



§ 37

Liikenneliikelaitoksen johtokunnan lausunto kaupunginhallitukselle: HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotus vuosille 2018-2020

HEL 2017-007214 T 00 01 06

Lausunto

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta taloussuunnitelmasta 2018 – 2020 seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma

HKL:n mielestä HSL:n toimintastrategia ja strategiset tavoitteet antavat hyvän perustan toiminnalle. Tavoitteet ovat kannatettavia ja ovat tukeet omalta osaltaan Helsingin strategiaohjelman toteutumista. 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 pitää tärkeänä, että HSL:n strategian päivitystyön yhteydessä kiinnitettäisiin erityistä huomiota tavoitteiden toteutumisen seurantaan. Tavoitteisiin voisi nykyistä paremmin sisältyä sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Helsingin kaupungin taloudenhoidossa on edellisen valtuustokauden ajan ollut tavoitteena, että käyttömenojen reaalikasvu on korkeintaan asukasmäärän kasvun mukainen vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuskehitystavoitteella. Vastaavan suuntainen tavoite HSL:lle kiinnittäisi hyvin huomiota toiminnan taloudelliseen tehokkuuteen pitkällä aikajänteellä.

HSL:n tulisi tavoitteita konkretisoidessaan edelleen kehittää tarkempia konkreettisia mittareita, jotka kertoisivat muun muassa suunnittelun laadusta ja taloudellisuudesta. Mittariston tulee olla riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tehtyjen linjastomuutosten ennen-jälkeen-analyysit tukevat tätä työtä ja luovat edellytyksiä tehdä johtopäätöksiä suunnittelun onnistuneisuudesta taloudellisuuden ja palvelukyvyyn suhteen.

Suunnitelmakauden panostukset asiakaspalvelun kehittämiseen ovat erittäin kannatettavia. HKL näkee asiakaslähtöisyyden, asiakaspalvelun ja uusien palvelujen kehittämisen keskeisenä joukkoliikenteen suosiota kasvattavana tekijänä. Panostukset digitaalisiin palveluihin, mm. mobiililiput ja nettilataus sujuvoittavat liikennettä ja vastaavat asiakkaiden kysyntään. Luopuminen raitiovaunujen kuljettajarahastuksesta vuoden



17.08.2017

2018 alussa on yksi keskeinen tätä tukeva toimenpide. Vuoden 2017 aikana HKL:n kulkuneuvoissa yhdessä HSL:n kanssa pilotoitu pikapalautejärjestelmä tulee sujuvoittamaan asiakaspalvelua ja helpottamaan merkittävästi palautteiden perusteella tehtävien kehitystoimien kohdentamista.

Asiakaskokemuksen kehittäminen yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa luo yhteisiä mittareita hyvän asiakaspalvelun määrittelemiseksi koko matkaketjussa. HKL on jo vuosia panostanut henkilöstönsä asiakaspalveluosaamisen kehittämiseen. Tässä apuna ovat olleet mm. vuosittaiset Mystery shopping –tutkimukset. Näitä tutkimuksia voitaisiin nykyistä laajemmin hyödyntää yhteistyössä HSL:n kanssa yhtenäisen asiakaskokemuksen kehittämiseksi.

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. 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. On positiivista, että nykytariffin mukaisia hintoja ei koroteta, mutta mobiililippujen hinnat lasketaan arvolippujen tasolle. 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 tarkoitukseenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Kuljettajien lipunmyynnistä luopuminen raitiovaunuissa on oikea toimenpide raitioliikenteen nopeuttamiseksi ja luotettavuuden parantamiseksi. Kuljettajalipunmyynnistä luopuminen parantaa myös edellytyksiä nykyistä vahvempien raitioliikenteen liikennevalotuoksien toteuttamiseen. Kokonaisuutena kuljettajalipunmyynnistä luopuminen parantaa raitioliikenteen houkuttelevuutta.

HKL:n mielestä tarkastusmaksun taso on riittävä, joten HKL:n mielestä ei ole tarvetta korottaa tarkastusmaksua 80 eurosta.

HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

MaaS-palvelut tarjoavat joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluita voidaan hyödyntää myös joukkoliikennettä osana tarjoamaansa palvelukokonaisuutta. Uudet liikkumispalvelut vähentävät autoriippuvuutta ja edistävät kaupunginhallituksen hyväksymän liikkumisen kehittämissuunnitelman tavoitteiden toteutumista.



17.08.2017

HKL pitää erittäin tärkeänä liikkuminen palveluna –konseptin (MaaS) edellytysten kehittämistä. Avoimen datan lisäksi joukkoliikenteen lippujen myynti MaaS-konseptiin soveltuvissa muodoissa on avainasemassa edellytysten luojana. MaaS-konseptin edistämiseksi on tärkeää, että HSL aktiivisesti hakee ratkaisuja lipputarjonnan kehittämiseksi niin, että se mahdollisimman hyvin palvelee myös MaaS-toimijoita. Nykyisten kertalipputuotteiden tarjoamisen lisäksi yhteiskunnan edun mukaisesti olisi tarjota kaikki HSL:n lipputuotteet ainakin HSL:n jäsenkuntien asukkaiden ja mahdollisesti laajemminkin liikkujien käyttöön MaaS-palveluiden kautta. Harkinnan arvioista olisi myös joukkoliikennelippujen jonkinlainen tukkumyynti MaaS-palveluiden tarjoajille, jolloin palveluntarjoajat eivät olisi sidottuja vain nykyisen kaltaisiin lipputuotteisiin. Luomalla edellytyksiä MaaS-palveluntarjoajien monipuoliselle ja joustavalle tuotevalikoimalle HSL kasvattaisi joukkoliikenteen käyttöä erityisesti niissä asukasryhmissä, jotka nykyisin vain satunnaisesti tai ollenkaan käyttävät joukkoliikennettä.

Kuntaosuusmallin kehittäminen

HSL pyytää lausuntoa kuntaosuuslaskentamallin kehittämisestä (ns. seudullinen rahoitusmalli). HSL-liikenteen kulut ja tuotot kohdennetaan jäsenkunnille HSL:n perussopimuksessa esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. HSL:n mukaan uuteen vyöhykehinnottelujärjestelmään siirtäessä tulee nykyiseen kuntaosuuslaskelmamalliin tarve tehdä isoja päivityksiä laskentasääntöjen osalta. Nykyisen laskentamallin kohdistusperiaatteet perustuvat vahvasti malliin, jossa lipputulot ja kustannuksia jaetaan joko kuntien sisäisten tai seudullisten liikenteen erissä. Kohdistussääntöjä on tarvetta kehittää niin, että ne tukevat vyöhykejärjestelmää, jossa ei ole kuntarajoja.

HSL pyytää lausuntoa seuraavista kohdistusperiaatteista:

Erä	Nykyinen kohdistusmalli	Uusi kohdistusmalli
Operointikulut	Liikennemuodittain/linjoittain matkustajakilometrien perusteella	Alueellisen tarjonnan mukaan
Yleiskulut	Nousujen perusteella	Kuntien asukasmäärän mukaan
Lipputulot	Tuetut lipputulot kunnille, omakustanteiset seutulipputulot nousujen mukaan.	Tuettu / omakustanteinen – jaottelusta luopuminen ja kohdistussääntöjen karsiminen
Infrakulut	Nousujen suhteessa	Nousujen suhteessa

HKL toteaa, että operointikulujen kohdistusmallin muuttaminen tarjontapohjaiseksi on ongelmallinen. HKL:n mielestä nykyinen kohdistusmalli, jossa operointikulut jaetaan käytön mukaan kunnille, on oikeudenmukaisempi, läpinäkyvämpi ja vastaa sitä periaatetta, jonka pohjalta HSL:n perussopimus on alun perin tehty kustannusjaon osalta. Käyttö-



17.08.2017

perusteinen kustannusjakomalli ohjaa myös paremmin kustannustehokkaaseen joukkoliikenteen suunnitteluun, mikä on HSL:n keskeinen ydintehtävä. Joukkoliikennekysynnän ja asiakastarpeiden ymmärtäminen on myös jatkossa tärkeä suunnittelun lähtökohta.

Operointikulujen kustannusjaon toteuttaminen nykymallilla onnistuu myös vyöhykemallissa tekemällä nykyiseen tapaan tutkimuksia joukkoliikenteen käytöstä. Tutkimuksia on joka tapauksessa tarvetta tehdä, jotta HSL saa tarkempaa tutkimustietoa joukkoliikenteen kysynnästä ja käyttäjien matkaketjuista.

HSL:n laskelmien mukaan uuteen laskentamalliin siirtyminen ei muuta merkittävästi kuntien välisiä kuntaosuuksia. Laskelmat ovat kuitenkin alustavia ja niihin liittyy riskejä. HKL toteaa, että mahdollisesta uudesta mallista on syytä tehdä tarkempia laskelmia. Laskelmia on myös syytä simuloida tulevaisuuteen ja arvioida tarkemmin mallin vaikutuksia esimerkiksi isojen uusien joukkoliikenneyhteyksien, kuten länsimetron jatkoon, Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen, käyttöönoton jälkeen. Mahdollisissa jatkolaskelmia on selvitettävä tarkemmin myös nykyisenkaltaisen mallin toimivuutta.

Yleiskulujen ja lipputulojen osalta esitetyt muutokset ovat perusteltuja.

Infrakorvausten käsittely kuntaosuuksien laskennassa

HSL pyytää lausuntoa infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksissa. Joukkoliikenteen infraa ovat esimerkiksi asemat, radat sekä erilaiset infrajärjestelmät.

Kunnat voivat laskuttaa infrainvestointien pääomakuluista (poistot ja korko) 50 % HSL:ltä ja loppuosa jää suoraan kunnan kustannukseksi. Infran käyttökulut kunnat voivat laskuttaa täysimääräisesti HSL:ltä. HSL:n kautta kiertävästä infran pääomakustannuksesta noin 50 % päätyy kunnan maksettavaksi kuntaosuuksien kautta. Näin joukkoliikenneinfran pääomakuluista laskennallisesti noin 75 % jää kuntien kustannuksiksi ja 25 % pääomakuluista katetaan HSL:n lipputuloilla.

On perusteltua, että 50 % infrainvestointien pääomakuluista jää suoraan kuntien maksettavaksi. Infrainvestoinnit ovat usein luonteeltaan sellaisia kaupunkikehitysinvestointeja, että ne mahdollistavat kunnille tulovirtoja mm. tiivistyvän maankäytön kautta. Toisaalta on tärkeää, että osa infrainvestointien pääomakuluista kohdistuu joukkoliikenteen käytön mukaisesti lipunhintoihin ja kuntaosuuksiin.

