

Lisätiedot:

yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju, puh. 050 304 1234  
kuntatekniikkapäällikkö 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 12.6.2024 päättänyt pyytää taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025 - 2027 jäsenkuntien lausunnot 31.8.2024 mennessä. Kauniaisten kaupunki on pyytänyt ja saanut lisäaikaa lausunnon toimittamiseen 5.9.2024 saakka, sillä kaupunginhallitus kokoontuu 2.9.2024.

Lausunnoissa on pyydetty esittämään näkemys erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?
- Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?
- Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?
- Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025–2027?
- Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?
- Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Lausuntopyyntö ja alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2025-2027 ovat esityslistan **oheismateriaalina**. Lausuntopyyntöön liittyvä aineisto on myös julkaistu internet-osoitteessa:

<https://www.hsl.fi/paatoksenteko> Esityslistat ja pöytäkirjat/Hallitus 12.6.2024

Strategiasuunnitelma ja strategiset tavoitteet

HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestävään kasvuun on hyväksytty tammikuun 2022 yhtymäkokouksessa ja täten strategian viimeinen vuosi on käynnistymässä. 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 ohjaavat jokapäiväistä työtä HSL:n pyrkiessä strategian suuntaisesti eteenpäin. Strategian mukaiset arvot ovat:

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

HSL:n neljä TTS-kauden strategista tavoitetta ovat:

- kohti päästötöntä joukkoliikennettä
- joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
- kustannustehokas joukkoliikenne
- tasapainoinen talous

#### Tiivistelmä keskeisistä TTS-suunnitelman lähtökohdista

Taloudellinen toimintaympäristö on epävarma ja Suomen talouskehityksen ennustaminen on vaikeaa. Tilastokeskuksen mukaan Suomen bruttokansantuote (BKT) supistui viime vuonna 1,0 %. Vuodelle 2024 Suomen Pankki ennustaa Suomen bruttokansantuotteen supistuvan 0,5 %. Alkuvuoden poliittisista lakoista huolimatta heikoimman suhdannetilanteen on kuitenkin nähty olevan taittumassa kohti parempaa. Vuonna 2025 bruttokansantuotteen odotetaan jo kasvavan 1,7 %. Esimerkiksi tulevaa heijastelevien eurooppalaisten ostopääällikköindeksien perusteella heikoin suhdannetilanne vallitsi vuoden 2023 jälkipuoliskolla. Suomen tapauksessa elinkeinoelämän luottamusindikaattorit ovat kuitenkin parantuneet vasta vähän. Inflaation odotetaan painuvan vuonna 2024 alle prosenttiin. Vuonna 2025 inflaation odotetaan kuitenkin kiihtyvän hieman. Korkotason nosto ja sen vaikutusten heijastuminen talouteen näkyy osin pitkällä viiveellä ja tällä hetkellä korkojen laskuodotukset vuodelle 2024 ovat miltei puoliintuneet muutamassa kuukaudessa. Työllisyyden kehitys määrittää pitkälti taantuman syvyyttä ja sitkeyttä. Erityisesti korkeakoulutettujen työttömyyden on odotettu nousevan korkeimmalle tasolleen vuosiin, mikä voi levitä talouteen laajemminkin.

Suomen julkista taloutta sopeutetaan uudistuksilla ja leikkauksilla, joiden tavoitteena on julkisen velkasuhteen kasvun pysäyttäminen. Leikkausten lisäksi budjettiriihessä päätetyllä yleisten alv-kantojen korotuksella on talouteen huomattavia vaikutuksia. Alv-kantojen korotus nostaa inflaatiota 0,7 prosenttiyksikköä. Vuoden 2025 alusta voimaan tuleva henkilökuljetusten alennetun arvonlisäverokannan korottaminen 14 prosenttiin nostaa matkustamisen hintaa ja heikentää joukkoliikenteen hintakilpailukykyä. Etenkin pienempituloisten ostovoimaan kohdistuneet toimenpiteet, varsinkin lyhyellä aikajänteellä, voivat heijastua liikkumiseen. On huomioitava, että valtion verotulot liikenteestä supistuvat autokannan uudistumisen myötä, jos nykyistä verotusta ei muuteta.

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu strategiaan, jossa nousijamäärätavoite vuodelle 2025 on 400 miljoonaa nousua. Vuodelle 2024 HSL ennustaa 364 miljoonaa nousua, joten HSL:n pitäisi saavuttaa lähes kymmenyksen kasvu nousuissa vuonna 2025. HSL:n tämänhetkinen ennuste pohjautuen tällä hetkellä

tiedossa oleviin palvelutasomuutoksiin sekä tuleviin työmaihin arvioi vuoden 2025 nousijamäärän olevan noin 375 miljoonaa. Ennusteen mukaan strategiakauden tavoitteesta tullaan siis jäämään ilman erillisiä toimenpiteitä noin 25 miljoonaa nousua. Lausuntoaineiston mukaan kulkutapaosuuden kasvattaminen vaatii merkittäviä panostuksia liikennetarjonnan kehittämisessä. TTS-kaudella 2025-2027 HSL tulee kohdistamaan toimensa seuraaviin teemoihin:

- palveluiden kohdistus asiakasymmärryksen ja kysyntäpotentiaalin perusteella
- matkustajalaskentadatan laadun parantaminen
- palveluiden luotettavuuden ja toimintavarmuuden kehitys sekä parempi häiriötilanteiden hallinta
- asiakaskokemusten johtaminen systemaattisesti ja tavoitteellisesti
- uusien asiakkaiden houkuttelemisen ja nykyisten asiakkaiden pitovoiman vahvistaminen

HSL tulee tekemään TTS-kaudella alueellisia linjastotarkasteluja tarjonnan kohdentamiseksi kysyntää vastaavaksi matkustajatietoja ja asiakasymmärrystä hyödyntäen. Tavoitteena on nostaa matkustajamääriä ja parantaa linjaston kustannustehokkuutta.

TTS-kaudella erilaiset infrahankkeet ja niihin liittyvät suuret poikkeusjärjestelyt tulevat aiheuttamaan muutoksia lähes kaikille liikennemuodoille ja lisäävät poikkeustilanteiden määrää. Työmaat aiheuttavat merkittäviä operointikustannusten lisäyksiä eri puolilla HSL-aluetta sekä vaikuttavat negatiivisesti asiakaskokemukseen ja nousijamäärien kehitykseen. HSL:n tahtotilana on, että infrahankkeiden aiheuttamat poikkeusjärjestelyt pyritään toteuttamaan asiakkaiden tarpeita vastaavasti ja mahdollisimman kustannustehokkaasti, tarvittaessa palvelutasoa sopeuttaen.

HSL tulee kiinnittämään huomiota poikkeusliikennejärjestelyjen suunnitteluun ja viestintään asiakkaille.

HSL:n tavoitteena on ottaa käyttöön lähimaksu vuoden 2024 lopussa / vuoden 2025 alussa koko liikenneverkossa. HSL:n tavoitteena on lähimaksun käyttöönottovaiheen tekeminen mahdollisimman sujuvaksi ja helpoksi asiakkaille. HSL ehdottaa, että käyttöönoton ensimmäisessä vaiheessa lanseerataan lähimaksu yhdellä yhteisellä hinnalla, jolloin ostaminen sujuisi vain korttia näyttämällä lukijalaitteelle. Lähimaksulippu olisi siis uusi kiinteähintainen, vyöhykkeistä riippumaton lipputuote olemassa olevien lipputuotteiden lisäksi. Jatkossa lähimaksu voitaisiin laajentaa erilaisille vyöhyketuotteille.

#### Toimintatulot ja kuntaosuudet

HSL:n toimintatulot koostuvat pääosin kuntaosuuksista ja lipputulosta. Muita tuloja ovat mm. valtionavustukset ja tuet sekä tarkastusmaksut. HSL:n toimintatulot vuonna 2025 ovat yhteensä 956,6 milj. euroa. Kasvu kuluvan vuoden ennusteeseen verrattuna on 70,4 milj. euroa (7,9 %). Toimintatulojen arvioidaan olevat 993,4 milj. euroa vuonna 2026 ja 1012,5 milj. euroa vuonna 2027.

Vuonna 2025 arvioidaan kertyvän lipputulosta yhteensä 418,6 milj. euroa (43,8 % HSL:n toimintatuloista). Vuoden 2025 lipputulotavoite on 40,8 milj. euroa kuluvan vuoden 2024 ennustetta suurempi. Lipputulosten arvioidaan olevan 427,0 milj. euroa vuonna 2026 (43,0 % tuloista) ja 435,4 milj. euroa vuonna 2027 (43,0 % tuloista).

HSL:n hallitus päättää erikseen lippujen hinnoista lokakuussa 2024. Hintoja jouduttaneen korottamaan keskimäärin 8 % vuoden 2025 alussa.

Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiset lipputulot perustuvat oletukseen uudesta E-vyöhykkeestä, mikä tarkoittaa uusia lipputulovyöhykkeitä CDE, BCDE ja ABCDE. Lisäksi vanha D-vyöhyke korvautuu DE-vyöhykkeellä. Nykyisellä omistajakuntamallilla tämä E-vyöhyke sijoittuisi Tuusulan ja Sipoon pohjoisosiin ja juna-asemista Ainola, Järvenpää, Saunakallio ja Jokela vaihtaisivat sijoitustaan D-vyöhykkeeltä uudelle E-vyöhykkeelle.

Kuntaosuudet ovat vuonna 2025 ovat yhteensä 537,7 milj. euroa (Kauniainen 2,4 milj. euroa) ilman edellisten vuosien ylijäämäennustetta. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 55,9 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista. Kuntaosuudet vuodelle 2026 ovat yhteensä 548,9 milj. euroa ja vuodelle 2027 yhteensä 559,4 milj. euroa. Kauniaisten kuntaosuus vuonna 2026 2,4 milj. euroa ja vuonna 2027 2,5 milj. euroa.

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 5,0 milj. euroa vuosina 2025-2027. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Ilmastoperusteinen tuki on Suomen hallituksen hallitusohjelmassa lakkautettu.

Tarkastusmaksu korotettiin 100 euroon vuonna 2024. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 5,5 milj. euroa vuosittain 2025-2027, joista kirjataan luottotappiota/-varauksia noin 2,3 milj. euroa vuosittain.

Vuokratulot 2025 vuonna ovat 2,7 milj. euroa. Muut tulot 2025 ovat 8,8 milj. euroa, josta 4,4 milj. euroa koostuu HSL:n varautumisesta kirjanpidolliseen oikaisuun, kun matkakortin arvoa siirretään taseesta muiksi tuotoiksi sekä erilaisista palvelumaksuista ja edelleen veloitettavista korvauksista.

Menot, joita ei voida kattaa lipputuloin tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuuslaskelmat taloussuunnitelmakaudelle 2025-2027 on esitetty **oheismateriaalissa**.

#### Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2024 ovat yhteensä 962,8 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2024 ennusteesta 55,4 milj. euroa (6,1 %). Vuonna 2026 toimintamenojen arvioidaan olevan 974,9 milj. euroa ja 993,3 milj. euroa vuonna 2027.

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 920,1 milj. euroa vuonna 2025, 95,6 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Vuosina 2026–2027 palveluiden ostomenot ovat 931,7 milj. euroa ja 949,7 milj. euroa.

Liikennejärjestäjille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2025 yhteensä 639,8 milj. euroa, joka on 66,5 % HSL:n toimintamenoista. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvioennuste vuodelle 2025 sisältää varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseen 8,3 milj. euroa. Vuonna 2026 työmaiden ja poikkeusliikenteen on arvioitu olevan 9,1 milj. euroa ja 9,0 milj. euroa vuonna 2027. Alla olevassa taulukossa on eritelty eri joukkoliikennemuotojen osuuksia kustannuksista.

## Taulukko:

Arvioidut operointikulut, milj. euroa	Bussi	Juna	Metro	Raitiotie	Lautta	Pikaraitio
2025	376,3	101,4	65,9	84,6	6,0	23
2026	373,2	98,1	65,8	87,3	6,0	24,1

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Vuonna 2025 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 230,3 milj. euroa. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi infrakustannuksia ja HSL:n infrakorvauksia vaikuttaen osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintojen korottamisen paineeseen.

Kauniaisten kaupungilla ei tällä hetkellä ole laskutettavia infrakuluja, mutta niitä muodostuu jatkossa Espoon kaupunkiratahankkeen myötä. Infrakorvaussopimuksen periaatteiden mukaisesti puolet hankkeen pääomakustannusten arvosta vähennetään ko. kuntien oman joukkoliikenteen infrakorvauslaskutuksen yhteydessä.

Kuntayhtymän investointimenot ovat 22,1 milj. euroa vuonna 2025, 20,4 milj. euroa vuonna 2026 ja 20,1 milj. euroa vuonna 2027. Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta.

Rahoitustulot ja -menot: HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2025–2027 sisältää vuonna 2020 nostetun 50 milj. euron talousarviolainan kustannukset. Tätä lainaa on jäljellä vuoden 2024 lopussa 28,9 milj. euroa. Lainaa lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain. Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 1,6 milj. euroa vuosittain vuosina 2025-2027. Tuottoja arvioidaan saatavan kassavarojen lyhytaikaisista sijoituksista. Ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa.

HSL:n tilikauden 2025 tulos on -21,7 milj. euroa alijäämäinen ja se voidaan kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä.

### **Esitys lausunnoksi:**

#### Toimintasuunnitelma

Ensi vuonna käynnistyvässä strategian päivittämisessä tulee ottaa huomioon koronan jälkeinen muuttunut liikkumisen kulttuuri. Strategian tavoite joukkoliikenteen käytön ennätyslukuista edellyttää paitsi myönteistä asiakaskokemusta, ennen kaikkea uusasiakkuuden potentiaalinn tunnistamista ja sitouttamista vähintään joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjiksi. Helsingin seudun väestönkasvu on palautunut ja kasvua on ollut vuoden 2024 tammi-maaliskuussa 4 800 henkilöä. Väestönkasvu luo hyvän potentiaalinn uusasiakkuuksille. Kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpommaksi, sujuvammaksi ja kustannustehokkaammaksi kuin yksityisautoilu. Tähän toki muillakin toimijoilla kuin HSL:llä on mahdollisuus vaikuttaa.

On hyvä, että toimintasuunnitelmassa on panostettavana kohteena matkustajalaskentadatan laadun parantaminen, mutta datan perusteella ei voi täysin kehittää liikenteen palvelutasoa. On huomioitava, että asiakasdatan pohjalta tehtävät muutokset eivät välttämättä tue joukkoliikennettä käyttämättömien siirtymistä joukkoliikenteen käyttäjiksi. Markkinaymmärryksen ja sitä kautta muutosten on perustuttava laaja-alaiseen dataan kaikilta asiakasryhmiltä ja myös potentiaalisten asiakkaiden mielipide tulee huomioida muutoksissa. Lisääntyvät liikennevälineiden vaihdot ja paikallislinjojen karsimiset vastoin asiakkaiden toiveita eivät tue erinomaisen asiakaskokemuksen saavuttamista. HSL:n tuleekin rohkeasti etsiä suunnitteluratkaisuja, jotka saattavat poiketa nykyisistä käytännöistä.

Osana asiakaskokemusta on asiakasvuorovaikutus, jota tulee kehittää edelleen ja eri kanavia hyödyntäen. Tietoa ja palvelua tarvitaan monessa eri muodossa, koska kaikki asiakasryhmät eivät koe digitaalisia kanavia omanaan. Tämä tulee erityisesti huomioida häiriötilanteiden hallinnan kehittämisessä. Poikkeusolosuhteista viestiminen pitää perustua muuhunkin kuin digitaalisiin kanaviin, varsinkin ennalta tiedettyjen muutosten viestimisessä pitää hyödyntää laajasti eri kanavia.

### Taloussuunnitelma

Kauniainen kuntaosuus on kasvanut vuosittain nopeasti ja lausuntoaineistossa sen on arvioitu olevan 2,4-2,5 milj. euroa vuosille 2025-2027, kun vuonna 2020 kuntaosuus budjetoitiin 0,850 milj. euron suuruiseksi. Näin merkittävät kuntaosuuden kasvut eivät ole kohtuullisia palvelutason säilyessä ennallaan. Kuntaosuuksien tulee aiempaan tapaan kattaa kokonaiskustannuksista enintään 50 %, kuten jäsenkuntien kanssa on sovittu. Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin on ollut ymmärrettävästä syystä 2020-luvun alussa väliaikaisesti suurempi, mutta vain väliaikaisesti. HSL:n on sopeuduttava nykyiseen tilanteeseen ja muokattava palvelutaso ja kustannukset vastaamaan menoja.

On erittäin huolestuttavaa, että lipputulojen osuus toimintatuloista edelleen heikkenee vuosina 2025-2027.

Yleinen taloustilanne ja globaalit epävarmuustekijät aiheuttavat huolta menojen lisääntymisestä enemmän kuin HSL on budjetoitunut. HSL ei kuitenkaan ole poikkeus tässä toimintakentässä, vaan samat tekijät vaikuttavat laajasti yrityksiin ja niiden kannattavuuteen. Kauniainen toivoo, että HSL tarkastelisi omaa toimintaansa kriittisesti ja loisi toimintatapoja, jotka vähentävät kustannuksia ja ennen kaikkea parantaisivat tuottavuutta.

### Kysymys 1. Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?

Infrakorvaus oli vuonna 2017 nousua kohden 0,24 € ja vuonna 2025 infrakorvauksen määräksi on arvioitu 0,58 € nousua kohden. Infrakustannusten osuus on siis kasvanut merkittävästi viimeisen kymmenen vuoden aikana ja on nykyisin lähes neljäsosa kustannuksista ja on totta, että infrakorvausjärjestelmä on muuttanut merkittäväällä tavalla HSL:n kustannusrakennetta kuntayhtymän alkuvuosista. Isoja joukkoliikenneinvestointeja on tehty ja niitä on tulossa lisää. Infrakustannusten kasvun kohdistaminen joukkoliikenteen lippujen hintoihin lisää painetta lipun hintojen korotuksille.

Toisaalta voi ajatella, että infrahankkeet parantavat joukkoliikennejärjestelmää, jolloin korottuneella lipun hinnalla saa paremman vastineen. Vaikutus lipun

hintaan tulisi kuitenkin tarkastella ja hyväksyä ennen infrahankkeen käynnistämistä.

Muutoksia nykyiseen infrajärjestelmään ei saa kohdistaa jo käynnissä oleviin tai hyväksytyihin hankkeisiin, joiden kokonaisrahoituksen ratkaisuja harkittaessa on nykyisellä järjestelmällä ollut merkitystä. Mikäli infrakorvausjärjestelmää uudistetaan, tulee uusien sääntöjen koskea vain uusia hankkeita, joiden rahoituksessa uusi järjestelmä voidaan ottaa huomioon alusta alkaen. Kuntien tulee pystyä luottamaan, että hankkeiden rahoitusjärjestelyt pysyvät sovitun mukaisina.

Infrakorvausjärjestelmää lienee mahdollista yksinkertaistaa ja karsia tulevien hankkeiden osalta. Sääntöjen pitää olla selkeät ja korvausten kohdistua ainoastaan varsinaiseen infraan. Jatkossa voitaisiin miettiä perustettavan rahoitusmalli, joka perustuisi ajatukseen, että infrahankkeesta hyötyjä rahoitaisi/korvaisi edes pienen osan hankkeesta, jolloin kuntien korvattavaksi ei jäisi koko hanke. Joukkoliikenteen infrainvestointien kannattavuuden on viime vuosina enenevässä määrin mielletty perustuvan kaupunkitaloudellisiin vaikutuksiin ja maankäytön kehittämiseen perustuviin hyötyihin.

#### Kysymys 2. Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?

Tavoitelähtöinen budjetointi sisältää merkittäviä epävarmuuksia ja on vaikea lähtökohta jäsenkuntien pyrkimyksessä oman taloutensa hallintaan. HSL:n pyyntö jäsenkunnille sitoutua tavoitelähtöiseen budjetointiin, jonka taloudelliset vaikutukset selviävät myöhemmin, ja rahoitetaan talousarviomuutoksina Yhtymäkokouksessa tarkoittaa käytännössä menoautomaatin luomista kuntaosuuksiin. Talousarviomuutosten tulee olla viimesijainen, ei talousarviovalmistelun lähtökohta.

Tavoitelähtöisen budjetoinnin päätavoite nousujen saamisesta kasvuun ei takaa muiden strategisten tavoitteiden saavuttamista eli lipputulon kasvun myötä vahvistuvaa taloutta ja kustannustehokkuutta. Nousujen määrän kasvun toteuttaminen tarjonnan lisäämisellä ei tue kustannustehokkuutta. Nousujen määrä ei voi olla itseisarvo eikä se itsessään ole oikea mittari myönteiselle kehitykselle. Mikäli samalla lipulla matkustetaan useita kertoja, nousut kyllä lisääntyvät mutta tulot eivät. Olennaista olisi saada joukkoliikenteeseen uusia maksavia asiakkaita seudun kasvavasta väestöpohjasta ja esim. nykyisiä henkilöautojen käyttäjiä.

#### Kysymys 3. Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa

Vallitsevassa kireässä taloustilanteessa Kauniaisten on priorisoitava kuntaosuuksien tasoa. Kaikkiin menolisäyksiin on suhtauduttava erittäin kriittisesti, ja joukkoliikenteen kuntaosuudet eivät voi olla tästä poikkeus. Mikäli ne kasvavat, on kaupungin säästettävä muista menoistaan enemmän, mikä ei ole talouden ohjattavuuden ja tasapuolisuuden kannalta toivottavaa. Parantuva infrataso voi näkyä maltillisesti lippujen hinnankorotuksissa, sillä samalla palvelutaso paranee. Palvelutasoa tulee tutkia matkustajadatan ja asiakasymmärryksen kautta ja löytää tätä kautta kustannustehokkuutta.

#### Kysymys 4. Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025–2027?

HSL:n vuoden 2023 liikkumistapatutkimuksen mukaan arkena 43 % matkoista tehtiin autolla, 16 % joukkoliikenteellä, 8 % polkupyörällä, 31 % kävellen ja 1 % muilla liikkumistavoilla. Viikonlopun vastaavat lukemat olivat 49 % autolla, 17 % joukkoliikenteellä, 6 % pyöräillen, 26 % kävellen ja 2 % muilla liikkumistavoilla. Kauniaisten tavoitteena on ensisijaisesti lisätä kävellen ja pyöräillen tehtyjä matkoja ja vähentää henkilöautoilla tehtäviä matkoja. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvaminen tulee tapahtua ilman lisäkustannuksia ja palvelutaso tulee suunnitella sen mukaan, mihin on varaa taloudellisten realiteettien kautta. Kauniainen näyttää tutkimuksen mukaan olevan ainoa pääkaupunkiseudun kunnista, jossa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on viikonloppuisin suurempi kuin arkisin. Tästä voi päätellä, että parempi palvelutaso ei automaattisesti tarkoita isompaa kulkutapaosuutta vaan tärkeämpää on, että joukkoliikenne vastaa asiakkaiden tarpeisiin.

#### Kysymys 5. Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi

Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa pitää ottaa huomioon, että kuntien mahdollisuudet panostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksien kasvuun ovat erittäin rajalliset. Kuntaosuudet ovat muutenkin kasvaneet voimakkaasti viime vuosina. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämisen tulee tapahtua nykyisten resurssien puitteissa. Kauniainen on valmis edistämään joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvua ennalta sovittujen toimenpiteiden viemisellä eteenpäin. Kauniaisten lähivuosien suurin panostus joukkoliikenteen edistämiseksi on 27,5 milj. euron osuus Espoon kaupunkiratainvestoinnista sekä lisäksi ratahankkeeseen liittyvät erilliskohteet ja Rantaradanbaanan rakentaminen. Kuntien budjeteista ei voi osoittaa lisää rahoitusta vain joukkoliikenteen eduksi.

#### Kysymys 6. Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Kauniainen kannattaa mallia, joka on kustannustehokas ja joka ei ainakaan vähennä lippujen myynnistä saatavia tuloja, mieluummin päinvastoin. Tätä lähimaksun vaikutusta lipputulokertymään ei ole millään tavalla arvioitu lausuntoaineistossa. Lähimaksun käyttöönoton helppous ja sujuvuus ovat tärkeitä näkökulmia, mutta samalla lähimaksu-uudistus voisi olla tilaisuus testata lipputyyppejä, jossa lipun hinta ja matkan pituus tai matka-aika olisivat paremmin korrelaatioissa keskenään. Lähimaksun lipputyypiksi voisi hyvin olla sellainen, jota ei nykyisestä vyöhykemallista löydy. Yksi vaihtoehto lipputyypiksi voisi olla lyhyemmän voimassaoloajan edullinen ns. asiointilippu, esim. 20 minuutin lippu kenties ilman vaihto-oikeutta, tai vaihtoehtoisesti kalliimpi esim. 4 tunnin lippu. Tämän tyyppisen kokeilun avulla saataisiin myös dataa siitä, tuoko uusi lipputyypiksi enemmän lipputuloja ja päästäisiinkö lipputulosten ja matkustajamäärien osalla vihdoin takaisin vuoden 2019 tasolle tai ylikin.

Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju:

Valiokunta päättää esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon HSL -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2025 - 2027.

.....



Jäsen Tupamäki esitti jäsen Waseliuksen sekä pj Saarelan kannattamana lausuntoon lisättävän seuraavaa:

"Selvitetään kuinka paljon kustannuksia liputta matkustamisesta aiheutuu. Pohditaan tapoja, joilla liputta matkustaminen vaikeutuu tai estyy kokonaan. Näin voidaan odottaa kustannustehokkuuden nousua ja asiakasmäärien kasvua."

Esitys sai valiokunnan yksimielisen kannatuksen.

Päätös:

Päätösesitys hyväksyttiin.

Lisäksi valiokunta hyväksyi lausuntoon lisättävän seuraavaa:  
Selvitetään kuinka paljon kustannuksia liputta matkustamisesta aiheutuu. Pohditaan tapoja, joilla liputta matkustaminen vaikeutuu tai estyy kokonaan. Näin voidaan odottaa kustannustehokkuuden nousua ja asiakasmäärien kasvua.

Oheismateriaali:

Pöytäkirjanote / lausuntopyyntö HSL toiminta- ja taloussuunnitelma 2025-2027 (uusi määräaika 5.9.2024)  
Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2025-2027

Jakelu:

Kaupunginhallitus  
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

KH 02.09.2024 § 115

343/00.04.01.02/2024

Kaupunginjohtaja Christoffer Masar:

Kaupunginhallitus päättää antaa HSL:n hallitukselle seuraavan lausunnon HSL -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2025–2027:

#### Toimintasuunnitelma

Ensi vuonna käynnistyvässä strategian päivittämisessä tulee ottaa huomioon koronan jälkeinen muuttunut liikkumisen kulttuuri. Strategian tavoite joukkoliikenteen käytön ennätysluvuista edellyttää paitsi myönteistä asiakaskokemusta, ennen kaikkea uusasiakkuuden potentiaalin tunnistamista ja sitouttamista vähintään joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjiksi. Helsingin seudun väestönkasvu on palautunut ja kasvua on ollut vuoden 2024 tammi-maaliskuussa 4 800 henkilöä. Väestönkasvu luo hyvän potentiaalin uusasiakkuuksille. Kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpommaksi, sujuvammaksi ja kustannustehokkaammaksi kuin yksityisautoilu. Tähän toki muillakin toimijoilla kuin HSL:llä on mahdollisuus vaikuttaa.

On hyvä, että toimintasuunnitelmassa on panostettavana kohteena matkustajalaskentadatan laadun parantaminen, mutta datan perusteella ei voi täysin kehittää liikenteen palvelutasoa. On huomioitava, että asiakasdatan pohjalta tehtävät muutokset eivät välttämättä tue joukkoliikennettä käyttämättömien siirtymistä joukkoliikenteen käyttäjiksi. Markkinaymmärryksen ja sitä kautta muutosten on perustuttava laaja-alaiseen dataan kaikilta

asiakasryhmiltä ja myös potentiaalisten asiakkaiden mielipide tulee huomioida muutoksissa. Lisääntyvät liikennevälineiden vaihdot ja paikallislinjojen karsimiset vastoin asiakkaiden toiveita eivät tue erinomaisen asiakaskokemuksen saavuttamista. HSL:n tuleekin rohkeasti etsiä suunnitteluratkaisuja, jotka saattavat poiketa nykyisistä käytännöistä.

Osana asiakaskokemusta on asiakasvuorovaikutus, jota tulee kehittää edelleen ja eri kanavia hyödyntäen. Tietoa ja palvelua tarvitaan monessa eri muodossa, koska kaikki asiakasryhmät eivät koe digitaalisia kanavia omanaan. Tämä tulee erityisesti huomioida häiriötilanteiden hallinnan kehittämiseksi. Poikkeusolosuhteista viestiminen pitää perustua muuhunkin kuin digitaalisiin kanaviin, varsinkin ennalta tiedettyjen muutosten viestimisessä pitää hyödyntää laajasti eri kanavia.

### Taloussuunnitelma

Kauniainen kuntaosuus on kasvanut vuosittain nopeasti ja lausuntoaineistossa sen on arvioitu olevan 2,4–2,5 milj. euroa vuosille 2025–2027, kun vuonna 2020 kuntaosuus budjetoitiin 0,850 milj. euron suuruiseksi. Näin merkittävät kuntaosuuden kasvut eivät ole kohtuullisia palvelutason säilyessä ennallaan. Kuntaosuuksien tulee aiempaan tapaan kattaa kokonaiskustannuksista enintään 50 %, kuten jäsenkuntien kanssa on sovittu. Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin on ollut ymmärrettävästä syystä 2020-luvun alussa väliaikaisesti suurempi, mutta vain väliaikaisesti. HSL:n on sopeuduttava nykyiseen tilanteeseen ja muokattava palvelutaso ja kustannukset vastaamaan menoja.

On erittäin huolestuttavaa, että lipputulosten osuus toimintatuloista edelleen heikkenee vuosina 2025–2027.

Yleinen taloustilanne ja globaalit epävarmuustekijät aiheuttavat huolta menojen lisääntymisestä enemmän kuin HSL on budjetoitunut. HSL ei kuitenkaan ole poikkeus tässä toimintakentässä, vaan samat tekijät vaikuttavat laajasti yrityksiin ja niiden kannattavuuteen. Kauniainen toivoo, että HSL tarkastelisi omaa toimintaansa kriittisesti ja loisi toimintatapoja, jotka vähentävät kustannuksia ja ennen kaikkea parantaisivat tuottavuutta.

### Kysymys 1. Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?

Infrakorvaus oli vuonna 2017 nousua kohden 0,24 € ja vuonna 2025 infrakorvauksen määräksi on arvioitu 0,58 € nousua kohden. Infrakustannusten osuus on siis kasvanut merkittävästi viimeisen kymmenen vuoden aikana ja on nykyisin lähes neljäsosa kustannuksista ja on totta, että infrakorvausjärjestelmä on muuttanut merkittäväällä tavalla HSL:n kustannusrakennetta kuntayhtymän alkuvuosista. Isoja joukkoliikenneinvestointeja on tehty ja niitä on tulossa lisää. Infrakustannusten kasvun kohdistaminen joukkoliikenteen lippujen hintoihin lisää painetta lipun hintojen korotuksille.

Toisaalta voi ajatella, että infrahankkeet parantavat joukkoliikennejärjestelmää, jolloin korottuneella lipun hinnalla saa paremman vastineen. Vaikutus lipun hintaan tulisi kuitenkin tarkastella ja hyväksyä ennen infrahankkeen käynnistämistä.

Muutoksia nykyiseen infrajärjestelmään ei saa kohdistaa jo käynnissä oleviin tai hyväksytyihin hankkeisiin, joiden kokonaisrahoituksen ratkaisuja harkittaessa on nykyisellä järjestelmällä ollut merkitystä. Mikäli infrakorvausjärjestelmää uudistetaan, tulee uusien sääntöjen koskea vain uusia hankkeita, joiden rahoituksessa uusi järjestelmä voidaan ottaa huomioon alusta alkaen. Kuntien tulee pystyä luottamaan, että hankkeiden rahoitusjärjestelyt pysyvät sovitun mukaisina.

Infrakorvausjärjestelmää lienee mahdollista yksinkertaistaa ja karsia tulevien hankkeiden osalta. Sääntöjen pitää olla selkeät ja korvausten kohdistua ainoastaan varsinaiseen infraan. Jatkossa voitaisiin miettiä perustettavan rahoitusmalli, joka perustuisi ajatukseen, että infrahankkeesta hyötyjä rahoittaisi/korvaisi edes pienen osan hankkeesta, jolloin kuntien korvattavaksi ei jäisi koko hanke. Joukkoliikenteen infrainvestointien kannattavuuden on viime vuosina enenevässä määrin mielletty perustuvan kaupunkitaloudellisiin vaikutuksiin ja maankäytön kehittämiseen perustuviin hyötyihin.

### Kysymys 2. Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?

Tavoitelähtöinen budjetointi sisältää merkittäviä epävarmuuksia ja on vaikea lähtökohta jäsenkuntien pyrkimyksessä oman taloutensa hallintaan. HSL:n pyyntö jäsenkunnille sitoutua tavoitelähtöiseen budjetointiin, jonka taloudelliset vaikutukset selviävät myöhemmin, ja rahoitetaan talousarviomuutoksina Yhtymäkokouksessa tarkoittaa käytännössä menoautomaatin luomista kuntaosuuksiin. Talousarviomuutosten tulee olla viimesijainen, ei talousarviovalmistelun lähtökohta.

Tavoitelähtöisen budjetoinnin päätavoite nousujen saamisesta kasvuun ei takaa muiden strategisten tavoitteiden saavuttamista eli lipputulojen kasvun myötä vahvistuvaa taloutta ja kustannustehokkuutta. Nousujen määrän kasvun toteuttaminen tarjonnan lisäämisellä ei tue kustannustehokkuutta. Nousujen määrä ei voi olla itseisarvo eikä se itsessään ole oikea mittari myönteiselle kehitykselle. Mikäli samalla lipulla matkustetaan useita kertoja, nousut kyllä lisääntyvät mutta tulot eivät. Olennaista olisi saada joukkoliikenteeseen uusia maksavia asiakkaita seudun kasvavasta väestöpohjasta ja esim. nykyisiä henkilöautojen käyttäjiä.

### Kysymys 3. Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?

Vallitsevassa kireässä taloustilanteessa Kauniaisten on priorisoitava kuntaosuuksien tasoa. Kaikkiin menolisäyksiin on suhtauduttava erittäin kriittisesti, ja joukkoliikenteen kuntaosuudet eivät voi olla tästä poikkeus. Mikäli ne kasvavat, on kaupungin säästettävä muista menoistaan enemmän, mikä ei ole talouden ohjattavuuden ja tasapuolisuuden kannalta toivottavaa. Parantuva infrataso voi näkyä maltillisesti lippujen hinnankorotuksissa, sillä samalla palvelutaso paranee. Palvelutasoa tulee tutkia matkustajadatan ja asiakasymmärryksen kautta ja löytää tätä kautta kustannustehokkuutta.

### Kysymys 4. Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025–2027?

HSL:n vuoden 2023 liikkumistapaturkimuksen mukaan arkena 43 % matkoista tehtiin autolla, 16 % joukkoliikenteellä, 8 % polkupyörällä, 31 % kävelen ja 1 %

muilla liikkumistavoilla. Viikonlopun vastaavat lukemat olivat 49 % autolla, 17 % joukkoliikenteellä, 6 % pyöräillen, 26 % kävellen ja 2 % muilla liikkumistavoilla. Kauniaisten tavoitteena on ensisijaisesti lisätä kävellen ja pyöräillen tehtyjä matkoja ja vähentää henkilöautoilla tehtäviä matkoja. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvaminen tulee tapahtua ilman lisäkustannuksia ja palvelutaso tulee suunnitella sen mukaan, mihin on varaa taloudellisten realiteettien kautta. Kauniainen näyttää tutkimuksen mukaan olevan ainoa pääkaupunkiseudun kunnista, jossa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on viikonloppuisin suurempi kuin arkisin. Tästä voi päätellä, että parempi palvelutaso ei automaattisesti tarkoita isompaa kulkutapaosuutta vaan tärkeämpää on, että joukkoliikenne vastaa asiakkaiden tarpeisiin.

Kysymys 5. Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi?

Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa pitää ottaa huomioon, että kuntien mahdollisuudet panostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksien kasvuun ovat erittäin rajalliset. Kuntaosuudet ovat muutenkin kasvaneet voimakkaasti viime vuosina. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämisen tulee tapahtua nykyisten resurssien puitteissa. Kauniainen on valmis edistämään joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvua ennalta sovittujen toimenpiteiden viemisellä eteenpäin. Kauniaisten lähivuosien suurin panostus joukkoliikenteen edistämiseksi on 27,5 milj. euron osuus Espoon kaupunkiratainvestoinnista sekä lisäksi ratahankkeeseen liittyvät erilliskohteet ja Rantaradanbaanan rakentaminen. Kuntien budjeteista ei voi osoittaa lisää rahoitusta vain joukkoliikenteen eduksi.

Kysymys 6. Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Kauniainen kannattaa mallia, joka on kustannustehokas ja joka ei ainakaan vähennä lippujen myynnistä saatavia tuloja, mieluummin päinvastoin. Tätä lähimaksun vaikutusta lipputulokertymään ei ole millään tavalla arvioitu lausuntoaineistossa. Lähimaksun käyttöönoton helppous ja sujuvuus ovat tärkeitä näkökulmia, mutta samalla lähimaksu-uudistus voisi olla tilaisuus testata lipputyyppejä, jossa lipun hinta ja matkan pituus tai matka-aika olisivat paremmin korrelaatioissa keskenään. Lähimaksun lipputyyppejä voisi hyvin olla sellainen, jota ei nykyisestä vyöhykemallista löydy. Yksi vaihtoehto lipputyypiksi voisi olla lyhyemmän voimassaoloajan edullinen ns. asiointilippu, esim. 20 minuutin lippu kenties ilman vaihto-oikeutta, tai vaihtoehtoisesti kalliimpi esim. 4 tunnin lippu. Tämän tyyppisen kokeilun avulla saataisiin myös dataa siitä, tuoko uusi lipputyyppejä enemmän lipputuloja ja päästäisiinkö lipputulosten ja matkustajamäärien osalla vihdoinkin takaisin vuoden 2019 tasolle tai ylikin.

Lopuksi Kauniainen esittää, että selvitetään kuinka paljon kustannuksia lipputa matkustamisesta aiheutuu. Pohditaan tapoja, joilla lipputa matkustaminen vaikeutuu tai estyy kokonaan. Näin voidaan odottaa kustannustehokkuuden nousua ja asiakasmäärien kasvua.

Kaupunginhallitus päättää tarkastaa tämän asian kokouksessa.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Kaupunginhallitus tarkasti tämän asian kokouksessa.

Oheismateriaali:

Pöytäkirjanote / lausuntopyyntö HSL toiminta- ja taloussuunnitelma 2025–2027  
(uusi määräaika 5.9.2024)

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2025–2027

Jakelu:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)