



§ 400

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2021-2023

HEL 2020-008003 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma

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 ja seudun kehittämisen tavoitteita liittämällä joukkoliikenteen palvelut osaksi kokonaisvaltaista kehitystä.

Keskeiset strategiset tavoitteet TTS-kaudella 2021-2023

1) ”Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet.”

Helsinki suhtautuu runkolinjojen perustamiseen positiivisesti. Näiden järjestelyiden myötä on perusteltua vähentää keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen vuoromäärää ja parantaa esikaupunkialueiden liittytähteyksien palvelutasoa pitkällä aikavälillä. Helsingin yleiskaavan mukaisen raideliikenteen verkostokaupungin kehittäminen vaatii myös HSL:n linjastosuunnitelmien päivittämistä yleiskaavaa toteutettaessa. Siten keskustalähtöistä bussilinjastoa on perusteltua kehittää ja laajenevan kantakaupungin uusia terminaalitarpeita selvittää yhteistyössä kaupungin ja HSL:n kesken. Junaliikennettä tulee kehittää siten, että Käpylän ja Valimon vaihtoasemien matkustajaliikenne pystytään hoitamaan myös tulevaisuudessa, kun matkustajamäärät kasvavat. A-junaa tulisi käsitellä samanarvoisena kaupunkirata-junana kuin muitakin lähijunia vuorovälin ja liikennöinti-aikojen suhteen. Nykyisin A-junan vuoroväli on päivä- ja ilta-aikaan pidempi kuin muilla kaupunkiratojen junilla.

2) ”Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa.”

Tavoitteet lippujärjestelmän kehittämisestä ja kokonaisvaltaisesta asiakkaan kannalta joustavasta maksamisesta ovat erittäin hyviä. Matkakortin nettilatauksen lanseeraus kesällä 2020 oli toivottu parannus. Siirtyminen tilipohjaiseen lippujärjestelmään avaa osaltaan uusia mahdollisuuksia.



70+ asiakasryhmään kuuluvat saavat kerta-, arvo- ja lisävyöhykelipuista 50 prosentin alennuksen, kun liput ostetaan klo 9-14 välisenä aikana. Aikarajoituksen poistamisesta on esitetty laajasti toiveita koko sen ajan, kun lipputyypit on ollut olemassa. Aikarajoitetun alennetun kertalipun korvaaminen alennushintaisella kausilipulla olisi koko lippujärjestelmän kannalta järkevä ratkaisu. Alennusprosentin olisi hyvä olla yhtenevä opiskelija-alennuksen kanssa (-45%). Kausilipun yhteyteen tuotu alennus olisi kaupungin strategian mukainen ratkaisu, jolla edistetään kestävien liikkumistapojen kulkumuoto-osuutta. Kausilipun haltijat käyttävät joukkoliikennettä eniten kaikissa liikkumistarpeissaan. Muutos edistäisi myös tärkeää tavoitetta selkeästä ja yksinkertaisesta lippujärjestelmästä.

Lastenvaunuja kuljettavan matkustajan maksuttomuuden syynä ollut turvallisuusperuste on poistunut. Mobiililippujen lisäksi automaatti- ja muu myynti-paikkaverkosto ennakkoon ostettavan lipun saatavuuden osalta on laaja. Lukijalaitteet sijaitsevat nykyään runkolinjoihin kuuluvissa busseissa lukuun ottamatta kaikissa joukkoliikennevälineissä siinä tilassa, johon lastenvaunuilla nousee. Lastenvaunuja kuljettavan matkalippukäytäntöä muutettaessa on hyvä ottaa huomioon, ettei raitiovaunuissa ja busseissa pystytä kohtuullisilla kustannuksilla varmistamaan sitä, että lastenvaunujen kanssa mahtuu aina mukaan kyytiin. Jos lastenvaunujen kuljettaminen muuttuisi maksulliseksi, olisi asiakkaalla myös oikeus vaatia parempaa palvelutasoa. Osaratkaisuna asiassa voitaisiin rattaissa kuljetettavan lapsen ikäraja laskea nykyisestä 6 vuodesta. Lisäksi lastenvaunulla ja rollaattorilla liikkuvien maksuvaatimuksia on perusteltua arvioida samalla tavalla.

Bussiliikenteen osalta on syytä arvioida kuljettajarahastuksen palauttamisen tarpeellisuutta koronan aiheuttaman poikkeustilanteen poistuessa. Avorahastuksen vaikutus bussiliikennettä sujuvoittavana tekijänä on merkittävä. Yksittäisten pysäkillä tapahtuvien pitkäkestoisten rahastustapahtumien jääminen pois parantaa bussiliikenteen matkanopeutta, säännöllisyyttä ja täsmällisyyttä huomattavasti.

3) ”Kasvatamme kestävästi liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävästi liikennepoliikkaan.”

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävästi liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävässä toimissa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä edistetään monipuolisesti Helsingin seudun kestävästi kehitystä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on myös Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mu-



kaista. HSL:n tulee kaikessa toiminnassaan huomioida myös koko liikennejärjestelmän toimivuus.

4) ”Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä joukkoliikenteen ekosysteemiä.”

HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti on kannatettava. Ekosysteemi sisältää eri toimijoiden tuottamia joukkoliikenteen taustajärjestelmiä, liikkumispalveluja ja fyysisiä toimintaympäristöjä. Konkreettisia ja kriittisiä kehittämiskohteita ovat esimerkiksi joukkoliikenteen varikot, merkittävät vaihtopaikat ja sähköbussien latausinfra. Näitä hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa. Joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluja tulee kehittää yhteistyössä palveluja tuottavien yritysten kanssa.

5) ”Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin.”

Tiedolla on olennainen merkitys päätöksenteossa ja toiminnan kehittämisessä. Korkealuokkainen suunnittelu edellyttää kattavaa tilannekuvausta. Sen muodostamiseksi Helsingin ja HSL:n on hyvä tiivistää entistään tutkimustoiminnan yhteistyötä. Matkustamisen ja liikenteen toteutumisen seurannasta kertyvän datan analysointi antaa hyvät lähtökohdat joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen. Entistä parempi ymmärrys joukkoliikenteen matkustajien matkaketjuista parantaa mahdollisuuksia tehdä asiakkaiden tarpeista lähtevää linjastosuunnittelua.

Reaaliaikaisia matkustajamäärätietoja hyväksikäyttäen voitaisiin kehittää sovelluksia esimerkiksi junien matkustajien informoimiseen. Nykyisin junat kuormittuvat epätasaisesti niin, että junan etupään vaunut ovat paljon täydempiä kuin junan takapäässä olevat vaunut. Reaaliaikaiseen tietoon perustuen matkustajia voitaisiin ohjata junissa ja asemilla täyttämään vaunuja tasaisemmin.

Lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutuksia tulee seurata ja analysoida siten, että valtuustokauden 2017–2021 aikana tehdään selvitys vaikutuksista matkustajamääriin ja kuntaosuuksiin sekä niihin perustuvat toimenpide-ehdotukset. Tässä yhteydessä kannattaa selvittää mahdollisuudet yhden vyöhykkeen kertalipun toteuttamiseen.

6) ”Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen”

HSL:n omalle toiminnalleen asettamat tavoitteet ovat oikeansuuntaisia. Kun tavoitteena on jatkuva joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen, seurannan avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjen



muutosten vaikuttavuutta. Vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointi edellyttää monipuolista mittaristoa. Myös strategiset painopisteet on perusteltua sitoa tämän hetkiseen tilanteeseen lukujen osalta. Lisäksi tunnuslukujen aikasarjat antavat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa.

Toiminta- ja taloussuunnitelma

Kaupunkiympäristölautakunta katsoo, että tässä poikkeuksellisessa tilanteessa joukkoliikenteen kilpailukyvyyn, turvallisuuden ja kulkumuoto-osuuden turvaamiseksi HSL:n talouden tasapainottaminen tulee tapahtua ensisijaisesti kuntaosuuksien kautta. Epävarman ensi vuoden osalta peruslippujen, kuten 30 päivän kausilipun, hintaa ei tulisi nostaa.

Helsingin kaupungin kannalta ei ole mahdollista, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus pysyvästi laskisi. Tämän tärkeän seikan turvaamiseksi viimesijainen keino tässä poikkeuksellisessa koronatilanteessa olisi erottaa joukkoliikennesubventio kuntakohtaiseksi, jolloin helsinkiläisten kausiliput olisivat voimakkaammin subventoituja ja siten edullisempia.

Talouden tasapainottamiseen on olemassa kolme keinoa: kuntaosuuksien kasvattaminen, lipunhintojen korottaminen ja palvelutarjonnan sopeuttaminen. Tulevien vuosien talouteen liittyy nyt paljon epävarmuutta, mikä on tuotu esille selvästi myös HSL:n talousarviossa. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamuksen palauttamisella vältetään sen kulkupaosuuden lasku. Seudun kasvaminen kestäväällä tavalla edellyttää, että pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella.

Lähtökohtaisesti joukkoliikenteen talouden tasapainottamiseen tulee käyttää kaikkia käytössä olevia keinoja; kuntaosuuksien kasvattamista, lipunhintojen korottamista sekä palvelutason ja tarjonnan sopeuttamista. Kuntaosuuksilla katetaan vuositasolla tarkasteltuna kokonaiskustannuksista enintään 50 % ja lipputuottojen kasvun tulisi olla suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava. Koronavaikutusten johdosta kuntaosuuksille ja lipputuottojen kasvuksi esitettyjä yleisiä tavoitteita voidaan tapauskohtaisesti vuotuisesti tarkentaa. Tarvittavat talouden sopeutustoimet tulisi osata kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa. Lisäksi HSL:n tulee yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa tehdä vaikutustyötä valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset



Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Helsinkiä koskevat bussiliikenteen lähivuosien linjastomuutokset ovat vaikutukseltaan kustannusneutraaleja.

Pandemian aiheuttaman talouden tasapainotustarpeen vuoksi esitetyt palvelutason heikennykset ja tarjonnan vähennykset ovat perusteltuja. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti pandemiatilanteen edetessä. Joukkoliikenteen palvelutason kokonaistilanne tulee arvioida uudelleen, kun pysyvistä liikkumisen muutoksista saadaan riittävästi tietoa.

Pandemiasta huolimatta on tärkeää kehittää erilaisia digitaalisia ratkaisuja esimerkiksi yhdessä MaaS-toimijoiden kanssa.

Kuntaosuuksien taso

Talousarvioon 2020 sisältyvässä taloussuunnitelmassa vuosille 2020-2022 Helsingin kaupunki on varautunut vuoden 2021 HSL:n maksusuuteen 214,4 miljoonalla eurolla. HSL:n alustavan TTS-suunnitelman 2021-2023 eri lipputulostenaarioiden mukaan Helsingin vuoden 2021 kuntaosuus olisi 3-49 miljoonaa euroa taloussuunnitelmassa varauduttua suurempi. HSL:n talouden tasapainottamiseksi tulee käyttää kaikkia edellä lueteltuja keinoja.

Koronavaikutusten johdosta yleistä tavoitetta enintään 50 %:n kuntaosuudesta voidaan tapauskohtaisesti vuotuisesti tarkentaa.

Pidemmällä aikavälillä 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 ja lipunhinnan korotukset

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä kalettu lipputuloilla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessaakin erityisesti operatiivisten kustannusten osalta, jotta joukkoliikenteen lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä. Pandemiasta johtuvassa joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa on perusteltua käyttää



kaikkia keinoja. Siten myös matkustajien lipunhintojen korotukset ovat mahdollisia.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60-80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille. Viiden miljoonan euron vuotuisista tarkastusmaksutuloista jää saamatta noin kaksi miljoonaa euroa, mikä osaltaan osoittaa sen, että maksulla tavoitellut vaikutukset jäävät jo nykyisellään osittain saavuttamatta.

Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen esityksen mukaisesti on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi. Yhtenä keinona vuoden 2020 aikana mahdollisesti kertyvän alijäämän kuntakohtaisten maksuosuuksien tasaamisessa voisi käyttää kolmea vuotta pidempää aikaväliä.

Käsittely

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

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Kappaleeksi 21: Kaupunkiympäristölautakunta katsoo, että tässä poikkeuksellisessa tilanteessa joukkoliikenteen kilpailukyvyyn, turvallisuuden ja kulkumuoto-osuuden turvaamiseksi HSL:n talouden tasapainottaminen tulee tapahtua ensisijaisesti kuntaosuuksien kautta. Epävarman ensi vuoden osalta peruslippujen, kuten 30 päivän kausilipun, hintaa ei tulisi nostaa.

Helsingin kaupungin kannalta ei ole mahdollista, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus pysyvästi laskisi. Tämän tärkeän seikan turvaamiseksi viimesijainen keino tässä poikkeuksellisessa koronatilanteessa olisi erottaa joukkoliikennesubventio kuntakohtaiseksi, jolloin helsinkiläisten kausiliput olisivat voimakkaammin subventoituja ja siten edullisempia.

Tämän muutoksen lisäksi pohjaesityksen kappaleen 21 ensimmäinen lause muuttuu muotoon " ... talouden tasapainottamiseen on olemassa kolme keinoa: kuntaosuuksien kasvattaminen, lipunhintojen korottaminen ja palvelutarjonnan sopeuttaminen."



11.08.2020

Kannattaja: Laura Rissanen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Lisätään kohtaan ”Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset” viimeiseksi kappaleeksi:

”Pandemiasta huolimatta on tärkeää kehittää erilaisia digitaalisia ratkaisuja esimerkiksi yhdessä MaaS-toimijoiden kanssa.”

Kannattaja: Laura Rissanen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Risto Rautavan vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Kohdasta ”Tarkastusmaksun korottaminen” poistetaan seuraava teksti:

”Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60-80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille. Viiden miljoonan euron vuotuisista tarkastusmaksutuloista jää saamatta noin kaksi miljoonaa euroa, mikä osaltaan osoittaa sen, että maksulla tavoitellut vaikutukset jäävät jo nykyisellään osittain saavuttamatta.”

Poistetun tekstin tilalle lisätään teksti:

”Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua.”

Kannattaja: Laura Rissanen

Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljjavaara: 70+ lipun hinnoittelusta poistetaan viimeinen virke, jossa ehdotetaan senioreille vain alennettua kausilippua, ei ollenkaan kertalippua. Kertalippu on vähävaraisille 70+ henkilöille tärkeä, sillä he eivät matkusta säännöllisesti eikä heillä ole varaa kausilippuihin

Kannattaja: Jape Lovén

Jäsen Risto Rautavan toisesta vastaehdotuksesta ja jäsen Sirpa Asko-Seljjavaaran vastaehdotuksista äänestettiin vastakkain esittelijän ehdotuksen kanssa.

