

Vantaan kaupungin lausunto / Lausuntopyyntö jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2020 - 2022

Kuntayhtymien omistajaohjauksen tavoitteet

PKS kaupunginjohtajien kokouksessaan 15.2.2019 hyväksymät kuntayhtymien omistajaohjauksen tavoitteet vuosille 2019 – 2021 ovat:

Yhteiset tavoitteet:

1. Tuottavuuden nousu vähintään 1,5 % / vuosi
2. Tuottavuusmäärittelyn ja -laskennan oltava läpinäkyvä
3. Strategisten tavoitteiden seuranta tehostettava ja vaadittavat korjaustoimet toteutettava riittävän ajoissa
4. Kokonaisinvestoinneista sekä merkittävien hankkeiden toteutumisesta raportoitava jäsenkunnille vuosittain (2 kertaa / vuosi)

Omistajaohjaustavoitteet HSL:n osalta 2019:

5. Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava
6. Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %
7. Lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutusten seuranta; valtuustokauden 2017–2021 aikana tehdään selvitys vaikutuksista matkustajamääriin ja kuntaosuuksiin
8. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella
9. Peruspääomalle maksetaan korvaus vuosina 2019–2021
10. Toiminnassa tulee huomioida koko liikennejärjestelmän toimivuus
11. Joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluja selvitetään yhteistyössä palveluja tuottavien yritysten kanssa

Vantaan strategiset tavoitteet

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.

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.

Vantaan resurssiviisauden tiekartta -ohjelmassa on määritelty useita toimenpiteitä, joiden kautta kestävämpää liikkumista tullaan edistämään. 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 kestäväää liikkumista että joukkoliikenteen taloutta

HSL Strategiasuunnitelma 2020-2022

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2020-2022 tavoitteet ja budjetointi perustuvat HSL:n yhtymäkokouksen marraskuussa 2018 hyväksymään strategiaan. HSL:n strategiassa on viisi painopistettä: erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö ja tehokas talous.

HSL:n keskeisiä TTS-kauden tavoitteita ovat:

1. joukkoliikenteen kehittäminen asiakkaiden liikkumistarpeet huomioiden
2. hinnoittelun selkeyttäminen ja palveluiden sujuvoittaminen
3. kestävä liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen ja kestävään liikennepolitiikkaan vaikuttaminen
4. toimivan joukkoliikenteen ekosysteemin luominen
5. matkustustiedon kerääminen ja hyödyntäminen sekä
6. aktiivinen toiminta liikennepalvelukentässä.

Useampaankin HSL:n tavoitteista liittyy koko pääkaupunkiseudun laajuinen ”Nuorisotyö raiteilla” -hanke, jota Vantaan kaupungin nuorisopalvelut koordinoi ja johon osallistuvat mm. lähes kaikki HSL-kunnat. Raidenuorisotyössä keskeistä on nuorten tukeminen, mutta samalla toiminnan tavoitteena on lisätä matkustajien yleistä turvallisuuden tunnetta ja nuorten ja muiden matkustajien välistä yhteisymmärrystä raideliikenteessä. Toiminnalla estetään nuorten häiriökäyttäytymistä, ilkivaltaa ja vaaratilanteita julkisessa liikenteessä ja kasvatetaan nuoria vastuulliseen liikkumiseen. Hanketta on rahoittanut usean vuoden ajan Opetus- ja kulttuuriministeriö. Toiminnan jatkon turvaamiseksi Vantaa kannustaa HSL:ää liittymään kuntien mukana toiminnan rahoittamiseen, jotta raidenuorisotyön avulla voidaan jatkossakin varmistaa turvallisuutta ja matkustusmukavuutta joukkoliikenteessä ja ehkäistä vakavia vaaratilanteita.

Joukkoliikenne on perinteisesti ajateltu olevan kunnallinen palvelu, jota kaikki voivat käyttää. Kuitenkin Liikkumistutkimus 2018 mukaan vantaalaiset naiset käyttävät joukkoliikennettä merkittävästi useammin kuin vantaalaiset miehet. Vantaan kaupunki toivoo HSL:n selvittävän syitä tähän sukupuolittuneeseen käyttäytymiseen ikäryhmittäin ja esittävän keinoja pienentää sukupuolittuneita eroja. Miesten joukkoliikenteen käytön lisääntyminen olisi myönteinen signaali tasa-arvoisemmasta yhteiskunnasta ja tukisi Vantaan kaupungin hiilineutraalisuustavoitetta.

Vantaa pitää hinnoittelun selkeyttämistä ja palvelujen sujuvoittamista koskevaa HSL:n tavoitetta, toimenpiteitä ja esitettyjä mittareita kannattavina ja hyvinä.

Yksi HSL:n tavoitteista on kestävä liikunnan kulkutapaosuuden kasvattaminen ja kestävä liikennepolitiikkaan vaikuttaminen. HSL:n tulisikin asettaa tavoitteekseen Vantaan tavoin joukkoliikenteen nykyistä voimakkaampi määrällinen kasvu ja asettaa sille selkeä numeerinen tavoite.

Yksi tavoitteen toimenpiteistä on toteuttamiskelpoisen tiemaksujärjestelmän suunnittelu ja arviointi yhdessä valtion ja seudun kuntien kanssa MAL 2019 -suunnitelman vuoden 2020 yhtenä jatkotoimesta. Vantaa kannattaa asian huolellista selvittämistä mm. hiilineutraalitavoitteiden saavuttamiseksi ja ilmoittaa ottavansa asiaan kantaa tehtyjen selvitysten jälkeen.

Toisena toimenpiteenä kestävä liikunnan kulkutapaosuuden kasvattamiseksi on mainittu liityntäpysäköintipaikkojen määrän lisääminen. MAL2019-selvityksissä liityntäpysäköinnin lisääminen oli arvioitu vähiten päästöihin vaikuttavaksi keinoksi.

Joukkoliikenteen toimivaa ekosysteemiä pyritään luomaan ratkaisemalla kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhdessä kuntien kanssa. Lisäksi tähän pyritään varmistamalla sähköbussien latausinfra rakentaminen. Vantaan kaupunki ilmoittaa kannattavansa lämpimästi seudullisia yhteistyömalleja mm. linja-auto- ja raitiotievarikoiden rakentamisessa sekä raitiotiekaluston ja varikoiden omistuksessa ja pyrkii vaikuttamaan aktiivisesti tarvittavien päätösten syntymiseen.

Vantaan kaupunki on bussiterminalien rakentamisen tai kunnostamisen yhteydessä varautunut sähköbussiliikenteeseen esisijaisesti Tikkurilan linja-autoterminalissa. Sähköbussien liikennöinti Tikkurilasta käsin edellyttää Ojangan linja-autovarikon valmistumista vuonna 2021. Ennen sähköbussien liikennöinnin laajentamista Vantaalle on tarpeen seurata tarkasti latausjärjestelmien kehittymistä Suomessa ja muissa pohjoismaissa sekä määrittellä yhtenäiset käytännöt sähköbussiliikenteen edellyttämien järjestelmien osalta koko HSL:n alueella. Vantaan käsityksen mukaan varikkolataus tulee olemaan kilpailukykyinen vaihtoehto terminalilataukselle lähivuosina mm. akkuteknologian kehittymisen myötä.

Olennaista on myös riittävän aikainen yhteistyö kaupungin kanssa, jotta tarvittavat järjestelmät saadaan hankittua ja toteutettua oikea-aikaisesti. Latausinfra tarpeesta tulee sopia kunnan kanssa vähintään 1,5 vuotta ennen sähköbussiliikennöinnin alkua, jotta tarvittavat hankinnat ehditään suunnitella, kilpailuttaa ja rakentaa.

HSL:n tavoitteena on kerätä monipuolisesti matkustustietoa. Vantaan kaupungilla on tarve saada jatkuvaa ja vuosien välillä vertailukelpoista pysäkkikohtaista tietoa nousijamääristä, jotta joukkoliikenneinfra kehittäminen voidaan suunnata sinne missä matkustajamäärät ovat

suurimmat. Tällä hetkellä matkakorttilaitteiden aiempien ongelmien ja mobiililippujen käytön kasvun johdosta tiedot eivät ole luotettavia.

Vantaa kannattaa HSL:n tavoitetta olla aktiivinen toimija kehittyvässä liikennepalvelukentässä. Ensisijaisesti HSL:n tulee keskittyä perustehtäväänsä ja varjella aktiivisesti jäsenkuntiansa etua.

HSL:n tulisi kehittää viestinnän tavoitavuutta ja parantaa vuorovaikutusta asiakkaiden kanssa nykyistä laajempia kanavia, kuten paikallislehtiä hyödyntäen.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Useat pääkaupunkiseudun hankkeet ja rakennustyömaat aiheuttavat poikkeusreittejä ja viivästyksiä myös Vantaata palveleville linjoille vuosina 2020–2022. Raide-Jokerin rakentaminen aiheuttaa viivästyksiä ja poikkeusreittejä paitsi runkolinjalle 550 myös lukuisille muille linjoille koskien myös Vantaata palvelevia linjoja, jotka liikennöivät Raide-Jokerin työmaiden läpi. 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 toiminta- ja taloussuunnitelmassa joitakin muutoksia. Vuonna 2020 varaudutaan Ruskeasannan aluetta palvelevien seutulinjojen palvelutason parantamiseen viikonloppuliikenteessä sekä linjan 562 sunnuntailiikenteen vuorovälin tihentämiseen 15 minuutista 10 minuuttiin. Linjan 562 vuorovälin tihentäminen tukee linjan muuttumista runkolinjaksi 570.

Vuonna 2021 Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaisesti osa Lahdenväylän suunnan seutulinjasta 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 2021 linja 562 muutetaan runkolinjaksi 570 ja reitti muutetaan päättymään lentoasemalle. Kaupunki on jo toteuttanut suurimman osan runkolinjan vaatimista liikennevaloetus- ja infratoimenpiteistä. Loppuihin vaadittuihin toimenpiteisiin kaupunki on varautunut suunnitelmissaan sekä rakentamisohjelmissaan ja ne toteutetaan ennen runkolinjan aloittamista.

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

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 joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista.

Kuntaosuudet ovat talousarviossa 2020 yhteensä 367,2 milj. euroa ja kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 49,8 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista.

HSL on arvioinut vuodelle 2020 Vantaan osuudeksi joukkoliikenteen kustannuksista n. 113,1 miljoonaa euroa ja lipputuloiksi n. 59,1 miljoonaa euroa. HSL:n esitys Vantaan kuntaosuudeksi on n. 54,0 miljoonaa euroa ilman. Em. kuntaosuudesta vähennetään vielä osuus edellisten vuosien ylijäämäkertymästä ja suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuesta, jolloin vantaan kuntaosuudeksi vuonna 2020 muodostuu n. 52 milj.euroa ja Vantaan subventioasteeksi 46,0 %. Vantaa ilmoittaa hyväksyvänsä sellaisenaan HSL:n esityksen kuntaosuudeksi, samoin kuin HSL:n esityksen kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä. Vuonna 2021 arvioitu kuntaosuus on 52,6 milj.euroa.

HSL siirtyi vyöhykemalliin 27.4.2019. Talousarvioesityksen mukaiset lipputuloarviot perustuvat HSL:n lipputuloennusteeseen vuodelle 2019, jonka perusteena on ollut vanhan tariffin mukainen toteutuma neljän kuukauden ajalta. Ennakkotietojen mukaan vyöhykeuudistus ei ole vaikuttanut negatiivisesti lipputulokertymään. Vuodelle 2020 ei esitetä merkittäviä hinnanmuutoksia.

Vyöhyketariffin mukaisia lipputuloja arvioidaan vuodelle 2020 yhteensä 377,3 miljoonaa euroa. Vuoden 2019 ennusteeseen verrattuna lipputulot ovat lähes samalla tasolla (laskevat 0,4 %). Lipputulot muodostavat 49,6 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2020. Lipputulojen arvioidaan olevan 383,0 miljoonaa euroa vuonna 2021 ja 388,7 miljoonaa euroa vuonna 2022.

Lippujen alennuksia kohdistettaessa tulee huomioida yhdenvertaisuusperiaate.

Vyöhykelippu-uudistus myötävaikuttaa joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvuun, mutta vyöhykerajat vaikuttavat myös kuntalaiset liikkumistapoihin. Aviapolis-suuralueen jakautuminen kahteen vyöhykkeeseen saattaa vaikuttaa siten, että seutubussien käyttö alueella kasvaa ja Kehäradan käyttöaste vastaavasti pienenee. Samoin Tikkurilan alueella saattaa ilmetä siirtymää Ala-Tikkurilan seutubussien käyttöön. Vantaa pitää erittäin tärkeänä syksyllä 2019 tehtävää vyöhykeuudistuksen jälkeen-tutkimusta ja esittää, että siinä kiinnitetään erityistä huomiota em. alueisiin ja sen jälkeen arvioidaan mahdollisia linjaston muutostarpeita ja toteutetaan ne.

Infrakustannuksia käsittelevässä kohdassa todetaan: "Raide-Jokeri on vaikutusarvioissa käsitelty omana joukkoliikennemuotonaan. Laskennassa on siis oletettu, että infrasopimukseen tullaan lisäämään pikaraitiolinjat uutena sopimuskohtana ja siten jaettavana infrakokonaisuutena." Vantaa pyytää täsmentämään, käsitelläänkö pikaraitiotielinjat tulevaisuudessa yhtenä joukkoliikennemuotona, vai jokainen linja omana liikennemuotona.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen kertalipun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2020 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon. Vantaan kaupunki kannattaa esitystä.