

Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018 – 2020

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL) pyytää perussopimuksen mukaisesti 31.8.2017 mennessä lausuntoa Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018 – 2020. 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) kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2018-2020
- f) HSL:n roolista osana liikkumispalveluja
- g) kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta (ns. seudullinen rahoitusmalli)
- h) infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa
- i) jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja
- j) seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä
- k) jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta

Kuntatekniikan keskus on valmistellut seuraavan lausunnon.

Strategiasuunnitelma

HSL:n itselleen asettamat strategiset tavoitteet ja visio 2025 vastaavat keskeisiltä osiltaan Vantaan maankäytön ja liikenteen tavoitteita, kuten mm. joukkoliikennekäytävien varsien kaupunkirakenteen tiivistäminen sekä liikenteen vähäpäästöisyyden edistäminen. Joukkoliikenteen kustannustehokkuuden tehostaminen ja koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyys vahvistaminen edellyttävät tehokasta joukkoliikenteen hoitoa linjastosuunnittelusta autokiertoon.

Vantaan kaupunki pitää edelleen tärkeänä, että HSL jatkossa kehittää toiminnan tehokkuutta nykyistä paremmin kuvaavia mittareita yhteistyössä kuntien omistajaohjauksesta vastaavien tahojen kanssa. Vantaa pitää myös tärkeänä, että yleiskustannusten kuten mm. henkilöstökustannusten kasvu saa olla korkeintaan samaa tasoa kuin kaupungeilla.

Joukkoliikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

HSL esittää Vantaan sisäisille bussilinjoille vuodelle 2018 joitakin muutoksia. Linjaa 434 esitetään jatkettavaksi palvelemaan Keimolanmäen kasvavaa asuinalueutta ja lisäksi linjalle on esitetty lisättäväksi yksi bussi alueen palvelutason parantamiseksi. Vantaan kaupunki pitää muutoksia hyvinä ja edelleen tärkeänä että Keimolanmäen asuinalueen palvelutasoa parannetaan sitä mukaa kun rakentaminen alueella etenee ja asukkaiden määrä kasvaa. Linjaa 335 koskien HSL esittää linjan 335B muutaman lähdön muuttamista kulkemaan perusreitillä. Muutos tihentää liikennöintiä Vapaalan ja Linnaisten alueilla parantaen koulumatkayhteyksiä Hämeenkyliän koulun toiminnan siirryttyä uusiin tiloihin Sanomalantielle. Vantaan kaupunki pitää tätä muutosta tärkeänä. Kustannusvaikutukset Vantaan sisäisillä linjoilla ovat vuonna 2018 yhteensä 187 500 euroa ja sen jälkeen vuositasolla 308 500 euroa.

Vantaata koskeviin seutulinjoihin HSL esittää vuodelle 2018 muutosta linjalle 39, jonka päätepysäkki siirrettäisiin Kampista Eiraan. Muutos lisää kustannuksia vuositasona noin 333 000 euroa, joista todennäköisesti suurin osa kohdistuu kuitenkin Helsingille. Sen lisäksi linjojen 518, 717 ja 718 ajoajat ovat jatkuvasti pidentyneet ja tästä johtuen HSL:n esityksessä linjoille varaudutaan lisäämään yhdet bussit syysliikenteen alusta. Ratatien rakennustöiden valmistuttua Tikkurilan terminaalien ajoyhteydet palaavat normaaleiksi syysliikenteen alussa 2017. Muutoksen myötä 2/3 linjoista reitti pitenee ja 1/3 linjoista reitti lyhenee. HSL:n esityksen mukaan se edellyttää yhden bussin lisäämistä liikenteeseen, josta aiheutuvat lisäkustannukset ovat noin 250 000 euroa. Tällöin linjojen 619, 624, 631, 735 ja 736 liikennöinti voi jatkua nykyisillä vuoroväleillä reittien pitenemisestä riippumatta. Seutulinjojen kustannusvaikutukset kokonaisuudessaan ovat vuonna 2018 yhteensä 461 000 euroa ja vuositasona 724 000.

Runkolinjalle 560 on esitetty vuorovälin tihentämistä sunnuntaisin 15 minuutista 10 minuuttiin syysliikenteen 2018 alusta. Tällä mahdollistetaan toimiva tahdistus metroon sekä suurien matkustajakuormien palvelu. Muutos vaatii 5 autopäivän lisäyksen, mikä aiheuttaa kustannuksia vuodelle 2018 115 000 euroa ja vuositasona 245 000 euroa. Olisi perusteltua joka toisen vuoron päättämistä Malmille, koska Malmin ja Myyrmäen väliset matkustajamäärät ovat nykyisellään vähäiset eikä lähivuosina ole odotettavissa merkittävää matkustajamäärien kasvua. Lisäksi runkolinjan 560 jatkamista Myyrmäestä Matinkylään on esitetty vuoden 2020 elokuulle. Rahoitustarve toimenpiteille on noin 150 000 euroa. Vantaan kaupunki esittää, että Linjan 560 jatkoa Matinkylään suunnitellaan ja toteutetaan vasta myöhemmin, kun Keran aseman rakentaminen on käynnistynyt ja länsimetron vaikutukset työmatkaliikenteeseen selvillä. Vantaan kannalta yhteydet Otaniemi - Leppävaara alueelle nyt linjalla 510 (tuleva 555) ovat tärkeitä ja linja tarjoaa vaihtoehtoisia yhteyksiä Leppävaarasta Keraan ja Turuntien suuntaan.

Vuodelle 2019 Vantaata koskeviin seutulinjoihin HSL esittää Lahdenväylän suunnan linjojen 722, 724, 731, 738 ja 739 päättämistä Kalasatamaan lukuun ottamatta linjojen 724, 731 ja 739 yöliikennettä. Muutokset Kalasatamaan koskevat vuotta 2019, joten muutosten vaikutuksia tulee vielä selvittää tarkemmin vantaalaisten matkustajien kannalta. Kalasataman osalta HSL:n esitys ei sisällä mitään liikenteellisiä eikä matkustuskäyttytymiseen liittyviä perusteluja, mutta arvioidut taloudelliset säästöt ovat n. 240 000 euroa vuonna 2019 ja sen jälkeen vuositasona n. 600 000 euroa. Vantaa esittää edelleen tutkittavaksi, olisiko tarkoituksenmukaista säilyttää Honkanummen hautausmaata, Vantaan akselin työpaikkoja (mm Metso) ja Porttipuiston aluetta palvelevan linjan 722 päätepysäkki Rautatien torilla.

Lisäksi esitys sisältää linjojen 37 ja 39N jatkamisen Honkasuolta Myyrmäen asemalle sekä varautumisen asukasmäärän sekä liikennemäärien kasvuun Kivistön alueella yhdellä autopäivällä maanantaista sunnuntaihin. Linjojen 37 ja 39N jatkaminen Myyrmäkeen on Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman mukainen toimenpide ja niistä aiheutuu vuodelle 2019 kustannuksia 58 000 euroa ja vuositasona 173 000 euroa. Vantaan kaupunki kannattaa linjojen jatkamista.

HSL laatii Tuusulan linjastosuunnitelman vuosien 2017-18 aikana ja sen linjastoratkaisut tulevat voimaan elokuussa 2019. Vantaan kaupunki osallistuu mielellään Tuusulan linjastosuunnitelman tekoon Vantaata koskevin osin. Tässä yhteydessä tulee myös selvittää Epinkoskientien mahdollinen jatko Tuusulan puolelle, mikä mahdollistaisi uuden liityntälinjan Hyrylästä Ilolan läpi Leinelän aseman kautta Tikkurilaan.

Vantaan voimassa oleva linjastosuunnitelma on valmistunut 2014. Linjastosuunnitelman valmistumisen jälkeen Kehärata on aloittanut liikennöintinsä ja Vantaan kaupunkirakenne sekä asukasmäärä ovat kehittyneet paljon ennakoitua nopeammin. Lisäksi vyöhyketariffiuudistus tulee vaikuttamaan linjastoratkaisuihin, kuten myös Tuusulan liittyminen HSL:ään. Em. perusteilla Vantaan kaupunki esittää, että HSL laatisi lähivuosina uuden linjastosuunnitelman Vantaalle.

Kehäradan ensimmäinen juna Helsingin asemalta Helsinki-Vantaan lentoasemalle lähtee klo 04.31 ja viimeinen klo 0.16. Vastaavasti lentoasemalta viimeinen juna lähtee klo 0:45 ja ensimmäinen saapuu 5:00.

Kaupunki esittää selvitettäväksi, voitaisiinko em. yöllisestä neljän tunnin liikennöintikatkoksta luopua tai vaihtoehtoisesti lyhentää sitä siten, että kehärata palvelisi paremmin aamun ensimmäisillä lennoilla matkaavia sekä 24/7 avoinna olevan lentoasema-alueen henkilökunnan työssäkäyntiä. Kaupunki on neuvotellut asiasta mm. Finavian kanssa. Tällä hetkellä päivittäin lähtee noin 10 lentoa aikavälillä 04:00-06:15. Näiden lentojen matkustajia juna ei pääsääntöisesti palvele. Lentoasemalle saapuu päivittäin yli 20 lentoa aikavälillä 23:45-03:30. Myöskään näille matkustajille juna ei välttämättä ole kelvollinen vaihtoehto.

Suorat julkisen liikenteen yhteydet Peijaksen sairaalaan eri asuinalueilta ovat työssäkäynnin ja esteettömän liikkumisen kannalta tärkeitä. Mahdollisimman monen reitin toivotaankin kulkevan sairaalanmäen pysäkin kautta, jotta liikuntarajoitteisten tilanne saadaan huomioitua nykyistä paremmin. Erityisesti tällainen tarve on noussut esille bussilinja 587 Mellunmäki-Leppäkorpi osalta.

Kuntaosuudet ja kuntakohtaisen ylijäämän käyttö

HSL on arvioinut vuodelle 2018 Vantaan osuudeksi joukkoliikenteen kustannuksista yhteensä n. 110,1 milj. euroa, joka koostuu operointikustannuksista, yleiskustannuksista ja infrakustannuksista. Lipputuloksi on arvioitu yhteensä n. 56,5 milj. euroa. Em. lipputulot sisältävät arvioituista kertaseutulippujen lisätuloista Vantaalle vuosittain kohdistetun 3,0 milj. erän. HSL:n esitys Vantaan kuntaosuudeksi vuodelle 2018 ilman ylijäämähyvitystä on n. 52,8 milj. euroa, jossa on otettu huomioon suurten kaupunkien joukkoliikennetuki. HSL:n esityksen mukaan Vantaan seutulinjojen operointikustannukset kasvavat v. 2018 laskennallisesti lähes 6 milj. eur, vaikka poltto- ja voiteluaineiden hintojen ennustetaan pysyvän ennallaan eikä palvelutasoon esitetä parannuksia. Muutos on myös siksi outo, koska Helsingin ja Espoon operointikulut kasvavat olennaisesti vähemmän.

Vantaa esittää vuoden 2018 kuntaosuudekseen yhteensä korkeintaan 50,0 milj.euroa ilman ylijäämähyvitystä, jolloin vuoden 2018 subventioasteeksi muodostuu n. 46,6 %. Esitys on n. 2,8 miljoona euroa pienempi kuin HSL:n esitys. Kaupungin esitys perustuu siihen, että useana viime vuotena Vantaan vuosittainen kuntaosuuden ylijäämä on kasvanut HSL:n ylivarovaisten budjetoinnin vuoksi, vaikka sitä on ollut tarkoitus leikata. Vantaan käsityksen mukaan pelkästään kustannusennusteen kriittinen tarkastelu alkuvuoden 2018 toteuman perusteella mahdollistaisi em. säästön v. 2018 kuntaosuudesta ilman, että se heikentäisi palvelutasoa ja aiheuttaisi merkittävää riskiä Vantaan kumulatiiviseen ylijäämäkertymään. Vantaa ei myöskään pidä seutulinjojen operointikustannusten kasvua uskottavana. Sinänsä muutokset perustuvat aikansa eläneeseen laskentamalliin.

Vantaa kannattaa HSL:n esitystä, että vuoden 2018 kuntaosuudesta hyvitetään aikaisempien vuosien ylijäämäkertymää yhteensä n. 8,4 milj. euroa. Vantaan kumulatiivinen ylijäämäkertymä vuoden 2016 lopussa oli yhteensä 25,3 milj. euroa ja ylijäämäkertymän arvioidaan pysyvän yli 20 milj. euron tasolla vuoden 2017 lopussakin.

Vantaan joukkoliikenteen nettomenoksi vuonna 2018 muodostuu n. 30 milj. euroa (kuntaosuus 50,0 milj.euroa vähennettynä infrakustannusten pääomaosuudella n. 12,1 milj.euroa sekä ylijäämän hyvityksellä 8,4 milj.euroa). Infrakustannukset koostuvat kaupungin ylläpito-, hallinnointi- ja pääomamenoista ja infrapöimäyksen mukaisesti Vantaa on oikeutettu laskuttamaan niitä HSL:tä yhteensä 13,6 milj. eurolla vuonna 2018. Vantaan HSL:ltä laskuttamat infrakustannukset on esitetty kaupungin talousarvioissa maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan joukkoliikenteen tuloina.

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa suunnitelmakauden kokonaislipputulot on arvioitu nykyisen tariffijärjestelmän perusteella. Vyöhykkeisiin perustuva uusi tariffijärjestelmä tulee käyttöön vuoden 2018 aikana, mutta tarkkaa käyttöönottoajankohtaa ei ole vielä päätetty. Uuden vyöhyketariffin mukaisia lippuhintoja ei ole esitetty, koska syksyn 2017 aikana vasta päätetään lipputuotteista ja täsmennetään eri vyöhykkeiden väliset hintasuhteet.

HSL:n ja kaupunkien yhteinen tavoite on ollut, ettei vyöhykeuudistus saa vähentää lipputulojen kokonaismäärää ja siten lisätä kaupunkien subventiotarvetta. Siten pohjana 2018 arvioille on nykyisen tariffijärjestelmän mukainen kokonaistulo +1,8 %:n kasvulla. Myös muiden suunnitelmavuosien osalta lipputulot on laskettu vastaavasti tietyllä kasvuprosentilla kokonaissummaan. Vaikka muutos ei sinänsä vaikuta kokonaislipputuloihin, niin se vaikuttaa kuntaosuuksien laskentaan mm. kuntakohtaisten lippujen poistuessa käytöstä. Esitetyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnoittelumalli otetaan käyttöön vuoden 2018 kesällä ja vuoden 2018 kuntaosuudet on laskettu nykyisen lippujärjestelmän ja uuden vyöhykejärjestelmän vuosiarvioiden keskiarvona (50/50). Vuodet 2019 ja 2020 ovat arvioituna kokonaan vyöhykejärjestelmän mukaisina.

Lippujen hintojen keskimääräiset muutokset

Nykytariffin mukaisiin lippujen hintoihin ei esitetä korotuksia vuonna 2018, mutta mobiililippujen hinnan alentaminen arvolippujen tasolle aiheuttaa keskimäärin 1,2 % hintojen alennuksen. Sisäisten lippujen osalta alennus on keskimäärin 1,6 % ja seutulippujen osalta keskimäärin 0,6 %. Vantaa kannattaa HSL:n esitystä.

HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

HSL:n roolia liikkumispalveluiden markkinoilla on selvitetty kevään 2017 kuluessa strategiatyön tueksi. Linjauksille on sekä strateginen että operatiivinen tarve esimerkiksi Mobility as a Service (MaaS) – kysymyksen myötä. Uudet toimintamallit ovat jo tulleet markkinoille uusina yrityksinä tai vanhojen yritysten uusina liiketoimintamuotoina. HSL:n kanssa tehtävän yhteistyön kysyntä on jatkuvaa ja yhteistyöneuvotteluihin tarvitaan linjauksia.

Nykytilanteessa HSL toimii liikenteen markkinoilla kahdessa roolissa. Ensinnä HSL on sekä alueensa joukkoliikenteen suunnittelija ja järjestäjä vastaten esimerkiksi tarvittavien kuljetuspalveluiden hankinnasta ja lippujen myynnistä. Toiseksi HSL vastaa alueensa liikennejärjestelmäsuunnittelusta yhdessä muiden tahojen kanssa. HSL:n joukkoliikenteen tiedot ovat MaaS- ja muiden palvelujen tuottajien käytettävissä avoimien rajapintojen kautta. Lisäksi HSL:n mobiilikertalippujen myyntirajapinta on jo sopimuksesta liikkumispalvelujen ja yhdistelypalvelujen tuottajien käytettävissä.

HSL:n roolin selvittämiseksi on tunnistettu ja jäsenelty erilaisia vaihtoehtoja kehittää HSL:n toimintaa. Arvioinnin perusteella liiketoimintavaihtoehdot toteuttavat yleisesti HSL:n perustehtävää sujuvien ja luotettavien liikkumiskäytösten kehittämisestä ja tarjoamisesta asiakkaiden tarpeisiin. Arvioinnin johtopäätös on, että HSL:n pitää ohjata yhteistyötä toteuttamaan omia strategisia tavoitteita sopimuskumppaneiden valinnalla ja sopimusehdoilla. Alustavia linjauksia HSL:n roolista osana liikkumispalveluja on muodostettu neljä.

Ensimmäinen linjaus koskee joukkoliikenteen lippuyhteistyön laajentamista viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa. Yhteistyön keskeisten kaupallisten ja teknisten vaatimusten tulee olla samanlaiset kaikille mahdollisille sopimuskumppaneille, ja kumppanien tulee toteuttaa HSL:n strategisia tavoitteita. Toisen linjauksen mukaan Reittioppaaseen otetaan mukaan muita liikkumispalveluiden tuottajia. Laajemmassa yhteistyössä palveluiden tuottajien valinta tehdään samoin perustein kuin lippuyhteistyössä.

Kolmantena linjauksena HSL osallistuu joukkoliikennetarjontaa korvaavien liikkumispalveluiden pilotointiin. Pilotointiin osallistutaan, mikäli palvelu täydentää tai sillä voidaan tehokkaasti korvata HSL:n järjestämää palvelua tai edistää kestävästä liikkumisesta ja autotonta elämäntapaa. HSL ei osallistu sellaisten liikkumispalveluiden järjestämiseen, jotka yksipuolisesti kilpailevat joukkoliikenteen kanssa tai lisäävät henkilöautosuoritetta keskustoissa. Neljäs linjaus koskee HSL:n toimimista kaupunkiseudun liikkumisen alustana, johon kaupalliset toimijat voivat kytkeytyä kaikille yhdenmukaisilla ehdoilla.

Vantaan kaupunki pitää selvitystä HSL:n roolista liikkumispalveluiden markkinoilla tärkeänä ja alustavia linjauksia toiminnasta hyvinä. Erityisen kannatettavaa on HSL:n osallistuminen sellaisten liikkumispalveluiden

pilotointiin, joilla voidaan mahdollisesti tulevaisuudessa korvata hyvin vähällä käytöllä olevia bussilinjoja. Kaupunki edellyttää kuitenkin, että jatkossa HSL:n valitsemat kumppanit ja tuotteet pystyvät toimimaan markkinaehtoisesti eivätkä tukeudu rahoituksessaan HSL:ään tai kuntiin.

Kuntaosuuslaskentamallin uudistaminen

HSL:n uuteen vyöhykehinnottelujärjestelmään siirryttäneen näillä näkymin vuoden 2018 aikana. Uusi järjestelmä muuttaa osaltaan myös HSL:n tulojen ja menojen jakoa jäsenkuntien kesken, koska liikenteen lipputulot kertyminen ja liikennöinti eivät tulevaisuudessa perustu kuntarajoihin vaan kaarimallisiin vyöhykkeisiin. Nykymallin mukainen operointikustannusten jako vaatii paljon lähtötietoja, on työläs ja laskentaprosessi on liian hidas kuntien tarpeisiin nähden. HSL on selvittänyt kuntaosuuksien laskennan vaihtoehtoja vyöhykehinnottelujärjestelmässä. Selvitetystä vaihtoehdoista kehityskelpoisimmalta vaikutti niin sanottu alijäämämalli, jossa jäsenkunnille jaetaan HSL:n tulojen ja kulujen erotusta eli liikenteen hoidosta syntyvää alijäämää joukkoliikenteen tarjontaan perustuvalla palvelutasokertoimella painotettuna.

Keväällä 2017 perustettiin kuntaosuuslaskennan kehittämiseen työryhmä, jonka työskentelyyn osallistuivat myös jäsenkuntien edustajat. Alijäämämallia kehitettiin ja se nimettiin yleisemmin seudulliseksi rahoitusmalliksi. Työryhmän kuntaedustajien yhteisen näkemyksen mukaan lipputulot kohdistuksesta suoriin kunnille ei tule luopua, vaan kuntalaisten ostamien lippujen tulee edelleen vähentää kuntien omaa rahoitusosuutta. Työryhmän ehdotuksena on, että lipputulot kohdistussääntöjä yksinkertaistetaan. Kaikki ne lipputulot, joiden osalta kuntalaisuustieto on selvillä, kohdistetaan ko. kunnalle riippumatta lippulajista. Ne lipputulot, joiden osalta ostajan kuntalaisuustietoa ei ole saatavilla, vähentävät suoraan operointikulujen yhteisen alijäämän osuutta.

Lisäksi työryhmä ehdottaa, että operointikulut kohdistetaan kuntien alueella järjestetyn joukkoliikennetarjonnan ja sen palvelutason perusteella. Tarjontatasoon vaikuttavat liikennemuotojen paikkakapasiteetti ja operointikulut. Määrityksessä voidaan huomioida myös alueelliset erityispiirteet, kuten junaliikenteen matkan pituus korottavana vaikutuksena tai kunnan alueen läpikulkuliikenne alentavana tekijänä. Seudullinen rahoitusmalli pyrkii näillä tekijöillä kannustamaan tehokkaisiin liikennemuotoihin ja järjestämään joukkoliikenne kustannustehokkaasti.

Työryhmän ehdotus ei sisällä muutoksia infrakulujen jakoperusteisiin. Yleiskuluihin jakoperusteeksi työryhmä ehdottaa kuntien asukasmääriä. Asukasmäärä on ennakoitavampi, selkeämpi ja yksinkertaisempi jakoperuste kuin nykyinen nousijamääriin perustuva laskenta.

Uudessa seudullisessa rahoitusmallissa liikennetarjonnan muutokset näkyisivät nykyistä laskentamallia selkeämmin kunnan alijäämäosuudessa ja jäsenkunta voisi entistä paremmin, läpinäkyvämmiin ja ketterämpiin vaikuttaa omilla päätöksillään subventionsa määrään. Uuden laskentamallin käyttöönoton arvioidaan edellyttävän HSL:n perussopimuksen tarkistamista.

Seudullisen rahoitusmallin vaikutukset ovat toistaiseksi karkeita arvioita eivätkä menetelmän sisältämät parametrit kuten kulkumuotokohtaiset palvelutasokertoimet ole lopullisia. Palvelutasokertoimet tulee perustella ja määritellä läpinäkyvällä tavalla ja niiden tulee olla päivitettävissä tulevaisuudessa teknologisen kehityksen myötä. Mallissa tulee varautua uudenlaisten joukkoliikennemuotojen lisäämiseen. Esimerkiksi sähköbussien kehitys voi olla lähivuosina merkittävää.

Uuden mallin laskentaperiaatteet ja esitetyt poikkeukset kuten läpikulkuliikenteen huomioiminen vähentävänä tekijänä, tulee kuvata läpinäkyvästi ja HSL-kuntien kohtelun tulee sen suhteen olla tasapuolista. Vantaan kannalta mallin selkeys ja yksinkertaisuus ovat tavoiteltavia ominaisuuksia ja kaikkia uusia poikkeuksia ja viritelmiä tulee pyrkiä välttämään. Operointikustannusten jakamisen tulee mallin

perusperiaatteiden mukaisesti perustua pääsääntöisesti tarjonnan kuvaamiseen. Esimerkiksi junaliikenteen pitkät matkat selittävät tarjontaa, mutta läpikulkuliikenteen osuus selittää kysyntää.

Vantaan kaupunki suhtautuu myönteisesti uuden seudullisen rahoitusmallin jatkokehittämiseen työryhmän esityksen pohjalta. Nykyisen kustannusjakomallin ongelmat ovat ilmeisiä ja nousevat säännöllisesti esille. Siirtyminen vyöhykejärjestelmään tekisi nykyisenkaltaisesta jakomallista entistä sekavamman, koska lipputyypitkään eivät ole enää kuntakohtaisia. Vantaan kaupunki kannattaa yleiskulujen jakamista asukaslukujen suhteessa. Vantaan kaupunki katsoo, että ehdotettu uusi malli on oikeudenmukainen, läpinäkyvä ja ennustettava sekä mahdollistaa aiempaa tarkemman operointikustannusten suunnittelun ja esittää perussopimuksen tarkistamista tältäkin osin. Uusi seudullinen rahoitusmalli ei saa vaikuttaa Kehäradan kertalipputuloista tehtyyn sopimukseen Vantaan kannalta epäedullisesti eikä aiheuttaa kohtuuttoman suuria muutoksia vuotuisen kuntaosuuteen.

Infrakorvausten käsittely kuntaosuuksien laskennassa

Kehäradan ja länsimetron käyttöönotto sekä muiden tulevien infrahankkeiden valmistuminen aiheuttavat tulevina vuosina merkittäviä paineita lippujen hintojen korottamiseen, mikäli kuntien keskimääräinen subventiotaso pidetään edelleen maksimissaan 50 %:ssa. HSL:n ensimmäisenä toimintavuotena 2010 HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset olivat 59,1 milj. euroa ja ne muodostivat 12,2 % HSL:n toimintamenoista. Alustavassa talousarvioissa 2018 infrakustannukset ovat yli kaksinkertaistuneet ja ovat 140,8 milj. euroa eli 19,4 % HSL:n toimintamenoista.

HSL:n yhtymäkokous päätti vuonna 2015 aloittaa omistajakuntien väliset neuvottelut kuntaosuuksien tasosta, subventioasteesta ja infrakustannusten mahdollisesta uudelleen jakamisesta siten, että lipunhintojen korotustarve taloussuunnitelmakaudella pienenee. Yleisesti HSL:n kustannusten nousupaine on mahdollista kattaa puuttumalla kuntaosuuksiin, lippujen hintoihin tai joukkoliikenteen palvelutasoon (tai itse kustannuksiin). Neuvottelijat tapasivat kolme kertaa eikä yhteisesti hyväksyttäviä keinoja lipun hintojen korotustarpeen pienentämiselle löytynyt.

Helsingin kaupunginhallitus on 12.9.2016 lausunnossaan HSL:n vuoden 2017-2019 alustavasta Toiminta- ja taloussuunnitelmasta esittänyt seuraavaa:

”Omistajaohjauslinjauksena Helsingin kaupunki edellyttää jatkossa käytettävän periaatetta, että omistajakuntien subventio-osuus operointi- ja yleiskustannusten osalta saa olla korkeintaan 50%. Infrakustannusten osalta subventioaste määritellään erikseen ja voi olla korkeampikin. Lähtökohta on, että infrakorvaukset eivät jatkossa johda lipun hintojen nousuun, vaan kunnat maksavat ne, koska investointien taloudelliset hyödytkin kohdistuvat kunnille. HSL:n tulee määritellä tarkemmat infrakustannusten käsittelyperiaatteet osana strategia työtään.”

Kysymys 1: Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentin suuruus

Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentiksi on infrasopimuksissa sovittu 5 % ja korko lasketaan jo käytössä olevan infran osalta edellisen vuoden poistamattoman infraomaisuuden arvosta.

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voidaanko infrasopimuksessa määriteltyä joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosenttia alentaa viidestä prosentista ja mikä olisi sopiva korkoprosentti nykyisessä markkinatilanteessa? Voitaaisiinko korko sitoa esimerkiksi 12 kuukauden euribor-korkoon, sovittavalla marginaalilla lisätynä?

Vantaa esittää joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentin alentamista määräaikaaisesti kolmeen (3) prosenttiin nykyisestä viidestä (5). Tällöin voidaan madaltaa lähivuosina voimakkaasti kasvavien infrakulujen nousua.

Kysymys 2: Jäsenkuntien subventio-osuuden laskentatapa

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voiko jäsenkuntien subventio-osuus ilman infrakustannuksia olla korkeintaan 50 %? Vrt. Helsingin kaupunginhallituksen syksyllä 2016 antama lausunto kuntien subventio-osuuden tasosta.

HSL:n talousarvion mukaan Vantaan vuoden 2018 subventioaste ilman infrakustannuksia olisi 40,6 %.

Vantaa kannattaa infrakustannusten eriyttämistä subventioasteen laskennasta. Jatkossa vyöhykkeet kohdistuvat sekä Espooseen että Vantaaseen, mistä syystä esimerkiksi Espoon investoinnit aiheuttaisivat lipun hintojen korotuspaineita myös Vantaalle vaikka Vantaata itseään ei uhkaakaan subventioasteen nousu yli 50 %:n.

Kaupungin sitovana tavoitteena jo edellisellä valtuustokaudella on ollut, että joukkoliikenteen kuntaosuus on n. 50 % (tulot/menot) ilman joukkoliikenteen infrakorvauksia.

Kysymys 3: Jos subventio-osuus lasketaan edelleen kuten aiemmin, voiko subventio-osuus tilapäisesti ylittää 50 %, jos kuntien keskiarvo HSL-ajalla on alle 50 %?

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voiko subventio-osuus ylittää tilapäisesti 50 %:in rajan, jos kuntien keskiarvo HSL-ajalla on alle 50 %?

Vantaa esittää, että jokaisessa yksittäisessä talousarviossa tavoitellaan alle 50 % subventioastetta, mutta tästä voidaan vuositasona poikkeuksellisesti joustaa.

Em. keinoilla voidaan hillitä lipunhintojen korotuspaineita lähiaikoina ja Vantaa esittää perussopimuksen tarkistamista.

Vantaan halukkuus rahoittaa sähköbussien lisähankintoja

HSL:n strategisena tavoitteena on vähentää joukkoliikenteen päästöjä yli 90 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2025 mennessä. Tähän tavoitteeseen pääseminen ei onnistu pelkästään biopolttoaineilla, koska jätteistä ja tähteistä valmistettujen biopolttoaineiden CO₂ vähenemä on "vain" 80 – 90 %. Näin ollen tarvitaan myös sähköbussuja 30 % kokonaisbussimäärästä eli noin 400.

Sähköbussien etuna dieselbusseihin verrattuna on paikallinen päästöttömyys, hiljaisuus ja erittäin alhainen energian kulutus, ainoastaan neljäsosa dieselin kulutuksesta, mikä edelleen parantaa niiden kilpailukykyä.

Jotta tämä tavoite voitaisiin saavuttaa, tulee sähköbussilinjojen päätepysäkeille sekä joissain tapauksissa myös reitin varrelle asentaa latausasemia, jotka kuntien tulee rakentaa. HSL korvaa 50% latausasemien kustannuksista kunnille infrakorvauksina. HSL:n tarkoituksena on aloittaa hankkimansa sopimusliikenteen kilpailuttaminen TTS-kaudella 2018-2020.

Yhden latausaseman keskimääräinen rakentamiskustannus on 350 000 euroa ja niiden rakentamistarpeen arvioidaan vastaavan noin 12 miljoonan euron investointia vuosina 2018-2021 jakautuen kunnittain seuraavasti:

Espoo: Noin 5 milj. euroa sisältäen Leppävaaran, Tapiolan ja Matinkylän sekä muutamia päätepysäkkejä
Helsinki: Noin 4 milj. euroa vielä tarkemmin määrittelemättömiä kohteita
Vantaa: Noin 3 milj. euroa sisältäen Kivistön, Tikkurilan ja Myyrmäen terminaalit sekä muutaman päätepysäkin

Sähköbussiliikennöinnin vaikutusta operointikustannuksiin tällä hetkellä vaikea määritellä, koska bussien kaupalliset markkinat ovat vasta muodostumassa. Vaikka sähköbussit ovat ainakin alkuvaiheessa hankintahinnaltaan selvästi dieselbusseja kalliimpia, on mahdollista, että käyttämällä pitkää 10 vuoden sopimuskautta ja ottaen huomioon ajoenergian edullisuuden, kustannustason muutos saattaa pitkällä tähtäimellä jäädä pieneksi.

HSL pyytää kuntien lausuntoa 31.8.2017 mennessä siitä, voidaanko sähköbussiliikennettä ryhtyä lisäämään edellä kuvatulla tavalla ilman, että siitä aiheutuva mahdollinen liikennöintikustannusten nouseminen alkuvaiheessa edellyttää liikenteen tarjonnan vastaavaa karsimista sekä siitä, sitoutuvatko kunnan edellä kuvatun suuruisiin sähkö-bussiliikenteen edellyttämiin sähköbussien latausinfrastruktuurin rakentamisinvestointeihin. Rahoitusjärjestelmää viimeisteltäessä on tutkittava, ettei malli ohjaa liian voimakkaasti vähentämään bussilinjoja harvan asutuksen alueilla.

Vantaan kaupunki on varautunut sähköbussien latausjärjestelmin asentamiseen Tikkurilan bussiterminaalin osalta. Myös suunnitteilla olevassa Kivistön bussiterminaalissa varaudutaan sähköbussien tarpeisiin. Sähköbussilla liikennöitävistä linjoista ja mahdollisesta aloitusaikataulusta sovitaan erikseen HSL:n suunnittelijoiden kanssa.

Vantaan kaupunki kannattaa sähköbussiliikenteen asteittaista lisäämistä erityisesti kaupunkikeskustoissa kulkevien linjojen osalta. Keskustaympäristössä sähköbussien edut ovat merkittäviä muun muassa terveyshyötyjen ja viihtyvyyden kannalta. Sähköbussin matkustusmukavuus voi olla huomattavasti perinteistä diesel-kalustoa laadukkaampaa ja siten parantaa koko joukkoliikenteen imagoa ja käyttäjämääriä. Ulkomailta löytyy esimerkkejä sähköbussijärjestelmistä, jotka on toteutettu jopa raitiovaunun näköiseksi ja liikennejärjestelyiltään raitiovaunua vastaaviksi. Käytännössä sähköbussit mahdollistavat diesel-kalustoa laadukkaamman kokonaisuuden toteuttamisen.

Vantaan kaupunki esittää, että sähköbussiliikenne Vantaalla aloitetaan ensin yhdestä terminaalista yhdessä HSL:n kanssa sovittavalla linjalla, jota kautta kerätään kokemuksia kilpailutuksesta, operoinnista ja latausinfrastrukturalta. Sähköisen liikenteen järjestelmät halpenevat ja kehittyvät tälläkin hetkellä voimakkaasti, joten liian rohkea edelläkävijyys ei ole taloudellisesti tai operoinnin luotettavuutta silmällä pitäen järkevää. Sähköbussiliikennettä kannattaa lisätä suunnitelmallisesti ja määrätietoisesti, mutta sitomatta investointeja nopeasti vanhenevaan teknologiaan. Sähköbussiliikennöinti saa nostaa Vantaan bussiliikenteen infrainvestointeja korkeintaan yhdellä miljoonalla eurolla (1 milj.euroa) ja operointikuluja vain maltillisesti.

Seudullisten bussivarikoiden järjestäminen

Vantaan kaupunki suunnittelee parhaillaan Ojankoon jätevoimalan länsipuolelle uutta 200 bussin bussivarikkoa, joka korvaa vanhan Hakunilan bussivarikon. Uusi bussivarikko on tarkoitus ottaa käyttöön kesällä 2019. Bussivarikon toteutuksesta ja omistuksesta vastaa Vantaan kaupunkikonsernin yhtiö.

Vantaan kannalta varikon toteutus edellyttää, että HSL sitoutuu riittävän pitkäksi aikaa sopimuksellisesti siihen, että se järjestää uudelle varikolle vuokralaisen tai vuokralaisia ja että sopimusehdot tyydyttävät kaupunkia. HSL:n tarkoitus on kilpailuttaa yli 100 bussin liikenne yhtenä kokonaisuutena tältä varikolta käsin siten, että kilpailun voittanut liikennöitsijä veloitetaan vuokraamaan suurin osa Ojankon varikosta sen rakennuttaneelta Vantaan kaupungin omistamalta osakeyhtiöltä. Varikon yli jäävää kapasiteettia on tarkoitus kilpailusyistä tarjota ensisijaisesti vuokrattavaksi muulle bussiliikennöitsijälle kuin em. tarjouskilpailun voittajalle.

Vantaa kannattaa varikkomallin laajentamista muuallekin pääkaupunkiseudulle, koska tällöin varmistetaan jatkossa varikkoyhtiön toimivuus ja riittävä resursointi.

Jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuus

30.8.2017

VD/6036/00.04.03/2017

Helsingin kaupunki on esittänyt HSL:lle että koululaisryhmien matkustaminen joukkoliikenteellä tulisi olla maksutonta. Vantaan kaupunki toivoo HSL:n selvittävän maksuttomuuden lisäksi laajasti erilaisia keinoja, joilla voidaan edistää opettajajohtoisten koululaisryhmien liikkumista koulupäivien aikana ja ruuhka-aikojen ulkopuolella, jolloin kapasiteetti on vähemmällä käytöllä. Esitettyjen ratkaisujen tulee olla yhdenmukaisia koko HSL-alueella.