

Vantaan kaupungin lausunto / Lausuntopyyntö jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2021 - 2023

Taustaa

Helsingin seudun joukkoliikenteen suosio ja matkustajamäärät ovat olleet pitkään kasvussa. Maaliskuussa HSL:n matkustajamäärät romahtivat muutaman päivän aikana lähes 70 % koronapandemian vuoksi. Pandemian aikana HSL on varmistanut yhteiskunnan kriittisten toimintojen jatkuvuuden. Kesäkuun alkupuolella on joukkoliikenteen matkustajamäärissä näkynyt varovaisia elpymisen merkkejä, mutta kukaan ei tässä vaiheessa voi luotettavasti ennustaa, miten tilanne kehittyy.

HSL:n talous on kärsinyt merkittävästi koronaviruspandemia aiheuttamasta matkustusmäärien vähenemisestä ja lipputulopohjan romahduksesta. Vaihtoehtoisia tai rinnakkaisia tapoja kattaa syntynyt rahoitusvaje ovat jäsenkuntien kuntaosuuksien tuntuva nosto TTS-kaudella, matkalippujen hintojen korotus tai joukkoliikenteen palvelutason karsiminen, mikäli valtio ei päättää antaa lisätukea HSL-alueen joukkoliikenteelle.

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2021-2023 tavoitteet ja budjetointi pohjaavat HSL:n yhtymäkokouksen marraskuussa 2018 hyväksymään strategiaan. HSL:n strategiassa on viisi painopistettä: erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö ja kestävä talous.

HSL:n keskeisiä tulevan TTS-kauden linjauksia ovat:

1. Ilmastonmuutoksen torjunnan välttämättömyys
2. Joukkoliikenteen käyttäjämäärän lisääminen ja tyytyväiset asiakkaat
3. Yhdessä eteneminen kohti seudun parempaa tulevaisuutta
4. Matkustajien turvallisuus ja riittävä matkustusväljyys, jotta matkustajat voivat turvallisesti palata joukkoliikenteeseen
5. Asiakkaiden luottamuksen palauttaminen, matkustuksen elvyttäminen ja joukkoliikenteen käytön normalisointi.

Vallitsevan tilanteen poikkeuksellisuudesta ja heikosta ennustettavuudesta johtuen HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelma kuvaa kolme erilaista ennustetta vuoden 2021 Helsingin seudun joukkoliikennenäkömistä:

- Skenaario 1: matkustajamäärän lasku 10 prosenttia
"Paluu lähes ennalleen, etätyö ja muut kulkutavat korvanneet hieman joukkoliikennematkustusta"
- Skenaario 2: matkustajamäärän lasku 20 prosenttia
"Koronakriisin johdosta ihmisten etätyö- ja liikkumiskäyttäytyminen on muuttunut selvästi"

- Skenaario 3: matkustajamäärän lasku 30 prosenttia
”Epidemia ja rajoitukset jatkuvat, liikkumisen määrä ja kulkutavat ovat muuttuneet merkittävästi”

Skenaarioiden laadinnassa on tarkasteltu tärkeimpiä tekijöitä, jotka voivat vähentää joukkoliikennematkustusta sekä painotettu näitä tekijöitä eri tavoin. Arvioinnin tekijöitä ovat:

- Lomautusten ja työttömyyden sekä etätyön lisääntyminen koronaepidemiaa edeltäneeseen tilanteeseen verrattuna,
- HSL:n asiakkaille suunnatun koronakyselyn tulokset, huolestuneiden osuus vastaajista (11% vastanneista), Siirtymä muihin kulkutapoihin (henkilöauto, pyöräily, kävely) tai matkojen tekemättä jättäminen,
- HSL joukkoliikenteen tarjonnan muutokset (linjakilometriä vähenemä noin 4 %),
- Mahdolliset yhteiskunnan liikkumista, kokoontumista tms. koskevat rajoitukset epidemian edelleen jatkuessa.

Suunnitelmavuosina 2022-2023 oletetaan matkustajamäärien palaavan entiseen tasoonsa.

HSL Strategiasuunnitelma ja toiminnalliset tavoitteet

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman 2021-2023 tavoitteet ja budjetointi perustuvat HSL:n yhtymäkokouksen hyväksymään strategiaan ja edellä mainittuihin toiminnan suunnittelua koskeviin linjauksiin.

HSL:n keskeisiä TTS-kauden tavoitteita ovat:

1. Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet,
2. Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa,
3. Kasvatamme kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävästä liikennepolitiikkaan,
4. Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä joukkoliikenteen ekosysteemiä ja
5. Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin.

Kuudes, sisäisen toiminnan tavoite ”Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen” tukee varsinaisten toiminnallisten tavoitteidemme saavuttamista ja keskittyy kestävästä talouden, osaamisen ja tehokkuuden varmistamiseen sekä toiminnan seurantaan ja jatkuvaan kehittämiseen.

Vantaan kaupunki katsoo, että runkoverkkoihin perustuvan joukkoliikenteen kehittäminen asettaa konkreettisia vaatimuksia joukkoliikenteen täsmällisyydelle ja vaihtopaikoille. Vaihtopaikkojen suunnitteleminen yhdessä kuntien kanssa ja tehokkaiden ratkaisujen löytäminen oikea-aikaisesti on keskeistä tässä taloudellisesti haastavassa tilanteessa, jossa myös infran rakentamisesta on

haettava säästöjä. On tärkeää, että tarvittavat toimenpiteet ovat kaupungin tiedossa hyvissä ajoin, jotta suunnittelu ja tarvittavat rahavaraukset pystytään tekemään oikea-aikaisesti.

Asiakkaiden osallistaminen nykyistä enemmän sekä matkaketjujen sujuvuuden arvioinnissa uudenlaiset tiedon hyödyntämistavat suunnitteluratkaisujen pohjaksi ovat erittäin kannatettavia tavoitteita. Runkoyhteyksien kehittämisen osalta korostuu erityisesti matkaketjujen hallinta. Viestinnän tavoitavuus ja monenlaiset, erilaisia ihmisiä palvelevat viestintäkanavat ovat tärkeitä tiedon jakamiseksi ja vaikutusmahdollisuuksien varmistamiseksi.

Lipun ostamisen helppous sekä selkeä hinnoittelu ovat keskeisiä asioita. Hinnoittelun selkeyttäminen ja alennuskäytäntöjen yhtenäistäminen esimerkiksi opiskelijoiden ja 70+ asiakasryhmän välillä on kannatettavaa. Nykyisten lipputuotteiden ja avorahastuksen valossa on mahdollista myös tarkastella lastenvaunuja kuljettavan henkilön oikeutta matkustaa liputta. Tämä edellyttää kuitenkin, ettei turvallisuussyistä ole tarvetta lastenvaunujen jättämiselle yksin missään tapauksessa eli esimerkiksi bussiliikenteessä ei pidä edellyttää lipun näyttämistä kuljettajalle tai lukijalaitteelle bussin etuosassa avorahastuksen ulkopuolella olevassa bussiliikenteessä. Vantaa toivoo, että HSL selvittää avorahastukseen siirtymisen mahdollisuuksia lähivuosina kaikessa bussiliikenteessä. Tämä mahdollistaisi sujuvammat nousut pysäkeillä ja parantaisi liikennöinnin sujuvuutta.

Vantaan kaupunki esittää, että HSL aktiivisesti myötävaikuttaisi koko pääkaupunkiseudun kaupunkipyöräyhteisen lipputuotteen syntymiseen kesäkaudelle 2021. Vantaan kaupunki ilmoittaa kantanaan, että HSL:n tulisi ottaa järjestämisvastuu pääkaupunkiseudun kaupunkipyöräjärjestelmästä siinä vaiheessa, kun Helsingin, Espoon ja Vantaan nykyiset sopimukset ovat päättymässä ja uudet sopimukset päätetään kilpailuttaa. Asian valmistelu kannattaa aloittaa viimeistään vuonna 2022.

Kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen on myös Vantaalla keskeinen tavoite. Vantaan strategian yhtenä merkittävimpänä yksittäisenä tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen osalta hiilineutraaliustavoitteisiin ei ole mahdollista päästä pelkästään kaupungin omilla toimilla, joten tässä tarvitaan vahvaa yhteistyötä HSL:n kanssa sekä yhteisiä toimenpiteitä kestävän liikkumisen edistämiseksi. Tärkeätä on joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen kuin myös toiminnan taloudellisen tehokkuuden varmistamisen. Vantaan kaupungin strategiassa on yhdeksi tavoitteeksi asetettu joukkoliikenteen matkustajamäärien 3 % vuotuinen kasvu. Tämä tukee sekä kestävästä liikkumisesta että joukkoliikenteen taloutta. HSL:n tulisikin asettaa tavoitteekseen Vantaan tavoin joukkoliikenteen nykyistä voimakkaampi määrällinen kasvu ja asettaa sille selkeä numeerinen tavoite.

Joukkoliikenteen toimivaa ekosysteemiä pyritään luomaan ratkaisemalla kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhdessä kuntien kanssa. Lisäksi tähän pyritään määrittämällä ja hankkimalla tarvittava juna- ja raitiotiekalusto sekä varmistamalla sähköbussien latausinfrastruktuurin rakentaminen oikea-aikaisesti. Vantaan kaupunki kannattaa lämpimästi seudullisia yhteistyömalleja joukkoliikennevarikoiden rakentamisessa sekä

raitiotiekaluston ja varikoiden omistuksessa ja vaikuttaa aktiivisesti tarvittavien päätöksien syntymiseen.

Vantaan kaupunki on bussiterminaalien rakentamisten tai kunnostamisten yhteydessä varautunut sähköbussiliikenteeseen. Uusiin terminaalisuunnitelmiin liittyen Vantaan kaupunki haluaa korostaa HSL:n aktiivista roolia suunnittelu yhteistyössä, jotta oikeanlaiset varaukset saadaan toteutettua latausjärjestelmien jatkuvasti kehittyessä. Toteutuksen kannalta on olennaista riittävän aikainen yhteistyö kaupungin kanssa, jotta tarvittavat järjestelmät saadaan hankittua ja toteutettua oikea-aikaisesti. Latausinfraan tarpeesta tulee sopia kunnan kanssa vähintään 1,5 vuotta ennen sähköbussiliikennöinnin alkua, jotta tarvittavat hankinnat ehditään suunnitella, kilpailuttaa ja rakentaa.

HSL:llä on tavoitteena kerätä monipuolisesti matkustustietoa. Vantaa toivoo voivansa hyödyntää omissa suunnitelmissaan HSL:n keräämää tietoa tarpeen mukaan ja vastaavasti toimittaa mielellään keräämäänsä tietoa myös HSL:n tarpeisiin. Vantaa ehdottaa, että erityisesti uuden busseista kerättävän gps-tiedon hyödyntämisen mahdollisuuksia sujuvuuden ja toimintavarmuuden parantamiseksi tutkittaisiin yhteistyössä seudun kaupunkien kanssa. Vantaan kaupungilla on tarve myös saada esimerkiksi jatkuvaa ja vuosien välillä vertailukelpoista pysäkkiokohtaista tietoa nousijamääristä, jotta joukkoliikenneinfraan kehittäminen voidaan suunnata sinne missä matkustajamäärät ovat suurimmat. Tällä hetkellä mm. mobiililippujen käytön kasvun johdosta tiedot eivät ole luotettavia.

Toiminnan laadun varmistamisen osalta toiminnan tehokkuus ja taloudellisuus ovat keskeisiä asioita tässä haasteellisessa tilanteessa, jossa kunnille kohdistuu säästöpainetta myös joukkoliikenteeseen liittyen. Asiakkaiden muuttuviin odotuksiin ja toimintatapoihin vastaaminen on myös erityisen tärkeää. Ensisijaisesti HSL:n tulee keskittyä perustehtäväänsä ja varjella aktiivisesti jäsenkuntiansa etua.

Liikkumistutkimus 2019 mukaan vyöhykejärjestelmään siirtyminen on vähentänyt miesten ja lisännyt naisten joukkoliikenteen käyttöä työmatkoilla. Tämä osoittaa osaltaan, että joukkoliikenteellä on sukupuolittuneita vaikutuksia. Vantaan kaupunki toivoo HSL:n luovan mittariston, jonka avulla voidaan seurata sukupuolten tasa-arvon edistymistä joukkoliikenteessä vuosittain. Sukupuolten erilaisuuden huomioiminen joukkoliikenteen suunnittelussa ja kehittämisessä edistää tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta sekä tukee myös Vantaan kaupungin hiilineutraalisuustavoitetta.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Vuoden 2021 palvelutasomuutokset

HSL:n tilaamassa lähijunaliikenteessä jatketaan vuonna 2021 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia käyttöönotettuja sopeutustoimia.

Perusperiaatteena on, että työmatkaliikenne turvataan ja aiemmin esitettyjä tarjonnan lisäyksiä jätetään tekemättä. Tarjonnan supistukset kohdistuvat pääsääntöisesti ruuhka-ajan ulkopuolelle.

Suunnitteluohjeesta poiketen myös ruuhka-aikojen ulkopuolella sallitaan ruuhkautumisen lisääntyminen junissa. Kesäliikenteessä junia ajetaan harvennetuilla vuoroväleillä.

Vantaata palvelevaan bussiliikenteeseen esitettiin toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2020-2022 palvelutasoparannuksia, joita kaikkia ei kuitenkaan koronatilanteen sopeuttamistoimien vuoksi toteutettu syysliikenteeseen 2020. Toimia jatketaan edelleen vuonna 2021. Vantaalle kohdistuvina toimenpiteinä jätettiin seuraavia muutoksia toteuttamatta:

- Linjan 437 Martinlaakso-Perusmäki palvelutason parantaminen
- Linjan 562 sunnuntailiikenteen vuorovälin tihennys
- Linjan 972 vuorovälin tihentäminen ruuhka-aikoina
- Linjan 643K viikonloppuliikenteen aloittaminen Vantaan Ruskeasannan ja Etelä-Tuusulan palvelutason parantamiseksi

Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaiset linjastomuutokset toteutetaan syksystä 2021 alkaen. Suunnitelman mukaisesti perustetaan myös uusi runkolinja 570 nykyisen linjan 562 tilalle ja jatketaan linjan päätepysäkki Lentoasemalle.

Vuoden 2022 palvelutasomuutokset

HSL:n lähijunaliikenteessä jatketaan edelleen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia käyttöönotettuja sopeutustoimia.

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelman mukaiset linjastomuutokset toteutetaan syksystä 2022 alkaen. Suunnitelman mukaisesti perustetaan uudet runkolinjat 300, 400, 520, 530. Runkolinjojen perustaminen ja linjastosuunnitelman käyttöönotto edellyttää Vantaan Luhtitien jatkeen sekä Espoon Lintulaaksontien jatkeen valmistumista elokuuhun 2022 mennessä. Vantaa edistää aktiivisesti Luhtitien ja siihen liittyvien Vihdintien vaihtopysäkkien rakentamista.

Lisäksi varaudutaan Kivistön alueen asukasmäärän kasvuun ja Kivistön linjastosuunnitelman mukaisen liikenteen käyttöönottoon sekä Aviapolis-alueen ja Tuusulanväylän sektorin palvelutason parantamiseen maankäytön kehittyessä. Linjan 37 (Kamppi – Malminkartano – Honkasuo) reittiä jatketaan Honkasuolta Myyrmäen asemalle aikaisintaan syksyllä 2022 Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman mukaisesti, kun ajoyhteys Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu.

Vuoden 2023 palvelutasomuutokset

HSL:n tilaamassa lähijunaliikenteessä jatketaan edelleen koronakriisin takia käyttöönotettuja sopeutustoimia. Vantaan sisäiseen bussiliikenteeseen tai Vantaan suunnan seutuliikenteeseen ei ole suunniteltu muutoksia. Raide-Jokerin käyttöönottoon liittyviin toimenpiteisiin varaudutaan.

Vantaan kaupungin näkemys palvelutasosta ja palvelutasomuutoksista

Vantaan kaupunki pitää HSL:n sopeuttamistoimia hyvänä. Suunniteltujen linjastomuutosten toteutusvuosia kannattaa arvioida kriittisesti linjastokokonaisuuden toimivuuden ja kustannusten kannalta.

Useat pääkaupunkiseudun hankkeet ja rakennustyömaat aiheuttavat poikkeusreittejä ja viivästyksiä myös Vantaata palveleville linjoille. Raide-Jokerin rakentaminen aiheuttaa viivästyksiä ja poikkeusreittejä paitsi runkolinjalle 550 myös lukuisille muille linjoille koskien myös Vantaata palvelevia linjoja, jotka liikennöivät Raide-Jokerin työmaiden läpi. Vantaa pitää tärkeänä, että työmaiden aiheuttamat haitat pyritään minimoimaan ja niihin varaudutaan ajoissa riittävällä laajuudella esimerkiksi aikataulu- ja reittisuunnittelussa sekä viestinnässä.

Vantaan kaupunki huomauttaa, että HSL:n tulisi laatia varasuunnitelma mahdolliseen 570 runkolinjan liikennöintiin alkuvaiheessa laadukkaalla diesel-kalustolla, mikäli Helsingin bussiliikenne ei saa sähköbussuja ajoissa käyttöönsä.

Vantaan kaupunki edistää Luhtitien jatkeen toteutusta suunnitellussa aikataulussa. Tavoitteena on asettaa valmiit katusuunnitelmat nähtäville syksyllä 2020. Rakennussuunnitelmien arvioidaan valmistuvan alkuvuodesta 2021, jonka jälkeen kilpailutetaan rakennusurakka.

Vantaan ratikan suunnittelusta on sovittu MAL-sopimuksessa 2020. Jatkosuunnittelu on käynnistynyt ja jatkuu vuoteen 2023, jonka jälkeen käynnistyy rakennusvaihe. Rakennusvaiheen poikkeusjärjestelyjä ja vaikutuksia ratikkakäytävän linja-autolinjojen liikennöintiin on tarkoituksenmukaista alkaa myös selvittämään alustavasti vuoden 2021 aikana. Erityistä huomiota vaatii ainakin Tikkurilan terminaali ja sen ympäristö. Raitiotien katu- ja alustavat rakennussuunnitelmat valmistuvat vuosien 2022-2023 aikana, jolloin tarpeet poikkeusjärjestelyille tunnistetaan paremmin. Varsinainen ratikkakäytävän linjastosuunnittelu tulee aloittaa käytännössä tämän jälkeen, jotta saavutetaan valmius ratikan liikennöintiin vuoden 2028 syysliikenteessä. Vantaan kaupunki kuitenkin toivoo, että HSL voisi esimerkiksi Tuusulanväylän linjastosuunnitelman yhteydessä tehdä myös Vantaan ratikan aikaisen linjaston alustavaa tarkastelua, koska se hyödyttäisi ratikan jatkosuunnittelua sekä samalla tehtävää ratikkakäytävän kaavoitusta.

Kuusijärven alue on portti Sipoonkorpeen ja itäisen Vantaan keskeinen ulkoilualue. Alueen käyttäjämäärät ovat kasvaneet merkittävästi viime vuosina ja käyttäjämäärien uskotaan myös kasvavan lähivuosina alueen kehittämisen myötä. Vantaan kaupunki toivoo HSL:n tutkivan syksyn 2020 aikana mahdollisuuksia parantaa alueen saavutettavuutta joukkoliikenteellä erityisesti kesäaikaan, mutta tukien myös alueen ympärivuotista käyttöä. Mahdollisten parannusten olisi olla toteutettavissa vuoden 2021 kesäliikenteen alkaessa.

Kuntaosuuksien taso ja lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kustannuksista, joista on vähennetty lipputulot ja tuet.

Vuoden 2021 talousarviossa joukkoliikenteen kokonaiskustannukset ovat 765,7 miljoonaa euroa. Lipputuloarviot perustuvat vuoden 2019 toteutuneeseen lipunmyyntiin, josta on vähennetty 10 %,

20 % ja 30 %, ollen 268,2 – 344,8 miljoonaa euroa. Vuodelle 2021 ei esitetä hinnanmuutoksia. Kuntaosuudet ovat 408,8 – 485,4 milj. euroa ja kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 55,0 – 65,3 %. Vuonna 2022 kuntaosuuden arvioidaan olevan 385,8 miljoonaa ja subventioasteen 50,4 %.

Vantaan arvioitu osuus joukkoliikenteen kustannuksista on 114,4 miljoonaa euroa ja lipputuloista 42,8 – 54,4 miljoonaa euroa. Huomioitaessa suurten kaupunkien tuki 0,8 miljoonaa euroa, HSL:n esitys Vantaan kuntaosuudeksi on noin 59,2 – 70,8 miljoonaa euroa ilman edellisten vuosien alijäämiä. Vantaan subventioaste olisi tällöin 51,7 – 61,8 %. Vuonna 2022 vastaava luvut ovat 50,7 miljoonaa euroa ja 45,4 %. Vuonna 2020 syntyvää alijäämää esitetään lyhennettävän 4,6 miljoonaa euroa vuosittain vuosina 2021 – 2023.

Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan subventioasteen ei tulisi nousta yli 50 % perussopimuksen mukaisesti. Vantaa esittää, että subventioasteen tavoitteen saavuttamiseksi, HSL tutkii mahdollisuudet maltilliseen lipunhintojen nostamiseen. Vantaa edellyttää laskelmien tarkastamista syksyllä 2020 eritoten, mikäli HSL saa joukkoliikenteen koronatukea. Vantaa korostaa, että valtion tuki HSL-alueen joukkoliikenteeseen on tällä hetkellä riittämätön ja se tulisi saattaa käyttäjämäärien edellyttämälle tasolle.

Lisäksi Vantaa toivoo, että alennuksia saavien ryhmien etuja yhtenäistetään ja edunsaajan tulee osoittaa tosiasiallisesti olevansa alennusryhmään kuuluva matkustaja. Opiskelijaetuuutta voisi kohdentaa aiempaa vahvemmin päätoimisille opiskelijoille, joille etu on selvästi perusteltavissa. Vantaa ehdottaa, että HSL selvittää mahdollisuutta sitoa opiskelija-alennukset myönteiseen opintotukipäätökseen, jotta etuutta rajattaisiin niille, jotka sitä tosiasiallisesti tarvitsevat. Vantaa edellyttää HSL:n edistävän tasa-arvoa huomioimalla heikossa taloudellisessa asemassa olevat kotitaloudet ja käyttävän kokonaisvaltaista harkintaa kuntalaisten hyvinvoinnin edistämässä.

Vantaan näkemyksen mukaan vyöhykerajoja ei tule uudistaa vuoden 2021 aikana. Vantaa edellyttää, että muutokset vyöhykkeissä tehdään pitkäkestoiseen tutkimukseen pohjautuen. Muutosten tulee edistää erityisesti kestäviä liikkumistapoja, hiilineutraalisuutta, kuntatalouden tasapainoa, tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta.

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen suunnitelmakaudella 2021-2023.

HSL:n viimeisen vahvistetun tilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä otetaan huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa kuntaosuuksia vähentävänä (kertynyt ylijäämä) tai lisäävänä eränä (kertynyt alijäämä). Ylijäämä on siis jaettu tasaisesti kolmelle TTS-kaudelle. 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 arvion mukaan Vantaan alijäämäkertymä on n. 14,8 milj. euroa vuoden 2020 lopussa. Vantaa esittää, että Vantaan osalta alijäämää ei lyhennetä vuoden 2021 aikana poikkeuksellisen ja

arvaamattoman tilanteen vuoksi. Aiempina vuosina HSL on toistuvasti aliarvioinut Vantaan osuuden lipputuloista ja yliarvioinut Vantaan osuuden kustannuksista.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen kertalipun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2021 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon. Vantaan kaupunki kannattaa esitystä, kuten on tehnyt aiempinakin vuosina.