



§ 134

Liikenneliikelaitoksen lausunto kaupunginhallitukselle HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2021-2023

HEL 2020-008003 T 00 01 06

Lausunto

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta taloussuunnitelmasta 2021 – 2023 seuraavan lausunnon:

Yleistä

HSL:n hallitus on käsitellyt HSL:n alustavaa taloussuunnitelmaa kokouksessaan 16.6.2020. HSL:n hallitus samalla päätti pyytää taloussuunnitelmasta jäsenkuntien lausunnot.

HSL pyytää lausuntoa erityisesti seuraavista asioista:

1. Koronapandemian ja sen seurausten aiheuttamien lipputulojen menetykset tuovat haasteita HSL:n ja sen jäsenkuntien taloudelle tulevina TTS-vuosina. Pyydämme kannanottoanne seuraaviin keinoihin kestävä talouden varmistamiseksi:

- Miten suhtaudutte siihen, että lipputulomenetykset katetaan väliaikaisesti pääosin korotetuilla kuntaosuuksilla ja subventiotasolla? Mikä on kuntanne näkökulmasta hyväksyttävä kuntaosuuden taso (euromääräisesti tai keskimääräinen subventiotaso HSL-tasolla)?
- Kannatatteko ajatusta, että vuodelta 2020 todennäköisesti kertyvä alijäämä katetaan kuntalain mukaisesti seuraavan kolmen TTS-vuoden aikana?
- Miten suhtaudutte matkalippujen hintojen korotuksiin?
- Mikä on näkemyksenne liikenteen palvelutason muutoksiin yleisesti ottaen ja oman kuntanne alueella?
- Mitä muita keinoja näette mahdolliseksi kestävä talouden varmistamiseksi?

2. Alustavassa TTS-suunnitelmassa on HSL:lle määritelty kuusi (5+1) keskeistä toiminnallista tavoitetta. Pyydämme näkemystänne tavoitteista sekä niiden saavuttamiseksi asetetuista toimenpiteistä ja niiden seurannasta.

Tavoitteet ovat:

1. Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet,



2. Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa,
3. Kasvatamme kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuutta ja vaikuttamme kestävästä liikennepolitiikkaan,
4. Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä joukkoliikenteen ekosysteemiä
5. Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin.
6. Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen”

3. Alustavassa TTS-suunnitelmassa ehdotetaan tarkastusmaksun korottamista nykyisestä 80 eurosta 100 euroon. Pyydämme näkemystänne asiasta.

Helsingin kaupungin lausunto toimitetaan HSL:lle 31.8.2020 mennessä.

HKL tuottaa HSL:lle raitio-, metroliikenteen ja Suomenlinnan lauttaliikenteen sekä Helsingin alueella myös joukkoliikenteen infraan liittyvät palvelut. Lisäksi HKL on tehnyt erillisiä sopimuksia HSL:n kanssa mm. tilojen vuokraamisesta, automaattien ylläpidosta sekä IT-palveluista. HKL on liikenteen tuottamisessa HSL:n tärkein yhteistyökumppani, sillä HKL vastaa kokonaan raitio- ja metroliikenteestä sekä Suomenlinnan liikenteestä.

Strategiasuunnitelma

HSL:n toimintastrategia ja strategiset tavoitteet antavat hyvän perustan toiminnalle. HSL:n visio ”Kestäväällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu” toteuttaa hyvin osaltaan Helsingin kaupungin ja seudun kehittämisen tavoitteita kokonaisvaltaisesti liittämällä joukkoliikenteen palvelut osaksi seudun kokonaisvaltaista kehitystä. On hyvä, että strategiassa pyöräily ja kävely nähdään osana kestävästä liikkumisen kokonaisuudesta suunnittelua. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista. Kannatettavaa on myös HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti. Myös HKL:n tavoiteohjelman valmistelussa yksi keskeisimmistä lähtökohdista on ollut kehittää toimintaa niin, että HKL entistä paremmin ja vaikuttavammin tukisi HSL:n strategisten tavoitteiden toteutumista.

