

## Kehyskuntien HSL:een liittymisen kustannusvaikutukset

### TUUSULAN HSL-KUNTAOSUUDEN ARVIOINTI VUODELLE 2017

#### Tausta

HSL:een kuulumattomien Helsingin seudun kehyskuntien mahdollisen HSL:een liittymisen kustannusvaikutuslaskelmia on laadittu HSL:n toimeksiannosta vuoden 2015 aikana. Kyseisissä tarkasteluissa oletettiin kaikkien kehyskuntien olevan uusia jäsenkuntia.

Kysymys HSL:een liittymisestä on ajankohtaistunut Tuusulassa. Tässä muistiossa on arvioitu Tuusulalle koituvia kustannusvaikutuksia tilanteessa, jossa kehyskunnista ainoastaan Tuusula liittyisi HSL:n jäsenkunnaksi. Laskelmat kuvaavat tilannetta noin vuonna 2017, kun liikenteen järjestämistavat ovat muuttuneet.

Tämä muistio on laadittu Tuusulan kunnan teknisen toimen tilauksesta lisätarkasteluksi HSL:n toimeksiannosta laadittujen kustannusvaikutuslaskelmien rinnalle.

#### Matkustaminen Järvenpään kautta

Tuusulan ja etenkin Kellokosken yhteyksien järjestämisen kannalta Järvenpään kaupungin HSL-jäsenyydellä on suuri merkitys. Mikäli Järvenpää on jäsenkunta, voidaan Kellokosken yhteydet järjestää helposti Järvenpään kautta. Mikäli Järvenpää ei ole jäsenkunta mutta Tuusula on, saattaa Kellokosken ja mm. Helsingin välisten yhteyksien looginen järjestäminen vaatia erityisjärjestelyjä. Sama koskee myös Jokelan yhteyksiä.

Seuraavassa on listattu asioita, jotka tulisi ottaa huomioon, mikäli Järvenpää jää HSL:n ulkopuolelle Tuusulan liittyessä HSL:n jäsenkunnaksi:

- Jokelasta alkavilla ja sieltä muulle HSL-alueelle kulkevilla junamatkoilla hyväksyttäisiin HSL:n lipputuotteet.
  - Osa matkasta kulkee Järvenpään halki, josta alkavilla junamatkoilla käytettäisiin pääsääntöisesti VR:n lipputuotteita.
- Kellokoskelta alkavilla ja sieltä muulle HSL-alueelle kulkevilla bussimatkoilla (mm. linja 665) hyväksyttäisiin HSL:n lipputuotteet.
  - Kellokoskelta matkustavat voivat vaihtaa bussista junaan Järvenpään rautatieasemalla, eli siellä junaan vaihtavilla matkoilla tulisi hyväksyä HSL:n lipputuotteet.
    - Junassa kelpuutettaisiin Järvenpään rautatieasemalla HSL:n kausiliput ja arvoliput sekä busseista ostetut HSL-kertaliput. Junasta Järvenpään alueella ostettavat kertaliput voisivat olla VR:n lipputuotteita.
- Muut mahdolliset asemat, joihin bussivuoroja saattaisi pienessä mitakaavassa Tuusulan alueelta kulkea, ovat Haarajoen asema, jota on kokeiltu keväällä 2015; Saunakallio, mikäli Purolan suunnalla alkaa kaavoitus esim. Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden kehittymisen myötä; sekä Ainola, mikäli Vanhan Lahdentien alueen kaavat lähtevät kehittymään Tuusulassa ja esim. Keravan ja Tuusulan välillä.

- Edellä esitetystä seuraa, että Järvenpään ja Tuusulan rajan ylittävillä bussilinjoilla hyväksyttäisiin HSL:n lipputuotteet, kun matka kulkee Järvenpään halki Tuusulan alueelta Tuusulan alueelle tai vaihtoehtoisesti matka alkaa tai päättyy Järvenpään juna-asemille, koska tuusulalaiset voivat vaihtaa niillä junasta tai junaan.
  - Järvenpään sisäisillä bussilinjoilla ei hyväksyttäisi HSL:n lipputuotteita, vaan ne jäisivät Matkahuollon lippujärjestelmään.

Edellä esitetyllä järjestelyllä tuusulalaisten matkojen hinta Helsingin suuntaan ja muulle HSL-alueelle olisi sama riippumatta siitä, kuljetaanko Järvenpään halki junalla tai bussilla, tai vaihdetaanko Järvenpään juna-asemilla junan ja bussin välillä. Sivuvaikutuksena edellä mainitusta seuraa, että tuusulalaiset voisivat käyttää HSL:n lipputuotteita (kausi- ja arvoliput) myös Järvenpään keskustaan päättyvillä bussi- ja junamatkoilla, vaikka tätä ei tavoiteltaisikaan. Järvenpään ja Tuusulan rajan ylittävään joukkoliikenteeseen on kuitenkin vaikea luoda muuta asiakkaan näkökulmasta toimivaa HSL-matkalippujen kelpoisuutta.

Järvenpäläiset eivät ainakaan tällä hetkellä voi ostaa ns. kolmannen vyöhykkeen HSL-kausilipputuotteita, jolle myös Tuusulan on ajateltu sijoittuvan. Järvenpäläisillä on mahdollista kehyskunnan asukkaina ostaa subventoituun hintaan vain pääkaupunkiseudun (Helsinki, Vantaa, Espoo ja Kauniai-nen) HSL-lipputuotteita. Järvenpäläisille pitäisi kuitenkin luoda HSL-lipputuotteiden osalta mahdollisuus kulkea Järvenpään ja Tuusulan välisessä joukkoliikenteessä sekä Tuusulan sisäisessä liikenteessä.

Seuraavassa taulukossa on esitetty matkalippujen hintoja Tuusulan ja Järvenpään osalta nykytilanteessa ja tilanteessa, jossa Tuusula olisi liittynyt HSL:n jäsenkunnaksi. Koko Tuusulan on oletettu sijaitsevan samalla vyöhykkeellä kuin Kerava ja Sipoo. Taulukossa esitetyt HSL-hinnat ovat vuoden 2015 ns. 3. vyöhykkeen hintoja. Päätöksiä HSL-alueella aikaisintaan vuonna 2017 käyttöön otettavan ns. kaarimallin hinnoista ei vielä ole.

<b>Helsinki runkoyhteys v. 2015, aikuinen</b>	30 pv tms.	sarja- lippu	kerta- lippu	<b>HSL-tilanne, Tuusula jäsen</b>	arvo- lippu	kerta- lippu
Jokela juna	157.8	7.56	8.60	Jokela ja HSL	146.6	5.96 7.50
Kellokoski bussi	110.0	7.19	10.10	Kellokoski	<i>HSL sis. vaihdot</i>	
Kellokoski bussi+juna	188.5	8.61	10.80	<b>Järvenp. ei jäsen</b>	30 pv	sarja kerta
Järvenpää juna	143.5	6.12	7.20	Järvenpää juna	143.5	6.12 7.20
Järvenpää bussi	182.7	6.11	8.20	Järvenpää bussi	182.7	6.11 8.20
<b>Hyrylä-Järvenpää v. 2015, aikuinen</b>	30 pv	sarja- lippu	kerta- lippu	<b>HSL-tilanne, Tuusula jäsen</b>	arvo- lippu	kerta- lippu
Hyrylä- Järvenpää bussi	45.0	2.80	3.90	tuusula- laiset	49.5	2.00 3.00

Taulukon mukaan pohjoisen Tuusulan matkojen hinnat Helsinkiin alenevat lukuun ottamatta niitä, jotka käyttävät 30 päivän Tuusula-lippua (IV-vyöhyke) ja kulkevat koko matkan bussilla. Erityisesti sellaisten matkojen tai matkaketjujen, joissa sekä bussin että junan käyttö on tarpeellista, mielekäs-tä tai vaihtoehtoista, asiakkaan hinta laskee HSL-jäsenyyden myötä.

Järvenpäästä Helsinkiin suuntautuvilla matkoilla pelkästään junaa käyttävien matkat ovat hieman halvempia kuin Tuusulan pohjoisosista tulevien HSL-liput lukuun ottamatta VR:n sarjalippujen käyttäjiä, joiden lipun hinta matkaa kohden on hieman kalliimpi kuin HSL:n arvolipun. HSL:n arvolippuja voivat käyttää kaikki HSL-matkakortin haltijat kuntalaisuudesta riippumatta, joten nykyisellä lippujen hinnoittelulla järvenpäälaisille voisi olla järkevää matkustaa Järvenpään keskustasta HSL-alueelle HSL:n arvolipputuotteilla.

Hyrylän ja Järvenpään välillä Järvenpää-Tuusula 30 päivän lippu on hieman edullisempi kuin HSL:n yhden vyöhykkeen 30 päivän kausilippu. Sitä vastoin HSL:n arvo- ja kertaliput ovat kyseisellä yhteysvälillä edullisempia kuin tällä hetkellä käytössä olevat Matkahuollon lipputuotteet.

### Nykytilanteen kustannuksia

Oheisessa taulukossa on esitetty Tuusulan rahoitusta nykytyyppisessä tilanteessa joukkoliikenteen ja opetustoimen osalta. Taulukossa on hyödynnetty kunnan arviota vuoden 2016 kustannuksista, jossa liikenteen hankinnan kustannukset ovat kasvaneet merkittävästi esimerkiksi vuoden 2014 tilanteesta.

JOUKKOLIIKENNE (€/alv 0)						OPETUSTOIMI (€/alv 0)				Rahoitus valtion- avun jälkeen	KELA:n koulu- matka- tuki	
Tuusula- lippu	Keski- Uuden- maan seutu- lippu	Järven- pää- Tuusula- lippu	HSL- alueen liput	Tuusulan sisäinen liikenne	ELY- sopimus- liikenne	Esikoulu- laisten kulje- tukset	Perus- koulu- laisten matka- liput	Rahoitus ennen valtion- apua	Valtion- avustus jl:n osalta			
282 000	71 000	79 000	218 000	255 000	1 669 000	450 000	32 000	110 000	3 166 000	180 000	2 986 000	363 000

Kelan maksama koulumatkatuki toisen asteen opiskelijoille (lukiolaiset, ammattikoululaiset) poistuu Tuusulan ja HSL-alueen välisillä matkoilla, koska HSL:n lippujärjestelmässä lukiolaiset ja ammattikoululaiset matkustavat pääasiassa lasten lipuilla. Tuki poistuu myös Tuusulan ja Järvenpään keskustan välillä tehtävillä koulumatkatukimatkoilla, koska tällä yhteysvälillä voisi käyttää HSL:n kausilippuja. Muilla matkoilla, kuten Tuusulan ja Nurmijärven sekä Tuusulan ja Hyvinkään välisillä matkoilla, Kelan koulumatkatuki säilyy.

### HSL:n ja ELY:n rajan ylittävät bussilinjat

Mikäli kaikki kehyskunnat liittyisivät HSL:n jäsenkunniksi, muuttuisivat käytännössä kaikki Tuusulan aluetta käyttävät bussilinjat kokonaan HSL:n alueella kulkeviksi ja lipputuotteet korvautuisivat HSL:n tuotteilla, koska kaikki Tuusulan lähikunnat olisivat HSL:n jäsenkuntia.

Mikäli ainoastaan Tuusula liittyisi HSL:n jäsenkunnaksi, jäisi osa bussiliikenteestä ja lippujärjestelmästä ELY:n toimivaltaan. Tällaisia suuntia olisivat:

- Helsinki–Hyrylä–Järvenpää–Kellokoski–Mäntsälä (mm. linja 665), joka on merkittävä yhteys Keski-Uudenmaan kuntien kannalta
  - Linjan 665 hankintakustannus käyttöoikeussopimusmallilla on tällä hetkellä noin 310 000 euroa/vuosi (alv 0). Lipputulosta liikennöinti tuottaa nykyisellään noin 150 000 euroa/vuosi (alv 0) subventoitujen lippujen osalta.
- (Helsinki–Vantaa–)Etelä-Tuusula–Hyvinkää, mm. Hyvinkään sairaalan yhteydet
- Hyrylä–Nurmijärvi (mm. linja 937)

- Linjan 937 hankintakustannus käyttöoikeussopimusmallilla on tällä hetkellä hieman alle 100 000 euroa/vuosi (alv 0). Lipputuloja liikennöinti tuottaa nykyisellään noin 30 000 euroa/vuosi (alv 0) subventoitujen lippujen osalta.

Tilanteessa, jossa Tuusula olisi HSL:n jäsenkunta, voisi näiden yhteyksien hankinta tapahtua ELY:n ja HSL:n yhteistyönä, kuten nykyään tapahtuu esimerkiksi reiteillä Helsinki–Nikkilä–Pornainen ja Helsinki–Kirkkonummi–Siuntio -reiteillä. Esimerkiksi Pornaisissa HSL:n kanssa kilpailutetussa liikenteessä ELY saa lipputulot HSL:n toimivalta-alueen rajan ylittäviltä matkoilta. Liikenteen kustannukset HSL:n ulkopuolella jakaantuvat ELY:lle ja ko. kunnalle. Pornainen maksaa käytännössä vain lipputuen (koululais- ja seutuliput), ELY maksaa korvaukset mutta vähentää niistä Pornaisten maksaman seutulipputuen. HSL-alueen sisällä näiden linjojen kustannukset jakautuvat käytön mukaan, eli suurin osa kohdistuu todennäköisimmin sille kunnalle, jonka alue on ensimmäisenä ELY-alueelta HSL-alueelle siirryttäessä. HSL-alueen sisäisten matkojen lipputulot näiltä linjoilta tulevat kunnille.

Toinen malli, jolla HSL:n ja ELY:n rajan ylittävät linjat voisivat liikennöidä, on U-linjamalli. Siinä HSL-liput kelpaisivat ko. linjalla rajoitetusti HSL-alueen sisällä. Tällä mallilla toimi Sipoon ja Kirkkonummen linjasto ennen kuin HSL alkoi järjestää sitä itse, joten ainakin HSL-jäsenyyden alkuvaiheessa merkittävä osa Tuusulan linjastosta voisi toimia tällä U-linjamallilla.

#### Kustannusarviolaskelmat

Seuraavassa taulukossa on esitetty HSL-maksuosuuden muodostuminen vuonna 2017 Keravalle, Kirkkonummella ja Sipoolle sekä Tuusulalle tilanteessa, jossa kaikki kehyskunnat ovat HSL:n jäsenkuntia ja tilanteessa, jossa ainoastaan Tuusula olisi uusi HSL:n jäsenkunta.

#### HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet 2017, ilman ALV

A. Kustannukset	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula, kaikki kunnat jäseniä	Vain Tuusula uusi HSL-jäsen
	<b>Operointi yhteensä</b>	<b>10.65</b>	<b>13.86</b>	<b>4.58</b>	<b>8.24</b>
<i>VR-lähiikenne</i>	<i>7.45</i>	<i>6.52</i>	<i>0.63</i>	<i>4.55</i>	<i>3.99</i>
<i>ko. kunnan bussiliikenne</i>	<i>1.95</i>	<i>5.77</i>	<i>3.51</i>	<i>2.82</i>	<i>2.83</i>
<i>muu HSL-liikenne</i>	<i>1.25</i>	<i>1.57</i>	<i>0.43</i>	<i>0.87</i>	<i>0.89</i>
<b>Yleiskustannukset</b>	<b>0.80</b>	<b>0.80</b>	<b>0.17</b>	<b>0.33</b>	<b>0.30</b>
<b>Infrakustannukset</b>	<b>0.99</b>	<b>1.42</b>	<b>0.37</b>	<b>0.31</b>	<b>0.34</b>
<b>Kustannukset yhteensä</b>	<b>12.44</b>	<b>16.08</b>	<b>5.11</b>	<b>8.88</b>	<b>8.35</b>
B. Lipputulot	Ker	Kir	Sip	Tuu	Tuu
	<b>6.95</b>	<b>6.70</b>	<b>1.98</b>	<b>5.63</b>	<b>5.28</b>
C. Kuntaosuus ennen valtionapua	Ker	Kir	Sip	Tuu	Tuu
	<b>5.50</b>	<b>9.39</b>	<b>3.14</b>	<b>3.25</b>	<b>3.07</b>
Suurten kaupunkien tuki	Ker	Kir	Sip	Tuu	Tuu
	<b>0.16</b>	<b>0.17</b>	<b>0.09</b>	<b>0.15</b>	<b>0.15</b>
D. Kuntaosuus vähennysten jälkeen	Ker	Kir	Sip	Tuu	Tuu
	<b>5.33</b>	<b>9.21</b>	<b>3.05</b>	<b>3.10</b>	<b>2.92</b>

Kuntatalouden kannalta HSL:ään liittyminen lisää joukkoliikenteen rahoitus-tarvetta. Lisäksi liittyminen edellyttää peruspääoman maksua. Kuntayhtymän menot kohdennetaan jäsenkunnille palveluiden käytön perusteella. Kunta maksaa siten asukkaidensa lippujen hintojen alenemisen ja muut kun-talaistensa joukkoliikenteen käyttöä edistävät toimet.

Mikäli ainoastaan Tuusula on HSL:n jäsenkunta, ovat junaliikenteestä syntyvät kokonaiskustannukset koko HSL-alueella pienemmät, koska alueen laa-juus on suppeampi. Toisaalta junaliikenteen kustannuksia olisi jakamassa pienempi joukko kuntia. Tuusulan maksamat infrakustannukset kasvavat hieman, sillä esimerkiksi Nurmijärvi ei olisi mukana maksamassa Kehäradan kustannuksia. Myös Tuusulan lipputulot ovat pienemmät, sillä HSL-lippujen kelpoisuusalue on suppeampi.

Mikäli ainoastaan Tuusula on uusi HSL:n jäsenkunta, jää osa Tuusulan jouk-koliikenteen kustannuksia maksettavaksi ELY:n kautta. Nykyisistä joukkoliikenteen kustannuksista jäisi siirtymättä HSL:n kautta kulkeviksi osa ELY-kunta-sopimukseen kuuluvasta liikenteestä sekä osa Keski-Uudenmaan seu-tulippuun kuluviista kustannuksista. Mikäli HSL-lipuilla pystyy kulkemaan Tuusulan ja Järvenpään välillä, poistuu Järvenpää-Tuusula-lippu Tuusulan subventoimista matkalipputuotteista.

Karkea arvio siirtymättä jäävistä joukkoliikenteen kustannuksista voisi olla noin **0,2** miljoonaa euroa vuodessa. Lukuun sisältyy Keski-Uudenmaan seu-tulippu sekä neljännes niiden ELY-kunta-sopimusliikenteen linjojen kustan-nuksista, jotka palvelevat selkeästi Tuusulan ja HSL-alueen ulkopuolelle kul-kevaa matkustusta (linjat 937, 765 ja Hyvinkää–Hyrylä–Helsinki).

### Epävarmuustekijöitä

Kustannuslaskelman suurimmat epävarmuustekijät liittyvät bussiliikenteen kustannustasoon ja junaliikenteen kustannustasoon nykyisen HSL-alueen ul-kopuolella.

- Bussiliikenteen kustannustasoksi on oletettu Kirkkonummen 0,33 euroa / matkustajakilometri. Esimerkiksi Sipoo on selvästi maaseu-tumaisempi ja enemmän erillään Helsingin seudun ydinalueesta kuin Kirkkonummi tai Tuusula. Sipoon linjaston kustannustaso on 0,59 euroa / matkustajakilometri.
- Junaliikenteen tulevaan kustannustasoon tulee vaikuttamaan HSL:n, VR:n ja Junakalustoyhtiön välillä käytävien sopimusneuvottelujen tu-lokset lähijunaliikennöinnistä vuosille 2016–2021. Tässä laskelmassa ei kuitenkaan ole ennakoitu mahdollisia tulevia säästöjä.

Tuusulan kuntaosuuden herkkyyttä eri tekijöille on tarkasteltu herkkyystar-kasteluna, jonka tulokset on esitetty seuraavassa taulukossa.

Kunta- osuus	Perus- laskelma	Kalliimpi bussi- liikenne	Kalliimpi juna- liikenne	Matka- määrät +10%	Matka- määrät -5%
	<b>3.10</b>	<b>4.03</b>	<b>3.29</b>	<b>3.57</b>	<b>2.87</b>

Tuusulan bussiliikenteen yksikkökustannus (herkkyys: euroa / matkustajakilometri Kirkkonummen ja Sipoon keskiarvo) vaikuttaa kuntaosuuteen merkittävästi. Kalliimpi laajemman alueen junaliikenne vaikuttaa vähemmän, koska lisäystä jakaisivat kaikki jäsenkunnat. HSL:een liittymistä seuraavina vuosina kustannusten kehittymiseen vaikuttavat bussiliikenteen tarkemmassa suunnittelussa tehtävät linjastoratkaisut, liikennöinnissä toteutuva kustannustaso sekä lisäksi käyttäjämäärien kehitys.

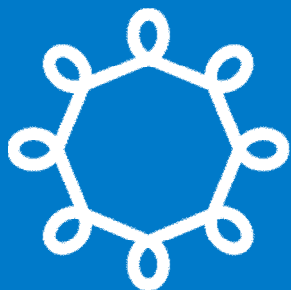
Tuusulan kaltaisessa kunnassa Helsingin suunnan liikenne voi bussilinjaston osalta rakentua suoriin bussiyhteyksiin sekä junaliityntälinjoihin. Mikäli kunta kuuluu HSL-alueeseen, liikenne on mahdollista suunnitella ja toteuttaa myös liityntäyhteyksien varaan kun yhtenäinen lippujärjestelmän myötä joukkoliikennevälineen vaihto ei käyttäjän kannalta nosta matkan hintaa. Joukkoliikennejärjestelmän näkökulmasta liityntäyhteyksiin perustuva liikennetarjonta voi olla erityisesti arjen päiväliikenteessä, ilta- ja yöliikenteessä sekä viikonloppuisin hyötyjen ja kustannusten kannalta tutkimisen arvoisen liikenteen toteutustapa.

### **Yhteenvetoa**

Tuusulan kunnan joukkoliikenteen kustannukset ovat lähivuosina kasvussa. Kustannukset tulevat olemaan suuruusluokaltaan samaa tasoa sekä nykytyyppisessä järjestelmässä että HSL:n jäsenyyden mukaisessa tilanteessa. Laskelman tarkkuustaso huomioiden Tuusulan kunnan kokonaiskustannukset ovat samat riippumatta muiden kehyskuntien HSL-jäsenyydestä, ainoastaan se, mitä kautta kustannuksia maksetaan (HSL ja/tai ELY), vaihtelee.

Muiden kehyskuntien HSL-jäsenyyttä suurempi vaikutus Tuusulan kunnan kustannuksiin HSL-tilanteessa on toteutuvalla bussiliikenteen kustannustasolla ja toteutuvilla matkustajamäärillä.

Kellokosken yhteyksien järjestämiseen Järvenpään kaupungin HSL-jäsenyydellä on merkittävä vaikutus. Mikäli Järvenpää jää HSL:n ulkopuolelle Tuusulan ollessa jäsen, tulisi kellokoskelaisten (ja jokelalaisten) matkustus Järvenpään halki HSL:n lipputuotteilla sallia. Tämän sivuvaikutuksena tuusulalaisten matkustus Järvenpään keskusta on mahdollistuisi HSL:n lipuilla, vaikka tätä ei tavoiteltaisikaan.



**HSL**  
**HRT**

# Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä (HSL)

Perussopimus 1.1.2012

# HSL:n perussopimuksen sisältö

## 1 luku Yleistä

- 1 § Kuntayhtymän perustaminen ja jäsenkunnat
- 2 § Toimialue ja tehtävät
- 3 § Tehtävien toteuttaminen
- 4 § Kuntayhtymän laajeneminen
- 5 § Uuden jäsenkunnan ottaminen
- 6 § peruspääoma
- 7 § Jäsenkuntien osuudet varoista ja vastuu veloista

## 2 luku Johtamis- ja toimintaperiaatteet

- 8 § Johtamisperiaatteet
- 9 § Toimintaperiaatteet
- 10 § Toiminnan ja talouden suunnittelu

## 3 luku Yhtymäkokous

- 11 § Yleistä
- 12 § Äänivalta
- 13 § Kokouskutsu ja päätösvastaisuus
- 14 § Tehtävät

## 4 luku Hallitus

- 15 § Jäsenet
- 16 § Tehtävät

- 17 § Kokoontuminen ja esittely
- 18 § Vuosikertomuksen antaminen
- 19 § Allekirjoittaminen tiedoksiannot

## 5 luku Päätöksenteko

- 20 § Yhtymäkokous
- 21 § Hallitus
- 22 § Perussopimuksen noudattaminen

## 6 luku Talous sekä hallinnon ja talouden tarkastus

- 23 § Taloussuunnitelma
- 24 § Tilinpäätös ja tilintarkastajan kertomus
- 25 § Suunnitelmapoistot
- 26 § Toiminnan rahoitus sekä lipputulojen ja kulujen jakaminen
- 27 § Investointien pääomarahoitus
- 28 § tarkempien määräysten antaminen
- 29 § Tarkastuslautakunta

## 7 luku Muut säännökset

- 30 § Kuntayhtymästä eroaminen
- 31 § Purkaminen ja loppuselvytys
- 32 § Voimaantulo ja soveltaminen



# HSL viranomaisena

- HSL on pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain 3 §:ssä tarkoitettu kuntayhtymä.
- HSL:n toimialue käsittää sen jäsenkuntien alueen, ellei muuta ole sovittu tai säädetty.
- HSL toimii PSA –asetuksen (EY N:o 1370/2007) ja joukkoliikennelain mukaisena toimivaltaisena viranomaisena ja hoitaa muut viranomaistehtävät sen mukaan kuin asiasta on säädetty.
- HSL vastaa mm. joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä, sekä HLJ:n laatimisesta. Tarkemmat määräykset HSL:n tehtävistä on annettu perussopimuksen 2 §:ssä.

# Päätöksenteko HSL:ssä

Jäsenkunnat sitoutuneet huolehtimaan siitä, että niiden nimeämät hallituksen jäsenet ja yhtymäkokousedustajat noudattavat päätöksenteossa ja muussa toiminnassaan perussopimusta.

- Yhtymäkokous

- Käyttää HSL:n ylintä päätäntävaltaa
- Vähintään kaksi kertaa vuodessa, perussopimuksen 14 §:ssä on tarkemmin säädetty kevät- ja syysyhtymäkokouksessa päätettävistä asioista
- Päätökset yksinkertaisella äänten enemmistöllä kokouksessa edustetuista äänistä
- päätösvaltainen, kun enemmän kuin puolet äänivaltaisista jäsenkunnista ja äänistä edustettuina
- Koostuu jäsenkunnista, joiden äänivalta jakautuu asukaslukujen suhteessa kuitenkin siten, että yhden kunnan ääniosuus voi olla enintään 50 %
  - Tarkistetaan kunnallisvaalikausittain ja uuden jäsenkunnan liittyessä
  - Jokaisella jäsenkunnalla edustaja, joka käyttää jäsenkunnan äänivaltaa

# Päätöksenteko HSL:ssä

- Hallitus

- Valvoo kuntayhtymän etua ja edustaa kuntayhtymää
- Hallituksen tehtävät määritelty perussopimuksen 16 §:ssä, hallituksen ja kuntayhtymän johtajan päätösvallasta määrätään tarkemmin johtosäännöissä
- Yhtymäkokous valitsee puheenjohtajan, varapuheenjohtajan ja jäsenet, enintään 14 jäsentä + varajäsenet
- Paikkajako määräytyy jäsenkuntien yhtymäkokouksen ääniosuuksien suhteessa, tarkistetaan kunnallisvaalikausittain, asukasluvultaan suurin kunta nimeää hallituksen puheenjohtajan
- Päätökset läsnä olevien jäsenten yksinkertaisella enemmistöllä.
- Kokoonpano sovitettava vastaamaan jäsenkuntien valtuustoissa edustettuina olevien eri ryhmien kuntavaaleissa saamaa ääniosuutta HSL:n alueella vaalilaissa säädetyn suhteellisuusperiaatteen mukaisesti
- Toimikausi neljä vuotta

# HSL:n johtamis- ja toimintaperiaatteet

- HSL:ää johdetaan yhtymäkokouksen hyväksymän strategian mukaisesti
  - Hyväksytään hallituskausittain ja tavoitteiden toteutumista seurataan vuosittain
  - Talousarviossa ja taloussuunnitelmassa toteutetaan strategian linjauksia ja tavoitteita
- HSL:n toimintatapa perustuu tilaaja-tuottajamalliin
- HSL on kiinteässä yhteistyössä jäsenkuntiensa ja valtionhallinnon joukkoliikenteestä vastaavien tahojen kanssa
- HSL:n toiminnot on järjestettävä ja tehtävät hoidettava tuottavasti, taloudellisesti ja kustannustehokkaasti siten että seuraavat toimintaperiaatteet toteutuvat:
  - asiakaslähtöisyys ja vuorovaikutus, talouden tasapainoisuus, riittävä sisäinen valvonta, riskien analysointi ja niihin varautuminen, maksuliikenteen, rahoitus- ja sijoitustoiminnan hoitaminen tuottavasti, turvaavasti ja taloudellisesti, vieraan pääoman käyttö vain perustellusta syystä, varainkäyttöön sidotaan mahdollisimman vähän pääomaa
- Lisäksi otettava huomioon kuntayhtymän vastuulle säädetyt tehtävät

# Uuden jäsenkunnan liittyminen

- Liittymisen edellytykset
  - Helsingin seutuun kuuluva kunta
  - HSL:n toimialue säilyy liittymisen jälkeen toiminnallisesti tarkoituksenmukaisena
  - Jäseneksi liittyvä kunta hyväksyy HSL:n perussopimuksen
- Liittymisen toteuttaminen
  - Kunnan tehtävä sen liittymisestä esitys HSL:n hallitukselle
- Päätös
  - HSL:n jäsenkuntien valtuustot päättävät uuden jäsenkunnan ottamisesta kuntalain mukaisesti (Kuntalain ( 79 § Perussopimuksen muuttaminen) ja liittymisen ajankohdasta
  - HSL:n yhtymäkokous päättää maksettavan peruspääoman suuruudesta
- HSL:n toimintaa voidaan laajentaa myös Helsingin seudun ulkopuolisiin kuntiin tekemällä kunnan kanssa yhteistyösopimuksen kunnan joukkoliikenteen järjestämisestä

# HSL:n peruspääoma

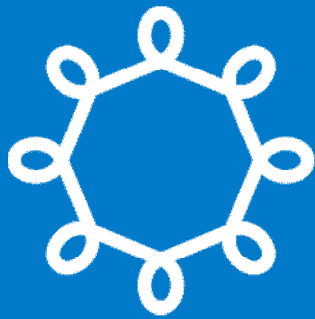
- Peruspääoma- ja jäsenosuudet vahvistaa yhtymäkokous -> jäsenkuntien asukaslukujen suhde
- Peruspääomaa voidaan korottaa tai alentaa yhtymäkokouksen päätöksellä. Peruspääoman korottamisesta säännelty sopimuksen 6 §:ssä. Peruspääomaa voidaan korottaa mm. silloin, kun kuntayhtymään liittyy uusi jäsenkunta.
- Peruspääomalle maksetaan vuosittaista korkoa, jonka suuruudesta päättää yhtymäkokous
- Maksamattomalle peruspääomaosuudelle jäsenkunnan tulee maksaa vuotuista korkoa niin, että korkokanta on 12 kuukauden euribor
- Jäsenkuntien osuudet HSL:n varoista sekä vastuut veloista määräytyvät jäsenkuntien peruspääomaosuuksien suhteessa 27 § huomioiden

# HSL:n Talous

- Toiminnan rahoitus
  - Lipputulot, kuntien maksamat tariffituet, valtiontuet, muut tuet
  - Lipputulojen ja järjestämisen menojen kohdentamisen periaatteet perussopimuksen 26 §:ssä
- Taloussuunnitelma
  - Hallitus laatii syysyhtymäkokouksen hyväksyttäväksi kolmelle seuraavalle vuodelle, tarkistetaan vuosittain
  - Pyydettyjä jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen
- Tilinpäätös
  - Ennakkotiedot jäsenkunnille helmikuun loppuun mennessä
  - Tilinpäätös, tilintarkastajien kertomuksesta tehtyjen muistutusten johdosta annetut selitykset ja hallituksen lausunto yhtymäkokoukselle
- Tarkastuslautakunta
  - Yhtymäkokouksen valitsevat puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja kolme muuta jäsentä

Kiitos!





**HSL**  
**HRT**

# HSL-jäsenyyden edut ja kustannukset

Osastonjohtaja Tero Anttila

23.3.2016

# Mitä HSL tekee?

- Vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta (HLJ)
- Suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä
- Hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijuna-liikennepalvelut
- Hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä joukkoliikenteen taksat
- Vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustaja-informaatiosta
- Järjestää lippujen myynnin ja vastaa matkalippujen tarkastuksesta

# Helsingin Seudun Liikenne- -kuntayhtymä (HSL)

- 6 perustajakuntaa 2010
- Sipoo mukaan 2012
- Perussopimuksen mukaan HSL voi laajentua kattamaan seudun 14 kuntaa



HSL:n yhtymäkokous



Tarkastuslautakunta

HSL:n hallitus

Toimitusjohtaja Suvi Rihniemi

**Liikenne-  
järjestelmä**

Sini Puntanen

**Joukkoliikenne-  
suunnittelu**

Tero Anttila

**Liikenne-  
palvelut**

Reijo Mäkinen

**Matkustaja-  
Palvelut**

Pirkko Lento

Viestintä- ja markkinointipalvelut

Mari Flink

Talous- ja hallintopalvelut

Ilkka Heinänen

# HSL – Strategia teoiksi

## TAVOITTEET



## ↓ ARVOT



Yhteistyö



Ympäristövastuu



Asiakaslähtöisyys



Jatkuva kehittyminen

## VISIO 2025

**Joukkoliikenne on ykkösvalinta.**

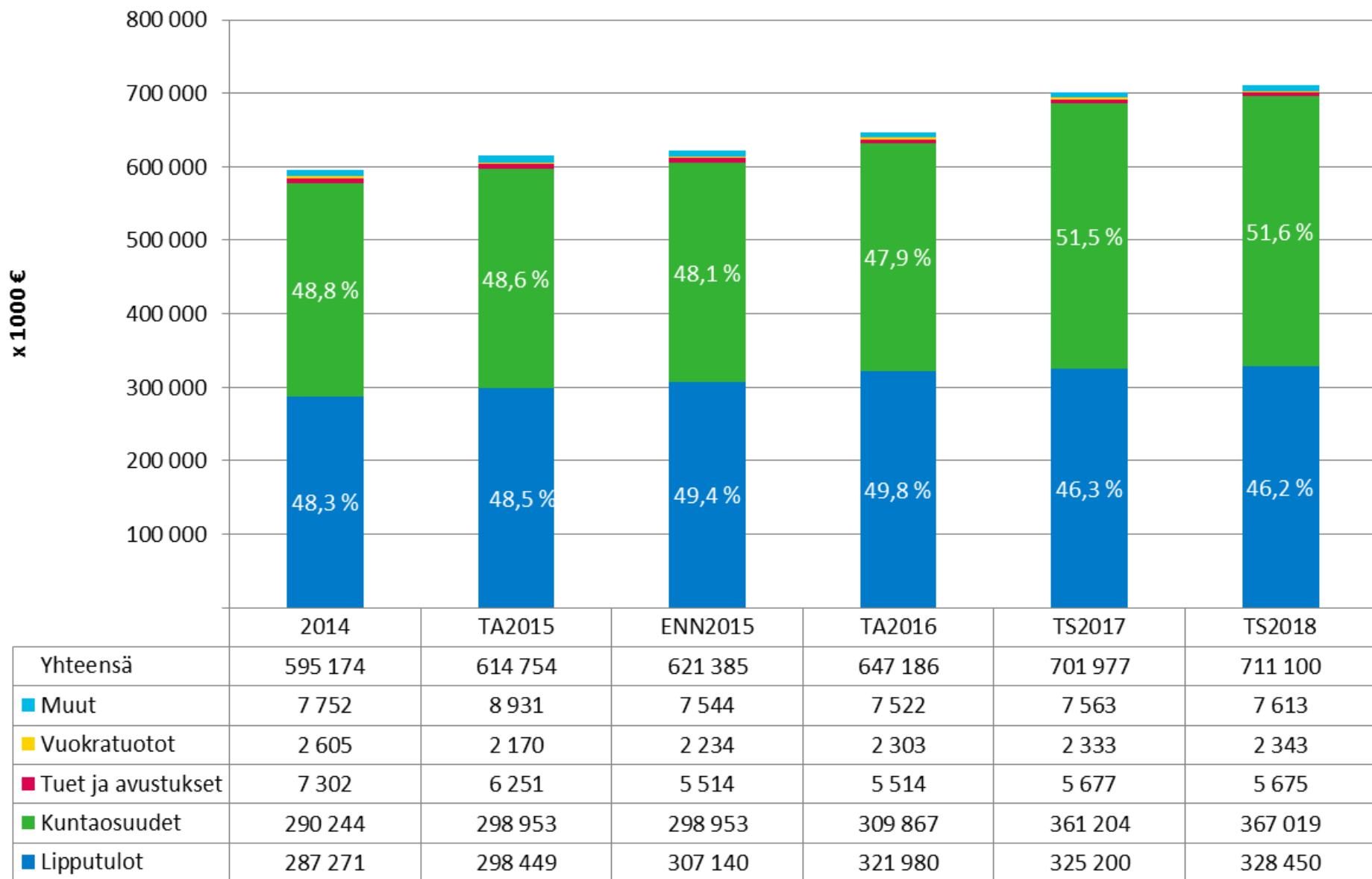
Helsingin seutu on älykkään, kestävä ja turvallisen liikuttamisen suunnannäyttäjä.



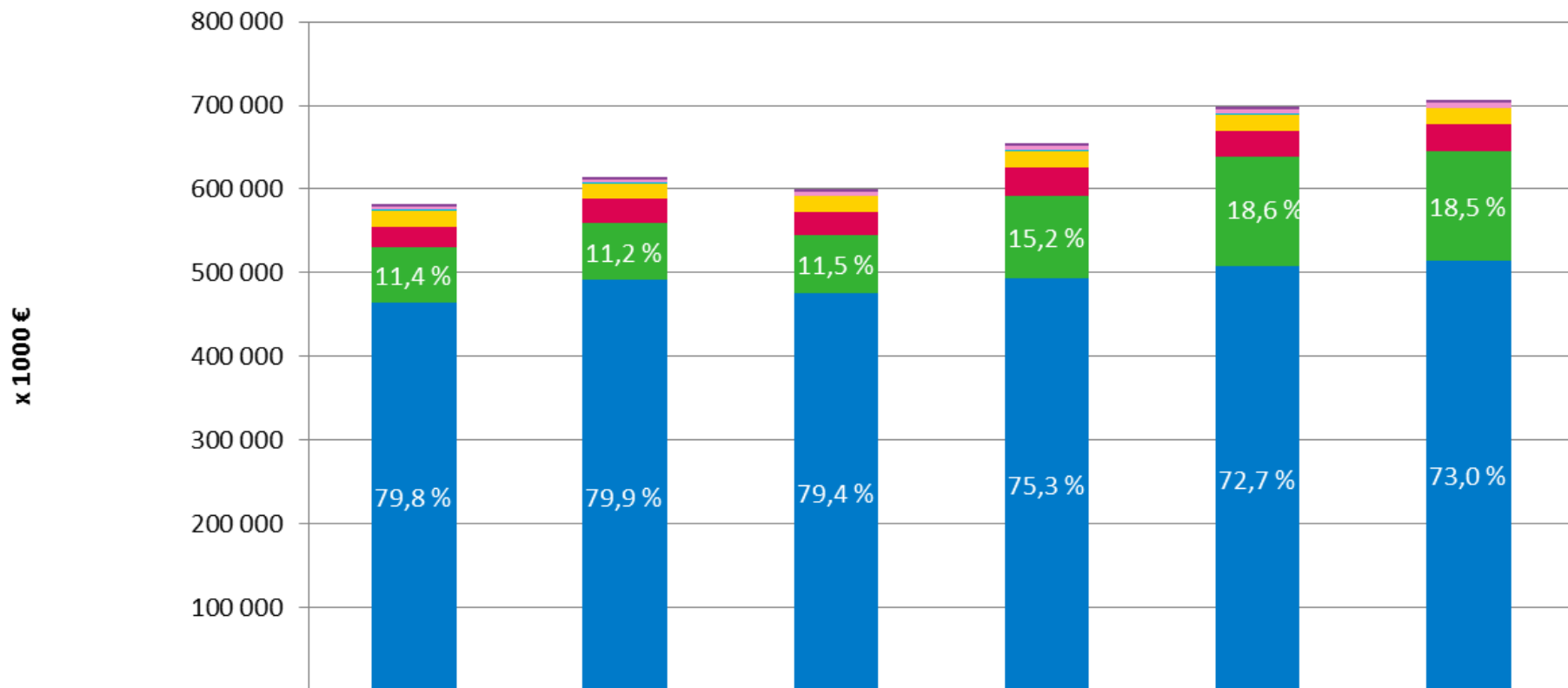
## PERUSTEHTÄVÄ

Helsingin seudun liikenne kehittää ja tarjoaa sujuvia ja luotettavia liikkumisratkaisuja asiakkaiden tarpeisiin.

# Toimintatulot 647,2 M€ vuonna 2016



# Toimintakulut 654,2 M€ vuonna 2016

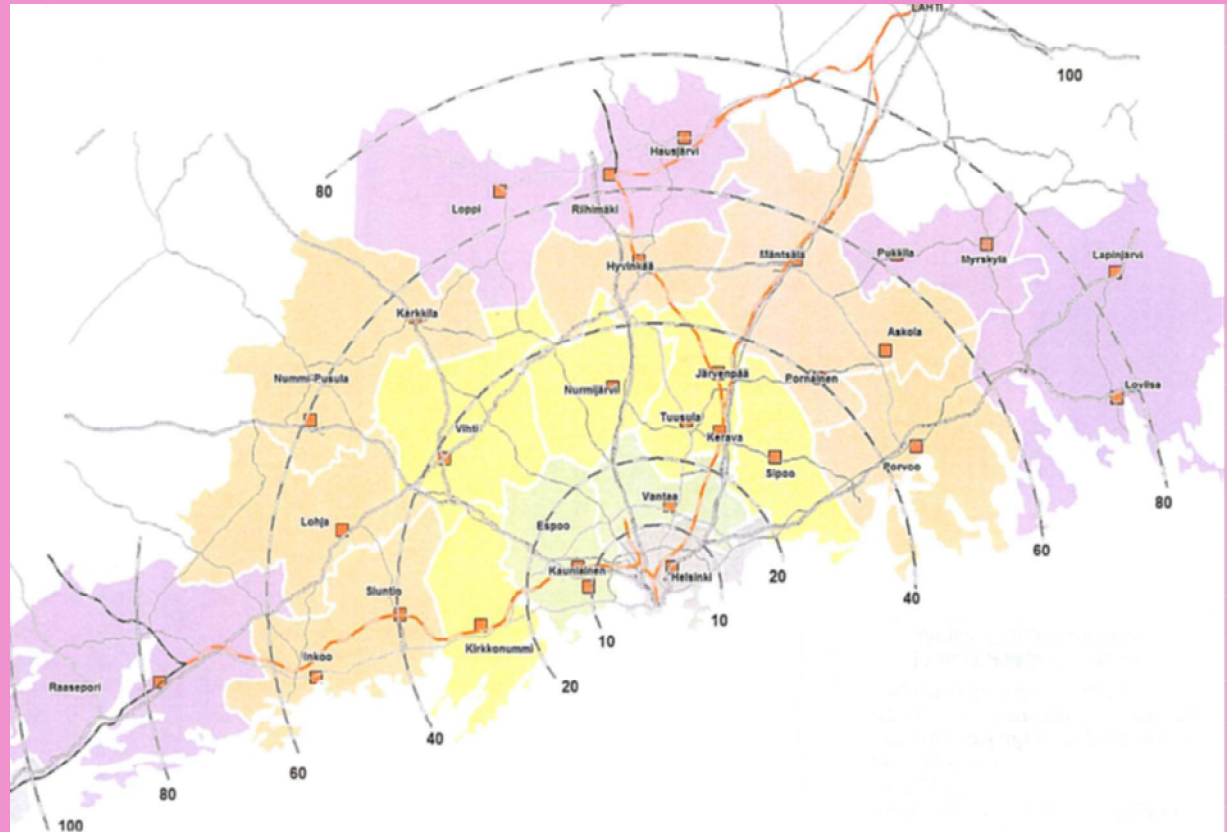


	2014	TA2015	ENN2015	TA2016	TS2017	TS2018
Yhteensä	582 141	614 878	599 172	654 162	698 984	705 932
Muut kulut	2 912	3 388	3 235	3 123	3 323	3 328
Vuokratulot	4 313	3 440	3 439	4 525	5 066	5 089
Aineet ja tarvikkeet	848	1 137	1 264	1 726	1 083	1 182
Henkilöstökulut	19 133	19 001	19 425	19 743	19 743	19 743
Muut palvelujen ostot	24 323	28 314	27 528	33 341	31 818	31 296
Infrakulut	66 086	68 607	68 607	99 245	129 994	130 306
Operointikulut	464 526	490 991	475 674	492 460	507 958	514 989

# TLJ

Helsingin  
seudun  
uusi tariffi-  
järjestelmä

”Kaarimalli”



# Uusi tariffijärjestelmä (kaarimalli)



















- Varauduttu kattamaan koko työssäkäyntialue 80-100 km:n etäisyydellä Helsingin keskustasta.
- Uusi tariffijärjestelmä huomioitu lippujärjestelmän teknisessä uudistuksessa (LIJ-hanke)
- Päälippulajit ovat samat kuin nykyisin:  
Matkakortille ladattavat kausi- ja arvoliput sekä kertaliput
- Siirtyminen kaarimalliin aikaisintaan syksyllä 2017
- Kaikki laitteet (kuljettajalaitteet, kortinlukijat, lippuautomaatit) uusitaan sekä matkakortit vaihdetaan
- Mittava tiedotus- ja markkinointiurakka

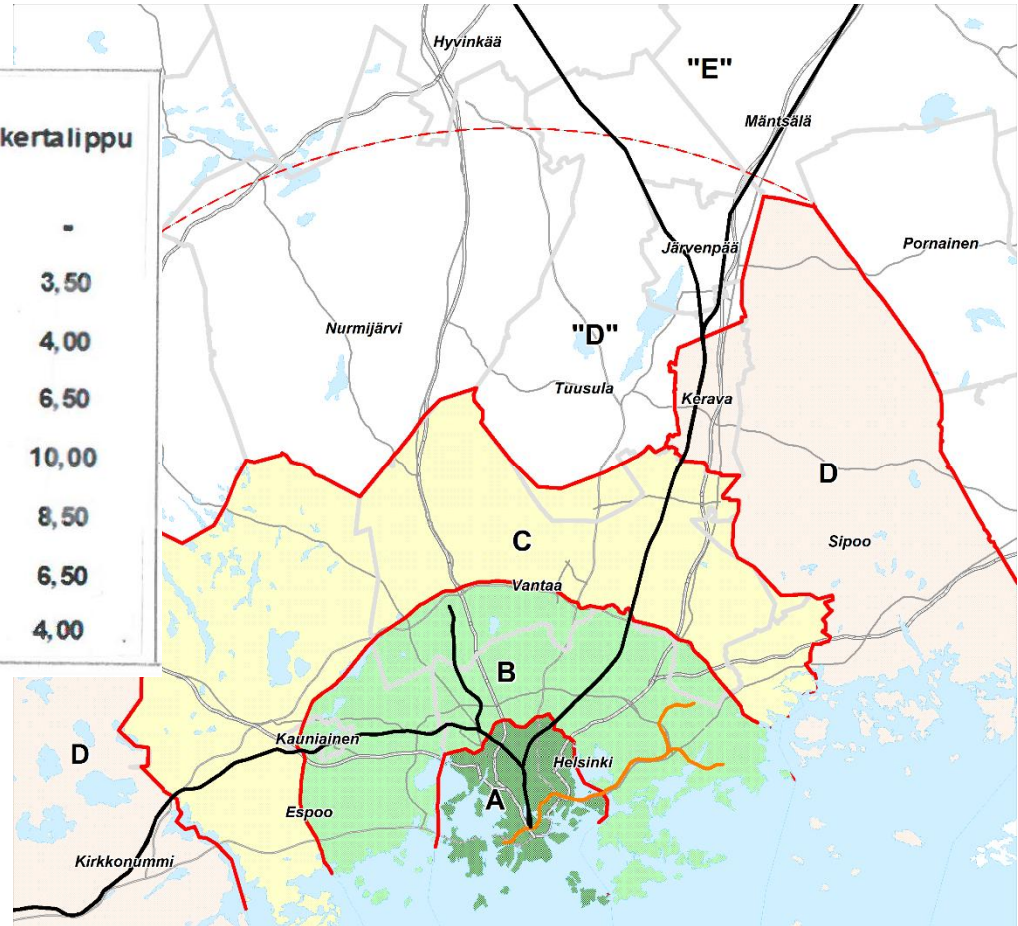


# Kaarten väliset hintasuhteet

## HSL:n hallituksen päätös 10.12.2013

### Huom. hintataso 2012-13, +/- 5 euroa

Aikuisten liput, euroa		kausilippu	arvolippu	kertalippu
hintataso 2012 / 2013		30 päivää		
vain raitiovaunu		-	1,50	-
	 	50	2,00	3,50
	 	60	2,40	4,00
	  	90	3,60	6,50
	   	140	5,60	10,00
	  	120	4,80	8,50
	 	90	3,60	6,50
		60	2,40	4,00



# Kaarimallin valmistelu jatkuu

- Käynnissä kaarimallin Lippujen hinnat -työ, jossa selvitetään käyttöönottovaiheen lippujen hintoja HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2017-19 valmistelua varten
- Käynnissä selvitys kuntaosuuksien vaihtoehtoisista laskentamalleista kaarimallissa; työssä selvitetään mahdollisuuksia selkeyttää ja yksinkertaistaa kuntaosuuksien laskentaa

# Joukkoliikenteen suunnittelu

# Suunnitteluohje ja palvelutaso

- Suunnitteluohje
  - Asukas- ja työpaikkamäärä, nousijamäärä, maankäyttö
  - Verkostomainen liikenne, ensisijaisena yhteys aluekeskukseen
  - Koulumatkayhteydet (erityisesti Helsingin ulkopuolella)
- Palvelutasomäärittely, 6-portainen luokittelu
  - Liikennöinti-aika, vuoroväli, kävelyetäisyys pysäkille/asemalle (vähimmäistaso, voi ylittyä jos kysyntää tai esim. läpiajavaa liikennettä)
  - Paras \*\*\*\*\* (esim. H.gin kantakaupunki, Tikkurila, Leppävaara)
  - Heikoin \*- (esim. Kirkkonummen kylät), vain koulu- ja työmatkayhteydet

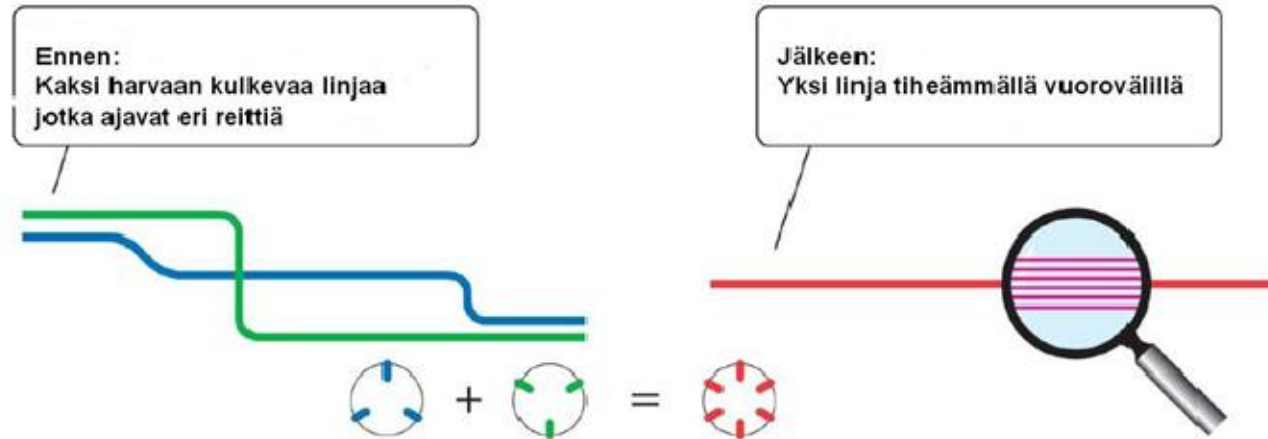
# Suunnitteluperiaatteet

- Runkoyhteyksiin perustuva verkostomainen joukkoliikenne
  - Juna, metro, runkobussit, muut joukkoliikenteen pääreitit
  - Poikittaisliikenne tärkeä kehittämiskohde



# Suunnitteluperiaatteet

- Helposti hahmotettava linjasto
  - Mahdollisimman vähän erilaisia reittiversioita
  - Keskitetään liikenne mahdollisuuksien mukaan keskeisille joukkoliikennekaduille ja -väylille, tiheä vuorotarjonta kompensoi pidentyviä kävelymatkoja pysäkillle tai asemalle
  - Säännönmukaiset aikataulut
  - Liityntäyhteydet runkoverkkoon



# Suunnittelujärjestelmä

- Alueelliset linjastosuunnitelmat
  - Tähtäin n. 3–10 vuotta
  - Laaditaan tarpeen mukaan (esim. maankäytön, liikenneverkon ja/tai infran muutosten takia)
- Toiminta- ja taloussuunnitelma
  - Laaditaan vuosittain, ensimmäinen vuosi tarkemmin, kaksi seuraavaa vuotta karkeammalla tasolla
- Liikennöintisuunnitelma
  - Vuosittain laadittava toimeenpanosuunnitelma seuraavalle liikennöintivuodelle
  - Perustuu hyväksytyyn Toiminta- ja taloussuunnitelmaan

# Liikennöintipalveluiden hankinta

- Raide- ja lauttaliikenne suora hankintasopimuksilla
  - HKL, VR, Suomenlinnan Liikenne
  - Junaliikenteen kilpailutus tulossa
- Bussiliikenne kilpailutetaan
  - Tavanomainen sopimuskausi 7 + 3 v.
- Yhtenäiset kalustovaatimukset
  - Yhtenäinen väriyty, selkeät linjakilvet, esteettömyys
  - päästö- ja meluvaatimukset, turvavarusteet (mm. ovien turvalaitteet, alkolukko, turvaohjaamo)
  - Matkustusmukavuus: istuinväljyys, matkustajapaikkojen määrä, käytävän leveys, ilmastointi, valaistus, ovet

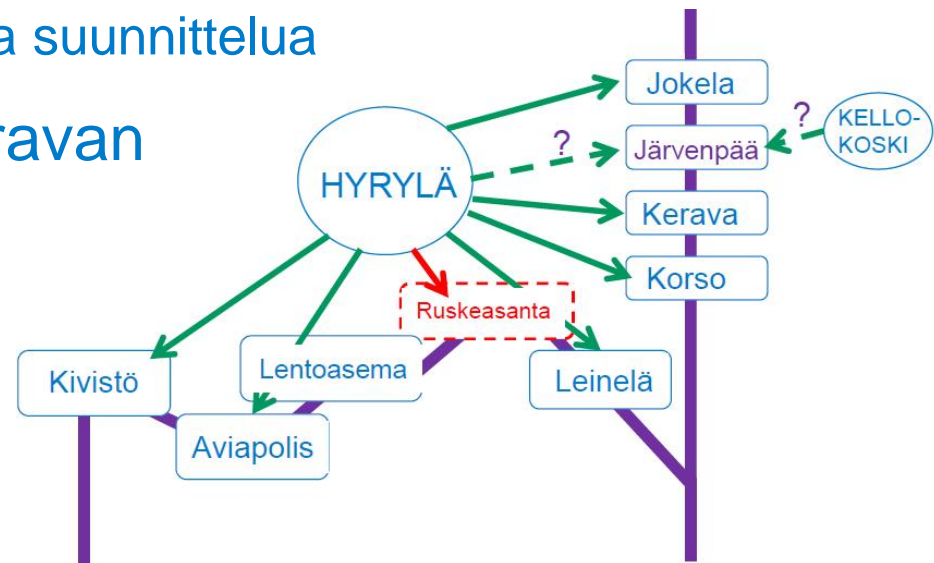




# Joukkoliikennesuunnittelun mahdollisuudet & Tuusula



- Junaliikenteen tehokkaampi hyödyntäminen
  - Tehokas liityntäliikenne mahdollistaa tiheän tarjonnan myös iltaisin ja viikonloppuisin
- Yhtenäinen joukkoliikennejärjestelmä koko seudulla
  - Vaihdot muuhun HSL-liikenteeseen
  - Vähemmän päällekkäistä liikennettä, kun erilliset lippujärjestelmät eivät rajoita suunnittelua
- Integraatio Vantaan ja Keravan linjojen kanssa



# HSL – ELY -yhteistyö

- HSL-alueen ulkopuolelta tulevat linjat ovat ELY:n vastuulla: ELY kilpailuttaa ne tai myöntää luvan markkinaehtoiseen liikenteeseen
- Näillä linjoilla voidaan hoitaa HSL -alueella erityisesti harvaan asuttujen alueiden yhteyksiä tekemällä liikennöitsijän kanssa U-liikennesopimus
- On myös mahdollista ja toisinaan kustannustehokasta tehdä ELY:n kanssa yhteiskilpailutus, jossa osa vuoroista jatkaa HSL -alueen ulkopuolelle. Tällöin kustannukset jaetaan HSL:n ja ELY:n kesken liikennemäärien suhteessa.
- Yhteiskilpailutusta on jo käytetty Kirkkonummella (Siuntion suunta) ja Sipoossa (Nikkilä–Porvoo / Pornainen / Järvenpää-liikenne)
  - Tuusulassa samaan kokonaisuuteen voisivat mahdollisesti kuulua linjojen jatkeet Nurmijärven, Hyvinkään, Järvenpään ja Mäntsälän suuntiin



**HSL**  
**HRT**

# Matkustajainformaatio ja markkinointi HSL:ssä

# Matkustajainformaatio ja markkinointi

HSL vastaa kaikesta joukkoliikenteen matkustaja-informaatiosta ja markkinoinnista HSL-alueella:

- Tiedottaminen joukkoliikenteestä
  - Aikataulut, linjakartat, asemajulisteet, Reittiopas, HSL.fi
  - Mediaviestintä, sidosryhmäviestintä, kriisiviestintä, viestintäsuunnitelmat, liikenne- ja poikkeustiedottaminen
- Joukkoliikenteen markkinointi kuluttajille ja yrityksille
  - Liikkumisen ohjaus, kestävän liikkumisen kehittäminen
- Asiakkuuksien kehittäminen
  - Asiakasohjelma, yritysysteistyö, tapahtumamarkkinointi
- Joukkoliikenteen palvelumuotoilu
  - Joukkoliikennepalveluiden ja matkustajainformaation asiakaslähtöinen suunnittelu ja muotoilu



# Kuntaosuudet ja infrakorvaukset

# HSL:n kuntaosuuksien laskentaperiaatteet

- HSL:n perussopimus määrittelee kuntaosuuksien jakoperiaatteet jäsenkuntien kesken.
- HSL rahoittaa toimintansa pääosin lipputuloilla ja kuntaosuuksilla.
- Jäsenkunnille kohdistetaan toiminnasta aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti.
  - Kolme kuluryhmää: Operointikustannukset, infrakustannukset ja yleiskustannukset.
- Lipputulot kohdistetaan kunnittain kuntakohtaisen lipputulokertymän mukaisesti.
- Kustannusten jaossa käytettävät kysyntätiedot (nousut ja matkustajakilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain) perustuvat lippulajitulkimukseen ja matkalippujärjestelmän tietoihin tai muihin vastaaviin luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

# Kuntien nykytilanteen rahoitusta

	Vihti	Nurmijärvi	Tuusula	Järvenpää	Hyvinkää	Mäntsälä	Pornainen
JOUKKOLIIKENNE (€/alv 0)							
Työmatkalippu	463 000	209 000	282 000	54 000	187 000	123 000	12 000
Seutulippu, kaupunkilippu	10 000		150 000	92 000	37 000		9 000
HSL-alueen liput	96 000	181 000	218 000	268 000	148 000	59 000	10 000
Ostetut linja-autovuorot, paikallisliikenne	333 000	3 118 000	1 924 000	387 000	737 000	136 000	
Palveluliikenne	66 000		450 000	117 000			7 000
yhteensä	968 000	3 508 000	3 024 000	918 000	1 109 000	318 000	38 000
OPETUSTOIMI (€/alv 0)							
Esikoululaisten kuljetukset	196 000		32 000		34 000	96 000	38 000
Peruskoululaisten matkaliput	299 000		110 000	32 000	92 000	340 000	94 000
yhteensä	495 000		142 000	32 000	126 000	436 000	132 000
Rahoitus ennen valtionavustusta	1 463 000	3 508 000	3 166 000	950 000	1 235 000	754 000	170 000
Valtionavustus jl:n osalta	140 000	333 000	180 000	183 000	312 000	56 000	8 000
Rahoitus valtionavustuksen jälkeen	1 323 000	3 175 000	2 986 000	767 000	923 000	698 000	162 000

Taulukossa on otettu huomioon:

- Nurmijärvi on siirtynyt PSA-liikenteeseen, mikä on nostanut kunnan kustannuksia merkittävästi
- Tuusulan osalta on hyödynnetty kunnan arviota vuoden 2016 kustannuksista, jossa liikenteen hankinta on kasvanut merkittävästi

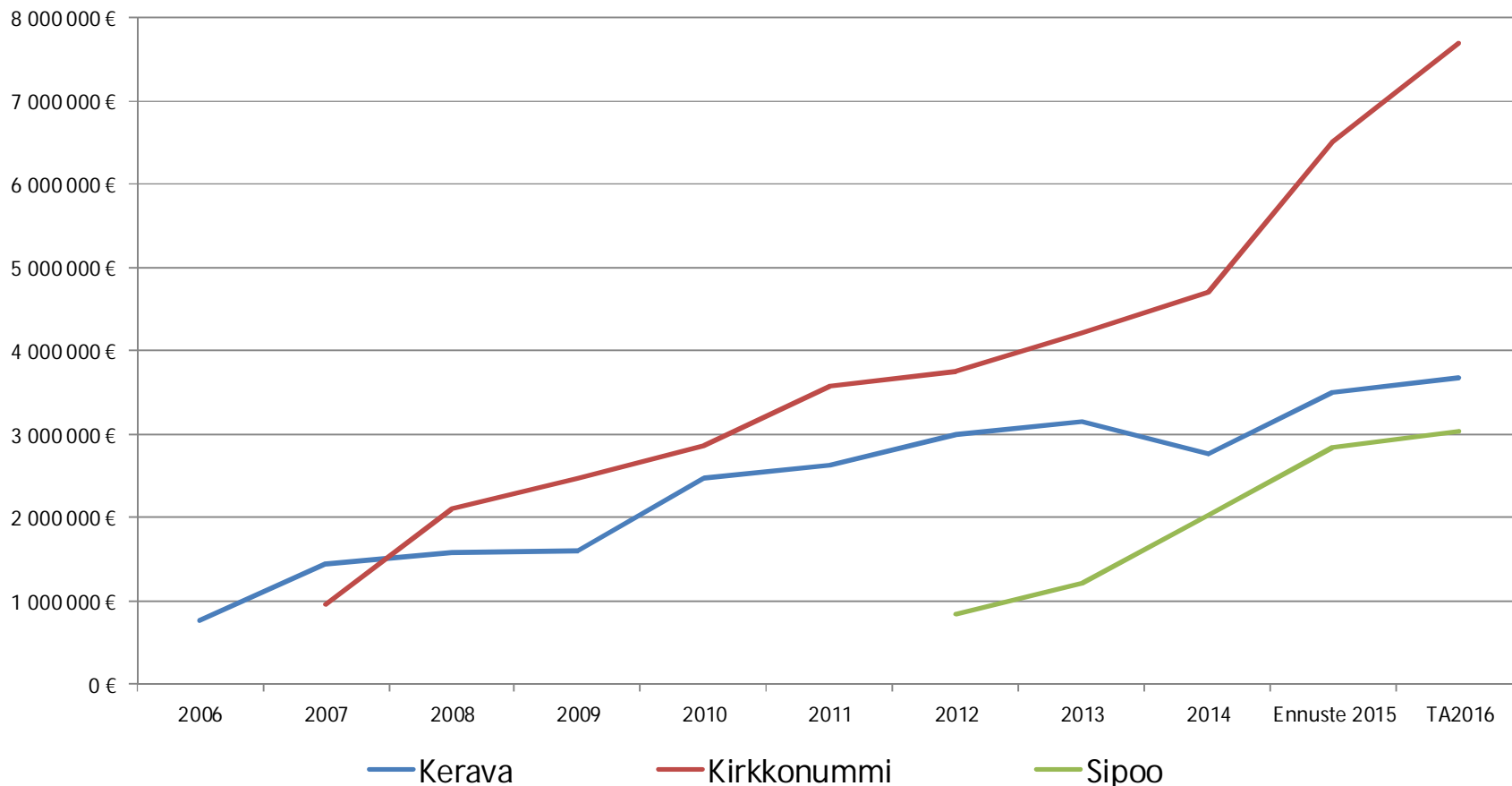
# Arvio kuntaosuuksien kehityksestä

## HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain 2017, ilman ALV

A. Kustannukset	Kerava	Kirkko- nummi	Sipoo	Vihti	Nurmi- järvi	Tuu- sula	Järven- pää	Hyvin- kää	Mänt- sälä	Pornai- nen
<b>Operointi yhteensä</b>	<b>10.65</b>	<b>13.86</b>	<b>4.58</b>	<b>5.10</b>	<b>6.88</b>	<b>8.24</b>	<b>12.48</b>	<b>11.86</b>	<b>3.49</b>	<b>0.75</b>
<i>VR-lähiikenne</i>	<i>7.45</i>	<i>6.52</i>	<i>0.63</i>	<i>0.22</i>	<i>1.00</i>	<i>4.55</i>	<i>10.18</i>	<i>7.40</i>	<i>1.84</i>	<i>0.16</i>
<i>ko. kunnan bussiliikenne</i>	<i>1.95</i>	<i>5.77</i>	<i>3.51</i>	<i>4.36</i>	<i>5.18</i>	<i>2.82</i>	<i>1.54</i>	<i>4.10</i>	<i>1.52</i>	<i>0.57</i>
<i>muu HSL-liikenne</i>	<i>1.25</i>	<i>1.57</i>	<i>0.43</i>	<i>0.52</i>	<i>0.70</i>	<i>0.87</i>	<i>0.76</i>	<i>0.36</i>	<i>0.12</i>	<i>0.03</i>
<b>Yleiskustannukset</b>	<b>0.80</b>	<b>0.80</b>	<b>0.17</b>	<b>0.20</b>	<b>0.39</b>	<b>0.33</b>	<b>0.42</b>	<b>0.42</b>	<b>0.08</b>	<b>0.03</b>
<b>Infrakustannukset</b>	<b>0.99</b>	<b>1.42</b>	<b>0.37</b>	<b>0.12</b>	<b>1.35</b>	<b>0.31</b>	<b>0.36</b>	<b>0.22</b>	<b>0.04</b>	<b>0.02</b>
<b>Kustannukset yhteensä</b>	<b>12.44</b>	<b>16.08</b>	<b>5.11</b>	<b>5.42</b>	<b>8.62</b>	<b>8.88</b>	<b>13.25</b>	<b>12.51</b>	<b>3.61</b>	<b>0.81</b>
B. Lipputulot	Ker	Kir	Sip	Vih	Nur	Tuu	Jär	Hyv	Män	Por
	<b>6.95</b>	<b>6.70</b>	<b>1.98</b>	<b>2.25</b>	<b>5.24</b>	<b>5.63</b>	<b>9.15</b>	<b>8.21</b>	<b>2.56</b>	<b>0.33</b>
C. Kuntaosuus ennen valtionapua	Ker	Kir	Sip	Vih	Nur	Tuu	Jär	Hyv	Män	Por
	<b>5.50</b>	<b>9.39</b>	<b>3.14</b>	<b>3.17</b>	<b>3.38</b>	<b>3.25</b>	<b>4.10</b>	<b>4.30</b>	<b>1.05</b>	<b>0.48</b>
Suurten kaupunkien tuki	Ker	Kir	Sip	Vih	Nur	Tuu	Jär	Hyv	Män	Por
	<b>0.16</b>	<b>0.17</b>	<b>0.09</b>	<b>0.11</b>	<b>0.16</b>	<b>0.15</b>	<b>0.16</b>	<b>0.18</b>	<b>0.08</b>	<b>0.02</b>
D. Kuntaosuus vähennysten jälkeen	Ker	Kir	Sip	Vih	Nur	Tuu	Jär	Hyv	Män	Por
	<b>5.33</b>	<b>9.21</b>	<b>3.05</b>	<b>3.06</b>	<b>3.22</b>	<b>3.10</b>	<b>3.94</b>	<b>4.12</b>	<b>0.97</b>	<b>0.46</b>



# YTV:n maksuosuudet 2006-2009 ja HSL:n kuntaosuudet 2010-2016

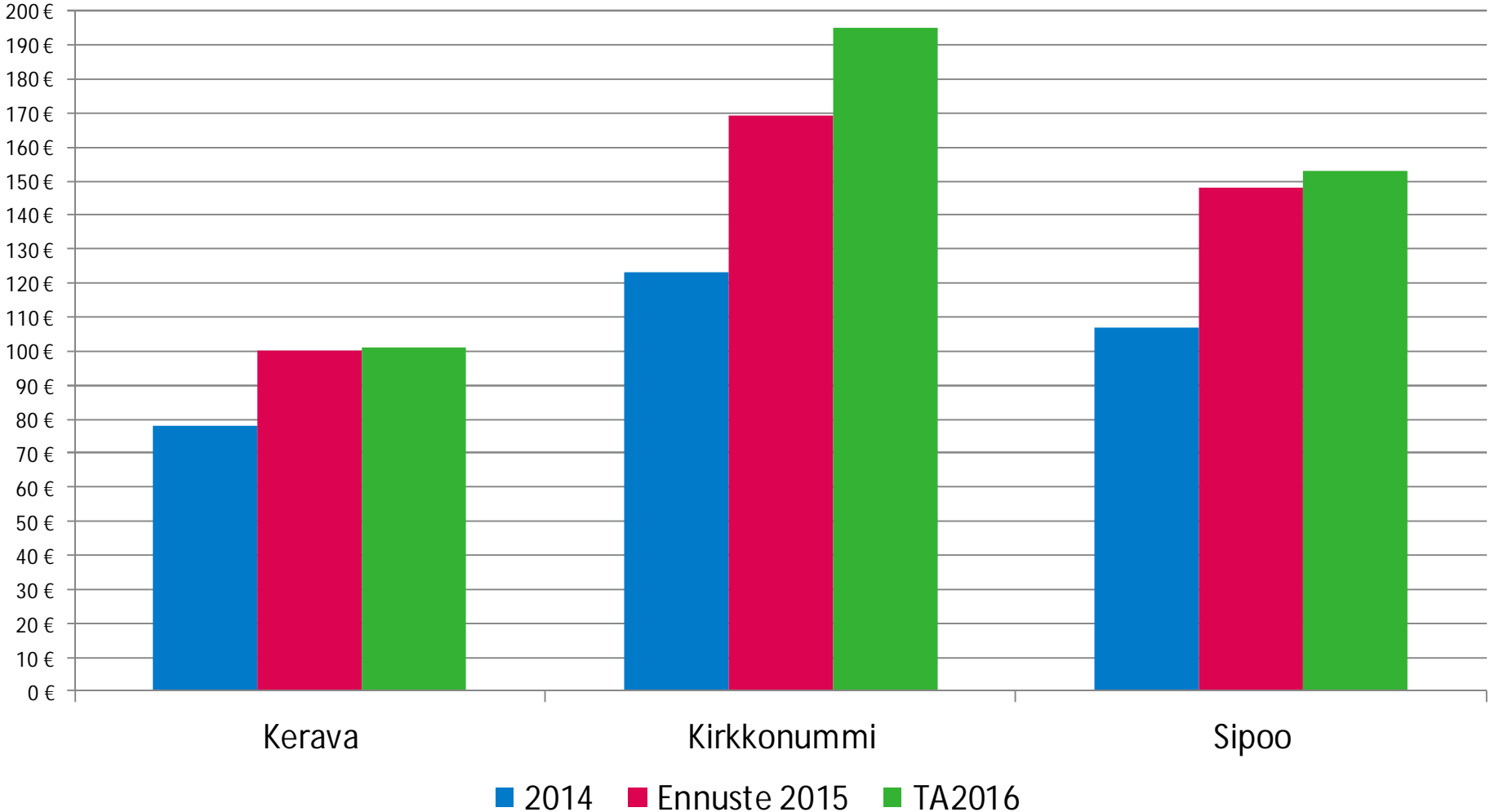


Vuosina 2006-2009 Keravalla ja Kirkkonummella oli YTV:n kanssa erillinen sopimus joukkoliikenneyhteistyöstä. Vuoden 2010 alusta Kerava ja Kirkkonummi liittyivät HSL:n jäseniksi, Sipoo liittyi HSL:n jäseneksi 2012.

2010 syksyllä muutokset Keravan bussiliikenteessä.

2014 syksyllä muutokset Kirkkonummen ja Sipoon bussiliikenteessä.

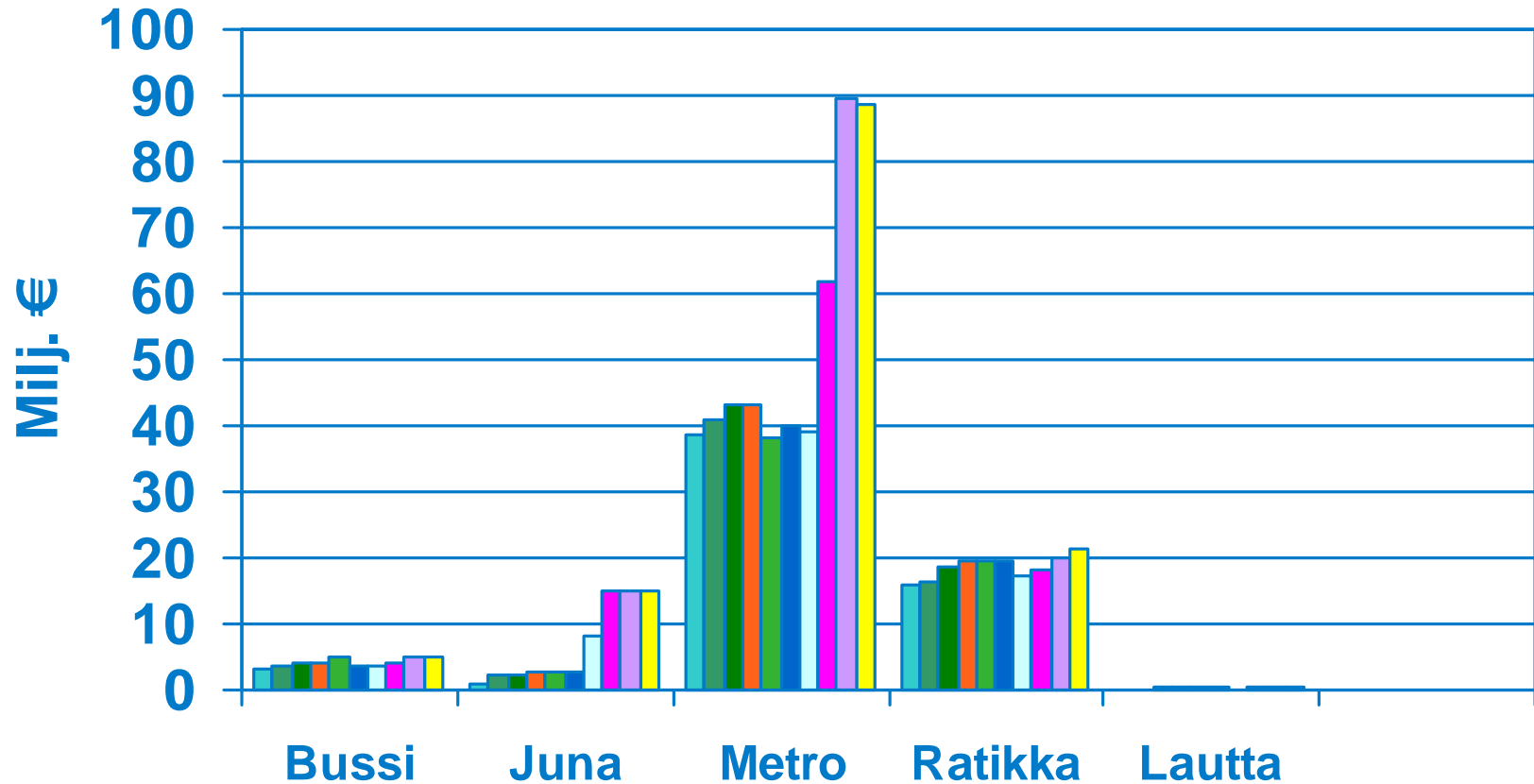
# Kuntaosuudet € per asukas 2014-2016



# Joukkoliikenteen infrasopimus

- Kukin jäsenkunta on tehnyt HSL:n kanssa sopimuksen omistamansa joukkoliikenneinfran käytöstä. Sopimus noudattaa HSL:n perussopimuksen periaatteita.
- Sopimuksessa sovitaan jäsenkuntien HSL:n käyttöön osoittaman jl-infran käytöstä maksettavasta korvauksesta.
- Maksettava infrakorvaus muodostuu jl-infran
  - pääomakustannuksista, poisto ja poistamattomalle pääomalle laskettu 5 % korko (joista otetaan laskutuksessa huomioon 50 %)
  - jl-infraan kohdistuvista hallinto ja ylläpitokustannuksista (joista otetaan laskutuksessa huomioon 100 %)
- Joukkoliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille liikenne-  
muodoittain nousujen suhteessa

# Infrakustannukset liikennemuodoittain, 2010-2018



■ 2010 
 ■ 2011 
 ■ 2013 
 ■ 2013 
 ■ 2014 
 ■ 2014 
  TA2015 
 ■ TA2016 
 ■ TS2017 
 ■ TS2018

# Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma

## HLJ 2015



# HLJ 2015 -linjaukset viitoittavat tietä

## Vahvistetaan liikennejärjestelmän rahoituspohjaa



Valtion ja kuntien vahva panos säilyy



Mahdolliset ajoneuvoliikenteen hinnoittelun tuotot seudun liikennejärjestelmään



Yhteinen vastuunkanto

### Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa



- Raide- ja bussiliikenteen runkoverkko
- Täydentävä liityntäliikenne
- Solmupisteet ja kävely-ympäristöt
- Seudullinen pääpyöräilyverkko
- Liityntäpysäköinnin vastuunjako

### Hyödynnetään informaatio- ja ohjauskeinoja tehokkaasti



- Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu
- Häiriönhallinta ja informaatio
- Seudullinen pysäköintipolitiikka
- Liikkumisen ohjaus

### Huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta



- Logistiikan yhteydet ja valtakunnallisten pääväylien palvelutaso
- Tavaraliikenteen palvelualueet
- Tie- ja katuverkon toimivuus

## Saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla



Pitkäjänteinen KUHA-rahoitus



Yhtenäinen joukkoliikennealue



Resurssitehokkaat toimintamallit

# HLJ 2015 tekee seudulle hyvää

Joukkoliikennettä käytetään enemmän: sen osuus moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista nousee **6 prosenttiyksikköä**.

Seudun saavutettavuus paranee merkittävästi.



Joukkoliikenne voidaan järjestää matkaa kohti aiempaa edullisemmin.



Tieliikenteessä pääväylien kapasiteetti on lähes täydessä käytössä mutta sitä ei juurikaan ylitetä.



Yhä useampi valitsee joukkoliikenteen kävelyn ja pyöräilyn.



HSL  
HRT

# HLJ 2015 tavoitteita joukkoliikenteen kehittämiseen:

---



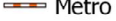


- Varmistetaan joukkoliikenteen hyvä palvelutaso: raide- ja bussiliikenteen runkoverkko, investoinnit ja tarjonta
  - tiheä runkoliikenne ja hyvät yhteydet myös laajemmalla alueella liityntäbusseilla
  - Sujuvoitetaan vaihtoja kehittämällä liityntäyhteyksiä ja solmupisteiden palvelutasoa.
- Yhtenäinen joukkoliikennealue:
  - Joukkoliikenne suunnitellaan ja järjestetään yhtenä kokonaisuutena koko seudulla.
  - Helsingin seudulle luodaan yhtenäinen lippujärjestelmä.



# Infrastruktuurin kehittämishankkeet kartalla

## Esitys vuosina 2015–2025 aloitettavista hankkeista

### HLJ 2015 infrastruktuurin kehittämishankkeet 2016-2025

-  Junarata
-  Kaupunkirata
-  Metro
-  Raitiotie
-  Tiehanke

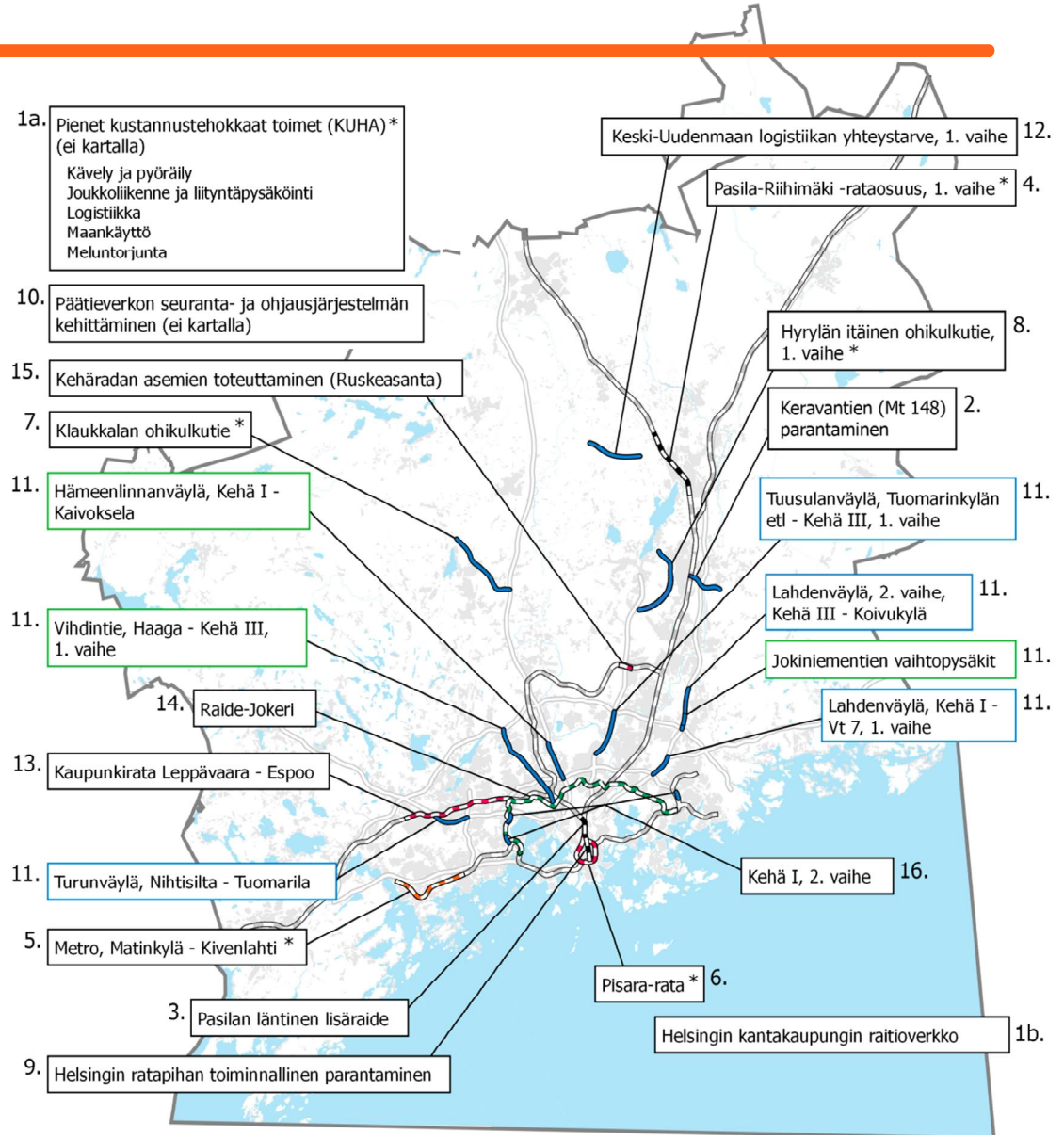
#### Keskisuurten tiehankkeiden paketit (kartalla)

Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla

Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta

\* Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä sopimuksessa suurten infrahankkeiden ja asumisen edistämiseksi nimetyt hankkeet.

Mikäli jokin hanke ei etene, se ei saa olla esteenä järjestyksessä seuraavien hankkeiden toteutukselle.



# HLJ 2015: Tuusulan ja Nurmijärven infrastruktuurihankkeet

TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTAN- NUS	Vaikutukset
Pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA)	Jatkuva	30 M€/vuosi	Kehitetään seudullista pääpyöräilyverkkoa, joukkoliikenteen runkoverkkoa ja liityntäpysäköintiä, parannetaan logistiikan yhteyksiä ja palveluita, tuetaan tiivistyvää maankäyttöä ja lisätään meluntorjuntaa
Pasila–Riihimäki, 1. vaihe	2015-2025	150 M€	Hanke parantaa ratavälin välityskykyä ja häiriöherkkyyttä
Pasila–Riihimäki, 2. vaihe	2026-2040	200 M€	Hanke parantaa ratavälin välityskykyä ja häiriöherkkyyttä
Hyrylän itäinen ohikulkutie, 1. Vaihe	2016-2025	50 M€	Hanke vähentää ruuhkautumista ja lisää liikenneturvallisuutta Hyrylän keskuksessa
Hyrylän itäinen ohikulkutie, 2. Vaihe	2026-2040		Hanke vähentää ruuhkautumista ja lisää liikenneturvallisuutta Hyrylän keskuksessa
Klaukkalan ohikulkutie mt 132	2016-2025	55	Joukkoliikenteen, tavaraliikenteen ja henkilöautoliikenteen sujuvuuden parantaminen, liikenneturvallisuuden lisääntyminen sekä Klaukkalan maankäytön kehittämismahdollisuuksien lisääntyminen.
Logistiikan yhteys Järvenpää–Kantatie 45	2015-2025	n. 12 M€	Kuljetusyhteyksien kehittäminen tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja vähentää tarvetta Hyrylän läpiajoon
Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve, 2. vaihe: Kehä IV - tason yhteys	2025-		Kuljetusyhteyksien kehittäminen tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja tukee maankäytön kehittämistä
Ruskeasannan aseman rakentaminen Kehäradalle	2016-2025	50 M€	Mahdollistaa merkittävän Tuusulan suunnan linja- ja henkilöautoliitynnän joukkoliikenteen runkoverkkoon
Lentorata	2026-2040, 2040->	1200 M€	Lentorata luo vaihdottomat raideliikenneyhteydet maakunnista Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Lentoradan myötä Pasilan ja Keravan välille vapautuu kapasiteettia, mikä mahdollistaa junatarjonnan lisäämisen.

# Liikennejärjestelmäsuunnittelu

---

- Myös liikennetutkimukset ja liikenne-ennusteet tehdään nykyisin koko Helsingin seudun 14 kunnan alueelle
- HSL jäsenkunnista on kuntakohtaiset jäsenet HLJ-toimikunnassa, KUUMA-kunnilla on yhteinen edustus
- HLJ-suunnittelua, liikennetutkimuksia ja liikenne-ennustemallin kehittämistä rahoittavat HSL jäsenkunnat kuntaosuuksissaan. Muut kunnat ja valtio ovat rahoittaneet em. toimintaa sopimuksen perusteella erillisrahoituksella.
  - Tuusulan kunnan osuus HLJ 2015 –työstä oli 84 270 €
  - Nurmijärven kunnan osuus oli 90 270 €

Kiitos!



**HSL**  
**HRT**

# Kehyskuntien HSL:een liittymisen kustannusvaikutukset 2017

Kehyskuntien HSL-kuntaosuuden arviointi

*Tuusulan osalta täydennetty*

16.09.2015

# HSL-kuntayhtymän jäsenyys

# HSL-kuntayhtymän tehtävät

- vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) laatimisesta
- suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä
- hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijuna-liikennepalvelut
- hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä joukkoliikenteen taksat
- vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta
- järjestää lippujen myynnin sekä vastaa matkalippujen tarkastuksesta

# Jäsenyyden vaikutuksia kunnalle

- HSL-liikennettä suunnitellaan yhtenä kokonaisuutena
- HSL toimivaltaisena joukkoliikenneviranomaisena, joka vastaa keskitetysti mm. asukasvuorovaikutuksesta
- Kunnan mahdollisuudet vaikuttaa HSL-tilanteessa linjastoratkaisuihin ovat merkittävät, mutta lippujen hintoihin rajalliset yhtenäisen lippujärjestelmän vuoksi
- HSL-jäsenyys yhtenäistää seudun liikennejärjestelmää yhdeksi kokonaisuudeksi, joka vaikuttaa palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuuteen sekä mahdollisesti lisää kunnan houkuttelevuutta asuin- ja työpaikkana
- Kunnan verotulot kasvavat, sillä verotuksessa tehtävät työmatkakulujen verovähennykset pienenevät



# Jäsenyyden vaikutuksia asukkaalle

- Yhdellä matkakortilla kaikki matkat eli yhtenäinen koko HSL-alueen kattava lippulajivalikoima
- Vaihtoyhteydet toimivat paremmin, kun vaihdosta ei tule lisäkustannusta, toisaalta nykytilanteessa pelkkää bussirunkoyhteyttä matkalla Helsinkiin tarvitsevien kuukausilippulaisten matkojen hinta nousee, sillä HSL:n järjestelmässä yhdellä lipulla saadaan kaikki yhteydet
- Liikennettä suunnitellaan yhtenä kokonaisuutena pitkäjänteisesti mm. asukasvuorovaikutuksen keinoin
- HSL tarjoaa koko toimialueelleen reittioppaan, informaatiopalvelut sekä tiedotuksen ja markkinoinnin

# Mahdollisen jäsenyyden eteneminen

- HSL-jäsenyys teoriassa mahdollinen v. 2017 alusta, mikäli kunnan päätös lokakuuhun 2015 mennessä, mutta käytännössä aikataulu voi olla v. 2018 alku
- HSL:een liittyminen edellyttää peruspääoman maksua, mikä esimerkiksi Tuusulan osalta on n. 0,32 milj. euroa
- Jatkossa kunnan joukkoliikenteen rahoitustarve kasvaa, lisäksi kuntatalouteen vaikuttavat kunnallisverotulojen muutokset, kun työmatkaverovähennykset muuttuvat
- Tuusulan kunnan kustannukset joukkoliikenteestä ovat nousussa HSL-jäsenyydestä huolimatta, kuten Nurmijärvellä on tapahtunut PSA-liikenteen myötä

# Kustannuslaskelma-arviot

# Tausta

- HSL ja kehyskunnat teettivät vuonna 2010 selvityksen kehyskuntien liittymisestä HSL-kuntayhtymään
- Tässä tuolloin tehtyjä laskelmia on tarkennettu: käytännössä on laadittu arviolaskelma kehyskuntien HSL-joukkoliikenteen kuntaosuuksista, mikäli kunnat olisivat HSL-kuntayhtymän jäseninä
- Tarkastelukunnat Vihti, Nurmijärvi, Tuusula, Järvenpää, Hyvinkää, Mäntsälä ja Pornainen eli kunnat, jotka HSL:n perussopimuksen mukaan voivat liittyä jäseniksi
- Laskelma kuvaa tilannetta noin vuonna 2017, kun ko. kunnat ovat HSL:n jäseniä ja liikenne on HSL:n järjestämää vastaten mm. Kirkkonummen tilannetta

# Kustannuslaskelmien lähtökohdat

- Nykyiset käyttäjämäärät on arvioitu työmatka-, seutu-, kaupunki- ja liityntälippujen myynti- ja matkamäärien sekä liikennetutkimusten tietojen perusteella
- HSL:een liittymisen myötä lippujen hinnat muuttuvat erityisesti vaihdollisilla matkoilla, nuorilla, erityisryhmillä (mm. opiskelijat) ja arvolippujen käyttäjillä
- Lähtökohtina lippujen hinnat ja niiden muutokset, joiden avulla on arvioitu lippujen myynti HSL-tilanteessa
- Lisäksi tietoja on suhteutettu Keravan, Kirkkonummen ja Sipoon käyttäjämäärien ja kustannuksien arvioihin vuodelle 2017 (lähde: HSL:n TTS 2016–2018)

# Lippujen hintaesimerkkejä: Tuusula

<i>nykyiset (vuosi 2015) 30 pv hinnat</i>		kunnan sisäiset	Kerava	Vantaa	Helsinki		
					runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
Pohjois-Tuusula	juna	-	95.1	183.7	157.8	207.3	207.3
	bussi	35	-	110	110	-	-
Etelä-Tuusula	bussi	35	35	133.5	110	159.5	208.6
<i>HSL-tilanteen halvimmat 30 pv hinnat</i>		kunnan sisäiset	Kerava	Vantaa	Helsinki		
					runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
Pohjois-Tuusula	juna	-	49.5	98.6	146.6	146.6	146.6
	bussi	49.5	-	98.6	146.6	-	-
Etelä-Tuusula	bussi	49.5	49.5	98.6	146.6	146.6	146.6
<i>HSL-tilanteen opiskelijoiden 30 pv hinnat</i>		kunnan sisäiset	Kerava	Vantaa	Helsinki		
					runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
Pohjois-Tuusula	juna	-	24.8	49.3	73.3	73.3	73.3
	bussi	24.8	-	49.3	73.3	-	-
Etelä-Tuusula	bussi	24.8	24.8	49.3	73.3	73.3	73.3

Nykytilanteessa pelkkää bussirunkoyhteyttä kunnan sisällä tai matkalla Helsinkiin tarvitsevien kuukausilippulaisten matkojen hinta nousee, muilla laskevat

# Kustannusten laskenta

- HSL-kuntayhtymän menot, kuten operointi- ja infra-kustannukset, kohdennetaan kunnille käytön mukaan
- Kuntatalouden kannalta HSL:een liittyminen lisää joukkoliikenteen rahoitustarvetta, lisäksi liittyminen edellyttää peruspääoman maksua
- HSL-jäsenyys sisältää joukkoliikenteen ja liikennejärjestelmän suunnittelukustannukset
- Maksuosuus  $C = A1 + A2 + A3 - B$ , jossa

$A1$  = Operointikustannukset

$A2$  = Yleiskustannukset

$A3$  = Infrastruktuurikustannukset

$B$  = Lipputulot

# Operointikustannukset

- Bussien kustannukset arvioitu Kirkkonummen liikenteen matkustajakilometrikohtaisen yksikkökustannuksen mukaan, eli arvioitu ”tehokkuuden” olevan samaa tasoa
  - Mahdollisia linjastorakennemuutoksia ei ole huomioitu, koska sellaisista ei ole suunnitelmia käytettävissä
- Junamatkoista VR:lle maksettavan nousukorvauksen on oletettu uusilla ulommilla vyöhykkeillä olevan nyky-HSL-alueen korvaushintojen suhteessa suurempi
  - Junaliikenteen kokonaiskustannukset on jaettu kaikkien HSL:n jäsenkuntien kesken samalla periaatteella kuin HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2016–2018
- Nykytilanteessa kehyskunnille ei tule junanousuista kustannuksia HSL-alueen ulkopuolella



# Yleis- ja infrakustannukset

- Yleis- ja infrakustannukset on jaettu eri joukkoliikennevälineisiin tehtyjen nousujen perusteella
- Merkittävin infrakustannuserä uusille jäsenkunnille on Kehäradasta tulevat infrakustannukset, joiden määrään vaikuttaa suoraan nousujen määrä Kehäradan asemilla
- HSL-tilanteessa bussilinjastoa on mahdollista muokata enemmän junaliityntään perustuvaksi, mikä alentaisi bussiliikenteen kustannuksia, mutta nostaisi nousujen määriä juna-asemilla ja siten myös infrakustannuksia

# HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet

## HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain 2017, ilman ALV

A. Kustannukset	Kerava	Kirkko- nummi	Sipoo	Vihti	Nurmi- järvi	Tuu- sula	Järven- pää	Hyvin- kää	Mänt- sälä	Pornai- nen
<b>Operointi yhteensä</b>	<b>10.65</b>	<b>13.86</b>	<b>4.58</b>	<b>5.10</b>	<b>6.88</b>	<b>8.24</b>	<b>12.48</b>	<b>11.86</b>	<b>3.49</b>	<b>0.75</b>
<i>VR-lähiikenne</i>	<i>7.45</i>	<i>6.52</i>	<i>0.63</i>	<i>0.22</i>	<i>1.00</i>	<i>4.55</i>	<i>10.18</i>	<i>7.40</i>	<i>1.84</i>	<i>0.16</i>
<i>ko. kunnan bussiliikenne</i>	<i>1.95</i>	<i>5.77</i>	<i>3.51</i>	<i>4.36</i>	<i>5.18</i>	<i>2.82</i>	<i>1.54</i>	<i>4.10</i>	<i>1.52</i>	<i>0.57</i>
<i>muu HSL-liikenne</i>	<i>1.25</i>	<i>1.57</i>	<i>0.43</i>	<i>0.52</i>	<i>0.70</i>	<i>0.87</i>	<i>0.76</i>	<i>0.36</i>	<i>0.12</i>	<i>0.03</i>
<b>Yleiskustannukset</b>	<b>0.80</b>	<b>0.80</b>	<b>0.17</b>	<b>0.20</b>	<b>0.39</b>	<b>0.33</b>	<b>0.42</b>	<b>0.42</b>	<b>0.08</b>	<b>0.03</b>
<b>Infrakustannukset</b>	<b>0.99</b>	<b>1.42</b>	<b>0.37</b>	<b>0.12</b>	<b>1.35</b>	<b>0.31</b>	<b>0.36</b>	<b>0.22</b>	<b>0.04</b>	<b>0.02</b>
<b>Kustannukset yhteensä</b>	<b>12.44</b>	<b>16.08</b>	<b>5.11</b>	<b>5.42</b>	<b>8.62</b>	<b>8.88</b>	<b>13.25</b>	<b>12.51</b>	<b>3.61</b>	<b>0.81</b>
<b>B. Lipputulot</b>	<b>Ker</b>	<b>Kir</b>	<b>Sip</b>	<b>Vih</b>	<b>Nur</b>	<b>Tuu</b>	<b>Jär</b>	<b>Hyv</b>	<b>Män</b>	<b>Por</b>
	<b>6.95</b>	<b>6.70</b>	<b>1.98</b>	<b>2.25</b>	<b>5.24</b>	<b>5.63</b>	<b>9.15</b>	<b>8.21</b>	<b>2.56</b>	<b>0.33</b>
<b>C. Kuntaosuus ennen valtionapua</b>	<b>Ker</b>	<b>Kir</b>	<b>Sip</b>	<b>Vih</b>	<b>Nur</b>	<b>Tuu</b>	<b>Jär</b>	<b>Hyv</b>	<b>Män</b>	<b>Por</b>
	<b>5.50</b>	<b>9.39</b>	<b>3.14</b>	<b>3.17</b>	<b>3.38</b>	<b>3.25</b>	<b>4.10</b>	<b>4.30</b>	<b>1.05</b>	<b>0.48</b>
<b>Suurten kaupunkien tuki</b>	<b>Ker</b>	<b>Kir</b>	<b>Sip</b>	<b>Vih</b>	<b>Nur</b>	<b>Tuu</b>	<b>Jär</b>	<b>Hyv</b>	<b>Män</b>	<b>Por</b>
	<b>0.16</b>	<b>0.17</b>	<b>0.09</b>	<b>0.11</b>	<b>0.16</b>	<b>0.15</b>	<b>0.16</b>	<b>0.18</b>	<b>0.08</b>	<b>0.02</b>
<b>D. Kuntaosuus vähennysten jälkeen</b>	<b>Ker</b>	<b>Kir</b>	<b>Sip</b>	<b>Vih</b>	<b>Nur</b>	<b>Tuu</b>	<b>Jär</b>	<b>Hyv</b>	<b>Män</b>	<b>Por</b>
	<b>5.33</b>	<b>9.21</b>	<b>3.05</b>	<b>3.06</b>	<b>3.22</b>	<b>3.10</b>	<b>3.94</b>	<b>4.12</b>	<b>0.97</b>	<b>0.46</b>

HSL:een liittymistä seuraavina vuosina kustannusten kehittymiseen vaikuttavat käyttäjämäärät, linjastoratkaisut ja toteutuva liikennöinnin kustannustaso

# Epävarmuustekijöitä

- Kustannuslaskelman suurimmat epävarmuustekijät ovat bussiliikenteen kustannustaso ja junaliikenteen kustannustaso nykyisen HSL-alueen ulkopuolella
  - Bussiliikenteen yksikkökustannukset on arvioitu olevan samaa tasoa Kirkkonummen linjaston kanssa, Sipoon linjaston luvuilla kustannukset olisivat suuremmat
  - Junien kustannukset ovat viime vuosina kasvaneet, toisaalta on olemassa aiesopimus vuosien 2016–2021 uudesta sopimuksesta, jolla pyritään säästöihin
  - Nousukorvaukset juniin nykyisen HSL-alueen ulkopuolella on pyritty arvioimaan tässä yhteydessä

# Kuntien nykytilanteen rahoitusta

	Vihti	Nurmijärvi	Tuusula	Järvenpää	Hyvinkää	Mäntsälä	Pornainen
<b>JOUKKOLIIKENNE (€/alv 0)</b>							
Työmatkalippu	463 000	209 000	282 000	54 000	187 000	123 000	12 000
Seutulippu, kaupunkilippu	10 000		150 000	92 000	37 000		9 000
HSL-alueen liput	96 000	181 000	218 000	268 000	148 000	59 000	10 000
Ostetut linja-autovuorot, paikallisliikenne	333 000	3 118 000	1 924 000	387 000	737 000	136 000	
Palveluliikenne	66 000		450 000	117 000			7 000
yhteensä	<b>968 000</b>	<b>3 508 000</b>	<b>3 024 000</b>	<b>918 000</b>	<b>1 109 000</b>	<b>318 000</b>	<b>38 000</b>
<b>OPETUSTOIMI (€/alv 0)</b>							
Esikoululaisten kuljetukset	196 000		32 000		34 000	96 000	38 000
Peruskoululaisten matkaliput	299 000		110 000	32 000	92 000	340 000	94 000
yhteensä	<b>495 000</b>		<b>142 000</b>	<b>32 000</b>	<b>126 000</b>	<b>436 000</b>	<b>132 000</b>
Rahoitus ennen valtionavustusta	1 463 000	3 508 000	3 166 000	950 000	1 235 000	754 000	170 000
Valtionavustus jl:n osalta	140 000	333 000	180 000	183 000	312 000	56 000	8 000
<b>Rahoitus valtionavustuksen jälkeen</b>	<b>1 323 000</b>	<b>3 175 000</b>	<b>2 986 000</b>	<b>767 000</b>	<b>923 000</b>	<b>698 000</b>	<b>162 000</b>

- Nurmijärvi on siirtynyt PSA-liikenteeseen, mikä on nostanut kunnan kustannuksia merkittävästi
- Tuusulan osalta on hyödynnetty kunnan arviota v. 2016 kustannuksista, jossa liikenteen hankinta on kasvanut
- Kelan koulumatkatuki poistuu lippujen edullisuuden vuoksi HSL-tilanteessa, ja se on huomioitu HSL-kuntaosuudessa



# Tuusulan herkkyystarkasteluja

# Kustannusherkkyystarkasteluja

- Tuusulan kuntaosuuden kannalta on tehty herkkyystarkasteluja operointikustannusten (bussi- ja junaliikenne) sekä ennakoitun matkustajamäärän suhteen

Kuntaosuus	Peruslaskelma	Kalliimpi bussi-liikenne	Kalliimpi juna-liikenne	Matkamäärät +10%	Matkamäärät -5%
	3.10	4.03	3.29	3.57	2.87

- Tuusulan bussiliikenteen yksikkökustannus (herkkyyseuroa / matkustajakilometri Kirkkonummen ja Sipoon keskiarvo) vaikuttaa kuntaosuuteen merkittävästi
- Kalliimpi laajemman alueen junaliikenne vaikuttaa vähemmän, koska lisäystä jakaisivat kaikki jäsenkunnat
- Myös käyttäjämäärien kehitys vaikuttaa kuntaosuuteen

# Tuusulan linjastollisia mahdollisuuksia

- HSL-tilanteessa bussiliikenne voidaan suunnitella uudelleen, mikä vaikuttaa palvelutasoon, bussi- ja junaliikenteen kustannuksiin ja infrakustannuksiin
- Laskelmassa bussilinjastorakenne ollut nykytyyppinen
- Bussilinjastorakenteen osalta suorien bussilinjojen vaihtoehtona on junaliityntäpainotteinen linjasto, joka:
  - Mahdollistaisi esim. vahvan bussilinjan Aviapolis–Hyrylä–Kerava, jolla myös hyvä iltä- ja viikonloppuliikenteen tarjonta
  - Parantaisi bussien liikennöinnin täsmällisyyttä
  - Lisäisi vaihtoja, mutta parantaisi yhteyksiä mm. Vantaalle
  - Nostaisi junaliikenteen kustannuksia ja infrakustannuksia

# Muiden kuntien HSL-jäsenyys

- Laskelmassa tarkastellussa tilanteessa kaikkien kehyskuntien on oletettu olevan HSL:n jäsenkuntia: tehdyllä oletuksella on vaikutusta Tuusula-Järvenpää-Kerava -alueella, jossa paljon kuntien välistä liikkumista
- Tuusulan ja etenkin Kellokosken yhteyksien kannalta Järvenpään HSL-jäsenyydellä on suuri merkitys
  - Mikäli Järvenpää on jäsenkunta, voidaan Kellokosken yhteydet **järjestää helposti** Järvenpään kautta
  - Mikäli Järvenpää ei ole jäsenkunta mutta Tuusula on, saattaa Kellokosken ja Helsingin välisten yhteyksien looginen järjestäminen **vaatia erityisjärjestelyjä**



## Kehyskuntien HSL:een liittymisen kustannusvaikutukset

### KEHYSKUNTIEN HSL-KUNTAOSUUDEN ARVIOINTI VUODELLE 2017

#### Tausta

HSL:n ja kehyskuntien yhdessä teettämä ”Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään” kustannusvaikutuslaskelmineen valmistui vuoden 2010 lokakuussa. Tämän jälkeen Sipoon kunta on liittynyt HSL-kuntayhtymään. Kustannuslaskelmia tarkennettiin kesällä 2013, ja tämä käsillä oleva muistio päivittää ko. laskelman.

Tässä muistiossa käsitellään kaikkien HSL:een kuulumattomien kehyskuntien osalta päivitettyjä kustannusvaikutuslaskelmia. Käytännössä on laadittu arviolaskelma kehyskuntien HSL-joukkoliikenteen kuntaosuuksista, mikäli kunnat olisivat HSL:n jäseninä. Laskelma kuvaa tilannetta noin vuonna 2017, kun Kehärata ja Länsimetro ovat käytössä, ja liikenteen järjestämistavat ovat muuttuneet kehyskunnissa. Bussiliikenteen kustannusten (euroa / matkustajakilometri) on oletettu vastaavan Kirkkonummen tasoa. Tarkastelussa bussilinjastojen rakennetta ei ole muutettu, koska linjastosuunnitelmia ei ole.

Työn lähtötietoja on kerätty kehyskuntien yhdyshenkilöiltä, HSL:ltä sekä tilastoista ja muista aineistoista, kuten aikaisemmista raporteista.

#### Nykyiset joukkoliikenteen käyttäjämäärät

Joukkoliikenteen käyttäjämääräarvioiden perustana ovat toimineet:

- Linja-autoihin tarkoitettujen subventoitujen työmatkalippujen myynti ja matkamäärät kehyskunnista pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla
- Keski-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan (Vihdin osalta) seutulippujen sekä Järvenpää-Tuusula -lipun toteutunut myynti ja matkamäärät
- Järvenpään ja Hyvinkään kaupunkilippujen käyttö
- VR:n asemakohtaiset matkustajalaskennat Tuusulan, Järvenpään, Hyvinkään ja Mäntsälän alueilla sijaitsevien lähijuna-asemien osalta
- Järvenpään joukkoliikennesuunnitelma 2009 tiedot
- Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön joukkoliikenne-osion tekninen raportti vuodelta 2009
- Mäntsälän aseman ja bussiliikenteen matkustajatutkimuksien tiedot vuodelta 2007
- Pornaisten joukkoliikenneselvityksen 2009 tiedot
- HSL-alueen sisäisten ja seutu-liityntälippujen myynti kehyskuntalaisille
- Tiedot koulukuljetettavien määrästä kunnittain, ja toisen asteen opiskelijoiden määrät kunnittain wera-tietokannasta
- Joukkoliikenteen henkilöhaastattelu- ja määräpaikatutkimuksista (heha) saatavat matkamäärät
- Työmatkarendelöintitilastot
- U-bussilinjojen lippulajitutkimus vuodelta 2012 (Matkahuolto mukana)
- HSL:n alustavan toiminta- ja taloussuunnitelma 2016–2018:n tiedot Keravan, Kirkkonummen ja Sipoon osalta vuodelle 2017.

Seuraavissa taulukoissa on esitetty arviot joukkoliikenteen käyttäjien määrästä nykytilanteessa kunnan sisällä ja nykyiselle HSL-alueelle suuntautuvien matkojen osalta kunnittain:

#### ARVIO NYKYISISTÄ JOUKKOLIIKENTEEN KÄYTTÄJISTÄ: VIHTI

säännöllisesti matkustavat, opiskelijat mukana osin HSL- alueelle matkustavissa	Helsinki					yhteensä
	kunnan sisäiset	Espoo	runko- yhteys	muu Helsinki	Vantaa	
Nummela		45	222	56	30	353
Hiidenranta-Ojakkala		7	41	10	4	62
Vihti kk	16	7	25	6	5	59
Opiskelijat, 2. aste	70	10	50		10	139
Koululaiset	700					700
yhteensä	786	69	410		49	1 313

#### ARVIO NYKYISISTÄ JOUKKOLIIKENTEEN KÄYTTÄJISTÄ: NURMIJÄRVI

säännöllisesti matkustavat, opiskelijat mukana osin HSL- alueelle matkustavissa	Vantaa ja		Helsinki		Etelä- ja		yhteensä
	kunnan sisäiset	Pohjois- Espoo	runko- yhteys	muu Helsinki	Keski- Espoo		
Nurmijärvi	174	72	747	199	82		1 274
Opiskelijat, 2. aste	70	255	267		24		616
Koululaiset	950						950
yhteensä	1 193	327	1 213		106		2 839

#### ARVIO NYKYISISTÄ JOUKKOLIIKENTEEN KÄYTTÄJISTÄ: TUUSULA

säännöllisesti matkustavat, opiskelijat mukana osin HSL- alueelle matkustavissa	Helsinki			muu			yhteensä
	kunnan sisäiset	Kerava	Vantaa	runko- yhteys	Helsinki	Espoo	
Pohjois-Tuusula juna		33	83	452	46	41	655
bussi			10	10			21
Etelä-Tuusula bussi	227	44	33	408	138	39	888
Opiskelijat, 2. aste	50	303	96	312		21	782
Koululaiset	287						287
yhteensä	564	380	222	1 366		101	2 633

#### ARVIO NYKYISISTÄ JOUKKOLIIKENTEEN KÄYTTÄJISTÄ: JÄRVENPÄÄ

säännöllisesti matkustavat, sis. opiskelijat	Helsinki		muu		yhteensä		
	kunnan sisäiset	Kerava (Tuusula)	Vantaa	runko- yhteys		Helsinki	Espoo
Pohjois-Järvenpää juna		42	147	305	126	21	641
bussi		36	6	3			45
Etelä-Järvenpää juna	275	158	553	1 146	474	79	2 685
bussi	186	144	24	12			366
Opiskelijat, 2. aste	257	195	36	156		18	662
Koululaiset	144	34					178
yhteensä	862	609	766	1 621		118	4 576

**ARVIO NYKYISISTÄ JOUKKOLIIKENTEEN KÄYTTÄJISTÄ: HYVINKÄÄ**

säännöllisesti matkustavat, opiskelijat mukana osin HSL- alueelle matkustavissa	kunnan sisäiset	Helsinki			Espoo	yhteensä
		Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki		
Hyvinkää juna		291	1 369	194	86	1 940
bussi	222	8	152			382
Opiskelijat, 2. aste	252	9	114		3	378
Koululaiset	555					555
yhteensä	1 029	308	1 828		89	3 254

**ARVIO NYKYISISTÄ JOUKKOLIIKENTEEN KÄYTTÄJISTÄ: MÄNTSÄLÄ**

säännöllisesti matkustavat, opiskelijat mukana osin HSL- alueelle matkustavissa	kunnan sisäiset	Helsinki			Espoo	yhteensä
		Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki		
Mäntsälä juna		90	246	63	47	446
bussi	27	1	71			99
Opiskelijat, 2. aste	50	9	87		3	149
Koululaiset	453					453
yhteensä	530	100	467		50	1 147

**ARVIO NYKYISISTÄ JOUKKOLIIKENTEEN KÄYTTÄJISTÄ: PORNAINEN**

säännöllisesti matkustavat, opiskelijat mukana osin HSL- alueelle matkustavissa	kunnan sisäiset	Helsinki			Espoo	yhteensä
		Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki		
Pornainen	3	1	10	18	1	33
Koululaiset	215					215
yhteensä	218	1	28		1	248

Edellisissä taulukoissa esitettyjen joukkoliikenteen käyttäjien lisäksi on satunnaisia matkustajia, jotka HSL-tilanteessa tulisivat käyttämään eri asiakasryhmille tarkoitettuja arvolippuja. Nämä käyttäjämäärät on arvioitu pohjautuen Keravan ja Kirkkonummen HSL-lippujen myynnin toteumaan suhteutettuna kausilippujen myyntiin ja väestön ikärakenteeseen. Järvenpään ja Hyvinkään väestörakenne vastaa pitkälti Keravan väestörakennetta, ja vastavasti maaseutumaisempien Vihdin, Nurmijärven, Tuusulan, Mäntsälän ja Pornaisten väestörakenne Kirkkonummea. Kaupunkimaisten ja maaseutu- maisten kuntien väestörakenteissa on eroa etenkin lasten suhteellisessa osuudessa koko kunnan väestöstä.

**Joukkoliikenteen lippujen hinnat 2015 ja HSL-jäsenyyden myötä**

Kehyskuntien HSL:een liittymisen tärkein muutos lyhyellä aikajänteellä on joukkoliikenteen lipun hintojen muuttuminen erityisesti vaihdollisilla matkoilla, nuorilla, erityisryhmillä (mm. opiskelijat) ja arvolippujen käyttäjillä. Lisäksi kausilipun ostaminen on mahdollista eripituisille jaksoille (14–366 vrk). Seuraavassa on esitetty nykyiset aikuisten säännöllisen matkustuksen 30 päivän (tai vastaava) lippujen hinnat ja HSL-tilanteen aikuisten ja opiskelijoiden hinnat. Nykytilanteessa kunnat tukevat bussiliikenteen kausi- tai sarjalippujen hintoja, mutta lähijunaliiikenteen lippujen hintoja kunnat eivät tue.

HSL-hinnat ovat nykyiset 3. vyöhykkeen hintoja, sillä päätöksiä uuden, aikaisintaan vuonna 2017 käyttöön otettavan ns. kaarimallin hinnoista ei vielä ole. Kaarimalli muuttaa hinnoittelun periaatteita, mutta muutokset ovat pääkaupunkiseudun sisällä suuremmat kuin kehyskunnissa, joissa uusi järjestelmä seurailee nykyisen HSL:n 3. vyöhykkeen hinnoitteluperiaatteita.

<i>nykyiset 30 pv hinnat</i>	Helsinki				
	kunnan sisäiset	Espoo	runko-yhteys	muu Helsinki	Vantaa
Nummela	85	131.7	112.1	161.6	180.8
Hiidenranta-Ojakkala	85	142.3	120.8	170.3	191.4
Vihti kk	85	161.7	141.6	191.1	210.8
<i>HSL-tilanteen halvimmat 30 pv hinnat</i>	Helsinki				
	kunnan sisäiset	Espoo	runko-yhteys	muu Helsinki	Vantaa
Nummela	49.5	98.6	146.6	146.6	146.6
Hiidenranta-Ojakkala	49.5	98.6	146.6	146.6	146.6
Vihti kk	49.5	98.6	146.6	146.6	146.6
<i>HSL-tilanteen opiskelijoiden 30 pv hinnat</i>	Helsinki				
	kunnan sisäiset	Espoo	runko-yhteys	muu Helsinki	Vantaa
Nummela	24.8	49.3	73.3	73.3	73.3
Hiidenranta-Ojakkala	24.8	49.3	73.3	73.3	73.3
Vihti kk	24.8	49.3	73.3	73.3	73.3

Vihdin osalta pelkkää runkoyhteyttä Helsinkiin käyttävien kuukausilipullisten matkakustannukset kasvavat HSL-tilanteessa.

<i>nykyiset 30 pv hinnat</i>	Helsinki				
	kunnan sisäiset	Vantaa ja Pohjois-Espoo	runko-yhteys	muu Helsinki	Etelä-Espoo
Nurmijärvi	63	119.5	100	149.5	198.6
<i>HSL-tilanteen halvimmat 30 pv hinnat</i>	Helsinki				
	kunnan sisäiset	Vantaa ja Pohjois-Espoo	runko-yhteys	muu Helsinki	Etelä-Espoo
Nurmijärvi	49.5	98.6	146.6	146.6	146.6
<i>HSL-tilanteen opiskelijoiden 30 pv hinnat</i>	Helsinki				
	kunnan sisäiset	Vantaa ja Pohjois-Espoo	runko-yhteys	muu Helsinki	Etelä-Espoo
Nurmijärvi	24.8	49.3	73.3	73.3	73.3

Nurmijärven osalta pelkkää runkoyhteyttä Helsinkiin käyttävien kuukausilipullisten matkakustannukset kasvavat HSL-tilanteessa. Nurmijärvellä on nykyisin käytössä myös alle 17-vuotiaille tarkoitettu nuorisolippu kausilippuna Nurmijärven sisäisille ja pääkaupunkiseudulle suuntautuville matkoille.

		Helsinki					
		kunnan sisäiset	Kerava	Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
<i>nykyiset 30 pv hinnat</i>							
Pohjois-Tuusula	juna	-	95.1	183.7	157.8	207.3	207.3
	bussi	35	-	110	110	-	-
Etelä-Tuusula	bussi	35	35	133.5	110	159.5	208.6
<i>HSL-tilanteen halvimmat 30 pv hinnat</i>							
Pohjois-Tuusula	juna	-	49.5	98.6	146.6	146.6	146.6
	bussi	49.5	-	98.6	146.6	-	-
Etelä-Tuusula	bussi	49.5	49.5	98.6	146.6	146.6	146.6
<i>HSL-tilanteen opiskelijoiden 30 pv hinnat</i>							
Pohjois-Tuusula	juna	-	24.8	49.3	73.3	73.3	73.3
	bussi	24.8	-	49.3	73.3	-	-
Etelä-Tuusula	bussi	24.8	24.8	49.3	73.3	73.3	73.3

Tuusulan osalta pelkkää bussirunkoyhteyttä Helsinkiin tai kunnan sisäistä bussia käyttävien kuukausilipullisten kustannukset kasvavat HSL-tilanteessa.

Tuusulan ja Kehäradan asemien välisillä liityntälinjoilla on voinut elokuusta 2015 alkaen käyttää Keski-Uudenmaan seutulippua ja Tuusulalippua, joka vaikuttaa joidenkin vaihdollisten matkojen hintaan.

		Helsinki					
		kunnan sisäiset	Kerava (Tuusula)	Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
<i>nykyiset 30 pv hinnat</i>							
Pohjois-Järvenpää	juna	51.8	95.1	183.7	157.8	207.3	207.3
	bussi	35	45	146.5	199.4	-	-
Etelä-Järvenpää	juna	51.8	51.8	146.1	143.5	193.0	193.0
	bussi	35	45	126.4	182.7	-	-
<i>HSL-tilanteen halvimmat 30 pv hinnat</i>							
Pohjois-Järvenpää	juna	49.5	49.5	98.6	146.6	146.6	146.6
	bussi	49.5	49.5	98.6	146.6	-	-
Etelä-Järvenpää	juna	49.5	49.5	98.6	146.6	146.6	146.6
	bussi	49.5	49.5	98.6	146.6	-	-
<i>HSL-tilanteen opiskelijoiden 30 pv hinnat</i>							
Pohjois-Järvenpää	juna	24.8	24.8	49.3	73.3	73.3	73.3
	bussi	24.8	24.8	49.3	73.3	-	-
Etelä-Järvenpää	juna	24.8	24.8	49.3	73.3	73.3	73.3
	bussi	24.8	24.8	49.3	73.3	-	-

VR:n vyöhykelippujen hinnoittelussa tapahtui 1.1.2014 merkittävä hinnankorotus Etelä-Järvenpäästä (Järvenpään ja Ainolan asemat) Helsingin suuntaan matkustettaessa, joten aikaisemmissa selvityksissä esiintynyt HSL-hintojen kalleus suhteessa nykytyyppisiin lippuihin ei enää pidä paikkaansa.

Hyvinkään, Mäntsälä ja Pornainen sijaitsevat ”4. vyöhykkeellä”, jonka HSL-hinnat on arvioitu tässä, koska ko. vyöhykettä ei tällä hetkellä ole olemassa.

		Helsinki				
<i>nykyiset 30 pv hinnat</i>		kunnan sisäiset	Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
Hyvinkää	juna	-	207.3	186.0	235.5	235.5
	bussi	47	189.6	189.6	-	-
<i>HSL-tilanteen halvimmat 30 pv hinnat ARVIO</i>		kunnan sisäiset	Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
Hyvinkää	juna	-	156	189	189	189
	bussi	49.5	156	189	-	-
<i>HSL-tilanteen opiskelijoiden 30 pv hinnat ARVIO</i>		kunnan sisäiset	Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
Hyvinkää	juna	-	78.0	94.5	94.5	94.5
	bussi	24.8	78.0	94.5	-	-

		Helsinki				
<i>nykyiset 30 pv hinnat</i>		kunnan sisäiset	Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
Mäntsälä	juna	-	207.3	186.0	235.5	235.5
	bussi	63	153.6	180.0	-	-
<i>HSL-tilanteen halvimmat 30 pv hinnat ARVIO</i>		kunnan sisäiset	Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
Mäntsälä	juna	-	156	189	189	189
	bussi	49.5	156	189	-	-
<i>HSL-tilanteen opiskelijoiden 30 pv hinnat ARVIO</i>		kunnan sisäiset	Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
Mäntsälä	juna	-	78.0	94.5	94.5	94.5
	bussi	24.8	78.0	94.5	-	-

		Helsinki				
<i>nykyiset 30 pv hinnat</i>		kunnan sisäiset	Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
Pornainen		63	232.2	215.1	264.6	313.7
<i>HSL-tilanteen halvimmat 30 pv hinnat ARVIO</i>		kunnan sisäiset	Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
Pornainen		49.5	156	189	189	189
<i>HSL-tilanteen opiskelijoiden 30 pv hinnat ARVIO</i>		kunnan sisäiset	Vantaa	runko- yhteys	muu Helsinki	Espoo
Pornainen		24.8	78.0	94.5	94.5	94.5

## Ennustetut joukkoliikenteen käyttäjämäärät HSL-tilanteessa

Hintojen muuttuessa matkustus muuttuu, jota voidaan arvioida hintajoustoilla. Hintajousto kertoo, miten paljon matkustus muuttuu hintojen muuttuessa. Yleinen ja tässä käytetty hintajousto on -0,3, eli hintojen laskiessa 10 % kasvaa matkustus 3 %.

Runkomatkoilla Helsinkiin, joissa matkustaja ei tarvitse vaihtoa, aikuisen matkustajan kuukausilipusta maksama hinta saattaa kunnasta riippuen nousta. HSL-jäsenyyden ei ole oletettu muuttavan koululaisten eikä toisen asteen opiskelijoiden joukkoliikenteen käyttöä.

Seuraavassa taulukossa on vertailtu Keravan, Kirkkonummen ja Sipoon vuositason toteutuneita sekä kehyskuntien arvioituja HSL-lipun käyttäjämääriä. Aikaisempiin selvityksiin verrattuna Keravan ja Kirkkonummen käyttäjämäärät ovat nousseet, sillä ko. kuntalaiset ovat siirtyneet kokonaan HSL-lipun käyttäjiksi VR:n lipuista. Lisäksi Kirkkonummen ja Sipoon bussiliikenteen osalta on siirrytty HSL:n järjestämään liikenteeseen syksyllä 2014.

Kehyskuntien luvut kuvaavat tilannetta, jossa HSL-hinnat ovat voimassa ja vaikuttavat matkustajamääriin. Maaseutumaisten kuntien luvuissa on paljon ”lapsi”-matkustajia. Tuusulan ja Järvenpään matkoja, kuten koulu- ja opiskelumatkoja, suuntautuu paljon myös näiden kuntien sekä Keravan välille.

### VERTAILUA KERAVAAN, KIRKKONUMMEEN JA SIPOOSEEN

KAUSILIPPUKÄYTTÄJÄÄ	Kerava	K:nummi	Sipoo	Vihti	N:järvi	Tuusula	J:pää
LS3 aikuiset	1 782	993	270	<b>380</b>	<b>931</b>	<b>1 116</b>	<b>2 044</b>
LS2 aikuiset	258	358	1	<b>64</b>	<b>76</b>	<b>140</b>	<b>771</b>
sis. aikuiset	75	114	18	<b>18</b>	<b>185</b>	<b>275</b>	<b>373</b>
LS3 lapsi	69	107	54	<b>77</b>	<b>104</b>	<b>31</b>	<b>72</b>
LS2 lapsi	29	113	6	<b>81</b>	<b>110</b>	<b>33</b>	<b>30</b>
sis. lapsi + koul.	170	975	764	<b>700</b>	<b>950</b>	<b>287</b>	<b>178</b>
LS3 ale 1	10	4	0	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>12</b>
LS2 ale 1	3	1	0	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>
sis. ale 1	8	4	0	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>42</b>
LS3 ale 2	442	327	151	<b>59</b>	<b>291</b>	<b>333</b>	<b>513</b>
LS2 ale 2	63	247	3	<b>10</b>	<b>255</b>	<b>96</b>	<b>36</b>
sis. ale 2	56	61	41	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>353</b>	<b>113</b>
<i>yhteensä</i>	<i>2 966</i>	<i>3 303</i>	<i>1 308</i>	<i>1 462</i>	<i>2 981</i>	<i>2 679</i>	<i>4 193</i>

ARVO- JA KERTALIPPUJA,	Kerava	K:nummi	Sipoo	Vihti	N:järvi	Tuusula	J:pää
LS3 ale 1	10 690	2 503	596	<b>959</b>	<b>2 347</b>	<b>2 814</b>	<b>12 262</b>
LS2 ale 1	2 786	1 240	21	<b>221</b>	<b>263</b>	<b>486</b>	<b>8 315</b>
sis. ale 1	8 788	2 433	330	<b>384</b>	<b>3 942</b>	<b>5 858</b>	<b>43 730</b>
LS3 ale 2	40 200	30 080	11 014	<b>5 479</b>	<b>26 806</b>	<b>30 675</b>	<b>46 669</b>
LS2 ale 2	9 115	16 947	428	<b>676</b>	<b>17 483</b>	<b>6 582</b>	<b>5 224</b>
sis. ale 2	9 572	11 573	4 525	<b>13 261</b>	<b>13 213</b>	<b>66 872</b>	<b>19 430</b>
<i>yhteensä</i>	<i>81 151</i>	<i>64 776</i>	<i>16 914</i>	<i>20 979</i>	<i>64 054</i>	<i>113 286</i>	<i>135 630</i>

LS3 = lähiseutu 3, koko HSL-alue

LS2 = lähiseutu 2, koko HSL-alue pois lukien Helsinki

ale1 = alennusryhmä 1 -25 %, mm. eläkeläisiä, invalideja

ale2 = alennusryhmä 2 -50 %, mm. opiskelijoita

KAUSILIPPUKÄYTTÄJÄÄ	Hyvinkää	Mäntsälä	Pornainen
koko alue aikuiset	1 810	432	31
koko alue, pl. Hki aik.	321	98	1
sis. aikuiset	219	28	3
koko alue lapsi	224	50	24
koko alue, pl. Hki lapsi	95	52	25
sis. lapsi + koululainen	555	453	215
koko alue ale 1	11	2	0
koko alue, pl. Hki ale 1	4	0	0
sis. ale 1	25	1	0
koko alue ale 2	117	90	0
koko alue, pl. Hki ale 2	9	9	0
sis. ale 2	252	50	0
<i>yhteensä</i>	<b>3 642</b>	<b>1 264</b>	<b>299</b>

ARVO- JA KERTALIPPUJA, KPI	Hyvinkää	Mäntsälä	Pornainen
koko alue ale 1	10 861	1 088	78
koko alue, pl. Hki ale 1	3 464	338	4
sis. ale 1	25 634	601	68
koko alue ale 2	10 648	8 290	0
koko alue, pl. Hki ale 2	1 306	617	0
sis. ale 2	43 371	9 472	0
<i>yhteensä</i>	<b>95 284</b>	<b>20 407</b>	<b>150</b>

Hyvinkään, Mäntsälän ja Pornaisten osalta taulukossa esitetty ”koko alue” tarkoittaa käytännössä matkoja Helsinkiin ja ”koko alue, pl. Helsinki” matkoja Vantaalle.

### Nousut joukkoliikennevälineisiin ja matkustajakilometrit

Kehyskuntalaisten matkustajien tekemien nousujen ja matkustajakilometrien määrät HSL-alueen eri liikennevälineissä on arvioitu Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikennemallin tietojen avulla. Tässä on oletettu, että ne joukkoliikennematkat, jotka aamuruuhkatunnin liikenne-ennusteessa alkavat kehyskuntien alueelta ovat ko. kuntalaisten tekemiä. Aamuruuhkan kysyntämatriisiin ja sen transpoosimatriisiin on yhdessä oletettu kuvaavan riittävällä tarkkuudella nousujen ja matkustajakilometrien koko vuorokauden kuntalaisuusjakaumaa.

Kun verrataan kuntakohtaisia nousumääriä ja suoritteita keskenään, saadaan suhdetoimia (kehyskunnat suhteessa Keravaan, Kirkkonummeen ja Sipooseen). Näitä voidaan hyödyntää arvioitaessa matkustuksen määriä ja kustannusten jakautumisia, koska Keravan, Kirkkonummen ja Sipoon kulkumuotokohtaisen toteumat ja HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2016–2018 arviot vuodelle 2017 ovat tiedossa. Kuntakohtaiset vastinparit on haettu samalla suunnalla olevasta mahdollisimman samankaltaisesta kunnasta.

Seuraavassa taulukossa on esitetty suhdetoimet nykyisen HSL-alueen joukkoliikennevälineiden osalta. Taulukossa esitettyjen nykyisten HSL-alueen joukkoliikennevälineiden lisäksi on erikseen arvioitu kehyskuntien bussilinjojen, jotka on saatu edellä esitettyjen käyttäjämääräarvioiden perusteella, sekä Järvenpään ja Hyvinkään sisäisen paikallisliikenteen nousut.



UUODEN 2017 AAMURUUHKATUNNIN JA TRANSPOOSIN JOUKKOLIIKENNE-ENNUSTEEN PERUSTEELLA

NOUSUT JOUKKOLIIKENNE- VÄLINEISIIN	VIHTI						
	SUHTEESSA	NURMIJÄRVI	TUUSULA	JÄRVENPÄÄ	HYVINKÄÄ	MÄNTSÄLÄ	PORNAINEN
	KIRKKO- NUMMEEN	SUHTEESSA KERAVAAN	SUHTEESSA KERAVAAN	SUHTEESSA KERAVAAN	SUHTEESSA KERAVAAN	SUHTEESSA KERAVAAN	SUHTEESSA SIPOOSEEN
Helsingin sisäiset bussit	0.321	0.568	0.542	0.786	0.413	0.123	0.091
Helsingin raitiovaunut	0.360	0.384	0.516	0.817	0.451	0.122	0.109
Metro Helsinki	0.121	0.430	0.406	0.699	0.377	0.083	0.051
Metro Espoo	0.010	0.244	0.304	0.324	0.133	0.044	0.073
Metro yhteensä	0.059	0.391	0.385	0.621	0.326	0.075	0.054
Lautta	0.189	0.377	0.377	0.857	0.377	0.189	0.200
PKS:n sisäiset seutubussit	0.514	0.636	0.467	0.690	0.345	0.084	0.078
Keravan seutubussit	0.215	0.003	0.129	0.020	0.008	0.003	0.068
Espoon sisäiset bussit	0.321	0.404	0.281	0.309	0.130	0.038	0.078
Vantaan sisäiset bussit	0.291	0.392	0.597	0.729	0.355	0.079	0.092
Keravan sisäiset bussit	0.122	0.006	0.036	0.037	0.011	0.010	0.033
Kirkkonummen bussit	0.007	0.440	0.233	1.053	0.100	0.046	0.046
Sipoon bussit	0.978	0.050	0.116	0.175	0.051	0.025	0.043
HSL-alueen junat ilman Kehärataosuutta	0.028	0.043	0.198	0.439	0.211	0.034	0.182
HSL-junat, Kehärataosuus mukaan lukien	0.037	0.145	0.204	0.433	0.211	0.034	0.177
HSL-alueen ulkopuolelle jatkavat junat	0.421	0.235	4.159	7.010	4.674	0.874	0.878
Juna yhteensä	0.038	0.149	0.364	0.699	0.392	0.068	0.259

MATKUSTAJAKILOMETRIT JOUKKOLIIKENNEVÄLINEISSÄ	VIHTI						
	SUHTEESSA	NURMIJÄRVI	TUUSULA	JÄRVENPÄÄ	HYVINKÄÄ	MÄNTSÄLÄ	PORNAINEN
	KIRKKO- NUMMEEN	SUHTEESSA KERAVAAN	SUHTEESSA KERAVAAN	SUHTEESSA KERAVAAN	SUHTEESSA KERAVAAN	SUHTEESSA KERAVAAN	SUHTEESSA SIPOOSEEN
Helsingin sisäiset bussit	0.437	0.771	0.593	0.753	0.395	0.135	0.073
Helsingin raitiovaunut	0.354	0.395	0.515	0.826	0.449	0.123	0.108
Metro Helsinki	0.038	0.354	0.378	0.577	0.277	0.074	0.028
Metro Espoo	0.003	0.277	0.280	0.303	0.126	0.042	0.066
Metro yhteensä	0.017	0.329	0.345	0.487	0.227	0.063	0.033
Lautta	0.189	0.377	0.377	0.857	0.377	0.189	0.200
PKS:n sisäiset seutubussit	0.454	1.234	0.487	0.610	0.300	0.096	0.055
Keravan seutubussit	0.191	0.002	0.259	0.012	0.005	0.002	0.027
Espoon sisäiset bussit	0.310	0.573	0.272	0.297	0.125	0.037	0.073
Vantaan sisäiset bussit	0.412	0.374	0.673	0.771	0.371	0.082	0.080
Keravan sisäiset bussit	0.124	0.007	0.044	0.044	0.013	0.014	0.026
Kirkkonummen bussit	0.007	0.445	0.252	0.772	0.097	0.051	0.039
Sipoon bussit	0.329	0.052	0.133	0.268	0.073	0.033	0.063
HSL-alueen junat ilman Kehärataosuutta	0.018	0.061	0.279	0.714	0.355	0.055	0.307
HSL-junat, Kehärataosuus mukaan lukien	0.022	0.098	0.282	0.704	0.350	0.055	0.296
HSL-alueen ulkopuolelle jatkavat junat	0.546	0.364	4.840	6.554	11.629	1.714	0.765
Juna yhteensä	0.026	0.109	0.469	0.945	0.814	0.123	0.365

Junat on esitetty eriteltynä Kehäradan kanssa ja ilman, sekä HSL-alueen ulkopuolelle jatkavien junien osalta.

### Kustannusarviolaskelmat

Kuntatalouden kannalta HSL:ään liittyminen lisää joukkoliikenteen rahoitustarvetta. Lisäksi liittyminen edellyttää peruspääoman maksua.

Kuntayhtymän menot kohdennetaan jäsenkunnille palveluiden käytön perusteella. Kunta maksaa siten asukkaidensa lippujen hintojen alenemisen ja muut kuntalaistensa joukkoliikenteen käyttöä edistävät toimet. Maksuosuus joukkoliikenteen kustannuksista (C):

$C = A1 + A2 + A3 - B$ , jossa  
 A1 = Operointikustannukset  
 A2 = Yleiskustannukset  
 A3 = Infrastruktuurikustannukset  
 B = Lipputulot

Liikenteen hoidon menot eli **operointikustannukset** on arvioitu erikseen kehyskuntien bussilinjojen, Järvenpään ja Hyvinkään sisäisen paikallisliikenteen, lähijunaliikenteen sekä muun HSL-alueen liikennevälineiden osalta.

Kehyskuntien bussilinjojen kustannukset on arvioitu kunnittain Kirkkonummen linjaston matkustajakilometreihin suhteutettujen liikennöintikustannusten pohjalta. Tämä tarkoittaa sitä, että HSL:een liittyvien kehyskuntien bussien liikennöintikustannusten on arvioitu muistuttavan kustannustasoltaan Kirkkonummen syksyllä 2014 käyttöön otettua linjastoa (0,33 euroa matkustajakilometriä kohden). Kirkkonummen linjaston liikennöintikustannukset vuodelle 2017 on saatu HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2016–2018.

Operointikustannuksissa on otettu huomioon myös kuntien sisäinen bussiliikenne. Järvenpään ja Hyvinkään sisäisen linjaston operointikustannukset on eritelty, koska ne ovat tasoltaan suuremmat kuin muiden kuntien sisäisten linjojen kustannukset. Muiden kuntien sisäisten linjojen kustannukset on sisällytetty ko. kehyskunnan muihin, pidempimatkaisiin bussilinjoin.

Palveluliikenne on lisätty nykytason mukaisesti bussiliikenteen kuluihin.

Etenkin Tuusulan, Järvenpään, Hyvinkään ja Mäntsälän operointikustannuksiin vaikuttaa matkustus lähijunissa. Junien matkustajasuoritteet ja kustannukset on arvioitu nykyisten ja HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2016–2018 vuodelle 2017 arvioitujen nousujen, matkustajakilometriä sekä liikennemallista saatujen suhdekertoimien perusteella. Kaikkien HSL-alueen sisäisiä matkoja lähijunilla tekevien on oletettu käyttävän HSL:n lippuja. Lähijunien kustannuksiin liittyy epävarmuuksia. Etenkin Hyvinkään ja Mäntsälän junaliikenteestä tulevien kustannusten osalta laskelmat ovat karkeita, koska ne tulisivat sijaitsemaan ”4. vyöhykkeellä”, jota ei vielä tällä hetkellä ole olemassa. HSL-tilanteessa junaliikenteen kustannukset kokonaisuudessaan lasketaan yhteen ja jaetaan kaikkien jäsenkuntien kesken nousujen ja matkustajakilometriä suhteellisten jakaumien keskiarvon mukaan.

Operointikustannuksissa otetaan huomioon kehyskuntalaisten muussa HSL-liikenteessä tekemien matkojen kustannukset matkustajakilometriä perusteella, jotka on arvioitu edellä esitettyjen liikennemallista saatujen suhdekertoimien avulla Keravan, Kirkkonummen ja Sipoon vuodelle 2017 arvioitujen kustannusten pohjalta. Toisin sanoen Keravan, Kirkkonummen ja Sipoon kustannuksia on tasokorjattu alaspäin siinä suhteessa, kuin kehyskuntalaisten voidaan arvioida käyttävän muuta HSL-liikennettä heitä vähemmän.

Tilaaajaorganisaation suunnittelu-, hallinto- yms. kulut sekä infrastruktuuriin liittyvät kulut eli **yleis- ja infrakustannukset** on jaettu liikennemuodoittain kuntien asukkaiden tekemien nousujen perusteella. Vertailukohtana on käytetty Keravalle ja Kirkkonummelle vuodelle 2017 arvioituja kustannuksia, joita on kerrottu edellä esitettyillä liikennemallista saaduilla suhdekertoimilla. Kehyskuntien bussilinjoille ei tässä ole arvioitu infrakustannuksia, ja niitä ei esimerkiksi nykyisen Sipoon linjastonkaan osalta ole lainkaan.

Infrakustannusten osalta merkittävin on Kehäradasta aiheutuvat kulut, kun HSL-tilanteen yhtenäisen lippujärjestelmä mahdollistaa vaihdot ja tekee

mielekkääksi liityntälinjojen tarjoamisen Kehäradan asemille. Kehäradalla tehtävien nousujen määrä vaikuttaa suoraan infrakustannusten suuruuteen. Merkittävimmät Kehäradasta aiheutuvat kulut tulevat Nurmijärvelle, kun liityntäyhteyksiä voidaan tarjota Kivistön asemalle. Tuusulan osalta vaikutus on oletettu pienemmäksi, sillä Tuusulan kannalta luontevinta Kehäradan liityntäasemaa eli Ruskeasantaa ei ole toteutettu. Tuusulasta tarjotaan kuitenkin Kehäradan myötä bussiyhteys mm. Aviapoliksen asemalle.

Kuntien hyväksi lasketaan ne **lipputulot**, jotka ovat kertyneet kunnan asukkaiden ostamista matkalipuista:

- Kausilippujen ja subventoitujen arvolippujen osalta lipputulot on laskettu edellä esitettyjen käyttäjämääräarvioiden perusteella.
- Kehyskuntien sisäiset lasten ja aikuisten arvolipputulot on arvioitu Keravan ja Kirkkonummen tietojen perusteella. Keravan ja Kirkkonummen siirtyminen kokonaan HSL:n lippuihin on otettu huomioon, sillä ennen vuotta 2014 heillä oli mahdollista käyttää myös VR:n lippuja. Lisäksi Kirkkonummella kertaliput olivat aiemmin Matkahuollon tuotteita.
- Järvenpään ja Hyvinkään osalta on hyödynnetty paikallisliikenteestä saatuja tietoja.
- Lisäksi on arvioitu, miten paljon lähiseutu 3-, lähiseutu 2- ja pääkaupunkiseudun seutulippujen kertalippu- sekä aikuisten ja lasten arvolippituloja jyvittyä kullekin kehyskunnalla. Tässä on hyödynnetty edellä esitettyjä liikennemallista saatuja suhdekertoimia sekä Keravan ja Kirkkonummen vuodelle 2017 arvioitu toteumaa.

Ne lipputulot, jotka on arvioitu nykyhetkessä, on korotettu vuoteen 2017 olettamalla 1 %:n vuosittainen kasvu, joka on yleinen HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa käytetty keskimääräinen lipputulojen trendikasvu.

Seuraavassa taulukossa on esitetty HSL-maksuosuuden muodostuminen. Kun operointi-, yleis- ja infrakustannuksista vähennetään lipputulot, saadaan kuntaosuus vuositasona. Kuntaosuudesta on vähennetty kehyskuntien asukasluvun perusteella arvioitu valtion myöntämä suurten kaupunkien tuki.

### HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain 2017, ilman ALV

A. Kustannukset	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Vihti	Nurmijärvi	Tuusula	Järvenpää	Hyvinkää	Mäntsälä	Pornainen
<b>Operointi yhteensä</b>	<b>10.65</b>	<b>13.86</b>	<b>4.58</b>	<b>5.10</b>	<b>6.88</b>	<b>8.24</b>	<b>12.48</b>	<b>11.86</b>	<b>3.49</b>	<b>0.75</b>
<i>VR-lähiikenne</i>	7.45	6.52	0.63	0.22	1.00	4.55	10.18	7.40	1.84	0.16
<i>ko. kunnan bussiliikenne</i>	1.95	5.77	3.51	4.36	5.18	2.82	1.54	4.10	1.52	0.57
<i>muu HSL-liikenne</i>	1.25	1.57	0.43	0.52	0.70	0.87	0.76	0.36	0.12	0.03
<b>Yleiskustannukset</b>	<b>0.80</b>	<b>0.80</b>	<b>0.17</b>	<b>0.20</b>	<b>0.39</b>	<b>0.33</b>	<b>0.42</b>	<b>0.42</b>	<b>0.08</b>	<b>0.03</b>
<b>Infrakustannukset</b>	<b>0.99</b>	<b>1.42</b>	<b>0.37</b>	<b>0.12</b>	<b>1.35</b>	<b>0.31</b>	<b>0.36</b>	<b>0.22</b>	<b>0.04</b>	<b>0.02</b>
<b>Kustannukset yhteensä</b>	<b>12.44</b>	<b>16.08</b>	<b>5.11</b>	<b>5.42</b>	<b>8.62</b>	<b>8.88</b>	<b>13.25</b>	<b>12.51</b>	<b>3.61</b>	<b>0.81</b>
<b>B. Lipputulot</b>	<b>Ker</b>	<b>Kir</b>	<b>Sip</b>	<b>Vih</b>	<b>Nur</b>	<b>Tuu</b>	<b>Jär</b>	<b>Hyv</b>	<b>Män</b>	<b>Por</b>
	<b>6.95</b>	<b>6.70</b>	<b>1.98</b>	<b>2.25</b>	<b>5.24</b>	<b>5.63</b>	<b>9.15</b>	<b>8.21</b>	<b>2.56</b>	<b>0.33</b>
<b>C. Kuntaosuus ennen valtionapua</b>	<b>Ker</b>	<b>Kir</b>	<b>Sip</b>	<b>Vih</b>	<b>Nur</b>	<b>Tuu</b>	<b>Jär</b>	<b>Hyv</b>	<b>Män</b>	<b>Por</b>
	<b>5.50</b>	<b>9.39</b>	<b>3.14</b>	<b>3.17</b>	<b>3.38</b>	<b>3.25</b>	<b>4.10</b>	<b>4.30</b>	<b>1.05</b>	<b>0.48</b>
<b>Suurten kaupunkien tuki</b>	<b>Ker</b>	<b>Kir</b>	<b>Sip</b>	<b>Vih</b>	<b>Nur</b>	<b>Tuu</b>	<b>Jär</b>	<b>Hyv</b>	<b>Män</b>	<b>Por</b>
	<b>0.16</b>	<b>0.17</b>	<b>0.09</b>	<b>0.11</b>	<b>0.16</b>	<b>0.15</b>	<b>0.16</b>	<b>0.18</b>	<b>0.08</b>	<b>0.02</b>
<b>D. Kuntaosuus vähennysten jälkeen</b>	<b>Ker</b>	<b>Kir</b>	<b>Sip</b>	<b>Vih</b>	<b>Nur</b>	<b>Tuu</b>	<b>Jär</b>	<b>Hyv</b>	<b>Män</b>	<b>Por</b>
	<b>5.33</b>	<b>9.21</b>	<b>3.05</b>	<b>3.06</b>	<b>3.22</b>	<b>3.10</b>	<b>3.94</b>	<b>4.12</b>	<b>0.97</b>	<b>0.46</b>

HSL:een liittymistä seuraavina vuosina kustannusten kehittymiseen vaikuttavat käyttäjämäärien kehitys, bussiliikenteen tarkemmassa suunnittelussa tehtävät linjastoratkaisut sekä liikennöinnissä toteutuva kustannustaso.

Kehyskuntien välillä on eroja, mistä kustannukset kertyvät. Myös bussiliikenteen kustannustaso matkustajakilometrejä kohden vaihtelee, esimerkiksi Sipoon linjasto on tällä mittarilla kalliimpi kuin Kirkkonummen linjasto.

Kustannuslaskelman suurimmat epävarmuustekijät liittyvät bussiliikenteen kustannustasoon ja toisaalta junaliikenteen kustannustasoon nykyisen HSL-alueen ulkopuolella. Tässä yhteydessä näistä on tehty asiantuntija-arvio:

- Bussiliikenteen kustannustasoksi on tässä tarkastelussa oletettu HSL:een liittyvien kehyskuntien osalta Kirkkonummen 0,33 euroa / matkustajakilometri, sillä Sipoo on selvästi maaseutumaisempi ja enemmän erillään Helsingin seudun ydinalueesta kuin useimmat muut kehyskunnat. Sipoon linjaston kustannustaso on 0,59 euroa / matkustajakilometri.
- Junaliikenteen tulevaan kustannustasoon tulee vaikuttamaan syksyn 2015 aikana HSL:n, VR:n ja Junakalustoyhtiön välillä käytävien sopimusneuvottelujen tulokset lähijunaliikennöinnistä vuosille 2016–2021. Tässä laskelmassa ei kuitenkaan ole ennakoitu mahdollisia tulevia säästöjä.

HSL-tilanteessa bussilinjastoa olisi mahdollista muokata enemmän junaliikenteeseen perustuvaksi, mikä alentaisi bussiliikenteen kustannuksia, mutta nostaisi nousujen määriä juna-asemilla ja siten myös kyseisen kunnan infra-kustannuksia. Lisäksi bussiliikenteen linjastoratkaisut vaikuttavat oleellisesti liikennöinnin täsmällisyyteen ja muuhun palvelutasoon.

### Kuntien nykytilanteen kustannuksia

Vertailun vuoksi oheisessa taulukossa on esitetty kehyskuntien rahoitusta nykytyyppisessä tilanteessa joukkoliikenteen ja opetustoimen osalta. Nämä kustannukset sisältyisivät HSL-tilanteessa HSL-kuntaosuuksiin.

	Vihti	Nurmijärvi	Tuusula	Järvenpää	Hyvinkää	Mäntsälä	Pornainen
<b>JOUKKOLIIKENNE (€/alv 0)</b>							
Työmatkalippu	463 000	209 000	282 000	54 000	187 000	123 000	12 000
Seutulippu, kaupunkilippu	10 000		150 000	92 000	37 000		9 000
HSL-alueen liput	96 000	181 000	218 000	268 000	148 000	59 000	10 000
Ostetut linja-autovuorot, paikallisliikenne	333 000	3 118 000	1 924 000	387 000	737 000	136 000	
Palveluliikenne	66 000		450 000	117 000			7 000
yhteensä	<b>968 000</b>	<b>3 508 000</b>	<b>3 024 000</b>	<b>918 000</b>	<b>1 109 000</b>	<b>318 000</b>	<b>38 000</b>
<b>OPETUSTOIMI (€/alv 0)</b>							
Esikoululaisten kuljetukset	196 000		32 000		34 000	96 000	38 000
Peruskoululaisten matkaliput	299 000		110 000	32 000	92 000	340 000	94 000
yhteensä	<b>495 000</b>		<b>142 000</b>	<b>32 000</b>	<b>126 000</b>	<b>436 000</b>	<b>132 000</b>
Rahoitus ennen valtionavustusta	1 463 000	3 508 000	3 166 000	950 000	1 235 000	754 000	170 000
Valtionavustus jl:n osalta	140 000	333 000	180 000	183 000	312 000	56 000	8 000
<b>Rahoitus valtionavustuksen jälkeen</b>	<b>1 323 000</b>	<b>3 175 000</b>	<b>2 986 000</b>	<b>767 000</b>	<b>923 000</b>	<b>698 000</b>	<b>162 000</b>
<i>KELA:n koulumatkatuki</i>	<i>436 000</i>	<i>670 000</i>	<i>363 000</i>	<i>238 000</i>	<i>274 000</i>	<i>396 000</i>	<i>154 000</i>

Taulukossa on otettu huomioon Nurmijärven siirtyminen PSA-liikenteeseen, mikä on nostanut kunnan kustannuksia merkittävästi. Tuusulan osalta on hyödynnetty kunnan arviota vuoden 2016 kustannuksista, jossa liikenteen hankinnan kustannukset ovat kasvaneet merkittävästi esimerkiksi vuoden 2014 tilanteesta.

Kunnat hankkivat linja-autovuoroja yhdessä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa, ja tässä taulukossa on mukana kunnan osuus. Nykytilanteessa juna-

liikenteeseen HSL-alueen ulkopuolella tehdyistä nousuista ei tule kehyskunnille kustannuksia.

Valtionavustukset ovat alentuneet suhteellisesti ja absoluuttisesti samaan aikaan kuin kuntien rahoitus on kasvanut, ja jatkossa kuntien osuus joukkoliikenteen kustannuksista on edelleen kasvussa ELY:n joukkoliikenteen määrärahojen niukkuuden vuoksi. HSL-alueen lippujen käyttö on ollut kasvussa, joten näistä lipuista tulevat kustannukset ovat myös olleet kasvussa.

Tällä hetkellä Kelan maksama vuotuinen koulumatkatuki toisen asteen opiskelijoille (lukiolaiset, ammattikoululaiset) vaihtelee noin 0,15 miljoonan euron (Pornainen) ja 0,67 miljoonan euron (Nurmijärvi) välillä. Kuntien liittyessä HSL:n jäseniksi, poistuu merkittävä osa Kelan maksamasta tuesta, kun toisen asteen opiskelijoiden lippujen hinnat alenevat Kelan omavastuurajan alapuolelle. HSL-alueen sisäisiä toisen asteen opiskelijoiden koulumatkoja Kela ei siis tue. Tämä on otettu huomioon HSL-joukkoliikenteen kuntaosuustaulukossa.

### **HSL-jäsenyyden vaikutukset kunnan verotuloihin**

Kunnan kustannuksiin vaikuttaa myös työmatkakulujen verovähennykset kunnallisveroista. Niillä matkoilla, joilla joukkoliikennelipun hinta alenee, alenevat myös työmatkakulujen verovähennykset, joka vastaavasti kasvattaa kunnallisverotuloja. Joukkoliikenteen lipunhintojen aleneminen pienentää myös autolla kulkevien verovähennyksiä, minkä vuoksi vaikutukset kunnan verotuloihin voivat periaatteessa olla suuretkin.

Työmatkakulujen verovähennysvaikutusten toteutumiseen vaikuttaa se, miten suuri osa verovähennyksiin oikeutetuista työssäkävijöistä tulee ylipäättään hakeneeksi vähennyksiä tekemällä muutoksen veroehdotukseen ja mitä osin verottaja hyväksyy vähennykset oman auton käytön perusteella.

Tässä yhteydessä ei ole arvioitu kehyskuntien HSL-jäsenyyden vaikutuksia kunnallisverotuloihin, sillä niiden arviointi on vaikeaa kun lipunhintojen muuttumista tapahtuu sekä alas- että ylöspäin. Lisäksi vaikutukset lienevät suhteellisen pieniä, ja niiden toteutumiseen liittyy epävarmuuksia.