

Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2023–2025

Johdanto

Lausuntopyynnössään HSL pyytää jäsenkunnilta 31.8.2022 mennessä lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta. Erityisesti huomiota pyydetään kiinnittämään:

- 1) Toimintasuunnitelmaan
 - a. HSL:n keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet TTS-kaudella suhteessa strategiaan
 - b. Liikenteen palvelutason arviointi ja markkinaymmärryksen perusteella suunniteltavat muutokset tarjontaan ja palvelutasoihin
- 2) Taloussuunnitelmaan
 - a. Lipputulotavoitteet TTS-kaudella
 - b. Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin
 - c. Kuntakohtaisen alijäämän kattaminen/ylijäämän käyttö TTS-kaudella
- 3) Hinnoittelun kehittäminen
 - a. Näkemys tehdystä selvityksestä ja eri hinnoittelumallivaihtoehdoista

HSL:n esitys Vantaan vuoden 2023 kuntaosuudeksi on 59,3 miljoonaa euroa ilman edellisten vuosien alijäämiä. Vantaan subventioaste olisi tällöin 49 %. Vuonna 2024 vastaavat luvut ovat 59,8 miljoonaa euroa ja 48 %. Vantaa hyväksyy HSL:n esityksen kuntaosuudeksi 2023. Vantaa korostaa, että jo vuoden 2022 aikana kuntayhtymän tulee tavoitella TTS-suunnitelmassa esitettyä alempaa subventioastetta.

HSL:n arvion mukaan Vantaan ylijäämäkertymä on n. 4,1 milj. euroa vuoden 2022 lopussa. HSL esittää, että ylijäämä jaetaan tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2023–2025, jolloin ylijäämä vähentää laskutettavaa kuntaosuutta vuosittain arviolta noin 1,4 milj. eurolla. Vantaa hyväksyy HSL:n esityksen ylijäämän käytöstä.

HSL:n tulee toimia kustannustehokkaasti ja toteuttaa omistajaohjauksen asettamat tavoitteet mm. tuottavuuden kehittämisessä. Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia. Kuntayhtymän tulee parantaa tuottavuuskehitystään laatimalla tuottavuusohjelma ja tehdä talouden tasapainottamiseksi vaadittavat toimenpiteet jäsenkuntien taloustilanne huomioiden. Lähtökohtaisesti joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa ei tässä poikkeuksellisessa tilanteessa tule sulkea mitään vaihtoehtoa pois. Kaikki käytössä olevat omistajaohjaustavoitteiden mukaiset keinot on syytä säilyttää keinovalikoimassa; lipunhintojen korottaminen sekä palvelutason ja tarjonnan sopeuttaminen. Tarvittavat talouden sopeutustoimet tulisi kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa.

Pääkaupunkiseudun omistajaohjaustavoitteen mukaan kuntayhtymän tuottavuuden nousun koko tarkastelukaudella tulee olla yhteensä vähintään 5 % vuosien 2015–2019 keskiarvoon verrattuna. Tämä tulee ottaa kuntayhtymän valmisteleman tuottavuusohjelman keskeiseksi tavoitteeksi. Tuottavuusohjelmalla tulee tavoitella em. kuntakohtaista 50 % subventioastetta. Myös tariffiuidistuksen tavoitteeksi tulee asettaa kuntakohtainen 50 %:n subventioaste.

Vantaa pitää valitettavana, ettei HSL:n talous- ja toimintasuunnitelmaan sisälly kuntayhtymän esitystä koko tuottavuusohjelmaksi, koska Vantaa ei voi lausua tuottavuusohjelmasta kokonaisuudessaan tai arvioida sen vaikuttavuutta omistajaohjaustavoitteiden saavuttamisessa. Pelkästä tariffiuidistuksesta lausuminen on haasteellista, kun tuottavuusohjelman vaikutuksia ei ole esitetty kokonaisuudessaan.

Pääkaupunkiseudun kuntien omistajaohjaustavoitteet HSL:lle

Pääkaupunkiseudun kaupungit Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen ovat valmistelleet vuosittain suurille kuntayhtymille HUS:lle, HSL:lle ja HSY:lle yhteiset omistajaohjaustavoitteet. Tavoitteiden valmistelussa vuosille 2023–2025 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 laatiminen ja toimeenpano sisältäen tuottavuusmittarien päivittämisen sekä muut tarvittavat toimenpiteet talouden tasapainottamiseksi jäsenkuntien taloustilanteet huomioon ottaen 2. Matkustajakilometrikustannus (infrakulujen kanssa ja ilman)	Mittarit: 1. Suunnitelman laatiminen kuntakohtaisen subventio-osuuden saavuttamiseksi 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	Mittarit: 1. Suunnitelman laatiminen pandemian liikkumiseen aiheuttamiin muutoksiin sopeutumiseksi 2. Alueittainen asiakas- ja asukastytytyväisyys vuosittain 3. Joukkoliikenteen co2-päästöt vuoteen 2025 mennessä vähintään -90 % verrattuna vuoden 2010 tasoon

	suunnitteluvaiheessa päivitettävillä pitkän aikavälin ennusteilla, jotka tukevat jäsenkuntien hankekohtaista päätöksentekoa	
--	---	--

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

TTS valmistelussa tulee jatkossa näkyä selkeämmin pääkaupunkiseudun kuntien asettamat omistajaohjaustavoitteet ja suunnitelma on kaikilta osin laadittava asetettuja omistajaohjaustavoitteita noudattavaksi.

Keskeiset strategiset tavoitteet TTS-kaudella 2023–2025

Kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden (joukkoliikenne, kävely ja pyöräily) nostamisella on merkittävä vaikutus paitsi liikenteen päästöjen vähenemiseen myös liikennejärjestelmän toimivuuteen, tasa-arvoiseen liikkumiseen ja kansanterveyteen. Joukkoliikenteen tarjonnan kehittämisellä tuleekin saada siitä entistä kilpailukykyisempi vaihtoehto henkilöautolle myös pidemmällä matkoilla. Kilpailukykyä parannetaan koko liikennejärjestelmän muutoksilla ja siihen vaikuttaa myös maankäytön tiivistyminen.

Vantaan kaupunkistrategiassa 2022–2025 tavoitellaan kestävien liikkumismuotojen kasvua ja seurattavina mittareina ovat mm. joukkoliikenteen matkustajamäärät, joiden osalta tavoitteena on paluu vuoden 2019 tasoon. Näin ollen HSL:n strateginen linjaus *”Tekemisemme keskiössä on hyvän palvelutason säilyttäminen ja sitä kautta matkustajien houkutteleminen ja joukkoliikenteen käytön lisääntyminen, joka puolestaan parantaa taloutta kasvaneina lipputuloina. Tavoittelemme ennen kaikkea matkustuksen lisäämistä, emme liikenteen supistamista.”*, on hyvin linjassa Vantaan kaupungin tavoitteiden kanssa.

HSL-alueen joukkoliikenteen järjestäminen ei voi olla pelkästään kustannuksia optimoivaa liiketoimintaa. Joukkoliikenne on myös tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuskysymys sekä monelle hyvän elämän mahdollistavan liikkumisen edellytys. Kaikilla ei ole mahdollisuutta auton käyttöön esimerkiksi iän, terveydentilan tai tulotason puolesta eikä asuinpaikkaa mm. edellä mainituista syistä voi yleensä täysin vapaasti valita. Joukkoliikenteen esteettömyyteen on panostettu paljon, mutta joukkoliikenteen on myös tarjottava riittävä palvelutaso, jotta palvelujen saavuttaminen ja kaikenlaiseen toimintaan osallistuminen on mielekkäästi mahdollista. Joukkoliikenteen pitää myös olla niin turvallista, että kaikki uskaltavat sitä käyttää.

Vantaan näkemyksen mukaan kannattavien ja saavutettavien joukkoliikennelinjojen suunnittelu edellyttää syvällistä asiakasymmärrystä. Toiminnallisten tavoitteiden laadinnassa tulee huomiota kiinnittää 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.

Erityisesti koronapandemian muutettua matkustamista ja työntekoa on HSL:n tavoite asiakasymmärryksen lisäämisestä tärkeä. Sen tulee kääntyä konkreettisiksi asiakkaita houkutteleviksi ratkaisuksi. Tällaisia ovat esimerkiksi uudenlaisiin työskentelytapoihin sopivat lipputuotteet sekä joukkoliikenteen matkojen houkuttelevuuden lisääminen myös vapaa-ajan matkoilla. Kehitystä pitää myös seurata tarkasti.

Suunnitelman mukaan muuttunut työnteko ja muuttunut liikkuminen otetaan huomioon myös uusia lipputuotteita suunniteltaessa jo vuosien 2022 ja 2023 aikana. Lipputuotteista on järjestetty asiakaskyselykin, mutta valitettavasti talous- ja toimintasuunnitelmassa ei ole uusista lipputuotteista mainittu mitään. Uusilla lipputuotteilla voidaan kuitenkin tehdä joukkoliikennematkustamisesta monille vielä houkuttelevampaa. Suunnitelluista lipputyypeistä olisi pitänyt saada yksityiskohtaisempaa tietoa, jotta HSL:n hinnoittelumalliselvitystä olisi voitu kokonaisuudessaan arvioida tarkemmin.

Lipputyyppejä suunniteltaessa on huomioitava myös ne, joille mobiiliratkaisujen hyödyntäminen on mahdotonta esimerkiksi terveyden tai korkean iän takia. Siitä huolimatta, että uudet iäkkäät ovat entistä tottuneempia käyttämään digitaalisia palveluita, iän tuomat haasteet esimerkiksi sormien koordinaatiokyvyn tai näön heikkeneminen vaikeuttavat esimerkiksi mobiililaitteiden käyttämistä.

Lipputuotteisiin olisi syytä saada mukaan myös joukkoliikennettä tukevat liikkumispalvelut. Esimerkiksi kaupunkipyörä- tai liityntäpysäköinnin maksujen yhdistäminen joukkoliikennelippuun olisi asiakkaiden käyttökokemusta huomattavasti helpottavia uudistuksia. Ylipäänsä Vantaan kaupunki toivoo hyvää yhteistyötä HSL:n kanssa erilaisten liikkumispalveluiden edistämiseksi erityisesti ns. viimeisen kilometrin ratkaisuissa.

Joukkoliikennekokonaisuuteen integroidun seudullisen kaupunkipyöräpalvelun toteuttaminen yhteistyössä halukkaiden alueen kuntien kanssa on mainittu suunnitelmassa. Vantaa korostaa, että järjestelmän toteuttamiseksi on syytä jo lähiaikoina laatia hankintasuunnitelmia ja kartoittaa yhdessä kaupunkien kanssa toimenpiteitä, jotta uusi seudullinen järjestelmä on käytettävissä heti vuonna 2026, jolloin Helsingin, Espoon ja Vantaan nykyisten kaupunkipyöräjärjestelmien sopimukset ovat päättyneet.

Saumattoman ja kestävä liikkumisen edistäminen vaatii hyvää yhteistyötä kuntien kanssa. Matkaketjujen kehittäminen on tärkeää linjaston, infran ja informaation näkökulmista. Kun uusien suunnitelmien myötä matkat muuttuvat osittain enemmän vaihdollisiksi, tulee panostaa vaihtoyhteyksien toimivuuteen, aikatauluihin ja pysäkkien odotusolosuhteisiin. Pysäkkien ja

kävely-yhteyksien parantaminen on kaupungin vastuulla, joten kaupunki toivoo tiivistä yhteistyötä HSL:n kanssa, jotta parannustoimenpiteet osataan kohdistaa oikein ja kaupungilla on riittävä tieto HSL:n saamasta asiakaspalautteesta. Infran parantamistoimenpiteet suunnittelusta toteutukseen vievät usein vähintään vuoden, mutta mahdollisesti useampiakin vuosia.

Bussiliikenteen sujuvuutta tulisi kehittää systemaattisemmin. HSL:llä on käytössään jatkuvasti kehittyvää dataa joukkoliikenteen sujuvuudesta ja sen avulla on mahdollista suunnitella sujuvuutta parantavia toimenpiteitä kaupungin katuverkolla.

Vantaa tavoittelee hiilineutraalisuutta vuonna 2030, mihin yhtenä tekijänä vaikuttaa myös HSL:n tavoite joukkoliikenteen päästöttömyydestä vuonna 2035. Suunnitelmassa todetaan, että sähköbussit ovat tällä hetkellä erittäin kilpailukykyisiä dieselbusseihin nähden ja odotettavissa on, että sähköbussien määrä kasvaa voimakkaasti markkinaehtoisesti. Tarvittavan latausinfraan järjestämiseksi mahdollisimman aikainen yhteistyö kaupungin kanssa on erittäin tärkeää.

Kestävä liikennejärjestelmä on sekä Vantaan että HSL:n tavoite. Maankäytön suunnittelussa yhteistyön vahvistaminen ja menettelytapojen kehittäminen on siten erittäin tervetullut tavoite ja odotamme sen johtavan nopeasti konkreettisiin toimenpiteisiin ja käytäntöihin. Vantaa on kiinnostunut omissa suunnitelmissaan hyödyntämään HSL:n keräämää tutkimustietoa ja luonnollisesti tarjoaa mielellään omia selvityksiään myös HSL:n hyödynnettäväksi. On toivottavaa, että tiedot olisivat helposti hyödynnettävissä ja että tietoja voitaisiin koota yhteisiin järjestelmiin. Esimerkiksi nyt pysäkeistä tietoa kerätään sekä kaupungilla että HSL:ssä.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset 2023–2025

Vantaan ratikan suunnittelusta on sovittu MAL-sopimuksessa 2020. Jatkosuunnittelu on parhaillaan käynnissä jatkuen ensi vuoteen 2023 asti, jolloin kaupunginvaltuusto päättää ratikan rakentamisesta. Suunnitelman liitteen 3 mukaan HSL varautuu Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen kevästä 2024 alkaen. Mikäli kaupunki päättää rakentaa ratikan, niin tarvittavat suunnitelmat bussiliikenteen poikkeusjärjestelyistä tulee välittömästi laatia yhteistyössä kaupungin kanssa, jotta tarvittavat katuverkon inframuutokset ehditään toteuttaa ajoissa. Näin turvataan bussiliikenteen mahdollisimman sujuva liikennöinti ratikan rakennustöiden aikana.

Vuosina 2021–2022 Vantaan joukkoliikenteeseen on aiheutunut suuria muutoksia mm. uusien linjastosuunnitelmien mukaisten runkolinjojen liikennöinnin myötä. HSL:n on syytä huomioida paremmin infran suunnitteluun ja rakentamiseen vaadittava aika, kun linjastot muuttuvat, uudet runkolinjat aloittavat tai käytettävä kalusto muuttuu pituudeltaan pidemmiksi nivelbusseiksi. Runkolinjaimagoon kuuluvat laadukkaat pysäkit, eikä kaupunki ehdi niitä toteuttamaan, jos uusia runkolinjoja aloittaa useampi samanaikaisesti vain parin vuoden aikajänteellä.

Vantaa pitää erittäin tärkeänä, että HSL seuraa tarkasti linjastomuutoksien aiheuttamaa asukaspalautetta ja toteuttaa ripeästi tarvittavat korjaustoimenpiteet. Esimerkiksi runkolinja 600 on jatkossa ainoa linja, joka kulkee Tammistonkatua Kartanonkoskelle sekä Jumbon kautta

Pakkalaan, ja sen väliin jättämät pysäkit jäävät ilman mitään linjoja. Linja 614 kulkee jatkossa Tammiston kauppatieä, ainoastaan ruuhka-aikana ja vain ruuhkasuuntaan, aamulla Hakaniemeen ja iltapäivällä Ylästään. Se on ylästäläisille ainut suora bussilinja Helsingin keskustaan. Linjastomuutos on etukäteen herättänyt suurta huolta ylästäläisissä. Näiden linjojen lisäksi Vantaan kaupunki on saanut erityisen paljon asukaspalautetta yhteyksien heikentymisestä pientaloalueilta, joiden suorat yhteydet ovat poistuneet tai merkittävästi pidentyneet. Näitä ovat mm. Hämeenkyliä, Vapaala, Askisto, Kuninkaanmäki, Nikinmäki, Vierumäki, Vallinoja. Koulujen liikenneyhteyksien heikentymisestä on myös tullut palautetta ja asia vaatii selvittämistä.

Asukkaiden lisäksi kaupunki on saanut palautetta yrityksiltä niiden vuorotyöntekijöiden joukkoliikennepalveluiden heikentymisestä. Koivuhaassa sijaitseva parhaillaan laajennustaan suunnitteleva Okmeticin tehdas on erityisen huolestunut Ohtolankadun pysäkin poistamisesta kokonaan. HKScanin tehtaan yhteydet lännen suuntaan ovat vastaavasti heikentyneet. Uudet linjat eivät myöskään palvele vuorotyöläisiä parhaalla mahdollisella tavalla esimerkiksi Vihdintien länsipuolelta (Hämeenkyliä, Pähkinärinne ja Hämeenvaara). Kaupunki edellyttää, että puutteet pitää selvittää ja korjata pikaisesti.

Tärkeätä on myös se, että Vantaan kaupunkia pidetään jatkuvasti ajan tasalla asiakaskokemuksen ja liikenteen toimivuuden kehittymisestä. Suunnitelmien laatimisen jälkeen mm. koronapandemia on aiheuttanut muutoksia kuntalaisten matkustuskäyttäytymiseen, joten tästäkin syystä uusien linjastojen seuranta on erittäin tärkeää. Erityisesti tulee tutkia ruuhkahuippujen madaltumisen hyödyntämismahdollisuudet sekä vapaa-ajan matkojen merkityksen kasvaminen liikenteen kustannustehokkuuden tavoittelussa.

Joukkoliikenne on myös tasa-arvokysymys: mahdollisuus auton käyttöön voi olla rajallinen esimerkiksi iän, terveyden tai tulojen vuoksi. Vantaa esittää huolensa, että runkolinjojen lisääntyessä matkustajien yhteydet pysäkeille samalla pitenevät, jos lähipysäkillä ei ole muuta joukkoliikennettä ja pysäkki poistuu kokonaan käytöstä. Mikäli runkolinja on ainut bussilinja, jolla tehdä esim. kauppastokset, pysäkkien väliin jättämisellä runkolinjalla on iso merkitys yhdenvertaisuuteen, kuten Rajakylässä (linja 570) ja Tammistossa (uusi runkolinja 600).

Kuusijärvi on itäisen Vantaan keskeinen ulkoilualue ja portti Sipoonkorven kansallispuistoon. Kävijämäärät alueella ovat kasvaneet ja Vantaan kaupungin panostaessa alueen kehittämiseen vahvasti, kävijämäärien uskotaan kasvavan edelleen. Vantaan kaupunkistrategiassa 2022–2025 on Kuusijärvi yksi kaupungin kärkihankkeista. Strategian mukaan ”Kuusijärvestä kehitetään Vantaan luontomatkailun ja virkistuksen helmi maiseman ja alueen kantokyvyn määrittämissä suhteissa. Kuusijärvi on Etelä Suomen saavutettavin ympärivuotinen luonto- ja hyvinvointikohde. Saavutettavuudella tarkoitetaan sijaintia, hyviä kestäviä kulkuyhteyksiä kohteeseen ja yhdenvertaisia kokemuksia, koko kansan Kuusijärveä.”

Vantaa on useasti ilmaissut tarpeen kehittää Kuusijärven joukkoliikenneyhteyksiä. Sipoonkorven joukkoliikenneyhteyksien parantamiseksi lauanta- ja sunnuntai- ja kesä- toteutettu erillinen Sipoonkorpi Hop-On Hop-Off -bussi yhteistyössä Sipoon kunnan ja Vantaan kaupungin kanssa.

Tämän ei kuitenkaan pitäisi olla ratkaisu Sipoonkorven saavutettavuuden parantamiseen vaan sekä Vantaan ja Sipoon ollessa HSL:n jäsenkuntia, tulee tällaiset joukkoliikennetarpeet hoitaa osana HSL:n normaalia joukkoliikennettä. Tällöin palvelu on kiinteä osaa normaalia joukkoliikennettä, näkyy osana joukkoliikenteen normaalia informaatiota esimerkiksi reittioppaassa ja siinä ovat käytettävissä normaalit joukkoliikenteen liput. Vantaan kaupunki esittää, että vuosille 2023–2026 perustetaan määräaikainen linjastokeilu, jolla Kuusijärven ja Sipoonkorven yhteydet Tikkurilan ja Sipooseen järjestetään. Tämän kokeilun tulosten perusteella päätetään jatkosta.

HSL:n joukkoliikenteen palvelutasomäärittely tullaan uudistamaan lähivuosina. Uudistustyöhön liittyen HSL:n tulee tehdä selvitys Vantaan pientaloalueiden mm. Ylästön ja Nikinmäen joukkoliikenteen palvelutason kehittämistä ottaen huomioon mm. kutsuliikenteen ja palvelulinjojen tarjoamat mahdollisuudet sekä liityntäyhteydet raideliikenteeseen.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella ja kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin

HSL esittää lipputulotavoitteeksi 375 milj. euroa vuonna 2023, 2024 tavoite on 390 milj. euroa ja 395 milj. euroa vuonna 2025. Vantaan osuus lipputuloista olisi 60,0 milj. euroa, 62,3 milj. euroa ja 63,1 milj. euroa. Vuonna 2019 HSL:n lipputulot olivat 383 milj. euroa, josta Vantaan osuus oli 61,4 milj. euroa. HSL:n esittämä tavoite siis ylittää vuoden 2019 lipputulot vuonna 2024.

Vantaa hyväksyy kunnianhimoisen lipputulotavoitteen, mutta esittää kuitenkin huolensa tavoitteen haasteellisuudesta. Vantaan näkemyksen mukaan lipputulotavoitteen saavuttaminen edellyttää syvällisempää asiakasymmärrystä kannattavampien ja saavutettavampien linjojen aikaansaamiseksi.

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.

Joukkoliikenteen kokonaiskulut 2020–2025 ovat kasvamassa 158 milj. euroa (22 %). Kasvusta 61,2 milj. euroa on infrakuluja, 90,6 milj. euroa operointikustannuksia ja 6,7 milj. euroa yleiskuluja. Vantaan osuus kuluista on kasvamassa 15,5 milj. euroa, josta operointikustannuksia on 13,2 milj. euroa, 1,5 milj. euroa infrakuluja ja 0,8 milj. euroa yleiskuluja.

Vuoden 2023 talousarviossa joukkoliikenteen kokonaiskustannukset ovat 855 miljoonaa euroa. Lipputuloarvio on 375 miljoonaa euroa vuonna 2023 ja tuet ovat 11,9 miljoonaa euroa. Kuntaosuudet ovat 468 milj. euroa ilman edellisten ilman edellisten vuosien alijäämiä. Kuntaosuuksilla katetaan kuluista 55 %. Vuonna 2024 kuntaosuuden arvioidaan olevan ilman edellisten vuosien alijäämää 480 miljoonaa ja subventioasteen 54 %.

Vantaan arvioitu osuus joukkoliikenteen kustannuksista on 121 miljoonaa euroa ja lipputuloista 60,0 miljoonaa euroa. Huomioitaessa suurten kaupunkien tuki 0,9 miljoonaa euroa ja

ilmastoperusteinen tuki 1,3 miljoonaa euroa, HSL:n esitys Vantaan kuntaosuudeksi on 59,3 miljoonaa euroa ilman edellisten vuosien alijäämiä. Vantaan subventioaste olisi tällöin 49 %. Vuonna 2024 vastaava luvut ovat 59,8 miljoonaa euroa ja 48 %.

Vantaa hyväksyy HSL:n esityksen kuntaosuudeksi 2023. Koronapandemian lisäksi suuret infrahankkeet valmistuttuaan vaikeuttavat tavoitteen saavuttamista lyhyellä aikavälillä. Pääkaupunkiseudun kuntien asettaman omistajaohjaustavoitteen mukaista 50 % subventioastetta mahdollistavia keinoja tulee edistää lippuhinnoittelussa, linjasuunnittelussa ja maankäytön suunnittelussa.

Vantaa korostaa, että valtion tuki HSL-alueen joukkoliikenteeseen on tällä hetkellä täysin riittämätön ja se tulisi saattaa käyttäjämäärien edellyttämälle tasolle. Joukkoliikenteen rahoitushaasteiden jatkuessa pandemian jälkeisen toimintaympäristön muutoksen ja energiakriisin myötä tulee HSL:n yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa vaikuttaa valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi.

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen suunnitelmakaudella 2023–2025.

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 ylijäämäkertymä on n. 4,1 milj. euroa vuoden 2022 lopussa. HSL esittää, että ylijäämä jaetaan tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2023–2025, jolloin ylijäämä vähentää laskutettavaa kuntaosuutta vuosittain arviolta noin 1,4 milj. eurolla. Vantaa hyväksyy HSL:n esityksen.

Tuottavuusohjelman laatiminen

TTS-suunnitelman mukaan kuntayhtymä laatii 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. Tuottavuusohjelma ja muut toimenpiteet talouden tasapainottamiseksi ovat välttämisiä HSL:n ennustamassa tulevien vuosien taloustilanteessa, jossa lipputulosten kehitykseen sisältyy merkittävää epävarmuutta ja infrakustannukset nousevat merkittävästi. Koska HSL:n talous- ja toimintasuunnitelmaan ei sisälly kuntayhtymän esitystä tuottavuusohjelmaksi, Vantaa ei voi arvioida tuottavuusohjelman vaikuttavuutta omistajaohjaustavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta.

Tuottavuusohjelmassa tulee lähteä siitä, että kuntayhtymän tulee parantaa tuottavuuskehitystään ja tehdä talouden tasapainottamiseksi vaadittavat toimenpiteet huomioiden jäsenkuntien taloustilanne. Pääkaupunkiseudun omistajaohjaustavoitteen mukaan kuntayhtymän tuottavuuden

nousun koko tarkastelukaudella tulee olla yhteensä vähintään 5 % vuosien 2015–2019 keskiarvoon verrattuna. Tämä tulee ottaa kuntayhtymän tuottavuusohjelman keskeiseksi tavoitteeksi. Samoin tulee tavoitella 50 % kuntakohtaista subventioastetta.

Lähtökohtaisesti joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa ei tässä poikkeuksellisessa tilanteessa tule sulkea mitään vaihtoehtoa pois. Kaikki käytössä olevat omistajaohjaustavoitteiden mukaiset keinot on syytä säilyttää keinovalikoimassa; lipunhintojen korottaminen sekä palvelutason ja tarjonnan sopeuttaminen. Tarvittavat talouden sopeutustoimet tulisi kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa.

Hinnoittelun kehittäminen

HSL:n esittelemissä hinnoittelumalleissa esitetään neljä erilaista mallia. Ensimmäisessä mallissa pysyttäydytään muuten nykyisessä mallissa, mutta pelkän D-vyöhykkeen lippu poistuu tarjonnasta. Toisessa mallissa nykyiset C- ja D-vyöhykkeet yhdistetään. Kolmannessa mallissa nykyiset B- ja C-vyöhykkeet yhdistetään toisiinsa. Neljännessä vaihtoehdossa luovutaan vyöhykkeistä ja HSL-kuntien alueella on tasataksa.

Jokainen HSL:n esittelemä hinnoittelumallivaihtoehto nostaisi Vantaan kuntaosuuksia, eikä yksikään malleista siten toteuttaisi HSL:n perussopimuksen ja pääkaupunkiseudun omistajaohjaustavoitteiden mukaista 50 %:n subventio-osuutta, jonka tulisi olla keskeinen hinnoittelumallin uudistamista ohjaava tavoite.

Koska HSL:n tuottavuusohjelmaa ei ole tässä yhteydessä vielä lausuttavana, uuden hinnoittelujärjestelmän arvioiminen osana kokonaisuutta on mahdotonta. Myöskään uusia suunniteltuja lipputuotteita ei ole tässä yhteydessä kuvattu, joten lippukokonaisuuden arvioiminen ei ole mahdollista.

Vantaan näkemyksen mukaan Vantaan lävitse ei saa kulkea vyöhykerajaa, joka asettaa eri alueilla asuvat eriarvoiseen asemaan lipun hinnan suhteen. Kaupungin näkökulmasta on ongelmallista, että B-vyöhykkeen matkustajia subventoidaan nykyjärjestelmässä huomattavasti C-vyöhykkeellä asuvia enemmän. Vyöhykkeillä on vaikutusta myös asumisen ja yritysten sijoittumisen houkuttelevuuteen, koska ABC-vyöhykkeen lippu on selvästi kalliimpi kuin AB-lippu.

Nykyisessä järjestelmässä vyöhykeraja halkaisee Vantaa Kehä III:n kohdalta, mikä hankaloittaa tarkoituksenmukaista joukkoliikenteen käyttämistä. Esimerkiksi nykyisin Aviapolis-alue jakautuu C ja B vyöhykkeisiin Kehäradan aseman sijaitessa C-vyöhykkeellä. Näin ollen Kehä III:n eteläpuolelta ei ole houkuttelevaa hyödyntää Aviapoliksen asemaa, koska sitä kautta A-vyöhykkeelle matkustaminen nostaa matkan hintaa selvästi. Vyöhykeraja näkyy myös Länsi-Vantaan liityntäpysäköinnissä: Vehkalaan pysäköivä joutuu maksamaan junamatkastaan enemmän kuin sen eteläpuoleisille asemille pysäköivä, mikä houkuttelee ajamaan autolla pidemmälle. Vantaa pyrkii korjaamaan tätä edellyttämällä B-vyöhykkeen liityntäpysäköintialueilla matkalipun lisäksi yhden euron maksua pysäköinnistä.

Kaikki esitellyt mallit lisäävät joukkoliikenteen matkustajamäärää ja tukevat siten Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita. Hinnoittelumallimuutoksessa Vantaan yksi tärkeimmistä tavoitteista on, että Vantaan sisällä ei saa kulkea vyöhykerajaa. Esitetyistä malleista mallit 3 (B- ja C-alueet yhdistetään) ja 4 (tasahinnoittelu) tukevat tätä Vantaan tavoitetta, mutta kaupungin talouden osalta molempiin malleihin liittyy riskejä.

Tasahinnoittelumalli on matkustajan kannalta selkeä ja esitetyillä hinnoilla pienentäisi kolmen vyöhykkeen lipunhintoja selvästi sekä kasvattaisi kahden vyöhykkeen lipunhintoja hyvin maltillisesti nykyisestä. Toisaalta tasahinnoittelumalli johtaisi pienempien kuntien kuntaosuuksien huomattavaan kasvuun. Vantaan näkemyksen mukaan uuden hinnoittelun tulee olla sellainen, ettei se johda yhdenkään HSL-kunnan kuntaosuuden kohtuuttomaan kasvuun, vaan pikemminkin kannustaisi jatkossa esimerkiksi Järvenpäästä ja Nurmijärveä liittymään HSL:n jäseneksi. Mahdollisimman laaja, yhtenäinen joukkoliikennejärjestelmä on koko seudun etu, joten pienempien kuntien irtautumista HSL:stä tai uusien kuntien liittymisen esteitä pitää ehdottomasti välttää.

Esitetyissä malleissa Vantaan kuntaosuus kasvaisi 2–3 miljoonaa euroa, mikä sekään ei ole yhtään toivottavaa Vantaan kaupungin talouden kannalta. Vantaa myös epäilee, että esitysmateriaalissa on arvioitu aivan liian optimistisesti nykyisten 3- ja 4-vyöhykkeen matkalippujen hintojen halpenemisen vaikutusta kuntakohtaisten lipputulojen vähenemiseen. Esitetyissä malleissa Vantaalle tärkeän nykyisen ABC-kertalippua vastaavan tuotteen hinta olisi B- ja C-vyöhykkeet yhdistävässä mallissa 18 % alempi ja tasahinnoittelumallissa 26 % alempi. Näin suurten alennusten aiheuttamien lipputulomenetysten kattaminen uusien joukkoliikenteen käyttäjien mukanaan tuomilla lisälipputuloilla tulee käytännössä olemaan erittäin haasteellista.

Vantaa esittää huolenaan, että tasahinnoittelumallissa tai muissa vaihtoehtoissa esitetyt matkalippujen hinnat eivät todellisuudessa ole mahdollisia. Mikäli kuntaosuudet vaikuttaisivat karkaavan kestäättömälle tasolle, eivät lippujen hinnat esimerkiksi tasahinnoittelumallissa voi olla nyt laskelmissa esitetty, vaan paljon korkeammat. Tämä on ongelmallista varsinkin lyhyiden matkojen osalta eivätkä tasahinnoittelumallin edut olekaan enää selvät. Mihin tahansa malliin päädyttäänkään, Vantaalle kohdennettavien lipputulojen suuruusluokan on säilyttävä nykyisen mallin mukaisella tasolla.

Vantaa katsoo, että tasatariffi on mahdollinen vaihtoehto sillä edellytyksellä, että samassa yhteydessä tarkastetaan kuntien kustannusjakomalli siten, että tasatariffin toteuttaminen ei ole minkään HSL:n jäsenkunnan kannalta kohtuuton ratkaisu. Tämän seurauksena HSL:n perussopimusta jouduttaisiin todennäköisesti muuttamaan. Kuntaosuusmallia tulisi muokata siten, että kunnilla on rahallinen kannustin kasvattaa joukkoliikenteen käyttäjien määrää eivätkä investointihankkeet rajoita tätä kannustinta.

Esitetyistä vaihtoehtoista malli 4 eli tasatariffi on Vantaan näkökulmasta tarkoituksenmukaisin kuitenkin edellä esitetyt reunaehdot huomioon ottaen. Myös malli 3 täyttää Vantaan vaatimuksen

siitä, että kaupungin sisällä oleva tariffiraja poistuu. Vantaa esittää lisäksi tutkittavaksi uutta mallia, jossa koko PK-seutu (nykyinen ABC-alue) muodostaa oman vyöhykkeensä ja nykyiset kehyskunnat toisen vyöhykkeen (nykyinen D-alue). Tämän ns. PKS-mallin etuna olisi, että Helsingin, Vantaan ja Espoon läpi ei kulkisi vyöhykerajaa. Lisäksi hinnoittelulla voidaan paremmin huolehtia kuntaosuuksien pysymisestä kestäväällä tasolla. Vantaa katsoo, että lopullinen päätös hinnoittelumallista voidaan tehdä vasta, kun edellä kuvatussa PKS-mallista on tehty muista malleista jo tehtyjen kaltaiset vaikutustarkastelut.

Vantaan kaupunki kannattaa senioreiden kertalippujen alennuksen palauttamista sekä kertalippujen alennusten myöntämistä myös opiskelijoille

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUKSEN KONSERNIJAOSTO