1 äänestys



11.08.2020

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
Ei-ehdotus: Risto Rautavan vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 9

Sirpa Asko-Seljavaara, Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Noora Laak, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 4

Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Risto Rautava, Laura Rissanen

Esittelijän ehdotus jäi tältä osin voimaan äänin 9-4.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Sirpa Asko-Seljavaaran vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 4

Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 7

Sirpa Asko-Seljavaara, Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Noora Laak, Jape Lovén

Tyhjä: 2

Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Sirpa Asko-Seljavaaran vastaehdotuksen äänin 7-4 (2 tyhjää).

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 HSL:n hallituksen lausuntopyyntö 16.6.2020
- 2 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2021-2023

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus



Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma

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 ja seudun kehittämisen tavoitteita liittämällä joukkoliikenteen palvelut osaksi kokonaisvaltaista kehitystä.

Keskeiset strategiset tavoitteet TTS-kaudella 2021-2023

1) ”Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet.”

Helsinki suhtautuu runkolinjojen perustamiseen positiivisesti. Näiden järjestelyiden myötä on perusteltua vähentää keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen vuoromäärää ja parantaa esikaupunkialueiden liittyttyhteyksien palvelutasoa pitkällä aikavälillä. Helsingin yleiskaavan mukaisen raideliikenteen verkostokaupungin kehittäminen vaatii myös HSL:n linjastosuunnitelmien päivittämistä yleiskaavaa toteutettaessa. Siten keskustalähtöistä bussilinjastoa on perusteltua kehittää ja laajenevan kantakaupungin uusia terminaalitarpeita selvittää yhteistyössä kaupungin ja HSL:n kesken. Junaliikennettä tulee kehittää siten, että Käpylän ja Valimon vaihtoasemien matkustajaliikenne pystytään hoitamaan myös tulevaisuudessa, kun matkustajamäärät kasvavat. A-junaa tulisi käsitellä samanarvoisena kaupunkirata-junana kuin muitakin lähijunia vuorovälin ja liikennöinti-aikojen suhteen. Nykyisin A-junan vuoroväli on päivä- ja iltapäivä-aikaan pidempi kuin muilla kaupunkiratojen junilla.

2) ”Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa.”

Tavoitteet lippujärjestelmän kehittämisestä ja kokonaisvaltaisesta asiakkaan kannalta joustavasta maksamisesta ovat erittäin hyviä. Matkakortin nettilatauksen lanseeraus kesällä 2020 oli toivottu parannus. Siirtyminen tilipohjaiseen lippujärjestelmään avaa osaltaan uusia mahdollisuuksia.

70+ asiakasryhmään kuuluvat saavat kerta-, arvo- ja lisävyöhykelipuis- ta 50 prosentin alennuksen, kun liput ostetaan klo 9-14 välisenä aikana. Aikarajoituksen poistamisesta on esitetty laajasti toiveita koko sen ajan, kun lipputyypit on ollut olemassa. Aikarajoitetun alennettuna kerta- lipun korvaaminen alennushintaisella kausilipulla olisi koko lippujärjes- telmän kannalta järkevä ratkaisu. Alennusprosentin olisi hyvä olla yhte- nevä opiskelija-alennuksen kanssa (-45%). Kausilipun yhteyteen tuotu



alennus olisi kaupungin strategian mukainen ratkaisu, jolla edistetään kestävien liikkumistapojen kulkumuoto-osuutta. Kausilipun haltijat käyttävät joukkoliikennettä eniten kaikissa liikkumistarpeissaan. Muutos edistäisi myös tärkeää tavoitetta selkeästä ja yksinkertaisesta lippujärjestelmästä. Muutoksen voisi toteuttaa siten, että tarjottaessa alennettua kausilippua 70+ asiakasryhmälle ilmoitetaan samalla, että siirtymäajan puitteissa aikarajoitteinen kertalipun alennus poistuu.

Lastenvaunuja kuljettavan matkustajan maksuttomuuden syynä ollut turvallisuusperuste on poistunut. Mobiililippujen lisäksi automaatti- ja muu myynti-paikkaverkosto ennakkoon ostettavan lipun saatavuuden osalta on laaja. Lukijalaitteet sijaitsevat nykyään runkolinjoihin kuuluttomia busseja lukuun ottamatta kaikissa joukkoliikennevälineissä siinä tilassa, johon lastenvaunuilla nousta. Lastenvaunuja kuljettavan matkalippukäytäntöä muutettaessa on hyvä ottaa huomioon, ettei raitiovaunuissa ja busseissa pystytä kohtuullisilla kustannuksilla varmistamaan sitä, että lastenvaunujen kanssa mahtuu aina mukaan kyytiin. Jos lastenvaunujen kuljettaminen muuttuisi maksulliseksi, olisi asiakkaalla myös oikeus vaatia parempaa palvelutasoa. Osaratkaisuna asiassa voitaisiin rattaissa kuljetettavan lapsen ikäraja laskea nykyisestä 6 vuodesta. Lisäksi lastenvaunulla ja rollaattorilla liikkuvien maksumuutoksia on perusteltua arvioida samalla tavalla.

Bussiliikenteen osalta on syytä arvioida kuljettajarahastuksen palauttamisen tarpeellisuutta koronan aiheuttaman poikkeustilanteen poistuessi. Avorahastuksen vaikutus bussiliikennettä sujuvoittavana tekijänä on merkittävä. Yksittäisten pysäkillä tapahtuvien pitkäkestoisten rahastustapahtumien jääminen pois parantaa bussiliikenteen matkanopeutta, säännöllisyyttä ja täsmällisyyttä huomattavasti.

3) ”Kasvatamme kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävästä liikennepolitiikkaan.”

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävässä toimissa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä edistetään monipuolisesti Helsingin seudun kestävästä kehitystä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on myös Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukainen. HSL:n tulee kaikessa toiminnassaan huomioida myös koko liikennejärjestelmän toimivuus.

4) ”Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä joukkoliikenteen ekosysteemiä.”



HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti on kannatettava. Ekosysteemi sisältää eri toimijoiden tuottamia joukkoliikenteen taustajärjestelmiä, liikkumispalveluja ja fyysisiä toimintaympäristöjä. Konkreettisia ja kriittisiä kehittämiskohteita ovat esimerkiksi joukkoliikenteen varikot, merkittävät vaihtopaikat ja sähköbussien latausinfra. Näitä hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa. Joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluja tulee kehittää yhteistyössä palveluja tuottavien yritysten kanssa.

5) ”Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin.”

Tiedolla on olennainen merkitys päätöksenteossa ja toiminnan kehittämisessä. Korkealuokkainen suunnittelu edellyttää kattavaa tilannekuvaa. Sen muodostamiseksi Helsingin ja HSL:n on hyvä tiivistää entistään tutkimustoiminnan yhteistyötä. Matkustamisen ja liikenteen toteutumisen seurannasta kertyvän datan analysointi antaa hyvät lähtökohdat joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen. Entistä parempi ymmärrys joukkoliikenteen matkustajien matkaketjuista parantaa mahdollisuuksia tehdä asiakkaiden tarpeista lähtevää linjastosuunnittelua.

Reaaliaikaisia matkustajamäärätietoja hyväksikäyttäen voitaisiin kehittää sovelluksia esimerkiksi junien matkustajien informoimiseen. Nykyisin junat kuormittuvat epätasaisesti niin, että junan etupään vaunut ovat paljon täydempiä kuin junan takapäässä olevat vaunut. Reaaliaikaiseen tietoon perustuen matkustajia voitaisiin ohjata junissa ja asemilla täyttämään vaunuja tasaisemmin.

Lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutuksia tulee seurata ja analysoida siten, että valtuustokauden 2017–2021 aikana tehdään selvitys vaikutuksista matkustajamääriin ja kuntaosuuksiin sekä niihin perustuvat toimenpide-ehdotukset. Tässä yhteydessä kannattaa selvittää mahdollisuudet yhden vyöhykkeen kertalipun toteuttamiseen.

6) ”Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen”

HSL:n omalle toiminnalleen asettamat tavoitteet ovat oikeansuuntaisia. Kun tavoitteena on jatkuva joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen, seurannan avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjen muutosten vaikuttavuutta. Vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointi edellyttää monipuolista mittaristoa. Myös strategiset painopisteet on perusteltua sitoa tämän hetkiseen tilanteeseen lukujen osalta. Lisäksi tunnuslukujen aikasarjat antavat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa.



Toiminta- ja taloussuunnitelma

Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun. Tulevien vuosien talouteen liittyy nyt paljon epävarmuutta, mikä on tuotu esille selvästi myös HSL:n talousarviossa. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamuksen palauttamisella vältetään sen kulkutapaosuuden lasku. Seudun kasvaminen kestäväällä tavalla edellyttää, että pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella.

Lähtökohtaisesti joukkoliikenteen talouden tasapainottamiseen tulee käyttää kaikkia käytössä olevia keinoja; kuntaosuuksien kasvattamista, lipunhintojen korottamista sekä palvelutason ja tarjonnan sopeuttamista. Kuntaosuuksilla katetaan vuositasolla tarkasteltuna kokonaiskustannuksista enintään 50 % ja lipputuottojen kasvun tulisi olla suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava. Koronavaikutusten johdosta kuntaosuuksille ja lipputuottojen kasvuksi esitettyjä yleisiä tavoitteita voidaan tapauskohtaisesti vuotuisesti tarkentaa. Tarvitavat talouden sopeutustoimet tulisi osata kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa. Lisäksi HSL:n tulee yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa tehdä vaikutustyötä valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Helsinkiä koskevat bussiliikenteen lähivuosien linjastomuutokset ovat vaikutukseltaan kustannusneutraaleja.

Pandemian aiheuttaman talouden tasapainotustarpeen vuoksi esitetyt palvelutason heikennykset ja tarjonnan vähennykset ovat perusteltuja. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti pandemiatilanteen edetessä. Joukkoliikenteen palvelutason kokonaistilanne tulee arvioida uudelleen, kun pysyvistä liikkumisen muutoksista saadaan riittävästi tietoa.

Kuntaosuuksien taso

Talousarvioon 2020 sisältyvässä taloussuunnitelmassa vuosille 2020-2022 Helsingin kaupunki on varautunut vuoden 2021 HSL:n maksusuuteen 214,4 miljoonalla eurolla. HSL:n alustavan TTS-suunnitelman 2021-2023 eri lipputuloskenaarioiden mukaan Helsingin vuoden 2021 kuntaosuus olisi 3-49 miljoonaa euroa taloussuunnitelmassa varaudut-



tua suurempi. HSL:n talouden tasapainottamiseksi tulee käyttää kaikkia edellä lueteltuja keinoja.

Koronavaikutusten johdosta yleistä tavoitetta enintään 50 %:n kuntaosuudesta voidaan tapauskohtaisesti vuotuisesti tarkentaa.

Pidemmällä aikavälillä 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 ja lipunhinnan korotukset

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä katettu lipputulolla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessaakin erityisesti operatiivisten kustannusten osalta, jotta joukkoliikenteen lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä. Pandemiasta johtuvassa joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa on perusteltua käyttää kaikkia keinoja. Siten myös matkustajien lipunhintojen korotukset ovat mahdollisia.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60-80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille. Viiden miljoonan euron vuotuisista tarkastusmaksutuloista jää saamatta noin kaksi miljoonaa euroa, mikä osaltaan osoittaa sen, että maksulla tavoitellut vaikutukset jäävät jo nykyisellään osittain saavuttamatta.

Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen esityksen mukaisesti on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi. Yhtenä keinona vuoden 2020 aikana mahdollisesti kertyvän alijäämän kuntakohtaisten maksuosuuksien tasaamisessa voisi käyttää kolmea vuotta pidempää aikaväliä.



Esittelijän perustelut

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 2021 - 2023 ja siihen liittyen strategiasuunnitelmasta, liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista, kuntaosuuksien tasosta, lipputulotavoitteista TTS-kaudella, tarkastusmaksun korottamisesta ja kunta-kohtaisen ali-/ylijäädän käytöstä suunnitelmakaudella.

HSL pyytää jäsenkuntiaan ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1) Koronapandemian ja sen seurausten aiheuttamien lipputulosten menetykset tuovat haasteita HSL:n ja sen jäsenkuntien taloudelle tulevina TTS-vuosina. Kunnilta pyydetään kannanottoa seuraaviin keinoihin kestävän talouden varmistamiseksi:

- Miten kunta suhtautuu siihen, että koronapandemiasta johtuvat lipputulomenetykset katetaan väliaikaisesti pääosin korotetuilla kuntaosuuksilla ja subventiotasolla? Mikä on kunnan näkökulmasta hyväksyttävä kuntaosuuden taso (euromääräisesti tai keskimääräinen subventiotaso HSL-tasolla)?
- Kannattaako kunta ajatusta, että vuodelta 2020 todennäköisesti kerätyvä alijäämä katetaan kuntalain mukaisesti seuraavan kolmen TTS-vuoden aikana?
- Miten kunta suhtautuu matkalippujen hintojen korotuksiin?
- Mikä on kunnan näkemys liikenteen palvelutason muutoksiin yleisesti ottaen ja oman kunnan alueella?
- Mitä muita keinoja kunta näkee mahdolliseksi kestävän talouden varmistamiseksi?

2) Alustavassa TTS-suunnitelmassa on HSL:lle määritelty yhteensä kuusi (5+1) keskeistä toiminnallista tavoitetta. Kunnilta pyydetään näkemystä tavoitteista sekä niiden saavuttamiseksi asetetuista toimenpiteistä ja niiden seurannasta.



3) Alustavassa TTS-suunnitelmassa ehdotetaan tarkastusmaksun koro-rottamista nykyisestä 80 eurosta 100 euroon. Kunnilta pyydetään näkemystä asiasta.

HSL:n strategiasuunnitelma 2018-2021

HSL:n yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain laadittavan toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. HSL:n perustehtävä on strategian mukaan tarjota houkutteleva ja tehokas joukkoliikenne sekä kehittää yhteistyössä toimivaa liikkumisen kokonaisuutta. HSL:n visio on ”Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu”.

Strategiassa viisi painopistettä ovat: erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö sekä kestävä talous.

HSL:n keskeiset toiminta- ja taloussuunnitelmakauden strategiset tavoitteet ovat:

- 1) Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet,
- 2) Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa,
- 3) Kasvatamme kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävästä liikennepolitiikkaan,
- 4) Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä joukkoliikenteen ekosysteemiä ja
- 5) Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin.

Kuudes, sisäisen toiminnan tavoite ”Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen” tukee varsinaisten toiminnallisten tavoitteiden saavuttamista ja keskittyy kestävästä talouden, osaamisen ja tehokkuuden varmistamiseen sekä toiminnan seurantaan ja jatkuvaan kehittämiseen.

Taloussuunnitelma

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa koronapandemian tilanteessa on erittäin vaikeaa. Koronaviruspandemian kesto on merkittävin epävarmuustekijä, jonka vuoksi niin matkustajamäärien kuin lipputulokertymien ennustaminen on lähes mahdotonta. Sen vuoksi nyt lausunnoille lähetettävä alustava toiminta- ja taloussuunnitelma kuvaa kolme erilaista ennustetta vuoden 2021 Helsingin seudun joukkoliikennenäkömistä. Kaikissa ennusteissa on lähdetty siitä, että käyn-



nissä olevan pandemian vaikutukset näkyvät myös vuonna 2021. Matkustusmääriä voivat vähentää esim. terveysviranomaisten suositukset, yleinen talouden ja työllisyyden heikentyminen, etätyön lisääntyminen tai muu ihmisten matkustuskäyttäytymisen muutos.

Valtion toimivaltaisille viranomaisille lisätalousarviossa kesäkuussa 2020 esitettyä yhteensä 100 milj. euron ylimääräistä valtion tukea ei ole vielä voitu ottaa huomioon laskelmissa. Tuki jaetaan luultavimmin Traficomien hakemusmenettelyn kautta myöhemmin kesällä/syksyllä 2020. Tuen jakautumisesta toimivaltaisten viranomaisten kesken ei ole vielä tässä vaiheessa tietoa.

HSL:n toimintamenojen on vuonna 2021 arvioitu olevan yhteensä 735,0 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2020 toteutumaenusteesta 8,0 milj. euroa (+ 1,1 %). Vuonna 2022 toimintamenojen arvioidaan olevat 755,9 milj. euroa ja vuonna 2023 822,8 milj. euroa.

Joukkoliikenteen operointikustannukset vuonna 2021 ovat 524,3 milj. euroa, mikä muodostaa 71,3 % HSL:n toimintamenoista. Liikennemuodoittain kustannukset jakautuvat seuraavasti: bussiliikenne 328,2 milj. euroa (62,6 %), junaliikenteen 89,8 milj. euroa (17,1 %), raitioliikenne 57,4 milj. euroa (10,9 %), metrolinjat 44,4 milj. euroa (8,5 %) ja lauttaliikenne 4,5 milj. euroa (0,9 %).

HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2021 on 140,8 milj. euroa. Tästä metron osuus on 97,5 milj. euroa. Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä.

Vuoden 2021 talousarviovalmistelu on lähtenyt kolmesta eri skenaariorista, jossa lipputulosten arvioidaan jäävän 10, 20 tai 30 prosenttia pienemmiksi vuoden 2019 tasosta.

Skenaario 1 (-10%): "Joukkoliikenteen matkustus palaa lähes ennalleen, etätyö ja muut kulkutavat korvaavat hieman joukkoliikennematkustusta".

Skenaario 2 (-20%): "Koronakriisin johdosta ihmisten etätyö- ja liikkumiskäyttäytyminen on muuttunut selvästi". Skenaariorissa ollaan selvästi aiempaa enemmän etätyössä tai työmatkat jäävät tekemättä työttömyyden tai lomautusten vuoksi. Siirtymää yksilöllisiin kulkutapoihin (pyöräily, henkilöautot) on niin ikään tapahtunut.

Skenaario 3 (-30%): "Epidemia ja rajoitukset jatkuvat, liikkumisen määrä ja kulkutavat ovat muuttuneet merkittävästi". Skenaariorissa koronaepidemia jatkuu erilaisine yhteiskunnan rajoituksineen. Etätyössä ollaan merkittävästi aiempaa enemmän tai työmatkat jäävät tekemättä työttö-



11.08.2020

myyden tai lomatusten vuoksi. Siirtymää yksilöllisiin kulkutapoihin (pyöräily, henkilöautot) on niin ikään tapahtunut paljon.

Skenaarioita tarkennetaan syksyllä 2020 ja silloin huomioidaan kesän aikana tapahtunut yleinen kehitys sekä matkustuksen palautuminen pandemiavaiheen/-vaiheiden jälkeen ja kulkumuotojen väliset erot matkustusmuutoksissa.

HSL:n toimintatulot vuonna 2021 ovat yhteensä 768,7 milj. euroa. Talousarviossa esitetyt lipputulot eivät sisällä hintojen korotusesityksiä.

Seuraavassa taulukossa on esitetty Helsingin osuudet arvioiduista lipputuloista eri matkustajamääräskenaarioilla ja vastaavat kuntaosuudet sekä subventioaste.

Helsingin	skenaario 1	skenaario 2	skenaario 3
	-10 %	-20 %	-30 %
lipputulot	202 500 000 e	179 800 000 e	157 100 000 e
kuntaosuudet	216 800 000 e	239 500 000 e	262 200 000 e
subventioaste	51,9 %	57,3 %	62,8 %

Tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon vuonna 2021. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 5,0 milj. euroa, joista kirjataan luottotappiota yhteensä noin 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu taloussuunnitelmassa voimassaolevan 80 euron tarkastus-maksun määrän mukaisina.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja ja -kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan 33,7 milj. euroa ylijäämäinen. Vuosikate rahoituserien jälkeen on 33,6 milj. euroa ylijäämäinen, joka riittää kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 18,9 milj. euroa vuonna 2021. Tilikauden ylijäämäksi arvioidaan 14,7 milj. euroa ja sillä katetaan edellisvuodelta kertynyttä alijäämää.

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

HSL:n tilaama lähijunaliikenne siirtyy kilpailutettuun sopimukseen kesäkuussa 2021.

Järvenpään kaupunki liittyy HSL:n jäseneksi 1.1.2022 lähtien.



Merkittävimmät liikenteen palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

Koronakriisin taloudellisten vaikutusten vuoksi kaikkien liikennemuotojen osalta toteutetaan sopeutustoimia syysliikenteen alkaessa 2020. Säästöjä on pyritty kohdistamaan vähäisen kysynnän ajankohtiin varhaiseen aamuun sekä iltoihin, mutta myös ruuhka-ajan liikennöintiä on vähennetty siellä, missä se on matkustajakapasiteetin puolesta mahdollista. Sopeutustoimet ovat voimassa koko suunnitelmakauden 2021-2023. Joitakin palvelutasoa parantavia ja liikennetarjontaa lisääviä suunnitelmia ei toteuteta.

Vuonna 2021

- Raitioliikenteessä jatketaan linjan 6 reitti Hietalahdesta Eiranrantaan ja linjan 9 reittiä Atlantinkadun kautta Saukonpaadesta Länsiterminaaliiin.

- Bussiliikenteessä toteutetaan Helsingin poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelmassa ja Haagan linjastosuunnitelmassa esitetyt linjastomuutokset syysliikenteen alkaessa. Samoin toteutetaan Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaiset muutokset 700-sarjan seutulinoille siten, että osa nykyisin Hämeentietä keskustaan kulkevasta linjoista ohjataan Hermannin rantatien kautta Kalasatamaan.

Vuonna 2022

- Helsingin ja Järvenpään välisen junaliikenteen tarjontaa arkisin päiväliikenteessä ja lauantaisin parannetaan syysliikenteen alusta. Vuoroväliä tihennetään siten, että Järvenpäästä palvelevilla junilla olisi noin 15 minuutin vuorovälit nykyisen 30 minuutin vuorovälin sijaan.

- Raitioliikenteessä varaudutaan jatkamaan linjan 7 reittiä Pasilasta Meilahteen uudelle Rosina Heikelin puiston kääntöpaikalle ja linjan 9 reittiä Pasilasta Ilmalan torille. Lisäksi linjojen 8 ja 9 reittejä jatketaan Länsiterminaalilta Bunkkerin edustalla olevalle uudelle kääntöpaikalle.

- Bussiliikenteessä toteutetaan Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelmien mukaiset muutokset syysliikenteen alusta. Suunnitelmien mukaisesti perustetaan uudet runkolinjat 300, 400, 520 ja 530.

Vuonna 2023

- Metroliikenteessä varaudutaan metroradan Kivenlahden jatkeen avautumiseen, tällöin nykyisin Matinkylään päättyvät junat jatketaan Kivenlahteen.



11.08.2020

- Raitiliikenteessä varaudutaan linjan 6 reitin jatkamiseen Eiranran-
nasta Hernesaareen ja linjan 7 reitin jatkamiseen Jätkäsaareessa osuu-
della Länsi-terminaalilta Melkinlaituriin.
- Bussiliikenteessä Kivenlahden metron valmistuminen vaikuttaa olen-
naisesti länsimetron vaikutusalueen bussilinjastoon.

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa anta-
maan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 11.8.2020 mennessä.
Asia tulisi käsitellä tässä kaupunkiympäristölautakunnan kokouksessa,
jotta pysytään annetussa aikataulussa. Lausuntoa on pyydetty myös
HKL-liikelaitoksen johtokunnalta.

Lausuntopyynnön liitteet

Lautakunnan listan liitteenä ovat HSL:n lausuntopyyntökirje ja HSL:n
alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2021-2023.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 HSL:n hallituksen lausuntopyyntö 16.6.2020
- 2 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2021-2023

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano