

HSL:n hallituksen lausunto Tarkastuslautakunnan arviointikertomukseen vuodelta 2023

HSL:n hallitus 3.9.2024
HSL:n yhtymäkokous 26.11.2024

HSL Helsingin seudun liikenne
PL 100
00077 HSL
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

1. HSL:n hallituksen lausunto tilikauden 2023 arviointikriteereistä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän yhtymäkokous on 21.5.2024 § 2 merkinnyt tiedoksi tarkastuslautakunnan vuoden 2023 arviointikertomuksen.

HSL:n hallintosäännön 31 §:n mukaan tarkastuslautakunta esittää arviointikertomuksessa hallitukselle ja yhtymäkokoukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joihin lautakunnan valmistelu ja tilintarkastuskertomus antavat aihetta.

Tarkastuslautakunta on laatinut tilikaudelle 2023 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.

Arviointikertomus ja tarkastuslautakunnan siinä esittämät havainnot ja kehittämissuhteet perustuvat alla oleviin arviointikriteereihin:

- HSL:n strategia ja siitä johdetut keskeiset toiminnalliset tavoitteet
- HSL toiminta- ja taloussuunnitelma 2023 - 2025
- Tilinpäätös 2023
- Tarkastuslautakunnan edellisessä arviointikertomuksessa antamiin kehittämissuhteisiin reagointi (hallituksen vastine yhtymäkokouksen pyynnöstä) ja kehittämissuhteiden 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 2023 koskeva raportointi
- Asiakastytyväisyyssuhteet
- HSL:n toiminnasta laaditut muut raportit ja selvitykset

Lautakunnan arvioinnin kohteena tilikaudella 2023 olivat:

- Matkustuskäyttäytymisen muutos
- Infrakorvaukset
- HSL:n strategian ja tulokortin toteutuminen vuonna 2023
- Henkilöstökertomukset
- Talousarvion 2023 toteutuminen ja talouden keskeisten tunnuslukujen tulkinta ja seuranta
- Asiakastytyväisyyskyselyjen johtopäätökset
- Pikaratikan valmistuminen
- Tilinpäätös 2023

2. Arviointikohteet

2.1. Strategian ja tulokortin toteutuminen vuonna 2023

Kohti päästötöntä joukkoliikennettä

Tarkastuslautakunnan arvio

Tavoitteen saavuttaminen on kehittynyt hyvin ja tilanne sen suhteen on selkeä, koska mittariksi on valittu CO₂-päästöt ja niitä lasketaan liikennevälineen päästämistä päästöistä. Suurin osa näistä päästöistä syntyy bussien pakokaasuista, joten vaihtamalla polttomoottorit sähkökäyttöisiin busseihin vähenevät CO₂-päästöt.

Kuitenkin on hyvä muistaa, että joukkoliikenne kuluttaa valtavan määrän energiaa ja kulutus uusien välineiden mukana kasvaa. Olisi hyvä laskea mukaan myös liikennevälineiden tekemisestä aiheutuneet päästöt sekä muun energian tuottamisesta syntyvät päästöt. Esim. pikaratikan käyttämisen osalta kerrotaan, että ostetaan päästötöntä energiaa. Voisi avata kuinka varmistetaan ostettavan energian päästöttömyys talvellakin, milloin päästötöntä energiaa ei ole aina saatavilla.

Hallituksen lausunto

HSL edellyttää liikennöintisopimuksissaan CO₂-vapaan energian käyttöä. Tämä tarkoittaa uusiutuvilla energianlähteillä tai ydinvoimalla tuotettua sähköä. Junaliikenteessä HSL hankkii itse junien ajoenergian ja myös junissa hankitaan CO₂-vapaata sähköä. Vuodenaika ei vaikuta sähkön päästöttömyyteen, koska käytännössä sähkömarkkinoilta hankitaan alkuperätakuita.

Kun liikennehankkeita suunnitellaan, arvioidaan hankkeen aikaisia päästöjä osana hankearviointeja. Vähäpäästöiset ja hiilineutraalit ratkaisut ohjaavatkin entistä enemmän myös liikennehankkeiden suunnittelua ja kalustohankintoja.

Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa

Tarkastuslautakunnan arvio

Tavoitteen saavuttaminen on edennyt hyvin ja joukkoliikenteen käyttö on kasvanut, mutta hyvä muistaa, että samalla on tuotu uusia liikennevälineitä ja mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä. Länsimetro on saatu vasta kunnolla tehokkaaseen käyttöön uuden linjan pidennyksen, vuorovälien tihentämisen ja luotettavuuden parantumisen myötä.

Osa joukkoliikenteen kasvusta syntyy myös automaattisesti HSL:n jäsenkuntien asukasmäärien kasvun myötä ja onkin vaikeaa arvioida kuinka paljon joukkoliikenteen käyttö kasvaa pelkästään väestön kasvusta.

Lienee enää turhaa odottaa, että liikkuminen palaisi koronapandemiaa edeltävällä tavalla ja laajuudessa. Etätyöt ja uudet työn tekemisen muodot ovat tulleet jäädäkseen, ja tämä vähentää ja muuttaa liikennöinnin tarvetta.

Kesällä oli käytössä kokeilussa uusi lauttaliikenne, mikä sai paljon positiivista palautetta. Tarkastuslautakunta edelleen rohkaiseekin selvittämään lauttaliikenteen uusia mahdollisuuksia.

Hallituksen lausunto

Vuoden 2023 Liikkumistutkimuksen mukaan kestäville kulkutavoilla eli joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen tehtiin vuonna 2018 yhteensä 60 prosenttia Helsingin seudun matkoista, mutta vuoden 2023 tutkimuksessa lukema nousi 62 prosenttiin.

Helsingin seudun asukkaat liikkuvat vuonna 2023 kaiken kaikkiaan vähemmän kuin vuonna 2018 huolimatta siitä, että seudun asukasmäärä on kasvanut. Sekä henkilöautoilu että joukkoliikenteen käyttö vähenivät, mihin koronapandemian myötä lisääntynyt etätö on epäilemättä yksi syy. Espoossa ja Kirkkonummella joukkoliikennematkustus on seudun muista kunnista poiketen lisääntynyt.

HSL:n strateginen matkustajamäärätavoite vuodelle 2025 on 400 miljoonaa nousua, joka tarkoittaa käytännössä samaa matkustajamäärää kuin vuonna 2019 (396 miljoonaa nousua v. 2019). Syksyn 2024 nousijamäärien kehitys näyttää, onko tavoite saavutettavissa nykyisellä kasvutahdilla. Joukkoliikenteen matkustusmäärä tulee kasvamaan sen jälkeenkin. Vuonna 2021 joukkoliikennematkojen määrä oli 238 miljoonaa, vuonna 2022 304 miljoonaa, vuonna 2023 344 miljoonaa ja vuoden 2024 tavoite on 375 miljoonaa.

Vaikka strateginen tavoite voidaan saavuttaa, joukkoliikenteen markkinaosuus voi olla vuonna 2025 pienempi kuin vuonna 2019. Tämän taustalla on useita muutoksia, joiden takia osa joukkoliikennematkoista tehdään nykyisin joko kävellen tai jätetään kokonaan tekemättä.

Etätö selittää osaltaan, miksi matkoja tehdään vähemmän erityisesti Helsingin keskustaan. Helsingin keskustassa puolestaan osa joukkoliikennematkoista on siirtynyt kävellen tehtäviksi. Kauppakeskusten rakentaminen keskustan ulkopuolelle hyvän autosaavutettavuuden äärelle on myös vähentänyt joukkoliikennematkoja samoin kuin verkkokaupan suosio. Samanaikaisesti joukkoliikennematkustusta kasvattaa kuitenkin Helsingin seudun voimakas väestönkasvu, vahvat panostukset joukkoliikenneinfraan ja verkostoon sekä työnantajien tarjoama taloudellinen tuki työntekijöiden kestävään liikkumiseen.

Etätö on kuitenkin pysyvästi madaltanut tiukkoja ruuhkapiikkejä, mikä on liikenteen järjestämisen kannalta hyvä asia, kun koko liikennejärjestelmää ei tarvitse mitoittaa hyvin tiiviin ja terävän ruuhkapiikin perusteella. Tällä on saatu mm. lisääntymään kalustohankintoihin.

Kruunuvuoren lautta liikennöi ympäri vuoden ja kyse on Helsingin kaupungin järjestämästä liikenteestä, johon HSL:n liput lippuyhteistyösopimuksen nojalla käyvät (HSL maksaa korvausta HSL-lipuilla tehdyistä matkoista). Kruunuvuorenlautan liikennöintiä on näillä näkymin tarkoitus jatkaa Kruunusilltojen valmistumiseen saakka. HSL järjestää ympärivuotista vesiliikennettä Suomenlinnaan, jossa on pysyvää asutusta.

Tänä vuonna myös markkinaehtoisien saaristoveneliikenteen aikataulut ovat tulleet näkyviin HSL:n reittioppaaseen. Markkinaehtoisten toimijoiden lippujen hinnat ovat kuitenkin huomattavasti korkeammat kuin HSL:n lippuyhteistyösopimuksen perusteella välittämä matkustajatulo, eikä lippuyhteistyö todennäköisesti ole kannattavaa markkinaehtoisille toimijoille.

Kustannustehokas joukkoliikenne

Tarkastuslautakunnan arvio

Tarkasteltava kustannustehokkuus on kehittynyt suotuisasti ja on tärkeä mittari seurata. Voisi entistä paremmin avata mitä kaikkia kustannuksia matkustaja/km kustannukseen lasketaan?

Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että tavoitteisiin ja raportointiin lisättäisiin muitakin mittareita, joilla voisi seurata eri liikennemuotojen tehokkuutta ja kustannuksia sekä näiden kehitystä.

Investointien laskelmissa ja perusteluissa olisi hyvä käyttää nykyistä enemmän pohdintaa vaikutuksista joukkoliikenteen kustannustehokkuuteen. Voisi esittää investointipäätösten tekemistä varten laajemmin eri liikennemuotojen valintaa varten niiden kustannusvaikutuksia.

Hallituksen lausunto

Strategiamittarina käytetään matkustajakilometrikustannusta ilman infrakustannuksia. Mittari lasketaan jakamalla kuntaosuuksiin kohdistetut kokonaiskustannukset (pl. infrakustannus) keskimääräisillä matkustajakilometreillä.

- Kokonaiskustannuksiin lasketaan kaikki tuloslaskelmaan kirjatut ja kuntaosuuksissa kokonaiskustannuksiin lasketut käyttötalouden kustannukset pois lukien infran käyttökorvaukset eli henkilöstökulut, palveluostot (mukana liikenteen operointikulut, ei infrakorvauksia), vuokrat, tarvikkehankinnat ja muut nettokulut, rahoitustuotot ja -kulut sekä investointien poistot.
- Matkustajakilometrit saadaan jakamalla nousijamäärä keskimatkakilometreillä.

Matkustajakilometrikustannus ei ole laskenut strategian edellyttämässä tahdissa. Heikon kehityksen taustalla ovat erityisesti kohonneet operointikustannukset ja matkustajamäärien kehitys. Operointikustannuksia ovat nostaneet tavoitetasoa korkeammaksi Ruskeasuon varikon käyttöönotto, pikaratikan 15 liikennöinti, indeksikehitys ja Kalasatama-Pasila –ratikan käyttöönotto. Liikennöinti-indeksiä ovat nostaneet erityisesti palkkakehitys sekä polttoaineen ja sähkön hinnan nousu.

Strategiamittarit ovat yksi tapa seurata strategian toteutumista, mutta näiden rinnalla HSL:ssä on muitakin mittareita, joilla liikenteen kustannustehokkuutta seurataan. Esimerkiksi matkustajakilometrin hinnan rinnalla nousun hinta liikennemuodoittain on tärkeä seurattava mittari. Nykyinen strategiakausi päättyy vuoteen 2025 ja uuden strategian valmistelu aloitetaan jo vuodenvaihteessa. Uuden strategian valmistelussa otetaan huomioon myös kokemukset nykyisen strategian mittareiden toimivuudesta.

Suurten infrahankkeiden valmistelun yhteydessä kunnat tekevät yhteistyössä HSL:n kanssa arvioinnin hankkeiden vaikutuksesta lippujen hintoihin. Kehitystarve on kuitenkin tunnistettu. Investointien vaikutusten arviointia on syytä kehittää edelleen tarkastelemaan monipuolisemmin vaikutuksia, yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

Tasapainoinen talous

Tarkastuslautakunnan arvio

Talous on parantunut selvästi pandemian ajasta ja on nyt menossa parempaan suuntaan ja vaikuttaa olevan taas hallinnassa. Mittareiksi valittu tulot ilman kuntaosuuksia oli 410 milj. euroa, kun tavoitteeksi oli asetettu vuodelle 2023 390 milj. euroa. Tulot ovat kehittyneet hyvin vaikka edelleen sisältävät tukia 16 milj. euroa. Erityisesti hienoa on lipputulojen kasvu vuoteen 2022 verrattuna 67 milj. eurolla.

Toisena mittarina taloudelle oli strategiassa asetettu kuntaosuuksien %-määrä. HSL:n pitkäaikaisena tavoitteena on ollut, että puolet toiminnan tuloista tulee lipputulosta ja puolet katetaan jäsenkuntien maksamina. Kuntaosuuksien tavoite toteutui ja oli 52,7 %, mikä on alle 55 % talousarviotavoitteen.

Kuntaosuudet olivat vuonna 2022 56 %, ja näytti jo huolestuttavasti siltä, että kehitys on menossa väärään suuntaan. Tulevaisuudessa on edelleen riskinä kuntaosuuksien kasvu johtuen inflaatiosta ja infrakustannuksien kasvusta.

Vuonna 2023 nostettiin lippujen hintoja, millä on oma osuutensa kasvaneissa tuloissa. Hintojen nostamisen jälkeen myös laskettiin hintoja. Tämä johtui siitä, että huomattiin matkustamisen vähentyneen alueellisesti lipunhinnan nostamisen vaikutuksesta. Tämä mahdollisesti kertoo siitä, että lippujen hintojen nostolla ei enää voida saavuttaa lisätuloja, vaan pitää miettiä muita keinoja tasapainottaa taloutta. Voi tosin myös olla, että joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta on mahdollisesti vähentänyt katuremonttien aiheuttamat matka-aikojen pidennykset.

Hallituksen lausunto

Joukkoliikenteen lippujen hinnat ovat nousseet 2019-2024 aikana HSL-alueella + 6,2 %:ia ja samana aikana inflaatio on ollut + 18,5 %:ia. Sekä kotimaassa että kansainvälisesti vertaillen HSL:n joukkoliikennelippujen hinnat ovat hyvin kohtuulliset. Käytännössä hinnan korotukset tai laskut eivät ole juurikaan vaikuttaneet Helsingin keskustan joukkoliikennematkoihin. Sen sijaan pitkien matkojen hintojen alennus on kasvattanut joukkoliikenteen käyttöä kehyskunnissa yhdessä palvelutason parantamisen kanssa.

HSL pyrkii pitämään joukkoliikenteen hinnoittelun jatkossakin kilpailukykyisenä sekä autoiluun että muihin Euroopan metropolialueiden joukkoliikenteeseen verrattuna tarkalla tarjonnan kustannuskurilla, tuloksellisella myynnillä ja markkinoinnilla sekä vaikuttamalla omistajien infrakustannusmallin uudistamiseen. Muihin Euroopan metropoleihin verrattuna HSL kattaa lipputuloilla kolmanneksi eniten operointikustannuksista.

HSL:n hallitus jakaa tarkastuslautakunnan huolen tulevien vuosien kasvavista infrakustannuksista ja niiden aiheuttamasta rahoitusvajeesta. Tarkemman tarkastelun avuksi HSL on arvioinut yhdessä jäsenkuntiansa edustajien kanssa HSL:n tilannekuvaa ja rahoituspohjaa. Työn loppuraportti valmistui 02/2023. 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. Tarkastelun tulokset osoittivat, kuinka HSL:n kustannusten kasvu on keskipitkällä aikavälillä, todennäköisellä hankenäkymällä sekä operointikustannusten kiinteiden erien kasvulla huomattavaa, myös suhteessa odotettuun lipputulokehitykseen. Ainakaan ennen 2030-luvun loppua jäsenkuntien 50 %:n subventioastetavoitetta on vaikea odottaa saavutettavan. Nykyisestä infran käyttökorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. HSL on kysynyt edellisvuoden tapaan omistajakunnilta alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman 2025-2027 lausuntopyyntönsä omistajien kantaa siihen, miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti. Lausuntoja odotetaan perussopimuksen aikataulun mukaan saapuvaksi 31.8.2024.

2.2. Henkilöstö

Tarkastuslautakunnan arvio

Henkilöstön tyytyväisyys vaikuttaa hieman parantuneen. Johdon saama kokonaisarvosana ei tosin ole kovin hyvä, mihin voisi pohtia syitä. Hallinnossa on ollut edelleen jonkin verran vaihtuvuutta ja lakipalveluiden oma resurssointi on alhaista tarpeeseen nähden. Lakipalveluita joudutaan ostamaan erityisesti hankintoihin ja hankintasopimusten tekemiseen noin yhdellä miljoonalla eurolla vuonna 2023. Ostosopimusten tekeminen on HSL:n aivan tekemisen keskiössä olevaa ydintoimintaa. Tällainen osaaminen tulisi löytyä HSL:ltä itseltään eikä pitäisi olla tarvetta tukeutua näin voimakkaasti ostopalveluun.

Tulospalkkaa maksettiin tuloskortin perusteella koko henkilöstölle 79 % kk-palkasta, yhteensä noin 0,9 milj. euroa. Tarkastuslautakunta pitää tuloskortin uusia mittareita organisaation kannalta tärkeinä, mutta yksittäiset työntekijät pystyvät vaikuttamaan tulospalkkansa suuruuteen vain hyvin vähän, jos ollenkaan.

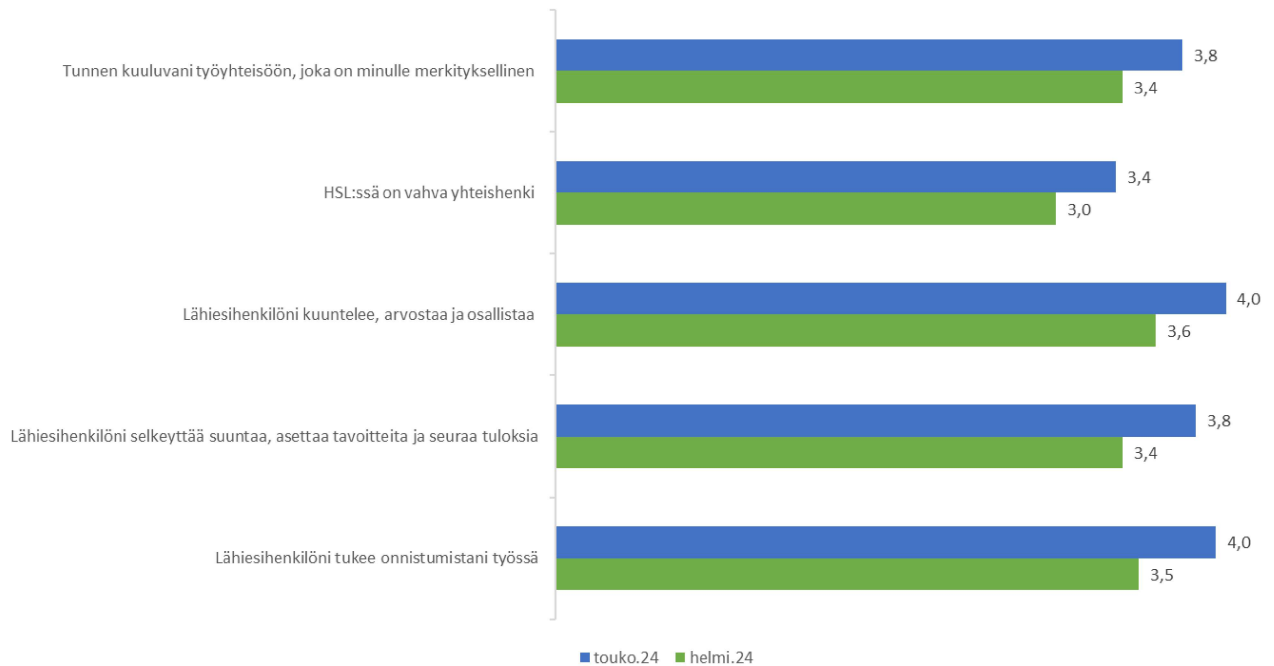
Hallituksen lausunto

Lakipalveluiden resurssivaje on tunnistettu ja pyritään ratkaisemaan. Ulkopuolisen resurssin tarvetta aiheuttaa tyyppillisesti projektit, joiden tarpeisiin ei aina ole mahdollista varata omaa vakituista asiantuntijaresurssia. Vuonna 2023 laki- ja muut asiantuntijapalvelut kasvoivat tarkastuslautakunnan havainnon mukaan noin yhdellä miljoonalla eurolla. Tämä sisältää pääosin muuta kuin pelkkää lakipalvelua, mm. lipputilihankkeeseen ja nykyiseen lippu- ja informaatiojärjestelmään liittyvää konsultaatiota.

Tuloskortin tavoitteissa pyritään ohjaamaan toimintaa yhteiseen strategiaan mukaiseen suuntaan. Tuloskortti yksinään ei kata kaikkea tekemistä. Henkilökohtaiset, strategiasta johdetut ja tuloskorttitavoitteiden kanssa samaan suuntaan katsovat tavoitteet, asetetaan vuosittain käytävissä henkilökohtaisissa tavoite- ja kehityskeskusteluissa.

Strategian toteutussuunnitelma tekee osaltaan strategiaa edistävän työn kaikille avoimeksi ja läpinäkyväksi. Sen avulla on myös tavoitteena pystyä paremmin hahmottamaan oman työn kytkös strategiaan ja sitouttaa sen eteen tehtävään työhön. Vuoden 2024 alussa HSL otti sisäisen toiminnan ohjaamiseen ja priorisointiin käyttöön OKR-mallia (Objectives and Key Results) soveltaen tarkennettavat strategian toteutussuunnitelmat ohjaamaan toimintaa konkreettisin askelin kohti strategisia tavoitteita. Suunnitelmat tarkennetaan vuosikolmanneksittain. Strategian toteutussuunnitelman laadintaan ja seurantaan osallistetaan laajasti henkilökuntaa.

Johtamisen kehittäminen on ollut aktiivista kuluneen vuoden aikana. Olemme mm. määritelleet HSL:n johtamistavan ”Lempeän jämässä mahdollistaja”, tehneet kaikille esihenkilöille 270 –palautteen ja käynnistäimme myöhemmin esihenkilövalmennuksen vastaamaan palautteen pohjalta tunnistettuja kehittämiskohtia. Seuraamme tilanteen kehittymistä säännöllisesti Pulssi-kyselyillä ja positiivista kehitystä on näkyvissä jo nyt. Toukokuun Pulssi-kyselyssä arviot olivat nousseet jopa 0,5 helmikuusta, mitä voidaan pitää hyvin positiivisena kehityksenä.



Kuva: Pulssi-kysely 05/2024 ja 02/2024

2.3. Talousarvion toteutuminen 2023

Tarkastuslautakunnan arvio

Tilikauden tulos oli 30,0 milj. euroa ylijäämäinen, kun muutetussa talousarviossa oli varauduttu 19,5 milj. euron alijäämäiseen tulokseen. Tulos siis ylittää talousarvion noin 50 milj. eurolla. Tulos on todella hyvä. Tosin on huomattava, että hyvä tulos on paljolti syytä toimintakulujen toteutumisesta talousarviota 42,4 milj. euroa alemmina. Tämä taas johtui polttoaineiden ja energian hinnan ennakoitua suotuisammasta kehityksestä. Lisäksi hyvä tulos selittyy HSL:n perustehtävän kannalta epätoivotuilla pohjasyillä kuten ajamattomilla vuoroilla. Ajamattomista vuoroista maksetaan korvauksia HSL:lle.

Sitovat erät toteutuivat hyvin. Kuntaosuudet toteutuivat talousarviota pienempinä johtuen osin noin 16 milj. euron vähennyksistä. Kuntien maksamat kuntaosuudet kasvoivat kuitenkin vuoteen 2022 verrattuna 38,5 milj. euroa. Subventio-% vaihtelee suuresti jäsenkuntien välillä. Espoossa oli suurin 67 % ja Keravalla alhaisin 24,6 %. Kuitenkin keskimääräisesti toteutui 52,7 % mitä on pidettävä hyvänä suorituksena talousarvion odotuksiin nähden.

Lipputulojen ryhmässä on AB-vyöhykkeen matkustusmäärät toteutuneet talousarviota pienempinä ja siinä on tultu jonkinlaiselle kipurajalle hinnan suhteen. Tämä ryhmä on tärkeä joukkoliikenteen käyttäjä, koska yli puolet lipputuloista tulee pelkästään AB-vyöhykkeen nousuista. Lisäksi hienoa on ollut kasvua ABCD lipputuloissa. Olisi tärkeä saada kasvatettua edelleen joukkoliikenteen osuutta matkustamisesta.

Tarkastuslautakunta on huolissaan toimintakulujen suuresta kasvuvauhdista. Vuonna 2022 toimintakuluja kertyi 734 milj. euroa ja vuonna 2023 830 milj. euroa. Suurimpina kasvun aiheuttajina olivat palveluiden ostot. Hyvä olisi selvittää palveluiden ostojen nousun syyt nykyistä paremmin. Jos nousu jatkuu haastaa se HSL:n taloutta jatkossa.

Taseen tunnusluvuista selviää, miten alijäämäisyys on saatu käännettyä ylijäämäiseksi pandemian jälkeen, mikä on hieno asia ja luo pohjaa tuleville vuosille. Vuonna 2023 ylijäämää on kertynyt HSL:n taseeseen yhteensä 100 milj. euroa. Tämä jakautuu jäsenkunnittain hyvin epätasaisesti, mikä hyvä huomioida. Pandemian aikaista lainaa on saatu maksettua pois.

Valtiolta on saatu tukia, mutta niiden määrä on vähäinen merkitykseltään. Voidaan nyt ilolla todeta, että HSL organisaationa selvisi sittenkin talouden puolesta pandemiasta ja sen tuomasta muutoksesta.

Investointien toteumasta selviää, että ne ovat toteutuneet aika epätasaisesti ja erot talousarvioon tulisi selvittää erityisesti ylitysten osalta.

Tulevaisuuden riskinä nähdään inhouse-yhtiöistä suorahankintojen tekeminen pienellä omistuksella huomioiden markkinaoikeuden ratkaisut. Voisi olla paikallaan pohtia näiden hankintojen kilpailuttamista.

Hallituksen lausunto

HSL on sitoutunut strategian mukaisiin tavoitteisiin ja kestävästä liikkumisesta kasvutavoitteisiin. Kaikki toimintamme tähtää strategisten tavoitteiden saavuttamiseen. Hyvien palvelujen, asiakkailta saatavien lipputulojen ja kuntaosuuksien toimivan tasapainon ytimessä on liiketoiminnan tuloksellisuuden parantaminen. Kuluvana vuonna 2024 olemme maltillisella kasvu-uralla, mutta tulevaisuus pitää sisältää edelleen myös epävarmuustekijöitä. Matkustajamääriä pyritään kasvattamaan mm. kohdennettujen tarjonnan lisäysten ja hinnoittelutoimien avulla. Tarjonnan lisäykset kohdennetaan järkevästi sinne, missä niillä on suurin vaikuttavuus ja potentiaali nousujen kasvattamiselle.

HSL:n hallitus jakaa tarkastuslautakunnan huolen tulevien vuosien kasvavista infrakustannuksista ja niiden aiheuttamasta rahoitusvajeesta. Toimintakuluja kasvattaa erityisesti infrakorvausten kasvu. Infrakorvausjärjestelmän kehittäminen on omistajakuntien päätettävissä. Tätä on avattu myös kappaleessa 2.1 Tasapainoisen talouden osiossa.

Valtio on panostanut Helsingin seudulle verrokkimaita vähemmän, vaikka seudun menestyksellä on keskeinen merkitys koko maan kilpailukyvyille. Valtio rahoittaa esim. vain noin viidesosan Helsingin seudulla tehtävistä liikenneinfrainvestoinneista. Joukkoliikenteen rahoituksesta vastaavat pääosin kunnat, poikkeuksena viime vuosien koronatuot, joilla paikattiin sulkutoimien aiheuttamia lipputulomenetyksiä. HSL:n hallituksen mielestä valtion tulisi kantaa suurempaa vastuuta HSL-alueen investoinneista seudun joukkoliikenneinfraan sekä varmistaa kaupunkiseudun menestyksen kannalta olennaisen tärkeän joukkoliikenteen pitkäjänteinen rahoitus.

Yli-/alijäämien jakautuminen kunnittain on riippuvainen kuntakohtaisesta kuntaosuuden toteutumisesta, eli siitä miten kunnalle talousarviossa arvioitu lipputulo- ja kustannuskertymä toteutuu tilinpäätöksessä. Jäsenkunnille kohdistetaan kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti ja lipputulot kohdistetaan kunnittain kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella. Kustannusten jaossa käytettävä kysyntätieto (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja

kunnittain) perustuu lippulajituskimuksiin ja matkalippujärjestelmien tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

Investointien poikkeamat johtuivat lipputilihankkeen ja uuden ajoneuvoreitittimen hankinnan viivästyttämisestä. Tämän vuoksi erien osalta on syntynyt poikkeamia.

Inhouse-yhtiöihin liittyviä lainsäädännön muutoksia seurataan aktiivisesti ja HSL:n käyttämissä yhtiöissä on laadittu erilaisia skenaarioita tulevaisuuden kehityksestä.

2.4. Asiakastyytyväisyys

Tarkastuslautakunnan arvio

Asiakastyytyväisyys on pysynyt hyvällä tasolla, vaikka ennen pandemiaa saaduista luvuista ollaan hieman jäljessä. Kokonaistyytyväisyys palveluihin on hienoisessa laskussa.

Erona tyypillisesti on, että joukkoliikenteen matkustajat ovat tyytyväisempiä, koska on jo päädytty valitsemaan joukkoliikenne liikkumisen muodoksi. Taas kysyttäessä heiltä, jotka eivät ole valinneet joukkoliikennettä, tyytyväisyys palveluun ei ole niin korkealla tasolla.

Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että talvikunnossapitoon varaudutaan riittävästi.

Hallituksen lausunto

Myös HSL:lle on tärkeää, että kaupungit huolehtivat katualueiden kunnossapidosta. Tärkeää huomioida myös kaluston talvikelpoisuus.

2.5. Pikaratikan valmistuminen

Tarkastuslautakunnan arvio

Pikaratikan toteutusta voidaan tähän mennessä pitää onnistuneena. Projekti pysyi aikataulussa ja sille varatussa budjetissa. Liikenteen aloitus on sujunut suunnitelmien ja odotusten mukaisesti. Positiivista on, ettei ratikasta synny samalla tavalla päästöjä kaduille kuin aikaisemmasta bussiliikenteestä. Palvelutaso ja mukavuus on myös lisääntynyt.

Matkustajien määrä ei vielä ole ylittänyt bussilinjan liikennemääriä muutaman kuukauden käytön jälkeen ja määrien odotetaan nousevan. Tarkastuslautakunta kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että kuljetettaessa suunnilleen sama matkustajamäärä pikaratikalla vanhan bussin sijaan tulee se maksamaan paljon enemmän kuin aiemmin.

Jatkossa uusia investointeja pohdittaessa, toivoisi näkevän matkustajakilometrikustannuksen perusteluissa mukana. Näin olisi mahdollista käyttää kannattavuutta arvioinnissa mukana nykyistä paremmin. HSL:n jäsenkuntien on hyvä tehdä tietoinen valinta siitä, kuinka paljon kustannukset nousevat, jos palvelutasoa nostetaan. Lisäkustannusta ei saada välttämättä takaisin lippujen hinnoissa, vaan tarvitaan jäsenkunnilta nykyistä suurempaa panostusta joukkoliikenteeseen. Vuosi 2023 osoitti, että lippujen hintojen nosto todella vähentää joukkoliikenteen käyttöä.

Hallituksen lausunto

Pikaratikka PR15 aloitti liikennöinnin vasta 10/2023. Nousijamääriin odotetaan kasvua, kun matkustajat löytävät kunnolla uuden reitin. Liikennettä myös tihennettiin arjen ruuhka-aikoina 8 minuuttiin 4.3.2024 alkaen. Jo ensimmäisinä kuukausina pikaratikka keräsi enemmän matkustajia kuin linja 550 (koronan

jälkeinen tarkastelujakso) siitä huolimatta, että linjalla 550 oli edelleen päällekkäistä liikennettä ratikan kanssa ja ratikan vuoroväli oli 12-10 min. Ennen koronaa linja 550 keräsi parhaimmillaan n. 40 000 matkustajaa päivässä ja HSL:n tavoitteena on, että syksyllä vuorovälin tihentyessä 6 minuuttiin pikaratikka keräisi jopa 50 000 matkustajaa päivässä.

Raide-Jokerin hankearvioinnin ja muidenkin hankkeiden arvioinnin yhteydessä lasketaan myös vaikutukset HSL:n talouteen ja korotuspaineet lippujen hintoihin. Nämä tiedot ovat siis kuntien päättäjien käytettävissä, kun he päättävät liikennehankkeista.