

LAUSUNTOPYYNTÖ HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN ALUSTAVASTA TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMASTA 2019-2021

322/02.02.00.00/2018

Hallitus § 76

Esittelijä
ValmistelijaToimitusjohtaja Suvi Rihtniemi
Osastonjohtaja Ilmari Mäkinen, p. 050 3648 772 ja
talouspäällikkö Maarit Hauskamaa, p. 040 721 7546

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 on liitettävä 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.

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:

- HSL:n strategialuonnos 2018-2021,
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2018-2020,
- hyväksytyt liikennöintisuunnitelma 2018-2019 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat sekä
- vuoden 2017 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteutumätiedot vuodelta 2018.

Taloussuunnitelma vuosille 2020-2021 on laadittu aiempien vuosien tapaan talousarviovuoden (2019) kustannustasoon.

Kunnilta pyydetään lausunnot:

- strategiasuunnitelmasta,
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- kuntaosuuksien tasosta,
- lipputulotavoitteista TTS-kaudella,
- tarkastusmaksun korottamisesta ja
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2019-2021.

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

HSL:n uuden strategian valmistelussa yksi keskeisimmistä tehtävistä on ollut selkeyttää HSL:n roolia muuttuvassa maailmassa ja selvittää, minkälaisia näkymiä ja haasteita tulevaisuus tuo. Strategiatyön tavoitteena on ollut luoda uudistettu, innostava ja konkreettinen HSL:n strategia, joka vastaa toimintaympäristön ja asiakastarpeiden muutoksiin ja joka menee aidosti arkeen. Samalla toiminta- ja henkilöstöstrategia integroidaan

vahvemmin suunnitteluun, toimintaan, johtamiseen ja seurantaan.

Uusi vyöhykkeisiin perustuva hinnoittelumalli otetaan käyttöön vuonna 2019. Vyöhykemallin myötä lipputuotteet ja hinnoittelu muuttuvat merkittävästi. Uudistus mahdollistaa lähialueen palvelujen käytön kuntarajoista riippumatta. Vyöhykkeiden muutos merkitsee myös laajoja muutoksia pysäkki-infraan ja matkustajainformaatioon. Muutoksesta viestiminen edellyttää kaikkien HSL:n viestintäkanavien käyttöä ja muutosviestinnän tukemista näkyvällä markkinointikampanjalla.

Uusia TTS-kaudella aloittavia runkolinjoja bussiliikenteessä:

- Runkolinjat 500 ja 510 Itäkeskus/Herttoniemi-Pasila-Meilähti-Munkkiniemi-Munkkivuori/Tapiola aloittavat elokuussa 2019.
- Linja 562 Mellunkylä-Tikkurila-Lentokenttä muutetaan runkolinjaksi 570 vuonna 2020 ja kaikkien lähtöjen reitti muutetaan päättymään lentokentälle.
- Uusi runkolinja 200 perustetaan Elielinaukion, Leppävaaran ja Espoon keskuksen välille. Tavoitteena on, että runkolinja aloittaa liikennöinnin elokuussa 2020, kun tarvittavat infraparannukset on tehty. Ennen runkolinjaksi muuttamista linja 200 liikennöi ns. normaalina bussilinjana.
- Runkolinjan 560 Rastila-Myyrmäki Matinkylän jatkeen aloitus siirtyy ajankohtaan, jolloin länsimetron jatke avautuu.

HSL:n tilaamasta lähijunaliikenteestä avataan tarjouskilpailun esivalintavaihe vuonna 2018 ja varsinainen tarjouskilpailu on tarkoitus ratkaista keväällä 2020. Uusi liikennöintisopimus astuu voimaan kesäkuussa 2021. Lähijunaliikenteen kilpailutus tulee olemaan suurin yksittäinen tarjouskilpailu, mitä joukkoliikenteestä on Suomessa järjestetty ja ensimmäinen laatuaan junaliikenteessä.

Lähijunaliikenteessä varaudutaan matkustajamäärien kasvuun 2019 pidentämällä yksittäisiä rantaradan suunnan junia ruuhka-aikaan.

HSL:llä on ollut runsaan vuoden koekäytössä kotimaisia Linkker-sähköbussseja. Ensi vuonna useilla valmistajilla on jo tarjolla kaupunkiliikenteeseen soveltuvia sähköbussseja ja HSL:n ensimmäinen bussikilpailutus, jossa liikennöitsijän pitää tarjota liikenteeseen sähköbussseja, on Espoon Leppävaaran liityntäliikenteen kilpailutus. Kilpailutusta koskeva tarjouspyyntö julkaistaan elokuussa 2018 ja sähköbussilinjat aloittavat liikennöinnin 2019.

HSL on mukana neljässä toimialueellaan toteutettavassa automaattibussikokeilussa, joiden tarkoituksena on testata automaattiajoneuvojen teknologiaa todellisessa liikennenympäristössä. Samalla testataan myös automaattibussien integrointia osaksi muita joukkoliikenteen palveluja ja kerätään ylipäätään kokemuksia ajoneuvojen operoinnista. HSL:n rooli hankkeissa toistaiseksi on toimia sparraajana ja antaa tukea reittisuunnittelussa, matkustajainformaatioissa ja hankkeiden kytkemisessä osaksi koko seudun joukkoliikennejärjestelmää.

Lähimaksaminen on ensimmäinen askel kohti tunnistepohjaista matkustamista. Tunnistepohjaisessa järjestelmässä matkustusoikeutta hallitaan fyysisen matkakortin, rahastuslaitteen tai matkapuhelimen sijaan

taustajärjestelmässä. Sekä lähimaksaminen että tunnistepohjainen matkustaminen vaativat taustajärjestelmän kehittämistä, jonka kustannusten vuosina 2019-2021 arvioidaan olevan yhteensä neljä miljoonaa euroa. Tavoitteena on rakentaa yhteinen taustajärjestelmä suurten kaupunkien (Helsingin seutu, Tampere, Turku ja Oulu) kesken yhteistyössä TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n (LMJ Oy) kanssa.

Liikkumispalvelujen uusien toimintamallien testaamiseksi on perustettu kaksivuotinen hanke HSL IdeaLab, jossa työstetään proaktiivisesti HSL:n palveluvalikoimaa, haetaan toimintamalleja HSL:n rooliksi, käydään markkinavuoropuhelua eri toimijoiden kanssa sekä luodaan HSL:n linja ja käytännöt huolellisen arvioinnin perusteella. IdeaLabin avulla testataan HSL:n strategiaan sopivia syvempiä yhteistyön muotoja. Pilotointi tapahtuu vuoden 2019 aikana ja arviointia ja johtopäätöksiä tehdään alkuvuodesta 2020.

HSL valmistele ja viimeistelee saatujen lausuntojen jälkeen vuoden 2019 alussa MAL 2019 -suunnitelman hyväksyttäväksi HSL:n hallituksessa ja muissa seudun yhteistyön toimielimissä. Hyväksytyt suunnitelman pohjalta tehdään MAL- sopimuksen 2020-2023 valmistelu ja käydään sitä koskevat neuvottelut. Vuoden 2019 aikana toteutetaan MAL 2019 -suunnitelmassa sovitut jatkotyöt ja varmistetaan, että runkoverkon kehittämisen tarpeet ja lisäselvitystä vaativat asiat on huomioitu niissä. Uuden sukupolven HELMET 5.0 –liikennemalli kehitetään sitä koskevan suunnitelman mukaisesti v. 2019-2020 aikana. MAL 2019 -suunnitelman jalkauttamiseen ja vuorovaikutukseen sekä suunnitelmasta viestintään kiinnitetään erityistä huomiota ja siihen panostetaan. Toteutuneen suunnittelukierroksen jälkiarviointi tehdään sisältäen kuntakohtaiset kokoukset ja järjestetään työskentelyyn osallistuneille tahoille suunnittelukierroksen päätösseminaari.

Lippulajitutkimuksilla kerätään tietoa matkustajien kotipaikka- ja matkalippujakaumista kuntien HSL-alijäämän määrittämistä varten. Syksyllä 2019 lippulajitutkimus tehdään raitiovaunuissa ja mahdollisesti myös rajoitetusti busseissa. Siuntion ja Tuusulan HSL-jäsenyyden vaikutukset selvitetään HSL:n suunnitteleman linjaston käyttöönoton jälkeen. Lippulajitutkimusten tarvetta ja mahdollista uutta tutkimustapaa vyöhykemallin käyttöönoton jälkeen selvitetään vuoden 2019 aikana.

TALOUSSUUNNITELMA

Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2019 ovat yhteensä 743,4 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 12,1 milj. euroa (1,7 %). Toimintatulojen arvioidaan olevat 764,0 milj. euroa vuonna 2020 ja 769,1 milj. euroa vuonna 2021.

Lipputulot

Lipputuloarviot perustuvat neljän kuukauden toteutuman perusteella tehtyyn lippituloennusteeseen sekä esitettyihin hinnankorotuksiin ja hintajousto. Lipputulosten arvioidaan olevan vuonna 2018 ilman ALV:ia yhteensä 374,1 milj. euroa ja 371,3 milj. euroa vuonna 2019. Laskua

edellisvuoden ennusteeseen on -0,7 %. Lipputulot muodostavat 50,0 % HSL:n toimintatuloista.

Lipputulojen arvioidaan olevan 376,9 milj. euroa vuonna 2020 ja 382,6 milj. euroa vuonna 2021.

Lipputuloarvioihin sisältyvät lippujen myynnin arvioidut muutokset sekä hintajousto, jonka mukaan lippujen kappalemääräinen myynti laskee hintoja korotettaessa ja vastaavasti nousee hintoja alennettaessa. Lisäksi on arvioitu siirtymät nykyisistä lippulajeista vyöhyketariffin mukaisiin lippulajeihin vyöhykkeittäin. Seniorilippujen ja uuden vuosilippukonseptin mukainen myynnin siirtymä sekä koululaisten retkiä varten myytyjen lippujen poistuminen on huomioitu. Myös raitiovaunu- ja SMS-lippujen myynnin lopettamisen vaikutukset on huomioitu. Erityisesti kuljettajan myymien kertalippujen käyttö on vähentynyt edelleen mm. junissa ja raitiovaunuissa tapahtuneen konduktööri- ja kuljettajalipunmyynnin lopettamisen myötä. Matkustajat ovat siirtyneet käyttämään mm. mobiililippuja. Myös matkakortille ladattuja kausi- ja kertalippuja on myyty edellistä vuotta enemmän.

Nykytariffin mukaisia hintoja ei koroteta vuonna 2019. Vyöhyketariffin lippujen hinnat on määriteltä niin, että laskennallinen lipun hintojen muutosprosentti koko ABCD alueen lippujen hinnoissa on -3,4 %. Lipun hintojen muutosprosenttia ei voida määritellä kuin laskennallisesti, koska tariffijärjestelmät poikkeavat oleellisesti toisistaan. Se, että lippujen hintoihin ei esitetä korotuksia, johtuu viime vuosien ennakoitua suuremmista lipputulosta ja kustannussäästöistä. Vuodesta 2018 vuoteen 2019 lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän arvioidaan kasvavan keskimäärin noin 1,5 %.

Ennakkoon myytävät kertaliput ovat 30 % halvempia kuin kuljettajalta ostetut liput. Ennakkoon myytäviä lippuja ovat automaattista ostetut kertaliput, matkakortin arvolla ostettavat liput, kertakortille ladattavat kertaliput ja mobiililiput. Tekstiviestilippujen myyntiä esitetään lopetettavaksi vyöhyketariffin mukaisen taksan käyttöönottoon yhteydessä vuoden 2019 aikana.

Vyöhykkeisiin perustuva tariffijärjestelmä otetaan käyttöön vuoden 2019 alussa. Aikataulu on riippuvainen uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän valmistumisesta ja matkakorttien vaihdon toteutumisesta. Uusi järjestelmä täytyy olla täysimääräisesti käytössä ja matkakortit vaihdettu ennen kuin vyöhykkeet voidaan ottaa käyttöön. HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa suunnitelmakauden lipputulot on arvioitu uuden vyöhyketariffin perusteella.

TTS-esityksessä vuonna 2019 kuntien subventioasteen ilman edellisten vuosien yli-/alijäämiä on keskimäärin 50,3 %. Kuntien HSL-ajan keskimääräinen subventiotaso pysyy kuitenkin alle 50 %:ssa (ollen 47,9 %), vaikka se vuoden 2019 osalta ylittyikin hieman.

Matkakorteista perittäviä korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2018 0,8 milj. euroa ja korttimaksuista kertyvien tulojen laskevan vuonna 2019 0,6 milj. euroon. Laskua arvioidaan syntyvän siirtymästä mobiilituotteiden

käyttöön.

Kuntaosuudet

Ne menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista.

Esitetyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnottelumalli otetaan käyttöön vuoden 2019 alussa. Laskutettavat kuntaosuudet ovat talousarviossa 2019 yhteensä 356,0 milj. euroa ja kuntaosuudet muodostavat 47,9 % HSL:n toimintatuloista. Kuntaosuuksissa on huomioitu kunnille kertyneen ylijäämän palautusta yhteensä 24,0 milj. euroa.

Muut tulot

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,7 milj. euroa vuosina 2019–2021. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 1,5 milj. euroa. Muita tukia saadaan mm. sähköbussijärjestelmän hankintoihin.

Tarkastusmaksutuloja arvioidaan vuonna 2019 kertyvän 5,2 milj. euroa, joista kirjataan luottotappiota ja luottotappiovarauksia yhteensä noin 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen kertalipun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2019 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon.

Vuokratuloja liikennöitsijöiltä laskutettavista taukotilojen, matkakorttilaitteiden ja sähköbussien vuokrista arvioidaan saatavan 2,1 milj. euroa.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2019 ovat yhteensä 747,3 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2018 ennusteesta 42,5 milj. euroa (6,0 %). Vuonna 2020 toimintamenojen arvioidaan olevat 766,6 milj. euroa ja 772,9 milj. euroa vuonna 2021.

Henkilöstökulut

Henkilöstömenot ovat 23,2 milj. euroa, joka on 3,1 % toimintamenoista. Palkat ja palkkiot ovat yhteensä 18,9 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,3 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

Palveluiden ostot

Palveluiden ostomenot vuonna 2019 ovat yhteensä 714,4 milj. euroa, 95,6 % HSL:n kaikista toimintamenoista.

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 528,3 milj. euroa, 70,7 % HSL:n toimintamenoista. Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan

nousevan keskimäärin 2,4 % edellisvuoden tasosta.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2019 olevan yhteensä 322,8 milj. euroa. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,8 milj. euroa. Bussiliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 2,4 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 2,0 milj. euron varauksen ympäristöbonusten maksamiseen liikenteenharjoittajille. Kustannukset sisältävät Länsimetron liityntäliikenteen palvelutason parantamisen kustannuksia seutuliikenteessä 4,6 milj. euroa ja Espoon sisäisessä liikenteessä 0,7 milj. euroa. Vuonna 2020 bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 347,3 milj. euroa ja 346,4 milj. euroa vuonna 2021.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2018 olevan yhteensä 90,8 milj. euroa ml. Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokrakuluja 0,7 milj. euroa. HSL ja VR ovat neuvotelleet uuden hinnan HSL-lähijunaliikenteen siirtymäkauden sopimuksen loppuajalle. Sopimus on voimassa kesäkuuhun 2021 asti, minkä jälkeen HSL:n lähijunaliikenne siirtyy kilpailutettuun sopimukseen. Uuteen sopimukseen kirjattava 27 miljoonan euron alennus jaetaan jäljellä olevalle sopimuskaudelle alkaen vuodesta 2018. Vuonna 2020 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 89,8 milj. euroa sekä 88,2 milj. euroa vuonna 2021.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2019 olevan 56,2 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 2,4 %. Kustannuksiksi arvioidaan 58,6 milj. euroa vuonna 2020 ja 62,8 milj. euroa vuonna 2021. Vuonna 2019 kustannukset nousevat uuden kaluston pääomakustannusten takia ja niiden siirtyessä vähitellen pois takuunalaisesta laskutuksesta. Uusia Artic-raitiovaunuja oli huhtikuussa 2018 liikenteessä 42 kappaletta. Artic-vaunuja on vastaanotettu 70 kappaletta vuoden 2019 päättyessä.

Metrolinjakustannusten arvioidaan olevan 43,8 milj. euroa vuonna 2019. Metrolinjakustannustason muutokseksi on arvioitu 2,7 %. Vuonna 2020 kustannuksiksi arvioidaan 45,1 milj. euroa ja 45,8 milj. euroa vuonna 2021. Vuosina 2020-2021 kustannukset nousevat vanhan metrokaluston peruskorjausten myötä. Vuosien-nusteet sisältävät myös 0,6 milj. euron varaukset Matinkylästä liikennöivän metrolinjakustannusten lisäämiseksi.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2019 olevan 4,6 milj. euroa ja laskevan 3,6 milj. euroon vuosina 2020-2021. Vuoden 2019 kustannuksia nostaa lautan telakointikustannukset. Lauttaliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 2,0 %.

Muut palvelujen ostomenot

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 35,4 milj. euroa vuonna 2019. Muihin palvelujen ostoon käytetään 33,8 milj. euroa vuonna 2020 ja 33,6 milj. euroa vuonna 2021.

Vuonna 2019 lisäkustannuksia aiheuttaa uuden vyöhykehinnittelun

käyttöönotto ja siihen liittyvät palvelujen ostot. TTS-kaudella jälleenmyyjille maksettavien lipunmyyntipalkkioiden oletetaan vähitellen laskevan noin 1,1 milj. eurolla vuodesta 2019 vuoteen 2021, kun uusia lipunmyynnin itsepalvelukanavia on otettu käyttöön.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2019 on 150,7 milj. euroa.

Kuntien laskuttamiin inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 % korosta sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena on ennen vuotta 2010 käyttöön otetun infran osalta käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta, johon on lisätty 5 % vuotuinen rakennusaikainen korko.

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen 8.2. -kohdan mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien aiheuttamien infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Tällaisia uusia, merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaan ainakin Länsimetro ja Kehärata. Talous- ja toimintasuunnitelmassa infrakustannusten jaossa on sovellettu Kehäradan ja Länsimetron osalta 27.5.2015 hyväksytyyn sopimuksen periaatteita. Vantaan infra-sopimuksen mukaisesti on Kehäradan käyttöönoton aiheuttamasta kertaseutulipputulojen kasvusta kohdistettu Vantaalle suoraan 3,0 milj. euroa vuonna 2019.

Vuonna 2020 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 155,7 milj. euroa ja vuonna 2021 yhteensä 158,9 milj. euroa.

Muut kustannukset

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2019 varattu 1,9 milj. euroa. Vuoden 2020 varaus on 1,5 milj. euroa ja vuoden 2021 varaus 1,6 milj. euroa.

Vuokramenot vuonna 2019 ovat 4,6 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokrakustannusten lisäksi sähköbussista maksettavia leasing-vuokria 1,3 milj. euroa ja kuljettajien sosiaalituloista maksettavia vuokria 2,1 milj. euroa. Vuoden 2020 varaus vuokriin on 3,9 milj. euroa ja vuoden 2021 varaus 3,7 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2019 ovat 3,2 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja -varaukset, joita arvioidaan kirjattavan vuosittain yhteensä 2,0 milj. euroa. Vuodelle 2019-2020 varaus muihin menoihin on 3,3 milj. euroa molemmille vuosille.

Toimintakatteen vuonna 2019 arvioidaan olevan 3,9 milj. euroa alijäämäinen.

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton eikä talousarviolainaa tarvinne nostaa

myöskään vuonna 2018.

Rahoituskuluihin kirjataan myös jäsenkunnille maksettavat ylijäämien korot ja rahoitustuloihin vastaavasti alijäämistä perittävät korkotulot. Rahoituslaitoksista Nordea, Danske ja OP Yrityspankki ovat ilmoittaneet perivänsä HSL:ltä maksuliiketeileillä olevista varoista negatiivista talletuskorkoa tietyn rajan yli menevistä maksuliiketilien saldoista. HSL on sijoittanut ylimääräisiä kassavaroja kahden rahoituslaitoksen yhteensä viiteen eri rahastoon suojautuakseen kassavaroista maksettavilta korkokustannuksilta.

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2019 arvioidaan olevan 0,2 milj. euroa, pysyvän samalla tasolla vuonna 2020 ja nousevan 0,3 milj. euroon vuonna 2021.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 4,1 milj. euroa alijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja.

Suunnitelmapoistot ovat yhteensä 19,8 milj. euroa vuonna 2019, 21,1 milj. euroa vuonna 2020 ja 19,8 milj. euroa vuonna 2021. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin. LIJ-hankkeen poistot on vaiheistettu siten, että ensimmäiset poistot aloitettiin määrittelyvaiheen päätyttyä kesällä 2013. Suurin osa poistoista on kuitenkin aloitettu vasta vuoden 2017 lopulla, kun kaikki myyntijärjestelmät oli otettu tuotantokäyttöön. Viimeinen osuus poistojen vaiheistuksesta liittyy hankkeen lopulliseen hy-väksymiseen, jota ei ole vielä tehty.

Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyin poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat LIJ-hankkeen osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ohjelmat ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.

Tilikauden 2019 alijäämäksi arvioidaan 24,0 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä.

Investoinnit

HSL:n investointimenot ovat 16,4 milj. euroa vuonna 2019, 12,8 milj. euroa vuonna 2020 ja 8,6 milj. euroa vuonna 2021.

Edellisten vuosien merkittävin investointi LIJ-hanke valmistui pääosiltaan vuoden 2017 loppuun mennessä. Lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2019-2021 vielä noin 2,0 milj. euroa, joka on varattu pääosin vuodelle 2020.

Erilaisiin digitaalisten kuluttajapalveluiden kehittämishankkeisiin on varattu suunnitelmakaudelle 5,4 milj. euroa, kullekin vuodelle noin 2 milj. euroa.

Asiakkuuden ja myynnin –sovellusten kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä 15,6 milj. euroa, josta 8,8 milj. euroa vuodelle 2019, 3,8 milj. euroa vuodelle 2020 ja 3,1 milj. euroa vuodelle 2021. Merkittävimpänä yksittäisenä kehittämishankkeena tässä ryhmässä on Lähimaksamisen kehittäminen, jolle on varattu suunnitelmakaudella

yhteensä 4,1 milj. euroa. Tähän ryhmään sisältyy myös Maas IdeaLabin 1,0 milj. euron varaus liikkumispalveluiden uusien toimintamallien testaamiseen.

Joukkoliikenteen kehityshankkeisiin on varattu suunnitelmakaudella 7,2 milj. euroa, josta 2,7 milj. euroa vuodelle 2019, 2,7 milj. euroa vuodelle 2020 ja 1,8 milj. euroa vuodelle 2020. Merkittävimpänä yksittäisenä investointina Jore 4.0 -hankkeeseen on koko suunnitelmakaudelle varattu 2,7 milj. euroa.

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 7,7 milj. euroa, josta merkittävimpänä yksittäisenä hankkeena 2,3 milj. euroa tietoturvan kehittämiseen.

Ehdotus

Hallitus päättää pyytää Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten ja Keravan kaupunkeja ja Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntia 31.8.2018 mennessä antamaan lausuntonsa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän taloussuunnitelmaehdotuksesta 2019-2021. Lausuntoa pyydetään:

- a) strategiasuunnitelmasta,
- b) liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- c) kuntaosuuksien tasosta,
- d) lipputulotavoitteesta TTS-kaudella,
- e) tarkastusmaksun korottamisesta, sekä
- f) kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2019-2021.

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Päätös tarkastettiin kokouksessa.

Liite

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2019-2021