



§ 567

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2019-2021

HEL 2018-007191 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2019 - 2021 seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma ja liikenteen palvelutaso

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) strategiasuunnitelman 2018–2021 visio ja strategiset painopisteet antavat hyvän perustan HSL:n toiminnalle. Tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytölleen ja liikenteelleen asettamia tavoitteita. Tavoitteita olisi kuitenkin mahdollista konkretisoida selkeämiksi, jotta niiden avulla pystyttäisiin arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta mm. suunnittelun laadun ja taloudellisuuden suhteen. Strategiasuunnitelmassa olisi hyvä nostaa selkeämmin esille rajapintojen avaaminen eri toimijoille uusien liikkumismuotojen ja -palvelujen syntymistä ja kehittymistä edistävänä toimenpiteenä. HSL:n tulee toteuttaa avoimet rajapinnat tavalla, joka tukee Helsingin strategisia tavoitteita ja MaaS -palvelujen kehittymistä. HSL:n tavoitteissa voisi tuoda esiin myös vesiliikenteen (saariston yhteydet) kehittämiseen, matkailuun ja kansainväliseen yhteistyöhön (esim. lippuyhteistyö) liittyviä näkökohtia. Strategiset painopisteet olisi perusteltua sitoa seurantaan ja tämän hetkiseen tilanteeseen myös lukujen osalta.

Strategian toteutumisen seurannan mittareita tulee kehittää edelleen. Mittariston tulee olla riittävän laaja. Tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulisi seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Mittarit (esim. eur/tuotettu paikka-km, eur/matka, hallinnon kulut, henkilöstökulut, investointien kannattavuus jne.) kiinnittäisivät hyvin huomiota HSL toiminnan tuottavuustavoitteisiin ja -kehitykseen pitkällä aikajänteellä. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden lisäksi tarkastelua ja mittareita olisi mahdollista laajentaa myös muiden liikennemuotojen osuutta ja uuden teknologian kehityksen huomioimisen myötä myös esim. uusien liikennemuotojen ja -innovaatioiden kehittymistä kuvaaviin tunnuslukuihin.

Suunnitelmakauden panostukset erityisesti palvelun laadun kehittämiseen asiakaskokemuksen kehittämisen keinona sekä keinona lisätä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta ovat kannatettavia. On myös hy-



vä, että asiakaskokemuksen mittaamiseen on selkeät yhdenmukaiset mittarit, joilla tavoitteen toteutumista voidaan seurata sekä kokonaisuutena että operaattoritasolla. Runkoverkon osalta mittareiden kohdistaminen vaatii vielä kehittämistä siten, että pystyttäisiin entistä paremmin arvioimaan runkoverkkojen vaikutusta kestävien kulkutapojen kasvuun ja seudun ilmastotavoitteisiin. Esimerkiksi uusille alueille muuttavien yksityisautojen omistusta voisi harkita mahdollisena epäsuorana mittarina.

On tärkeää, että HSL on mukana mahdollistamassa uusien kestävä liikenteen innovaatioiden jalkauttamista. Kehitystyössä tulisi täysipainoisesti hyödyntää mahdollisuuksia avoimien innovaatioiden ja joukkoliikenteen alustan kehittämiseen yhteistyössä yksityisen sektorin kanssa. HSL:n tulisikin kehittää systemaattisesti omaa osaamistaan innovaatioverkostojen johtamisessa. Sen lisäksi, että HSL seuraa asiakas-tyytyväisyyttä suhteessa alihankkijoidensa palveluihin, olisi hyvä mitata pitkäjänteisesti myös yhteistyökumppaneiden tyytyväisyyttä HSL:n suhteen.

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Toimintakaudella aloittavat poikittaiset bussirunkolinjat ovat myös toivottu parannus seudun joukkoliikennejärjestelmään. Osa Tapiolaan päättyvistä metrojunista voidaan jatkaa Matinkylään, kunhan ensin yhdessä HKL:n kanssa varmistetaan, että metrojunankuljettajia on riittävästi metroliiikenteen lisäämiseen.

Kuntaosuuksien taso sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän maksaminen

Joukkoliikenteen lippujen hinnat ja kuntaosuudet ovat kasvaneet huomattavasti yleistä kustannuskehitystä ja matkustajamäärän kasvua voimakkaammin. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittäminen ei ole tuonut mukanaan ennakoituja synergiahyötyjä.

Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulee kiinnittää enemmän 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.

Periaate, jossa joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen investointikustannuksia kierrätetään HSL:n infrakorvausten kautta, tarjoaa mahdolli-



suuden 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 hankekoh- taisesti, jolloin kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voi olla tilapäisesti yli puolet HSL:n tuloista. Tämä on perusteltua myös siksi, että infrain- vestoinnit vaikuttavat myönteisesti kuntien maankäytön kehittämiseen.

HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa Helsingin kunta- osuus vuonna 2019 on 203,9 milj. euroa (kasvua noin 4 %). Helsingin kuntaosuus on 57,3 % HSL-kuntien yhteenlasketusta noin 356 milj. eu- rosta.

Kaupunginhallituksen 28.5.2018 hyväksymässä vuoden 2019 talousar- vioehdotuksen raamissa on Helsingin HSL-kuntaosuuteen varattu 202 milj. euroa, joka pohjautui HSL:n hallituksen 24.10.2017 hyväksymään toiminta- ja taloussuunnitelmaan. Kuntaosuuden ylijäämää on vuoden 2017 loppuun mennessä kertynyt yhteensä noin 72 milj. euroa, josta Helsingin osuus on noin 40 milj. euroa.

Helsingin kuntaosuuden sopeuttaminen 202 milj. euron tasoon vuonna 2019 tulee tehdä ensisijaisesti kustannusten kasvua rajoittamalla ja lip- putuloja kerryttämällä sekä tarvittaessa kuntakohtaisen ylijäämän käyt- töä lisäämällä. Yhdessä sovituista joukkoliikenteen palvelutason muu- toksista tulee kuitenkin pitää kiinni. Muutoin kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksoitettuna kolmelle vuodelle on tarkoituk- senmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Lipputulotavoitteet

Lipputulojen arvioiminen vuonna 2019 on haasteellista lipputuotteiden ja hinnoittelun muuttuessa merkittävästi uuteen vyöhykejärjestelmään siirryttäessä. Joukkoliikennematkustajien näkökulmasta on hyvä, että muutos on suunniteltu tehtävän siten, että lipunhintoja muutetaan kes- kimäärin 3,4 % nykytilannetta edullisemmiksi. Näin ollen AB-kuukausili- pun hinta pysyy alle 60 eurossa. Korotusta nykyiseen Helsingin sisäi- seen lippuun tulee noin 5 euroa kuukaudessa. Samalla lipun toiminta- alue kuitenkin laajenee ja lisävyöhykkeen kertalipun saa edullisemmin kuin nykyisin erikseen ostettavan seutulipun. Helsingille aiemmilta vuo- silta kertynyt ylijäämä antaa mahdollisuuden tehdä alijäämäisen budje- tin ja seurata uuden vyöhykejärjestelmän vaikutusta lipputulojen kehi- tykseen.

Lipputulojen arvioinnissa on otettu huomioon koululaisten retkien mak- suttomuus.



Liikenteen hoidon ja lipputulojen kehitystä uudessa vyöhykejärjestelmässä on syytä seurata tarkasti, ja tarvittaessa tulee tehdä tarkistuksia lippujen hintoihin. Järjestelmässä on säilytettävä mahdollisuus kunta-kohtaiseen talousvaikutusten tarkasteluun sekä tarvittaessa lipunhintojen eriyttämiseen myös kuntakohtaisesti, mikäli kuntien välillä näyttäisi muodostuvan hyvin merkittäviä eroja mm. taloudellisen vaikutusten ja edellytysten suhteen.

Helsingin kaupunki pitää HSL:n panostuksia uusien lipputuotteiden ja digitaalisten palveluiden kehittämisessä oikeansuuntaisina. Vuosilippu on hyvä uusi lipputuote. Se tulee olemaan joukkoliikenteen kanta-asiakkaalle vaivaton ja hieman kuukausittain ostettavaa lippua edullisempi vaihtoehto. Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman tariffeilla vuosilippuna ostettava AB-lippu olisi myös nykyistä Helsingin sisäisen liikenteen kuukausilippua edullisempi. Asiakkaan kannalta toimivaksi tämän tuotteen tekee se, että lipun voi maksaa kuukausittain.

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä ka-
tettu lipputuloilla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa-
kin, jotta joukkoliikenteen lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perustel-
tua. Laissa on määriteltä, että joukkoliikenteen tarkastusmaksun suu-
ruus on enintään 40 kertaa niin suuri kuin alueensa alin aikuisten kerta-
maksu. Nykyisin halvimman kertalipun voi ostaa mobiililaitteella tai mat-
kakortilla. Tällöin tarkastusmaksu voisi olla HSL-alueella korkeintaan
88 euroa.

Pysäköintivirhemaksu on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60
eurosta 80 euroon. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole syytä olla
suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustami-
sesta väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kol-
mansille osapuolille.

Muuta

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat HKL:n
ilmoittamiin alustaviin lukuihin huhtikuussa 2018. HKL on täsmentänyt
lukuja kesän aikana. Vertailu HSL:n alustavan taloussuunnitelman
2019-2021 ja HKL:n talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksen 2019 -
2021 lukujen välillä on lausunnon liitteenä. Siltä osin kuin luvuissa on
poikkeamia, on HSL:n päivitettävä luvut vastaamaan HKL:n esittämiä
lukuja lopullisessa taloussuunnitelmassaan.



Uuden seniorilipun toimivuutta seurataan ja Helsingin mielestä pitää arvioida mahdollisuutta pidentää alennusaikaa.

Helsinki näkee tärkeänä säilyttää opiskelijalippujen 50% alennuksen. HSL:n tulisi selvittää mahdollisuudet säilyttää alennuksen taso sekä mahdollisuudet tarjota alennus myös yli 30-vuotiaille täyspäiväisille opiskelijoille.

Käsittely

Vastaehdotus:

Otso Kivekäs: Kohdan "Kuntaosuuksien taso sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän maksaminen" kolmas kappale korvataan lautakunnan esityksen mukaiseksi:

“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.”

Kannattaja: Paavo Arhinmäki

Vastaehdotus:

Otso Kivekäs: Kohta "Tarkastusmaksun korottaminen" korvataan lautakunnan esityksen mukaiseksi:

“Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Laissa on määriteltä, että joukkoliikenteen tarkastusmaksun suuruus on enintään 40 kertaa niin suuri kuin alueensa alin aikuisten kertamaksu. Nykyisin halvimman kertalipun voi ostaa mobiililaitteella tai matkakortilla. Tällöin tarkastusmaksu voisi olla HSL-alueella korkeintaan 88 euroa.

Pysäköintivirhemaksu on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60 eurosta 80 euroon. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole syytä olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille.”

Kannattaja: Paavo Arhinmäki

Vastaehdotus:

Otso Kivekäs: Uusi kappale lausunnon loppuun:



"Helsinki näkee tärkeänä säilyttää opiskelijalippujen 50% alennuksen. HSL:n tulisi selvittää mahdollisuudet säilyttää alennuksen taso sekä mahdollisuudet tarjota alennus myös yli 30-vuotiaille täyspäiväisille opiskelijoille."

Kannattaja: Paavo Arhinmäki

Vastaehdotus:

Paavo Arhinmäki: Lisätään lausunnon loppuun uusi kappale:

"Uuden seniorilipun toimivuutta seurataan ja Helsingin mielestä pitää arvioida mahdollisuutta pidentää alennusaikaa."

Kannattaja: Silja Borgarsdottir Sandelin

Vastaehdotus:

Silja Borgarsdottir Sandelin: Lisätään sopivaan kohtaan:

"Östersundom on ainoa Helsingin kaupunginosista joka sijaitsee C-vyöhykkeellä ja hinnan muutos verrattuna nykyiseen Helsingin sisäiseen lippuun tulee olemaan merkittävä. Siksi on oleellista seurata miten alueen joukkoliikennekäyttäytyminen kehittyy ja tarvittaessa ryhtyä toimenpiteisiin."

Kannattaja: Nasima Razmyar

Kaupunginhallitus hyväksyi yksimielisesti Otso Kivekkään kuntaosuuksien tasoa sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttöä tai alijäämän maksamista koskevan vastaehdotuksen ja tarkastusmaksun korottamista koskevan vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Silja Borgarsdottir Sandelinin vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 11

Paavo Arhinmäki, Veronika Honkasalo, Otso Kivekäs, Terhi Koulumies, Pia Pakarinen, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Jan Vapaavuori, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Ei-äännet: 4

Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Raatikainen, Nasima Razmyar, Tomi Sevander

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 11 - 4.

2 äänestys



10.09.2018

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
Ei-ehdotus: Paavo Arhinmäen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 7

Otso Kivekäs, Terhi Koulumies, Pia Pakarinen, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Jan Vapaavuori

Ei-äännet: 8

Paavo Arhinmäki, Silja Borgarsdottir Sandelin, Veronika Honkasalo, Mika Raatikainen, Nasima Razmyar, Tomi Sevander, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Kaupunginhallitus hyväksyi Paavo Arhinmäen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 7 - 8.

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Otso Kivekkään opiskelijalippujen hintoja koskevan vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 2

Wille Rydman, Jan Vapaavuori

Ei-äännet: 13

Paavo Arhinmäki, Silja Borgarsdottir Sandelin, Veronika Honkasalo, Otso Kivekäs, Terhi Koulumies, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Nasima Razmyar, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Anni Sinnemäki, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Kaupunginhallitus hyväksyi Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 2 - 13.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta
- 2 Alustava toiminta ja taloussuunnitelma 2019-2021
- 3 Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan lausunto 14.8.2018
- 4 Liikennöinti- ja infrakorvaukset 2019-2021



Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
HSL

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 4

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2019 - 2021 seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma ja liikenteen palvelutaso

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) strategiasuunnitelman 2018–2021 visio ja strategiset painopisteet antavat hyvän perustan HSL:n toiminnalle. Tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytölleen ja liikenteelleen asettamia tavoitteita. Tavoitteita olisi kuitenkin mahdollista konkretisoida selkeämiksi, jotta niiden avulla pystyttäisiin arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta mm. suunnittelun laadun ja taloudellisuuden suhteen. Strategiasuunnitelmassa olisi hyvä nostaa selkeämmin esille rajapintojen avaaminen eri toimijoille uusien liikkumismuotojen ja -palvelujen syntymistä ja kehittymistä edistävänä toimenä. HSL:n tulee toteuttaa avoimet rajapinnat tavalla, joka tukee Helsingin strategiaa tavoitteita ja MaaS -palvelujen kehittymistä. HSL:n tavoitteissa voisi tuoda esiin myös vesiliikenteen (saariston yhteydet) kehittämiseen, matkailuun ja kansainväliseen yhteistyöhön (esim. lippuyhteistyö) liittyviä näkökohtia. Strategiset painopisteet olisi perusteltua sitoa seurantaan ja tämän hetkiseen tilanteeseen myös lukujen osalta.

Strategian toteutumisen seurannan mittareita tulee kehittää edelleen. Mittariston tulee olla riittävän laaja. Tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulisi seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Mittarit (esim. eur/tuotettu paikka-km, eur/matka, hallinnon kulut, henkilöstökulut, investointien kannattavuus jne.) kiinnittäisivät hyvin huomiota HSL toiminnan tuottavuustavoitteisiin ja -kehitykseen pitkällä aikajänteellä. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden lisäksi tarkastelua ja mittareita olisi mahdollista laajentaa myös muiden liikennemuotojen osuutta ja uuden teknologian kehityksen huomioimisen myötä myös esim. uusien liikennemuotojen ja -innovaatioiden kehittymistä kuvaaviin tunnuslukuihin.



Suunnitelmakauden panostukset erityisesti palvelun laadun kehittämiseen asiakaskokemuksen kehittämisen keinona sekä keinona lisätä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta ovat kannatettavia. On myös hyvä, että asiakaskokemuksen mittaamiseen on selkeät yhdenmukaiset mittarit, joilla tavoitteen toteutumista voidaan seurata sekä kokonaisuutena että operaattoritasolla. Runkoverkon osalta mittareiden kohdistaminen vaatii vielä kehittämistä siten, että pystyttäisiin entistä paremmin arvioimaan runkoverkkojen vaikutusta kestävien kulkutapojen kasvuun ja seudun ilmastotavoitteisiin. Esimerkiksi uusille alueille muuttavien yksityisautojen omistusta voisi harkita mahdollisena epäsuorana mittarina.

On tärkeää, että HSL on mukana mahdollistamassa uusien kestävä liikenteen innovaatioiden jalkauttamista. Kehitystyössä tulisi täysipainoisesti hyödyntää mahdollisuuksia avoimien innovaatioiden ja joukkoliikenteen alustan kehittämiseen yhteistyössä yksityisen sektorin kanssa. HSL:n tulisikin kehittää systemaattisesti omaa osaamistaan innovaatioverkostojen johtamisessa. Sen lisäksi, että HSL seuraa asiakas-tyytyväisyyttä suhteessa alihankkijoidensa palveluihin, olisi hyvä mitata pitkäjänteisesti myös yhteistyökumppaneiden tyytyväisyyttä HSL:n suhteen.

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Toimintakaudella aloittavat poikittaiset bussirunkolinjat ovat myös toivottu parannus seudun joukkoliikennejärjestelmään. Osa Tapiolaan päättyvistä metrojunista voidaan jatkaa Matinkylään, kunhan ensin yhdessä HKL:n kanssa varmistetaan, että metrojunankuljettajia on riittävästi metrolinjojen lisäämiseen.

Kuntaosuuksien taso sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän maksaminen

Joukkoliikenteen lippujen hinnat ja kuntaosuudet ovat kasvaneet huomattavasti yleistä kustannuskehitystä ja matkustajamäärän kasvua voimakkaammin. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittäminen ei ole tuonut mukanaan ennakoituja synergiahyötyjä.

Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulee kiinnittää enemmän 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 käyttömeno-



jen reaaliikasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 0,5 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella.

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on jo pitkään katettu kuntaosuuksilla noin puolet. Tämä on hyvä pääperiaate tulevaisuudessakin. Suurten infrainvestointien aiheuttaman infrakulujen kasvupaineen huomioimiseksi kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voisi tilapäisesti ylittää 50 %, mutta pitemmällä aikavälillä subventioasteen keskiarvon ei tule olla yli 50 %.

HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuus vuonna 2019 on 203,9 milj. euroa (kasvua noin 4 %). Helsingin kuntaosuus on 57,3 % HSL-kuntien yhteenlasketusta noin 356 milj. eurosta.

Kaupunginhallituksen 28.5.2018 hyväksymässä vuoden 2019 talousarvioehdotuksen raamissa on Helsingin HSL-kuntaosuuteen varattu 202 milj. euroa, joka pohjautui HSL:n hallituksen 24.10.2017 hyväksymään toiminta- ja taloussuunnitelmaan. Kuntaosuuden ylijäämää on vuoden 2017 loppuun mennessä kertynyt yhteensä noin 72 milj. euroa, josta Helsingin osuus on noin 40 milj. euroa.

Helsingin kuntaosuuden sopeuttaminen 202 milj. euron tasoon vuonna 2019 tulee tehdä ensisijaisesti kustannusten kasvua rajoittamalla ja lipputuloja kerryttämällä sekä tarvittaessa kuntakohtaisen ylijäämän käyttöä lisäämällä. Yhdessä sovituista joukkoliikenteen palvelutason muutoksista tulee kuitenkin pitää kiinni. Muutoin kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Lipputulotavoitteet

Lipputulojen arvioiminen vuonna 2019 on haasteellista lipputuotteiden ja hinnoittelun muuttuessa merkittävästi uuteen vyöhykejärjestelmään siirryttäessä. Joukkoliikennematkustajien näkökulmasta on hyvä, että muutos on suunniteltu tehtävän siten, että lipunhintoja muutetaan keskimäärin 3,4 % nykytilannetta edullisemmiksi. Näin ollen AB-kuukausilipun hinta pysyy alle 60 eurossa. Korotusta nykyiseen Helsingin sisäiseen lippuun tulee noin 5 euroa kuukaudessa. Samalla lipun toiminta-alue kuitenkin laajenee ja lisävyöhykkeen kertalipun saa edullisemmin kuin nykyisin erikseen ostettavan seutulipun. Helsingille aiemmilta vuosilta kertynyt ylijäämä antaa mahdollisuuden tehdä alijäämäisen budjetin ja seurata uuden vyöhykejärjestelmän vaikutusta lipputulojen kehitykseen.

Lipputulojen arvioinnissa on otettu huomioon koululaisten retkien maksuttomuus.



Liikenteen hoidon ja lipputulojen kehitystä uudessa vyöhykejärjestelmässä on syytä seurata tarkasti, ja tarvittaessa tulee tehdä tarkistuksia lippujen hintoihin. Järjestelmässä on säilytettävä mahdollisuus kunta-kohtaiseen talousvaikutusten tarkasteluun sekä tarvittaessa lipunhintojen eriyttämiseen myös kuntakohtaisesti, mikäli kuntien välillä näyttäisi muodostuvan hyvin merkittäviä eroja mm. taloudellisen vaikutusten ja edellytysten suhteen.

Helsingin kaupunki pitää HSL:n panostuksia uusien lipputuotteiden ja digitaalisten palveluiden kehittämisessä oikeansuuntaisina. Vuosilippu on hyvä uusi lipputuote. Se tulee olemaan joukkoliikenteen kanta-asiakkaalle vaivaton ja hieman kuukausittain ostettavaa lippua edullisempi vaihtoehto. Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman tariffeilla vuosilippuna ostettava AB-lippu olisi myös nykyistä Helsingin sisäisen liikenteen kuukausilippua edullisempi. Asiakkaan kannalta toimivaksi tämän tuotteen tekee se, että lipun voi maksaa kuukausittain.

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä ka-
tettu lipputuloilla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa-
kin, jotta joukkoliikenteen lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä.

Tarkastusmaksun korottaminen

Laissa on määritelty, että joukkoliikenteen tarkastusmaksun suuruus on enintään 40 kertaa niin suuri kuin alueen alin aikuisten kertamaksu. HSL:n talousarvioehdotuksessa kertalipun hinnaksi on kaavailtu alustavasti 2,80 euroa. Tällöin tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon olisi perusteltua. Tarkastusmaksun korottamisen tavoitteena on saada liputta matkustamisen kasvu taittumaan.

Muuta

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat HKL:n ilmoittamiin alustaviin lukuihin huhtikuussa 2018. HKL on täsmentänyt lukuja kesän aikana. Vertailu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2019-2021 ja HKL:n talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksen 2019 - 2021 lukujen välillä on lausunnon liitteenä. Siltä osin kuin luvuissa on poikkeamia, on HSL:n päivitettävä luvut vastaamaan HKL:n esittämiä lukuja lopullisessa taloussuunnitelmassaan.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi.



10.09.2018

Asia/45

Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen.

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

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä pyytää lausuntoa alustavasta taloussuunnitelmasta 31.8.2018 mennessä. Lausuntopyyntö on liitteenä 1, taloussuunnitelma liitteenä 2.

Taloussuunnitelman yhteydessä HSL pyytää lausuntoa:

- strategiasuunnitelmasta
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- kuntaosuuksien tasosta
- lipputulotavoitteesta TTS-kaudella
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista
- tarkastusmaksun korottamisesta
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2019 – 2021.

Taloussuunnitelman sisällöstä

Toimintatulot ja -menot

Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja sekä investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi kuntaosuuksia.

Taloussuunnitelman mukaan HSL:n toimintatulot vuonna 2019 ovat 743,4 milj. euroa. Kasvua vuoden 2018 ennusteeseen verrattuna on 12,1 milj. euroa (1,7 %). Toimintamenot ovat 2019 yhteensä 747,3 milj. euroa. Kasvua on vuoden 2018 ennusteeseen verrattuna 42,5 milj. euroa (6,0 %) Toimintamenoista 70,7 % eli 528,3 milj. euroa on joukkoliikenteen operointikustannuksia.

Operointikustannuksista 528,3 milj. eurosta noin 63 % (332,8 milj. euroa ml. sähköbussien hankinnan nettokustannukset 0,8 milj. euroa) muodostuu bussiliikenteen kustannuksista, noin 17 % junaliikenteestä, noin 11 % raitioliikenteestä ja noin 8 % metroliikenteestä. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät Länsimetron liityntäliikenteen palvelutason



parantamisen kustannuksia seutuliikenteessä 4,6 milj. euroa ja Espoon sisäisessä liikenteessä 0,7 milj. euroa.

Junaliikenteen kustannukset vuonna 2019 ovat 90,8 milj. euroa (ml. junakalustoyhtiön vuokrat Sm5 kalustosta). HSL ja VR ovat neuvotelleet uuden hinnan HSL-lähijunaliikenteen siirtymäkauden sopimuksen loppuajalle. Sopimus on voimassa kesäkuuhun 2021 asti, minkä jälkeen HSL:n lähijunaliikenne siirtyy kilpailutettuun sopimukseen. Uuteen sopimukseen kirjattava 27 milj. euron alennus jaetaan jäljellä olevalle sopimuskaudelle alkaen vuodesta 2018.

Raitiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan yhteensä 56,2 milj. euroa. Kustannukset nousevat uuden kaluston pääomakustannusten takia (nousua 2,4 %). Kustannuksiksi arvioidaan 58,6 milj. euroa vuonna 2020 ja 62,8 milj. euroa vuonna 2021.

Metrolinon kustannuksiksi on arvioitu 43,8 milj. euroa (kustannustason muutos 2,7 %). Metrolinon kustannukset kasvavat vuosina 2020-2021 vanhan metrolinon peruskorjausten myötä (45,1 milj. euroa vuonna 2020 ja 45,8 milj. euroa vuonna 2021). Lauttaliikenteen kustannukset ovat 4,6 milj. euroa ja laskevat 3,6 milj. euroon vuosina 2020-2021.

Toimintatulot ja -menot

Joukkoliikenneinfran käyttökorvauksiksi on arvioitu 150,7 milj. euroa, josta Helsingin osuus on 83,8 milj. euroa. Uusien joukkoliikenneinvestointien (Länsimetro, Kehärata) osalta infrakustannusten jako on tehty 27.5.2015 hyväksytyyn sopimuksen mukaisesti.

Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista. Kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnottelumalli otetaan käyttöön vuoden 2019 alussa. Laskutettavat kuntaosuudet ovat yhteensä 356,0 milj. euroa. Kuntaosuuksissa on huomioitu kunnille kertyneen ylijäämän palautusta yhteensä 24,0 milj. euroa.

Vuonna 2019 kuntien subventioaste ilman edellisten vuosien yli-/alijäämiä on keskimäärin 50,3 %. Kuntien HSL -ajan keskimääräinen subventiotaso pysyy kuitenkin alle 50 %:ssa (47,9 %), vaikka se vuoden 2019 osalta ylittyikin hieman.

Helsingin kuntaosuus, joka on 50,7 % yhteenlasketusta 355,9 milj. eurosta, on 217,1 milj. euroa ennen edellisten vuosien yli-/alijäämiä (203,9 milj. euroa vähennysten jälkeen) vuonna 2019 (208,0 milj. euroa ja vähennysten jälkeen 203,9 milj. euroa vuonna 2018, 48 %). Vuonna



2020 Helsingin kuntaosuudeksi on arvioitu 213,4 milj. euroa ja 215,8 milj. euroa vuonna 2021.

Helsingin subventio vuonna 2019 on 50,7 %, vuonna 2020 se on 51,4 %, ja 2021 subvention määräksi on arvioitu 51,3 % (ilman edellisten vuosien yli-/alijäämää).

Lipputulot

Lipputulojen arvioidaan olevan yhteensä 371,3 milj. euroa vuonna 2019 (kasvua 1,9 % vuoden 2018 talousarvioon verrattuna). Lipputulotarvot perustuvat neljän kuukauden toteutuman perusteella tehtyyn lipputulolennusteeseen sekä esitettyihin hinnankorotuksiin ja hintajoustoon. Lisäksi on arvioitu siirtymät lippulajien välillä sekä koululaisten retkiä varten myytyjen lippujen ja raitiovaunu- ja SMS-lippujen poistuminen. Lipputulot muodostavat 50,0 % HSL:n toimintatuloista. Lipputulojen arvioidaan olevan 376,9 milj. euroa vuonna 2020 ja 382,6 milj. euroa vuonna 2021.

Nykytariffin mukaisia hintoja ei koroteta vuonna 2019. Vyöhyketariffin lippujen hinnat on määritelty niin, että laskennallinen lipun hintojen muutosprosentti koko ABCD alueen lippujen hinnoissa on -3,4 %. Lipun hintojen muutosprosenttia ei voida määritellä kuin laskennallisesti, koska tariffijärjestelmät poikkeavat oleellisesti toisistaan. Vuodesta 2018 vuoteen 2019 lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän arvioidaan kasvavan keskimäärin noin 1,5 %.

Syksyllä 2018 HSL ottaa käyttöön vuosilipun, joka laskutetaan kuukausittain. Vuosilippu tulee olemaan noin 10 % edullisempi kuin tavallinen kausilippu.

Vyöhykkeisiin perustuva tariffijärjestelmä otetaan käyttöön vuoden 2019 alussa. Aikataulu on riippuvainen uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän valmistumisesta ja matkakorttien vaihdon toteutumisesta. Uusi järjestelmä täytyy olla täysimääräisesti käytössä ja matkakortit vaihdettu ennen kuin vyöhykkeet voidaan ottaa käyttöön. HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa suunnitelmakauden lipputulot on arvioitu uuden vyöhyketariffin perusteella.

AB -vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2019 yhteensä 254,4 milj. euroa. AB -vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Helsingin, Espoon ja Vantaan sisäisistä lipuista sekä seutulipuista. AB -lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 69 %. BC -vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 35,5 milj. euroa, ja osuus koko lipputulokertymästä on 10 %.



D -vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 2,5 milj. euroa, ja osuus koko lippu-tulokertymästä on 1 %. ABC -vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 53,0 milj. euroa, ja osuus koko lippu-tulokertymästä on 14 %. Muiden vyöhykkeiden (CD, BCD, ABCD) osuus lipputulokertymästä vaihtelee 1-4 %:n välillä.

Päälipputuotteiden alustavat TTS-laskennassa käytetyt hinnat vyöhykemallissa ovat vasta alustavia. HSL:n hallitus päättää hinnoista erikseen syksyllä 2018.

Alustavat hinnat ovat seuraavat:

- AB/BC/D kertalippu (matkakortti/mobiili/ automaatti/kioski) 2,80 euroa, kausilippu 59,70 euroa ja vuosilippu 53,00 euroa.

- ABC/CD kertalippu (matkakortti/mobiili/ automaatti/kioski) 4,60 euroa, kausilippu 107,50 euroa ja vuosilippu 96,00 euroa.

- BCD kertalippu (matkakortti/mobiili/ automaatti/kioski) 5,40 euroa, kausilippu 115,80 euroa ja vuosilippu 104,00 euroa.

- ABCD kertalippu (matkakortti/mobiili/ automaatti/kioski) 6,50 euroa, kausilippu 157,60 euroa ja vuosilippu 141,00 euroa.

HSL:n hallitus päättää lippujen hinnoista erikseen syksyn 2018 aikana.

Tarkastusmaksu ja joukkoliikennetuki

Vuonna 2019 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon.

Suurten kaupunkien joukkoliikennetueksi on arvioitu 4,7 milj. euroa, josta Helsingin osuus asukaslukujen mukaisessa suhteessa on 2,4 milj. euroa.

Toiminnassa tapahtuvia muutoksia

Toiminnassa tapahtuvia muutoksia vuonna 2019 ovat mm. seuraavat:

Uusi vyöhykkeisiin perustuva hinnoittelumalli otetaan käyttöön vuonna 2019. Vyöhykemallin myötä lipputuotteet ja hinnoittelu muuttuvat merkittävästi. Uudistus mahdollistaa lähialueen palvelujen käytön kuntarajoista riippumatta. Vyöhykkeiden muutos merkitsee myös laajoja muutoksia pysäkki-infraan ja matkustajainformaatioon. Vyöhykehinnoittelun arvioidaan kasvattavan joukkoliikennematkvoja koko seudulla noin 1 % ja ajoneuvomatkojen arvioidaan vähenevän 0,5 %.

Metrolienteessä varaudutaan vastaamaan vyöhykehinnoittelun myötä kasvavaan kysyntään jatkamalla Tapiolaan päättyvien junien liikenne Matinkylään ruuhka-aikaan. Länsimetron liityntäliikenteen palvelutason



parantamistoimina bussiliikenteessä lisätään palvelutarjontaa mm. seutuliikenteessä. Vyöhykemallin käyttöönotto lisää joukkoliikenteen käyttöä erityisesti B-vyöhykkeeltä A-vyöhykkeelle suuntautuvilla matkoilla. Bussiliikenteessä varaudutaan siksi matkustajamäärien kasvuun ruuhka-ajan liikenteessä Turunväylän, Turuntien, Vihdintien, Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän sektorien seutuliikenteeseen.

Raide-Jokerin rakentamisen johdosta varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella sekä lukuisilla muilla linjoilla. Raitioliikenteessä ja bussiliikenteessä varaudutaan Hämeentien perusrannuksesta aiheutuviin poikkeusliikennejärjestelyihin. Raitiovaununlinjojen 2 ja 7 päätepysäkki siirtyy Länsi-Pasilasta Pasilansillan uuteen joukkoliikenneterminaaliin terminaalin valmistuessa. Lähijunaliikenteessä varaudutaan matkustajamäärien kasvuun pidentämällä yksittäisiä rantaradan suunnan junia ruuhka-aikaan.

Runkolinjat 500 ja 510 Itäkeskus/Herttoniemi-Pasila-Meilähti- Munkkiniemi-Munkkivuori/Tapiola aloittavat elokuussa 2019. Linja 562 Mellunkylä-Tikkurila-Lentokenttä muutetaan runkolinjaksi 570 vuonna 2020 ja kaikkien lähtöjen reitti muutetaan päättymään lentokentälle. Uusi runkolinja 200 perustetaan Elielinaukion, Leppävaaran ja Espoon keskuksen välille. Tavoitteena on, että runkolinja aloittaa liikennöinnin elokuussa 2020, kun tarvittavat infraparannukset on tehty. Ennen runkolinjaksi muuttamista linja 200 liikennöi ns. normaalina bussilinjana. Runkolinjan 560 Rastila-Myyrmäki Matinkylän jatkeen aloitus siirtyy ajankohtaan, jolloin länsimetron jatke avautuu.

HSL:n tilaamasta lähijunaliikenteestä avataan tarjouskilpailun esivalintavaihe vuonna 2018 ja varsinainen tarjouskilpailu on tarkoitus ratkaista keväällä 2020. Uusi liikennöintisopimus astuu voimaan kesäkuussa 2021. Lähijunaliikenteen kilpailutus tulee olemaan suurin yksittäinen tarjouskilpailu, mitä joukkoliikenteestä on Suomessa järjestetty ja ensimmäinen laatuaan junaliikenteessä. Lähijunaliikenteessä varaudutaan matkustajamäärien kasvuun 2019 pidentämällä yksittäisiä rantaradan suunnan junia ruuhka-aikaan.

HSL valmistelee vuoden 2019 alussa MAL 2019 -suunnitelman hyväksyttäväksi HSL:n hallituksessa ja muissa seudun yhteistyön toimielimissä. Hyväksytyt suunnitelman pohjalta tehdään MAL- sopimuksen 2020-2023 valmistelu ja käydään sitä koskevat neuvottelut. Vuoden 2019 aikana toteutetaan MAL 2019 -suunnitelmassa sovitut jatkotyöt.

Liikkumispalvelujen uusien toimintamallien testaamiseksi on perustettu kaksivuotinen hanke HSL IdeaLab. Pilotointi tapahtuu vuoden 2019 aikana ja arviointia ja johtopäätöksiä tehdään alkuvuodesta 2020.

Saadut lausunnot

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki PL 1
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



10.09.2018

Kaupunkiympäristölautakunnan ja liikenneliikelaitoksen johtokunnan lausunnot ovat päätöshistoriassa. Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan lausunto on liitteenä 3.

Esittelijän kannanotot

Kaupunginhallituksen 28.5.2018 hyväksymässä vuoden 2019 talousarvioehdotuksen raamissa on Helsingin HSL-kuntaosuuteen varattu 202 milj. euroa. HSL:n esityksessä kuntaosuus ennen edellisten vuosien ylijäämiä on 217,1 milj. euroa (203,9 milj. euroa vähennysten jälkeen). Helsingin kuntaosuuden sopeuttaminen 202 milj. euron tasoon vuonna 2018 tulee tehdä ensisijaisesti kustannusten kasvua rajoittamalla ja lipputuloja kerryttämällä sekä tarvittaessa kuntakohtaisen ylijäämän käyttöä lisäämällä.

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on jo pitkään katettu kuntaosuuksilla noin puolet. Tämä on hyvä pääperiaate tulevaisuudessakin. Suurten infrainvestointien aiheuttaman infrakulujen kasvupaineen huomioimiseksi kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voisi tilapäisesti ylittää 50 %, mutta pitemmällä aikavälillä subventioasteen keskiarvon ei tule olla yli 50 %.

Lipputulojen arvioinnissa on otettu huomioon koululaisten retkien maksuttomuus. Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala on vuosittain hankkinut matkalippuja koululaisten retkiä varten noin 500 000-600 000 eurola. Tämä käyttötalouden kuluerä siirtyisi jatkossa katettavaksi HSL:n maksuosuudessa.

Joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annettu laki mahdollistaa tarkastusmaksun korottamisen enintään 40-kertaiseksi alimpaan kertamaksun hintaan nähden. Tarkastusmaksun korotus on tarpeen, jotta lipputa matkustamisen houkuttelevuutta saataisiin vähennettyä, ja lipputa matkustamisen kasvu pysähtymään. Vuonna 2015 lipputa 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, koska tarkastusmaksun ei ole syytä olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531



10.09.2018

Asia/45

saara.kanto(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta
- 2 Alustava toiminta ja taloussuunnitelma 2019-2021
- 3 Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan lausunto 14.8.2018
- 4 Liikennöinti- ja infrakorvaukset 2019-2021

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
HSL

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 4

Tiedoksi

Kaupunkiympäristön toimiala
HKL

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 27.08.2018 § 519

HEL 2018-007191 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

27.08.2018 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Anni Sinemäen ehdotuksesta.

Esittelijä

vs. kansliapäällikkö
Tuula Saxholm

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki PL 1
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Liikenneliikelaitoksen johtokunta 16.08.2018 § 116

HEL 2018-007191 T 00 01 06

Lausunto

Liikenneliikelaitoksen johtokunta antoi seuraavan lausunnon:

Yleistä

HSL:n hallitus on käsitellyt HSL:n alustavaa taloussuunnitelmaa kokouksessaan 12.6.2018. 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 takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2019 – 2021.

Helsingin kaupungin lausunto toimitetaan HSL:lle 31.8.2018 mennessä.

HKL tuottaa HSL:lle raitio-, metroliikenteen ja Suomenlinnan lauttaliikenteen sekä Helsingin alueella myös joukkoliikenteen infraan ja joukkoliikenteen sosiaaliloihin liittyvät palvelut. Lisäksi HKL:llä on yhteistyösopimuksia HSL:n kanssa mm. tilojen vuokraamisesta ja IT-palveluista.

HKL on liikennepalvelujen tuottamisessa HSL:n tärkein yhteistyökumppani, kun HKL vastaa kokonaan raitio- ja metroliikenteestä sekä Suomenlinnan liikenteestä.

Strategiasuunnitelma

HKL:n mielestä HSL:n toimintastrategia ja strategiset tavoitteet antavat hyvän perustan toiminnalle. HKL:n mielestä 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 kestävästä liikkumisesta kokonaisuuden suunnittelua. 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.

HKL näkee positiivisena, että HSL on uudessa strategiassaan pyrkinyt kehittämään strategiassa asetettujen 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.

HKL näkee asiakaslähtöisyyden, asiakaspalvelun ja uusien palvelujen kehittämisen keskeisenä joukkoliikenteen suosiota kasvattavana tekijänä. Panostukset digitaalisiin palveluihin sujuvoittavat liikennettä ja vastaavat asiakkaiden kysyntään. HKL näkee arvokkaana HSL:n panostuksen erityisesti palvelun laadun kehittämiseen asiakaskokemuksen kehittämisen keinona sekä keinona lisätä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta houkuttelemalla matkustajia joukkoliikenteen piiriin pois yksityisautoilusta. On kannatettavaa, että asiakaskokemuksen mittaamiseen on olemassa selkeät yhdenmukaiset mittarit, joiden perusteella tavoitteen toteutumista voidaan seurata kokonaisuutena sekä myös operattoritasolla. Runkoverkon ja uudistumisen osalta mittareiden kohdistaminen tavoitteen toteutumisen seurantaan vaatii vielä kehittämistä siten, että pystyttäisiin entistä paremmin arvioimaan runkoverkkojen vaikutusta kestävien kulkutapojen kasvuun ja seudun ilmastotavoitteisiin. Olisiko esimerkiksi uusille alueille muuttavien asukkaiden omistamien yksityisautojen määrä mahdollinen epäsuora mittari.

Vuosilippu on hyvä uusi lipputuote. Se tulee olemaan joukkoliikenteen kanta-asiakkaalle vaivaton ja hieman kuukausittain ostettavaa lippua edullisempi vaihtoehto. Asiakkaan kannalta toimivaksi tämän tuotteen tekee se, että lipun voi maksaa kuukausittain.

On tärkeää, että HSL on mukana mahdollistamassa uusien kestävä liikenteen innovaatioiden jalkauttamista. Kehitystyössä tulisi myös täysipainoisesti hyödyntää mahdollisuuksia avoimien innovaatioiden ja joukkoliikenteen alustan kehittämiseen yhteistyössä yksityisen sektorin innovatiivisten yritysten sekä operaattoreiden kanssa. HSL:n tulisi kehittää systemaattisesti omaa osaamistaan innovaatioverkostojen johtamisessa. Sen lisäksi, että HSL seuraa asiakastyytyväisyyttä suhteessa alihankkijoidensa palveluihin, olisi HSL:n hyvä mitata pitkäjänteisesti myös yhteistyökumppaneidensa tyytyväisyyttä HSL:n suhteen. Vain molemminpuolisesti kannustavaksi koetussa yhteistyössä HSL:n on mahdollista löytää ja hyödyntää uusien toimijoiden innovaatioita.



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 (kuten esimerkiksi eur/tuotettu paikka-km, eur/matka, hallinnon kulut, henkilöstökulut, investointien kannattavuus jne.). Mittarit kiinnittäisivät hyvin huomiota HSL toiminnan tuottavuustavoitteisiin ja -kehitykseen pitkällä aikajänteellä.

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.

HSL esittää taloussuunnitelmassa, että on varauduttava jatkamaan Tapiolaan päättyvien metrojunien liikennettä Matinkylään ruuhka-aikana. Metroliikenteen kysyntä tulee lisääntymään vyöhykehinnoittelun käyttöönoton jälkeen.

HKL arvioi, että osa Tapiolaan päättyvistä metrojunista on kyllä teknisesti mahdollista jatkaa Matinkylään. Ennen jatkon toteuttamista HSL:n on yhdessä HKL:n kanssa varmistettava, että metrojunankuljettajia on riittävästi metroliikenteen lisäämiseen.

Helsingin (HKL:n) liikennöinti- ja infrakorvauslaskutus HSL:ltä 2019-2021

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat liikennöinti- ja infrakorvausluvut perustuvat HKL:n antamiin alustaviin laskelmiin huhtikuussa 2018. Raitio- ja metroliikenteen liikennöintikorvaukset sekä infrakorvaukset ovat hieman päivittyneet kesän aikana. HKL:n johtokunta hyväksyy HKL:n talousarvion ja taloussuunnitelman 2019-2021 elokuussa.

Alla on vertailtu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2019 - 2021 ja HKL:n talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksen 2019 - 2021 lukuja. HKL esittää, että siltä osin kuin luvuissa on poikkeamia, HSL päivittää luvut vastaamaan HKL:n esittämiä talousarviolukuja lopullisessa taloussuunnitelmassaan yhteistyössä HKL:n kanssa.

Raitio-, metro- ja lauttaliikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2019	2020	2021
Korvaukset, HSL TS	104,6	107,2	112,1
Korvaukset, HKL TA	105,0	109,0	112,8
Erotus	0,4	1,8	0,7



10.09.2018

Asia/45

Infrakorvaukset

Milj. euroa	2019	2020	2021
Korvaus, HSL TS	86,3	87,4	89,2
Korvaus, HKL TA	86,2	87,3	89,0
Erotus	-0,1	-0,1	-0,2

Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

Milj. euroa	2019	2020	2021
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL TS	190,0	194,7	201,3
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL TA	191,1	196,3	201,8
Erotus	0,1	1,6	0,5

Esittelijä

toimitusjohtaja
Ville Lehmoskoski

Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433
ari.paivarinta(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 14.08.2018 § 357

HEL 2018-007191 T 00 01 06

Lausunto

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 maankäytölleen ja liikenteelleen asettamia tavoitteita.

Strategian käytännön toteutumisen seurantaan tulee kehittää mittareita, jotka kertoisivat muun muassa toiminnan taloudellisuudesta, tehokkuudesta ja suunnittelun laadusta. Mittariston tulee olla riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tavoitteena tulee koko ajan olla joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantami-



nen. Näitä tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulisi seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Tunnuslukujen aikasarjat antavat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Strategiset painopisteet olisi perusteltua sitoa seurantaan ja tämän hetkiseen tilanteeseen myös lukujen osalta.

Lipputulosten arvioiminen vuonna 2019 on haasteellista lipputuotteiden ja hinnoittelun muuttuessa merkittävästi uuteen vyöhykejärjestelmään siirryttäessä. Joukkoliikennematkustajien näkökulmasta on hyvä, että muutos on suunniteltu tehtävän siten, että lipunhintoja muutetaan keskimäärin 3,4 % nykytilannetta halvemmiksi ja näin ollen AB-kuukausilipun hinta pysyy alle 60 eurossa. Korotusta nykyiseen Helsingin sisäiseen lippuun tulee noin 5 euroa kuukaudessa. Samalla lipun toiminta-alue kuitenkin laajenee ja lisävyöhykkeen kertalipun saa halvemmalla kuin nykyisin erikseen ostettavan seutulipun. Helsingille aiemmilta vuosilta kertynyt runsas ylijäämä antaa mahdollisuuden tehdä alijäämäisen budjetin ja seurata uuden vyöhykejärjestelmän lipputulosten muutosta rauhassa.

Liikenteen hoidon ja lipputulosten kehitystä uudessa vyöhykejärjestelmässä on syytä seurata tarkasti, ja tarvittaessa tulee tehdä tarkistuksia lipunhintoihin. Järjestelmässä on säilytettävä mahdollisuus kuntakohtaiseen talousvaikutusten tarkasteluun sekä tarvittaessa lipunhintojen eriyttämiseen myös kuntakohtaisesti, mikäli kuntien välillä näyttäisi muodostuvan hyvin merkittäviä eroja mm. taloudellisen vaikutusten ja edellytysten suhteen.

Vuosilippu on hyvä uusi lipputuote. Se tulee olemaan joukkoliikenteen kanta-asiakkaalle vaivaton ja hieman kuukausittain ostettavaa lippua edullisempi vaihtoehto. Asiakkaan kannalta toimivaksi tämän tuotteen tekee se, että lipun voi maksaa kuukausittain.

Joukkoliikenteen lippujen hinnat ja kuntaosuudet ovat koko HSL:n toiminnan ajan kasvaneet huomattavasti yleistä kustannuskehitystä ja matkustajamäärän kasvua voimakkaammin. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittäminen ei ole tuonut mukanaan ennakoituja synergiahyötyjä. HSL:n tulee kiinnittää talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen enemmän huomioita sekä kääntää tuottavuutensa kasvuun. Helsingin kaupunkistrategiassa 2017–2021 on asetettu kaupungin omalle taloudelle tavoite, että velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaalikasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 0,5 %:n tuottavuuden parantamisen tavoitteella.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki PL 1
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Toimintakaudella aloittavat poikittaiset bussirunkolinjat ovat myös toivottu parannus seudun joukkoliikennejärjestelmään.

Kuntaosuuksien taso

HSL:n tulisi katkaista matkustajamäärien kasvua voimakkaampi joukkoliikenteen hoidon menojen kasvu. Helsingin kuntaosuus on kasvanut viidessä vuodessa reilulla 30 miljoonalla eurolla eli noin 17 %. HSL:n talous tulisi saada kestävä pohjalle. Toiminnan tuottavuuden seuranta edellyttää selkeät mittarit. Esimerkiksi hallinnollisten kulujen kasvua suhteessa koko budjettiin olisi syytä seurata nykyistä tarkemmin. Lisäksi palveluiden ostojen sisältöä ja vaikuttavuutta tulisi seurata. Tarkempien lukujen lisäksi olisikin tarkoituksenmukaista kerryttää myös arviota muutosten vaikuttavuudesta.

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.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä katettu lipputulolla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa, jotta joukkoliikenteen lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Laissa on määritely, että joukkoliikenteen tarkastusmaksun suuruus on enintään 40 kertaa niin suuri kuin alueensa alin aikuisten kertamaksu. Nykyisin halvimman kertalipun voi ostaa mobiililaitteella tai matkakortilla. Tällöin tarkastusmaksu voisi olla HSL-alueella korkeintaan 88 euroa.

Pysäköintivirhemaksu on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60 eurosta 80 euroon. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole syytä olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkusta-



misesta väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille.

Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

Helsingin kuntaosuuden sopeuttaminen 202 milj. euron tasoon vuonna 2019 tulee tehdä ensisijaisesti yleisten kustannusten kasvua rajoittamalla ja lipputuloja kerryttämällä sekä tarvittaessa kuntakohtaisen ylijäämän käyttöä lisäämällä. Yhdessä sovitusta joukkoliikenteen palvelutason muutoksista tulee kuitenkin pitää edelleen kiinni. Muutoin kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Käsittely

14.08.2018 Ehdotuksen mukaan

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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