



31.08.2020

Asia/27

§ 503

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2021–2023

HEL 2020-008003 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Reetta Vanhasen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Linden, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 16.6.2020
- 2 Lausuntopyyntö 16.6.2020, liite, alustava toiminta- ja taloussuunnitelma
- 3 Lausuntopyyntö 16.6.2020, liite, pöytäkirjanote 16.6.2020

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2021–2023 seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän strategiasuunnitelman 2018–2021 visio ja strategiset painopisteet antavat hyvän perustan HSL:n toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin ja seudun kehittämisen tavoitteita liittämällä joukkoliikenteen palvelut osaksi kokonaisvaltaista kehitystä.

Keskeiset strategiset tavoitteet TSS-kaudella 2021–2023



1) ”Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet.”

Runkolinjojen perustaminen on tarpeen. Niiden avulla voidaan vähentää keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen vuoromääriä ja parantaa esikaupunkialueiden liityntäyhteyksien palvelutasoa. Helsingin yleiskaavan mukaisen raideliikenteen verkostokaupungin kehittäminen edellyttää yleiskaavaa toteutettaessa HSL:n linjastosuunnitelmien päivittämistä. Keskustalähtöistä bussilinjastoa on perusteltua kehittää ja laajenevan kantakaupungin uusia terminaalitarpeita selvittää yhteistyössä kaupungin ja HSL:n kesken.

HKL on varautunut säilyttämään ja kehittämään Ruskeasuon nykyistä bussivarikkoa samalla, kun alueelle rakennetaan erityisesti läntistä raitioliikennettä palveleva raitiovaunuvarikko. Bussivarikon säilyttäminen läntisessä kantakaupungissa mahdollistaa bussioperoinnin tehokkaan järjestämisen alueella. Varikkoinvestointien toteutus ripeässä aikataulussa edellyttää, että varikoiden tarpeet selvitetään ja toteutus suunnitellaan tiiviissä yhteistyössä Helsingin kaupungin ja HSL:n kesken siten, että varikkoinvestointien pitkän aikavälin rahoitus ja käyttö joukkoliikenteen tarpeisiin on turvattu.

Junaliikennettä tulee kehittää siten, että Käpylän ja Valimon vaihtosemien matkustajaliikenne pystytään hoitamaan myös tulevaisuudessa, kun matkustajamäärät kasvavat. A-junaa tulisi käsitellä samanarvoisena kaupunkirata-junana kuin muitakin lähijunia vuorovälin ja liikennöinti-aikojen suhteen. Nykyisin A-junan vuoroväli on päivä- ja iltaiikaan pidempi kuin muilla kaupunkiratojen junilla.

2) ”Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa.”

Tavoitteet lippujärjestelmän kehittämisestä ja kokonaisvaltaisesta asiakkaan kannalta joustavasta maksamisesta ovat erittäin hyviä. Panostus digitaalisiin palveluihin sujuvoittaa liikennettä ja vastaa asiakkaiden toiveisiin. Matkakortin nettilatauksen lanseeraus kesällä 2020 oli toivottu parannus. Siirtyminen tilipohjaiseen lippujärjestelmään avaa osaltaan uusia mahdollisuuksia.

70+ asiakasryhmään kuuluvat saavat kerta-, arvo- ja lisävyöhykelipuis- ta 50 prosentin alennuksen, kun liput ostetaan klo 9–14 välisenä aikana. Aikarajoituksen poistamisesta on esitetty laajasti toiveita koko sen ajan, kun lipputyyppejä on ollut olemassa. Aikarajoitetun alennettuna kerta- lipun korvaaminen alennushintaisella kausilipulla olisi koko lippujärjestelmän kannalta järkevä ratkaisu. Alennusprosentin olisi hyvä olla yhte- nevä opiskelija-alennuksen kanssa (-45 %). Kausilipun yhteyteen tuotu alennus olisi kaupungin strategian mukainen ratkaisu, jolla edistetään



kestävien liikkumistapojen kulkumuoto-osuutta. Kausilipun haltijat käyttävät joukkoliikennettä eniten kaikissa liikkumistarpeissaan. Muutos edistäisi myös tärkeää tavoitetta selkeästä ja yksinkertaisesta lippujärjestelmästä. Muutoksen voisi toteuttaa siten, että tarjottaessa alennettua kausilippua 70+ asiakasryhmälle ilmoitetaan samalla, että siirtymäajan puitteissa aikarajoitteinen kertalipun alennus poistuu.

Lastenvaunuja kuljettavan matkustajan maksuttomuuden syynä ollut turvallisuusperuste on poistunut. Mobiililippujen lisäksi automaatti- ja muu myynti-paikkaverkosto ennakkoon ostettavan lipun saatavuuden osalta on laaja. Lukijalaitteet sijaitsevat nykyään runkolinjoihin kuuluvissa busseissa lukuun ottamatta kaikissa joukkoliikennevälineissä siinä tilassa, johon lastenvaunuilla nouseaan. Lastenvaunuja kuljettavan matkalippukäytäntöä muutettaessa tulee ottaa huomioon, ettei raitiovaunuissa ja busseissa pystytä kohtuullisilla kustannuksilla varmistamaan sitä, että lastenvaunujen kanssa mahtuu aina mukaan kyytiin. Jos lastenvaunujen kuljettaminen muuttuisi maksulliseksi, olisi asiakkaalla myös oikeus vaatia parempaa palvelutasoa. Osaratkaisuna asiassa voitaisiin rattaissa kuljetettavan lapsen ikäraja laskea nykyisestä 6 vuodesta. Lisäksi lastenvaunulla ja rollaattorilla liikkuvien maksumuutoksia on perusteltua arvioida samalla tavalla.

Bussiliikenteen osalta on syytä arvioida kuljettajarahastuksen palauttamisen tarpeellisuutta koronan aiheuttaman poikkeustilanteen poistuesssa. Avorahastuksen vaikutus bussiliikennettä sujuvoittavana tekijänä on merkittävä. Yksittäisten pysäkillä tapahtuvien pitkäkestoisten rahastustapahtumien jääminen pois parantaa bussiliikenteen matkanopeutta, säännöllisyyttä ja täsmällisyyttä huomattavasti.

3) ”Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikennepolitiikkaan.”

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävässä toimissa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä edistetään monipuolisesti Helsingin seudun kestävä kehitystä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on myös Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista. HSL:n tulee kaikessa toiminnassaan huomioida myös koko liikennejärjestelmän toimivuus. Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) on varautunut toteuttamaan sähkölatausinvestointeja HSL:n kanssa sovittavalla tavalla.

4) ”Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävä joukkoliikenteen ekosysteemiä.”



HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti on kannatettavaa. Ekosysteemi sisältää eri toimijoiden tuottamia joukkoliikenteen taustajärjestelmiä, liikkumispalveluja ja fyysisiä toimintaympäristöjä. Konkreettisia ja kriittisiä kehittämiskohteita ovat esimerkiksi joukkoliikenteen varikot, merkittävät vaihtopaikat ja sähköbussien latausinfra. Näitä hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa. Joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluja tulee kehittää yhteistyössä palveluja tuottavien yritysten kanssa.

Helsingin näkökulmasta joukkoliikenteen seudullistumiskehitys on keskeinen tulevaisuudessa tapahtuva toimintaympäristön muutos, johon on syytä varautua. HSL:n strategiasuunnitelmassa on nostettu erityisesti esiin kaluston ja varikoiden omistuksen ja hallinnan keskitetyt linjaukset. Näillä linjauksilla voidaan merkittävästi vaikuttaa joukkoliikenteen luotettavuuteen ja kokonaiskustannustasoon erityisesti kaupunkiraideliikenteessä. Lisäksi asia on keskeinen myös kaupunkikehitysnäkökulmasta. Koska tehtävillä infran ja kaluston hallinnan linjauksilla on laajat sekä pitkäaikaiset vaikutukset liikennöintiin sekä kaupunkikehitykseen, tulee nämä tehdä infran omistajakaupunkien strategisen tason keskustelujen pohjalta ja hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa hyödyntäen osapuolten olemassa olevaa osaamista. Erityisesti kaupunkiraideliikenteen osalta tehtyjen asiantuntijaselvitysten valossa joukkoliikenteen tuottamisen seudullinen organisointi infran, kaluston ja varikoiden hoitamiseksi voisi mahdollistaa synergiaetuja.

5) ”Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin.”

Tiedolla on olennainen merkitys päätöksenteossa ja toiminnan kehittämisessä. Korkealuokkainen suunnittelu edellyttää kattavaa tilannekuvaa. Sen muodostamiseksi Helsingin ja HSL:n on hyvä tiivistää entistään tutkimustoiminnan yhteistyötä. Matkustamisen ja liikenteen toteutumisen seurannasta kertyvän datan analysointi antaa hyvät lähtökohdat joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen. Entistä parempi ymmärrys joukkoliikenteen matkustajien matkaketjuista parantaa mahdollisuuksia tehdä asiakkaiden tarpeista lähtevää linjastosuunnittelua.

Metron kapasiteetin nostaminen on keskeisiä HKL:n ja HSL:n yhteisiä tavoitteita. Tässä reaaliaikaisten matkustajamäärätietojen hyödyntäminen matkustajien informoimiseen on yksi keinovalikoimista. Reaaliaikaiseen tietoon perustuen matkustajia voitaisiin ohjata junissa ja asemilla täyttämään vaunuja tasaisemmin ja siten parantaa kapasiteetin käyttöä.



Lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutuksia tulee seurata ja analysoida siten, että valtuustokauden 2017–2021 aikana tehdään selvitys vaikutuksista matkustajamääriin ja kuntaosuuksiin sekä niihin perustuvat toimenpide-ehdotukset.

Tiedon avaaminen tuo läpinäkyvyyttä julkishallinnon toimintaan. Kun kerätty tieto on saatavilla avoimen rajapinnan kautta, sitä voivat hyödyntää myös muut kuin tiedon tuottajaorganisaatio.

6) ”Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen”

HSL:n omalle toiminnalleen asettamat tavoitteet ovat oikeansuuntaisia. Kun tavoitteena on jatkuva joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen, seurannan avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjen muutosten vaikuttavuutta. Vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointi edellyttää monipuolista mittaristoa. Myös strategiset painopisteet on perusteltua sitoa tämän hetkiseen tilanteeseen lukujen osalta. Lisäksi tunnuslukujen aikasarjat antavat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa.

Toiminta- ja taloussuunnitelma

Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun. Tulevien vuosien talouteen liittyy nyt paljon epävarmuutta, mikä on tuotu esille selvästi myös HSL:n talousarviossa. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamuksen palauttamisella vältetään sen kulkumuoto-osuuden lasku. Seudun kasvaminen kestäväällä tavalla edellyttää, että pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella.

Lähtökohtaisesti joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa ei tässä poikkeuksellisessa tilanteessa tule ennalta käsin sulkea mitään vaihtoehtoa pois. Kaikki käytössä olevat keinot on syytä säilyttää keinovalikoimassa; kuntaosuuksien kasvattaminen, lipunhintojen korottaminen sekä palvelutason ja tarjonnan sopeuttaminen. Kuntaosuuksilla kateaan vuositason tarkasteltuna kokonaiskustannuksista enintään 50 % ja lipputuottojen kasvun tulisi olla suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava. Koronavaikutusten johdosta kuntaosuuksille ja lipputuottojen kasvulle esitettyjä yleisiä tavoitteita voidaan tapauskohtaisesti vuotuisesti tarkentaa. Tarvittavat talouden sopeutus-toimet tulisi osata kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa. Lisäksi HSL:n tulee yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa tehdä vaikuttamistyötä valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi.



Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Helsinkiä koskevat bussiliikenteen lähivuosien linjastomuutokset ovat vaikutukseltaan kustannusneutraaleja.

Pandemian aiheuttaman talouden tasapainotustarpeen vuoksi esitetyt palvelutason heikennykset ja tarjonnan vähennykset ovat perusteltuja. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti pandemiatilanteen edetessä. Joukkoliikenteen palvelutason kokonaistilanne tulee arvioida uudestaan, kun pysyvistä liikkumisen muutoksista saadaan riittävästi tietoa.

Pandemiasta huolimatta on tärkeää kehittää erilaisia digitaalisia ratkaisuja esimerkiksi yhdessä MaaS-toimijoiden kanssa.

Kuntaosuuksien taso

Talousarvioon 2020 sisältyvässä taloussuunnitelmassa vuosille 2020–2022 Helsingin kaupunki on varautunut vuoden 2021 HSL:n maksusuuteen 214,4 miljoonalla eurolla. HSL:n alustavan TTS-suunnitelman 2021–2023 eri lipputuloskenaarioiden mukaan Helsingin vuoden 2021 kuntaosuus olisi 3–49 miljoonaa euroa taloussuunnitelmassa varauduttua suurempi. HSL:n talouden tasapainottamiseksi tulee tarkastella kaikkia edellä lueteltuja keinoja.

Koronavaikutusten johdosta voidaan tapauskohtaisesti vuotuisesti tarkentaa yleistä tavoitetta kattaa kuntaosuuksilla vuositasolla tarkasteltuna kokonaiskustannuksista enintään 50 %.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella ja lipunhinnan korotukset

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä kattu lipputuloilla noin puolet. Pandemiasta johtuvassa joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa on perusteltua käyttää kaikkia keinoja. Siten myös matkustajien lipunhintojen korotukset ovat mahdollisia.

Tarkastusmaksun korottaminen

Vuonna 2021 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon.

Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen esityksen mukaisesti on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi. Yhtenä keinona vuoden 2020 aikana mahdollisesti



kertyvän alijäämän kuntakohtaisten maksuosuuksien tasaamisessa voisi käyttää kolmea vuotta pidempää aikaväliä.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

HSL pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2021–2023. Lausuntoa on pyydetty 31.8.2020. Lausunnon antamiselle varattua määräaikaa on pidennetty 14.9.2020 asti.

Yleistä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. HSL:n hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL on pyytänyt kaupungilta lausuntoa taloussuunnitelmaehdotuksesta 2021–2023 ja siihen liittyen strategiasuunnitelmasta, liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista, kuntaosuuksien tasosta, lipputulotavoitteista TTS-kaudella, tarkastusmaksun korottamisesta ja kuntakohtaisen ali-/ylijäämän käytöstä suunnitelmakaudella.

HSL pyytää jäsenkuntiaan ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1) Koronapandemian ja sen seurausten aiheuttamien lipputulosten menetykset tuovat haasteita HSL:n ja sen jäsenkuntien taloudelle tulevina TTS-vuosina. Kunnilta pyydetään kannanottoa seuraaviin keinoihin kestävän talouden varmistamiseksi:

- Miten kunta suhtautuu siihen, että koronapandemiasta johtuvat lipputulomenetykset katetaan väliaikaisesti pääosin korotetuilla kuntaosuuksilla ja subventiotasolla? Mikä on kunnan näkökulmasta hyväksyttävä kuntaosuuden taso (euromääräisesti tai keskimääräinen subventiotaso HSL-tasolla)?
- Kannattaako kunta ajatusta, että vuodelta 2020 todennäköisesti kertyvä alijäämä katetaan kuntalain mukaisesti seuraavan kolmen TTS-vuoden aikana?
- Miten kunta suhtautuu matkalippujen hintojen korotuksiin?



- Mikä on kunnan näkemys liikenteen palvelutason muutoksiin yleisesti ottaen ja oman kunnan alueella?
- Mitä muita keinoja kunta näkee mahdolliseksi kestävän talouden varmistamiseksi?

2) Alustavassa TTS-suunnitelmassa on HSL:lle määritelty yhteensä kuusi (5+1) keskeistä toiminnallista tavoitetta. Kunnilta pyydetään näkemystä tavoitteista sekä niiden saavuttamiseksi asetetuista toimenpiteistä ja niiden seurannasta.

3) Alustavassa TTS-suunnitelmassa ehdotetaan tarkastusmaksun korottamista nykyisestä 80 eurosta 100 euroon. Kunnilta pyydetään näkemystä asiasta.

HSL:n strategiasuunnitelma 2018–2021

HSL:n yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain laadittavan toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. HSL:n perustehtävä on strategian mukaan tarjota houkutteleva ja tehokas joukkoliikenne sekä kehittää yhteistyössä toimivaa liikkumisen kokonaisuutta. HSL:n visio on ”Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu”.

Strategiassa viisi painopistettä ovat: erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö sekä kestävä talous.

HSL:n keskeiset toiminta- ja taloussuunnitelmakauden strategiset tavoitteet ovat:

- 1) Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet,
- 2) Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa,
- 3) Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikennepolitiikkaan,
- 4) Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä ja
- 5) Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin. Kuudes, sisäisen toiminnan tavoite ”Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen” tukee varsinaisten toiminnallisten tavoitteiden saavuttamista ja keskittyy kestävän talouden, osaamisen ja tehokkuuden varmistamiseen sekä toiminnan seurantaan ja jatkuvaan kehittämiseen



Taloussuunnitelma

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa koronapandemian tilanteessa on erittäin vaikeaa. