



Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2015-2017/J-VN

VD/5543/00.04.03/2014

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) pyytää perussopimuksen mukaisesti 31.8.2014 mennessä lausuntoa Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymän taloussuunnitelmaehdotuksesta 2015 - 2017. Kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Jäsenkuntien lausunnot on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

Lausuntoa pyydetään:

- a) strategiasuunnitelmasta,
- b) liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- c) kuntaosuuksien tasosta,
- d) lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista,
- e) tarkastusmaksun korottamisesta 80 eurosta 100 euroon,
- f) kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella
- g) Kutsuplus-liikenteen kehittämisestä koeliikenteen päätyttyä vuoden 2015 lopussa
- h) metron yöliikenteen vakinaistamisesta

Lausuntopyynnön mukaan alustavan talousarvion perusteena ovat

- HSL:n strategia 2025
- HSL:n henkilöstöstrategia 2018
- Voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2014 – 2016,
- Hyväksytty liikennöintisuunnitelma 2014 - 2015 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat,
- Vuoden 2013 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteutumätiedot vuodelta 2014.

Taloussuunnitelma vuosille 2016 - 2017 on laadittu vuoden 2015 kustannustasoon.

Lisäksi HSL pyytää 30.9.2014 mennessä lausuntoa kolmesta eri linjastosuunnitelmasta. Erillinen lausunto valmistellaan syyskuun aikana.

Tekninen lautakunta 19.8.2014 § 10

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon antamista HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2015 - 2017.

Strategiasuunnitelma ja kaupungin strategia

Vantaan kaupungin valtuustokauden 2013 – 2016 strategian tärkein lähtökohta on talouden tasapainottamis- ja velkaohjelma TVO. Tämä edellyttää kaupungilta tiukkaa menokuria, palvelurakenteiden uudistamista ja aktiivista tulopohjan kehittämistä. Vastaavat tavoitteet koskevat osaltaan koko kaupunkikonsernia ja kuntayhtymiä kuten HSL.

HSL:n itselleen asettamat strategiset tavoitteet ja visio 2025 vastaavat keskeisiltä osiltaan Vantaan maankäytön ja liikenteen tavoitteita. Osa tavoitteista tai strategiassa mainituista lähivuosien hankkeista ei kuitenkaan täysin vastaa Vantaan lähivuosien kaupungin omia painotuksia:

- HSL:n strategian mukaan tehostetaan joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistetaan koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä. Vantaan kaupungin talous edellyttää, että kyseiset tavoitteet ovat keskeisessä roolissa HSL:n toiminnassa koskien erityisesti tehokasta joukkoliikenteen hoitoa alkaen linjastosuunnittelusta ja päättyen autokiertoon. Strategiassa mittarina esitetty lipputulot/käyttömenot - suhteeseen toiminnan tehokkuutta kuvaavana mittarina tulee suhtautua kriittisesti. Tunnuslukuihin nykyisin sisältyy mm. infrakorvaukset ja edellisten vuosien ali-/ylijäämät, jotka eivät sellaisenaan suoraa kuvaa HSL:n toiminnan tehokkuutta.
- HSL:n strategia painottaa raideliikenteen kehittämistä. Kehäradan valmistumisen jälkeenkin Vantaalla arvioidaan tehtävän joukkoliikenteen matkoista edelleen n. 2/3 busseilla. Täten



Vantaan suunnalla on lähivuosina erityinen tarve panostaa mm. bussiliikenteen taloudelliseen tehokkuuteen, palvelulinjaston suunnitteluun sekä joukkoliikenteen peruspalvelujen tuottamiseen sekä kehittämiseen.

- HSL:n strategiassa painotetaan yhteistyön merkitystä eri sidosryhmien kanssa. Käytännön työskentelyssä nähdään edelleen olevan kehittämispotentiaalia niin asukkaiden kuin muidenkin sidosryhmien suuntaan. Erityisesti Kehäradan valmistuttua on tärkeää kehittää yhteistyötä myös Vantaan HSL:ään kuulumattomiin naapurikuntiin sekä tariffi- että linjastosektorilla. Yhteistyön tiivistäminen sekä naapurikuntiin että ELY:n kanssa on nähtävä kehityspolkuna laajempaan ja tiiviimpään seudulliseen yhteistyöhön ja organisaatioon.
- Kehäradan liikenteen alkaminen yhdessä linjan 560 perustamisen kanssa muuttaa merkittävästi matkustamista ja kuntien välistä kustannusjakoa. Vantaa pitää tärkeänä, että Kehäradan ja liittyvän linjaston sekä linjan 560 osalta tehdään tarpeelliset laskennat ja tutkimukset, joita voidaan hyödyntää jo vuoden 2015 tilinpäätöksen ja seuraavien vuosien talousarvioesitysten yhteydessä. Kehäradan osalta pitää huomioida myös viikonloppuliikenteen merkitys ja painoarvo, joka lentoasemalle suuntautuvan liikenteen vuoksi poikkeaa tavanomaisen joukkoliikenteen jakaumasta.

Joukkoliikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

HSL:n esityksessä todetaan Vantaan linjastomuutosten osalta, että muutokset tehdään hallituksen 4.3.2014 päätösten mukaisesti. Esitykseen sisältyvät luettelot lakkautettavista ja perustettavista linjoista eivät ole havainnollisia, koska kyse on linjanumeroiden muutoksista ja osa lakkautettavista ja perustettavista linjoista jatkavat myös nykyisellä linjanumerolla. Esitystapa hämärtää tulkintaa siitä, mitkä linjat käytännössä lopetetaan ja mitkä uudet linjat aiotaan perustaa.

Vantaa edellyttää, että HSL edelleen selvittää bussilinjastomuutosten toteuttamista kehäradan liikennöinnin alkaessa 1.7.2015mm. taloudellisista, tiedottamiseen liittyvistä ja imagosyistä. HSL:n omien laskelmien mukaan bussilinjaston muutos 1.7.2015 säästää liikennöintikustannuksissa n. 0,9 milj. euroa verrattuna myöhemmin vuoden 2015 syksyllä tehtävään muutokseen

Osa muutosajankohdan aikaistamisesta koituvista säästöistä voidaan kohdentaa yhteysväleissä ja tarjonnassa ilmenneiden puutteiden korjaamiseen ja palvelutason parantamiseen Vantaan edustajien kanssa yhteisesti sovittavissa kohteissa.

Kuntaosuudet ja kuntakohtaisen ylijäämän käyttö

TTS-kaudella 2015 – 2016 valmistuu ja toteutuu merkittäviä joukkoliikenteen hankkeita. Näiden yhteisvaikutuksia kustannuksiin ja erityisesti kustannusten jakoon kunnittain on ymmärrettävästi vaikeaa arvioida luotettavasti. Vantaan osalta ei kuitenkaan ole edes mitään mainintaa mm. kehäradan vaikutuksista lipputuloihin. Vuodelle 2017 ei ole arvioitu tariffirajojen muutosten vaikutuksia, vaikka niiden vaikutus erityisesti Vantaan lipputuloihin pidetään merkittävänä.

HSL on arvioinut vuodelle 2015 Vantaan osuudeksi joukkoliikenteen kustannuksista yhteensä 95, 548 milj. euroa, joka koostuu operointikustannuksista, yleiskustannuksista ja infrakustannuksista. Lipputuloina on arvioitu yhteensä 44,403 milj. euroa, joka sisältää arvioiduista kertaseutulippujen lisätuloista Vantaalle kohdistetun 1,5 milj. euron erän (jatkossa kolme miljoonaa euroa), jolla katetaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia kh:ssa 16.6.2014 §25 hyväksytyn sopimuksen mukaisesti. Kuntaosuudeksi vuodelle 2015 on esitetty yhteensä n. 47,0 milj. euroa, jossa on otettu huomioon suurten kaupunkien joukkoliikennetuki sekä käytetty aikaisempien vuosien ylijäämäkertymästä n. 2,9 milj. euroa. Vantaan subventioasteeksi muodostuu siten laskennallinen 49,2 %.

Vantaan näkemyksen mukaan HSL:n esityksen mukainen kuntaosuus 47,0 milj. euroa vuonna 2015 on hyväksyttävä, mutta vuoden 2013 tilinpäätöstietojen perusteella vuodelle 2015 ennustetut kustannuskehitys on arvioitu liian suureksi. Tällöin ylijäämäkertymän käytölle vuonna 2015 ei katsota olevan perusteita, ainakaan HSL:n esittämässä laajuudessa. Vantaan kumulatiivinen ylijäämäkertymä vuoden 2013 lopussa oli yhteensä 9,344 milj. euroa.

Em. infrasopimuksen mukaisesti Vantaa on oikeutettu laskuttamaan HSL:tä infrakustannuksia yhteensä 6,9 milj. eurolla vuonna 2015. Summa kasvaa 12,4 milj. euroon vuonna 2016. Infrakustannukset koostuvat kaupungin ylläpito-, hallinnointi- ja pääomamenoista. Vantaan laskuttamat



infrakustannukset eivät sisälly em. kuntaosuuteen 47,0 milj. euroa, vaan ne on esitetty erikseen kaupungin talousarvioissa maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan joukkoliikenteen tuloina. Infrakustannuksista pääosan muodostavat pääomakulut n. 5,6 milj. euroa v. 2014 ja 10,3 milj. euroa vuonna 2015.

Asemakiinteistöjen ja niiden ympäristöjen ylläpitokustannukset tulevat kasvamaan kehäradan uusien asemien sekä Martinlaakson radan asemien peruskorjausten myötä. Arvioidut ylläpitokustannukset ovat n. 1,3 milj. euroa vuonna 2015 ja n. 2,1 milj. euroa vuonna 2016. Ylläpitovastuiden lisääntyminen aiheuttaa osaltaan sekä Tilakeskukselle että Kuntatekniikan keskukselle lisäkustannuksia, jotka katetaan kokonaisuudessaan em. HSL:n maksamista infrakustannuksista. Käyttötalouden lisäkustannukset tulee ottaa huomioon Tilakeskuksen ja Kuntatekniikan keskuksen talousarvioissa. Joukkoliikenteen todelliseksi nettomenoksi vuonna 2015 muodostuu siten n. 41,4 milj. euroa (kuntaosuus vähennettynä infrakustannusten pääomaosuudella).

Lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista

Kuntaosuuden tulkintojen lisäksi Vantaan kaupungille vuosina 2015 – 2017 kohdistuvien lipputulosten arviointi on esityksessä olevien tietojen perusteella erittäin vaikeaa. Erityisesti kehäradan ja vyöhykerajojen muutosten vaikutuksista tarvitaan tarkempia tietoja.

Lipputuloarvioita ja lippujen hintojen vaikutuksia kuntaosuuteen voi käyttää vain suuntaa-antavina, mutta yleisen kustannuskehityksen mukainen noin 3 %:n korotus lipun hintoihin on perusteltua.

Esityksen mukaan sisäisten ja seudullisten kausilippujen hintaeroa pyritään pienentämään. Vantaa pitää aikaisempien esitysten mukaisesti (vyöhyketariffi) tärkeänä, että sisäisten lippujen hinnat eivät saa nousta oleellisesti nykyisestä edes uuden vyöhyketariffin yhteydessä, koska se heikentäisi kuntalaisten samanarvoisuuden lisäksi oleellisesti uuden Kehäradan käyttöä sisäisillä matkoilla.

Tarkastusmaksun korottaminen

Vantaan kaupunki kannattaa tarkastusmaksun korottamista 80 eurosta 100 euroon edellisvuosien tapaan.

Kutsuplus - liikenne

Vantaan kaupungin taloudelliset panostukset joukkoliikenteeseen vuosina 2015 – 2017 kohdistetaan Kehäradan ja nykyisen bussilinjaston mm. palvelulinjaston kehittämiseen. Vantaalla ei ole mitään taloudellisia mahdollisuuksia uuden, vaikkakin teknisesti ilmeisesti toimivan Kutsuplus - järjestelmän käyttöönottoon vuosina 2015 – 2017.

HSL:n esityksen liitteenä oleva selvitys yhdessä TTS- tietojen kanssa eivät tue näkemystä Kutsuplus - järjestelmän subventio-osuuden kehittymiselle lähelle itsekannattavuutta. Subventioaste on edelleen laskentatavasta riippuen 85 – 90 % ja nettokustannus/matka on 30 – 50 €. Käyttöaste rekisteröityä asiakasta kohden on erittäin alhainen (alle 0,5 matkaa/kuukausi), samoin päivittäinen käyttö on matkustuksen lisääntymisestä huolimatta vähäistä (200 – 250 matkaa/päivä). Vantaan kaupunki tarvitsee jatkossa päätöstensä taustaksi lisätietoa mm. matkustuksen suuntautumisesta ja matkustamiseen liittyvistä taustatekijöistä.

Metron yöliikenteen jatkaminen

Metron yöliikenne palvelee myös Vantaan itäosien asukkaita, vaikka tarkempia laskentatietoja metron käytöstä vantaalaisten osalta ei ollut käytettävissä.

Vantaan kustannusosuus yöliikenteen kustannuksista on hyväksyttävissä tiukasta taloudesta huolimatta, joten Vantaan kaupunki kannattaa yöliikenteen jatkamista. Yöliikenteen vakinaistamisen yhteydessä on tarpeen synkronoida nykyistä paremmin Mellunmäestä Vantaalle lähtevien bussien ja metrojunan aikataulut.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:



Liite 1, Ote pöytäkirjasta HSL hallitus § 103/10.6.2014

Liite 2, Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2015-2017/HSLH/10.6.2014

Liite 3, Kutsuplus

Täytäntöönpano: esitys kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 6.2. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

kaupungininsinööri Henry Westlin, 09-8392 2427, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi