

**Vantaan kaupungin lausunto / Lausuntopyyntö jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne-
kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2019 - 2021****Strategiasuunnitelma**

HSL:n strategian valmistelutyön yksi keskeisimmistä tehtävistä on ollut selkeyttää HSL:n roolia muuttuvassa maailmassa ja selvittää minkälaisia näkymiä ja haasteita tulevaisuus tuo. Visio 2030: "Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu" sekä strategiset painopisteet: erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö ja kestävä talous ovat samansuuntaiset Vantaan kaupungin tavoitteiden kanssa.

Vantaalla laadittavan Yleiskaava 2020:n hyväksytyt tavoitteet nivoutuvat seuraavien teemojen ympärille: paikallinen elinympäristö, seudullinen joukkoliikennekaupunki ja kansainvälinen lentokenttäkaupunki. Kaikissa teemoissa on voimakkaasti mukana liikkuminen eri kulkumuodoilla. Kaupungin ja HSL:n yhteistyö kaiken liikkumisen kehittämisessä on jatkuvasti tärkeämpää uusien liikkumismuotojen ja -palvelujen yleistyessä. Joukkoliikenteeseen kytkeytyy yhä tiiviimmin esimerkiksi kaupunkipyöräjärjestelmät, yhteiskäyttöautot ja MaaS-palvelut. Kaupunkien rooli joukkoliikenteen sujuvuuden turvaamisessa on huomattavan tärkeää ja joukkoliikenne on olennainen osa kestävästä kaupunkia.

Vantaan resurssiviisauden tiekartta -ohjelmassa on määritelty useita toimenpiteitä, joiden kautta kestävämpää liikkumista tullaan edistämään. HSL:n visiossa korostuva kestävä kehitys edellyttää vahvaa yhteistyötä kaupunkien kanssa. Tärkeätä on joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen kuin myös toiminnan taloudellisen tehokkuuden varmistamisen. Vantaan kaupungin strategiassa on yhdeksi tavoitteeksi asetettu joukkoliikenteen matkustajamäärien 3 % vuotuinen kasvu. Tämä tukee sekä kestävästä liikkumista että joukkoliikenteen taloutta. Nyt toteutettavalla vyöhykelippu-uudistuksella on hyvä mahdollisuus lisätä joukkoliikenteen käyttäjämääriä etenkin käyttäjille entistä edullisemmalla B-vyöhykkeellä. HSL:n tulisikin asettaa tavoitteekseen Vantaan tavoin joukkoliikenteen nykyistä voimakkaampi määrällinen kasvu.

Vantaan strategian yhtenä merkittävimpänä yksittäisenä tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen osalta hiilineutraaliustavoitteisiin ei ole mahdollista päästä pelkästään kaupungin omilla toimilla, joten tässä tarvitaan vahvaa yhteistyötä HSL:n kanssa sekä yhteisiä toimenpiteitä kestävästä liikkumisesta edistämiseksi. Myös päästöttömien polttoaineiden käytön edistäminen on välttämätöntä tavoitteiden saavuttamiseksi. HSL ja kaupungit voivat vaikuttaa tähän yhdessä, mutta myös valtiolta tarvitaan toimenpiteitä näihin tavoitteisiin pääsemisessä.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

HSL:n uuden vyöhykemallin käyttöönotto lisää joukkoliikenteen käyttöä erityisesti B-vyöhykkeeltä A- ja C-vyöhykkeelle suuntautuvilla matkoilla. Vantaata koskien HSL onkin varautumassa matkustajamäärien kasvuun ruuhka-ajan liikenteessä Vihdintien, Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän sektorien seutuliikenteessä. Vantaalla tämä koskee erityisesti Myyrmäen ja Martinlaakson alueita sekä Aviapoliksen Kehä III:n eteläpuolelle sijoittuvia alueita. C-vyöhykkeellä sijaitsevan Aviapoliksen aseman houkuttelevuus vaihtopaikkana heikkenee, mikä edellyttää taas riittävää tarjontaa B-vyöhykkeeltä A-vyöhykkeelle liikennöivillä busseilla. Lippu-uudistuksella on vaikutusta myös lentoasemalle suuntautuvilla matkoilla. Jatkossa laajalta B-vyöhykkeeltä (yli 600 000 asukasta) pääsee C-vyöhykkeellä sijaitsevalle lentoasemalle huomattavasti nykyistä edullisemmin. Vantaa pitääkin tärkeänä, että HSL varautuu kasvaviin matkustajamääriin niillä yhteyksillä, joilla lippujen hinnat halpenevat olennaisesti.

Useat pääkaupunkiseudun hankkeet ja rakennustyömaat tulevat aiheuttamaan poikkeusreittejä ja viivästyksiä myös Vantaata palveleville linjoille vuosina 2019-21. Raide-Jokerin rakentaminen aiheuttaa viivästyksiä ja poikkeusreittejä paitsi runkolinjalle 550 myös lukuisille muille linjoille koskien myös Vantaata palvelevia linjoja, jotka liikennöivät reitin läpi. Lisäksi Hämeentien ja Sörnäisten metroaseman ympäristön työmailla on vaikutusta bussiliikenteeseen. Vantaa pitää tärkeänä, että työmaiden aiheuttamat haitat pyritään minimoimaan ja niihin varaudutaan ajoissa riittävällä laajuudella esimerkiksi aikataulu- ja reittisuunnittelussa sekä viestinnässä.

Vantaata palvelevaan bussiliikenteeseen esitetään joitakin muutoksia. Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti aloitetaan elokuussa 2019. Tämän myötä yhteydet Tikkurilasta Hyrylään ja Tuusulan työpaikka-alueille paranevat olennaisesti sekä Ilolan ja Leinelän välisen liityntäliikenteen määrä kasvaa. Suora seutuyhteys Vallinojalta poistuu, mutta liityntäliikenne Korson asemalle paranee. Muutokset on arvioitu Vantaalle kustannusneutraaleiksi. Suunnitelman mukainen liikennöinti edellyttää Epinkoskentien jatkeen rakentamista, mihin kaupunki on varautunut omassa talousarviossaan.

Vuonna 2019 HSL varautuu myös asukasmäärän kasvuun Kivistön alueella samoin kuin Tikkurilantien työpaikka-alueen kasvuun ja kasvaviin ajoaikoihin. Lisäksi perustetaan linjan 724 V-reitti, joka mahdollistaa Havukosken koulun oppilaille yhteyden Tikkurilaan Lummetien väistötiloihin lukuvuotena 2018-2019.

Vuonna 2020 Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaisesti osa Lahdenväylän suunnan seutulinoista siirretään syysliikenteen alusta kulkemaan Kumpulasta Hermannin rantatietä Kalasatamaan. Tällöin linjat eivät yöliikennettä lukuun ottamatta aja enää Rautatientorille asti. Lyhentyviltä reiteiltä säästyvä liikennesuorite käytetään linjojen tarjonnan parantamiseen Vantaan alueella, joten muutos on kustannusneutraali.

Vuonna 2020 linja 562 muutetaan runkolinjaksi 570 ja reitti muutetaan päättymään lentoasemalle. Kaupunki on suunnitelmissaan ja rakentamishjelmissään varautunut runkolinjan vaatimiin liikennevaloetus- ja infratoimenpiteisiin ja ne toteutetaan ennen runkolinjan aloittamista. Kun ajoyhteys Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu, jatketaan linjojen 37 ja 39N reittejä Honkasuolta Myyrmäen asemalle.

Koko Vantaan kattava linjastosuunnitelma on valmistunut vuonna 2014. Tämän jälkeen Vantaan linjastoa on suunniteltu Keravan ja Tuusulan linjastosuunnitelmassa sekä Lahdenväylän linjastosuunnitelmassa. Kehäradan liikennöinnin aloittaminen ja Vantaan asukasmäärän kehittyminen paljon ennakoitua nopeammin sekä uusiin vyöhykkeisiin perustuva tariffiuudistus edellyttävät linjaston tarkastelua uudelleen myös muilla Vantaan alueilla. Vantaan kaupunki esittääkin, että HSL uudistaa linjastosuunnitelmat myös muille Vantaan alueille.

Vantaan kaupunki esittää myös selvitettäväksi Kehäradan liikennöintiajan laajentamista. Kaupunki esittää Kehäradan yöllisestä liikennöintikatosta lyhennettäväksi siten, että kehärata palvelisi paremmin aamun ensimmäisillä lennoilla matkaavia sekä 24/7 avoinna olevan lentoasema-alueen henkilökunnan työssäkäyntiä.

HSL on vuonna 2019 järjestämässä Espoon Leppävaaran liityntäliikenteen kilpailutuksen, jossa liikennöitsijän pitää tarjota liikenteeseen sähköbussseja. Vantaan kaupunki on bussiterminalien rakentamisten tai kunnostamisten yhteydessä varautunut sähköbussiliikenteeseen. Ennen sähköbussien liikennöinnin laajentamista Vantaalle on tarpeen seurata Espoosta saatavia kokemuksia liikennöinnistä sekä määritellä yhtenäiset käytännöt sähköbussiliikenteen edellyttämien järjestelmien osalta koko HSL:n alueella. Olennaista on myös hyvissä ajoin tapahtuva yhteistyö kaupungin kanssa, jotta tarvittavat järjestelmät saadaan toteutettua oikea-aikaisesti.

Kuntaosuuksien taso ja lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliiken-neinfran kuntaosuuksista.

Esitettyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnottelumalli otetaan käyttöön vuoden 2019 alussa. Kuntaosuudet ovat talousarviossa 2019 yhteensä 356,0 milj. euroa ja kuntaosuudet muodostavat 47,9 % HSL:n toimintatuloista.

Lipputuloarviot perustuvat vuoden 2018 neljän ensimmäisen kuukauden toteutuman perusteella tehtyyn lipputuloennusteeseen, esitettyihin hinnanmuutoksiin ja hintajoustoon. Nykytariffin mukaisten lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2018 ilman arvonlisäveroa yhteensä 374,1 milj. euroa ja vyöhyketariffin mukaisten lipputulojen 371,3 milj. euroa vuonna 2019. Vuoden 2018 talousarvioon verrattuna lipputulojen kasvu on 1,9 % (ennusteeseen verrattuna laskua on -0,7 %).

Lipputulot muodostavat 50,0 % HSL:n toiminta-tuloista. Lipputulojen arvioidaan olevan 376,9 milj. euroa vuonna 2020 ja 382,6 milj. euroa vuonna 2021.

HSL on arvioinut vuodelle 2019 Vantaan osuudeksi joukkoliikenteen kustannuksista n. 116,2 miljoonaa euroa ja lipputuloksi n. 60,4 miljoonaa euroa. HSL:n esitys Vantaan kuntaosuudeksi on n. 54,9 miljoonaa euroa ilman edellisten vuosien ylijäämiä. Vantaan subventioasteeksi muodostuu tällöin 47,3 %.

Vantaan kaupunki toteaa, että kuntaosuuden määrään kohdistuu voimakas nousupaine. Toisaalta siirtyminen vyöhykelippuun ja muut toiminta- ja taloussuunnitelmassa kuvatut muutokset tekevät vuoden 2019 kuntaosuuden arvioinnin erityisen vaikeaksi. Edellisinä vuosina HSL:n talousarvion kuntaosuus on arvioitu olennaisesti suuremmaksi kuin sittemmin toteutunut tilanne. Tämän johdosta Vantaa arvioi Vantaan kuntaosuudeksi varovaisuusperiaatteella 52,9 miljoonaa euroa.

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu siihen, että nykytariffin mukaisia lippujen hintoja ei koroteta vuonna 2019. Vyöhyketariffin lippujen hinnat on määriteltä niin, että laskennallinen lipun hintojen muutosprosentti koko ABCD alueen lippujen hinnoissa on -3,4 %. Lipun hintojen muutosprosenttia ei voida määrittellä kuin laskennallisesti, koska tariffijärjestelmät poikkeavat oleellisesti toisistaan.

Lippujen alennuksia kohdistettaessa tulee huomioida yhdenvertaisuusperiaate.

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa suunnitelmakauden lipputulot on arvioitu uuden vyöhyketariffin perusteella.

	<u>AB/BC/D</u>	<u>ABC/CD</u>	<u>BCD</u>	<u>ABCD</u>
Kertalippu (matkakortti/mobiili/ auto-maatti/kioski)	2,80 €	4,60 €	5,40 €	6,50 €
Kausilippu	59,70 €	107,50 €	115,80 €	157,60 €
Vuosilippu/kk	53,00 €/kk	96,00 €/kk	104,00 €/kk	141,00 €/kk

Vantaan kaupunki pitää HSL:n esittämää kuntaosuutta ja lipputuloarvioita hyväksyttävänä. On kuitenkin huomioitava, että siirtyminen vyöhykemalliin sisältää merkittäviä epävarmuustekijöitä. Vantaalla yli 80 000 asukasta tulee sijoittumaan B-vyöhykkeelle. Siirtyminen seutulipusta AB tai BC-lippuun esitetyillä lipun hinnoilla merkitsee 44 % hinnanalennusta. Myös ABC-vyöhykkeiden esitetty hinta on vain hyvin vähän korkeampi kuin nykyinen seutulipun hinta.

Vyöhykelippu-uudistus edesauttaa joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvua. Vyöhykkeiden määrittely siten, että Vantaa on jaettu kahteen vyöhykkeeseen, aiheuttaa kuitenkin valitettavia ongelmia. Aviapolis-suuralueen jakautuminen kahteen vyöhykkeeseen lisää todennäköisesti epätarkoituksenmukaisesti seutubussien käyttöä ja vähentää Kehäradan käyttöastetta. Samoin

Tikkurilan alueella saattaa ilmetä siirtymää Ala-Tikkurilan seutubussien käyttöön. Vantaa esittää, että vyöhykelippujärjestelmään siirtymisen vaikutuksia matkustustottumuksiin seurataan ja arvioidaan mahdollisia muutostarpeita.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen kertalipun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2019 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon. Vantaan kaupunki kannattaa tarkastusmaksun korottamista 80 eurosta 100 euroon.

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen suunnitelmakaudella 2019-2021.

HSL:n viimeisen vahvistetun tilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä otetaan huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa kuntaosuuksia vähentävänä (kertynyt ylijäämä) tai lisäävänä eränä (kertynyt alijäämä). Ylijäämä on siis jaettu tasaisesti kolmelle TTS-kaudelle. 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. Vantaan kumulatiivinen ylijäämäkertymä oli 31.12.2017 19,4 milj. euroa ja se on kasvamassa vuonna 2018 talousarvioennusteen mukaan liki 10 miljoonalla eurolla. Tämän johdosta Vantaan kaupunki esittää, että kertynyttä ylijäämää vähennetään vuonna 2019 15 miljoonalla eurolla ja vuosina 2020-2021 vuosittain loppuosuuden puolikkaalla.