



§ 545

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2025–2027

HEL 2024-008761 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2025–2027 seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Helsingin kanta on, että jäsenkunnille vuoden 2024 loppuun mennessä kertyvät ylijäämät tulisi käyttää taloussuunnitelmakauden aikana täysimääräisesti kuntaosuuksia pienentämään. Jäsenkuntien näkökulmasta tätä perustelee erityisesti kuntayhtymän arvioima kustannuskehitys sekä nykyinen korkotilanne.
- On tärkeää, että lippujen hinnoittelu ohjaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ja lyhyisiin matkoihin eikä kannusta maankäytön hajaantumiseen. Siten Helsinki ei kannata tasatariffiin siirtymistä edes väliaikaisena ratkaisuna lähimaksun käyttöönoton ensimmäisessä vaiheessa.
- Paine korottaa HSL:n lipunhintoja muodostuu suurelta osin valtakunnan hallituksen päätöksestä korottaa joukkoliikenteen arvonlisäveroa, samaan aikaan kuin hallitus myös pyrkii alentamaan autoilun kustannuksia, mitkä vaikuttavat joukkoliikenteen houkuttelevuuteen HSL-alueella haitallisesti. Helsinki katsoo, että HSL:n tulisi määrätietoisesti pyrkiä vaikuttamaan maan hallitukseen niin, että arvonlisäverotuksen korotus poistetaan joukkoliikenteen lippuhinnoista tai korotus kompensoidaan joukkoliikennetoimijoille.
- Helsingin tavoitteiden ja asukkaiden sujuvan arjen kannalta lippujen hinnat eivät voi nousta kuten alustavassa suunnitelmassa on esitetty, mikä edellyttää sitä, että Helsingillä on oman budjettinsa laatimisessa valmius kuntaosuuden joustoon ylöspäin.
- Perustelluin ja yksinkertaisin tapa ratkaista subventioprocentin määrittelyyn liittyvät lipun hintojen korotuspaineet, on erottaa infrakustannukset kokonaisuudessaan subventioprocentin laskennasta infrakorvausjärjestelmän säilyessä muutoin nykyisen kaltaisena.

HSL:n talous 2025–2027



HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa toimintamenot vuodelle 2025 ovat merkittävästi edellisvuotta suuremmat (6,1 %). Vuoden 2025 budjetti on kasvanut selvästi myös siitä, mitä sen on vuosi sitten laaditussa, nykyisessä toiminta- ja taloussuunnitelmassa arvioitu olevan.

Helsingin kaupunki noudattaa taloudenhoidossaan kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti ns. vastuuperiaatetta, jossa käyttömenojen kasvu sidotaan kustannustason ja väestönkasvun muutokseen sekä kaupunkistrategiassa asetettuun tuottavuustavoitteeseen. Tämä rajoittaa mahdollisuuksia kasvattaa myös HSL:lle maksettavaa kuntaosuutta, jonka tulee olla sovitettavissa Helsingin kaupunkitasoiseen talouden kokonaisraamiin vuonna 2025, mutta tämä voidaan kuitenkin tehdä myös niin, että yleistä kasvua suurempi menojen kasvu voidaan jossain menokohdassa hoitaa tuottavuuden parantamisella toisaalla.

HSL:n alustavan toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksen esitys Helsingin kuntaosuudeksi vuodelle 2025 on 276,1 milj. euroa eli 33,6 milj. euroa (13,9 %) suurempi kuin kaupungin vuoden 2024 kuntaosuus. Vuodelle 2025 esitetty kuntaosuus on kasvanut 18,1 milj. euroa (7,0 %) edellisvuonna arvioidusta. Kaupunginhallituksen 10.6.2024 § 365 hyväksymän Helsingin vuoden 2025 talousarvion raamissa on huomioitu enintään 258,0 milj. euron kuntaosuus.

Kuntaosuuksien voimakkaan kasvun vuoksi on syytä arvioida, onko tarkoituksenmukaista kasvattaa kuntayhtymän henkilöstökuluja ja muiden palvelujen ostoja esitetyssä määrin. Näiden toimintamenojen kasvu nostaa Helsingin maksuosuutta vuodesta 2024 noin 8,0 milj. eurolla (18,6 %). HSL:n muiden ostopalvelujen (erityisesti ulkopuolelta ostettavien asiantuntijapalveluiden) ja henkilöstömenojen esitetään nousevan vuodesta 2024 vuoteen 2025 yhteensä noin 13,6 milj. euroa (19,9 %). Myös kuntayhtymän vuoden 2025 investoinnit kasvavat huomattavasti nykyisen talousarvion sisältämästä toimintasuunnitelma (TS) vuoden 2025 arviosta (investointimenojen nousu TS2025–TAE2025 yht. 6,6 milj. euroa/42,6 %). Em. toiminta- ja investointimenojen nousut liittyvät erityisesti matkustajainformaatiojärjestelmän kehittämiseen sekä lipputilihankkeeseen. Kustannusnousut ovat huomattavat, ja toimintamenojen osalta merkittävästi kaupungin toimintaa ohjaavaa vastuuperiaatetta suuremmat.

HSL suunnittelee talouttaan erittäin varovaisesti, mikä on pandemian aikaisia vuosia lukuun ottamatta aina johtanut ylijäämien kertymiseen HSL:n kassaan. HSL:n tulisi luopua ylivarovaisesta budjetointitavastaan, koska harvoin kaikki riskivaraukset toteutuvat samana vuonna. Mikäli tiukennettu budjetointitapa ja yleisistä kustannuksista säästämi-



nen eivät pienennä menoja riittävästi, on myös tarpeellista arvioida, kuinka operointikustannuksia voitaisiin pienentää.

HSL on alustavassa TTS:ssa esittänyt, että kunnille kertyneistä ylijäämistä 1/3 käytettäisiin vuonna 2025 tasaamaan kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua (kasvua), mutta vuosina 2026 ja 2027 kertynyttä ylijäämää ei käytettäisi lainkaan. Helsingin kanta on, että kunnille kertyneet ylijäämät tulisi käyttää taloussuunnitelmakauden aikana täysimääräisesti kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua tasaamaan. Tästä vakiintuneesta käytännöstä tulisi pitää kiinni, ellei siihen ole HSL:n maksuvalmiuden varmistamisen näkökulmasta erityistä estettä.

Mikäli hallituksen esitys arvolisäverokannan korottamisesta toteutuu, nousee joukkoliikennelippujen arvolisäverokanta 10 %:sta 14 %:iin. Arvolisäveron muutoksen aiheuttama kustannusvaikutus lippujen hintoihin on ilman hintajoustoa 3,6 % ja hintajousto huomioiden HSL:n arvion mukaan noin 6 %. Suurin osa HSL:n esittämästä keskimääräisestä 8 % lipunhintojen korotuksesta kohdistuu siten arvonlisäveron ennakoitujen korotuksen kattamiseen.

Helsinki näkee lippujen hintojen nostamisen ristiriitaisena toimenpiteenä ottaen huomioon HSL:n tavoitteen matkustajamäärän nostamisesta. Jäsenkuntien ja HSL:n tulee yhdessä tarkastella sekä taloudenpitoa että kuntien subvention osuutta, jotta arvonlisäverokannan korotus sekä muut kulut eivät nosta joukkoliikenteen lippujen hintoja nykyisestä. Helsingiläisten eniten käyttämien lippujen (sisäinen/AB-vyöhyke) hintoja on HSL:n toiminta-aikana nostettu 55–75 %, kun samaan aikaan pidempien matkojen lippujen hinnat ovat nousseet 12–22 % ja yleinen kuluttajaindeksi on kasvanut noin 30 %.

Vastaukset kuuteen kysymykseen

Osana lausuntopyyntöä HSL on tiedustellut jäsenkuntien näkemyksiä kuuteen kysymykseen.

1) Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?

Infrakorvausten kytkeminen lippujen hintoihin subventioasteen kautta on osoittautunut kestävämmäksi ratkaisuksi. Samalla kun tavoitellaan kestävästä kasvusta tukeutuen pääosin joukkoliikenteeseen, joukkoliikenneinvestoinnit aiheuttavat suhteettoman suuren korotuspaineen lippujen hintoihin.

Selvitysten perusteella infrakustannusten aiheuttamat lippujen hintapaineet ratkaisisi tehokkaimmin ja yksinkertaisimmin malli, jossa infrakustannukset erotetaan kokonaan subventioprocentin laskennasta.



Samalla tarkoituksenmukainen subventiotavoite määriteltäisiin uudelleen, jotta muutos on kuntataloudellisesti neutraali. Infrakustannusten poistamisen jälkeen subventioprosentti kuvaisi selkeämmin HSL:n oman toiminnan tehokkuutta ja HSL:n talouden suunnittelu voi keskittyä sen omassa päätäntävallassa oleviin asioihin. Infrakorvausjärjestelmä säilyisi muutoin nykyisellään ja infran kustannukset jaettaisiin edelleen HSL:n kautta kuntien kesken käytön mukaisesti.

Kaupungin talouden hallinnan kannalta infrakustannusten irrottaminen subventioprosentin laskennasta ei tarkoita lipsumista tiukasta talouden hoidosta. Päinvastoin kaupungin kannalta olisi selkeää, että joukkoliikenteen infrahankkeiden vaikutukset kaupungin talouteen käsitellään kokonaisvaltaisesti infrahankkeen hankesuunnitelmasta kaupungilla päätettäessä. Kaupunki on joka tapauksessa nykyisinkin infrakustannusten lopullinen maksaja ja on päätöksenteon kannalta hyvä, että roolia tämän mukaisesti selkeytetään.

Infrakorvausten irrottamisesta HSL:n subventiotavoitteesta ei ole saavutettu seudullista yksimielisyyttä.

Vaikka infrakorvausjärjestelmää muutettaisiin, edelleen tulee huomioida, että HSL:n perussopimuksen mukaisesti kuntayhtymän yhtenä tehtävänä on osallistua joukkoliikenteen infran kehittämisen ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien ja asianomaisten muiden tahojen kanssa. Tehtävän hoitaminen edellyttää sekä HSL:n että jäsenkuntien sitoutumista siihen.

2) Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjettiin, joka tähtää 400 milj. nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?

Matkustajamäärien kasvattaminen on erittäin hyvä tavoite ja yhden-suuntainen kaupungin tavoitteiden kanssa, mutta siihen ei tule pyrkiä joukkoliikennejärjestelmän kustannuksista välittämättä. Tavoitetta 400 milj. noususta on syytä arvioida uudelleen koronan jälkeisenä vähentyneiden työmatkojen aikana.

Asetettavan tavoitteen tulee olla saavutettavissa ja kuntayhtymän tulee esittää toimenpiteet ja vaikutusarviointit, joilla voidaan osoittaa tavoitteen toteutuminen kustannustehokkaasti. HSL:n tulee seurata ja arvioida sekä nousu- että matkustajakilometrikustannuksen kehitystä ja näiden suhdetta lipputuloihin. Edellä mainittujen tunnuslukujen avulla seurataan HSL:n tekemien toimenpiteiden ja joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuutta.

Jatkossa HSL:n tulisi, tiiviissä yhteistyössä jäsenkuntien kanssa, seurata erityisesti joukkoliikenteen kokonaiskustannusten ja eri kustannuserien sekä lipputulojen ja matkustajamäärien kehitystä. Tähän vuonna



2023 aloitettu HSL-talouden keskipitkän aikavälin jatkuva prosessi on hyvä ja tarpeellinen työtapa.

3) Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?

Kuntayhtymän ja jäsenkuntien on yhteisesti löydettävä tasapaino tarjottavan joukkoliikenteen palvelutason, järjestelmän kehittämisen sekä kuntien maksuosuuksien ja lipputulosten/lippujen hintojen välillä. Helsingiläisten kannalta huonoimmin näistä kolmesta painopisteestä ovat kehittyneet lippujen hinnat, joiden hintojen pitämistä kohtuullisina tulee priorisoida.

Helsingiläisten eniten käyttämien lippujen (sisäinen/AB-vyöhyke) hintoja on HSL:n toiminta-aikana nostettu 55–75 %, kun samaan aikaan pidempien matkojen lippujen hinnat ovat nousseet 12–22 % ja yleinen kuluttajaindeksi on kasvanut noin 30 %. Kaupunkistrategiakin edellyttää, että helsinkiläisten joukkoliikennelippujen hinnat on pidettävä kohtuullisina. Joukkoliikenteen kehittämisen ja myös lippujen hinnoittelun pitää olla pitkäjänteistä työtä. Lippujen hintoja laskettiin AB-vyöhykkeellä ensimmäistä kertaa kuluvan vuoden alussa.

Jos palvelutason parannuksia tehdään, tulee ne kohdistaa kustannustehokkaasti siten, että liikennöintiin tehdyt muutokset kasvattavat lipputulosta ja tuovat joukkoliikenteen pariin uusia maksavia asiakkaita. Tehdyt toimenpiteet tulee raportoida jäsenkunnille ja seurata niiden vaikuttavuutta. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti ja palvelutason muutoksia ohjata resurssiviisaasti. Eniten kasvupotentiaalia on siellä, missä on tiivein maankäyttö ja missä tehdään eniten matkoja sekä arkena että viikonloppuisin.

4) Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025– 2027?

Kaupunkistrategian mukaisesti maankäyttöä kehitetään Helsingissä siten, että liikenne on järjestettävissä kestäväällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisesti. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan, mutta muutokselle ei ole asetettu tarkkaa lukuarvoa. Kaupungin on kuitenkin perusteltua tavoitella sitä, että helsinkiläisten matkoissa joukkoliikenteen osuudet palautuisivat samalla tasolle kuin ennen pandemiaa. Tämä muutos tulee saavuttaa niin, että kävelen, polkupyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus kasvaa kaupunkistrategian tavoitteen mukaisesti.

5) Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?



Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi kaupungin kasvua ohjataan joukkoliikenteen kannalta hyvän palvelutason alueille mahdollisimman paljon raideliikenteeseen, ja erityisesti raskaaseen raideliikenteeseen tukeutuen. Asemanseutujen kehittäminen on MAL-suunnitelman keskeinen tavoite ja myös Helsingin täydennysrakentamisen painopiste. Raideliikenteen verkostokaupunkia laajennetaan toteuttamalla raitioliikenteen kehittämissuunnitelman toimenpiteitä ja rakentamalla uusia yhteyksiä kuten Kruunusillat, Kalasatama-Pasila-raitiotie ja Länsi-Helsingin raitiotie.

Kaupungin liikenneinvestoinnit painottuvat joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen. Ensi vuoden kaikista yleisille alueille kohdistuvista investoinneista joukkoliikenteen osuus on noin 40 %. Helsinki on sitoutunut investoimaan sellaisiin liikennehankkeisiin, jotka lisäävät kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kestävän liikkumisen muodot eli kävely, pyöräliikenne ja joukkoliikenne sekä tukevat toisiaan että osin ovat vaihtoehtoja toisilleen. Olennaista on kasvattaa niiden osuutta kokonaisuutena, mihin Helsinki on sitoutunut kaupunkistrategiassaan.

6) Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Lähimaksu on erinomainen, asiakkaiden pitkään toivoma parannus maksujärjestelmään, joka yksinkertaistaa erityisesti satunnaisten joukkoliikenteen käyttäjien matkustamista. Lähimaksamiselle ei kuitenkaan tule asettaa muista maksutavoista poikkeavaa taksaa. Käyttäjän kannalta on sekavaa, jos lipunhinta määräytyy maksutavan mukaan.

Yleisesti tasatariffista voidaan todeta aiemmin annetun lausunnon mukaisesti, että on tärkeää, että lippujen hinnoittelu ohjaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ja lyhyisiin matkoihin eikä kannusta maankäytön hajaantumiseen, mikä olisi seurausta siitä, että matkustaminen kaukaa maksaa saman kuin läheltä. Helsingiläisten eniten tekemien matkojen hinnat ovat nousseet suhteettoman paljon. Tasatariffin myötä hinnat nousisivat entisestään. Helsingin kaupunginhallitus on useassa aiemmassa lausunnossaan tuonut esille, että HSL:n tulee selvittää edullisemmän lyhytmatkaisen kertalipputuotteen käyttöönottoa.

Käsittely

Vastaehdotus:

Tuomas Rantanen: Vihreiden muutosesitykset HSL-lausuntoon

Lausunnon keskeinen sisältö:

Poistetaan kappaleet 2 ja 3:



- HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa (TTS) esittämä Helsingin kuntaosuuden kasvu ylittää kaupungin talousarvion vastuuperiaatteen mukaisen kasvuvaran 26 milj. eurolla. Helsingin kuntaosuus ei voi kasvaa niin paljon kuluvaan vuoteen verrattuna. Kaupunginhallituksen 10.6.2024 § 365 hyväksymässä Helsingin vuoden 2025 talousarvion raamissa on huomioitu enintään 258 milj. euron kuntaosuus, joka ylittää kaupungin vastuuperiaatteen jo kahdeksalla miljoonalla eurolla. Helsingin kuntaosuutta voidaan kasvattaa tästä vain valtion tukia kohdentamalla ja ylijäämien käyttöä lisäämällä.

- HSL:n toimintamenojen esitetään nousevan 55,4 milj. euroa (6,1 %) ja lipputulosten 40,8 milj. euroa (10,8 %) vuodesta 2024 vuoteen 2025. HSL:n ja jäsenkuntien tulee keskittyä joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuuden kehittämiseen taloussuunnitelmakaudella sekä kuntayhtymän taloutta koskevissa keskipitkän aikavälin tarkasteluissa.

Lisätään lautakunnan lausunnosta seuraavat kappaleen 6 perään:

- Helsingin tavoitteiden ja asukkaiden sujuvan arjen kannalta lippujen hinnat eivät voi nousta kuten alustavassa suunnitelmassa on esitetty, mikä edellyttää sitä, että Helsingillä on oman budjettinsa laatimisessa valmius kuntaosuuden joustoon ylöspäin.

- Perustelluin ja yksinkertaisin tapa ratkaista subventioprocentin määrittelyyn liittyvät lipun hintojen korotuspaineet, on erottaa infrakustannukset kokonaisuudessaan subventioprocentin laskennasta infrakorvausjärjestelmän säilyessä muutoin nykyisen kaltaisena.

Muutetaan kappale 8 muotoon:

Helsingin kaupunki noudattaa taloudenhoidossaan kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti ns. vastuuperiaatetta, jossa käyttömenojen kasvu sidotaan kustannustason ja väestönkasvun muutokseen sekä kaupunkistrategiassa asetettuun tuottavuustavoitteeseen. Tämä rajoittaa mahdollisuuksia kasvattaa myös HSL:lle maksettavaa kuntaosuutta, jonka tulee olla sovitettavissa Helsingin kaupunkitasoiseen talouden kokonaisraamiin vuonna 2025, mutta tämä voidaan kuitenkin tehdä myös niin, että yleistä kasvua suurempi menojen kasvu voidaan jossain menokohdassa hoitaa tuottavuuden parantamisella toisaalla. (lihavointi lisäys)

Poistetaan seuraavat:



Poistetaan kappaleen 9 loppuosa: ...joka jo ylittää kaupungin vastuuperiaatteen kahdeksalla miljoonalla eurolla. Helsingin kuntaosuutta voidaan kasvattaa tästä vain valtion tukia kohdentamalla ja ylijäämien käyttöä lisäämällä.

Poistetaan kappaleen 10 loppuosa: HSL:n tulee tarkastella mahdollisia joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksiä ja arvioida niiden vaikutuksia hyvin kriittisesti. Erityisesti kun Helsingin kuntaosuus kasvaa niin voimakkaasti.

Poistetaan kappale 13: Alustava TTS ei sisällä varausta peruspääoman korkojen maksamiseen. Helsinki edellyttää, että talousarviovalmistelussa tulee huomioida omistajalinjauksen mukainen peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korvaus.

Lisätään seuraava kappaleen 14 jälkeen uudeksi kappaleeksi:

Helsinki näkee lippujen hintojen nostamisen ristiriitaisena toimena ottaen huomioon HSL:n tavoitteen matkustajamäärän nostamisesta. Jäsenkuntien ja HSL:n tulee yhdessä tarkastella sekä taloudenpitoa että kuntien subvention osuutta, jotta arvonlisäverokannan korotus sekä muut kulut eivät nosta joukkoliikenteen lippujen hintoja nykyisestä. Helsingiläisten eniten käyttämien lippujen (sisäinen/AB-vyöhyke) hintoja on HSL:n toiminta-aikana nostettu 55–75 %, kun samaan aikaan pidempien matkojen lippujen hinnat ovat nousseet 12–22 % ja yleinen kuluttajaindeksi on kasvanut noin 30 %.

Vastaukset kuuteen kysymykseen:

Vastaus 1 (kappaleet 17-21): muutetaan kokonaisuudessaan lautakunnan lausunnon mukaiseksi:

“Infrakorvausten kytkeminen lippujen hintoihin subventioasteen kautta on osoittautunut kestävämmäksi ratkaisuksi. Samalla kun tavoitellaan kestäväää kasvua tukeutuen pääosin joukkoliikenteeseen, joukkoliikenneinvestoinnit aiheuttavat suhteettoman suuren korotuspaineen lippujen hintoihin.

Selvitysten perusteella infrakustannusten aiheuttamat lippujen hintapaineet ratkaisisi tehokkaimmin ja yksinkertaisimmin malli, jossa infrakustannukset erotetaan kokonaan subventioprocentin laskennasta. Samalla tarkoituksenmukainen subventiotavoite määriteltäisiin uudelleen, jotta muutos on kuntataloudellisesti neutraali. Infrakustannusten poistamisen jälkeen subventioprocentti kuvaisi selkeämmin HSL:n



oman toiminnan tehokkuutta ja HSL:n talouden suunnittelu voi keskittyä sen omassa päätäntävallassa oleviin asioihin. Infrakorvausjärjestelmä säilyisi muutoin nykyisellään ja infran kustannukset jaettaisiin edelleen HSL:n kautta kuntien kesken käytön mukaisesti.

Kaupungin talouden hallinnan kannalta infrakustannusten irrottaminen subventioprocentin laskennasta ei tarkoita lipsumista tiukasta talouden hoidosta. Päinvastoin kaupungin kannalta olisi selkeää, että joukkoliikenteen infrahankkeiden vaikutukset kaupungin talouteen käsitellään kokonaisvaltaisesti infrahankkeen hankesuunnitelmasta kaupungilla päätettäessä. Kaupunki on joka tapauksessa nykyisinkin infrakustannusten lopullinen maksaja ja on päätöksenteon kannalta hyvä, että roolia tämän mukaisesti selkeytetään.

Infrakorvausten irrottamisesta HSL:n subventiotavoitteesta ei ole saavutettu seudullista yksimielisyyttä.

Vaikka infrakorvausjärjestelmää muutettaisiin, edelleen tulee huomioida, että HSL:n perussopimuksen mukaisesti kuntayhtymän yhtenä tehtävänä on osallistua joukkoliikenteen infran kehittämis- ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien ja asianomaisten muiden tahojen kanssa. Tehtävän hoitaminen edellyttää sekä HSL:n että jäsenkuntien sitoutumista siihen.”

Vastaus 2, lisätään vastauksen loppuun kappaleen 24 perään:

Jatkossa HSL:n tulisi, tiiviissä yhteistyössä jäsenkuntien kanssa, seurata erityisesti joukkoliikenteen kokonaiskustannusten ja eri kustannuserien sekä lipputulojen ja matkustajamäärien kehitystä. Tähän vuonna 2023 aloitettu HSL-talouden keskipitkän aikavälin jatkuva prosessi on hyvä ja tarpeellinen työtap.

Vastaus 3: lisätään kappaleen 26 perään:

“Helsinkiäisten kannalta huonoimmin näistä kolmesta painopisteestä ovat kehittyneet lippujen hinnat, joiden hintojen pitämistä kohtuullisina tulee priorisoida.”

Kannattaja: Tuulia Pitkänen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Tuomas Rantasen vastaehdotuksen mukaan



Jaa-äännet: 6

Juha Hakola, Mika Raatikainen, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 9

Paavo Arhinmäki, Shawn Huff, Minja Koskela, Johanna Laisaari, Minna Lindgren, Tuulia Pitkänen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki

Kaupunginhallitus hyväksyi Tuomas Rantasen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 6 - 9.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 13.6.2024
- 2 Lausuntopyyntö 13.6.2024, liite, alustava toiminta- ja taloussuunnitelma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä

Otteen liitteet

Esitysteksti

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2025–2027 seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa (TTS) esittämä Helsingin kuntaosuuden kasvu ylittää kaupungin talousarvion vastuuperiaatteen mukaisen kasvuvaran 26 milj. eurolla. Helsingin kuntaosuus ei voi kasvaa niin paljon kuluvaan vuoteen verrattuna. Kaupunginhallituksen 10.6.2024 § 365 hyväksymässä Helsingin vuoden 2025 talousarvion raamissa on huomioitu enintään 258 milj. euron kuntaosuus, joka ylittää kaupungin vastuuperiaatteen jo kahdeksalla miljoonalla eurolla.



nalla eurolla. Helsingin kuntaosuutta voidaan kasvattaa tästä vain valtion tukia kohdentamalla ja ylijäämien käyttöä lisäämällä.

- HSL:n toimintamenojen esitetään nousevan 55,4 milj. euroa (6,1 %) ja lipputulosten 40,8 milj. euroa (10,8 %) vuodesta 2024 vuoteen 2025. HSL:n ja jäsenkuntien tulee keskittyä joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuuden kehittämiseen taloussuunnitelmakaudella sekä kuntayhtymän taloutta koskevissa keskipitkän aikavälin tarkasteluissa.

- Helsingin kanta on, että jäsenkunnille vuoden 2024 loppuun mennessä kertyvät ylijäämät tulisi käyttää taloussuunnitelmakauden aikana täysimääräisesti kuntaosuuksia pienentämään. Jäsenkuntien näkökulmasta tätä perustelee erityisesti kuntayhtymän arvioima kustannuskehitys sekä nykyinen korkotilanne.

- On tärkeää, että lippujen hinnoittelu ohjaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ja lyhyisiin matkoihin eikä kannusta maankäytön hajaantumiseen. Siten Helsinki ei kannata tasatariffiin siirtymistä edes väliaikaisena ratkaisuna lähimaksun käyttöönoton ensimmäisessä vaiheessa.

- Paine korottaa HSL:n lipunhintoja muodostuu suurelta osin valtakunnan hallituksen päätöksestä korottaa joukkoliikenteen arvonlisävero, samaan aikaan kuin hallitus myös pyrkii alentamaan autoilun kustannuksia, mitkä vaikuttavat joukkoliikenteen houkuttelevuuteen HSL-alueella haitallisesti. Helsinki katsoo, että HSL:n tulisi määrätietoisesti pyrkiä vaikuttamaan maan hallitukseen niin, että arvonlisäverotuksen korotus poistetaan joukkoliikenteen lippuhinnoista tai korotus kompensoidaan joukkoliikennetoimijoille.

HSL:n talous 2025–2027

HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa toimintamenot vuodelle 2025 ovat merkittävästi edellisvuotta suuremmat (6,1 %). Vuoden 2025 budjetti on kasvanut selvästi myös siitä, mitä sen on vuosi sitten laaditussa, nykyisessä toiminta- ja taloussuunnitelmassa arvioitu olevan.

Helsingin kaupunki noudattaa taloudenhoidossaan kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti ns. vastuuperiaatetta, jossa käyttömenojen kasvu sidotaan kustannustason ja väestönkasvun muutokseen sekä kaupunkistrategiassa asetettuun tuottavuustavoitteeseen. Tämä rajoittaa mahdollisuuksia kasvattaa myös HSL:lle maksettavaa kuntaosuutta, jonka tulee olla sovitettavissa Helsingin kaupunkitasoiseen talouden kokonaisuuteen vuonna 2025.

HSL:n alustavan toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksen esitys Helsingin kuntaosuudeksi vuodelle 2025 on 276,1 milj. euroa eli 33,6 milj.



euroa (13,9 %) suurempi kuin kaupungin vuoden 2024 kuntaosuus. Vuodelle 2025 esitetty kuntaosuus on kasvanut 18,1 milj. euroa (7,0 %) edellisvuonna arvioidusta. Kaupunginhallituksen 10.6.2024 § 365 hyväksymän Helsingin vuoden 2025 talousarvion raamissa on huomioitu enintään 258,0 milj. euron kuntaosuus, joka jo ylittää kaupungin vastuuperiaatteen kahdeksalla miljoonalla eurolla. Helsingin kuntaosuutta voidaan kasvattaa tästä vain valtion tukia kohdentamalla ja ylijäämien käyttöä lisäämällä.

Kuntaosuuksien voimakkaan kasvun vuoksi on syytä arvioida, onko tarkoituksenmukaista kasvattaa kuntayhtymän henkilöstökuluja ja muiden palvelujen ostoja esitetyssä määrin. Näiden toimintamenojen kasvu nostaa Helsingin maksuosuutta vuodesta 2024 noin 8,0 milj. eurolla (18,6 %). HSL:n muiden ostopalvelujen (erityisesti ulkopuolelta ostettavien asiantuntijapalveluiden) ja henkilöstömenojen esitetään nousevan vuodesta 2024 vuoteen 2025 yhteensä noin 13,6 milj. euroa (19,9 %). Myös kuntayhtymän vuoden 2025 investoinnit kasvavat huomattavasti nykyisen talousarvion sisältämästä toimintasuunnitelma (TS) vuoden 2025 arviosta (investointimenojen nousu TS2025–TAE2025 yht. 6,6 milj. euroa/42,6 %). Em. toiminta- ja investointimenojen nousut liittyvät erityisesti matkustajainformaatiojärjestelmän kehittämiseen sekä lippu-tilihankkeeseen. Kustannusnousut ovat huomattavat, ja toimintamenojen osalta merkittävästi kaupungin toimintaa ohjaavaa vastuuperiaatetta suuremmat.

HSL suunnittelee talouttaan erittäin varovaisesti, mikä on pandemian aikaisia vuosia lukuun ottamatta aina johtanut ylijäämien kertymiseen HSL:n kassaan. HSL:n tulisi luopua ylivarovaisesta budjetointitavastaan, koska harvoin kaikki riskivaraukset toteutuvat samana vuonna. Mikäli tiukennettu budjetointitapa ja yleisistä kustannuksista säästäminen eivät pienennä menoja riittävästi, on myös tarpeellista arvioida, kuinka operointikustannuksia voitaisiin pienentää. HSL:n tulee tarkastella mahdollisia joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksiä ja arvioida niiden vaikutuksia hyvin kriittisesti. Erityisesti kun Helsingin kuntaosuus kasvaa niin voimakkaasti.

HSL on alustavassa TTS:ssa esittänyt, että kunnille kertyneistä ylijäämistä 1/3 käytettäisiin vuonna 2025 tasaamaan kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua (kasvua), mutta vuosina 2026 ja 2027 kertynyttä ylijäämää ei käytettäisi lainkaan. Helsingin kanta on, että kunnille kertyneet ylijäämät tulisi käyttää taloussuunnitelmakauden aikana täysimääräisesti kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua tasaamaan. Tästä vakiintuneesta käytännöstä tulisi pitää kiinni, ellei siihen ole HSL:n maksuvalmiuden varmistamisen näkökulmasta erityistä estettä.



Alustava TTS ei sisällä varausta peruspääoman korkojen maksamiseen. Helsinki edellyttää, että talousarviovalmistelussa tulee huomioida omistajalinjauksen mukainen peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korvaus.

Mikäli hallituksen esitys arvolisäverokannan korottamisesta toteutuu, nousee joukkoliikennelippujen arvolisäverokanta 10 %:sta 14 %:iin. Arvolisäveron muutoksen aiheuttama kustannusvaikutus lippujen hintoihin on ilman hintajoustoa 3,6 % ja hintajousto huomioiden HSL:n arvion mukaan noin 6 %. Suurin osa HSL:n esittämästä keskimääräisestä 8 % lipunhintojen korotuksesta kohdistuu siten arvonlisäveron ennakoitujen korotuksen kattamiseen.

Vastaukset kuuteen kysymykseen

Osana lausuntopyyntöä HSL on tiedustellut jäsenkuntien näkemyksiä kuuteen kysymykseen.

1) Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?

Pks-yhteistyössä ei ole toistaiseksi päästy yksimielisyyteen infrakorvausmallin kehittämisestä tai siihen liittyvistä jatkotoimenpiteistä.

Mallin mahdollinen muuttaminen ei ratkaise joukkoliikennejärjestelmän kokonaiskustannusten kasvuun liittyviä rahoituspaineita. Rahoitusmallia tärkeämpää olisi pyrkiä joukkoliikenteen kustannustehokkuuden parantamiseen sekä kuntayhtymän toiminnan ja talouden suunnittelussa, yksittäisten merkittävien joukkoliikennehankkeiden suunnittelussa, että jäsenkuntien omistajaohjauksessa ja kuntayhtymälle asetettavissa tavoitteissa. Matkustajamäärien kasvattaminen nykyisessä järjestelmässä ja joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuuden parantaminen tulee olla HSL:n ja jäsenkuntien keskeinen yhteinen tavoite.

HSL on tuonut keskipitkän aikavälin tarkasteluissaan esille, että joukkoliikennejärjestelmän kustannukset kasvavat myös tulevana vuosina lipputuloja nopeammin. Kustannusten nousun syynä ovat jäsenkuntien suunnittelemat merkittävät joukkoliikennehankkeet, jotka nostavat sekä joukkoliikenteen operointi- että infrakustannuksia. HSL:n tarkastelujen sisältämät arviot lipputulojen, ja niiden taustalla olevien matkustajamäärien kehittymisestä keskipitkällä aikavälillä vaikuttavat puolestaan hyvin maltillisilta. Erityisesti joukkoliikennejärjestelmään tehdyt ja suunnitteilla olevat panostukset sekä seudun ennustettu väestönkasvu huomioiden.

Jatkossa HSL:n tulisi, tiiviissä yhteistyössä jäsenkuntien kanssa, seurata erityisesti joukkoliikenteen kokonaiskustannusten ja eri kustannuse-



rien sekä lipputulosten ja matkustajamäärien kehitystä. Tähän vuonna 2023 aloitettu HSL-talouden keskipitkän aikavälin jatkuva prosessi on hyvä ja tarpeellinen työtapa.

Lisäksi tulee huomioida, että HSL:n perussopimuksen mukaisesti kuntayhtymän yhtenä tehtävänä on osallistua joukkoliikenteen infran kehittämis- ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien ja asianomaisten muiden tahojen kanssa. Tehtävän hoitaminen edellyttää sekä HSL:n että jäsenkuntien sitoutumista siihen.

2) Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjettiin, joka tähtää 400 milj. nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?

Matkustajamäärien kasvattaminen on erittäin hyvä tavoite ja yhden-suuntainen kaupungin tavoitteiden kanssa, mutta siihen ei tule pyrkiä joukkoliikennejärjestelmän kustannuksista välittämättä. Tavoitetta 400 milj. noususta on syytä arvioida uudelleen koronan jälkeisenä vähentyneiden työmatkojen aikana.

Asetettavan tavoitteen tulee olla saavutettavissa ja kuntayhtymän tulee esittää toimenpiteet ja vaikutusarviointit, joilla voidaan osoittaa tavoitteen toteutuminen kustannustehokkaasti. HSL:n tulee seurata ja arvioida sekä nousu- että matkustajakilometrikustannuksen kehitystä ja näiden suhdetta lipputuloihin. Edellä mainittujen tunnuslukujen avulla seurataan HSL:n tekemien toimenpiteiden ja joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuutta.

3) Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?

Kuntayhtymän ja jäsenkuntien on yhteisesti löydettävä tasapaino tarjottavan joukkoliikenteen palvelutason, järjestelmän kehittämisen sekä kuntien maksuosuuksien ja lipputulosten/lippujen hintojen välillä.

Helsingiläisten eniten käyttämien lippujen (sisäinen/AB-vyöhyke) hintoja on HSL:n toiminta-aikana nostettu 55–75 %, kun samaan aikaan pidempien matkojen lippujen hinnat ovat nousseet 12–22 % ja yleinen kuluttajaindeksi on kasvanut noin 30 %. Kaupunkistrategiakkin edellyttää, että helsinkiläisten joukkoliikennelippujen hinnat on pidettävä kohtuullisina. Joukkoliikenteen kehittämisen ja myös lippujen hinnoittelun pitää olla pitkäjänteistä työtä. Lippujen hintoja laskettiin AB-vyöhykkeellä ensimmäistä kertaa kuluvan vuoden alussa.

Jos palvelutason parannuksia tehdään, tulee ne kohdistaa kustannustehokkaasti siten, että liikennöintiin tehdyt muutokset kasvattavat lipputulosta ja tuovat joukkoliikenteen pariin uusia maksavia asiakkaita. Tehtävät toimenpiteet tulee raportoida jäsenkunnille ja seurata niiden vai-



kuttavuutta. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti ja palvelutason muutoksia ohjata resurssiviisaasti. Eniten kasvupotentiaalia on siellä, missä on tiivein maankäyttö ja missä tehdään eniten matkoja sekä arkena että viikonloppuisin.

4) Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025– 2027?

Kaupunkistrategian mukaisesti maankäyttöä kehitetään Helsingissä siten, että liikenne on järjestettävissä kestäväällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisesti. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan, mutta muutokselle ei ole asetettu tarkkaa lukuarvoa. Kaupungin on kuitenkin perusteltua tavoitella sitä, että helsinkiläisten matkoissa joukkoliikenteen osuudet palautuisivat samalla tasolle kuin ennen pandemiaa. Tämä muutos tulee saavuttaa niin, että kävellen, polkupyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus kasvaa kaupunkistrategian tavoitteen mukaisesti.

5) Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi kaupungin kasvua ohjataan joukkoliikenteen kannalta hyvän palvelutason alueille mahdollisimman paljon raideliikenteeseen, ja erityisesti raskaaseen raideliikenteeseen tukeutuen. Asemanseutujen kehittäminen on MAL-suunnitelman keskeinen tavoite ja myös Helsingin täydennysrakentamisen painopiste. Raideliikenteen verkostokaupunkia laajennetaan toteuttamalla raitioliikenteen kehittämisohjelman toimenpiteitä ja rakentamalla uusia yhteyksiä kuten Kruunusillat, Kalasatama-Pasila-raitiotie ja Länsi-Helsingin raitiotie.

Kaupungin liikenneinvestoinnit painottuvat joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen. Ensi vuoden kaikista yleisille alueille kohdistuvista investoinneista joukkoliikenteen osuus on noin 40 %. Helsinki on sitoutunut investoimaan sellaisiin liikennehankkeisiin, jotka lisäävät kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kestävän liikkumisen muodot eli kävely, pyöräliikenne ja joukkoliikenne sekä tukevat toisiaan että osin ovat vaihtoehtoja toisilleen. Olennaista on kasvattaa niiden osuutta kokonaisuutena, mihin Helsinki on sitoutunut kaupunkistrategiassaan.

6) Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Lähimaksu on erinomainen, asiakkaiden pitkään toivoma parannus maksujärjestelmään, joka yksinkertaistaa erityisesti satunnaisten joukkoliikenteen käyttäjien matkustamista. Lähimaksamiselle ei kuitenkaan



tule asettaa muista maksutavoista poikkeavaa taksaa. Käyttäjän kannalta on sekavaa, jos lipunhinta määräytyy maksutavan mukaan.

Yleisesti tasatariffista voidaan todeta aiemmin annetun lausunnon mukaisesti, että on tärkeää, että lippujen hinnoittelu ohjaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ja lyhyisiin matkoihin eikä kannusta maankäytön hajaantumiseen, mikä olisi seurausta siitä, että matkustaminen kaukaa maksaa saman kuin läheltä. Helsingiläisten eniten tekemien matkojen hinnat ovat nousseet suhteettoman paljon. Tasatariffin myötä hinnat nousisivat entisestään. Helsingin kaupunginhallitus on useassa aiemmassa lausunnossaan tuonut esille, että HSL:n tulee selvittää edullisemmän lyhytmatkaisen kertalipputuotteen käyttöönottoa.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

HSL pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa HSL:n alustavasta toimintaja taloussuunnitelmasta vuosille 2025–2027. Lausuntoa on pyydetty 31.8.2024 mennessä. Lausunnon antamiselle varattua määräaikaa on pidentetty 9.9.2024 asti.

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 vuosille 2025–2027. HSL pyytää jäsenkuntiaan ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1. Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?
2. Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, joka tähtää 400 milj. nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?
3. Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?
4. Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025 - 2027?



5. Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?

6. Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

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 liikummisen 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 kehittämiseksi asettamia tavoitteita.

Taloussuunnitelma

Osana valtion talouden sopeutusta joukkoliikenteen matalampi 10 %:n arvonlisäverokanta nostetaan 14 %:iin vuoden 2025 alusta alkaen. Veromuutoksen suora vaikutus lippujen hintoihin on 3,64 %, mutta hintajousto huomioiden HSL arvioi vaikutuksen olevan noin 6 %. Muihin kulutapoihin kohdistuva yleisen arvonlisäverokannan muutos kasvattaa kuluttajahintoja 1,21 % eli selvästi vähemmän.

Mikäli lippujen hintoja ei korotettaisi, veromuutos aiheuttaisi HSL:lle noin 17,4 milj. euron lipputulomenetyksen, josta Helsingin osuus olisi 10,2 milj. euroa.

HSL on valmistellut alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perustuen keskimääräiselle 8 %:n lippujen hintojen korotukselle, jonka tuomasta lisätulosta valtaosa menee korotettuun arvonlisäveroon. Koska alv:n mahdollisen muutoksen takia lippujen hintoja joudutaan nostamaan, esitetty lipun hintojen korotus ei mahdollista juurikaan muiden kustannusten nousua.



Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu HSL:n strategiseen tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät kasvavat 400 milj. nousuun vuonna 2025. Vuonna 2023 tehtiin 344 milj. nousua. Vuoden 2024 nousujen toteutumaennuste vuoden ensimmäisen neljänneksen toteutumaan perustuen on 364 milj. nousua. Koronaa edeltäneenä vuonna 2019 HSL-liikenteessä tehtiin 397 milj. nousua.

HSL:n on asettanut strategiakauden tavoitteeksi, että kuntaosuudet asettuvat keskimäärin 50–55 %:in subventiotasoon. Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että subventioasteeksi tulee keskimäärin 55,9 %. Strategiseen tavoitteeseen ei siis aivan päästä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttäisi lisäleikkauksia joukkoliikenteen palvelutason tai lippujen hintojen suunniteltua suurempia korotuksia.

HSL:n toimintamenojen on arvioitu vuonna 2025 olevan yhteensä 962,8 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2024 toteutumaennusteesta 55,4 milj. euroa (6,1 %). Vuonna 2026 toimintamenojen arvioidaan olevan 974,9 milj. euroa ja 993,9 milj. euroa vuonna 2027.

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat vuonna 2025 yhteensä 639,8 milj. euroa, mikä muodostaa 66,5 % toimintamenoista. Operointikustannukset kasvavat vuoden 2024 toteutumaennusteesta 32,6 milj. eurolla (5,4 %). Liikennemuodoittain operointikustannukset jakautuvat seuraavasti: bussiliikenne 358,9 milj. euroa (56,1 %), metrolinnoitus 65,9 milj. euroa (10,3 %), raitioliikenne 84,6 milj. euroa (13,2 %), pika-raitioliikenne 23,0 milj. euroa (3,6 %), junaliikenne 101,4 milj. euroa (15,8 %) ja lauttaliikenne 6,0 milj. euroa (0,9 %). Operointikustannukset ovat 657,2 milj. euroa vuonna 2026 ja 665,6 milj. euroa vuonna 2027.

HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus on vuonna 2025 yhteensä 230,3 milj. euroa. Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Infrakustannuksista metron osuus on 163,8 milj. euroa (71,1 %). Vuoden 2025 infrakustannukset ovat 9,8 milj. euroa (4,4 %) suuremmat kuin vuoden 2024 toteutumaennuste. Vuonna 2026 infrakulujen arvioidaan laskevan 224,8 milj. euroon ja vuonna 2027 jälleen kasvavan 237,5 milj. euroon.

Kuntayhtymän muiden palveluiden osto- ja henkilöstömenot kasvavat erityisesti vuodesta 2024 vuoteen 2025. Muut ostopalvelut ovat vuonna 2025 yhteensä 49,9 milj. euroa. Kasvu vuoden 2024 toteutumaennusteeseen verrattuna on 8,7 milj. euroa (21,2%). Henkilöstömenot ovat vuonna 2025 yhteensä 32,2 milj. euroa. Kasvu vuoden 2024 toteutumaennusteeseen verrattuna on 4,1 milj. euroa (14,7 %). Vuosina 2026 ja 2027 muiden palvelujen ostomenojen arvioidaan laskevan. Henkilös-



tömenojen arvioidaan kasvavan 2,6 % vuonna 2026 ja 2,9 % vuonna 2027.

HSL:n toimintatulot vuonna 2025 ovat yhteensä 956,6 milj. euroa. Kasvu kuluvan vuoden ennusteeseen verrattuna on 70,4 milj. euroa (7,9 %). Toimintatuloista vuonna 2025 on lipputulaja 43,8 % ja kuntaosuuksia 53,9 %. Toimintatulojen arvioidaan olevan 993,4 milj. euroa vuonna 2026 ja 1 012,5 milj. euroa vuonna 2027.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2025 tavoitellaan lipputulaja yhteensä 418,6 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2025 on 40,8 milj. euroa (10,8 %) kuluvan vuoden 2024 ennustetta suurempi. Lipputulolennuste perustuu keskimäärin 8 %:n lippujen hintojen korotukselle. HSL:n hallitus päättää lippujen hinnoista erikseen lokakuussa 2024.

Kuntaosuudet vuonna 2025 ovat yhteensä 537,7 milj. euroa. Keskimääräiseksi subventioasteeksi muodostuu 55,9 %. Kuntaosuudet ovat yhteensä 548,9 milj. euroa vuonna 2026 ja 559,4 milj. euroa vuonna 2027. Vuosien 2026 ja 2027 keskimääräinen subventioaste asettuu 56,0 %:iin.

Helsingin kuntaosuuden on arvioitu vuonna 2025 olevan 284,2 milj. euroa. Kun tästä vähennetään edellisten vuosien ylijäämän kolmannes (5,7 milj. euroa) ja valtion suurille kaupunkiseuduille antama tuki (2,4 milj. euroa) kuntaosuudeksi muodostuu 276,1 milj. euroa. HSL:n tulee tarkastella mahdollisia joukkoliikenteeseen tehtäviä tarjonnan lisäyksiä ja arvioida niiden vaikutuksia hyvin kriittisesti, kun Helsingin kuntaosuus on kasvanut näin voimakkaasti. Kaupunginhallituksen 10.6.2024 hyväksymän Helsingin talousarvion vuoden 2025 talousarvioesityksen raamissa on huomioitu enintään 258,0 milj. euron kuntaosuus.

Pikaraitiotien ja kantaraitiotien infrakustannusten jakoperiaatteita on valmisteltu hyvässä yhteistyössä kuntien edustajien ja HSL:n kesken. Esityslistan liitteenä olevan HSL:n TTS-raportin kuntaosuuslaskelma on vanhentunut. Päivitetty laskelma kuntaosuuksista on esityslistan liitteenä 3. Pikaraitiolinjan 15 infrakustannusten tarkempi jako vahvistuu syksyllä tehtävässä raitioliikenteen lippulajitutkimuksessa. Tällä voi olla vaikutusta Helsingin kuntaosuuteen tulevina vuosina.

HSL on alustavassa TTS:ssa esittänyt, että kunnille kertyneistä ylijäämistä 1/3 käytettäisiin vuonna 2025 tasaamaan kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua (kasvua), mutta vuosina 2026 ja 2027 kertynyttä ylijäämää ei käytettäisi lainkaan. Aiemmin käytäntönä on ollut, että kunnille kertyneet ylijäämät palautetaan kunnille täysimääräisesti kolmen vuoden TTS-kauden aikana. Ylijäämien kerryttäminen HSL:lle ei ole nykyisessä korkotilanteessa tarkoituksenmukaista. Kertynyt ylijäämä on jat-



09.09.2024

Asia/20

kossakin perusteltua käyttää tasaamaan kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua.

Infrakorvauksista

Osana lausuntopyyntöä HSL on tiedustellut, miten infrakorvausmallista aiheutuvat merkittävät kustannuspaineet lippujen hintoihin voitaisiin ratkaista.

Infrakorvausten irrottamisesta HSL:n subventiotavoitteesta ei ole saavutettu seudullista yksimielisyyttä. Asiasta on keskusteltu muun muassa pks-kuntajohtajien tapaamisessa kesäkuussa. HSL:n ja omistajakuntien tulee yhteisesti edelleen pohtia mitä toimenpiteitä kustannuspaineiden lieventämiseen on löydettävissä, ja onko niiden syystä tarpeen tehdä muutoksia kuntayhtymän perustehtäviin, rahoitusmalliin tai omistajaohjauksen tavoitteen asetantaan.

Muutoksia suunnitelmakaudella

Merkittävimmät liikenteen palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

Vuonna 2025

- metrolienteessä varaudutaan lähivuosina kohdennettuihin tarjonnan lisäyksiin esimerkiksi ruuhka-ajan vuorovälin tihentämiseen entiselleen maanantaisin ja perjantaisin sekä iltaliikenteen tihentämiseen koronaa edeltävälle tasolle
- raitioliikenteen tarjontaa varaudutaan kasvattamaan Jätkäsaaren ja Kalasataman kasvavilla alueilla vähintäänkin ruuhka-aikoina
- pikaraitiolinjan 15 (Raide-Jokeri) vuoroväli tihennetään ruuhka-aikana 6 minuuttiin. Päivä- ja iltaliikenne varaudutaan tihentämään 7,5 minuutin vuoroväliin nykyisen 10 minuutin vuorovälin sijaan
- bussiliikenteessä tehdään alueellisia linjastotarkasteluja koko HSL-alueella tulevien vuosien aikana. Alueellisilla linjastotarkasteluilla pyritään lisäämään asiakasymmärrystä sekä löytämään potentiaalisia keinoja kasvattaa nousijamääriä sekä parantaa linjaston kustannustehokkuutta.

Vuonna 2026

- lähijunaliikenteessä varaudutaan Helsingin ja Järvenpään välisen junaliikenteen vuorovälin tihentämiseen ruuhka-aikojen ulkopuolella päiväliikenteessä ja lauantaisin klo 9 - 19 siten, että junilla olisi noin 15 minuutin vuorovälit nykyisen 30 minuutin vuorovälin sijaan. Muutos toteutetaan, mikäli Järvenpää liittyy HSL:n jäseneksi.
- raitiolinjat 4 ja 10 palaavat normaalireiteilleen Mannerheimintien katu-



töiden valmistuessa

- varaudutaan Salmisaa-ri–Ruoholahti–Jätkäsaari–Punavuori–Hernesaari -alueen bussiliikenteen kehittämiseen. Salmisaarenrannan työpaikka-alueen bussiliikenteen tarjonta pienkalustolinjalla 26 on osoittautunut kapasiteetiltaan riittämättömäksi ratkaisuksi.

- Lahdenväylän bussiliikenteessä varaudutaan Kalasataman uuden terminaali-alueen mahdollistamiin linjastomuutoksiin

Vuonna 2027

- Kruunusillat-hankkeen valmistumisen myötä varaudutaan aloittamaan raitioliikenne Laajasalon ja Helsingin kantakaupungin välillä kahdella uudella linjalla: linja 11 (Kruunuvuorenranta– Kalasatama–Pasila) ja linja 12 (Laajasalo–Hakaniemi).

- bussiliikenteessä varaudutaan jatkamaan linjan 56 reittiä Kalasataman alueella metroasemalta Hanasaaren alueelle katuverkon rakentamiseksi ja alueen asukasmäärän kasvaessa.

Lisäksi suunnitelmavuosina bussiliikenteessä varaudutaan lisäämään tarjontaa Postipuiston, Malminkentän, Kruunuvuorenrannan ja Kuninkaantammen kasvavia asuinalueita palveleville linjoille.

HSL tulee tekemään päätökset joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksistä ja muista toimenpiteistä toteutuneeseen kysyntädataan, kerättyyn asiakasymmärrykseen, alueelliseen lipputulokehittämiseen ja kuukausittaisiin linjakohtaisiin tilastoihin pohjautuen.

Talousarviossa varaudutaan myös monien katutöiden, metrojärjestelmän perusparannusten ja muiden katuliikenteeseen vaikuttavien poikkeusjärjestelyiden sekä Espoon kaupunkiradan rakennustöiden junaliikenteelle aiheuttamien vuotuisten katkojen aikaisen korvaavan bussiliikenteen lisäkustannuksiin.

HSL:n lippu- ja maksujärjestelmä uudistetaan perustuen tilipohjaiseen taustajärjestelmään. Uudistuksessa yhdistetään nykyisin käytössä olevat kaksi erillistä lippujärjestelmää, matkakorttijärjestelmä ja HSL-sovelluksen taustajärjestelmä, uudeksi lippujärjestelmäksi. Uudessa järjestelmässä matkustusoikeus voidaan todentaa matkakortin lisäksi muilla erilaisilla tunnisteilla. Tämä mahdollistaa esimerkiksi tapahtumalippujen toimimisen matkustusoikeutena joukkoliikennevälineissä. Lipputilihankkeeseen sisältyy tilipohjainen tausta, uudet lukijalaitteet ja tulo-leväisyyden lipputuotteiden sekä palvelumallin konseptointityö. Uudet lukijat tulevat mahdollistamaan myös lähimaksamisen. HSL:n tavoitteena on ottaa lähimaksu käyttöön vuoden 2025 alussa koko liikenneverkossa.



Nykyistä vyöhykemallia suunnitellaan muutettavan siten, että Tuusulan ja Sipoon pohjoisosat erotellaan D-vyöhykkeestä uudeksi E-vyöhykkeeksi. E-vyöhykkeellä ovat Ainolan, Järvenpään, Saunakallion ja Jokelan rautatieasemat. Jatkossa kaikki vyöhykkeet toimisivat minimissään kahden vyöhykkeen yhdistelminä, joten pelkästään D-vyöhykkeen lipun ostaminen ei olisi enää mahdollista.

Omistajaohjauksen tavoitteet

1. Tuottavuuden nousu vuosittain vähintään 1,5 %	2. Kuntakohtaiset subventio-osuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kuntakohtaisista kokonaiskustannuksista	3. Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen ja vastuullisuus sekä asiakkaiden tyytyväisyys
Mittarit: 1. Tuottavuusohjelman toimeenpano sisältäen tuottavuusmittarien päivittämisen ja taloudellisten vaikutusten tarkentamisen sekä muut tarvittavat toimenpiteet talouden tasapainottamiseksi jäsenkuntien taloustilanteet huomioon ottaen 2. Matkustajakilometrikustannus (infrakulujen kanssa ja ilman), tavoitetasot 2025: 0,38 €/km ja 0,29 €/km 3. Kustannukset per nousu (infrakulujen kanssa ja ilman), tavoitetasot 2025: 2,33 €/nousu ja 1,77 €/nousu	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. Alueittainen asiakas- ja asukastyytyväisyys vuosittain, tavoitetaso 2025: Helsingin osalta vähintään vuoden 2023 tasolla, Espoon ja Vantaan osalta lähestytään HSL-alueen keskiarvoa 2. Joukkoliikenteen CO ₂ -päästöt vuoteen 2025 mennessä vähintään -90 % verrattuna vuoden 2010 tasoon

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

Esittelijän kannanotto

Esittelijän esitys perustuu kaupunkiympäristölautakunnan esitykseen ja kaupunginkansliassa tehtyyn valmisteluun. Esitykseen ei ole sisällytetty kaupunkiympäristölautakunnan tekemiä muutoksia, lukuun ottamatta lisäystä hallitukseen vaikuttamisesta arvonnäköveron korotuksen poistamiseksi. Muutoksia ei ole sisällytetty, koska kaupungin talousarvion 2025 raamin mahdollistaman HSL-maksuosuuden ja HSL:n TTS-



esityksen välinen ero on 18,1 milj. euroa, ja kaupunkiympäristön toimialan ja kaupunginkanslian arvioiden perusteella lippujen hinnankorotuksesta pidättäytyminen edellyttäisi edellä mainitun lisäksi vielä noin 18,2 milj. euron lisärahoituksen kaupungilta.

Lisäksi on huomioitava, ettei Helsinki voi nykyisessä lippujärjestelmässä yksin subventoida omia asukkaitaan, vaan myös muiden kuntien olisi lisättävä rahoitustaan, jotta lippujen hintoja ei tarvitsisi korottaa.

Infrakorvausmallin muuttamisen osalta esitys poikkeaa kaupunkiympäristölautakunnan esityksestä, koska Helsinki, Espoo ja Vantaa ovat selvittäneet alustavia vaihtoehtoja mallin kehittämiseksi, mutta asiassa ei ole toistaiseksi löydetty seudullista yksimielisyyttä. Nykyinen infrakorvausmalli on ollut käytössä HSL:n perustamisesta lähtien ja on tulkinanvaraista edellyttääkö infrakorvausmallin muuttaminen perussopimuksen muuttamista. HSL:n ja omistajakuntien välisiä neuvotteluja toimenpiteistä joukkoliikennejärjestelmän kustannuspaineiden lieventämiseksi tulee jatkaa, ja tässä yhteydessä selvittää onko tarvetta esittää muutoksia kuntayhtymän perustehtäviin, rahoitusmalliin ja/tai omistajaohjauksen tavoitteiden asetantaan.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 13.6.2024
- 2 Lausuntopyyntö 13.6.2024, liite, alustava toiminta- ja taloussuunnitelma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä

Otteen liitteet
Esitysteksti

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 02.09.2024 § 514

HEL 2024-008761 T 00 01 06



09.09.2024

Asia/20

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

02.09.2024 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Daniel Sazonovin ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 13.08.2024 § 363

HEL 2024-008761 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Helsingin tavoitteiden ja asukkaiden sujuvan arjen kannalta lippujen hinnat eivät voi nousta kuten alustavassa suunnitelmassa on esitetty, mikä edellyttää sitä, että Helsingillä on oman budjettinsa laatimisessa valmius kuntaosuuden joustoon ylöspäin.
- Perustelluin ja yksinkertaisin tapa ratkaista subventioprocentin määrittelyyn liittyvät lipun hintojen korotuspaineet, on erottaa infrakustannukset kokonaisuudessaan subventioprocentin laskennasta infrakorvausjärjestelmän säilyessä muutoin nykyisen kaltaisena.
- On tärkeää, että lippujen hinnoittelu ohjaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ja lyhyisiin matkoihin eikä kannusta maankäytön hajaantumiseen. Siten Helsinki ei kannata tasatariffiin siirtymistä edes väliaikaisena ratkaisuna lähimaksun käyttöönoton ensimmäisessä vaiheessa.
- Paine korottaa HSL:n lipunhintoja muodostuu suurelta osin valtakunnan hallituksen päätöksestä korottaa joukkoliikenteen arvonlisäveroa, samaan aikaan kuin hallitus myös pyrkii alentamaan autoilun kustannuksia, mitkä vaikuttavat joukkoliikenteen houkuttelevuuteen HSL-



alueella haitallisesti. Helsinki katsoo, että HSL:n tulisi määrätietoisesti pyrkiä vaikuttamaan maan hallitukseen niin, että arvonlisäverotuksen korotus poistetaan joukkoliikenteen lippuhinnoista tai korotus kompensoidaan joukkoliikennetoimijoille.

HSL:n talous 2025 - 2027

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa toimintamenot vuodelle 2025 on merkittävästi edellisvuotta suuremmat (6,1 %). Vuoden 2025 talousehdotus on kasvanut myös siitä, miten sen ennustettiin viime vuoden toiminta- ja taloussuunnitelmassa olevan.

HSL:n alustavan toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksen esitys Helsingin kuntaosuudeksi vuodelle 2025 on 276,1 milj. euroa eli 33,6 milj. euroa (13,9 %) suurempi kuin kaupungin vuoden 2024 kuntaosuus. Vuodelle 2025 esitetty kuntaosuus on kasvanut 18,0 milj. euroa (7,0 %) edellisvuonna arvioidusta. Kaupunginhallituksen 10.6.2024 hyväksymän Helsingin talousarvion vuoden 2025 talousarvioesityksen raamis- sa on huomioitu enintään 258,0 milj. euron kuntaosuus.

Kuntaosuuksien voimakkaan kasvun takia on syytä arvioida, onko tarkoituksenmukaista kasvattaa kuntayhtymän henkilöstökuluja ja muiden palvelujen ostoja esitetystä määrin. Näiden toimintamenojen kasvu nostaa Helsingin maksuosuutta vuodesta 2024 noin 8,0 milj. eurolla (18,6 %). HSL:n muiden ostopalvelujen (erityisesti ulkopuolelta ostettavien asiantuntijapalveluiden) ja henkilöstömenojen esitetään nousevan vuodesta 2024 vuoteen 2025 yhteensä noin 13,6 milj. euroa (19,9 %). Myös kuntayhtymän vuoden 2025 investoinnit kasvavat huomattavasti nykyisen talousarvion sisältämästä TS-vuoden 2025 arviosta (investointimenojen nousu TS2025 - TAE2025 yht. 6,6 milj. euroa / 42,6 %). Em. toiminta- ja investointimenojen nousut liittyvät erityisesti matkustajainformaatiojärjestelmän kehittämiseen sekä lipputilihankkeeseen. Kustannusnousut ovat huomattavat, ja toimintamenojen osalta merkittävästi kaupungin toimintaa ohjaavaa vastuuperiaatetta suuremmat.

HSL suunnittelee talouttaan erittäin varovaisesti, mikä on pandemian aikaisia vuosia lukuun ottamatta aina johtanut ylijäämien kertymiseen HSL:n kassaan. HSL:n tulisi luopua ylivarovaisesta budjetointitavastaan, koska harvoin kaikki riskivaraukset toteutuvat samana vuonna. Mikäli tiukennettu budjetointitapa ja yleisistä kustannuksista säästäminen eivät pienennä menoja riittävästi, on myös tarpeellista arvioida, kuinka operointikustannuksia voitaisiin pienentää. Vuoden 2025 infra-kustannuksiin HSL:llä ei ole mahdollisuuksia vaikuttaa.

HSL on alustavassa TTS:ssa esittänyt, että kunnille kertyneistä ylijäämistä 1/3 käytettäisiin vuonna 2025 tasaamaan kuntaosuuksien vuosit-



taista vaihtelua (kasvua), mutta vuosina 2026 ja 2027 kertynyttä ylijäämää ei käytettäisi lainkaan. Helsingin kanta on, että kunnille kertyneet ylijäämät tulisi käyttää taloussuunnitelmakauden aikana täysimääräisesti kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua tasaamaan vakiintuneen käytännön mukaisesti.

Mikäli hallituksen esitys joukkoliikennelippujen arvolisäverokannan korottamisesta 10 %:sta 14 %:iin toteutuu, heikentyy joukkoliikenteen hinnoittelun kilpailukyky suhteessa henkilöautoon. Arvolisäveron muutoksen aiheuttama kustannusvaikutus lippujen hintoihin on ilman hintajoustoa 3,6 % ja hintajousto huomioiden HSL:n arvion mukaan noin 6 %. Suurin osa HSL:n esittämästä keskimääräisestä 8 % lipunhintojen korotuksesta kohdistuu siten arvonlisäveron ennakoitujen korotuksen kattamiseen.

Helsinki näkee lippujen hintojen nostamisen ristiriitaisena toimena ottaen huomioon HSL:n tavoitteen matkustajamäärän nostamisesta. Jäsenkuntien ja HSL:n tulee yhdessä tarkastella sekä taloudenpitoa että kuntien subvention osuutta, jotta arvonlisäverokannan korotus sekä muut kulut eivät nosta joukkoliikenteen lippujen hintoja nykyisestä.

Vastaukset kuuteen kysymykseen

Osana lausuntopyyntöä HSL on tiedustellut jäsenkuntien näkemyksiä kuuteen kysymykseen.

1) Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?

Infrakorvausten kytkeminen lippujen hintoihin subventioasteen kautta on osoittautunut kestävämmäksi ratkaisuksi. Samalla kun tavoitellaan kestävästä kasvusta tukeutuen pääosin joukkoliikenteeseen, joukkoliikenneinvestoinnit aiheuttavat suhteettoman suuren korotuspaineen lippujen hintoihin.

Selvitysten perusteella infrakustannusten aiheuttamat lippujen hintapaineet ratkaisisi tehokkaimmin ja yksinkertaisimmin malli, jossa infrakustannukset erotetaan kokonaan subventioprocentin laskennasta. Samalla tarkoituksenmukainen subventiotavoite määriteltäisiin uudelleen, jotta muutos on kuntataloudellisesti neutraali. Infrakustannusten poistamisen jälkeen subventioprocentti kuvaisi selkeämmin HSL:n oman toiminnan tehokkuutta ja HSL:n talouden suunnittelu voi keskittyä sen omassa päätäntävällässä oleviin asioihin. Infrakorvausjärjestelmä säilyisi muutoin nykyisellään ja infran kustannukset jaettaisiin edelleen HSL:n kautta kuntien kesken käytön mukaisesti.



Kaupungin talouden hallinnan kannalta infrakustannusten irrottaminen subventioprocentin laskennasta ei tarkoita lipsumista tiukasta talouden hoidosta. Päinvastoin kaupungin kannalta olisi selkeää, että joukkoliikenteen infrahankkeiden vaikutukset kaupungin talouteen käsitellään kokonaisvaltaisesti infrahankkeen hankesuunnitelmasta kaupungilla päätettäessä. Kaupunki on joka tapauksessa nykyisinkin infrakustannusten lopullinen maksaja ja on päätöksenteon kannalta hyvä, että roolia tämän mukaisesti selkeytetään.

Infrakorvausten irrottamisesta HSL:n subventiotavoitteesta ei ole saavutettu seudullista yksimielisyyttä.

Vaikka infrakorvausjärjestelmää muutettaisiin, edelleen tulee huomioida, että HSL:n perussopimuksen mukaisesti kuntayhtymän yhtenä tehtävänä on osallistua joukkoliikenteen infran kehittämis- ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien ja asianomaisten muiden tahojen kanssa. Tehtävän hoitaminen edellyttää sekä HSL:n että jäsenkuntien sitoutumista siihen.

2) Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjettiin, joka tähtää 400 milj. nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?

Matkustajamäärien kasvattaminen on erittäin hyvä tavoite ja on yhden-suuntainen kaupungin tavoitteiden kanssa, mutta siihen ei tule pyrkiä kustannuksista välittämättä. Tavoitetta 400 milj. noususta on syytä arvioida uudelleen koronan jälkeisenä vähentyneiden työmatkojen aikana.

Asetettavan tavoitteen tulee olla saavutettavissa ja olisi esitettävä toimenpiteet, joiden vaikutusarvioinneissa on osoitettu tavoitteen toteutuminen kustannustehokkaasti. HSL:n tulee seurata sekä nousukustannusta että matkustajakilometrin kustannusta sekä näiden suhdetta lipputuloihin. Näiden avulla voidaan seurata HSL:n tekemien toimenpiteiden ja joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuutta.

Jatkossa HSL:n tulisi, tiiviissä yhteistyössä jäsenkuntien kanssa, seurata erityisesti joukkoliikenteen kokonaiskustannusten ja eri kustannuserien sekä lipputulosten ja matkustajamäärien kehitystä. Tähän vuonna 2023 aloitettu HSL-talouden keskipitkän aikavälin jatkuva prosessi on hyvä ja tarpeellinen työtapana.

3) Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?

Kuntaosuuksien tason, hinnankorotusten minimoimisen ja palvelutason kesken tulee löytää sellainen tasapaino, jossa minkään alueen tai väestöryhmän liikkumismahdollisuudet eivät heikkene olennaisesti ja



toimitaan talouden vastuuperiaatteen mukaisesti. Helsingiläisten kannalta huonoimmin näistä kolmesta painopisteestä ovat kehittyneet lippujen hinnat, joiden hintojen pitämistä kohtuullisina tulee priorisoida.

Helsingiläisten eniten käyttämien lippujen (sisäinen/AB-vyöhyke) hintoja on HSL:n toiminta-aikana nostettu 55 - 75 %, kun samaan aikaan pidempien matkojen lippujen hinnat ovat nousseet 12 - 22 % ja yleinen kuluttajaindeksi on kasvanut noin 30 %. Kaupunkistrategiakin edellyttää, että helsingiläisten joukkoliikennelippujen hinnat on pidettävä kohtuullisina. Joukkoliikenteen kehittämisen ja myös lippujen hinnoittelun pitää olla pitkäjänteistä työtä. Lippujen hintoja laskettiin AB-vyöhykkeellä ensimmäistä kertaa kuluvan vuoden alussa.

Jos palvelutason parannuksia tehdään, tulee ne kohdistaa kustannustehokkaasti siten, että liikennöintiin tehdyt muutokset kasvattavat lipputulota ja tuovat joukkoliikenteen pariin uusia maksavia asiakkaita. Tehdävät toimenpiteet tulee raportoida jäsenkunnille ja seurata niiden vaikuttavuutta. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti ja palvelutason muutoksia ohjata resurssiviisaasti. Eniten kasvupotentiaalia on siellä, missä on tiivein maankäyttö ja missä tehdään eniten matkoja sekä arkena että viikonloppuisin.

4) Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025 - 2027?

Kaupunkistrategian mukaisesti maankäyttöä kehitetään Helsingissä siten, että liikenne on järjestettävissä kestävällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisesti. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan, mutta muutokselle ei ole asetettu tarkkaa lukuarvoa. Kaupungin on kuitenkin perusteltua tavoitella sitä, että helsingiläisten matkoissa joukkoliikenteen osuudet palautuisivat samalla tasolle kuin ennen pandemiaa. Tämä muutos tulee saavuttaa niin, että kävellen, polkupyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus kasvaa kaupunkistrategian tavoitteen mukaisesti.

5) Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi kaupungin kasvua ohjataan joukkoliikenteen kannalta hyvän palvelutason alueille mahdollisimman paljon raideliikenteeseen tukeutuen. Asemansuutujen kehittäminen on MAL-suunnitelman keskeinen tavoite ja myös Helsingin täydennysrakentamisen painopiste. Raideliikenteen verkostokaupunkia laajennetaan toteuttamalla raitioliikenteen kehittämissuunnitelman toimenpiteitä ja rakentamalla uusia yhteyksiä kuten Kruunusillat, Kalasatama-Pasila-raitiotie ja Länsi-Helsingin raitiotie.



Kaupungin liikenneinvestoinnit painottuvat joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen. Ensi vuoden kaikista yleisille alueille kohdistuvista investoinneista joukkoliikenteen osuus on noin 40 %. Helsinki on sitoutunut investoimaan sellaisiin liikennehankkeisiin, jotka lisäävät kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kestävän liikkumisen muodot eli kävely, pyöräliikenne ja joukkoliikenne sekä tukevat toisiaan että osin ovat vaihtoehtoja toisilleen. Olennaista on kasvattaa niiden osuutta kokonaisuutena, mihin Helsinki on sitoutunut kaupunkistrategiassaan.

6) Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Lähimaksu on erinomainen, asiakkaiden pitkään toivoma parannus maksujärjestelmään, joka yksinkertaistaa erityisesti satunnaisten joukkoliikenteen käyttäjien matkustamista. Lähimaksamiselle ei kuitenkaan tule asettaa muista maksutavoista poikkeavaa taksaa. Käyttäjän kannalta on sekavaa, jos lipunhinta määräytyy maksutavan mukaan.

Yleisesti tasatariffista voidaan todeta aiemmin annetun lausunnon mukaisesti, että on tärkeää, että lippujen hinnoittelu ohjaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ja lyhyisiin matkoihin eikä kannusta maankäytön hajaantumiseen, mikä olisi seurausta siitä, että matkustaminen kaukaa maksaa saman kuin läheltä. Helsinkiläisten eniten tekemien matkojen hinnat ovat nousseet suhteettoman paljon. Tasatariffin myötä hinnat nousisivat entisestään. Helsingin kaupunginhallitus on useassa aiemmassa lausunnossaan tuonut esille, että HSL:n tulee selvittää edullisemmän lyhytmatkaisen kertalipputuotteen käyttöönottoa.

Käsittely

13.08.2024 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

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

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Korvataan lausuntoehdotuksen keskeisen sisällön ensimmäisen kappaleen ranskalainen viiva kuulumaan seuraavasti: "Helsingin tavoitteiden ja asukkaiden sujuvan arjen kannalta lippujen hinnat eivät voi nousta kuten alustavassa suunnitelmassa on esitetty, mikä edellyttää sitä, että Helsingillä on oman budjettinsa laatimisessa valmius kuntaosuuden joustoon ylöspäin".

Lisätään lausuntoehdotuksen keskeiseen sisältöön viimeiseksi ranskalaiseksi viivaksi: "Paine korottaa HSL:n lipunhintoja muodostuu suurelta



osin valtakunnan hallituksen päätöksestä korottaa joukkoliikenteen arvonlisäveroa, samaan aikaan kuin hallitus myös pyrkii alentamaan autoilun kustannuksia, mitkä vaikuttavat joukkoliikenteen houkuttelevuuteen HSL-alueella haitallisesti. Helsinki katsoo, että HSL:n tulisi määrätietoisesti pyrkiä vaikuttamaan maan hallitukseen niin, että arvonlisäverotuksen korotus poistetaan joukkoliikenteen lippuhinnoista tai korotus kompensoidaan joukkoliikennetoimijoille."

Lisäksi poistetaan seuraavat kohdat, jotka koskevat Helsingin kuntaosuutta.

Poistetaan lausuntoehdotuksesta HSL:n talous 2025 - 2027 kohdasta kappale 6: "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 kokonaisraamiin vuonna 2025."

Poistetaan lausuntoehdotuksesta HSL:n talous 2025 - 2027 kohdasta kappale 7 kolmas lause: "Helsingin kuntaosuus ylittää huomattavasti kaupungin talousarvion vastuuperiaatteen mukaisen kasvunvaran."

Poistetaan lausuntoehdotuksesta HSL:n talous 2025 - 2027 kohdasta kappale 9 toiseksi viimeinen lause: "HSL:n tulee tarkastella mahdollisia joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksiä ja arvioida niiden vaikutuksia hyvin kriittisesti, kun Helsingin kuntaosuus kasvaa niin voimakkaasti."

Kannattaja: Mia Haglund

Vastaehdotus:

Mia Haglund: Lisätään lausuntoehdotukseen viimeiseksi uudeksi kappaleeksi 12: "Helsinki näkee lippujen hintojen nostamisen ristiriitaisena toimena ottaen huomioon HSL:n tavoitteen matkustajamäärän nostamisesta. Jäsenkuntien ja HSL:n tulee yhdessä tarkastella sekä taloudenpitoa että kuntien subvention osuutta, jotta arvonlisäverokannan korotus sekä muut kulut eivät nosta joukkoliikenteen lippujen hintoja nykyisestä. "

Kannattaja: Jenni Hjelt

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Anni Sinnemäen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna



09.09.2024

Asia/20

Jaa-äännet: 5

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

Ei-äännet: 8

Mia Haglund, Jenni Hjelt, Olli-Pekka Koljonen, Tuomas Nevanlinna, Kalle Pusa, Saana Rossi, Anni Sinnemäki, Sameli Sivonen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 8 - 5.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Mia Haglundin vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 5

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

Ei-äännet: 8

Mia Haglund, Jenni Hjelt, Olli-Pekka Koljonen, Tuomas Nevanlinna, Kalle Pusa, Saana Rossi, Anni Sinnemäki, Sameli Sivonen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Mia Haglundin vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 8 - 5.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi

Lauri Kangas, johtava liikenneasiantuntija, puhelin: 09 310 37455
lauri.kangas(a)hel.fi