



21.08.2023

Asia/11

## § 498

### Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2024–2026

HEL 2023-008312 T 00 01 06

#### Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

#### Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Minja Koskelan ehdotuksesta.

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

#### Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 14.6.2023
- 2 Lausuntopyyntö 14.6.2023, liite, alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2024-2026
- 3 Lausuntopyyntö 14.6.2023, liite, HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi loppuraportti

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2024–2026 seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Helsingiläisten eniten käyttämien joukkoliikenteen lippujen hintojen voimakas nousu on katkaistava. Lipun hintojen hallinta on tehtävä mahdolliseksi kuntakohtaisella kausilippujen hinnoittelulla. Kuntakohtaisen hinnoittelun valmistelussa on selvitettävä ehdotettavien lipunhintojen vaikutukset kuntaosuuksiin.



- Helsinki katsoo, että lippujen hintoja tulee laskea ja edellyttää HSL:ää arvioimaan osana budjetointia sellaisen tason, jossa lippujen hintojen lasku houkuttelee lisää matkustajia ja siten ei tuota paineita kuntaosuuksien kasvuun. Lippujen hintojen laskussa tulee huomioida erityisesti AB-vyöhyke, jossa lippujen hintojen nousu on ollut viime vuosina liian voimakasta.
- Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on Helsingin kaupunkistrategian tavoitteiden mukaista mahdollistaen kestävästi kasvun seudulla. HSL:lle kertynyt ylijäämä tulee ensisijaisesti käyttää toimiin joilla matkustajamääriä saadaan kasvatettua, kuten harkittuun joukkoliikenteen palvelutasonparantamiseen. Palvelutason parantamiseksi tehtävät toimenpiteet ja niiden vaikutukset, muun muassa kuntakohtaisiin lipputuloihin, tulee sisällyttää lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan.
- Infrakustannuksiin liittyvä kaupunginhallituksen edellyttämä selvitys on käynnissä. Yhtenä ratkaisuvaihtoehtona tarkastellaan infrakustannusten erottamista kuntaosuuden laskennassa, mikä irrottaisi lipputulotavoitteen asettamisen ja infrakustannusten kehityksen toisistaan. Tässä tilanteessa tarkoituksenmukainen ja taloudellisesti kestävä subventiotavoite tulisi arvioida ja määrittää uudelleen.

## Joukkoliikenteen rahoitus ja palvelutaso

Helsingin kaupunkistrategian mukaiset kaupungin kasvu, kestävä liikemisen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen ja raideliikenteen verkostokaupungin laajentaminen edellyttävät joukkoliikenteen palvelutason parantamista. Valtion koronatuista HSL:lle kertynyttä ylijäämää on perusteltua käyttää joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen. Tämä tukee matkustajamäärien kasvattamista kohti HSL:n strategisen tavoitteen mukaista 400 miljoonaa nousua. Palvelutason parannukset tulee kohdistaa kustannustehokkaasti siten, että liikennöintiin tehdyt muutokset kasvattavat lipputuloja ja tuovat joukkoliikenteen pariin uusia maksavia asiakkaita. Toimenpiteiden tulee lisätä matkustajamääriä siten, että subvention osuus pienenee ylijäämän tultua käytetyksi eikä niistä tule aiheutua lisäkustannuksia jäsenkunnille. Toimenpiteet matkustajamäärien lisäämiseksi tulee esittää konkreettisesti osana kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaa. Toimenpiteiden kustannukset ja vaikutukset mm. lipputuloihin tulee sisällyttää läpinäkyvästi osaksi toiminta- ja taloussuunnitelmaa, jotta jäsenkunnat voivat arvioida niiden tarkoituksenmukaisuutta ja lausua niiden toteuttamisesta. Tehtävät toimenpiteet tulee lisäksi raportoida jäsenkunnille ja seurata niiden vaikuttavuutta. Helsingin osuuden ylijäämä tulee kohdistaa helsinkiläisiä hyödyttäen.



Joukkoliikenteen rahoituksen ja palvelutason turvaamiseksi HSL:n ja jäsenkuntien keskeisenä yhteisenä tavoitteena vuosille 2023 ja 2024 tulisi olla ylimääräisen koronasta palautumiseen tarkoitetun valtiontuen varmistaminen. Tuen tarvetta tukevat HSL:n raportoimat tiedot kuluvan vuoden matkustajamääristä, jotka ovat edelleen pandemiaa edeltävää aikaa ja HSL:n strategisia tavoitteita matalammalla tasolla.

Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti ja palvelutason muutoksia ohjata resurssiviisaasti muun muassa käynnissä olevat katutyöt huomioiden. Eniten kasvupotentiaalia on siellä, missä on tiivein maankäyttö ja missä tehdään eniten matkoja sekä arkena että viikonloppuisin.

Helsingin kaupunki noudattaa taloudenhoidossaan kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti ns. vastuuperiaatetta, jossa käyttömenojen kasvu sidotaan kustannustason ja väestönkasvun muutokseen sekä kaupunkistrategiassa asetettuun tuottavuustavoitteeseen. Tämä rajoittaa olennaisesti mahdollisuuksia kasvattaa HSL:lle maksettavaa kuntaosuutta, jonka tulee olla sovitettavissa Helsingin kaupunkitasoiseen talouden kokonaisuuteen vuonna 2024. HSL:n talousarvioehdotuksessa Helsingin kuntaosuuden kasvu ylittää huomattavasti kaupungin talousarvion vastuuperiaatteen mukaisen 4 % kasvuvaran.

Vuonna 2023 Helsingin kuntaosuus on 233,1 miljoonaa euroa (HSL toiminta- ja taloussuunnitelma 2023–2025). HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2024–2026 esitetty Helsingin kuntaosuus on 262,6 miljoonaa euroa. Eli kasvu olisi 29,5 miljoonaa euroa (12,7 %). Kunnille aikaisemmilta vuosilta kertynyttä ylijäämää olisi perusteltua käyttää jatkossakin tasamaan kuntaosuuksien vuosittaisia muutoksia.

HSL:n lipunmyynnin toteumatietojen 1–7/2023 mukaan alkuvuoden lipunmyynti on toteutunut HSL:n kevään arviota, johon alustava toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu, parempana. Alkuvuoden positiivisen lipunmyyntituloksen perusteella kunnille kertyviä ylijäämiä on tarve käyttää vuonna 2023 alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa esitettyä vähemmän. Tällä on merkittävä vaikutus etenkin Helsingin ylijäämään, jota alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa on esitetty käytettävän vuonna 2023 yhteensä 17,3 miljoonaa euroa. Voimassa olevassa talousarviossa 2023 Helsingin ylijäämien käyttö kuluvana vuonna on 10,3 milj. euroa. Jos lipputulot ja HSL:n kustannukset kehittyvät loppuna vuonna talousarvion mukaisina, Helsingille kertynyttä ylijäämää tarvitsee käyttää tätäkin vähemmän. Ylijäämien kerryttäminen HSL:lle ei ole tässä korkotilanteessa ja alustavaa toiminta- ja taloussuunnitelmaa paremman lipputulouennusteen perusteella tarkoituksenmukaista. Helsingin kantana on, että kertyviä ylijäämiä on jatkossakin perusteltua käyttää tasaamaan kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua.



Helsinki esittää, että matkustajamäärien lisäämiseen liittyvät toimenpiteet tulee valmistella yhteistyössä ja avoimesti HSL:n ja jäsenkuntien kesken. Toimenpiteisiin liittyvät mahdolliset talousarviovaikutukset tulee sisällyttää lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan tai ne tulee käsitellä myöhemmin talousarviomuutoksina yhtymäkokouksessa.

Kuten Helsingin kaupunki MAL-suunnitelmaluonnosta koskevassa lausunnossaan yksiselitteisesti toi esiin, on ensiarvoisen tärkeää, että liikenteen hinnoittelua ja tiemaksuja koskeva lainsäädäntö valmistellaan ja saatetaan voimaan. Lainsäädännön tulee olla sellainen, joka varmistaa pääkaupunkiseudulta kerättävien maksutuottojen kohdentamisen seudun liikennejärjestelmään, esimerkiksi HSL:n toiminnan rahoittamiseen helpottaen kuntaosuuksien kasvupainetta. HSL:n tuleekin toimia voimakkaasti ohjatakseen valtion toimimaan tämän mukaisesti.

#### Lippujen hinnat ja infrakorvausjärjestelmä

HSL:n lippujärjestelmää tulee kehittää siten, että kausiliput hinnoitellaan kuntakohtaisesti. Tämä mahdollistaa sen, että Helsinki voi halutessaan tukea oman kuntansa asukkaiden matkustamista muita kuntia enemmän. Mahdollisen kuntakohtaisen hinnoittelun valmistelussa on selvitettävä ehdotettavien lipunhintojen vaikutukset kuntaosuuksiin. Helsingiläisten eniten käyttämien AB-lippujen hinnat ovat nousseet voimakkaasti, kun pidempien matkojen lippujen hintoja on saman aikaisesti laskettu. Helsingiläisten joukkoliikenteen käytön tukemiseksi tulee selvittää ainakin lyhytmatkaisen kertalipputuotteen käyttöönottoa.

Helsingin kaupunginhallitus on edellyttänyt kaupunkia selvittämään tapoja joukkoliikennelippujen hintoihin kohdistuvan korotuspaineen lievittämiseen tai hintojen alentamiseen sekä kasvavien infrakustannusten vaikutusta lipunhintoihin Helsingin osalta. Selvityksen alustavien tulosten perusteella tulee tutkia tarkemmin infrakustannusten erottamista kuntaosuuksissa ja sitä myöten infrakustannusten ohjaamista erillään muista kustannuksista. Tämä irrottaisi lipputulotavoitteen asettamisen ja infrakustannusten kehityksen toisistaan, mutta infrakustannukset jaettaisiin edelleen käytön mukaan seudun kuntien kesken. Jos infrakustannukset erotetaan kuntaosuuslaskelmassa, tulee myös tarkoituksenmukainen ja taloudellisesti kestävä subventiotavoite arvioida ja määrittää uudelleen. Mahdolliset lisäselvitykset tulisi toteuttaa yhteistyössä HSL:n ja muiden jäsenkuntien kanssa. Kuntaosuuslaskentaa ja subventiotasoa koskevat muutokset edellyttävät jäsenkuntien yhteistä tahtotilaa ja päätöksentekoa.

HSL:n tulee seurata ja raportoida pitkäjänteisesti ja sektoreittain matkustamista ja liikennöintiä monilla eri tunnusluvuilla. Nousijamäärän kasvattaminen on tärkeä tavoite. Matkustajakilometrikustannuksen



ohella tulee seurata ainakin nousukohtaista kustannusta. Tehtyjen toimenpiteiden vaikuttavuuden analysoimiseksi tulee tuottaa tietoa linja- ja linjastokohtaisesta kannattavuudesta.

#### Joukkoliikenteen oheispalvelut

Joukkoliikenteen tukena olevat mikroliikkumisen palvelut ovat osoittautuneet suosituiksi ja täydentävät matkaketjua. Kaupunkipyöräjärjestelmä on nykyisellä sopimuskaudellaan kasvanut osaksi seudun liikennejärjestelmää. Tulevan sopimuskauden valmistelussa tulee ottaa jäsenkunnat mukaan painavalla tavalla. Jäsenkunnilla, kuten Helsingillä, on päätäntävalta mm. oman alueensa maankäyttöön kaupunkipyöräasemia varten sekä näissä näkyvään mainontaan. Mikroliikkumisen markkinat ovat muuttuneet merkittävästi siitä, kun nykyinen kaupunkipyöräjärjestelmä otettiin käyttöön. Nopeasti kehittyvillä liikkumisenmarkkinoilla vaikuttaisi siltä, että kaupunkipyöräjärjestelmällä on edelleen perusteltu tehtävä osana kohtuuhintaista, hallittua ja kestäväää liikennejärjestelmää. Markkinaehtoiset liikkumispalvelut ovat riippuvaisia toimivasta joukkoliikennejärjestelmästä (ratikat, bussit, metro).

Joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttaa myös seudullinen liityntäpysäköinti. Keskeisillä tiiviini kaupunkirakenteen alueilla täydennysrakentaminen tarjoaa paremmat mahdollisuudet lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Siten liityntäpysäköintiä tulee siirtää tiheään joukkoliikenteen runkonverkon reunamille. Lisäksi liityntäpysäköinnin tavoiteltavien paikkamäärien tulee perustua kohdekohtaisen kannattavuuden arviointiin yhteiskunnan kokonaisuena huomioiden.

HSL on edellyttänyt, että vuonna 2025 alkavissa raitio- ja metrolinjojen liikennöintisopimuksissa kalustoon liittyvät mainostulot siirretään HSL:lle. Nämä tulot tulee kohdistaa raitio- ja metrolinjojen kunnossapitoon, jotta Helsingin kaupungin taloudellinen asema ei heikkene.

#### Esittelijän perustelut

##### Lausuntopyyntö

HSL pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa HSL:n alustavasta toimintaja taloussuunnitelmasta vuosille 2024–2026. Lausuntoa on pyydetty 31.8.2023 mennessä.

##### Yleistä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. HSL:n hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Ehdotuksesta pyyde-



tään jäsenkuntien lausunnot. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL on pyytänyt kaupungilta lausuntoa alustavasta talous ja toimintasuunnitelmasta 2024–2026. HSL pyytää jäsenkuntaan ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1) Sitoutuvatko jäsenkunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvu?

Talousarvio ja -suunnitelma pohjautuvat tavoitteeseen, että nousijamäärät saadaan strategian mukaiseen nousuvauhtiin ja toimenpiteisiin tämän tavoitteen saavuttamiseksi panostetaan myös taloudellisesti TTS-kaudella.

Talousarviossa ja suunnitelmassa ei esitetä ylijäämien palautusta jäsenkuntaan, vaan valtion koronatukien ansioista kertyneet ylijäämät jätetään HSL:lle ja käytetään TTS-kauden toimenpiteisiin, joilla matkustajamäärätavoitteet on mahdollista saavuttaa.

2) Miten kunnat aikovat ratkaista infrakorvausjärjestelmän haasteet HSL:n taloudelle tulevina vuosina?

HSL on muodostanut yhteistä näkemystä yhdessä jäsenkuntiansa edustajien kanssa arvioimalla HSL:n tilannekuvaa ja rahoitus pohjaa.

Tavoitteena oli luoda yhteinen tilanne- ja tulevaisuuskuva HSL:n rahoituksellisesta pohjasta, perussopimuksen määrittämistä velvoitteista sekä HSL:n kyvystä vastata asetettuihin erilaisiin velvoitteisiin 2020–2030-luvuilla. Mahdollinen jatkotyö on jäsenkuntien/omistajien vastuulla.

## HSL:n strategia

HSL:n yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain laadittavan toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. HSL:n strategia kausille 2022–2025 hyväksyttiin 18.1.2022.

HSL:n visiona on olla vuonna 2030 kestävä liikunnan johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. Strategian mukaiset arvot ovat: olemme luottamuksen arvoisia, uudistamme rohkeasti ja onnistumme yhdessä. Neljä strategista tavoitetta ovat: kohti päästötöntä joukkoliikennettä, joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa, kustannustehokas joukkoliikenne ja tasapainoinen talous. Näissä tavoitteissa korostuvat talouden tervehdyttäminen, asiakkaiden paluu joukkoliikenteeseen ja päästöjen vähentäminen.



Kaupunginhallitus on aiemmin lausunut HSL:n strategiasta, että strategian visio ja strategiset painopisteet antavat hyvän perustan kuntayhtymän toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämiselle asettamia tavoitteita.

## Taloussuunnitelma

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa tilanteessa on haastavaa. Talouden yleisen kehityksen ennustaminen on korostuneen vaikeaa. Energiamarkkinat toimivat olosuhteisiin nähden hyvin. Euroopan kiihtyneen inflaation keskeiset tekijät, energia ja polttoaineet, eivät ole enää jatkaneet kallistumistaan. Sähkö on nyt edullista, mutta fossiilisten polttoaineiden hinnat ovat jääneet edelleen suhteellisen korkealle tasolle, mikä näkyy erityisesti vanhan bussikaluston operointikustannuksissa.

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu HSL:n strategiaan tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät kasvavat 380 milj. nousuun vuonna 2024 ja edelleen 400 milj. nousuun vuonna 2025. Vuoden 2023 nousujen toteutumaennuste vuoden ensimmäisen kolmanneksen toteutumaan perustuen on 351 milj. nousua. Koronaa edeltäneenä vuonna 2019 HSL-liikenteessä tehtiin 397 milj. nousua.

Vuoden 2023 alusta tehdyt lippujen hintojen korotukset ovat kasvattaneet lipputulokertymää. Hinnan korotukset ovat kuitenkin vaikuttaneet lippujen kappalemääräiseen myyntiin erityisesti AB- ja BC-alueilla siten, että hinnankorotuksilla ei ole saavutettu tavoiteltua kasvua lipputuloissa.

HSL on itselleen asettanut strategiakauden tavoitteeksi, että kuntaosuudet keskimäärin asettuvat 50-55 %:in subventiotasoon. Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että strategiakauden subventiottaivoitteeseen päästään vuonna 2025. Strategiatavoitteiden saavuttaminen ja erityisesti nousijamäärien saaminen nousuun edellyttää kuitenkin lisäpanostuksia joukkoliikenteeseen vuosina 2024-2025.

Traficom myönsi vielä syyskuussa 2022 HSL:lle lisärahoitusta joukkoliikenteen järjestämiseen poikkeusoloissa ja palvelutason ylläpitämiseen yhteensä 49,2 milj. euroa. HSL esittää tuosta tukiosuudesta jäljellä olevan ylijäämän käytettäväksi joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen matkustajamäärien kasvattamiseksi. Koronatuesta kertyneitä ylijäämiä ei siten esitetä palautettavaksi jäsenkuntiin.

HSL:n toimintamenojen on arvioitu vuonna 2024 olevan yhteensä 905,7 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2023 toteutumaan-



nusteesta 45,4 milj. euroa (+5,3 %). Vuonna 2025 toimintamenojen arvioidaan olevan 915,3 milj. euroa ja 927,4 milj. euroa vuonna 2026.

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat vuonna 2024 yhteensä 611,4 milj. euroa, mikä muodostaa 67,5 % toimintamenoista. Liikenne-  
muodoittain operointikustannukset jakautuvat seuraavasti: bussiliikenne 357,8 milj. euroa (58,5 %), metrolinnoitus 62,3 milj. euroa (10,2 %), raitio- ja pikaraitio liikenne 90,1 milj. euroa (14,7 %), junaliikenne 96,1 milj. euroa (15,7 %) sekä lauttaliikenne 5,1 milj. euroa (0,8 %). Operointikustannukset ovat 619,6 milj. euroa vuonna 2025 ja 632,3 milj. euroa vuonna 2026.

HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus on vuonna 2024 yhteensä 214,5 milj. euroa. Tästä metron osuus on 155,3 milj. euroa (71,4 %). Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Infrakustannukset ovat vuonna 2024 16,7 milj. euroa (+8,3 %) suuremmat kuin vuonna 2023. Suunnitelmakautena kustannukset kasvavat metron jatkeen ja Raide-Jokerin ollessa toiminnassa koko vuoden. Vuonna 2025 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 218,1 milj. euroa ja vuonna 2026 yhteensä 218,4 milj. euroa.

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 41,2 milj. euroa vuonna 2024. Näistä palveluostoista 25,7 milj. euroa (62,4 %) muodostuu HSL:n tietojärjestelmien kustannuksista, joilla ylläpidetään lippu- ja informaatiojärjestelmiä ja niihin liittyviä kapasiteettipalveluita sekä huolehditaan laitteiden huollosta.

HSL:n toimintatulot vuonna 2024 ovat yhteensä 923,4 milj. euroa. Kasvu kuluvan vuoden ennusteeseen verrattuna on 64,9 milj. euroa (+7,6 %). Toimintatuloista vuonna 2024 41,5 % on lipputulot ja 56,0 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevan 933,4 milj. euroa vuonna 2025 ja 950,2 milj. euroa vuonna 2026.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2024 tavoitellaan lipputulot yhteensä 382,7 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2024 on 13,3 milj. euroa (+3,6 %) kuluvan vuoden 2023 ennustetta suurempi. Vuonna 2025 lipputulotavoite on 405,0 milj. euroa ja vuonna 2026 420,0 milj. euroa.

Kuntaosuudet vuonna 2024 ovat yhteensä 517,1 milj. euroa. Keskimääräiseksi subventioasteeksi muodostuu 56,7 %. Kuntaosuudet ovat yhteensä 504,9 milj. euroa vuonna 2025 ja 506,6 milj. euroa vuonna 2026. Keskimääräinen subventioaste HSL-alueella on 54,8 % vuonna 2025 ja 54,0 % vuonna 2026.





Helsingin kuntaosuuden on arvioitu vuonna 2024 olevan 262,6 milj. euroa. Tämä on 29,5 milj. euroa (+12,7 %) enemmän kuin talousarvion 2023 kuntaosuus. Tästä kasvusta infrakustannusten osuus on 7,5 milj. euroa. Kuntaosuuden on arvioitu olevan 258,3 milj. euroa vuonna 2025 ja 260,3 milj. euroa vuonna 2026. Helsingin subventioasteeksi muodostuu 52,7 % vuonna 2024, 50,9 % vuonna 2025 ja 50,2 % vuonna 2026.

Helsingin kaupunginhallituksen 12.6.2023 hyväksymän vuoden 2024 talousarvion raamin mukaisesti Helsingin kaupungin HSL:lle maksama kuntaosuus saa kasvaa enintään 4,0 % eli 9,3 milj. euroa verrattuna vuoden 2023 kuntaosuuteen. Kasvu on 20,2 milj. euroa enemmän kuin Helsingin kaupungin talouden vastuuperiaatteen mukainen tavoite.

HSL on esittänyt tarkastusmaksun korottamista liikenne- ja viestintäministeriölle, jossa tarkastusmaksun suuruutta koskeva asetus on lausuntokierroksen jälkeen toukokuussa 2023 jätetty poliittisena asiana linjattavaksi uudelle ministerille. Tarkastusmaksutuotot on taloussuunnitelmassa laskettu voimassa olevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina. Tarkastusmaksuja arvioidaan kirjoitettavan vuosittain 4,3 milj. euron edestä. Näistä jää saamatta ja kirjataan luottotappioiksi 2,0 milj. euroa vuosittain.

#### Muutoksia suunnitelmakaudella

Merkittävimmät liikenteen palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

##### Vuonna 2024

- metrolienteessä varaudutaan tihentämään ruuhka-ajan vuoroväli nykyisestä 6 minuutista 5 minuuttiin molemmilla linjoilla jokaisena arkipäivänä
- Kalasataman raitiotiellä varaudutaan liikennöinnin aloitukseen Nihdin ja Länsi-Pasilan välillä
- varaudutaan pikaraitiolinjan 15 (Raide-Jokeri) vuorovälin asteittaiseen tihennykseen

##### Vuonna 2025

- Lahdenväylän bussiliikenteessä varaudutaan Kalasataman uuden terminaalialueen mahdollistamiin linjastomuutoksiin

##### Vuonna 2026

- ei merkittäviä muutoksia

Lisäksi suunnitelmavuosina bussiliikenteessä varaudutaan lisäämään tarjontaa Malminkentän, Kruunuvuorenrannan ja Kuninkaantammen



kasvavia asuinalueita palveleville linjoille. Myös monien katutöiden, metroasemien perusparannusten ja muiden katuliikenteeseen vaikuttavien poikkeusjärjestelyiden aiheuttamiin lisäkustannuksiin varaudutaan.

HSL:n lippu- ja maksujärjestelmä uudistetaan perustuen tilipohjaiseen taustajärjestelmään. Uudessa järjestelmässä matkustusoikeus voidaan todentaa matkakortin lisäksi muilla erilaisilla tunnisteilla. Lipputilihankkeeseen sisältyy tilipohjainen tausta, uudet lukijalaitteet ja tulevaisuuden lipputuotteiden sekä palvelumallin konseptointityö. Uudet lukijat mahdollistavat myös lähimaksamisen.

### Omistajaohjauksen tavoitteet

#### HSL:

1. Tuottavuuden nousu koko tarkastelukaudella yhteensä vähintään 5 % vuosien 2015–2019 keskiarvoon verrattuna	2. Kuntakohtaiset subventio-osuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kuntakohtaisista kokonaiskustannuksista	3. Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen ja vastuullisuus
Mittarit: 1. Tuottavuusohjelman toimeenpano sisältäen tuottavuusmittarien päivittämisen sekä muut tarvittavat toimenpiteet talouden tasapainottamiseksi jäsenkuntien taloustilanteet huomioon ottaen 2. Matkustajakilometrikustannus (infrakulujen kanssa ja ilman) 3. Nousujen määrä <i>[jos mahdollista seurata ja tilastoida jo 2024 alkaen]</i>	Mittarit: 1. Tuottavuusohjelman ja muiden suunnitelmien toteuttaminen ja muokkaaminen siten, että kuntakohtainen subventiotavoite voidaan saavuttaa 2. Kuntaosuuksien tarkastelu kuntakohtaisesti vuosittain ja keskipitkän aikavälin (5–7 vuotta) ennusteilla 3. Joukkoliikenteen infra- ja operointikustannusten kumulatiivisen kehityksen tarkastelu kuntakohtaisesti ja koko HSL-alueen osalta vähintään suurten infrahankkeiden suunnitteluvaiheessa päivitettävillä pitkän aikavälin ennusteilla, jotka tukevat jäsenkuntien hankekohtaista päätöksentekoa	Mittarit: 1. Suunnitelman toteuttaminen pandemian liikkumiseen aiheuttamiin muutoksiin sopeutumiseksi 2. Alueittainen asiakas- ja asukastyytyväisyys vuosittain 3. Joukkoliikenteen co2-päästöt vuoteen 2025 mennessä vähintään -90 % verrattuna vuoden 2010 tasoon

- a. Muu omistajalinjaus: Kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korvaus

Lisäksi yhteisesti keskusteltavaksi kumppanuusindeksin toteuttaminen, jossa olisi erikseen jäsenkuntien (ym.) substanssikumppanit ja toisaalta omistajaohjaukseen liittyvät kumppanit. Indeksiksi voisi olla tarkoituksen-



21.08.2023

Asia/11

mukaista toteuttaa, vaikka sitä ei otettaisikaan operatiivisuonteisena asiana osaksi omistajaohjaustavoitteita.

#### Saatu lausunto

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan lausunto.

#### Esittelijän kannanotto

Esittelijän esitys perustuu kaupunkiympäristölautakunnan esitykseen ja kaupunginkansliassa tehtyyn valmisteluun. Esittelijän muutokset ja täydennykset kaupunkiympäristölautakunnan lausuntoon perustuvat tilastotietojen täydentymiseen, lausunnon sisäiseen johdonmukaisuuteen ja siihen, ettei kaupunki lausu HSL:lle kaupungin omaan budjettiprosessiin kuuluvista asioista.

Esitykseen ei ole sisällytetty seuraavia kaupunkiympäristölautakunnan tekemiä muutoksia:

- Lisäykseen sisältyvää virkettä, joka sisältää ennakkokannanoton kaupungin omaan budjettiin: Helsingissä tulee kuitenkin myös varautua budjetin laatimisen yhteydessä kuntaosuuden joustoon ylöspäin, jos HSL:n ja Helsingin strategiset tavoitteet sitä edellyttävät.

- Lisäystä, joka kuuluu kaupungin omaan budjettiprosessiin: Kasvuvaran ylitys on noin 20 miljoonaa euroa ja tätä kokonaisuutta Helsingissä tullaan tarkastelemaan budjettiprosessin aikana tavoitteena löytää subvention taso, joka mahdollistaa lipun hintojen laskun siten, että tämä houkuttelee uusia matkustajia ja tuottaa samalla mahdollisimman hyvät lipputulot.

Esitykseen palautettu seuraava kaupunkiympäristölautakunnan tekemä poisto:

- Tämä rajoittaa olennaisesti mahdollisuuksia kasvattaa HSL:lle maksettavaa kuntaosuutta, jonka tulee olla sovitettavissa Helsingin kaupunkitasoiseen talouden kokonaisuuteen vuonna 2024.

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

#### Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 14.6.2023
- 2 Lausuntopyyntö 14.6.2023, liite, alustava toiminta- ja taloussuunnitelma



21.08.2023

Asia/11

3 2024-2026  
Lausuntopyyntö 14.6.2023, liite, HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi loppuraportti

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 08.08.2023 § 392

HEL 2023-008312 T 00 01 06

### Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Helsingiläisten eniten käyttämien joukkoliikenteen lippujen hintojen voimakas nousu on katkaistava. Lipun hintojen hallinta on tehtävä mahdolliseksi kuntakohtaisella kausilippujen hinnoittelulla. Kuntakohtaisen hinnoittelun valmistelussa on selvitettävä ehdotettavien lipunhintojen vaikutukset kuntaosuuksiin.
- Helsinki katsoo, että lippujen hintoja tulee laskea ja edellyttää HSL:ää arvioimaan osana tavoitteellista budjetoitua sellaisen tason, jossa lippujen hintojen lasku houkuttelee lisää matkustajia ja siten ei tuota paineita kuntaosuuksien kasvuun. Helsingissä tulee kuitenkin myös varautua budjetin laatimisen yhteydessä kuntaosuuden joustoon ylöspäin, jos HSL:n ja Helsingin strategiset tavoitteet sitä edellyttävät. Lippujen hintojen laskussa tulee huomioida erityisesti AB-vyöhyke, jossa lippujen hintojen nousu on ollut viime vuosina liian voimakasta.
- Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on Helsingin kaupunkistrategian tavoitteiden mukaista mahdollistaen kestävä kasvun seudulla. HSL:lle kertynyt ylijäämä tulee ensisijaisesti käyttää toimiin joilla matkustajamääriä saadaan kasvatettua, kuten harkittuun joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen.
- Infrakustannuksiin liittyvä kaupunginhallituksen edellyttämä selvitys on käynnissä. Yhtenä ratkaisuvaihtoehtona tarkastellaan infrakustannusten erottamista kuntaosuuden laskennassa, mikä irrottaisi lipputulotavoitteen asettamisen ja infrakustannusten kehityksen toisistaan. Tässä tilanteessa tarkoituksenmukainen ja taloudellisesti kestävä subventiotavoite tulisi arvioida ja määrittää uudelleen.



## Joukkoliikenteen rahoitus ja palvelutaso

Helsingin kaupunkistrategian mukaiset kaupungin kasvu, kestävä liikemisen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen ja raideliikenteen verkostokaupungin laajentaminen edellyttävät joukkoliikenteen palvelutason parantamista. Valtion koronatuista HSL:lle kertynyttä ylijäämää on perusteltua käyttää joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen. Tämä tukee matkustajamäärien kasvattamista kohti HSL:n strategisen tavoitteen mukaista 400 miljoonaa nousua. Palvelutason parannukset tulee kohdistaa kustannustehokkaasti siten, että liikennöintiin tehty muutokset kasvattavat lipputuloja ja tuovat joukkoliikenteen pariin uusia maksavia asiakkaita. Toimenpiteiden tulee lisätä matkustajamääriä siten, että subvention osuus pienenee ylijäämän tultua käytetyksi. Tehtävät toimenpiteet tulee raportoida jäsenkunnille ja seurata niiden vaikuttavuutta. Helsingin osuuden ylijäämä tulee kohdistaa helsinkiläisiä hyödyttäen.

Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti ja palvelutason muutoksia ohjata resurssiviisaasti muun muassa käynnissä olevat katutyöt huomioiden. Eniten kasvupotentiaalia on siellä, missä on tiivein maankäyttö ja missä tehdään eniten matkoja sekä arkena että viikonloppuisin.

Helsingin kaupunki noudattaa taloudenhoidossaan kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti ns. vastuuperiaatetta, jossa käyttömenojen kasvu sidotaan kustannustason ja väestönkasvun muutokseen sekä kaupunkistrategiassa asetettuun tuottavuustavoitteeseen. HSL:n talousarvioehdotuksessa Helsingin kuntaosuuden kasvu ylittää huomattavasti kaupungin talousarvion vastuuperiaatteen mukaisen 4 % kasvuvaraman. Kasvuvaraman ylitys on noin 20 miljoonaa euroa ja tätä kokonaisuutta Helsingissä tullaan tarkastelemaan budjettiprosessin aikana tavoitteena löytää subvention taso, joka mahdollistaa lipun hintojen laskun siten, että tämä houkuttelee uusia matkustajia ja tuottaa samalla mahdollisimman hyvät lipputulot.

Kuten Helsingin kaupunki MAL-suunnitelmaluonnosta koskevassa lausunnossaan yksiselitteisesti toi esiin, on ensiarvoisen tärkeää, että liikenteen hinnoittelua ja tiemaksuja koskeva lainsäädäntö valmistellaan ja saatetaan voimaan. Lainsäädännön tulee olla sellainen, joka varmistaa pääkaupunkiseudulta kerättävien maksutuottojen kohdentamisen seudun liikennejärjestelmään, esimerkiksi HSL:n toiminnan rahoittamiseen helpottaen kuntaosuuksien kasvupainetta. HSL:n tuleekin toimia voimakkaasti ohjatakseen valtion toimimaan tämän mukaisesti.

## Lippujen hinnat ja infrakorvausjärjestelmä

HSL:n lippujärjestelmää tulee kehittää siten, että kausiliput hinnoitellaan kuntakohtaisesti. Tämä mahdollistaa sen, että Helsinki voi halu-



tessaan tukea oman kuntansa asukkaiden matkustamista muita kuntia enemmän. Mahdollisen kuntakohtaisen hinnoittelun valmistelussa on selvitettävä ehdotettavien lipunhintojen vaikutukset kuntaosuuksiin. Helsingiläisten eniten käyttämien AB-lippujen hinnat ovat nousseet voimakkaasti, kun pidempien matkojen lippujen hintoja on saman aikaisesti laskettu. HSL:n vuoden 2023 talouden toteutumaennuste osoittaa, että lipunhintojen korotukset ovat vaikuttaneet lippujen kappalemääräiseen myyntiin erityisesti AB- ja BC-alueilla niin, että hinnankorotuksilla ei ole enää saavutettu tavoiteltua kasvua lipputuloissa. Tilanteen parantamiseksi tulee selvittää ainakin lyhytmatkaisen kertalipputuotteen käyttöönottoa.

Helsingin kaupunginhallitus on edellyttänyt kaupunkia selvittämään tapoja joukkoliikennelippujen hintoihin kohdistuvan korotuspaineen lievittämiseen tai hintojen alentamiseen sekä kasvavien infrakustannusten vaikutusta lipunhintoihin Helsingin osalta. Selvityksen alustavien tulosten perusteella tulee tutkia tarkemmin infrakustannusten erottamista kuntaosuuksissa ja sitä myöten infrakustannusten ohjaamista erillään muista kustannuksista. Tämä irrottaisi lipputulotavoitteen asettamisen ja infrakustannusten kehityksen toisistaan, mutta infrakustannukset jaettaisiin edelleen käytön mukaan seudun kuntien kesken. Jos infrakustannukset erotetaan kuntaosuuslaskelmassa, tulee myös tarkoituksenmukainen ja taloudellisesti kestävä subventiotavoite arvioida ja määrittää uudelleen.

HSL:n tulee seurata ja raportoida pitkäjänteisesti ja sektoreittain matkustamista ja liikennöintiä monilla eri tunnusluvuilla. Nousijamäärän kasvattaminen on tärkeä tavoite. Matkustajakilometrikustannuksen ohella tulee seurata ainakin nousukohtaista kustannusta. Tehtyjen toimenpiteiden vaikuttavuuden analysoimiseksi tulee tuottaa tietoa linja- ja linjastokohtaisesta kannattavuudesta.

#### Joukkoliikenteen oheispalvelut

Joukkoliikenteen tukena olevat mikroliikkumisen palvelut ovat osoittautuneet suosituiksi ja täydentävät matkaketjua. Kaupunkipyöräjärjestelmä on nykyisellä sopimuskaudellaan kasvanut osaksi seudun liikennejärjestelmää. Tulevan sopimuskauden valmistelussa tulee ottaa jäsenkunnat mukaan painavalla tavalla. Jäsenkunnilla, kuten Helsingillä, on päätäntävalta mm. oman alueensa maankäyttöön kaupunkipyöräaseimia varten sekä näissä näkyvään mainontaan. Mikroliikkumisen markkinat ovat muuttuneet merkittävästi siitä, kun nykyinen kaupunkipyöräjärjestelmä otettiin käyttöön. Nopeasti kehittyvillä liikkumisenmarkkinoilla vaikuttaisi siltä, että kaupunkipyöräjärjestelmällä on edelleen perusteltu tehtävä osana kohtuuhintaista, hallittua ja kestävästä liikennejärjes-



telmää. Markkinaehtoiset liikkumispalvelut ovat riippuvaisia toimivasta joukkoliikennejärjestelmästä (ratikat, bussit, metro).

Joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttaa myös seudullinen liityntäpysäköinti. Keskeisillä tiiviin kaupunkirakenteen alueilla täydennysrakentaminen tarjoaa paremmat mahdollisuudet lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Siten liityntäpysäköintiä tulee siirtää tiheään joukkoliikenteen runkonverkon reunamille. Lisäksi liityntäpysäköinnin tavoiteltavien paikkamäärien tulee perustua kohdekohtaisen kannattavuuden arviointiin yhteiskunnan kokonaisetun huomioiden.

HSL on edellyttänyt, että vuonna 2025 alkavissa raitio- ja metroliikenteen liikennöintisopimuksissa kalustoon liittyvät mainostulot siirretään HSL:lle. Nämä tulot tulee kohdistaa raitio- ja metroliikenteeseen, jotta Helsingin kaupungin taloudellinen asema ei heikkene.

#### Käsittely

08.08.2023 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Asian aikana kuultavana olivat liikenneinsinööri Markku Granholm ja johtava liikenneasiantuntija Lauri Kangas. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Lisätään lausunnon keskeinen sisältö kohtaan toiseksi kappaleeksi uusi kappale ja samalla poistetaan Luvun "Joukkoliikenteen rahoitus ja palvelutaso" kappaleesta kolme toinen lause ja muutetaan viimeistä lausetta alla olevan mukaisesti.

Uusi toinen kappale: Helsinki katsoo, että lippujen hintoja tulee laskea ja edellyttää HSL:ää arvioimaan osana tavoitteellista budjetoitua sellaisen tason, jossa lippujen hintojen lasku houkuttelee lisää matkustajia ja siten ei tuota paineita kuntaosuuksien kasvuun. Helsingissä tulee kuitenkin myös varautua budjetin laatimisen yhteydessä kuntaosuuden joustoon ylöspäin, jos HSL:n ja Helsingin strategiset tavoitteet sitä edellyttävät. Lippujen hintojen laskussa tulee huomioida erityisesti AB-vyöhyke, jossa lippujen hintojen nousu on ollut viime vuosina liian voimakasta.

Muokatun kappaleen viimeinen lause:

HSL:n talousarvioehdotuksessa Helsingin kuntaosuuden kasvu ylittää huomattavasti kaupungin talousarvion vastuuperiaatteen mukaisen 4 % kasvuvaran. Kasvuvaran ylitys on noin 20 miljoonaa euroa ja tätä kokonaisuutta Helsingissä tullaan tarkastelemaan budjettiprosessin aikana tavoitteena löytää subvention taso, joka mahdollistaa lipun hintojen



laskun siten, että tämä houkuttelee uusia matkustajia ja tuottaa samalla mahdollisimman hyvät lipputulot.

Lausunnon keskeinen sisältö entinen kappale kaksi, uusi kappale kolme toinen lause muutetaan muotoon:

HSL:lle kertynyt ylijäämä tulee ensisijaisesti käyttää toimiin joilla matkustajamääriä saadaan kasvatettua, kuten harkittuun joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen.

Kannattaja: Otso Kivekäs

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Poistetaan lausunnosta kohta: "Kuten Helsingin kaupunki MAL-suunnitelmaluonnosta koskevassa lausunnossaan yksiselitteisesti toi esiin, on ensiarvoisen tärkeää, että liikenteen hinnoittelua ja tiemaksuja koskeva lainsäädäntö valmistellaan ja saatetaan voimaan. Lainsäädännön tulee olla sellainen, joka varmistaa pääkaupunkiseudulta kerättävien maksutuottojen kohdentamisen seudun liikennejärjestelmään, esimerkiksi HSL:n toiminnan rahoittamiseen helpottaen kuntasuuksien kasvupainetta. HSL:n tuleekin toimia voimakkaasti ohjatakseen valtion toimimaan tämän mukaisesti."

Kannattaja: Mika Raatikainen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Anni Sinnemäen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 1

Mika Raatikainen

Ei-äännet: 12

Silja Borgarsdottir Sandelin, Eveliina Heinäluoma, Jenni Hjelt, Otso Kivekäs, Hannu Koponen, Otto Meri, Tuomas Nevanlinna, Jenni Pajunen, Amanda Pasanen, Katri Penttinen, Risto Rautava, Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 1 - 12.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Risto Rautavan vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 8

Silja Borgarsdottir Sandelin, Eveliina Heinäluoma, Jenni Hjelt, Otso Ki-





21.08.2023

Asia/11

vekäs, Hannu Koponen, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Anni Sinnemäki

Ei-äänet: 5

Otto Meri, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä esittelijän ehdotuksen äänin 8 - 5.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37121  
markku.granholm(a)hel.fi  
Lauri Kangas, johtava liikenneasiantuntija, puhelin: 310 37455  
lauri.kangas(a)hel.fi