

19.06.2018

843/00.02.06.00/2017

Helsingin kaupunki
Kaupunginhallitus
Kaupunginsihteeri Kristiina Matikainen
PL 1
00099 Helsingin kaupunki

Viite: Kirjeenne/ Aloite 14.3.2018

**HSL:N VASTAUS HELSINGIN KAUPAUNGINVALTUUSTOLLE, MIKA EBELINGIN ALOITTEESEEN;
ÖSTERSUNDOMIN LIITTÄMINEN HSL:N B-VYÖHYKKEESEEN**

Lausuntopyyntö koskee valtuutettu Mika Ebelingin aloitetta, jossa esitetään Östersundomin liittämistä B vyöhykkeeseen vyöhyketariffissa. Aloitteen on allekirjoittanut 20 muuta kaupunginvaltuutettua.

HSL antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Helsingin seudun taksa- ja lippujärjestelmää on suunniteltu vaiheittain jo vuodesta 2006 lähtien. Uudistamisen suurimpia haasteita on ollut löytää laajenevalle Helsingin seudulle sopiva malli, joka on tasapainossa lippujen hinnoittelun ja lipputulosten, joukkoliikenteen palvelutason ja houkuttelevuuden sekä kuntien rahoitusmahdollisuuksien kesken.

Uuden taksa- ja lippujärjestelmän valmistelua on tehty jokaisessa vaiheessa avoimesti kuntia kuullen. Valmistelu on edennyt vaiheittain siten, että kuntayhtymä HSL (sitä ennen YTV) on teettänyt selvityksiä, joista on pyydetty jäsen- ja kehyskuntien lausunnot. Hallitus on sen jälkeen tehnyt päätöksensä sekä käynnistänyt seuraavan vaiheen suunnittelun. Vuosien varrella on tehty useita eri lausuntokierroksia, joissa kuntien päättäjät ovat ottaneet kantaa esityksiin.

Nykyjärjestelmän ongelmat

Nykyisin matkat hinnoitellaan kuntarajojen perusteella määräytyvien vyöhykkeiden mukaan. Hyvinkin lyhyt kuntarajan ylittävä matka on asiakkaalle kallis ja pitkä kunnan sisäinen matka taas huomattavan edullinen. Nykyjärjestelmän ongelmat havainnollistuivat, kun Östersundom liitettiin Helsinkiin 1.1.2009. Helsingin sisäinen vyöhyke jatkettiin Sipoon rajalle. Helsingin sisäisellä lipulla pääsee matkustamaan pääkaupungin keskustasta kauas itään, mutta lännessä kuntaraja ja hintaporras ovat lähellä. Sipoo liittyi HSL:ään 1.1.2012 alkaen, jolloin Sipoon ja Helsingin rajalle syntyi korkea kahden vyöhykkeen hintaporras.

19.06.2018

843/00.02.06.00/2017

Kuntien tuki joukkoliikenteeseen kohdennetaan kausi- ja arvolippujen hintoihin. Asiakkaiden maksamat lipputulot kattavat keskimäärin 50 % joukkoliikenteen kustannuksista. Jäsenkunnat maksavat joukkoliikenteen kustannukset asukkaidensa tekemien matkojen pituuden mukaan. Mitä pidemmän matkan asiakas kulkee kunnan sisäisellä lipulla, sitä suurempi on kunnan verovaroin tukema osuus ja sitä pienempi on asiakkaan itse maksama osuus matkan todellisesta hinnasta. Nykytilanteessa esim. Helsinki tukee verovaroin eniten pitkiä sisäisiä matkoja tekevien kuntalaistensa lippujen hintoja.

Uuden vyöhykemallin valmistelu

HSL:n tariffialue laajenee, kun uusia kuntia liittyy HSL:ään. Tariffiuudistuksen tavoitteena onkin ollut kasvavan ja laajenevan Helsingin seudun tarpeisiin soveltuva, hyvin toimiva sekä asiakkaan kannalta selkeä ja oikeudenmukainen järjestelmä, jota voidaan sen elinkaaren aikana laajentaa vaihteittain.

HSL:n hallitus on valinnut kaarimaisten vyöhykkeiden mallin, jossa lippujen hinnoittelu perustuu nykyistä enemmän matkan pituuteen. Mallin on katsottu olevan seudullisesti yksinkertaisempi, selkeämpi ja oikeudenmukaisempi kuin nykyjärjestelmä. Uusi malli taipuu erilaisiin kuntarakenteisiin toisin kuin nykyinen malli sekä tukee palvelujen käyttöä yli kuntarajojen. Monin paikoin lähin kauppakeskus, kirjasto tai uimahalli voi olla naapurikunnan puolella.

Selvityksissä hyödynnettiin mm. seudun liikenne-ennustemalleja. Ne perustuvat laajoihin liikennetutkimuksiin, joissa on tiedot nykyisistä matkoista sekä kuntien maankäytöstä (asunnot, työpaikat ja palvelut). Kaarten rajojen suunnittelussa kuultiin kolmen suurimman jäsenkunnan (Helsinki, Espoo, Vantaa) opetus-, sosiaali- ja terveystoimen edustajia. Yhteinen näkemys oli, että uusi malli sopii hyvin hallintokuntien suunnitelmiin sekä tukee nykyistä paremmin kuntien yhteistoimintaa ja palvelujen järjestämistä yli kuntarajojen.

HSL:n hallitus päätti vyöhykerajoista 12.6.2012 saatuaan kuntien lausunnot. Helsinki tuki Östersundomin sijoittamista C-kaarelle seuraavasti: "Östersundom on perusteltua sijoittaa C-vyöhykkeelle. Mikäli Östersundom olisi B-vyöhykettä, muodostuisi Sipoon suuntaan kahden vyöhykkeen erityisen suuri hintaporras. Tämä ei tukisi yhteisen yleiskaava-alueen kuntarajat ylittävää kehittämistä. Lisäksi Östersundomin sijoittaminen B-vyöhykkeelle on vastoin periaatetta, että vyöhykekaarten sijoittaminen perustuu ensisijaisesti etäisyydelle Helsingin keskustasta." Hallituksen päätös syntyi laajan valmistelun ja jäsenkuntien lausuntojen pohjalta. Hallituksen silloinen päätös on edelleen lainvoimainen. Vyöhykemallin tekninen toteutus LIJ-järjestelmään sekä kaikki ostamisen käyttöliittymät on jo toteutettu näiden päätösten pohjalta. Vyöhykemalli on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2019 alusta. Östersundomin liittäminen B:hen tarkoittaisi viivettä vyöhykemallin käyttöönotolle.

19.06.2018

843/00.02.06.00/2017

Vyöhykemalli ja yhdenvertaisuus

Vyöhykkeet ylittävät kuntarajat. Ne on laadittu noin 10 kilometrin levyisiksi kaariksi Helsingin keskustan ympärille. Kuntien sisällä voi olla yksi tai useampi vyöhyke riippuen mm. kunnan maantieteellisestä laajuudesta ja etäisyydestä Helsingin keskustaan nähden.

Kuten aloitteessa todetaan, perustuslaissa säädetään yhdenvertaisuudesta. Ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eriarvoiseen asemaan mm. asuinpaikan perusteella. Yhdenvertaisuutta ei kuitenkaan seudullisessa joukkoliikenteen palvelussa voida tarkastella pelkästään asuinkunnan mukaan. Esimerkiksi matkan pituuden osalta vertailukelpoisessa asemassa olevia ovat tässä tapauksessa vastaavan etäisyyden päässä Helsingin keskustasta asuvat henkilöt, riippumatta heidän asuinkunnastaan.

Vyöhykemallissa Östersundomin alueen asukkaisiin nähden vertailukelpoisessa asemassa ovat esimerkiksi Espoon tai Vantaan C-alueilla asuvat. He maksavat vyöhykemallissa matkasta Helsingin keskustaan saman verran kuin Östersundomissa asuvat. Kyse ei näin ollen ole asuinpaikasta johtuvasta eriarvoisesta kohtelusta. Vuonna 2019 käyttöön otettavan vyöhyketariffin merkittävin uudistus on se, että ensisijaisesti matkan pituus Helsingin keskustaan määrittelee vyöhykkeiden sijainnin oikeudenmukaisemman kohtelun saavuttamiseksi HSL-alueen kaikille asukkaille. Vyöhykkeet muodostetaan noin 10 kilometrin levyisiksi kaariksi, joten kuntien rajat eivät määrittele vyöhykkeiden kokoa eikä sijaintia. Sen sijaan vyöhykerajoja määriteltäessä on otettu myös huomioon HSL:n oma palveluverkosto ja muu kuntarajatkin ylittävä palvelujen tarjonta.

Aloitteen mukainen muutos johtaisi siihen, että pääkaupunkiseudulla jouduttaisiin käytännössä siirtymään tasatariffiin C kaaren poistuessa. Tämä nostaisi AB vyöhykkeen lippujen hintoja nykyiseen arvioon verrattuna tai edellyttäisi pääkaupunkiseudun kunnilta merkittävää lisäpanostusta pelkästään lippujen hintojen osalta (n. 23 miljoonaa euroa vuodessa). Lisäksi tulisi tehdä merkittäviä lisäyksiä palvelutasoon. Tasatariffin myötä myös junakalustoon tulisi tehdä n. 100 milj. euron lisäinvestoinnit, jotka toteutuisivat aikaisintaan viiden vuoden päästä. Vyöhykeuudistus nykyisellään tasapainottaa HSL alueella asuvien matkustuskustannuksia asuma ja asiointipaikoista riippumatta. Tasatariffiin siirtyminen johtaisi siihen, että lyhyitä matkoja tekevät subventoisivat pidempiä matkoja tekevien matkustusta.

Östersundomin joukkoliikennetarjonta

Östersundomin läpi Uutta Porvoontietä liikennöivät linjat 93 Itäkeskus – Landbo, jonka K-vuorot kiertävät Karhusaaren kautta, sekä 841 Itäkeskus – Östersundom - Soderkulla. Lisäksi pienkalusto linja 91 Rapuojantie – Östersundom – Puroniitty, joka hoitaa arkipäivisin pääasiassa alueen sisäisiä

19.06.2018

843/00.02.06.00/2017

kouluyhteyksiä Sakarinmäen koululle sekä Östersundoms skolaan. Pienkalustolinja 91 ei liikennöi kesäliikennekaudella.

Linjojen liikennöintiä ja vuorovälit on mitoitettu alueen kysyntää vastaaviksi. Joukkoliikenteen tarjonta alueella täyttää palvelutaso-ohjeen vaatimukset. Östersundom ja Landbo ovat kahden tähden palvelutasoluokkien alueita, joille tarjotaan kohtuullinen joukkoliikenteen palvelutaso. Karhusaari on yhden tähden palvelutasoluokan alue, jolle tarjotaan mahdollisuus joukkoliikenteen käyttöön.

Palvelutasoluokitus määrittelee joukkoliikennetarjonnan vähimmäistason kullakin alueella ja yhteysväliä. Vähimmäistasoa parempaa palvelua tarjotaan kysynnän perusteella. Palvelutasoluokittelu perustuu muun muassa joukkoliikennematkustajien määriin, joten yleensä tiheästi asutut alueet kuuluvat korkeampaan palvelutasoluokkaan kuin harvaan asutut alueet.

Alueen joukkoliikenteen tarjonta tulee parantumaan alueen rakentumisen myötä.

Vyöhykeuudistus on etenemässä käyttöönottovaiheeseen ja uusien matkakorttien jakelu on alkamassa syksyllä 2018. HSL:n näkemyksen mukaan ei ole perusteltua tehdä nykyiseen malliin aloitteen mukaista merkittävää muutosta. Tämä edellyttäisi kunnollista valmistelua ja HSL-kuntien valmiuksia lisätä huomattavasti panostusta joukkoliikenteeseen niin investointien, kuin käyttömenojenkin osalta.

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

Mari Flink
osastonjohtaja