

Yhdyskuntalautakunta
Kaupunginhallitus

§ 67
§ 141

16.08.2016
31.08.2016

Lausunto Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2017 - 2019

652/00.04.01/2014

YLK 16.08.2016 § 67

Lisätiedot:

yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju, puh. 09 5056 234
kuntatekniikan projekti-insinööri Lennart Långström, puh. 09 5056 387
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL -kuntayhtymän hallitus on kokouksessaan 14.6.2016 päättänyt pyytää taloussuunnitelmaehdotuksesta 2017 – 2019 jäsenkuntien lausunnot 31.8.2016 mennessä.

Lausuntoa pyydetään:

- strategiasuunnitelmasta
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista
- kuntaosuuksien tasosta
- tarkastusmaksun korottamisesta
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2017 - 2019
- ennen kaarimallin hinnoittelun käyttöönottoa tapahtuvasta kunta-osuuslaskentamallin kehittämisestä
- valmiudesta järjestää sähköbussien pikalatausasemat

Lausuntopyyntö on esityslistan **oheismateriaalina**. Lausuntopyyntöön liitetyvä aineisto on julkaistu internet-osoitteessa:

<https://www.hsl.fi/paatoksenteko>

Esityslistat ja pöytäkirjat/Hallitus 14.6.2016. Aineisto on myös nähtävillä kokouksessa.

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:

- HSL:n strategia 2025
- HSL:n henkilöstöstrategia 2018
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2016 - 2018

- hyväksytyt liikennöintisuunnitelmat 2016 - 2017 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat
- vuoden 2015 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteutumatiiedot vuodelta 2016

Taloussuunnitelma vuosille 2018 - 2019 on laadittu vuoden 2017 kustannustasoon.

Strategiasuunnitelma

HSL:n toimintaa ohjaa vuonna 2014 laadittu strategia, joka ulottuu vuoteen 2025. Perustehtävänä on kehittää ja tarjota sujuvia ja luotettavia liikkumISRatkaisuja asukkaiden tarpeisiin. Visio 2025 kuuluu: "Joukkoliikenne on yksövalinta ja Helsingin seutu älykkään, kestävän ja turvallisen liikkumISRuunnannäyttäjän." HSL:n arvoja ovat yhteistyö, ympäristövastuu, asiakaslähtöisyys ja jatkuva kehittyminen. Strategiset tavoitteet kaudelle 2017-2019 ovat:

- 1) Sujuvat matkat - Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin.
- 2) Selkeää palvelua - Tarjoamme asiakkaille ajantasaista tietoa ennen matkaa ja matkan aikana sekä selkeät, helppokäyttöiset ja kohtuuhintaiset liput.
- 3) Joukkoliikenne kasvuun - Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.
- 4) Tiivis ja vetovoimainen seutu - Raideliikenneverkkoon perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta.
- 5) Vähemmän päästöjä - Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä.
- 6) Tehokasta taloutta - Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoitus pohjan kestävyyttä.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutasomuutokset

HSL:n runkoverkko laajenee merkittävästi Länsimetron käyttöönoton myötä ja siinä yhteydessä toteutettava Etelä-Espoon linjastouudistus aiheuttaa Kauniaisten kannalta merkittävimmät palvelutasomuutokset. Liityntälinjat Tapiolaan ja Matinkylään tulevat, HSL:n suunnitteluohjeen mukaisesti, tarjoamaan sujuvat yhteydet metroasemille mutta paikallinen palvelutaso heikkenee monessa tapauksessa samalla kun tarvittavien vaihtojen määrä kasvaa.

Muita merkittäviä liikenteen palvelutasomuutoksia suunnitelmakaudella ovat:

- Koillis-Helsingin linjastomuutos 2017
- runkolinja 500 Herttoniemi –Munkkivuori syksyllä 2018
- runkolinja 510 Pasila –Tapiola vuonna 2019
- runkolinjan 560 jatke Matinkylään syksyllä 2019
- runkolinja 570 Mellunmäki – Aviapolis syksyllä 2019
- raitioliikenteen linjastosuunnitelman muutokset vuonna 2017 alkaen

Linjastoa kehitetään keskittämällä tarjontaa vahvoille reiteille. HSL osallistuu pikaraitiotie Raide-Jokerin rakennussuunnitteluun ja rakentamisen ohjaamiseen.

HSL osallistuu suunnitelmakaudella eBusSystems-hankkeeseen, jossa kehitetään sähköbussijärjestelmää. Bussiliikenteen hankinnoissa suositaan tarjousvertailussa sekä haitallisia lähipäästöjä että CO2-kuormitusta vähentäviä ratkaisuja.

Uusi matkalippujärjestelmä ja seudullinen ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä (LIJ-hanke) otetaan käyttöön täydessä laajuudessaan vuodesta 2017 alkaen. Lippujärjestelmä vaihtuu TTS-kaudella kaarimaisiin vyöhykkeisiin, joissa lippujen hinnoittelu ei enää perustu kuntarajoihin. Vyöhykkeiden ymmärtämistä tuetaan matkustajainformaatiolla, markkinoinnilla ja palvelumuotoilulla. Lipunmyynnin painopistettä siirretään itsepalvelukanaviin.

Tavoitteena on tarjota matkustajille entistä enemmän ajantasaista tietoa ennen matkaa ja matkan aikana. Reittioppaan uudistus on myös tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2017 alusta. Tavoitteen mukaisesti pyritään kasvattamaan sähköisiin palveluihin rekisteröityneiden asiakkaiden määrä useaan sataan tuhanteen vuoteen 2018 mennessä.

Taloussuunnitelma

Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2017 ovat yhteensä 702,4 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 52,8 milj.€ (8,1 %). Vuonna 2018 toimintatulojen arvioidaan olevan 710,2 milj.€ ja vuonna 2019 713,3 milj.€.

Lipputulot ja lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Lipputulosten arvioinnin perustana on käytetty neljän kuukauden toteutumatietojen pohjalta tehtyjä lipputulosten ennusteita sekä esitettyjä hinnankorotuksia. Lipputulosten (alv 0 %) arvioidaan olevan vuonna 2016 yhteensä 324,6 milj.€ ja 344,0 milj.€ vuonna 2017. Lipputulosten kasvu 6 % perustuu pääosin lippujen hinnankorotuksiin. Lippujen hintoja esitetään korotettavaksi vuonna 2017 keskimäärin 5,5 %. Korotusesitys johtuu pääosin Länsimetron käyttöönoton sekä muun metro- ja junaliikenteen aiheuttamista infra-kustannuksista. Osaltaan kustannuksia kasvattaa myös raideliikenteen operointikustannusten kasvu. Vuosittaiseen lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän arvioidaan kasvavan vuosittain keskimäärin noin 1,0 %, vuodesta 2016-2017 kuitenkin 2%.

Vuonna 2018 lipputulosten arvioidaan olevan 347 milj.€ ja v. 2019 351 milj.€. Kauniaisten lipputulosten arvioidaan vastaavasti olevan kasvusuuntaiset: ennuste vuodelle 2016 on 1,482 milj.€, lausuntoaineistossa vuonna 2017 ne ovat 1,689 milj.€, v. 2018 1,706 milj.€ ja v. 2019 1,724 milj.€.

TTS-esityksessä kuntien keskimääräinen subventiotaso pysyy juuri ja juuri

alle 50 %:ssa, vaikka se vuoden 2017 osalta ylittyikin hieman (50,6 %). Mikäli subventioaste haluttaisiin pitää maksimissaan 50 %:ssa myös vuonna 2017, tulisi lipputuloja kerätä lisää n. 4,5 milj.€ ja korottaa lipunhintoja keskimäärin 10,0 % nyt esitetyn 5,5 % sijaan. Espoon ja Kauniaisten sisäisiin lippuihin esitetään 5,7 % korotusta ja pääkaupunkiseudun seutulippuihin 4,8 % korotusta. Kertalippujen hintoja korotetaan keskimäärin 8,9 %, arvolippujen 5,1 % ja kausilippujen 4,7 %.

Kuljettajamyyntiä pyritään edelleen vähentämään ja ennakoon myytävälle kertalipuille esitetään annettavaksi 10 % alennus kaikilla vyöhykkeillä. Mobiililiput ovat myös ennakoon myytäviä lippuja.

Kuntien tuki kohdennetaan jatkossakin säännöllisten käyttäjien kausi- ja arvolippujen hintoihin. TTS:ssä suunnitelmakauden lipputulot on arvioitu nykyisen tariffijärjestelmän perusteella. Vyöhykkeisiin perustuva järjestelmä tulee käyttöön aikaisintaan elokuussa 2017.

Kuntaosuudet

Menot, joita ei voida kattaa lippu- tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuudet ovat talousarvioesityksessä vuonna 2017 yhteensä 342,8 milj.€ ja muodostavat 48,8% HSL:n toimintatuloista. Kuntaosuuksia vähentävänä eränä on huomioitu jäsenkuntien edellisten vuosien yli-/alijäämä yhteensä 14,2 milj.€. (Ennuste kuntaosuuksille vuonna 2016 on 309,9 milj.€ ja TP 2015 oli 298,9 milj.€.)

Kauniaisten kuntaosuus vähennysten jälkeen tulisi lausuntoaineistossa esitetyn mukaisesti olemaan 0,616 milj.€ vuonna 2017, vuonna 2018 se olisi 0,605 milj.€ ja vuonna 2019 0,614 milj.€. Näihin lukuihin ei kuitenkaan ole sisällytetty uuden, aikaisintaan elokuussa 2017 käyttöön otettavan vyöhykemallin vaikutuksia, jotka tähänastisten arvioiden mukaan nostaisivat Kauniaisten kuntaosuutta hyvinkin merkittävästi, jopa n. 600.000 euroa vuositasolla. Vuonna 2016 Kauniainen on budjetoinut kuntaosuudekseen HSL:n ilmoituksen mukaisesti 0,781 milj.€.

Kuntaosuuslaskentamallia kehitetään ennen kaarimallin käyttöönottoa ja lausuntopyyntö koskee myös tulevaa kuntaosuuslaskennan kehittämistä.

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksu on ollut 80 euroa vuodesta 2007 lähtien. Tarkastusmaksua esitetään tänäkin vuonna korotettavaksi 100 euroon. Tarkastusmaksutuottoja on arvioitu vuonna 2017 kertyvän 5 milj.€, joista luottotappiota koituu kuitenkin 2,5 milj.€.

Valtion tuet

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen määräksi on arvioitu 4,7 milj.€ vuosina 2017 - 2019. Vuonna 2014 tämä tuki HSL:lle oli vielä 6,1 milj.€. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 1,4 milj.€.

Muut tulot

Muut toimintatulot muodostuvat liikenneöitsijöiltä laskutettavista laite- ja tilavuokrasta, VR:ltä ja Tampereelta laskutettavasta tarkastustoiminnasta, asiakkaiden korttimaksuista sekä muista palvelumaksuista.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2017 ovat yhteensä 696,2 milj.€. Toimintamenot kasvavat vuoden 2016 ennusteesta 52,5 milj.€ (8,1 %). Vuonna 2018 toimintamenojen arvioidaan olevan 702,0 milj.€ ja vuonna 2019 706,9 milj.€.

Palveluiden ostomenot vuonna 2017 ovat yhteensä 665,7 milj.€ muodostaen merkittävimmän osan, 95,6 % HSL:n toimintamenoista.

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat vuonna 2017 495,9 milj.€, 71,2 % HSL:n toimintamenoista nousten hieman vuoden 2016 tasosta (492,5 milj.€). Joukkoliikenteen kustannustaso nousee keskimäärin 1,2 %. Vuonna 2018 operointikustannukset ovat 502,6 milj.€ ja vuonna 2019 508,1 milj.€.

Bussiliikenteen menot vuonna 2017 ovat yhteensä 307,1 milj.€, sisältäen sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,8 milj.€. Vuonna 2018 bussiliikenteen kustannukset ovat 311,4 milj.€ ja vuonna 2019 313,4 milj.€. Bussiliikenteen vuoden 2017 kustannukset on arvioitu olettaen, että Länsimetro alentaa bussiliikenteen kustannuksia.

Junaliikenteen menot ovat vuonna 2017 yhteensä 88,7 milj.€, vuonna 2018 87,6 milj.€ ja vuonna 2019 89,5 milj.€.

Raitioliikenteen kustannusten vuonna 2017 arvioidaan olevan 54,1 milj.€. Vuonna 2018 kustannuksiksi arvioidaan 57,3 milj.€ ja vuonna 2019 58,6 milj.€.

Metrolilikenteen kustannusten vuonna 2017 arvioidaan olevan 42,7 milj.€. Vuosina 2018 ja 2019 kustannuksiksi arvioidaan 43,0 milj.€.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 4,1 milj.€ vuosittain 2017-2019.

Kauniaisten osuus operointikustannuksista vuonna 2017 arvioidaan olevan 1,999 milj.€, vuonna 2018 1,996 milj.€ ja vuonna 2019 2,024 milj.€.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

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

Talous- ja toimintasuunnitelmassa infrakustannusten jaossa on sovellettu Kehäradan ja Länsimetron osalta 27.5.2015 hyväksytyn sopimuksen periaatteita. Inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena ennen vuotta 2010 käyttöönotetun infran osalta on käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta johon on lisätty 5% rakennusaikainen korko. Pääomalle laskettavana korkona on käytetty infrasopimuksen mukaista viittä prosenttia.

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2017 on 135,6 milj.€. Vuonna 2018 korvaus on 135,8 milj.€ ja vuonna 2019 137,0 milj.€. Korkojen osuus infrakustannuksista on 44,3 milj.€ vuonna 2017.

Kauniaisissa ei ole infrakorvausten piiriin luettavia kohteita. Kauniaisten maksettava osuus infrakustannuksista 2017 arvioidaan olevan 0,247 milj.€ ja vuonna 2018 0,254 milj.€. Vuonna 2019 osuus olisi 0,261 milj.€.

Muut palvelujen ostomenot

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin käytetään vuonna 2017 34,2 milj.€ (2018: 33,0 milj.€ ja 2019: 32,0 milj.€). Tällaisia menoja ovat esim. ICT-kulut sekä tiedotus- ja markkinointikustannukset. Lisäkustannuksia vuosina 2017-2018 aiheuttaa LIJ-hankkeen valmistuminen ja siirtymäkauden uuden ja vanhan matkalippujärjestelmän rinnakkaiskäyttö.

Henkilöstömenot

Henkilöstömenot ovat vuonna 2017 20,6 milj.€, mikä on 3,0 % toimintamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 0,9 milj. eurolla (4,8 %). LIJ-hankkeessa tarvitaan vielä osan vuotta 2017 ylimääräisiä suunnitteluresursseja. Henkilöstömenot vuosille 2018-2019 on budjetoitu v. 2017 tasoon.

Muut menot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2017 varattu 1,1 milj.€ (v. 2018 ja 2019: 1,0 milj.€).

Vuokrakulut vuonna 2017 ovat 5,3 milj.€ (v. 2018 5,4 milj.€ ja 2019: 4,8 milj.€). Vuokrakulut käsittävät HSL:n toimitilojen vuokrakustannusten lisäksi sähköbussseista maksettavia leasing-vuokria 1,5 milj. euroa sekä VR:lle maksettavia vuokria matkakorttilaitteista 0,2 milj.€.

Muut kulut vuonna 2017 ovat 3,1 milj.€ (v. 2017 ja 2018: 3,5 milj.€). Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan yhteensä 2,5 milj.€.

Toimintakate

Toimintakatteen vuonna 2017 arvioidaan olevan 6,2 milj.€ ylijäämäinen, mikä riittää kattamaan rahoituskulut, joita arvioidaan olevan 0,2 milj.€.

Rahoitustulot ja -menot

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton ja talousarviolainaa ei todennäköisesti tarvitse nostaa myöskään vuonna 2016.

Uusiin investointeihin arvioidaan vuonna 2017 tarvittavan lainaa 20 milj.€, vuonna 2018 10 milj.€ ja vuonna 2019 5 milj.€. Lainakanta vuoden 2019 lopussa olisi noin 31 milj.€. Lainakorkona laskennassa on käytetty 1,5 %. Rahoituksen nettomenojen vuonna 2017 arvioidaan olevan 0,2 milj.€ (v. 2018 ja 2019 0,5 milj.€).

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 6,0 milj. euroa ylijäämäinen, mikä ei riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja.

Suunnitelmapoistot vuonna 2017 ovat 20,2 milj.€ ja ne kasvavat edellisvuoden ennusteeseen verrattuna 10,2 milj.€ (102,4 %). Suunnitelmapoistojen arvioidaan kasvavan vuosina 2017-2018 LIJ-hankkeen valmistuttua (varaus 2018: 21,9 milj.€ ja 2019: 20,0 milj.€).

Tilikauden 2017 alijäämäksi arvioidaan jäävän 14,2 milj.€, ja se voidaan kattaa edellisvuosien jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon kuntaosuuksissa niitä vähentävänä eränä.

Investoinnit

HSL:n investointimenot vuonna 2017 ovat 18,9 milj.€ (v. 2018: 8,7 milj.€ ja v. 2019: 5,6 milj.€). Suunnitelmakauden merkittävin investointi on lippu- ja informaatiojärjestelmä LIJ-hanke, johon suunnitelmakauden 2017 - 2019 aikana käytetään yhteensä noin 13,5 milj.€. Matkustajainformaatiolaitteisiin ja -järjestelmiin (mm. uusi Reittiopas) on varattu suunnitelmakaudelle 7,1 milj.€.

Peruspääoma

HSL:n peruspääoma on 1.1.2016 yhteensä 9,230 milj.€. Kauniaisten osuus peruspääomasta on 0,071 milj. euroa. Peruspääomaosuuksiin ei esitetä muutoksia suunnitelmakaudella. Peruspääomalle ei esitetä maksettavaksi korkoa.

Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

Vuoden 2016 talousarvion mukaan kumulatiivista ylijäämää on käytettävissä yhteensä 42,7 milj.€. Kauniaisten kumulatiivisen ylijäämän 31.12.2016 arvioidaan olevan 0,421 milj.€. Vastaavasti 31.12.2015 ylijäämä oli 0,572 milj.€. Kauniaisten kumulatiivinen ylijäämä on suunniteltu käytettävän vuosina 2017 - 2019 0,140 milj.€ vuosittain kuntaosuutta pienentävänä summana. Ylijäämälle maksetaan korkoa.

Kuntaosuuslaskenta kaarimallissa

Joukkoliikenteen kaarimalliin siirryttäessä kaikki lipputyypit muuttuvat, mikä vaikuttaa lipputulojen ja kustannusten kohdistumiseen HSL:n jäsenkunnille.

Kaarimallissa kuntien sisäisiä lippuja ei ole, vaan kaikki vyöhyketyypit ovat seudullisia. Kaarimallissa lipputulot on tarkoitus jakaa nykyisten seutulippujen jakoperiaatteilla, kuntalaisuustietojen perusteella. Kohdistamattomat lipputulot, kuten kertaliput, on jaettava olettaen niiden käytön vastaavan esimerkiksi henkilökohtaisten aikuisten ja lasten arvolippujen käyttöä. Myös operointikustannukset jaetaan nykyisin kunnille käytön mukaan. Kuntaosuuslaskentaa on kaarimallin käyttöönoton muutostilanteessa mahdollista tarkastella HSL:n linjaston mukaisena seudullisena kokonaisuutena sekä hakea vaihtoehtoja lipputulojen, operointikustannusten ja yleiskustannusten kohdentamiselle kunnille.

Vaihtoehtoja kuntaosuuslaskennalle kaarimallissa voisivat olla:

- VE1, Nykymalli
 - Kaarimallin lipputulot jaetaan kuten nykyiset seutulipputulot
 - Kustannukset jaetaan kuten nykyisin, eli operointikustannukset jaetaan liikennemuodoittain ja linjastoittain
- VE2, Nykymallin sovellus
 - Kaarimallin lipputulot jaetaan kuten nykyiset seutulipputulot
 - Kustannukset jaetaan muuten kuten nykyisin, mutta operointikustannuksia ei jaeta linjastoittain vaan liikennemuotokohtaisina kokonaisuuksina

Kaikkia bussilinjoja käsiteltäisiin tässä mallissa kokonaisuutena ja niiden kustannukset jaettaisiin kokonaiskäytön mukaan nykyisten seutulinjojen tapaan. Vaihtoehto voidaan ottaa käyttöön ilman muutoksia perussopimukseen.

- VE3 a, b ja c, Alijäämämalli
 - Operointi- ja yleiskustannuksista vähennetään tulot ja alijäämä jaetaan jäsenkunnille:
 - a) Asukasmäärän mukaan, kunnittain ja kaarittain
 - b) Tarjotun palvelutason mukaan, liikennemuodoittain ja pysäkkeittäin tapahtuvat lähdöt
 - c) Joukkoliikenteen käytön mukaan (tehdyt nousut ja/tai matkustajakilometrit kunnittain)

Vaihtoehtoa ei voida ottaa käyttöön ilman muutoksia perussopimukseen.

Valmius järjestää sähköbussien pikalatausasemat

Yhtenä HSL:n strategisena tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä ja sähköbussilla liikennöintiä kokeillaan pääkaupunkiseudun eri linjoilla. Tarkoituksena on saada kokemusta liikennöinnin luotettavuudesta, vaadittavasta latausinfrastruktuurista, sähköbussien tekniikasta, ympäristövaikutuksista sekä vaikutuksista nykyisiin suunnitteluperiaatteisiin ja liikennöintikustannuksiin.

HSL on hankkinut leasingsopimuksella 12 sähköbussia kotimaiselta Linkker bussivalmistajalta liikennöitsijöille 3 vuoden koekäyttöön. Uusia bussiterminaaleja suunniteltaessa on tehty varaukset sähköbussien latausjärjestelmiä varten. Tavoitteena on, että vuonna 2025 kaikki liityntälinjat ajetaan

sähköbussilla, joiden käyttämä sähkö on tuotettu kestäväällä tavalla. Hankkeessa luodaan valmiudet kilpailuttaa sähköbussiliikennettä normaalin bussiliikenteen tapaan. Tämä edellyttää jäsenkuntien sitoutumista pikalausausemien järjestämiseen yhdessä valittaviin kohteisiin. Sitoutuminen tarvitaan periaatteellisella tasolla kaupunkien lausunnoissa tästä TTS:stä ja yksityiskohtaisella tasolla aina bussiliikenteen tarjouskilpailun yhteydessä.

Lausuntoesitys:

1. Strategiasuunnitelma

Vuonna 2014 laadittu kuntayhtymän strategia on kokonaisuutena onnistunut. Helsingin seudun aseman vahvistaminen älykkään, kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnannäyttäjänä, HSL:n Visio 2025:n mukaisesti, on myös Helsingin seudun MAL 2050 strategisten linjausten mukaista.

Strategiset tavoitteet ovat hyvin asetetut, ne tukevat tätä visiota ja ovat kuntayhtymän perustehtävän hoitamisen kannalta välttämättömät. HSL myös kiitettävästi edistää asetettujen strategisten tavoitteiden toteutumista kaikessa toiminnassaan.

Liikenteen maltillinen keskittäminen runkolinjoihin on toki perusteltua, mutta sisältää myös riskejä. Runkolinjaverkostoon ja hyviin liityntäyhteyksiin perustuvat matkaketjut edistävät joukkoliikenteen tehokkuutta, sujuvuutta, luotettavuutta ja kestäväää kehitystä mutta järjestely on samalla omiaan lisäämään tarvittavia vaihtoja. Vaihto on matkustajan kannalta aina sujuvuutta heikentävä tekijä, joka pidentää matka-aikaa ja saattaa vähentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Runkolinjojen liityntäliikennettä suunniteltaessa on lisäksi nykyistä paremmin voitava erottaa ne yhteystarpeet, jotka eivät suuntaudu runkolinjoille.

Paikallinen liikkumistarve ei rajoitu pelkästään liityntäliikenteeseen, on huolehdittava myös alueiden sisäisten yhteyksien riittävydestä. Joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee olla kattavasti käytettävissä. Joukkoliikenneyhteydet lähikouluihin, terveysasemille ja muihin lähipalveluihin tulee jatkossakin turvata. Bussien tulisiakin kerätä asiakkaat ei vain harvoilta pääkauduilta, vaan myös muiltakin kaduilta vaikka sitten harvemmillä aikataululla.

Voimakas panostaminen raideliikenneverkkoon perustuvaan liikennejärjestelmään mahdollistaa näiden kehityskäytävien yhteydessä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen, mutta pidentää samalla monessa tapauksessa matka-aikoja ja heikentää yhteyksiä laajalla harvaan asutulla seudulla. Tämä saattaa kääntyä tavoitteita ja hyvää saavutettua kehitystä vastaan aiheuttamalla henkilöautoliikenteen lisääntymistä. Joukkoliikenteen saavutettavuus on laajalla seudulla tärkeämpää kuin kaukana kulkevan linjan tiheämpi vuoroväli. Tiiviin seudun vetovoima voi liikennejärjestelmän osalta perustua raideliikenneverkostoon pohjautuvan liikennejärjestelmän hyvään palvelutasoon, mutta se ei saa johtaa palvelutason liialliseen heikentämiseen harvemmin asutuilla alueilla.

Selkeä palvelu ja ajantasaisen tiedon saatavuus on olennainen osa nykyaikaista laadukasta joukkoliikennejärjestelmää. HSL:n matkustajainformaatio on hyvällä tasolla ja Reittiopas paljon käytetty ja erittäin hyödyllinen sovellus, jonka asiakaslähtöinen kehittäminen on hyvä asia. Sen sijaan lipunmyyntijärjestelmän kehittäminen kohti ainoastaan itsepalvelu- ja sähköisiä kanavia ei ole kannatettavaa. Lipun hankkimisen tulee olla yksinkertaista ja helppoa kaikenikäisille ja myös satunnaisille matkustajille.

Joukkoliikenteen aktiivinen markkinointi ja liikenteen kasvun ohjaaminen myös kävelyyn ja pyöräilyyn on tärkeä strateginen tavoite Helsingin seudulla.

Vähäpäästöisen liikenteen osuuden lisääminen myös bussiliikenteessä on urauurtava hanke, jolla on edellytyksiä tehokkaasti vähentää haitallisia pienhiukkasia ja CO₂-päästöjä. Kaiken kaikkiaan HSL tekee ansiokasta työtä ympäristön hyväksi monin eri tavoin.

Joukkoliikenteen kustannustehokkuuden edelleen parantaminen ja liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyuden vahvistaminen on edellytys huomattavien hankkeiden toteutukselle. Toisaalta on huolehdittava siitä, että hankkeita käynnistetään vain taloudellisten edellytysten täyttyessä. Kuntien taloudellinen tilanne ei mahdollista subventioasteen nostamista nykyisestä päätetystä 50%:sta. Lippujen hintojen liiallinen nostaminen puolestaan voi vähentää joukkoliikenteen käyttöä. Toiminnan ja talouden suunnittelussa tulee nykyistä enemmän kiinnittää huomiota yhtäaikaisten, kustannuksia voimakkaasti lisäävien kehityshankkeiden välttämiseen.

2. Liikenteen palvelutasot ja muutokset

HSL:n tavoitellessa kuntarajoista riippumatonta joukkoliikennejärjestelmää mm. uuteen vyöhykkeisiin perustuvan ns. kaarimallin myötä, tulee asia ottaa huomioon myös joukkoliikenteen suunnitteluohjeessa niin, että joukkoliikenteen järjestäminen suuntautuu asukkaiden käyttämiin alue- ja paikalliskeskuksiin kuntarajoista riippumatta. Esimerkiksi Kauniainen on osalle Espoon alueita lähin tai käytetyin paikalliskeskus.

3. Kuntaosuuksien taso

Vaikka vuoden 2016 ennusteessa operointikustannukset ovat talousarviossa 2016 esitetyjä pienemmät, kohdistuu suunnitelmakaudella 2017 - 2019 kuntaosuuksiin voimakkaita kasvupaineita mm. suurten infrahankkeiden, lippu- ja informaatiojärjestelmän uudistamisen ja uuden tariffijärjestelmän myötä. Kuntaosuuksia nostavia tekijöitä on useita, ja suuret uudet hankkeet ovat epäilemättä pääosin perusteltuja, mutta kokonaisuutena kustannuskehitystä ei voida pitää hallittuna eikä se vastaa jäsenkuntien omistajaohjauksen lausunnoissaan asettamia taloudellisia tavoitteita.

Keskeisten suurten hankkeiden, Länsimetron ja LIJ:n toistuvat myöhästymiset ovat lisänneet merkittäväällä tavalla kustannuksia ja luovat

epävarmuutta tulevaan budjetointiin.

Huomattava on, että lausuntoaineiston kuntaosuuksiin ei edelleenkään ole sisällytetty uuteen vyöhykejärjestelmään siirtymisen vaikutuksia edes suuntaa-antavina arvioina. Erityisesti Kauniaisten kuntaosuuksien on tällä uudistuksella aiempien arvioiden mukaan suuri korottava vaikutus.

4. Lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Kustannuspaine kohdistuu vastaavasti myös lippujen hintoihin samoista syistä kuin kasvupaine kuntaosuuksiin. Suunnitellut lippujen hintojen korotukset ovat merkittävät ja kehityssuunta huolestuttava joukkoliikenteen houkuttelevuuden kannalta. Esitetyt lipun hintojen keskimääräiset muutokset ovat kuitenkin perusteltuja kuntaosuuksien tason pysyttämiseksi taloussuunnittelukaudella keskimäärin enintään 50 % tasolla kokonaiskustannuksista, kuten jäsenkunnat ovat edellyttäneet. Korotukset ylittävät operointikustannusten nousun (vuonna 2017 sisäiset liput keskimäärin 6,1 % ja seutuliput keskimäärin 4,7 %), mutta lippujen hintojen tulee vastata todellisten kokonaiskustannusten nousua, mukaan lukien infrakustannusten nousu, ellei viimeksi mainittujen osalta onnistuta laajentamaan hankkeiden rahoituspohjaa. Tämä olisi suositeltavaa, sillä merkittävien infrahankkeiden vaikutuspiiri ulottuu HSL-kuntia laajemmalle alueelle.

Korotusten kohdistaminen vuosittain ensisijaisesti kertalippuihin (+8,9 %) vähentää joukkoliikenteen suosiota satunnaiskäyttäjien keskuudessa. Kasvupotentiaalia voisi muuten olla juuri tässä ryhmässä, koska joukkoliikenteen käyttöaste työmatkaliikenteessä on jo Helsingin seudulla ilahduttavan korkea. Lipputuloja tulisikin hintojen noston lisäksi pyrkiä kasvattamaan joukkoliikenteen käyttäjämääriä ja käyttäjäkuntaa lisäämällä, ja matkustajainformaation kehittyessä tähän pitäisi olla hyvät mahdollisuudet.

Ennakkoon myytävien kertalippujen 10 % alennus on toisaalta perusteltu, joskin uuden lipputuotteen luominen on myös hieman arveluttavaa pyrittäessä yksinkertaistamaan valikoimaa. Olennaista kertalippujen hankinnassa on lipun hankkimisen helppous.

5. Tarkastusmaksu

Kauniainen on lausunut tarkastusmaksun korotusesityksestä aiemmissä TTS-lausunnoissaan vuosina 2012-2015. Kaupungin kanta on edelleen, että matkalippujen tarkastustoiminnan ainoa tavoite tulee olla liputta matkustamisen väheneminen. Tavoitteeseen pääsyä pitää helpottaa satunnaisellekin matkustajalle selkeällä informaatiolla ja helppokäyttöisellä lipunmyyntijärjestelmällä, jotta perusteettomia tarkastusmaksuja ei lankea matkustajille, jotka eivät tunne järjestelmää. Erityisesti siirryttäessä uuteen vyöhyke- sekä lippu- ja informaatiojärjestelmään, ei maksua tule korottaa.

Tarkastusmaksun tason on myös oltava kohtuullinen suhteessa muihin, esim. pysäköintivirhemaksun suuruuteen. Nykyinen tarkastusmak-

su 80 € on suuruudeltaan riittävä, eikä ole luultavaa, että liputta matkustettaisiin liian alhaisen tarkastusmaksun takia.

6. Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

HSL:n tilinpäätöksen osoittaman kuntakohtaisen yli-/alijäämän hyödyntäminen seuraavien vuosien talousarvioissa on oikeudenmukainen ja kannatettava järjestely.

7. Kuntaosuuslaskenta kaarimallissa

Kaarimallin kuntaosuuslaskennassa nykyisen mallin mukainen käytäntö, VE1, jossa lipputulot jaetaan kuten seutulinoilla on nykyisen perussopimuksen puitteissa toteutettavana ratkaisuna ensisijainen vaihtoehto. Esitetty nykyimallin sovellus VE2 voi myös olla harkitsemisen arvoisen jos se oleellisesti vähentää työtä kustannusjaon määrittelyssä.

Kuntaosuuslaskennan muuttaminen nykyistä yksinkertaisemmaksi olisi jollain aikavälillä harkinnan arvoista, esimerkiksi perussopimuksen laajemman päivitystarpeen yhteydessä, mutta tällöin tulisi kustannusja muita vaikutuksia ensin tutkia huolellisesti. Oikeudenmukainen lähtökohta mahdollisessa uudistuksessaakin olisi jakaa kustannuksia kunnille joukkoliikenteen käytön mukaisesti. Tällöinkin, kuten nykyäänkin, tulisi olla huolellinen pienten otantojen aiheuttamien vääristymien poistamisesta esim. lippulajitutkimuksissa.

8. Valmius järjestää sähköbussien pikalatausasemat

Kauniaisissa ei tilanpuutteen vuoksi ole järjestettävissä bussiterminaalija tai vilkkaita kääntöpaikkoja sähköbussien latausmahdollisuutta ajatellen.

Kaupunki suhtautuu kuitenkin myönteisesti sähköisen bussiliikenteen edistämisyhtymisiin ja antaa tässä lausunnossaan tukensa HSL:n sähköbussijärjestelmän kokeiluhankkeelle. Lisäksi Kauniainen sitoutuu muiden jäsenkuntien vastaavasti sitoutuessa, osallistumaan tarvittavan latausinfrastruktuurin hankintaan kuntaosuutensa suhteessa.

YTJ:

Lautakunta päättää esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon HSL- kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2017 - 2019.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Oheismateriaalina on myös selvitys kuntaosuuksista laskentaperusteineen.

KJ:

KH päättää antaa HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon HSL-kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2017-2019.

.....

Jäsen Sederholmin lisäysehdotus lausunnon kohtaan 4 ns. perhelipun käyttöönoton selvittämisestä, hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin sillä lisäyksellä, että lausunnossa esitetään ns. perhelipun käyttöönoton selvittämistä.