

Kaupunginhallituksen konsernijaosto 15.08.2022 § 54

§ 54

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2023–2025

Valmistelijat / lisätiedot:
Heino Waltteri
Isotalo Olli
Jyrkkä Maria
Nyberg Johanna
Pääatalo Mari
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Vaihde 09 816 21

Päätösehdotus

Kaupunginjohtaja Mäkelä Jukka

Kaupunginhallituksen konsernijaosto antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2023–2025 seuraavan lausunnon:

1. Yleistä

HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2023–25 sekä kannanottoa erityisesti seuraavista asioista:

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 hinnoittelumallivaihtoehdoista

Espoon kaupunki näkee, että HSL:n talous- ja toimintasuunnitelman lähtökohtana tulee olla sille asetetut pääkaupunkiseutuyhteiset omistajaohjaustavoitteet. Asioiden valmistelu tulee tehdä hyvässä vuorovaikutuksessa omistajien kanssa yhteisen tahtotilan muodostamiseksi.

HSL:lle vuosille 2023–25 määritetyt PKS-tavoitteet ovat:

1. Tuottavuuden nousu koko tarkastelukaudella yhteensä vähintään 5 %

vuosien 2015–2019 keskiarvoon verrattuna

2. Kuntakohtaiset subventio-osuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kuntakohtaisista kokonaiskustannuksista

3. Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen ja vastuullisuus

Espoon kaupunki pitää lausuntopyyntöön liittyen tärkeänä seuraavia asioita:

2. Kestävä talous ja kuntaosuuksien taso

Joukkoliikenteen järjestämisen taloudellisesti kestäväällä tavalla tulee olla HSL:n keskeisimpiä tavoitteita. Tulevalla TTS-kaudella 2023–25 keskeistä on muuttuneeseen toimintaympäristöön sopeutuminen tuloksellisuutta parantamalla ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisäämällä. HSL:n kestävä talouden ja taloudellisen tasapainon saavuttamiseksi tulee etsiä löytää toimenpiteitä, jotta 50 %:n kuntakohtainen subventio-osuus saavutetaan.

HSL:n esityksen mukaan Espoon nettosubventio-osuus tulee olemaan 67–68 % koko TTS-kauden ajan, mikä on noin viisi prosenttiyksikköä vähemmän kuin edellisvuoden toiminta- ja taloussuunnitelmassa. Subventioaste on kuitenkin yhä niin korkea, ettei sitä voida pitää hyväksyttävänä. HSL:n on jatkettava toimintansa kehittämistä taloudelliset mittarit huomioiden yhteistyössä jäsenkuntien kanssa ja esiteltävä jäsenkunnille keinovalikoimaa omistajaohjaustavoitteisiin pääsemiseksi.

Syksyllä 2022 valmistuvan tuottavuusohjelman tulee tarkastella ja selvittää mahdollisia tuottavuustoimenpiteitä laajasti ja ennakkoluulottomasti, mukaan lukien lipputuotevalikoiman kehittäminen nyt esitettyä tariffijärjestelmän uudistusta laaja-alaisemmin. Tuottavuutta kasvattavat toimenpiteet tulee esitellä kokonaisuutena, jota vasten ohjelman toimenpiteiden toteuttamiskelpoisuutta arvioidaan yhteistyössä jäsenkuntien kanssa. Yhteistä keskustelua on tarvittaessa käytävä mm. lipputulotavoitteista sekä operointi- ja infrakustannusten lisäksi hallinnon kustannuksista.

Espoo on asettanut itselleen strategiseksi tavoitteeksi joukkoliikenteen kustannusten alenemisen. Tämä tarkoittaa ennakoitujen kustannusten nousuvauhdin hillitsemistä.

3. Hinnoittelun kehittäminen ja esitetyt tariffijärjestelmän muutokset

HSL esittää joukkoliikenteen tariffijärjestelmän kehittämiseksi neljää vaihtoehtoista mallia, joista tasahinnoittelun arvioidaan parhaiten edistävän kestäviä kulkumuotoja.

HSL:n esittelemät vaihtoehdot tukevat Espoon tärkeänä pitämää tavoitetta nykyisen B-vyöhykkeen laajentamisesta. Kestävien kulkumuotojen edistäminen on myös Espoon strateginen tavoite. On kuitenkin huomioitava, että HSL:n esittämät mallit eivät välttämättä lisää kestävien kulkumuotojen käyttöä koko Espoon alueella. Uusien hinnoittelumallien arvioidaan lisäävän kestävien kulkumuotojen käyttöä Espoon nykyisellä C-alueella, mikä tukee maankäytön kehittymistä joukkoliikennekaupungiksi ja lisää metron ja raideliikenteen käyttöä. Kestävien kulkumuotojen käyttö kuitenkin vähenisi ja autoilu lisääntyisi nykyisellä B-alueella etenkin tasatariffimallissa, mikä ei ole suotavaa kaupunkikehityksen näkökulmasta.

Kaikki HSL:n esittämät hinnoittelumallivaihtoehdot nostaisivat Espoon

kuntaosuutta 1–2 %, eikä yksikään malleista toteuta PKS-omistajaohjaustavoitteiden mukaista 50 %:n subventio-osuutta. Espoon näkemyksen mukaan 50 %:n kuntakohtaisen subventio-osuuden saavuttamisen tulisi olla kestävien kulkumuotojen lisäämisen lisäksi keskeinen hinnoittelumallin uudistamista ohjaava tavoite.

Koska HSL:n tuottavuusohjelmaa ei ole tässä yhteydessä vielä nähtävillä, on uuden hinnoittelujärjestelmän arvioiminen osana kokonaisuutta mahdotonta. Myöskään uusia suunniteltuja lipputuotteita ja niiden vaikutusta liikkumiseen ei ole tässä yhteydessä kuvattu, joten lippu- ja hinnoittelukokonaisuuden arvioiminen ei ole mahdollista. Ennen sopivan hinnoittelumallin valitsemista tarvitaan ehdottomasti lisäselvityksiä ja selvitystä siitä, olisiko löydettävissä subventiotavoitteen paremmin täyttävä vaihtoehto.

Espoo haluaa myös nostaa esille huolensa vyöhykejärjestelmän ajoituksesta. Nyt esitettyjen muutosten vaikutuksia ja onnistumista on vaikea arvioida jälkikäteen, sillä Espoon joukkoliikennejärjestelmässä on tapahtumassa useita samanaikaisia muutoksia. Metron jatkeen ja Raide-Jokerin käyttöönotot tulevat aiheuttamaan muutoksia kustannuksiin, kuntaosuuksiin, asiakaskokemukseen ja palvelutasoon. Koronapandemian jälkeiset liikkumistottumukset kehittyvät edelleen. HSL toteaa TTS-suunnitelmassa, että nykyinen vyöhykemalli on jo sinällään varsin edistysellinen ja toimiva. Lisäksi HSL arvioi lipputilihankkeen toteutuvan lähivuosina, minkä jälkeen asiakas- ja liiketoimintalähtöisten lipputuotteiden ja hinnoitteluratkaisujen kehittäminen on nykyistä huomattavasti nopeampaa, tehokkaampaa ja ketterämpää.

Espoon kaupunki katsoo, ettei HSL:llä ole edellytyksiä tehdä päätöksiä uudesta hinnoittelumallista, ennen kuin muutokset on esitetty jäsenkunnille osana laajempaa liikkumispalvelujen kehittämisen kokonaisuutta ja jäsenkunnilta on pyydetty yksityiskohtaisempia lausuntoja esitetyistä muutoksista.

4. Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Espoo hyväksyy toiminta- ja taloussuunnitelmassa esitetyt bussi-, metro-, lähijuna- ja raitioliikennettä koskevat palvelutasomuutokset vuosille 2023–2025. Espoon joukkoliikennejärjestelmässä tapahtuu suuria muutoksia tulevalla TTS-kaudella. Metron jatke ja Raide-Jokeri aloittavat liikennöinnin, jolloin myös Etelä-Espoon ja Tapiola–Leppävaaran uudet linjastokokonaisuudet otetaan käyttöön. Lisäksi TTS-suunnitelmassa on varauduttu joukkoliikenteen poikkeusjärjestelyihin ja niistä aiheutuviin kustannuksiin mm. kaupunkiradan ja Leppävaaran keskuksen rakentamisen ajaksi. Espoon ja HSL:n välinen tiivis yhteistyö, oikea-aikainen asiakasviestintä ja vaikutusten seuranta ovat tärkeässä roolissa joukkoliikennejärjestelmän suurten muutosten hetkellä.

Etelä-Espoon linjastosuunnitelman ja Tapiola–Leppävaaran linjastosuunnitelman käyttöönottojen yhteydessä on syytä seurata uusien linjastojen vaikutuksia ja tarvittaessa tehostaa palvelutasoa tarpeen mukaisesti. Myös muun Espoon linjaston osalta on syytä parantaa joukkoliikennejärjestelmän reagointikykyä kysynnän muutoksiin ja kehittää Espoon joukkoliikenteen palveluja tarpeen mukaisesti ja palvelutason tehostamiseksi. HSL aloittaa vahvan asiakas- ja markkinaymmärryksen perustuvat alueelliset linjastotarkastelut ja linjastojen optimoinnit syksyllä 2022 osana HSL:n tuottavuusohjelmaa. Palvelutason tehostamisessa on syytä huomioida, että palvelutaso on joukkoliikenteen suurin

houkuttavuustekijä eikä palvelutasoa saa heikentää niin, että se johtaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden pienenemiseen. Joukkoliikenteen palvelutasoa ja mahdolliset tarjonnan muutokset tulisi määrittää yhteistyössä jäsenkuntien kanssa ja kunnalla tulee olla mahdollisuus lausua palvelutasosta, asiakaskokemustavoitteista ja kustannustasosta ennen muutosten toteuttamista. Espoolle tärkeitä palvelutasotekijöitä ovat jatkossakin sujuvat yhteysvälit ja matkanopeus.

Palvelutason tarkastelussa on lisäksi syytä huomioida, että Espoo on tehnyt merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ja näin osaltaan edistänyt joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua ja siirtymistä päästöttömään joukkoliikenteeseen, mikä tukee hiilineutraaliuustavoitetta. Rakentuneen raideinfran kokonaisvaltaista hyötyä ja käyttöä on syytä maksimoida ja näin tukea joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua sekä Espoon maankäytön kehittymistä joukkoliikennekaupungiksi, etenkin nykyisellä C-vyöhykkeellä

5. Muita huomioita

Yhteistyö ja edunvalvonta

HSL-kuntayhtymällä ja jäsenkunnilla on paljon yhteisiä tavoitteita, minkä vuoksi yhteistyötä tulee edelleen syventää ja kehittää. Jäsenkuntia tulee kuulla ja yhteistyötä tehdä, jotta yhteisesti sovittuihin tavoitteisiin sitoudutaan ja ne saavutetaan. HSL:n tulee entistä aktiivisemmin ja ennakkoidusti edistää laaja-alaista yhteistyötä jäsenkuntien kanssa.

HSL:n rooli yhteisenä edunvalvojana on tärkeä. HSL on ansiokkaasti hakenut ja saanut valtiolta taloudellista tukea koronapandemian aiheuttamien kustannusten kattamiseksi. HSL:n tulee jatkossakin olla aktiivinen jäsenkuntiansa edunvalvoja suhteessa valtioon, jotta joukkoliikennetukia ohjattaisiin sinne, missä joukkoliikenteellä on hyvät edellytykset esimerkiksi MAL-sopimuksilla edellytetyn tiiviimmän kaupunkirakenteen myötä. Yhteistyö jäsenkuntien kanssa on tärkeää myös EU-rahoituksen varmistamiseksi.

Kestävyyden neljä ulottuvuutta

HSL:n strategiset tavoitteet hiilineutraalisuuden ja taloudellisen kestävyyden saavuttamiseksi tukevat Espoon strategisia tavoitteita. Taloudellisen ja ekologisen ulottuvuuden lisäksi kestävyys edellyttää myös sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyyden näkökulmien huomioimista joukkoliikenteen järjestämisessä. Espoo toivoo, että nämä kaikki kestävyyden ulottuvuudet näkyisivät paremmin konkreettisina toimenpiteinä HSL:n toimintasuunnitelmassa.

Joukkoliikenteen varikot ja bussien latausinfraan kehittäminen

Joukkoliikenteen varikot ovat toimivan ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen edellytys. Sähköisen bussiliikenteen yleistymisen myötä sähköbussien lataus on siirtynyt lähtökohtaisesti varikoille, jolloin varikkoratkaisulla on jatkossa iso merkitys päästöttömän joukkoliikenteen järjestämiselle taloudellisesti kestäväällä tavalla. Varikkojen ja sähköbussien latausinfraan kehittämisessä on käytävä jatkuvaa vuoropuhelua kaupungin, HSL:n, verkkoyhtiön sekä liikennöitsijöiden kesken. Espoo toivoo, että HSL antaa aktiivisesti ja riittävän ajoissa tietoa tulevista varikkotarpeista ja niiden ominaisuuksista, jotta Espoo voi tehdä oikea-aikaisia ja kokonaisuuden kannalta optimaalisia päätöksiä maankäytöstä ja

tulevaisuuden varikkoratkaisuista.

Kaupunkipyörät

Espoo pitää tärkeänä, että pääkaupunkiseudulla on nykyisen kaupunkipyöräsopimuskauden päätyttyä (vuonna 2026) seudullisesti yhtenäinen ja julkisen toimijan järjestämä kaupunkipyöräpalvelu osana HSL:n muuta joukkoliikennepalvelua. Yhteinen järjestelmä takaa matkaketjujen toimivuuden ja laajalla hankinnalla voidaan saavuttaa skaalaetuja.

Seuraavan kaupunkipyöräjärjestelmän organisoinnin suunnittelu, toteutuksen suunnittelu tai hankinnan järjestäminen tulee edellyttämään resursseja jo tulevilla TTS-kaudella. Vaihtoehtoisista kilpailutus- ja sopimusmalleista ja niiden vaikutuksista on syytä tehdä tarkat arviot. Myös hankinnan ja toteutusvaiheen vastuut on syytä arvioida tarkkaan. Seuraavan kaupunkipyöräjärjestelmän toteuttamiseksi on syytä ryhtyä konkreettisiin toimenpiteisiin mahdollisimman pian, jotta uusi järjestelmä on käytettävissä heti vuonna 2026, jolloin Helsingin, Espoon ja Vantaan nykyisten kaupunkipyöräjärjestelmien sopimukset ovat päättyneet.

Espoon katsoo, että kuntien tulisi jatkossakin päättää kaupunkipyöräpalvelun palvelutasosta ja asemien sijoittamisesta oman kunnan alueella. Myös ulkomainontaan liittyvät asiat kuuluvat luontevasti kunnalle. Kaupunkipyöräpalvelun markkinointi, lipputuotteiden integrointi sekä hankinnan samanaikaisuuden ja yhdenmukaisuuden koordinointi sopii Espoon mielestä hyvin HSL:lle.

Liikennepalvelut

Joukkoliikenteen kehittäminen on espoolaisille tärkeää. Espoolaisten liikkumisen kouluun, töihin ja palveluihin tulee olla sujuvaa. Joukkoliikenteellä ja muilla liikenteen palveluilla on keskeinen vaikutus espoolaiseen elinvoimaan, sillä noin joka kolmannes espoolaisista kotitalouksista ei omista autoa. Espoon kaupunki haluaa tehdä liikennepalveluiden kehittämistyötä aktiivisesti yhteistyössä HSL:n, tiedeyhteisön ja yritysten kanssa. Tarkoitus on olla edelläkävijä kaupunki myös liikennepalveluiden kehittämisessä. Tätä työtä tehdään yhteistyössä HSL:n kanssa.

Käsittely

Päätös

Kaupunginhallituksen konsernijaosto:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

HSL:n perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Alustava taloussuunnitelma ja talousarvio on toimitettava jäsenkunnille lausuntoja varten viimeistään 15. kesäkuuta. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL:n strategia on lähtökohtana valmisteltaessa toiminta- ja taloussuunnitelmaa. Strategia ohjaa HSL:n toimintaa, kehittämistä ja tavoitteiden laadintaa. HSL:n strategia kausille 2022–2025 hyväksyttiin yhtymäkokouksessa 18.1.2022.

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:

- HSL:n strategia 2022–2025;
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2022–2024;
- hyväksytty liikennöintisuunnitelma 2022–2023 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat; sekä
- vuoden 2021 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteuma- ja ennustetiedot vuodelta 2022.

Taloussuunnitelma vuosille 2024–2025 on laadittu aiempien vuosien tapaan talousarviovuoden (2023) kustannustasoon.

Jäsenkuntia pyydetään lausunnoissaan esittämään näkemyksensä erityisesti seuraavista teemoista:

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 hinnoittelumallivaihtoehdoista

Perussopimuksen mukaan lausunto tulee antaa 31.8.2022 mennessä.

Toimintasuunnitelma

Suunnitelmakautta leimaa kaupunkien päätöksistä johtuvien infra- ja operointikustannusten nopea nousu. Merkittävimmät ovat metron läntisen jatkeen ja Raide-Jokerin käyttöönotto sekä kaupunkiraitiotien laajennukset Helsingissä. Uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Nämä HSL:lle käytännössä kiinteät kustannukset eivät kaikissa tapauksissa lisää asiakkaita tai lippituloja. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja tai kasvattaa kuntien rahoitusosuutta, mikäli palvelutaso halutaan säilyttää.

Yhtymäkokous kehotti tammikuussa 2022 hallitusta laatimaan suunnitelman siitä, miten HSL:n jäsenkuntien omistajaohjaustavoitteiden mukaiset kuntakohtaiset subventiotasot saavutetaan. Tuottavuusohjelmaa on työstetty alustavan TTS-suunnitelman rinnalla ja siinä tunnistetut toimenpiteet ovat olleet pohjana alustavan taloussuunnitelman laadinnassa.

Keskeisiä TTS-kauden strategisia menestystekijöitä ovat:

- kasvu asiakasyymmärryksellä,
- sujuvat matkaketjut ja
- tieto ja osaaminen.

Taloussuunnitelma

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa tilanteessa on edelleen vaikeaa. Koronapandemian vaikutus matkustamiseen, raju kustannustason nousu erityisesti polttoaineissa ja energiassa sekä valmistuvien infrahankkeiden aiheuttama kustannusten kasvu tuovat epävarmuutta matkustajamäärien ja lipputulokertymien ennustamiseen sekä tulorahoituksen riittävyyteen.

Matkustajamäärien kehityksen osalta alustava toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu ennusteelle, jossa nousijamäärät ovat TTS-kauden lopulla vuonna 2025 edelleen -9 % alle vertailuvuoden 2019 tason. Kun kustannukset samaan aikaan kasvavat, on tulopohjaa saatava kasvatettua ja/tai palvelutasoa tarkasteltava kriittisesti.

Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2023 ovat yhteensä 860,6 milj. euroa. Kasvu kuluvan vuoden ennusteeseen verrattuna on 86,7 milj. euroa (11,2 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 888,6 milj. euroa vuonna 2024 ja 889,5 milj. euroa vuonna 2025.

Vuonna 2023 lipputuloja arvioidaan kertyvän yhteensä 375,1 milj. euroa. Lipputulot muodostavat 43,6 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2022. Lipputulosten arvioidaan olevan 390,0 milj. euroa vuonna 2024 ja 395,0 milj. euroa vuonna 2025. Lipputulotarvio vuonna 2023 on 71,6 milj. euroa kuluvan vuoden ennustetta suurempi ja edellyttää toteutuakseen sekä hintatason että muiden hinnoittelutekijöiden kriittistä tarkastelua syksyllä 2022, kun HSL:n hallitus tekee päätöksen lippujen hinnoista vuodelle 2023.

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloin tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat lipputulosten, operointikustannusten, joukkoliikenneinfran ja muiden kustannusten eristä. Kuntaosuudet vuonna 2023 ovat yhteensä 464,2 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 54,7 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 54,7). Kuntaosuudet vuonna 2024 ovat yhteensä 476,3 milj. euroa ja vuonna 2025 472,2 milj. euroa.

HSL:lle kertynyt kumulatiivinen ylijäämä esitetään palautettavaksi kolmen TTS-vuoden aikana tasaisesti kolmelle vuodelle jaettuna (4,0 milj. euroa/vuosi).

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 11,9 milj. euroa vuosina 2023–2025. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Valtion tuissa ei ole huomioitu TTS-kaudella mahdollisesti saatavaa lisärahoitusta joukkoliikenteen järjestämiseen poikkeusoloissa tai palvelutason ylläpitämiseen.

Merkittävimmät 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 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.

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

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2023 on yhteensä 196,2 milj. euroa. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa sijaitsevan sähköbussien latausinfra (1,7 milj. euroa) ja Helsinkiin sijoiteltavan latausinfra kokonaiskustannuksiltaan 0,5 milj. euroa. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. Kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti.

Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2023 50,8 milj. euroa (34,4 %) suuremmat kuin vuonna 2022. Suunnitelmakautena kustannukset kasvavat merkittävästi metron laajentumisen ja pikaraitiolinja 550 käyttöönoton myötä. Vuonna 2024 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 210,2 milj. euroa ja vuonna 2025 yhteensä 210,0 milj. euroa.

IT-käyttöpalveluiden kustannukset (26,0 milj. euroa vuonna 2023) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset.

HSL:n henkilöstömenot ovat 24,8 milj. euroa vuonna 2023, joka on 2,9 % toimintamenoista. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen. Sekä tulospalkkiojärjestelmä että kannustinjärjestelmä perustuvat periaatteelle, että palkitseminen tulee normaalin tekemisen ylittävästä suorituksesta, eikä sitä varten tehdä erillistä varausta talousarvioon.

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

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Toiminta- ja taloussuunnitelma 2023–2025 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa.

Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä uuden talousarviolainan nostoa. Uuden lainan nostotarve arvioidaan uudestaan syksyllä lopulliseen TTS-suunnitelmaan. Mikäli talous kehittyy alustavan talousarvion mukaisena, uutta talousarviolainaa ei tarvitse nostaa vuosina 2023–2025.

Rahoituksen nettomenojen arvioidaan olevan 0,1–0,2 milj. euroa vuosina 2023–2025.

Rahoituskuluihin kirjataan myös jäsenkunnille maksettavat ylijäämien korot ja rahoitustuloihin vastaavasti alijäämistä perittävät korkotulot. PKS-

omistajaohjauksen tavoitteiden mukaisesti jäsenkuntien peruspääomalle maksetaan TTS-kaudella 1,5 %:in korkoa.

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.

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. Vuoden 2023 investoinneissa painottuvat uusien lukijalaitteiden hankinta, joka mahdollistaa mm. lähimaksamisen ja lipputilihankkeen kehittämisen.

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa 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.

Tilikauden 2023 alijäämäksi arvioidaan 4,0 milj. euroa ja se katetaan edellisiltä vuosilta kertyneistä ylijäämistä.

Hinnoittelun kehittäminen

HSL pyytää jäsenkuntien lausuntoa tehdystä selvityksestä ja esitetyistä hinnoittelumallivaihtoehdoista. Työn ensisijaisena tavoitteena on ollut kestävien kulkumuotojen edistäminen. Hinnoittelumallivaihtoehtojen vaikutukset on laskettu vuoden 2024 hinnoilla, joita on korotettu 11 % suhteessa vuoden 2022 tasoon 390 milj. euron lipputulotavoitteen saavuttamiseksi.

Uusia hinnoittelumallivaihtoehtoja esitetään neljä:

- 1. nykyinen vyöhykemalli uusin hinnoin (nykyisten C- ja D-vyöhykkeiden yhdistäminen);
- 2. ABC-vyöhykemalli, jossa nykyiset C- ja D-vyöhykkeet on yhdistetty;
- 3. ABC-vyöhykemalli, jossa nykyiset B- ja C-vyöhykkeet on yhdistetty; sekä
- 4. tasahinnoittelumalli, jossa kertalipun hinta olisi aina vakio.

HSL esittää työn tavoitteiden kannalta parhaana vaihtoehtona tasahinnoittelumallia. Selvityksen mukaan tasatariffi saattaisi mahdollistaa nyt kertalippuja käyttävien ja harvoin joukkoliikenteellä matkustavien kohderyhmissä joukkoliikenteen lisääntyvää käyttöä. Tasahinnoittelu sai positiivisimman vastaanoton myös asiakaskyselyssä, jossa mallia pidettiin selvästi nykyistä parempana C- ja D-vyöhykkeillä ja selvästi nykyistä huonompana A-vyöhykkeellä.

Kaikki esitetyt vaihtoehdot kasvattavat jäsenkuntien kuntaosuuksia Helsinkiä ja Kauniaisia lukuun ottamatta 1–55 %. Tasahinnoittelumalli kasvattaisi Espoon kuntaosuutta 2 milj. euroa (1 %). Hintavyöhykkeiden poistamisen myötä yksittäisen kunnan kuntaosuuden säätäminen ei olisi nykyisen kuntaosuusjärjestelmän mukaisesti enää mahdollista.

Päätöshistoria

Liitteet

Oheismateriaali

- Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2023 - 2025
- HSL alustava TTS2023-2025
- Hinnoittelumallien vaikutukset

Tiedoksi