



§ 357

**Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle
HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2020-2022**

HEL 2019-006986 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) strategiasuunnitelman 2018-2021 visio ja strategiset painopisteet antavat hyvän perustan HSL:n toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämiselle asettamia tavoitteita.

HSL:n tavoitteena on saada joukkoliikenne lähes päästöttömäksi vuoteen 2025 mennessä. Tavoitteen saavuttamiseksi on tehty kannatettavia toimenpiteitä. Bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdot ovat ohjanneet bussikalustoa päästöneutraalimpaan suuntaan. Uudelle dieselkalustolle on aina asetettu tiukat ympäristövaatimukset ja ympäristöbovuksella on lisätty biopolttoaineiden käyttöä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on myös Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista.

Kannatettava on myös HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti. Ekosysteemi sisältää eri toimijoiden tuottamia joukkoliikenteen taustajärjestelmiä ja fyysisiä toimintaympäristöjä. Konkreettisia ja kriittisiä kohteita ovat esimerkiksi joukkoliikenteen varikot ja sähköbussien latausinfra. Näitä hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

HSL:n toiminta-aikana (2010-2018) joukkoliikenteen tarjonta on kasvanut noin 40 %, kun se lasketaan ajetuilla paikkakilometreillä. Samaan aikaan nousuina mitattu matkustajamäärä on kasvanut noin 19 %. Joukkoliikenteen matkamäärä ei ole kasvanut näin paljon, koska joukkoliikennejärjestelmässä liityntäliikenne on lisääntynyt ja nousumäärä matkaa kohti siis kasvanut. Vastaavana aikajaksona HSL-alueen asukasmäärä on kasvanut 17 %. Tehokkuuden ja taloudellisuuden näkökulmista joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksen vaikutus matkustajamääriin olisi pitänyt olla toteutunutta suurempi. Ajetuista paikkakilometreistä tulisi erottaa raskaan raideliikenteen (metro ja juna) lisäyksen kasvu,



13.08.2019

sillä näiden kustannusvaikutus paikkaa kohden on vähäisempi kuin muulla joukkoliikenteellä.

HSL:n TTS-kauden 2020-2022 keskeisissä strategisissa tavoitteissa ei ole mainittu taloudellisuutta. Kysynnän ja tarjonnan kohdistamisen pitäisi jatkossa olla paremmin tasapainossa ei vain taloudellisuuden vaan myös päästöjen vähentämisen takia.

Strategian käytännön toteutumisen seurantaan tulee kehittää mittareita, jotka kertovat nykyistä tarkemmin toiminnan taloudellisuudesta, tehokkuudesta ja suunnittelun laadusta. Strategiset painopisteet olisi perusteltua sitoa seurantaan ja tämän hetkiseen tilanteeseen myös lukujen osalta. Kun seudulla tavoitellaan joukkoliikenteen kulkumuodon kasvua niin tähän tavoitteeseen liittyvän olennaisen seurantatiedon pitäisi näkyä entistä selkeämmin HSL:n tavoitteiden seurannassa. Mittariston tulee olla myös riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tavoitteena tulee koko ajan olla joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen. Näitä tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulee seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Tunnuslukujen aikasarjat antavat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Mittarit (esim. eur/matkustaja-km, eur/tuotettu paikka-km, eur/matka, hallinnon kulut, henkilöstökulut, investointien kannattavuus jne.) kiinnittäisivät hyvin huomiota HSL:n toiminnan tuottavuustavoitteisiin ja -kehitykseen pitkällä aikajänteellä. Mittarit olisi hyvä saada käyttöön viimeistään seuraavan vuoden talousarvioehdotukseen mennessä.

HSL:n tulisi avata joukkoliikennettään koskevaa tietoa avoimeen rajapintaan viimeistään ensi vuoden aikana. Tiedon avaaminen tuo läpinäkyvyyttä julkishallinnon toimintaan. Kun kerätty tieto on saatavilla avoimen rajapinnan kautta, sitä voivat hyödyntää myös muut kuin tuottajaorganisaatio. Tiedon avaaminen ja yhdistäminen muiden tahojen jakamaan avoimeen dataan luo lisäarvoa erilaisten innovaatioiden kautta.

Lipputulosten arvioiminen vuonna 2020 on haasteellista, koska talousarviota tehtäessä ei ole vielä kovin pitkältä ajanjaksolta tietoa uuden vyöhykejärjestelmän vaikutuksista liikkumiseen tai lipputuloihin. Helsingille aiemmilta vuosilta kertynyt ylijäämä antaa mahdollisuuden tehdä alijäämäisen budjetin ja seurata uuden vyöhykejärjestelmän lipputulosten kehitystä.

Vyöhykeuudistuksen vaikutuksia tulee seurata tarkasti. Kun nähdään, miten kuntakohtaiset lipputulot ja liikenteen hoidon kustannukset uudistetussa vyöhykejärjestelmässä kehittyvät, voidaan lipunhintoihin ja lip-



13.08.2019

pulajeihin tehdä tarkistuksia. Tällöin tulee varautua ratkaisuun, joka mahdollistaa kausilippujen erilaisen hinnoittelun kunnittain sen mukaan, kuinka paljon kukin kunta voi joukkoliikennematkustamista tukea. Jos kausiliput hinnoitellaan kuntakohtaisesti, kuntien erilaiset taloudelliset tilanteet ja mahdollisuudet tukea joukkoliikennettä voidaan hyödyntää lippujen kilpailukykyisessä hinnoittelussa. Muussa tapauksessa lipunhintojen subventointi toteutuu heikoimman kuntatalouden mukaan, mikä ei välttämättä ole koko seudun kannalta ideaaliratkaisu.

HSL:n tulisi arvioida mahdollisuuksia laajentaa avorahastus koskemaan myös Helsingin kantakaupungin linjojen 14 ja 18 kaltaisia viikkaita bussilinjoja. Näillä linjoilla erityisesti ruuhkatuntien aikana lipunmyynnin lopettaminen ajoneuvoissa ja kaikkien ovien käyttö auttaisivat linjojen nopeutumiseen ja luotettavuuteen. Tässä yhteydessä olisi perusteltua myös arvioida, voisiko bussilinjastolle luoda kolmannen kategorian runkobussilinjojen ja perusbussilinjojen rinnalle. Uuden kategorian linjoilla olisi tiheä vuoroväli, ne pysähtyisivät kaikilla pysäkeillä ja niissä olisi avorahastus.

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. Junaliikenteen palvelutason parantaminen A-, P- ja I-junien vuorovälejä lyhentämällä on perusteltua.

Edellä mainittujen parannusten lisäksi A-junan tarjonta päiväliikenteessä ja hiljaisempina aikoina tulisi nostaa samalle tasolle muiden kaupunkiratojen kanssa. A-junan arkipäivän 20 min. ja sunnuntain 30 min. vuoroväli eivät vastaa kaupunkirataliikenteelle asetettuja tavoitteita. Palvelutason nosto päiväliikenteessä on mahdollista kohtuullisin kustannuksin, eikä se edellytä Espoon kaupunkiradan jatkamista Leppävaarasta Kauklahteen.

Kuntaosuuksien taso

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.



Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulee kiinnittää huomioita ja kulujen, kuten hallinnollisten kulujen, kasvua suhteessa koko budjettiin olisi syytä seurata nykyistä tarkemmin. Palveluiden ostojen sisältöä ja vaikuttavuutta on myös hyvä seurata ja kerryttää arviota muutosten vaikuttavuudesta. Helsingin kaupunkistrategiassa 2017–2021 on asetettu kaupungin omalle taloudelle tavoite, että velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaali-kasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 0,5 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä katettu lipputulolla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa-kin erityisesti operatiivisten kustannusten kattamisen osalta, jotta joukkoliikenteen lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä, mutta samalla myös kysyntä ohjaa palvelutarjonnan suunnittelua.

HSL:n tulisi arvioida rollaattorien kanssa kulkevien henkilöiden lippukäytännöt ja vapauttaa heidät velvoitteesta hankkia lippu. Kaupunkiympäristölautakunta ehdottaa, että HSL:n seuraava talousarvio valmistellaan siten, että rollaattoria käyttävät saavat matkustaa maksuttomasti, samaan tapaan kuin lastenvaunuja kuljettavat.

HSL tarkastelee opiskelijalippu-uudistuksen toteutuneita kustannusvaihtokuituksia ja pyrkii palauttamaan kausilippujen ja kertalippujen opiskelijalaskennan 50 %:iin normaalihinnasta.

Lisäksi 2021 talousarvion valmistelijat tutkivat mahdollisuutta poistaa seniorilipusta aikarajat.

Tarkastusmaksun korottaminen

Liikennejärjestelmän oikeinkäyttöä sekä tähän ohjaavia virhe- ja tarkastusmaksuja on syytä arvioida kokonaisuutena. Siten tässä vaiheessa ei ole perusteita liputta matkustamisen tarkastusmaksun korottamiseen 80 eurosta 100 euroon, vaikka joukkoliikenteen tarkastusmaksua ei ole korotettu yli kymmeneen vuoteen. 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. Pysäköintivirhemaksun suuruudesta päätetään Sisäministeriön asetuksella.

Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö



13.08.2019

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Käsittely

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

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Poistetaan lausunnosta kappale "Tarkastusmaksun korottaminen. Liikennejärjestelmän oikeinkäyttöä sekä tähän ohjaavia virhe- ja tarkastusmaksuja on syytä arvioida kokonaisuutena. Siten tässä vaiheessa ei ole perusteita liputta matkustamisen tarkastusmaksun korottamiseen 80 eurosta 100 euroon, vaikka joukkoliikenteen tarkastusmaksua ei ole korotettu yli kymmeneen vuoteen. 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. Pysäköintivirhemaksun suuruudesta päätetään Sisäministeriön asetuksella."

Korvataan ko. kpl tekstillä. "Tarkastusmaksun korottaminen 100 euroon on perusteltu ratkaisu. "

Kannattaja: Nuutti Hyttinen

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Poistetaan lausunnosta kohta: "HSL:n tulisi arvioida rollaattorien kanssa kulkevien henkilöiden lippukäytännöt ja vapauttaa heidät velvoitteesta hankkia lippu. Kaupunkiympäristölautakunta ehdottaa, että HSL:n seuraava talousarvio valmistellaan siten, että rollaattoria käyttävät saavat matkustaa maksuttomasti, samaan tapaan kuin lastenvaunuja kuljettavat."

Risto Rautavan vastaehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Vastaehdotus:

Amanda Pasanen: Lisätään kappaleen 17 jälkeen: "HSL tarkastelee opiskelijalippu-uudistuksen toteutuneita kustannusvaikutuksia ja pyrkii palauttamaan kausilippujen ja kertalippujen opiskelija-alennuksen 50 %:iin normaalihinnasta."

Kannattaja: Nuutti Hyttinen

Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljavaara: Kohtaan 17 lisätään:



2021 talousarvion valmistelijat tutkivat mahdollisuutta poistaa seniorilipusta aikarajat.

Kannattaja: Atte Kaleva

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Poistetaan lausunnosta kappale "Tarkastusmaksun korottaminen. Liikennejärjestelmän oikeinkäyttöä sekä tähän ohjaavia virhe- ja tarkastusmaksuja on syytä arvioida kokonaisuutena. Siten tässä vaiheessa ei ole perusteita liputta matkustamisen tarkastusmaksun korottamiseen 80 eurosta 100 euroon, vaikka joukkoliikenteen tarkastusmaksua ei ole korotettu yli kymmeneen vuoteen. 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. Pysäköintivirhemaksun suuruudesta päätetään Sisäministeriön asetuksella."

Korvataan ko. kpl tekstillä. "Tarkastusmaksun korottaminen 100 euroon on perusteltu ratkaisu. "

Jaa-äännet: 7

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 5

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

Poissa: 1

Silvia Modig

Esittelijän ehdotus jäi tältä osin voimaan äänin 7-5 (1 poissa).

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kohtaan 17 lisätään:

2021 talousarvion valmistelijat tutkivat mahdollisuutta poistaa seniorilipusta aikarajat.

Jaa-äännet: 5

Dennis Hamro-Drotz, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara



13.08.2019

Ei-äänet: 7

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Mai Kivelä, Jape Lovén, Risto Rautava

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Sirpa Asko-Seljavaaran vastaehdotuksen äänin 7-5 (1 poissa).

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Lisätään kappaleen 17 jälkeen: "HSL tarkastelee opiskelijalippu-uudistuksen toteutuneita kustannusvaikutuksia ja pyrkii palauttamaan kausilippujen ja kertalippujen opiskelija-alennuksen 50 %:iin normaali hinnasta."

Jaa-äänet: 2

Risto Rautava, Osmo Soininvaara

Ei-äänet: 10

Sirpa Asko-Seljavaara, Dennis Hamro-Drotz, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Amanda Pasasen vastaehdotuksen äänin 10-2 (1 poissa).

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 HSL:n hallituksen lausuntopyyntö 14.6.2019
- 2 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus



Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) strategiasuunnitelman 2018-2021 visio ja strategiset painopisteet antavat hyvän perustan HSL:n toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämiselle asettamia tavoitteita.

HSL:n tavoitteena on saada joukkoliikenne lähes päästöttömäksi vuoteen 2025 mennessä. Tavoitteen saavuttamiseksi on tehty kannatettavia toimenpiteitä. Bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdot ovat ohjanneet bussikalustoa päästöneutraalimpaan suuntaan. Uudelle dieselkalustolle on aina asetettu tiukat ympäristövaatimukset ja ympäristöbonuksella on lisätty biopolttoaineiden käyttöä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on myös Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista.

Kannatettava on myös HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti. Ekosysteemi sisältää eri toimijoiden tuottamia joukkoliikenteen taustajärjestelmiä ja fyysisiä toimintaympäristöjä. Konkreettisia ja kriittisiä kohteita ovat esimerkiksi joukkoliikenteen varikot ja sähköbussien latausinfra. Näitä hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

HSL:n toiminta-aikana (2010-2018) joukkoliikenteen tarjonta on kasvanut noin 40 %, kun se lasketaan ajetuilla paikkakilometreillä. Samaan aikaan nousuina mitattu matkustajamäärä on kasvanut noin 19 %. Joukkoliikenteen matkamäärä ei ole kasvanut näin paljon, koska joukkoliikennejärjestelmässä liityntäliikenne on lisääntynyt ja nousumäärä matkaa kohti siis kasvanut. Vastaavana aikajaksona HSL-alueen asukasmäärä on kasvanut 17 %. Tehokkuuden ja taloudellisuuden näkökulmista joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksen vaikutus matkustajamääriin olisi pitänyt olla toteutunutta suurempi. Ajetuista paikkakilometreistä tulisi erottaa raskaan raideliikenteen (metro ja juna) lisäyksen kasvu, sillä näiden kustannusvaikutus paikkaa kohden on vähäisempi kuin muulla joukkoliikenteellä.

HSL:n TTS-kauden 2020-2022 keskeisissä strategisissa tavoitteissa ei ole mainittu taloudellisuutta. Kysynnän ja tarjonnan kohdistamisen pitäisi jatkossa olla paremmin tasapainossa ei vain taloudellisuuden vaan myös päästöjen vähentämisen takia.



Strategian käytännön toteutumisen seurantaan tulee kehittää mittareita, jotka kertovat nykyistä tarkemmin toiminnan taloudellisuudesta, tehokkuudesta ja suunnittelun laadusta. Strategiset painopisteet olisi perusteltua sitoa seurantaan ja tämän hetkiseen tilanteeseen myös lukujen osalta. Kun seudulla tavoitellaan joukkoliikenteen kulkumuodon kasvua niin tähän tavoitteeseen liittyvän olennaisen seurantatiedon pitäisi näkyä entistä selkeämmin HSL:n tavoitteiden seurannassa. Mittariston tulee olla myös riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tavoitteena tulee koko ajan olla joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen. Näitä tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulee seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Tunnuslukujen aikasarjat antavat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Mittarit (esim. eur/matkustaja-km, eur/tuotettu paikka-km, eur/matka, hallinnon kulut, henkilöstökulut, investointien kannattavuus jne.) kiinnittäisivät hyvin huomiota HSL:n toiminnan tuottavuustavoitteisiin ja -kehitykseen pitkällä aikajänteellä. Mittarit olisi hyvä saada käyttöön viimeistään seuraavan vuoden talousarvioehdotukseen mennessä.

HSL:n tulisi avata joukkoliikennettään koskevaa tietoa avoimeen rajapintaan viimeistään ensi vuoden aikana. Tiedon avaaminen tuo läpinäkyvyyttä julkishallinnon toimintaan. Kun kerätty tieto on saatavilla avoimen rajapinnan kautta, sitä voivat hyödyntää myös muut kuin tuottajaorganisaatio. Tiedon avaaminen ja yhdistäminen muiden tahojen jakamaan avoimeen dataan luo lisäarvoa erilaisten innovaatioiden kautta.

Lipputulosten arvioiminen vuonna 2020 on haasteellista, koska talousarviota tehtäessä ei ole vielä kovin pitkältä ajanjaksolta tietoa uuden vyöhykejärjestelmän vaikutuksista liikkumiseen tai lipputuloihin. Helsingille aiemmilta vuosilta kertynyt ylijäämä antaa mahdollisuuden tehdä alijäämäisen budjetin ja seurata uuden vyöhykejärjestelmän lipputulosten kehitystä.

Vyöhykeuudistuksen vaikutuksia tulee seurata tarkasti. Kun nähdään, miten kuntakohtaiset lipputulot ja liikenteen hoidon kustannukset uudistetussa vyöhykejärjestelmässä kehittyvät, voidaan lipunhintoihin ja lipulajeihin tehdä tarkistuksia. Tällöin tulee varautua ratkaisuun, joka mahdollistaa kausilippujen erilaisen hinnoittelun kunnittain sen mukaan, kuinka paljon kukin kunta voi joukkoliikennematkustamista tukea. Jos kausiliput hinnoitellaan kuntakohtaisesti, kuntien erilaiset taloudelliset tilanteet ja mahdollisuudet tukea joukkoliikennettä voidaan hyödyntää lippujen kilpailukykyisessä hinnoittelussa. Muussa tapauksessa lipunhintojen subventointi toteutuu heikoimman kuntatalouden mukaan, mikä ei välttämättä ole koko seudun kannalta ideaaliratkaisu.



HSL:n tulisi arvioida mahdollisuuksia laajentaa avorahastus koskemaan myös Helsingin kantakaupungin linjojen 14 ja 18 kaltaisia vilkkaita bussilinjoja. Näillä linjoilla erityisesti ruuhkatuntien aikana lipunmyynnin lopettaminen ajoneuvoissa ja kaikkien ovien käyttö auttaisivat linjojen nopeutumiseen ja luotettavuuteen. Tässä yhteydessä olisi perusteltua myös arvioida, voisiko bussilinjastolle luoda kolmannen kategorian runkobussilinjojen ja perusbussilinjojen rinnalle. Uuden kategorian linjoilla olisi tiheä vuoroväli, ne pysähtyisivät kaikilla pysäkeillä ja niissä olisi avorahastus.

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. Junaliikenteen palvelutason parantaminen A-, P- ja I-junien vuorovälejä lyhentämällä on perusteltua.

Edellä mainittujen parannusten lisäksi A-junan tarjonta päiväliikenteessä ja hiljaisempina aikoina tulisi nostaa samalle tasolle muiden kaupunkiratojen kanssa. A-junan arkipäivän 20 min. ja sunnuntain 30 min. vuoroväli eivät vastaa kaupunkirataliikenteelle asetettuja tavoitteita. Palvelutason nosto päiväliikenteessä on mahdollista kohtuullisin kustannuksin, eikä se edellytä Espoon kaupunkiradan jatkamista Leppävaarasta Kauklahteen.

Kuntaosuuksien taso

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.

Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulee kiinnittää huomioita ja kulujen, kuten hallinnollisten kulujen, kasvua suhteessa koko budjettiin olisi syytä seurata nykyistä tarkemmin. Palveluiden ostojen sisältöä ja vaikuttavuutta on myös hyvä seurata ja kerryttää arviota muutosten vaikuttavuudesta. Helsingin kaupunkistrategiassa 2017–2021 on asetettu kaupungin omalle taloudelle tavoite, että velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaali-kasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 0,5 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella.



Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä ka-
tettu lipputuloilla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa-
kin erityisesti operatiivisten kustannusten kattamisen osalta, jotta jouk-
koliikenteen lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä, mutta samalla
myös kysyntä ohjaa palvelutarjonnan suunnittelua.

HSL:n tulisi arvioida rollaattorien kanssa kulkevien henkilöiden lippu-
käytännöt ja vapauttaa heidät velvoitteesta hankkia lippu. Kaupunkiympä-
ristölautakunta ehdottaa, että HSL:n seuraava talousarvio valmistel-
laan siten, että rollaattoria käyttävät saavat matkustaa maksuttomasti,
samaa tapaan kuin lastenvaunuja kuljettavat.

Tarkastusmaksun korottaminen

Liikennejärjestelmän oikeinkäyttöä sekä tähän ohjaavia virhe- ja tarkas-
tusmaksuja on syytä arvioida kokonaisuutena. Siten tässä vaiheessa ei
ole perusteita liputta matkustamisen tarkastusmaksun korottamiseen
80 eurosta 100 euroon, vaikka joukkoliikenteen tarkastusmaksua ei ole
korotettu yli kymmeneen vuoteen. Pysäköintivirhemaksun suuruus on
Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60-80 euroa. Joukkoliiken-
teen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköinti-
virhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköin-
nista voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille. Py-
säköintivirhemaksun suuruudesta päätetään Sisäministeriön asetukset-
la.

Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna
kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten
muutosten tasaamiseksi.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa anta-
maan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 14.8.2019 mennessä.
Asia tulee käsitellä tässä kaupunkiympäristölautakunnan kokouksessa.
Lausuntoa on pyydetty myös HKL-liikelaitoksen johtokunnalta.

Yleistä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen mu-
kaan 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 2020 - 2022 ja siihen liittyen strategiasuunnitelmasta, liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista, kuntaosuuksien tasosta, lippu- ja lotavoitteista TTS-kaudella, tarkastusmaksun korottamisesta ja kunta-kohtaisen ylijäämän käytöstä suunnitelmakaudella.

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". Vision kolme keskeistä asiaa ovat: kestävyys, sujuvuus ja seudun toimivuus.

Strategian viisi strategista painopistettä ovat:

1. erinomainen asiakaskokemus
2. tehokas runkoverkko
3. ennakointi ja uudistuminen
4. aktiivinen yhteistyö
5. kestävä talous

Taloussuunnitelma

HSL:n toimintamenojen on vuonna 2020 arvioitu olevan yhteensä 753,4 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2019 toteutumaennusteesta 7,0 milj. euroa (+ 0,9 %). Vuonna 2021 toimintamenojen arvioidaan olevat 772,5 milj. euroa ja vuonna 2022 779,4 milj. euroa.

Joukkoliikenteen operointikustannukset vuonna 2020 ovat 536,0 milj. euroa, mikä muodostaa 71,1 % HSL:n toimintamenoista. Liikennemuodoittain kustannukset jakautuvat seuraavasti: bussiliikenne 336,5 milj. euroa (62,8 %), junaliikenteen 95,5 milj. euroa (17,8 %), raitioliikenne 57,0 milj. euroa (10,6 %), metrolinjakustannukset 42,9 milj. euroa (8,0 %) ja lauttaliikenne 4,2 milj. euroa (0,8 %). Joukkoliikenteen hoidon kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 1,2 % edellisvuoden tasosta.

HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2020 on 147,3 milj. euroa. Tästä metron osuus



13.08.2019

on 107,5 milj. euroa. Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä.

Lipputuloja arvioidaan vuonna 2020 kertyvän 377,3 milj. euroa, mikä olisi 0,4 % vähemmän kuin vuoden 2019 lipputulojen toteutumaennuste. Lipputuloarviot perustuvat neljän kuukauden vanhan tariffin mukaisen toteutuman perusteella tehtyyn ennusteeseen. Syksyllä lopullista TTS-esitystä tehdessään HSL:llä on käytössä enemmän tietoa vyöhykejärjestelmän mukaisesta lipputulokertymästä. Vuodelle 2020 ei esitetä merkittäviä lippujen hintojen muutoksia. Joitakin uuden tariffin mukaisia lippulajeja ja ominaisuuksia kuten säästötilausvuosilippu tullaan toteuttamaan asteittain.

Matkustajamäärän arvioidaan kasvavan noin 1,5 %.

Tilikauden 2020 alijäämäksi arvioidaan 12,6 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä.

Helsingin kuntaosuuden on arvioitu vuonna 2020 olevan 209,0 milj. euroa. Laskutettavaa kuntaosuutta vuonna 2020 muodostuu 201,0 milj. euroa, koska aiempina vuosina kertynyttä ylijäämää puretaan 8,0 milj. eurolla. Helsingillä oli HSL:lle maksettua ylijäämää vuoden 2018 lopussa yhteensä 37,7 milj. euroa. HSL:n kuntaosuuteen on Helsingin talousarvion 2020 raamissa, joka perustuu vuoden 2019 hyväksytyn talousarvion taloussuunnitelmaan vuodelle 2020, varattu 206,1 milj. euroa.

Tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon.

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

HSL:n tilaama lähijunaliikenne siirtyy kilpailutettuun sopimukseen kesäkuussa 2021.

Merkittävimmät liikenteen palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

- Lähijunaliikenteen palvelutasoa parannetaan. Vuorovälejä lyhennetään A-junilla siten, että 20 min. vuorovälillä ajetaan lauantain päiväliikenne ja arkisin klo 19 asti. P- ja I-junilla ajetaan sunnuntain päiväliikenne 10 min. vuorovälillä. Ruuhkaisimpiin juniin lisätään kalustoa
- Raitioliikenteessä jatketaan linjan 6 reitti Hietalahdesta Eiranrantaan, linjan 9 reitti Saukonpaadesta Länsiterminaaliin, linjan 7 reitti Pasilasta Meilahteen uudelle Rosina Heikelin puiston kääntöpaikalle ja linjan 9 reitti Pasilasta Ilmalan torille vuonna 2021. Linjan 8 reitti jatketaan Länsiterminaalille ja edelleen Bunkkerin edustalla olevalle uudelle kääntöpaikalle vuonna 2022



- Runkolinja 570 Mellunmäki-Aviapolis aloittaa syksyllä 2021
- osa Hämeentietä keskustaan ajavista seutulinjoista siirretään kulkemaan Kalasataman terminaaliin syksyllä 2021. Muutos on sidoksissa Vantaan Ojangon varikon valmistumiseen ja Kalasataman alueen rakentamisen tilanteeseen.

Lausuntopyynnön liitteet

Lautakunnan listan liitteenä ovat HSL:n lausuntopyyntökirje ja HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 HSL:n hallituksen lausuntopyyntö 14.6.2019
- 2 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano