



22.08.2013

Tj/6

6

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunnan lausunto kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta talousarviosta 2014 - 2016

HEL 2013-008739 T 00 01 06

Päätösehdotus

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta päättäneen antaa kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta talousarviosta 2014-2016 seuraavanlaisen lausunnon:

Yleistä

HSL:n hallitus on käsitellyt HSL:n alustavaa taloussuunnitelmaa kokouksessaan 11.6.2013. HSL:n hallitus päätti samalla pyytää taloussuunnitelmasta jäsenkuntien lausunnot. Lausuntoa pyydetään strategiasuunnitelmasta, liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista, kuntaosuuksien tasosta, lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista, tarkastusmaksun korottamisesta, Kutsuplus –liikenteen kehittämisvaihtoehdoista, kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2014 - 2016 ja Vantaan joukkoliikennelinjastosta 2015. Hallintokeskus on pyytänyt HKL:n johtokunnalta lausuntoa 23.8.2013 mennessä. Kaupungin lausunto on toimitettava HSL:lle 31.8.2013 mennessä.

HKL tuottaa HSL:lle raitio-, metro- ja lauttaliikenteen sekä joukkoliikenteen infraan liittyviä palveluita. Lisäksi HKL on tehnyt erillisiä sopimuksia HSL:n kanssa mm. tilojen vuokraamisesta sekä IT-palveluista.

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat pääosin HKL:n talousarvioon 2014 ja taloussuunnitelmaan 2014 - 2016, jota HKL:n johtokunta käsittelee kokouksessaan 23.5.2013. HKL:n taloussuunnitelman luvut ovat osittain päivittyneet kesän aikana, ja HKL:n johtokunta käsittelee päivitettyä taloussuunnitelmaa kokouksessaan 22.8.2013. Tässä lausuntotekstissä on vertailtu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2014 - 2016 ja HKL:n päivitetyn taloussuunnitelman 2014-2016 lukuja.

HSL:n strategia 2018 ja strategiasuunnitelma 2013 - 2015

HSL:n tavoitteet vuosille 2012 - 2018 ovat kannatettavia ja tukevat osaltaan Helsingin kaupungin tavoitteita. HKL:n kannalta tärkeät tavoitteet tyytyväisten asiakkaiden osuus, raitiovaunuliikenteen nopeuttaminen sekä liikenteen luotettavuus ovat haasteellisia. HKL:n



omat kehittämistavoitteet ovat yhdenmukaiset HSL:n tavoitteiden kanssa.

Asiakastyytyväisyyden osalta keskeistä on bussiliikenteen asiakastyytyväisyyden parantaminen. HSL:n tulisi luoda entistä konkreettisempia suunnitelmia siitä, miten bussiliikenteen matkustajatytytyvääisyyttä voitaisiin korottaa lähemmäksi raitiovaunu- ja metrolinnoituksen asiakastytytyvääisyyttä.

Raitiovaunuliikenteen nopeuttamista ei strategiasuunnitelmassa mainita ollenkaan. Tavoitteen mukaan (s. 3.) raitiovaunuliikennettä nopeutetaan vuodesta 2010 vuoteen 2018 mennessä 4 %:lla. Käytännössä raitiovaunuliikenne on vuodesta 2010 kuitenkin hidastunut. Raitiovaunuliikenteen nopeuttamishankkeet ansaitsivat suuremman painoarvon strategiasuunnitelmassa ja tämän vuoksi nopeuttamishankkeet tulisi erikseen mainita kohdassa ”Joukkoliikenteen toimintaedellytykset”, jotta nopeuttamishankkeet myös etenisivät. Toiminta- ja taloussuunnitelmassa pitäisi myös jo tässä vaiheessa indikoida, tullaanko yksi keskeinen nopeuttamistoimenpide, kuljettajarahastuksen poistaminen raitiovaunuliikenteessä, toteuttamaan heti uuteen lippujärjestelmään siirryttäessä eli vuonna 2015.

Liikenteen luotettavuuden kehitystavoitteen osalta (s. 9) raitiovaunuliikenteen ajettujen lähtöjen osuustavoitetta on korotettu edellisen taloussuunnitelman tasosta 99,00 % vuonna 2014 tasoon 99,42 % vuosina 2014 - 2016. Vuonna 2012 raitiovaunuliikenne ylsi tasoon 99,22 % ja tänä vuonna taso 99,42 % on jopa saavutettavissa. Tavoite on kuitenkin erittäin haasteellinen, koska tällä hetkellä muun liikenteen tai raitiovaunuliikenteen ulkopuolisten tekijöiden aiheuttamien ajamattomien lähtöjen osuus vaihtelee vuosittain 0,65 – 0,85 %:n välillä ajetuista lähdöistä laskettuna.

Kokonaisuudessaan raitiovaunu- ja metrolinnoituksen kehittämisen painoarvo strategiasuunnitelmassa on varsin alhainen kun otetaan huomioon niiden merkittävä rooli keskeisen tavoitteen, joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa. Suunnitelmassa päähuomio kohdistuu bussiliikenteen kehittämiseen, mikä sekin on toki tärkeitä. Raitiovaunuliikenteen kehittäminen ja laajentaminen on kuitenkin keskeinen toimenpide koko seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä ja sen toimivuuden turvaamisessa ja siksi niiden kehittäminen vaatisi strategiasuunnitelmassa enemmän huomiota.

Edelliseen HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2013 – 2015 sisältyivät maininnat koko raitiovaunuliikenteen kattavan linjastosuunnitelman laatimisesta sekä pitkän aikavälin 2020 – 2035 kattavaa raitiovaunuliikenteen



kokonaiskehittämissuunnitelman käynnistämisestä, joita HKL piti erittäin kannatettavina. Nämä molemmat suunnitelmat ovat siksi tärkeitä, että niiden osalta nyt käsiteltävänä olevaan vuosien 2014 – 2016 toiminta- ja taloussuunnitelmaan olisi tullut konkretisoida suunnitelmien sisältöä, tavoitteita, nykyvaihetta ja aikataulua.

Strategiasuunnitelmassa esitetään linja-autoliikenteen keskitetyn turvallisuusvalvomon luomista (s. 10). Bussiliikenteen keskitetyn turvallisuusvalvomon tarkoitus on kerätä bussiliikenteestä kuljettajilta tulevat avunpyynnöt ja ohjata ne sovitun toimintamallin mukaisesti toimijalle/toimijoille, joka hoitaa asian kuljettajan, bussiyhtiön ja tarvittaessa poliisin kanssa loppuun. Helsingin seudulla on toiminnassa jo nyt kaksi toimivaa joukkoliikenteen turvavalvomoa, HKL:n turvavalvomo Herttoniemessä ja VR:n turvavalvomo Rautatieasemalla. Lisäksi Kampin bussiterminaalin valvonta tapahtuu Kampin keskuksen valvomon toimesta. HKL esittää harkittavaksi, että ennen erillisen turvavalvomon perustamista selvitetään, olisiko bussiliikenteen turvallisuusvalvomon toiminnat yhdistettävissä jonkin muun valvomon osaksi.

Lippujen hinnat

Lippujen hintojen korotus Helsingissä on 3,3 % ja se on linjassa muiden kuntien sisäisten lippujen korotuksen kanssa. Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltu.

Raitioliikenne

HSL ostaa raitioliikenneliikennöinnin HKL:n raitioliikenneyksiköltä (HKL-Raitioliikenne). Raitioliikenteen tuottamisesta on tehty 15 vuoden suorahankintasopimus vuonna 2010.

Kahden ruuhkavuoron vähentäminen sekä linjoilta 7A ja 7B on hyväksyttävissä, koska väliosien lisääntymisen myötä vaunujen kapasiteetti on kasvanut ja se on luonut edellytykset ruuhkavuorojen vähentämiselle.

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa raitioliikennekorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2014	2015	2016
Raitioliikennekorvaus, HSL	51,2	51,4	53,1
Raitioliikennekorvaus, HKL	50,5	51,1	52,8
Erotus	-0,7	-0,3	-0,3

Liitteen 6 taulukossa (s. 53) raitiovaunuliikenteen kustannusten oletetaan laskevan vuoden 2014 luvusta 52,3 M€ vuonna 2018 43,5



M€:oon (-17 %) vaikka samanaikaisesti raitioliikenteen kysynnän oletetaan kasvavan 2 %:lla. Arvio kustannusten alentumisesta vaikuttaa täysin epärealistiselta semminkin kun raitioliikenteen pitkän aikavälin suunnitelmien mukaan v. 2018 esim. linjan 9 jatkon Länsi-Pasilaan pitäisi jo olla toiminnassa.

Metroliikenne

HSL ostaa metron liikennöinnin HKL:n metroliikenneyksiköltä (HKL-Metroliikenne). Metroliiikenteen tuottamisesta on tehty 15 vuoden suorahankintasopimus vuonna 2010.

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa metroliikennekorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2014	2015	2016
Metroliikennekorvaus, HSL	27,8	33,0	48,2
Metroliikennekorvaus, HKL	27,8	33,0	48,2
Erotus	0,0	0,0	0,0

HKL-Metroliiikenteen liikennöintikorvaus sisältää ns. lisäkorvausta 2,7 milj. euroa vuonna 2014 ja 5,9 milj. euroa vuonna 2015. Lisäkorvauksella korvataan Länsimetron käyttöönottoon liittyviä menoja, joita varsinainen liikennöintikorvaus ei kata vielä vuosina 2014-2015. Lisäkorvauksella katetaan metrovarikon laajentamisen kustannuksia sekä lisähenkilöstön palkkaamisesta aiheutuvia kuluja.

Arvio vuosien 2015 ja 2016 liikennöintikustannuksista on oikeaa suuruusluokkaa, mutta niitä tulee kuitenkin täsmentää tarkentuvien liikennöintikustannusarvioiden perusteella. Metron yöliikennekokeilun kustannukset 300.000 euroa tulisi sisällyttää vuoden 2014 talousarvioon.

Liitteen 6 taulukossa (s. 53) metroliiikenteen kustannusten oletetaan nousevan vuoden 2014 luvusta 27,2 M€ vuonna 2018 36,5 M€:oon. Toiminta- ja taloussuunnitelman tuloslaskelmaliitteessä vuoden 2016 kustannustasoksi on kuitenkin todettu 48,2 M€. Liitteen 6 arvio metroliiikenteen kustannuksista vuonna 2018 on virheellinen.

Lauttaliikenne

HSL tilaa Suomenlinnan henkilölauttaliikenteen HKL:ltä. HKL ostaa lauttaliikenteen Suomenlinnan Liikenne Oy:ltä. HKL ja HSL ovat tehneet Suomenlinnan lauttaliikenteestä liikennöintisopimuksen vuonna 2013.



HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa lauttaliikennekorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2014	2015	2016
Lauttaliikennekorvaus, HSL	4,0	4,0	4,0
Lauttaliikennekorvaus, HKL	3,8	3,8	3,8
Erotus	-0,2	-0,2	-0,2

Liitteen 6 taulukossa (s. 59) lauttaliikenteen kustannusten oletetaan laskevan vuoden 2014 luvusta 3,9 M€ vuonna 2018 3,4 M€:oon (-13 %) vaikka samanaikaisesti lauttaliikenteen kysynnän oletetaan kasvavan 9 %:lla. Arvio kustannusten alentumisesta vaikuttaa täysin epärealistiselta.

Infrakorvaukset

HSL maksaa kunnille käyttökorvausta joukkoliikenteen infran kehittämisestä ja ylläpidosta. HKL vastaa Helsingin kaupungin joukkoliikenneinfran investoinneista ja ylläpidosta. Rakennusviraston kadun rakentamiseen liittyviin kustannuksiin sisältyy myös jonkin verran joukkoliikenneinfran kustannuksia. HKL laskuttaa myös nämä kustannukset HSL:ltä.

HSL:n taloussuunnitelmakirjassa esitetyt vuoden 2014 infrakorvausluvut sisältävät aikaisempien tilikausien infrakorvauksen tasausta 3,5 M€, joka vähentää korvausta vuonna 2014. HKL:n infrakorvausluvuissa vastaavaa tasausta ei ole, koska taseus on käsitelty HKL:n taseessa velkana. Tässä esityksessä olevat vuoden 2014 HSL:n infrakorvausluvut on esitetty ilman tasauksia, joten luvut ovat vertailukelpoisia HKL:n lukujen kanssa.

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa infrakorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2014	2015	2016
Metroinfrakorvaus, HSL	42,6	42,1	56,4
Metroinfrakorvaus, HKL	42,3	41,0	56,0
Erotus	-0,3	-1,1	-0,4

milj. euroa	2014	2015	2016
Raitioinfrakorvaus, HSL	20,4	20,4	20,7
Raitioinfrakorvaus, HKL	20,4	19,7	19,8
Erotus	0,0	-0,7	-0,9



22.08.2013

milj. euroa	2014	2015	2016
Junainfrakorvaus, HSL	0,7	0,7	0,7
Junainfrakorvaus, HKL	0,7	0,7	0,7
Erotus	0,0	0,0	0,0

milj. euroa	2014	2015	2016
Lauttainfrakorvaus, HSL	0,3	0,3	0,3
Lauttainfrakorvaus, HKL	0,3	0,3	0,3
Erotus	0,0	0,0	0,0

milj. euroa	2014	2015	2016
Bussi-infrakorvaus, HSL	2,1	2,4	3,4
Bussi-infrakorvaus, HKL	2,1	2,4	3,2
Erotus	0,0	0,0	-0,2

milj. euroa	2014	2015	2016
Infra yhteensä, HSL	66,1	65,9	81,6
Infra yhteensä, HKL	65,8	64,1	80,0
Erotus	-0,3	-1,8	-1,5

Metroliiikenteen infrakorvauksessa on mukana Länsimetron ylläpitokustannusarvio (10,9 M€) vuonna 2016.

Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

milj. euroa	2014	2015	2016
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL	149,1	154,3	186,8
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL	147,9	152,0	184,9
Erotus	-1,2	-2,3	-1,9

Kuntaosuuksien laskentaperiaatteet

HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa on kerrottu kuntaosuuksien laskentaperusteista (sivut 60 - 64). Infrakulujen laskentaperusteet on määritelty seuraavasti: ”Eri liikennemuodoille/linjastoille kohdistetut infrakustannukset yhteensä jaetaan kunnille matkustajakilometriä laskennassa käytettyjä kuntakohtaisten nousujen ja niistä laskettujen jako-osuuksien perusteella”.

Infrakulujen kohdistaminen yhtenä kokonaisuutena koko alueen osalta kullekin joukkoliikennemuodolle johtaa epäoikeudenmukaiseen lopputulokseen eikä vastaa sitä ajatusta, joka HSL:n on ollut yhteinen kaikille osapuolille HSL:n perustamisvaiheessa ja perussopimusta



tehtäessä. Infrakulut pitää siis kohdistaa kunnille siten, että kunkin kunnan omat infrakustannukset jaetaan erikseen ao. kunnan alueella tehtyjen nousujen suhteessa. HSL:n talousarvioesityksen mukainen menettely johtaa käytännössä siihen, että Helsinki maksaa liikennöintivaiheessa pääosan myös naapurikuntien alun perin ratainfrainvestoinneista, kun helsinkiläiset käyttävät yhteenlaskettuna eniten metrojärjestelmää ja lähijunajärjestelmää, vaikka tilanne on huomattavasti toinen esimerkiksi länsimetron Espoon osuudella ja todennäköisesti myös tulevan Kehäradan Vantaan puoleisella rataosuudella.

HKL on lausunnossaan vuosien 2013 – 2015 HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta perusteellisesti selvittänyt, että oikeudenmukainen tapa jakaa infrakustannukset, on jakaa ne kunnittain seuraavasti:

- kunkin kunnan lähijunaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille ao. kunnassa junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- Helsingin lauttaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille Helsingin lauttaliikenteessä tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- Metroliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille metroliikenteessä tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- Raitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille Helsingin raitioliikenteessä tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- kunkin kunnan bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille ko. kunnassa linjastoittain tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa kunnittain
- Joukkoliikennekatujen, -tunnelien ja -siltojen osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille kyseisen joukkoliikennekadun, -tunnelin tai -sillan läpi kulkevien vuorojen suhteessa kunnittain

HKL viittaa infrakustannusten jakamisen osalta HSL:lle 23.8.2012 antamaansa lausuntoon, jossa infrakustannusten jakoon liittyviä kysymyksiä ja oikeudenmukaista jakoa on käsitelty laajasti.

HKL toteaa, että HSL:llä ja seudun kunnilla Vantaata lukuun ottamatta oli infrasopimuksen ohjausryhmässä yhteinen näkemys siitä, että infrakustannukset tulee kohdistaa kunnille edellä esitetyllä tavalla. HKL edellyttää, että kuntaosuuksien laskentaperusteet määritellään edellä kirjattujen linjausten mukaisesti ennen kuin HSL hyväksyy vuosien 2014 - 2016 taloussuunnitelman.



22.08.2013

Tj/6

Esittelijä

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunnalta on pyydetty lausuntoa HSL:n alustavasta talousarviosta 2104 - 2016 23.8.2013 mennessä.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433
ari.paivarinta(a)hel.fi
Matti Lahdenranta, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
matti.lahdenranta(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liite 1 Lausuntopyyntö
- 2 Liite 2 HSL alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2014-2016
- 3 Liite 3 kutsuplus
- 4 Liite 4 Aviapoliksen joukkoliikennesuunnitelma
- 5 Liite 4 Korso-Koivukylä-alueen linjastosuunnitelma 2014-2021
- 6 Liite 4 Länsi-Vantaan linjastosuunnitelma
- 7 Liite 4 Tikkurila-Halunila -alueen linjastosuunnitelma
- 8 Liite 4 Vantaan joukkoliikennelinjasto
- 9 Liite 5 TTS 2014-2016