



Lausunto Helsingin seudun liikennekuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2017-2019

VD/5917/00.04.03/2016

HP/HW/LV/JB

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) pyytää perussopimuksen mukaisesti 31.8.2016 mennessä lausuntoa Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymän taloussuunnitelmaehdotuksesta 2017–2019. Lausunnot on myönnetty lisäämään 9.9.2016 saakka. 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) kuntaosuusien tasosta,
- d) lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista,
- e) tarkastusmaksun korottamisesta,
- f) ennen kaarimallin hinnoittelun käyttöönottoa tapahtuvasta kuntaosuuslaskentamallin kehittämisestä ja
- g) valmiudesta järjestää sähköbussien pikalatausasemat

Kaupungin lausunnossa otetaan pääosin myönteisesti kantaa HSL:n esittämiin linjastomuutoksiin, esitetään Valimotien alueen joukkoliikenteen palvelutason parantamista sekä edellytetään käyttäjämääriltään vähäisten linjojen kriittistä tarkastelua. Vantaa esittää vuoden 2017 kuntaosuudekseen ilman ylijäämähyvitystä yhteensä n. 52,7 milj. €, mikä on miljoona euroa pienempi kuin HSL:n esitys. Vantaa esittää, että vuoden 2017 kuntaosuudesta hyvitetään aikaisempina vuosina kertynyttä ylijäämää 6,5 milj. eurolla. HSL:n esitys on n. 4,7 milj. euroa ja ylijäämäkertymä vuoden 2015 lopussa 20,1 milj. euroa. Joukkoliikenteen subventioasteeksi muodostuu n. 44 %. HSL:n esitystä lippujen hintojen keskimääräisestä korottamisesta korkeintaan n. 5,5 % vuonna 2017 kannatetaan, samoin kuin tarkastusmaksun korottamista 80 eurosta 100 euroon. Kaarimallin osalta kaupunki esittää, että uusi järjestelmä otettaisiin käyttöön aikaisintaan vasta vuoden 2018 alussa, jotta kaikki taloudelliset vaikutukset ehditään arvioida huolellisesti ja antaa niistä kaupungin lausunto vuoden 2018 TTS-lausunnon yhteydessä. Sähköbussien latausasemaverkon laajentamiseen Vantaalla varaudutaan.

Tekninen lautakunta 23.8.2016 § 10

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon antamista HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2017–2019.

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. Samat tavoitteet koskevat koko kaupunkikonsernia ja siten kuntayhtymiäkin kuten HSL.

HSL:n itselleen asettamat strategiset tavoitteet ja visio 2025 vastaavat keskeisiltä osiltaan Vantaan maankäytön ja liikenteen tavoitteita. Joukkoliikenteen kustannustehokkuuden tehostaminen ja koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyys vahvistaminen edellyttävät tehokasta joukkoliikenteen hoitoa linjastosuunnittelusta autokiertoon.

Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että HSL jatkossa kehittää yhdessä kuntien kanssa toiminnan tehokkuutta nykyistä paremmin kuvaavia mittareita, koska nykyisin käytössä oleva mittari lipputulot/käyttömenot – suhteeseen vaikuttaa merkittävästi mm. poltto- ja voiteluaineiden hintojen kehitys, joka ei ole riippuvainen HSL:n toiminnan tehokkuudesta.

HSL:n talousarvioon sisältyy myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ2019 laatiminen ja muu siihen liittyvä tutkimus ja suunnittelutoiminta. Laatimisprosessin laajuutta ja fokuksia tulee vakavasti harkita ottaen huomioon mm. Sote-uudistukseen, Liikennekaari-hankkeeseen sekä valtion väyläomaisuuden yhtiöittämiseen liittyvät epävarmuudet. Vantaa pitää esitettyjä liikkumiseen ja liityntäpysäköintiin kohdistuvia tutkimuksia



tarpeellisina. Tietojen keruussa ja suunnitelman laatimistyössä on hyödynnettävä laajasti digitalisaation mukanaan tuomia kustannustehokkaita menetelmiä.

Joukkoliikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Joukkoliikenteen palvelutason osalta yleisesti Vantaa kaupunki korostaa, että HSL:n tulee vuoden 2016 aikana ja jatkossakin kriittisesti tarkastella joukkoliikenteen palvelutason karsimista käyttäjämääriltään vähäisiltä reiteiltä mm. ilta- ja viikonloppuliikenteestä siten, että muutokset astuvat voimaan vuoden 2017 alussa.

Vantaata koskeviin seutulinjoihin HSL esittää vuodelle 2017 muutoksia. Linjat 553(K) ja 561B korvaavat linjan 554(K). Valimotien ja Tikkurilan välisiä yhteyksiä esitetään parannettavaksi syksyllä 2017 jatkamalla linjaa 561 Aviapoliksesta Koivuhaan ja Viertolan kautta Tikkurilan matkakeskukselle. Linjalle 562 lisätään tilapäisesti auto keväälle 2017 kasvaneiden ajoaikojen vuoksi. Kustannusvaikutukset v. 2017 ovat yhteensä n. 286 000 €.

Valimotien alue on kaupan kerrosalalla mitattuna suuri kauppakeskittymä ja alueella sijaitseva Jumbo on yksinäänkin Suomen suurin ja Pohjoismaidenkin mittakaavassakin myynniltään suuri kauppakeskus. Linjan 561 jatkaminen Tikkurilaan muodostaa Valimotien kauppajen ja Tikkurilan välille yhteyden. Sen sijaan Helsingin keskustan suunnasta Valimotien liikkeisiin päivä- ja lauantain kauppa-aikaan ainoan joukkoliikennedyhteyden muodostaa hidas vaihtoyhteys Malmin asemalta. Vantaa korostaa, että Tammisto-Pakkalan alue sekä Kehä III:n pohjoispuolinen Aviapolis muodostavat kokonaisuuden, jonka joukkoliikenne tulee suunnitella syksyn 2016 aikana. Aviapolisalueen sisäisen linjan suunnittelun yhteydessä tulee myös tutkia vaihtomahdollisuus Tammiston alueen eteläpäässä. Em. suunnitelma tulee tuoda Vantaalle käsiteltäväksi myöhemmin, jolloin siitä ja sen rahoituksesta tehdään päätökset erikseen.

Vantaan kaupunki on lausunnoissaan pitänyt tärkeänä runkolinjan 570 Mellunmäki - Hakunila - Tikkurila - Aviapolis liikennöinnin aloittamista jo vuonna 2018. HSL:n hallitus päätti 16.8.2016, että nykyinen linja 562 kilpailutetaan kahden vuoden sopimuksella 8/2017-8/2019, jonka jälkeen on mahdollisuus enintään kahden vuoden pituiseen optioon. Runkolinjan 570 aloitus on sidottu Itä-Vantaan uuteen varikkoon, jonka on tarkoitus olla valmis kesällä 2019.

Vuodelle 2019 Vantaata koskeviin seutulinjoihin HSL esittää Lahdenväylän suunnan linjojen 722, 724, 731, 739 ja 751 päättämistä Kalasatamaan yöliikennettä lukuun ottamatta. Lisäksi esitys sisältää linjan 560 jatkamisen Myyrmäestä Matinkylään.

Muutokset Kalasatamaan koskevat vuotta 2019, joten muutoksia on mahdollista vielä selvittää tarkemmin. Kalasataman osalta HSL:n esitys ei sisällä mitään liikenteellisiä eikä matkustuskäyttäytymiseen liittyviä perusteluja, mutta arvioidut taloudelliset säästöt ovat n. 240 000 € vuonna 2019 ja sen jälkeen vuositasolla n. 600 000 €. Vantaa esittää edelleen tutkittavaksi, olisiko tarkoituksenmukaista säilyttää Honkanummen hautausmaata, Vantaan akselin työpaikkoja (mm Metso) ja Porttipuiston aluetta palvelevan linjan 722 päätepysäkki Rautatientorilla. Toisaalta joukkoliikenteen käyttäjien kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että kaikki samaa aluetta palvelevat linjat lähtevät samasta terminaalista, joten käytännössä jako Rautatientorin ja Kalasataman välillä tulee olla selkeä.

Linjan 560 jatkoa Matinkylään tulee tarkastella myöhemmin, kun Keran aseman rakentaminen on käynnistynyt ja länsimetron vaikutukset työmatkaliikenteeseen selvillä. Vantaan kannalta yhteydet Otaniemi - Leppävaara alueelle nyt linjalla 510 (tuleva 555) ovat tärkeät ja linja tarjoaa vaihtoehtoisia yhteyksiä Leppävaarasta Keraan ja Turuntien suuntaan. Säästösyistä tulisi harkita jo vuoden 2017 aikana linja 560 osalta esim. joka toisen vuoron päättämistä jo Malmille, koska Malmin ja Myyrmäen väliset matkustajamäärät ovat nykyisellään vähäiset eikä lähivuosina ole odotettavissa merkittävää matkustajamäärien kasvua.

Kuntaosuudet ja kuntakohtaisen ylijäämän käyttö

HSL on arvioinut vuodelle 2017 Vantaan osuudeksi joukkoliikenteen kustannuksista yhteensä 108,4 milj. euroa, joka koostuu operointikustannuksista, yleiskustannuksista ja infrakustannuksista. Lipputuloksi on arvioitu yhteensä 54,3 milj. euroa. Em. lipputulot sisältävät arvioiduista kertaseutulippujen lisätuloista Vantaalle vuosittain kohdistetun 3,0 milj. erän. HSL ei ole arvioinut TTS-kaudelle uuden tariffi- ja lippujärjestelmän vaikutuksia lipputuloihin, vaikka alustavien arvioiden mukaan järjestelmä leikkaa erityisesti Vantaan lipputuloja.

HSL on esittänyt Vantaan kuntaosuudeksi vuodelle 2017 ilman ylijäämähyvitystä n. 53,7 milj. euroa, jossa on otettu huomioon suurten kaupunkien joukkoliikennetuki.



Vantaa esittää vuoden 2017 kuntaosuudekseen yhteensä n. 52,7 milj. □ ilman ylijäämähyvitystä. Esitys on miljoona euroa pienempi kuin HSL:n esitys. HSL:n tulee pystyä kattamaan em. erotus operaatiokustannuksista karsimalla "joukkoliikenteen palvelutaso"-kappaleessa mainittujen periaatteiden mukaisesti sekä tarkastelemalla laskelmissaan operointikustannusten kustannusennustetta kriittisemmin. Viime vuosina vuosittainen kuntaosuuden ylijäämä on kasvanut HSL:n varovaisen budjetoinnin vuoksi. Vantaan käsityksen mukaan pelkästään kustannusennusteen kriittinen tarkastelu v. alkuvuoden toteuman perusteella mahdollistaisi miljoonan euron säästön v. 2017 kuntaosuudesta ilman, että se aiheuttaisi merkittävää riskiä Vantaan kumulatiiviseen ylijäämäkertymään.

HSL esittää, että vuoden 2017 kuntaosuudesta hyvitetään aikaisempien vuosien ylijäämäkertymää n. 4,7 milj. euroa. Vantaa esittää, että ylijäämäkertymää hyvitetään 6,5 milj. euroa. Vantaan kumulatiivinen ylijäämäkertymä vuoden 2015 lopussa oli yhteensä 20,1 milj. euroa ja ylijäämäkertymän arvioidaan pysyvän samalla n. 20 milj.euron tasolla vuoden 2016 lopussakin.

Vuoden 2017 subventioasteeksi ilman infrakustannuksia muodostuu 43,0 %. Mikäli infrakustannukset otetaan huomioon HSL:n esityksen mukaisesti, niin subventioasteeksi muodostuu 44,0 %.

Vantaan joukkoliikenteen nettomenoiksi vuonna 2017 muodostuu n. 36,7 milj. euroa (kuntaosuus 52,7 milj.euroa vähennettynä infrakustannusten pääomaosuudella n. 9,5 milj.euroa sekä ylijäämän hyvityksellä 6,5 milj.euroa). Infrakustannukset koostuvat kaupungin ylläpito-, hallinnointi- ja pääomamenoista ja infrasopimuksen mukaisesti Vantaa on oikeutettu laskuttamaan niitä HSL:tä yhteensä 10,9 milj. eurolla vuonna 2017. Vantaan HSL:ltä laskuttamat infrakustannukset on esitetty kaupungin talousarvioissa maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan joukkoliikenteen tuloina.

Lippujen hintojen keskimääräisistä muutoksista sekä infrakustannukset

Vantaan kaupunki kannattaa HSL:n esitystä, että vuonna 2017 lippujen hintoja nostetaan keskimäärin korkeintaan n. 5,5 % mukaisesti. Vantaan kaupunki edellyttää Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmän kokouksen 17.6.2016 mukaisesti, että HSL laatii taloussuunnitelmakautta 2017-2019 pidemmän ajan tarkastelun siitä, miten lipputulolla saadaan katettua näköpiirissä olevien joukkoliikennehankkeiden aiheuttama infrakustannusten kasvu siltä osin kuin laskelmia on mahdollista tehdä .

HSL ei ole arvioinut TTS-kaudelle uuden tariffi- ja lippujärjestelmän vaikutuksia lipputuloihin, vaikka alustavien arvioiden mukaan järjestelmä leikkaa erityisesti Vantaan lipputuloja.

HSL:n yhtymäkokous päätti 17.1.2015 aloittaa omistajakuntien väliset neuvottelut kuntaosuuksien tasosta, subventioasteesta ja infrakustannusten mahdollisesta uudelleen jakamisesta siten, että lipunhintojen korotustarve taloussuunnitelmakaudella pienenee. Neuvotteluissa keskusteltiin mm. infrapääomalle laskettavan koron suuruudesta, mutta yhteisesti hyväksyttäviä keinoja lippujen korotustarpeen pienentämiseksi ei löytynyt. Vaikka infrakustannuksiin sisältyvät ylläpito- ja hallintotulot ovat aivan eri suuruusluokassa kuin uusien hankkeiden pääomamenot, erityisesti "vanhan" infran osalta säästöpotentiaalia voisi löytyä mm. avaamalla em. kustannusrakenteita sekä kohteiden kilpailutusta. Myös suurten joukkoliikenneinfranhankkeiden suunnittelussa ja päätöksenteossa tulee aina arvioida hankkeiden vaikutuksia em. infrakustannuksiin ja sitä kautta matkalippujen hintoihin.

Tarkastusmaksun korottaminen

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

Kuntaosuusmallin kehittäminen ennen kaarimallin käyttöönottoa

HSL:n esityksen mukaan uusi tariffijärjestelmä, kaarimalli otetaan käyttöön aikaisintaan syksyllä 2017. Kaarimalli muuttaa osaltaan myös HSL:n tulojen ja menojen jakoa jäsenkuntien kesken, koska liikenteen lipputulojen kertyminen ja liikennöinti eivät tulevaisuudessa perustu kuntarajoihin vaan kaarimallisiin vyöhykkeisiin. HSL:n käsityksen mukaan nykymallin mukainen operointikustannusten jako vaatii paljon lähtötietoja, on työläs ja laskentaprosessi on liian hidas kuntien tarpeisiin nähden. HSL on laatinut konsulttitoimeksiantona selvityksen kuntaosuuksien laskennasta kaarimallisissa. Selvitetystä vaihtoehdoista kehityskelpoisimmalta vaikuttaa niin sanottu alijäämämalli, jossa jäsenkunnille jaetaan HSL:n tulojen ja kulujen erotusta eli liikenteen hoidosta syntyvää alijäämää joukkoliikenteen tarjontaan perustuvalla palvelutasokertoimella painotettuna. Tällöin liikennetarjonnan muutokset näkyisivät nykyistä laskentamallia selkeämmin kunnan alijäämäosuudessa ja jäsenkunta voisi entistä paremmin, läpinäkyvämmän ja ketterämmän vaikuttaa omilla päätöksillään subventionsa määrään. Uuden laskentamallin käyttöönoton arvioidaan edellyttävän HSL:n perussopimuksen tarkistamista.



Vantaan kaupunki suhtautuu myönteisesti alijäämämallin kehittämiseen mutta korostaa, että vyöhykejärjestelmän taloudelliset vaikutukset tulisi selvittää kokonaisuudessaan ennen HSL:n hallituksen seuraavaa TTS-lausuntopyyntöä keväällä 2017. Tällöin kunnat voisivat TTS-lausunnoissaan ilmaista kantansa lipunhintoihin ja kuntaosuuksiin. Asia edellyttää huolellista valmistelua yhteistyössä kuntien edustajien kanssa. Em. perusteilla Vantaan kaupunki esittää, että uusi järjestelmä otetaan käyttöön aikaisintaan vuoden vasta 2018 alussa, jotta kaikki vaikutukset ehditään arvioida huolellisesti ja tehdä mahdolliset muutokset perussopimukseen.

Lähtökohtaisesti kaarimallin käyttöönotto ei saa kasvattaa Vantaan subventioastetta. Se osaltaan edellyttää, että uuden vyöhykejärjestelmän matkaliput tulee hinnoitella siten, että HSL:lle kertyvät kokonaislipputulot säilyvät vähintään ennallaan. Samoin kustannusosuuksien jakomallin tulee olla oikeudenmukainen.

Sähköbussien pikalatausasemat

Vantaan kaupunki kannattaa lämpimästi sähköbussien latausasemaverkon laajentamista Vantaalla, kunhan kehittämispolku laaditaan yhteistyössä kunnan edustajien kanssa, jolloin laajentaminen on suunnitelmallista ja hallittua. Myyrmäen- ja Tikkurilan linja-autotermiinaaleissa on jo suunniteltu varaukset latauspisteille ja niiden edellyttämille putkituksille ja tulevaan Kivistön bussitermiinaaliin ne tullaan suunnittelemaan. Nykyisille Kivistön kadunvarsipysäkeille varauksia ei ole tehty. Martinlaakson termiinaali on rakenteilla, mutta siellä ei ole varauduttu latauspisteisiin. Aviapolis-alueen sisäisen linjaston suunnittelun yhteydessä voidaan selvittää myös sähköbussin käyttömahdollisuuksia.

Käsittely:

Esittelijä täydensi esitystä seuraavasti:

Vantaan lausunnot on saatu lisäämään, lausunto on pyydetty 9.9.2016 mennessä.

Lausuntoon lisätään **Joukkoliikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset** kolmannen kappaleen jälkeen seuraava lisäys

Oy Karl Fazer Ab avaa syyskuussa 2016 Vantaan Vaaralaan vierailukeskuksen, johon odotetaan jopa 150 000 vierailijaa vuodessa ja joka on auki myös viikonloppuisin. Työntekijöitä on yli 200. Vantaa pitää tärkeänä, että vierailukeskuksen joukkoliikenneyhteyksien parantaminen selvitetään syksyn 2016 aikana ja suunnitelma tuodaan Vantaan hyväksyttäväksi kuten Aviapolisalueen suunnitelmakin.

Päätös:

Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Kaupunginhallitus 5.9.2016 § 9

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään antaa seuraava lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2017–2019:

”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. Samat tavoitteet koskevat koko kaupunkikonsernia ja siten kuntayhtymiäkin kuten HSL.

HSL:n itselleen asettamat strategiset tavoitteet ja visio 2025 vastaavat keskeisiltä osiltaan Vantaan maankäytön ja liikenteen tavoitteita. Joukkoliikenteen kustannustehokkuuden tehostaminen ja koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyys vahvistaminen edellyttävät tehokasta joukkoliikenteen hoitoa linjastosuunnittelusta autokiertoon.

Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että HSL jatkossa kehittää yhdessä kuntien kanssa toiminnan tehokkuutta nykyistä paremmin kuvaavia mittareita, koska nykyisin käytössä oleva mittari lipputulot/käyttömenot – suhteeseen vaikuttaa merkittävästi mm. poltto- ja voiteluaineiden hintojen kehitys, joka ei ole riippuvainen HSL:n toiminnan tehokkuudesta.

HSL:n talousarvioon sisältyy myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ2019 laatiminen ja muu siihen liittyvä tutkimus ja suunnittelutoiminta. Laativaiheeseen laajuutta ja fokuksia tulee vakavasti harkita ottaen huomioon mm. Sote-uudistukseen, Liikennekaari-hankkeeseen sekä valtion väyläomaisuuden yhtiöittämiseen liittyvät epävarmuudet. Vantaa pitää esitettyjä liikkumiseen ja liityntäpysäköintiin kohdistuvia tutkimuksia



tarpeellisina. Tietojen keruussa ja suunnitelman laatimistyössä on hyödynnettävä laajasti digitalisaation mukanaan tuomia kustannustehokkaita menetelmiä.

Joukkoliikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Joukkoliikenteen palvelutason osalta yleisesti Vantaa kaupunki korostaa, että HSL:n tulee vuoden 2016 aikana ja jatkossakin kriittisesti tarkastella joukkoliikenteen palvelutason karsimista käyttäjämääriltään vähäisiltä reiteiltä mm. ilta- ja viikonloppuliikenteestä siten, että muutokset astuvat voimaan vuoden 2017 alussa.

Vantaata koskeviin seutulinjoihin HSL esittää vuodelle 2017 muutoksia. Linjat 553(K) ja 561B korvaavat linjan 554(K). Valimotien ja Tikkurilan välisiä yhteyksiä esitetään parannettavaksi syksyllä 2017 jatkamalla linjaa 561 Aviapoliksesta Koivuhaan ja Viertolan kautta Tikkurilan matkakeskukselle. Linjalle 562 lisätään tilapäisesti auto keväälle 2017 kasvaneiden ajoaikojen vuoksi. Kustannusvaikutukset v. 2017 ovat yhteensä n. 286 000 €.

Valimotien alue on kaupan kerrosalalla mitattuna suuri kauppakeskittymä ja alueella sijaitseva Jumbo on yksinäänkin Suomen suurin ja Pohjoismaidenkin mittakaavassakin myynniltään suuri kauppakeskus. Linjan 561 jatkaminen Tikkurilaan muodostaa Valimotien kauppajen ja Tikkurilan välille yhteyden. Sen sijaan Helsingin keskustan suunnasta Valimotien liikkeisiin päiväs- ja lauantain kauppa-aikaan ainoan joukkoliikenneyhteyden muodostaa hidas vaihtoyhteys Malmin asemalta. Vantaa korostaa, että Tammisto-Pakkalan alue sekä Kehä III:n pohjoispuolinen Aviapolis muodostavat kokonaisuuden, jonka joukkoliikenne tulee suunnitella syksyn 2016 aikana. Aviapolisalueen sisäisen linjan suunnittelun yhteydessä tulee myös tutkia vaihtomahdollisuus Tammiston alueen eteläpäässä. Em. suunnitelma tulee tuoda Vantaalle käsiteltäväksi myöhemmin, jolloin siitä ja sen rahoituksesta tehdään päätökset erikseen.

Oy Karl Fazer Ab avaa syyskuussa 2016 Vantaan Vaaralaan vierailukeskuksen, johon odotetaan jopa 150 000 vierailijaa vuodessa ja joka on auki myös viikonloppuisin. Työntekijöitä on yli 200. Vantaa pitää tärkeänä, että vierailukeskuksen joukkoliikenneyhteyksien parantaminen selvitetään syksyn 2016 aikana ja suunnitelma tuodaan Vantaan hyväksyttäväksi kuten Aviapolisalueen suunnitelmakin.

Vantaan kaupunki on lausunnoissaan pitänyt tärkeänä runkolinjan 570 Mellunmäki - Hakunila - Tikkurila - Aviapolis liikennöinnin aloittamista jo vuonna 2018. HSL:n hallitus päätti 16.8.2016, että nykyinen linja 562 kilpailutetaan kahden vuoden sopimuksella 8/2017-8/2019, jonka jälkeen on mahdollisuus enintään kahden vuoden pituiseen option. Runkolinjan 570 aloitus on sidottu Itä-Vantaan uuteen varikkoon, jonka on tarkoitus olla valmis kesällä 2019.

Vuodelle 2019 Vantaata koskeviin seutulinjoihin HSL esittää Lahdenväylän suunnan linjojen 722, 724, 731, 739 ja 751 päättämistä Kalasatamaan yöliikennettä lukuun ottamatta. Lisäksi esitys sisältää linjan 560 jatkamisen Myyrmäestä Matinkylään.

Muutokset Kalasatamaan koskevat vuotta 2019, joten muutoksia on mahdollista vielä selvittää tarkemmin. Kalasataman osalta HSL:n esitys ei sisällä mitään liikenteellisiä eikä matkustuskäyttäytymiseen liittyviä perusteluja, mutta arvioidut taloudelliset säästöt ovat n. 240 000 € vuonna 2019 ja sen jälkeen vuositasolla n. 600 000 €. Vantaa esittää edelleen tutkittavaksi, olisiko tarkoituksenmukaista säilyttää Honkanummen hautausmaata, Vantaan akselin työpaikkoja (mm Metso) ja Porttipuiston aluetta palvelevan linjan 722 päätepysäkki Rautatientorilla. Toisaalta joukkoliikenteen käyttäjien kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että kaikki samaa aluetta palvelevat linjat lähtevät samasta terminaalista, joten käytännössä jako Rautatientorin ja Kalasataman välillä tulee olla selkeä.

Linjan 560 jatkoa Matinkylään tulee tarkastella myöhemmin, kun Keran aseman rakentaminen on käynnistynyt ja länsimetron vaikutukset työmatkaliikenteeseen selvillä. Vantaan kannalta yhteydet Otaniemi - Leppävaara alueelle nyt linjalla 510 (tuleva 555) ovat tärkeät ja linja tarjoaa vaihtoehtoisia yhteyksiä Leppävaarasta Keraan ja Turuntien suuntaan. Säästösyistä tulisi harkita jo vuoden 2017 aikana linja 560 osalta esim. joka toisen vuoron päättämistä jo Malmille, koska Malmin ja Myyrmäen väliset matkustajamäärät ovat nykyisellään vähäiset eikä lähivuosina ole odotettavissa merkittävää matkustajamäärien kasvua.

Kuntaosuudet ja kuntakohtaisen ylijäämän käyttö

HSL on arvioinut vuodelle 2017 Vantaan osuudeksi joukkoliikenteen kustannuksista yhteensä 108,4 milj. euroa, joka koostuu operointikustannuksista, yleiskustannuksista ja infrakustannuksista. Lipputuloksi on arvioitu yhteensä 54,3 milj. euroa. Em. lipputulot sisältävät arvioiduista kertaseutulippujen lisätuloista Vantaalle vuosittain kohdistetun 3,0 milj. erän. HSL ei ole arvioinut TTS-kaudelle uuden tariffi- ja lippujärjestelmän vaikutuksia lipputuloihin, vaikka alustavien arvioiden mukaan järjestelmä leikkaa erityisesti Vantaan lipputuloja.



HSL on esittänyt Vantaan kuntaosuudeksi vuodelle 2017 ilman ylijäämähyvitystä n. 53,7 milj. euroa, jossa on otettu huomioon suurten kaupunkien joukkoliikennetuki.

Vantaa esittää vuoden 2017 kuntaosuudekseen yhteensä n. 52,7 milj. □ ilman ylijäämähyvitystä. Esitys on miljoona euroa pienempi kuin HSL:n esitys. HSL:n tulee pystyä kattamaan em. erotus operaatiokustannuksista karsimalla ”joukkoliikenteen palvelutaso” -kappaleessa mainittujen periaatteiden mukaisesti sekä tarkastelemalla laskelmissaan operointikustannusten kustannusennustetta kriittisemmin. Viime vuosina vuosittainen kuntaosuuden ylijäämä on kasvanut HSL:n varovaisen budjetoinnin vuoksi. Vantaan käsityksen mukaan pelkästään kustannusennusteen kriittinen tarkastelu v. alkuvuoden toteuman perusteella mahdollistaisi miljoonan euron säästön v. 2017 kuntaosuudesta ilman, että se aiheuttaisi merkittävää riskiä Vantaan kumulatiiviseen ylijäämäkertymään.

HSL esittää, että vuoden 2017 kuntaosuudesta hyvitetään aikaisempien vuosien ylijäämäkertymää n. 4,7 milj. euroa. Vantaa esittää, että ylijäämäkertymää hyvitetään 6,5 milj. euroa. Vantaan kumulatiivinen ylijäämäkertymä vuoden 2015 lopussa oli yhteensä 20,1 milj. euroa ja ylijäämäkertymän arvioidaan pysyvän samalla n. 20 milj. euron tasolla vuoden 2016 lopussakin.

Vuoden 2017 subventioasteeksi ilman infrakustannuksia muodostuu 43,0 %. Mikäli infrakustannukset otetaan huomioon HSL:n esityksen mukaisesti, niin subventioasteeksi muodostuu 44,0 %.

Vantaan joukkoliikenteen nettomenoiksi vuonna 2017 muodostuu n. 36,7 milj. euroa (kuntaosuus 52,7 milj. euroa vähennettynä infrakustannusten pääomaosuudella n. 9,5 milj. euroa sekä ylijäämän hyvityksellä 6,5 milj. euroa). Infrakustannukset koostuvat kaupungin ylläpito-, hallinnointi- ja pääomamenoista ja infrasopimuksen mukaisesti Vantaa on oikeutettu laskuttamaan niitä HSL:tä yhteensä 10,9 milj. eurolla vuonna 2017. Vantaan HSL:ltä laskuttamat infrakustannukset on esitetty kaupungin talousarvioissa maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan joukkoliikenteen tuloina.

Lippujen hintojen keskimääräisistä muutoksista sekä infrakustannukset

Vantaan kaupunki kannattaa HSL:n esitystä, että vuonna 2017 lippujen hintoja nostetaan keskimäärin korkeintaan n. 5,5 % mukaisesti. Vantaan kaupunki edellyttää Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmän kokouksen 17.6.2016 mukaisesti, että HSL laatii taloussuunnitelmakautta 2017–2019 pidemmän ajan tarkastelun siitä, miten lipputuloilla saadaan katettua näköpiirissä olevien joukkoliikennehankkeiden aiheuttama infrakustannusten kasvu siltä osin kuin laskelmia on mahdollista tehdä.

HSL ei ole arvioinut TTS-kaudelle uuden tariffi- ja lippujärjestelmän vaikutuksia lipputuloihin, vaikka alustavien arvioiden mukaan järjestelmä leikkaa erityisesti Vantaan lipputuloja.

HSL:n yhtymäkokous päätti 17.1.2015 aloittaa omistajakuntien väliset neuvottelut kuntaosuuksien tasosta, subventioasteesta ja infrakustannusten mahdollisesta uudelleen jakamisesta siten, että lipunhintojen korotustarve taloussuunnitelmakaudella pienenee. Neuvotteluissa keskusteltiin mm. infrapääomalle laskettavan koron suuruudesta, mutta yhteisesti hyväksyttäviä keinoja lippujen korotustarpeen pienentämiseksi ei löytynyt. Vaikka infrakustannuksiin sisältyvät ylläpito- ja hallintointikulut ovat aivan eri suuruusluokassa kuin uusien hankkeiden pääomamenot, erityisesti ”vanhan” infran osalta säästöpotentiaalia voisi löytyä mm. avaamalla em. kustannusrakenteita sekä kohteiden kilpailutusta. Myös suurten joukkoliikenneinfranhankkeiden suunnittelussa ja päätöksenteossa tulee aina arvioida hankkeiden vaikutuksia em. infrakustannuksiin ja sitä kautta matkalippujen hintoihin.

Tarkastusmaksun korottaminen

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

Kuntaosuusmallin kehittäminen ennen kaarimallin käyttöönottoa

HSL:n esityksen mukaan uusi tariffijärjestelmä, kaarimalli otetaan käyttöön aikaisintaan syksyllä 2017. Kaarimalli muuttaa osaltaan myös HSL:n tulojen ja menojen jakoa jäsenkuntien kesken, koska liikenteen lipputulojen kertyminen ja liikennöinti eivät tulevaisuudessa perustu kuntarajoihin vaan kaarimallisiin vyöhykkeisiin. HSL:n käsityksen mukaan nykymallin mukainen operointikustannusten jako vaatii paljon lähtötietoja, on työläs ja laskentaprosessi on liian hidas kuntien tarpeisiin nähden. HSL on laatinut konsulttitoimeksiantona selvityksen kuntaosuuksien laskennasta kaarimallissa. Selvitetystä vaihtoehdoista kehityskelpoisimmalta vaikuttaa niin sanottu alijäämämalli, jossa jäsenkunnille jaetaan HSL:n tulojen ja kulujen erotusta eli liikenteen hoidosta syntyvää



alijäämää joukkoliikenteen tarjontaan perustuvalla palvelutasokertoimella painotettuna. Tällöin 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.

Vantaan kaupunki suhtautuu myönteisesti alijäämämallin kehittämiseen mutta korostaa, että vyöhykejärjestelmän taloudelliset vaikutukset tulisi selvittää kokonaisuudessaan ennen HSL:n hallituksen seuraavaa TTS-lausuntopyyntöä keväällä 2017. Tällöin kunnat voisivat TTS-lausunnoissaan ilmaista kantansa lipunhintoihin ja kuntaosuuksiin. Asia edellyttää huolellista valmistelua yhteistyössä kuntien edustajien kanssa. Em. perusteilla Vantaan kaupunki esittää, että uusi järjestelmä otetaan käyttöön aikaisintaan vuoden vasta 2018 alussa, jotta kaikki vaikutukset ehditään arvioida huolellisesti ja tehdä mahdolliset muutokset perussopimukseen.

Lähtökohtaisesti kaarimallin käyttöönotto ei saa kasvattaa Vantaan subventioastetta. Se osaltaan edellyttää, että uuden vyöhykejärjestelmän matkaliput tulee hinnoitella siten, että HSL:lle kertyvät kokonaislipputulot säilyvät vähintään ennallaan. Samoin kustannusosuuksien jakomallin tulee olla oikeudenmukainen.

Sähköbussien pikalatausasemat

Vantaan kaupunki kannattaa lämpimästi sähköbussien latausasemaverkon laajentamista Vantaalla, kunhan kehittämispolku laaditaan yhteistyössä kunnan edustajien kanssa, jolloin laajentaminen on suunnitelmallista ja hallittua. Myyrmäen ja Tikkurilan linja-autoterminaleissa on jo suunniteltu varaukset latauspisteille ja niiden edellyttämille putkituksille ja tulevaan Kivistön bussiterminaleihin ne tullaan suunnittelemaan. Nykyisille Kivistön kadunvarsipysäkeille varauksia ei ole tehty. Martinlaakson terminaleita on rakenteilla, mutta siellä ei ole varauduttu latauspisteisiin. Aviapolis-alueen sisäisen linjaston suunnittelun yhteydessä voidaan selvittää myös sähköbussin käyttömahdollisuuksia."

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Käsittely:

Asian käsittelyn kuluessa kaupunginhallituksen jäsen Pirkko Kotila esitti Hannu Kokon kannattamana, että matkalippujen hintoja voidaan korottaa korkeintaan 1,9 %.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Pirkko Kotilan esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin kolmetoista (13) jaa -ääntä (Mäkinen, Letto, Bruun, Kaira, Karlsson, Kuokkanen, Kärki, Lehmuskallio, Mäntynen, Niemelä, Näätsaari, Orpana, Suvensalmi) ja kolme (3) ei -ääntä (Kotila, Kokko, Åstrand) yhden kaupunginhallituksen jäsenen äänestäessä tyhjää (Jääskeläinen). Puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Lausuntopyyntö jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2017–2019 14.6.2016
- Pöytäkirjaote HSL hallituksen 14.6.2016 kokouksesta
- HSL:n Toiminta- ja taloussuunnitelmaesitys 2017–2019, 14.6.2016

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 7.4 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

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