

SEUDULLINEN RAHOITUSMALLI





1. Strategiana lisätä kestäväää liikkumista
2. HSL:n toimintaympäristö nyt ja tulevaisuudessa
3. Strategian toteutumisen edellytykset ja esteet
4. Uusi rahoitusmalli tukee todellista asiakaslähtöisyyttä ja hyödyttää koko seutua
5. Uusi malli yksityiskohtaisesti: kohdistustapa, -säännöt ja vaikutukset
6. Miten uudistus näkyy käytännössä
7. Seuraavat askeleet

HSL:n strateginen tavoite on lisätä joukkoliikenteen käyttöä – kestäväää liikkumista.

- Kehitämme joukkoliikennettä **asiakaslähtöisesti**
- Haluamme **lisätä vähäpäästöisen liikenteen osuutta**
- Kehitämme **koko seutua** – olemme seudullinen toimija, joka ajaa seudun yhteistä etua



Visiomme mukaan joukkoliikenne on ykkösvalinta ja Helsingin seutu on älykkään, kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnannäyttävä.

HSL:n toimintaympäristössä nyt ja tulevaisuudessa on useita mahdollisuuksia sekä haasteita



Muutoksia ja mahdollisuuksia:

Sisäisestä, toimintaympäristö- ja kuluttajanäkökulmasta

Kilpailu markkinoilla on avautumassa

Jäsenkuntien määrä kasvaa

Kausilippuasiakkaiden määrää voidaan kasvattaa

HSL liikennevälineiden täyttöaste on noin 22%

Joukkoliikenteelle on kasvava kysyntä, kun asenteet muuttuvat ja liikkumiskäyttäytyminen muuttuu

Uusi vyöhykemalli otetaan käyttöön

Avorahastukseen perustuva runkoliikenne laajentuu

Haasteita:

Sisäisestä, toimintaympäristö- ja kuluttajanäkökulmasta

Kuluttajat odottavat HSL:ltä digitaalisia maksutapoja ja -palveluita, jotka ovat samalla tasolla muiden toimialojen kanssa. Kaiken pitää onnistua myös mobiilissa.

Kausilippujen myynti on raskasta vahvan tunnistautumistarpeen takia

Kunnilla on mahdollisuus vaikuttaa rahoitusosuuteensa vain pitkällä viiveellä

Uudessa vyöhykemallissa lipputulojen kohdistus kunnille vaikeutuu

Työsuhdematkakorttien hallinnointi on vaikeaa yritysasiakkaille, mikä on myynnin lisäämisen este

Muutokset liikennöinnissä voisivat kohdentua nykyistä paremmin niille kunnille, joita ne koskevat.

Toimintaympäristön muutokseen reagoimiselle ja strategiamme toteutumiselle on tunnistettu joukko edellytyksiä, joihin rahoitusmallillamme on keskeinen vaikutus.



Edellytykset

Kuluttajanäkökulma

Mobiili- ja digitaalisten palveluiden kehittäminen niin, että kausilippujen käyttäminen on entistä helpompaa ja ostaminen ajasta ja paikasta riippumatonta

Hinnoittelun selkeyttäminen niin, että kausilippujen ostaminen on entistä helpompaa

Kunta- ja HSL-näkökulma

Lipputulosten ja operointi- ja yleiskustannusten jako selvemmin ja oikeudenmukaisemmin perusteiden

Kuntaosuusien raportoinnin kehittäminen niin, että se on nopeampisyklistä ja jäsenkuntien omaa budjetointia paremmin palvelevaa

Nykyinen kuntaosuusmalli

Seudullinen maankäyttö

Seudullinen joukko-liikenteen järjestäminen

Seudullinen tariffi-suunnitelma

Seudullinen strategiamme toteutuu: lisäämme vähäpäästöistä liikennettä – kehitämme joukkoliikennettä asiakaslähtöisesti – kehitämme koko seutua ja ajamme sen yhteistä etua

Seudullinen rahoitusmalli tukee todellista asiakaslähtöisyyttä ja hyödyttää koko seutua. Se on luonnollinen jatke seudulliselle yhteistoiminnalle



Haasteet

Raskas tunnistautuminen

Monimutkainen hinnoittelu

Vaikeutuva lipputulojen jyvitys

Kuntien kyky vaikuttaa rahoitusosuuteensa

Ratkaisu

Seudullinen rahoitusmalli:

”Kysynnän malli” korvautuu ”tarjonnan mallilla”:

Operointikulujen osalta kaikista operointikuluista vähennetään aluksi lipputulot ilman kuntalaisuustietoa. Jäljelle jäävä alijäämä jakautuu jatkossa kunnille lähtöjen lukumäärän ja tarjontakertoimien suhteessa. Näitä ovat tarjottu palvelutaso, kustannustaso ja keskimatka.

Yleiskustannukset kohdistetaan asukaslukumäärän mukaan, joten erästä tulee kiinteämpi ja ennustettavampi.

Infrakulujen merkittävin osa kuten nykymallissa.

Miksi?

Malli on ennakoitavampi ja se reagoi herkemmin alueellisiin palvelutasomuutoksiin. Vaikka malli ei kohdistu eri operointikuluja kunnittain, rohkaisee se yhteistyöhön: **onnistuneet tehostamiset ja kilpailutukset hyödyttävät kaikkia kuntia.**

Malli **tukee tunnistautumisen keventämisen ja uusien hinnoittelumallien ja lipputuotteiden suunnittelua ja toteuttamista**, ja siten parantaa HSL:n kykyä tarjota entistä kilpailukykyisempiä ja asiakaslähtöisempiä palveluita kuluttajille

Kuntaosuuslaskelman **lähtötiedot ovat luotettavammin saatavilla ja ennustettavissa** eri suunnitteluvaiheissa, joka nopeuttaa kuntaosuuslaskentaa ja raportointia.

Miten kohdistamisen säännöt muuttuisivat uudessa mallissa?



Erä	Nykymalli	→	Seudullinen rahoitusmalli
Lipputulot	Subventoidut arvo- ja kausiliput matkakortin kuntalaisuuden mukaan. Sisäiset lipputulot ko. kunnalle pl. toisten kuntien asukkaiden ostamat subventoidut lipputulot. Muut liput arvoseutulippunousujen suhteessa.		Lipputulot matkakortin tai mobiililipun kuntalaisuustiedon perusteella kotikunnalle (jos tiedossa), riippumatta tuotteesta. Muut lipputulot vähentävät yhteistä operointikulujen alijäämää. Ei kohdistusta nousujen mukaan.
Operointikulut	Matkustajakilometrien mukaan. Lasketaan nousujen ja keskimatkojen avulla, joko matkakorttitiedon tai lippulajitukimusten perusteella		Jyvitetään kunnan palvelutason mukaan, painottamalla pysäkeittäin tapahtuvien lähtöjen määrää liikennemuodoittain
Infrakulut	Infrakulut liikennemuodoittain nousujen tai lippulajitukimusten mukaan		Pääosin kuten nykymallissa
Yleiskulut	Liikennemuotojen nousujen mukaan		Asukaslukumäärän perusteella

Kuntaosuuden kohdistamisen logiikka

Yhden

500 M€

Kaikki operointi-kustannukset

90 M€

Kohdistamattomat lipputulot

Kaikista operointikuluista vähennetään lipputulot **ilman kuntalaisuustietoa**

Operoinnin alijäämä

Kuntakohtainen alijäämä kohdistetaan pysäkki- ja liikennemuotokohtaisten lähtötietoja perusteella painottamalla tarjontakertoimia

410 M€

Infra-kustannukset

- Juna, raitio ja metro kohdistetaan liikennemuoto- ja hankekohtaisesti lippulajitutkimuksien perusteella.
- Bussiliikenteen infra lähtöjen, lautta nousujen mukaisesti

140 M€

Yleis-kustannukset

- Muut tuotot ja kulut netotetaan ja kohdistetaan kuntien **asukaslukumäärän perusteella**.
- Sisältää mm. henkilöstökulut, poistot, muut menot, vuokratuotot ja tuet.

70 M€

Kunnan lipputulot

Matkakortilla ja mobiililipulla tehdyt lipputulot, **joita voidaan kohdistaa HSL kunnille**, riippumatta lipputuotteesta

Yht. 250 M€

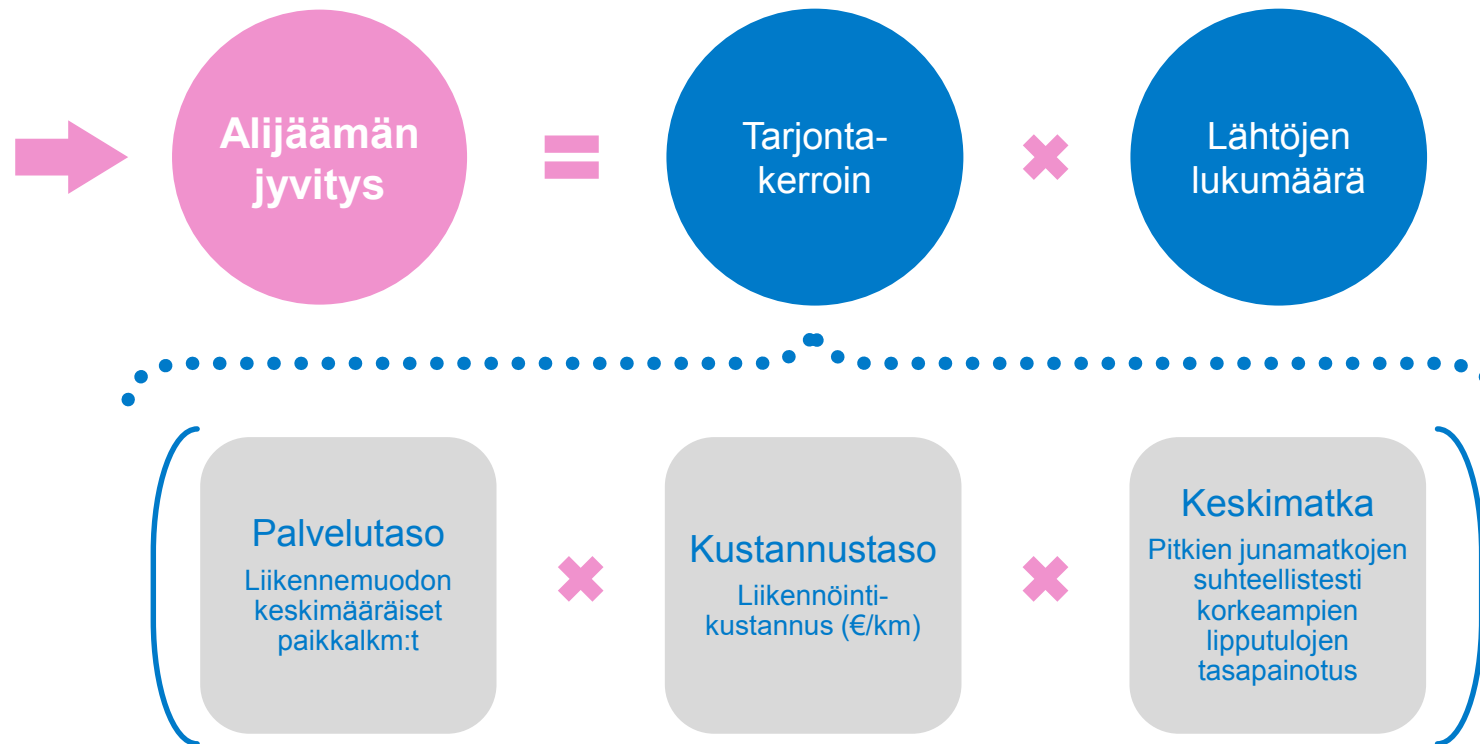
Yhden kunnan alijäämä

Kunta 1
Kunta 2
Jne.

Tarjontakertoimet yhdessä lähtöjen lukumäärän kanssa määrittävät kuntien operoinnin alijäämän jyvityksen



→ Kullekin liikennemuodolle lasketaan oma tarjontakerroin



Alustaviin arvioihin perustuva kooste vaikutuksista: uusi malli lisää tasavertaisuutta seudulla



Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo
2016 tilinpäätös (nykymalli)	172 675	51 112	606	40 639	3 030	4 637	2 233
2018 TTS, nykymalli nykyisillä lipputuotteilla	211 319	80 418	739	54 132	4 357	8 358	2 807
2018 seudullinen rahoitusmalli nykyisillä lipputuotteilla	210 810	78 144	2 447	55 799	4 705	6 846	3 380
Erotus	- 509	- 2 274	1 708	1 667	348	- 1 512	573
2018 TTS, sis. arvioidut vyöhykemallin vaikutukset	205 028	84 696	1 417	57 167	4 292	7 771	2 696
2018 seudullinen rahoitusmalli, sis. vyöhykemallin vaikutukset	203 663	82 669	2 729	58 416	4 723	6 598	3 333
Erotus	- 1 365	- 2 026	1 312	1 248	431	- 1 173	637

Kuntaosuus per asukas (arvioidussa vyöhykemallissa)	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo
Nykymalli per asukas	323	308	151	261	121	199	135
Seudullinen rahoitusmalli per asukas	321	301	290	266	133	169	167

Herkkyystarkastelu skenaarion avulla: Tulokset osoittavat uuden mallin parantuneen herkkyyden



→ Skenaario: Lisätään 1 M€:lla bussiliikennettä

- Lisätään Vantaan sisäistä liikennettä (1, tuplataan Vantaan sisäisen linjan 335 tarjonta) tai Helsinki-Vantaan välistä seutuliikennettä (2, lisätään seutulinjalle 615 liikennettä)
- Uusi liikenne on huonosti kannattavaa (a, myynti kattaa kuluista 10 %) tai hyvin kannattavaa (b, myynti kattaa kuluista 60 %)

	Sisäinen liikenne	Seutu-liikenne
Tuotto 10 %	1a	2a
Tuotto 60 %	1b	2b

Seudullinen rahoitusmalli								
Kuntaosuuden muutos	HSL yht	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo
1A (Sis, huono kan.)	900	50	15	1	831	2	2	1
1B (Sis, hyvä kan.)	400	6	1	0	393	0	0	0
2A (Seutu, huono kan.)	900	467	91	4	316	9	10	4
2B (Seutu, hyvä kan.)	400	233	77	3	68	7	8	3

Nyky malli								
Kuntaosuuden muutos	HSL yht	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo
1A (Sis, huono kan.)	900	118	22	0	750	8	1	1
1B (Sis, hyvä kan.)	400	109	17	0	265	7	1	1
2A (Seutu, huono kan.)	900	380	391	3	120	2	4	1
2B (Seutu, hyvä kan.)	400	176	301	0	- 81	1	2	1

Oranssilla merkityt kentät = kunnat, joissa liikennettä lisätty skenaariossa

Kuntien asema ja etu ei vaarannu uudessa mallissa. Hyödyt ovat selkeät.



HUOLI

Kunta menettää lipputuloja?



Tietyt kunnat maksavat toisten kuluja?



Kunta ei pysty vaikuttamaan julkisen liikenteen kustannuksiin, ja ne nousevat?



TODELLISUUS

Uusi rahoitusmalli tukee todellista asiakaslähtöisyyttä ja julkisen liikenteen lipputulojen kasvattamista

Kustannukset painottuvat sinne missä tarjontaa on enemmän

Kustannuksista tulee kuntakohtaisesti ennakoitavampia, ja seudulliset ratkaisut lisäävät tehokkuutta koko seudulle

Seudullinen rahoitusmalli vaatii perussopimuksen päivittämisen

Miten uudistus näkyy käytännössä



Kausilippujen ostamisen ja käyttämisen pitäisi olla helpompaa asiakkaille



Seudullinen rahoitusmalli auttaa kohdistamaan kuntalaisten lippuostot uudessa vyöhykemallissa omaan kuntaan myös kevyemmällä tunnistaumisella

Kuntien pitäisi voida paremmin ennakoida omaan julkisen liikenteen tarjontaa ja syntyviä kustannuksia sekä vaikuttaa niihin



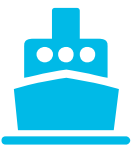
Uusi malli reagoi herkemmin alueellisiin palvelutasomuutoksiin ja kunta kykenee nopeammin vaikuttamaan rahoitusosuuteensa.

Kuntaosuuslaskentaa ja -raportointia pitäisi nopeuttaa



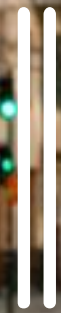
Rahoitusmalli yksinkertaistaa jyvitystä ja mahdollistaa nopeamman raportoinnin kunnille

Mitä voisimme tehdä seuraavaksi?



Seuraavat askeleet?

- Kuntien näkemykset seudullisen rahoitusmallin periaatteista TTS-lausunnon yhteydessä (31.8. mennessä)
 - Kuntaosuuslaskenta kahdella eri mallilla
- Seudullisen rahoitusmallin viimeistely palautteen perusteella
- Perussopimuksen muuttaminen syksyn yhtymäkokouksessa
- Rahoitusmallin jatkokehittäminen saadun kokemuksen perusteella



HSL
HRT

Liikuttaa meitä kaikkia

Helsingin seudun liikenne