



§ 594

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2020–2022

HEL 2019-006986 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Veronika Honkasalon ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2020–2022 seuraavan lausunnon:

HSL:n strategiasuunnitelman 2018–2021 visio ja strategiset painopisteet antavat hyvän perustan HSL:n toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin ja seudun kehittämisen tavoitteita liittämällä joukkoliikenteen palvelut osaksi kokonaisvaltaista kehitystä.

HSL:n tavoitteena on saada joukkoliikenne lähes päästöttömäksi vuoteen 2025 mennessä. Tavoitteen saavuttamiseksi on tehty kannatettavia toimenpiteitä. Bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdot ovat ohjanneet bussikalustoa päästöneutraalimpaan suuntaan. Uudelle dieselkalustolle on aina asetettu tiukat ympäristövaatimukset ja ympäristöbovuksella on lisätty biopolttoaineiden käyttöä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on myös Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista.

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Kannatettava on myös HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti. Ekosysteemi sisältää eri toimijoiden tuottamia joukkoliikenteen taustajärjestelmiä ja fyysisiä toimintaympäristöjä. Konkreettisia ja kriittisiä kohteita ovat esimerkiksi joukkoliikenteen varikot ja sähköbussien latausinfra. Näitä hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

HSL valmistelee ratkaisua raitioliikenteen (Raide-Jokeri, kantaratikka) hankintatavasta. Strategiasuunnitelmassa otetaan esille kaluston ja varikoiden omistuksen ja hallinnan keskitetyt linjaukset. Näillä linjauksilla voidaan merkittävästi vaikuttaa joukkoliikenteen luotettavuuteen ja kokonaiskustannustasoon kaupunkiraideliikenteessä. Lisäksi strategiasuunnitelmassa esiin nostettu kalusto- ja varikkoyhtiöasia on keskeinen myös kaupunkikehitysnäkökulmasta. On tärkeää, että liikenteen hoidon, varikoiden ja kaluston omistuksen ja hallinnan ratkaisut tehdään riittävän tarkkojen, hyötyjen ja haittojen analyttiseen ja riippumattomaan asiantuntija-arvioon perustuen. Koska tehtävillä infran ja kaluston hallinnan linjauksilla on laajat ja pitkäaikaiset vaikutukset sekä liikennöintiin että kaupunkikehitykseen, tulee nämä tehdä infran omistajakaupunkien strategisen tason keskustelujen pohjalta ja hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

Pääkaupunkiseudun olisi edullista tavoitella synergia- ja mittakaavaetua varikko- ja kalusto-omistuksen järjestelyissä. 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.

HSL:n toiminta-aikana (2010–2018) joukkoliikenteen tarjonta on kasvanut noin 40 % ajetuilla paikkakilometreillä laskettuna. Samaan aikaan nousuina mitattu matkustajamäärä on kasvanut noin 19 %. Joukkoliikenteen matkamäärä ei ole kasvanut näin paljon, koska joukkoliikennejärjestelmässä liityntäliikenne on lisääntynyt ja nousumäärä matkaa kohti siis kasvanut. Vastaavana aikajaksona HSL-alueen asukasmäärä on kasvanut 17 %. Tehokkuuden ja taloudellisuuden näkökulmista joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksen vaikutus matkustajamääriin olisi pitänyt olla toteutunutta suurempi. Ajetuista paikkakilometreistä tulisi erottaa raskaan raideliikenteen (metro ja juna) lisäyksen kasvu, sillä näiden kustannusvaikutus paikkaa kohden on vähäisempi kuin muulla joukkoliikenteellä.

HSL:n suunnitelmakauden 2020–2022 keskeisissä strategisissa tavoitteissa ei ole mainittu taloudellisuutta. Kysynnän ja tarjonnan kohdista-



misen pitäisi jatkossa olla paremmin tasapainossa ei vain taloudellisuuden vaan myös päästöjen vähentämisen takia. Tavoitteiden osalta tuottavuuden nousun tulee olla vuosittain vähintään 1,5 %. Tuottavuusmäärittely ja -laskennan on oltava läpinäkyvää. Strategisten tavoitteiden seuranta tulee tehostaa ja vaadittavat korjaustoimenpiteet tulee toteuttaa riittävän ajoissa. Kokonaisinvestoinneista sekä merkittävien hankkeiden toteutumisesta tulee raportoida jäsenkuntia vuosittain, kaksi kertaa vuodessa. Peruspääomalle tulee maksaa korvausta vuosina 2020–2022.

Strategian käytännön toteutumisen seurantaan tulee kehittää mittareita, jotka kertovat nykyistä tarkemmin toiminnan taloudellisuudesta, tehokkuudesta ja suunnittelun laadusta. Strategiset painopisteet olisi perusteltua sitoa seurantaan ja tämän hetkiseen tilanteeseen myös lukujen osalta. Kun seudulla tavoitellaan joukkoliikenteen kulkumuodon kasvua niin tähän tavoitteeseen liittyvän olennaisen seurantatiedon pitäisi näkyä entistä selkeämmin HSL:n tavoitteiden seurannassa. Mittariston tulee olla myös riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tavoitteena tulee koko ajan olla joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen. Näitä tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulee seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Tunnuslukujen aikasarjat antavat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Mittarit (esim. eur/matkustaja-km, eur/tuotettu paikka-km, eur/matka, hallinnon kulut, henkilöstökulut, investointien kannattavuus jne.) kiinnittäisivät hyvin huomiota HSL:n toiminnan tuottavuustavoitteisiin ja -kehitykseen pitkällä aikajänteellä. Mittarit olisi hyvä saada käyttöön viimeistään seuraavan vuoden talousarvioehdotukseen mennessä.

HSL:n tulisi avata joukkoliikennettä koskevaa tietoa avoimeen rajapintaan viimeistään ensi vuoden aikana. Tiedon avaaminen tuo läpinäkyvyyttä julkishallinnon toimintaan. Kun kerätty tieto on saatavilla avoimen rajapinnan kautta, sitä voivat hyödyntää myös muut kuin tuottajaorganisaatio. Tiedon avaaminen ja yhdistäminen muiden tahojen jakamaan avoimeen dataan luo lisäarvoa erilaisten innovaatioiden kautta.

HSL:n tulisi arvioida mahdollisuuksia laajentaa avorahastus koskemaan myös Helsingin kantakaupungin linjojen 14 ja 18 kaltaisia vilkkaita bussilinjoja. Näillä linjoilla erityisesti ruuhkatuntien aikana lipunmyynnin lopettaminen ajoneuvoissa ja kaikkien ovien käyttö auttaisivat linjojen nopeutumiseen ja luotettavuuteen. Tässä yhteydessä olisi perusteltua myös arvioida, voisiko bussilinjastolle luoda kolmannen kategorian runkobussilinjojen ja perusbussilinjojen rinnalle. Uuden katego-



rian linjoilla olisi tiheä vuoroväli, ne pysähtyisivät kaikilla pysäkeillä ja niissä olisi avorahastus.

Toiminnassa tulee huomioida koko liikennejärjestelmän toimivuus. Joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluja selvitetään yhteistyönä palveluja tuottavien yritysten kanssa.

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. Metroliikenteessä tehtävillä liikenteen tihennyksillä ruuhka-aikana sekä iltaisin varaudutaan vyöhykehinnon myötä kasvavaan kysyntään. Junaliikenteen palvelutason parantaminen A-, P- ja I-junien vuorovälejä lyhentämällä on perusteltua.

Edellä mainittujen parannusten lisäksi A-junan tarjonta päiväliikenteessä ja hiljaisempina aikoina tulisi nostaa samalle tasolle muiden kaupunkiratojen kanssa. A-junan arkipäivän 20 min. ja sunnuntain 30 min. vuoroväli eivät vastaa kaupunkirataliikenteelle asetettuja tavoitteita. Palvelutason nosto päiväliikenteessä on mahdollista kohtuullisin kustannuksin, eikä se edellytä Espoon kaupunkiradan jatkamista Leppävaarasta Kauklahteen.

Kuntaosuuksien taso

Periaate, jossa joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen investointikustannuksia kierrätetään HSL:n infrakorvausten kautta, tarjoaa mahdollisuuden kehittää kokonaisvaltaisesti seudun joukkoliikennejärjestelmää. Lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien investointien kattamiseksi ei ole kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. Subventioasteen voisi ajoittain määritellä erikseen hankekohteisesti, jolloin kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voi olla tilapäisesti yli puolet HSL:n tuloista. Tämä on perusteltua myös siksi, että infrainvestoinnit vaikuttavat myönteisesti kuntien maankäytön kehittämiseen.

Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulee kiinnittää huomioita ja kulujen, kuten hallinnollisten kulujen, kasvua suhteessa koko budjettiin olisi syytä seurata nykyistä tarkemmin. Palveluiden ostojen sisältöä ja vaikuttavuutta on myös hyvä seurata ja kerryttää arviota muutosten vaikuttavuudesta. Helsingin kaupunkistrategiassa 2017–2021 on asetettu kaupungin omalle taloudelle tavoite, että velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaali-kasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 0,5 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella.



Lipputulotavoitteet

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä katettu lipputulolla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa-kin erityisesti operatiivisten kustannusten kattamisen osalta, jotta joukkoliikenteen lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä, mutta samalla myös kysyntä ohjaa palvelutarjonnan suunnittelua. Lipputuottojen kasvun tulee olla suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava. Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista vähintään 50 %.

Lipputulojen arvioiminen vuonna 2020 on haasteellista, koska talousarviota tehtäessä ei ole vielä kovin pitkältä ajanjaksolta tietoa uuden vyöhykejärjestelmän vaikutuksista liikkumiseen tai lipputuloihin. Helsingille aiemmilta vuosilta kertynyt ylijäämä antaa mahdollisuuden tehdä alijäämäisen budjetin ja seurata uuden vyöhykejärjestelmän lipputulojen kehitystä.

Vyöhykeuudistuksen vaikutuksia tulee seurata tarkasti. Valtuustokauden 2017–2021 aikana tulee tehdä selvitys lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutuksista matkustajamääriin ja kuntaosuuksiin. Kun nähdään, miten kuntakohtaiset lipputulot ja liikenteen hoidon kustannukset uudistetussa vyöhykejärjestelmässä kehittyvät, voidaan lipunhintoihin ja lipulajeihin tehdä tarkistuksia. Tällöin tulee varautua ratkaisuun, joka mahdollistaa kausilippujen erilaisen hinnoittelun kunnittain sen mukaan, kuinka paljon kukin kunta voi joukkoliikennematkustamista tukea. Jos kausiliput hinnoitellaan kuntakohtaisesti, kuntien erilaiset taloudelliset tilanteet ja mahdollisuudet tukea joukkoliikennettä voidaan hyödyntää lippujen kilpailukykyisessä hinnoittelussa. Muussa tapauksessa lipunhintojen subventointi toteutuu heikoimman kuntatalouden mukaan, mikä ei välttämättä ole koko seudun kannalta ideaaliratkaisu.

Tarkastusmaksun korottaminen

Vuonna 2020 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon.

Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Muuta

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat liikennöinti- ja infrakorvausluvut perustuvat HKL:n antamiin alustaviin laskelmiin toukokuussa



2019. Raitio- ja metrolikenteen liikennöintikorvaukset sekä infrakorvaukset ovat täsmentyneet kesän aikana, mutta muutokset ovat pieniä.

HKL ja HSL tulevat yhteistyössä päivittämään HKL:n liikennöinti- ja infrakorvaukset syys- ja lokakuun aikana HSL:n lopulliseen talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitykseen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

HSL pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2020–2022 ja siihen liittyen strategia-suunnitelmasta, liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista, kuntaosuuksien tasosta, lipputulotavoitteista TTS-kaudella, tarkastusmaksun korottamisesta ja kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä suunnitelmakaudella. Lausuntoa on pyydetty 31.8.2019 mennessä. Lausunnon antamiselle varattua määräaikaa on pidennetty 16.9.2019 asti.

Yleistä

HSL:n 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: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”. Vision kolme keskeistä asiaa ovat: kestävyys, sujuvuus ja seudun toimivuus.

Strategian viisi strategista painopistettä ovat:

1. erinomainen asiakaskokemus
2. tehokas runkoverkko
3. ennakointi ja uudistuminen
4. aktiivinen yhteistyö
5. kestävä talous

Taloussuunnitelma

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



HSL:n toimintamenojen on vuonna 2020 arvioitu olevan yhteensä 753,4 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2019 toteutumaennusteesta 7,0 milj. euroa (+ 0,9 %). Vuonna 2021 toimintamenojen arvioidaan olevat 772,5 milj. euroa ja vuonna 2022 779,4 milj. euroa.

Joukkoliikenteen operointikustannukset vuonna 2020 ovat 536,0 milj. euroa, mikä muodostaa 71,1 % HSL:n toimintamenoista. Liikennemuodoittain kustannukset jakautuvat seuraavasti: bussiliikenne 336,5 milj. euroa (62,8 %), junaliikenteen 95,5 milj. euroa (17,8 %), raitioliikenne 57,0 milj. euroa (10,6 %), metrolinnoitus 42,9 milj. euroa (8,0 %) ja lauttaliikenne 4,2 milj. euroa (0,8 %). Joukkoliikenteen hoidon kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 1,2 % edellisvuoden tasosta.

HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2020 on 147,3 milj. euroa. Tästä metron osuus on 107,5 milj. euroa. Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä.

Lipputulot arvioidaan vuonna 2020 kertyvän 377,3 milj. euroa, mikä olisi 0,4 % vähemmän kuin vuoden 2019 lipputulosten toteutumaennuste. Lipputulot arvioidaan perustuvan neljän kuukauden vanhan tariffin mukaisen toteutuman perusteella tehtyyn ennusteeseen. Syksyllä lopullista TTS-esitystä tehdessään HSL:llä on käytössä enemmän tietoa vyöhykejärjestelmän mukaisesta lipputulokertymästä. Vuodelle 2020 ei esitetä merkittäviä lippujen hintojen muutoksia. Joitakin uuden tariffin mukaisia lippulajeja ja ominaisuuksia kuten säästötilausvuosilippu tullaan toteuttamaan asteittain.

Matkustajamäärän arvioidaan kasvavan noin 1,5 %.

Tilikauden 2020 alijäämäksi arvioidaan 12,6 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä.

Helsingin kuntaosuuden on arvioitu vuonna 2020 olevan 209,0 milj. euroa. Laskutettavaa kuntaosuutta vuonna 2020 muodostuu 201,0 milj. euroa, koska aiempina vuosina kertynyttä ylijäämää puretaan 8,0 milj. eurolla. Helsingillä oli HSL:lle maksettua ylijäämää vuoden 2018 lopussa yhteensä 37,7 milj. euroa. HSL:n kuntaosuuteen on Helsingin talousarvion 2020 raamissa, joka perustuu vuoden 2019 hyväksytyyn talousarvion taloussuunnitelmaan vuodelle 2020, varattu 204 milj. euroa.

Tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon.

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

HSL:n tilaama lähijunaliikenne siirtyy kilpailutettuun sopimukseen kesäkuussa 2021.



Merkittävimmät liikenteen palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

- Lähijunaliikenteen palvelutasoa parannetaan. Vuorovälejä lyhennetään A-junilla siten, että 20 min. vuorovälillä ajetaan lauantain päiväliikenne ja arkisin klo 19 asti. P- ja I-junilla ajetaan sunnuntain päiväliikenne 10 min. vuorovälillä. Ruuhkaisimpiin juniin lisätään kalustoa
- Raitioliikenteessä jatketaan linjan 6 reitti Hietalahdesta Eiranrantaan, linjan 9 reitti Saukonpaadesta Länsiterminaaliiin, linjan 7 reitti Pasilasta Meilahteen uudelle Rosina Heikelin puiston kääntöpaikalle ja linjan 9 reitti Pasilasta Ilmalan torille vuonna 2021. Linjan 8 reitti jatketaan Länsiterminaalille ja edelleen Bunkkerin edustalla olevalle uudelle kääntöpaikalle vuonna 2022
- Runkolinja 570 Mellunmäki-Aviapolis aloittaa syksyllä 2021
- osa Hämeentietä keskustaan ajavista seutulinoista siirretään kulkemaan Kalasataman terminaaliiin syksyllä 2021. Muutos on sidoksissa Vantaan Ojangan varikon valmistumiseen ja Kalasataman alueen rakentamisen tilanteeseen.

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajien hyväksymät kuntayhtymien omistajaohjauksen tavoitteet

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajat ovat hyväksyneet kokouksessaan 15.2.2019 kuntayhtymien omistajaohjauksen tavoitteet seuraavasti:

Yhteiset tavoitteet:

1. Tuottavuuden nousun vähintään 1,5 % / vuosi
2. Tuottavuusmäärittelyn ja -laskennan on oltava läpinäkyvää
3. Strategisten tavoitteiden seuranta on tehostettava ja vaadittavat korjaustoimet on toteutettava riittävän ajoissa
4. Kokonaisinvestoinneista sekä merkittävien hankkeiden toteutumisesta on raportoitava jäsenkuntia vuosittain kaksi kertaa vuodessa

HSL:n tavoitteet:

1. Lipputuottojen kasvun on oltava vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava
2. Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %
3. Lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutusten seuranta; valtuustokauden 2017-2021 aikana tehdään selvitys vaikutuksista matkustajamääriin ja kuntaosuuksiin



4. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella
5. Peruspääomalle maksetaan korvausta vuosina 2019-2021
6. Toiminnassa tulee huomioida koko liikennejärjestelmän toimivuus
7. Joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluja selvitetään yhteistyössä palveluja tuottavien yritysten kanssa.

Saadut lausunnot

Asiasta on saatu kaupunkiympäristön toimialalautakunnan ja HKL:n johtokunnan lausunto.

Esittelijän kannanotto

Joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain mukaan tarkastusmaksun määrä voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisten kertamaksu (8.6.2006/448). Alin aikuisen kertamaksu vuoden 2019 tariffissa on mobiili- tai arvokertalippu AB, jonka hinta on 2,80 euroa. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. HSL esittää tarkastusmaksun korottamista vuonna 2020 100 euroon.

Esittelijä esittää HSL:n esityksen mukaisesti tarkastusmaksun korottamista 100 euroon toisin kuin kaupunkiympäristölautakunta. Tarkastusmaksun korotus on tarpeen, jotta liputta matkustamisen houkuttelevuutta saataisiin vähennettyä, ja liputta matkustamisen kasvu pysähtymään. Vuonna 2015 liputta matkustavia oli HSL:n mukaan keskimäärin 2,7 %, vuonna 2016 keskimäärin 2,9 % ja vuonna 2017 keskimäärin 3,3 % tarkastetuista matkustajista. Tarkastusmaksun suuruuden osalta esittelijän lausuntoesitys poikkeaa kaupunkiympäristölautakunnan lausunnossaan esittämästä. Lautakunnan mukaan tarkastusmaksun korottaminen ei ole perusteltua.

Esittelijän ei ole ottanut kaupunkiympäristölautakunnan ehdotusta rollaattorin käyttäjien maksuttomasta matkustamisesta lausuntoesitykseen. Rollaattorilla liikkuvien liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat on otettu huomioon HSL:n matkaehdoissa eikä turvallisuuteen liittyvää perustetta maksuttomuudelle ole.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

Postiosoite PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunginkanslia@hel.fi	Käyntiosoite Pohjoisesplanadi 11-13 Helsinki 17 http://www.hel.fi/kaupunginkanslia	Puhelin +358 9 310 1641 Faksi +358 9 655 783	Y-tunnus 0201256-6	Tilinro FI0680001200062637 Alv.nro FI02012566
---	---	---	------------------------------	--



09.09.2019

Asia/45

- 1 HSL hallituksen lausuntopyyntö 14.6.2019
- 2 HSL alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Päätöshistoria

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 22.08.2019 § 131

HEL 2019-006986 T 00 01 06

Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta taloussuunnitelmasta 2020 – 2022 seuraavan lausunnon:

Yleistä

HSL:n hallitus on käsitellyt HSL:n alustavaa taloussuunnitelmaa kokouksessaan 14.6.2019. HSL:n hallitus samalla päätti pyytää taloussuunnitelmasta jäsenkuntien lausunnot.

HSL pyytää lausuntoa erityisesti seuraavista asioista:

- strategiasuunnitelmasta,
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- kuntaosuuksien tasosta,
- lipputulotavoitteista TTS-kaudella,
- tarkastusmaksun korottamisesta ja
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän käytöstä suunnitelmakaudella 2020 – 2022.

Helsingin kaupungin lausunto toimitetaan HSL:lle 31.8.2019 mennessä.

HKL tuottaa HSL:lle raitio-, metrol liikenteen 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 metrolienteestä sekä Suomenlinnan liikenteestä.

Strategiasuunnitelma

HKL toteaa, että HSL:n toimintastrategia ja strategiset tavoitteet antavat hyvän perustan toiminnalle. HSL:n visio ”Kestävällä 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 myös pyöräily ja kävely nähdään osana kestävä liikunnan kokonaisuuden suunnittelua. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on myös Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista. Kannatettava 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.

HSL:llä on tekeillä ratkaisu raitioliikenteen (Raide-Jokeri, kantaratikka) hankintatavasta. Lisäksi strategiasuunnitelmassa nostetaan erityisesti esiin kaluston ja varikoiden omistuksen ja hallinnan keskitetyt linjaukset. HKL näkee, että näillä linjauksilla voidaan merkittävästi vaikuttaa joukkoliikenteen luotettavuuteen ja kokonaiskustannustasoon erityisesti kaupunkiraideliikenteessä. Lisäksi strategiasuunnitelmassa esiin nostettu kalusto- ja varikkoyhtiöasia on keskeinen myös kaupunkikehitysnäkökulmasta. Onkin tärkeää, että liikenteen hoidon, varikoiden ja kaluston omistuksen ja hallinnan ratkaisut tehdään riittävän tarkkojen, hyötyjen ja haittojen analyttiseen ja riippumattomaan asiantuntija-arvioon perustuen. Koska tehtävillä infran ja kaluston hallinnan linjauksilla on laajat ja pitkäaikaiset vaikutukset sekä liikennöintiin että kaupunkikehitykseen, tulee nämä tehdä infran omistajakaupunkien strategisen tason keskustelujen pohjalta ja hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

Pääkaupunkiseudun olisi edullista tavoitella synergia- ja mittakaavaetua varikko- ja kalusto-omistuksen järjestelyissä. 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 mukaista, 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 tule tehdä.

HKL:llä on jo nykyisin ainutlaatuinen osaamiskeskittymä kaupunkiraide liikenteen varikoiden, kaluston ja näiden kunnossapitoon liittyvissä asioissa. HKL rakennuttaa seuraavien seitsemän vuoden aikana Helsingin kaupungin alueella 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. Kehittyneen osaamisen myötä HKL:llä olisi erinomaiset edellytykset toimia tässä roolissa myös laajemmin pääkaupunkiseudulla. Esimerkiksi suunniteltu Vantaan raitiotie sisältää noin 20 vaunua ja yhden varikon. Tämän omaisuuden hallinta olisi ilman merkittäviä järjestelyjä mahdollista toteuttaa osana HKL:n muuta toimintaa.

HKL näkee positiivisena, että HSL uudessa strategiassaan pyrkii kehittämään strategian tavoitteiden mittareita. HKL:n näkemyksen mukaan strategian tavoitteita olisi varaa kuitenkin edelleen konkretisoida selkeämmiksi (mitattavuus, aikaan sitovuus, selkeys), jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia riittävän läpinäkyvästi, muun muassa suunnittelun laadun ja taloudellisuuden suhteen. Suunnitelmassa tulisi esittää myös strategisten painopisteiden nykytilanne sekä tavoitetasot ja seuranta myös lukujen osalta. Mittariston tulee olla riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia.

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 ja asettaa 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. Mittarit kiinnittäisivät hyvin huomiota HSL toiminnan tuottavuustavoitteisiin ja -kehitykseen pitkällä aikajänteellä.

HKL näkee asiakaslähtöisyyden, asiakaspalvelun ja uusien palvelujen kehittämisen keskeisenä joukkoliikenteen suosiota kasvattavana tekijänä. Panostukset digitaalisiin palveluihin sujuvoittavat liikennettä ja vastaavat asiakkaiden kysyntään. Tiedon avaaminen tuo läpinäkyvyyttä julkishallinnon toimintaan. Kun kerätty tieto on saatavilla avoimen rajapinnan kautta, sitä voivat hyödyntää myös muut kuin tiedon tuottajaorganisaatio. HSL:n tulisikin avata joukkoliikennettä koskevaa tietoa avoimeen rajapintaan.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Metroliikenteessä tehtävillä liikenteen tihennyksillä ruuhka-aikana sekä iltaisin varaudutaan vyöhykehinnittelun myötä kasvavaan kysyntään.

Helsingin (HKL:n) liikennöinti- ja infrakorvauslaskutus HSL:ltä 2020-2022

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat liikennöinti- ja infrakorvausluvut perustuvat HKL:n antamiin alustaviin laskelmiin toukokuussa 2019. Raitio- ja metroliikenteen liikennöintikorvaukset sekä infrakorvaukset ovat hieman päivittyneet kesän aikana, mutta muutokset ovat pieniä. HKL:n johtokunta hyväksyy HKL:n talousarvion ja taloussuunnitelman 2020-2022 elokuussa.

HKL ja HSL tulevat yhteistyössä päivittämään HKL:n liikennöinti- ja infrakorvaukset syys-lokakuussa HSL:n lopulliseen talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitykseen.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433
ari.paivarinta(a)hel.fi
Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310
karoliina.rajakallio(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 13.08.2019 § 357

HEL 2019-006986 T 00 01 06

Lausunto

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) strategiasuunnitelman 2018-2021 visio ja strategiset painopisteet antavat hyvän perustan HSL:n toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämiselle asettamia tavoitteita.

HSL:n tavoitteena on saada joukkoliikenne lähes päästöttömäksi vuoteen 2025 mennessä. Tavoitteen saavuttamiseksi on tehty kannatettavia toimenpiteitä. Bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdot ovat ohjanneet bussikalustoa päästöneutraalimpaan suuntaan. Uudelle dieselkalustolle on aina asetettu tiukat ympäristövaatimukset ja ympäristöboonuksella on lisätty biopolttoaineiden käyttöä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on myös Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista.

Kannatettava on myös HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti. Ekosysteemi sisältää eri toimijoiden tuottamia joukkoliikenteen taustajärjestelmiä ja fyysisiä toimintaympäristöjä. Konkreettisia ja kriittisiä kohteita ovat esimerkiksi joukkoliikenteen varikot ja sähköbussien latausinfra. Näitä hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

HSL:n toiminta-aikana (2010-2018) joukkoliikenteen tarjonta on kasvanut noin 40 %, kun se lasketaan ajetuilla paikkakilometreillä. Samaan aikaan nousuina mitattu matkustajamäärä on kasvanut noin 19 %. Joukkoliikenteen matkamäärä ei ole kasvanut näin paljon, koska joukkoliikennejärjestelmässä liityntäliikenne on lisääntynyt ja nousumäärä matkaa kohti siis kasvanut. Vastaavana aikajaksona HSL-alueen asukasmäärä on kasvanut 17 %. Tehokkuuden ja taloudellisuuden näkökulmista joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksen vaikutus matkustajamääriin olisi pitänyt olla toteutunutta suurempi. Ajetuista paikkakilometreistä tulisi erottaa raskaan raideliikenteen (metro ja juna) lisäyksen kasvu, sillä näiden kustannusvaikutus paikkaa kohden on vähäisempi kuin muulla joukkoliikenteellä.

HSL:n TTS-kauden 2020-2022 keskeisissä strategisissa tavoitteissa ei ole mainittu taloudellisuutta. Kysynnän ja tarjonnan kohdistamisen pitäisi jatkossa olla paremmin tasapainossa ei vain taloudellisuuden vaan myös päästöjen vähentämisen takia.



Strategian käytännön toteutumisen seurantaan tulee kehittää mittareita, jotka kertovat nykyistä tarkemmin toiminnan taloudellisuudesta, tehokkuudesta ja suunnittelun laadusta. Strategiset painopisteet olisi perusteltua sitoa seurantaan ja tämän hetkiseen tilanteeseen myös lukujen osalta. Kun seudulla tavoitellaan joukkoliikenteen kulkumuodon kasvua niin tähän tavoitteeseen liittyvän olennaisen seurantatiedon pitäisi näkyä entistä selkeämmin HSL:n tavoitteiden seurannassa. Mittariston tulee olla myös riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tavoitteena tulee koko ajan olla joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen. Näitä tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulee seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Tunnuslukujen aikasarjat antavat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Mittarit (esim. eur/matkustaja-km, eur/tuotettu paikka-km, eur/matka, hallinnon kulut, henkilöstökulut, investointien kannattavuus jne.) kiinnittäisivät hyvin huomiota HSL:n toiminnan tuottavuustavoitteisiin ja -kehitykseen pitkällä aikajänteellä. Mittarit olisi hyvä saada käyttöön viimeistään seuraavan vuoden talousarvioehdotukseen mennessä.

HSL:n tulisi avata joukkoliikennettään koskevaa tietoa avoimeen rajapintaan viimeistään ensi vuoden aikana. Tiedon avaaminen tuo läpinäkyvyyttä julkishallinnon toimintaan. Kun kerätty tieto on saatavilla avoimen rajapinnan kautta, sitä voivat hyödyntää myös muut kuin tuottajaorganisaatio. Tiedon avaaminen ja yhdistäminen muiden tahojen jakamaan avoimeen dataan luo lisäarvoa erilaisten innovaatioiden kautta.

Lipputulosten arvioiminen vuonna 2020 on haasteellista, koska talousarviota tehtäessä ei ole vielä kovin pitkältä ajanjaksolta tietoa uuden vyöhykejärjestelmän vaikutuksista liikkumiseen tai lipputuloihin. Helsingille aiemmilta vuosilta kertynyt ylijäämä antaa mahdollisuuden tehdä alijäämäisen budjetin ja seurata uuden vyöhykejärjestelmän lipputulosten kehitystä.

Vyöhykeuudistuksen vaikutuksia tulee seurata tarkasti. Kun nähdään, miten kuntakohtaiset lipputulot ja liikenteen hoidon kustannukset uudistetussa vyöhykejärjestelmässä kehittyvät, voidaan lipunhintoihin ja lipulajeihin tehdä tarkistuksia. Tällöin tulee varautua ratkaisuun, joka mahdollistaa kausilippujen erilaisen hinnoittelun kunnittain sen mukaan, kuinka paljon kukin kunta voi joukkoliikennematkustamista tukea. Jos kausiliput hinnoitellaan kuntakohtaisesti, kuntien erilaiset taloudelliset tilanteet ja mahdollisuudet tukea joukkoliikennettä voidaan hyödyntää lippujen kilpailukykyisessä hinnoittelussa. Muussa tapauksessa lipunhintojen subventointi toteutuu heikoimman kuntatalouden mukaan, mikä ei välttämättä ole koko seudun kannalta ideaaliratkaisu.



HSL:n tulisi arvioida mahdollisuuksia laajentaa avorahastus koskemaan myös Helsingin kantakaupungin linjojen 14 ja 18 kaltaisia viikkaita bussilinjoja. Näillä linjoilla erityisesti ruuhkatuntien aikana lipunmyynnin lopettaminen ajoneuvoissa ja kaikkien ovien käyttö auttaisivat linjojen nopeutumiseen ja luotettavuuteen. Tässä yhteydessä olisi perusteltua myös arvioida, voisiko bussilinjastolle luoda kolmannen kategorian runkobussilinjojen ja perusbussilinjojen rinnalle. Uuden kategorian linjoilla olisi tiheä vuoroväli, ne pysähtyisivät kaikilla pysäkeillä ja niissä olisi avorahastus.

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. Junaliikenteen palvelutason parantaminen A-, P- ja I-junien vuorovälejä lyhentämällä on perusteltua.

Edellä mainittujen parannusten lisäksi A-junan tarjonta päiväliikenteessä ja hiljaisempina aikoina tulisi nostaa samalle tasolle muiden kaupunkiratojen kanssa. A-junan arkipäivän 20 min. ja sunnuntain 30 min. vuoroväli eivät vastaa kaupunkirataliikenteelle asetettuja tavoitteita. Palvelutason nosto päiväliikenteessä on mahdollista kohtuullisin kustannuksin, eikä se edellytä Espoon kaupunkiradan jatkamista Leppävaarasta Kauklahteen.

Kuntaosuuksien taso

Periaate, jossa joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen investointikustannuksia kierrätetään HSL:n infrakorvausten kautta, tarjoaa mahdollisuuden kehittää kokonaisvaltaisesti seudun joukkoliikennejärjestelmää. Lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien investointien kattamiseksi ei ole kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. Subventioasteen voisi ajoittain määritellä erikseen hankekohtaisesti, jolloin kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voi olla tilapäisesti yli puolet HSL:n tuloista. Tämä on perusteltua myös siksi, että infrainvestoinnit vaikuttavat myönteisesti kuntien maankäytön kehittämiseen.

Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulee kiinnittää huomioita ja kulujen, kuten hallinnollisten kulujen, kasvua suhteessa koko budjettiin olisi syytä seurata nykyistä tarkemmin. Palveluiden ostojen sisältöä ja vaikuttavuutta on myös hyvä seurata ja kerryttää arviota muutosten vaikuttavuudesta. Helsingin kaupunkistrategiassa 2017–2021 on asetettu kaupungin omalle taloudelle tavoite, että velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaali-kasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 0,5 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella.



Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä ka-
tettu lipputulolla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa-
kin erityisesti operatiivisten kustannusten kattamisen osalta, jotta jouk-
koliikenteen lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä, mutta samalla
myös kysyntä ohjaa palvelutarjonnan suunnittelua.

HSL:n tulisi arvioida rollaattorien kanssa kulkevien henkilöiden lippu-
käytännöt ja vapauttaa heidät veloitteesta hankkia lippu. Kaupunkiymp-
äristölautakunta ehdottaa, että HSL:n seuraava talousarvio valmistel-
laan siten, että rollaattoria käyttävät saavat matkustaa maksuttomasti,
samaan tapaan kuin lastenvaunuja kuljettavat.

HSL tarkastelee opiskelijalippu-uudistuksen toteutuneita kustannusvai-
kutuksia ja pyrkii palauttamaan kausilippujen ja kertalippujen opiskelija-
alennuksen 50 %:iin normaalihinnasta.

Lisäksi 2021 talousarvion valmistelijat tutkivat mahdollisuutta poistaa
seniorilipusta aikarajat.

Tarkastusmaksun korottaminen

Liikennejärjestelmän oikeinkäyttöä sekä tähän ohjaavia virhe- ja tarkas-
tusmaksuja on syytä arvioida kokonaisuutena. Siten tässä vaiheessa ei
ole perusteita liputta matkustamisen tarkastusmaksun korottamiseen
80 eurosta 100 euroon, vaikka joukkoliikenteen tarkastusmaksua ei ole
korotettu yli kymmeneen vuoteen. Pysäköintivirhemaksun suuruus on
Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60-80 euroa. Joukkoliiken-
teen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköinti-
virhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköin-
nistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille. Py-
säköintivirhemaksun suuruudesta päätetään Sisäministeriön asetuksel-
la.

Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna
kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten
muutosten tasaamiseksi.

Käsittely

13.08.2019 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Markku Granholm. Asian-
tuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.



Vastaehdotus:

Risto Rautava: Poistetaan lausunnosta kappale "Tarkastusmaksun korottaminen. Liikennejärjestelmän oikeinkäyttöä sekä tähän ohjaavia virhe- ja tarkastusmaksuja on syytä arvioida kokonaisuutena. Siten tässä vaiheessa ei ole perusteita liputta matkustamisen tarkastusmaksun korottamiseen 80 eurosta 100 euroon, vaikka joukkoliikenteen tarkastusmaksua ei ole korotettu yli kymmeneen vuoteen. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60-80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille. Pysäköintivirhemaksun suuruudesta päätetään Sisäministeriön asetuksella."

Korvataan ko. kpl tekstillä. "Tarkastusmaksun korottaminen 100 euroon on perusteltu ratkaisu. "

Kannattaja: Nuutti Hyttinen

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Poistetaan lausunnosta kohta: "HSL:n tulisi arvioida rollaattorien kanssa kulkevien henkilöiden lippukäytännöt ja vapauttaa heidät velvoitteesta hankkia lippu. Kaupunkiympäristölautakunta ehdottaa, että HSL:n seuraava talousarvio valmistellaan siten, että rollaattoria käyttävät saavat matkustaa maksuttomasti, samaan tapaan kuin lastenvaunuja kuljettavat."

Risto Rautavan vastaehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Vastaehdotus:

Amanda Pasanen: Lisätään kappaleen 17 jälkeen: "HSL tarkastelee opiskelijalippu-uudistuksen toteutuneita kustannusvaikutuksia ja pyrkii palauttamaan kausilippujen ja kertalippujen opiskelija-alennuksen 50 %:iin normaalihinnasta."

Kannattaja: Nuutti Hyttinen

Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljavaara: Kohtaan 17 lisätään: 2021 talousarvion valmistelijat tutkivat mahdollisuutta poistaa seniorilipusta aikarajat.

Kannattaja: Atte Kaleva

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Poistetaan lausunnosta kappale "Tarkastusmaksun korot-



taminen. Liikennejärjestelmän oikeinkäyttöä sekä tähän ohjaavia virhe- ja tarkastusmaksuja on syytä arvioida kokonaisuutena. Siten tässä vaiheessa ei ole perusteita liputta matkustamisen tarkastusmaksun korottamiseen 80 eurosta 100 euroon, vaikka joukkoliikenteen tarkastusmaksua ei ole korotettu yli kymmeneen vuoteen. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60-80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille. Pysäköintivirhemaksun suuruudesta päätetään Sisäministeriön asetuksella."

Korvataan ko. kpl tekstillä. "Tarkastusmaksun korottaminen 100 euroon on perusteltu ratkaisu. "

Jaa-äännet: 7

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 5

Sirpa Asko-Seljavaara, Dennis Hamro-Drotz, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Risto Rautava

Poissa: 1

Silvia Modig

Esittelijän ehdotus jäi tältä osin voimaan äänin 7-5 (1 poissa).

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Kohtaan 17 lisätään:

2021 talousarvion valmistelijat tutkivat mahdollisuutta poistaa seniorilipusta aikarajat.

Jaa-äännet: 5

Dennis Hamro-Drotz, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 7

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Mai Kivelä, Jape Lovén, Risto Rautava

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Sirpa Asko-Seljavaaran vastaehdotuksen äänin 7-5 (1 poissa).



3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kappaleen 17 jälkeen: "HSL tarkastelee opiskelijalippu-uudistuksen toteutuneita kustannusvaikutuksia ja pyrkii palauttamaan kausilippujen ja kertalippujen opiskelija-alennuksen 50 %:iin normaalihinnasta."

Jaa-äännet: 2

Risto Rautava, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 10

Sirpa Asko-Seljavaara, Dennis Hamro-Drotz, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Amanda Pasasen vastaehdotuksen äänin 10-2 (1 poissa).

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi