

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 13.6.2023 päättänyt pyytää taloussuunnitelmaehdotuksesta 2024 - 2026 jäsenkuntien lausunnot 31.8.2023 mennessä. Kauniaisten kaupunki on pyytänyt ja saanut lisäaikaa lausunnon antamiseen koska kaupunginhallitus kokoontuu 4.9.2023.

Lausunnoissa on pyydetty esittämään kannanotto erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- Sitoutuvatko jäsenkunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvu?

o Talousarvio ja -suunnitelma pohjautuvat tavoitteeseen, että nousijamäärät saadaan strategian mukaiseen nousuvauhtiin ja toimenpiteisiin tämän tavoitteen saavuttamiseksi panostetaan myös taloudellisesti TTS-kaudella.

o Talousarviossa ja suunnitelmassa ei esitetä ylijäämien palautusta jäsenkuntiin, vaan valtion koronatukien ansioista kertyneet ylijäämät jätetään HSL:lle ja käytetään TTS-kauden toimenpiteisiin, joilla matkustajamäärätavoitteet on mahdollista saavuttaa

- Miten kunnat aikovat ratkaista infrakorvausjärjestelmän haasteet HSL:n taloudelle tulevina vuosina?

o HSL on muodostanut yhteistä näkemystä yhdessä jäsenkuntiensa edustajien kanssa arvioimalla HSL:n tilannekuvaa ja rahoitus pohjaa

o Tavoitteena oli luoda yhteinen tilanne- ja tulevaisuuskuva HSL:n rahoituksellisesta pohjasta, perussopimuksen määrittämistä velvoitteista sekä HSL:n kyvystä vastata asetettuihin erilaisiin velvoitteisiin 2020–2030-luvuilla. Mahdollinen jatkotyö on jäsenkuntien/omistajien vastuulla.

Lausuntopyyntö ja alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2024-2026 ovat esityslistan oheismateriaalina. Lausuntopyyntöön liittyvä aineisto on myös julkaistu internet-osoitteessa:

<https://www.hsl.fi/paatoksenteko-a-Esityslistat-ja-poytakirjat/Hallitus-13.6.2023>

Strategiasuunnitelma ja strategiset tavoitteet

HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestäväan kasvuun on hyväksytty tammikuun 2022 yhtymäkokouksessa ja täten lähestyy jo aikajakson puoliväliä. HSL:n visiona on olla vuonna 2030 kestäväan liikkumisen johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. HSL mahdollistaa sujuvan liikkumisen koko seudulla ja toimii alustana innovaatioille ja kehittämiselle. Vahva yhteistyö on onnistumisen ja seudun elinvoimaisuuden edellytys. HSL rakentaa lisäarvoa tuot-tavia kumppanuussuhteita saumattoman liikenteen mahdollistamiseksi.

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

- 1) HSL on luottamuksen arvoinen, luvutat lupaukset pidetään ja toiminta on vastuullista niin taloudellisesti, ekologi-sesti kuin sosiaalisesti sekä 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 yksilöi-nä. Onnistutaan kuuntelemalla, kommunikoimalla ja jakamalla tietoa aktiivisesti.

Keskeiset TTS-kauden strategiset tavoitteet 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. Alkuvuoden talouskehitys on Suomessa ollut odotettua parempi, kun Tilastokeskuksen mukaan bruttokansantuote (BKT) kasvoi ensimmäisellä vuosineljänneksellä 0,2 % edellisestä vuosineljänneksestä. Maaliskuun katsauksessa valtiovarainministeriö ennustaa Suomen BKT:n supistuvan kokonaisuudessaan 0,2 % vuonna 2023. Suomen talouden odotetaan koke-van lievän taantumän, mutta loppuvuodesta talous olisi takaisin kasvu-uralla. Inflaation hidastumisen ja palkankorotusten myötä 14 vuoden takaiselle tasolle tipahtaneen ostovoiman ennustetaan toipuvan vähitellen. Tosin korkota-son nosto ja sen vaikutusten heijastuminen talouteen näkyy osin pitkällä viiveellä. Korkoshokin välittyminen talouteen on vielä kesken ja vasta myöhemmin, kenties loppuvuodesta, nähdään sen vaikutukset kokonaisuudessaan.

Koronakriisin osalta on näkyvissä tilanteen normalisoituminen. Lipputulot ovat alkuvuonna olleet vuoden 2019 takaisesta tilanteesta jäljessä – 1,2 % ja alkuvuoteen 2022 verrattuna kasvaneet + 39 %. Nousijamäärissä HSL on edelleen takamatkalla verrattuna vuoden 2019 tilanteeseen. Lipunhintojen korotukset vuodelle 2023 vaikuttivat erityisesti kappalemääräiseen myyntiin AB- ja BC-alueilla, vaikka HSL vei määräraikaisen arvonlisäveron poiston aikajaksolla 1.1.-30.4.2023 suoraan lippujen hintoihin kohdistettuna koko vuodelle. Loppuvuoden 2023 osalta on haasteellista saavuttaa asetettu tavoite nousijamäärien osalta.

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu strategiaan, jossa tavoite vuodelle 2025 on 400 miljoonaa nousua. Sen tavoittamiseksi tulisi nykyennusteen mukaan vuosina 2023-25 saada noin 2,3 % lisää matkustajia joka vuosi. HSL on lausuntopyyntönsään tiedottanut, että TTS-kaudelle asetettu nousijamäärätavoitteen saavuttaminen edellyttää sekä lippujen hintatason että muiden hinnoittelutekijöiden kriittistä tarkastelua syksyllä 2023. Vuonna 2024 HSL:n keskeisimpiä tavoitteita on saada nousijamäärät strategian edellyttämään kasvuvauhtiin.

HSL:n strategiana on panostaa kasvuun asiakkaiden houkuttelemiseksi kestävien liikkumismuotojen pariin. HSL esittää, että joukkoliikenteen tarjontaa lisättäisiin kasvun saamiseksi. Nousijamäärän kasvua HSL tavoittelee myös tarjontamukaisesti kohdennetuilla ja erinomaisen asiakaskokemuksen tarjoamilla palveluilla sekä sensitiivisillä hinnoitteluratkaisuilla. HSL tavoittelee matkaketjujen parantamista tunnistamalla, mittaamalla ja kehittämällä matkaketjujen kriittisten pisteiden asiakaskokemusta. Osana sujuvia matkaketjuja HSL edistää liityntäpysäköinnin käyttöä. HSL pilotoi liityntäpysäköinnin maksamista HSL-sovelluksella ja parantaa liityntäpysäköinnistä tarjottavaa ajantasaista tietoa.

HSL:n lipputilihankkeen myötä tullaan ottamaan lähimaksu käyttöön kaikissa liikennevälineissä. HSL tulee uudistamaan myös matkustajainformaatiojärjestelmänsä taatakseen laadukasta ja kustannustehokkaasti tuotettua tietoa matkustajille, muille toimijoille ja HSL:n oman liikennetuotannon ohjaukselle tulevaisuudessakin.

Matkustajamäärän kasvun yhtenä haasteena ovat suuret infrahankkeet ja niihin liittyvät massiiviset poikkeusjärjestelyt. Suuria lähivuosien hankkeita ovat muun muassa Espoon kaupunkirata, Vantaan raitiotie, Kruunusillat, Mannerheimintien remontti ja Kalasatamasta Pasilaan -raitiotiehanke. Työmaat ja poikkeusliikennejärjestelyt heikentävät matkustuskokemusta ja saavutettavuutta, mikä heijastuu nousijamääriin. Korvaavan liikenteen järjestäminen kasvattaa myös kustannuksia.

Vuoden 2023 suurimpina kasvuntuojina on loppuvuonna 2022 liikennöinnin aloittanut Länsimetron jatke ja vuoden 2023 lopulla liikennöinnin aloittava Raide-Jokeri. HSL hakee kasvua testaamalla sarjalippua asiakkailta vastatakseen etätöiden kasvun aiheuttamiin muutoksiin.

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 korvaaminen bussiliikenteellä tulee näkymään Kauniaisissa TTS-kauden aikana.

Toimintatulot ja kuntaosuudet

HSL:n toimintatulot koostuvat pääosin kuntaosuuksista ja lipputulosta. Muita tuloja ovat mm. valtionavustukset ja tuet sekä tarkastusmaksut. HSL:n toimintatulot vuonna 2024 ovat yhteensä 923,4 milj. euroa. Kasvu kuluvan vuoden ennusteeseen verrattuna on 64,9 milj. euroa (7,6 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 933,1 milj. euroa vuonna 2025 ja 950,2 milj. euroa vuonna 2026.

Vuonna 2024 arvioidaan kertyvän lipputulot yhteensä 382,7 milj. euroa. Vuoden 2024 lipputulotavoite on 13,3 milj. euroa (3,6 %) kuluvan vuoden 2023 ennustetta suurempi. Lipputulot muodostavat 41,4 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2024.

Lipputulosten arvioidaan olevan 405,0 milj. euroa vuonna 2025 ja 420,0 milj. euroa vuonna 2026.

Menot, joita ei voida kattaa lipputuloin tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kunta-osuuskalkulat taloussuunnitelmakaudelle 2024-2026 on esitetty oheismateriaalissa.

Taloussuunnitelma ja kuntaosuudet eivät sisällä matkustajamäärän kasvattamisen ja palvelutason parantamisen lisäpanostukseen käytettäviä varoja. Lisäpanostus kustannettaisiin alkuun koronatukien ansioista kertyneillä ylijäämillä. Tarvittaessa lisäkustannukset tuodaan taloussuunnitelmuutoksina Yhtymäkokouksen käsittelyyn sitovien toimintamenojen ylittyessä. Tämän takia vuoden 2022 koronatuen, joka oli 49,2 milj. euroa, verran olevaa ylijäämää ei esitetä palautettavaksi jäsenkunnille. Kuntaosuudet ovat vuonna 2024 yhteensä 517,1 milj. euroa (Kauniainen 2,037 milj. euroa). Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 56,7 % kuntayhtymän kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 56,7). Kuntaosuus vuodelle 2025 on yhteensä 504,9 milj. euroa ja vuodelle 2026 kuntaosuus on 506,6 milj. euroa. Kauniainen kuntaosuus olisi vuonna 2025 1,9 milj. euroa ja vuonna 2026 2,0 milj. euroa.

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,9 milj. euroa vuosina 2024-2026. MAL-sopimuksissa sidottua ilmastoperusteista tukea on arvioitu saatavan 7,1 milj. euroa vuosina 2024-2026. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,5 milj. euroa vuodelle 2024. Tuet on kohdistettu jäsenkunnille asu-kaslukujen suhteessa.

Tarkastusmaksu on ollut 80 euroa vuodesta 2007 lähtien. Tarkastusmaksun korottamista on esitetty liikenne- ja viestintäministeriölle ja asetus on lausuntokierroksen 05/2023 jälkeen jätetty linjattavaksi seuraavalle ministeriölle. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,3 milj. euroa vuosina 2024-2026, joista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 2,0 milj. euroa vuosittain. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun mukaisina.

Vuokratulot 2024 vuonna ovat 3,1 milj. euroa. Muut toimintatulot 2024 ovat liitteen 1 laskelmassa 4,8 milj. euroa, kun taas tekstissä ilmoitettuna 3,7 milj. euroa, käsittäen lähinnä palvelumaksuja ja edelleen veloitettavia korvauksia.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2024 ovat yhteensä 905,7 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2023 ennusteesta 45,4 milj. euroa (5,3 %). Vuonna 2025 toimintamenojen arvioidaan olevan 915,3 milj. euroa ja 927,4 milj. euroa vuonna 2026.

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 870,0 milj. euroa vuonna 2024, mikä vastaa 96,1 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Vuosina 2025-2026 palveluiden ostomenot ovat 879,4 milj. euroa ja 891,4 milj. euroa.

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2024 yhteensä 611,4 milj. euroa, joka on 67,5 % HSL:n toimintamenoista. Liikennöitsijöille maksettavissa korvauksissa ei ole huomioitu lisäpanostuksia tarjontaan. Lisäpanostusten tarkemmat vaikutukset selviävät suunnittelun edetessä syksyllä. Alla olevassa taulukossa on eritelty eri joukkoliikennemuotojen osuuksia kustannuksista:

Taulukko:

Arvioidut ope- rointikulut, milj. euroa	Bussi	Juna	Metro	Raitiotie	Lautta	Pikaraitio
2023	360,3	95,2	64,7	61,8	4,2	9,7
2024	357,8	96,1	62,3	70,7	5,2	19,4
2025	358,2	96,3	63,3	76,0	5,0	20,8
2026	367,6	100,3	63,7	74,3	5,0	21,3

Muut HSL:n pienemmät menot on eritelty alla:

- Henkilöstömenot ovat 25,6 milj. euroa vuonna 2024
- Muita palveluja kuin operaattori- ja infrapalveluja ostetaan vuonna 2024 41,2 milj. eurolla. Näitä ovat esim. markkinointi- ja asiantuntijapalvelut, IT-palvelut sekä huolto- ja vartiointipalvelut.
- Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2024 varattu 0,8 milj. euroa
- Vuokramenot vuonna 2024 ovat 5,1 milj. euroa
- Muut menot vuonna 2024 ovat 4,2 milj. euroa

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Vuonna 2024 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 217,4 milj. euroa. Infrakustannukset vuonna 2024 ovat yhteensä 16,8 milj. euroa suuremmat kuin vuonna 2023 ja 75,7 milj. euroa suuremmat kuin vuonna 2022. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat uudet infrahankkeet luovat edelleen painetta korottaa lipunhintoja kustannustason nousua enemmän tai kasvattaa kuntien rahoitusosuuksia.

Kauniaisten kaupungilla ei tällä hetkellä ole laskutettavia infrakuluja. Jatkossa Espoon kaupunkiratahankkeen myötä myös Kauniaisille muodostuu nykyisen sopimuksen mukaan laskutettavia infrakorvauksia. Infrakorvaussopimuksen periaatteiden mukaisesti puolet hankkeen pääomakustannusten arvosta vähennetään ko. kuntien oman joukkoliikenteen infrakorvauslaskutuksen yhteydessä.

Kuntayhtymän investointimenot ovat 19,1 milj. euroa vuonna 2024, 14,5 milj. euroa vuonna 2025 ja 13,2 milj. euroa vuonna 2026.

Rahoitustulot ja -menot: HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2024-2026 sisältää vuonna 2020 nostetun 50 milj. euron talousarviolainan kustannukset. Tätä lainaa on jäljellä vuoden 2023 lopussa 34,2 milj. euroa. Lainaa lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain.

Tilikauden 2024 tulos on nolla euroa eli tilikaudelle arvioidut kulut katetaan tilikaudelle arvoituilla vuosituloilla.

Esitys lausunnoksi:

Sitoutuminen tavoitelähtöiseen budjetointiin, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvu

Tavoitelähtöinen budjetointi sisältää merkittäviä epävarmuuksia ja on vaikea lähtökohta jäsenkuntien pyrkimyksessä oman taloutensa hallintaan. Budjettivalmistelun tulisi tuottaa tavoitteista johdettuja numeroita. Budjetti ilman loppuun asti mietittyjä taloudellisia vaikutuksia on keskeneräinen. Toki luvut voivat budjetin laadintavaiheessa olla vain arvioita, mutta silti ne tulee laskea ja esittää osana valmistelua. Ei riitä, että vaikutukset ilmaistaan sanallisesti, kuten "selviää myöhemmin" ja "tietämys kehittyy ajassa". Jäsenkunnat tarvitsevat oman talousarvionsa laadintaan ja taloutensa rahoittamiseen selkeän tiedon mm. kuntaosuuksien suuruudesta. 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 ratkaisu force majeure-tilanteessa, ei talousarviovalmistelun lähtökohta.

Tavoitelähtöisen budjetoinnin päätavoite nousujen saamisesta nousuun, ei sellaisenaan takaa strategisten tavoitteiden saavuttamista, eli lipputulojen kasvun myötä vahvistuvaa taloutta ja kustannustehokkuutta, mikä kuitenkin lienee varsinainen tarkoitus. Varsinkin näin, jos nousujen määrän kasvua pyritään toteuttamaan tarjonnan lisäämisellä, sillä tällöinhän lisätään samalla myös kustannuksia. Nousujen määrä itsessään ei ole oikea mittari myönteiselle kehitykselle. Teoriassa samat kausilippujen haltijat voivat matkustaa enemmän, mutta tuloja ei tätä kautta saada yhtään lisää. Olennaista olisi saada joukkoliikenteen piiriin uusia maksavia asiakkaita, esim. nykyisiä henkilöautojen käyttäjiä. Tällöin kuvaavampi mittari toivotulle kehitykselle voisi olla juuri uusasiakkaiden määrän kehitys, tai joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvu. Potentiaaliset asiakkaat, jotka eivät tällä hetkellä valitse joukkoliikennettä, eivät tee niin jatkossakaan, vaikka omalle reitille lisättäisiinkin vuoroja. HSL kertoo kasvattavansa myyntiä asiakkuuksia johtamalla, asiakasymmärryksellä sekä hyödyntämällä dataa. Tämä on oikea kehityssuunta. Toimien pitää perustua dataan, faktoihin sekä asiakasymmärrykseen eikä tarkemmin suunnittelemtomiin kokeiluihin, jollaisena lisäpanostukset tarjontaan nyt esittäytyvät. Kokeiluilla on oma paikkansa HSL:n toimenpiteissä, mutta se ei saa olla budjetin lähtökohta.

Uusasiakashankinta tarvitsee tuekseen tietoa potentiaalisten asiakkaiden tarpeista ja nousumäärien nostaminen tarvitsee puolestaan analyysiä miksi käyttäjämäärät eivät ole palautuneet. Pitää selvittää, miksi asiakkaat eivät valitse joukkoliikennettä entiseen tapaan ja miten joukkoliikenteen pariin saataisiin uusia asiakkaita. Helsingin seudun väestönkasvu on kuitenkin jo palautunut ja kasvua on ollut vuoden 2023 tammi- maaliskuussa 5400 henkilöä. Tämä potentiaali pitää hyödyntää uusasiakashankinnassa.

Niin kauan kuin tällaista analyysiä ei ole käytettävissä, ja sen jälkeenkin, tulee tarjonta mitoitaa kysynnän mukaan. Kuten aina, menot tulee suunnitella sen mukaisesti, mihin tulot antavat myöten.

Toimintasuunnitelma

Strategian tavoite joukkoliikenteen käytön ennätyslukuista edellyttää panostusta asiakaskokemukseen, mikä onkin huomioitu toimintasuunnitelmassa. On muistettava, että osana asiakaskokemusta on palvelun hinta. Lipunmyynti-

määristä päätellen on AB- ja BC-vyöhykkeillä kertalipun osalta jo tullut vastaan hintakatto. Lipunmyyntimäärien ja operointikustannuksien/km perusteella voidaan kysyä, onko HSL:n linjaus ulompien vyöhykkeiden lipunhintojen suhteellisesta alentamisesta verrattuna AB- ja BC-vyöhykkeiden hintoihin, ollut oikea. Operointikustannukset kilometriä kohden ovat kasvaneet reilusti parin viime vuoden aikana ja ennusteen mukaan kasvu jatkuu. Tämä ei ole kustannustehokasta. Myöskään asiakas ei koe oikeudenmukaiseksi nykyistä hinnoittelua, jossa lyhyen matkan hinta on huomattavan kallis suhteessa pidemmän matkan lippujen hintaan. Nykyinen hinnoittelupolitiikka ei houkuttele uusia satunnaiskäyttäjiä.

Käyttäjälukujen kasvu ennätyskorkealle vaatii uusiasiakkuuden potentiaalinn tunnistamisen ja sitouttamisen vähintään joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjiksi. Helsingin seudun väestönkasvu on palautunut ja on jälleen kasvusuunnassa. Tämä potentiaali pitää hyödyntää uusasiakashankinnassa. Palvelun laadun ja hinnan pitää olla tasapainossa, jotta asiakaspotentiaali saadaan hyödynnettyä täysimittaisesti. Kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpommaksi, sujuvammaksi ja kustannustehokkaammaksi kuin yksityisautoilu.

Osana asiakaskokemusta on asiakasvuorovaikutus, jota tulee kehittää edelleen ja eri kanavia hyödyntäen. Pitää muistaa, että tietoa ja palvelua tarvitaan monessa eri muodossa, koska kaikki asiakasryhmät eivät koe digitaalisia kanavia omanaan. Lipun hankinta on osa asiakasvuorovaikutusta ja tällä hetkellä lippujen myynti perustuu vahvasti sovelluksen ja tätä kautta älypuhelimien käyttöön. Harvoin joukkoliikennettä käyttävälle tai uusasiakkaalle lipun ostaminen vaatii nykyään monen eri asian selvittämistä etukäteen. Näitä ovat mm. vyöhykkeet, HSL-sovelluksen käyttö ja lipputuotteiden erot, unohtamatta lipun näyttämisen eroavaisuuksia eri liikennevälineiden ja jopa linjatyyppien kesken. On hyvä, että lipputilihankkeen kautta lähimaksumahdollisuus on tulossa liikennevälineisiin ja tulee näin helpottamaan lipun ostamista jossain määrin. Myös HSL-sovelluksen toimintavarmuutta pitää parantaa.

HSL toteaa lausunnossaan, että kasvun ajureina toimivat 2023 länsimetron laajennus sekä pikaraitiotielinjan 15 eli Raide-Jokerin liikennöinnin aloittaminen. On tärkeätä, että uusien yhteyksien aloittaessa huomioidaan matkaketjujen muutokset vaikutusalueen asukkailla, sillä pienetkin muutokset voivat joko lisätä tai vähentää matkustajamääriä. On tärkeätä kuunnella asukkaita ja heidän tarpeitaan ja toiveitaan.

Liikenteen palvelutasoa kehitettäessä 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. Asiakasymmärryksen kautta seuraa myös vastuu vastata asiakkaiden toiveisiin. 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.

HSL suorittaa säännöllisesti asiakastytyväisyystutkimuksia. Viimeisimmässä, keväällä 2023 toteutetussa tutkimuksessa 86 % matkustajista oli joko erittäin tai melko tyytyväisiä HSL:n palveluihin. Tämä on erinomainen asia ja vastaavia kyselyitä on syytä jatkossakin toteuttaa joukkoliikenteen kehittämiseksi ja vastaamaan matkustajien odotuksiin. On kuitenkin huomattava, että kysely

suoritettiin bussi-, raitio-, metro- ja lähijunaliikenteessä eli kohdistettuna asiakkaille, jotka ovat jo valinneet joukkoliikenteen. Uusien asiakkaiden tavoittelemiseksi ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi tulisi kyselyitä suorittaa myös sellaisille kohderyhmille, jotka eivät joukkoliikennettä käytä. Näin voitaisiin löytää keinoja heidän saamiseksi palveluiden piiriin.

HSL on lausuntopyynnössään tiedottanut, että TTS-kaudelle asetettu nousijamäärätavoitteen saavuttaminen edellyttää sekä lippujen hintatason että muiden hinnoittelutekijöiden kriittistä tarkastelua syksyllä 2023. Tästä tarkastelusta ja mahdollisista toimenpiteistä ei ole kerrottu tarkemmin lausuntoaineistossa. Myöskään tarjonnan mahdollisia lisäpanostuksia ei ole esitetty aineistossa. On hyvä, että HSL on valmis tekemään muutoksia tavoitteen saavuttamiseksi, mutta lausuntoaineistossa tulisi olla nämä mahdolliset muutokset esitettyinä.

Taloussuunnitelma

Kuntaosuudet ovat kasvaneet vuosittain ja Kauniaisille arvioitu kuntaosuus vuosille 2025-2026 on 1,9-2,0 milj. euroa, kun vuonna 2020 kuntaosuus budjetoitiin 0,850 milj. euron suuruisena. Kauniainen huomauttaa, että ei ole sovittu, että kuntaosuudet voivat koronapandemian jälkeen olla pysyvästi 50-55 % välissä, saati ylittää vielä tätäkin osuutta, kuten HSL nyt esittää. Kuntaosuuksilla tulee kattaa aiempaan tapaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %. Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin on ollut ymmärrettävästä syystä väliaikaisesti suurempi, mutta vain väliaikaisesti. Pandemia on nyt ohi ja HSL:n tulee palata 50 % maksimiin kuntaosuuksissa. Jatkuva kuntaosuuksien kasvu kustannusten kasvua enemmän rasittaa kuntien jo valmiiksi tiukkaa taloutta ja on jostain muusta kunnan toiminnasta pois.

Yleinen inflaatio ja kustannustason nousu aiheuttavat huolta, että menot lisääntyvät enemmän kuin HSL on budjetoitunut. Inflaatio osoittaa laantumisen merkkejä, mutta maailmantaloudellinen tilanne on edelleen epävakaa. Lukuisat suuret infrahankkeet osaltaan lisäävät taloudellisia paineita. Kauniainen toivoo, että HSL tarkastelisi omaa toimintaansa kriittisesti ja loisi toimintatapoja, jotka vähentävät kuntayhtymän menoja tai parantaisivat tuottavuutta. Tarjonnan lisääminen nyt esitetyn budjettivalmistelun päälle ei ole tällainen keino.

Sopimusten joustavuutta tulisi pystyä lisäämään kysynnän ja tarjonnan tasapainon hallitsemiseksi. Sopimusten joustavuuden merkitys on erityisen tärkeä toimintasuunnitelman lisäpanostusten hallinnassa, mikäli niitä päädytään toteuttamaan. Lisäpanostukset eivät saa perustua pitkiin sopimuksiin, joista ei päästä eroon, mikäli ne eivät tuotakaan toivottua tulosta.

Tarjonnan mahdollisten lisäpanostusten rahoittaminen aiemmilta vuosilta kertyneillä ylijäämillä ei ole hyväksyttävä toimintatapa. Ylijäämät ovat kertyneet aiemmin hyväksytyistä talousarvioista ja korona-ajan korotetuista kuntaosuuksista. Lisäpanostusten kohdentamista ei ole edes esitetty, jolloin ei ole tiedossa minkä kunnan asukkaiden hyödyksi ne koituisivat. Ylijäämien käyttö ei myöskään takaa kunnille tasa-arvoista kohtelua. Osalle kunnista on kertynyt ylijäämää, kun taas osalle alijäämää. Ylijäämät ovat niitä maksaneiden kuntien rahaa.

Miten kunnat aikovat ratkaista infrakorvausjärjestelmän haasteet HSL:n taloudelle tulevana vuosina?

Toivottava toimintatapa olisi, että HSL pohtisi ja esittäisi asiaan ratkaisuvaihtoehtoja osana kuntayhtymän toiminnan ja talouden suunnittelua, toki yhteistyössä jäsenkuntien kanssa kuten tilannekuvaa muodostettaessa on toimittukin. Infrahankkeet ovat keskeisessä roolissa seudullista liikennejärjestelmää kehitettäessä, ja HSL on avainasemassa taloudellisten haasteiden tarkastelussa. Vasta konkreettisen esityksen jälkeen on mahdollista lausua infrakorvausjärjestelmän kehittämisestä.

Infrakorvausjärjestelmä on muuttanut merkittäväällä tavalla HSL:n kustannusrakennetta kuntayhtymän perustamisvuosiin nähden. On totta, että infrakustannusten osuus on noin kaksinkertaistunut ja on nykyisin lähes neljäsosa kustannuksista, ja edelleen kasvamaan päin. Isoja joukkoliikenneinvestointeja on tehty ja niitä on tulossa lisää. Infrakustannusten kasvun kohdistaminen joukkoliikenteen lippujen hintoihin on uhka joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden saamiselle nousuun.

Muutoksia nykyiseen infrajärjestelmään ei kuitenkaan 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.

Joukkoliikenteen infrainvestointien kannattavuuden on viime vuosina enenevässä määrin mielletty perustuvan kaupunkitaloudellisiin vaikutuksiin ja maankäytön kehittämiseen perustuviin hyötyihin. Infrahankkeet lisäävät kaavoitusta ja nostavat maan arvoa vaikutuspiirissään. Kun näin on, yhtenä mahdollisena uutena rahoituskanavana voitaisiin harkita jonkin, vaikka pienenkin, prosenttiosuuden varaamista hankkeen vaikutuspiiriin maankäyttösopimuskorvauksista uudelle infrahankkeelle. Samalla vahvistettaisiin yleistä periaatetta, jonka mukaan hyötyjä maksaa, ei ainoastaan käyttäjä. Mallissa olisi varmasti eriaikaisuutta sopimuskorvausten tulouttamisen ja infrahankkeen rahoitustarpeen kesken, mutta ne olisivat ratkaistavissa rahoitusjärjestelyin.

Infrakorvausjärjestelmää pitää joka tapauksessa jatkossa yksinkertaistaa ja karsia. Sääntöjen pitää olla selkeät ja maksujen kohdistua ainoastaan varsinaiseen infraan.

Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju:

Valiokunta päättää esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon HSL-kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2024 - 2026.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Tämä pykälä tarkastettiin välittömästi.

Jakelu:

Kaupunginhallitus

Esitys lausunnoksi vastaa yhdyskuntavaliokunnan käsittelyssä ollutta lausuntoehdotusta. Aikataulusyistä tämä asia tulee tarkastaa kokouksessa.

Kaupunginjohtaja Christoffer Masar:

Kaupunginhallitus päättää antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle seuraavan lausunnon HSL-kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2024 – 2026:

Sitoutuminen tavoitelähtöiseen budjetointiin, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvu

Tavoitelähtöinen budjetointi sisältää merkittäviä epävarmuuksia ja on vaikea lähtökohta jäsenkuntien pyrkimyksessä oman taloutensa hallintaan. Budjettivalmistelun tulisi tuottaa tavoitteista johdettuja numeroita. Budjetti ilman loppuun asti mietittyjä taloudellisia vaikutuksia on keskeneräinen. Toki luvut voivat budjetin laadintavaiheessa olla vain arvioita, mutta silti ne tulee laskea ja esittää osana valmistelua. Ei riitä, että vaikutukset ilmaistaan sanallisesti, kuten "selviää myöhemmin" ja "tietämys kehittyy ajassa". Jäsenkunnat tarvitsevat oman talousarvionsa laadintaan ja taloutensa rahoittamiseen selkeän tiedon mm. kuntaosuuksien suuruudesta. 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 ratkaisu force majeure-tilanteessa, ei talousarviovalmistelun lähtökohta.

Tavoitelähtöisen budjetoinnin päätavoite nousujen saamisesta nousuun, ei sellaisenaan takaa strategisten tavoitteiden saavuttamista, eli lipputulojen kasvun myötä vahvistuvaa taloutta ja kustannustehokkuutta, mikä kuitenkin lienee varsinainen tarkoitus. Varsinkin näin, jos nousujen määrän kasvua pyritään toteuttamaan tarjonnan lisäämisellä, sillä tällöinhän lisätään samalla myös kustannuksia. Nousujen määrä itsessään ei ole oikea mittari myönteiselle kehitykselle. Teoriassa samat kausilippujen haltijat voivat matkustaa enemmän, mutta tuloja ei tätä kautta saada yhtään lisää. Olennaista olisi saada joukkoliikenteen piiriin uusia maksavia asiakkaita, esim. nykyisiä henkilöautojen käyttäjiä. Tällöin kuvaavampi mittari toivotulle kehitykselle voisi olla juuri uusasiakkaiden määrän kehitys, tai joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvu. Potentiaaliset asiakkaat, jotka eivät tällä hetkellä valitse joukkoliikennettä, eivät tee niin jatkossakaan, vaikka omalle reitille lisättäisiinkin vuoroja. HSL kertoo kasvattavansa myyntiä asiakkuuksia johtamalla, asiakasymmärryksellä sekä hyödyntämällä dataa. Tämä on oikea kehityssuunta. Toimien pitää perustua dataan, faktoihin sekä asiakasymmärrykseen eikä tarkemmin suunnittele mattomiin kokeiluihin, jollaisena lisäpanostukset tarjontaan nyt esittäytyvät. Kokeiluilla on oma paikkansa HSL:n toimenpiteissä, mutta se ei saa olla budjetin lähtökohta.

Uusasiakashankinta tarvitsee tuekseen tietoa potentiaalisten asiakkaiden tarpeista ja nousumäärien nostaminen tarvitsee puolestaan analyysiä miksi käyttäjämäärät eivät ole palautuneet. Pitää selvittää, miksi asiakkaat eivät valitse joukkoliikennettä entiseen tapaan ja miten joukkoliikenteen pariin saataisiin uusia asiakkaita. Helsingin seudun väestönkasvu on kuitenkin jo palautunut ja

kasvua on ollut vuoden 2023 tammi- maaliskuussa 5400 henkilöä. Tämä potentiaali pitää hyödyntää uusasiakashankinnassa.

Niin kauan kuin tällaista analyysiä ei ole käytettävissä, ja sen jälkeenkin, tulee tarjonta mitoittaa kysynnän mukaan. Kuten aina, menot tulee suunnitella sen mukaisesti, mihin tulot antavat myöten.

Toimintasuunnitelma

Strategian tavoite joukkoliikenteen käytön ennätysluvuista edellyttää panostusta asiakaskokemukseen, mikä onkin huomioitu toimintasuunnitelmassa. On muistettava, että osana asiakaskokemusta on palvelun hinta. Lipunmyyntimääristä päätellen on AB- ja BC-vyöhykkeillä kertalipun osalta jo tullut vastaan hintakatto. Lipunmyyntimäärien ja operointikustannuksien/km perusteella voidaan kysyä, onko HSL:n linjaus ulompien vyöhykkeiden lipunhintojen suhteellisesta alentamisesta verrattuna AB- ja BC-vyöhykkeiden hintoihin, ollut oikea. Operointikustannukset kilometriä kohden ovat kasvaneet reilusti parin viime vuoden aikana ja ennusteen mukaan kasvu jatkuu. Tämä ei ole kustannustehokasta. Myöskään asiakas ei koe oikeudenmukaiseksi nykyistä hinnoittelua, jossa lyhyen matkan hinta on huomattavan kallis suhteessa pidemmän matkan lippujen hintaan. Nykyinen hinnoittelupolitiikka ei houkuttele uusia satunnaiskäyttäjiä.

Käyttäjälukujen kasvu ennätyskorkealle vaatii uusasiakkuuden potentiaalin tunnistamisen ja sitouttamisen vähintään joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjiksi. Helsingin seudun väestönkasvu on palautunut ja on jälleen kasvusuunnassa. Tämä potentiaali pitää hyödyntää uusasiakashankinnassa. Palvelun laadun ja hinnan pitää olla tasapainossa, jotta asiakaspotentiaali saadaan hyödynnettyä täysimittaisesti. Kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpommaksi, sujuvammaksi ja kustannustehokkaammaksi kuin yksityisautoilu.

Osana asiakaskokemusta on asiakasvuorovaikutus, jota tulee kehittää edelleen ja eri kanavia hyödyntäen. Pitää muistaa, että tietoa ja palvelua tarvitaan monessa eri muodossa, koska kaikki asiakasryhmät eivät koe digitaalisia kanavia omanaan. Lipun hankinta on osa asiakasvuorovaikutusta ja tällä hetkellä lippujen myynti perustuu vahvasti sovelluksen ja tätä kautta älypuhelimien käyttöön. Harvoin joukkoliikennettä käyttävälle tai uusasiakkaalle lipun ostaminen vaatii nykyään monen eri asian selvittämistä etukäteen. Näitä ovat mm. vyöhykkeet, HSL-sovelluksen käyttö ja lipputuotteiden erot, unohtamatta lipun näyttämisen eroavaisuuksia eri liikennevälineiden ja jopa linjatyyppien kesken. On hyvä, että lipputilihankkeen kautta lähimaksumahdollisuus on tulossa liikennevälineisiin ja tulee näin helpottamaan lipun ostamista jossain määrin. Myös HSL-sovelluksen toimintavarmuutta pitää parantaa.

HSL toteaa lausunnossaan, että kasvun ajureina toimivat 2023 länsimetron laajennus sekä pikaraitiotielinjan 15 eli Raide-Jokerin liikennöinnin aloittaminen. On tärkeätä, että uusien yhteyksien aloittaessa huomioidaan matkaketjujen muutokset vaikutusalueen asukkailla, sillä pienetkin muutokset voivat joko lisätä tai vähentää matkustajamääriä. On tärkeätä kuunnella asukkaita ja heidän tarpeitaan ja toiveitaan.

Liikenteen palvelutasoa kehitettäessä 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. Asiakasymmärryksen kautta seuraa myös vastuu vastata asiakkaiden toiveisiin. Lisääntyvät liikennevälineiden vaihdot ja paikallislinjojen karsimiset vastoin asiakkaiden toiveita eivät tue erinomaisen asiakaskokemuksen saavuttamista. HSL:n tulee rohkeasti etsiä suunnitteluratkaisuja, jotka saattavat poiketa nykyisistä käytännöistä.

HSL suorittaa säännöllisesti asiakastyytyväisyystutkimuksia. Viimeisimmässä, keväällä 2023 toteutetussa tutkimuksessa 86 % matkustajista oli joko erittäin tai melko tyytyväisiä HSL:n palveluihin. Tämä on erinomainen asia ja vastaavia kyselyitä on syytä jatkossakin toteuttaa joukkoliikenteen kehittämiseksi ja vastaamaan matkustajien odotuksiin. On kuitenkin huomattava, että kysely suoritettiin bussi-, raitio-, metro- ja lähijunaliikenteessä eli kohdistettuna asiakkaille, jotka ovat jo valinneet joukkoliikenteen. Uusien asiakkaiden tavoittelemiseksi ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi tulisi kyselyitä suorittaa myös sellaisille kohderyhmille, jotka eivät joukkoliikennettä käytä. Näin voitaisiin löytää keinoja heidän saamiseen palveluiden piiriin.

HSL on lausuntopyynnössään tiedottanut, että TTS-kaudelle asetettu nousijamäärätavoitteen saavuttaminen edellyttää sekä lippujen hintatason että muiden hinnoittelutekijöiden kriittistä tarkastelua syksyllä 2023. Tästä tarkastelusta ja mahdollisista toimenpiteistä ei ole kerrottu tarkemmin lausuntoaineistossa. Myöskään tarjonnan mahdollisia lisäpanostuksia ei ole esitetty aineistossa. On hyvä, että HSL on valmis tekemään muutoksia tavoitteen saavuttamiseksi, mutta lausuntoaineistossa tulisi olla nämä mahdolliset muutokset esitettyinä.

Taloussuunnitelma

Kuntaosuudet ovat kasvaneet vuosittain ja Kauniaille arvioitu kuntaosuus vuosille 2025-2026 on 1,9-2,0 milj. euroa, kun vuonna 2020 kuntaosuus budjetoitiin 0,850 milj. euron suuruisena. Kauniainen huomauttaa, että ei ole sovittu, että kuntaosuudet voivat koronapandemian jälkeen olla pysyvästi 50-55 % välissä, saati ylittää vielä tätäkin osuutta, kuten HSL nyt esittää. Kuntaosuuksilla tulee kattaa aiempaan tapaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %. Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin on ollut ymmärrettävästä syystä väliaikaisesti suurempi, mutta vain väliaikaisesti. Pandemia on nyt ohi ja HSL:n tulee palata 50 % maksimiin kuntaosuuksissa. Jatkuva kuntaosuuksien kasvu kustannusten kasvua enemmän rasittaa kuntien jo valmiiksi tiukkaa taloutta ja on jostain muusta kunnan toiminnasta pois.

Yleinen inflaatio ja kustannustason nousu aiheuttavat huolta, että menot lisääntyvät enemmän kuin HSL on budjetoinut. Inflaatio osoittaa laantumisen merkkejä, mutta maailmantaloudellinen tilanne on edelleen epävakaa. Lukuisat suuret infrahankkeet osaltaan lisäävät taloudellisia paineita. Kauniainen toivoo, että HSL tarkastelisi omaa toimintaansa kriittisesti ja loisi toimintatapoja, jotka vähentävät kuntayhtymän menoja tai parantaisivat tuottavuutta. Tarjonnan lisääminen nyt esitetyn budjettivalmistelun päälle ei ole tällainen keino.

Sopimusten joustavuutta tulisi pystyä lisäämään kysynnän ja tarjonnan tasapainon hallitsemiseksi. Sopimusten joustavuuden merkitys on erityisen tärkeä toimintasuunnitelman lisäpanostusten hallinnassa, mikäli niitä päädytään toteuttamaan. Lisäpanostukset eivät saa perustua pitkiin sopimuksiin, joista ei päästä eroon, mikäli ne eivät tuotakaan toivottua tulosta.

Tarjonnan mahdollisten lisäpanostusten rahoittaminen aiemmilta vuosilta kertyneillä ylijäämillä ei ole hyväksyttävä toimintatapa. Ylijäämät ovat kertyneet aiemmin hyväksytyistä talousarvioista ja korona-ajan korotetuista kunta-osuuksista. Lisäpanostusten kohdentamista ei ole edes esitetty, jolloin ei ole tiedossa minkä kunnan asukkaiden hyödyksi ne koituisivat. Ylijäämien käyttö ei myöskään takaa kunnille tasa-arvoista kohtelua. Osalle kunnista on kertynyt ylijäämää, kun taas osalle alijäämää. Ylijäämät ovat niitä maksaneiden kuntien rahaa.

Miten kunnat aikovat ratkaista infrakorvausjärjestelmän haasteet HSL:n taloudelle tulevina vuosina?

Toivottava toimintatapa olisi, että HSL pohtisi ja esittäisi asiaan ratkaisuvaihtoehtoja osana kuntayhtymän toiminnan ja talouden suunnittelua, toki yhteistyössä jäsenkuntien kanssa kuten tilannekuvaa muodostettaessa on toimittukin. Infrahankkeet ovat keskeisessä roolissa seudullista liikennejärjestelmää kehitettäessä, ja HSL on avainasemassa taloudellisten haasteiden tarkastelussa. Vasta konkreettisen esityksen jälkeen on mahdollista lausua infrakorvausjärjestelmän kehittämisestä.

Infrakorvausjärjestelmä on muuttanut merkittävällä tavalla HSL:n kustannusrakennetta kuntayhtymän perustamisvuosiin nähden. On totta, että infrakustannusten osuus on noin kaksinkertaistunut ja on nykyisin lähes neljäsosa kustannuksista, ja edelleen kasvamaan päin. Isoja joukkoliikenneinvestointeja on tehty ja niitä on tulossa lisää. Infrakustannusten kasvun kohdistaminen joukkoliikenteen lippujen hintoihin on uhka joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden saamiselle nousuun.

Muutoksia nykyiseen infrajärjestelmään ei kuitenkaan 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.

Joukkoliikenteen infrainvestointien kannattavuuden on viime vuosina enenevässä määrin mielletty perustuvan kaupunkitaloudellisiin vaikutuksiin ja maankäytön kehittämiseen perustuviin hyötyihin. Infrahankkeet lisäävät kaavoitusta ja nostavat maan arvoa vaikutuspiirissään. Kun näin on, yhtenä mahdollisena uutena rahoituskanavana voitaisiin harkita jonkin, vaikka pienenkin, prosenttiosuuden varaamista hankkeen vaikutuspiirin maankäyttösopimuskorvauksista uudelle infrahankkeelle. Samalla vahvistettaisiin yleistä periaatetta, jonka mukaan hyötyjä maksaa, ei ainoastaan käyttäjä. Mallissa olisi varmasti eriaikaisuutta sopimuskorvausten tulouttamisen ja infrahankkeen rahoitustarpeen kesken, mutta ne olisivat ratkaistavissa rahoitusjärjestelyin.

Infrakorvausjärjestelmää pitää joka tapauksessa jatkossa yksinkertaistaa ja karsia. Sääntöjen pitää olla selkeät ja maksujen kohdistua ainoastaan varsinaiseen infraan.

Lisäksi kaupunginhallitus päättää tarkastaa tämän asian kokouksessa.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Kaupunginhallitus tarkasti tämän asian kokouksessa.

Jakelu:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)