettäessä datan pohjalta on huomioitava, että markkinaymmärryksen ja siihen perustuvien muutosten muodostaminen tulee pohjautua laaja-alaiseen dataan kaikilta asiakasryhmiltä, myös potentiaalisilta uusasiakkailta. Lisääntyvät liikennevälineiden vaihdot ja paikallislinjojen karsimiset vastoin asiakkaiden toiveita eivät tue erinomaisen asiakaskokemuksen saavuttamista. Monelle joukkoliikenteen käyttäjälle on tärkeämpää lähellä sijaitseva pysäkki vaikka harvemmin vuorovälein kuin runkolinjan tiheä liikennöinti kauempana. Vaihtojakin väistämättä tarvitaan, jolloin solmupisteiden kehittäminen, vaihtojen sujuvuuden tarkastelu ja niiden toimivuuteen panostaminen on joukkoliikenteen käytettävyyden kannalta keskeinen osa liikennejärjestelmän matkaketjujen luotettavuuden ja palvelutason parantamista.

Myös markkina-alueiden sisällä on erilaisia tarpeita, jotka tulee tunnistaa liikennetarjontaa suunniteltaessa. Kauniaislaisten tarpeet eivät saa jäädä läntisellä markkina-alueella isompien kuntien mielipiteiden jalkoihin. Kauniainen toivoo, että erityisesti paikallistason linjamuutoksia suunniteltaessa tehtäisiin kuntatason yhteistyötä ennakoivasti ja hyödynnettäisiin kuntien omaa paikallistason tuntemusta nykyistä paremmin.

Linjastojen suunnittelussa on erotettava erilaiset yhteystarpeet toisistaan, jotta voidaan suunnitella mahdollisimman toimiva palveluverkosto markkina-alueiden sisälle. HSL:n liikennejärjestelmä perustuu kuntarajat ylittävään rakenteeseen, jolloin tämän tulee näkyä myös linjastoissa. Kauniaisten kouluissa käy prosentuaalisesti suuri määrä Espoon puolella asuvia nuoria, joille hyvät joukkoliikennedyhteiset kuntarajojen yli on erittäin tärkeää. Vastaavasti Kauniainen on monille lähialueiden espoolaisille tärkeä palvelukeskus niin terveys-, vapaa-ajan kuin kaupallisten palveluiden käyttäjinä. Tätä HSL ei aiempina vuosina ole aina ottanut parhaalla tavalla huomioon.

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 ja otsikko vastaa sisältöä ymmärrettävästi. Tietyssä mielessä myös jäsenkunnat ovat HSL:n asiakkaita, ja niiden kanssa tehtävä yhteistyö ja suunnitteluun osallistaminen nykyistä enemmän tulisi myös olla tavoitteistossa.

HSL:n sisäisen toiminnan laadun varmistamisen tulee olla jatkuvan toiminnan peruslähtökohta ilman erillismainintaa.

Espoon kaupunkiradan mittavat rakennustyöt käynnistyvät vuoden 2023 aikana ja Kauniainen toivoo HSL:ltä hyvää yhteistyötä tämän merkittävän joukkoliikenteen parantamishankkeen aikana. Rakennustöistä liikennekäytössä olevien raiteiden välittömässä läheisyydessä tulee vääjäämättä olemaan haittavaikutuksia radan liikenteelle ja Tunnelitien alikulkukäytävän bussiliikenteelle. Junaliikenteen totaalikatkot vaativat korvaavia bussiyhteyksiä, mutta siltojen ja asemanseutujen ympäristöjen rakentaminen järjestelyineen tulee aiheuttamaan laajoja vaikutuksia myös bussiliikenteelle. Poikkeusliikennejärjestelyihin ja ennakoivaan matkustajainformaatioon pitää panostaa ja suunnitella ne yhdessä Kauniaisten ja Espoon kanssa.

Taloussuunnitelma

Matkustajamäärät ja lipputulokertymät jäävät myös kuluvana vuonna varmuudella normaalitasoa alemmas koronaepidemian johdosta. Lipputulotavoite vuodelle 2023 on 375,1 milj. euroa ja se on vain 2,1 % alle vuoden 2019 toteutuman ja 71,6 milj. euroa 2022 vuoden ennustetta suurempi. Tavoite on kunnianhimoinen nykyisessä maailmantilanteessa. Lippujen hintoja voidaan maltillisesti korottaa ottaen huomioon joukkoliikenteen edelleen säilyminen vetovoimaisena niin, etteivät joukkoliikenteen käyttäjät siirry muihin kulkutapoihin. Uusia asiakkaita tulee houkutella mukaan kulkumuoto-osuuden nostamiseksi ja ylipäättään matkustajamäärien ja lipputulojen kasvattamiseksi. Alennusoikeuksia ei tule laajentaa. Sen sijaan myös nykyisiä alennusoikeuksia ja alennusten suuruuksia tulisi vaikeasta taloustilanteesta johtuen tarkastella kriittisesti ja opiskelija-alennusta lukuun ottamatta myöntää ainoastaan liikenteellisin perustein.

Kuntaosuudet ovat kasvaneet vuosittain. Vuonna 2023 Kauniaisten kuntaosuus on aineiston mukaan 1,6 milj. euroa ja vuosille 2024-2025 Kauniaisille arvioitu kuntaosuus on 1,8 milj. euroa. Kuluvan vuoden budjetti on n. 1,5 milj. euroa, mutta nousua on merkittävästi, kun vielä vuonna 2020 kuntaosuus budjetoitiin 0,850 milj. euron suuruusena. Sen jälkeen, kun kuntayhtymän talous koronapandemiasta aiheutuneista tappioista on saatu tasapainotettua, tulee kuntaosuuksilla aiempaan tapaan kattaa kokonaiskustannuksista enintään 50 %. Kauniainen huomauttaa, että jäsenkuntien kanssa ei ole sovittu, että kuntaosuudet voisivat koronapandemian jälkeenkin asettua pysyvästi 50-55 % tasolle. HSL:n tulee seurata taloustilannetta aktiivisesti ja informoida jäsenkuntia tilanteesta ajantasaisesti. Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin on ymmärrettävästä syystä väliaikaisesti suurempi, mutta vain väliaikaisesti.

Yleinen inflaatio ja erityisesti energian hinnan nousu aiheuttavat jatkossakin taloudellisia huolia. Lisäksi suuret infrahankkeet lisäävät paineita lipunhintojen nostoon myös sen jälkeen, kun koronapandemian tappioista on selvitty.

Kauniainen katsoo, että HSL:n tulee tarkastella toimintaansa kriittisesti ja luoda toimintatapoja, jotka vähentävät menoja, lisäävät tuloja ja parantavat tuottavuutta.

Uudet joukkoliikenneinvestoinnit ja niiden aiheuttaman infrakustannusten nousun myötä on joidenkin tahojen osalta esitetty infrakorvausjärjestelmän uudelleentarkastelua. Kauniaisten kaupunki korostaa, että tällainen tarkastelu ei voi koskea jo aikaisemmin päätettyjä infrakorvausjärjestelmän piiriin kuuluvia investointeja, joiden investointipäätökset ovat perustuneet nykyisen infrakorvausjärjestelmän premisseihin. Mahdolliset tarkastelut tulee rajata koskemaan vain uusia, tulevien MAL-sopimusten mukaisia hankkeita, jolloin neuvotellaan myös niiden kustannusjako valtion kanssa.

Koronapandemian opetuksena HSL:n pitää tulevissa liikennöintisopimuksissa luoda menettelytapoja, joilla tilatun liikenteen joustavuutta voidaan lisätä. Tyhjä pandemia-ajan bussit ovat olleet resurssien tuhlausta, mitä ei tietenkään ole voitu ennustaa, mutta asiaan kannattaa jatkossa varautua.

Kauniainen on lausunut tarkastusmaksun korotusesityksestä aiemmissa TTS-lausunnoissaan vuosina 2012-2021. 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 ja toisaalta mahdollisuuksien mukaan myös järjestelyihin, jotka eivät mahdollista liputtoman matkustajan astumista liikennevälineeseen. Huomio kiinnittyy lisäksi tarkastusmaksukertymän suureen luottotappio-osuuteen.

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.

Hinnoittelumallit

HSL on selvittänyt uusia hinnoittelumalleja laajasti. On hyvä, että työssä tutkittiin vaikutuksia monitahoisesti, ensisijaisesti kuitenkin strategian mukaisesti painottaen kestävien kulkumuotojen edistämistä. Kauniainen tosin suhtautuu pienellä varauksella selvityksessä esitettyyn arvioon, että jokainen tarkasteltu hinnoittelumalli lisäisi automatkojen määrää Kauniaisissa ja samalla pienentäisi Kauniaisten kuntaosuutta.

Selvityksessä olisi kannattanut olla yhtenä vaihtoehtona nykyinen vyöhykemalli, jossa lippuvalikoimaan olisi kuulunut myös yhden vyöhykkeen lippu hintoineen ja vaikutuksineen. Saattaa olla, että tämä malli ei ole edennyt jatkotarkasteluun, mutta se olisi ollut luonnollinen vaihtoehto nykyisiin jo totuttuihin vyöhykkeisiin pohjautuen ja kiinnostava tieto. Nyt yhden vyöhykkeen lippu on esitetty vain ABC-vyöhykemallissa, jossa on yhdistetty B- ja C-vyöhyke.

Selvityksessä olleet hinnoittelumallit, paitsi tasatariffi, eivät poista nykyisen mallin ongelmaa vyöhykerajoista. Nykyinenkin malli luotiin poistamaan edeltävän mallin

hankalat rajakohdat, mutta jonkinlaisena valuvikana järjestelmään jäi kahden vyöhykkeen minimiosto. Kaikissa vyöhykemalleissa on aina raja jossakin kohdassa.

ABC-malli, jossa C-vyöhykkeeseen on yhdistetty D-vyöhyke, on ongelmallinen yhdenarvoisuuden suhteen. C-vyöhyke on ainoa vyöhyke tässä mallissa, jolle voi ostaa yhden vyöhykkeen lipun. Tämä asettaa muiden vyöhykkeiden käyttäjät eriarvoiseen asemaan. Esitetty lippujen hinnasto vahvistaa tätä asetelmaa, kun AB-kertalippu maksaisi 3,2 euroa, BC-kertalippu maksaisi 2,8 euroa ja laajimman alueen C-kertalippu 1,9 euroa. Malli kuitenkin lisäisi kestäväen kehityksen kulkutapojen käyttöä eniten seudulla Helsinkiä lukuun ottamatta. Mallin hyödyt eivät kuitenkaan kompensoi riittävästi havaittuja epäkohtia, jotta malli olisi ehdotetun kaltaisena valmis otettavaksi käyttöön.

ABC-mallissa, jossa B-vyöhyke ja C-vyöhyke on yhdistetty B-vyöhykkeeksi, on hyviä puolia kuten yhden vyöhykkeen kertalippujen mahdollisuus ja selkeä hinnoittelu. Tässä ratkaisussa hyvää on se, että nykyinen jossain määrin ongelmallinen B- ja C-vyöhykkeen raja poistuu. Hintavaikutusta tällä kuitenkin ei ole, ja kauniaislaisten pääsuunta Helsinkiin kallistuisi. Tämä vaihtoehto myös tasaisi radan varren liityntäpysäköintipaikkojen käyttöä. Mallin etuna on maltillinen hinnan nousu lisävyöhykkeiden suhteen niin kerta- kuin kausilipuissa. Tämä vaihtoehto olisi kestävien kulkutapojen käyttöä vähiten lisäävä malli, joten se ei liene ykkösvalinta.

Tasahinnoittelu toisi kokonaan uuden ajattelutavan HSL:n joukkoliikenteeseen. Tasahinnoittelu vastaisi vyöhykerajojen ongelmakohtien poistumiseen parhaiten. Kauniainen pitää hyvänä mallin selkeyttä, helppoutta ja yksinkertaisuutta käyttäjälle. Tasahinnoittelumallissa vaikuttaisi tehdyn tutkimuksen mukaan myös olevan eniten potentiaalia uusien käyttäjäryhmien mukaan saamiseksi joukkoliikenteen käyttäjiksi. Tämä on tärkeää kulkumuoto-osuuden nostamiseksi. Malli myös vähentäisi Kauniaisten liityntäpysäköintiin suuntautuvaa painetta nykyiseltä C-vyöhykkeeltä ja edesauttaisi paikkojen riittävyttä.

Tasatariffimallin huonot puolet kohdistuvat erityisesti lippujen hinnoitteluun. Matkalipun hinta ei korreloi matkan pituuden kanssa, vaikka tämä yleisesti koetaan loogiseksi. Merkittävin ongelma onkin, että lippujen tuotevalikoimasta puuttuu lyhyiden matkojen edullinen kertalippu, joka kannustaisi lyhyillä matkoilla jättämään auton kotiin. Kertalippu kahteen suuntaan suunnitelluilla tariffeilla on yksinkertaisesti henkilöautoa kalliimpi vaihtoehto. On kerta kaikkiaan epärealua, että laajan HSL-alueen laidalta toiselle matkustaminen olisi saman hintaista muutaman pysäkin matkan kanssa. Lippuvalikoimaan tulisi lisätä kertalippu, joka olisi voimassa esim. 15-30 minuuttia, ja joka olisi hinnaltaan halvinta kertalippua edullisempi. Näin tämän mallin ongelmakohtaksi jäänyt puute tulisi oikaistua, lyhyitä matkoja tekevät joukkoliikenteen käyttäjät tulisivat huomioitua ja tämä mahdollistaisi joukkoliikenteen monipuolisemman käytön HSL:n strategian mukaisesti joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvattaen.

Aikahinnoittelua voisi viedä pitemmällekkin tasatariffimallissa. Mikäli lipun hinta olisi aina sama koko HSL-alueella, voisi porrastusta suunnitella lipun keston mukaisesti niin, että seuraava porras olisi aina suhteessa edellistä jonkin verran edullisempi. Valikoimassa voisi olla esim. lyhyen matkan lippu 15-30 minuuttia, normaalilippu n. 90 minuuttia, viikkolippu, kahden viikon lippu ja kuukausilippu.

Nykyisen kuntaosuusjärjestelmän vaatimukset eivät ilmeisesti myöskään istu tasatariffimalliin. Nykyinen järjestelmä onkin varsin monimutkainen ja työläs, joten sen uudistaminen voi olla hyväkin asia, kunhan uusi laskentatapa on oikeudenmukainen ja vastaa joukkoliikennepalveluiden käyttöä kunnittain ja

muutenkin ottaa huomioon itsenäisten jäsenkuntien tarpeet talouden suunnittelussa.

Toimiva joukkoliikenne on tärkeä osa kaupunkielämän kokonaisuutta. Etätyön lisääntyminen ja sen kautta muuttunut liikkumisen tarve voi olla haaste, mutta myös mahdollisuus oikein analysoituna ja resursoituna. Lisäksi haasteena on saada asukkaiden liikkumisen tarpeet huomioitua myös yksilötasolla, eikä vain suurena massana. Tasatariffimalli saattaisi vastata myös yksilöllisiin tarpeisiin ja olla toimiva ratkaisu, jos lippuvalikoimaan kiinnitetään riittävästi huomiota ja niissä tarjotaan vaihtoehtoja. Hinnoittelumallista riippumatta lippujärjestelmän tulee olla helppokäyttöinen, joustava, selkeä ja kustannustehokas.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Oheismateriaali:

Lausuntopyyntö
HSL Pöytäkirjaote
HSL TTS 2023-2025
Hinnoittelumallin vaikutukset

Jakelu:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)