

Lausunto Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2016 - 2018

652/00.04.01/2014

YLK 18.08.2015 § 79

**Lisätiedot:**

Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju, puh. (09) 5056234  
Kuntatekniikan projekti-insinööri Lennart Långström, puh. (09) 5056387  
[etunimi.sukunimi@kauniainen.fi](mailto:etunimi.sukunimi@kauniainen.fi)

**Oheismateriaali:**

HSL hallitus 29.5.2015, lausuntopyyntö  
Kuntaosuudet 2016-2018  
Kuntaosuuksien laskentaperusteet

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL -kuntayhtymän hallitus on kokouksessaan 26.5.2015 päättänyt pyytää taloussuunnitelmaehdotuksesta 2016 - 2018 jäsenkuntien lausunnot 31.8.2015 mennessä.

Lausuntoa pyydetään:

- strategiasuunnitelmasta
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista
- kuntaosuuksien tasosta
- tarkastusmaksun korottamisesta
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2016 - 2018
- Kutsuplus-liikenteen jatkamisesta TTS:ssä esitetyllä tavalla 31.12.2015 päättyvän kokeilujakson jälkeen

Lausuntopyyntö on esityslistan **oheismateriaalina**. Lausuntopyyntöön liittyvä aineisto on julkaistu internet-osoitteessa:

<https://www.hsl.fi/paatoksenteko>

Esityslistat ja pöytäkirjat/Hallitus 26.5.2015. Aineisto on myös nähtävillä kokouksessa.

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:

- HSL:n strategia 2025
- HSL:n henkilöstöstrategia 2018
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2015 - 2017
- hyväksytyt liikennöintisuunnitelma 2015 - 2016 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat
- vuoden 2014 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteutumatiiedot vuodelta 2015

Taloussuunnitelma vuosille 2017 - 2018 on laadittu vuoden 2016 kustannustasoon.

### **Strategiasuunnitelma**

HSL:n perustehtävänä on kehittää ja tarjota sujuvia ja luotettavia liikkumisratkaisuja asukkaiden tarpeisiin. HSL:n toimintaa ohjaa vuonna 2014 laadittu strategia, jonka aikajänne ulottuu vuoteen 2025. Visio 2025 kuuluu: *"Joukkoliikenne on ykkösvalinta ja Helsingin seutu älykkään, kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnannäyttäjänä."* HSL:n arvoja ovat yhteistyö, ympäristövastuu, asiakaslähtöisyys ja jatkuva kehittyminen. Strategiset tavoitteet kaudelle 2016-2018 ovat:

- 1) Sujuvat matkat – Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin
- 2) Selkeää palvelua – Tarjoamme asiakkaille ajantasaista tietoa ennen matkaa ja matkan aikana sekä selkeät, helppokäyttöiset ja kohtuuhintaiset liput
- 3) Joukkoliikenne kasvuun – Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn
- 4) Tiivis ja vetovoimainen seutu – Raideliikenneverkkoon perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta
- 5) Vähemmän päästöjä – Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä
- 6) Tehokasta taloutta – Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoitus pohjan kestävyttä

### **Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella**

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) on liikenteen osalta lähtökohtana uudelle MAL-aiesopimukselle 2016 – 2019.

Lippu- ja informaatiojärjestelmä (LIJ2014) – hanke jatkuu TTS-kaudella. Matkakorttijärjestelmä uusitaan ja samalla toteutetaan ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä koko seudulle. Siirtyminen uuteen järjestelmään tapahtuu vaiheistettusti. Koekäytöt käynnistyvät lokakuussa 2015.

Sekä nykyinen matkakorttijärjestelmä että Helmi-matkustajainformaatiojärjestelmä toimivat siirtymävaiheen aikana rinnakkain uuden järjestelmän kanssa.

Lippujärjestelmä vaihtuu TTS-kaudella kaarimaisiin vyöhykkeisiin, jotka eivät enää perustu kuntarajoihin. Kuntien tuki kohdennetaan säännöllisten käyttäjien kausi- ja arvolippujen hintoihin. Lipunmyynnin painopistettä siirretään strategian mukaisesti itsepalvelukanaviin.

Sähköisessä asiakaspalvelussa painopiste on HSL:n kanta-asiakasohjelman kehittämisessä ja mobiilipalveluissa. Mobiililippuja kehitetään niin, että ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan älypuhelimien tilattavia kertalippuja. Reittiopas uudistetaan Liikenneviraston kanssa.

Linjastoa kehitetään keskittämällä tarjontaa vahvoille runkolinjareiteille sekä bussi- että raideliikenteessä. Länsimetron käyttöönoton yhteydessä syksyllä 2016 uudistetaan Etelä-Espoon bussilinjasto. Länsimetro liityntälinjastoinen kasvattaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta seudulla 1,1 prosenttiyksikköä.

HSL:n hankinnoissa suositaan haitallisia lähipäästöjä ja CO<sub>2</sub>-kuormitusta vähentäviä ratkaisuja. HSL kehittää suunnitelmakaudella sähköbussijärjestelmää. HSL hankkii leasing-sopimuksella vuosien 2015 / 2016 aikana 12 sähköbussia kokeilualustaksi. Tavoitteena on jatkossa sisällyttää sähköbussiliikenne normaalin kilpailutuksen piiriin. Keskeinen edellytys täyssähköisen bussiliikenteen yleistymiselle on latausinfrastruktuurin määrittely ja toteutus.

Suunnitelmakaudella tutkitaan säännöllisesti asiakastyytyväisyyttä sekä joukkoliikenteen kaluston laatua. Lisäksi HSL osallistuu kansainväliseen BEST-tutkimukseen, jossa tutkitaan Pohjoismaiden pääkaupunkien sekä eräiden Keski-Euroopan kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä joukkoliikenteeseen. Vuonna 2016 suoritetaan lähijunien lippulajitutkimus.

Suunnitelmakaudella on tavoitteena laajentaa toiminnan rahoitus pohjaa uusien tulo- ja rahoituslähteiden avulla.

VR ja HSL ovat neuvotelleet lähijunaliikennöinnin aiesopimuksen vuosille 2016 – 2021. VR:n ehdotus tuottaa HSL:lle viiden vuoden sopimuskaudella noin 30 miljoonan euron säästön nykyhintatasoon verrattuna. Säästö on samansuuruinen kuin HSL:n arvioimat kilpailutuksen hyödyt eli n. 15 % hinnanlasku nykytasosta. Osapuolet valmistelevat aiesopimuksen pohjalta 2015 syksyn aikana uuden viisivuotisen sopimuksen, jonka on tarkoitus astua voimaan 1.4.2016. Uusi sopimus on tarkoitus käsitellä ja hyväksyä HSL:n hallituksessa alkuvuodesta 2016. Uuden sopimuksen säästöjä ei ole huomioitu alustavassa TTS:ssä. HSL pyrkii avaamaan lähijunaliikenteen kilpailulle vuonna 2021.

Merkittävimmät palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella:

- Länsimetron liikenteen aloitus elokuussa 2016
- Länsimetron liikenteen alkaessa siihen liittyvä bussilinjasto Etelä-Espoossa ja Lauttasaarella muuttuu liityntäliikenteeksi

- Mankin ja Luoman seisakkeiden lakkauttaminen 2016
- Koillis-Helsingin linjastomuutos 2017
- Runkolinja 500 Herttoniemi – Munkkivuori aloittaa vuonna 2017
- Runkolinja 560 jatketaan Matinkylään vuonna 2018
- Runkolinja 570 Mellunmäki – Aviapolis aloittaa vuonna 2018
- Suunnitelmakaudella esitetään myös aloitettavaksi raitiolinjaston muutokset Helsingissä

## **Taloussuunnitelma**

### **Toimintatulot**

HSL:n toimintatulot vuonna 2016 ovat yhteensä 670,0 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 52,6 milj. euroa (8,5 %). Vuonna 2017 toimintatulojen arvioidaan olevan 734,6 milj. euroa ja vuonna 2018 757,8 milj. euroa.

#### *Lipputulot*

Lipputulosten arvioinnin perustana on käytetty kolmen kuukauden toteutumatioiden pohjalta tehtyjä lipputuloennusteita vuodelle 2015. Lipputulosten (alv 0 %) arvioidaan olevan vuonna 2015 yhteensä 302,4 milj. euroa ja 327,0 milj. euroa vuonna 2016. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen on 8,1 %. Vuonna 2017 lipputulosten arvioidaan olevan 334,3 milj. euroa ja vuonna 2018 346,2 milj. euroa. Korttimaksuja matkakorteista arvioidaan kertyvän 0,7 milj. euroa vuonna 2016. Lipputulot muodostavat 48,8 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2016.

Kauniaisten lipputulot vuonna 2015 ovat lausuntoaineistossa 1,498 milj. euroa, mikä vastaa vuoden 2014 tasoa. Vuonna 2016 lipputulot olisivat 1,539 ja vuonna 2018 1,622 milj. euroa.

Vuosittaisen lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän arvioidaan kasvavan keskimäärin noin 1,0 %. Vuonna 2016 seutulippujen hinnankorotus painottuu eniten kertalippuihin. Myös arvolippuja ja HSL-alueen kuntalaisille myytävää subventoidun kausilipun hintaa esitetään korotettavaksi. Sisäisten lippujen hinnankorotus koskee kaikkia päälippulajeja ja ovat kertalippuja lukuun ottamatta hieman seudullisia lippuja korkeammalla tasolla seudullisten ja sisäisten kausilippujen välisen hintasuhteen pienentämiseksi. Sisäisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen hintoja esitetään edelleen korotettavaksi lähemmäs omakustannushintaa.

Vuonna 2017 jäsenkuntien infrakustannukset nousevat merkittävästi, kun sekä Länsimetro että Kehärata liikennöivät koko vuoden. Kuntien subventioasteen arvioidaan silloin olevan keskimäärin 52,2 % ilman merkittäviä lipun hintojen korotuksia. Jos kuntien maksama keskimääräinen subventioaste halutaan edelleen pitää 50 %:ssa, tulisi lipputuloja vuonna 2017 kerätä lisää noin 24,9 milj. euroa. Tämä merkitsisi keskimäärin 11,4 %:n korotusta lipun hintoihin. Lippujen hintoja esitetään korotettavaksi vuonna 2016 keskimäärin 6,9 %. Sisäisiin lippuihin esitetään keskimäärin 7,2 %:n korotusta ja seutulippuihin keskimäärin 6,6 %:n korotusta, kuntien keskimääräisen subventioasteen ylärajan ollessa 50,0 %. Korotus johtuu pääosin kasvaneista infrakustannuksista (Kehärata, Länsimetro, muu metrolinjan).

Lipunhintojen korotusesityksissä ei ole huomioitu Kutsuplus-liikenteen kustannuksia. Mikäli ne laskettaisiin mukaan, tulisi lippujen hintoja korottaa lisää 0,8 %-yksikköä vuonna 2016.

#### *Kuntaosuudet*

Ne menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten, joukkoliikenneinfran ja Kutsuplus-palvelun kuntaosuuksista. Kuntaosuudet talousarviossa 2016 ovat yhteensä 326,7 milj. euroa, mikä sisältää arvioidun 5,1 milj. euron kuntaosuuden Kutsuplus-liikenteeseen. Kuntaosuudet muodostavat 48,8 % HSL:n toimintatuloista.

Kauniaisten kuntaosuus vuonna 2016 vähennysten jälkeen tulisi olemaan 0,781 milj. euroa. (0,754 milj. euroa ilman Kutsuplus-osuutta). Vuonna 2017 kuntaosuus olisi 0,921 milj. euroa (0,864 milj. euroa ilman Kutsuplus-osuutta) ja vuonna 2018 0,972 milj. euroa (0,871 milj. euroa ilman Kutsuplus-osuutta).

Kuntaosuuslaskelmiin ei ole sisällytetty uuden, aikaisintaan v. 2017 käyttöön otettavan vyöhykemallin vaikutuksia, jotka tähänastisten arvioiden mukaan nostavat Kauniaisten kuntaosuutta huomattavasti.

#### *Suurten kaupunkien joukkoliikennetuki*

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen määräksi on arvioitu 5,4 milj. euroa vuosina 2015 - 2018. Vuonna 2014 tämä tuki HSL:lle oli vielä 6,1 milj. euroa. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,9 milj. euroa.

#### *Muut tulot*

Tarkastusmaksutuloja arvioidaan kertyvän 5,0 milj. euroa ja VR:ltä laskutettavaa korvausta tarkastustoiminnasta 1,1 milj. euroa. Tarkastusmaksua esitetään jälleen korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon. Matkalippujen tarkastustoiminnassa huomioidaan siirtyminen uuteen lippu- ja informaatiojärjestelmään sekä taksa- ja lippujärjestelmään. Toiminnan painopiste on asiakkaiden opastamisessa uuden järjestelmän käyttöönottoon. Tämän vuoksi tarkastusmaksutuloja arvioidaan kertyvän noin 25 % normaalitasoa vähemmän vuosina 2016–2017.

Vuokratuloja liikennöitsijöiltä laskutettavista taukotilojen, matkakorttilaitteiden ja sähköbussien vuokrista arvioidaan saatavan 2,3 milj. euroa.

#### **Toimintamenot**

HSL:n toimintamenot vuonna 2016 ovat yhteensä 668,6 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2015 ennusteesta 63,2 milj. euroa (10,4 %). Vuonna 2017 toimintamenojen arvioidaan olevan 722,6 milj. euroa ja vuonna 2018 743,4 milj. euroa.

#### *Henkilöstökulut*

Henkilöstökulut ovat 19,7 milj. euroa, mikä on 3,0 % toimintamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 0,2 milj. eurolla (0,9 %). Palkkojen yleisiin sopimuskorotuksiin on varattu 0,4 %.

#### *Palveluiden ostot*

Palveluiden ostomenot vuonna 2016 ovat yhteensä 639,4 milj. euroa muodostaen merkittävimmän osan eli 95,6 % HSL:n toimintamenoista.

#### *Joukkoliikenteen operointikustannukset*

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 505,2 milj. euroa, 75,6 % HSL:n toimintamenoista. Joukkoliikenteen kustannustaso nousee keskimäärin 2,1 % edellisvuoden tasosta.

Bussiliikenteen menot vuonna 2016 ovat yhteensä 319,7 milj. euroa, josta Kutsuplussin osuus on 5,1 milj. euroa. Vuonna 2016 bussiliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan kaikkiaan 2,5 %, vaikka kustannuksia alentaa Länsimetron valmistuminen ja liityntäliikenteen alkaminen. Bussiliikenteen menot sisältävät ympäristöbonusvarauksen 1,5 milj. euroa. Kuntaosuuksissa joukkoliikenteen operointikustannuksiin sisältyy sähköbussien hankinta, 0,6 milj. euroa. Vuonna 2017 bussiliikenteen menoiksi yhteensä arvioidaan 324,6 milj. euroa (Kutsuplus 13,0 milj. euroa). Vuonna 2018 bussiliikenteen menoiksi yhteensä arvioidaan 341,9 milj. euroa (Kutsuplus 26,3 milj. euroa).

Junaliikenteen menot ovat vuonna 2016 yhteensä 94,0 milj. euroa. Vuonna 2017 ja 2018 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 102,4 milj. euroa. Vuonna 2016 menot kasvavat uuden Sm5-kaluston käyttöönoton ja Kehäradan liikennöinnin takia. Uuden VR-sopimuksen säästöjä ei tässä ole toistaiseksi huomioitu.

Raitioliikenteen kustannusten vuonna 2016 arvioidaan olevan 53,7 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,3 %. Vuonna 2017 kustannuksiksi arvioidaan 56,5 milj. euroa ja vuonna 2018 60,4 milj. euroa. Vuonna 2016 kustannukset nousevat uuden kaluston pääomakustannusten johdosta.

Metrolilikenteen kustannusten vuonna 2016 arvioidaan olevan 33,6 milj. euroa. Metrolilikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,4 %. Vuonna 2017 kustannuksiksi arvioidaan 43,7 milj. euroa ja vuonna 2018 43,3 milj. euroa. Vuonna 2016 kustannukset nousevat uuden metrokaluston ja Länsimetron käyttöönoton myötä. Metron viikonloppuöiden yöliikennekokeilu lopetettiin vuonna 2014.

Lauttaliikenteen kustannusten vuonna 2016 arvioidaan olevan 4,2 milj. euroa ja pysyvän samalla tasolla suunnitelmavuosina 2017 - 2018. Lauttaliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,3 %.

Kutsuplus-liikenteen operointikustannusten vuonna 2016 arvioidaan olevan 5,1 milj. euroa ja vuonna 2017 13,0 milj. euroa sekä vuonna 2018 26,3 milj. euroa, mikäli Kutsuplus-liikennettä jatketaan koekäytön päätyttyä.

Kauniaisten osuus operointikustannuksista 2016 arvioidaan olevan 2,062 milj. euroa (ilman Kutsuplussia 31.000 e vähemmän), ja vuonna 2017 2,149 milj. euroa (ilman Kutsuplussia 86.000 e vähemmän). Vuonna 2018 osuus olisi 2,278 milj. euroa (ilman Kutsuplussia 195.000 e vähemmän).

#### *Joukkoliikenteen infrakorvaukset*

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2016 on 99,7 milj. euroa. Vuonna 2017 korvaus on 129,7 milj. euroa ja vuonna 2018 130,0 milj. euroa. Kauniaisissa ei ole infrakorvausten piiriin luettavia kohteita. Joukkoliikenteen infrakustannukset nousevat merkittävästi Länsimetron sekä Kehäradan myötä.

Kauniaisten osuus infrakustannuksista 2016 arvioidaan olevan 0,162 milj. euroa ja vuonna 2017 0,236 milj. euroa. Vuonna 2018 osuus olisi 0,233 milj. euroa.

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien johdosta infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Tällaisia uusia, merkittäviä investointeja ovat ainakin Länsimetro ja Kehärata. Talous- ja toimintasuunnitelmassa infrakustannusten jaossa on sovellettu Kehäradan ja Länsimetron osalta 27.5.2015 hyväksytyyn sopimuksen periaatteita. Inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena ennen vuotta 2010 käyttöön otetun infran osalta on käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on kirjanpitoarvo. Pääomalle laskettavan koron osalta on laskennallisena korkona käytetty infrasopimuksen mukaista viittä prosenttia.

#### *Muut palvelujen ostomenot*

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin käytetään vuonna 2016 34,4 milj. euroa (2017: 32,2 milj. euroa ja 2018: 31,9 milj. euroa). Tällaisia menoja ovat esim. ICT-kulut, tiedotus- ja markkinointikustannukset.

#### *Muut menot*

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2016 varattu 1,8 milj. euroa. (v. 2017: 1,1 m.e. ja v. 2018: 1,2 m.e.)

Vuokrakulut vuonna 2016 ovat 4,5 milj. euroa (v. 2017 ja 2018: 5,1 milj. euroa). Vuokrakulut käsittävät HSL:n toimitilojen vuokrakustannusten lisäksi sähköbussista maksettavia leasing-vuokria 1,2 milj. euroa sekä VR:lle maksettavia vuokria matkakorttilaitteista 0,4 milj. euroa.

Muut kulut vuonna 2016 ovat 3,1 milj. euroa. (v. 2017 ja 2018: 3,3 milj. euroa). Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan yhteensä 2,4 milj. euroa.

## **Toimintakate**

Toimintakatteen vuonna 2016 arvioidaan olevan 1,4 milj. euroa ylijäämäinen, mikä riittää kattamaan rahoituskulut, joita arvioidaan olevan 0,4 milj. euroa.

## **Rahoitustuotot ja –kulut**

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton ja talousarviolainaa ei todennäköisesti tarvitse nostaa myöskään vuonna 2015.

Uusiin investointeihin arvioidaan vuonna 2016 tarvittavan lainaa 35 milj. euroa, vuonna 2017 10 milj. euroa ja vuonna 2018 5 milj. euroa. Lainakanta vuoden 2018 lopussa olisi noin 42,9 milj. euroa. Lainakorkona laskennassa on käytetty 1,5 %. Rahoituksen nettomenojen vuonna 2016 arvioidaan olevan 0,4 milj. euroa (v. 2017 0,7 m.e. ja v. 2018 0,8 m.e.).

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 1,0 milj. euroa ylijäämäinen.

Suunnitelmapoistot vuonna 2016 ovat 10,7 milj. euroa ja ne kasvavat edellisvuoden ennusteeseen verrattuna 2,0 milj. eurolla (23,4 %). Suunnitelmapoistojen arvioidaan kasvavan vuosina 2017-2018 LIJ-hankkeen valmistuttua (varaus 2017: 21,0 milj. euroa ja 2018: 23,3 milj. euroa).

Tilikauden 2016 alijäämäksi arvioidaan jäävän 9,7 milj. euroa, ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä.

## **Investoinnit**

HSL:n investointimenot vuonna 2016 ovat 34,1 milj.euroa (v. 2017: 9,8 milj. euroa ja v. 2018: 4,2 milj. euroa). Suunnitelmakauden merkittävin investointi on lippu- ja informaatiojärjestelmä LIJ-2014-hanke, johon suunnitelmakauden 2016 – 2018 aikana käytetään yhteensä noin 33,4 milj. euroa. Matkustajainformaatiolaitteisiin ja –järjestelmiin on varattu suunnitelmakaudelle 5,4 milj. euroa ja ICT-investointeihin sekä kehityshankkeisiin n. 9 milj. euroa.

## **Peruspääoma**

HSL:n peruspääoma on 1.1.2015 yhteensä 9,230 milj. euroa. Kauniaisten osuus peruspääomasta on 0,071 milj. euroa. Peruspääomaosuuksiin ei esitetä muutoksia suunnitelmakaudella. Peruspääomalle ei esitetä maksettavaksi korkoa.

## **Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö**

HSL:n tilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä esitetään otettavaksi huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa, kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä. Vuoden 2015 arvion mukaan kumulatiivista yli-/alijäämää on käytettävissä 31.12.2015 yhteensä 29,091 milj. euroa, joka on alustavassa taloussuunnitelmassa jaettu kunnittain tasaisesti kolmel-



le tulevalle vuodelle 2016 - 2018. Kauniaisten kumulatiivisen ylijäämän 31.12.2015 arvioidaan olevan 0,331 milj. euroa. Vastaavasti 31.12.2014 ylijäämä oli 0,407 milj. euroa. Kauniaisten kumulatiivinen ylijäämä on suunniteltu käytettävän vuosina 2015 - 2018 0,110 milj. euroa vuosittain kuntasuutta pienentävänä summana.

## **Kutsuplus**

Kutsuplus-liikenteen koekäytön päättyessä vuoden 2015 lopussa sitä on suunniteltu jatkettavaksi TTS:ssä esitetyllä tavalla. Kutsuplus-palvelun operointiin on varattu vuodelle 2016 5,1 milj. euroa ja yleiskustannuksiin 1,3 milj. euroa. Vuodelle 2017 on varattu operointiin 12,96 milj. euroa ja vuonna 2018 26,3 milj. euroa. Lipputuloja Kutsuplus-palvelusta arvioidaan kerättävän vuonna 2016 1,3 milj. euroa, vuonna 2017 5,4 milj. euroa ja vuonna 2018 14,0 milj. euroa. Kutsuplus-palvelun lipputulosten arvioidaan kattavan vuonna 2016 26% palvelun kustannuksista. Vastaavat osuudet olisivat vuonna 2017 42% ja suunnitelmakauden lopulla vuonna 2018 53 %.

Suunnitelmissa on laajentaa Kutsuplus-palvelua merkittävästi ja saattaa se kiinteäksi osaksi joukkoliikennetarjontaa. Mikäli Kutsuplus-palvelu jatkuu kokeiluvaiheen jälkeen, on vuoden 2016 marraskuun alkuun mennessä ajoneuvomäärä suunniteltu nostettavaksi asteittain nykyisestä 15 ajoneuvosta 45 ajoneuvoon ja vuonna 2017 vastaavasti 75 ajoneuvoon. Vuonna 2018 käyttöön on suunniteltu keskimäärin 100 autoa.

## **Lausuntoesitys**

### **1. Strategiasuunnitelma**

Vuonna 2014 laadittu kuntayhtymän strategia on kokonaisuutena onnistunut. Helsingin seudun aseman vahvistaminen Euroopan parhaimpiin kuuluvana joukkoliikenteen järjestäjänä ja kehittäjänä on Helsingin seudun MAL 2050 -strategisten linjausten mukaista.

Liikenteen maltillinen keskittäminen runkolinjoihin on perusteltua. Runkoverkkoon ja hyviin liityntäyhteyksiin perustuvat matkaketjut edistävät joukkoliikenteen tehokkuutta, sujuvuutta, luotettavuutta ja kestävästä kehitystä. Samalla on kuitenkin huolehdittava alueiden sisäisten yhteyksien riittävydestä. Joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee olla kattavasti käytettävissä. Joukkoliikenneyhteydet lähikouluihin, terveysasemille ja muihin lähipalveluihin tulee jatkossakin turvata.

Sisäisten yhteyksien liiallinen heikentäminen saattaa kääntyä tavoitteita vastaan vähentäen joukkoliikenteen suosiota ja lisäten henkilöautoliikennettä. Joukkoliikenteen hyvä saavutettavuus on monelle tärkeämpää kuin tiheämpi vuoroväli. Bussien tulisikin kerätä asiakkaat ei vain harvoilta pääkaduilta, vaan myös muiltakin kaduilta vaikka sitten harvemmallakin aikataululla. Voimakas panostaminen raideliikenneverkkoon perustuvaan liikennejärjestelmään mahdollistaa yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja seudun vetovoimaisuuden vahvistamisen, mutta tällöin tulee merkittävä raideinvestointi hyödyntää kattavasti niin maankäytön kuin liikenneyhteyksien osalta. Esimerkiksi Mankin ja Luoman seisakkeiden lak-

kauttaminen vaikuttaa tavoitteiden vastaisesti paikallisella tasolla ja lisää osaltaan henkilöautoliikennettä.

Selkeä palvelu ja ajantasaisen tiedon saatavuus on olennainen osa nykyaikaista laadukasta joukkoliikennejärjestelmää. HSL:n matkustajainformaatio on erittäin hyvällä tasolla. Joukkoliikenteen aktiivinen markkinointi ja liikenteen kasvun ohjaaminen myös kävelyyn ja pyöräilyyn on tärkeä strateginen tavoite Helsingin seudulla. Viestinnässään HSL voisi olla nykyistä aktiivisempi toimija arvojen mukaisesti liikenneturvallisuuden edistämiseksi ja eri liikennemuodot kattavan huomaavaisen liikennekäyttämisen markkinoinnissa.

Vähäpäästöisen liikenteen osuuden lisääminen myös bussiliikenteessä on kannatettava urauurtava hanke, jolla on edellytyksiä tehokkaasti vähentää haitallisia lähipäästöjä ja CO<sub>2</sub>-päästöjä. Kaiken kaikkiaan HSL tekee ansiokasta työtä ympäristön hyväksi monin eri tavoin.

Joukkoliikenteen kustannustehokkuuden edelleen parantaminen ja liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyuden vahvistaminen on edellytys huomattavien hankkeiden toteutukselle. Toisaalta on huolehdittava siitä, että hankkeita käynnistetään vain taloudellisten edellytysten täytyessä. Kuntien taloudellinen tilanne ei mahdollista subventioasteen nostamista nykyisestä päätetystä 50%:sta. Lippujen hintojen liiallinen nostaminen puolestaan voi vähentää joukkoliikenteen käyttöä.

## **2. Liikenteen palvelutasot ja muutokset**

Länsimetron liityntälinjastosuunnitelmasta Kauniaisten kaupunki on lausunut 2.9.2014.

Muut esitetyt linjastomuutokset ovat vaikutuksiltaan Kauniaisten osalta vähäisiä. Palvelutasoheikennykset rantaradalla (Mankin ja Luoman seisakkeiden lakkauttaminen) lisäävät kuitenkin henkilöautoliikennettä ja kohdistavat paineita liityntäpysäköintipaikkojen riittävyyteen rantaradan muilla asemilla ja liikenteen solmukohdissa, kuten Kauniaisissa.

## **3. Kuntaosuuksien taso**

Taloussuunnitelmakaudella 2016 - 2018 kuntaosuuksiin kohdistuu voimakkaita kasvupaineita mm. suurien infrahankkeiden, lippu- ja informaatiojärjestelmän uudistamisen, uuden tariffijärjestelmän ja Kutsuplus-liikenteen laajentamisen myötä. Kuntaosuuksia nostavia tekijöitä on useita, ja suuret uudet hankkeet ovat epäilemättä pääosin perusteltuja, mutta kokonaisuutena kustannuskehitystä ei voida pitää hallittuna eikä se vastaa jäsenkuntien omistajaohjauksen lausunnoissaan asettamia taloudellisia tavoitteita. Vaikka Kauniaisten kaupungin kuntaosuuden TTS:n mukainen kehitys vuosina 2016 - 2018 on maltillisempi kuin vuosien laaditussa TTS:ssä, ylittää se edelleen tuntuvasti yleisen kustannustason nousun siitäkin huolimatta, että kuntaosuus sisältää aikaisempien vuosien ylijäämän vähennyksenä (0,1 milj. euroa/v.). Huomattava on myös, että kuntaosuuksiin ei edelleenkään ole lisätty uuteen vyöhykejärjestelmään siirtymisen vaikutuksia edes suuntaa-antavina arvioina. Tällä on suuri korottava merkitys Kauniaisten kuntaosuuteen jatkossa,

nyt arvioidun mukaisesti aikaisintaan vuodesta 2017 alkaen. Kutsuplus-liikenteen laajentaminen nostaa myös Kauniaisten kuntaosuutta varsinkin vuonna 2018 (0,1 milj. euroa).

#### **4. Lipun hintojen keskimääräiset muutokset**

Kustannuspaine kohdistuu vastaavasti myös lippujen hintoihin samoista syistä kuin kasvupaine kuntaosuuksiin. Suunnitellut lippujen hintojen korotukset ovat merkittävät ja kehityssuunta huolestuttava. Esitetyt lipun hintojen keskimääräiset muutokset ovat pääosin perusteltuja kuntaosuuksien tason pysyttämiseksi enintään 50 % tasolla kokonaiskustannuksista. Korotukset ylittävät kuitenkin operointikustannusten nousun jo vuonna 2016 (keskimäärin 6,9 %). Kun kuntien subventioaste pidetään sovitusti 50 %:ssa tarvitaan vuonna 2017 edelleen keskimäärin 11,4 % lisäkorotus lippujen hintoihin, vaikka korotusesityksissä ei ole huomioitu Kutsuplus-liikenteen kustannuksia. Korotuspaineet johtuvat ennen kaikkea infrakustannusten noususta kun sekä Länsimetro että Kehärata liikennöivät ympäri vuoden. Riskinä on, että joukkoliikenne menettää suosiota kalleutensa takia. Korotusten kohdistaminen vuosittain ensisijaisesti kertalippuihin vähentää joukkoliikenteen suosiota satunnaiskäyttäjien keskuudessa. Kasvupotentiaalia voisi muuten olla juuri tässä ryhmässä, koska joukkoliikenteen käyttöaste työmatkaliikenteessä on jo Helsingin seudulla ilahduttavan korkea. Lipputuloja tulisikin pyrkiä kasvattamaan joukkoliikenteen käyttäjämääriä ja käyttäjäkuntaa lisäämällä.

Suurten uusien infrahankkeiden toteuttamisedellytyksenä tulisi olla rahoituspohjan tuntuva laajentaminen. Pelkästään kuntaosuuksilla ja lipputuloilla niiden rahoittaminen on hyvin haasteellista.

#### **5. Tarkastusmaksu**

Tarkastusmaksutuloja on arvioitu kertyvän vuonna 2016 5 milj. euroa, josta perintätappiota koituu kuitenkin 2,4 milj. euroa. Kauniainen on lausunut tarkastusmaksun korotusesityksestä aiemmissa TTS-lausunnoissaan vuosina 2012, 2013 ja 2014. Kaupungin kanta on edelleen, että matkalippujen tarkastustoiminnan ainoa tavoite tulee olla liputta matkustamisen väheneminen. Tavoitteeseen pääsyä pitää helpottaa satunnaisellekin matkustajalle selkeällä informaatiolla ja helppokäyttöisellä lipunmyyntijärjestelmällä, jotta perusteettomia tarkastusmaksuja ei lankea matkustajille, jotka eivät tunne järjestelmää. Tähän HSL ilmoittaakin panostavansa uuden lippujärjestelmän käyttöönoton yhteydessä. Tarkastusmaksun tason on myös oltava kohtuullinen suhteessa muihin, esim. pysäköintivirhemaksun suuruuteen tai rikesakkorangaistuksiin. Nykyinen tarkastusmaksu 80 € on näin ollen suuruudeltaan riittävä, eikä ole luultavaa, että liputta matkustettaisiin liian alhaisen tarkastusmaksun takia.

#### **6. Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö**

HSL:n tilinpäätöksen osoittaman kuntakohtaisen yli-/alijäämän hyödyntäminen seuraavien vuosien talousarvioissa on oikeudenmukainen ja kannatettava järjestely.

#### **7. Kutsuplus-liikenteen kehittäminen koekäytön jälkeen**

Kauniainen on aiemmin kannattanut kutsuohjatun joukkoliikenteen mallista kehittämistä. KutsuPlus-liikenne on saanut koekäyttövaiheessaan myönteistä palautetta asiakkailta ja myös palkintoja konseptistaan ja älyliikennepalvelun sovelluksesta. Palvelun subventioaste on kuitenkin liian korkea varsinkin nykyisellä toiminta-alueella, joka on perinteisen joukkoliikennepalvelun ykkösalueita ja jossa yhteydet toimivat muutenkin parhaiten. Vaikka subventioasteen esitetäänkin pienenevän TTS-kaudella palvelun laajentamisen myötä, nousee euromääräinen subventio kuitenkin samalla voimakkaasti lisäten joukkoliikenteen kokonaiskustannuksia ja sen myötä korotuspaineita lipunhintoihin ja kuntaosuuksiin.

Järjestelmän heikon kustannustehokkuuden johdosta Kauniainen ei kannata KutsuPlus-liikenteen jatkamista koekäyttökäytön jälkeen, ainakaan mikäli palvelun rahoitus perustuu nykyiseen malliin. Kutsuohjatun liikenteen kehittäminen verovaroin soveltunee parhaiten alueille, joissa tavanomaisen joukkoliikenteen kannattavuus on heikoin ja joissa esim. taksiliikenteen matkojen yhdistämisellä on aikaansaataavissa säästöjä.

YTJ:

Lautakunta päättää esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon HSL- kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta vuosille 2016 - 2018.

.....

Jäsen Fellman esitti, että päätösehdotusta muutettaisiin siten, että Kauniainen kannattaa KutsuPlus-liikenteen jatkamista edelleen v. 2016 HSL:n esityksen mukaisesti, jäsen Antskog-Karstinen kannatti esitystä. Pj totesi asiasta äänestettävän siten, että ne jotka ovat pohjaehdoksen kannalla äänestävät 'jaa' ja vastaehdotusta kannattavat äänestävät 'ei'. Pohjaehdotus voitti äänin 7-2 (Fellman, Antskog-Karstinen), joten alkuperäinen esitys KH:lle jäi voimaan.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.