



## Lausunto Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta taloussuunnitelmasta vuosille 2016-2018

VD/5300/00.04.03/2015  
HP/HW/KR/JB

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä** (HSL) pyytää perussopimuksen mukaisesti 31.8.2015 mennessä lausuntoa Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymän taloussuunnitelmaehdotuksesta 2016–2018. 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 31.12.2015 päättyvän kokeilujakson jälkeen

Lausuntopyynnön mukaan alustavan talousarvion perusteena ovat

- HSL:n strategia 2025
- HSL:n henkilöstöstrategia 2018
- Voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2015–2017,
- Hyväksytty liikennöintisuunnitelma 2015–2016 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat,
- Vuoden 2014 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteutumätiedot vuodelta 2015.

Taloussuunnitelma vuosille 2017–2018 on laadittu vuoden 2016 kustannustasoon.

Lausuntopyynnön yhteydessä HSL:n hallitus pyytää kuntia kiinnittämään erityistä huomiota siihen, millä keinoin jopa yli 15 %:n korotukset lipunhintoihin voidaan välttää tulevaisuudessa. HSL:n mukaan em. korotuspaine on seurausta Kehäradan ja Länsimetron infrakustannuksista, jotka kasvattavat HSL:n menoja. Ilman lipunhintojen korotuksia kuntien maksuosuus (subventioaste) nousisi yli 50 %:n.

**Tekninen lautakunta** on 18.8.2015 § 8 esittänyt kaupunginhallitukselle lausunnon antamista HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2016–2018. Apulaiskaupunginjohtajan esitys on teknisen lautakunnan esityksen mukainen.

### Kaupunginhallitus 24.8.2015 § 28

**Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:**  
Päätetään antaa seuraava lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2016–2018.

#### **”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. HSL:n strategian mukaan tehostetaan joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistetaan koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä, minkä odotetaan näkyvän HSL:n käytännön toiminnassa koskien erityisesti tehokasta joukkoliikenteen hoitoa alkaen linjastosuunnittelusta ja päättyen autokiertoon.

Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että HSL jatkossa kehittää yhdessä kuntien kanssa pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmän edellyttämiä tehokkuutta nykyistä paremmin kuvaavia mittareita, koska nykyinen mittari lipputulot/käyttömenot -suhde ei kuvaa toiminnan tehokkuutta



riittävän luotettavasti. Samoin tulojen ja menojen sekä subventioasteen seurannalle ja laskemiselle pitää kehittää nykyistä toimivammat mallit.

HSL:n strategia painottaa raideliikenteen kehittämistä. Vantaan joukkoliikenteen toimivuudelle on erittäin tärkeää raideliikenteen toimintavarmuuden turvaaminen sekä häiriötilanteissa matkustajille aiheutuvat haittojen minimointi. Kehäradan käyttöönoton 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, missä nähdään edelleen olevan kehittämispotentiaalia niin kaupungin, asukkaiden kuin muidenkin sidosryhmien suuntaan. Tärkeitä yhteistyökumppaneita Vantaan kannalta ovat HSL:ään kuulumattomiin naapurikuntamme sekä Uudenmaan ELY.

Kehäradan liikenteen alkaminen yhdessä linjan uuden runkolinjan 560 "Jokeri 2:n" perustamisen kanssa muuttaa merkittävästi matkustamista koko HSL-alueella ja siten kuntien välistä nousuihin perustuvaa kustannusjakoa. Pienetkin matkustuksen muutokset esim. Kehäradalla vaikuttavat tuntuvasti Vantaan talouteen vuositasolla. Em. perusteella Vantaan kaupunki edellyttää, että Kehäradan ja siihen 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 viikonloppuliikenne, joka lentoasemalle suuntautuvan liikenteen vuoksi poikkeaa tavanomaisen joukkoliikenteen jakaumasta. Asian tärkeyden vuoksi Vantaan kaupunki on tarvittaessa valmis osallistumaan em. laskentojen ja tutkimusten kustannuksiin.

### **Joukkoliikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset**

Vantaata koskeviin seutulinjoihin HSL esittää vuosille 2016–2018 muutoksia Hakunila – Malmi (-Leppävaara) linjalle. HSL esittää myös Lahdenväylän suunnan linjojen 722, 724, 731, 733 ja 751 päättämistä Kalasatamaan. Lisäksi esitys sisältää 10.8.2015 alkavan Jokeri II:n (linja 560) jatkamisen Myyrmäestä Matinkylään.

HSL:n esitys ei sisällä liikenteellisiä eikä matkustuskäyttäytymiseen liittyviä perusteluja. Taloudelliset vaikutukset ovat myös hataria. Vantaan kaupunki ei kannata kyseisiä esityksiä ilman perusteellisia selvityksiä niiden taloudellisista, matkustamiseen liittyvistä ja liikenteellisistä vaikutuksista.

Vantaan sisäisistä linjoista uuden Keimolanmäen asuinalueen yhteyksien toteuttaminen Kivistöön päätyvien linjojen avulla on kannatettavaa vasta, kun alueen maankäyttö on toteutunut riittävässä laajuudessa.

Vantaan kaupunki pitää liian pienenä HSL:n esittämää 0,3 miljoonan euron määrärahaa Kehäralinjaston puutteiden korjaamiseksi. Kaupunki esittää, että Vantaan suunnan bussilinjastoon kohdennetaan vuositasolla kokonaisuudessaan yhden miljoonan euron määräraha, joka käytöstä sovitaan yhteisesti HSL:n ja Vantaan kaupungin edustajien kesken.

Vantaan kaupunki kannattaa linjan 570 Mellunmäki - Hakunila - Tikkurila - Aviapolis muuttamiseksi runkolinjaksi. Tämä edellyttää kuitenkin "brändäyksen" lisäksi fyysisiä rakentamistoimenpiteitä mm. pysäkeillä. Siten vuodelle 2018 esitetyn toteutusaikataulun siirtäminen myöhemmäksi katsotaan perustelluksi, jotta kaupunki ehtii suunnitella ja toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet.

### **Kuntaosuudet ja kuntakohtaisen ylijäämän käyttö**

TTS-kaudella 2016–2018 Kehärata liikennöi jo täydellä teholla ja Länsimetron ensimmäinen osuus Ruoholahdesta Matinkylään aloittaa liikennöintinsä elokuussa 2016. Näiden hankkeiden 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 uuden tariffi- ja lippujärjestelmän vaikutuksia lipputuloihin, vaikka alustavien arvioiden mukaan järjestelmä leikkaa erityisesti Vantaan lipputuloja.

HSL on arvioinut vuodelle 2016 Vantaan osuudeksi joukkoliikenteen kustannuksista yhteensä 104,6 milj. euroa, joka koostuu operointikustannuksista, yleiskustannuksista ja infrakustannuksista. Lipputuloksi on arvioitu yhteensä 50,0 milj. euroa. Em. lipputulot sisältävät arvioiduista



kertaseutulippujen lisätuloista Vantaalle vuosittain kohdistetun 3,0 milj. erän, jolla katetaan Vantaalle aiheutuvia Kehäradan infrakustannuksia kh:ssa 16.6.2014 § 25 hyväksytyn sopimuksen mukaisesti.

Kuntaosuudeksi vuodelle 2016 on esitetty yhteensä n. 49,4 milj. euroa, jossa on otettu huomioon suurten kaupunkien joukkoliikennetuki. Em. kuntaosuudessa on hyvitetty aikaisempien vuosien ylijäämäkertymää n. 4,3 milj. eurolla. Vantaan kumulatiivinen ylijäämäkertymä vuoden 2014 lopussa oli yhteensä 15,8 milj. euroa. Kuntaosuus ilman ylijäämähyvitystä olisi n. 53,7 milj. €.

Vantaa esittää vuoden 2016 kuntaosuudekseen yhteensä 50,1 milj. euroa, joka sisältää yhden miljoonan euron varauksen bussilinjastossa ilmenevien puutteiden poistoon. Lisäystä HSL:n alkuperäiseen esitykseen on 700 000 euroa. HSL:n esityksen mukaisesti ylijäämäkertymää voidaan vuoden 2016 käyttää n. 4,3 milj. euroa. Kuntaosuus ilman ylijäämähyvitystä on n. 54,4 milj. €. Vuoden 2015 subventioasteeksi ilman infrakustannuksia muodostuu 44,0 %. Mikäli infrakustannukset otetaan huomioon HSL:n esityksen mukaisesti, niin subventioasteeksi muodostuu 52,0 %. Kaupunginhallituksen 8.6.2015 § 8 hyväksymä vuoden 2016 talousarvion käyttötalouden ja investointien laadintakehys sisälsi 51,4 milj. €:n varauksen joukkoliikenteen kuntaosuuteen.

Vantaan joukkoliikenteen nettomenoiksi vuonna 2016 muodostuu n. 38,4 milj. euroa (kuntaosuus 50,1 milj. euroa vähennettynä infrakustannusten pääomaosuudella 11,7 milj. euroa).

Infrasopimuksen mukaisesti Vantaa on oikeutettu laskuttamaan HSL:tä infrakustannuksia yhteensä 13,9 milj. eurolla vuonna 2016. Summa kasvaa 7 milj. eurolla vuodesta 2015. Infrakustannukset koostuvat kaupungin ylläpito-, hallinnointi- ja pääomamenoista. Vantaan HSL:ltä laskuttamat infrakustannukset on esitetty kaupungin talousarvioissa maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan joukkoliikenteen tuloina. Infrakustannuksista pääosan muodostavat pääomakulut, jotka ovat n.11,7 milj. euroa vuonna 2016.

Poistolaskelmissa Kehäradan poistoaikana käytetty on 30 vuotta ja Länsimetron osalta 40 vuotta. Vantaan kaupunki esittää, että vuoden 2016 talousarvion yhteydessä Kehäradan ja Länsimetron investointien poistoaajat yhtenäistetään, koska poistettavat rakenteet ja rakennelmat ovat käytännössä yhteneväiset. Poistoaajoilla on vaikutusta mm. infrakorvausten suuruuteen.

Vantaan kaupunki ilmaisee huolestuneisuutensa HSL:n yleiskustannusten osuuden kasvusta. Yleiskustannukset ovat yli 70 milj. €/vuosi ja niiden osuus kokonaismenoista on n. 9–10 %. Yleiskustannusten erittely ja perustelut eivät ole riittävät tarkempaan kannanottoon. Em. perusteella kaupunki esittää, että yleiskustannukset eritellään tulevaisuudessa talousarvioissa tarkemmin ja perustellummin.

## **Lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista**

Vantaan kaupunki esittää, että vuonna 2016 lippujen hintoja nostetaan keskimäärin korkeintaan n. 3 % yleisen kustannuskehityksen mukaisesti. Vuosien 2017–2018 lippujen hintojen määrittäminen edellyttää tiivistä yhteistyötä kuntien kanssa, jotta mm. uuden vyöhykejärjestelmän vaikutukset matkustamiseen ja lipputuloihin sekä liikennöintikustannuksiin saadaan määriteltä.

Kuntaosuuden tulkintojen lisäksi Vantaan kaupungille vuosina 2016–2018 kohdistuvien lipputulojen arviointi on esityksessä olevien tietojen perusteella erittäin vaikeaa. Erityisesti kehäradan ja vyöhykerajojen muutosten vaikutuksista tarvitaan tarkempia tietoja ja laskentoja.

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.

Vantaan kaupunki ei pidä realistisena eikä kestäväenä ratkaisuna lipunhintojen voimakasta nostamista pelkästään infrakustannuksista johtuvien kustannusten kattamiseksi, mutta lipunhinnoilla pitää pystyä kattamaan operointikustannusten ja infran ylläpitokustannusten kasvu. Kohtuuttoman suuret lipunhintojen korotukset väistämättä johtavat joukkoliikenteen osuuden pienenemiseen ja siten vievät pohjaa suurten joukkoliikenneinvestointien mielekkyydeltä.

Kaupunki esittää, että HSL kehittää yhdessä kuntien kanssa uudet yhteisesti hyväksytyt määritelmät ja laskentatavat mm. subventioasteen yksiselitteiseksi laskemiseksi. Vantaan talous- ja velkaohjelman



(TVO) mukaisena sitovana tavoitteena on ollut, että Vantaan subventioaste ei saa olla yli 50 % ilman infrakorvauksia.

## **Tarkastusmaksun korottaminen**

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

## **Kutsuplus-liikenne**

Kutsuplus-järjestelmän subventioaste on laskentatavasta riippuen 85–90 % ja nettokustannus matkaa kohden n. 30–50 €. Mikään saatavissa oleva tieto ei tue HSL:n näkemystä subventio-osuuden kehittymiselle lähelle itsekannattavuutta. Käyttöaste rekisteröityä asiakasta kohden on erittäin alhainen (alle 0,3 matkaa/kuukausi), samoin päivittäinen käyttö (400 matkaa/päivä) on matkustuksen lisääntymisestä huolimatta suhteellisen vähäinen. Kaluston käyttöaste on edelleen alle 2 matkustajaa/liikennöintitunti, mikä on erittäin alhainen.

Vantaan kaupungin taloudelliset panostukset joukkoliikenteeseen vuosina 2016–2018 kohdistetaan Kehäradan lisäksi linjastossa esiintyvien puutteiden korjaamiseen ja nykyisen bussilinjaston mm. palvelulinjaston kehittämiseen. Mahdollisella 50 %:n subventioasteellakin Kutsuplus-järjestelmällä kuljetun matkan todelliseksi subventioksi muodostuisi yli 10 euroa, mikä on yksikkökustannukseltaan aivan liian suuri muiden joukkoliikennematkojen subventioon nähden. Kutsuplus-järjestelmän jatkamiselle vuoden 2015 jälkeen seudullisesta laajentamisesta puhumattakaan ei siten nähdä olevan taloudellisia eikä liikenteellisiä perusteita.”

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

## **Käsittely:**

Merkittiin, että kaupungininsinööri Henry Westlin oli kokouksen alussa paikalla vastaamassa asiaan liittyviin kysymyksiin.

Merkittiin, että maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja muutti esitystään seuraavasti: Kohdassa ”Kuntaosuudet ja kuntakohtaisen ylijäämän käyttö” neljännen kappaleen ensimmäisessä lauseessa sana ”liityntäliikenteessä” korvataan sanalla ”bussilinjastossa”.

**Kaupunginhallituksen jäsen Pirkko Kotila** esitti, että tarkastusmaksua pysyisi nykyisellä tasolla (80 euroa), eikä korotettaisi 100 euroon. Kaupunginhallituksen jäsen Riikka Åstrand kannatti Kotilan esitystä.

**Puheenjohtaja** totesi asiasta jouduttavan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: He, jotka kannattavat apulaiskaupunginjohtajan esitystä äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat Kotilan esitystä äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 13 jaa-ääntä (Bruun, Jääskeläinen P., Kaira, Karlsson, Kärki, Letto, Mäkinen, Mäntynen, Niemelä, Näätäsaari, Orpana, Ryhänen, Suvensalmi) ja 3 ei-ääntä (Kotila, Kokko, Åstrand), joten palautusesitys tuli hylätyksi.

## **Päätös:**

Hyväksyttiin apulaiskaupunginjohtajan muutettu esitys.

Pöytäkirja tarkastettiin ja hyväksyttiin tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

## **Liitteet:**

- Lausuntopyyntö jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2016–2018 29.5.2015
- HSL:n Toiminta- ja taloussuunnitelmaesitys 2016–2018, 26.5.2015

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 7.4 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

## **Lisätiedot:**

kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 8392 2427, etunimi.sukunimi(at)vantaa.fi