

HSL:n hallituksen lausunto tarkastuslautakunnan arviointikertomukseen vuodelta 2019

HSL:n hallitus 15.9.2020

HSL:n yhtymäkokous 24.11.2020

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

HSL:n hallituksen lausunto tilikauden 2019 arviointikriteereistä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän yhtymäkokous on 24.4.2020 § 2 merkinnyt tiedoksi vuoden 2019 arviointikertomuksen. HSL:n hallintosäännön 37 §:n mukaan tarkastuslautakunta esittää hallitukselle ja yhtymäkokoukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joihin lautakunnan valmistelu ja tilintarkastuskertomus antavat aihetta.

Tarkastuslautakunta laati toukokuussa 2019 tilikauden kattavan alustavan arviointisuunnitelman, joka täsmentyi vuoden kuluessa. Arviointisuunnitelmaan perustuen tarkastuslautakunta on haastatellut HSL:n johtavia viranhaltijoita, kuullut tilintarkastajaa ja arvioinut HSL:n toiminnan tavoitteiden toteutumista, tehokkuutta, tarkoituksenmukaisuutta ja vaikuttavuutta.

Tarkastuslautakunnan arviointikertomus ja tarkastuslautakunnan siinä esittämät havainnot ja kehittämisehdotukset perustuivat seuraaviin arviointikriteereihin:

- HSL:n strategia ja siitä johdetut keskeiset toiminnalliset tavoitteet
- HSL toiminta- ja taloussuunnitelma 2019 - 2021
- Tilinpäätös 2019
- Tarkastuslautakunnan edellisessä arviointikertomuksessa antamiin kehittämisehdotuksiin reagointi (hallituksen vastine yhtymäkokouksen pyynnöstä) ja kehittämisehdotusten toteuttaminen
- Tarkastuslautakunnan tilikauden kattavan työsuunnitelman mukaiset arviointikohteet ja niihin perustuvat johtavien viranhaltijoiden haastattelut
- Tarkastuslautakunnan muu seuranta ja arviointi (mm. hallitustyön seuranta, mediaseuranta, palautteet jäsenkunnista) tilikauden aikana
- HSL-kuntayhtymää koskevat sisäiset ohjeistukset ja hyväksytyt toimintaperiaatteet
- Tilintarkastajan tilikauden aikainen ja tilinpäätöstä 2019 koskeva raportointi
- Asiakastytyväisyystutkimukset
- HSL:n toiminnasta laaditut muut raportit ja selvitykset

Lautakunnan arvioinnin kohteena tilikauden 2019 osalta olivat:

1. Vyöhykeuudistus
2. Länsimetron toiminta
3. HSL:n strategian ja tuloskortin toteutuminen vuonna 2019
4. Henkilöstö
5. Asiakastytyväisyyskyselyjen johtopäätökset
6. Talousarvion 2019 toteutuminen ja talouden keskeisten tunnuslukujen tulkinta ja seuranta

Lausuntonaan tarkastuslautakunnan arviointikertomukseen vuodelta 2019 hallitus esittää syysyhtymäkokoukselle seuraavaa:

1.1 Strategian ja tuloskortin toteutuminen vuonna 2019

Tarkastuslautakunnan arvio

HSL:n strategisille painopistealueille oli vuonna 2019 tehty 27 indikaattoria. Vuodelle 2019 asetettujen strategisten tavoitteiden toteutumista mittaavista indikaattoreista toteutui 77,8 % (21/27 tavoiteindikaattorista). Toteutuneeksi laskettiin indikaattori, jos se oli kehittynyt edelliseen vuoteen verrattuna paremmin. Tarkastuslautakunnan näkemyksen mukaan tärkeimpänä tavoitteena tulisi pitää joukkoliikenteen suosion kasvattamista. Joukkoliikenteen suosiota mittaava toteumamittari jäi harvittavasti tilinpäätöksestä pois vuodelta 2019 osalta.

Tuloskorttiin kirjautuihin tavoitteisiin päästiin suurimmilta osin. Kuitenkin monissa asioissa jäätiin tavoitteista, koska toteuman arvioiksi vuositavoitteiden osalta arvioitiin, että noin puolet toteutui. Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota, että ei saatu käyttöön tavoitteena ollutta nettilatausta. Vuonna 2019 toiminnan tulokseen perustuvaa palkkaa maksettiin HSL:n henkilöstölle 807 000 euroa. Talousarvioon vuodelle 2019 oli tehty noin 600 000 euron tulospalkkiovaraus. Tulospalkkion perusteena on, että 60 % maksetaan koko HSL:n tuloskortin perusteella mistä toteuma oli 56,2 % ja loput 40 % osastojen tuloskorttien perusteella. Tulospalkkauksen kriteereihin voisi edelleen lisätä henkilöstön oman työpanoksen vaikutusmahdollisuuksia. Pitäisi myös pohtia tuleeko tulospalkkaa maksaa ja minkä suuruisena, jos organisaation tavoitteista noin puolet saavutetaan ja tehdään alijäämäistä tulosta niin kuin vuonna 2019.

Hallituksen vastaus

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS) strategisten tavoitteiden toteutumista mittaavia indikaattoreita on kehitetty viime vuosina. Vuoden 2019 tavoitteita ja mittareita laadittaessa kiinnitettiin huomiota siihen, että asetetut TTS-tavoitteet perustuvat selkeästi voimassa olevaan strategiaan ja tavoitteille löydetään mitattavissa olevat mittarit. Seuraava, tällä hetkellä voimassaoleva TTS2020-2022 on laadittu mittareiden tavoitearvojen osalta eri tavoin ja tavoitearvot mittareille on määritetty jo talousarviossa.

Tarkastuslautakunnan näkemyksen mukaan tärkeimpänä tavoitteena tulisi pitää joukkoliikenteen suosion kasvattamista. Yksi tapa mitata joukkoliikenteen suosioita on mitata joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua, jonka tuoreinta arvoa ei saatu tilinpäätökseen. Tilinpäätöksen valmistumisen jälkeen tutkimusaineistossa havaittiin sellaisia puutteita, että tutkimuksesta ei tällä kertaa saatu luotettavaa dataa: vastaajia saatiin selvästi odotettua vähemmän (n. 2100 kpl / 12 %) ja vastaaja-joukko oli sosioekonomisesti vinoutuneempi kuin vuoden 2018 tutkimuksessa.

Joukkoliikenteen suosiota mittaavat osaltaan myös muut mittarit, kuten esim. matkustajamäärien kehitys, asiakastyytyväisyys ja eri kanavista saadut palautteet.

HSL-tuloskortin strategiset kehityskärjet määritellään vuosittain hallituksen hyväksymässä tuloskortissa. HSL-tuloskorttia täydentävät toimitusjohtajan vahvistamat osastokohtaiset tuloskortit. Nettilatauksen käyttöönoton viivästyminen suunnitellusta aikataulusta on ollut harmillista, mutta HSL on halunnut varmistua siitä, että nettilatausta on voitu pilotoida riittävällä volyyymilla toimivuuden

varmistamiseksi ennen palvelun julkaisua suurelle asiakasjoukolle. Nettilataus julkaistiin asiakkaille kesäkuussa 2020 ja se on saanut asiakkailta hyvän vastaanoton.

Talousarvioon ei tehdä varauksia tulospalkkion maksamiselle, vaan tulospalkkio huomioidaan tarvittaessa vasta tilinpäätöksessä. Tilinpäätökseen 2019 tehtiin 0,6 milj. euron tulospalkkiovaraus.

Henkilöstön oma työpanos vaikuttaa tulospalkkion maksamiseen eri tavoin. Hallituksen hyväksymät kehityskärjet valitaan sillä perusteella, että niiden saavuttaminen edellyttää HSL:ssä useamman eri osaston henkilöstön osallistumista työskentelyyn. Nettilatausprojekti on esimerkki projektista, jonka tekemiseen osallistui eri osastoilta useita eri asiantuntijoita ja nettilatauksen käyttöönotto vaikuttaa usean osaston eri työntekijöiden arjen työhön. HSL-tuloskortin lisäksi osastokohtaisiin tuloskortteihin on valittu kehityskärkihankkeita, jotka ovat lähellä kyseisen osaston tekemistä ja jotka tukevat HSL-tuloskortin tavoitteiden saavuttamista. Sekä TTS-tavoitteiden että tuloskorttien kehityskärkihankkeiden tekeminen jalkautetaan jokaisen työntekijän henkilökohtaisissa tavoite- ja kehityskeskusteluissa työntekijän omiin vuositavoitteisiin. Tästä kokonaisuudesta syntyy kytkeä HSL:n strategian ja yksittäisen työntekijän henkilökohtaisten tavoitteiden välille.

Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota siihen, että tulospalkkion maksamista pitäisi pohtia, jos vain puolet organisaation tavoitteista saavutetaan. Tulospalkkiota maksetaan tuloskorttien kehityskärjiksi valittujen tavoitteiden saavuttamisesta. Nämä tavoitteet ovat kunnianhimoisesti asetettuja ei-arkipäivän tekemisiä, joiden 100-prosenttinen saavuttaminen kertoisi huipputekemisestä. Hallituksen mielestä kehityskärkien tavoiteasetanta on kohdillaan, jos tavoitteista saavutetaan yli 50 %.

Alijäämäinen tulos vastaa jäsenkunnille kuntaosuuksissa jäsenkunnille kertyneiden ylijäämien palautuksen suuruutta. Ali- tai ylijäämäinen tulos kertoo jäsenkunnille tilinpäätöksessä jäävän ali- tai ylijäämän palautuksen (alijäämä) tai laskutuksen (ylijäämä) suuruuden. Kuntayhtymän alijäämäinen tulos on ollut talousarvion mukaisesti suunniteltua jäsenkunnille palautettua ylijäämäkertymää. Koronaviruspandemian johdosta vuoden 2020 tulos tulee olemaan reilusti alijäämäinen, eikä sitä enää voitane kokonaan kattaa menneinä vuosina kertyneistä ylijäämistä. Tuleville vuosille tullaan silloin tekemään ylijäämäisiä talousarvioita eli jäsenkunnilta peritään jatkossa vuonna 2020 syntyvää alijäämää. Tällöin kuntaosuustulot tuloslaskelmassa ovat suuremmat kuin kuluvan vuoden menot edellyttävät, kun peritään edelliseltä vuodelta kertynyttä alijäämää.

1.2 Henkilöstö

Tarkastuslautakunnan arvio

Tarkastuslautakunta kiinnittää edelleen huomiota, että matkalippujen tarkastuksesta puuttuu henkilökuntaa. Matkalippujen tarkastajien avoinna olevat paikat tulisi saada täytetyksi ja selvittää, miten matkalippujen tarkastustyö saataisiin houkuttelevammaksi, jotta suurena edelleen säilynyt vaihtuvuus vähenisi. Uusia tarkastajia tulisi kouluttaa joka vuosi lisää jotta turvataan tarvittava työvoima.

Tarkastajien työn tärkeys on tarkastuslautakunnan näkemyksen mukaan vain kasvanut entisestään, johtuen lipunmyynnin lopettamisesta junissa ja raitiovaunuissa. Saadun selvityksen mukaan uutena ilmiönä on tullut väärennetyt liput. Uudet maksutavat saattavat lisätä liputta matkustavien määrää, jos kuljettajat eivät tarkasta kunnolla matkapuhelimen näytöllä olevaa lippua. Väärennöksiä huomaamiseen on kiinnitettävä huomiota, jotta järjestelmän uskottavuus ei kärsi liikaa.

Henkilöstökyselyssä näyttävät laskeneet organisaation toimivuus ja asiakaslähtöisyys, joihin toivotaan mietittävän syitä ja keinoja millä erityisesti hieman heikomman arvon saaneen organisaation toimivuuden taso saataisiin henkilöstön mielestä nousemaan. Aikaisemmin kehityskohteena nähtiin myös osastojen välinen yhteistyö mikä ei nyt noussut esiin.

Tarkastuslautakunnan näkemyksen mukaan tulisi tarkastella henkilöstön tarvetta ja ostopalveluita keskenään. Mitä asiantuntemusta olisi kannattavampaa palkata itse kuin ostaa ulkoa. Näyttää esimerkiksi siltä, että lakipalvelujen ostoon laitetaan vuosittain yhä enemmän varoja.

Hallituksen vastaus

Palveluksessa olevien matkalippujen tarkastajien keskimääräinen lukumäärä on viimeisen kolmen vuoden aikana vaihdellut 89-94 henkilön välillä. Irtisanoutuneiden matkalippujen tarkastajien määrä on ollut vuosittain keskimäärin 3 ja eläkkeelle on jäänyt keskimäärin 2 työntekijää. Lisäksi työssä olevan henkilöstön määrään ovat vaikuttaneet perhe-, vuorottelu- ja opintovapaat. Vuoden 2020 kevään ja kesän aikana on erinäisistä syistä irtisanoutunut poikkeuksellisen paljon matkalippujen tarkastajia, jonka takia henkilöresurssit ovat tällä hetkellä normaalitilannetta pienemmät.

Päätös mahdollisesta seuraavasta tarkastajakurssista tehdään syksyllä 2020. Uusien matkalippujen tarkastajien rekrytointi ja kouluttaminen ammattiin kestää pitkään ja sitoo resursseja. Muutoksiin ei siis kyetä reagoimaan heti. Ammatin houkuttelevuutta ja mielikuvaa tehtävästä on pyritty muokkaamaan kehittämällä rekrytointiprosessia ja tuottamalla mm. videoita, joissa työntekijät itse kertovat työstään.

Väärennetyistä matkalipuista näyttää valitettavasti tulleen pysyvä ilmiö. Väärennetyjä matkalippuja on tällä hetkellä tarjolla useista eri sovelluksista, mikä todennäköisesti pahentaa tilannetta entisestään.

Vuoden 2019 henkilöstökyselyn tulosten perusteella henkilöstö on arvioinut organisaation toimivuutta ja asiakaslähtöisyyttä edellisvuotta kriittisemmin. Toimivuudessa erityisesti osastojen ja/tai ryhmien välinen yhteistyö ja tiedon jakaminen osastojen välillä olivat työntekijöiden kokemuksen perusteella heikentyneet. Tulosten perusteella HSL:n tuloskorttiin vuodelle 2020 otettiin yhdeksi tavoitteeksi tehokas toiminta ja olennaiseen keskittyminen. Toimenpiteiksi valittiin toiminnan vaikuttavuuden ja tuottavuuden arvioinnin ja mittareiden kehittäminen sekä yhteisten ratkaisujen löytäminen yhteistyön ja tiedonkulun haasteisiin. Yhteisiä ratkaisuja onkin etsitty kehitysprojektissa, jossa henkilöstöä eri puolilta taloa on useammassa vaiheessa ollut mukana. Projektin aikana on tunnistettu sellaisia yhteisiä toimintatapoja, joita muuttamalla voimme parantaa yhteistyötä ja tiedon jakamista. Asiakaslähtöisyyden parantamiseksi on hyödynnetty aiempaa enemmän palvelumuotoilua asiakasratkaisuissa. Syksyn aikana palvelumuotoilun osaamista laajennetaan kouluttamalla omaa henkilöstöä.

Henkilöstön tarvetta suunniteltaessa otetaan huomioon kokonaisuus siten, että oman henkilöstön lisäksi suunnitellaan merkittävät ulkopuolelta tehtävät palveluostot. Esimerkiksi teknisissä ratkaisuissa on tietoisesti valittu, mitä tehtäviä hoidetaan itse ja mitä ostetaan palveluna. Monissa tehtävissä tarvitaan omaa osaamista, jota tarvittaessa täydennetään ulkopuolisilla palveluilla. Ostettavien asiantuntijapalvelujen tarve ja määrä vaihtelee sen mukaan, millaisia asioita vuosittain halutaan saada aikaan.

1.3 Talousarvion 2019 toteutuminen

Tarkastuslautakunnan arvio

Talous on toteutunut ennakoitua paremmin. Tarkoituksena oli palauttaa kunnille kertynyttä ylijäämää. Talousarvio vuodelle 2019 oli noin 35 milj. euroa alijäämäinen. Talousarvion alijäämäisyyden syy on tärkeää tuoda sekä talousarviossa että tilinpäätöksessä selvästi esiin, ettei asia herätä turhia kysymyksiä toiminnan kannattavuudesta. Vuoden 2019 tilinpäätöksessä operointikustannuksissa säästettiin selvästi noin 20 milj. euroa ja toisaalta lipputulot ylittyivät noin 10 milj. euroa. Näin ollen alijäämää kertyi 35 milj. euron sijaan noin 5 milj. euroa (4,8 milj.). Tarkastuslautakunta kuitenkin huomauttaa, että muissa menoissa on suhteellisen suuri kasvu.

Investoinnit eivät ole osuneet kovin hyvin talousarvioon, vaikka vuonna 2019 saatiin käyttöön uusi projektityökalu, millä piti paremmin hallita investointiprojektien toteutumista. Osa investoinneista on ylittynyt ja toisaalta osa on jäänyt toteutumatta. Lopputuloksena kuitenkin suhteellisen hyvin on toteutunut investointien kokonaismäärä. Talousarviosta jäätettiin 18,7% eli noin 2,5 milj. euroa. Tilinpäätöksessä voisi nykyistä paremmin käydä läpi ylitysten ja alitusten syyt.

Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota ylijäämän sijoittamiseen kuten aikaisempina vuosina. Vuonna 2017 päätettiin sijoittaa kertynyt ylijäämä noin 70 milj. euroa sijoitusrahastoihin. Alkuvuodesta 2019 siirrettiin osa (30 milj.) sijoitusrahaston varoista määräaikaistalletukseen. Vuoden 2019 lopussa 31.12.2019 varoja oli sijoitettuna sijoitusrahastoon ja määräaikaistalletukseen yhteensä 64 milj. euroa. Näin ollen vuoden vaihteessa markkina-arvo on noin 6 milj. euroa alempi kuin mitä varoja alun perin oli. Tilanne keväällä 2020 on vielä heikompi johtuen koronan vaikutuksesta.

Riskinä on, että sijoitusomaisuus joudutaan realisoimaan reilusti heikommalla arvolla kuin varoja alun perin oli. Tärkeää pyytää omistajien lausunto, kuinka asiassa toimitaan.

Koronan tuomat vaikutukset puuttuivat tilinpäätöksestä, kun on arvioitu tulevaa kehitystä. Erityisesti menojen sopeuttaminen on tärkeää.

Hallituksen vastaus

HSL pyrkii jatkossa selventämään lisää ali-/ylijäämäisyyden käsitettä ja syytä toiminta- ja taloussuunnitelmissa ja tilinpäätöksissä. Kuntayhtymän ali-/ylijäämä ei kuvaa toiminnan kannattavuutta samalla tavalla kuin yrityksissä, koska joukkoliikenteen järjestäminen ei lähtökohtaisesti ole kannattavaa, vaan kustannusten kattamiseksi jäsenkunnat subventoivat toimintaa keskimäärin 50 prosentilla.

Tarkastuslautakunta huomauttaa, että muissa menoissa oli suhteellisen suuri kasvu talousarvioon verrattuna. Muut toimintamenot kuin operointikustannukset ylittivät talousarvion 1,3 milj. eurolla (+ 0,6 %). Kasvu johtui pääosin talousarvion ylittäneistä IT-käyttökustannuksista, joissa ylityksen aiheuttivat pääosin voimakkaasti kasvanut Azure-käyttö ja MS Premier -sopimus.

Ylimääräisiä kassavaroja sijoitetaan hallituksen hyväksymien sijoitusperiaatteiden mukaisesti turvallisiin sijoituskohteisiin ja lähinnä sen vuoksi, että vältettäisiin rahoituslaitosten maksuliiketeileiltä perimät negatiiviset talletuskorot.

Sijoitusten osalta tarkastuslautakunnan arviointikertomus sisältää valitettavan väärinkäsityksen: mainittu sijoitusten määrän alenema 6 milj. euroa ei ole markkina-arvon alenemaa. Sijoituskohteisiin on tehty muutoksia vuosina 2018 ja 2019, eikä voimassaolevien sijoitusten hankintahinta enää vastaa vuoden 2017 tilannetta. Tilinpäätöksessä 2019 HSL:n sijoitukset olivat hankintahinnaltaan yhteensä 64,0 milj. euroa ja niiden markkina-arvo 31.12.2019 oli 64,2 milj. euroa.

Kevään 2020 koronaviruspandemian vaikutusta HSL:n kassavaroihin on seurattu säännöllisesti. Määräaikaistileillä tilinpäätöksessä 2019 olleet talletukset (yht. 30 milj. euroa) on purettu talletusso-
pimuksissa sovitun ajan päättyessä ja varat on käytetty kassavaroina operatiivisen toiminnan rahoittamiseen. Tällä hetkellä sijoituksia on jäljellä 34 milj. euroa kahdessa eri rahastossa. Näiden sijoitusten markkina-arvon kehitystä seurataan säännöllisesti. Tällä hetkellä (7.9.2020) rahastojen markkina-arvo on hieman yli niiden hankintahinnan (+0,6 %). Jäljellä olevia rahastoja purettaneen vuoden 2020 aikana markkinatilanteen salliessa ja varoja käytetään toiminnan rahoittamiseen.

HSL:n jäsenkuntien kantoja HSL:n rahoitustilanteesta on kevään aikana kuultu mm. kahdessa yhteistyöfoorumissa. Jäsenkuntien kantoja kysytään säännöllisesti vuosittain TTS-lausuntopyynnön yhteydessä.

Koronaan oli viitattu tilinpäätöksen kappaleessa ”Yleinen ja oman alueen taloudellinen kehitys”, jossa kerrottiin tilinpäätöksen laadintahetkellä näköpiirissä olleen uuden pandemiariskin hidastavan talouskasvua entisestään vuonna 2020. Menojen sopeuttamistoimia on toteutettu vuoden 2020 aikana.

Tietojärjestelmien kehitystarpeita vastaava investointibudjetointi tehdään talousarviovuotta edeltävän vuoden syksyllä. Pitkän aikavälin takia kehitystarpeet määritellään otsikkotasolla ja kustannuksista voidaan arvioida vain suuruusluokka. Talousarviovuoden kuluessa todellinen kustannustaso saadaan vasta tarjouspyyntöjen ja kilpailutusten jälkeen. Kustannusten toteutumiseen vaikuttavat myös tarpeiden täsmentyminen hankintavaiheessa. Kehitystarpeita priorisoidaan investointibudjetin sisällä vuoden aikana ja tarvittaessa budjettia siirretään kehitystarpeelta toiselle. Toimintaympäristön haastavuuden takia projektien aloitusaikaan liittyvät siirtymät ovat tavallisia, jolloin projektin kustannus saattaa siirtyä talousarviovuotta seuraavalle vuodelle.

1.4 Asiakastyytyväisyys

Tarkastuslautakunnan arvio

Tarkastuslautakunta näkee, että asiakastyytyväisyys on erittäin tärkeä tekijä ja vaikuttaa ennen kaikkea joukkoliikenteen käytön suosioon. Näyttää silti, että asiakastyytyväisyys on säilynyt hyvällä tasolla erityisesti joukkoliikennettä käyttävien osalta. Kuitenkin on nähtävissä, että tulokset eivät ole niin hyviä, kun tyytyväisyyttä kysytään niiltä, jotka eivät syystä tai toisesta joukkoliikennettä käytä. Tarkastuslautakunta näkee, että tulisi yrittää saada selville syyt miksi pk-seudulla asuvat eivät käytä joukkoliikennettä ja yritettävä vaikuttaa tekijöihin.

Hallituksen vastaus

HSL on selvittänyt erilaisilla tavoilla joukkoliikennettä käyttämättömien asukkaiden motiiveja ja syitä joukkoliikenteen käyttämättömyyteen. Tärkein syy käyttämättömyyden taustalla vaikuttaa olevan se, että joukkoliikenteen palveluverkko ei vastaa näiden henkilöiden tarpeita. He asuvat ja työskentelevät usein paikoissa, joissa joukkoliikenteen palvelutaso on heikompi, eikä se pysty matka-ajallaan kilpailemaan oman auton käytön kanssa. Keskeisimmät keinot näiden asukkaiden joukkoliikenteen käytön lisäämiseksi ovat palvelutason parantaminen, joka edellyttää investointeja sekä myös autoilun hinnoittelu esimerkiksi pysäköintipolitiikkaa kiristämällä tai tiemaksujen kautta.

HSL:n keskeisenä tavoitteena on luonnollisesti lisätä kestävien kulkumuotojen käyttöä. Tämän saavuttamiseksi on tärkeää eri keinoin saada joukkoliikenne, pyöräily ja kävely yhä houkuttelevammaksi sekä saada mukaan uusia käyttäjiä.

1.5 Länsimetron toiminta

Tarkastuslautakunnan arvio

Tarkastuslautakunta näkee tärkeänä, että yritetään aktiivisesti parantaa länsimetron käyttöä ja sen mahdollistavia liityntämahdollisuuksia. Lautakunnan saaman tiedon mukaan yksityisautoilu ei olisi esim. Länsiväylällä juurikaan laskenut odotetusti. Länsimetro oli maankäyttöinvestointi eikä joukkoliikenneinvestointi. Tulisi miten pohtia kuinka saataisiin edelleen länsimetrosta tehokkaampi joukkoliikenneinvestointi ja sen avulla nostettua joukkoliikenteen käyttöä.

Erittymisen tärkeää on pitää huolta, että matka-ajat saataisiin mahdollisimman lyhyeksi suhteessa oman auton käyttöön. Muiden keinojen ohella tulisi selvittää mitä mahdollisuuksia on parantaa liityntäpysäköintiä. HSL:llä on koordinoitavastuu liityntäpysäköinnin järjestämisestä. Tarkastuslautakunta toivoo, että HSL tehostaa koordinoitua, jotta kaikki liityntäpysäköinnin toteuttajat saataisiin toimimaan yhteistyössä. Tulisi pohtia, että pitäisikö joillakin alueilla edelleen säilyttää suoraa bus-siyhteyksiä metron rinnalla.

Matkustusturvallisuuden on myös hyvä kiinnittää huomiota uudessa länsimetrossa kuin myös vanhassa itämetrossa. Tavoitteena ettei osa jätä joukkoliikennettä käyttämättä siitä syystä, että pelkäävät turvallisuutensa puolesta.

Hallituksen vastaus

Läntisen metron käyttö on ennen koronatilannetta ollut kasvussa ja metron alkuvaiheen luotettavuus- ja täsmällisyysongelmat ovat helpottaneet. Myös Länsiväylän henkilöautomäärät ovat olleet laskussa Hanasaaren mittauspisteessä läntisen metron käyttöönoton jälkeen (keskimääräinen vuorokausiliikenne 2017: 59479, 2018: 58286, 2019: 56201). Länsiväylän henkilöautoliikenne on kasvanut hieman metron länsipuolella Espoon ja Kirkkonummen mittauspisteissä (keskimääräinen vuorokausiliikenne Piispansilta, Kivenlahti, Soukka, Sundsberg, Jorvas yhteensä: 2017: 152270, 2018: 160293, 2019: 161757). Läntinen metro on muuttanut myös matkojen suuntautumista, koska se tarjoaa nopean yhteyden keskustan läpi suuntautuville matkoille ja lisännyt näiden matkojen kysyntää.

Matka-ajat joukkoliikenteellä suhteessa matka-aikaan henkilöautolla riippuvat matkojen lähtö- ja määränpäistä sekä maankäytöstä ja tie- ja katuverkosta pisteiden välillä. Helsingin seudulla etäisyydet ovat monesti pitkiä ja maankäyttö on Helsingin kantakaupunkia ja muutamaa isompaa aluekeskusta lukuun ottamatta suhteellisen tehotonta. Helsingin seudulla on autoliikennettä varten kattava ja nopea tieverkko, jolloin useat pisteet ovat saavutettavissa nopeasti henkilöautolla, kun taas joukkoliikenne joutuu käyttämään saavutettavuuden vuoksi enemmän alhaisemman nopeuden katuverkkoa. HSL-alueella joukkoliikenne onkin perinteisesti ollut kilpailukykyisin Helsingin keskustaan sekä omaan aluekeskukseen suuntautuvilla matkoilla, joissa henkilöautolla ei ole samanlaista nopeusetua. Maankäytön tiivistäminen voi parantaa tilannetta pidemmällä aikavälillä.

Tällä hetkellä suoria bussiyhteyksiä tarjotaan läntisen metron jatkeen vaikutusalueelta. Se, miten suoria yhteyksiä tarjotaan jatkossa, riippuu mm. metron kapasiteetista, kantakaupungin terminaalien kapasiteetista ja käytettävissä olevista taloudellisista resursseista.

HKL on yhdessä HSL:n kanssa käynnistänyt työn, jolla pyritään varmistamaan metron kapasiteetin riittävyys pitkälle tulevaisuuteen. Työn yhteydessä tarkastellaan myös lähivuosina toteutettavia pienempiä toimenpiteitä, joilla voidaan kehittää metron liikennöintiä ja parantaa matkustajakokemusta. Näitä ovat esimerkiksi matkustajien parempi ohjaaminen laiturialueilla ja metrojunissa ja sitä kautta ruuhkan kokemuksen pienentäminen sekä ratakapasiteetin käytön tehostaminen nykyisen kulunvalvontajärjestelmän rajoissa. HSL selvittää myös yhdessä HKL:n ja Länsimetro Oy:n kanssa millä toimenpiteillä voitaisiin liikennöidä suunniteltua enemmän junia Kivenlahteen, kun Kivenlahden jatke valmistuu.

Matkustusturvallisuudessa HSL ei tunnista erityisiä puutteita metron osalta. Metron liikenne- ja matkustusturvallisuutta seurataan jatkuvasti ja mahdollisiin poikkeamiin puututaan nopeasti. Myöskään matkustajien kokema turvallisuus ei HSL:n tutkimuksiin perustuvien tietojen mukaan ole metrossa ongelma. Koronatilanne on lisännyt matkustajien huolta joukkoliikenteessä ja tähän on pyritty vastaamaan metron osalta lisäämällä tarjontaa ruuhkan laidoille ja siten lisäämään mahdollisuuksia välttämään liikkumiseen.

Läntisen metron toteutuksen yhteydessä on toteutettu hyvät liityntäpysäköintijärjestelyt, yhteensä asemien läheisyydessä on kaikkiaan 1050 autopaikkaa ja 2230 pyöräpaikkaa kahdeksalla asemalla. Paikkojen käyttöaste on syksyllä 2019 ollut 68 % autoilla ja 55 % pyörillä. Autopaikoista on tarjolla ajantasainen kapasiteettitieto ja liikenteen ohjaus. Autojen liityntäpysäköintiin tunnistaudutaan matkakortilla tai sovelluksella ostettujen lippujen QR-koodilla. Näin varmistetaan alueiden käyttö nimenomaan joukkoliikennematkustajille. Kaiken kaikkiaan liityntäpysäköintipaikkojen tarjonta läntisen metron käytävässä on varsin hyvä. Läntisen metron jatkeen osalta liityntäpysäköintipaikkoja toteutetaan tämänhetkisen tiedon mukaan yhteensä 1300 autolle ja 2300 pyörälle. Lukumäärät tarkentuvat lopullisten suunnitelmien yhteydessä.

1.6 Vyöhykeuudistus 2019

Tarkastuslautakunnan arvio

Vyöhykeuudistus saatiin vihdoin vuonna 2019 käyttöön. Uudistus toteutui reilusti alkuperäisestä aikataulustaan myöhässä ja viimeisessä arviossa sen piti käynnistyä 1.4.2019, mutta käynnistyi noin kuukauden myöhässä. Varsinainen uudistus otettiin vastaan pääasiassa tyytyväisenä ja hinnoittelua korjattiin hieman jälkikäteen.

Tarkastuslautakunta on tutustunut myös HSL:ssä tehtyihin tutkimuksiin ja muissa maissa vallitseviin käytäntöihin. Vyöhykehinnoittelun ohella voisi jatkossa tutkia onko hinnoittelussa edelleen kehittämistä ja yrittää miettiä eri hinnoitteluvaihtoehtojen vaikutuksia ja kokonaistaloudellista vertailua.

Hallituksen vastaus

HSL:ssä toteutetaan vyöhykeuudistuksen vaikutustarkastelua säännöllisesti. Koronapandemia keskeytti kuitenkin erinomaisen matkustuskehityksen, jolla kuluva vuosi käynnistyi. Tällä hetkellä on vaikea erottaa vyöhykeuudistuksen vaikutuksia koronan vaikutuksista, joka on tarkoittanut joukkoliikenteen käytön merkittävää laskua.

HSL on käynnistänyt tariffin visiotyön, jonka tavoitteena on selvittää erilaisia tulevaisuuden tariffimalleja, joita uudet teknologiat ja kuluttajakäyttäytyminen mahdollistavat. Hallitus käynnisti visiotyön keväällä 2020 ja tavoitteena on, että visiotyö valmistuu syksyllä 2021, jolloin hallitus päättää tulevasta tariffiuudistuksen kehityslinjoista ja tuotevalikoimasta.