

HSL:n hallituksen lausunto
tarkastuslautakunnan
arviointikertomukseen vuodelta 2024

HSL:n hallitus 26.8.2025
HSL:n yhtymäkokous 25.11.2025

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

HSL:n hallituksen lausunto tilikauden 2024 arviointikriteereistä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän yhtymäkokous on 27.5.2025 § 2 merkinnyt tiedoksi vuoden 2024 arviointikertomuksen. HSL:n hallintosäännön 31 §:n mukaan tarkastuslautakunta esittää hallitukselle ja yhtymäkokoukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joihin lautakunnan valmistelu ja tilintarkastuskertomus antavat aihetta.

Tarkastuslautakunta on laatinut tilikaudelle 2024 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.

Lautakunnan arvioinnin kohteena tilikauden 2024 osalta olivat:

- **Myynnin ja nousujen kehitys**
- **Lipputili-hanke**
- **HSL:n strategian ja tuloskortin toteutuminen vuonna 2024**
- **Henkilöstön tyytyväisyys**
- **Talousarvion 2024 toteutuminen ja talouden keskeisten tunnuslukujen tulkinta ja seuranta**
- **Asiakastyytyväisyyskyselyjen johtopäätökset**
- **Pikaratikan ensimmäinen toimintavuosi**
- **Tilinpäätös 2024**

Arviointikertomus ja tarkastuslautakunnan siinä esittämät havainnot ja kehittämis ehdotukset perustuvat alla oleviin arviointikriteereihin:

- HSL:n strategia ja siitä johdetut keskeiset toiminnalliset tavoitteet
- HSL toiminta- ja taloussuunnitelma 2024 - 2026
- Tilinpäätös 2024
- Tarkastuslautakunnan edellisessä arviointikertomuksessa antamiin kehittämis ehdotuksiin reagointi (hallituksen vastine yhtymäkokouksen pyynnöstä) ja kehittämis ehdotusten 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 2024 koskeva raportointi
- Asiakastyytyväisyystutkimukset
- HSL:n toiminnasta laaditut muut raportit ja selvitykset

1. Strategian ja tuloskortin toteutuminen vuonna 2024

Kohti päästötöntä joukkoliikennettä

Tarkastuslautakunnan arvio

Tavoitteena oli vuodelle 2024, että päästöt alentuisivat -76 % vuoden 2010 tasosta. Tähän ei aivan päästy ja jäätiin -71 % tasoon, mutta kehitys on silti mennyt eteenpäin. Osa tavoitteesta toteutuu sähköbussien määrän kasvattamisella, mutta muitakin toimia tarvitaan.

Hallituksen lausunto

Päästöjen vähenemisen kaksi keskeistä tekijää ovat bussikaluston sähköistyminen sekä biopolttoaineen käyttö vanhemmissa dieselbusseissa. Kalusto sähköistyy kilpailutusten myötä, mutta tämä tapahtuu osin viiveellä sopimusten pituuden sekä kaluston pitkän elinkaaren vuoksi. HSL käyttää erillistä määrärahaa (ympäristöbonus) vuosittain, minkä avulla dieselbusseissa käytetään fossiilisen dieselin sijaan biodieseliä. Biopolttoaine on paras tapa vähentää päästöjä olemassa olevissa sopimuksissa käytettävässä dieselbussikalustossa. Ympäristöbonuksen tarve pienenee jatkuvasti liikenteen sähköistyessä.

Jotta vuoden 2024 päästötavoitteeseen olisi päästy, olisi biodieselin hankkimiseen täytynyt käyttää enemmän rahaa ympäristöbonuksen kautta. Päästötavoitteen saavuttaminen edellyttää siis rahallista panostusta, mikä on ristiriidassa tasapainoisen talouden tavoitteiden kanssa. Budjetointivaiheessa jo teimme päätöksen, että ympäristöbonukseen ei varata riittävää summaa päästötavoitteiden saavuttamiselle, vaan priorisoidaan talouden tasapainoa.

Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa

Tarkastuslautakunnan arvio

Strateginen tavoite vuodelle 2024 oli 375 milj. matkustajamäärän saavuttaminen. Vuonna 2023 jäätiin nousijamäärissä 361 milj. nousuun. Tavoitteeseen ei päästy, mutta matkustus piristyi edellisvuodesta 17 milj. nousijan verran, kasvua on ollut noin 5 %. Osa joukkoliikenteen kasvusta syntyy automaattisesti HSL:n jäsenkuntien asukasmäärien kasvun myötä, minkä osuus on vaikeaa arvioida.

Liikkuminen näyttäisi muuttuneen ja on vaikeampi ennustaa sen tulevaa kehitystä. Ei näytä todennäköiseltä, että palataan koronapandemiaa edeltävälle liikkumisen mallille. Etätyöt ja uudet työn tekemisen muodot ovat tulleet jäädäkseen, mikä vähentää ja muuttaa liikennöinnin tarvetta.

Hallituksen lausunto

Yleisellä tasolla nousijamäärien kasvukäyrä on loiventunut huomattavasti matkustajamäärien palautuessa koronan jälkeisessä ajassa. Vuoden 2024 nousijamääriin vaikuttivat erityisesti todella laajat ja pitkäkestoiset työmaapoikkeukset (RT:n metrokatko, ESKA:n junajatko,

ratikoiden poikkeukset) sekä alkuvuoden aikana toteutuneet laajamittaiset joukkoliikenteen lakot ja poikkeuksellisen huonot keliolosuhteet. Pelkästään lakkojen suorien vaikutusten arvioidaan olleen nousijamäärissä noin -3,5 milj. nousua. Etätyön vakiintuminen nykyiselle tasolle on vähentänyt joukkoliikennenuousujen määrää vuodessa noin 40 miljoonalla verrattuna koronaa edeltävään aikaan.

Kustannustehokas joukkoliikenne

Tarkastuslautakunnan arvio

Kustannustehokasta joukkoliikennettä mitataan matkustajakilometrin kustannuksella. Kilometrikustannukseen ei lasketa mukaan jatkuvasti kasvavaa infrakustannuksen määrää.

Tunnusluvun tavoitteeksi asetettiin maltillisesti yhden sentin parannus vuoteen 2023 nähden, mutta kehitys meni toiseen suuntaan. Kustannukset kasvoivat yhdellä sentillä ollen 0,29 € / km. Toisin sanoen kulut kilometriä kohden ovat nousseet ja jos mukaan laskettaisiin kasvaneet infrakustannukset olisi tilanne vieläkin huonompi. Kehitys asettaa paineita lippujen hintoihin, kun omat kulut kasvavat. Inflaatiota on aina olemassa, vain voimakkuus vaihtelee vuosittain.

Voidaan pohtia, onko mittari oikein asetettu, jos se ei huomioi inflaatiota vai oliko asia huomioitu, mutta ajateltiin, että kustannustehokkuuden kilometriä kohden tulisi parantua inflaatiosta huolimatta.

Hallituksen lausunto

Euroa per nousu -mittarilla (operointikustannukset / nousijat) tarkasteltuna kustannustehokkuuden kehitys on ollut pääasiassa positiivista koronan jälkeisinäkin vuosina. Vuonna 2021 kustannustehokkuus oli kaikkien liikennemuotojen kokonaisuuden osalta 2,1€/nousu, vuonna 2022 1,74€/nousu ja vuonna 2023 1,62€/nousu. Vuonna 2024 kustannustehokkuus oli 1,64€/nousu eli hieman vuotta 2023 heikompaa.

Kustannustehokkuutta haastoivat laajat työmaiden poikkeusjärjestelyt, jotka heikensivät asiakaskokemusta ja vähensivät matkustamisen määrää, mutta samanaikaisesti nostivat merkittävästi kustannuksia korvaavan liikenteen järjestämisen myötä. Tulokseen vaikuttivat myös tarjonnan lisäyksien (raitiolinjan 13 käynnistys + muita tarjonnan lisäyksiä) myötä kasvaneet kustannukset. Muutos matkustuksessa ei tapahdu tarjonnan muutoksissa heti muutoshetkestä vaan pidemmällä aikavälillä, jolloin kustannustehokkuushyödytkin tulevat täysmääräisinä vasta myöhemmin.

Strategiaa vuosille 2026-2029 valmistellessaan HSL käsittelee kysymystä tavoitteiden sitomisesta inflaatioon. Inflaation vaikutus olisi hyvä huomioida paremmin tavoitteenasetannassa tulevaisuudessa.

Tasapainoinen talous

Tarkastuslautakunnan arvio

Mittareiksi valittu tulot ilman kuntaosuuksia oli 396 milj. euroa, kun tavoitteeksi oli asetettu vuodelle 2024 402 milj. euroa. Tulot ovat laskeneet. Tähän vaikuttanut alv-poistohyödyn jääminen pois vuodelta 2024, mikä kasvatti satunnaisesti tuloja 13 milj. euroa vuonna 2023.

Toisena mittarina taloudelle oli strategiassa asetettu kuntaosuuksien subvention %-määrä. HSL:n pitkäaikaisena tavoitteena on ollut, että puolet toiminnan tuloista tulee lipputuloista ja puolet katetaan jäsenkuntien maksamina. Kuntaosuuksien tavoite ei toteutunut ja oli 56,5 %, mikä on yli talousarviotavoitteen. Kuntaosuudet olivat vuonna 2022 56 %, ja vuonna 2023 52,7 %. Strateginen tavoite on ollut vuodelle 2025 saada kuntaosuudet välille 50-55 % ja tämä näyttää nyt haastavalta.

Tulevaisuudessa on edelleen riskinä kuntaosuuksien kasvu johtuen inflaatiosta ja infrakustannuksien kasvusta. Hintoja on HSL:ssä vuoron perään nostettu, laskettu ja jälleen nostettu. Riskinä on, ettei lippujen hintojen nostolla enää voida saavuttaa lisätuloja, vaan pitää miettiä muita keinoja tasapainottaa taloutta. Joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta on mahdollisesti vähentänyt katuremonttien aiheuttamat matka-aikojen pidennykset ja muutokset.

Vuoden 2025 tavoite kuntaosuuksille on tasolla 50-55 %. Voisi olla järkevää käydä keskustelua tavoitteen oikeellisuudesta. Onko palvelutason nostaminen oikea tapa lisätä joukkoliikennettä, kun ottaa huomioon sen myötä kasvavat kustannukset jäsenkunnille ja mahdollinen lippujen hintojen, mikä alentaa joukkoliikenteen käyttöä.

Hallituksen lausunto

Pääkaupunkiseudun kaupunkien omistajaohjaus on asettanut kuntasubvention vuoden 2025 tavoitetasoksi 50-55 %. Tämän haastavan tavoitetason saavuttaminen vaatii hinnankorotuksia ja operoinnin tehostamista mm. liikennetarjonnan leikkauksilla.

Tulevina vuosina valmistuu paljon infrahankkeita, jotka nostavat HSL:n infra- ja operointikustannuksia, mm. Kruunusillat, Espoon kaupunkirata sekä Koskelan varikko ja omistajakuntien asettamaa subventiotavoitetta on entistä vaikeampi saavuttaa. HSL ei päätä uusista infrahankkeista, vaan nämä ovat kuntien omia päätöksiä. Hankkeiden kustannuksia ei ole mahdollista kattaa lipputuloilla, koska lippujen hintojen jatkuva nostaminen johtaisi matkustajamäärän vähenemiseen. Infrahankkeiden lisäksi HSL ei ole suunnitellut lainkaan tarjonnan lisäyksiä tulevalle TTS-kaudelle. Operointikustannukset kasvavat kuitenkin indeksikehityksen, korvaavan liikenteen sekä varikkokustannusten myötä. 55 % subventiotason (ml. infrakustannukset) tavoittelu johtaa joukkoliikennepalvelun karsimiseen ja lippujen hintojen nostamiseen.

HSL:n tulot ylittivät vuodelle 2025 asetetun strategiatavoitteen jo vuonna 2023. Vuonna 2024 veroton myynti laski verrattuna vuoteen 2023 hallituksen joukkoliikenteen alv-muutoksen johdosta. Vuonna 2023 joukkoliikenne oli 4 kuukauden ajan verotonta, mutta tällaista etua ei enää ollut vuonna 2024. Vuonna 2025 tulokertymä ylittää jälleen selvästi strategisen tavoitteen.

Nykyinen matkustuksen määrä ja lipputulokertymä ei kuitenkaan riitä kattamaan joukkoliikenteen operoinnin ja infrakustannusten merkittävää kasvua lähivuosina, jonka johdosta lipunhintoihin kohdistuu korotuspaineita vuoteen 2030 asti. Alle viiden vuoden aikavälillä hintojen korotukset lisäävät lipputuloja, vaikka vähentävätkin matkustusta. Hinnankorotusten negatiiviset vaikutukset lipputuloihin tulevat yleensä esiin vasta useamman vuoden aikajaksolla, jolloin ihmisten muuttovalinnat asuinpaikkojen suhteen ja liikkumisvalinnat autonomistamisen ja joukkoliikenteen välillä ehtivät realisoitua.

Joukkoliikenteen kallistuminen 2020-luvun lopulla uhkaa siis erityisesti 2030-luvun joukkoliikenteen matkustuskehitystä. Jotta matkustusmäärien kasvu auttaisi pitämään korotuksen maltillisina, etätyön suosion ja työttömyyden pitäisi vähentyä merkittävästi nykyisestä. Toistaiseksi ei ole näkyvissä merkkejä merkittävästä etätyön vähenemisestä. Samalla henkilöautoliikenteen sähköistyessä autoilun kustannukset laskevat, mikäli liikenteen kokonaisverotus säilyy nykyisellään. Tämä asettaa paineita joukkoliikenteen kilpailukyvyille.

2. Henkilöstö

Tarkastuslautakunnan arvio

Henkilöstön vaihtuvuus on selkeästi alentunut, mikä lienee selvin merkki tyytyväisyydestä työhön. Osa tyytyväisyyden mittareista on uusia eikä näin ollen tarjoa vielä muutosdataa kehityksestä ja tarkastuslautakunta kannustaa tekemään samat tutkimukset ja kysymykset usean vuoden ajan, jotta varsinaisia johtopäätöksiä pidemmän ajan kehityksestä voidaan tehdä.

Esimerkiksi tarkastuslautakuntaa kiinnostaa, miten aikaisempina vuosina henkilöstön haasteena raportoima tulosalueiden välinen yhteistyö on kehittynyt, koska tällä on suora yhteys hankkeiden etenemiseen esim. lipputilihanke.

Tarkastuslautakunta on huolissaan edelleen HSL:n projektiosaamisesta ja tulosalueiden yhteistyöstä, mihin tulee kiinnittää edelleen huomiota.

Tuloskortin tulostulokset jäätin vuoden 2024 aikana ja HSL:n tulos oli alijäämäinen, joten tulospalkkiota ei maksettu vuodelta 2024. Nykyinen tulospalkan maksujärjestelmä pohjautuu koko organisaation menestykseen. Haasteena on, ettei järjestelmä mahdollista hyvin suoriutuneiden yksittäisten työntekijöiden palkitsemista. Näin ollen yksittäiset työntekijät eivät pysty kovallakaan työllä saamaan tulospalkkiota työstään.

Hallituksen lausunto

Tulosalueiden välistä yhteistyötä ja projektien onnistumista on tuettu ottamalla OKR-malli (Objectives and Key Results) käyttöön. OKR-malli vahvistaa yhteistä suuntaa, läpinäkyvyyttä ja yhteistyötä. Kun tavoitteet (Objectives) ja mitattavat avaintulokset (Key Results) asetetaan selkeästi ja jaetaan yli tulosalue- ja yksikkörajojen, projektien priorisointi selkeytyy ja toiminta linkittyy strategiaan. Tämä auttaa ehkäisemään siiloutumista, koska henkilöstö ymmärtää paremmin toistensa roolit ja panoksen yhteisiin tavoitteisiin. Johtamisen näkökulmasta OKR-malli mahdollistaa tavoitteellisen ohjaamisen, jatkuvan seurannan ja ketterän reagoinnin muutoksiin, mikä parantaa projektien onnistumisen edellytyksiä. Ns. siiloutumista havaitaan edelleen jonkin verran mutta se ei nouse esiin isona haasteena.

Huolehdimme säännöllisesti henkilöstön projektiosaamisen tasosta ja järjestimme vuonna 2024 projektityöskentelyn koulutuksen projektipäälliköille ja asiantuntijana projekteissa toimiville. Koulutuksessa käsiteltiin projektin johtamista ja työkaluja HSL:n toiminnan näkökulmasta.

Tulospalkkion lisäksi henkilöstöllä on mahdollisuus saada tunnustusta hyvin tehdystä työstä vuosittain tehtävän työsuorituksen arvioinnin sekä kertapalkitsemisen kautta. Työsuorituksen arvioinnin perusteella voidaan maksaa henkilökohtaista lisää enintään 30% tehtävän vaativuuden mukaisesta palkasta. Esihenkilöt voivat huomioida hyvät työsuoritukset nopean kertapalkitsemisen avulla, joka voi olla tavara- tai rahapalkkio.

3. Talousarvion toteutuminen 2024

Tarkastuslautakunnan arvio

Yhtenä talouteen vaikuttavana tekijänä on ollut valtion tuen osuuden vähentyminen pandemian ajoista. HSL:n tilinpäätöksessä 2023 kirjattiin tukia vielä noin 16,0 milj. euroa. Ilmastoperusteisten toimenpiteiden rahoituksen poisto on vähentänyt tuen vuonna 2024 vajaan 5,0 milj. euron suuruiseksi. Tuet olivat pandemian aikana poikkeuksellisen runsaita ja oli selvää, etteivät ne jää pysyviksi.

Tarkastuslautakunta pitää huolestuttavimpana, että inflaatio on ollut kohtuullisen korkealla vuonna 2024 ja toimintakulut ovat kasvaneet 64 milj. euroa vuodessa. Vastaavasti ei HSL:n lipputulot ole kasvaneet vaan alentuneet 4,2 milj. euroa vuodesta 2023. Toimintakate on heikentynyt 68 milj. euroa.

Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että kulujen nousujen syyt käydään läpi perusteellisesti ja pyritään hillitsemään toimintakulujen kasvua suhteessa lipputuloihin.

Investointien osalta lipputilihanke ei mennyt edelleenkään niin kuin oli suunniteltu. Hanke on useita vuosia myöhässä.

Tarkastuslautakunta kysyy, kuinka paljon se on vaikuttanut HSL:n myyntiä alentavasti, kun ei olla saatu helpotettua maksamista ja tuotu muita ominaisuuksia nopeammin ja toisaalta miten paljon viivästyminen on lisännyt hankkeen kustannuksia?

Tarkastuslautakunnan saaman tiedon mukaan lipputilihanke on lisäksi vaikuttanut muihin investointeihin. Tarkastuslautakunta kysyy, onko muita investointeja jouduttu lykkäämään tai säästämään niissä johtuen lipputilihankkeesta?

Hallituksen lausunto

HSL:n lipputulot vuonna 2024 (372,2 milj. euroa) jäivät talousarviosta 12,8 milj. euroa (3,3 %). Lipputulot jäivät talousarviosta etenkin kahden vyöhykkeen AB- ja BC-lipuissa. AB vyöhykkeen asukkaat eivät reagoineet lipunhintojen laskuun kuten odotimme ja tämä osaltaan aiheutti tulojen laskun. Matkustajamäärissä saavutimme korkeimman tuloksen sitten vuoden 2019 ja koronapandemian, 361 miljoonaa nousua. Jäimme silti jälkeen 375 miljoonan nousijan tavoitteestamme. Erityisesti junien ja bussien matkustajamäärät kasvoivat. Toisaalta metrossa tehtiin 4 miljoonaa matkaa vähemmän kuin vuotta aiemmin, mitä selittää metron kolme kuukautta kestäneet poikkeusjärjestelyt Rautatientorin asemalla ja Itä-Helsingissä.

HSL:n toimintakulut olivat vuonna 2023 yhteensä 894,5 milj. euroa, mikä on 14,3 milj. euroa (1,6 %) alle talousarvion. Verrattuna vuoteen 2023 kustannukset ovat kuitenkin kasvaneet merkittävästi, ja kasvun etenkin infra- ja operointikustannuksissa odotetaan jatkuvan tulevina vuosina. Operointikustannukset nousivat edellisvuodesta 32 milj. eurolla ja infrakustannukset 23 milj. eurolla. Kustannuksia ovat kasvattaneet muun muassa kohdistetut tarjonnan lisäykset, uuden raitiolinjan 13 liikenteen käynnistyminen ja se, että pikaratikka 15 oli liikenteessä koko vuoden ajan.

Lippujen ostamisen helppous on ollut koko ajan erittäin hyvällä tasolla HSL:n asiakastyytyväisyysmittauksissa. Lipputilihankkeen viivästyminen ei ole heikentänyt nykyistä myyntiä kuin mahdollisesti joidenkin matkakortin nettilatauksen asiakkaiden osalta. Heistäkin suurin osa on käyttänyt korvaavia myyntikanavia eli myyntipisteitä ja automaatteja. Lähimaksun käyttöönoton viivästyminen on sen sijaan heikentänyt jonkin verran matkustuksen ja myynnin kasvupotentiaalia, mutta senkin vaikutukset näkyvät vasta vuoden 2025 myyntiodotuksissa. Vuodelle 2024 ei ennakoitu lähimaksumyyntiä.

4. Asiakastyytyväisyys

Tarkastuslautakunnan arvio

Asiakastyytyväisyys on kärsinyt hieman vuonna 2024 johtuen useista poikkeustilanteista ja infran korjaushankkeista. Tyytyväisyys joukkoliikenteeseen on pysynyt silti hyvällä tasolla, kun asiaa kysyttiin matkustajilta, jotka käyttivät joukkoliikennettä.

Kokonaisarvosana oli hieman laskenut varsinkin metron osalta, mutta silti 83 % matkustajista olivat erittäin tai melko tyytyväisiä. Väestöllisessä alueen asukailta kerätyssä tutkimustuloksissa 75 % oli tyytyväisiä HSL:n palveluihin ja sen osuus kasvoi hieman edellisestä vuodesta.

Hallituksen lausunto

Helsingin seudun asukkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen oli kansainvälisessä BEST-tutkimuksessa samalla tasolla kuin ennen pandemiaa. Helsingin kaupunki on erillisenä kaupunkina vertailussa Euroopan ykkösen joukkoliikenteen asukastyytyväisyydessä ja koko seutu myös neljännellä sijalla yksittäisiin kaupunkeihin verrattuna.

Vuoden 2024 isoista työmaista huolimatta asiakastyytyväisyys on edelleen hyvällä tasolla, joten tätä voi pitää onnistumisena. Metron asiakastyytymättömyyttä selittää pitkä Rautatientorin metrokatko, joka katkaisi metroyhteydet keskeisimmällä paikalla. Katkon aikana panostettiin asiakkaiden ohjaamiseen ja tiedottamiseen sekä korvaaviin yhteyksiin, minkä vuoksi tyytyväisyys ei laskenut enempää. Tulevina vuosina on tulossa vielä isompia työmaita, joilla on väistämättä vaikutus asiakastyytyväisyyteen, eikä sitä ole mahdollista pitää samalla tasolla. Esim. 2026 Kehäradan liikenne Vantaankosken osuudella katkeaa useaksi kuukaudeksi ja 2027 itämetro Kalasatamasta itään joudutaan sulkemaan Junatien sillan uusimisen ajaksi.

5. Pikaratikan ensimmäinen vuosi

Tarkastuslautakunnan arvio

Pikaratikan toteutusta voidaan tähän mennessä pitää onnistuneena. Projekti on pysynyt aikataulussa ja sille varatussa budjetissa. Liikenteen aloitus ja rakentaminen on sujunut suunnitelmien ja odotusten mukaisesti.

Positiivista on, ettei ratikasta synny samalla tavalla päästöjä kaduille kuin aikaisemmasta bussiliikenteestä. Palvelutaso ja mukavuus ovat lisääntyneet ja nousujen määrät ovat kasvaneet pikaratikalla korvatus bussilinjan 550 tasolle. Haasteena tulee olemaan suunnitelmien mukainen matkustajamäärän lisääntyminen erityisesti nyt kun rakentaminen on ollut vähäistä.

Tarkastuslautakunta pyytää selvittämään tulevia investointipäätöksiä varten pikaratikan kannattavuutta ja kustannustehokkuutta (€/km) suhteessa vanhaan bussiliikenteeseen, kun mukaan lasketaan kaikki pikaratikan investoinnista ja käytöstä johtuvat kustannukset mukaan lukien infrakustannukset.

Hallituksen lausunto

PR15 ensimmäisen täyden vuoden operointikustannukset olivat n. 19,1 milj. euroa ja nousijamäärä 12,7 milj. eli kustannustehokkuus euroa per nousu -mittarilla oli 1,5€/nousu. Pikaratikalla jäätin reilusti asettamastamme tavoitteesta, kun matkustajamäärät jäivät odotettua pienemmiksi (tavoitteena oli 15,2 milj. nousua, josta jäätin siis noin 2,5 milj. nousua eli n. 16,4 %). Syksyllä 2024 päästiin siirtymään suunniteltuun 6 min. ruuhka-ajan vuoroväliin, jonka odotettiin myös nostavan matkustajamääriä toteutunutta enemmän. Pikaratikan nousijamäärätulosta haastavat puuttuvat matkustajalaskentalaitteet, joten tilastoidut nousut perustuvat vuoden 2024 osalta manuaalilaskentoihin ja niiden myötä laajennettuihin tuloksiin.

RL550 verrattuna PR15 kustannustehokkuusluvut näyttävät tällä hetkellä heikoilta. Huomiona, että bussiliikenteeseen ei samalla tavalla kohdisteta infrakustannuksia kuin raideliikenteelle, joten bussiliikenteen infrakustannusta ei ole huomioitu vertailussa. Alla vertailua €/nousu -mittarin kautta:

- PR15 (2024, ilman infraa): 1,50€
- PR15 (2024, infran kanssa): 2,64€
- RL550 (2019, ilman infraa): 0,87€

Vertailun perusteella raidehankkeiden rakentaminen ei näillä mittareilla ole kannattavaa. Kuntien investointipäätökset perustuvat kuitenkin laajempaan yhteiskuntataloudelliseen arviointiin, joissa hankkeen hyödyt eivät realisoitu täysimääräisesti joukkoliikenteen hyödyiksi. Mukana on mm. maan arvon muutoksia, rakentamisen potentiaalin kasvua sekä ruuhkautumisen vähenemistä ja tieliikenteen onnettomuuksien pienenemistä.

Hankearvioinneissa arvioidaan aina myös vain ”lopputilannetta”, jossa hankkeen mahdollistama maankäyttö on täysimääräisesti toteutunut. Todellisuudessa, kun uusi infrahanke otetaan käyttöön, tulevat kustannukset täysimääräisenä heti, kun liikenne

käynnistyy, mutta maankäyttö kehittyy vasta paljon myöhemmin ja on hyvin riippuvainen suhdanteista.