



§ 777

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2018-2020

HEL 2017-007214 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Veronika Honkasalon ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2018-2020 seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma ja liikenteen palvelutaso

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) strategiset tavoitteet ja visio 2025 ovat antaneet hyvän perustan toiminnalle. Tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat osaltaan Helsingin kaupungin maankäyttöön ja liikenteelle asettamia tavoitteita. Tulevassa HSL:n strategian päivityksessä tulee erityisesti kiinnittää huomiota tavoitteiden toteutumisen seurantaan.

Strategian toteutumisen seurantaan tulee kehittää riittävän laaja mittaristo, joka kertoo mm. toiminnan taloudellisuudesta, tehokkuudesta ja suunnittelun laadusta. Tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulisi seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Tunnuslukujen aikasarjat antaisivat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Käytettävät mittarit sekä niiden



toteutuman aikasarjat ja tavoitetasot tulee esittää selkeästi toiminnan ja talouden suunnitelmassa.

Suurten joukkoliikenteen infrahankkeiden kustannusvaikutusten selvittämiseen on edelleen panostettava. Vasta viime vuosina on alettu selvittää yksittäisten hankkeiden vaikutuksia HSL:n talouteen ja lippujen hintoihin, mutta kokonaisvaltainen tarkastelu puuttuu vielä. Jatkossa tulisi, esim. osana MAL-prosessia, selvittää erilaisten liikenteen kehitysskenaarioiden mukaiset pitkän aikavälin kustannusvaikutukset. Vain tällä tavalla kokonaisuutta arvioimalla kaupungeilla on mahdollisuus vaikuttaa hankkeiden suunnitteluun ja ajoitukseen myös HSL:n tuottavuuskehitys huomioiden.

Suunnitelmakauden panostukset asiakaspalvelun kehittämiseen ja digitaalisiin palveluihin, mm. mobiilippuihin ja nettitilauksiin, ovat kannatettavia. Digitaalisia palveluja lisättäessä tulee kuitenkin voimakkaasti kiinnittää huomioita myös palvelujen käytettävyyteen, mm. lipunoston esteettömyyteen. Kuljettajien lipunmyynnistä luopuminen raitiovaunuissa on oikea toimenpide raitioliikenteen nopeuttamiseksi ja luotettavuuden parantamiseksi.

Strategian päivitystyön yhteydessä on hyvä seurata myös automaattiliikenteen kehittymistä ja sen merkitystä HSL:n toiminnassa.

HKL:n kulkuneuvoissa vuoden 2017 aikana HSL:n kanssa pilotoitu pikapalauttejärjestelmä tulee sujuvoittamaan asiakaspalvelua ja helpottamaan merkittävästi kehitystoimien kohdentamista. HKL:n vuosittaisia mystery shopping -tutkimuksia voitaisiin myös nykyistä laajemmin hyödyntää yhteistyössä HSL:n kanssa.

Vuonna 2018 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muutokset ovat perusteltuja ja pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia.

HSL:n rooli osana liikkumispalvelua

Uudet MaaS-palvelut voivat tarjota joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluja, joita myös HSL voi hyödyntää osana omaa toimintaansa ja osana matkaketjujen kokonaisuutta. Lausuntopyynnössä esitetyt alustavat linjaukset HSL:n roolista osana uusia liikkumispalveluja ovatkin oikean suuntaisia.

Lippuyhteistyön laajentaminen muiden viranomaisten ja yksityisten toimijoiden suuntaan on kannatettavaa. On tärkeää, että HSL hakee aktiivisesti ratkaisuja lipputarjonnan kehittämiseksi niin, että se mahdolli-



simman hyvin palvelee myös MaaS-toimijoita. Näin on mahdollista kasvattaa joukkoliikenteen käyttöä erityisesti niissä asukasryhmissä, jotka eivät lainkaan käytä joukkoliikennettä taikka käyttävät sitä vain satunnaisesti.

Reittioppaan kehittäminen siten, että se huomioi myös muut liikkumispalveluiden tuottajat, parantaa palvelun laatua ja täydentää muiden palvelutuottajien vastaavia sovelluksia.

Julkisten toimijoiden pääasiallisena tehtävänä on mahdollistaa uusien liikkumispalveluiden kehittyminen markkinalähtöisesti. Lausuntopyyntöissä ehdotettu HSL:n rooli MaaS-palveluiden suunnittelijana ja järjestäjänä toiminta-alueellaan ei ole perusteltua. Sen sijaan HSL:n tulisi avata omaa palvelutarjontaansa niin, että joukkoliikennepalvelut ovat mahdollisimman vaivatta kytkettävissä ja paketoitavissa eri palvelutarjoajien tuotteiden osaksi. Ensisijaisesti tulee tarjota mahdollisuus markkinalähtöiselle MaaS-toiminnan kehittymiselle.

MaaS-palvelujen toteuttamisessa kannattaa edetä kokeilujen ja pilottien kautta, jotta löydetään parhaat käytännöt. On tärkeää, ettei julkinen toimija omalla toiminnallaan rajoita uusien innovaatioiden syntymistä. Kun digitaalisten tietovarantojen muodostamien rekisterien toteuttamisessa hyödynnetään avoimia rajapintoja, mahdollistetaan usean toimijan markkinat. Liikkujat hyötyvät monipuolisesta tarjonnasta ja välttävät yhden toimijan varassa toteutetun järjestelmän haitat.

Kun joukkoliikenne on toteutettu kilpailukykyisesti, muut liikkumispalvelut eivät ole uhka sen menestykselle. Silloin ei ole tarvetta myöskään valikoida yhteistyökumppaneita, vaan avata palvelu kaikille halukkaille.

Kuntaosuuksien taso ja kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän maksaminen

Kuntaosuudet ovat olleet kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämisellä tavoiteltiin synergiahyötyjä, joiden avulla myös kustannusten nousua voidaan hillitä. Toiminnan tuottavuuteen ja menojen kasvun katkaisemiseen tuleekin kiinnittää entistä enemmän huomioita. Helsingin kaupungilla on hidastettu velkaantumiskehitystä pyrkimällä pitämään käyttömenojen reaalikasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella.

Ensi vuonna HSL käyttää muiden palvelujen ostoon lähes yhtä paljon rahaa kuin metrolinjan ostoon. Näin merkittävän taloudellisen panostuksen vaikutukset esimerkiksi tuottavuuteen tai lipputulojen kasvuun olisi perusteltua arvioida.



HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuus vuonna 2018 on 203,9 milj. euroa (kasvua noin 2 %). Helsingin kuntaosuus on 58,3 % HSL-kuntien yhteenlasketusta 348,1 milj. eurosta.

Kaupunginhallituksen 12.6.2017 hyväksymässä vuoden 2018 talousarvioehdotuksen raamissa on Helsingin HSL-kuntaosuuteen varattu 200 milj. euroa, joka pohjautui HSL:n hallituksen 25.10.2016 hyväksymään toiminta- ja taloussuunnitelmaan. Kuntaosuuden ylijäämää ennustetaan vuoden 2017 loppuun mennessä kertyvän arviolta 63 milj. euroa, josta Helsingin osuus olisi noin 28 milj. euroa.

Helsingin kuntaosuuden sopeuttaminen 200 milj. euron tasoon vuonna 2018 tulee tehdä ensisijaisesti kustannusten kasvua rajoittamalla ja lipputuloja kerryttämällä sekä tarvittaessa kuntakohtaisen ylijäämän käyttöä lisäämällä. Yhdessä sovituista joukkoliikenteen palvelutason muutoksista tulee kuitenkin pitää kiinni. Muutoin kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Joukkoliikenteen kilpailukyvyn kannalta on hyvä asia, että lippujen hintoihin ei tulevana vuonna esitetä korotuksia. Päinvastoin, esitetty mobiililippujen hinnan alentaminen arvolippujen tasolle aiheuttaa keskimäärin 1,2 % hintojen alennuksen.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Toiminnan painottaminen asiakkaiden informointiin uuden järjestelmän käyttöönoton yhteydessä on hyvä asia.

Kuntaosuuslaskentamallin kehittäminen

HSL esittää uutta mallia kuntaosuuksien laskemiseen, mikä edellyttäisi perussopimuksen uudistamista. Perusteena on esitetty mm. vyöhykeperusteiseen lippujärjestelmään siirtymistä ja avorahastuksen jatkossa lisääntyvää osuutta, jotka tuottavat haasteita nykyisin käytössä olevaan laskentatapaan.

Nykyisen perussopimuksen mukaan jäsenkunnat maksavat omien kuntalaistensa käyttämästä joukkoliikenteestä ja tulot jakautuvat kuntalaisten ostamien lippujen mukaisesti. HSL esittää kuntaosuuslaskentamallin pohjaksi tarjontaperusteista mallia, jossa liikenteen hoidon alijäämää jaettaisiin tarjotun palvelutason (lähdöt pysäkeittäin) perusteella.



Helsingin kaupungin mielestä HSL:n esittämä malli on osittain heikosti perusteltu, eivätkä mallin tueksi esitetyt esimerkit ole riittäviä tuomaan esiin mallin vaikutuksia. Mallin kehittämiseen käytetty aika oli asian vaikuttavuuteen nähden lyhyt ja tehdyt herkkyystarkastelut tämän vuoksi suppeita.

Helsingin kaupunki katsoo, että kuntaosuuksien jakotapaa tulisi kehittää nykyisestä, mutta tämä ei välttämättä edellytä laskentamallin periaatteiden kokonaisuudistusta. Nykyinen kohdistusmalli, jossa operointikulut jaetaan käytön mukaan kunnille, on oikeudenmukaisempi ja läpinäkyvämpi kuin HSL:n ehdottama tarjontaan perustuva malli. Esitetty tarjontaan perustuva malli ei huomioi sitä, minkä kunnan käyttäjille tarjontaa järjestetään. Nykyinen malli vastaa kustannusjaon osalta sitä periaatetta, jonka pohjalta HSL:n perussopimus on alun perin tehty.

Nykyinen kysyntäperusteinen kustannusjakomalli ohjaa tarjontapohjaisista mallia paremmin kustannustehokkaaseen joukkoliikenteen suunnitteluun. Kysyntään perustuva malli kannustaa tarjontaperusteista mallia paremmin myös lipputulokertymän kartuttamiseen ja uusien matkustajaryhmien saamiseen lippujen hintojen kurissa pitämiseksi.

Myös jatkossa joukkoliikennekysynnän ja asiakastarpeiden ymmärtäminen on tärkeä suunnittelun lähtökohta. Erityisesti kysyntätiedon laatua ja ajantasaisuutta tulisi kehittää, jotta kustannukset jakautuisivat mahdollisimman oikein. Operointikulujen kustannusjaon toteuttaminen nykymallilla onnistuu myös vyöhykemallissa tekemällä nykyiseen tapaan tutkimuksia joukkoliikenteen käytöstä, mm. joukkoliikenteen kysynnästä ja käyttäjien matkaketuista.

HSL:n selvityksen mukaan uuden laskentamallin vaikutus Helsingin kuntaosuuteen olisi vähäinen. Tehdyistä selvityksistä kuitenkin todetaan, että ne ovat alustavia arvioita, joten tulokset sisältävät riskejä. Ennustamisen tarkkuuteen vaikuttavat erityisesti Länsimetron ja vyöhykehinnottelujärjestelmän kokonaisvaikutusten ennustaminen matkustajamäärissä ja lipputulouissa.

Edellä todetun perusteella Helsingin kaupunki katsoo, että esitettyä operointikulujen kustannusjakomallia tulisi vielä selvittää tarkemmin. Laskelmia tulisi simuloida tulevaisuuteen ja arvioida mallin vaikutuksia isojen uusien joukkoliikenneyhteyksien, kuten länsimetron jatkeen, Rai-de-Jokerin ja Kruunusiltojen käyttöönoton jälkeen. Uuden jakomallin lisäksi tulisi myös tarkastella nykytyyppisen kysyntään perustuvan mallin kehittämistä.

Yleiskulujen ja lipputulujen osalta ehdotetut muutokset vaikuttavat kannatettavilta, mutta kuntaosuuslaskelman mahdollinen uudistaminen tulisi tarkastella ja tehdä kokonaisuutena.



Edellytyksiä kuntaosuuksien jakotavan kehittämisen johdosta tehtävälle perussopimuksen muuttamistarpeen harkinnalle on edellä olevan mukaisesti vasta huolellisen ja laajan selvitys- ja valmistelutyön jälkeen. Perussopimus on kokonaisuus, jonka yhden osan tarkasteleminen erillään muusta sopimuskokonaisuudesta sekä irrallaan sopimuksen taustalla olevista linjauksista ja lähtökohdista voi osoittautua haasteelliseksi.

Infrakorvausten käsittely kuntaosuuksien laskennassa

Joukkoliikenteen infraa ovat esimerkiksi asemat, radat sekä erilaiset infrajärjestelmät. Kunnat voivat infrasopimuksen mukaisesti laskuttaa infrainvestointien pääomakuluista (poistot ja korko) 50 % HSL:ltä ja loppuosa jää suoraan kunnan kustannukseksi. Infran hallinto- ja ylläpitokulut kunnat voivat laskuttaa täysimääräisesti HSL:ltä.

HSL:n omistajaohjauksen tavoitteeksi asetettiin viime valtuustokaudella, että kuntaosuuksilla katetaan HSL:n kokonaiskustannuksista korkeintaan 50 %. Siten HSL:n kautta kiertävistä infran pääomakustannuksista noin 50 % päättyy kuntien maksettavaksi kuntaosuuksien kautta. Näin joukkoliikenneinfran pääomakuluista laskennallisesti noin 75 % jää kuntien kustannuksiksi ja 25 % katetaan HSL:n lipputuloilla.

On perusteltua, että 50 % infrainvestointien pääomakuluista jää suoraan kuntien maksettavaksi, koska infrainvestoinnit hyödyttävät kuntia eri tavoin, kuten mahdollistaen kunnille tulovirtoja mm. kaavoituksen kautta. Toisaalta on tärkeää, että osa infrainvestointien pääomakuluista kohdistuu joukkoliikenteen käytön mukaisesti kuntaosuuksiin ja lipunhintoihin. Näin edesautetaan seudun joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä kokonaisvaltaisesti.

Helsingin kaupunki ei kannata joukkoliikenneinfran korkoprosentin suuruuden muuttamista nykyisessä infrasopimuksessa sovitusta 5 %:sta. Kaikkien HSL:n jäsenkuntien osallistuminen kuntalaistensa käytön mukaisesti joukkoliikenteen kehittämisestä aiheutuvien infrainvestointien pääomakuluihin on perusteltua.

Helsingin kaupunki ei pidä perusteltuna sellaista ratkaisua, että infrakulut jätettäisiin ulkopuolelle subventio-osuutta laskettaessa. Tavoite HSL:n kokonaiskustannusten kattamisesta korkeintaan 50 %:sti kuntaosuuksilla voi aiheuttaa paineita suuriin lipunhinnan korotuksiin isojen infrahankkeiden valmistuessa. Toisaalta tavoite vahvistaa konkreettisesti pyrkimystä siihen, että toteutettavilla investoinneilla tulee saavuttaa merkittävä palvelutason parannus siten, että käyttäjämäärät kasvavat lipun hinnankorotuksista huolimatta. Siten joukkoliikenteen järjestämisen kustannusten kattaminen korkeintaan 50 %:sti kuntaosuuksilla ja infrakulujen sisällyttäminen subventio-osuuden laskentaan ovat osal-



taan varmistamassa joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen kustannustehokkuutta.

Isoissa infrahankkeissa suurin paine infrakulujen nousulle kohdistuu ensimmäisiin vuosiin, jolloin korkovaikutus on suurimmillaan. Vuotuisen vaihtelun tasaamiseksi kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voisi tilapäisesti ylittää puolet HSL:n menoista, mutta pitkän aikavälin subventioasteen keskiarvo ei saa olla yli 50 %. Subventioasteen laskennassa on perusteltua käyttää pidemmän aikavälin keskiarvoja, mutta tässä tarkastelussa tulee ottaa huomioon myös näkymä HSL:n tulevaan, toiminta- ja taloussuunnitelmakautta pidempään tulo- ja menokehitykseen.

Sähköbussien lisähankintojen rahoittaminen

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

Sähköbussien latausinfrastruktuurin rakentamisesta tulisi laatia kuntien kanssa yhteistyössä kokonaissuunnitelma kustannusarvioineen ja aika-tila- ja talouksineen, jotta kunnat pystyvät varautumaan tarvittaviin investointeihin.

Seudullisten bussivarikoiden järjestäminen

Vantaan Ojangan bussivarikolle esitetty toteutusmalli vaikuttaa käyttökelpoiselta kyseisen varikon toteuttamiseen. Kokeilu oli kuvattu hyvin lyhyesti, joten yksityiskohtiin ei ole mahdollista ottaa kantaa.

Malli, jossa HSL sisällyttää kilpailutuksessa varikkokapasiteettia samaan kokonaisuuteen bussien liikennöinnin kanssa 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. Kaikkien operaattorien käytävissä olevat varikot voivat lisätä kilpailua ja helpottaa uusien operaattorien tuloa joukkoliikennemarkkinoille.

Samalla on kuitenkin otettava huomioon, että myös velvollisuus varikon käyttämiseen saattaa rajoittaa kilpailua tai nostaa liikenteen järjestämisen kustannuksia. Siksi tämän tyyppinen kehitys tulee perustua huolelliseen markkina-analyysiin.



Lisäksi on syytä varmistaa, että HSL ei sitoudu ottamaan sopimuksessa sellaista kiinteistotaloudellista riskiä tai -hallintavastuuta, joka ei kuulu sen ydintoimintaan.

Koululaisryhmien retkien maksuttomuus

HSL:n uudessa tariffijärjestelmässä pyritään yksikertaistamaan lippujen hinnoittelua, erityisryhmien alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteita sekä alennusten erilaisuutta eri ryhmille. Juuri valmistuneeseen uuteen järjestelmään ei ole perusteltua heti lisätä uusia matkustajaryhmiä, joilla olisi oikeus matkustaa ilman lippua.

Isot lapsiryhmät ilman lippuja heikentäisivät HSL:n kykyä vastata kysyntään. Lisäksi koululaisten tapauksessa matkalippujen tarkastuksen yhteydessä olisi hankala selvittää, kenellä olisi oikeus kulkea ilman lippua. Aikarajoitteet liputta matkustamiselle voivat aiheuttaa ongelmia, jos ryhmä myöhästyy viimeisestä kyseisen ajankohdan vuorosta tai tämä vuoro jää ajamatta. Koululaisryhmien matkustaminen tulee jatkossakin järjestää niin, että kaikilla matkustajilla on voimassa oleva matkalippu.

Sen sijaan, että HSL:n päätöksin laajennettaisiin liputta matkustamiseen oikeutettujen ryhmää, on retkien maksuttomuus koululaisryhmille periaatteessa mahdollista toteuttaa jäsenkuntien omin päätöksin. Tämä edellyttää, että jäsenkunta varaa opetustoimelleen tarvittavat resurssit koululaisille ilmaisten matkalippujen hankkimista varten.

Muuta

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat HKL:n ilmoittamiin alustaviin lukuihin huhtikuussa 2017. HKL on täsmentänyt lukuja kesän aikana. Vertailtu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2018 - 2020 ja HKL:n talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksen 2018 - 2020 lukujen välillä on lausunnon liitteenä. Siltä osin kuin luvuissa on poikkeamia, on HSL:n päivitettävä luvut vastaamaan HKL:n esittämiä lukuja lopullisessa taloussuunnitelmassaan.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydetty jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen.



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

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä pyytää lausuntoa alustavasta taloussuunnitelmasta 31.8.2017 mennessä. Lausuntopyyntö on liitteenä 1, ote HSL:n hallituksen pöytäkirjasta on liitteenä 2, taloussuunnitelma liitteenä 3 sekä lausuntopyyntöt HSL:n roolista osana liikkumispalveluja, kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta, infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa, jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja, seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä ja jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta ovat liitteinä 4-10.

Taloussuunnitelman yhteydessä HSL pyytää lausuntoa:

- strategiasuunnitelmasta
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- kuntaosuuksien tasosta
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista
- tarkastusmaksun korottamisesta
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2018–2020
- HSL:n roolista osana liikkumispalveluja
- kuntaosuuslaskentamallin kehittämisestä (ns. seudullinen rahoitusmalli)
- infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa
- jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja
- seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä
- jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta.

Taloussuunnitelman sisällöstä

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

Taloussuunnitelman mukaan HSL:n toimintatulot vuonna 2018 ovat 724,1 milj. euroa. Kasvua vuoden 2017 ennusteeseen verrattuna on 52,1 milj. euroa (7,8 %). Toimintamenot ovat 2018 yhteensä 725,2 milj.



euroa. Kasvua on vuoden 2017 ennusteeseen verrattuna 59,6 milj. euroa (9,0 %) Toimintamenoista 71,2 % eli 516,2 milj. euroa on joukkoliikenteen operointikustannuksia.

Operointikustannuksista 516,2 milj. eurosta noin 62 % (317,7 milj. euroa ml. sähköbussien hankinnan nettokustannukset 0,8 milj. euroa) muodostuu bussiliikenteen kustannuksista, noin 18 % junaliikenteestä, noin 11 % raitioliikenteestä ja noin 9 % metroliikenteestä. Vuonna 2018 Espoon suunnan bussiliikenteen kustannuksia alentavat Länsimetro ja liityntäliikenteen alkaminen, mutta uusien jäsenkuntien (Tuusula ja Siuntio) myötä bussiliikenteen kustannusten on arvioitu kasvavan.

Junaliikenteen kustannukset vuonna 2018 ovat 95,1 milj. euroa (ml. Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5 kalustosta). Raitioliikenteen kustannukset kasvavat 2018 uuden kaluston pääomakustannusten ja liikennöintisopimusten tuntihintojen tarkistuksen johdosta. Raitioliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 56,3 milj. euroa vuonna 2018 ja metroliikenteen kustannuksiksi 43,4 milj. euroa. Metroliikenteen kustannukset kasvavat 2018 uuden metrokaluston ja Länsimetron myötä. Lauttaliikenteen kustannukset ovat 3,7 milj. euroa.

Joukkoliikenneinfran käyttökorvauksiksi on arvioitu 140,8 milj. euroa, josta Helsingin osuus on 82,5 milj. euroa. Uusien joukkoliikenneinvestointien (Länsimetro, Kehärata) osalta infrakustannusten jako on tehty 27.5.2015 hyväksytyyn sopimuksen mukaisesti.

Vuonna 2018 joukkoliikenteen infrakustannukset kasvavat merkittävästi Länsimetron myötä.

Kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnottelumalli otetaan käyttöön vuoden 2018 kesällä ja vuoden 2018 kuntaosuudet on laskettu nykyisen lippujärjestelmän ja uuden vyöhykejärjestelmän vuosiarvioiden keskiarvona. Vuodet 2019 ja 2020 on arvioitu kokonaan vyöhykejärjestelmän mukaisina.

Taloussuunnitelmassa kuntien sisäisten lippujen hinnat ovat yhtenäiset. Nykytariffin mukaisia hintoja ei koroteta, mutta mobiililippujen hinnat lasketaan arvolippujen tasolle. Tämän vuoksi taksat keskimäärin alenevat hieman. Keskimääräiset alennukset ovat erisuuruiset, koska myytyjen lippujen lippulajijakautuma vaihtelee alueittain. Vuodesta 2017 vuoteen 2018 lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän arvioidaan kasvavan keskimäärin noin 1,5 %.

Mobiililippujen hinnan alentaminen arvolippujen tasolle aiheuttaa keskimäärin 1,2 % hintojen alennuksen. Se, että lippujen hintoihin ei esitetä korotuksia, johtuu ennakoitua suuremmista lipputulosta sekä HSL:ään kertyneen kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tulevalla TTS-kaudella.



Osa ylijäämän käytöstä kohdistetaan kuntasubventioihin ja osa lipunhintoihin ja korotustarpeiden minimoimiseen, jolloin kuntien keskimääräinen subventiotaso ylittää vuonna 2018 hieman omistajaohjauksen määrittelemän 50 %:in tavoitteen. TTS-esityksessä vuonna 2018 kuntien subventioaste ilman edellisten vuosien yli-/alijäämiä on keskimäärin 50,3 %. Kuntien HSL-ajan keskimääräinen subventiotaso on ollut alle 50 % (48,4 %).

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräiseksi alennukseksi esitetään -1,7 % vuoden 2017 hintoihin verrattuna. Seutulippujen keskimääräinen alennus on 0,6 %. Sisäisten lippujen alennus koskee kertalippuja.

Suunnitelmakauden lipputulot on arvioitu nykyisen tariffijärjestelmän perusteella. Lisäksi on rinnalle laskettu vyöhyketariffin mukaiset lippujen hinnat, jotka täsmentyvät vielä syksyllä 2018. Vyöhykkeisiin perustuva tariffijärjestelmä tulee käyttöön vuoden 2018 aikana.

Lipputuloja arvioidaan vuonna 2017 kertyvän 353,5 milj. euroa. Vuonna 2018 lipputuloja arvioidaan olevan 359,7 milj. euroa. Kasvua on 1,8 % vuoden 2017 ennusteeseen nähden. Lipputulot muodostavat 49,6 % HSL:n toimintatuloista. Vuonna 2019 lipputulojen arvioidaan olevan 365,0 milj. euroa ja 370,3 milj. euroa vuonna 2020.

Suurten kaupunkien joukkoliikennetueksi on arvioitu 4,9 milj. euroa, josta Helsingin osuus asukaslukujen mukaisessa suhteessa on 2,4 milj. euroa.

Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista. Kuntaosuudet ovat talousarviossa 2018 yhteensä 348,1 milj. euroa ja kuntaosuudet muodostavat 48,1 % HSL:n toimintatuloista.

Helsingin kuntaosuus, joka on 58,3 % yhteenlasketusta 348,1 milj. eurosta, on 203,9 milj. euroa (kasvua noin 2 %) vuonna 2018. Vuonna 2019 Helsingin kuntaosuudeksi on arvioitu 206,7 milj. euroa ja 196,9 milj. euroa vuonna 2020.

Helsingin subventio vuonna 2018 on 50,3 %, vuonna 2019 se on 50,0 %, ja 2020 subvention määräksi on arvioitu 48,4 % (ilman edellisten vuosien yli-/alijäämää).

Tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon.

Toiminnassa tapahtuvia muutoksia ovat mm. seuraavat: Vuoden 2018 alusta Tuusula ja Siuntio liittyvät HSL:ään. Uusi vyöhykkeisiin perustuva hinnoittelumalli otetaan käyttöön vuoden 2018 aikana, kun uusi mat-



kalippujärjestelmä on käytössä ja nykyiset matkakortit vaihdettu uusiin. Vyöhykemallin myötä lipputuotteet ja hinnoittelu muuttuvat merkittävästi. Vyöhykkeiden muutos merkitsee laajoja muutoksia pysäkki-infraan ja matkustajainformaatioon. Lipunmyynti raitiovaunuissa uudistuu, sillä kuljettajat eivät myy lippuja vuoden 2018 alusta lähtien. Uudistuksen tavoitteena on tehdä raitioliikenteestä entistä sujuvampaa.

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

Vantaan kaupungin rakennuttama Ojangan bussivarikon on suunniteltu valmistuvan vuoden 2019 syysliikenteen aloitukseen mennessä. Varikon käyttö suunnitellaan kytkettäväksi tuolloin kilpailutettavan liikenteen tarjouspyyntöihin.

Linjastoa kehitetään keskittämällä tarjontaa vahvoille reiteille sekä busseilla että raideliikenteessä runkolinjastrategian mukaisesti. Raitiovaunujen rooli kasvaa tulevaisuudessa, kun Helsingin kantakaupungin linjasto tihenee ja poikittaisen Raide-Jokerin liikenne käynnistyy 2020-luvun alussa. Länsimetron jatke Kivenlahteen valmistuu 2020-luvun alussa. HSL suunnittelee jatkeen liityntälinjastosuunnitelman vuosien 2018 ja 2019 aikana. Rantaradan kapasiteettia ja toimintavarmuutta pyritään parantamaan suunnitelmakaudella yhteistyössä Liikenneviraston kanssa. HSL:n tilaamasta lähijunaliikenteestä järjestetään vuosina 2018 - 2020 tarjouskilpailun siten, että uusi liikennöintisopimus astuu voimaan kesäkuussa 2021.

Merkittävimmät palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

- runkolinja 500 Herttoniemi-Munkkivuori aloittaa syksyllä 2018,
- runkolinja 510 Pasila-Tapiola aloittaa vuonna 2019,
- runkolinja 570 Mellunmäki-Aviapolis aloittaa syksyllä 2019,
- runkolinjaa 560 jatketaan Matinkylään syksyllä 2020,
- Raide-Jokerin käynnistyminen 2020-luvun alussa,
- Länsimetron jatke Kivenlahteen 2020-luvun alussa.

Vuonna 2018 varaudutaan parantamaan matkustajasatamien (Länsiterminaali, Katajanokan terminaali) liikennepalveluita kasvavien asiakas-



määrien vuoksi. Siuntion junaliikennettä lisätään jonkin verran, samoin Suomenlinnan lauttaliikenteen vuoroja.

Herttoniemen ja Kalasataman linjastoissa tehdään syysliikenteen 2018 alussa useita muutoksia, mm. linjojen 58 ja 58B tilalle perustetaan runkolinja 500. Runkolinjan 500 reitiksi on tarkentumassa Itäkeskus(M) – Herttoniemi – Pasila – Meilahti – Munkkivuori. Myös bussilinja 551 on tarkoitus muuttaa runkolinjaksi 510 Herttoniemi(M) – Pasila – Meilahti – Otaniemi.

Linjan 39B päätepysäkki siirretään syksyllä 2018 Kampista Eiraan, mikäli telikokoiset bussit pääsevät liikennöimään Kamppi-Eira –osuudella ongelmitta.

Rautatientorilta lähtevien linjojen 64 - 67 ja 611 vuorovälejä muutetaan. Linjan 88 reittiä muutetaan palvelemaan paremmin Kruunuvuorenrannan uusien asuinalueiden tarpeita. Laajasalossa varaudutaan yöliikenteen lisäämiseen Kruunuvuorenrannan uusille alueille vuonna 2018. Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman mukainen linjasto otetaan käyttöön syysliikenteen alkaessa 2017 ja 2018 varaudutaan linjaston pieeniin korjauksiin. Raide-Jokerin rakentamisenaikaisiin poikkeusliikennejärjestelyihin ja Herttoniemen bussiterminaalin peruskorjauksen tarvitsemiin järjestelyihin varaudutaan.

Jatkossa uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat kantakaupungin raitioverkon kehittäminen, Länsimetron jatkaminen Kivenlahteen, Raide-Jokeri, Kruunusillat, Espoon kaupunkirata ja Pisara.

Näiden hankkeiden arvioidut investointikustannukset (ilman infrasopimusten mukaista laskennallista rakennusaikaista 5 % korkoa) ja niistä aiheutuvat infran pääomakustannukset ovat yhteensä 58,7 milj. euroa, josta korkojen osuus 38,9 milj. euroa.

Lausuntopyyntö HSL:n roolista osana liikkumispalveluja

HSL:n roolia liikkumispalveluiden markkinoilla on selvitetty kevään 2017 kuluessa strategiatyön tueksi. HSL:n tulevassa strategiatyössä on tarve tehdä lähitulevaisuuden toimintalinjat HSL:n roolista liikkumispalveluissa.

HSL:n roolin selvittämiseksi on tunnistettu ja jäsennelly erilaisia vaihtoehtoja kehittää HSL:n toimintaa. Toiminnan kehittämistavoiksi on tunnistettu: 1. lippuyhteistyö, 2. tieto- ja markkinointiyhteistyö ja 3. palvelujen tuottaminen. Kehittämisen kohteina olevat palvelut on jäsennelly: a. välitys- ja yhdistelypalvelut (MaaS), b. muut liikkumispalvelut ja c. joukkoliikennepalvelut.



Selvityksen perusteella on muodostettu strategiatyön tueksi alustavat linjaukset HSL:n roolista osana liikkumispalveluja:

1. HSL laajentaa joukkoliikenteen lippuyhteistyötä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa.
2. Reittioppaaseen otetaan mukaan muita liikkumispalveluiden tuottajia.
3. Joukkoliikennetarjontaa korvaavia liikkumispalveluja pilotoidaan.
4. HSL toimii kaupunkiseudun liikkumisen alustana, jossa runkona on joukkoliikenne.

Alustavista linjauksista pyydetään kommentteja omistajakunnilta. Lausunnot eivät sido kuntia, mutta ne otetaan huomioon linjausten muodostamiseen osana HSL:n strategian päivitystä syksyllä 2017.

Lausuntopyyntö infrakorvausten käsittelystä

Kehäradan ja länsimetron käyttöönotto sekä muiden tulevien infrahankkeiden valmistuminen aiheuttavat tulevina vuosina merkittäviä paineita lippujen hintojen korottamiseen, mikäli kuntien keskimääräinen subventiotaso pidetään edelleen maksimissaan 50 %:ssa.

HSL:n yhtymäkokous päätti vuonna 2015 aloittaa omistajakuntien väliset neuvottelut kuntaosuuksien tasosta, subventioasteesta ja infrakustannusten mahdollisesta uudelleen jakamisesta siten, että lipunhintojen korotustarve taloussuunnitelmakaudella pienenee. Yleisesti HSL:n kustannusten nousupaine on mahdollista kattaa puuttamalla kuntaosuuksiin, lippujen hintoihin tai joukkoliikenteen palvelutasoon (tai itse kustannuksiin). Neuvotteluissa ei löytynyt yhteisesti hyväksyttäviä keinoja lipun hintojen korotustarpeen pienentämiseksi.

HSL-sopimuksen 26 §:ssä on määräykset Infran kustannusten jakoperiaatteista sekä lipputulojen ja kulujen jakamisesta:

- Jäsenkuntien kuntayhtymän käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukko-liikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavan käyttöoikeuskorvauksen laskentaperusteena käytetään infraomaisuuden tarkistettua käypää arvoa.
- Infrakustannukset jaetaan jäsenkunnille kuntaosuuksina liikennemuodittain nousujen suhteessa.
- Infrakulut lasketaan käypien arvojen perusteella. Kuluihin sisältyvät 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä täysimääräisesti infran hallinto- ja ylläpitokulut.



- Infran hallinto- ja ylläpitokuluista neuvotellaan kuntayhtymän ja jäsenkuntien kesken vuosittain.

- Jäsenkuntien uusien joukkoliikenneinvestointien osalta otetaan huomioon myös rakennusaikaiset korot. Määriteltäessä jäsenkuntien vanhojen joukkoliikenneinvestointien käy-pää arvoa ei rakennusaikaisia korkoja kuitenkaan jälkikäteen oteta huomioon.

- Vantaan kehärata ja muut tulevat kaupunkiratahankkeet sisällytetään infrakustannuksiin, mutta ei vanhojen kaupunkiratojen kustannuksia.

Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentiksi on sovittu 5 %.

HSL:n hallitus hyväksyi 27.5.2014 § 95 sopimuksen joukkoliikenteen infrakulujen kohdistamisesta uuden joukkoliikenneinfran (esim. Länsi-metro, Kehärata) osalta.

HSL:n ensimmäisenä toimintavuotena 2010 HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset olivat 59,1 milj. euroa (12,2 % HSL:n toimintamenoista). Alustavassa talousarvioissa 2018 infrakustannukset ovat 140,8 milj. euroa (19,4 % toimintamenoista).

Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmä on asettanut HSL:n omistajaohjauksen tavoitteeksi valtuustokaudelle 2013 - 2016, että kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %. Omistajaohjauksen linjausta on tulkittu siten, että kuntaosuuksilla (ennen edellisten vuosien yli-/alijäämien huomioon ottamista) voidaan kattaa keskimäärin korkeintaan 50 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kaikista kustannuksista, ml. infrakustannukset.

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voidaanko infrasopimuksessa määriteltyä joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosenttia alentaa, voiko jäsenkuntien subventio-osuus ilman infrakustannuksia olla korkeintaan 50 % taikka voiko subventio-osuus ylittää tilapäisesti 50 %:in rajan, jos kuntien keskiarvo HSL-ajalla on alle 50 %.

Lausuntopyynnössä on esimerkkejä infran pääoman korko%:n muutoksen vaikutuksesta lippujen hintoihin. Lausuntopyynnössä on myös kuntien subventio-osuudet HSL-historian ajalta vuosilta 2010 - 2018 ilman infrakustannuksia. Vuosien 2010 - 2018 keskimääräisen subvention keskiarvo ilman infrakustannuksia on ollut 40,1 %. Helsingin osalta keskimääräinen subventio ilman infrakustannuksia on ollut 39,0 %.

Lausuntopyyntö sähköbussien lisähankintojen rahoittamisesta

Tärkeänä keinona liikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämisessä on sähkökäytön lisääminen HSL:n hankkimassa bussiliikenteessä siten, että 30 % busseista eli noin 400 on vuonna 2025 sähkökäyttöisiä.



Sähköbussilinjojen päätepysäkeille sekä myös reitin varrelle on tarpeen asentaa latausasemia, jotka kuntien tulee rakentaa. HSL korvaa 50 % latausasemien kustannuksista kunnille infrakorvauksina. HSL:n tarkoituksena on aloittaa hankkimansa sopimusliikenteen kilpailuttaminen TTS-kaudella 2018 - 2020.

Yhden latausaseman keskimääräinen rakentamiskustannus on 0,35 milj. euroa. Koko rakentamistarpeen on arvioitu vastaavan noin 12 milj. euron investointia vuosina 2018 – 2021. Helsingin osuus olisi noin 4 milj. euroa vielä tarkemmin määrittelemättömiä kohteita.

HSL tiedustelee, voidaanko sähköbussiliikennettä ryhtyä lisäämään edellä kuvatulla tavalla ilman, että siitä aiheutuva mahdollinen liikennöintikustannusten nouseminen alkuvaiheessa edellyttää liikenteen tarjonnan vastaavaa karsimista sekä siitä, sitoutuvatko kunnan lausuntopyynnössä kuvatun suuruisiin sähköbussiliikenteen edellyttämiin sähköbussien latausinfrastruktuurin rakentamisinvestointeihin.

Lausuntopyyntö koululaisryhmien maksuttomasta joukkoliikenteestä

HSL tiedustelee jäsenkuntien kantaa koululaisryhmien maksuttomasta joukkoliikenteestä.

Lastenlippujen alennus on 50 % ja lastenlippujen myynnin arvo on vuodessa yli 20 milj. euroa. Koulumatkoja varten tarkoitettujen koululaislippujen myynti on yli 2 milj. euroa.

HSL:n hallitus on päättänyt vuonna 2015 erityisryhmien oikeudesta liipputtomaan matkustamiseen uudessa vyöhykemallissa. Maksuttomien joukkoliikennematkojen myöntäminen pelkästään tietyn kunnan koululaisryhmille ei ole mahdollista, koska lippujen hinnoittelu- ja myöntämisperusteet ovat samat eri jäsenkunnissa.

Helsingin kaupunki on pyytänyt HSL:ää arvioimaan koululaisryhmien maksuttoman joukkoliikenteen kustannusvaikutukset. HSL on arvioinut kustannuksia siltä pohjalta, että jos koululaisryhmien liikkumista halutaan tukea HSL:n rahoituksen kautta, samanlaiset käytännöt täytyy olla tarjolla kaikille jäsenkuntien koululaisryhmille.

Helsinki käyttää tällä hetkellä vuosittain arviolta noin 0,5 milj. euroa koululaisryhmien liikkumiseen. Sen lisäksi Helsinki kustantaa vuosittain noin 1,2 miljoonalla eurolla koululaislippuja, jotka ovat rajoitetulla käytöajalla varustettuja kausilippuja. Muiden kuntien koululaisryhmien myynniksi on arvioitu yhteensä noin 0,5 milj. euroa.



Lipputulomenetysten lisäksi tulisi varautua myös lisäliikenteen kasvaviin kustannuksiin. Lisäliikenteen kustannukset voisivat kasvaa vuositasolla joillakin kymmenillä tuhansilla tai jopa sadoilla tuhansilla euroilla.

HSL ehdottaa, että kuntien opetustoimiin varataan erillinen budjetti koululaisryhmien liikkumistarpeita varten ja kyseistä budjettia ei opetustöissä käytetä muihin menoihin.

Lausuntopyyntö kuntaosuuslaskennan uudistamisesta (seudullinen rahoitusmalli)

HSL tiedustelee jäsenkuntien kantaa kuntaosuuslaskelmien päivityksestä ja jäsenkunnille kohdistettavien kulujen ja tuottojen kohdistusperiaatteista.

HSL-liikenteen kulut ja tuotot kohdennetaan jäsenkunnille perussopimuksessa esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut kohdistetaan palvelujen käytön mukaisesti. Lipputulot jaetaan kunnille kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella. Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu operointikuluihin (liikennöintikorvaukset), tilaajaorganisaation suunnittelu-, hallintoyms. kuluihin (yleiskustannukset) ja infrakuluihin.

Nykyisen laskentamallin kohdistusperiaatteet perustuvat vahvasti malliin, jossa lipputulot ja kustannuksia jaetaan joko kuntien sisäisten tai seudullisen liikenteen erissä. Tarpeelliseksi tuli sopia, kuinka kohdistussääntöjä muutetaan niin, että ne tukevat vyöhykejärjestelmää, jossa ei ole kuntarajoja.

HSL teetti keväällä 2016 ulkopuolisen asiantuntijan avulla esiselvityksen mahdollisuuksista kehittää ja antaa vaihtoehtoja kuntaosuuslaskentaan. Esiselvityksen keskeinen tulos oli ehdotus jakaa operointikulujen alijäämää kokonaisuutena tarjontatason perusteella. Selvityksestä pyydettiin jäsenkunnilta lausunnot ja kunnat vastauksissaan suhtautuivat myönteisesti laskennan kehitykseen. Kunnat kuitenkin edellyttivät, että pääsevät yhteistyössä kehittämään laskentamallia. Keväällä 2017 perustettiin työryhmä kehittämään kuntaosuuslaskentaa. Uusi laskentamalli nimettiin ”Seudulliseksi rahoitusmalliksi”.

Seudullisessa rahoitusmallissa kaikki ne lipputulot, joiden osalta kuntalaisuustieto on selvillä, kohdistetaan ko. kunnalle riippumatta lippulajista. Ne lipputulot, joiden osalta ostajan kuntalaisuustietoa ei ole saatavilla, vähentävät suoraan operointikulujen yhteisen alijäämän osuutta.

Liikenteen hoidon alijäämää jaettaisiin seudullisessa rahoitusmallissa tarjotun palvelutason (lähdöt pysäkeittäin) perusteella. Tarjontatasoon vaikuttavat liikennemuotojen paikkakapasiteetti ja operointikulut. Nykyi-



sin alijäämää jaetaan joukkoliikenteen käytön (matkustajakilometrit) mukaan.

Työryhmän ehdotus ei sisällä muutoksia infrakulujen jakoperusteisiin. Yleiskuluihin jakoperusteeksi mallissa ehdotetaan kuntien asukasmääriä. Asukasmäärä on ennakoitavampi, selkeämpi ja yksinkertaisempi jakoperuste kuin nykyinen nousijamääriin perustuva laskenta.

Seudullisen rahoitusmallin toimivuutta erilaisissa joukkoliikenteessä tapahtuvissa muutoksissa on tarkasteltu laskennallisissa herkkyystarkasteluissa. HSL:n mukaan seudullinen rahoitusmallissa kuntien rahoitusosuudet eivät kasva entiseen malliin nähden kohtuuttomasti.

Laskentasääntöjen muutokset vaativat HSL:n perussopimukseen tehtäviä muutoksia.

HSL päivittää ja kehittää seudullista rahoitusmallia palautteen perusteella syksyllä TTS:n yhteydessä.

Lausuntopyyntö seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä

HSL tiedustelee jäsenkuntien kantaa seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä.

HSL on yhdessä Vantaan kaupungin kanssa suunnitellut uutta noin 200 bussin varikkoa Itä-Vantaalle Ojankoon. HSL:n tarkoitus on kilpailuttaa yli 100 bussin liikenne yhtenä kokonaisuutena tältä varikolta käsin siten, että kilpailun voittanut liikennöitsijä veloitetaan vuokraamaan suurin osa Ojangan varikosta sen rakennuttaneelta Vantaan kaupungin omistamalta osakeyhtiöltä.

HSL sitoutuu sopimuksellisesti siihen, että se järjestää uudelle varikolle vuokralaisen tai vuokralaisia. Liikenteen uudelta varikolta on tarkoitus alkaa elokuussa 2019. Varikon yli jäävää kapasiteettia on tarkoitus kilpailusyistä tarjota ensisijaisesti vuokrattavaksi muulle bussiliikennöitsijälle kuin em. tarjouskilpailun voittajalle.

HSL pyytää lausuntoa edellä kuvattuun varikon toteuttamismalliin sekä sen käytettävyyteen myös laajemmin seudulle bussivarikoita toteutettaessa.

Saadut lausunnot

Asiasta on pyydetty kaupunkiympäristölautakunnan ja liikenneliikelaitoksen johtokunnan sekä kasvatuksen ja koulutuksen toimialan lausunnot. Lausunnot ovat päätöshistoriassa.



Kaupunkiympäristölautakunta antoi lausuntonsa kolmen äänestyksen jälkeen. Äänestykset koskivat tarkastusmaksun suuruutta ja koululaisryhmien maksutonta matkustamista, joiden kaikkien osalta lautakunta päätyi esittelijän ehdotuksesta poikkeavaan kantaan. Lautakunta ei kannata tarkastusmaksun korottamista., Lautakunta kannattaa koululaisryhmien maksutonta matkustamista. Lisäksi lautakunta hyväksyi vastaehdotuksen seniorilipun aikarajojen tarkistamisesta. Infrakorvausten käsittelyn osalta lautakunta poisti esittelijän ehdotuksessa olevan maininnan siitä, että subventioasteen laskennassa huomioidaan subventioasteen tasaaminen pidemmällä aikavälillä, jos yksittäisen vuoden subventioaste on yli 50 %.

Liikenneliikelaitoksen johtokunta äänesti tarkastusmaksun korottamisesta. Johtokunta ei kannata tarkastusmaksun korottamista. Johtokunta hyväksyi yksimielisesti vastaehdotuksen koululaisryhmien maksuttomasta matkustamisesta.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala ei ota suoranaisesti kantaa HSL:n ehdotukseen siitä, että kuntien opetustoimiin varataan erillinen budjetti koululaisryhmien liikkumistarpeita varten. Sen sijaan toimiala ehdottaa oppilasryhmille kohdennettua HSL:n lippua sekä lyhyttä kokeilua maksuttomista oppilasryhmämatkoista.

Esittelijän kannanotot

Kaupunginhallituksen 12.6.2017 hyväksymässä vuoden 2018 talousarvioehdotuksen raamissa on Helsingin HSL-kuntaosuuteen varattu 200 milj. euroa. HSL:n esityksessä kuntaosuus on 203.9 milj. euroa. Helsingin kuntaosuuden sopeuttaminen 200 milj. euron tasoon vuonna 2018 tulee tehdä ensisijaisesti kustannusten kasvua rajoittamalla ja lipputulot ja kerryttämällä sekä tarvittaessa kuntakohtaisen ylijäämän käyttöä lisäämällä.

Toiminta- ja taloussuunnitelman lisäksi HSL kysyy jäsenkuntien kannanottoja eräisiin muihinkin asioihin, joista merkittävimmät liittyvät kuntaosuuslaskentamallin kehittämiseen, infrakorvausten käsittelyyn kuntaosuuksien laskennassa sekä HSL:n rooliin osana liikkumispalvelua.

Kuntaosuuksien laskentamallin kehittäminen on kannatettavaa. Laskentamallin kehittäminen ei välttämättä kuitenkaan edellytä laskentamallin kokonaisuudistusta. HSL:n esittämä joukkoliikenteen operointikustannusten tarjontaperusteinen jakomalli edellyttää vielä lisäselvityksiä. Samassa yhteydessä on syytä tarkastella myös operointikustannusten nykyisentyypisen kysyntäperusteisen jakotavan kehittämistä. Yleiskulujen ja lipputulosten jakotavan suhteen ehdotetut muutokset sen sijaan vaikuttavat kannatettavilta. Kuntaosuuslaskennan uudistaminen on kuitenkin hyvä tarkastella ja tehdä kokonaisuutena.



Infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa HSL esittää muutamia eri vaihtoehtoja. HSL:n perussopimuksen mukainen lähtökohta, että joukkoliikenneinfran kehittämisen investointeihin osallistuvat kaikki HSL:n jäsenkunnat ja infrainvestoinnit sisällytetään mukaan kuntaosuuslaskentaan, on edelleen perusteltu. Nykyisin noudatettu periaate, että kuntaosuuksilla katetaan korkeintaan 50 % joukkoliikennejärjestelmän järjestämisen kustannuksista, on perusteltu myös jatkossa.

Suurten infrainvestointien aiheuttaman infrakulujen kasvupaineen huomioimiseksi kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voisi tilapäisesti ylittää 50 %, mutta pitemmällä aikavälillä subventioasteen keskiarvon ei tule olla yli 50 %. Infrainvestointien korkoprosenttia ei ole syytä muuttaa nykyisestä 5 %:sta pienemmäksi. Kaikkien HSL:n jäsenkuntien osallistuminen joukkoliikenteen kehittämisestä aiheutuvien infrakulujen kattamiseen on perusteltua. Infrakulujen kohdentamisella jäsenkuntien maksuosuuksiin ja lippujen hintoihin vahvistetaan joukkoliikenteen kehittämisen kustannustehokkuutta.

Alustavat linjaukset koskien HSL:n roolia osana liikkumispalveluja ovat kannatettavia. HSL:n ei tule kuitenkaan ottaa roolia MaaS-palvelujen suunnittelijana ja järjestäjänä toiminta-alueellaan, vaan tarjota osaltaan mahdollisuuksia markkinalähtöiselle liikkumispalvelujen kehittymiselle.

Joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annettu laki mahdollistaa tarkastusmaksun korottamisen enintään 40-kertaiseksi alimpaan kertamaksun hintaan nähden. Tarkastusmaksun korotus on tarpeen, jotta liputta matkustamisen houkuttelevuutta saataisiin vähennettyä, ja liputta matkustamisen kasvu pysähtymään.

HSL:n uudessa tariffijärjestelmässä lähtökohtana on, että kaikilla matkustajilla on oltava matkalippu. HSL on 2015 hyväksynyt periaatteet erityisryhmien oikeudesta liputtomaan matkustamiseen uudessa tulevaisuudessa vyöhykemallissa. Tavoitteena on, että lippujärjestelmä on mahdollisimman yhtenäinen kaikissa jäsenkunnissa. Koululaisryhmien oikeus maksuttomaan matkustamiseen olisi vastoin näitä linjauksia ja aiheuttaisi lisäksi käytännön ongelmia mm. matkalippujen tarkastustoiminnassa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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



04.09.2017

Asia/10

Liitteet

- 1 HSL lausuntopyyntö, poistettu allekirjoitus
- 2 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2018-2020
- 3 Lausuntopyyntö HSL:n roolista osana liikkumispalveluja
- 4 HSL:n rooli osana liikkumispalveluja
- 5 Lausuntopyyntö jäsenkunnille kuntaosuuslaskennan uudistamisesta
- 6 Seudullinen rahoitusmalli
- 7 Lausuntopyyntö jäsenkunnille infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuk-
sissa
- 8 Lausuntopyyntö jäsenkunnille sähköbussien lisähankintojen rahoittami-
sesta
- 9 Lausuntopyyntö seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä
- 10 Lausuntopyyntö jäsenkunnille koululaisryhmien maksuttomasta matkus-
tamisesta
- 11 Kaupungin lausunnon liite/Liikennöinti- ja infrakorvaukset

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
HSL

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai
täytäntöönpano

Tiedoksi

Kymp
HKL

Päätöshistoria

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 17.08.2017 § 37

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 tuke-
neet 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 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 liikenneoitsijöiden 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.

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.

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

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



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 siirryttäessä 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	Liikennemuodittain/linjoittain matkustajakilometrien perusteella	Aueellisen 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. Mahdollis-



sa 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 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

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
Metroinfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	42,4	43,6	43,9
Metroinfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	42,2	43,1	43,2



04.09.2017

Asia/10

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 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 kehittämisen 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 kestävien liikkumispalveluiden käyttämistä kaupungissa myös tulevaisuudessa.

Koululaisryhmien matkat olisivat merkittävästi koulujen mahdollisuuksia hyödyntää nykyistä laajemmin kulttuuripalveluja osana opetusta. Samalla ne kasvattavat uusia joukkoliikenteen käyttäjiä. Koululaisryh-



mien ohjaaminen ruuhkien ulkopuolella ja aikaa vievän lippujen maksamisen häviäminen lisäävät myös joukkoliikenteen yleistä sujuvuutta.

Käsittely

17.08.2017 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

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."

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 vastahdotuksen äänin 7 - 2.

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

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

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 sijais-



tee, 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 kestäväää 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

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

Kaupunkiympäristölautakunta 15.08.2017 § 20

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



HEL 2017-007214 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle:

Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma

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

Strategian toteutumisen seurantaan tulee kehittää mittareita, jotka kertoisivat muun muassa toiminnan taloudellisuudesta, tehokkuudesta ja suunnittelun laadusta. Mittariston tulee olla riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tavoitteena tulee koko ajan olla joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja kilpailukyvyn sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen. Näitä tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulisi seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Tunnuslukujen aikasarjat antaisivat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Strategian päivitystyön yhteydessä tulisi kiinnittää erityistä huomiota tavoitteiden toteutumisen seurantaan.

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

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

Lipunhintojen nousun lisäksi myös kuntaosuudet ovat olleet kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämällä tavoiteltiin synergiahyötyjä, joiden avulla myös kustannusten nousua voidaan hillitä. Talouden tasapainottami-



seen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulee kiinnittää entistä enemmän huomioita. Helsingin strategiaohjelmassa on asetettu kaupungin taloudelle tavoite, että velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaali kasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella. Myös muiden palveluiden ostojen kustannusten kasvuun tulee kiinnittää enemmän huomiota. Ensi vuonna HSL käyttää muihin palveluihin lähes yhtä paljon rahaa kuin metrolliikenteen ostoon. Näin merkittävän taloudellisen panostuksen vaikutukset muun muassa lipputulojen kasvuun olisi perusteltua arvioida.

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

HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

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

Lausuntopyynnössä esitetyt alustavat linjaukset HSL:n roolista osana uusia liikkumispalveluja ovat oikean suuntaisia. Lippuyhteistyön laajentaminen muiden viranomaisten ja yksityisten toimijoiden suuntaan vastaa eduskunnassa keväällä hyväksytyille liikennepalveluille asetettuihin tavoitteisiin. Reittioppaan kehittäminen siten, että se huomioi myös muut liikkumispalveluiden tuottajat, parantaa palvelun laatua ja täydentää muiden palvelutuottajien vastaavia sovelluksia. MaaS -palveluiden toteuttamisessa kannattaa myös edetä kokeilujen ja pilottien kautta, jotta löydetään parhaat käytännöt. Julkisten toimijoiden pääasiallisena tehtävänä on mahdollistaa uusien liikkumispalveluiden kehittyminen markkinalähtöisesti. Lausuntopyynnössä ehdotettu HSL:n rooli MaaS -palveluiden suunnittelijana ja järjestäjänä toiminta-alueellaan ei ole perusteltua. Sen sijaan, että HSL itse ryhtyisi MaaS-toimijaksi, sen tulisi avata omaa palvelutarjontaansa niin, että kustannustehokkaasti ja asia-



kaslähtöisesti toteutetut joukkoliikennepalvelut ovat mahdollisimman vaivatta kytkettävissä ja paketoitavissa eri palvelutarjoajien tuotteiden osaksi. Kun joukkoliikenne on toteutettu kilpailukykyisesti, muut liikennepalvelut eivät ole uhka sen menestykselle. Silloin ei ole tarvetta myöskään valikoida yhteistyökumppaneita, vaan avata palvelu kaikille halukkaille.

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

Kuntaosuuslaskennan uudistaminen

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

Nykyisen laskentamallin periaate kohdentaa selkeällä tavalla kustannukset ja lipputuotot oikeudenmukaisesti. Perussopimuksen mukaan jäsenkunnat maksavat omien kuntalaistensa käyttämästä joukkoliikenteestä ja tulot jakautuvat kuntalaisten ostamien lippujen mukaisesti. HSL:n tulee jatkossakin vastata kustannustehokkaan joukkoliikennejärjestelmän suunnittelusta eikä tätä vastuuta pidä siirtää jäsenkunnilleen tarjontaperusteisen kuntaosuuslaskentamallin avulla. HSL:n toiminnan perustana on tavoite asiakaslähtöisestä ja kustannustehokkaasta jouk-



koliikenteestä, mikä edellyttää joukkoliikennetarjonnan suunnittelua kysyntälähtöisesti eikä sen mukaan kuinka paljon jäsenkunta on valmis maksamaan alijäämää. Joukkoliikennekysynnän ja asiakastarpeiden ymmärtäminen on myös jatkossa tärkeä suunnittelun lähtökohta.

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

Infrakorvausten käsittely kuntaosuuksien laskennassa

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

Sähköbussien lisähankintojen rahoittaminen

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

Seudullisten bussivarikoiden järjestäminen

Vantaan Ojangan bussivarikolle esitetty toteutusmalli vaikuttaa käyttökelpoiselta. Kokeilu oli kuvattu hyvin lyhyesti, joten yksityiskohtiin ei ole mahdollista ottaa kantaa. On hyvä, että infrastruktuuria rakentavat kun-



nat saavat varmuuden siitä, että investointi tulee käyttöön ja kustannukset tulevat maksetuksi, mutta HSL:n ei pidä ottaa itselleen sellaista kiinteistötaloudellista riskiä, joka ei kuulu sen ydintoimintaansa. Kaikkien operaattorien käytettävissä olevat varikot voivat lisätä kilpailua ja helpottaa uusien operaattorien tuloa joukkoliikennemarkkinoille. Jos kokemukset Ojangan varikon toteutusmallista ovat myönteisiä, voidaan käytäntöä mahdollisesti laajentaa.

Koululaisryhmien maksuton matkustaminen ja seniorilipun aikarajojen tarkistaminen

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

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

Käsittely

15.08.2017 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Lautakunta päätti käsitellä toimialajohtajan viidennen esityksen kokouksen kolmantena asiana.

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

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

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

Vastaehdotus:

Tuomas Rantanen: Kohta "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta



04.09.2017

100 euroon on perusteltua." muutetaan muotoon "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua."

Kannattaja: Silvia Modig

Vastaehdotus:

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

Kannattaja: Silvia Modig

Vastaehdotus:

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

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

Kannattaja: Risto Rautava

Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljavaara: Lisätään kohtaan 17

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

Kannattaja: Silvia Modig

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Kohta "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 eu-



roon on perusteltua." muutetaan muotoon "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua."

Jaa-äännet: 6

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

Ei-äännet: 6

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

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Kaisa Hernberg

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

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

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

Jaa-äännet: 3

Dennis Hamro-Drotz, Atte Kaleva, Risto Rautava

Ei-äännet: 9

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

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Kaisa Hernberg

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

3 äänestys



04.09.2017

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

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

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 12

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

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Kaisa Hernberg

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

4 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kohtaan 17

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

Jaa-äännet: 2

Risto Rautava, Anni Sinnemäki

Ei-äännet: 9

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



04.09.2017

Asia/10

Tyhjä: 1
Tuomas Rantanen

Poissa: 1
Kaisa Hernberg

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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