

31.8.2023

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä  
PL 100, 00077 HSL  
hsl@hsl.fi

Lausuntopyyntö jäsenkunnille 14.6.2023

## **Kirkkonummen kunnan lausunto Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2024-2026**

Kirkkonummen kunta antaa lausunnon HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2024-2026.

Lausunnossa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kohtiin:

### 1. Sitoutuvatko jäsenkunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvu?

- Talousarvio ja -suunnitelma pohjautuvat tavoitteeseen, että nousijamäärät saadaan strategian mukaiseen nousuvauhtiin ja toimenpiteisiin tämän tavoitteen saavuttamiseksi panostetaan myös taloudellisesti TTS-kaudella.
- Talousarviossa ja suunnitelmassa ei esitetä ylijäämien palautusta jäsenkuntiin, vaan valtion koronatukien ansioista kertyneet ylijäämät jätetään HSL:lle ja käytetään TTS-kauden toimenpiteisiin, joilla matkustajamäärätavoitteet on mahdollista saavuttaa.

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

- HSL on muodostanut yhteistä näkemystä yhdessä jäsenkuntiansa edustajien kanssa arvioimalla HSL:n tilannekuvaa ja rahoituspohjaa.
- Tavoitteena oli luoda yhteinen tilanne- ja tulevaisuuskuva HSL:n rahoituskellisesta pohjasta, perussopimuksen määrittämistä velvoitteista sekä HSL:n kyvystä vastata asetettuihin erilaisiin velvoitteisiin 2020–2030-luvuilla. Tämän työn loppuraportti alustavan TTS-suunnitelman liitteenä. Mahdollinen jatkotyö on jäsenkuntien/ omistajien vastuulla.

Lausunnossa otetaan kantaa toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen sekä vastataan kysymyksiin lausunnon lopussa sekä tuodaan esiin Kirkkonummen kunnan ja kuntalaisten kannalta keskeisiä ja tärkeitä joukkoliikenteen palveluun liittyviä asioita.

31.8.2023

## Toiminta- ja taloussuunnitelma

### Tavoitteet ja strategia

HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestäväan kasvuun on hyväksytty yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022. HSL:n visiona on olla vuonna 2030 kestäväan liikkumisen johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. Keskeisinä HSL:n strategisina tavoitteina on kohti päästötöntä joukkoliikennettä, joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa, kustannustehokas joukkoliikenne ja tasapainoinen talous.

HSL:n tavoitteena on asiakkaiden ja liikkumistarpeiden ymmärrys keräämällä nykyistä tarkempaa ja parempaa tietoa kysynnän ja tarjonnan suunnitteluun. Toisena tavoitteena on seurata linjojen kustannustehokkuutta ja linjastojen välisiä kannattavuuseroja ja kolmantena tavoitteena on myynti- ja markkinointitoimenpiteiden kohdentaminen markkinoiden mukaan ja niiden vaikutusten mittaaminen. Nämä kaikki on kannatettavia toimenpiteitä, joista toivotaan jatkossakin kuntia informoitavan säännöllisesti.

Kirkkonummen kunta pitää edelleen kyseisiä tavoitteita kannatettavina. Kunta haluaa nostaa esiin, että tasapainoinen talous tulee nähdä laajemmin koskien myös jäsenkuntien kuntaosuuksia. HSL:n tulee jatkossa huolehtia siitä, että sen kaikkien jäsenkuntien kuntaosuudet pysyvät tasapuolisesti maltillisella ja kyseisen kunnan hyväksymällä tasolla.

### Liikenteen palvelutaso Kirkkonummella

TTS-suunnitelmassa ei esitetä merkittäviä liikenteellisiä palvelutasomuutoksia Kirkkonummelle vuosina 2024-2026.

Kirkkonummella joukkoliikenteen palvelutaso keskittyy keskeiselle taajamavyöhykkeelle. Runkoyhteys Upiniemi/Kantvik-keskusta-Gesterby-Tolsa-Masala/Länsiväylä-Sarvvik-Matinkylä välillä on suurin matkustuspotentiaali ja kehittämismahdollisuudet. Lisäksi Veikkola-Helsinki-akselilla keskittyy enemmän liikennettä ja sillä on potentiaalia matkustajamäärien kasvuun.

Kirkkonummen liikenne kilpailutettiin syksyllä 2021 ja uusi liikennöintisopimus alkoi vuoden 2023 alussa. Sopimuksen kustannustaso laski peräti 11 % eli laskennallisesti yli 600 000 euroa vuodessa verrattuna aikaisempaan liikennöintisopimukseen. Kustannustaso on noussut kilpailutuksen jälkeen merkittävästi, mutta ilman onnistunutta kilpailutusta kustannustaso olisi huomattavasti suurempi kuin nykyisin. Lisäksi uuden sopimuksen tuoma sähköbussikaluston asteittainen lisäys tukee Kirkkonummen hiilineutraalisuustavoitteita HINKU-kuntana.

Kirkkonummen linjastosuunnitelma (2021) otettiin käyttöön vuoden 2023 alussa ja metro aloitti liikennöinnin Kivenlahteen. Suunnitelmassa huomioitiin metron jatko Kivenlahteen ja linjastoratkaisut tehtiin kustannusneutraa-

31.8.2023

listi. Metroliikenteen operointikustannuksien kasvun vuoksi bussiliikenteestä etsittiin vastaavat säästöt. Linjastosuunnitelmassa muutokset olivat kokonaisuudessaan varsin pieniä.

Kirkkonummen liityntälinjat liikennöivät Matinkylään ainakin vuoteen 2025 asti ja mahdollisesti pidempään. Vuonna 2018 metron aloittaessa liikennöinnin kirkkonummelaisten matka-aika pidentyi huomattavasti Matinkylän itäpuolelle. Nykyinen päätepysäkkiratkaisu Matinkylään ja sen itäpuolelle kulkeville on selkeästi nopeampi suurelle osalle kuin Espoonlahden tai Kivenlahden päätepysäkkiratkaisu. Kirkkonummen kunta katsoo, että liityntälinjojen 171-174 päätepysäkkikysymys tulee ratkaista lähemmin yhteistyössä kunnan kanssa.

Joukkoliikenne muodostaa palvelukokonaisuuden, jossa sen käytettävyys tulee olla päivästä riippumatonta. Joukkoliikenteen houkuttelevuus ja kilpailukyky on sunnuntaisin heikko keskeisellä Kirkkonummi-Matinkylä -runkoyhteydellä heikon tarjonnan ja pitkien matka-aikojen vuoksi. Palvelutasopuute syntyi korona-ajan säästöjen seurauksena. HSL:n tulee arvioida linjan 173 Z sunnuntaivuorojen palvelun palauttaminen yhdessä Kirkkonummen kunnan kanssa. Linjan 173 Z-vuorojen palvelun palauttaminen sunnuntaisin syksyllä 2024 maksaa 25 000 € ja vuositasolla 50 000–60 000 €. Toimenpide voisi olla esimerkkinä tavoitelähtöisen budjetoinnin toimenpiteistä, jolla tehdään joukkoliikenteestä nykyistä houkuttelevampaa.

HSL ei ole esittänyt tavoitelähtöisen budjetoinnin toimenpiteitä, joilla lisätään matkustajamääriä. Kirkkonummen kunta katsoo, että matkustajamääriä nostavat toimenpiteet ovat tavoiteltavia ja edistettäviä. Ne tulee suunnitella yhteistyössä kunnan kanssa siten, että ne hyödyttävät kirkkonummelaisia, lisäävät mahdollisimman tehokkaasti uusia matkustajia ja nostavat palvelujen käyttöastetta. Toimenpiteiden kustannusvaikutukset tulee jakaa koko suunnittelukaudelle siten, etteivät ne lisää merkittävästi kuntaosuuksia suunnittelukauden jälkeen.

Uudenmaan ELY-keskus ja osa kunnista Länsi-Uudenmaalla ottavat alueensa joukkoliikenteen järjestämisen vastuulle vuoden 2024 aikana. Tämä merkitsee muutoksia järjestämisvastuussa koskien Veikkolan kautta kulkevan U-linjan 280 palvelutasoa. Kirkkonummen kunta muistuttaa, että HSL:n tulee aktiivisesti osallistua suunnitteluun ja huolehtia linjan 280 palvelutasosta yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen ja kuntien kanssa. HSL:n tulee pitää myös Kirkkonummen kunta ajan tasalla suunnittelutilanteesta.

Kirkkonummen kunta on huolissaan Espoon kaupunkiradan rakentamisen aikaisista poikkeusjärjestelyistä ja liikennekatkojen aiheuttamista häiriöistä rantaradan junaliikenteeseen. Kirkkonummen kunta haluaa muistuttaa, että rantarata on tärkein joukkoliikenteen runkoyhteys Kirkkonummelle. Kunta pitää erittäin tärkeänä, että HSL suunnittelee riittävän nopeat ja suorat korvaavat yhteydet pääväyliä pitkin korvaamaan poistuvaa junaliikennettä. Pitempiaikaiset tai tiheästi toistuvat liikennekatkot voivat siirtää junan palvelutasoon tottuneet matkustajat pysyvästi henkilöauton käyttäjiksi, jos korvaavia yhteyksiä ei ole kilpailukykyisesti järjestetty. Monilla kirkkonumme-

31.8.2023

laisilla on myös oma auto vaihtoehtona liikkumiseen, ja menetettyjä matkustajia on vaikeaa saada myöhemmin takaisin joukkoliikenteen käyttäjiksi. Suunnittelussa tulee kuulla myös kunnan näkökulma.

## Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät vuonna 2024 kasvaisivat 380 miljoonaan nousuun, mikä mahdollistaisi strategiakauden lopun tavoitteen 400 miljoonaa nousijaa vuonna 2025. Tämä edellyttää toteutuakseen sekä hintatason että muiden hinnoittelutekijöiden kriittistä tarkastelua syksyllä 2023, kun HSL:n hallitus tekee päätöksen vuoden 2024 lippujen hinnoista. HSL:n vuoden 2024 keskeisimpiä tavoitteita on saada kaikin keinoin nousijamäärät strategian mukaiseen kasvuvauhtiin

Kirkkonummen kunta katsoo, että lippujen hinnat tulisi olla esitettynä alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa. Kunnan on vaikeaa ottaa kantaa TTS- kokonaisuuteen, kun ei vielä ole tiedossa, mihin suuntaan lippujen hinnoittelu kehittyy. Viime syksynä HSL ei informoinut etukäteen valmisteluvaiheessa kuntaa päätöksestään laskea ABCD- ja CD-lippujen hintoja jo vuoden 2023 alusta lukien ennen päätöstä varsinaisesta hinnoittelumallista. Kunta oli varautunut siihen, että päätös lippujen hintakokonaisuudesta tehdään vasta vuonna 2023 lippujen hinnoittelumallin päätöksenteon yhteydessä.

Kirkkonummen lipputulokertymäksi ennustetaan 7,2 milj. € vuonna 2024. Vuonna 2025 sen arvioidaan olevan 7,6 milj. € ja 7,9 milj. € vuonna 2026.

Kirkkonummen kunta näkee, että lipputuloarvioon liittyy aina mahdollisia riskejä varsinkin tällaisina epävakaina aikoina ja lipputulokertymällä on suora vaikutus tulevien vuosien kuntaosuuksiin. Kirkkonummi pitää tärkeänä, että lipputulokertymä toteutuu TTS-suunnitelman mukaisesti.

## Kirkkonummen kuntaosuuksien taso

Kirkkonummen kuntaosuus TTS-suunnitelman mukaan on hieman yli 7 miljoonan euron tasolla vuosina 2024-2026 ilman edellisvuosien ali- tai ylijäämää. HSL:n esityksen mukaan kuntakohtaisia ylijäämiä ei lyhennettäisi ja käytettäisi tulevalla TTS-kaudella kuntaosuuden pienentämiseen.

Infrakustannusten merkittävä kasvu heijastuu Kirkkonummen kustannuksissa. Metroliikenteen kasvavat infrakustannukset nostavat merkittävästi Kirkkonummen kuntaosuutta. Kirkkonummen kunta muistuttaa metron lisäävän Kirkkonummen kunnan joukkoliikenteen kustannuksia tarpeettomasti. Metro ei tuo kirkkonummelaisille palveluntason parannusta, vaan päinvastoin se on heikentänyt palvelutasoa Kirkkonummelta ja tehnyt liikumisen joukkoliikenteellä hitaaksi Länsiväylän käytävässä.

Kirkkonummen kuntaosuuden ennustetaan (HSL ovk 1/2023) tänä vuonna

31.8.2023

olevan noin 7,038 milj. €. HSL:n talousarviossa kuntaosuus vuonna 2023 on 7,734 milj. €. Vuonna 2024 sen arvioidaan olevan 7,460 milj. €. Kuntaosuus vuonna 2025 olisi 7,161 milj. € ja vuonna 2026 7,010 milj. €.

Kirkkonummen kuntaosuuden taso suunnitelmakaudella on noin 7 miljoonan euron luokkaa. Vaikka matkustajamääräkehitys on ollut suotuisaa, mutta alennetut CD- ja ABCD-vyöhykkeiden hinnat ovat vaikuttaneet vähentävästi lipputulokertymään. Lisäksi poikkeusolosuhteiden valtionavustuksia ei jatkossa enää ole tiedossa. Polttoaineiden ja yleinen kustannustason nousu on kasvattanut operointikustannuksia. Lisäksi Länsimetro on tuonut huomattavan infrakustannusrasitteen Kirkkonummen kunnalle.

Kirkkonummen kunta katsoo, että TTS-lausunnossa esitetty kuntaosuuden taso on hyväksyttävä, kun subventioaste jää alle 50 %. HSL:n tulee pyrkiä määrätietoiseen taloudenpitoon, jottei Kirkkonummen kuntaosuudet kasva nykyisestä merkittävästi ja pysytään alle 50 % subventioasteessa.

Kirkkonummen subventioaste vuonna 2024 olisi 49,6 %. Vuosina 2025-2026 se olisi noin 46-48 % luokkaa. Subventioasteessa ei luonnollisesti huomioida aiempien vuosien ylijäämää, jota ei tällä suunnitelmakaudella ole esitetty käytettävän. Kirkkonummen kunta katsoo, että subventioaste on oikealla tasolla. Se tulee jatkossakin olla alle 50 %, joka on määritelty kunnan tahtotilaksi, jota HSL:n tulee noudattaa.

### **Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö suunnitelmakaudella**

Vuoden 2022 lopussa ylijäämää oli 4,7 milj. € pitkälti valtion tukien ansiosta. HSL:n käyttöennusteen (ovk 1/2023) mukaan ylijäämää arvioidaan käytettävän 0,9 milj. euroa, jolloin tämän vuoden lopussa ylijäämää arvioidaan olevan 3,8 milj. euroa. HSL esittää, että ylijäämä käytetään kokonaan HSL:n strategisten tavoitteiden ja TTS-kauden toimenpiteisiin, joilla matkustajamäärätavoitteet on mahdollista saavuttaa. Vuoden 2023 lopussa HSL:n koko ylijäämä 49,2 milj. € vastaa 09/2022 Traficomien myöntämää valtion avustussummaa HSL:lle matkustajamäärien lisäämiseksi. Kirkkonummen osuus Traficomien avustuksesta olisi 1,5 milj. euroa. Kokonaisuudessaan valtion avustuksen osuus vuoden 2022 HSL-tuesta olisi Kirkkonummen kuntaosuuden ylijäämästä noin 2 miljoonaa euroa.

Kirkkonummen kunta katsoo, että ylijäämästä voitaisiin käyttää se osa, joka on muodostunut varsinaisten koronatukien johdosta, matkustajamäärien kehittämiseen HSL:n strategisten tavoitteiden mukaisesti. Kirkkonummen kunta katsoo, että lisäykset eivät saa johtaa pysyvästi kuntaosuuksien merkittävään kasvuun. Lisäksi käytettävä Kirkkonummen ylijäämä pitää kohdistaa kirkkonummen kuntalaisia hyödyttävään liikkumiseen ja pääasiassa bussi- ja junaliikenteeseen. Loput jäljelle jäävät ylijäämät voi jättää tulevien vuosien vuotuisten kustannuksien tasaukseen.

31.8.2023

## 1. Sitoutuvatko jäsenkunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvu?

HSL:n strategia ja visio ohjaavat matkustajamäärien kasvuun. Kirkkonummen kunta pitää tavoiteltavana 400 miljoonaa nousua koko seudulla vuoteen 2025 mennessä edellyttäen, että toimenpiteet ovat suhteessa saataisiin hyötyihin oikein mitoitettuja ja järkevästi perusteltuja. Strategisena tavoitteena matkustuksen lisääminen on joukkoliikenteen kehittämisen ja päästötavoitteiden kannalta keskeistä liikenteen supistamisen sijasta.

Matkustajamäärät ovat lähteneet kasvuun viimeisten matkustajatilastojen valossa. Matkustajamäärien kasvu erityisesti Kirkkonummen bussiliikenteessä on ohittanut vuoden 2019 tason. Seudun eri osien matkustajamäärien kehityksessä on alueellista vaihtelua. Määrällisesti suurimmat kasvupotentiaalit ovat suurten matkustajavirtojen alueilla, joissa volyyymillisesti on helpointa toteuttaa strategian mukaista kasvua. Kuitenkin toimenpiteitä on syytä kohdistaa ylijäämien suhteessa tasapuolisesti kaikkiin kuntiin, koska kaikilla kunnilla on ylijäämiä käytettävissä.

Kirkkonummen kunta katsoo, että jatkossa tulisi kyetä vastaamaan tehokkaasti kasvavaan kysyntään ja käyttää harkiten panostuksia matkustajamäärien kasvun jatkumiseksi. Matkustajamäärien lisäksi lipputulosten ja tulojen kasvattamiseen tulee löytää tehokkaat keinot, jossa panos-tuotos ajattelulla saadaan järkevästi lisättyä matkustusta. Joukkoliikenteen palvelutasoa korona-ajan supistusten vuoksi on vähennetty varsin paljon ja palvelutasoa ei voida jatkossa enää heikentää Kirkkonummella, koska nykyinen tarjonta ja palvelutaso voivat muodostua esteeksi matkustajamäärien kasvulle.

Lisämatkustajien saaminen Kirkkonummen alueella on tavoiteltavaa, mutta uusien tavoiteltavien nousujen yksikköhinta ei saa kohtuuttomasti nousta. Palvelutason lisäysten pitää olla perusteltuja ja yhteistyössä Kirkkonummen kunnan kanssa tehty. Toisin sanoen strategiaa ei tule toteuttaa hinnalla millä hyvänsä, vaan pitää kyetä löytämään tehokkaimmat toimenpiteet matkustajamäärien kasvattamiseen.

Kirkkonummella matkustusta on todennäköisesti kannustanut pitkien matkojen lippujenhintojen laskeminen, mutta joukkoliikenne ei ole selvästi hintajoustava tuote. Linjastosuunnitelman ratkaisut, aikataulusuunnittelun keinot ja ennen kaikkea palvelutaso vaikuttavat olennaisesti joukkoliikenteen suosioon, sillä matkustajamäärien kasvu syntyy monen eri tekijän yhdistelmänä. Erityisesti matka-ajalla on suuri merkitys kilpailutekijänä varsinkin pidemmällä matkoilla.

Kirkkonummen kunta katsoo, että ylijäämästä voitaisiin käyttää se osa, joka on muodostunut varsinaisten koronatukien johdosta, matkustajamäärien kehittämiseen HSL:n strategisten tavoitteiden mukaisesti. Näillä ehdoilla Kirkkonummen kunta voi sitoutua tavoitelähtöiseen budjetointiin tulevalle TTS-kaudella.

31.8.2023

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

Kirkkonummen näkökulmasta infrakorvausjärjestelmään liittyvät taloudelliset ongelmat, jotka haastavat HSL:n talouden tasapainoa ja nostaa matkailippujen tai kuntaosuuksien taso kohtuuttoman korkealle, tulee ratkaista lähitulevaisuudessa. Infrakorvausten osuus HSL:n budjetista on nousemassa kestäättömälle tasolle ja samalla kunnat, joihin ei ole kohdistunut merkittäviä infrainvestointeja tai niistä liikenteelle ohjautuvia hyötyjä, joutuvat maksajiksi. Hankkeet voivat myös heikentää palvelutasoa, kun suorat runkolinjastot muuttuvat vaihdollisiksi ja matka-ajat pitenevät. Järjestelmä tulisi korvata mallilla, jossa infrainvestoinneista aiheutuvat kustannukset ja hyödyt ohjautuvat niitä tekeville kunnille ja kaupungeille.

Kirkkonummen kunta katsoo, että HSL:n ja sen jäsenkuntien tulee käynnistää neuvottelut infrasopimuksen muuttamiseksi ja aloittaa tunnustelut poliittisella tasolla valmiudesta muuttaa nykyistä sopimusta. HSL:n tulee tehdä selvitys vaihtoehtoisista infrasopimusmalleista, joissa nykyistä pienempi osa kustannuksia jyvitetään HSL:n kautta lipun hintoihin tai siitä luovuttaisiin jopa kokonaan jollain aikavälillä. Tämä vaatisi yksimielisyyttä kaikilta jäsenkunnilta ratkaistakseen joukkoliikenteen rahoituksen kestävyysongelman. Kirkkonummen kunta muistuttaa, että useimmat suuret hankkeet hyödyttävät jo lähtökohtaisesti kyseistä kuntaa erinäisissä muodoissa. Useimmat liikennehankkeet ovat myös maankäyttöhankkeita, joissa hyödyt tulevat myös toista kautta. Lisäksi nykyinen järjestelmä on kankea ja vaikeasti hallittavissa oleva. Järjestelmä lisää kuntien hallintotyötä ja hyödyt eivät välttämättä ole kovinkaan suuret osapuolille. Infrakorvausjärjestelmän hyödyt olisi arvioitava kokonaisuutena. HSL:n tulee nostaa asiaa entistä voimakkaammin agendalle ja etsiä ratkaisua asiaan yhteistyössä kuntien kanssa.