

Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2024–2026

Johdanto

Lausuntopyynnössään HSL pyytää jäsenkunnilta 31.8.2023 mennessä lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta. Erityisesti huomiota pyydetään kiinnittämään:

1. Sitoutuvatko jäsenkunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvu?
 - a. Talousarvio ja -suunnitelma pohjautuvat tavoitteeseen, että nousijamäärät saadaan strategian mukaiseen nousuvauhtiin ja toimenpiteisiin tämän tavoitteen saavuttamiseksi panostetaan myös taloudellisesti TTS-kaudella
 - b. 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.
2. Miten kunnat aikovat ratkaista infrakorvausjärjestelmän haasteet HSL:n taloudelle tulevina vuosina?
 - a. HSL on muodostanut yhteistä näkemystä yhdessä jäsenkuntiensa edustajien kanssa arvioimalla HSL:n tilannekuvaa ja rahoituspohjaa.
 - b. 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.

Vantaa on sitoutunut kehittämään joukkoliikennettä kokonaisvaltaisesti ja vastaamaan rahallisesti väestönkasvusta johtuvaan liikennöintimäärien kasvuun. Vantaan maankäytön kehittäminen erityisesti hyvän joukkoliikenteen alueilla tukee myös joukkoliikenteen käytön kasvua. Vantaalla tehdään myös jatkuvasti joukkoliikenteen järjestelyjä parantavia infratoimenpiteitä ja huolehditaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä esimerkiksi kaavoituksen yhteydessä.

Pääkaupunkiseudun kuntien omistajaohjaustavoitteet HSL:lle

Pääkaupunkiseudun kaupungit Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen ovat valmistelleet vuosittain suurille kuntayhtymille, HSL:lle ja HSY:lle yhteiset omistajaohjaustavoitteet. Tavoitteiden valmistelussa vuosille 2024–2026 on lähtökohtana se, että tavoitteet pysyvät koko tavoitekauden samoina, mutta tavoitteisiin liittyviä mittareita voidaan täsmentää vuosittain. Tällä tavoitellaan parempaa jatkuvuutta ja ennakoitavuutta kuntayhtymän näkökulmasta. HSL:lle asetetut tavoitteet ja niitä koskevat mittarit on esitetty alla olevassa taulukossa:

1. Tuottavuuden nousu koko tarkastelukaudella yhteensä vähintään 5 % vuosien 2015–2019 keskiarvoon verrattuna	2. Kuntakohtaiset subventio-osuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kuntakohtaisista kokonaiskustannuksista	3. Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen ja vastuullisuus
Mittarit: 1. Tuottavuusohjelman toimeenpano sisältäen tuottavuusmittarien päivittämisen sekä muut tarvittavat toimenpiteet talouden tasapainottamiseksi jäsenkuntien taloustilanteet huomioon ottaen 2. Matkustajakilometrikustannus (infrakulujen kanssa ja ilman) 3. Nousujen määrä (jos mahdollista seurata ja tilastoida jo 2024 alkaen)	Mittarit: 1. Tuottavuusohjelman ja muiden suunnitelmien toteuttaminen ja muokkaaminen siten, että kuntakohtainen subventiotavoite voidaan saavuttaa 2. Kuntaosuuksien tarkastelu kuntakohtaisesti vuosittain ja keskipitkän aikavälin (5–7 vuotta) ennusteilla 3. Joukkoliikenteen infra- ja operointikustannusten kumulatiivisen kehityksen tarkastelu kuntakohtaisesti ja koko HSL-alueen osalta vähintään suurten infrahankkeiden suunnitteluvaiheessa päivitettävillä pitkän aikavälin ennusteilla, jotka tukevat jäsenkuntien hankekohtaista päätöksentekoa	Mittarit: 1. Suunnitelman toteuttaminen pandemian liikkumiseen aiheuttamiin muutoksiin sopeutumiseksi 2. Alueittainen asiakas- ja asukastytytyväisyys vuosittain 3. Joukkoliikenteen co2-päästöt vuoteen 2025 mennessä vähintään -90 % verrattuna vuoden 2010 tasoon

Omistajaohjaustavoitteiden lisäksi muuna omistajalinjauksena esitettiin, että kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korvaus.

Keskeiset strategiset tavoitteet TTS-kaudella 2024–2026

Vantaan näkemyksen mukaan kannattavien ja saavutettavien joukkoliikennelinjojen suunnittelu edellyttää syvällistä asiakasymmärrystä. Toiminnallisten tavoitteiden laadinnassa tulee kiinnittää huomiota siihen, miten yksittäisen kuntalaisen sukupuoli, ikä ja alue vaikuttavat haluun ja

mahdollisuuksiin käyttää joukkoliikennettä sekä miten tämä tieto auttaisi kasvattamaan matkustajamääriä. HSL:n tuleekin keskittyä entistä vahvemmin ydintekemiseensä eli matkustajiaan hyvin palvelevan ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen suunnitteluun ja löytää siten tehokkaita keinoja vastata strategisiin tavoitteisiinsa. Em. perusteella on erinomaista, että HSL itsekin nostaa vahvasti esille datan hyödyntämisen suunnittelun pohjalla. Alueellisen tuntemuksen lisäämiseksi yhteistyö kaupungin kanssa erityisesti kaupungin tuleviin suunnitelmiin liittyen on tarpeen. Lisäksi liikennetiedon ja erilaisten tutkimusten tulosten jakamista kaupungin ja HSL:n välillä on hyvä kehittää.

Matkaketjujen kehittäminen on Vantaan kaupungin näkemyksestä erittäin tärkeää. Liityntäpysäköinnin tunnistautuminen ja maksaminen tulee saada nopeasti onnistumaan HSL-sovelluksella, jotta päästään eroon turhasta pysäköintiautomaateilla jonottamisesta. Sujuvien matkaketjujen ja tarkoituksenmukaisten liityntämahdollisuuksien edistämiseksi Vantaan kaupunki toivoo selvitettävän myös esimerkiksi kaupunkipyöräiden lipputuotteiden yhdistämistä joukkoliikennelippuun uuden seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän tullessa vuonna 2026. Ylipäänsä uuden kaupunkipyöräjärjestelmän suunnittelulla alkaa olla jo kiire. Kaupunkien infratoimenpiteille ja hankinnoille on varattava riittävästi aikaa, jotta uusi kaupunkipyöräjärjestelmä päästään aloittamaan kaudella 2026 ilman turhaa taukoa.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset 2024–2026

Liikenteen palvelutasoa ja palvelutason muutoksia käsitellään myöhemmin tavoitelähtöisen budjetoinnin kohdassa.

Lipputulot, kustannukset ja kuntaosuuksien taso TTS-kaudella

HSL esittää lipputuloarvioksi 383 milj. euroa vuonna 2024, 2025 tavoite on 405 milj. euroa ja 420 milj. euroa vuonna 2026. Vantaan osuus lipputuloista olisi 59,1 milj. euroa, 62,8 milj. euroa ja 64,6 milj. euroa. Vuonna 2019 HSL:n lipputulot olivat 383 milj. euroa, josta Vantaan osuus oli 61,4 milj. euroa.

Vuoden 2023 ensimmäisessä osavuosikatsauksessa Vantaan lipputulojen ennustetaan olevan 59,5 milj. euroa eli Vantaan lipputulojen arvioidaan laskevan 0,4 milj. euroa vuonna 2024. Osavuosikatsauksen ja TTS-lausunnon taustamateriaalista käy ilmi, että vuoden 2023 ensimmäisessä osavuosikatsauksessa ABC-lippujen lipputulojen ennustetaan olevan 56,2 milj. euroa ja vuonna 2024 ABC-lipputulojen arvioidaan olevan 49,4 milj. euroa eli ABC-lipputulojen arvioidaan laskevan noin 6,9 milj. euroa. Syitä Vantaan lipputulojen tai ABC-lipputulojen laskulle ei ole esitetty.

Vantaa toivoo, että talousarvion lipputulotavoitetta tarkistetaan vyöhykkeittäin, kunnittain ja kokonaisympäristön tasolla erityisesti vuoden 2024 osalta.

KUNTAOSUUS	2024		2025		2026	
	Vantaan osuus	Yhteensä	Vantaan osuus	Yhteensä	Vantaan osuus	Yhteensä
Operointikustannukset	102,0	612,3	102,9	620,6	104,3	633,2
Muut kustannukset	10,9	82,1	11,1	83,2	11,6	87,0
Infrakustannukset	16,5	217,4	16,1	218,1	16,1	218,4
Kokonaiskustannukset	129,4	911,8	130,1	921,9	132,0	938,6
Kuntaosuudet	68,2	517,1	65,2	504,9	65,3	506,6
Subventio%	52,7 %		50,1 %		49,4 %	

Vantaan kuntaosuuden muodostuminen vuosina 2024–2026

Vuosina 2024–2026 HSL arvioi saavansa tukia 12 milj. euroa vuodessa, josta Vantaan osuus on 2,1 milj. euroa vuodessa. Vantaa korostaa, että valtion tuki HSL-alueen joukkoliikenteeseen on tällä hetkellä täysin riittämätön ja se tulisi saattaa käyttäjämäärien edellyttämälle tasolle ja se tulisi vakiinnuttaa pohjoismaisten verrokkikaupunkien tasolle 150 miljoonaan euroon per vuosi. Joukkoliikenteen rahoitushaasteiden jatkuessa pandemian jälkeisen toimintaympäristön muutoksen, Ukrainan sodan ja energiakriisin myötä tulee HSL:n yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa vaikuttaa valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi.

Sitoutuvatko jäsenkunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvu?

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

Koronapandemian jälkeinen matkustajamäärien toipuminen on riippuvainen niin alueesta kuin liikennemuodosta, esimerkiksi seutulinjat ovat toipuneet erittäin hyvin. Vantaa on sitoutunut kehittämään joukkoliikennettä kokonaisvaltaisesti ja vastaamaan rahallisesti väestönkasvusta johtuvaan liikennöintimäärien kasvuun.

Vantaa katsoo, että HSL:n tavoite ketterien toimenpiteiden löytämiselle nousijamäärien kasvattamiseksi pikaisella aikataululla on erittäin kannatettava ja tarpeellinen. Vantaa painottaa, että joukkoliikenteen käyttäjämäärät saadaan voimakkaampaan kasvuun tekemällä yhteistyötä HSL:n, kuntien, kuntalaisten ja yritysten kesken. Vahvemmallalla yhteistyöllä ja hyödyntämällä kaupunkien alueiden, maankäytön ja asukkaiden liikkumisen tuntemusta voidaan varmasti löytää ratkaisuja joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja siten matkustajamäärien kasvun edistämiseksi. Vantaa toivoo, että HSL huomioi jatkossa Vantaan huolet joukkoliikenteen palvelutarjonnassa ja ehdotukset linjastosuunnittelussa.

Linjastosuunnittelun ja tarjonnan optimoinnin osalta Vantaan kaupunki esittää tutkittavan yhteistyössä kaupunkien kanssa, millä alueilla kustannustehokkain matkustajamäärän kasvu voitaisiin saavuttaa. Linjastosuunnittelussa ei ole välttämättä hyödynnetty paikkatietoa parhaalla mahdollisella tavalla ja laajuudella. Yhdistämällä paikka-aikatietoa pysäkkikohtaisista nousijamääristä ja linjojen lisävuorojen marginaalikustannuksesta, voitaisiin linjastosuunnitteluun hahmottaa uusia ideoita. Uusista lippulaitteista ja matkustajalaskentalaitteista tullaan saamaan aiempaa parempaa tietoa matkustajien nousuista ja poistumisista, joista myös kaupunki pyytää saavansa dataa. Jotta kaupunki voi edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja sujuvuutta, myös gps-pohjaista sijaintitietoa toivotaan jaettavan.

Vantaan ratikasta tehtiin toteutuspäätös Vantaan kaupunginvaltuuston kokouksessa 22.5.2023. Ratikan rakentamisen aikaiseen linjastoon on varauduttava ajoissa samoin kuin ratikan aikaiseen liikenteeseen.

Edellisessä TTS-lausunnossaan Vantaa ilmaisi huolensa heikentyneistä joukkoliikenneyhteyksistä pientalovaltaisilla alueilla ja koululaisten liikenneyhteyksissä. Vantaan huoli heikentyneistä liikenneyhteyksistä ei näy palvelutasomuutoksissa. Esitetyt alueelliset linjastotarkastelut paremman asiakasymmärryksen ja linjaston kustannustehokkuuden parantamiseksi ovat erittäin kannatettavia, mutta pelkkä selvitys ei paranna Vantaan pientaloalueiden joukkoliikennettä. Sen sijaan pitäisi ryhtyä mahdollisimman pikaisesti parannustoimenpiteisiin.

Vantaa muistuttaa myös, että joukkoliikenteen koronapandemiasta palautuminen on ollut erilaista niin alueellisesti kuin liikkumismuodollisesti. Myös linjastossa on tapahtunut Vantaalla isoja muutoksia viime vuosina. Täytyy muistaa, että nousujen mittaaminen on eri asia kuin varsinainen matkustajamäärän kasvu, joka voi johtua mm. siirtymisestä syöttöliikenteeseen.

b. 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.

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, tuet ja ylijäämän käyttö. Ylijäämä on seurausta siitä, että kunta on maksanut vuoden aikana enemmän kuntaosuutta kuin joukkoliikenteen järjestäminen olisi vaatinut. Kyse on siis suoraan tiettyyn kuntaan kohdistuvasta ylijäämästä.

Koronapandemian aikana kuntaosuuden ennakoiminen on ollut haasteellista lipputulojen epävarmuuden ja koronavastusten takia. HSL esittää, että kuntien ylijäämiä ei pyritä lyhentämään, vaan että ylijäämä käytettäisiin joukkoliikenteen kehittämiseen. Perusteluna tälle on, että Traficom

päätti syksyllä 2022 myöntää vielä lisärahoitusta joukkoliikenteen järjestämiseen poikkeusoloissa ja palvelutason ylläpitämiseen yhteensä 49,233 milj. euroa. HSL esittää tuon tukiosuuden käytettäväksi joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamiseen ja palvelutason parantamiseen strategiatavoitteiden saavuttamiseksi. Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä varausta tähän lisäpanostukseen, vaan lisäkustannukset tuodaan vuosina 2024–2025 talousarviomuutoksina Yhtymäkokouksen käsittelyyn sitovien toimintamenojen ylittyessä ja kulujen rahoittamiseen käytetään koronatukien ansiosta kertyneitä ylijäämiä. Ennusteen mukaan vuoden 2023 lopussa HSL:ään on kerääntynyt ylijäämiä 49,164 milj. euroa, josta Vantaan osuus on 14,8 milj. euroa.

Vantaa pitää erittäin hyvänä HSL:n tavoitetta siitä, että HSL kokeilee nykyisen palvelujärjestelmän piirissä pikaisella aikataulla erilaisia toimenpiteitä, joilla matkustajamäärät saadaan nousuun ja strategian mukaiset matkustajamäärätavoitteet saavutetaan lähivuosina. Toimenpiteiden rahoitus tulee kuitenkin suunnitella toisin. Talous- ja toimintasuunnitelman luonnoksessa esitetty rahoitustapa eli kuntakohtaisten ylijäämien käyttö johtaisi siihen, että toimenpiteet kohdistuisivat eri tavoin eri kuntiin. Tämä ei ole matkustajamäärien kasvattamisen kokonaisuuden näkökulmasta järkevää. Vantaa ei tämän vuoksi kannata HSL:n esittämää toimintatapaa, että Vantaan tulisi joukkoliikenteen kehittämisessä sitoutua toimiin, joita ei ole edes alustavasti esitelty toimintasuunnitelmassa ja joihin käytettäisiin suoraan kuntakohtaisia kertyneitä ylijäämiä.

Talous- ja toimintasuunnitelman luonnoksessa ei kerrota, mitä toimenpiteet ovat, miten toimenpiteiden kustannukset jakautuisivat eri kunnille tai mikä niiden vaikuttavuus olisi matkustajamäärien kasvattamiseksi joukkoliikenteessä. Toimenpiteitä ja niiden vaikuttavuutta ja kuntakohtaisia kustannuksia tulee käydä läpi kuntien kanssa ennen niistä päättämistä. Vantaa esittääkin, että matkustajamäärien lisäämiseen liittyvät toimenpiteet valmistellaan yhteistyössä HSL:n ja omistajakuntien kesken. Tarvittaessa toimenpiteisiin liittyvät talousarviomuutokset käsitellään yhtymäkokouksessa.

Vantaa esittää, että matkustajamäärien kasvattamiseksi tarvittavat toimenpiteet suunnitellaan yhdessä HSL:n ja jäsenkuntien kanssa ja budjetoidaan erikseen edellä kuvatun mukaisesti. Kuntakohtaisia ylijäämiä voidaan käyttää vain kunkin kunnan kuntaosuuden pienentämiseen. Näin ollen Vantaan kuntaosuuden määrä vuonna 2024 olisi 62,5 milj. euroa HSL:n esittämän 68,2 milj. euron sijaan. Vantaan kuntaosuutta vähentää kuntakohtainen kertynyt ylijäämä 5,689 milj. euroa, joka on reilu kolmannes Vantaan kumulatiivisesta kuntakohtaisesta ylijäämästä.

Vantaa ehdottaa vielä, että kuntakohtaisten yli- tai alijäämien tasauksen sykliä muutettaisiin kolmesta vuodesta kahteen. Tällä hetkellä vakiintunut käytäntö on, että kuntakohtaiset yli- tai alijäämät tasataan talousarviovuoden ja kahden suunnitelmavuoden kuntaosuuksiin käytettäväksi. Vantaa kokee, että käytäntö on jäänyt nollakorkoajalle ja sitä olisi syytä tarkastaa korkotason nousun myötä. Ylijäämien makuuttamista yhtymän taseessa nykyisen syklin verran ei nähdä järkevänä, kun rahan hinta on noussut.

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

- a. HSL on muodostanut yhteistä näkemystä yhdessä jäsenkuntiensa edustajien kanssa arvioimalla HSL:n tilannekuvaa ja rahoituspohjaa.***
- b. 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.***

HSL-alueella on useita joukkoliikennehankkeita, joita joko rakennetaan, suunnitellaan tai valmistellaan tämän lausunnon valmistelun aikana. Näitä hankkeita ovat muun muassa Raide-Jokeri, Kalasataman raitiotie, Espoon kaupunkirata ja Vantaan pikaraitiotie. Hankkeet ovat infrakorvausjärjestelmän piirissä ja jokainen hanke on osaltaan nostamassa niin infrakuluja kuin liikennöintikuluja. Hankkeiden myötä tulevat lipputulot todennäköisesti kattavat hankkeiden kuluista aluksi vain osan. Tämän myötä kuntaosuudet ovat ylittämässä tavoitellun 50 % subventioasteen. Asiat on esitetty tarkemmin HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi - raportissa.

Vantaa katsoo, että raportti antaa oikeansuuntaisen kuvan tulevien vuosien haasteista. Vantaa kuitenkin toteaa, että raportin lukuihin pitää suhtautua varovaisuudella. Esimerkiksi raportti on julkaistu 6.2.2023, jolloin Vantaan kertyneeksi ylijäämäksi vuoden 2022 lopussa ennustettiin noin 9,8 milj. euroa, mutta vuoden 2022 tilinpäätöksessä Vantaan ylijäämä on noin 14,9 milj. euroa. Tämä esimerkki alleviivaa ennustamisen vaikeutta lyhyelläkin aikavälillä.

Vantaan näkökulmasta infrakorvausjärjestelmä on säilyttämisen arvoinen, koska tällöin infrasta koituvat kulut jakaantuvat kaikille niille kunnille, joiden kuntalaiset käyttävät infraa. Ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista, että infrakorvaukset nostavat lippujen hintoja. Infrakorvausjärjestelmää tulee kuitenkin kehittää vastaamaan muuttunutta tilannetta ja korvauserusteita tulee selkeyttää.

Vantaa kokee, että asiakas-/matkustajadata pitäisi saada reaaliaikaisemmaksi, jotta olisi mahdollista arvioida kokonaisuutta ja erilaisten muutosten vaikutuksia. Reaaliaikainen matkustajadata mahdollistaisi myös esimerkiksi ajantasaisella tiedolla johtamisen. Näin ollen viimeisin ja laadukkain tieto olisi käytettävissä päätöksentekoon.

HSL:n tilannekuvaa ja rahoituspohjaa arvioineen ryhmän työn valmistumisen jälkeen on käynnistetty pitkän aikavälin talouden seurantatyö, jossa jäsenkunnat ovat myös mukana. Myös tämä tarjoaa jatkossa lisänäköymää pitkän aikavälin kehitykseen ja auttaa jäsenkuntia arvioimaan tulevia toimintavaihtoehtoja infrakorvausjärjestelmään liittyen.

Vantaa ehdottaa, että ensi vaiheessa suurimmat omistajakunnat kerääntyvät yhdessä keskustelemaan yhteisestä tahtotilasta. Vantaa esittää, että keskustelut käynnistetään heti ja tavoitteena on, että tarvittavat selvitykset olisivat valmiina kesäkuuhun 2024 mennessä ja käytettävissä HSL:n vuosien 2025–2027 talous- ja toimintasuunnitelman laatimisessa.

Muita huomioita HSL:n yhteistyöstä

Vantaan kaupunki kiittää MAL-työn yhteydessä tehdystä hyvästä yhteistyöstä. Suunnitelman viimeistelyssä nousi kuitenkin esiin, että prosessissa on edelleen kehitettävää. Vantaan kaupunki toivoo, että MAL-prosessi arvioitaisiin ulkopuolisen tahon toimesta siten, että jatkossa voidaan paremmin ymmärtää, miten eri osapuolten osallisuutta ja sitoutumista olisi voitu edistää kriittisissä kohdissa. Prosessi on laaja ja sitä tulee voida jatkuvasti kehittää läpinäkyvyyden, kuulluksi tulemisen, sitouttamisen ja demokratian toteutumisen osalta.

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman Lausuntoaikataulu on haastava ja Vantaan kaupunki vaatii, että jatkossa HSL järjestää lausuntopyynnön asioista infotilaisuuden aikaisemmin.

Kaupunki toivoo, että HSL hyvässä yhteistyössä jäsenkuntien edustajien kanssa jatkaa tariffijärjestelmän kehittämistä siten, että kunnat voivat antaa lausuntonsa uudesta tariffijärjestelmäesityksestä seuraavan TA-lausunnon yhteydessä. Matkalippujen hintataso on pysyttävä jatkossakin kohtuullisena, myös erityisryhmien alennuslippujen osalta. Yksinkertainen, selkeä ja kohtuuhintainen tariffijärjestelmä lisää joukkoliikenteen käyttäjämääriä. Vantaa korostaa, että jatkossakin lastenvaunuilla kulkevien sekä koululaisryhmien on päästävä kulkemaan maksutta joukkoliikenteessä.

Tuottavuusohjelman seuranta

HSL laati syksyllä 2022 pitkän aikavälin tuottavuusohjelman, jonka tavoitteena on tarkastella toimintaa ja löytää eri osa-alueilta toimenpiteitä, joilla toimintaa voidaan tehostaa ja löytää keinoja tuottavuuden parantamiseksi. Tuottavuusohjelmassa on tunnistettu strategisten tavoitteiden toteutumista tukevat toimenpiteet. Ohjelmassa on kiinnitetty huomiota erityisesti viiteen kohdealueeseen liittyviin toimenpiteisiin: lipputuotteet, hinnoittelumalli ja palvelutaso; operaattorien toimintamallit ja sopimusohjaus; myynti ja markkinointi; IT-investoinnit ja hankkeet, data- ja alustapalvelut. Tuottavuusohjelma ja muut toimenpiteet talouden tasapainottamiseksi ovat välttämisiä HSL:n ennustamassa tulevien vuosien taloustilanteessa, jossa lipputulojen kehitykseen sisältyy merkittävää epävarmuutta ja infrakustannukset nousevat merkittävästi.

Vantaan näkökulmasta keskeisiä asioita tuottavuusohjelmassa on tuottavuuden kasvattaminen, lippujen hinnoittelu, operointikustannukset sekä linjastosuunnittelu. Näiden osalta toimenpiteitä ja niiden talousvaikutuksia tulisi yksilöidä paremmin. Tällä hetkellä tuottavuusohjelman toimenpiteiden vaikuttavuus ei riittävän selvää, eikä toimien vaikuttavuutta pystytä arvioimaan riittävällä tarkkuudella. Alustavassa talous- ja toimintasuunnitelmassa ei ole myöskään käsitelty tuottavuusohjelmaa ollenkaan. Jatkossa HSL:n talous- ja toimintasuunnitelman tulisi sisällyttää

osio tuottavuusohjelmasta, jotta jäsenkunnat saisivat tietoa tuottavuusohjelman etenemisestä ja toimien vaikuttavuudesta. PKS omo-tavoitteiden mukaisesti tuottavuusohjelmaa tulee toteuttaa koko strategiakauden ajan ja toimenpiteet sekä talousvaikutukset yksilöidä vielä tarkemmin nykyisten teemojen sisällä.

Tuottavuusohjelman yhtenä strategisena tavoitteena on matkustajakilometrikustannuksen laskeminen tavoitetasolle 0,25 € kilometriä kohden vuonna 2025. Alustavan talous- ja toimintasuunnitelman suorite-seurantataulukossa vuodelle 2025 ennustetaan 0,27 € kilometriä kohden ja vuodelle 2026 ennustetaan 0,30 € kilometriä kohden. Vantaa näkee tilanteen haastavana ja vaatii, että yhtymässä jatketaan toimia, joilla varmistetaan, että strateginen tavoite kustannustehokkuudessa saavutettaisiin.