



22.09.2014

Ryj/2

§ 962

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2015-2017

HEL 2014-007922 T 00 01 06

Esitys

Kaupunginhallitus päätti antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2015 - 2017 seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat osaltaan Helsingin kaupungin tavoitteita.

Strategian periaatteiden lisäksi olisi tärkeää löytää konkreettisia tavoitteita ja mittareita, jotka kertoisivat mm. suunnittelun laadusta ja taloudellisuudesta. Tavoitteisiin tulisi sisältyä sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Tehdyistä linjastomuutoksista tulisi myös tehdä ennen – jälkeen -analyysi suunnittelun onnistuneisuudesta erityisesti taloudellisuuden ja palvelukyvyn suhteen (kuinka hyvin tehdyt linjastomuutokset ovat tehostaneet rahankäyttöä joukkoliikenteeseen).

HSL:n taloussuunnitelman (s. 8) mukaan vuosien 2016 ja 2017 lippulajitutkimukset tarkentuvat sen perusteella, miten merkittävät joukkoliikennehankkeet etenevät. On tärkeätä, että lippulajitutkimukset ajoitetaan niin, että esimerkiksi Länsimetron käynnistyessä saadaan mahdollisimman pian luotettava kuntakohtainen matkustajajakauma ja kattavat tiedot länsimetron operointi- ja infrakustannusten jakamiseksi oikealla tavalla kunnittain heti liikennöinnin käynnistyttyä.

Suunnitelmassa mainitaan (s. 17), että HKL:n raitio- ja metroliikenteen sähkön kokonaiskulutus olisi noin 120 GWh, mikä kulutusluku kuitenkin on HKL:n kokonaiskulutus. Raitio- ja metroliikenteen ajosähkön kulutus, joka sisältää myös vaihdelämmityksen, oli 75,9 GWh vuonna 2013.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Vuonna 2015 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muutokset ovat perusteltuja ja pohjautuvat yhteistyössä kaupungin kanssa valmisteltuihin suunnitelmiin. Runko- ja poikittaisliikenteen parantamista tulee jatkaa tehtyjen kehittämissuunnitelmien mukaisesti.



Vantaalta Helsingin kantakaupunkiin suuntautuvan bussiliikenteen väheneminen on liikennejärjestelmätasolla kokonaisuutena tarkoituksenmukaista.

Kehäradan valmistuminen mahdollistaa joukkoliikenteen tukeutumisen entistä vahvemmin raideliikenteeseen, mikä on pääkaupunkiseudulla yleisesti hyväksytyn strategian mukaista. Junaliikenteen liikennöinti tulee järjestää niin, että se tukee Helsingin valmisteilla olevan uuden yleiskaavan yhtä johtavaa ajatusta monikeskuksisesta kaupungista. Maankäyttöä ollaan vahvasti kehittämässä Helsingin alueella juna-asemien ympäristössä. Kehäradan liikenne on suunniteltava niin, että junat pysähtyvät kaikilla Helsingin asemilla.

HSL:n taloussuunnitelmassa mainitaan vuoden 2016 liikennöintimuutoksia koskevassa kohdassa (s. 65), että arvio Länsimetron operointikustannuksista on 9,7 - 17,8 miljoonaa euroa vuositasolla. Liikennelaitos -liikelaitoksen arvion mukaan Helsingin metron ja Länsimetron osalta metroliiikenteen liikennöintikorvaus on vuonna 2017 yhteensä 48,5 milj. euroa. Koko metrojärjestelmässä liikennöintikorvausten määrä nousee 20,5 milj. euroa vuodesta 2015 vuoteen 2017, kun matkustajaliikenteen käytössä ovat sekä Helsingin metro että Länsimetro. Vuonna 2018, jolloin koko metro on automaattiajossa, metron liikennöintikorvausten yhteismäärä on 46,1 milj. euroa, joka on 18,1 milj. euroa enemmän kuin vuonna 2015.

Helsingin metron ja Länsimetron liikennöintikorvauksia nostavat erityisesti lisääntyvät pääomakulut uusista metrojunista sekä vanhojen metrojunien automatisoinnista. Myös uusien varikkotilojen käyttöönotto nostaa operoinnin kustannuksia.

Suunnitelmassa (s. 34) on liitteen 1 tuloslaskelmassa laskettu virheellisesti vuosien 2015 ja 2016 välinen ero operointi- ja infrakustannusten osalta.

Kuntaosuuksien taso sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän maksaminen

Kuntaosuudet ovat olleet kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Osa kasvusta johtuu palvelutason parantamisesta, mikä näkyy joukkoliikennematkustamisen kasvuna, joka on positiivinen asia. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämisen piti kuitenkin tuoda mukanaan myös synergiahyötyjä, joita tulee pystyä osoittamaan suhteellisesti alenevien kustannusten kautta.

Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmä hyväksyi 7.6.2013 osaltaan HSL:ää koskevat tavoitteet valtuustokaudelle 2013 – 2016. tavoitteiksi asetettiin mm.:



- Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava
- Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään nykyisen suuruinen osuus
- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella
- Tuottavuuden nousu on vähintään 1,5 %/vuosi.

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

Helsingin strategiaohjelmassa on asetettu valtuustokaudelle 2013–2016 kaupungin taloudelle tavoite, jonka mukaan velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaaliikasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella.

Kaupunginhallituksen hyväksymässä vuoden 2015 talousarvioaraamissa HSL:n kuntaosuus on 191,0 milj. euroa. HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuus on 189,0 milj. euroa. Vuoden 2015 kuntaosuutta pienentää edellisten vuosien ylijäämän käyttö 3,6 milj. euroa. Helsingin kuntaosuuden kumulatiivinen kertynyt ylijäämä HSL:n vuoden 2013 tilinpäätöksessä on 10,8 milj. euroa. Ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Taloussuunnitelmakaudella Helsingin kuntaosuuden kasvu on huomattavasti ennakoitua lipputuottojen kasvua suurempi. Kuntaosuuden kasvu vuodesta 2015 vuoteen 2017 on noin 34,0 milj. euroa, mutta lipputuottojen kasvu vain 13,1 milj. euroa. Helsingin osalta subventioaste nousee alustavassa taloussuunnitelmassa 53,1 %:iin vuonna 2017.

Helsingin kaupungin talouden tulevien vuosien kehitysnäkymä ei mahdollista kaupungin verorahoitusosuuden kasvattamista nykyisestä 50 %:sta. HSL:n on jatkuvasti huolehdittava siitä, että lipputulokertymä kasvaa suhteellisesti vähintään HSL:n kokonaiskustannusten (infrakorvaukset mukaan luettuna) kasvua vastaavasti. Lopullisessa toiminta- ja taloussuunnitelmassa on pyrittävä leikkaamaan kustannusten kasvua ja varmistettava riittävä lipputulokertymä. Lipunhintoja on varauduttava tarvittaessa korottamaan nyt suunnitelmassa esitettyä enemmän.



Jatkossa HSL:n tulee tarkastella kuntaosuuksien ja kokonaistaloutensa kehittymistä taloussuunnitelmaa pidemmällä, joukkoliikenteen investointisuunnitelmiin sidotulla aikajänteellä. Tämä edellyttää kiinteää yhteistyötä kaupunkien kanssa. HSL:n kuntaosuus on osa kaupungin kokonaistoimintamenoja. Kuntaosuuden kasvu ei voi jatkuvasti ylittää kaupungin kokonaistoimintamenojen kasvulle asetettuja raameja. HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa helsingin kuntaosuuden kasvu vuodesta 2015 vuoteen 2017 on noin 18 %.

Lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräinen korotus vuodelle 2015 on perusteltu, sillä verorahoituksen osuuden toiminnan rahoittamisessa ei tulisi kasvaa. Lippujen hintojen korotusten yhteydessä tulee arvioida niiden vaikutus matkustajamääriin, jotta vältetään matkustajamäärien vähenemiseltä eivätkä lippujen hinnat asetu esteeksi käytölle.

Korotus on syytä kohdistaa lähinnä kertalippuihin, jotta hintamuutos ohjaisi matkustajia käyttämään enemmän arvolippuja. Tämä nopeuttaisi rahastustapahtumaa, poistaisi liikenteen viiveitä ja parantaisi joukkoliikenteen kustannustehokkuutta. Kausilipun ja arvolipun hintaa on korotettava selvästi vähemmän kuin kertalipun hintaa. Lippujen hintojen kohtuullinen korottaminen on talouden tasapainottamiseksi parempi ratkaisu kuin palvelujen karsiminen.

Tarkastusmaksun korottaminen

Helsingin kaupunki ei pidä tarkastusmaksun korotusta aiheellisena vaan katsoo, ettei tarkastusmaksu voi olla korkeampi kuin korkein pysäköintivirhemaksu, joka on Helsingissä 80 euroa. Samalla on kuitenkin tehostettava matkalippujen tarkastusta.

Kutsuplus -liikenteen kehittäminen

Kutsuplus on kansainvälisestikin arvioituna edistyksellinen ja runsaasti huomiota ja kiitosta saanut tapa kaupunkiliikenteen kehittämiseksi. Kutsuplussalla on onnistuessaan mahdollisuus mullistaa liikkumiskulttuuria merkittävästi, lisätä erityisesti autoilijoiden halua käyttää joukkoliikennettä ja vähentää olennaisesti henkilöautoriippuvuutta. Mikäli palvelun käyttö kasvaa HSL:n suunnitelmien mukaisesti, auttaa Kutsuplus merkittävästi näköpiirissä olevien liikenteellisten paineiden ratkaisemiseen selvästi kalliimpien vaihtoehtojen, kuten esimerkiksi infrastruktuuri-investointien, sijasta. Kutsuplussan onnistuminen edellyttää voimakasta panostusta alkuvaiheessa. Myös uuden liikennemuodon markkinointiin ja tiedotukseen tulee panostaa voimakkaasti, sillä suomalaiset ovat



aiempien kokemusten perusteella jäykkiä kokeilemaan uutta ja muuttamaan liikkumistottumuksiaan.

Kutsuplussasta saatu asiakaspalaute on poikkeuksellisen kiittävää ja Kutsuplus-liikenteen matkamäärät ovat kasvaneet vuodessa useita satoja prosentteja (400 % välillä 4/2013-4/2014). Kutsuplussan matkustajamäärät ovat kuitenkin vielä absoluuttisesti verrattain pieniä ja liikenteen subventioaste suuri. Palvelun tuottavuuden kehittymistä tulee tukea voimakkaasti eri keinoin. Näitä keinoja ovat mm. markkinointi ja liikenteen hallittu laajentaminen kustannustehokkaalla tavalla. Nykyisin muutoin palvelukysynnän huippuaikoina Kutsuplusautojen käyttöaste on melko alhainen, jolloin autot odottavat liikaa tyhjinä ja suhteellisen suurilla autoilla ajetaan vain muutama matkustaja kerrallaan kyydissä. Tulisikin harkita, että HSL:n tilaisin kokonaan käyttöönsä Kutsuplus-autoja vain niin paljon, että niille riittää lähes koko palveluajan jatkuvasti kyytejä. Tätä ajoneuvokapasiteettia tulisi täydentää ns. ylivuotoautoilla (esimerkiksi taksit), jotka olisivat Kutsuplussan käytössä vain tarpeen mukaan ja joille maksettaisiin korvausta vain ajetuista (ja siis maksetuista) matkoista. Tämä järjestely olisi winwin-tilanne, jossa HSL saisi tuotettua palvelun jopa merkittävästi edullisemmin ja ylivuotokalustoa tarjoavat liikennöitsijät saisivat parannettua omaa käyttöastettaan.

Metron yöliikennekokeilu

Metron viikonloppuöiden jatkettun liikenteen aiheuttama lisäkustannus on suunnitelman mukaan bussiliikenteen vähennykset huomioon ottaen 480 000 euroa vuonna 2015. Metron yöliikenteen pidentäminen aiheuttaa myös infran käyttökustannusten lisäystä vuositasolla noin 0,3 milj. euroa. Yöliikenteen kokonaiskustannukset nousisivat näin ollen noin 0,78 milj. euroa vuositasolla. Yöliikenteessä tehtyä matkaa kohti laskettuna järjestely on kallis.

Metron viikonloppuöiden matkoista 35-40 % tehdään kantakaupungin sisällä, missä on samaan aikaan käytettävissä myös runsaasti bussiliikenteen yhteyksiä. Metron yöliikenteen aiheuttama joukkoliikenteen kustannusten kasvu on saatuun joukkoliikennejärjestelmän palvelutason parantumiseen ja matkustajien hyötyyn nähden suuri. Yöliikenteen kustannustehokkuutta on parannettava tehokkaammaksi kokonaisuudeksi niin, että bussi- ja raideliikenteen päällekkäistä tarjontaa vältetään. Jatkettun liikenteen vakinaistamisesta tulee päättää vasta, kun tällainen kokonaissuunnitelma on tehty.

Muuta



22.09.2014

Ryj/2

Muun muassa Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston, Trafín, Tekesin ja Helsingin kaupungin toimesta on viimeisen kahden vuoden aikana nostettu voimakkaasti esiin liikkuminen palveluna –konseptin (Mobility as a Service) mahdollisuutta parantaa liikennejärjestelmän palvelutasoa, kustannustehokkuutta ja kansantaloudellista tuottavuutta.

Liikkuminen palveluna -konseptin perusajatus on mahdollistaa liikkujille mahdollisimman yksinkertaisella ja vaivattomalla tavalla eri liikkumistavat käyttöön ilman, että käyttäjän itse tarvitsee investoida liikkumisvälineisiin, selvittää eri liikennemuotojen käyttöönottoon liittyviä kysymyksiä tai hankkia erilaisia maksuvälineitä. Liikkumisoperaattorit kokoavat yhteen eri asiakkaiden tarpeisiin kokonaisuutena vastaavia niin julkisen (esim. kaupunkijoukkoliikenne, kaukojunaliikenne) kuin yksityisen sektorin (esim. vuokra-autot, vuokrapyörät) palveluita ja muodostavat niistä palveluportfolioita. Liikkuminen palveluna -konseptin kehittämiseksi Helsingin seudulla olisi erittäin tärkeää, että HSL palveluportfolion olennaisimman osan eli joukkoliikennejärjestelmän kehittäjänä ottaisi asiassa aktiivisen roolin. Tämä avaisi myös HSL:lle mahdollisuuden uusiin lipunmyyntikanaviin ja joukkoliikenteen käytön merkittävään edistämiseen.

Käsittely

Vastaehdotus:

Kaarín Taipale: Tarkastusmaksun korottamisen perusteita käsittelevän kappaleen loppu (kpl 93):

Poistetaan viimeinen virke: "Tarkastusmaksun korotus on tarpeen, jotta liputta matkustamisen houkuttelevuutta saataisiin vähennettyä, ja liputta matkustamisen kasvu pysähtymään."

Korvataan seuraavalla lauseella: "Helsingin kaupunki ei pidä esitettyä tarkastusmaksun korotusta aiheellisena vaan katsoo, ettei tarkastusmaksu voi olla korkeampi kuin korkein pysäköintivirhemaksu, joka on Helsingissä 80 euroa."

Jäsen Taipale täsmensi vastaehdotuksensa kohdistuvan tarkastusmaksun korottamista käsittelevän kappaleen (26) ensimmäiseen virkkeeseen:

"Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua."

Kannattaja: Sirpa Puhakka

Vastaehdotus:

Sirpa Puhakka: Lippujen hintojen keskimääräiset muutokset -otsikon



22.09.2014

Ryj/2

alle, ensimmäisen kappaleen loppuun, lisätään (kpl 24):

"Lippujen hintojen korotusten yhteydessä tulee arvioida niiden vaikutus matkustajamääriin, jotta vältetään matkustajamäärien vähenemiseltä eivätkä lippujen hinnat asetu esteeksi käytölle."

Kannattaja: Kaarin Taipale

Vastaehdotus:

Sirpa Puhakka: Kutsuplus-liikenteen kehittäminen -otsikon alle, toisen kappaleen loppuun, lisätään (kpl 28):

Kutsuplus-hankkeen nopea laajennus 45:stä sataan ajoneuvoon merkitsisi Helsingin kannalta voimakasta rahoitustarpeen lisäystä. Hankkeen tässä vaiheessa ja kysynnän toteutumanäkymien ollessa vielä epävarmoja, ei ole tarkoituksenmukaista panostaa voimakkaaseen laajentamiseen ilman arviointia. Kutsuplus-hankkeen käyttöä tulee ennen mahdollista laajentamista arvioida liikennemuotojen yhdenvertaisuuden, toimivuuden sekä taloudellisten ja ilmasto vaikutusten kannalta.

Kannattaja: Kaarin Taipale

1. äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kappale 26:

Poistetaan ensimmäinen virke: "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua." Korvataan seuraavalla lauseella: "Helsingin kaupunki ei pidä esitettyä tarkastusmaksun korotusta aiheellisena vaan katsoo, ettei tarkastusmaksu voi olla korkeampi kuin korkein pysäköintivirhemaksu, joka on Helsingissä 80 euroa."

Jaa-äännet: 6

Juha Hakola, Arja Karhuvaara, Lasse Männistö, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen

Ei-äännet: 9

Emma Kari, Tuuli Kousa, Hannu Oskala, Osku Pajamäki, Erkki Perälä, Sirpa Puhakka, Mika Raatikainen, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti

Tyhjä: 0



22.09.2014

Ryj/2

Poissa: 0

Äänin 6 - 9 kaupunginhallitus hyväksyi jäsen Taipaleen, tarkastusmaksujen korottamista käsittelevään kohtaan täsmennetyn, vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

2. äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kappale 28 loppuun:

Kutsuplus -hankkeen nopea laajennus 45:stä sataan ajoneuvoon merkitsisi Helsingin kannalta voimakasta rahoitustarpeen lisäystä. Hankkeen tässä vaiheessa ja kysynnän toteutumánakymien ollessa vielä epävarmoja, ei ole tarkoituksenmukaista panostaa voimakkaaseen laajentamiseen ilman arviointia. Kutsuplus-hankkeen käyttöä tulee ennen mahdollista laajentamista arvioida liikennemuotojen yhdenvertaisuuden, toimivuuden sekä taloudellisten ja ilmastovaikutusten kannalta.

Jaa-äännet: 10

Juha Hakola, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Tuuli Kousa, Lasse Männistö, Hannu Oskala, Erkki Perälä, Mika Raatikainen, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen

Ei-äännet: 5

Osku Pajamäki, Sirpa Puhakka, Marcus Rantala, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Äänin 10 - 5 kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen mukaisen ehdotuksen.

3. äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kappale 24 loppuun:

Lippujen hintojen korotusten yhteydessä tulee arvioida niiden vaikutus matkustajamääriin, jotta vältetään matkustajamäärien vähenemiseltä eivätkä lippujen hinnat asetu esteeksi käytölle.



22.09.2014

Ryj/2

Jaa-äännet: 5

Juha Hakola, Arja Karhuvaara, Lasse Männistö, Tatu Rauhamäki,
Laura Rissanen

Ei-äännet: 10

Emma Kari, Tuuli Kousa, Hannu Oskala, Osku Pajamäki, Erkki Perälä,
Sirpa Puhakka, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Kaarin Taipale,
Pilvi Torsti

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Äänin 5 - 10 kaupunginhallitus hyväksyi jäsen Puhakan
vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

Kolmen suoritettua äänestyksen perusteella kaupunginhallitus hyväksyi
jäsen Taipaleen vastaehdotuksen ja toisen Jäsen Puhakan
vastaehdotuksista mukaan muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Matti Malinen, talousarviopäällikkö, puhelin: 310 36277
matti.malinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö10.6.2014
- 2 HSL:n pöytäkirjanote 10.6.2014 § 103
- 3 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2015-2017
- 4 HS:n pöytäkirjanote 25.3.2014 § 64, informaatio yöliikennekokeilusta
- 5 Kutsuplus -liikenteen kehittämissuunnitelma

Otteet

Ote
HSL

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Esitysehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2015 - 2017
seuraavan lausunnon:



Strategiasuunnitelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat osaltaan Helsingin kaupungin tavoitteita.

Strategian periaatteiden lisäksi olisi tärkeää löytää konkreettisia tavoitteita ja mittareita, jotka kertoisivat mm. suunnittelun laadusta ja taloudellisuudesta. Tavoitteisiin tulisi sisältyä sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Tehdyistä linjastomuutoksista tulisi myös tehdä ennen – jälkeen -analyysi suunnittelun onnistuneisuudesta erityisesti taloudellisuuden ja palvelukyvyn suhteen (kuinka hyvin tehdyt linjastomuutokset ovat tehostaneet rahankäyttöä joukkoliikenteeseen).

HSL:n taloussuunnitelman (s. 8) mukaan vuosien 2016 ja 2017 lippulajitutkimukset tarkentuvat sen perusteella, miten merkittävät joukkoliikennehankkeet etenevät. On tärkeätä, että lippulajitutkimukset ajoitetaan niin, että esimerkiksi Länsimetron käynnistyessä saadaan mahdollisimman pian luotettava kuntakohtainen matkustajajakauma ja kattavat tiedot länsimetron operointi- ja infrakustannusten jakamiseksi oikealla tavalla kunnittain heti liikennöinnin käynnistyttyä.

Suunnitelmassa mainitaan (s. 17), että HKL:n raitio- ja metrolinjojen sähkön kokonaiskulutus olisi noin 120 GWh, mikä kulutusluku kuitenkin on HKL:n kokonaiskulutus. Raitio- ja metrolinjojen ajosähkön kulutus, joka sisältää myös vaihdelämmityksen, oli 75,9 GWh vuonna 2013.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Vuonna 2015 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muutokset ovat perusteltuja ja pohjautuvat yhteistyössä kaupungin kanssa valmisteltuihin suunnitelmiin. Runko- ja poikittaisliikenteen parantamista tulee jatkaa tehtyjen kehittämissuunnitelmien mukaisesti.

Vantaalta Helsingin kantakaupunkiin suuntautuvan bussiliikenteen väheneminen on liikennejärjestelmätasolla kokonaisuutena tarkoituksenmukaista.

Kehäradan valmistuminen mahdollistaa joukkoliikenteen tukeutumisen entistä vahvemmin raideliikenteeseen, mikä on pääkaupunkiseudulla yleisesti hyväksytyn strategian mukaista. Junaliikenteen liikennöinti tulee järjestää niin, että se tukee Helsingin valmisteilla olevan uuden yleiskaavan yhtä johtavaa ajatusta monikeskuksisesta kaupungista. Maankäyttöä ollaan vahvasti kehittämässä Helsingin alueella juna-asemien ympäristössä. Kehäradan liikenne on suunniteltava niin, että junat pysähtyvät kaikilla Helsingin asemilla.



22.09.2014

Ryj/2

HSL:n taloussuunnitelmassa mainitaan vuoden 2016 liikennöintimuutoksia koskevassa kohdassa (s. 65), että arvio Länsimetron operointikustannuksista on 9,7 - 17,8 miljoonaa euroa vuositasolla. Liikennelaitos -liikelaitoksen arvion mukaan Helsingin metron ja Länsimetron osalta metroliikenteen liikennöintikorvaus on vuonna 2017 yhteensä 48,5 milj. euroa. Koko metrojärjestelmässä liikennöintikorvausten määrä nousee 20,5 milj. euroa vuodesta 2015 vuoteen 2017, kun matkustajaliikenteen käytössä ovat sekä Helsingin metro että Länsimetro. Vuonna 2018, jolloin koko metro on automaattiajossa, metron liikennöintikorvausten yhteismäärä on 46,1 milj. euroa, joka on 18,1 milj. euroa enemmän kuin vuonna 2015.

Helsingin metron ja Länsimetron liikennöintikorvauksia nostavat erityisesti lisääntyvät pääomakulut uusista metrojunista sekä vanhojen metrojunien automatisoinnista. Myös uusien varikkotilojen käyttöönotto nostaa operoinnin kustannuksia.

Suunnitelmassa (s. 34) on liitteen 1 tuloslaskelmassa laskettu virheellisesti vuosien 2015 ja 2016 välinen ero operointi- ja infrakustannusten osalta.

Kuntaosuuksien taso sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän maksaminen

Kuntaosuudet ovat olleet kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Osa kasvusta johtuu palvelutason parantamisesta, mikä näkyy joukkoliikennematkustamisen kasvuna, joka on positiivinen asia. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämisen piti kuitenkin tuoda mukanaan myös synergiahyötyjä, joita tulee pystyä osoittamaan suhteellisesti alenevien kustannusten kautta.

Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmä hyväksyi 7.6.2013 osaltaan HSL:ää koskevat tavoitteet valtuustokaudelle 2013 – 2016. tavoitteiksi asetettiin mm.:

- Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava
- Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään nykyisen suuruinen osuus
- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella
- Tuottavuuden nousu on vähintään 1,5 %/vuosi.

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



Helsingin strategiaohjelmassa on asetettu valtuustokaudelle 2013–2016 kaupungin taloudelle tavoite, jonka mukaan velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaali kasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella.

Kaupunginhallituksen hyväksymässä vuoden 2015 talousarvioaraamissa HSL:n kuntaosuus on 191,0 milj. euroa. HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuus on 189,0 milj. euroa. Vuoden 2015 kuntaosuutta pienentää edellisten vuosien ylijäämän käyttö 3,6 milj. euroa. Helsingin kuntaosuuden kumulatiivinen kertynyt ylijäämä HSL:n vuoden 2013 tilinpäätöksessä on 10,8 milj. euroa. Ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Taloussuunnitelmakaudella Helsingin kuntaosuuden kasvu on huomattavasti ennakoitua lipputuottojen kasvua suurempi. Kuntaosuuden kasvu vuodesta 2015 vuoteen 2017 on noin 34,0 milj. euroa, mutta lipputuottojen kasvu vain 13,1 milj. euroa. Helsingin osalta subventioaste nousee alustavassa taloussuunnitelmassa 53,1 %:iin vuonna 2017.

Helsingin kaupungin talouden tulevien vuosien kehitysnäkymä ei mahdollista kaupungin verorahoitusosuuden kasvattamista nykyisestä 50 %:sta. HSL:n on jatkuvasti huolehdittava siitä, että lipputulokertymä kasvaa suhteellisesti vähintään HSL:n kokonaiskustannusten (infrakorvaukset mukaan luettuna) kasvua vastaavasti. Lopullisessa toiminta- ja taloussuunnitelmassa on pyrittävä leikkaamaan kustannusten kasvua ja varmistettava riittävä lipputulokertymä. Lipunhintoja on varauduttava tarvittaessa korottamaan nyt suunnitelmassa esitetyjä enemmän.

Jatkossa HSL:n tulee tarkastella kuntaosuuksien ja kokonaistaloutensa kehittymistä taloussuunnitelmaa pidemmällä, joukkoliikenteen investointisuunnitelmiin sidotulla aikajänteellä. Tämä edellyttää kiinteää yhteistyötä kaupunkien kanssa. HSL:n kuntaosuus on osa kaupungin kokonaistoimintamenoja. Kuntaosuuden kasvu ei voi jatkuvasti ylittää kaupungin kokonaistoimintamenojen kasvuksi asetettuja raameja. HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa helsingin kuntaosuuden kasvu vuodesta 2015 vuoteen 2017 on noin 18 %.

Lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräinen korotus vuodelle 2015 on perusteltu, sillä verorahoituksen osuuden toiminnan rahoittamisessa ei tulisi kasvaa.



Korotus on syytä kohdistaa lähinnä kertalippuihin, jotta hintamuutos ohjaisi matkustajia käyttämään enemmän arvolippuja. Tämä nopeuttaisi rahastustapahtumaa, poistaisi liikenteen viiveitä ja parantaisi joukkoliikenteen kustannustehokkuutta. Kausilipun ja arvolipun hintaa on korotettava selvästi vähemmän kuin kertalipun hintaa. Lippujen hintojen kohtuullinen korottaminen on talouden tasapainottamiseksi parempi ratkaisu kuin palvelujen karsiminen.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta.

Kutsuplus -liikenteen kehittäminen

Kutsuplus on kansainvälisestikin arvioituna edistyksellinen ja runsaasti huomiota ja kiitosta saanut tapa kaupunkiliikenteen kehittämiseksi. Kutsuplussalla on onnistuessaan mahdollisuus mullistaa liikkumiskulttuuria merkittävästi, lisätä erityisesti autoilijoiden halua käyttää joukkoliikennettä ja vähentää olennaisesti henkilöautoriippuvuutta. Mikäli palvelun käyttö kasvaa HSL:n suunnitelmien mukaisesti, auttaa Kutsuplus merkittävästi näköpiirissä olevien liikenteellisten paineiden ratkaisemiseen selvästi kalliimpien vaihtoehtojen, kuten esimerkiksi infrastruktuuri-investointien, sijasta. Kutsuplussan onnistuminen edellyttää voimakasta panostusta alkuvaiheessa. Myös uuden liikennemuodon markkinointiin ja tiedotukseen tulee panostaa voimakkaasti, sillä suomalaiset ovat aiempien kokemusten perusteella jäykkiä kokeilemaan uutta ja muuttamaan liikkumistottumuksiaan.

Kutsuplussasta saatu asiakaspalaute on poikkeuksellisen kiittävää ja Kutsuplus-liikenteen matkamäärät ovat kasvaneet vuodessa useita satoja prosentteja (400 % välillä 4/2013-4/2014). Kutsuplussan matkustajamäärät ovat kuitenkin vielä absoluuttisesti verrattain pieniä ja liikenteen subventioaste suuri. Palvelun tuottavuuden kehittymistä tulee tukea voimakkaasti eri keinoin. Näitä keinoja ovat mm. markkinointi ja liikenteen hallittu laajentaminen kustannustehokkaalla tavalla. Nykyisin muutoin palvelukysynnän huippuaikoina Kutsuplusautojen käyttöaste on melko alhainen, jolloin autot odottavat liikaa tyhjinä ja suhteellisen suurilla autoilla ajetaan vain muutama matkustaja kerrallaan kyydissä. Tulisikin harkita, että HSL:n tilaisin kokonaan käyttöönsä Kutsuplus-autoja vain niin paljon, että niille riittää lähes koko palveluajan jatkuvasti kyytejä. Tätä ajoneuvokapasiteettia tulisi täydentää ns. ylivuotoautoilla (esimerkiksi taksit), jotka olisivat Kutsuplussan käytössä vain tarpeen mukaan ja joille maksettaisiin korvausta vain ajetuista (ja siis maksetuista) matkoista. Tämä järjestely



olisi winwin-tilanne, jossa HSL saisi tuotettua palvelun jopa merkittävästi edullisemmin ja ylivuotokalustoa tarjoavat liikennöitsijät saisivat parannettua omaa käyttöastettaan.

Metron yöliikennekokeilu

Metron viikonloppuöiden jatkettun liikenteen aiheuttama lisäkustannus on suunnitelman mukaan bussiliikenteen vähennykset huomioon ottaen 480 000 euroa vuonna 2015. Metron yöliikenteen pidentäminen aiheuttaa myös infran käyttökustannusten lisäystä vuositasolla noin 0,3 milj. euroa. Yöliikenteen kokonaiskustannukset nousisivat näin ollen noin 0,78 milj. euroa vuositasolla. Yöliikenteessä tehtyä matkaa kohti laskettuna järjestely on kallis.

Metron viikonloppuöiden matkoista 35-40 % tehdään kantakaupungin sisällä, missä on samaan aikaan käytettävissä myös runsaasti bussiliikenteen yhteyksiä. Metron yöliikenteen aiheuttama joukkoliikenteen kustannusten kasvu on saatuun joukkoliikennejärjestelmän palvelutason parantumiseen ja matkustajien hyötyyn nähden suuri. Yöliikenteen kustannustehokkuutta on parannettava tehokkaammaksi kokonaisuudeksi niin, että bussi- ja raideliikenteen päällekkäistä tarjontaa vältetään. Jatkettun liikenteen vakinaistamisesta tulee päättää vasta, kun tällainen kokonaissuunnitelma on tehty.

Muuta

Muun muassa Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston, Trafín, Tekesin ja Helsingin kaupungin toimesta on viimeisen kahden vuoden aikana nostettu voimakkaasti esiin liikkuminen palveluna –konseptin (Mobility as a Service) mahdollisuutta parantaa liikennejärjestelmän palvelutasoa, kustannustehokkuutta ja kansantaloudellista tuottavuutta.

Liikkuminen palveluna -konseptin perusajatus on mahdollistaa liikkujille mahdollisimman yksinkertaisella ja vaivattomalla tavalla eri liikkumistavat käyttöön ilman, että käyttäjän itse tarvitsee investoida liikkumisvälineisiin, selvittää eri liikennemuotojen käyttöönottoon liittyviä kysymyksiä tai hankkia erilaisia maksuvälineitä. Liikkumisoperaattorit kokoavat yhteen eri asiakkaiden tarpeisiin kokonaisuutena vastaavia niin julkisen (esim. kaupunkijoukkoliikenne, kaukojunaliikenne) kuin yksityisen sektorin (esim. vuokra-autot, vuokrapyörät) palveluita ja muodostavat niistä palveluportfolioita. Liikkuminen palveluna -konseptin kehittämiseksi Helsingin seudulla olisi erittäin tärkeää, että HSL palveluportfolion olennaisimman osan eli joukkoliikennejärjestelmän kehittäjänä ottaisi asiassa aktiivisen roolin. Tämä avaisi myös HSL:lle mahdollisuuden uusiin lipunmyyntikanaviin ja joukkoliikenteen käytön merkittävään edistämiseen.



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 pyydettävä 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 31.8.2014 mennessä. Lausuntopyyntö on liitteenä 1, HSL:n hallituksen päätös 11.6.2013 § 103 liitteenä 2, taloussuunnitelma liitteenä 3, informaatio metron yöliikennekokeilun kokemuksista 15.11.2013 – 28.2.2014 on liitteenä 4 sekä Kutsuplus -liikenteen kehittäminen liitteenä 5.

Taloussuunnitelman yhteydessä HSL pyytää lausuntoa:

- strategiasuunnitelmasta
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- kuntaosuuksien tasosta
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista
- tarkastusmaksun korottamisesta
- Kutsuplus -liikenteen kehittämisestä koekäytön päätyttyä vuoden 2015 lopussa
- metron yöliikenteen vakinaistamisesta
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2015 - 2017
- HSL:n hallituksen päätöksen 25.3.2014 (§54) mukaisesta raitioliikenteen linjastosuunnitelmasta 2014 2024
- HSL:n hallituksen päätöksen 15.4.2014 (§ 70) mukaisesta Länsimetron liityntälinjastosuunnitelmasta sekä HSL:n hallituksen päätöksen 15.4.2014 (§ 81) mukaisesta runkolinjan 560 jatkamahdollisuudesta Myyrmäestä Matinkylään.



Taloussuunnitelman sisällöstä

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

Taloussuunnitelman mukaan HSL:n toimintatulot vuonna 2015 ovat 625,2 milj. euroa. Kasvua vuoden 2014 ennusteeseen verrattuna on 28,1 milj. euroa (4,7 %). Toimintamenot ovat 2015 yhteensä 623,1 milj. euroa. Kasvua on vuoden 2014 ennusteeseen verrattuna 32,8 milj. euroa (5,6 %) Toimintamenoista 80,2 % eli 499,5 milj. euroa on joukkoliikenteen operointikustannuksia.

Operointikustannuksista 64,7 % (323,3 milj. euroa) muodostuu bussiliikenteen kustannuksista, 17,9 % junaliikenteestä, 10,7 % raitioliikenteestä ja 5,7 % metroliikenteestä. Bussiliikenteen kustannukset alenevat 2016 ja 2017 Länsimetron ja liityntäliikenteen alkamisen myötä. Junaliikenteen menot kasvavat 2015 ja 2016 Kehäradan käyttöönoton ja uuden kaluston käyttöönoton takia. Raitioliikenteen kustannukset kasvavat 2016 uuden kaluston johdosta ja metroliikenteessä uuden kaluston ja Länsimetron myötä 2015 ja 2016.

Mahdollisen metron yöliikenteen kustannukset, arviolta 0,5 milj. euroa vuositasolla sisältyvät toiminta- ja taloussuunnitelmaan.

Joukkoliikenneinfran käyttökorvauksiksi on arvioitu 68,6 milj. euroa, josta Helsingin osuus on 58,9 milj. euroa. HSL:n hallitus on 27.5.2014 hyväksynyt sopimuksen infrakulujen kohdistamisesta, ja sopimus on jäsenkunnissa hyväksyttävänä. Taloussuunnitelman infrakustannukset on arvioitu tämän uuden sopimuksen mukaisesti.

Vuonna 2017 joukkoliikenteen infrakustannukset kasvavat merkittävästi Länsimetron ja Kehäradan myötä. Kuntien keskimääräisen subventioasteen pitämiseksi noin 50 %:ssa lipputuloja olisi lisättävä vuonna 2017 noin 30 milj. eurolla, mikä tarkoittaisi noin 15 %:n korotusta nykyisiin lipun hintoihin.

Lipputuloja arvioidaan vuonna 2014 kertyvän 289,2 milj. euroa. Lipputulot muodostavat 47,6 % HSL:n toimintatuloista. Vuonna 2015 lipputuloja arvioidaan olevan 297,5 milj. euroa. Kasvua on 2,8 % vuoden 2014 ennusteeseen nähden. Vuonna 2016 lipputulojen arvioidaan olevan 306,9 ja vuonna 2017 329,5 milj. euroa.

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräiseksi korotukseksi vuonna 2015 esitetään 4,0 %. Seutulippujen keskimääräinen korotus on 3,4 %. Sisäisten lippujen korotus painottuu kausilippuihin



22.09.2014

Ryj/2

seudullisten ja sisäisten kausilippujen välisen hintasuhteen pienentämiseksi. Myös arvolippuja esitetään korotettaviksi. Seutulippujen hinnankorotus painottuu arvolippuihin. Myös HSL-alueen kuntalaisille myytävää subventoitua kausilipun hintaa esitetään korotettavaksi.

Suurten kaupunkien joukkoliikennetueksi on arvioitu 7,3 milj. euroa, josta Helsingin osuus asukaslukujen mukaisessa suhteessa on 3,8 milj. euroa.

Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista. Kuntaosuudet muodostavat noin 49,2 % HSL:n tuloista.

Kuntaosuudet ovat 2015 yhteensä 307,9 milj. euroa, mikä sisältää arvioidun 3,3 milj. euron kuntaosuuden Kutsuplus -liikenteeseen. Helsingin kuntaosuus, joka on 61,4 % yhteenlasketusta 307,9 milj. eurosta, on 189,0 milj. euroa (kasvua noin 3,4 %) vuonna 2015. Vuonna 2016 Helsingin kuntaosuudeksi on arvioitu 210,0 milj. euroa ja 222,9 milj. euroa vuonna 2017.

Helsingin subventio vuonna 2015 on (Kutsuplus –hanke mukaan lukien) 50,7 %, vuonna 2016 se on 52,7 %, ja 2017 subvention määrä nousisi 53,1 %:iin.

Tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon.

Merkittävimmät palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

- Kehäradan liikenteen aloitus kesällä 2015
- Uuden poikittaisen runkolinjan 560 perustaminen 2015
- Metron yöliikenteen jatkaminen
- Kirkkonummen, Sipoon ja Keravan sisäisen liikenteen syksyn 2014 kilpailutuksen vaikutusten ottaminen täysimääräisinä suunnitelmavuosien kustannuksiin
- Mankin ja Luoman seisakkeiden lakkauttaminen
- Länsimetron liikenteen aloitus elokuussa 2016 ja siihen liittyen bussilinjaston muuttaminen Etelä-Espoossa ja Lauttasaassa liityntäliikenteeksi.

Sekä Kehärata että Länsimetro kasvattavat taloussuunnitelmakaudella joukkoliikenteen käyttäjämääriä.



Suunnitelmakaudella esitetään myös aloitettavaksi raitiolinjaston muutokset Helsingissä.

Joukkoliikenteen palvelutasossa Helsingin osalta suurimmat muutokset 2015 ovat bussiliikenteen muutokset mm. Kehäradan ja runkolinjan 560 käynnistymiseen liittyen. Linjastoa kehitetään keskittämällä tarjontaa vahvoille reiteille sekä bussi- että raideliikenteessä runkolinjastrategian mukaisesti.

Kesällä 2015 käynnistyvä Kehärata tarjoaa nopean runkoyhteyden lentoasemalle ja nopeuttaa poikittaisliikennettä Tikkurilan ja Myyrmäen välillä. Suorat bussiyhteydet Helsingin keskustan ja Vantaan välillä vähenevät.

Uusi runkobussilinja 560 liikennöi Vuosaaresta Mellunmäen, Kontulan, Malmin, Paloheinän ja Kuninkaantammen alueiden kautta Myyrmäkeen. Linja 78 lopetetaan samalla.

Metron yöliikennekokeilua ehdotetaan jatkettavaksi, jolloin kustannukset olisivat vähenevä bussiliikenne huomioon ottaen 0,48 milj. euroa vuositasolla. Metron yöliikenteessä matkustajia on HSL:n selvitysten mukaan ollut pikkujoulukaudella noin 4500 – 6000 matkustajaa/ yö. Tammi- toukokuussa matkustajia oli noin 3000 – 4400 yötä kohti, keskimäärin noin 3000/yö. Noin 35 – 40 % metron yöliikenteessä tehdyistä matkoista on kantakaupungin sisäisiä matkoja (väli Ruoholahti – Kalasatama).

Yhden yön liikennöintikustannukset ovat noin 4400 euroa. Joukkoliikenteen lisämatkan hinta oli pikkujoulukautena noin 1,10 euroa ja tammi-helmikuussa noin 1,90 euroa, kun koko metroluokan liikennöintikustannus matkaa kohden on noin 0,40 euroa. Helsingin sisäisillä matkoilla Helsingin sisäisillä lipuilla tehtyjen matkojen keskimääräinen lipputulo nousua kohden on noin 0,60 euroa (alv 0). Pikkujoulukaudella metron yöliikenteen subventioasteesta päästiin alle 50%:n, mutta sen jälkeen subventioaste on vakiintunut noin 70 %:iin.

Lokakuussa 2012 käynnistettyä Kutsuplus –liikennettä on tarkoitus laajentaa asteittain. Tällä hetkellä liikenteessä on 15 Kutsuplus-autoa. Ajoneuvokapasiteettia on nostettu elokuussa 2014 kasvattamalla kaluston ajoneuvotunteja 34 %. Ajoneuvokapasiteettia on tarkoitus nostaa 45 ajoneuvoon vuoden 2016 alkuun mennessä ja edelleen 100:aan vuoden 2017 alkuun mennessä. Lipputulojen arvioidaan kattavan 20 % liikennöintikorvauksista vuonna 2015, 45 % vuonna 2016, mikäli autojen määrä voidaan nostaa vuoden alkuun mennessä 45:een ja 60 % vuonna 2017, mikäli ajoneuvojen määrä voidaan nostaa vuoden 2017 alkuun mennessä 100:aan.



22.09.2014

Ryj/2

HSL:n investoinnit vuonna 2015 ovat 46,5 milj. euroa, vuonna 2016 investoinnit ovat 11,1 milj. euroa ja 7,5 milj. euroa vuonna 2017. Merkittävin investointi on LIJ-hanke 53,1 milj. euroa suunnitelmakaudella (41,9 milj. euroa vuonna 2015, 7,3 milj. euroa vuonna 2016 ja 3,9 milj. euroa vuonna 2017). Matkakorttijärjestelmä uusitaan ja toteutetaan ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä koko seudulle vuoden 2015 loppuun mennessä. Koekäytöt käynnistyvät maaliskuussa 2015. Myös myyntijärjestelmiä otetaan käyttöön vaiheittain maaliskuusta 2015 alkaen.

Saadut lausunnot

Asiasta on pyydetty lausunnot kaupunkisuunnittelulautakunnalta ja liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnalta. Lausunnot ovat päätöshistoriassa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää taloussuunnitelmassa esitettyjä palvelutasomuutoksia ja lippujen hintojen keskimääräisiä korotuksia perusteltuina. Lautakunta ehdottaa Kutsuplus -hankkeen ajoneuvomäärän kasvattamista vain jatkuvan palvelukysynnän mukaisena ja ns. ylivuotoautojen käyttöä. Lautakunta pitää yöliikenteen kustannuksia kalliina, ja pitää tärkeänä järjestelyn kehittämistä kustannustehokkaammaksi.

Liikennelaitos -liikelaitoksen lausunnossa kiinnitetään huomiota Länsimetron operointikustannuksiin, jotka HSL:n ehdotuksessa on arvioitu pienemmiksi kuin liikennelaitos -liikelaitoksen arvioissa. Johtokunnan mukaan metron yöliikenteen jatkamiselle ei ole operoinnin osalta estettä, mutta yöliikenteen pidentäminen aiheuttaa myös infran käyttökustannuksia, jotka tulisi ottaa huomioon kokonaiskustannuksissa.

Esittelijän kannanotot

Esittelijä toteaa, että Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmä hyväksyi 7.6.2013 osaltaan HSL:ää koskevat seuraavat tavoitteet valtuustokaudelle 2013 – 2016:

- Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava
- Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään nykyisen suuruisen osuus
- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella
- Tuottavuuden nousu vähintään 1,5 %/vuosi



- Peruspääomalle ei edellytetä maksettavan korvausta vuonna 2014, päätetään vuosittain
- Pidemmän aikavälin tariffipoliittisten linjausten laatiminen yhteistyössä kaupunkien kanssa vuoden 2013 loppuun mennessä HSLalueen mahdollinen laajentuminen huomioon ottaen
- HSL:n ja kuntien välisissä infrasopimuksissa edellytetty infrakulujen kohdistaminen jäsenkaupungeille tulee sopia yhdessä kuntien kanssa vuoden 2013 loppuun mennessä.

Esittelijä toteaa, että kaupunginhallituksen hyväksymässä kaupungin vuoden 2015 talousarvioaraamissa HSL:n kuntaosuus on 191,0 milj. euroa, joten HSL:n esitys on tältä osin raamin mukainen.

Kutsuplus –hankkeen kustannukset kokonaisuudessaan ovat 3,9 milj. euroa vuonna 2015, 10,8 milj. euroa vuonna 2016 ja 24,4 milj. euroa vuonna 2017.

Kutsuplus –liikenteen operointikustannuksista Helsingin osuus on HSL:n suunnitelman mukaan 2,1 milj. euroa vuonna 2015 (noin 73 % operointikustannuksista) ja vastaavasti Helsingin lipputulot Kutsuplus –liikenteestä 0,5 milj. euroa (noin 16 % Kutsuplus:n lipputuloista). Vuonna 2016 Helsingin osalta operointikustannukset Kutsuplus –liikenteestä ovat 6,7 milj. euroa vuonna 2016 (noin 68 %) ja lipputulot Helsingille 3,1 milj. euroa (42 %). Vuonna 2017 operointikustannukset Helsingin osalta ovat 16,8 milj. euroa (noin 72 %) ja lipputulot 9,7 milj. euroa (59 %). Helsingin kuntaosuus (vähennysten jälkeen) Kutsuplus –hankkeen osalta on vuonna 2015 2,5 milj. euroa, vuonna 2016 4,3 milj. euroa ja vuonna 2017 6,9 milj. euroa. Alkuperäisessä suunnitelmassa Helsingin maksuosuus Kutsuplus -hankkeessa oli noin 1,5 milj. euroa/vuosi kolmen vuoden kokeiluajalta.

Antaessaan lausuntonsa HSL:n vuoden 2014 talousarviosta ja taloussuunnitelmasta 2014 – 2016 kaupunginhallitus totesi 18.9.2013 mm., että 'Kutsuplus -hankkeen nopea laajennus sataan ajoneuvoon merkitsisi Helsingin kannalta voimakasta rahoitustarpeen lisäystä, mikä ei ole taloudellisesti perusteltua. Hankkeen ollessa vielä alkuvaiheessa ja kysynnän toteutumatiotojen ollessa vielä puutteellisia, ei ole tarkoituksenmukaista panostaa voimakkaaseen laajentamiseen. Sen sijaan on syytä pyrkiä vakiinnuttamaan liikennemuoto ja kasvattamaan sitä hallitusti kysynnän ja lipputulokertymän mukaan.' Kutsuplussan kehittämisessä em. linjaus on edelleen perusteltu.

Lipputuottojen ja kuntaosuuden suhde on saatava pysymään tasapainoisena, joten vähintäänkin esitetyn suuruiset lippujen hintojen tarkistukset ovat perusteltuja. Kuntaosuuksien tasoa ei ole syytä



22.09.2014

Ryj/2

kasvattaa nykyisestä. Sen sijaan on välttämätöntä ottaa myös seuraavien vuosien suunnitelmissa huomioon lipunhintojen nostaminen tulevina vuosina nyt käsittelyssä olevassa suunnitelmassa esitettyä enemmän.

Metron yöliikenteen pidentäminen aiheuttaa liikennelaitos -liikelaitoksen mukaan infran käyttökustannusten lisäystä vuositasolla noin 0,3 milj. euroa. Yöliikenteen kokonaiskustannukset nousisivat näin ollen noin 0,78 milj. euroa vuositasolla. Yöliikenteen vakinaistaminen ei ole perusteltua ennen kuin yöajan joukkoliikennejärjestelmää on kehitetty selvästi kustannustehokkaammaksi karsimalla päällekkäistä bussi- ja raideliikennetarjontaa nykyistä enemmän. Yöajan joukkoliikennejärjestelmän tarkastelu on hyvä tehdä siten, että yöliikenteen mahdollisuuksia arvioidaan uudelleen Länsimetron liikenteen alkamiseen liittyen.

Joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annettu laki mahdollistaa tarkastusmaksun korottamisen enintään 40-kertaiseksi alimpaan kertamaksun hintaan nähden. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 lähtien 80 euroa. Tarkastusmaksun korotus on tarpeen, jotta liputta matkustamisen houkuttelevuutta saataisiin vähennettyä, ja liputta matkustamisen kasvu pysähtymään.

Raitiolinjastosuunnitelmaa 2014 – 2024 koskeva lausunto on erillisenä asiana kaupunginhallituksen esityslistalla.

Länsimetron liityntälinjastosuunnitelmaa 2014 koskeva lausunto on erillisenä asiana kaupunginhallituksen esityslistalla myöhemmin syyskuussa.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Matti Malinen, talousarviopäällikkö, puhelin: 310 36277
matti.malinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö10.6.2014
- 2 HSL:n pöytäkirjanote 10.6.2014 § 103
- 3 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2015-2017
- 4 HS:n pöytäkirjanote 25.3.2014 § 64, informaatio yöliikennekokeilusta
- 5 Kutsuplus -liikenteen kehittämissuunnitelma

Otteet



22.09.2014

Ryj/2

Ote
HSL

Otteen liitteet
Muutoksenhakukielto, valmistelu

Tiedoksi; Muutoksenhakukielto, valmistelu

Ksv

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 15.09.2014 § 930

HEL 2014-007922 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

15.09.2014 Pöydälle

Pöydällepanoehdotus:

Hannu Oskala: Kaupunginhallitus päättää panna asian viikoksi pöydälle.

Kannattaja: Osku Pajamäki

Kaupunginhallitus päätti yksimieleisesti panna asian pöydälle.

08.09.2014 Pöydälle

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Matti Malinen, talousarviopäällikkö, puhelin: 310 36277
matti.malinen(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 21.08.2014 § 125

HEL 2014-007922 T 00 01 06

Päätös



22.09.2014

Ryj/2

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta taloussuunnitelmasta 2015 - 2017 seuraavanlaisen lausunnon:

Yleistä

HSL:n hallitus on käsitellyt HSL:n alustavaa taloussuunnitelmaa kokouksessaan 10.6.2014. HSL:n hallitus samalla päätti pyytää taloussuunnitelmasta jäsenkuntien lausunnot.

HSL pyytää lausuntoa erityisesti seuraavista asioista:

- strategiasuunnitelmasta,
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- kuntaosuuksien tasosta,
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista,
- tarkastusmaksun korottamisesta,
- Kutsuplus -liikenteen kehittämisestä koekäytön päätyttyä vuoden 2015 lopussa,
- metron yöliikenteen vakinaistamisesta,
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2015 - 2017,
- HSL:n hallituksen päätöksen 25.3.2014 (54 §) mukaisesta raitioliikenteen linjastosuunnitelmasta 2014 - 2024,
- HSL:n hallituksen päätöksen 15.4.2014 (70 §) mukaisesta länsimetron liityntälinjastosuunnitelmasta,
- HSL:n hallituksen päätöksen 15.4.2014 (81 §) mukaisesta runkolinjan 560 jatkamahdollisuudesta Myyrmäestä Matinkylään.

Helsingin kaupungin lausunto toimitetaan HSL:lle 31.8.2014 mennessä.

Raitioliikenteen linjastosuunnitelmasta, länsimetron liityntälinjastosuunnitelmasta ja runkolinjasta 560 osalta HSL on pidentänyt lausuntoaikaa 30.9.2014 asti.

HKL tuottaa HSL:lle raitio-, metroliikenteen ja Suomenlinnan lauttaliikenteen sekä Helsingin alueella myös joukkoliikenteen infraan liittyvät palvelut. Lisäksi HKL on tehnyt erillisiä sopimuksia HSL:n kanssa mm. tilojen vuokraamisesta, automaattien ylläpidosta sekä IT-palveluista. HKL on liikenteen tuottamisessa HSL:n tärkein yhteistyökumppani, kun HKL vastaa kokonaan raitio- ja metroliikenteestä sekä Suomenlinnan liikenteestä.

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat pääosin HKL:n talousarvioon 2015 ja taloussuunnitelmaan 2015 - 2017, jota HKL:n johtokunta käsittelee kokouksessaan 28.5.2014. HKL:n edellä tarkoitetun johtokunnassa alustavasti käsitellyn taloussuunnitelman



luvut ovat osittain päivittyneet kesän aikana, ja HKL:n johtokunta käsittelee myös HKL:n talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitystä tässä kokouksessaan 21.8.2014.

HKL toteaa, että jäljempänä tässä lausunnossa on vertailtu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2015 - 2017 ja HKL:n päivitetyn talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksen 2015 - 2017 lukuja.

HKL toimii HSL:n kanssa tiiviissä yhteistyössä kiskoliikenneoperoinnissa ja Helsingin joukkoliikenneinfran ylläpitämisessä, kehittämisessä ja rakentamisessa. HKL on liikennepalvelujen tuottamisessa HSL:n tärkein yhteistyökumppani, kun HKL vastaa kokonaan raitio- ja metroliikenteestä ja Suomenlinnan liikenteestä.

HSL:n toimintastrategia 2025 ja strategiset tavoitteet 2015 - 2017

HSL:n liikenteen luotettavuuden tavoitteiden osalta (s. 8) raitio-, metro- ja lauttaliikenteen tavoitteet ovat linjassa HKL:n asettamien tavoitteiden kanssa.

HSL:n taloussuunnitelman (s. 8) mukaan vuosien 2016 ja 2017 lippulajitutkimukset tarkentuvat sen perusteella, miten merkittävät joukkoliikennehankkeet etenevät. HKL toteaa, että on tärkeitä, että lippulajitutkimukset ajoitetaan niin, että esimerkiksi Länsimetron käynnistyessä saadaan mahdollisimman pian luotettava kuntakohtainen matkustajajakauma. Helsingille on tärkeitä, että HSL:llä on tarpeelliset ja kattavat tiedot länsimetron operointi- ja infrakustannusten jakamiseen oikealla tavalla kunnittain heti liikennöinnin käynnistyttyä.

HSL:n taloussuunnitelman (s. 10) mukaan raitiovaunujen kuljettajien lipunmyynti lopetetaan vuonna 2016, kun kaikkiin vaunuihin on asennettu lippuautomaatit. HKL toteaa, että kuljettajalipunmyynnin lopettaminen nopeuttaa raitioliikennettä ja on yhdenmukainen niiden linjausten kanssa, joita HKL ja HKL:n johtokunta ja myös sitä edeltänyt joukkoliikennelautakunta ovat pitkään esittäneet.

HSL:n taloussuunnitelmassa mainitaan (s. 17), että HKL:n raitio- ja metroliikenteen sähkön kokonaiskulutus olisi noin 120 GWh; mikä kulutusluku kuitenkin on HKL:n kokonaiskulutus. Raitio- ja metroliikenteen ajosähkön kulutus, joka sisältää myös vaihdelämmityksen, oli 75,9 GWh vuonna 2013.

Raitioliikenne



HSL ostaa raitioliikenneliikennöinnin HKL:n raitioliikenneyksiköltä (HKL-Raitioliikenne). Raitioliikenteen tuottamisesta on tehty 15 vuoden suoramarkintasuostimus vuonna 2010.

HSL:n taloussuunnitelmassa käsitellään myös raitioliikenteen linjastosuunnitelman vaikutuksista linjastoon (s. 61). HSL:n taloussuunnitelmassa arvioitu linjastosuunnitelman aiheuttama kustannusmuutos (1,28 milj. euroa vuonna 2017) vastaa HKL:n arviota muutoksen kustannusvaikutuksesta. HKL:n johtokunta on antanut lausunnon linjastosuunnitelmasta jo 28.5.2014.

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa raitioliikennekorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2015	2016	2017
Raitioliikennekorvaus, HSL	51,4	52,6	56,2
Raitioliikennekorvaus, HKL	50,4	52,1	55,9
Erotus	-1,0	-0,5	-0,3

HSL:n luvuissa on mukana bonuksiin varautuminen 0,6 milj. euroa vuosittain 2015 - 2017; bonuksia ei ole mukana HKL:n luvuissa. Raitioliikenteen liikennöintikorvausten tasoa nostavat pääomakulut, joita aiheutuu uusien liikenteeseen tulevien raitiovaunujen poistoista ja koroista. Vuonna 2017 korvaustasoa nostaa myös linjastoon tulevat muutokset syksyllä 2017.

Metrolinjenne

HSL ostaa metron liikennöinnin HKL:n metrolinjenneyksiköltä (HKL-Metrolinjenne). Metrolinjenneen tuottamisesta on tehty 15 vuoden suoramarkintasuostimus vuonna 2010.

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa metrolinjennekorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2015	2016	2017
Metrolinjennekorvaus, HSL	28,3	39,3	48,6
Metrolinjennekorvaus, HKL	28,0	38,6	48,5
Erotus	-0,3	-0,7	-0,1

HKL-Metrolinjenneen liikennöintikorvaus sisältää ns. lisäkorvausta 1,9 milj. euroa vuonna 2015 ja 3,0 milj. euroa vuonna 2016. Tämä lisäkorvaus on tärkeä HKL:lle, kun sillä korvataan Länsimetron käyttöönottoon liittyviä menoja, joita varsinainen liikennöintikorvaus ei



kata vielä vuosina 2015 - 2016. Lisäkorvauksella katetaan metrovarikon laajentamisen kustannuksia sekä metroliiikenteen käynnistämiseksi tarvittavan lisähenkilöstön palkkaamisesta aiheutuvia kuluja. Lisäkorvaus on huomioitu yhdenmukaisesti sekä HKL:n että HSL:n talousarviossa ja taloussuunnitelmassa.

Metron liikennöintikorvaukset sisältävät viikonloppuöiden liikennettä noin 0,2 milj. euroa vuosittain. HKL toteaa, että operoinnin osalta ei ole estettä viikonlopun yöliikenteen vakinaistamiseen vuoden 2015 alusta alkaen. Huomattavaa kuitenkin on, että yöliikenteen pidentäminen aiheuttaa myös infran käyttökustannusten (lähinnä vartioinnin) lisäkustannuksia, jotka tulee ottaa huomioon laskettaessa metron yöliikenteen kokonaiskustannuksia.

Länsimetron käynnistyminen elokuussa 2016 nostaa liikennöintikorvauksia.

Lauttaliikenne

HSL tilaa Suomenlinnan henkilölauttaliikenteen HKL:ltä. HKL ostaa lauttaliikenteen Suomenlinnan Liikenne Oy:ltä. HKL ja HSL ovat tehneet Suomenlinnan lauttaliikenteestä liikennöintisopimuksen vuonna 2013 ajalle 2010 - 2017.

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa lauttaliikennekorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2015	2016	2017
Lauttaliikennekorvaus, HSL	4,1	4,1	4,1
Lauttaliikennekorvaus, HKL	4,0	4,0	4,0
Erotus	-0,1	-0,1	-0,1

Infrakorvaukset

HSL maksaa kunnille käyttökorvausta joukkoliikenteen infran kehittämisestä ja ylläpidosta. HKL vastaa Helsingin kaupungin joukkoliikenneinfran investoinneista ja ylläpidosta. Lisäksi rakennusviraston kadun rakentamiseen liittyviin kustannuksiin sisältyy myös jonkin verran joukkoliikenneinfran kustannuksia. HKL kerää nämä kustannukset rakennusvirastolta ja laskuttaa myös ne HSL:ltä.

HSL:n taloussuunnitelmassa esitetyt vuoden 2015 infrakorvausluvut sisältävät aikaisempien tilikausien infrakorvauksen tasausta Helsingin osalta 4,9 milj. euroa, mikä vähentää Helsingille tulevaa infrakorvausta



vuonna 2015. HKL:n infrakorvausluvuissa vastaavaa tasauserää ei ole, koska tasaus on käsitelty HKL:n taseessa velkana HSL:lle. Seuraavassa esityksessä vuoden 2015 HSL:n infrakorvausluvut on esitetty ilman edellä selvitettyä tasauserää, joten luvut ovat täysin vertailukelpoisia HKL:n lukujen kanssa.

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa infrakorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2015	2016	2017
Metroinfrakorvaus, HSL	42,2	48,4	59,5
Metroinfrakorvaus, HKL	42,4	48,5	59,9
Erotus	0,1	0,1	0,4

milj. euroa	2015	2016	2017
Raitioinfrakorvaus, HSL	18,4	18,8	20,3
Raitioinfrakorvaus, HKL	18,5	18,8	20,3
Erotus	0,0	0,0	0,0

milj. euroa	2015	2016	2017
Junainfrakorvaus, HSL	0,7	0,7	0,7
Junainfrakorvaus, HKL	0,7	0,7	0,7
Erotus	0,0	0,0	0,0

milj. euroa	2015	2016	2017
Lauttainfrakorvaus, HSL	0,3	0,4	0,4
Lauttainfrakorvaus, HKL	0,3	0,4	0,4
Erotus	0,0	0,0	0,0

milj. euroa	2015	2016	2017
Bussi-infrakorvaus, HSL	2,0	2,6	2,6
Bussi-infrakorvaus, HKL	2,2	2,9	2,9
Erotus	0,1	0,3	0,3



22.09.2014

Ryj/2

milj. euroa	2015	2016	2017
Infra yhteensä, HSL	63,7	70,9	83,4
Infra yhteensä, HKL	64,0	71,3	84,2
Erotus	0,3	0,5	0,8

Metrolliikenteen infrakorvauksessa on mukana Länsimetron poisto- ja korko-osuus sekä infran ylläpitokustannusarvio vuosina 2016-2017. Länsimetron osuus on 3,9 milj. euroa vuonna 2016 ja 11,5 milj. euroa vuonna 2017.

Bussi-infrakorvauksessa on huomioitu bussijokerin käynnistyminen vuonna 2015. Bussijokerin osuus on 0,5 milj. euroa vuonna 2015, 1,3 milj. euroa vuonna 2016 ja 1,2 milj. euroa vuonna 2017.

Helsingin kaupunginhallituksen 11.8.2014 hyväksymä täsmennys infrakustannusten käyttökorvausten jakamisessa kuntien kesken suurten kiskoliikennehankkeiden osalta vastaa hyvin HKL:n näkemystä ja sitä kustannusvastaavuuden periaatetta, jota HSL:n ja kuntien välisessä perussopimuksessa on tarkoitettu: Länsimetron ja sen vireillä olevan uuden jatko-osuuden toteutumisen kannalta on välttämätöntä, että myös suurissa kiskoliikenteen infrahankkeissa noudatetaan perussopimuksessa tarkoitettuja kustannusjakoperiaatteita niin, että kustannukset jaetaan liikennemuodoittain ja kunnittain.

Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa liikennöinti- ja infrakorvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2015	2016	2017
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL	147,6	166,9	192,4
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL	146,4	166,1	192,6
Erotus	-1,2	-0,9	0,2

Eräitä huomautuksia



22.09.2014

Ryj/2

HSL:n taloussuunnitelmassa (s. 34) on liitteen 1 tuloslaskelmassa laskettu virheellisesti vuosien 2015 ja 2016 välinen ero operointi- ja infrakustannusten osalta.

HSL:n taloussuunnitelmassa (s. 66) mainitaan, että arvio länsimetron operointikustannuksista on 9,7 - 17,8 miljoonaa euroa vuositasolla. HKL arvioi, että koko Helsingin metron ja länsimetron osalta metrolliikenteen liikennöintikorvaus on vuonna 2017 yhteensä 48,5 milj. euroa. Koko metrojärjestelmässä liikennöintikorvausten määrä nousee HKL:n arvion mukaan 20,5 milj. euroa vuodesta 2015, jolloin liikenteessä oli vain Helsingin metro, vuoteen 2017, kun matkustajaliikenteen käytössä ovat sekä Helsingin metro että Länsimetro. HKL arvioi, että vuonna 2018, jolloin koko metro on automaattiajossa, metron liikennöintikorvausten yhteismäärä 46,1 milj. euroa, joka on 18,1 milj. euroa enemmän kuin vuonna 2015.

Helsingin metron ja Länsimetron liikennöintikorvauksia nostavat erityisesti lisääntyvät pääomakulut uusista metrojunista sekä vanhojen metrojunien automatisoinnista. Myös uusien varikkotilojen käyttöönotto nostaa operoinnin kustannuksia.

Käsittely

21.08.2014 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä muutti esitystään poistamalla Päätösehdotus -jaksosta, esityslistan sivulla 19 olleen jakson "Lippujen hinnat".

Esittelijä

va. toimitusjohtaja
Yrjö Judström

Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433
ari.paivarinta(a)hel.fi
Yrjö Judström, va. toimitusjohtaja, puhelin: 310 34986
yrjo.judstrom(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.08.2014 § 233

HEL 2014-007922 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunto

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

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



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

Strategian ylevien periaatteiden lisäksi olisi tärkeää löytää tarkempia konkreettisia tavoitteita ja mittareita, jotka kertoisivat muun muassa suunnittelun laadusta ja taloudellisuudesta. Tavoitteisiin tulisi sisältyä sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Tehdyistä linjastomuutoksista tulisi myös tehdä ennen-jälkeen-analyysiä ja vetää tästä johtopäätöksiä suunnittelun onnistuneisuudesta erityisesti taloudellisuuden ja palvelukyvyn suhteen (kuinka hyvin tehdyt linjastomuutokset ovat tehostaneet rahankäyttöä joukkoliikenteeseen). Lisäksi Kslk kehottaa kiirehtimään suunnitellun uuden raitiolinjaston käyttöönottoa mahdollisuuksien mukaan.

Vuonna 2015 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muutokset ovat perusteluja ja pohjautuvat yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston kanssa valmisteltuihin suunnitelmiin. Runko- ja poikittaisliikenteen parantamista tulee jatkaa tehtyjen kehittämissuunnitelmien mukaisesti.

Kehäradan valmistuminen mahdollistaa joukkoliikenteen tukeutumisen entistä vahvemmin raideliikenteeseen, mikä on kestävä liikumisen kehittämisen näkökulmasta edullista. Vantaalta Helsingin kantakaupunkiin suuntautuvan bussiliikenteen väheneminen on liikennejärjestelmätasolla kokonaisuutena tarkoituksenmukaista. Junaliikenteen liikennöinti tulee järjestää niin, että se tukee Helsingin valmisteilla olevan uuden yleiskaavan yhtä johtavaa ajatusta monikeskuksisesta kaupungista. Maankäyttöä ollaan vahvasti kehittämässä Helsingin alueella juna-asemien ympäristössä. On tärkeää, että kehäradan junat pysähtyvät ainakin kaikilla Helsingin alueella olevilla asemilla.

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräinen korotus on perusteltu, sillä verorahoituksen osuuden toiminnan rahoittamisessa ei tulisi kasvaa. Lausuntopyyntömateriaalissa ei ole tarkkaan kerrottu, miten korotus jakautuu eri lippulajien kesken. Korotus tulisi kohdistaa lähinnä kertalippuihin, jotta hintamuutos ohjaisi matkustajia käyttämään enemmän arvolippuja ja kausilippuja. Tämä nopeuttaisi rahastustapahtumaa ja liikennöintiä ja parantaisi näin joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja tuottavuutta. Kausilipun ja arvolipun hintaa tulee korottaa selvästi vähemmän kuin kertalipun hintaa. Kokonaisuutena lippujen hintojen kohtuullinen korottaminen on



talouden tasapainottamiseksi parempi ratkaisu kuin palvelujen karsiminen.

Kuntaosuudet ovat olleet kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Osa tästä kasvusta johtuu joukkoliikennematkustamisen lisääntymisestä. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämisen piti tuoda mukanaan myös synergiahyötyjä. Helsingin kuntaosuus vuonna 2015 kasvaa edellisestä vuodesta, nyt 6,4 milj. eurolla. Kuntaosuudeksi asukasta kohti tulee 313 euroa. Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulisi kiinnittää entistä enemmän huomioita. Helsingin strategiaohjelmassa on asetettu valtuustokaudelle 2013–2016 kaupungin taloudelle tavoite, jonka mukaan velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaalikasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella.

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

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta.

KutsuPlus on kansainvälisestikin arvioituna edistyksellinen ja runsaasti huomiota ja kiitosta saanut tapa kaupunkiliikenteen kehittämiseksi. Kutsuplussalla on onnistuessaan mahdollisuus mullistaa liikkumiskulttuuria merkittävästi, lisätä erityisesti autoilijoiden halua käyttää joukkoliikennettä ja vähentää olennaisesti henkilöautoriippuvuutta. Mikäli palvelun käyttö kasvaa HSL:n suunnitelmien mukaisesti, auttaa Kutsupluss merkittävästi näköpiirissä olevien liikenteellisten paineiden ratkaisemiseen selvästi kalliimpien vaihtoehtojen, kuten esimerkiksi infrastruktuuri-investointien, sijasta. Kutsuplussin onnistuminen edellyttää voimakasta panostusta alkuvaiheessa. Myös uuden liikennemuodon markkinointiin ja tiedotukseen tulee panostaa voimakkaasti, sillä suomalaiset ovat aiempien kokemusten perusteella jäykkiä kokeilemaan uutta ja muuttamaan liikkumistottumuksiaan.

Kutsuplussasta saatu asiakaspalaute on poikkeuksellisen kiittävää ja KutsuPlus-liikenteen matkamäärät ovat kasvaneet vuodessa useita satoja prosentteja (400 % välillä 4/2013-4/2014). Kutsuplussin matkustajamäärät ovat kuitenkin vielä absoluuttisesti verrattain pieniä ja liikenteen subventioaste suuri. Palvelun tuottavuuden kehittymistä tulee tukea voimakkaasti eri keinoin. Näitä keinoja ovat mm. markkinointi ja liikenteen hallittu laajentaminen kustannustehokkaalla tavalla. Nykyisin muutoin palvelukysynnän huippuaikoina KutsuPlus-



autojen käyttöaste on melko alhainen, jolloin autot odottavat liikaa tyhjinä ja suhteellisen suurilla autoilla ajetaan vain muutama matkustaja kerrallaan kyydissä. Tulisikin harkita, että HSL:n tilaisiin kokonaan käyttöönsä KutsuPlus-autoja vain niin paljon, että niille riittää lähes koko palveluajan jatkuvasti kyytejä. Tätä ajoneuvokapasiteettia tulisi täydentää ns. ylivuotoautoilla (esimerkiksi taksit), jotka olisivat KutsuPlussan käytössä vain tarpeen mukaan ja joille maksettaisiin korvausta vain ajetuista (ja siis maksetuista) matkoista. Tämä järjestely olisi winwin-tilanne, jossa HSL saisi tuotettua palvelun jopa merkittävästi edullisemmin ja ylivuotokalustoa tarjoavat liikennöitsijät saisivat parannettua omaa käyttöastettaan.

Metron viikonloppuöiden jatkettun liikenteen aiheuttama lisäkustannus on 480 000 euroa vuonna 2015. Luvussa on huomioitu bussiliikenteen vähennykset sekä metroasemien vartiointi- ja valvontakustannukset. Yöliikennekokeilun aikana metron on tehty 3 300-6 000 nousua yössä, jolloin kustannus nousua kohden vaihtelee välillä 1,10 - 1,90 euroa. Yöliikenteessä tehtyä matkaa kohti laskettuna nykyinen järjestely on kallis. Metron viikonloppuöiden matkoista 35-40 % tehdään kantakaupungin sisällä, missä on samaan aikaan käytettävissä myös runsaasti bussiliikenteen yhteyksiä. Metron yöliikenteen aiheuttama joukkoliikenteen kustannusten kasvu on saatuun joukkoliikennejärjestelmän palvelutason parantumiseen ja matkustajien hyötyyn nähden suuri. Yöliikenteen kustannustehokkuuden parantamiseen tulee kiinnittää huomiota ja suunnitella yöajan joukkoliikennejärjestelmää tehokkaammaksi kokonaisuudeksi niin, että bussi- ja raideliikenteen päällekkäistä tarjontaa vältetään.

Muun muassa Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston, Trafín, Tekesin ja Helsingin kaupungin toimesta on viimeisen kahden vuoden aikana nostettu voimakkaasti esiin liikkuminen palveluna -konseptin (Mobility as a Service) mahdollisuutta parantaa liikennejärjestelmän palvelutasoa, kustannustehokkuutta ja kansantaloudellista tuottavuutta. Mobility as a Service oli yksi vahvimmin esillä olleista teemoista Helsingissä kesäkuussa järjestetyssä ITS Europe -kongressissa, johon kokoontui tuhansia älyliikenteen asiantuntijoita ympäri maailmaa. Liikkuminen palveluna -konseptin perusajatus on mahdollistaa liikkujille mahdollisimman yksinkertaisella ja vaivattomalla tavalla eri liikkumistavat käyttöön ilman, että käyttäjän itse tarvitsee investoida liikkumisvälineisiin, selvittää eri liikennemuotojen käyttöönottoon liittyviä kysymyksiä tai hankkia erilaisia maksuvälineitä. Liikkumisoperaattorit kokoavat yhteen eri asiakkaiden tarpeisiin kokonaisuutena vastaavia niin julkisen (esim. kaupunkijoukkoliikenne, kaukojunaliikenne) kuin yksityisen sektorin (esim. vuokra-autot, vuokrapyörät) palveluita ja muodostavat niistä palveluportfolioita. Liikkuminen palveluna -konseptin kehittämiseksi Helsingin seudulla olisi erittäin tärkeää, että



HSL palveluportfolion olennaisimman osan eli joukkoliikennejärjestelmän kehittäjänä ottaisi asiassa aktiivisen roolin. Tämä avaisi myös HSL:lle mahdollisuuden uusiin lipunmyyntikanaviin ja joukkoliikenteen käytön merkittävään edistämiseen.

Käsittely

19.08.2014 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Ville Lehmuskoski: Esittelijän muutos:

Korvataan kpl (12) seuraavalla uudella muotoilulla:

"Metron viikonloppuöiden jatkettun liikenteen aiheuttama lisäkustannus on 480 000 euroa vuonna 2015. Luvussa on huomioitu bussiliikenteen vähennykset sekä metroasemien vartiointi- ja valvontakustannukset. Yöliikennekokeilun aikana metroon on tehty 3 300-6 000 nousua yössä, jolloin kustannus nousua kohden vaihtelee välillä 1,10 - 1,90 euroa. Yöliikenteessä tehtyä matkaa kohti laskettuna nykyinen järjestely on kallis. Metron viikonloppuöiden matkoista 35-40 % tehdään kantakaupungin sisällä, missä on samaan aikaan käytettävissä myös runsaasti bussiliikenteen yhteyksiä. Metron yöliikenteen aiheuttama joukkoliikenteen kustannusten kasvu on saatuun joukkoliikennejärjestelmän palvelutason parantumiseen ja matkustajien hyötyyn nähden suuri. Yöliikenteen kustannustehokkuuden parantamiseen tulee kiinnittää huomiota ja suunnitella yöajan joukkoliikennejärjestelmää tehokkaammaksi kokonaisuudeksi niin, että bussi- ja raideliikenteen päällekkäistä tarjontaa vältetään."

Lisäksi otan esittelyyni Särelän ehdotuksen:

Lisätään kappaleen 3 loppuun: "Lisäksi Kslk kehottaa kiirehtimään suunnitellun uuden raitiolinjaston käyttöönottoa mahdollisuuksien mukaan."

Vastaehdotus:

Elina Moisio: Muutetaan kohta (9) kuulumaan:

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon EI OLE perusteltua. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta.

Kannattajat: Mikko Särelä

Vastaehdotus:

Mikko Särelä: Lisätään kappaleen 3 loppuun: "Kslk kehottaa kiirehtimään uuden linjaston käyttöönottoa mahdollisuuksien mukaan."

Kannattajat: Risto Rautava

Esittelijä otti omaan esittelyynsä jäsen Mikko Särelän vastaehdotuksen.



22.09.2014

Ryj/2

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Muutetaan kohta (9) kuulumaan: Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon EI OLE perusteltua. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta.

Jaa-äännet: 4

Hennariikka Andersson, Matti Niiranen, Tom Packalén, Risto Rautava

Ei-äännet: 5

Eija Loukoila, Jape Lovén, Elina Moision, Mikko Särelä, Heta Välimäki

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Suoritetussa äänestyksessä jäsen Elina Moision vastaehdotus voitti äänin 5-4.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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