

**Lausunto HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2022–2024 /  
Utlåtande om HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan för åren 2022–2024**

**Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 06.09.2021 § 255**

884/00.04.01/2021

Valmistelija / Beredare: kehitysjohtaja / utvecklingsdirektör Pirjo Siren, pirjo.siren(a)sipoo.fi ja/och liikennesuunnittelija / trafikplanerare Eva Lodenius, eva.lodenius(a)sipoo.fi

HSL:n perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:

- HSL:n strategia 2018–2021,
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2021–2023,
- hyväksytty liikennöintisuunnitelma 2021–2022 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat,
- vuoden 2020 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteutuma- ja ennustetiedot vuodelta 2021.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä pyytää 31.8.2021 mennessä jäsenkuntien lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmastaan vuosille 2022–2024. Sipoon kunnalle on myönnetty lisäaikaa lausunnon antamiseen.

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1. Strategiasuunnitelma

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

2. Taloussuunnitelma

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

3. Toimintasuunnitelma

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

**HSL:n strategian uusiminen vuoden 2021 aikana sekä keskeiset strategiset tavoitteet 2022–2024**

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

Vuoden 2017 strategiassa HSL:n arvoiksi tunnistettiin neljä tärkeää asiaa: yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti ja kunnianhimoisesti. Voimassa olevassa

strategiassa on viisi painopistettä: erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö sekä kestävä talous.

Uuden strategian valmistelu on käynnistynyt keväällä 2021 sidosryhmien odotusten ja näkemysten kartoittamisella sekä toimintaympäristön keskeisten muutosvoimien analysoinnilla. Talousnäkökulma ohjaa strategiatyötä vahvasti. Uusien strategisten painopisteiden arviointi ja määrittely tehdään syksyn 2021 aikana uuden hallituksen toimesta. Täsmentyvät linjaukset tullaan mahdollisuuksien mukaan huomioimaan lopullisessa toiminta- ja taloussuunnitelmassa sekä tavoitteiden asettamisessa.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2022–2024 on valmisteltu vastaamaan erityisesti koronapandemiasta johtuviin keskeisiin haasteisiin ja joukkoliikenteen matkustajamäärien palautumisen varmistamiseen, unohtamatta kuitenkin pidemmän aikavälin keskeisiä seudun tavoitteita.

### **Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa**

HSL:n talous on kärsinyt merkittävästi koronaviruspandemian aiheuttamasta matkustuksen vähenemisestä ja lipputulopohjan romahduksesta. Matkustajamäärien arvioidaan jäävän vuonna 2021 edelleen jopa 47 % alle vertailuvuoden 2019 tason.

Koronapandemian aikana kertyneitä alijäämiä ja lainanottoa joudutaan rahoittamaan pitkään tulevaisuudessa. Valtion vuoden 2020 seitsemännen lisätalousarvion mukainen, toukokuussa 2021 HSL:lle myönnetty koronatuki, 69,3 milj. euroa, helpottaa akuutista kassakriisistä selviytymistä, mutta tukiosuus kattaa vain osan lipputulosten romahduksesta aiheutuvasta tulojen menetyksestä vuonna 2021. Vuonna 2020 HSL sai valtion 4. lisätalousarviosta myönnettyjä tukia akuutteihin lipputulomenetyksiin 56,6 milj. euroa ja koronatilannetta elvyttäviin hankkeisiin 2,4 milj. euroa. HSL teki tuesta huolimatta 71,1 milj. euron alijäämäisen tuloksen vuonna 2020. Vuoden 2021 talousarvio on lähtökohtaisesti 79,1 milj. euroa alijäämäinen, joka Traficomien toukokuussa 2021 myöntämän tuen avulla vähenee ensimmäisen osavuositarkennusten mukaan noin 36 milj. euron alijäämään.

Koronatilanteen ja talouden yleinen kehitys vaikuttaa myös tulevaisuudessa merkittävästi HSL:n jäsenkuntien talouteen sekä tuleviin painotuksiin ja investointeihin. Valtion tuista huolimatta HSL:n jäsenkuntien kuntaosuudet kasvat esityksessä vuonna 2022 jo noin 68 milj. eurolla (lähes 18 %) verrattuna vuoden 2021 laskutukseen. Ilman valtion lisätukia HSL-alueen joukkoliikenteelle koronaviruspandemian aiheuttaman rahoitusaukon kattaminen tuo paineita nostaa reippaasti jäsenkuntien maksuosuuksia TTS-kaudella ja/tai korottaa matkalippujen hintoja ja/tai karsia joukkoliikenteen palvelutasoa. Erityisesti palveluiden kehittäminen voi tulevaisuudessa kärsiä, jos kehittämishankkeita joudutaan karsimaan, kun keskitytään perustoimintojen ylläpitämiseen.

Keskeisiä linjauksia TTS-kauden suunnittelussa on matkustajamäärien saaminen takaisin kasvu-uralle ja joukkoliikenteen positiivisen menestystarinan jatkuminen. Myös ilmastonmuutoksen torjunnan välttämättömyys ja Helsingin seudun parempi tulevaisuus ovat tärkeitä taustatekijöitä HSL:n suunnittelussa. Toimiva ja kohtuuhintainen joukkoliikenne työmatka- ja asiointiliikkumisena tukee tulevaisuudessakin ihmisten hyvinvointia, elinkeinoelämän toipumista ja ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Epävarmassa tilanteessa matkustamisen kehittymistä suunnitelmakaudella on pyritty Muuttuvan liikkumisen -työssä arvioimaan eri tekijöiden perusteella (tautilanteen kehittyminen, rokote, yleinen taloustilanne ja työllisyys, etätyö ja muut liikkumisen muutokset jne.). Ennen koronaa oletettiin, että työvoiman liikkuvuus kasvaa etenkin pendelöinnin ja pitkien, pääkaupunkiseudun rajan ylittävien työmatkojen lisääntymisen vuoksi. Tämänhetkisen näkymän mukaan työmatkojen määrien odotetaan vähentyvän pysyvästi. Työmatkojen aikajoustavuus kasvaa, kun erityisesti asiantuntijatyöstä tulee monipaikkaista, ajasta, paikasta ja työnantajasta riippumatonta. Aikataulusidonnaisista yhteyksistä siirrytään todennäköisesti nykyistä enemmän kutsupohjaiseen liikennöintiin. Joukkoliikenteen ruuhkahuiput tasaantuvat, lyhyemmät matkat yleistyvät ja liikkuminen kävellen ja pyöräillen lisääntyy.

### **Ehdotus tulevan seudullisen kaupunkipyöräpalvelun valmistelusta**

Kaupunkipyörät ovat tärkeä osa joukkoliikenteen matkaketjua. Kaupunkien (Espoon, Vantaan ja Helsingissä HKL:n) nykyiset kaupunkipyöräsopimukset ovat voimassa vuoteen 2025 asti. Uuden palvelun hankinnan valmistelu tulee käynnistää lähivuosina ja seudullisen palvelun koordinoituvastuu sopisi hyvin HSL:n toimenkuvaan. Nykyisissä kaupunkipyöräpalveluissa HSL ei ole palvelun tilaaja, eikä kaupunkipyöräoperaattorin sopimuskumppani, vaan HKL, Espoo ja Vantaa kukin oman kuntansa palvelun osalta. Tämä on johtanut siihen, että pääkaupunkiseudulla on kaksi eri kaupunkipyöräjärjestelmää, jotka eivät ole yhteensopivia, eikä pyöriä voi käyttää ristiin Helsinki–Espoon palvelun ja Vantaan palvelun välillä. Tämä heikentää merkittävästi asiakaskokemusta ja asiakaspalautteen perusteella todennäköisesti myös Vantaan palvelun käyttöä. Myös asiakasrajapinnan käyttöliittymien rakentaminen on työlästä, kallista ja hankalaa kahden eri järjestelmän rajapintojen kanssa, eikä käyttökokemuksesta saada tehtyä niin sujuvaa ja helppoa kuin haluttaisiin. Esimerkiksi maksunvälityspalvelut ja niihin liittyvät toiminnallisuudet ovat operaattorien sopimuskumppaneiden toteuttamat, eikä HSL pysty vaikuttamaan niihin. Ne eivät myöskään mahdollista kaupunkipyörien kytkemistä joukkoliikenteen lipputuotteisiin.

Lähtökohtana olisi, että HSL vastaa tulevan seudullisen kaupunkipyöräpalvelun valmistelusta ja hankinnasta. Työhön sisältyy sen selvittäminen, millä periaatteella palvelu hankitaan ja toteutetaan. Alustavana ajatuksena on, että kaupunkipyörät pyritään tuomaan osaksi HSL:n lipputuotteita, ja kustannukset ja tuotot jaettaisiin kunnille aiheuttamisperiaatteen mukaan. Tällöin noudatettaisiin perussopimuksen mukaista kustannusjakoa ja HSL toimisi kaupunkipyöräpalvelun tilaajana samaan tapaan kuin joukkoliikenteessäkin. Kunnat kuitenkin vastaisivat palvelutason määrittelystä, eli päättäisivät kaupunkipyöräpalvelun laajuudesta oman kuntansa alueella. Vaihtoehtona voisi olla myös se, että HSL toteuttaisi hankinnan yhteispuitesopimuskilpailutuksella. Kunnat voisivat yhteispuitesopimuksen kautta tilata samaan seudulliseen järjestelmään kuuluvan kaupunkipyöräpalvelun oman kuntansa alueelle. Operaattori laskuttaisi kunnalta suoraan kyseisen kunnan alueelle kohdentuvan kaupunkipyöräpalvelun operointikustannukset. Käyttäjämaksujen kohdistuksesta ja tilityksestä sovittaisiin selvitystyön edetessä.

Ennen palvelun määrittelytyön käynnistämistä HSL:n on tarkoitus selvittää, mitkä HSL-alueen kunnat ovat halukkaita lähtemään mukaan seudulliseen kaupunkipyöräpalveluun ja määrittellä kilpailutettava palvelu yhdessä näiden kuntien kanssa. Alustavasti kunnat vastaisivat (jos päädytään asemalliseen ratkaisuun) pyöräasemapaikkojen sijoittelusta ja

suunnittelusta ja asemapaikkoihin liittyvistä katuinfran toimenpiteistä, lupien hakemisesta sekä mahdollisiin mainospaikkoihin liittyvistä neuvotteluista. HSL voisi myös olla apuna asemien sijoitussuunnittelussa ja lupaprosessissa tai vastata niistä, jos niin sovitaan.

### **Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset**

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset on esitetty alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman liitteessä 4.

Sipoon sisäisten linjojen ja Sipoon suunnan seutuliikenteen osalta ei ole suunniteltu merkittäviä muutoksia vuosina 2022–2024.

### **HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2022–2024**

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 jäädyään 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. Tukiehtojen mukaan joukkoliikenteen lippujen hintoihin hyväksytään taloustilanteen parantamiseksi tehtävät enintään indeksikorotuksen mukaiset korotukset. Liikenteen palvelutason 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 olevan 826,9 milj. euroa vuonna 2023 ja 849,0 milj. euroa vuonna 2024.

### **Lipputulot**

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

### Kuntaosuudet

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet vuonna 2022 ovat yhteensä 456,1 milj. euroa. 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.

Sipoon kuntaosuus oli HSL:n vuoden 2020 tilinpäätöksen mukaan 2,9995 milj. euroa. Talousarvioennuste vuonna 2022 on 3,968 milj. euroa. Toimintakauden loppuun mennessä Sipoon kuntaosuuden arvioidaan olevan noin 3,9 milj. euroa vuosina 2023 ja 2024.

### Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

HSL:n viimeisimmän osavuositarkastuksen sisältämän kuntaosuusennusteen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämäennuste on otettu huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa kuntaosuuksia vähentävänä (kertynyt alijäämä) tai lisäävänä eränä (kertynyt alijäämä). HSL laskuttaa kuntaosuudet talousarvion mukaisina, eikä talousarvion ja toteuman välistä erotusta (yli-/alijäämää) laskuteta tai palauteta talousarviovuoden aikana, vaan se otetaan huomioon seuraavan kolmen vuoden TTS-suunnitelmissa.

Suunnitelmavuosien 2022–2024 kuntaosuuksissa on laskutettavia kumulatiivisia alijäämiä, tilinpäätöksen 2020 kertymä huomioituna vuoden 2021 ennusteen mukaisella arvioidulla kertyvällä alijäämällä, yhteensä 38,1 milj. euroa. Alijäämä on taloussuunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2022–2024 ja lisää laskutettavaa kuntaosuutta 12,7 milj. eurolla. Katettaessa alijäämä neljän seuraavan vuoden aikana, muodostuisi vuosittaiseksi laskutettavaksi eräksi 9,5 milj. euroa ja tämä vähentäisi laskutusta 3,2 milj. eurolla vuonna 2022 esitettyihin kuntaosuuksiin.

Alijäämäennuste vuoden 2021 loppuun on Sipoon osalta 0,639 milj. euroa.

### Muut tulot

Matkakorteista peritään asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu on pitkään ollut 5,00 euroa ja vuodelle 2022 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %). Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuosina 2022–2024 0,3 milj. euroa. Mobiilikausilipun myynnin kasvaessa, matkakorttien käytön arvioidaan hieman vähenevän ja matkakorteista saatavien tulojen pienevän.

Tarkastusmaksun määrä voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisen kertamaksu (laki joukkoliikenteen tarkastusmaksusta § 5). Alin aikuisen kertamaksu vuoden 2021 tariffissa on mobiili- tai arvokertalippu AB, jonka hinta on 2,80 €. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2022 tarkastusmaksuun tullaan esittämään korotusta. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,0 milj. euroa vuosina 2022–2024. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 1,6 milj. euroa vuonna 2022. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassa olevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

Muut myyntitulot, 2,0 milj. euroa vuonna 2022, syntyvät erilaisista palvelumaksuista. Vuokratuloja liikennöitsijöiltä arvioidaan saatavan

matkakorttijärjestelmän laitteista, taukotiiloista ja sähköbuseista 2,6 milj. euroa vuonna 2022.

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

Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,7 milj. euroa vuonna 2022, 0,2 milj. euroa vuonna 2023 ja 0,6 milj. euroa vuonna 2024. Valtion tuissa ei ole huomioitu TTS-kaudella mahdollisesti saatavia koronatilannetta elvyttäviä tukia.

### **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 ostot

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 maksettavat korvaukset

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

### Infrakustannukset

Joukkoliikenteen infralla tarkoitetaan jäsenkuntien suoraan tai välillisesti omistamaa, käytössä olevaa joukkoliikenneinfraomaisuutta, josta on erillinen sopimus HSL:n ja jäsenkuntien kesken. HSL:n ja jäsenkuntien välisissä infrasopimuksissa on sovittu joukkoliikenteen infrakorvauksen laskutusperiaatteista. Kauniaisilla, Sipoolalla, Tuusulalla ja Siuntiolalla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa. Joukkoliikenteen infraa eivät ole operointikalusto, varikkoinfra, joukkoliikenteen staattisen tai sähköisen informaation infra, kuljettajien sosiaalitulat, liityntäpysäköinnin infra, liiketilat eivätkä mainospaikat.

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2022 on yhteensä 147,1 milj. euroa. Infrakulut kasvavat TTS-kaudella merkittävästi. Vuonna 2023 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 196,5 milj. euroa ja vuonna 2024 yhteensä 209,3 milj. euroa.

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen 8.2. kohdan mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien aiheuttamien infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Tällaisia uusia, merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaan olleet Länsimetro ja Kehärata.

Jatkossa uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien

kasvattamiseen. Suurin korotuspaine lippujen hintoihin tai jäsenkuntien maksamiin kuntaosuuksiin tulee, kun Länsimetron jatko Kivenlahteen valmistuu (arvioitu laskennallinen korotustarve noin 11 %) ja Raide-Jokeri otetaan käyttöön (arvioitu korotustarve noin 4 %). Mahdollisia lippujen hintojen korotuksia ei ole huomioitu kuntaosuuksilaskelmassa eikä HSL:n tuloslaskelmassa. Pikaraitiolinja 550 on kuntaosuuksilaskelmassa käsitelty omana joukkoliikennemuotonaan. Laskennassa on siis oletettu, että infrasopimukseen tullaan lisäämään pikaraitiolinjat uutena sopimuskohtana ja siten jaettavana infrakokonaisuutena.

#### Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 36,1 milj. euroa vuonna 2022. Muihin palvelujen ostoon käytetään 39,6 milj. euroa vuonna 2023 ja 29,6 milj. euroa vuonna 2024.

Muista palveluostoista lähes puolet on HSL:n tietojärjestelmien kustannuksia, joilla ylläpidetään lippu- ja informaatiojärjestelmiä ja niihin liittyviä kapasiteettipalveluita sekä huolehditaan laitteiden huollosta. IT-kustannukset väliaikaiset kasvavat vuonna 2023 kun uusi tunnistepohjainen lipputilihanke valmistuu, mutta kustannusten odotetaan laskevan TTS-kauden loppuun mennessä uusien sopimusten myötä.

#### Muut toimintamenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 24,1 milj. euroa vuonna 2022, joka on 3,3 % toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 19,6 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,5 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2022 varattu 1,0 milj. euroa. Vuoden 2023 ja 2024 varaus on 0,9 milj. euroa. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja IT-tarvikkeet, pienet IT-laitehankinnat, kalustohankinnat ym. tarvikehankinnat

Vuokramenot vuonna 2022 ovat 4,8 milj. euroa. Vuosien 2023–2024 varaus on 4,7 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2022 ovat 2,9 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan vuosittain noin 1,6 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät myös luottokortti- ym.

provisiot, jotka ovat TTS-vuosina vähitellen kasvava erä, kun matkalipun myyntiä siirtyy HSL:n omiin myyntikanaviin, joiden maksuvälinekustannukset kasvavat. Vuodelle 2023–2024 muihin menoihin varataan yhteensä 3,1–3,3 milj. euroa.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja ja -kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2022 31,5 milj. euroa ylijäämäinen.

#### Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2022–2024 sisältää vuonna 2020 nostetun 50 milj. euron talousarviolainan kustannukset. Mikäli talous kehittyi kevään 2021

osavuositarkastuksen mukaisena, lainaa ei tarvitse nostaa lisää vuonna 2021. Alustava TTS-suunnitelma ei myöskään sisällä uuden

talousarviolainan kuluja vuosille 2022–2024. Tilanne tarkennetaan lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan syksyllä.

Ylimääräisen kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Sijoituksia tehdään kassavarojen turvaamiseksi pankkien perimiltä negatiivisilta talletuskoroilta, mikäli ylimääräisiä kassavaroja TTS-kaudella on jäljellä.

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2022 arvioidaan olevan 0,1 milj. euroa ja vuonna 2023–2024 0,1 milj. euroa.

Rahoituskuluihin kirjataan myös jäsenkunnille maksettavat ylijäämien korot ja rahoitustuloihin vastaavasti alijäämistä perittävät korkotulot. PKS-omistajaohjauksen tavoitteiden mukaisesti jäsenkuntien peruspääomalle maksetaan TTS-kaudella 1,5 %:in korkoa.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 31,4 milj. euroa ylijäämäinen, ja se riittää kattamaan suunnitelman mukaiset poistot, jotka ovat 18,8 milj. euroa vuonna 2022.

### **Investoinnit ja poistot**

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.

Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyin poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat LIJ-hankkeen osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ohjelmat ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.

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

Esittelijä / Föredragande Kunnanjohtaja / Kommundirektör Grannas Mikael

Ehdotus / Förslag Kunnanhallitus päättää antaa HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2022–2024 liitteen 2 mukaisen lausunnon.

Pykälä tarkastetaan välittömästi.

Kommunstyrelsen beslutar avge utlåtande om HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan för åren 2022–2024 i enlighet med bilaga 2.

Paragrafen justeras omedelbart.

Käsittely / Behandling

Päätös / Beslut Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti esittelijän ehdotuksen.

Pykälä tarkastettiin välittömästi.

Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens förslag.



Paragrafen justerades omedelbart.