

# PKS- koordinaatioryhmän tavoitteiden toteutuminen 2017



HSLH 27.3.2018 / Yhtymäkokous 22.5.2018

## Yhtymäkokous 26.5.2015 § 5



Yhtymäkokous kehotti HSL:n hallitusta:

- **ottamaan toiminnassaan ja talousarvion valmistelussa huomioon pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmän 24.4.2015 hyväksymät omistajaohjauksen tavoitteet** tälle valtuustokaudelle ja
- **raportoimaan yhtymäkokoukselle omistajaohjauksen tavoitteiden toteutumisesta.**

## Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmän hyväksymät omistajaohjauksen tavoitteet



1. Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaavaa.
2. Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %.
3. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella.
4. Tuottavuuden nousu vähintään 1,5 % / vuosi.
5. Peruspääomalle ei edellytetä maksettavan korvausta vuosina 2015 ja 2016, päätetään vuosittain.
6. Pidemmän aikavälin tariffipoliittisten linjausten laatiminen yhteistyössä kaupunkien kanssa vuoden 2015 loppuun mennessä HSL-alueen mahdollisen laajentumisen huomioon ottaen.

3

20.3.2018

## 1. Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava



- Lipputulot kasvoivat edellisestä vuodesta 26,3 M€ (7,9 %) ja kuntaosuuksiin kohdistetut kokonaiskustannukset 35,8 M€ (5,9 %) eli lipputuottojen kasvu ylitti kokonaiskustannusten kasvun ja tavoite saavutettiin.
- Lipputulot olivat vuonna 2017 yhteensä 357,7 M€ ja ne kasvoivat 26,3 M€ (7,9 %) edellisestä vuodesta.
  - Lipputulot ylittivät talousarvion 14,1 M€:lla (4,1 %)
    - Lippujen hintoja korotettiin vuoden 2016 alussa keskimäärin 4,1 %.
    - Talousarvion lipunmyyntiennuste perustui keskimäärin 1,5 % matkustajamäärän kasvuun, kun toteutunut matkustajamäärien kasvu oli 2,0 %.
- HSL:n toimintakulut kasvoivat vuonna 2017 34,5 M€ (5,6 %) edellisestä vuodesta, ollen yhteensä 648,1 M€.
  - Toimintakulut jäivät talousarviosta 29,7 M€ (4,4 %)
    - Länsimetron viivästymisen vuoksi infrakustannuksista jäi toteutumatta 21,4 M€.
    - Joukkoliikenteen kustannustaso kasvoi keskimäärin 0,7 % edellisen vuoden kustannustasosta kun talousarvio oli laadittu 1,2 %:in kustannustasonousuun perustuen.

4

20.3.2018

## 2. Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %



- Kuntaosuuksilla katettiin tilinpäätöksessä kunnille kohdistetuista kustannuksista keskimäärin **44,0 %** (=kuntien subventio-osuus ilman ylijäämäkertymiä).
- Keskimääräinen subventio-osuus edellisenä vuonna oli 45,0 %.
  - Keskimääräinen subventio-osuus on jäänyt useana vuonna peräkkäin alle 50 %:in koska merkittäviä hankkeita on valmistunut aikataulustaan myöhässä ja toisaalta lipputulot ovat kehittyneet positiivisesti.
- Tulevina vuosina suurista liikenneinvestoinneista aiheutuvien infrakustannusten kattaminen aiheuttaa nykyisillä laskentaperiaatteilla edelleen merkittävän kasvun kuntien subventio-osuuksiin ja/tai asiakkailta perittäviin lippujen hintoihin.

5

20.3.2018

## 3. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella



- Joukkoliikenteen osuus moottoriajoneuvomatkoista aamuruuhkassa Helsingin niemelle suuntautuvilla matkoilla **kasvoi 77,02 %:iin** (edellisenä vuonna 74,38 %).
- Joukkoliikenteen osuus Kehä I:n tasoon ulottuvilla poikittaisliikenteen matkoilla kuitenkin **laski 21,01 %:iin** (edellisenä vuonna 23,03 %).
- Pirkkolantien laskentapisteellä oli pudotusta syksyyn 2016. Vuonna 2016 oli poikkeuksellinen syksy, koska silloin matkustajamäärä kasvoivat reilusti syksyyn 2015 verrattuna.
  - Hakamäentien laskentapisteessä matkustajamäärä laskenut etenkin ruuhkassa syksystä 2016. Pyöräilijöiden ja junamatkustajien määrä on kasvanut (Kehäradan junilla on tiheä vuoroväli), koska linja 57 on vaihtajien käytössä suosittu.
  - Nordenskiöldinkadun laskentapisteessä 58B & 551 linjojen matkustajamäärät laskeneet todennäköisesti Pasilan pitkään kestäneen remontin takia. Linja 506 kasvanut hieman samasta syystä, koska pysäkillä on helpompi kulkea asemalta. Ratikoiden luvut hyvin samantaiset kuin 2016, vaikka linjastouudistus poisti NOR:ita 7A ja 7B ja tilalle tuli linja 3.
  - Ilmalan junien nousija/poistujamääriä kasvanut syksystä 2016 12-13% eli matkustajia siirtynyt juniin.
  - Myös autoilijoiden määrä voinut kasvaa, koska Hakamäensillan remonti on nyt valmis.

6

20.3.2018



## 4. Tuottavuuden nousu vähintään 1,5 % / vuosi



- **Joukkoliikenteen täyttöasteen** painotettu keskiarvo vuonna 2017 oli 20,7 % kun se edellisenä vuonna oli 22,1 % eli täyttöaste heikkeni 1,4 %-yks. ja tuottavuuden nousutavoite jäi toteutumatta.
- HSL:n tuottavuuden mittariksi on valittu joukkoliikenteen täyttöaste. Tuottavuus on tehokkuuden mittari ja tuottavuutta mitataan vertailemalla tuotoksen ja panoksen suhdetta keskenään. Joukkoliikenteen täyttöaste kuvaa parhaiten HSL:n tuottamien palveluiden tuottavuutta. Täyttöastetta laskettaessa panoksena on paikkakilometrit ja tuotoksena matkustajakilometrit ja mittari on niiden suhde matk.km/paikkakm eli täyttöaste.

Täyttöasteen heikkenemiseen vaikuttivat:

- Metrossa muutettiin länsimetron myötä koko liikennejärjestelmä ja erityisesti Tapiolan linjan kuormitus jäi pieneksi vaikka kilometrisuoritetta tuli reilusti lisää. Länsimetron aikataulujen suunnittelussa ei tiedetty vielä tarkkaa ruuhkapiikin ajallista sijoittumista, minkä vuoksi tiheää liikennettä ajetaan pidempään kuin se kuormitusten perusteella olisi välttämättä tarpeen. Ruuhkan tiivistämistä voidaan analysoida, kun liikkuminen vakiintuu ja saadaan tarkempaa dataa matkustajista (profilidata).
- Helsingin tietyömaat kesä-syysy 2017 aiheuttivat ongelmia bussiliikenteelle. Pahimpina päivinä jäi arviolta yli 5 % Mannerheimintien vuoroista ajamatta. Näistä ei siis ole nousijoitakaan.
- Junaliikenteessä on lisätty junayksiköitä ruuhkan laitojen lähdeille, jotka ovat olleet kuormittuneita. Tästä seuraa kapasiteetin väljempi käyttö, kun kapasiteettia lisätään kerralla suuri määrä. Ruuhkan vastasuunnat kuormittuvat huonosti, mutta ne joudutaan mitoittavan suunnan vuoksi ajamaan myös kahdella yksiköllä. I/P ja K-junilla on siirretty yhteiseen kiertoon, koska Kehäradan kierrosaika ei edelleenkään vaikuttanut riittävästi ja yhteinen kierto oli kustannustehokkaampaa kuin kierrosajan lisääminen vain Kehäradalle.

7

20.3.2018

## 5. Peruspääomalle ei edellytetä maksettavan korvausta vuosina 2015 ja 2016, päätetään vuosittain



- HSL:n hallitus ei esitä peruspääomalle maksettavaksi korkoa tilinpäätösvoodelta 2017.

8

20.3.2018

## 6. Pidemmän aikavälin tariffipoliittisten linjausten laatiminen yhteistyössä kaupunkien kanssa vuoden 2015 loppuun mennessä HSL-alueen mahdollisen laajentumisen huomioon ottaen



- Kunnilta pyydettiin vuonna 2013 lausuntoja lippujen hinnoitteluperiaatteita ja hintasuhteista uudessa vyöhykemallissa ja HSL:n hallitus päätti 10.12.2013 hinnoitteluperiaatteista ja hintasuhteista.
- HSL:n hallitus päätti 10.2.2015 pyytää jäsenkuntien lausuntoa ehdotuksesta, joka koskee oikeuksia erityisryhmien alennus- ja vapaalippuihin sekä oikeutta matkustaa ilman lippua Helsingin seudun tulevassa taksa- ja lippujärjestelmässä (ns. kaarimalli). Kuntien lausuntojen pohjalta HSL:n hallitus päätti 16.6.2016 erityisryhmien alennus- ja vapaalipuista sekä oikeudesta matkustaa ilman lippua Helsingin seudun uudessa vyöhykemallissa. Lisäksi hallitus päätti, että toimitusjohtajalla on jatkossakin oikeus tehdä myöntämisperusteisiin pieniä tarkistuksia ja, että hallitus vahvistaa lippujen hinnat ja kulloinkin sovellettavan yhtenäisen alennusprosentin vuosittain talousarvion yhteydessä.
- HSL:n hallitus päättää vuoden 2018 aikana uuden vyöhykepohjaisen hinnoittelumallin käyttöönoton tarkemman aikataulun ja hinnat. Vyöhykepohjaisen hinnoittelumallin käyttöönotto mahdollistaa laajenemisen.

20.3.2018

## Yhtymäkokous 15.11.2016 § 11



Yhtymäkokous kehotti:

- HSL:ää jatkamaan v. 2016 tuloksettomina päättyneitä omistajakuntien välisiä neuvotteluja kuntaosuuksien tasosta, subventioasteesta ja infrakustannusten mahdollisesta uudelleen jakamisesta siten, että lipunhintojen korotustarve taloussuunnitelmakaudella pienenee. Neuvottelujen pohjaksi HSL kokoaa erilaisia malleja ja selvittää mitä muutoksia niiden toteuttaminen edellyttää nykyisiin säädöksiin ja omistajaohjauksen linjauksiin. Neuvottelut tulee käydä ennen v. 2018 talousarvion laatimista.

10

20.3.2018

## Kuntaosuuksien taso, subventioaste ja infrakustannusten mahdollinen uudelleen jakaminen



- Jäsenkuntien kanssa valmisteltiin keväällä 2017 yhteistyössä kuntaosuuslaskennan uudistusta, josta pyydettiin kunnilta lausuntoa TTS-lausunnon yhteydessä.
- Samassa yhteydessä pyydettiin lausuntoa eri vaihtoehtoista infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa.
- **Halukkuutta perussopimuksen tai infrasopimuksen muuttamiseen ei lausuntojen perusteella toistaiseksi ole.**