



§ 20

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018-2020 sekä eräistä muista HSL:n toimintaan liittyvistä ajankohtaisista asioista

HEL 2017-007214 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle:

Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) strategiset tavoitteet ja visio 2025 ovat antaneet hyvän perustan toiminnalle. Tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytölleen ja liikenteelleen asettamia tavoitteita.

Strategian 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 ja kilpailukyvyn sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen. Näitä tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulisi seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Tunnuslukujen aikasarjat antaisivat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Strategian päivitystyön yhteydessä tulisi kiinnittää erityistä huomiota tavoitteiden toteutumisen seurantaan.

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia.

Joukkoliikenteen kilpailukyvyn kannalta on hyvä asia, että lippujen hintoihin ei tulevana vuonna esitetä korotuksia. Koko HSL:n toiminta-ajan matkalippujen hinnat ovat nousseet selvästi kuluttajahinta-indeksiä voimakkaammin. HSL:n kassaan on kertynyt vuoden 2017 jälkeen arviolta 63 milj. euroa ylijäämää, josta Helsingin osuus on 28 milj. euroa. Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi. Kuljettajien lipunmyynnistä luopuminen raitiovaunuis-



sa on oikea toimenpide raitioliikenteen nopeuttamiseksi ja luotettavuuden parantamiseksi.

Lipunhintojen nousun lisäksi myös kuntaosuudet ovat olleet kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämällä tavoiteltiin synergiahyötyjä, joiden avulla myös kustannusten nousua voidaan hillitä. Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulee kiinnittää entistä enemmän huomioita. Helsingin strategiaohjelmassa on asetettu kaupungin taloudelle tavoite, että velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaali kasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella. Myös muiden palveluiden ostojen kustannusten kasvuun tulee kiinnittää enemmän huomiota. Ensi vuonna HSL käyttää muihin palveluihin lähes yhtä paljon rahaa kuin metrolinjojen oston. Näin merkittävän taloudellisen panostuksen vaikutukset muun muassa lipputulosten kasvuun olisi perusteltua arvioida.

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Matkalippujen tarkastusta on tehostettava. Tarkastustoiminnan painottaminen asiakkaiden opastamiseen uusien taksa- ja lipunmyyntijärjestelmien käyttöönotossa on hyvä asia.

HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

Helsingin kannalta on tärkeää, että HSL:n rooli toimialueensa joukkoliikennejärjestelmästä vastaavana toimijana säilyy vahvana. Siten seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä otetaan jatkossakin huomioon päätetyt liikennepoliittiset tavoitteet. Koska yksityisten toimijoiden toteuttamat MaaS-palvelut ovat verraten uusi ilmiö, niiden rooli seudun liikennejärjestelmässä ja vaikutus HSL:n toimintaan on vielä jäsentymätön. MaaS -palvelut tarjoavat joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluita voidaan hyödyntää myös joukkoliikennettä osana tarjoamaansa palvelukokonaisuutta. Parhaimmillaan uudet liikkumispalvelut vähentävät autoriippuvuutta. Ne eivät heikennä joukkoliikenteen palvelutasoa tai nosta joukkoliikenteen kustannuksia, kun liikkumispalvelu vastaa oman auton omistamiseen liittyviin tarpeisiin. Tässä onnistuminen edellyttää vahvaa markkinalähtöistä kehitystä.

Lausuntopyynnössä esitetyt alustavat linjaukset HSL:n roolista osana uusia liikkumispalveluja ovat oikean suuntaisia. Lippuyhteistyön laajentaminen muiden viranomaisten ja yksityisten toimijoiden suuntaan vastaa eduskunnassa keväällä hyväksytyille liikennepalveluille asetettuihin tavoitteisiin. Reittioppaan kehittäminen siten, että se huomioi myös muut liikkumispalveluiden tuottajat, parantaa palvelun laatua ja täydentää muiden palvelutuottajien vastaavia sovelluksia. MaaS -palveluiden



15.08.2017

toteuttamisessa kannattaa myös edetä kokeilujen ja pilottien kautta, jotta löydetään parhaat käytännöt. Julkisten toimijoiden pääasiallisena tehtävänä on mahdollistaa uusien liikkumispalveluiden kehittyminen markkinalähtöisesti. Lausuntopyyntöissä ehdotettu HSL:n rooli MaaS -palveluiden suunnittelijana ja järjestäjänä toiminta-alueellaan ei ole perusteltua. Sen sijaan, että HSL itse ryhtyisi MaaS-toimijaksi, sen tulisi avata omaa palvelutarjontaansa niin, että kustannustehokkaasti ja asiakaslähtöisesti toteutetut joukkoliikennepalvelut ovat mahdollisimman vaivatta kytkettävissä ja paketoitavissa eri palvelutarjoajien tuotteiden osaksi. Kun joukkoliikenne on toteutettu kilpailukykyisesti, muut liikkumispalvelut eivät ole uhka sen menestykselle. Silloin ei ole tarvetta myöskään valikoida yhteistyökumppaneita, vaan avata palvelu kaikille halukkaille.

MaaS -palveluihin liittyen Helsingin tavoitteena on mahdollistaa ja edistää eri liikennemuodoista koostuvien matkaketjujen suunnittelua, maksamista ja toteuttamista. Jotta eri liikennemuodoista koostuvia matkaketjuja voidaan muodostaa, tarvitaan julkisia ja yksityisiä liikkumispalveluiden tarjoajia, jotka hyödyntävät eri kulkutapojen staattista ja reaaliaikaista digitaalista dataa ja tietovarantoja. Kun digitaalisten tietovarantojen muodostamien rekisterien avaamisessa ja toteuttamisessa hyödynnetään yhteisesti sovittuja avoimia rajapintoja sekä modulaarista lähestymistapaa, mahdollistetaan usean toimijan markkinat. Liikkujat hyötyvät monipuolisesta tarjonnasta ja välttävät yhden toimittajan varassa toteutetun järjestelmän haitat.

Kuntaosuuslaskennan uudistaminen

HSL esittää uutta mallia kuntaosuuksien laskemiseen, mikä edellyttäisi perussopimuksen uudistamista. Vyöhykeperusteinen lippujärjestelmä ja avorahastuksen merkittävä osuus tuottavat käytössä olevaan laskentatapaan omat haasteensa. Erityisesti kysyntätiedon laatua ja ajantasaisuutta tulisi kehittää, jotta kustannukset jakautuisivat mahdollisimman oikein. Kuitenkin, ehdotuksessa täysin uudistettu laskentamalli on osittain heikosti perusteltu ja osa käytetyistä esimerkeistä on erikoisia. Nämä yksittäiset esimerkit tuovat kuitenkin nykyisen laskentamallin puutteita hyvin esiin. Esimerkki linjan 615 liikenteen lisäämisestä osoittaa, ettei kustannusten jako nykyisin tapahdu oikein. Operointikulut tulisi perussopimuksen mukaan jakaa liikennemuodoittain ja linjastoittain. Espoon Helsinkiä suurempi maksuosuus Helsingin ja Vantaan alueilla kulkevan linjan 615 liikennöintikustannusten kasvaessa osoittaa, että jako tapahtuu jonkinlaisilla seudun bussiliikenteen keskimääräisillä jakoluvuilla. Tätä tulisi kehittää, mutta se ei välttämättä edellytä laskentamallin periaatteiden kokonaisuudistusta.



Nykyisen laskentamallin periaate kohdentaa selkeällä tavalla kustannukset ja lipputuotot oikeudenmukaisesti. Perussopimuksen mukaan jäsenkunnat maksavat omien kuntalaistensa käyttämästä joukkoliikenteestä ja tulot jakautuvat kuntalaisten ostamien lippujen mukaisesti. HSL:n tulee jatkossakin vastata kustannustehokkaan joukkoliikennejärjestelmän suunnittelusta eikä tätä vastuuta pidä siirtää jäsenkunnilleen tarjontaperusteisen kuntaosuuslaskentamallin avulla. HSL:n toiminnan perustana on tavoite asiakaslähtöisestä ja kustannustehokkaasta joukkoliikenteestä, mikä edellyttää joukkoliikennetarjonnan suunnittelua kysyntälähtöisesti eikä sen mukaan kuinka paljon jäsenkunta on valmis maksamaan alijäämää. Joukkoliikennekysynnän ja asiakastarpeiden ymmärtäminen on myös jatkossa tärkeä suunnittelun lähtökohta.

HSL:n selvityksen mukaan uuden mallin vaikutus operointikustannusten osalta Helsingin kuntaosuuteen olisi hyvin vähäinen. Tehdyistä selvityksistä kuitenkin todetaan, että ne ovat alustavia arvioita, joten tulokset saattavat sisältää riskejä. Operointikulujen kustannusjakomallia tulisi vielä selvittää tarkemmin, jotta päätös perussopimuksen muuttamisesta voidaan tehdä varmemmalla pohjalla. Uuden jakomallin lisäksi tulisi myös tarkastella nykytyyppisen mallin kehittämistä. Yleiskulujen, lipputulojen ja infrakustannusten kohdistusten osalta ehdotetut muutokset ovat perusteltuja.

Infrakorvausten käsittely kuntaosuuksien laskennassa

Periaate, jossa joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen investointikustannuksia kierrätetään HSL:n infrakorvausten kautta, tarjoaa mahdollisuuden kehittää kokonaisvaltaisesti seudun joukkoliikennejärjestelmää. Menetelmä voi aiheuttaa ongelmia, jos kuntaosuuksilla voidaan hoitaa korkeintaan 50 % kokonaiskustannuksista. Lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien investointien kattamiseksi ei ole kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. Infrakustannusten osalta subventioasteen voisi ajoittain määritellä erikseen tapauskohtaisesti, jolloin kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voi olla yli puolet HSL:n tuloista. Tämä on perusteltua siksi, että usein tällaiset infrainvestoinnit ovat usein kannattavia myös kuntien maankäytön kehittämisen ja siitä saatavien tuottojen kautta.

Sähköbussien lisähankintojen rahoittaminen

Lähipäästöttömän sähköisen bussiliikenteen kehittäminen ja lisääminen on kannatettava hanke, sillä liikenteen päästöjen vähentäminen on kaupungin tärkeimpiä ympäristötavoitteita. Siirtyminen uuteen tekniikkaan ja järjestelmään tulee kuitenkin tehdä vaiheittain ja taloudellisesti järkevällä tavalla, sillä kaupungilla ei ole mahdollisuutta kasvattaa liikenteenhoidon alijäämää merkittävästi. Sähköbussien latausinfrastruk-



tuurin rakentamisesta tulisi laatia kuntien kanssa yhteistyössä kokonaisuunnitelma kustannusarvioineen ja aikatauluineen, jotta kunnat pystyvät varautumaan tarvittaviin investointeihin.

Seudullisten bussivarikoiden järjestäminen

Vantaan Ojangan bussivarikolle esitetty toteutusmalli vaikuttaa käyttökelpoiselta. Kokeilu oli kuvattu hyvin lyhyesti, joten yksityiskohtiin ei ole mahdollista ottaa kantaa. On hyvä, että infrastruktuuria rakentavat kunnat saavat varmuuden siitä, että investointi tulee käyttöön ja kustannukset tulevat maksetuksi, mutta HSL:n ei pidä ottaa itselleen sellaista kiinteistötaloudellista riskiä, joka ei kuulu sen ydintoimintaansa. Kaikkien operaattorien käytävissä olevat varikot voivat lisätä kilpailua ja helpottaa uusien operaattorien tuloa joukkoliikennemarkkinoille. Jos kokeemukset Ojangan varikon toteutusmallista ovat myönteisiä, voidaan käytäntöä mahdollisesti laajentaa.

Koululaisryhmien maksuton matkustaminen ja seniorilipun aikarajojen tarkistaminen

HSL:n uudessa tariffijärjestelmässä pyritään yksinkertaistamaan lippujen hinnoittelua, erityisryhmien alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteita sekä alennusten erilaisuutta eri ryhmille. Juuri valmistuneeseen uuteen järjestelmään on perusteltua olla pääsääntöisesti lisäämättä uusia lippuhintojen suhteen erityisasemassa olevia matkustajaryhmiä. Ainoaksi poikkeukseksi tästä tulisi tulkita opettajan johdolla liikkuvat koululaisryhmät. Niiden kohdalla ilmaiset matkat lisääisivät merkittävästi koulujen mahdollisuuksia hyödyntää nykyistä laajemmin kulttuuripalveluja osana opetusta. Samalla ne kasvattavat uusia joukkoliikenteen käyttäjiä. Koululaisryhmien ohjaaminen tällä varjolla ruuhkien ulkopuolella ja aikaa vievän lippujen maksamisen häviäminen lisäävät myös joukkoliikenteen yleistä sujuvuutta.

Lautakunta lisäksi toteaa, että HSL:n johtokunta tutkii mahdollisuutta poistaa tai muuttaa seniorilipun (yli 70-vuotiaat) aikarajoja (klo 10-14). On tärkeää, että yli 70-vuotiaat asukkaat liikkuvat ja osallistuvat, jotta he pysyvät terveinä ja toimintakykyisinä mahdollisimman kauan.

Käsittely

Lautakunta päätti käsitellä toimialajohtajan viidennen esityksen kokouksen kolmantena asiana.

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

Lautakunta päätti todeta, ettei Kaisa Hernberg esteellisenä osallistunut asian käsittelyyn eikä ollut läsnä sitä käsiteltäessä.



15.08.2017

Esteellisyyden peruste: muu erityinen syy, hallintolain 28 §:n 1 mom. 7 kohta, kuntalain 97 §:n 2 mom.

Vastaehdotus:

Tuomas Rantanen: Kohta "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua." muutetaan muotoon "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua."

Kannattaja: Silvia Modig

Vastaehdotus:

Tuomas Rantanen: Virke "Subventioasteen laskennassa on perusteltua käyttää pidemmän aikavälin keskiarvoja, jotta vuosittainen vaihtelu saadaan tasattua. Tällöin yksittäisen vuoden subventioaste voi olla yli 50 %" korvataan virkkeellä: "Tämä on perusteltua siksi, että usein tällaiset infrainvestoinnit ovat usein kannattavia myös kuntien maankäytön kehittämisen ja siitä saatavien tuottojen kautta."

Kannattaja: Silvia Modig

Vastaehdotus:

Tuomas Rantanen: Muokataan kohtaa "koululaisryhmien maksuton matkustaminen" kuulumaan seuraavasti:

"HSL:n uudessa tariffijärjestelmässä pyritään yksinkertaistamaan lippujen hinnoittelua, erityisryhmien alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteita sekä alennusten erilaisuutta eri ryhmille. Juuri valmistuneeseen uuteen järjestelmään on perusteltua olla pääsääntöisesti lisäämättä uusia lippuhintojen suhteen erityisasemassa olevia matkustajaryhmiä. Ainoaksi poikkeukseksi tästä tulisi tulkita opettajan johdolla liikkuvat koululaisryhmät. Niiden kohdalla ilmaiset matkat lisääisivät merkittävästi koulujen mahdollisuuksia hyödyntää nykyistä laajemmin kulttuuripalveluja osana opetusta. Samalla ne kasvattavat uusia joukkoliikenteen käyttäjiä. Koululaisryhmien ohjaaminen tällä varjolla ruuhkien ulkopuolella ja aikaa vievän lippujen maksamisen häviäminen lisäävät myös joukkoliikenteen yleistä sujuvuutta."

Kannattaja: Risto Rautava

Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljavaara: Lisätään kohtaan 17

Lautakunta toteaa, että HSL:n johtokunta tutkii mahdollisuutta poistaa tai muuttaa seniorilipun (yli 70-vuotiaat) aikarajoja (klo 10-14). On tärkeää, että yli 70-vuotiaat asukkaat liikkuvat ja osallistuvat, jotta he pysyvät terveinä ja toimintakykyisinä mahdollisimman kauan.



15.08.2017

Kannattaja: Silvia Modig

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kohta "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua." muutetaan muotoon "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua."

Jaa-äännet: 6

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

Ei-äännet: 6

Mai Kivelä, Jape Lovén, Silvia Modig, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Kaisa Hernberg

Lautakunta hyväksyi Tuomas Rantasen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen puheenjohtajan äänen ratkaistaessa äänin 6 - 6 (1 poissa).

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Virke "Subventioasteen laskennassa on perusteltua käyttää pidemmän aikavälin keskiarvoja, jotta vuosittainen vaihtelu saadaan tasattua. Tällöin yksittäisen vuoden subventioaste voi olla yli 50 %" korvataan virkkeellä: "Tämä on perusteltua siksi, että usein tällaiset infrainvestoinnit ovat usein kannattavia myös kuntien maankäytön kehittämisen ja siitä saatavien tuottojen kautta."

Jaa-äännet: 3

Dennis Hamro-Drotz, Atte Kaleva, Risto Rautava

Ei-äännet: 9

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Mai Kivelä, Jape Lovén, Silvia Modig, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Kaisa Hernberg



Lautakunta hyväksyi Tuomas Rantasen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 9 - 3 (1 poissa).

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Muokataan kohtaa "koululaisryhmien maksuton matkustaminen" kuulumaan seuraavasti: "HSL:n uudessa tariffijärjestelmässä pyritään yksinkertaistamaan lippujen hinnoittelua, erityisryhmien alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteita sekä alennusten erilaisuutta eri ryhmille. Juuri valmistuneeseen uuteen järjestelmään on perusteltua olla pääsääntöisesti lisäämättä uusia lippuhintojen suhteen erityisessä olevia matkustajaryhmiä. Ainoaksi poikkeukseksi tästä tulisi tulkita opettajan johdolla liikkuvat koululaisryhmät. Niiden kohdalla ilmaiset matkat lisääisivät merkittävästi koulujen mahdollisuuksia hyödyntää nykyistä laajemmin kulttuuripalveluja osana opetusta. Samalla ne kasvattavat uusia joukkoliikenteen käyttäjiä. Koululaisryhmien ohjaaminen tällä varjolla ruuhkien ulkopuolella ja aikaa vievän lippujen maksamisen häviäminen lisäävät myös joukkoliikenteen yleistä sujuvuutta."

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 12

Sirpa Asko-Seljavaara, Dennis Hamro-Drotz, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Mai Kivelä, Jape Lovén, Silvia Modig, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Kaisa Hernberg

Lautakunta hyväksyi Tuomas Rantasen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 12 - 0 (1 poissa).

4 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kohtaan 17

Lautakunta toteaa, että HSL:n johtokunta tutkii mahdollisuutta poistaa tai muuttaa seniorilipun (yli 70-vuotiaat) aikarajoja (klo 10-14). On tärkeää, että yli 70-vuotiaat asukkaat liikkuvat ja osallistuvat, jotta he pysyvät terveinä ja toimintakykyisinä mahdollisimman kauan.

Jaa-äännet: 2

Risto Rautava, Anni Sinnemäki



Ei-äännet: 9

Sirpa Asko-Seljavaara, Dennis Hamro-Drotz, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Mai Kivelä, Jape Lovén, Silvia Modig, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 1

Tuomas Rantanen

Poissa: 1

Kaisa Hernberg

Lautakunta hyväksyi Sirpa Asko-Seljavaaran vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 9 - 2 (1 poissa).

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa lausunnon kaupunginhallitukselle:

Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) strategiset tavoitteet ja visio 2025 ovat antaneet hyvän perustan toiminnalle. Tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytölleen ja liikenteelleen asettamia tavoitteita.

Strategian 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 ja kilpailukyvyn sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen. Näitä tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulisi seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Tunnuslukujen aikasarjat antaisivat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Strategian päivitystyön yhteydessä tulisi kiinnittää erityistä huomiota tavoitteiden toteutumisen seurantaan.



Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia.

Joukkoliikenteen kilpailukyvyn kannalta on hyvä asia, että lippujen hintoihin ei tulevana vuonna esitetä korotuksia. Koko HSL:n toiminta-ajan matkalippujen hinnat ovat nousseet selvästi kuluttajahinta-indeksiä voimakkaammin. HSL:n kassaan on kertynyt vuoden 2017 jälkeen arviolta 63 milj. euroa ylijäämää, josta Helsingin osuus on 28 milj. euroa. Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi. Kuljettajien lipunmyynnistä luopuminen raitiovaunussa on oikea toimenpide raitioliikenteen nopeuttamiseksi ja luotettavuuden parantamiseksi.

Lipunhintojen nousun lisäksi myös kuntaosuudet ovat olleet kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämällä tavoiteltiin synergiahyötyjä, joiden avulla myös kustannusten nousua voidaan hillitä. Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulee kiinnittää entistä enemmän huomioita. Helsingin strategiaohjelmassa on asetettu kaupungin taloudelle tavoite, että velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaalkasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella. Myös muiden palveluiden ostojen kustannusten kasvuun tulee kiinnittää enemmän huomiota. Ensi vuonna HSL käyttää muihin palveluihin lähes yhtä paljon rahaa kuin metrolinjojen oston. Näin merkittävän taloudellisen panostuksen vaikutukset muun muassa lipputulojen kasvuun olisi perusteltua arvioida.

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Tarkastustoiminnan painottaminen asiakkaiden opastamiseen uusien taksa- ja lipunmyyntijärjestelmien käyttöönotossa on hyvä asia.

HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

Helsingin kannalta on tärkeää, että HSL:n rooli toimialueensa joukkoliikennejärjestelmästä vastaavana toimijana säilyy vahvana. Siten seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä otetaan jatkossakin huomioon päätetyt liikennepoliittiset tavoitteet. Koska yksityisten toimijoiden toteuttamat MaaS-palvelut ovat verraten uusi ilmiö, niiden rooli seudun liikennejärjestelmässä ja vaikutus HSL:n toimintaan on vielä jäsentymätön. MaaS -palvelut tarjoavat joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluita voidaan hyödyntää myös joukkoliikennettä osana tarjoamaansa



palvelukokonaisuutta. Parhaimmillaan uudet liikkumispalvelut vähentävät autoriippuvuutta. Ne eivät heikennä joukkoliikenteen palvelutasoa tai nosta joukkoliikenteen kustannuksia, kun liikkumispalvelu vastaa oman auton omistamiseen liittyviin tarpeisiin. Tässä onnistuminen edellyttää vahvaa markkinalähtöistä kehitystä.

Lausuntopyynnössä esitetyt alustavat linjaukset HSL:n roolista osana uusia liikkumispalveluja ovat oikean suuntaisia. Lippuyhteistyön laajentaminen muiden viranomaisten ja yksityisten toimijoiden suuntaan vastaa eduskunnassa keväällä hyväksytyille liikennepalvelulaille asetettuihin tavoitteisiin. Reittioppaan kehittäminen siten, että se huomioi myös muut liikkumispalveluiden tuottajat, parantaa palvelun laatua ja täydentää muiden palvelutuottajien vastaavia sovelluksia. MaaS -palveluiden toteuttamisessa kannattaa myös edetä kokeilujen ja pilottien kautta, jotta löydetään parhaat käytännöt. Julkisten toimijoiden pääasiallisena tehtävänä on mahdollistaa uusien liikkumispalveluiden kehittyminen markkinalähtöisesti. Lausuntopyynnössä ehdotettu HSL:n rooli MaaS -palveluiden suunnittelijana ja järjestäjänä toiminta-alueellaan ei ole perusteltua. Sen sijaan, että HSL itse ryhtyisi MaaS-toimijaksi, sen tulisi avata omaa palvelutarjontaansa niin, että kustannustehokkaasti ja asiakaslähtöisesti toteutetut joukkoliikennepalvelut ovat mahdollisimman vaivatta kytkettävissä ja paketoitavissa eri palvelutarjoajien tuotteiden osaksi. Kun joukkoliikenne on toteutettu kilpailukykyisesti, muut liikkumispalvelut eivät ole uhka sen menestykselle. Silloin ei ole tarvetta myöskään valikoida yhteistyökumppaneita, vaan avata palvelu kaikille halukkaille.

MaaS -palveluihin liittyen Helsingin tavoitteena on mahdollistaa ja edistää eri liikennemuodoista koostuvien matkaketjujen suunnittelua, maksamista ja toteuttamista. Jotta eri liikennemuodoista koostuvia matkaketjuja voidaan muodostaa, tarvitaan julkisia ja yksityisiä liikkumispalveluiden tarjoajia, jotka hyödyntävät eri kulkutapojen staattista ja reaaliaikaista digitaalista dataa ja tietovarantoja. Kun digitaalisten tietovarantojen muodostamien rekisterien avaamisessa ja toteuttamisessa hyödynnetään yhteisesti sovittuja avoimia rajapintoja sekä modulaarista lähestymistapaa, mahdollistetaan usean toimijan markkinat. Liikkujat hyötyvät monipuolisesta tarjonnasta ja välttävät yhden toimittajan varassa toteutetun järjestelmän haitat.

Kuntaosuuslaskennan uudistaminen

HSL esittää uutta mallia kuntaosuuksien laskemiseen, mikä edellyttäisi perussopimuksen uudistamista. Vyöhykeperusteinen lippujärjestelmä ja avorahastuksen merkittävä osuus tuottavat käytössä olevaan laskentatapaan omat haasteensa. Erityisesti kysyntätiedon laatua ja ajantasaisuutta tulisi kehittää, jotta kustannukset jakautuisivat mahdollisimman



15.08.2017

oikein. Kuitenkin, ehdotuksessa täysin uudistettu laskentamalli on osittain heikosti perusteltu ja osa käytetyistä esimerkeistä on erikoisia. Nämä yksittäiset esimerkit tuovat kuitenkin nykyisen laskentamallin puutteita hyvin esiin. Esimerkki linjan 615 liikenteen lisäämisestä osoittaa, ettei kustannusten jako nykyisin tapahdu oikein. Operointikulut tulisi perussopimuksen mukaan jakaa liikennemuodoittain ja linjastoittain. Espoon Helsinkiä suurempi maksuosuus Helsingin ja Vantaan alueilla kulkevan linjan 615 liikennöintikustannusten kasvaessa osoittaa, että jako tapahtuu jonkinlaisilla seudun bussiliikenteen keskimääräisillä jakoluvuilla. Tätä tulisi kehittää, mutta se ei välttämättä edellytä laskentamallin periaatteiden kokonaisuudistusta.

Nykyisen laskentamallin periaate kohdentaa selkeällä tavalla kustannukset ja lipputuotot oikeudenmukaisesti. Perussopimuksen mukaan jäsenkunnat maksavat omien kuntalaistensa käyttämästä joukkoliikenteestä ja tulot jakautuvat kuntalaisten ostamien lippujen mukaisesti. HSL:n tulee jatkossakin vastata kustannustehokkaan joukkoliikennejärjestelmän suunnittelusta eikä tätä vastuuta pidä siirtää jäsenkunnilleen tarjontaperusteisen kuntaosuuslaskentamallin avulla. HSL:n toiminnan perustana on tavoite asiakaslähtöisestä ja kustannustehokkaasta joukkoliikenteestä, mikä edellyttää joukkoliikennetarjonnan suunnittelua kysyntälähtöisesti eikä sen mukaan kuinka paljon jäsenkunta on valmis maksamaan alijäämää. Joukkoliikennekysynnän ja asiakastarpeiden ymmärtäminen on myös jatkossa tärkeä suunnittelun lähtökohta.

HSL:n selvityksen mukaan uuden mallin vaikutus operointikustannusten osalta Helsingin kuntaosuuteen olisi hyvin vähäinen. Tehdyistä selvityksistä kuitenkin todetaan, että ne ovat alustavia arvioita, joten tulokset saattavat sisältää riskejä. Operointikulujen kustannusjakomallia tulisi vielä selvittää tarkemmin, jotta päätös perussopimuksen muuttamisesta voidaan tehdä varmemmalla pohjalla. Uuden jakomallin lisäksi tulisi myös tarkastella nykytyyppisen mallin kehittämistä. Yleiskulujen, lipputulujen ja infrakustannusten kohdistusten osalta ehdotetut muutokset ovat perusteltuja.

Infrakorvausten käsittely kuntaosuuksien laskennassa

Periaate, jossa joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen investointikustannuksia kierrätetään HSL:n infrakorvausten kautta, tarjoaa mahdollisuuden kehittää kokonaisvaltaisesti seudun joukkoliikennejärjestelmää. Menetelmä voi aiheuttaa ongelmia, jos kuntaosuuksilla voidaan hoitaa korkeintaan 50 % kokonaiskustannuksista. Lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien investointien kattamiseksi ei ole kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. Infrakustannusten osalta subventioasteen voisi ajoittain määritellä erikseen tapauskohtaisesti, jolloin kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voi olla yli puolet



HSL:n tuloista. Subventioasteen laskennassa on perusteltua käyttää pidemmän aikavälin keskiarvoja, jotta vuosittainen vaihtelu saadaan tasattua. Tällöin yksittäisen vuoden subventioaste voi olla yli 50 %.

Sähköbussien lisähankintojen rahoittaminen

Lähipäästöttömän sähköisen bussiliikenteen kehittäminen ja lisääminen on kannatettava hanke, sillä liikenteen päästöjen vähentäminen on kaupungin tärkeimpiä ympäristötavoitteita. Siirtyminen uuteen tekniikkaan ja järjestelmään tulee kuitenkin tehdä vaiheittain ja taloudellisesti järkevällä tavalla, sillä kaupungilla ei ole mahdollisuutta kasvattaa liikenteenhoidon alijäämää merkittävästi. Sähköbussien latausinfrastruktuurin rakentamisesta tulisi laatia kuntien kanssa yhteistyössä kokonaisuunnitelma kustannusarvioineen ja aikatauluineen, jotta kunnat pystyvät varautumaan tarvittaviin investointeihin.

Seudullisten bussivarikoiden järjestäminen

Vantaan Ojangan bussivarikolle esitetty toteutusmalli vaikuttaa käyttökelpoiselta. Kokeilu oli kuvattu hyvin lyhyesti, joten yksityiskohtiin ei ole mahdollista ottaa kantaa. On hyvä, että infrastruktuuria rakentavat kunnat saavat varmuuden siitä, että investointi tulee käyttöön ja kustannukset tulevat maksetuksi, mutta HSL:n ei pidä ottaa itselleen sellaista kiinteistötaloudellista riskiä, joka ei kuulu sen ydintoimintaansa. Kaikkien operaattorien käytettävissä olevat varikot voivat lisätä kilpailua ja helpottaa uusien operaattorien tuloa joukkoliikennemarkkinoille. Jos kokeemukset Ojangan varikon toteutusmallista ovat myönteisiä, voidaan käytäntöä mahdollisesti laajentaa.

Koululaisryhmien maksuton matkustaminen

HSL:n uudessa tariffijärjestelmässä pyritään yksikertaistamaan lippujen hinnoittelua, erityisryhmien alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteita sekä alennusten erilaisuutta eri ryhmille. Juuri valmistuneeseen uuteen järjestelmään ei ole perusteltua heti lisätä uusia matkustajaryhmiä, joilla olisi oikeus matkustaa ilman lippua. Lisäksi koululaisten tapauksessa matkalippujen tarkastuksen yhteydessä olisi hankala selvittää, kenellä olisi oikeus kulkea ilman lippua. Aikarajoitteet liputta matkustamiselle voivat aiheuttaa ongelmia, jos ryhmä myöhästyy viimeisestä kyseisen ajankohdan vuorosta tai tämä vuoro jää ajamatta. Isot lapsiryhmät ilman lippuja heikentäisivät myös HSL:n kykyä vastata kysyntään. Koululaisryhmien matkustaminen tulee jatkossakin järjestää niin, että kaikilla matkustajilla on voimassa oleva matkalippu.

Esittelijän perustelut

Yleistä



Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Vuosittain tarkistettavan taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. HSL:n hallitus käsitteli toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotusta 13.6.2017 ja pyytää siitä jäsenkuntien lausunnot.

Kaupungin lausuntoa pyydetään HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018-2020 ja siihen liittyen HSL:n strategiasuunnitelmasta, liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista, kuntaosuuksien tasosta, lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista, tarkastusmaksun korottamisesta sekä kuntakohtaisen yli- tai alijäämän käytöstä suunnitelmakaudella. Lisäksi pyydetään lausuntoa:

- HSL:n roolista osana liikkumispalveluja,
- kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta,
- infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa,
- jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja,
- seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä ja
- jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta.

HSL:n toimintastrategia 2025

HSL:n toimintaa ohjaa vuonna 2014 hyväksytty toimintastrategia. HSL:n perustehtävänä on kehittää ja tarjota sujuvia ja luotettavia liikkumisratkaisuja asiakkaiden tarpeisiin. Visio 2025 kuuluu "Joukkoliikenne on ykkösvalinta ja Helsingin seutu älykkään, kestävä ja turvallisen liikumisen suunnannäyttäjänä". HSL:n arvoja ovat yhteistyö, ympäristövastuu, asiakaslähtöisyys ja jatkuva kehittyminen. HSL:n strategia laaditaan hallituskausittain ja se tullaan päivittämään syksyn 2017 aikana.

Taloussuunnitelma

HSL:n toimintamenot vuonna 2018 ovat yhteensä 725,2 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2017 ennusteesta 59,6 milj. euroa (+ 9,0 %). Vuonna 2019 toimintamenojen arvioidaan olevat 736,5 milj. euroa ja vuonna 2020 741,2 milj. euroa.

Lipputulot arvioidaan vuonna 2018 kertyvän 359,7 milj. euroa, mikä on 1,8 % enemmän kuin edellisenä vuotena. Matkustajamäärän arvioidaan kasvavan noin 1,5 %. Nykytariffin mukaisesti lippujen hintoihin ei esitetä mitään korotuksia, sen sijaan mobiililippujen hinnat lasketaan arvolippujen tasolle. Tämä tarkoittaa keskimääräistä 1,2 %:n hinnan alennusta.

Lipputulosten arvioidaan vuonna 2019 olevan 365,0 milj. euroa ja vuonna 2020 370,3 milj. euroa. Lipputulot arvioidaan täsmäntyvän vuoden 2018 tasolle.



syksyllä, kun uusi vyöhykkeisiin perustuva tariffijärjestelmä tulee käyttöön.

Joukkoliikenteen operointikustannukset vuonna 2018 ovat 516,2 milj. euroa, mikä muodostaa 71,2 % HSL:n toimintamenoista. Liikennemuodoittain kustannukset jakautuvat seuraavasti, bussiliikenne 317,7 milj. euroa, junaliikenteen 95,1 milj. euroa, raitioliikenne 56,3 milj. euroa, metrolinnoitus 43,4 milj. euroa ja lauttaliikenne 3,7 milj. euroa. Joukkoliikenteen hoidon kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 1,2 % edellisvuoden tasosta.

HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus kasvaa voimakkaasti Kehäradan ja Länsimetron myötä. Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Inframenot vuonna 2018 ovat 140,9 milj. euroa, josta metron osuus on 99,5 milj. euroa.

Helsingin kuntaosuus vuonna 2018 aiempien vuosien ylijäämä vähennettynä on 203,9 milj. euroa. Vuoden 2017 kuntaosuuden toteutumaennuste on 197,0 milj. euroa.

Tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon.

Kustannusosuuksien laskentamalli

HSL on tehnyt selvityksiä kustannusten uudesta jakotavasta kaarimaliin siirryttäessä. HSL arvioi kehityskelpoisimmaksi vaihtoehdon, jossa liikenteen hoidon alijäämää jaettaisiin tarjotun palvelutason (lähdöt pysäkkeittäin) perusteella. Nykyisin alijäämää jaetaan joukkoliikenteen käytön (matkustajakilometrit) mukaan. Uusi tapa jakaa kustannuksia ja alijäämää vaatii muutoksen HSL-perussopimuksen periaatteisiin.

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) on liikenteen osalta lähtökohtana uudelle MAL-sopimukselle 2016-2019 ja se toimii pohjana suunnitelmakaudella laadittavalle seuraavalle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle HLJ 2019.

Vuoden 2018 alusta Siuntio ja Tuusula liittyvät HSL:ään. Selvitystyö Järvenpään jäsenyydestä on aloitettu keväällä 2017.

Uudistettu matkakorttijärjestelmä ja ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä otetaan käyttöön vuoden 2018 aikana, jolloin on myös mahdollista siirtyä lippujärjestelmässä kaarimaisiin vyöhykkeisiin nykyisten kuntarajojen sijaan. Kuljettajat eivät myy raitiovaunuissa lippuja vuoden 2018 alusta lähtien.



15.08.2017

Liikenteen hankinnan tavoitteena on saattaa liikennejärjestelmä kokonaisuudessaan kestävästi kehityksen tielle vähähiilisen energian, vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen sekä älykkäiden liikennepalvelujen käyttöönoton avulla. Bussiliikenteen osalta tavoitteen saavuttaminen edellyttää parhaimpien biopolttoaineiden ja sähköbussien yhdistelmää. HSL:n tavoitteena on, että vuonna 2025 liityntälinjat ajetaan sähköbussilla, joiden käyttämä sähkö on kestävästi tuotettua.

Vantaan kaupungin rakennuttama Ojangon bussivarikon on suunniteltu valmistuvan vuoden 2019 syysliikenteen aloitukseen mennessä. Varikon käyttö kytketään tuolloin kilpailutettavan liikenteen tarjouspyyntöihin.

Merkittävimmät liikenteen palvelusomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

- runkolinja 500 Itäkeskus-Munkkivuori aloittaa syksyllä 2019
- runkolinja 510 Herttoniemi-Tapiola aloittaa syksyllä 2019
- runkolinja 570 Mellunmäki-Aviapolis aloittaa syksyllä 2019
- runkolinjaa 560 jatketaan Matinkylään syksyllä 2020
- raitioliikennettä kehitetään RAILI-linjastosuunnitelman mukaisesti.

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 18.8.2017 mennessä. Asia tuli siis päätettyä tässä kokouksessa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 HSL:n lausuntopyyntö 13.6.2017
- 2 Ote HSL:n hallituksen pöytäkirjasta 13.6.2017 § 75
- 3 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2018-2020
- 4 HSL:n rooli osana liikkumispalveluja
- 5 Lausuntopyyntö HSL:n roolista osana liikkumispalveluja
- 6 Lausuntopyyntö jäsenkunnille infrakorvausten käsittelystä kuntaosuudessa
- 7 Lausuntopyyntö jäsenkunnille sähköbussien lisähankintojen rahoittamisesta
- 8 Lausuntopyyntö jäsenkunnille koululaisryhmien maksuttomasta matkustamisesta
- 9 Lausuntopyyntö jäsenkunnille kuntaosuuslaskennan uudistamisesta
- 10 Lausuntopyyntö seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä
- 11 Seudullinen rahoitusmalli



15.08.2017

Asia/5

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano