

Kaupunginhallituksen konsernijaosto 20.09.2021 § 69

§ 69

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2022 - 2024 (Pöydälle 13.9.2021)

Valmistelijat / lisätiedot:

Paavilainen Lauri

Päätalo Mari

Isotalo Olli

Konttas Ari

Laitala Pasi

Jyrkkä Maria

Paananen Tanja

Nyberg Johanna

etunimi.sukunimi@espoo.fi

Vaihde 09 816 21

Päätösehdotus

Kaupunginjohtaja Mäkelä Jukka

Kaupunginhallituksen konsernijaosto antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2022–2024 seuraavan lausunnon:

1. Yleistä

HSL:n hallitus on pyytänyt jäsenkuntien lausuntoa kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2022-2024. HSL pyytää lausunnoissa ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin kolmeen kokonaisuuteen:

Strategiasuunnitelma

- Näkemys seudun keskeisistä, HSL:n toimintaan liittyvistä haasteista sekä muu evästys HSL:n strategiatyöhön
- HSL:n tuleva rooli muuttuvassa toimintaympäristössä, erityisesti mahdolliset painopisteen muutokset

Taloussuunnitelma

- HSL:n kestävä talous ja joukkoliikenteen rahoituksen yhtälö
- Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin sekä kuntakohtaisen alijäämän kattaminen (tai ylijäämän käyttö) TTS-kaudella

Toimintasuunnitelma

- Keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet sekä mittarit
- Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
- Näkemys Helsingin seudun yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisestä

Espoon kaupunki näkee, että HSL:n talous- ja toimintasuunnitelman lähtökohtana tulee olla sille asetetut pääkaupunkiseutuuyhteiset tavoitteet. Myös HSL:n strategiatyö kannattaa tehdä hyvässä vuorovaikutuksessa omistajien strategiavalmistelujen kanssa, jotta kaupunkien tärkeimmät painopisteet tulevat huomioiduksi ja yhteinen tahtotila tukee tavoitteiden toteutumista.

HSL:lle vuosille 2022–2025 määritetyt PKS-tavoitteet ovat:

1. Tuottavuuden nousu koko tarkastelukaudella yhteensä vähintään 5 % vuosien 2015-2019 keskiarvoon verrattuna.
2. Kuntaosuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kokonaiskustannuksista.
3. Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen (Alueittainen asiakas- ja asukastyytyväisyys vuosittain).

Espoon kaupunki pitää lausuntopyyntöön liittyen tärkeänä seuraavia asioita:

2. Kestävä talous

Joukkoliikenteen järjestäminen taloudellisesti kestävällä tavalla tulee olla HSL:n keskeisimpiä tavoitteita.

Toimiva ja kohtuuhintainen joukkoliikenne työ- ja asiointimatkoilla tukee tulevalla TTS-kaudella ihmisten hyvinvointia, elinkeinoelämän toipumista ja ilmastotavoitteiden saavuttamista. Toimivan ja kohtuuhintaisen joukkoliikenteen järjestäminen taloudellisesti kestävällä tavalla edellyttää, että joukkoliikenteen matkustajamäärät saadaan palautettua nopeasti ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kehitys saadaan aikaisemmalle tasolle.

Korona on muuttanut joukkoliikenteen käyttöä, käyttäjien tarpeita ja palvelutasoa. On todennäköistä, että etätyö ja muut etäläsnäolon muodot ovat tulleet jäädäkseen. Matkustajamääriä ja erityisesti matkustajamäärien jakautumista ajallisesti ja eri kulkuvälineisiin on syytä seurata mahdollisimman tarkasti. Joukkoliikenteen kehittämisessä ei tule jäädä odottamaan koronan jälkeistä aikaa. Ennakointi ja uudistuminen on tällä hetkellä tärkeämpää kuin koskaan aikaisemmin.

HSL:n kestävän talouden varmistaminen tarkoittaa esimerkiksi ruuhkahuippujen tasoittamista ja edellyttää entistä nopeampaa ja joustavampaa reagointia muutoksiin liikkumistottumuksissa sekä uusien ratkaisujen löytämistä, kuten esimerkiksi uusien lipputuotteiden kehittämistä ja niiden nopeaa käyttöönottoa

3. Kuntaosuuksien taso ja lipputulotavoitteet

HSL esittää, että korontilanteesta johtuvat lipputulomenetykset katetaan pääosin korotetuilla kuntaosuuksilla ja subventiotasolla tulevan TTS-kauden aikana. HSL:n talousarvion mukaan Espoon subventioaste vuonna 2022 tulee olemaan 71,1 % ja yli 70 % koko TTS-kauden 2022–2024 ajan. Näin korkeaa subventioastetta ei voida pitää hyväksyttävänä. Espoo edellyttää, että HSL suunnittelee tehokkaan liikennejärjestelmän siten, että myös Espoon subventiotaso on perussopimuksen mukaisella tasolla, eli noin 50 %.

Kuntakohtaisten subventioasteiden välillä on suurta vaihtelua. Espoo toistaa jo aikaisemmin esiin tuomiaan vaatimuksia siitä, että HSL:n tulisi taloussuunnitelmassaan tuoda selkeämmin ja yksityiskohtaisemmin esille, mistä kuntakohtaiset suuret erot johtuvat. Joukkoliikennejärjestelmän kustannusten kasvua tulisi hillitä liikennejärjestelmä-, palvelutaso- ja linjastosuunnittelun keinoin. Kaupungilla tulisi olla nykyistä parempi tieto joukkoliikennejärjestelmän palvelutasosta ja siihen liittyvistä kustannuksista, jotta kaupunki voi ottaa kantaa järjestelmän kustannuksiin ja palvelutasoon. Lisäksi HSL:n tulisi esittää keinoja, miten kuntakohtaiset

subventiotasot voidaan tasoittaa.

Kaluston tehokas käyttö ja joustavuus edellyttävät, että tulevilla liikennöintisopimuksissa luodaan menettelytapoja, joilla sopimuksilla tilatun liikenteen joustavuutta voidaan lisätä. Sopimusten joustavuutta tulisi pystyä lisäämään ilman, että sopimusten hintatason nouse.

Palvelutaso ja operointikustannusten lisäksi hallinnon kustannuksia on syytä tarkastella kriittisesti. Toimenpiteet hallinnon tehostamisen ja tuottavuuden parantamiseksi tulisi esittää jäsenkunnille. Myös Espoon valtuuston hyväksymä Taloudellisesti kestävä Espoo – tuottavuus ja sopeutusohjelma edellyttää joukkoliikenteen kustannustason alentamista 4,0 miljoonalla eurolla vuoteen 2025 mennessä.

Pandemian aiheuttamat muutokset liikkumisessa edellyttävät nykyisen lippuvalikoiman uudelleenarviointia nopealla aikataululla. Esimerkiksi 30 vuorokauden kausilipun hankkiminen voi monelle olla liian iso kynns aikana, jolloin erilaiset liikkumiseen, työskentelyyn ja asiointiin vaikuttavat koronarajoitukset muuttuvat usein ja lyhyellä varoitusajalla. HSL:n tulisi esittää konkreettiset ja nopeat toimenpiteet siitä, miten uusilla lipputuotteilla lisätään joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja lipputuloja sekä osaltaan tuetaan joukkoliikenteen järjestämistä taloudellisesti kestäväällä tavalla.

TTS-suunnitelmassa ei esitetä joukkoliikenteen hintojen korotuksia. TTS-kauden aikana valmistuvat suuret infrahankkeet (mm. Länsimetron jatke) sekä pandemian myötä menetetyt lipputulot ja sitä kautta liian suuret subventiotasot luovat kuitenkin Espoon mielestä painetta korottaa lippujen hintoja.

Joukkoliikenne rahoitetaan pääosin kuntien subventio-osuuksilla ja lipputuloilla. Sen takia myös lipputulojen maltillinen korottaminen on osa taloudellisesti kestävästä joukkoliikenteen keinovalikoimasta. HSL:n tulisi esittää arviot lippujen hinnan korotusten vaikutuksista joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja matkustajamääriin. Samoin sen tulisi luoda malli lippujen hintojen asteittaisesta korottamisesta TTS-kauden loppuun saakka, huomioiden Espoon edellyttämät muutokset vyöhykemallissa.

HSL on ansiokkaasti hakenut ja saanut valtiolta taloudellista tukea pandemian aiheuttamien kustannusten kattamiseksi. HSL:n tulisi jatkossakin olla aktiivinen ja hakea taloudellista tukea koronavaikutusten kompensoimiseksi, jotta kuntien subventio-osuudet saadaan takaisin perussopimuksen tavoitetasolle. Valtion tulee kohdistaa tuet sinne, missä MAL-sopimuksen mukaisesti edellytetään tiiviimpää aluerakentamista. HSL:n rooli yhteisenä edunvalvojana on tärkeä. Tukien tulisi kuitenkin olla sellaiset, että niiden vastaanottaminen ei velvoita järjestämään palveluja, jotka eivät ole liiketoiminnallisesti järkeviä.

4. HSL:n kustannusrakenne ja infrakorvaukset

HSL esittää muun muassa, että rahoitusjärjestelmän elementtejä, esim. jäsenkunnille maksettavia infrakorvauksia on syytä arvioida uudelleen. Espoon katsoo, että infrakorvausjärjestelmää voidaan tarkastella ja arvioida, mutta infrakorvauksista ei tule luopua, sillä ne mahdollistavat osaltaan tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän järjestämisen seudullisesti.

HSL:n tulisi esittää laskelmia siitä, minkälainen merkitys isoilla joukkoliikenteen infrainvestoinnilla on operoinnin kustannusten alentajana

ao. yhteysvälillä.

HSL:n tulisi parantaa oman rahoituksen tarpeiden ennakointikykyä ja varautumista siten, että kuntien ei tarvitse joustaa infrakorvausten perimisen sopimuksen mukaisesta aikataulusta.

5. Joukkoliikenteen kehittäminen on tärkeää espoolaisille

Kun espoolaisilta kysytään, mitä he toivoisivat kaupungin tekevän paremmin, esiin nousee yhtenä keskeisimmistä asioista joukkoliikenteen kehittäminen. Tärkeää olisi, että espoolaiset voivat olla nykyistä tyytyväisempiä tarjottavaan joukkoliikennepalveluun. Liikkumisen kouluun, töihin ja palveluihin tulee olla sujuvaa. Espoolaisista kotitalouksista noin neljännes ei omista autoa, joukkoliikenteellä ja muilla liikenteen palveluilla on siksi keskeinen vaikutus espoolaiseen elinvoimaan. Liityntäliikenne ja poikittainen joukkoliikenne ovat kehittämiskohteita, joihin täytyy kiinnittää erityistä huomiota. Avoin ja kattava vuorovaikutus asukkaiden kanssa on tärkeää. Espoolaisille tärkeiden luontokohteiden kohteiden saavutettavuus joukkoliikenteellä tulee varmistaa.

Liikkumispalveluita tulee arvioida aktiivisesti ja tarvittaessa palveluita tulee pystyä muuttamaan. Matkustajadataa tulisi kerätä nykyistä kattavammin ja joustavammin, jotta muutoksiin olisi mahdollista reagoida nopeasti. Tulevaisuuden ennusteissa ja skenaariossa tulisi pystyä huomioimaan työn kehittymisen muutokset, etätöiden lisääntyminen ja etenkin työmatkaliikkumiseen kohdistuvat uudet säännölliset ja epäsäännölliset liikkumisen trendit. Näiden vaikutusta kapasiteettitarpeisiin tulisi pystyä kuvaamaan ja tarkastelemaan etenkin joukkoliikennekapasiteetin lisäämisen yhteydessä.

6. Runkoverkon investointien tulee parantaa joukkoliikennepalvelua

Vahva runkojoukkoliikenteeseen perustuva joukkoliikenne on ollut yksi strategisista valinnoista ja Espoon kaupunki on tehnyt merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja. On varmistettava, että ne parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta ja käyttöä. Suurten joukkoliikenneinvestointien taloudelliset hyödyt on näytettävä toteen.

Runkoverkon tehostamisen yhteydessä on varmistettava, että palvelutaso pysyy hyvänä ja yhteydet säilyvät myös niillä pysäkeillä, joilla runkolinjoja ajavat linja-autot eivät pysähdy. Tämä on tärkeää joukkoliikennettä käyttävälle eri käyttäjäryhmille, kuten koululaisille ja ikääntyneet ihmiset. Runkoverkon tehostamista täydentämään tarvitaan liityntäliikennettä, mutta runkoverkkoa täydentäviä liikennemuotoja ovat myös kävely ja pyöräily. Espoon kaupunki onkin pyrkinyt parantamaan näiden liityntäliikennemuotojen olosuhteita. Lisäksi liityntäliikenteen solmupisteitä tulisi kehittää, jotta matka-ajat lyhenisivät ja palvelutaso sekä käyttäjäkokemus paranisivat.

Runkoverkon käytettävyyttä voidaan tehostaa myös uusilla liikennepalveluilla, erityisen tärkeitä ovat ns. Last mile-palvelut, jotka täydentävät joukkoliikennettä. Yhteistyötä yritysten kanssa on syytä syventää ja tavoitteena täytyy olla kustannustehokkaat palvelut. Espoon kaupunki toivoo, että automaattisen joukkoliikenteen kehitystyötä tehdään aktiivisesti yhdessä.

Kaupunkiradan rakennustyöt alkavat arviolta vuoden 2022 aikana ja ne kestävät noin neljä vuotta. Rakennustöistä liikennekäytössä olevien

raiteiden välittömässä läheisyydessä tulee vääjäämättä olemaan vaikutuksia radan liikenteelle ja bussiliikenteelle. HSL:n tulisi aloittaa poikkeusjärjestelyjen suunnittelu jo nyt yhteistyössä Väyläviraston sekä Espoon ja Kauniaisten kaupunkien kanssa.

7. Suunnitteluohjeen päivitys ja joukkoliikenteen palvelutaso

HSL:n 2016 hyväksytty suunnitteluohjeen päivitys tulee ajankohtaiseksi tulevalla TTS-kaudella. Jotta palvelutason tavoitetasot ovat yhteiset, on yhteistyön oltava tiivistä HSL:n ja jäsenkuntien välillä. Suunnitteluohjeen päivityksen yhteydessä tulisi tarkastella uudelleen runkolinjojen ja niitä täydentävien liityntälinjojen palvelutason lisäksi Espoon nopeasti kehittyneiden alueiden palvelutasoluokitukset, jotta palvelutasot saadaan vastaamaan nykytarpeita.

Joukkoliikennettä tulisi kehittää erityisesti niillä alueilla, missä asiakastyytyväisyys on heikentynyt, liityntälinjat eivät kulje Länsiväylää pitkin ja matka-ajat ovat pidentyneet. HSL:n tulisi tulevalla TTS-kaudella tarkastella uudelleen Espoon sisäisiä linjoja ja yhteyksiä asuinalueiden ja työpaikkakeskittymisten välillä, kuten esim. Meilahteen ja Jorviin. Espoon kaupunki toivoo joukkoliikennelinjojen osalta liiketoiminnallisempaa otetta: miten eri linjat ovat kannattaneet kustannusten, matkustajamäärien ja asiakastyytyväisyyden suhteen?

Etelä-Espoon linjastosuunnitelman käyttöönoton yhteydessä on syytä seurata uuden linjaston vaikutuksia ja tarvittaessa tehostaa palvelutasoa tarpeen mukaisesti. Myös muun Espoon linjaston osalta on syytä parantaa joukkoliikennejärjestelmän reagointikykyä kysynnän muutoksiin ja kehittää Espoon joukkoliikenteen palveluja tarpeen mukaisesti ja palvelutason tehostamiseksi. Palvelutason tehostamisessa on syytä huomioida, että Espoolle tärkeitä palvelutasotekijöitä ovat jatkossakin sujuvat yhteysvälit ja matkanopeus

Lisäksi Espoo edellyttää, että HSL käynnistää toimenpiteet, joilla Kehä 3:n sisäinen Espoo siirretään A-B -vyöhykkeeseen ja lisäksi HSL:n tulee käynnistää konkreettiset toimenpiteet Kehä 3:n ulkopuolisen Espoon C-vyöhykkeen asiakastyytyväisyyden parantamiseksi

8. Joukkoliikenteen varikot

Joukkoliikenteen varikoihin liittyvät kysymykset ovat seuraavalla TTS-kaudella keskeisiä edistettäviä asioita. Ratkaistavia asioita ovat mm. varikkojen omistus-, toteutus- ja hallintamallit. Espoon kehittyvä maankäyttö edellyttää uusien bussivarikkojen perustamista jo lähivuosien aikana. Varikoihin liittyvät kysymykset ovat merkittäviä liikenteen kilpailutuksen onnistumisen kannalta ja isossa roolissa sähköbussiliikenteen käyttöönotossa. Sähköisen liikenteen yleistyessä bussivarikoiden sijainnin merkitys korostuu. Siksi Espoo toivoo, että HSL kokoaa tietoa tulevista varikkotarpeista ja niihin liittyvistä näkökulmista niin operaattoreilta kuin kunnilta, jotta jäsenkunnat ja HSL voivat tehdä oikea-aikaisia ja kokonaisuuden kannalta optimaalisia päätöksiä.

HSL toimittaa vuosittain jäsenkunnilleen toiveita infran pienparannuskohteista, joilla parannetaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Espoo toivoo, että HSL laatii dataan perustuvia analyysejä toimenpiteiden vaikuttavuudesta ja dataan perustuvia esityksiä pienparannuskohteiden priorisoinnista. Espoo ehdottaa, että kohteet priorisoidaan jatkossa niin, että korkeimmalla prioriteetilla ovat ne kohteet,

joissa pienillä, kustannustehokkailla toimenpiteillä voidaan nopeuttaa joukkoliikennettä ja sitä kautta laskea operointikustannuksia.

Espoon maankäytön tärkeimmät kehittämiskohteet sijoittuvat vuosina 2022-2024 Länsimetron ja sen asemien tuntumaan. Lisäksi Raide-Jokeri toteutus on käynnissä ja Kaupunkiradan jatkeen Leppävaara-Kauklahti rakentamisen valmistelu on käynnistynyt. Merkittävät kehittyvät alueet ovat mm. Kera, jossa kaavoitus etenee kaupunkiradan myötä sekä Finnoo, jonka metrokeskuksen läheisyydessä on jo nyt paljon asutusta. Lisäksi juuri hyväksytty Espoon pohjois- ja keskiosan kaava ohjaa lähivuosikymmenten työpaikka- ja asuinrakentamista. Nykyiset keskukset kehittyvät ja uusia paikalliskeskuksia rakentuu joukkoliikennetyhteyksien varsille. HSL:n tulee toiminnallaan edistää ja parantaa kehittyvien alueiden saavutettavuutta ja niille asetettujen tavoitteiden toteutumista.

9. Hiilineutraalius

Espoon kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. Joukkoliikenteen merkitys hiilineutraaliustavoitteen täyttämässä on keskeinen. Päästöttömän joukkoliikenteen tulee vastata ihmisten liikkumistarpeeseen. HSL:n strategiaan tavoitteisiin tulee kirjata päästöttömän joukkoliikenteen käyttöönoton vauhdittaminen ja laajentaminen. Joukkoliikenteen päästöttömyydessä etusijalle asetetaan sähkökäyttöinen joukkoliikenne. Uusituvia polttoaineita kuten biokaasua ja uusiutuvaa dieseliä ei kannata sulkea pois, sillä ne voivat toimia täydentävänä päästöttömänä ja vähäpäästöisenä ratkaisuna kaupunkiliikenteessä.

HSL:n tulisi aktiivisesti olla mukana kehittämässä sähköbussien toimintaedellytyksiä yhteistyössä jäsenkuntien kanssa, etenkin latausinfra osalta. HSL:n tulee laatia yhdessä omistajakuntien ja alan toimijoiden kanssa aikataulutusta päästöttömän joukkoliikenteen käyttöönotosta. Aikataulutuksessa tulisi myös huomioida sähköbussien latausinfra rakentaminen ja eri toimijoiden rooli siinä.

10. Yhteinen kaupunkipyöräjärjestelmä

Espoo pitää tärkeänä, että pääkaupunkiseudulla on nykyisen kaupunkipyöräsopimuskauden päätyttyä (vuonna 2026) seudullisesti yhtenäinen ja julkisen toimijan järjestämä kaupunkipyöräpalvelu osana HSL:n muuta joukkoliikennepalvelua. Yhteinen järjestelmä takaa matkaketjujen toimivuuden ja laajalla hankinnalla voidaan saavuttaa skaalaetuja. Markkinaehtoiset mikroliikkumispalvelut (kuten potkulaudat ja muut pyöräpalvelut) täydentävät liikennejärjestelmää, mutta näillä ei ole mahdollista korvata julkisen toimijan kaupunkipyöräjärjestelmää.

Kaupunkipyöräpalvelun markkinointi sekä hankinnan samanaikaisuuden ja yhdenmukaisuuden koordinointi sopii HSL:n rooliin hyvin, mutta kaupungit päättävät alueellaan kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöönotosta ja laajentumisesta sekä vastaavat järjestelmän kustannuksista. Vaihtoehtoisista kilpailutus- ja sopimusmalleista ja niiden vaikutuksista on syytä tehdä tarkat arviot. Myös toteutusvaiheen vastuut on syytä arvioida tarkkaan. Nykyinen Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräjärjestelmä on tilastojen mukaan maailmanluokan kärkeä, jolloin nykyisen järjestelmän organisointi- ja yhteistyömallin hyviksi koettuja piirteitä on syytä säilyttää.

HSL-kuntayhtymällä ja jäsenkunnilla on paljon yhteisiä tavoitteita, siksi yhteistyötä tulee edelleen syventää ja kehittää. Jäsenkuntia tulee kuulla ja

tehdä yhteistyötä, jotta yhteisesti sovittuihin tavoitteisiin sitoudutaan ja ne saavutetaan. HSL alueen tulee aktiivisesti vaikuttaa myös siihen, että valtion joukkoliikennetukia ohjattaisiin sinne, missä joukkoliikenteellä on hyvät edellytykset esimerkiksi MAL-sopimuksilla edellytetyn tiiviimmän kaupunkirakenteen myötä.

Käsittely

Seppälä Wessmanin kannattamana teki seuraavan muutosehdotuksen 3. kohdan ensimmäiseen kappaleeseen:

Muutetaan kohta "Näin korkeaa subventioastetta ei voida pitää hyväksyttävänä." Muotoon "Näin korkeaa subventioastetta ei voida pitää pitkällä tähtäimellä kestävä ja siten hyväksyttävänä. Tilanne ei ole HSL:n aiheuttama vaan koronan eli tilanne sinällään on ymmärrettävä, vaikka siitä toki tuleekin päästä eroon tehokkaasti.

Seppälä Wessmanin kannattamana teki seuraavan muutosehdotuksen 3. kohdan neljänteen kappaleeseen:

Poistetaan "Myös Espoon valtuuston hyväksymä Taloudellisesti kestävä Espoo - tuottavuus ja sopeutusohjelma edellyttää joukkoliikenteen kustannustason alentamista 4,0 miljoonalla eurolla vuoteen 2025 mennessä."

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä kaksi poikkeavaa kannatettua ehdotusta, joiden johdosta on äänestettävä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen konsernijaoston 7 äänellä 2 ääntä vastaan hylänneen Seppälän muutosehdotuksen koskien 3. kohdan ensimmäisen kappaleen muutosta. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen konsernijaoston 7 äänellä 2 ääntä vastaan hylänneen Seppälän muutosehdotuksen koskien 3. kohdan neljännen kappaleen muutosta. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Esittelijän kokouksessa tekemät muutokset on huomioitu pöytäkirjassa.

Päätös

Kaupunginhallituksen konsernijaosto antaa Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2022-2024 seuraavan lausunnon:

1. Yleistä

HSL:n hallitus on pyytänyt jäsenkuntien lausuntoa kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2022-2024. HSL pyytää lausunnoissa ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin kolmeen kokonaisuuteen:

Strategiasuunnitelma

- Näkemys seudun keskeisistä, HSL:n toimintaan liittyvistä haasteista sekä muu evästys HSL:n strategiatyöhön
- HSL:n tuleva rooli muuttuvassa toimintaympäristössä, erityisesti mahdolliset painopisteen muutokset

Taloussuunnitelma

- HSL:n kestävä talous ja joukkoliikenteen rahoituksen yhtälö

- Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin sekä kuntakohtaisen alijäämän kattaminen (tai ylijäämän käyttö) TTS-kaudella

Toimintasuunnitelma

- Keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet sekä mittarit
- Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
- Näkemys Helsingin seudun yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisestä

Espoon kaupunki näkee, että HSL:n talous- ja toimintasuunnitelman lähtökohtana tulee olla sille asetetut pääkaupunkiseutu yhteiset tavoitteet. Myös HSL:n strategiatyö kannattaa tehdä hyvässä vuorovaikutuksessa omistajien strategiavalmistelujen kanssa, jotta kaupunkien tärkeimmät painopisteet tulevat huomioiduksi ja yhteinen tahtotila tukee tavoitteiden toteutumista.

HSL:lle vuosille 2022-2025 määritetyt PKS-tavoitteet ovat:

1. Tuottavuuden nousu koko tarkastelukaudella yhteensä vähintään 5 % vuosien 2015-2019 keskiarvoon verrattuna.
2. Kuntaosuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kokonaiskustannuksista.
3. Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen (Alueittainen asiakas- ja asukastyytyväisyys vuosittain).

Espoon kaupunki pitää lausuntopyyntöön liittyen tärkeänä seuraavia asioita:

2. Kestävä talous

Joukkoliikenteen järjestäminen taloudellisesti kestäväällä tavalla tulee olla HSL:n keskeisimpiä tavoitteita.

Toimiva ja kohtuuhintainen joukkoliikenne työ- ja asiointimatkoilla tukee tulevilla TTS-kaudella ihmisten hyvinvointia, elinkeinoelämän toipumista ja ilmastotavoitteiden saavuttamista. Toimivan ja kohtuuhintaisen joukkoliikenteen järjestäminen taloudellisesti kestäväällä tavalla edellyttää, että joukkoliikenteen matkustajamäärät saadaan palautettua nopeasti ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kehitys saadaan aikaisemmalle tasolle. Espoo katsoo, että samoin kuin terveydenhuollon puolella on kuntien koronasta koituvat menot luvattu kompensoida täysimääräisinä, kompensoitavaksi tulisi myös joukkoliikenteen koronasta koituvia lisätappioita. Ilman tätä on mahdotonta ylläpitää nykyistä joukkoliikenteen palvelutasoa ja lipunhintoja.

Korona on muuttanut joukkoliikenteen käyttöä, käyttäjien tarpeita ja palvelutasoa. On todennäköistä, että etätyö ja muut etäläsnäolon muodot ovat tulleet jäädäkseen. Matkustajamääriä ja erityisesti matkustajamäärien jakautumista ajallisesti ja eri kulkuvälineisiin on syytä seurata mahdollisimman tarkasti. Joukkoliikenteen kehittämisessä ei tule jäädä odottamaan koronan jälkeistä aikaa. Ennakointi ja uudistuminen on tällä hetkellä tärkeämpää kuin koskaan aikaisemmin.

HSL:n kestävä talouden varmistaminen tarkoittaa esimerkiksi ruuhkahuippujen tasoittamista ja edellyttää entistä nopeampaa ja joustavampaa reagointia muutoksiin liikkumistottumuksissa sekä uusien ratkaisujen löytämistä, kuten esimerkiksi uusien lipputuotteiden kehittämistä ja niiden nopeaa käyttöönottoa

3. Kuntaosuuksien taso ja lipputulotavoitteet

HSL esittää, että korontilanteesta johtuvat lipputulomenetykset katetaan pääosin korotetuilla kuntaosuuksilla ja subventiotasolla tulevan TTS-kauden aikana. HSL:n talousarvion mukaan Espoon subventioaste vuonna 2022 tulee olemaan 71,1 % ja yli 70 % koko TTS-kauden 2022-2024 ajan. Näin korkeaa subventioastetta ei voida pitää hyväksyttävänä. Espoo edellyttää, että HSL suunnittelee tehokkaan liikennejärjestelmän siten, että myös Espoon subventiotaso palautuu mahdollisimman nopeasti perussopimuksen mukaiselle tasolle, eli noin 50 %.

Kuntakohtaisten subventioasteiden välillä on suurta vaihtelua. Espoo toistaa jo aikaisemmin esiin tuomiaan vaatimuksia siitä, että HSL:n tulisi taloussuunnitelmassaan tuoda selkeämmin ja yksityiskohtaisemmin esille, mistä kuntakohtaiset suuret erot johtuvat. Espoon oman arvion mukaan espoolaisten joukkoliikenne ei ole olennaisesti parempaa kuin esimerkiksi Helsingin tai Vantaan. Joukkoliikennejärjestelmän kustannusten kasvua tulisi hillitä liikennejärjestelmä-, palvelutaso- ja linjastosuunnittelun keinoin. Kaupungilla tulisi olla nykyistä parempi tieto joukkoliikennejärjestelmän palvelutasosta ja siihen liittyvistä kustannuksista, jotta kaupunki voi ottaa kantaa järjestelmän kustannuksiin ja palvelutasoon. Lisäksi HSL:n tulisi esittää keinoja, miten kuntakohtaiset subventiotasot voidaan tasoittaa.

Kaluston tehokas käyttö ja joustavuus edellyttävät, että tulevilla liikennöintisopimuksissa luodaan menettelytapoja, joilla sopimuksilla tilatun liikenteen joustavuutta voidaan lisätä. Sopimusten joustavuutta tulisi pystyä lisäämään ilman, että sopimusten hintatason nouse.

Palvelutaso ja operointikustannusten lisäksi hallinnon kustannuksia on syytä tarkastella kriittisesti. Toimenpiteet hallinnon tehostamisen ja tuottavuuden parantamiseksi tulisi esittää jäsenkunnille jo ennen vuodenvaihdetta. Myös Espoon valtuuston hyväksymä Taloudellisesti kestävä Espoo - tuottavuus ja sopeutusohjelma edellyttää joukkoliikenteen kustannustason alentamista 4,0 miljoonalla eurolla vuoteen 2025 mennessä.

Pandemian aiheuttamat muutokset liikkumisessa edellyttävät nykyisen lippuvalikoiman uudelleenarviointia nopealla aikataululla. Esimerkiksi 30 vuorokauden kausilipun hankkiminen voi monelle olla liian iso kynnyksaikana, jolloin erilaiset liikkumiseen, työskentelyyn ja asiointiin vaikuttavat koronarajoitukset muuttuvat usein ja lyhyellä varoitusajalla. HSL:n tulisi esittää konkreettiset ja nopeat toimenpiteet siitä, miten uusilla joustavilla lipputuotteilla lisätään joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja lipputuloja sekä osaltaan tuetaan joukkoliikenteen järjestämistä taloudellisesti kestäväällä tavalla.

TTS-suunnitelmassa ei esitetä joukkoliikenteen hintojen korotuksia. TTS-kauden aikana valmistuvat suuret infrahankkeet (mm. Länsimetron jatke) sekä pandemian myötä menetetyt lipputulot ja sitä kautta liian suuret subventiotasot luovat kuitenkin Espoon mielestä painetta lipun hintojen korotuksille, mikäli HSL ei käytä muita mahdollisia keinoja subventiotasojen laskemiseksi.

Joukkoliikenne rahoitetaan pääosin kuntien subventio-osuuksilla ja lipputuloilla. HSL:n tulisikin esittää kuntien päätöksenteon tueksi maltillisten lippujen hinnan korotusten vaikutuksista subventio-osuuksiin sekä joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja matkustajamääriin. Tässä yhteydessä sen tulisi luoda erilaisia malleja lippujen hintojen maltillisesta ja

asteittaisesta korottamisesta TTS-kauden loppuun saakka, huomioiden Espoon edellyttämät muutokset vyöhykemallissa.

HSL on ansiokkaasti hakenut ja saanut valtiolta taloudellista tukea pandemian aiheuttamien kustannusten kattamiseksi ensisijaisena keinona koronan aiheuttamien talousvaikeutensa korjaamiseksi. HSL:n tulisi jatkossakin olla aktiivinen ja hakea taloudellista tukea koronavaikutusten kompensoimiseksi, jotta kuntien subventio-osuudet saadaan takaisin perussopimuksen tavoitetasolle. Valtion tulee kohdistaa tuet sinne, missä MAL-sopimuksen mukaisesti edellytetään tiiviimpää aluerakentamista. HSL:n rooli yhteisenä edunvalvojana on tärkeä. Tukien tulisi kuitenkin olla sellaiset, että niiden vastaanottaminen ei velvoita järjestämään palveluja, jotka eivät ole liiketoiminnallisesti järkeviä.

4. HSL:n kustannusrakenne ja infrakorvaukset

HSL esittää muun muassa, että rahoitusjärjestelmän elementtejä, esim. jäsenkunnille maksettavia infrakorvauksia on syytä arvioida uudelleen. Espoon katsoo, että infrakorvausjärjestelmää voidaan tarkastella ja arvioida, mutta infrakorvauksista ei tule luopua, sillä ne mahdollistavat osaltaan tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän järjestämisen seudullisesti.

HSL:n tulisi esittää laskelmia siitä, minkälainen merkitys isoilla joukkoliikenteen infrainvestoinnilla on operoinnin kustannusten alentajana ao. yhteysväleillä.

HSL:n tulisi parantaa oman rahoituksen tarpeiden ennakointikykyä ja varautumista siten, että kuntien ei tarvitse joustaa infrakorvausten perimisen sopimuksen mukaisesta aikataulusta.

5. Joukkoliikenteen kehittäminen on tärkeää espoolaisille

Kun espoolaisilta kysytään, mitä he toivoisivat kaupungin tekevän paremmin, esiin nousee yhtenä keskeisimmistä asioista joukkoliikenteen kehittäminen. Tärkeää olisi, että espoolaiset voivat olla nykyistä tyytyväisempiä tarjottavaan joukkoliikennepalveluun. Liikkumisen kouluun, töihin ja palveluihin tulee olla sujuvaa. Espoolaisista kotitalouksista noin neljännes ei omista autoa, joukkoliikenteellä ja muilla liikenteen palveluilla on siksi keskeinen vaikutus espoolaiseen elinvoimaan. Liityntäliikenne ja poikittainen joukkoliikenne ovat kehittämiskohteita, joihin täytyy kiinnittää erityistä huomiota. Avoin ja kattava vuorovaikutus asukkaiden kanssa on tärkeää. Espoolaisille tärkeiden luontokohteiden kohteiden saavutettavuus joukkoliikenteellä tulee varmistaa.

Liikkumispalveluita tulee arvioida aktiivisesti ja tarvittaessa palveluita tulee pystyä muuttamaan. Matkustajadataa tulisi kerätä nykyistä kattavammin ja joustavammin, jotta muutoksiin olisi mahdollista reagoida nopeasti. Tulevaisuuden ennusteissa ja skenaariossa tulisi pystyä huomioimaan työn kehittymisen muutokset, etätöiden lisääntyminen ja etenkin työmatkaliikkumiseen kohdistuvat uudet säännölliset ja epäsäännölliset liikkumisen trendit. Näiden vaikutusta kapasiteettitarpeisiin tulisi pystyä kuvaamaan ja tarkastelemaan etenkin joukkoliikennekapasiteetin lisäämisen yhteydessä.

6. Runkoverkon investointien tulee parantaa joukkoliikennepalvelua

Vahva runkojoukkoliikenteeseen perustuva joukkoliikenne on ollut yksi strategisista valinnoista ja Espoon kaupunki on tehnyt merkittäviä

joukkoliikenneinvestointeja. On varmistettava, että ne parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta ja käyttöä. Suurten joukkoliikenneinvestointien taloudelliset hyödyt on näytettävä toteen.

Runkoverkon tehostamisen yhteydessä on varmistettava, että palvelutaso pysyy hyvänä ja yhteydet säilyvät myös niillä pysäkeillä, joilla runkolinjoja ajavat linja-autot eivät pysähdy. Tämä on tärkeää joukkoliikennettä käyttäville eri käyttäjäryhmille, kuten koululaiset ja ikääntyneet ihmiset. Saadun palautteen pohjalta runkolinjojen pysäkkien sijaintia on tarvittaessa arvioitava uudelleen. Runkoverkon tehostamista täydentämään tarvitaan liityntäliikennettä, mutta runkoverkkoa täydentäviä liikennemuotoja ovat myös kävely ja pyöräily. Espoon kaupunki onkin pyrkinyt parantamaan näiden liityntäliikennemuotojen olosuhteita. Lisäksi liityntäliikenteen solmupisteitä tulisi kehittää, jotta matka-ajat lyhenisivät ja palvelutaso sekä käyttäjäkokemus paranisivat.

Runkoverkon käytettävyyttä voidaan tehostaa myös uusilla liikennepalveluilla, erityisen tärkeitä ovat ns. Last mile-palvelut, jotka täydentävät joukkoliikennettä. Yhteistyötä yritysten kanssa on syytä syventää ja tavoitteena täytyy olla kustannustehokkaat palvelut. Espoon kaupunki toivoo, että automaattisen joukkoliikenteen kehitystyötä tehdään aktiivisesti yhdessä.

Kaupunkiradan rakennustyöt alkavat arviolta vuoden 2022 aikana ja ne kestävät noin neljä vuotta. Rakennustöistä liikennekäytössä olevien raiteiden välittömässä läheisyydessä tulee vääjäämättä olemaan vaikutuksia radan liikenteelle ja bussiliikenteelle. HSL:n tulisi aloittaa poikkeusjärjestelyjen suunnittelu jo nyt yhteistyössä Väyläviraston sekä Espoon ja Kauniaisten kaupunkien kanssa.

7. Suunnitteluohjeen päivitys ja joukkoliikenteen palvelutaso

HSL:n 2016 hyväksytty suunnitteluohjeen päivitys tulee ajankohtaiseksi tulevalla TTS-kaudella. Jotta palvelutason tavoitetasot ovat yhteiset, on yhteistyön oltava tiivistä HSL:n ja jäsenkuntien välillä. Suunnitteluohjeen päivityksen yhteydessä tulisi tarkastella uudelleen runkolinjojen ja niitä täydentävien liityntälinjojen palvelutason lisäksi Espoon nopeasti kehittyneiden alueiden palvelutasoluokitukset, jotta palvelutasot saadaan vastaamaan nykytarpeita.

Joukkoliikennettä tulisi kehittää erityisesti niillä alueilla, missä asiakastyytyväisyys on heikentynyt, liityntälinjat eivät kulje Länsiväylää pitkin ja matka-ajat ovat pidentyneet. HSL:n tulisi tulevalla TTS-kaudella tarkastella uudelleen Espoon sisäisiä linjoja ja yhteyksiä asuinalueiden ja työpaikkakeskittymisten välillä, kuten esim. Meilahteen ja Jorviin. Espoon kaupunki toivoo joukkoliikennelinjojen osalta liiketoiminnallisempaa otetta: miten eri linjat ovat kannattaneet kustannusten, matkustajamäärien ja asiakastyytyväisyyden suhteen?

Etelä-Espoon linjastosuunnitelman käyttöönoton yhteydessä on syytä seurata uuden linjaston vaikutuksia ja tarvittaessa tehostaa palvelutasoa tarpeen mukaisesti. Espoo toistaakin tähän liittyen aiemmat esityksensä suorien Kamppiin päättyvien linjojen tarpeellisuudesta matka-aikojen ja ruuhkien leikkaamiseksi. Esimerkkinä on Haukilahti-Westend, josta suora bussiyhteys Helsinkiin on toivottavaa. Myös muun Espoon linjaston osalta on syytä parantaa joukkoliikennejärjestelmän reagoitokykyä kysynnän muutoksiin ja kehittää Espoon joukkoliikenteen palveluja tarpeen mukaisesti ja palvelutason tehostamiseksi. Palvelutason tehostamisessa

on syytä huomioida, että Espoolle tärkeitä palvelutasotekijöitä ovat jatkossakin sujuvat yhteysvälit ja matkanopeus

Lisäksi Espoo edellyttää, että HSL käynnistää toimenpiteet, joilla Kehä 3:n sisäinen Espoo siirretään A-B -vyöhykkeeseen ja lisäksi HSL:n tulee käynnistää konkreettiset toimenpiteet Kehä 3:n ulkopuolisen Espoon C-vyöhykkeen asiakastytyväisyyden parantamiseksi

8. Joukkoliikenteen varikot

Joukkoliikenteen varikoihin liittyvät kysymykset ovat seuraavalla TTS-kaudella keskeisiä edistettäviä asioita. Ratkaistavia asioita ovat mm. varikkojen omistus-, toteutus- ja hallintamallit. Espoon kehittyvä maankäyttö edellyttää uusien bussivarikkojen perustamista jo lähivuosien aikana. Varikoihin liittyvät kysymykset ovat merkittäviä liikenteen kilpailutuksen onnistumisen kannalta ja isossa roolissa sähköbussiliikenteen käyttöönotossa. Sähköisen liikenteen yleistyessä bussivarikoiden sijainnin merkitys korostuu. Siksi Espoo toivoo, että HSL kokoaa tietoa tulevista varikkotarpeista ja niihin liittyvistä näkökulmista niin operaattoreilta kuin kunnilta, jotta jäsenkunnat ja HSL voivat tehdä oikea-aikaisia ja kokonaisuuden kannalta optimaalisia päätöksiä.

HSL toimittaa vuosittain jäsenkunnilleen toiveita infran pienparannuskohteista, joilla parannetaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Espoo toivoo, että HSL laatii dataan perustuvia analyysejä toimenpiteiden vaikuttavuudesta ja dataan perustuvia esityksiä pienparannuskohteiden priorisoinnista. Espoo ehdottaa, että kohteet priorisoidaan jatkossa niin, että korkeimmalla prioriteetilla ovat ne kohteet, joissa pienillä, kustannustehokkailla toimenpiteillä voidaan nopeuttaa joukkoliikennettä ja sitä kautta laskea operointikustannuksia.

Espoon maankäytön tärkeimmät kehittämiskohteet sijoittuvat vuosina 2022-2024 Länsimetron ja sen asemien tuntumaan. Lisäksi Raide-Jokeri toteutus on käynnissä ja Kaupunkiradan jatkeen Leppävaara-Kauklahti rakentamisen valmistelu on käynnistynyt. Merkittävät kehittyvät alueet ovat mm. Kera, jossa kaavoitus etenee kaupunkiradan myötä sekä Finnoo, jonka metrokeskuksen läheisyydessä on jo nyt paljon asutusta. Lisäksi juuri hyväksytty Espoon pohjois- ja keskiosan kaava ohjaa lähivuosisikymmenten työpaikka- ja asuinrakentamista. Nykyiset keskukset kehittyvät ja uusia paikalliskeskuksia rakentuu joukkoliikenneyhteyksien varsille. HSL:n tulee toiminnallaan edistää ja parantaa kehittyvien alueiden saavutettavuutta ja niille asetettujen tavoitteiden toteutumista.

9. Hiilineutraalius

Espoon kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. Joukkoliikenteen merkitys hiilineutraaliustavoitteen täyttämässä on keskeinen. Päästöttömän joukkoliikenteen tulee vastata ihmisten liikkumistarpeeseen. HSL:n strategiaan tavoitteisiin tulee kirjata päästöttömän joukkoliikenteen käyttöönoton vauhdittaminen ja laajentaminen. Joukkoliikenteen päästöttömyydessä etusijalle asetetaan sähkökäyttöinen joukkoliikenne. Uusituvia polttoaineita kuten biokaasua ja uusiutuvaa dieseliä ei kannata sulkea pois, sillä ne voivat toimia täydentävänä päästöttömänä ja vähäpäästöisenä ratkaisuna kaupunkiliikenteessä.

HSL:n tulisi aktiivisesti olla mukana kehittämässä sähköbussien toimintaedellytyksiä yhteistyössä jäsenkuntien kanssa, etenkin latausinfra

osalta. HSL:n tulee laatia yhdessä omistajakuntien ja alan toimijoiden kanssa aikataulutusta päästöttömän joukkoliikenteen käyttöönotosta. Aikataulutuksessa tulisi myös huomioida sähköbussien latausinfraan rakentaminen ja eri toimijoiden rooli siinä.

10. Yhteinen kaupunkipyöräjärjestelmä

Espoo pitää tärkeänä, että pääkaupunkiseudulla on nykyisen kaupunkipyöräsopimuskauden päätyttyä (vuonna 2026) seudullisesti yhtenäinen ja julkisen toimijan järjestämä kaupunkipyöräpalvelu osana HSL:n muuta joukkoliikennepalvelua. Yhteinen järjestelmä takaa matkaketjujen toimivuuden ja laajalla hankinnalla voidaan saavuttaa skaalaetuja. Markkinaehtoiset mikroliikkumispalvelut (kuten potkulaudat ja muut pyöräpalvelut) täydentävät liikennejärjestelmää, mutta näillä ei ole mahdollista korvata julkisen toimijan kaupunkipyöräjärjestelmää.

Kaupunkipyöräpalvelun markkinointi sekä hankinnan samanaikaisuuden ja yhdenmukaisuuden koordinointi sopii HSL:n rooliin hyvin, mutta kaupungit päättävät alueellaan kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöönotosta ja laajentumisesta sekä vastaavat järjestelmän kustannuksista. Vaihtoehtoisista kilpailutus- ja sopimusmalleista ja niiden vaikutuksista on syytä tehdä tarkat arviot. Myös toteutusvaiheen vastuut on syytä arvioida tarkkaan. Nykyinen Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräjärjestelmä on tilastojen mukaan maailmanluokan kärkeä, jolloin nykyisen järjestelmän organisointi- ja yhteistyömallin hyviksi koettuja piirteitä on syytä säilyttää.

HSL-kuntayhtymällä ja jäsenkunnilla on paljon yhteisiä tavoitteita, siksi yhteistyötä tulee edelleen syventää ja kehittää. Jäsenkuntia tulee kuulla ja tehdä yhteistyötä, jotta yhteisesti sovittuihin tavoitteisiin sitoudutaan ja ne saavutetaan. HSL alueen tulee aktiivisesti vaikuttaa myös siihen, että valtion joukkoliikennetukia ohjattaisiin sinne, missä joukkoliikenteellä on hyvät edellytykset esimerkiksi MAL-sopimuksilla edellytetyn tiiviimmän kaupunkirakenteen myötä.

Selostus

HSL:n hallitus on pyytänyt jäsenkuntien lausuntoa kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2022-2024. HSL pyytää lausunnoissa ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin aihealueisiin:

Strategiasuunnitelma

- Näkemys seudun keskeisistä, HSL:n toimintaan liittyvistä haasteista sekä muu evästys HSL:n strategia-työhön
- HSL:n tuleva rooli muuttuvassa toimintaympäristössä, erityisesti mahdolliset painopisteen muutokset

Taloussuunnitelma

- HSL:n kestävä talous ja joukkoliikenteen rahoituksen yhtälö
- kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin sekä kuntakohtaisen alijäämän kattaminen (tai ylijäämän käyttö) TTS-kaudella

Toimintasuunnitelma

- Keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet sekä mittarit
- Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

- Näkemys Helsingin seudun yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisestä

HSL:n toimita- ja taloussuunnitelma 2022–2024

HSL:n strategia

HSL:n strategia on lähtökohtana valmisteltaessa toiminta- ja taloussuunnitelmaa. Strategia ohjaa HSL:n toimintaa, kehittämistä ja tavoitteiden laadintaa. HSL:n perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Nykyinen strategiakausi on vuoden 2021 kuntavaalien myötä päättymässä. HSL:n uusi hallitus nimetään alkusyksystä ja uusi strategia laaditaan vuoden 2021 aikana.

HSL:n strategiassa 2018–2021 on ollut viisi painopistettä: erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö sekä kestävä talous.

Keskeisiä TTS-kauden toiminnan strategisia tavoitteita ovat:

- joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät,
- palvelumme vastaavat asiakkaidemme muuttuvaa liikkumista ja
- joukkoliikenteen rahoitus on kestävällä pohjalla.

Strategisten tavoitteiden saavuttamista tukee toiminnan perustaminen tiedolla johtamiseen, yhteistyöhön ja korkeaan osaamiseen.

Taloussuunnitelma

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa koronapandemian tilanteessa on edelleen vaikeaa. Pandemian kesto ja sen vaikutus tulevaan kehitykseen on luonnollisesti merkittävin epävarmuustekijä, jonka vuoksi niin matkustajamäärien kuin lipputulokertymien ennustaminen on haasteellista.

Matkustajamäärien kehityksen osalta alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2022-2024 sisältää neljä erilaista skenaariota kehityskulusta vuoteen 2024 saakka. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa matkustus vuonna 2022 on -25% vuoden 2019 tasosta. Vuonna 2023 matkustajamäärät ovat -14 % alle vuoden 2019 ja vuonna 2024 jäädään vielä -8 % vuoden 2019 tasosta. Skenaarioita tarkennetaan syksyllä 2021 ja silloin huomioidaan kesän aikana tapahtunut yleinen kehitys sekä matkustuksen palautuminen rokotusten ja rajoitusten purkamisen edetessä.

Traficommin toukokuussa 2021 myöntämään koronatukeen liittyy ehtoja, jotka rajoittavat merkittävästi HSL:n toimivaltaa palvelutason muutoksissa ja lippujen hinnoittelussa. Valtionavustusta voidaan periä takaisin, mikäli HSL laskee joukkoliikenteen palvelutasoa (linjakilometrit) tai nostaa asiakaslippujen hintoja tuen ehtojen vastaisesti. Tukeehtojen mukaan joukkoliikenteen lippujen hintoihin hyväksytään taloustilanteen parantamiseksi tehtävät enintään indeksikorotuksen mukaiset korotukset. Liikenteen palvelutasoon hyväksytään säästötoimenpiteenä tehtävä enintään 3 % palvelutason lasku edellyttäen, että toimivaltaisen viranomaisen oma rahoitus on vähintään vuoden 2019 tasolla tai korkeampi.

Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2022 ovat yhteensä 759,5 milj. euroa. Kasvu kuluvan vuoden ennusteeseen verrattuna on 57,8 milj. euroa (8,2 %). Merkittävä kasvu edellisvuoteen verrattuna johtuu vuosien 2020-2021 ennustetun alijäämän kattamisesta, josta syntyy nostotarvetta erityisesti kuntaosuuksiin. Toimintatulojen arvioidaan olevat 826,9 milj. euroa vuonna 2023 ja 849,0 milj. euroa vuonna 2024.

Vuonna 2022 arvioidaan kertyvän lipputuloja yhteensä 285,5 milj. euroa. Vuoden 2019 toteumaan verrattuna lipputulokertymä vähenee noin -25 %. Lipputulot muodostavat 37,6 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2022. Lipputulojen arvioidaan olevan 331,3 milj. euroa vuonna 2023 ja 351,3 milj. euroa vuonna 2024. Alustavassa taloussuunnitelmassa esitetyt lipputulot eivät sisällä hintojen korotuksia.

Kuntaosuudet vuonna 2022 ovat yhteensä 456,1 milj. euroa. Espoon subventioaste vuonna 2022 tulee olemaan 71,1 % ja yli 70 % koko TTS-kauden 2022-2024 ajan. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 60,1 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 60,1). Kuntaosuudet vuonna 2023 ovat yhteensä 478,1 milj. euroa ja vuonna 2024 479,8 milj. euroa. HSL:lle kertynyt alijäämä esitetään katettavaksi kolmen TTS-vuoden aikana tasaisesti kolmelle vuodelle jaettuna.

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,8 milj. euroa vuosina 2022-2024. MAL-sopimuksissa sidottua ilmastoperusteista tukea on arvioitu saatavan 3,5 milj. euroa vuosina 2022-2024. Tuet on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa.

Merkittävimmät toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2022 ovat yhteensä 728,0 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2021 ennusteesta 8,1 milj. euroa (1,1 %). Vuonna 2023 toimintamenojen arvioidaan olevan 796,7 milj. euroa ja 818,6 milj. euroa vuonna 2024.

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 695,2 milj. euroa vuonna 2022, 95,5 % HSL:n kaikista toimintamenoista.

Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2023 yhteensä 763,6 milj. euroa ja 785,0 milj. euroa vuonna 2024.

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2022 yhteensä 512,0 milj. euroa, joka on 70,3 % HSL:n toimintamenoista.

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2022 on yhteensä 147,1 milj. euroa. Infrakulut kasvavat TTS-kaudella merkittävästi.

HSL:n henkilöstömenot ovat 24,1 milj. euroa vuonna 2022, joka on 3,3 % toimintamenoista

HSL:n investointimenot ovat 25,0 milj. euroa vuonna 2022, 14,0 milj. euroa vuonna 2023 ja 9,0 milj. euroa vuonna 2024.

Suunnitelman mukaiset poistot ovat yhteensä 18,8 milj. euroa vuonna 2022, 17,4 milj. euroa vuonna 2023 ja 17,7 milj. euroa vuonna 2024. Suurin osa suunnitelmavuosien poistoista liittyy vuoden 2018 kesällä päättyneeseen LIJ-hankkeeseen ja tämän jälkeiseen järjestelmäkehitykseen.

Tilikauden 2022 ylijäämäksi arvioidaan 12,7 milj. euroa ja sillä katetaan edellisiltä vuosilta kertyvää alijäämää.

Keskeiset toiminnalliset tavoitteet

HSL:n vuosille 2022 – 2024 asettamat keskeiset strategiset tavoitteet ovat:

1. Joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät
2. Palvelut vastaavat asiakkaiden muuttuvaa liikkumista
3. Joukkoliikenteen rahoitus on kestävällä pohjalla

Toiminnassa keskeistä vuonna 2021

- Koronapandemia on leimannut HSL:n toimintaa myös alkuvuonna 2021 ja sen vaikutukset tulevat ulottumaan pitkälle tulevaisuuteen. Tilanne on aiheuttanut vakavan taloudellisen alijäämän.
- Matkustajamäärät ovat olleet lähes koko korona-ajan alle puolet normaaliaikojen määristä.
- Vuoden 2021 tulos tulee toteutetuista säästötoimista huolimatta ja valtion merkittävien ylimääräisten tukien jälkeenkin olemaan arviolta noin 40 miljoonaa euroa tappiollinen.

Päätöshistoria

Kaupunginhallituksen konsernijaosto 13.09.2021 § 63

Päätösehdotus

Kaupunginjohtaja Mäkelä Jukka

Kaupunginhallituksen konsernijaosto antaa Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2022–2024 seuraavan lausunnon:

Tiivistelmä Espoon kaupungin lausunnosta

Espoon kaupunki näkee, että HSL:n talous- ja toimintasuunnitelman lähtökohtana tulee olla sille asetetut pääkaupunkiseutuyhteiset tavoitteet. Myös HSL:n strategiatyö kannattaa tehdä hyvässä vuorovaikutuksessa omistajien strategiavalmistelujen kanssa, jotta kaupunkien tärkeimmät painopisteet tulevat huomioiduksi ja yhteinen tahtotila tukee tavoitteiden toteutumista.

HSL:lle vuosille 2022–2025 määritetyt PKS-tavoitteet ovat:

1. Tuottavuuden nousu koko tarkastelukaudella yhteensä vähintään 5 % vuosien 2015–2019 keskiarvoon verrattuna.
2. Kuntaosuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kokonaiskustannuksista.
3. Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen (Alueittainen asiakas- ja asukastyytyväisyys vuosittain).

Espoon kaupunki pitää lausuntopyyntöön liittyen tärkeänä seuraavia asioita:

Kestävä talous ja kuntaosuudet

- Joukkoliikenteen järjestäminen taloudellisesti kestävällä tavalla tulee olla HSL:n keskeisimpiä tavoitteita.
- Perussopimuksessa määritetty 50 %:n subventioaste tulee toteutua.
- Taloussuunnitelmassa tulisi tuoda selkeämmin esille, mistä kuntakohtaiset suuret erot subventioasteessa johtuvat.
- Espoon kaupunginvaltuuston Taloudellisesti kestävä Espoo – tuottavuus ja sopeutusohjelma edellyttää joukkoliikenteen kustannustason alentamista 4,0 miljoonalla eurolla vuoteen 2025 mennessä.
- Espoon kaupunki hyväksyy TTS-suunnitelmassa esitetyn ehdotuksen Espoon kuntaosuuksien alijäämän kattamisesta tasaisesti kolmen seuraavan vuoden aikana.
- HSL luo mallin lippujen hintojen asteittaisesta korottamisesta TTS-kauden loppuun saakka

Liikkumispalvelujen muutos ja korona

- Liikkumispalveluita tulee pystyä aktiivisesti arvioimaan ja muuttamaan.
- Joukkoliikenteen kehittämisessä ei tule jäädä odottamaan koronan jälkeistä aikaa, sillä pandemia on luultavasti aiheuttanut pysyviä muutoksia liikkumistottumuksiin.
- Joukkoliikenteen käyttäjiksi on saatava houkuteltua entisiä ja uusia matkustajia.
- Liikkumisdatan kerääminen on olennaista. Analyseissä tulee olla vahva liiketoiminnallinen ote ja data eri linjojen kannattavuudesta tulee olla käytettävissä.
- Espoon kaupunki on tehnyt merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja. On varmistettava, että ne parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta ja käyttöä.
- Tulevista varikkotarpeista Espoo toivoo HSL:n keräävän tietoa niin operaattoreilta kuin kunnilta investointipäätöksiin.
- Vahva panostus runkoverkkoon ei saa heikentää joukkoliikenteen käytettävyyttä ja asiakaskokemusta
- Myös liityntäliikennettä ja muita täydentäviä liikennemuotoja (kävely ja pyöräily) on kehitettävä.
- Uusien liikennepalveluiden mahdollisuuksia on tarkasteltava, erityisen tärkeitä ovat ns. Last mile-palvelut, jotka täydentävät joukkoliikennettä. Yhteistyötä yritysten kanssa on syytä syventää ja tavoitteena täytyy olla kustannustehokkaat palvelut.
- B-vyöhykettä tulisi laajentaa Kivenlahteen saakka viimeistään lippujärjestelmä uudistuksen ja Länsimetron jatkeen käyttöönoton yhteydessä.
- HSL:n tulee aktiivisesti kuulla jäsenkuntia ja tehdä yhteistyötä, jotta yhteisesti sovittuihin tavoitetasoihin sitoudutaan ja ne voidaan saavuttaa.

Hiilineutraalius

- Espoon kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030 mennessä. HSL:llä on merkittävä rooli kumppanina tavoitteen toteutumisessa.
- HSL:n strategiaan tulisi myös kirjata päästöttömän joukkoliikenteen käyttöönoton vauhdittaminen ja laajentaminen.
- Etusijalle tulee asettaa päästötön, sähkökäyttöinen liikennöinti, jota

biopolttoainepohjainen kalusto täydentää.

- HSL:n tulee aktiivisesti olla mukana kehittämässä sähköbussien toimintaedellytyksiä, etenkin latausinfraan osalta.

- Kaupunkipyöräjärjestelmää ei tule siirtää kokonaan HSL:n järjestettäväksi.

Kestävä talous

Joukkoliikenteen järjestäminen taloudellisesti kestäväällä tavalla tulee olla HSL:n keskeisimpiä tavoitteita.

Toimiva ja kohtuuhintainen joukkoliikenne työ- ja asiointimatkoilla tukee tulevalla TTS-kaudella ihmisten hyvinvointia, elinkeinoelämän toipumista ja ilmastotavoitteiden saavuttamista. Toimivan ja kohtuuhintaisen joukkoliikenteen järjestäminen taloudellisesti kestäväällä tavalla edellyttää, että joukkoliikenteen matkustajamäärät saadaan palautettua nopeasti ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kehitys saadaan aikaisemmalle tasolle. Samoin palveluverkon toimivuutta ja tarkoituksenmukaisuutta tulee pystyä aktiivisesti arvioimaan ja muuttamaan tarpeita tai taloudellisia realiteetteja vastaavaksi.

HSL:n kestävä talouden varmistaminen tarkoittaa esimerkiksi ruuhkahuippujen tasoittamista ja edellyttää entistä nopeampaa ja joustavampaa reagointia muutoksiin liikkumistottumuksissa sekä uusien ratkaisujen löytämistä, kuten esimerkiksi uusien lipputuotteiden kehittämistä ja niiden nopeaa käyttöönottoa. Etätyön lisääntyminen ja etenkin työmatkaliikkumiseen kohdistuvat uudet säännölliset ja epäsäännölliset liikkumisen trendit sekä mahdollistavat että edellyttävät muutoksia joukkoliikenteen järjestämisessä. Kaluston tehokas käyttö ja joustavuus edellyttävät, että tulevissa liikennöintisopimuksissa luodaan menettelytapoja, joilla sopimuksilla tilatun liikenteen joustavuutta voidaan lisätä. Sopimusten joustavuutta tulisi pystyä lisäämään ilman, että sopimusten hintatason nouse.

Kuntaosuuksien taso

HSL esittää, että korontilanteesta johtuvat lipputulomenetykset katetaan pääosin korotetuilla kuntaosuuksilla ja subventiotasolla tulevan TTS-kauden aikana. HSL:n talousarvion mukaan Espoon subventioaste vuonna 2022 tulee olemaan 71,1 % ja yli 70 % koko TTS-kauden 2022-2024 ajan. Näin korkeaa subventioastetta ei voida pitää hyväksyttävänä. Espoo edellyttää, että HSL suunnittelee tehokkaan liikennejärjestelmän siten, että myös Espoon subventiotaso on perussopimuksen mukaisella tasolla, eli noin 50 %.

Kuntakohtaisten subventioasteiden välillä on suurta vaihtelua. Espoo toistaa jo aikaisemmin esiin tuomiaan vaatimuksia siitä, että HSL:n tulisi taloussuunnitelmassaan tuoda selkeämmin ja yksityiskohtaisemmin esille, mistä kuntakohtaiset suuret erot johtuvat. Joukkoliikennejärjestelmän kustannusten kasvua tulisi hillitä liikennejärjestelmä-, palvelutaso- ja linjastosuunnittelun keinoin. Kaupungilla tulisi olla nykyistä parempi tieto joukkoliikennejärjestelmän palvelutasosta ja siihen liittyvistä kustannuksista, jotta kaupunki voi ottaa kantaa järjestelmän kustannuksiin ja palvelutasoon. Lisäksi HSL:n tulisi esittää keinoja, miten kuntakohtaiset subventiotasot voidaan tasoittaa.

Myös Espoon valtuuston vuoden 2021 lokakuussa hyväksymä Taloudellisesti kestävä Espoo – tuottavuus ja sopeutusohjelma edellyttää joukkoliikenteen kustannustason alentamista 4,0 miljoonalla eurolla

vuoteen 2025 mennessä.

HSL on ansiokkaasti hakenut ja saanut valtiolta taloudellista tukea pandemian aiheuttamien kustannusten kattamiseksi. HSL:n tulisi jatkossakin olla aktiivinen ja hakea taloudellista tukea koronavaikutusten kompensoimiseksi, jotta kuntien subventio-osuudet saadaan takaisin infrasopimuksen tavoitetasolle. Valtion tulee kohdistaa tuet sinne, missä MAL-sopimuksen mukaisesti edellytetään tiiviimpää aluerakentamista. HSL:n rooli yhteisenä edunvalvojana on tärkeä. Tukien tulisi kuitenkin olla sellaiset, että niiden vastaanottaminen ei pakota järjestämään palveluja, jotka eivät ole liiketoiminnallisesti järkeviä.

Espoon kaupunki hyväksyy TTS-suunnitelmassa esitetyn ehdotuksen Espoon kuntaosuuksien alijäämän kattamisesta tasaisesti kolmen seuraavan vuoden aikana.

Lipputulotavoitteet

TTS-suunnitelmassa ei esitetä joukkoliikenteen hintojen korotuksia. TTS-kauden aikana valmistuvat suuret infrahankkeet (mm. Länsimetron jatke) sekä pandemian myötä menetetyt lipputulot ja sitä kautta liian suuret subventiotasot luovat kuitenkin Espoon mielestä painetta korottaa lippujen hintoja. Lippujen hintoja voidaan korottaa, mutta hintoja tulisi aina korottaa kokonaistavoitteen perusteella ja suunnitelmallisesti, jotta joukkoliikennejärjestelmälle asetetut tavoitteet saavutetaan. Espoon mielestä olisi syytä luoda malli lippujen hintojen asteittaisesta korottamisesta TTS-kauden loppuun saakka. HSL:n tulisi esittää tarkat arviot lippujen hintojen korotusten vaikutuksista joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja matkustajamääriin.

HSL:n kustannusrakenne ja infrakorvaukset

Palvelutason ja operointikustannusten kriittisen tarkastelun lisäksi HSL:n tulisi asettaa itselleen tehostamis- ja tuottavuustavoitteita myös hallinnon kustannusten osalta. Näiden osalta HSL:n tulisi esittää konkreettiset toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi sekä esittää, miten toimenpiteet vaikuttavat HSL:n kustannuksiin.

HSL esittää muun muassa, että rahoitusjärjestelmän elementtejä, esim. jäsenkunnille maksettavia infrakorvauksia on syytä arvioida uudelleen. Espoon katsoo, että infrakorvausjärjestelmää voidaan tarkastella ja arvioida, mutta infrakorvauksista ei tule luopua, sillä ne mahdollistavat osaltaan tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän järjestämisen seudullisesti.

HSL:n tulisi esittää laskelmia siitä, minkälainen merkitys isoilla joukkoliikenteen infrainvestoinnilla on operoinnin kustannusten alentajana ao. yhteysväylillä.

HSL:n tulisi parantaa oman rahoituksen tarpeiden ennakointikykyä ja varautumista siten, että kuntien ei tarvitse joustaa infrakorvausten perimisen sopimuksen mukaisesta aikataulusta.

Koronan myötä ennakointi ja uudistuminen tärkeämpää kuin koskaan ennen

Korona on muuttanut joukkoliikenteen käyttöä, käyttäjien tarpeita ja palvelutasoa. On todennäköistä, että etätö ja muut etäläsnäölon muodot ovat tulleet jäädäkseen. Matkustajamääriä ja erityisesti matkustajamäärien

jakautumista ajallisesti ja eri kulkuvälineisiin on syytä seurata mahdollisimman tarkasti. Näin voidaan tarjota hyvää asiakaskokemusta. Joukkoliikenteen kehittämisessä ei tule jäädä odottamaan koronan jälkeistä aikaa, sillä pandemia on luultavasti aiheuttanut pysyviä muutoksia liikkumistottumuksiin. Joukkoliikenteen käyttäjiksi on saatava houkuteltua entisiä ja uusia matkustajia. Ennakointi ja uudistuminen on tällä hetkellä tärkeämpää kuin koskaan aikaisemmin.

Pandemian aiheuttamat muutokset liikkumisessa edellyttävät nykyisen lippuvalikoiman uudelleenarviointia nopealla aikataululla. Esimerkiksi 30 vuorokauden kausilipun hankkiminen voi monelle olla liian iso kynnys aikana, jolloin erilaiset liikkumiseen, työskentelyyn ja asiointiin vaikuttavat koronarajoitukset muuttuvat usein ja lyhyellä varoitusaikalla. HSL:n tulisi esittää konkreettiset toimenpiteet siitä, miten uudet liikkumistottumukset vaikuttavat joukkoliikennejärjestelmään, lipputuotteisiin ja palvelutasoon.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen on TTS-kauden keskeisimpiä tavoitteita. Kulkutapaosuutta on Espoon näkökulmasta mitattava ja kehitettävä koko Espoo huomioiden. Kulkutapaosuuden mittauksen menetelmiä tulisi kehittää siten, että käytössä olisi nykyistä ajantasaisempaa tietoa kulkutapaosuuden kehityksestä.

Joukkoliikenteen kehittäminen on tärkeää espoolaisille

Kun espoolaisilta kysytään, mitä he toivoisivat kaupungin tekevän paremmin, esiin nousee joukkoliikenteen kehittäminen. Tärkeää olisi, että espoolaiset voivat olla nykyistä tyytyväisempiä tarjottavaan joukkoliikennepalveluun. Liikkumisen kouluun, töihin ja palveluihin tulee olla sujuvaa. Espoolaisista kotitalouksista noin neljännes ei omista autoa, joukkoliikenteellä ja muilla liikenteen palveluilla on siksi keskeinen vaikutus espoolaiseen elinvoimaan. Liityntäliikenne ja poikittainen joukkoliikenne ovat kehittämiskohteita, joihin täytyy kiinnittää erityistä huomiota. Avoin ja kattava vuorovaikutus asukkaiden kanssa on tärkeää. Espoolaisille tärkeiden luontokohteiden kohteiden saavutettavuus joukkoliikenteellä tulee varmistaa.

Liikkumispalveluita tulee arvioida aktiivisesti ja tarvittaessa palveluita tulee pystyä muuttamaan. Matkustajadataa tulisi kerätä nykyistä kattavammin ja joustavammin, jotta muutoksiin olisi mahdollista reagoida nopeasti. Tulevaisuuden ennusteissa ja skenaariossa tulisi pystyä huomioimaan työn kehittymisen muutokset, etätöiden lisääntyminen ja etenkin työmatkaliikkumiseen kohdistuvat uudet säännölliset ja epäsäännölliset liikkumisen trendit. Näiden vaikutusta kapasiteettitarpeisiin tulisi pystyä kuvaamaan ja tarkastelemaan etenkin joukkoliikennekapasiteetin lisäämisen yhteydessä.

Investointien tulee parantaa joukkoliikennepalvelua

Espoon kaupunki on tehnyt merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja. On varmistettava, että ne parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta ja käyttöä. Myös näiden investointien taloudellisia hyötyjä olisi näytettävä toteen.

Kaupunkiradan rakennustyöt alkavat arviolta vuoden 2022 aikana ja ne kestävät noin neljä vuotta. Rakennustöistä liikennekäytössä olevien raiteiden välittömässä läheisyydessä tulee vääjäämättä olemaan vaikutuksia radan liikenteelle ja bussiliikenteelle. Liikennekatkoja tulee varmuudella tapahtumaan ja mahdollisuuksien mukaan tulee harkittavaksi

myös jopa kuukausien pituisten liikennekatkojen mahdollistaminen turvallisuuden varmistamiseksi ja rakennustöiden kustannustehokkaan etenemisen mahdollistamiseksi. Junaliikenteen katkot ja asemaseutujen rakentamishankkeet tulevat aiheuttamaan laajoja vaikutuksia myös bussiliikenteen linjoihin ja reitteihin. HSL:n tulisi aloittaa poikkeusjärjestelyjen suunnittelu jo nyt yhteistyössä Espoon ja Kauniaisten kanssa. Hankkeen vastuuorganisaationa toimii Väylävirasto ja siihen osallistuvat Espoon ja Kauniaisten kaupungit. Espoo toivoo HSL:ltä osaltaan hyvää yhteistyötä merkittävän joukkoliikenteen parantamishankkeen sujuvan toteuttamisen mahdollistamiseksi.

Runkoverkon tehostamisen rinnalla liityntäliikenne ja liikennepalvelut tärkeitä

Vahva runkojoukkoliikenteeseen perustuva joukkoliikenne on ollut yksi strategisista valinnoista. Samalla on kuitenkin tärkeää varmistaa, että asiakaskokemus säilyy hyvänä ja runkoverkko ei heikennä joukkoliikenteen käytettävyyttä. Runkoverkon tehostamista täydentämään tarvitaan liityntäliikennettä, mutta runkoverkkoa täydentäviä liikennemuotoja ovat myös kävely ja pyöräily. Espoon kaupunki onkin pyrkinyt parantamaan näiden liityntäliikennemuotojen olosuhteita. Lisäksi runko-yhteyksien solmupisteitä tulisi kehittää erityisesti matka-aikojen minimoimisen, palvelutason ja käyttäjäkokemuksen parantamisen näkökulmasta.

Näiden liityntäliikennemuotojen lisäksi on tarkasteltava uusien liikennepalveluiden mahdollisuuksia, erityisen tärkeitä ovat ns. Last mile-palvelut, jotka täydentävät joukkoliikennettä. Yhteistyötä yritysten kanssa on syytä syventää ja tavoitteena täytyy olla kustannustehokkaat palvelut. Automaattisen joukkoliikenteen kehitystyötä on syytä tehdä aktiivisesti yhdessä.

HSL:n 2016 hyväksytty suunnitteluohjeen päivitys tulee ajankohtaiseksi tulevalla TTS-kaudella. Suunnitteluohjeen päivityksen yhteydessä HSL:n tulisi kuulla jäsenkuntia ja tehdä tiivistä yhteistyötä jäsenkuntien kanssa, jotta HSL ja jäsenkunnat voivat sitoutua yhteisesti sovittuihin palvelutason tavoitetasoihin. Suunnitteluohjeen päivityksen yhteydessä tulisi tarkastella uudelleen runkolinjojen ja niitä täydentävien liityntälinjojen palvelutason lisäksi Espoon nopeasti kehittyneiden alueiden palvelutasoluokitukset, jotta palvelutasot saadaan vastaamaan nykytarpeita. Asiakastytyväisyys pitäisi saada nousemaan erityisesti alueilla, joilla se on merkittävästi heikentynyt. Liityntäyhteyksien palvelutasoa tulisi määrittää joukkoliikenteen suunnitteluohjeessa nykyistä selkeämmin yhteistyössä jäsenkuntien kanssa ja liityntäyhteyksien toimivuutta ja houkuttelevuutta tulisi kehittää edelleen.

Espoon liityntälinjojen ja poikittaisyhteyksien reititysten nopeutta ja palvelutasoa tulee edelleen kehittää. Yhteyksiä tulisi kehittää erityisesti niillä alueilla, missä asiakastytyväisyys on heikentynyt, liityntälinjat eivät kulje Länsiväylää pitkin ja matka-ajat ovat pidentyneet. HSL:n tulisi tulevalla TTS-kaudella tarkastella uudelleen Espoon sisäisiä linjoja ja yhteyksiä asuinalueiden ja työpaikkakeskittymisten välillä, kuten esim. Meilahteen ja Jorviin. Espoon kaupunki toivoo joukkoliikennelinjojen osalta liiketoiminnallisempaa otetta: miten eri linjat ovat kannattaneet kustannusten, matkustajamäärien ja asiakastytyväisyyden suhteen?

Etelä-Espoon linjastosuunnitelman käyttöönoton yhteydessä on syytä seurata uuden linjaston vaikutuksia ja tarvittaessa tehostaa palvelutasoa tarpeen mukaisesti. Myös muun Espoon linjaston osalta on syytä parantaa

joukkoliikennejärjestelmän reagoitakykyä kysynnän muutoksiin ja kehittää Espoon joukkoliikenteen palveluja tarpeen mukaisesti ja palvelutason tehostamiseksi. Palvelutason tehostamisessa on syytä huomioida, että Espoolle tärkeitä palvelutasotekijöitä ovat jatkossakin sujuvat yhteysvälit ja matkanopeus.

Lisäksi Espoo edellyttää, että HSL käynnistää toimenpiteet, joilla viimeistään lippujärjestelmäuudistuksen ja Länsimetron jatkeen käyttöönoton yhteydessä B-vyöhykettä laajennetaan Kivenlahteen saakka.

Joukkoliikenteen varikot

Joukkoliikenteen varikoihin liittyvät kysymykset ovat seuraavalla TTS-kaudella keskeisiä edistettäviä asioita. Ratkaistavia asioita ovat mm. varikkojen omistus-, toteutus- ja hallintamallit. Espoon kehittyvä maankäyttö edellyttää uusien bussivarikkojen perustamista jo lähivuosien aikana. Varikoihin liittyvät kysymykset ovat merkittäviä liikenteen kilpailutuksen onnistumisen kannalta ja isossa roolissa sähköbussiliikenteen käyttöönotossa. Sähköisen liikenteen yleistyessä bussivarikoiden sijainnin merkitys korostuu. Maankäyttöön ja joukkoliikenteen varikoihin liittyvät suunnitteluprosessit ovat pitkäaikaisia. Siksi Espoo toivoo, että HSL kokoaa tietoa tulevista varikkotarpeista ja niihin liittyvistä näkökulmista niin operaattoreilta kuin kunnilta, jotta jäsenkunnat ja HSL voivat tehdä oikea-aikaisia ja kokonaisuuden kannalta optimaalisia päätöksiä.

HSL toimittaa vuosittain jäsenkunnilleen toiveita infran pienparannuskohteista, joilla parannetaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Espoo toivoo, että HSL laatii dataan perustuvia analyysejä toimenpiteiden vaikuttavuudesta ja dataan perustuvia esityksiä pienparannuskohteiden priorisoinnista. Espoo ehdottaa, että kohteet priorisoidaan jatkossa niin, että korkeimmalla prioriteetilla ovat ne kohteet, joissa pienillä, kustannustehokkailla toimenpiteillä voidaan nopeuttaa joukkoliikennettä ja sitä kautta laskea operointikustannuksia.

Espoon maankäytön tärkeimmät kehittämiskohteet sijoittuvat vuosina 2022-2024 Länsimetron ja sen asemien tuntumaan. Lisäksi Raide-Jokeri toteutus on käynnissä ja Kaupunkiradan jatkeen Leppävaara-Kauklahti rakentamisen valmistelu on käynnistynyt. Merkittävät kehittyvät alueet ovat mm. Kera, jossa kaavoitus etenee kaupunkiradan myötä sekä Finnöö, jonka metrokeskuksen läheisyydessä on jo nyt paljon asutusta. Lisäksi juuri hyväksytty Espoon pohjois- ja keskiosan kaava ohjaa lähivuosisikymmenten työpaikka- ja asuinrakentamista. Nykyiset keskukset kehittyvät ja uusia paikalliskeskuksia rakentuu joukkoliikenneyhteyksien varsille. HSL:n tulee toiminnallaan edistää ja parantaa kehittyvien alueiden saavutettavuutta ja niille asetettujen tavoitteiden toteutumista.

Hiilineutraalius

Espoon kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. Joukkoliikenteen merkitys hiilineutraaliustavoitteen täyttämässä on keskeinen ja siksin joukkoliikenteen tulisi vastata ihmisten liikkumistarpeeseen. HSL:n strategiaan tavoitteisiin tulee kirjata päästöttömän joukkoliikenteen käyttöönoton vauhdittaminen ja laajentaminen. Joukkoliikenteen päästöttömyydessä etusijalle asetetaan sähkökäyttöinen joukkoliikenne. Biopoltoaineita kuten biokaasua ei kannata sulkea kokonaan pois, sillä ne voivat joiltain osin toimia täydentävänä päästöttömänä ratkaisuna kaupunkiliikenteessä.

HSL:n tulisi aktiivisesti olla mukana kehittämässä sähköbussien toimintaedellytyksiä yhteistyössä jäsenkuntien kanssa, etenkin latausinfraosalta. HSL:n tulee laatia yhdessä omistajakuntien ja alan toimijoiden kanssa aikataulutusta päästöttömän joukkoliikenteen käyttöönotosta. Aikataulutuksessa tulisi myös huomioida sähköbussien latausinfraan rakentaminen ja eri toimijoiden rooli siinä.

Yhteinen kaupunkipyöräjärjestelmä

Espoo pitää tärkeänä, että pääkaupunkiseudulla on nykyisen kaupunkipyöräsopimuskauden päätyttyä (vuonna 2026) seudullisesti yhtenäinen ja julkisen toimijan järjestämä kaupunkipyöräpalvelu osana HSL:n muuta joukkoliikennepalvelua. Yhteinen järjestelmä takaa matkaketjujen toimivuuden ja laajalla hankinnalla voidaan saavuttaa skaalaetuja. Markkinaehtoiset mikroliikkumispalvelut (kuten potkulaudat ja muut pyöräpalvelut) täydentävät liikennejärjestelmää, mutta näillä ei ole mahdollista korvata julkisen toimijan kaupunkipyöräjärjestelmää.

Kaupunkipyöräpalvelun markkinointi sekä hankinnan samanaikaisuuden ja yhdenmukaisuuden koordinointi sopii HSL:n rooliin hyvin, mutta kaupungit päättävät alueellaan kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöönotosta ja laajentumisesta sekä vastaavat järjestelmän kustannuksista. Vaihtoehtoisista kilpailutus- ja sopimusmalleista ja niiden vaikutuksista on syytä tehdä tarkat arviot. Myös toteutusvaiheen vastuut on syytä arvioida tarkkaan. Nykyinen Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräjärjestelmä on tilastojen mukaan maailmanluokan kärkeä, jolloin nykyisen järjestelmän organisointi- ja yhteistyömallin hyviksi koettuja piirteitä on syytä säilyttää.

Yhteistyön valmistelussa on syytä ottaa huomioon seuraavia asioita:

Kuntien tulisi jatkossakin päättää palvelutasosta ja asemien sijoittamisesta oman kunnan alueella. Myös ulkomainontaan liittyvät asiat kuuluvat luontevasti kunnalle. Mainonnan tulojen hyödyntäminen kaupunkipyöräjärjestelmän rahoittamiseen on ollut merkittävässä roolissa Helsingissä ja Espoossa. Rahoitusmekanismit on syytä yhdessä arvioida ennen asiasta päättämistä.

Sekä hankinnan valmisteluvaiheeseen että toteutusvaiheeseen tulisi varata riittävästi henkilöresursseja niin kaupungeissa kuin HSL:ssä.

Tämän mittakaavan kaupunkipyörähankinnassa on syytä varautua pitkiin, noin vuoden kestäviin toimitusaikoihin. Näin ollen kilpailutusta on syytä ajoittaa jo vuodelle 2024.

HSL-kuntayhtymällä ja jäsenkunnilla on paljon yhteisiä tavoitteita, siksi yhteistyötä tulee edelleen syventää ja kehittää. Jäsenkuntia tulee kuulla ja tehdä yhteistyötä, jotta yhteisesti sovittuihin tavoitteisiin sitoudutaan ja ne saavutetaan. HSL alueen tulee aktiivisesti vaikuttaa myös siihen, että valtion joukkoliikennetukia ohjattaisiin sinne, missä joukkoliikenteellä on hyvät edellytykset esimerkiksi MAL-sopimuksilla edellytetyn tiiviimmän kaupunkirakenteen myötä.

Käsittely

Puheenjohtaja Guzenina Gestrinin ja usean muun kannattamana ehdotti asian jättämistä pöydälle.

Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen konsernijaoston jättäneen asian yksimielisesti pöydälle.

Päätös

Kaupunginhallituksen konsernijaosto:
Asia jätettiin yksimielisesti pöydälle.

Päätöshistoria