HSL:n omistajaohjauksen tavoitteeksi on asetettu, että kuntaosuuksilla katetaan HSL:n kokonaiskustannuksista korkeintaan 50 %. Tavoite voi aiheuttaa paineita suuriin lipunhinnan korotuksiin isojen infrahankkei-



den valmistuessa. HKL toteaa, että subventioasteen käyttöön voitaisiin saada joustoa laskelmalla keskiarvo pidemmän aikavälin subventioasteista. Isoissa infrahankkeissa suurin paine kohdistuu ensimmäisiin vuosiin, jolloin infrahankkeen korkovaikutus on suurimmillaan. Keskiarvomallilla voitaisiin tasata yksittäisten vuosien vaihtelua ja yksittäisen vuoden subventioaste voisi olla yli 50 %. Joissain tapauksissa voitaisiin myös harkita infrakustannuksen irrottamista subventioasteen laskennassa, mikäli infrahanke lähtökohtaisesti toteutetaan nimenomaan kaupunkikehityksen lähtökohdista ja infrahankkeen kustannus HSL:n subventio-osuuslaskennassa rasittaisi kohtuuttomasti joukkoliikennejärjestelmän kilpailukykyisen palvelutason toteuttamisen edellytyksiä.

Helsingin (HKL:n) liikennöinti- ja infrakorvauslaskutus HSL:ltä 2018 - 2020

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat HKL:n ilmoittamiin alustaviin lukuihin huhtikuussa 2017. HKL on täsmentänyt lukuja kesän aikana.

Alla on vertailtu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2018 - 2020 ja HKL:n talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksen 2018 - 2020 lukuja. HKL esittää, että siltä osin kuin luvuissa on poikkeamia, niin HSL päivittää luvut vastaamaan HKL:n esittämiä lukuja lopullisessa taloussuunnitelmassaan yhteistyössä HKL:n kanssa.

Raitioliikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2018	2019	2020
Raitioliikennekorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	56,3	54,6	57,9
Raitioliikennekorvaus, HKL TA 2018-2020	56,3	54,3	57,8
Erotus	0,1	-0,4	-0,1

Metroliiikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2018	2019	2020
Metroliiikennekorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	43,4	43,2	44,8
Metroliiikennekorvaus, HKL TA 2018-2020	42,4	43,0	44,5
Erotus	-1,0	-0,2	-0,3



17.08.2017

Lauttaliikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2018	2019	2020
Lauttaliikennekorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	3,7	3,7	3,7
Lauttaliikennekorvaus, HKL TA 2018-2020	3,7	3,7	3,7
Erotus	0,0	0,0	0,0

Infrakorvaukset

Milj. euroa	2018	2019	2020
Metroinfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	42,4	43,6	43,9
Metroinfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	42,2	43,1	43,2
Erotus	-0,2	-0,5	-0,7
Länsimetron infrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	16,1	15,9	15,7
Länsimetron infrakorvaus, HKL TA 2018-2020	17,3	17,4	17,4
Erotus	1,2	1,4	1,6
Raitioinfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	22,3	22,9	24,1
Raitioinfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	21,2	22,3	22,7
Erotus	-1,1	-0,7	-1,4
Junainfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	0,7	0,8	0,8
Junainfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	0,8	0,8	0,8
Erotus	0,0	0,0	0,0
Lauttainfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	0,5	0,4	0,4
Lauttainfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	0,5	0,5	0,5
Erotus	0,0	0,1	0,1
Bussi-infrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	3,5	3,6	3,6
Bussi-infrakorvaus, HKL TA 2018-2020	3,5	3,6	3,6
Erotus	0,0	0,0	0,0



Infra yhteensä, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	85,6	87,3	88,5
Infra yhteensä, HKL TA 2018-2020	85,4	87,7	88,1
Erotus	-0,2	0,4	-0,4

Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

Milj. euroa	2018	2019	2020
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	189,0	188,8	194,9
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL TA 2018-2020	187,9	188,6	194,2
Erotus	-1,1	-0,2	-0,7

Sähköbussien lisähankintojen rahoittaminen

Sähköbussiliikenne edellyttää kunnilta latausinfrastruktuuria raitioliikenteen tavoin. HKL on osaltaan varautunut sähköbussien latausinfra toteuttamiseen yhteistyössä HSL:n kanssa suunnitellulla tavalla. HKL pitää hyvänä tavoitetta lähipäästöttömän sähköbussiliikenteen edistämiseksi mm. ilmanlaadun ja pitkällä aikajänteellä myös talouden näkökulmasta. HKL:n yhtenä tavoitteena on tulevaisuudessa saavuttaa synergiahyötyjä raitioliikenteen ja sähköbussiliikenteen latausinfra kesken.

HKL:llä on valmius ja tahtotila toteuttaa sähköbussien latausinfrastruktuurin toteutus Helsingin kaupungin alueella HSL:n kanssa sovittavalla tavalla. Siirtyminen uuteen tekniikkaan ja järjestelmään tulee kuitenkin tehdä vaiheittain ja taloudellisesti järkevällä tavalla, mistä tulisi laatia kokonaisvaltainen suunnitelma HSL:n ja HKL:n yhteistyönä.

Seudullisten bussivarikoiden järjestäminen

Vantaan Ojangan bussivarikolle esitetty toteutusmalli on kuvattu lausuntopyynnössä hyvin lyhyesti, joten sen toteutukseen liittyviin yksityiskohtiin ei ole mahdollista ottaa kantaa. Malli, jossa HSL luovuttaa varikkokapasiteettia operaattoreiden käyttöön voi olla joissain tapauksissa taloudellisesti ja toiminnallisesti järkevää. On hyvä, että HSL pyrkii varmistamaan tasapuolisen kilpailutilanteen eri bussioperaattoreille, joilla on erilaiset kyyty hankkia käyttöönsä riittävä määrä varikkotilaa.



Tulee kuitenkin huomioida, että joukkoliikenteen varikkojen kehitys kytkeytyy kiinteästi kaupungin muuhun kehitykseen, joten on tärkeää varmistaa, että varikkojen suunnittelu ja hallintavastuu säilyy myös jatkossa jäsenkunnilla. Kunnilla on myös hallussaan jo merkittävä määrä kiinteistöomaisuuden kehittämis- ja hallintaosaamista. Näin ollen ei ole perusteltua, että sopimuksesta laaditaan sellainen, jossa HSL ottaisi itselleen kiinteistötaloudellista riskiä tai -hallintavastuuta, joka ei kuulu myöskään perussopimuksen perusteella sen ydintoimintaan.

Koululaisryhmien maksuton matkustaminen

Koululaisryhmien maksuton matkustaminen tukisi koululaisten kasvamista joukkoliikennepalvelujen tottuneiksi käyttäjiksi ja siten lisäksi keskeisten liikkumispalveluiden käyttämistä kaupungissa myös tulevaisuudessa.

Koululaisryhmien matkat lisääisivät merkittävästi koulujen mahdollisuuksia hyödyntää nykyistä laajemmin kulttuuripalveluja osana opetusta. Samalla ne kasvattavat uusia joukkoliikenteen käyttäjiä. Koululaisryhmien ohjaaminen ruuhkien ulkopuolella ja aikaa vievän lippujen maksamisen häviäminen lisäävät myös joukkoliikenteen yleistä sujuvuutta.

Käsittely

Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus 1:

Laura Rissanen: Muutetaan s. 29 jakson "Koululaisryhmien maksuton matkustaminen" toisen kappale kuulumaan seuraavasti: "Koululaisryhmien maksuton matkustaminen" ensimmäinen kappale kuulumaan seuraavasti: "Koululaisryhmien matkat lisäävät merkittävästi koulujen mahdollisuuksia hyödyntää nykyistä laajemmin kulttuuripalveluja osana opetusta. Samalla ne kasvattavat uusia joukkoliikenteen käyttäjiä. Koululaisryhmien ohjaaminen ruuhkien ulkopuolella ja aikaa vievän lippujen maksamisen häviäminen lisäävät myös joukkoliikenteen yleistä sujuvuutta."

Kannattaja: Jessica Karhu

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti yksimielisesti hyväksyä Laura Rissanen tekemän vastaehdotuksen.

Vastaehdotus 2:

Stefan Loman: Muutetaan s. 23 jakson "Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma" viimeinen kappale kuulumaan seuraavasti: "HKL:n mielestä tarkastusmaksun taso on riittävä, joten HKL:n mielestä ei ole tarvetta korottaa tarkastusmaksua 80 eurosta."



17.08.2017

Kannattaja: Leo Stranius

Äänestys vastaehdotuksesta 2:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Muutetaan s. 23 jakson "Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma" viimeinen kappale kuulumaan seuraavasti: "HKL:n mielestä tarkastusmaksun taso on riittävä, joten HKL:n mielestä ei ole tarvetta korottaa tarkastusmaksua 80 eurosta."

Jaa-äännet: 2

Perttu Hillman, Laura Rissanen

Ei-äännet: 7

Atte Harjanne, Jessica Karhu, Stefan Loman, Tuomo Luoma, Leo Stranius, Anu Suoranta, Kirsi Maria Sutton

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Liikenneliikelaitoksen johtokunta hyväksyi jäsen Stefan Lomanin vastaehdotuksen äänin 7 - 2.

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310
karoliina.rajakallio(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päättää antaa kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta taloussuunnitelmasta 2018 – 2020 seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma

HKL:n mielestä HSL:n toimintastrategia ja strategiset tavoitteet antavat hyvän perustan toiminnalle. Tavoitteet ovat kannatettavia ja ovat tukevat omalta osaltaan Helsingin strategiaohjelman toteutumista. 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 pitää tärkeänä, että HSL:n strategian päivitystyön yhteydessä kiinnitettäisiin erityistä huomiota tavoitteiden toteutumisen seurantaan. Tavoitteisiin voisi nykyistä paremmin sisältyä sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Helsingin kaupungin taloudenhoidossa on edellisen valtuustokauden ajan ollut tavoitteena, että käyttömenojen reaalkasvu on korkeintaan asukasmäärän kasvun mukainen vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuskehitystavoitteella. Vastaavan suuntainen tavoite HSL:lle kiinnittäisi hyvin huomiota toiminnan taloudelliseen tehokkuuteen pitkällä aikajänteellä.

HSL:n tulisi tavoitteita konkretisoidessaan edelleen kehittää tarkempia konkreettisia mittareita, jotka kertoisivat muun muassa suunnittelun laadusta ja taloudellisuudesta. Mittariston tulee olla riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tehtyjen linjastomuutosten ennen-jälkeen-analyysit tukevat tätä työtä ja luovat edellytyksiä tehdä johtopäätöksiä suunnittelun onnistuneisuudesta taloudellisuuden ja palvelukyvyn suhteen.

Suunnitelmakauden panostukset asiakaspalvelun kehittämiseen ovat erittäin kannatettavia. HKL näkee asiakaslähtöisyyden, asiakaspalvelun ja uusien palvelujen kehittämisen keskeisenä joukkoliikenteen suosiota kasvattavana tekijänä. Panostukset digitaalisiin palveluihin, mm. mobiililiput ja nettilataus sujuvoittavat liikennettä ja vastaavat asiakkaiden kysyntään. Luopuminen raitiovaunujen kuljettajarahastuksesta vuoden 2018 alussa on yksi keskeinen tätä tukeva toimenpide. Vuoden 2017 aikana HKL:n kulkuneuvoissa yhdessä HSL:n kanssa pilotoitu pikapalauttejärjestelmä tulee sujuvoittamaan asiakaspalvelua ja helpottamaan merkittävästi palautteiden perusteella tehtävien kehitystoimien kohdentamista.

Asiakaskokemuksen kehittäminen yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa luo yhteisiä mittareita hyvän asiakaspalvelun määrittelemiseksi koko matkaketjussa. HKL on jo vuosia panostanut henkilöstönsä asiakaspalveluosaamisen kehittämiseen. Tässä apuna ovat olleet mm. vuosittaiset Mystery shopping –tutkimukset. Näitä tutkimuksia voitaisiin nykyistä laajemmin hyödyntää yhteistyössä HSL:n kanssa yhtenäisen asiakaskokemuksen kehittämiseksi.

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. 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. On positiivista, että nykytariffin mukaisia hintoja ei koroteta, mutta mobiililippujen hinnat lasketaan arvolippujen tasolle. 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 raitiovaunuissa on oikea toimenpide raitioliikenteen nopeuttamiseksi ja luotettavuuden parantamiseksi. Kuljettajalipunmyynnistä luopuminen parantaa myös edellytyksiä nykyistä vahvempien raitioliikenteen liikennevaloetuuksien toteuttamiseen. Kokonaisuutena kuljettajalipunmyynnistä luopuminen parantaa raitioliikenteen houkuttelevuutta.

Tarkastusmaksun taso on jo lähes vuosikymmenen säilynyt ennallaan, joten HKL:n mielestä on perusteltua korottaa tarkastusmaksua 80 eurosta 100 euroon. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Tarkastustoiminnan painottaminen asiakkaiden opastamiseen uusien taksa- ja lipunmyyntijärjestelmien käyttöönotossa on hyvä asia.

HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

MaaS-palvelut tarjoavat joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluita voidaan hyödyntää myös joukkoliikennettä osana tarjoamaansa palvelukokonaisuutta. Uudet liikkumispalvelut vähentävät autoriippuvuutta ja edistävät kaupunginhallituksen hyväksymän liikkumisen kehittämissuunnitelman tavoitteiden toteutumista.

HKL pitää erittäin tärkeänä liikkuminen palveluna –konseptin (MaaS) edellytysten kehittämistä. Avoimen datan lisäksi joukkoliikenteen lippujen myynti MaaS-konseptiin soveltuvissa muodoissa on avainasemassa edellytysten luojana. MaaS-konseptin edistämiseksi on tärkeää, että HSL aktiivisesti hakee ratkaisuja lipputarjonnan kehittämiseksi niin, että se mahdollisimman hyvin palvelee myös MaaS-toimijoita. Nykyisten kertalipputuotteiden tarjoamisen lisäksi yhteiskunnan edun mukaisista olisi tarjota kaikki HSL:n lipputuotteet ainakin HSL:n jäsenkuntien asukkaiden ja mahdollisesti laajemminkin liikkujien käyttöön MaaS-palveluiden kautta. Harkinnan arvioista olisi myös joukkoliikennelippujen jonkinlainen tukkumyynti MaaS-palveluiden tarjoajille, jolloin palveluntarjoajat eivät olisi sidottuja vain nykyisen kaltaisiin lipputuotteisiin. Luomalla edellytyksiä MaaS-palveluntarjoajien monipuoliselle ja joustavalle tuotevalikoimalle HSL kasvattaisi joukkoliikenteen käyttöä erityisesti



niissä asukasryhmissä, jotka nykyisin vain satunnaisesti tai ollenkaan käyttävät joukkoliikennettä.

Kuntaosuusmallin kehittäminen

HSL pyytää lausuntoa kuntaosuuslaskentamallin kehittämisestä (ns. seudullinen rahoitusmalli). HSL-liikenteen kulut ja tuotot kohdennetaan jäsenkunnille HSL:n perussopimuksessa esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. HSL:n mukaan uuteen vyöhykehinnoittelujärjestelmään siirtäessä tulee nykyiseen kuntaosuuslaskelmamalliin tarve tehdä isoja päivityksiä laskentasääntöjen osalta. Nykyisen laskentamallin kohdistusperiaatteet perustuvat vahvasti malliin, jossa lipputuloja ja kustannuksia jaetaan joko kuntien sisäisten tai seudullisten liikenteen erissä. Kohdistussääntöjä on tarvetta kehittää niin, että ne tukevat vyöhykejärjestelmää, jossa ei ole kuntarajoja.

HSL pyytää lausuntoa seuraavista kohdistusperiaatteista:

Erä	Nykyinen kohdistusmalli	Uusi kohdistusmalli
Operointikulut	Liikennemuodotain/linjoittain matkustajakilometrien perusteella	Alueellisen tarjonnan mukaan
Yleiskulut	Nousujen perusteella	Kuntien asukasmäärän mukaan
Lipputulot	Tuetut lipputulot kunnille, omakustanteiset seutulipputulot nousujen mukaan.	Tuettu / omakustanteinen – jaottelusta luopuminen ja kohdistussääntöjen karsiminen
Infrakulut	Nousujen suhteessa	Nousujen suhteessa

HKL toteaa, että operointikulujen kohdistusmallin muuttaminen tarjontapohjaiseksi on ongelmallinen. HKL:n mielestä nykyinen kohdistusmalli, jossa operointikulut jaetaan käytön mukaan kunnille, on oikeudenmukaisempi, läpinäkyvämpi ja vastaa sitä periaatetta, jonka pohjalta HSL:n perussopimus on alun perin tehty kustannusjaon osalta. Käyttöperusteinen kustannusjakomalli ohjaa myös paremmin kustannustehokkaaseen joukkoliikenteen suunnitteluun, mikä on HSL:n keskeinen ydintehtävä. Joukkoliikennekysynnän ja asiakastarpeiden ymmärtäminen on myös jatkossa tärkeä suunnittelun lähtökohta.

Operointikulujen kustannusjaon toteuttaminen nykymallilla onnistuu myös vyöhykemallissa tekemällä nykyiseen tapaan tutkimuksia joukkoliikenteen käytöstä. Tutkimuksia on joka tapauksessa tarvetta tehdä, jotta HSL saa tarkempaa tutkimustietoa joukkoliikenteen kysynnästä ja käyttäjien matkaketjuista.

HSL:n laskelmien mukaan uuteen laskentamalliin siirtyminen ei muuta merkittävästi kuntien välisiä kuntaosuuksia. Laskelmat ovat kuitenkin alustavia ja niihin liittyy riskejä. HKL toteaa, että mahdollisesta uudesta mallista on syytä tehdä tarkempia laskelmia. Laskelmia on myös syytä



simuloida tulevaisuuteen ja arvioida tarkemmin mallin vaikutuksia esimerkiksi isojen uusien joukkoliikenneyhteyksien, kuten länsimetron jatkoon, Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen, käyttöönoton jälkeen. Mahdollisissa jatkolaskelmissa on selvitettävä tarkemmin myös nykyisenkaltaisen mallin toimivuutta.

Yleiskulujen ja lipputulojen osalta esitetyt muutokset ovat perusteltuja.

Infrakorvausten käsittely kuntaosuuksien laskennassa

HSL pyytää lausuntoa infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksissa. Joukkoliikenteen infraa ovat esimerkiksi asemat, radat sekä erilaiset infrajärjestelmät.

Kunnat voivat laskuttaa infrainvestointien pääomakuluista (poistot ja korko) 50 % HSL:ltä ja loppuosa jää suoraan kunnan kustannukseksi. Infran käyttökulut kunnat voivat laskuttaa täysimääräisesti HSL:ltä. HSL:n kautta kiertävästä infran pääomakustannuksesta noin 50 % päätyy kunnan maksettavaksi kuntaosuuksien kautta. Näin joukkoliikenneinfran pääomakuluista laskennallisesti noin 75 % jää kuntien kustannuksiksi ja 25 % pääomakuluista katetaan HSL:n lipputuloilla.

On perusteltua, että 50 % infrainvestointien pääomakuluista jää suoraan kuntien maksettavaksi. Infrainvestoinnit ovat usein luonteeltaan sellaisia kaupunkikehitysinvestointeja, että ne mahdollistavat kunnille tulovirtoja mm. tiivistyvän maankäytön kautta. Toisaalta on tärkeää, että osa infrainvestointien pääomakuluista kohdistuu joukkoliikenteen käytön mukaisesti lipunhintoihin ja kuntaosuuksiin.

HSL:n omistajaohjauksen tavoitteeksi on asetettu, että kuntaosuuksilla katetaan HSL:n kokonaiskustannuksista korkeintaan 50 %. Tavoite voi aiheuttaa paineita suuriin lipunhinnan korotuksiin isojen infrahankkeiden valmistuessa. HKL toteaa, että subventioasteen käyttöön voitaisiin saada joustoa laskelmalla keskiarvo pidemmän aikavälin subventioasteista. Isoissa infrahankkeissa suurin paine kohdistuu ensimmäisiin vuosiin, jolloin infrahankkeen korkovaikutus on suurimmillaan. Keskiarvomallilla voitaisiin tasata yksittäisten vuosien vaihtelua ja yksittäisen vuoden subventioaste voisi olla yli 50 %. Joissain tapauksissa voitaisiin myös harkita infrakustannuksen irrottamista subventioasteen laskennassa, mikäli infrahanke lähtökohtaisesti toteutetaan nimenomaan kaupunkikehityksen lähtökohdista ja infrahankkeen kustannus HSL:n subventio-osuuslaskennassa rasittaisi kohtuuttomasti joukkoliikennejärjestelmän kilpailukykyisen palvelutason toteuttamisen edellytyksiä.

Helsingin (HKL:n) liikennöinti- ja infrakorvauslaskutus HSL:ltä 2018 - 2020



17.08.2017

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat HKL:n ilmoittamiin alustaviin lukuihin huhtikuussa 2017. HKL on täsmentänyt lukuja kesän aikana.

Alla on vertailtu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2018 - 2020 ja HKL:n talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksen 2018 - 2020 lukuja. HKL esittää, että siltä osin kuin luvuissa on poikkeamia, niin HSL päivittää luvut vastaamaan HKL:n esittämiä lukuja lopullisessa taloussuunnitelmassaan yhteistyössä HKL:n kanssa.

Raitioliikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2018	2019	2020
Raitioliikennekorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	56,3	54,6	57,9
Raitioliikennekorvaus, HKL TA 2018-2020	56,3	54,3	57,8
Erotus	0,1	-0,4	-0,1

Metroliikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2018	2019	2020
Metroliikennekorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	43,4	43,2	44,8
Metroliikennekorvaus, HKL TA 2018-2020	42,4	43,0	44,5
Erotus	-1,0	-0,2	-0,3

Lauttaliikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2018	2019	2020
Lauttaliikennekorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	3,7	3,7	3,7
Lauttaliikennekorvaus, HKL TA 2018-2020	3,7	3,7	3,7
Erotus	0,0	0,0	0,0

Infrakorvaukset

Milj. euroa	2018	2019	2020
-------------	------	------	------



17.08.2017

Metroinfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	42,4	43,6	43,9
Metroinfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	42,2	43,1	43,2
Erotus	-0,2	-0,5	-0,7
Länsimetron infrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	16,1	15,9	15,7
Länsimetron infrakorvaus, HKL TA 2018-2020	17,3	17,4	17,4
Erotus	1,2	1,4	1,6
Raitioinfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	22,3	22,9	24,1
Raitioinfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	21,2	22,3	22,7
Erotus	-1,1	-0,7	-1,4
Junainfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	0,7	0,8	0,8
Junainfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	0,8	0,8	0,8
Erotus	0,0	0,0	0,0
Lauttainfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	0,5	0,4	0,4
Lauttainfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	0,5	0,5	0,5
Erotus	0,0	0,1	0,1
Bussi-infrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	3,5	3,6	3,6
Bussi-infrakorvaus, HKL TA 2018-2020	3,5	3,6	3,6
Erotus	0,0	0,0	0,0
Infra yhteensä, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	85,6	87,3	88,5
Infra yhteensä, HKL TA 2018-2020	85,4	87,7	88,1
Erotus	-0,2	0,4	-0,4

Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

Milj. euroa	2018	2019	2020
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	189,0	188,8	194,9



Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL TA 2018-2020	187,9	188,6	194,2
Erotus	-1,1	-0,2	-0,7

Sähköbussien lisähankintojen rahoittaminen

Sähköbussiliikenne edellyttää kunnilta latausinfrastruktuuria raitioliikenteen tavoin. HKL on osaltaan varautunut sähköbussien latausinfrastruktuuriin toteuttamiseen yhteistyössä HSL:n kanssa suunnitellulla tavalla. HKL pitää hyvänä tavoitetta lähipäästöttömän sähköbussiliikenteen edistämiseksi mm. ilmanlaadun ja pitkällä aikajänteellä myös talouden näkökulmasta. HKL:n yhtenä tavoitteena on tulevaisuudessa saavuttaa synergiahyötyjä raitioliikenteen ja sähköbussiliikenteen latausinfrastruktuurin toteutus Helsingin kaupungin alueella HSL:n kanssa sovittavalla tavalla. Siirtyminen uuteen tekniikkaan ja järjestelmään tulee kuitenkin tehdä vaiheittain ja taloudellisesti järkevällä tavalla, mistä tulisi laatia kokonaisvaltainen suunnitelma HSL:n ja HKL:n yhteistyönä.

HKL:llä on valmius ja tahtotila toteuttaa sähköbussien latausinfrastruktuurin toteutus Helsingin kaupungin alueella HSL:n kanssa sovittavalla tavalla. Siirtyminen uuteen tekniikkaan ja järjestelmään tulee kuitenkin tehdä vaiheittain ja taloudellisesti järkevällä tavalla, mistä tulisi laatia kokonaisvaltainen suunnitelma HSL:n ja HKL:n yhteistyönä.

Seudullisten bussivarikoiden järjestäminen

Vantaan Ojangan bussivarikolle esitetty toteutusmalli on kuvattu lausuntopyynnössä hyvin lyhyesti, joten sen toteutukseen liittyviin yksityiskohtiin ei ole mahdollista ottaa kantaa. Malli, jossa HSL luovuttaa varikkokapasiteettia operaattoreiden käyttöön voi olla joissain tapauksissa taloudellisesti ja toiminnallisesti järkevää. On hyvä, että HSL pyrkii varmistamaan tasapuolisen kilpailutilanteen eri bussioperaattoreille, joilla on erilaiset kyvyt hankkia käyttöönsä riittävä määrä varikkotilaa.

Tulee kuitenkin huomioida, että joukkoliikenteen varikkojen kehitys kytkeytyy kiinteästi kaupungin muuhun kehitykseen, joten on tärkeää varmistaa, että varikkojen suunnittelu ja hallintavastuu säilyy myös jatkossa jäsenkunnilla. Kunnilla on myös hallussaan jo merkittävä määrä kiinteistöomaisuuden kehittämis- ja hallintaosaamista. Näin ollen ei ole perusteltua, että sopimuksesta laaditaan sellainen, jossa HSL ottaisi itselleen kiinteistötaloudellista riskiä tai -hallintavastuuta, joka ei kuulu myöskään perussopimuksen perusteella sen ydintoimintaan.

Koululaisryhmien maksuton matkustaminen

Koululaisryhmien maksuton matkustaminen tukisi koululaisten kasvamista joukkoliikennepalvelujen tottuneiksi käyttäjiksi ja siten lisäisi keskeisten liikkumispalveluiden käyttämistä kaupungissa myös tulevaisuudessa.



17.08.2017

Maksuttoman matkustamisoikeuden myöntäminen erityisryhmille saattaa kuitenkin hankaloittaa matkustusoikeuden todentamista. Koululaisien 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.

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310
karoliina.rajakallio(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala 16.8.2017

HEL 2017-007214 T 00 01 06

HSL on pyytänyt jäsenkuntiansa kantaa Helsingin kaupungin pyytämästä selvityksestä koululaisryhmien maksuttomasta joukkoliikenteestä.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala antaa lausunnon:

Helsingin kaupungin peruskoulujen opetussuunnitelmissa oppiminen ja oppimisympäristö laajenevat perinteisen luokkahuoneen ja koulurakennuksen ulkopuolelle. Oppimista tapahtuu kaikkialla ja koko kaupunki on oppimisympäristönä. Kaikille oppilaille tulee tarjota mahdollisuus oppimiseen eri puolilla kaupunkia.

Koulujen mahdollisuudet hyödyntää Helsingin kaupunkiympäristön monipuolista tarjontaa ovat riippuvaisia koulun sijainnista, koska suurin osa tarjonnasta sijaistee Helsingin keskustassa ja sinne liikkumiseen tarvitaan joukkoliikennettä. Suurimpana rajoitteena opintokäynteihin ovat matkakulut, jotka julkisella liikenteellä ovat 1,50 euroa/ suunta/ oppilas. Suomen- ja ruotsinkielisessä perusopetuksessa opiskelee yhteensä n. 40 000 oppilasta, joista reilulla 7000 on myönnetty koulumatkaetuutena HSL koululaiskortti. Koululaiskortilla pystyy matkustamaan



koulupäivän aikana, mutta muille oppilaille matkat joudutaan maksamaan koulun käyttömenoista.

Keskustan koulut pystyvät liikkumaan jalan suurimpaan osaan keskustan tarjoamista ympäristöistä. Mitä kauempana keskustaa koulu sijaitsee, sitä useimmin koulun pitää käyttää maksullisia koululaislippuja. HSL:n esittämä uusi vyöhykemalli lisää nykyisten kustannusten lisäksi joidenkin koulujen opintomatkakustannuksia Helsingin keskustaan, kun vyöhyke vaihtuu kaupungin sisällä.

Yksi opintokäynti kuukaudessa koulujen työaikana aiheuttaisi vuositasolla yhteensä noin 1 milj. euron kulut kouluille. Koululaisryhmien keran kuussa tekemä opintomatka ei lisää yksittäisen vuoron asiakaskuntaa siten, että bussin muut käyttäjät eivät mahtuisi bussiin. Koulu voidaan myös velvoittaa ilmoittamaan ennakkoon matkustavista oppilasryhmistä koulupäivän aikana, jolloin HSL:ssä tiedetään ennakkoon matkustajamäärät.

Maksuton joukkoliikenne koululaisille kello 10.00-15.00 välillä tukee uuden opetussuunnitelman mukaista toimintaa ja turvaa oppilaille tasavertaiset, koulun sijainnista riippumattomat mahdollisuudet hyödyntää Helsingin monipuolista kaupunkiympäristöä ja kulttuuritarjontaa. Lisäksi myönteinen kokemus joukkoliikenteen käytöstä koulupäivän aikana vahvistaa ekologisesti kestävästä liikkumistottumusta ja edistää oppilaiden kasvamista joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Maksuton matkustaminen voidaan järjestää myös siten, että kouluille luodaan oma lippu ns. koulun oppilasryhmälippu, joka oikeuttaa ennalta määritellyn määrän matkoja Helsingin sisällä ja ryhmän mukana on aina 1-2 koulun aikuista edustajaa, jotka vastaavat ryhmän toiminnasta. Näin lipuntarkastus tms. on helppo suorittaa. Mikäli päivittäisten ryhmien määrä kouluittain rajattaisiin lipulla, niin silloin voidaan estää myös joidenkin vuorojen kuormittuminen. Lisävuorojakaan ei tällöin tarvita.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala esittää maksutonta joukkoliikennettä tasavertaisten oppimismahdollisuuksien tarjoamiseksi kaikille helsinkiläisille koululaisille riippumatta koulun sijainnista. Jotta saataisiin käyttäjäkokemusta toiminnasta, niin kasvatuksen ja koulutuksen toimiala ehdottaa, että oppilasryhmämatkalippua kokeiltaisiin vuonna 2018 Helsingissä idän alueella yhden lukukauden eli puoli vuotta. Idän alueella metro pystyy kuljettamaan suurempiakin ryhmiä ilman pelkoa liiallisesta kuormittumisesta. Kokeilun aikana saadaan kokemusta koululaisryhmien matkustusmäärästä, koulujen matkustamisen määrästä (esim. kuinka paljon kasvaa) ja oppilaiden kokemuksista.

Lisätiedot



17.08.2017

Asia/5

Outi Salo, perusopetusjohtaja, puhelin: 310 86774
outi.salo(a)hel.fi

Postiosoite

PL 1400
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hkl@hel.fi

Käyntiosoite

Toinen linja 7 A
Helsinki 53
<http://hkl.fi>

Puhelin

3101071

Faksi

09655783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI3280001301351509

Alv.nro

FI02012566