



08.10.2012

Ryj/1

§ 153

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän talousarvion 2013 valmistelutilanne

HEL 2012-009188 T 00 01 06

Päätös

Konsernijaosto päätti merkitä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) talousarvion 2013 valmistelutilanteen tiedoksi.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Petra Vänskä-Sippel, controller, puhelin: 310 25551
petra.vanska-sippel(a)hel.fi

Päätösehdotus

Konsernijaosto päättäne merkitä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) talousarvion 2013 valmistelutilanteen tiedoksi.

Esittelijä

HSL:n perussopimuksen mukaan kuntayhtymän on pyydettävä jäsenkunnilta lausunnot talousarviosta ja taloussuunnitelmasta ennen niiden hyväksymistä. Alustava talousarvio ja taloussuunnitelma käsiteltiin HSL:n hallituksessa 12.6.2012.

Helsingin kaupunginhallitus antoi lausunnon HSL:lle 10.9.2012.

HSL:n toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi selostaa vuoden 2013 talousarvion valmistelutilannetta konsernijaoston kokouksessa.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Petra Vänskä-Sippel, controller, puhelin: 310 25551
petra.vanska-sippel(a)hel.fi

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 10.09.2012 § 973

HEL 2012-009188 T 00 01 06

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hallintokeskus@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



08.10.2012

Ryj/1

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2013 - 2015 seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma

Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymässä (HSL) tehty strategiatyö antaa hyvän perustan toiminnan suuntaamiselle ja toimintakulttuurin luomiselle. Tavoitteet vuosille 2012 - 2018 ovat kannatettavia ja tukevat osaltaan Helsingin kaupungin tavoitteita.

Liikenteen luotettavuuden kehitystavoitteissa raitiovaunuliikenteen ajettujen lähtöjen osuus vuosina 2014 – 2015 voidaan nostaa vuoden 2013 tasolle 99,20 %. Vastaavasti vuodelle 2018 asetettu tavoite 99,90 % on epärealistinen, koska tällä hetkellä muun liikenteen tai raitioliikenteen ulkopuolisten tekijöiden aiheuttamien ajamattomien lähtöjen osuus vaihtelee vuosittain 0,65 – 0,85 %:n välillä ajetuista lähdoistä laskettuna.

Vuoden 2012 ensimmäisellä vuosipuoliskolla matkustajamäärät ovat kasvaneet koko HSL -liikenteessä. Matkustajamäärien suotuisan kehityksen tulee olla tavoitteena myös vuonna 2013.

Strategiasuunnitelmaan sisältyvä koko raitioliikenteen kattavan linjastosuunnitelman laatiminen sekä pitkän aikavälin (2020 – 2035) kattavan raitioliikenteen kokonaiskehittämissuunnitelman käynnistäminen ovat erittäin tärkeitä, koska raitioliikenteen infraa, varikoita ja kalustoa koskevien investointien toteuttaminen edellyttää pitkäjänteistä ja useiden osapuolten yhteistä suunnittelua.

Lyhyen aikavälin toimintaedellytysten parantaminen raitiovaunuliikenteen osalta tarkoittaa erityisesti reittikatujen talvikunnossapidon kehittämistä. Helsingissä asiaan on viime vuosina kiinnitetty runsaasti huomiota, mutta raitioliikenteen reiteille väärin pysäköidyt autot tullevat silti aiheuttamaan runsaasti häiriöitä tulevinakin talvina. HSL:n ja kaupungin yhteiseksi tavoitteeksi tulisikin asettaa vaikuttaminen pysäköinninvalvontaa koskevaan lainsäädäntöön siten, että liikennesääntöjen vastaisesti pysäköidyille, raitioliikennettä estäville ajoneuvoille voitaisiin määrätä pysäköintivirhemaksu nykyistä joustavampia menettelyjä noudattaen. Lisäksi ajoneuvolle tulisi voida määrätä erillinen maksu ajoneuvon siirtämisestä aiheutuneista kustannuksista, mikäli kaupunki joutuu siirtämään ajoneuvon pois raitioliikenteen reitiltä.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hallintokeskus@hel.fi

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

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Vuonna 2013 Helsingin joukkoliikenteen palvelutason muutokset ovat melko vähäiset. Esitetyt liikennöinnin muutokset ovat perusteltuja ja pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin.

HSL käynnistää uuden kysyntäohjatun joukkoliikenteen muodon (Kutsuplus). Kutsuplus on maailmanlaajuisesti ainutlaatuinen joukkoliikenteen muoto, joka onnistuessaan tarjoaa mahdollisuuden vähentää henkilöautoriippuvuutta ja henkilöauton käyttöä olennaisesti. Hanke on liikennejärjestelmän näkökulmasta strateginen, ja sen onnistumiseen tulee kohdentaa riittävät voimavarat.

HSL:n taloussuunnitelman liitteessä 6 (s.53) esitetyt raitioliikenteen kustannukset ovat virheellisiä.

HSL:n taloussuunnitelman liitteen 1 tuloslaskelman mukaan (s. 27) metrolinjojen operointikustannukset kasvavat vuonna 2015 9,8 % vuodesta 2014. Kasvu johtuu uusien metrovaunujen pääomakuluista sekä tiheään vuoroväliin siirtymisestä vuoden 2015 alussa, jolloin laituriovien asentaminen Helsingin metron osuudelle alkaa. HSL:n taloussuunnitelman vuoden 2015 lukua tulee täsmentää tarkentuvien liikennöintikustannusarvioiden perusteella.

HSL:n taloussuunnitelman liitteessä 6 (s.53) esitetyt lauttaliikenteen kustannukset ovat virheellisiä.

Varikkokustannusten korvaus

Länsimetro otetaan käyttöön vuoden 2015 lopulla, jolloin metrolinjojen liikennöintikorvaus tulee nousemaan ja vastaavasti kattamaan lisääntyneestä liikenteestä aiheutuvat kulut. Helsingin kaupungille aiheutuu kuitenkin kustannuksia jo valmistautumisesta liikenteen laajennuksiin. Esimerkiksi metrovarikon laajentamisesta aiheutuu kustannuksia jo ennen liikenteen aloittamista. Varikko otetaan osittain käyttöön jo ennen uuden liikenteen alkamista, josta aiheutuu pääomakustannuksia sekä käyttötalousmenoja (esimerkiksi siivous- ja sähkömenot).

Helsingin kaupunki esittää, että HSL ja liikennelaitos -liikelaitos aloittavat neuvottelut erilliskorvausmenettelystä, jolla pystytään korvaamaan ennen liikenteen aloittamisesta syntyvät varikkokustannukset niin, että korvausmenettely on käytössä vuonna 2013. Ei ole kohtuullista, että liikenteen käynnistämiskustannukset (varikon työvoimakustannukset ja valmistautumiseen liittyvät käyttömenot) jäävät varikon rakennuttaneen kunnan korvattavaksi, vaikka investointi kokonaisuutena palvelee koko pääkaupunkiseudun joukkoliikennettä.



08.10.2012

Ryj/1

Helsingin kaupunki esittää, että HSL varaa varikkokorvauksiin 1,1 M€ vuodelle 2013, 2,7 M€ vuodelle 2014 ja 3,1 M€ vuodelle 2015.

Vastaavaa korvausmenettelyä on tarkoitus soveltaa jatkossa myös raitioliikenteessä esimerkiksi Koskelan varikon laajennuksen yhteydessä.

Kuntaosuuksien taso sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen

Kaupunginhallituksen 26.3.2012 hyväksymään talousarvioraamiin sisältyvä Helsingin kuntaosuus vuodelle 2013 on 178,8 miljoonaa euroa. HSL:n taloussuunnitelmassa kuntaosuudeksi esitetään 184,5 miljoonaa euroa. Helsinki kannattaa HSL:n esitystä kuntaosuudeksi. Kuntaosuuden kasvu vuodesta 2011 kaupunginhallituksen raamiin on 8,9 %, mikä ylittää selvästi kaupungin muun toiminnan menokasvun. Kaupunginhallituksen vuoden 2013 raamin mukainen kaupungin toimintamenojen kasvu vuodesta 2011 on 6,3 %.

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

Infrakorvaukset

Taloussuunnitelmassa Kehäradan aloitus on ajoitettu vuoden 2015 alkuun. Vuoden 2015 junaliikenteen infrakustannukset on jaettu yhtenä kokonaisuutena koko junaliikenteen osalta, joka johtaa väärään kuntaosuusjakoon vuonna 2015. Kunkin kunnan raideliikenteen infrakustannukset tulee jakaa ko. kunnan sisällä tapahtuneiden nousujen mukaan.

Kuntaosuuksien laskentaperusteissa infrakulujen kohdistaminen yhtenä kokonaisuutena koko alueen osalta joukkoliikennemuodolle johtaa epäoikeudenmukaiseen lopputulokseen. Tämä ei vastaa niitä lähtökohtia, jotka HSL:n perustamisvaiheessa hyväksyttiin koskien esimerkiksi länsimetron rakentamisesta aiheutuvien infrakustannusten jakamista rakentamisvaiheessa ja käytön aikana.

Oikeudenmukainen kustannusjako raideliikennejärjestelmäkustannusten osalta selviää parhaiten seuraavien esimerkkien pohjalta:

- Kehäradan valmistuttua Kehäradan kustannukset pitää kohdistaa niin, että Vantaan kaupungin pääomakustannus Kehäradan osalta jaetaan Vantaan sisällä tapahtuneiden nousujen perusteella. Jos Kehäradan kustannukset liitetään junainfran kokonaiskustannuksiin ja jaetaan



yhtenä kokonaisuutena, joutuu Helsinki korvaamaan Kehäradan pääomakuluista pääosan, vaikka rataosuus sijaitsee kokonaisuudessaan Vantaalla.

- Vastaavasti Länsimetron valmistuttua Länsimetron kustannukset pitää kohdistaa kunnille niin, että Espoon kaupungin pääomakustannus Länsimetron osalta jaetaan Espoon sisällä tapahtuneiden nousujen perusteella ja Helsingin kaupungin Helsingin sisällä tapahtuneiden nousujen perusteella.

- Infrakustannusten jakaminen yhtenä kokonaisuutena vaikeuttaisi tulevien joukkoliikennehankkeiden läpivientiä. Esimerkiksi Östersundomin metro palvelee periaatteessa vain Helsinkiä, mutta muut kunnat joutuisivat maksamaan sen pääomakustannuksia, jos metron infrakustannukset jaettaisiin yhtenä kokonaisuutena.

Kaupunginhallitus on jo 21.2.2011 kaupungin ja HSL:n välisen joukkoliikenneinfraa koskevan sopimuksen hyväksyessään edellyttänyt, että lähtökohtana vuoden 2011 jälkeen noudatettavien jakoperusteiden osalta tulee olla kustannusten jakaminen liikennemuodoittain, nousuittain ja kunnittain.

Helsingin kaupunki edellyttääkin, että HSL:n ja kuntien välisten infrasopimusten kuntaosuuksien laskentaperusteet tulee määritellä infrasopimuksen ohjausryhmän linjausten 17.11.2010, 18.3.2011 ja 21.12.2011 mukaisesti. Infrakorvauksista on sovittava ennen kuin HSL hyväksyy vuosien 2013 - 2015 taloussuunnitelman.

Lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräinen korotus +4,3 % on perusteltu, sillä verorahoituksen osuus toiminnan rahoituksessa ei voi kasvaa. Myös joukkoliikenteen houkuttelevuuden näkökulmasta lippujen hinnan kohtuullinen korottaminen on talouden tasapainottamiseksi parempi ratkaisu kuin palvelutarjonnan karsiminen. Mikäli kustannuskehitys osoittautuu ennustettua maltillisemmaksi, tulee siitä syntyvä liikkumavara ohjata alentamaan sisäisten lippujen hintojen nousua. Lisäksi Helsinki katsoo, että lastenlipun ikäraja tulisi nostaa 17 vuoteen nykyisestä 16 vuodesta.

HSL:n alustavassa talousarviossa kustannusten kasvu vuoden 2012 talousarviosta on 5,3 %, mutta lipputuottojen kasvu vain 4,6 %. HSL:n tulee jatkuvasti huolehtia siitä, että lipputulokertymä kasvaa vähintään kustannusten kasvua vastaavasti. Samalla toimintaa on tehostettava kaupungin talouteen kohdistuvia tehostamis- ja säästötoimia vastaavasti.



08.10.2012

Ryj/1

Kustannustehokkuutta parantavista toimista mm. uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän valoetustoiminnon käyttöönotto mahdollisimman laajasti ja varhaisessa vaiheessa on tärkeää, jotta nopeamman bussiliikenteen myötä liikennöintikustannuksia saadaan laskettua ja matkustajamääriä kasvatettua. Myös raitiovaunujen aiempaa suurempi koko (välipalat 1970- ja 1980-luvun vaunuissa sekä rakenteilla olevat uudet pitkät vaunut) tulee pystyä tehokkaasti hyödyntämään aikataulusuunnittelussa ja siten laskea liikennöintikustannuksia.

Tarkastusmaksun korottaminen ja yölipun poistaminen kausilipulla matkustavilta

Tarkastusmaksu voidaan korottaa 90 euroon. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta.

Yölippujen lisämaksun poistaminen kausilippua käyttäviltä on kannatettava ratkaisu joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden hyväksi. Avointa joukkoliikennettä on tarkoituksenmukaista järjestää silloin, kun matkustuskysyntää on, eli aiempaa enemmän myös yöaikaan. Yötaksan poistaminen nopeuttaa merkittävästi yölinjojen liikennöintiä ja näin myös niiden aikataulussa pysymistä.

Muita huomiota

PKS-kaupunginjohtajat ovat 6.6.2012 päättäneet HSL:n talousarvion 2013 valmistelulle seuraavat linjaukset, jotka koordinaatioryhmä merkitsi tiedoksi 8.6.2012:

- Lipputuottojen kasvu vähintään kustannusten kasvua vastaava
- Tuottavuuden nousu vähintään 1 %
- Peruspääomalle ei edellytetä maksettavan korvausta vuonna 2013
- Pidemmän aikavälin tariffipoliittisten linjausten laatiminen yhteistyössä kaupunkien kanssa
- Yhteistyön kehittäminen omistajakuntien maankäytön- ja liikenteen suunnittelun kanssa
- Palvelutasoa kuvaavien mittarien ja tunnuslukujen kehittäminen.

Helsingin kaupunki edellyttää, että edellä mainitut linjaukset otetaan huomioon HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelussa.

Yksittäisten linjausten osalta Helsingin kaupunki toteaa tässä lausunnossa aiemmin esitetyn lisäksi vielä seuraavaa:



Taksa- ja lippujärjestelmä uudistuksen myötä yksittäisen kunnan mahdollisuudet vaikuttaa alueensa joukkoliikenteen lippujen hintoihin vähenevät, mistä syystä jatkossa on välttämätöntä, että kuntien ja HSL:n kesken määritellään pidemmän aikavälin tavoitteet lippujen hinnoittelulle ja kaupunkien rahoitukselle. Kun lippujärjestelmä uudistus on suunnitelman mukaan tulossa käyttöön vuonna 2016, tulisi yhteiset tavoitteet lippujen hinnoittelulle ja rahoitukselle kyetä sopimaan jo seuraavan, vuosia 2014 - 2016 koskevan taloussuunnitelmaan yhteydessä.

Taloussuunnitelman puutteena on edelleen pidemmän aikavälin kehitystä kuvaavien mittarien ja tunnuslukujen vähäisyys. Toiminnan tehokkuuden, rahoituksen ja palvelutason kehitystä pidemmällä aikavälillä kuvaavien mittareiden kehittäminen ja sisällyttäminen taloussuunnitelmaan on jäsenkaupunkien omistajaohjauksen näkökulmasta välttämätöntä. Näiden mittareiden kehittymisestä tulisi raportoida säännöllisesti mm. talousarviolausuntopyynnön yhteydessä.

Erilaisten tunnuslukujen aikasarjat antaisivat mahdollisuuden seurata pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Esimerkiksi seuraavia tunnuslukuja olisi syytä sisällyttää raportointiin:

- Joukkoliikenteen käyttöaste (matkustajakilometrit/paikkakilometrit). Tunnuslukua on syytä seurata kulkumuodoittain jaettuna mielekkäisiin linjastokokonaisuuksiin.

- Matkustajakilometrin hinta (euroa/matkustajakilometri). Tunnuslukua on syytä seurata kulkumuodoittain jaettuna mielekkäisiin linjastokokonaisuuksiin.

- Joukkoliikenteen subventio (euro/matka). Tunnuslukua on mahdollisuuksien mukaan syytä seurata kulkumuodoittain ja lipputulot ja liikennöintikustannukset eriteltynä. Tunnusluvun laskeminen edellyttää tiettyjen yksinkertaistusten ja oletusten tekemistä, mutta pitkänä aikasarjana sen tuottama informaatio on hyvin hyödyllistä.

- Matkalipuntarkastuksen tehokkuus (tarkastetut matkustajat/tarkastajan työpäivä). Tämän tunnusluvun osalta tulisi päästä yli tason 200, mikä oli Helsingissä tasona ennen HSL:n perustamista.

Taloussuunnitelmaan on kirjattu tuottavuustavoitteeksi matkustajakilometrikustannuksen aleneminen 5 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2018 mennessä, mutta suunnitelmasta puuttuu tieto sekä jo toteutuneesta tuottavuuskehityksestä että arvio kehityksestä taloussuunnitelmakaudella.



08.10.2012

Ryj/1

HSL:n uusiessa strategiaansa on tärkeää löytää konkreettiset tavoitteet ja mittaristo mm. seudun poikittaisen liikkumisen osalle, sillä ennusteiden mukaan liikenne kasvaa erityisen voimakkaasti juuri poikittaissuunnassa. Tavoitteistoon tulisi sisältyä erityisesti aiheita, jotka samanaikaisesti ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Esimerkiksi joukkoliikennettä nopeuttavat toimenpiteet ovat tällaisia.

Käsittely

10.09.2012 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Tatu Rauhamäki: Kappale 16:

Poistetaan viimeinen virke. Toiseksi virkkeeksi lisätään: Helsinki kannattaa HSL:n esitystä kuntaosuudeksi.

Kappale 26:

Lisätään seuraavat virkkeet:

Mikäli kustannuskehitys osoittautuu ennustettua maltillisemmaksi, tulee siitä syntyvä liikkumavara ohjata alentamaan sisäisten lippujen hintojen nousua. Lisäksi Helsinki katsoo, että lastenlipun ikäraja tulisi nostaa 17 vuoteen nykyisestä 16 vuodesta.

Kappale 29:

Ensimmäinen virke korvataan: Tarkastusmaksu voidaan korottaa 90 euroon.

Kannattajat: Tarja Kantola

Kaupunginhallitus hyväksyi Rauhamäen vastaehdotuksen yksimielisesti.

03.09.2012 Pöydälle

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunta (HKL) 23.08.2012 § 140

HEL 2012-009188 T 00 01 06

Päätös

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hallintokeskus@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



08.10.2012

Ryj/1

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti yksimielisesti antaa kaupunginhallitukselle jäsen Haltia-Holmbergin muutosehdotuksen mukaisen lausunnon.

Käsittely

23.08.2012 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Mirva Haltia-Holmberg: Kohta 10 korvattavaksi:

Suunniteltu lippujen hintojen korotus on Helsingissä 4,3 %. Korotus ei ole linjassa johtokunnan aiempien lausuntojen ja tutkimusten kanssa, joiden mukaan liikenteen ja asiakkaiden kannalta paras joukkoliikennelippujen hintataso on noin puolet nykytasosta. Yötaksan poistaminen kausilipulla matkustavilta on perusteltua, koska se nopeuttaa merkittävästi yölinjojen liikennöintiä ja näin myös niiden aikataulussa pysymistä.

Kannattajat: Jessica Karhu

Matti Lahdenranta: Jätän eriävän mielipiteen: Asia olisi tullut päättää esittelijän ehdotuksen mukaisesti.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433
ari.paivarinta(a)hel.fi
Matti Lahdenranta, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
matti.lahdenranta(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 21.08.2012 § 271

HEL 2012-009188 T 00 01 06

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2013 -2015 kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon.

Lausunto

Kaupunkisuunnitteluviraston mielestä Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymässä (HSL) tehty strategiatyö antaa hyvän perustan toiminnan suuntaamiselle ja toimintakulttuurin luomiselle. Strategiatyössä on asetettu konkreettisia kehittämistavoitteita ja määritelty kehittämistoimenpiteitä, joiden avulla pyritään toteuttamaan



strategiset tavoitteet. Strategian toteutumisen arviointiin onkin monessa kohdassa asetettu selvät mittarit vuoteen 2018 asti. Näiden mittareiden kehittymisestä tulisikin raportoida säännöllisesti mm. talousarviolausuntopyynnön yhteydessä.

HSL aikoo uusia strategiaansa uuden hallituksen aloittaessa toimintansa kunnallisvaalien jälkeen. Tässä yhteydessä on tärkeää löytää konkreettiset tavoitteet ja mittaristo mm. seudun poikittaisen liikkumisen osalle, sillä ennusteiden mukaan liikenne tulevaisuudessa kasvaa erityisen voimakkaasti juuri poikittaisessa suunnassa. Lisäksi tavoitteistoon tulisi sisältyä erityisesti sellaisia aiheita, jotka samanaikaisesti ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Esimerkiksi joukkoliikennettä nopeuttavat toimenpiteet ovat tällaisia. Tuottavuuskehitykseen joukkoliikenteessä on myös syytä kiinnittää huomiota tavoitteita määriteltäessä.

Helsingin bussilinjastossa tapahtui merkittävä uudistus syksyllä 2012. Vuonna 2013 Helsingin joukkoliikenteen palvelutason muutokset ovat sen sijaan melko vähäiset. Raitiovaunuliikenteessä saavutetaan liikennöinnissä kustannussäästöjä, kun linjoja 4 ja 10 voidaan liikennöidä välisaraitiovaunuilla, joiden tavallista nivelraitiovaunua suurempi paikkatarjonta mahdollistaa vuorovälin kasvattamisen 5 minuutista 6 minuuttiin. Investoinnit kalustoon tuovat tässä liiketaloudellista hyötyä. Samaan tapaan Investoinnit joukkoliikenteen nopeuttamiseen maksavat itsensä takaisin säästyneinä operointikustannuksina. Lisäksi joukkoliikenteen nopeudesta huolehtiminen lisää myös joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Bussiliikenteessä tehdään muutamia poikittaislinjoja koskevia reittien ja tarjonnan muutoksia linjoilla 52A, 54, 512 ja 512A. Muutokset ovat aiemman poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelman mukaisia. Lisäksi tehdään matkustajamäärien kehityksestä tai ajoaikojen muutoksista johtuvia tarkistuksia. Liikennöinnin muutokset ovat perusteltuja ja pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin.

HSL käynnistää vuoden 2012 lopussa tai 2013 alussa kokonaan uuden, vuodesta 2007 asti suunnitellun kysyntäohjatun joukkoliikenteen muodon (Kutsuplus), joka suunnitteluvaiheessa ja HSL:n talousarviossa on esiintynyt nimellä Metropol-hanke. Operointikustannusten arvioidaan vuonna 2013 olevan 1,5 milj. euroa. Kutsuplus on maailmanlaajuisesti ainutlaatuinen joukkoliikenteen muoto tarjoten onnistuessaan mahdollisuuden vähentää henkilöautoriippuvuutta ja henkilöauton käyttöä olennaisesti. Hanke on liikennejärjestelmän näkökulmasta strateginen ja sen onnistumiseen tulee kohdentaa riittävät voimavarat.



Vuoden 2012 ensimmäisellä vuosipuoliskolla matkustajamäärät ovat kasvaneet koko HSL-liikenteessä 3,2 % vuoden 2011 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Metroliikenteessä matkustajamäärät ovat kasvaneet 3,3 % ja raitiovaunuliikenteessä matkustajamäärien kasvu alkuvuonna on ollut jopa 5,8 % mm. Jätkäsaaren laajentuneen linjan 8 johdosta. Jätkäsaaren raitioliikenne laajenee edelleen elokuussa 2012 linjan 9 ulottaessa liikenteensä Jätkäsaaren matkustajasatamaan. Matkustajamäärien suotuisa kehitys tulee olla tavoitteen myös vuonna 2013.

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräinen korotus (+4,3 %) on suuri verrattuna viime vuosien hintakehitykseen. Korotus on kuitenkin perusteltu Helsingin kunnallistalouden tiukan tilanteen johdosta. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden näkökulmasta lippujen hinnan kohtuullinen korottaminen on talouden tasapainottamiseksi parempi ratkaisu kuin palvelutarjonnan karsiminen.

Kaupunginhallitus hyväksyi 26.3.2012 kaupungin talousarvioehdotuksen raamin. Raamiin sisältyvä Helsingin vuoden 2013 kuntaosuus HSL:ssä on 178,8 miljoonaa euroa. HSL:n taloussuunnitelmassa vuodelle 2013 Helsingin kuntaosuudeksi esitetään noin 186 miljoonaa euroa. Edellisten vuosien ylijäämän (vähennys 1,449 milj. euroa vuoden 2013 osalta) jälkeen Helsingin kuntaosuudeksi jää 184,49 milj. euroa, mikä edelleen ylittää raamin lähes kuudella miljoonalla eurolla. Ero on suuri ja kuntatalouden tiukassa tilanteessa hyvin haasteellinen. Tulisikin harkita edellisten vuosien ylijäämän käyttämistä vuonna 2013 vielä esitettyä voimakkaammin. Myös erilaisiin kustannustehokkuutta parantaviin toimiin tulee lyhyellä ja keskipitkällä aikajänteellä kiinnittää aiempaa voimakkaammin huomiota. Tällainen toimenpide on mm. uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän valoautoistominnon käyttöönotto mahdollisimman laajasti ja mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jotta nopeamman bussiliikenteen myötä sen liikennöintikustannuksia saadaan laskettua ja matkustajamääriä kasvatettua. Myös raitiovaunujen aiempaa suurempi koko (välipalat 1970- ja 1980-luvun vaunuissa sekä parhaillaan Transtechillä rakenteilla oleva uudet pitkät vaunut) tulee pystyä tehokkaasti hyödyntämään aikataulusuunnittelussa ja siten laskea liikennöintikustannuksia.

Yöllippujen lisämaksun poistaminen kausilippua käyttäviltä on kannatettava ratkaisu joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden hyväksi. Kaupunkielämä normaaleissa eri muodoissaan on viime vuosina muuttunut yhä ympärivuorokautisemmaksi. Avointa joukkoliikennettä on tarkoituksenmukaista järjestää silloin, kun matkustuskysyntää on, eli aiempaa enemmän myös yöaikaan. On oikeudenmukaista, että yöaikaan joukkoliikenteellä matkustavat kausilipun omaavat mm.



08.10.2012

Ryj/1

kaupan, ravintoloiden, siivousalan ja terveydenhuollon työntekijät voivat matkustaa ilman lisämaksua.

HSL:n taloussuunnitelman raportissa tulisi pyrkiä selkeyteen ja havainnollisuuteen. Erilaisia tunnuslukuja ja mittareita talouden, toiminnan laadun ja tehokkuuden seuraamiseen tarvitaan aiempaa paremmin. Näiden tunnuslukujen aikasarjat antaisivat mahdollisuuden seurata pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Esimerkiksi seuraavia tunnuslukuja olisi syytä sisällyttää raportointiin:

- Joukkoliikenteen käyttöaste (matkustajakilometrit/paikkakilometrit). Tunnuslukua on syytä seurata kulkumuodoittain jaettuna mielekkäisiin linjastokokonaisuuksiin.
- Matkustajakilometrin hinta (euroa/matkustajakilometri). Tunnuslukua on syytä seurata kulkumuodoittain jaettuna mielekkäisiin linjastokokonaisuuksiin.
- Joukkoliikenteen subventio (euro/matka). Tunnuslukua on mahdollisuuksien mukaan syytä seurata kulkumuodoittain ja lipputulot ja liikennöintikustannukset eriteltynä. Tunnusluvun laskeminen edellyttää tiettyjen yksinkertaistusten ja oletusten tekemistä, mutta pitkänä aikasarjana sen tuottama informaatio on hyvin hyödyllistä.
- Matkalipuntarkastuksen tehokkuus (tarkastetut matkustajat/tarkastajan työpäivä) →Tämän tunnusluvun osalta tulisi päästä yli tason 200, mikä oli Helsingissä tasona ennen HSL:n perustamista.

Käsittely

21.08.2012 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Ville Lehmuskoski:

Esittelijä muutti esitystään seuraavasti:

Poistetaan esityslistalta kappale (11) "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua."

14.08.2012 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hallintokeskus@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



08.10.2012

Ryj/1

Talous- ja suunnittelukeskus 21.8.2012

HEL 2012-009188 T 00 01 06

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että kaupunginhallituksen hyväksymässä kaupungin vuoden 2013 talousarvioarvioissa HSL:n kuntaosuus on 178,8 milj. euroa. Raamin yhteydessä kaupunginhallitus hyväksyi kannanoton, että HSL:n kuntaosuuden taso määritellään erikseen annettaessa lausuntoa HSL:n budjetista ja että Helsingin tavoitteena on joukkoliikenteen kilpailuedun parantaminen.

HSL:n alustavassa talousarviossa vuodelle 2013 Helsingin kuntaosuus on 184,5 milj. euroa eli 5,7 milj. euroa kaupunginhallituksen raamilukua suurempi. Kuntaosuuden nousu vuoden 2012 talousarviosta on 4,8 % ja vuoden 2011 tilinpäätöksestä 12,4 %. HSL:n kuntaosuuden kasvu vuodesta 2011 kaupunginhallituksen raamiin on 8,9 %, mikä ylittää jo selvästi kaupungin muun toiminnan menokasvun. Kaupunginhallituksen vuoden 2013 raamin mukainen kaupungin toimintamenojen kasvu vuodesta 2011 on 6,3 %. Talous- ja suunnittelukeskus katsoo, että HSL:n kuntaosuus tulee pysyttää raamiluvun mukaisena eli 178,8 milj. eurona.

Helsingin HSL:lle maksaman kuntaosuuden kumulatiivinen kertynyt ylijäämä vuoden 2012 lopussa on ennusteen mukaan 4,3 milj. euroa. Ylijäämän käyttö HSL:n esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

HSL:n alustavassa talousarviossa kustannusten kasvu vuoden 2012 talousarviosta on 5,3 %, mutta lipputuottojen kasvu vain 4,6 %, mikä tarkoittaa, että verorahoituksen osuus kuntayhtymän toiminnan rahoituksesta kasvaisi. Kuntaosuuksien kasvu vuoden 2012 talousarviosta on 6,6 %. Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että HSL:n tulee jatkuvasti huolehtia siitä, että lipputulokertymä kasvaa vähintään kustannusten kasvua vastaavasti. Samalla kuntayhtymältä tulee edellyttää toiminnan tehostamista kaupungin talouteen kohdistuvia tehostamis- ja säästötoimia vastaavasti. HSL:n taloussuunnitelmaan on kirjattu tuottavuustavoitteeksi matkustajakilometrikustannuksen aleneminen 5 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2018 mennessä, mutta suunnitelmasta puuttuu tieto sekä jo toteutuneesta tuottavuuskehityksestä että arvio kehityksestä taloussuunnitelmakaudella.

HSL:n alustava talousarvio perustuu keskimäärin 3,4 % korotukseen lippujen hintoihin. Kun tavoitteena on seutulippujen ja sisäisten lippujen



hintaeron kaventaminen, korotukset painottuvat sisäisten lippujen hintoihin. Helsingin sisäisiin lippuihin korotus on keskimäärin 4,3 %. Muiden kaupunkien sisäisten lippujen hinnankorotukset ovat samaa tasoa. Lipun hintojen korottaminen HSL:n alustavan talousarvion mukaisesti on välttämätöntä, sillä verorahoituksen osuus toiminnan rahoituksessa ei voi olla kasvava.

Taloussuunnitelmaan sisältyvä esitys yölipun poistamisesta kausilipuilla matkustavilta on perusteltu. Tästä aiheutuva lipputulojen menetys on HSL:n mukaan noin 0,5 milj. euroa vuodessa. Myös tarkastusmaksun korottamista 100 euroon voidaan pitää perusteltuna. Samalla tulee entisestään tehostaa matkalippujen tarkastusta.

HSL:n alustava taloussuunnitelma on suunnitelmavuosien ja erityisesti vuoden 2015 osalta huomattavan epävarma ja perustuu osin virheellisiin lähtökohtiin. Lipputuottojen ja operointikustannusten kohdentaminen jäsenkaupungeille on tehty vuoden 2011 kysyntätietojen perusteella (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain), jotka tulevat muuttumaan huomattavasti vuoden 2015 alusta käyttöön otettavan kehäradan vaikutuksesta.

Infrakustannusten kohdistaminen jäsenkunnille on sovittu HSL:n ja jäsenkaupunkien välisessä joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamista koskevassa sopimuksessa vain vuosien 2010 - 2011 osalta. Sopimuksen mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien johdosta infrakustannusten kohdistamisesta sovitaan erikseen. Kaupunginhallitus on edellyttänyt hyväksyessään (21.2.2011) kaupungin ja HSL:n välisen joukkoliikenneinfraa koskevan sopimuksen, että lähtökohtana vuoden 2011 jälkeen noudatettavien jakoperusteiden osalta tulee olla kustannusten jakaminen liikennemuodoittain, nousuittain ja kunnittain. Tämä tarkoittaa, että esim. kehäradan infrakustannukset tulee kohdentaa Vantaan alueella tapahtuneiden nousujen perusteella. HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa esim. kehäradan infrakustannusten kohdistaminen jäsenkunnille on tehty koko HSL-alueen junaliikenteen nousujen perusteella, jolloin Helsinki joutuisi maksamaan lähes puolet kehäradan infrakustannuksista, vaikka kehärata sijaitsee kokonaisuudessaan Vantaalla. HSL:n alustavan taloussuunnitelman mukaan Helsingin kuntaosuuden kasvu vuodesta 2014 vuoteen 2015 tulisi olemaan noin 17 milj. euroa (8,9 %), mikä ei ole mahdollista.

Kaupunkien ja HSL:n välinen sopimus infrakustannusten jaosta on välttämätöntä saada aikaan ennen HSL:n taloussuunnitelman 2013-2015 lopullista hyväksymistä.



Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että HSL:n taloussuunnitelman puutteena on edelleen pidemmän aikavälin kehitystä kuvaavien mittarien ja tunnuslukujen vähäisyys. Toiminnan tehokkuuden, rahoituksen ja palvelutason kehitystä pidemmällä aikavälillä kuvaavien mittareiden kehittäminen ja sisällyttäminen taloussuunnitelmaan on jäsenkaupunkien omistajaohjauksen näkökulmasta välttämätöntä.

Taksa- ja lippujärjestelmäuudistuksen myötä yksittäisen kunnan mahdollisuudet vaikuttaa alueensa joukkoliikenteen lippujen hintoihin vähenevät, mistä syystä jatkossa on välttämätöntä, että kuntien ja HSL:n kesken määritellään pidemmän aikavälin tavoitteet lippujen hinnoittelulle ja kaupunkien rahoitukselle. Kun lippujärjestelmäuudistus on suunnitelman mukaan tulossa käyttöön vuonna 2016, tulisi yhteiset tavoitteet lippujen hinnoittelulle ja rahoitukselle kyetä sopimaan jo seuraavan, vuosia 2014 - 2016 koskevan taloussuunnitelmaan yhteydessä.

PKS-kaupunginjohtajat ovat päättäneet (6.6.2012) HSL:n talousarvion 2013 valmistelulle alla olevan mukaiset linjaukset, jotka koordinaatioryhmä merkitsi tiedoksi 8.6.2012. Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että linjaukset tulisi sisällyttää HSL:lle annettavaan lausuntoon.

- Lipputuottojen kasvu vähintään kustannusten kasvua vastaava
- Tuottavuuden nousu vähintään 1 %
- Peruspääomalle ei edellytetä maksettavan korvausta vuonna 2013
- Pidemmän aikavälin tariffipoliittisten linjausten laatiminen yhteistyössä kaupunkien kanssa
- Yhteistyön kehittäminen omistajakuntien maankäytön- ja liikenteen suunnittelun kanssa
- Palvelutasoa kuvaavien mittarien ja tunnuslukujen kehittäminen

Lisätiedot

Malinen Matti, konserniyksikön päällikkö, puhelin: 310 36277
matti.malinen(a)hel.fi