

§ 294

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotus vuosille 2023-2025, lausunto

TUUDno-2022-1379

Valmistelija / lisätiedot:

Jukka-Matti Laakso

jukka-matti.laakso@tuusula.fi

liikenneinsinööri

Liitteet

1 HSL alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2023-2025, khall 29.8.2022

2 HSL, Hinnoittelumallien vaikutukset, khall 29.8.2022

Oheismateriaali

1 HSL, Lausuntopyyntö 14.6.2022, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2023-2025, khall 29.8.2022 oheinen

HSL laatii vuosittain toiminta- ja taloussuunnitelman kolmelle seuraavalle vuodelle. HSL:n hallitus pyytää laatimastaan suunnitelmasta vuosittain jäsenkuntiensa lausunnot. Jäsenkuntien on annettava lausuntonsa suunnitelmasta viimeistään 31. elokuuta.

HSL:n hallitus käsitteli toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotusta vuosille 2023-2025 kokouksessaan 14.6.2022. HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2023-2025 sekä kannanottoa erityisesti seuraaviin kysymyksiin.

1 Toimintasuunnitelma

- HSL:n keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet TTS-kaudella suhteessa strategiaan
- Liikenteen palvelutason arviointi ja markkinaymmärryksen perusteella suunniteltavat muutokset tarjontaan ja palvelutasoihin

2 Taloussuunnitelma

- Lipputulotavoitteet TTS-kaudella
- Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin
- Kuntakohtaisen alijäämän kattaminen/ylijäämän käyttö TTS-kaudella

3 Hinnoittelun kehittäminen

- Näkemys tehdystä selvityksestä ja eri hinnoittelumallivaihtoehtoista.

Asian liitteenä olevissa HSL:n hallituksen kokouksen 14.6.2022 pöytäkirjassa (§65) ja pöytäkirjan liitteenä olevassa alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa sekä hinnoittelumallien vaikutustarkastelussa on kuvattu asiaa. Seuraavassa on tiivistetty kuvaus suunnitelmakaudesta ja hinnoittelumallitarkastelusta.

Toimintasuunnitelma

HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestäväään kasvuun on hyväksytty HSL:n yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022. HSL:n visiona on olla vuonna 2030 kestävä liikkuksen johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. Visiossaan HSL johtaa seudun kaupunkiliikenteen ekosysteemin kehittämistä omia vahvuuksiaan hyödyntämällä ja hakemalla koko seudulle parhaita ratkaisuja. HSL mahdollistaa sujuvan liikkuksen koko seudulla. toimii alustana innovaatioille ja kehittämiselle, mutta ei toteuta kaikkea itse. Vahva yhteistyö on onnistumisen ja seudun elinvoimaisuuden edellytys. HSL rakentaa lisäarvoa tuottavia kumppanuussuhteita saumattoman liikenteen mahdollistamiseksi.

HSL:llä on neljä strategista tavoitetta, joissa korostuvat talouden tervehdyttäminen, asiakkaiden paluu joukkoliikenteeseen ja päästöjen vähentäminen. Tavoitteet ovat:

- Kohti päästötöntä joukkoliikennettä
- Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
- Kustannustehokas joukkoliikenne
- Tasapainoinen talous

Osana uutta strategiaa HSL on uudistanut toimintamalliaan ja organisaatorakennettaan. Uusi organisaatorakenne tuli voimaan 1.4.2022. Tavoitteena on varmistaa, että toimintamalli ja organisaatio tukevat strategian tavoitteiden toteutumista.

Uuden toimintamallin keskeisimpiä tavoitteita on päästä lähemmäs markkinoita ja asiakkaita sekä kerätä nykyistä tarkempaa ja parempaa dataa kysynnän ja tarjonnan suunnitteluun. Uudessa tavassa toimia on tavoitteena ymmärtää paremmin eri alueiden erilaisia liikkuistarpeita ja kohdentaa tarjontaa kyseiseen markkinaan nykyistä paremmin. Toinen tavoite on pystyä seuraamaan palvelutarjonnan, linjastojen ja linjojen kustannustehokkuutta ja tunnistaa linjastojen välisiä kannattavuuseroja ja kytkeä mukaan pidemmän aikavälin kustannusnäkömää. Kolmantena tavoitteena on kohdentaa myynti- ja markkinointitoimenpiteet nykyistä tarkemmin markkina-alueille ja mitata niiden vaikutuksia ko. alueiden matkustuksessa.

Strategia tavoitteiden saavuttamisen osalta HSL on tunnistanut kriittiset menestystekijät. Näiksi on muotoiltu:

- Kasvu asiakasymmärryksellä. Tällä haetaan asiakasmäärien ja lipputulojen kasvua, joka perustuu asiakastarpeisiin kohdennettuihin ja houkutteleviin palveluihin. Lisäksi tavoitellaan mm. systemaattista asiakasjohtamista sekä kerätyn tiedon hyödyntämistä palvelun optimointiin ja hinnoittelun kehittämiseen, Myös digitaalisia myynti- ja palvelukanavia kehitetään edelleen.
- Sujuvat matkaketjut. Tavoitteena on lisätä asiakkaiden tyytyväisyyttä liikkuksen sujuvuuteen. Tämä liittyy asiakasymmärrykseen ja edellyttää matkaketjujen tuntemusta. Tavoitteeseen on sisällytetty seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän luonti siten, että halukkaat HSL-alueen kunnat voivat olla järjestelmässä mukana. Reittiopasta kehitetään ja palvelussa esitettävien liikkuismuotojen määrän lisäys mahdollistetaan. Uusiin liikkuismuotoihin liittyen toteutetaan taloudellisesti kestäviä kokeiluja. Joukkoliikenne - matkaketjujen päästöjä vähennetään asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Joukkoliikenteen nopeutusta edistäviä toimia haetaan väylänpitäjien ja HSL-kuntien yhteistyöllä.

- Tieto ja osaaminen. Kykyä tiedon tuottamiseen ja hyödyntämiseen kehitetään. Liikennöintisopimuksissa haetaan tasapainoa kustannusten ja mukautettavuuden välillä. Tavoitteiden toteuttamisen kannalta tärkeää osaamista ja osaamisen kehittymistä tuetaan omassa toiminnassa.

Joukkoliikenteen palvelutasomuutoksiin 2023-2025 on kirjattu mahdollisuus sille, että Järvenpään kaupunki liittyy HSL:een. Järvenpään kaupunki tekee asiasta uudelleentarkastelun, jossa tähtäimessä on vuosi 2024. HSL:n tavoitteena on, mikäli Järvenpää liittyy kuntayhtymään, että Helsinki-Järvenpää välin junaliikenteen vuoroväliin toteutetaan parannuksia. Tämä vaikuttaisi välillisesti myös tuusulalaisten palvelutasoon, todennäköisesti sitä parantaen matkoilla, joihin sisältyy junavaihto Järvenpäässä tai sen eteläpuolella olevilla pääradan asemilla. HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman luonnokseen ei ole sisällytetty Tuusulaa suoraan koskevia joukkoliikenteen palvelutasomuutoksia.

HSL on tutkinut vaihtoehtoisia tapoja hinnoitella joukkoliikenteen käyttöä. Tavoitteena on ollut selvittää, löytyykö nykyistä vyöhykemallia parempi ratkaisu, joka voitaisiin ottaa käyttöön viimeistään vuoden 2024 alusta. Lisäksi tavoitteena on ollut löytää vuoden 2024 lipputulotavoite huomioiden parhaiten kestäviä kulkumuotoja edistävä ja asiakkaille suotuisa hinnoittelumalli. Vaikutusten arviointi on tehty nykyisiin vyöhykerajoihin perustuville kolmelle erilaiselle mallille sekä tasahinnoittelulle. Verrokkina on nykymalli vuodelle 2024 kaavailluin lipunhinnoin. Kunkin mallin on esitetyillä lipunhinnoilla arvioitu tuottavan saman vuotuisen lipputulon, n. 390 milj. €.

HSL:n strategiaa ja kestävien kulkumuotojen käyttöä parhaiten tukeviksi on yleisesti arvioitu hinnoittelumallit, joissa pitkien matkojen lipun hintoja suhteessa alennetaan ja vastaavasti lyhyiden matkojen lippujen hintojen suhteessa nostetaan. Tällaisissa malleissa lyhyillä matkoilta siirtymää tapahtuisi joukkoliikenteen käytöstä henkilöautoiluun sekä kävelyn ja pyöräilyn. Pitkillä matkoilla siirtymä tapahtuisi lähinnä henkilöautoilusta joukkoliikenteeseen. Tarkastellut vaihtoehtoiset hinnoittelumallit lisäisivät kestävien kulkutapojen matkamääriä 0,27 %-0,49 % koko HSL alueella. Joukkoliikennematkat lisääntyisivät suhteessa eniten kehyskunnissa.

Vaikutusten arvioinnissa menestyi tasahinnoittelumalli. Siinä on todettu käyttäjien sekä hallinnoinnin kannalta yksinkertaisuutta ja helppoutta. Tasahinnoittelu vähentää Helsingin kuntasubventiota merkittävästi, mutta lisää subventiota suhteellisesti eniten kehyskunnissa. Muissa malleissa selvitettiin eri vyöhykerajojen yhdistämistä, mm. rajan poistamista nykyisten B- ja C-vyöhykkeiden väliltä sekä vastaavalla tavalla C- ja D-vyöhykkeiden väliltä. Lisäksi tutkittiin pitkien matkojen hintatason laskua suhteessa kahden vyöhykkeen matkoihin. Selvitystulosten perusteella kestävien kulkumuotojen edistäminen onnistuu myös hintasuhteita muuttamalla ilman vyöhykemallin muutosta. Myös nykyvyöhykemalli uusilla hintasuhteilla vähentää Helsingin subventiota ja lisää subventiota kehyskunnissa, mutta hintatasoja säätämällä subvention muutosta voidaan ohjata.

Seuraavassa on lyhyt kuvaus hinnoittelumallin vaikutusarvioinnissa vertailluista vaihtoehdoista.

0 tilanne, nykyinen vyöhykemalli, jossa normaalin kerta-arvolipun ja 30 vrk:n kausilipun hinnat nousisivat vyöhykkeittäin vaihdellen välillä +10,5% - +15,6%. D-

vyöhykkeen lipunhinnat olisivat vuonna 2024 (arvolippu/30 vrk:n kausi) 3,2€/72,4€. ABCD-vyöhykkeen vastaavien lippujen hinnat vuonna 2024 olisivat 6,3€/158,4€. Varsinaisia vaihtoehtoja on verrattu 0 -tilanteeseen vuoden 2024 tilanteessa.

1. vaihtoehto, jossa D vyöhykkeelle lisättäisiin vähintään kahden vyöhykkeen ostopakko ja eri mittaisten matkojen hintoja tasattaisiin nostamalla lyhyempien ja laskemalla pisimpien matkojen hintoja, Mallin arvioidaan lisäävän tuusulalaisten joukkoliikennematkustamista 2,76%-4,18%. Tuusulan kuntaosuus nousisi mallissa noin 1,0 M€ (+23 %). Tässä mallissa, vuonna 2024, uuden uloimman CD-vyöhykkeen sisäisen matkustamisen mahdollistava kertalippu/30 vrk lippu maksaisivat 3,30€/74,70 € ja Tuusulan ja Helsingin välinen ABCD-vyöhykkeen kertalippu/30 vrk lippu 4,00€/99€.

2. vaihtoehto, jossa vyöhykkeitä olisi kolme ja jokaisen voisi ostaa yksinään. Nykyiset C ja D vyöhykkeet muodostaisivat uuden C vyöhykkeen. Vyöhykelippujen hintasuhteet eroavat vaihtoehdosta 1. Malli lisäisi tuusulalaisten joukkoliikennematkoja 2,53% -4,16% ja nostaisi Tuusulan kuntaosuutta noin 1,3 M€ (+32 %). Tässä mallissa, vuonna 2024, uudella uloimmalla C-vyöhykkeellä matkustamisen mahdollistava kertalippu/30 vrk lippu maksaisi 2,40€/49,80€ ja Tuusulan ja Helsingin välinen ABC-vyöhykkeen kertalippu/30 vrk lippu 3,80€/89,90€.

3. vaihtoehto, jossa yhdistettäisiin nykyiset B ja C vyöhykkeet, lisäsi tuusulalaisten joukkoliikennematkoja 1,97%-3,97%. Malli nostaisi Tuusulan kuntaosuutta 0,7 M€ (+16 %). Tässä mallissa pääosan Tuusulan sisäisistä matkoista mahdollistava uuden uloimman C-vyöhykkeen kertalipun/30 vrk lipun hinta olisi 3,10€/69,30€ ja Tuusulan ja Helsingin välisen ABC-vyöhykkeen kertalipun/30 vrk lipun hinta 4,60€/115,60€.

4. vaihtoehto olisi tasahinnoittelu, jossa kertalipun/30 vrk lipun hintataso olisi 3,40€ /75,90€. Tasahinnoittelu lisäisi tuusulalaisten joukkoliikennematkoja 4,1%-5,3% ja nostaisi kuntaosuutta 0,9 M€ (+21 %).

Mallit ja niihin liittyvät lippujen hintatasot on laadittu koko HSL:n tasolla kustannusneutraalisti. Yksittäisten, erityisesti kehyskuntien kannalta vaikutukset kuntaosuuksiin ovat merkittäviä. Mm. Tuusulalle kaikki vaihtoehdot nostavat kustannuksia merkittävästi.

Hinnoittelumalleissa, joissa lyhyiden matkojen hinnat muuttuvat, kustannusten muutosta tulee myös kuntien sivistystoimille, jotka hankkivat oppilaiden koulumatkoille kunnan kustantamia matkalippuja. Tuusulan kunnan kasvatus- ja sivistystoimi on hankkinut näitä lippuja oppilaille noin 63 000 eurolla vuonna 2021. Tason arvioidaan olevan samaa luokkaa myös vuonna 2022. Mikäli koulumatkoille soveltuvien lippujen hinnat muuttuvat vuonna 2024 esim. 3-30 % hinnoittelumallin muutoksen myötä, ja peilaa tilannetta nykykustannuksiin, tarkoittaisi muutos karkeasti Tuusulan kasvatus- ja sivistystoimelle noin 2000-20000 euron kustannusmuutosta vuodessa. Koulumatkalippukuluihin vaikuttaa vuosittain lopulta moni asia, keskeisimpänä. lipuilla matkustavien oppilaiden määrät.

HSL:n laatiman asiakaskokemusselvityksen perusteella tasahinnoittelu on koettu parhaaksi vaihtoehdoksi vaikkakin lyhyiden joukkoliikennematkojen tekijät pitivät sitä nykyistä mallia huonompana. Vaihtoehdot 1 ja 2 koettiin keskimäärin nykyistä mallia heikommiksi ja vaihtoehdot 3 ja 4 (Ve 4 tasahinnoittelu) nykyistä paremmiksi.

Vaikutusten arvioinnissa hinnoittelumallien on arvioitu vaikuttavan maankäyttöön siten, että mm. asumisen kysyntä nousee alueilla, joilla joukkoliikennelippujen hinnat laskevat. Samalla näiden alueiden vetovoima rakentamisalueina kasvaa. Näiden

vaikutuksen on arvioitu kohdentuvan selvemmin alueille, joilla on hyvät joukkoliikenneyhteydet.

Taloussuunnitelma

HSL on tarkastellut ja ennustaa joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitystä. Vertailua ennusteen osalta on tehty ennen pandemiaa vallinneeseen vuoden 2019 tilanteeseen. Ennusteen mukaan vuoden 2022 matkustajamäärä on vuoteen 2019 verrattuna -22%, vuoden 2023 määrä -13%, vuoden 2024 määrä -11% ja vuoden 2025 määrä -9%.

TTS-kaudelle asetettu lipputulotavoite edellyttää lippujen hintoihin tehtäviä korotuksia, alennusryhmien ja vapaan matkustusoikeuden tarkastelua jo vuonna 2023. Matkalippujen uutta hinnoittelumallia on tutkittu ja sen yhtenä tavoitteena on löytää strategian lipputulotavoitetta tukeva, parhaiten kestäviä kulkumuotoja edistävä ja samalla asiakkaillemme suotuisa hinnoittelumalli. Muita uusia tulolähteitä etsitään esimerkiksi mainostuloista.

Liikenteessä on tehty säästötoimenpiteitä koko korona-ajan ja jo päätettyjä toimenpiteitä jatketaan TTS-kaudella järjestelmämuutosten rinnalla. Tasapainoinen talous on keskeisimpiä strategiakauden tavoitteita. HSL on tunnistanut tarpeen vahvaan asiakas- ja markkinaymmärrykseen perustuville alueellisille linjastotarkasteluille ja linjaston optimoinnille. Linjastotarkastelut on tarkoitus aloittaa syksyllä 2022. Mahdolliset tarjonnan muutokset on mahdollista ottaa käyttöön vaiheittain strategiakauden aikana.

Jäsenkuntien subventiotaso pyritään saamaan mahdollisimman nopeasti vastaamaan omistajien tahtotilaa ja strategiatavoitetta asettuen keskimäärin 50-55 %:iin. TTS-suunnitelmassa TTS-kauden lopulla 2025 subventio on keskimäärin 54 %.

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2023-205 luonnoksessa todetaan mm. seuraavia asioita.

Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2023 ovat arviolta yhteensä 860,6 milj. euroa. Kasvu vuoden 2022 ennusteeseen verrattuna on 86,7 milj. euroa (11,2 %). Kasvu vuodesta 2022 vuoteen 2023 muodostuu merkittävimmiltä osin lipputulojen ja kuntaosuuksien kasvusta. Toimintatulojen arvioidaan olevat 888,6 milj. euroa vuonna 2024 ja 889,5 milj. euroa vuonna 2025.

Lipputulot

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa matkustus laskee vuonna 2023 -13% vuoden 2019 tasosta. Vuonna 2024 matkustajamäärät ovat -11 % alle vuoden 2019 ja vuonna 2024 jäädään vielä -9 % vuoden 2019 tasosta.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2023 arvioidaan kertyvän lipputuloja yhteensä 375,1 milj. euroa. Lipputulojen arvioidaan olevan 390,0 milj. euroa vuonna 2024 ja 395,0 milj. euroa vuonna 2025.

Vuoden 2023 lipputulotavoite on kunnianhimoinen ja se on vain 2,1 % alle vuoden 2019 toteuman. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää matkalippujen hintatason ja hinnoittelutekijöiden tarkastelua syksyllä 2022 päätettäessä lippujen hinnoista vuonna 2023. Lipputulot muodostavat 43,6 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2023.

Kuntaosuudet

Talousarvion mukaan kuntaosuudet vuonna 2023 ovat vähennysten jälkeen yhteensä 464,2 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 54,7 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 54,7). Alustava TTS on laadittu siten, että päästään strategiakauden tavoitteeseen (kuntaosuuksien taso keskimäärin 50-55%). Kuntaosuudet vuonna 2024 ovat yhteensä 476,3 milj. euroa ja vuonna 2025 472,2 milj. euroa.

Kuntakohtainen yli- tai alijäämä hyvitetään tai laskutetaan tasaisesti talousarviokauden kolmen vuoden aikana.

Tuusulan kunnan kuntaosuudeksi on vuodelle 2023 arvioitu vähennysten jälkeen 4,118 milj. euroa, vuodelle 2024 4,097 milj. euroa ja vuodelle 2025 4,133 milj. euroa.

Muut tulot

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 11,9 milj. euroa vuosina 2023-2025. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan TTS-kaudella 0,3-0,8 milj. euroa vuodessa.

Tarkastusmaksutuottoja on arvioitu kertyvät 4,0 milj. euroa vuosein 2023-2025 aikana. Vuodesta 2007 alkaen 80 eurossa pidettyyn tarkastusmaksuun tullaan esittämään korotusta vuodelle 2023.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2023 ovat yhteensä 849,4 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2022 ennusteesta 97,4 milj. euroa (13,0 %). Vuonna 2024 toimintamenojen arvioidaan olevan 876,9 milj. euroa ja 877,0 milj. euroa vuonna 2025.

Palveluiden ostot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 815,9 milj. euroa vuonna 2023, 96,1 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2024 yhteensä 842,9 milj. euroa ja 842,5 milj. euroa vuonna 2025.

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2023 yhteensä 574,5 milj. euroa, joka on 67,6 % HSL:n toimintamenoista.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 357,3 milj. euroa vuonna 2023. Kustannustaso on kasvanut merkittävästi vuodesta 2021 alkaen. Kustannustasoon kasvuun vaikuttaa pääasiassa polttoaineiden hintojen nousu. Vuonna 2024 kustannuksiksi arvioidaan 353,0 milj. euroa ja 354,7 milj. euroa vuonna 2025.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2023 84,7 milj. euroa, vuonna 2024 90,8 milj. euroa ja vuonna 2025 92,2 milj. euroa.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2023 olevan 61,6 milj. euroa, vuonna 2024 67,7 milj. euroa ja vuonna 2025 67,4 milj. euroa.

Metrolilikenteen kustannusten arvioidaan olevan 59,0 milj. euroa vuonna 2023, vuonna 2024 60,0 milj. euroa ja vuonna 2025 59,8 milj. euroa. Kustannustason kasvuun vaikuttaa pääasiassa käyttöenergian hinta.

Lauttaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 4,2 milj. euroa vuonna 2023, 4,5 milj. euroa vuonna 2024 ja 4,6 milj. euroa vuonna 2025.

Suunnitelmakaudella varaudutaan pikaraitiolinjan 550 liikenteen aloittamiseen. Vuonna 2023 varaudutaan liikenteen käynnistyskorvausten maksamiseen sekä varikosta aiheutuviin kuluihin.

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin arvioidaan käytettävän 43,2 milj. euroa vuonna 2023. Vuosina 2024 ja 2025 arvio on 39,4 milj. euroa vuodessa.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus on suunnitelmassa esitetyn tuloslaskelmaluonnoksen perusteella vuonna 2023 (TAE 2023) 198,1 milj. euroa, vuonna 2024 (TS 2024) 209,9 milj. euroa ja vuonna 2025 (TS2025) 209,5 milj. euroa.

Muihin palveluostoihin kuin liikennöintikorvauksiin ja infrapalveluostoihin arvioidaan käytettävän vuonna 2023 43,2 milj. euroa. Vuonna 2024 näiden kuluej arvioidaan olevan 39,4 milj. euroa ja vuonna 2025 35,6 milj. euroa.

HSL:n henkilöstömenot ovat 24,8 milj. euroa vuonna 2023, joka on 2,9 % toimintamenoista. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos -tai kannustinpalkkion maksamiseen. Henkilöstökulujen arvioidaan nousevan n. 25,7 milj. euroon vuoteen 2025 mennessä.

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuosille 2023-2025 varattu 0,7 milj. euroa vuotta kohden.

Vuokramenot vuonna 2023 ovat arviolta 5,1 milj. euroa. Vuoden 2024 varaus on 5, milj. euroa ja vuoden 2025 varaus 5,2 milj. euroa.

Muut menot vuosina 2023-2025 ovat 2,9 milj. euroa vuosittain. Muihin menoihin sisältyvät mm. tarkastusmaksujen luottotappiot ja -varaukset.

Toimintakatteen arvioidaan vuonna 2023 ennen rahoitustuottoja ja -kuluja sekä poistoja arvioidaan olevan 11,2 milj. euroa ylijäämäinen.

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2023-2025 sisältää vuonna 2020 nostetun 50 milj. euron talousarviolainan kustannukset. Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon. Tilanne arvioidaan uudelleen syksyllä lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan.

Rahoituksen nettomenojen arvioidaan olevan 0,1-0,2 milj euroa vuosien 2023-2025.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 11,2 milj. euroa ylijäämäinen, ja se ei riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 15,1 milj. euroa vuonna 2023.

Tilikauden 2023 alijäämäksi arvioidaan 4,0 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä.

Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 17,4 milj. euroa vuonna 2023, 10,4 milj. euroa vuonna 2024 ja 9,0 milj. euroa vuonna 2025.

Suunnitelman mukaiset poistot ovat yhteensä 15,1 milj. euroa vuonna 2023, 15,5 milj. euroa vuonna 2024 ja 16,3 milj. euroa vuonna 2025. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

Tuusulan kunnan lausunto HSL:N alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2023 - 2025

Toimintasuunnitelma

Hyrylän ja Keravan välille sijoittuvalla Rykmentinpuiston työpaikka-alueella aloitetaan uusien työpaikkatoimipisteiden rakentaminen vuoden 2023 aikana. Ensimmäisten työntekijämääriltään merkittävämpien yritysten toiminta alueella alkaa kesäkaudella 2024. Toiminnan alkuvaiheessa syyskaudella 2024 uudella alueella käy tämän hetken arvioiden mukaan töissä 250-300 henkilöä. Alue tarvitsee työmatkaliikenteen joukkoliikennepalvelun ensisijaisesti osana Keravan rautatieaseman ja Hyrylän välistä linja-autoliikennettä kesästä 2024 alkaen. Palvelumuutos voidaan kunnan näkemyksen mukaan ainakin työpaikka-alueen kehityksen alkuvaiheessa (vuosina 2024-2025) luoda Hyrylän ja Keravan välistä vuorotarjontaa mukauttamalla ja tuomalla Hyrylä-Kerava -välin tarjontaan lisävuoroja. Tässä vaiheessa kunnassa arvioidaan, että alkuvaiheen joukkoliikennetarjonta alueella voitaisiin toteuttaa liikenteellä, jonka operointikulut vuositasona ovat noin 150 000 €. HSL:n toimintasuunnitelmaa viimeisteltäessä tulee tämä joukkoliikennepalvelun muutos ottaa huomioon vuosien 2024 ja 2025 osalta ja arvioida muutoksen operointikustannuksia muuttava vaikutus suunnitelmakaudella.

Myös Jokelan Vallun työpaikka-alueen laajenemisalueelle on tulossa uusia yrityksiä, joissa työskentelee mm. tuotantotyöntekijöitä. Alueelle on Jokelan rautatieasemalta matkaa katu- ja tieverkkoa pitkin noin 2 km. Tuusulan kunta edellyttää, että vuoden 2023 aikana kunta ja HSL selvittävät edellytykset, joilla Vallun työpaikka-alueen ja Jokelan rautatieaseman välille voitaisiin tuottaa työmatkaliikennettä palveleva syöttöliikenne. Selvitys tulee tuoda kunnassa päätöksentekoon vuoden 2023 aikana siten, että liikennepalvelun toteuttamiseen ja toteuttamisen ajankohtaan voidaan ottaa konkreettisesti kantaa ennen HSL-TTS 2024-2026 lausunnon antamista.

Tuusulan kunta edellyttää, että vuoden 2023 aikana kunta ja HSL selvittävät yhdessä ja tarvittaessa muiden joukkoliikenneviranomaisten kanssa edellytykset sekä palvelun tason, joilla Tuusulan Hyrylän alueen ja Hyvinkään sairaalan välille voidaan toteuttaa suora linja-autoyhteys. Selvitys tulee tuoda kunnassa päätöksentekoon vuoden 2023 aikana siten, että liikennepalvelun tasoon, liikenteen toteuttamiseen ja toteuttamisen ajankohtaan voidaan ottaa konkreettisesti kantaa ennen HSL-TTS 2024-2026 lausunnon antamista.

Linja 643 K (Hakaniemi-Ruskeasanta-Hyrylä) liikenteen aloittaminen arki-illoissa sekä lauantaisin ja sunnuntaisin on esitetty Tuusulanväylän linjastosuunnitelmassa. Linjan aloittamista ei ole esitetty osana joukkoliikenteen palvelutasomuutoksia vuosien 2023-2025 -suunnitelmassa osana Tuusulanväylän linjastosuunnitelman toteuttamista. Tuusulan kunta katsoo, että linjan liikennöintiä tulisi kuitenkin kokeilla vähintään syksy- tai kevätkauden verran matkustuskysynnän selvittämiseksi osana suoran Tuusulan ja Helsingin välisen linja-autovuorotarjonnan kehittämistä. Tuusulan kunta edellyttää, että talviliikennekauden 2022-2023 aikana kunta ja HSL selvittävät edellytykset linjan 643K -liikennöinnin kokeilulle. Selvitys tulee tuoda kunnassa

päätöksentekoon vuoden 2023 aikana siten, että liikennepalvelun toteuttamiseen ja toteuttamisen ajankohtaan voidaan ottaa konkreettisesti kantaa ennen HSL-TTS 2024-2026 lausunnon antamista.

Tuusulan kunta toteaa, että paikallisen matkustuksen kehitystä tulee seurata vuonna 2022 sekä talvikaudella 2022–2023. Mikäli linja-autolinjaston matkustus kehittyy hitaasti, jää vähäiseksi ja liikkumisen palautuminen ennen pandemiaa vallinneeseen tasoon pitkittyä, paikallista kustannussäästöä voidaan toistaiseksi hakea linjaston vähäisen kysynnän ajan tarjonnan supistuksilla.

Tuusulan kunta pitää edelleen tärkeänä selvitystä liikkumistarpeesta Hyrylästä Aviapoliksen-Jumbon alueelle sekä erityisesti työssäkäynti- ja asiointiliikenteen sujuvoittamista Tuusulan suunnasta Aviapoliksen-Jumbon alueelle. Kunta edellyttää, että HSL selvittää yhdessä Tuusulan kunnan kanssa Hyrylä-Aviapolis-Jumbo -yhteyden parantamismahdollisuuden talviliikennekauden 2022–2023 aikana siten, että selvitys voidaan käsitellä kunnan päätöksenteossa viimeistään kesäkuussa 2023.

Tuusulan kunta pitää tärkeänä, että TTS-kaudella valmisteltavaan MAL2023 suunnitelmaan saadaan mukaan suunnitelma kehäradan Ruskeasannan aseman toteuttamisesta. Tuusulan kunta edellyttää HSL:n osaltaan edistävän Ruskeasannan aseman toteutumista.

Taloussuunnitelma

Tuusulan kunta ei vastusta maltillista matkalippujen hintojen korottamista, kun vastataan kustannusten kohoamisen ja matkustuksen muutoksesta syntyneisiin haasteisiin. Kuitenkin rinnalla talouden ja toiminnan suunnitteluun pitää sisällyttää tässä tilanteessa myös kustannuksia pienentäviä toimia.

Vuotuisen subvention kasvu yli 50 prosenttiin on toistaiseksi vallitsevassa tilanteessa hyväksyttävää. Tuusulan kunta katsoo, että kunnalle esitetyt kuntaosuuden määrät (kuntaosuudet vähennysten jälkeen 2023: 4,118 M€, 2024: 4,097 M€, 2025: 4,133 M€) ovat hyväksyttäviä, kun lisäksi otetaan huomioon Rykmentinpuiston työpaikka-alueen työmatkaliikenteen tarjontalisäystarve ja siitä aiheutuvat operoinnin lisäkulut vuodesta 2024 alkaen. Suunnitelmaa viimeisteltäessä arviot kunnalle jyvittyvien operointikustannusten ja kuntaosuuden muutoksesta TTS-kaudella tulee vielä käydä kunnan kanssa läpi ennen TTS:n hyväksymistä.

Tuusulan kunta kannattaa mallia, jossa kertyvä alijäämä katetaan/ylijäämä käytetään TTS-kauden kolmen vuoden aikana.

Ilman asianmukaista matkalippua joukkoliikenteessä matkustaville määrättävän tarkastusmaksun osalta Tuusulan kunta puoltaa tarkastusmaksun korottamista nykyisestä 80 eurosta.

Hinnoittelun kehittäminen

Kuntatalouden näkökulmasta kaikki esitetyt vaihtoehdot ovat mahdollisia, koska niissä Tuusulan kuntaosuus nousee useita kymmeniä prosentteja (16%-32%) suhteessa ennakoituun vuoden 2024 kuntaosuuteen. Lisäksi on huomioitavaa, että vuoden 2024 kuntaosuus on jo nyt merkittävästi korkeammalla tasolla kuin kuntaosuudet olivat ennen koronavuotia.

Kaikki esitetyt mallit lukuun ottamatta mallia 3 vähentävät entisestään kehyskuntien mahdollisuutta vaikuttaa kuntaosuuden suuruuteen. D vyöhykkeen pitäminen

omanaan luo edelleen kohtuulliset mahdollisuudet vaikuttaa kuntaosuuden suuruuteen vyöhykettä koskevien lippujen asiakashintojen muuttamisen kautta. Tämäkin tietysti edellyttää D-vyöhykkeen kunnilta yhteistä linjaa lippujen hintatason muutoksista. Jos kyky kuntaosuuden suuruuteen vaikuttamiseen jäisi ainoastaan tarjonnan määrän muutosten varaan, olisi tämä Tuusulan kannalta haasteellista. Kunnalle jyvittyvistä operointikustannuksista suurin osa muodostuu seudullisesta bussiliikenteestä ja junaliikenteestäkin, joiden tarjonnan muuttaminen on hyvin rajoitettua muuttamatta olennaisesti palvelutasoa myös muiden kuntien osalta.

Kunnan kannalta keskeinen kysymys on myös vaikutukset sivistystoimen koulumatka kustannuksiin. Kun matkalippujen hintaa lyhyillä matkoilla muutetaan, muuttuvat myös kunnan kasvatus- ja sivistystoimen matkalippukustannukset joukkoliikenteeseen ohjattujen koulumatkojen osalta. Hinnoittelua kehitettäessä tulee tämä vaikutus todeta ja arvioida.

Edellisen lippujärjestelmäuudistuksen yhteydessä on asukaskyselyillä todettu, että lippujen hinnoittelussa oikeudenmukaiseksi koetaan lipun hinnan kytkeytyminen jollakin tavalla matkan pituuteen. Vyöhykkeiden määrän vähentäminen vähentäisi tätä kytköstä.

Lipun hintojen merkittävä alentaminen ei todennäköisesti ole kehyskunnissa tärkein keino joukkoliikenteen kehittämiseen. Tulisikin myös arvioida vaihtoehto, joka keskittyisi tarjonnan lisäämiseen ja vaihtoyhteyksien sujuvoittamiseen. Tarkastelusta puuttuu siis vertailu tilanteeseen, jossa hinnoittelumallin uudistamisesta seuraava kuntaosuuden lisäys käytettäisiin matkalippujen hintojen muuttamisen sijasta tarjonnan parantamiseen. Esimerkiksi Tuusulan kunnan sisäiseen liikenteeseen voitaisiin arvioidulla tasahinnoittelun aiheuttamalla kuntaosuuden kasvulla lisätä muutamia autoja, mikä mahdollistaisi vuorovälien tihentämisen useilla nykyisillä linjoilla sekä/tai linjaston järjeistämistä kokonaan uusilla linjoilla.

Kaikki hinnoittelumallit on rakennettu suosimaan pitkiä matkoja, jotka useimmiten suuntautuvat Helsinkiin. Tämä vastaa nykyhetken tarpeeseen, mutta ei välttämättä tue pitkällä aikavälillä tavoiteltua kehitystä, jossa luotaisiin nykyistä sekoittuneempaa yhdyskuntarakennetta ja työpaikkoja sijoittuisi enemmän myös kehyskuntiin lähelle alueella asuvia.

Tuusulan kunta ei koe, että esitetyillä malleilla saavutettaisiin kustannuksiin suhteutettuna riittäviä hyötyjä. Erityisen tärkeää on, että lippujärjestelmää kehitetään sellaisen mallin pohjalta, joka mahdollistaa edelleen kehyskunnille vähintään nykyisen tasoiset mahdollisuudet vaikuttaa kuntaosuutensa suuruuteen myös lippujen hinnoittelun kautta.

Ehdotus

Esittelijä: Kalle Ikkela, pormestari

Kunnanhallitus päättää

- antaa asiaselostukseen kirjatun lausunnon Helsingin seudun liikenne (HSL) - kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen vuosille 2023–2025
- tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Puheenjohtajan avattua asiasta keskustelun hän muutti lausunnon toimintasuunnitelmassa 4. kappaleen kaksi viimeistä lausetta seuraavaksi:

- Tuusulan kunta katsoo, että Tuusulan ja Helsingin välisen linja-autovuorotarjonnan kehittämistä tulee jatkaa ja linjan 643K liikennöintiä tulisi kuitenkin kokeilla vähintään syksy- tai kevätkauden verran matkustuskysynnän selvittämiseksi. Tuusulan kunta edellyttää, että talviliikennekauden 2022-2023 aikana kunta ja HSL selvittävät mahdollisuudet suorien linjojen kehittämiseksi sekä edellytykset linjan 643K -liikennöinnin kokeilulle.

Kunnanhallitus hyväksyi muutetun päätösehdotuksen.

Päätös

Kunnanhallitus päätti

- antaa asiaselostukseen kirjatun lausunnon Helsingin seudun liikenne (HSL) - kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen vuosille 2023-2025
- muuttaa lausunnon toimintasuunnitelmassa 4. kappaleen kaksi viimeistä lausetta seuraavaksi:
 - Tuusulan kunta katsoo, että Tuusulan ja Helsingin välisen linja-autovuorotarjonnan kehittämistä tulee jatkaa ja linjan 643 K liikennöintiä tulisi kuitenkin kokeilla vähintään syksy- tai kevätkauden verran matkustuskysynnän selvittämiseksi. Tuusulan kunta edellyttää, että talviliikennekauden 2022-2023 aikana kunta ja HSL selvittävät mahdollisuudet suorien linjojen kehittämiseksi sekä edellytykset linjan 643K -liikennöinnin kokeilulle
- tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Liikenneinsinööri Jukka-Matti Laakso selosti asiaa kokouksessa.

Tiedoksi

HSL, Jukka-Matti Laakso

Muutoksenhakukielto

§294

Muutoksenhakukielto

Päätöksestä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.