Keskeiset strategiset tavoitteet TTS-kaudella 2021-2023

- 1) ”Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet.”



HKL suhtautuu runkolinjojen perustamiseen positiivisesti ja valmistautuu toteuttamaan Helsingin kaupungin bulevardihankkeet yleiskaavan toteutusohjelman mukaisessa aikataulussa. HKL on varautunut säilyttämään ja kehittämään Ruskeasuon nykyistä bussivarikkoa samalla, kun alueelle rakennetaan erityisesti läntistä raitioliikennettä palveleva raitiovaunuvarikko. Alueen käytön tehostaminen on kaupunkitaloudellisesti edullista ja bussivarikon säilyttäminen läntisessä kantakaupungissa mahdollistaa bussioperoinnin tehokkaan järjestämisen alueella. Varikkoinvestointien toteutus ripeässä aikataulussa edellyttää, että varikoiden tarpeet selvitetään ja toteutus suunnitellaan tiiviissä yhteistyössä Helsingin kaupungin ja HSL:n kesken siten, että varikkoinvestointien pitkän aikavälin rahoitus ja käyttö joukkoliikenteen tarpeisiin on turvattu.

2) ”Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa.”

HKL näkee asiakaslähtöisyyden, asiakaspalvelun ja uusien palvelujen kehittämisen keskeisenä joukkoliikenteen suosiota kasvattavana tekijänä. Panostukset digitaalisiin palveluihin sujuvoittavat liikennettä ja vastaavat asiakkaiden kysyntään. Tavoitteet lippujärjestelmän kehittämisestä ja kokonaisvaltaisesta asiakkaan kannalta joustavasta maksamisesta ovat erittäin hyviä. Matkakortin nettilatauksen lanseeraus kesällä 2020 oli toivottu parannus. Siirtyminen tilipohjaiseen lippujärjestelmään avaa osaltaan uusia mahdollisuuksia.

3) ”Kasvatamme kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävästä liikennepolitiikkaan.”

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävässä toimisessa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä edistetään monipuolisesti Helsingin seudun kestävästä kehitystä. On hyvä, että strategiassa myös pyöräily ja kävely nähdään osana kestävästä liikkumisesta kokonaisuuden suunnittelua. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on myös Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista. HKL onkin varautunut toteuttamaan sähkölatausinvestointeja HSL:n kanssa sovittavalla tavalla.

4) ”Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä joukkoliikenteen ekosysteemiä.”

HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti on kannatettava. Ekosysteemi sisältää eri toimijoiden tuottamia joukkoliikenteen taustajärjestelmiä, liikkumispalveluja ja fyysisiä toimintaympäristöjä. Konkreettisia ja kriittisiä kehit-



tämiskohteita ovat esimerkiksi joukkoliikenteen varikot, merkittävät vaihtopaikat ja sähköbussien latausinfra.

HSL:n strategiasuunnitelmassa nostetaan erityisesti esiin kaluston ja varikoiden omistuksen ja hallinnan keskitetyt linjaukset. HKL:n näkee, että näillä linjauksilla voidaan merkittävästi vaikuttaa joukkoliikenteen luotettavuuteen ja kokonaiskustannustasoon erityisesti kaupunkiraide-liikenteessä. Lisäksi strategiasuunnitelmassa esiin nostettu kalusto- ja varikkoyhtiöasia on keskeinen myös kaupunkikehitysnäkökulmasta. Koska tehtävillä infran ja kaluston hallinnan linjauksilla on laajat sekä pitkäaikaiset vaikutukset liikennöintiin sekä kaupunkikehitykseen, tulee nämä tehdä infran omistajakaupunkien strategisen tason keskustelujen pohjalta ja hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa hyödyntäen osapuolten olemassa olevaa osaamista.

HKL:n näkemyksen mukaan pääkaupunkiseudun olisi edullista tavoitella synergia- ja mittakaavaetua varikko- ja kaluston omistuksen järjestelyissä. Erityisesti kaupunkiraideliikenteen hoidossa liikennöinnin, kaluston ja varikoiden yhteisen hallinnan tuottamien ns. vertikaalisten synergiahyötyjen suuruudesta on tehty useita asiantuntijaselvityksiä, joissa nykyisen kokonaisvaltaisen mallin synergiaedut ovat mittavia. On vahvasti yhteiskunnan edun mukaista, että varikkoja ja kalustoa hallitaan ja kehitetään yhtenä kokonaisuutena.

HKL:llä on jo nykyisin ainutlaatuinen osaamiskeskittymä kaupunkiraide-liikenteen varikoiden ja kaluston elinkaaren hallintaan ja kehittämiseen liittyvissä asioissa. HKL rakennuttaa seuraavien seitsemän vuoden aikana Helsingin kaupungin alueelle neljä raitiovaunuvarikkoa. Lisäksi se on toteuttanut tai toteuttaa raitiovaunu- ja pikaraitiovaunuhankintoja yhteensä yli 200 milj. euron arvosta samana ajankohtana. Helsingin sisällä HKL toimii siis jo esitetyn kaltaisena keskitettynä varikko- ja kalusto-organisaationa. Vuosien 2019-2020 aikana yhteistyössä pääkaupunkiseudun kuntien kanssa toteutettujen selvitysten perusteella HKL:n osaamisen pohjalta olisi mahdollista rakentaa uusi infran, varikoiden ja kaluston hallintaan laajempi pääkaupunkitasoinen toimija. Esimerkiksi suunniteltu Vantaan raitiotie sisältää noin 20 vaunua ja yhden varikon. Tämän omaisuuden hallinta olisi ilman merkittäviä järjestelyjä mahdollista toteuttaa jo nyt osana HKL:n muuta toimintaa.

Erityisesti kaupunkiraideliikenteen hoidossa liikennöinnin, kaluston ja varikoiden yhteisen hallinnan tuottamien ns. vertikaalisten synergiahyötyjen suuruudesta on jo Raide-Jokerin hankinnan valmistelujen yhteydessä tehty asiantuntijaselvityksiä, joissa nykyisen kokonaisvaltaisen mallin synergiaedut ovat mittavia. On vahvasti yhteiskunnan edun mu-



kaista, että varikkoja ja kalustoa hallitaan ja kehitetään yhtenä kokonaisuutena.

Esimerkiksi Raide-Jokerin kalusto on suunniteltu yhteiskäyttöiseksi kantakaupungin ratikan ja uusien pikaraitioteiden kaluston kanssa, jolloin mm. varakaluston määrää voidaan optimoida kokonaisuutena. Myös kunnossapidon synergiaedut ja varaosahankinnat tukevat yhtenäistä kalustohallintaa. Raide-Jokerin varikon toteutuksessa on myös lähdetty ratkaisusta, jossa Raide-Jokerin kaluston korjaamotoiminta tukeutuu kantakaupungin raitiovaunukorjaamoon. Mikäli asiantuntijaselvitysten perusteella ei ole löydettävissä yhteiskunnalle menetettäviä synergiaetuja suurempaa korvaavaa etua, jonka johdosta olisi yhteiskunnalle eduksi, että omaisuuden hallintaa jaettaisiin, ei pilkkovaa ratkaisua mielestämme tule tehdä.

5) ”Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin.”

HKL näkee asiakaslähtöisyyden, asiakaspalvelun ja uusien palvelujen kehittämisen keskeisenä joukkoliikenteen suosiota kasvattavana tekijänä. Panostukset digitaalisiin palveluihin sujuvoittavat liikennettä ja vastaavat asiakkaiden kysyntään.

Tiedolla on olennainen merkitys päätöksenteossa ja toiminnan kehittämisessä. Matkustamisen ja liikenteen toteutumisen seurannasta kertyvän datan analysointi antaa hyvät lähtökohdat joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen. HKL vastaa Helsingin kaupungin autojen sekä polkupyörien liityntäpysäköinnistä ja panostaa näihin merkittävästi tulevina vuosina. Turvallisen liityntäpysäköinnin on tunnistettu olevan yksi keskeisimpiä pyöräilyn edistämiskeinoja. Lisäksi liityntäpysäköintialueille on mahdollista kehittää matkustajia palvelevia lisäpalveluita. Liityntäpysäköinnin kehittämisalueiden tunnistamiseksi ja vaikuttavuuden parantamiseksi yhteistyö HSL:n ja kaupunkien välillä edellyttää kattavaa tilannekuvaa asiakkaiden tarpeista. Sen muodostamiseksi Helsingin ja HSL:n on hyvä tiivistää entisestään tutkimustoiminnan yhteistyötä.

Metron kapasiteetin nostaminen on keskeisiä HKL:n ja HSL:n yhteisiä tavoitteita. Tässä reaaliaikaisten matkustajamäärätietojen hyödyntäminen matkustajien informoimiseen on yksi keinovalikoimista. Reaaliaikaiseen tietoon perustuen matkustajia voitaisiin ohjata junissa ja asemilla täyttämään vaunuja tasaisemmin ja siten parantaa kapasiteetin käyttöä.

Tiedon avaaminen tuo läpinäkyvyyttä julkishallinnon toimintaan. Kun kerätty tieto on saatavilla avoimen rajapinnan kautta, sitä voivat hyödyntää myös muut kuin tiedon tuottajaorganisaatio.



6) "Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen"

HSL:n omalle toiminnalleen asettamat tavoitteet ovat oikeansuuntaisia. Kun tavoitteena on jatkuva joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen, seurannan avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjen muutosten vaikuttavuutta.

HKL:llä on käynnissä HKL:n strategiaan pohjautuva operatiivisen tehokkuuden kehitysohjelma. Tavoitteena on parantaa HKL:n tuottavuutta huomattavasti. Tuottavuutta seurataan erilaisilla mittareilla, jotka on sidottu HKL:n tuottamiin suoritteisiin. Myös HSL:n olisi hyvä asettaa selkeitä tuottavuustavoitteita, asettaa ja julkaista tavoitteita tukevat selkeät, suorat taloudellisen tuottavuuden mittarit (paikka-km ja matkustajamäärien suhteessa kuten esimerkiksi eur/tuotettu paikka-km, eur/matka, hallinnon kulut, henkilöstökulut, investointien kannattavuus jne.). Kustannustehokkuuden tunnuslukuja tulisi esittää ja seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain, jotta vertailtavuus ja yhteisten tavoitteiden vaikuttavuus paranisi entisestään. Mittarit kiinnittäisivät hyvin huomiota HSL toiminnan tuottavuustavoitteisiin ja vaikuttavuuden kehitykseen pitkällä aikajänteellä. Myös strategiset painopisteet on perusteltua sitoa tämän hetkiseen tilanteeseen lukujen osalta.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Helsinkiä koskevat bussiliikenteen lähivuosien linjastomuutokset ovat vaikutukseltaan kustannusneutraaleja.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen tulee olla keskeinen tavoite hetkellisestä kysynnän vähenemisestä huolimatta, eikä HKL näe perusteltuna toimenpiteenä tasapainottaa HSL:n taloutta joukkoliikenteen palvelutasoa heikentämällä. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti sekä pandemiatilanteen edetessä että sen jälkeen myös pidemmällä aikavälillä, jotta pysyvistä liikkumisen muutoksista saadaan riittävästi tietoa.

Käsittely

Päätösehdotuksen viimeinen kappale muutettiin johtokunnan yksimielisellä päätöksellä muotoon:

"Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen tulee olla keskeinen tavoite hetkellisestä kysynnän vähenemisestä huolimatta, eikä



21.08.2020

HKL näe perusteltuna toimenpiteenä tasapainottaa HSL:n taloutta joukkoliikenteen palvelutasoa heikentämällä. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti sekä pandemiatilanteen edetessä että sen jälkeen myös pidemmällä aikavälillä, jotta pysyvistä liikkumisen muutoksista saadaan riittävästi tietoa".

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310 35920
karoliina.rajakallio(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 16.6.2020
- 2 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt HKL:n johtokuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 11.8.2020 mennessä. Lausuntoa on pyydetty myös kaupunkiympäristölautakunnalta.

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

HSL on pyytänyt kaupungilta lausuntoa taloussuunnitelmaehdotuksesta 2021 - 2023 ja siihen liittyen strategiasuunnitelmasta, liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista, kuntaosuuksien tasosta, lippu- ja lotavoitteista TTS-kaudella, tarkastusmaksun korottamisesta ja kunta-kohtaisen ali-/ylijiäämän käytöstä suunnitelmakaudella.



HSL pyytää jäsenkuntiaan ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1) Koronapandemian ja sen seurausten aiheuttamien lipputulojen menetykset tuovat haasteita HSL:n ja sen jäsenkuntien taloudelle tulevana TTS-vuosina. Kunnilta pyydetään kannanottoa seuraaviin keinoihin kestävän talouden varmistamiseksi:

- Miten kunta suhtautuu siihen, että koronapandemiasta johtuvat lipputulomenetykset katetaan väliaikaisesti pääosin korotetuilla kuntaosuuksilla ja subventiotasolla?
- Mikä on kunnan näkökulmasta hyväksyttävä kuntaosuuden taso (euromääräisesti tai keskimääräinen subventiotaso HSL-tasolla)?
- Kannattaako kunta ajatusta, että vuodelta 2020 todennäköisesti kerätyvä alijäämä katetaan kuntalain mukaisesti seuraavan kolmen TTS-vuoden aikana?
- Miten kunta suhtautuu matkalippujen hintojen korotuksiin?
- Mikä on kunnan näkemys liikenteen palvelutason muutoksiin yleisesti ottaen ja oman kunnan alueella?
- Mitä muita keinoja kunta näkee mahdolliseksi kestävän talouden varmistamiseksi?

2) Alustavassa TTS-suunnitelmassa on HSL:lle määritelty yhteensä kuusi (5+1) keskeistä toiminnallista tavoitetta. Kunnilta pyydetään näkemystä tavoitteista sekä niiden saavuttamiseksi asetetuista toimenpiteistä ja niiden seurannasta.

3) Alustavassa TTS-suunnitelmassa ehdotetaan tarkastusmaksun korottamista nykyisestä 80 eurosta 100 euroon. Kunnilta pyydetään näkemystä asiasta.

HSL:n strategiasuunnitelma 2018-2021

HSL:n yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain laadittavan toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. HSL:n perustehtävä on strategian mukaan tarjota houkutteleva ja tehokas joukkoliikenne sekä kehittää yhteistyössä toimivaa liikkumisen kokonaisuutta. HSL:n visio on ”Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu”.

Strategiassa viisi painopistettä ovat: erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö sekä kestävä talous. HSL:n keskeiset toiminta- ja taloussuunnitelmakauden strategiset tavoitteet ovat:

1. Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet,



2. Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa,
3. Kasvatamme kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuutta ja vaikuttamme kestävästä liikennepolitiikkaan,
4. Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä joukkoliikenteen ekosysteemiä ja
5. Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin.

Kuudes, sisäisen toiminnan tavoite ”Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen” tukee varsinaisten toiminnallisten tavoitteiden saavuttamista ja keskittyy kestävästä talouden, osaamisen ja tehokkuuden varmistamiseen sekä toiminnan seurantaan ja jatkuvaan kehittämiseen.

Taloussuunnitelma

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa koronapandemian tilanteessa on erittäin vaikeaa. Koronaviruspandemian kesto on merkittävin epävarmuustekijä, jonka vuoksi niin matkustajamäärien kuin lipputulokertymien ennustaminen on lähes mahdotonta. Sen vuoksi nyt lausunnoille lähetettävä alustava toiminta- ja taloussuunnitelma kuvaa kolme erilaista ennustetta vuoden 2021 Helsingin seudun joukkoliikennenäkömistä. Kaikissa ennusteissa on lähdetty siitä, että käynnissä olevan pandemian vaikutukset näkyvät myös vuonna 2021. Matkustusmääriä voivat vähentää esim. terveysviranomaisien suositukset, yleinen talouden ja työllisyyden heikentyminen, etätöiden lisääntyminen tai muu ihmisten matkustuskäyttäytymisen muutos.

Valtion toimivaltaisille viranomaisille lisätalousarviossa kesäkuussa 2020 esitettyä yhteensä 100 milj. euron ylimääräistä valtion tukea ei ole vielä voitu ottaa huomioon laskelmissa. Tuki jaetaan luultavimmin Traficomien hakemusmenettelyn kautta myöhemmin kesällä/syksyllä 2020. Tuen jakautumisesta toimivaltaisten viranomaisten kesken ei ole vielä tässä vaiheessa tietoa.

HSL:n toimintamenojen on vuonna 2021 arvioitu olevan yhteensä 735,0 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2020 toteutumaennusteesta 8,0 milj. euroa (+ 1,1 %). Vuonna 2022 toimintamenojen arvioidaan olevan 755,9 milj. euroa ja vuonna 2023 822,8 milj. euroa.

Joukkoliikenteen operointikustannukset vuonna 2021 ovat 524,3 milj. euroa, mikä muodostaa 71,3 % HSL:n toimintamenoista. Liikennemuo- doittain kustannukset jakautuvat seuraavasti: bussiliikenne 328,2 milj. euroa (62,6 %), junaliikenteen 89,8 milj. euroa (17,1 %), raitioliikenne 57,4 milj. euroa (10,9 %), metroliikenne 44,4 milj. euroa (8,5 %) ja laut-



taliikenne 4,5 milj. euroa (0,9 %). HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettavakäyttökorvaus vuonna 2021 on 140,8 milj. euroa. Tästä metron osuus on 97,5 milj. euroa. Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä.

Vuoden 2021 talousarviovalmistelu on lähtenyt kolmesta eri skenaariorista, jossa lipputulojen arvioidaan jäävän 10, 20 tai 30 prosenttia pienemmiksi vuoden 2019 tasosta.

Skenaario 1 (-10%): ”Joukkoliikenteen matkustus palaa lähes ennalleen, etätyö ja muut kulkutavat korvaavat hieman joukkoliikennematkustusta”.

Skenaario 2 (-20%): ”Koronakriisin johdosta ihmisten etätyö- ja liikkumiskäyttäytyminen on muuttunut selvästi”. Skenaariorissa ollaan selvästi aiempaa enemmän etätyössä tai työmatkat jäävät tekemättä työttömyyden tai lomautusten vuoksi. Siirtymää yksilöllisiin kulkutapoihin (pyöräily, henkilöautot) on niin ikään tapahtunut.

Skenaario 3 (-30%): ”Epidemia ja rajoitukset jatkuvat, liikkumisen määrä ja kulkutavat ovat muuttuneet merkittävästi”. Skenaariorissa koronaepidemia jatkuu erilaisine yhteiskunnan rajoituksineen. Etätyössä ollaan merkittävästi aiempaa enemmän tai työmatkat jäävät tekemättä työttömyyden tai lomautusten vuoksi. Siirtymää yksilöllisiin kulkutapoihin (pyöräily, henkilöautot) on niin ikään tapahtunut paljon.

Skenarioita tarkennetaan syksyllä 2020 ja silloin huomioidaan kesän aikana tapahtunut yleinen kehitys sekä matkustuksen palautuminen pandemiavaiheen/-vaiheiden jälkeen ja kulkumuotojen väliset erot matkustusmuutoksissa.

HSL:n toimintatulot vuonna 2021 ovat yhteensä 768,7 milj. euroa. Talousarviossa esitetyt lipputulot eivät sisällä hintojen korotusesityksiä. Seuraavassa taulukossa on esitetty Helsingin osuudet arvioiduista lipputuloista eri matkustajamääräskenaariorilla ja vastaavat kuntaosuudet sekä subventioaste.

Tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon vuonna 2021. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 5,0 milj. euroa, joista kirjataan luottotappiota yhteensä noin 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu taloussuunnitelmassa voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina. Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja ja -kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan 33,7 milj. euroa ylijäämäinen. Vuosikate rahoituserien jälkeen on 33,6 milj. euroa ylijäämäinen, joka riittää kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 18,9 milj. euroa vuonna 2021. Tilikauden ylijäämäksi arvioi-



daan 14,7 milj. euroa ja sillä katetaan edellisvuodelta kertynyttä alijäämää.

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

HSL:n tilaama lähijunaliikenne siirtyy kilpailutettuun sopimukseen ke-säkuussa 2021. Järvenpään kaupunki liittyy HSL:n jäseneksi 1.1.2022 lähtien.

Merkittävimmät liikenteen palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

Koronakriisin taloudellisten vaikutusten vuoksi kaikkien liikennemuotojen osalta toteutetaan sopeutustoimia syysliikenteen alkaessa 2020. Säästöjä on pyritty kohdistamaan vähäisen kysynnän ajankohtiin varhaiseen aamuun sekä iltoihin, mutta myös ruuhka-ajan liikennöintiä on vähennetty siellä, missä se on matkustajakapasiteetin puolesta mahdollista. Sopeutustoimet ovat voimassa koko suunnitelmakauden 2021-2023. Joitakin palvelutasoa parantavia ja liikennetarjontaa lisääviä suunnitelmia ei toteuteta.

Vuonna 2021

- Raitioliikenteessä jatketaan linjan 6 reitti Hietalahdesta Eiranrantaan ja linjan 9 reittiä Atlantinkadun kautta Saukonpaadesta Länsitermi-naaliin.
- Bussiliikenteessä toteutetaan Helsingin poikittaisliikenteen kehittä-missuunnitelmassa ja Haagan linjastosuunnitelmassa esitetyt linjas-tomuutokset syysliikenteen alkaessa. Samoin toteutetaan Lahden-väylän linjastosuunnitelman mukaiset muutokset 700-sarjan seutu-linjoille siten, että osa nykyisin Hämeentietä keskustaan kulkevasta linjoista ohjataan Hermannin rantatien kautta Kalasatamaan.

Vuonna 2022

- Helsingin ja Järvenpään välisen junaliikenteen tarjontaa arkisin päi-väliikenteessä ja lauantaisin parannetaan syysliikenteen alusta. Vuoroväliä tihennetään siten, että Järvenpäästä palvelevilla junilla olisi noin 15 minuutin vuorovälit nykyisen 30 minuutin vuorovälin si-jaan.
- Raitioliikenteessä varaudutaan jatkamaan linjan 7 reittiä Pasilasta Meilahteen uudelle Rosina Heikelin puiston käänöpaikalle ja linjan 9 reittiä Pasilasta Ilmalan torille. Lisäksi linjojen 8 ja 9 reittejä jatke-taan Länsitermiinaalilta Bunkkerin edustalla olevalle uudelle käänö-paikalle.
- Bussiliikenteessä toteutetaan Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien lin-jastosuunnitelmien mukaiset muutokset syysliikenteen alusta.



21.08.2020

Suunnitelmien mukaisesti perustetaan uudet runkolinjat 300, 400, 520 ja 530.

Vuonna 2023

- Metroliikenteessä varaudutaan metroradan Kivenlahden jatkeen avautumiseen, tällöin nykyisin Matinkylään päättyvät junat jatketaan Kivenlahteen.
- Raitioliikenteessä varaudutaan linjan 6 reitin jatkamiseen Eiranrannasta Hernesaareen ja linjan 7 reitin jatkamiseen Jätkäsaarella osuudella Länsi-terminaalilta Melkinlaituriin.
- Bussiliikenteessä Kivenlahden metron valmistuminen vaikuttaa olennaisesti länsimetron vaikutusalueen bussilinjastoon.

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310 35920
karoliina.rajakallio(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 16.6.2020
- 2 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano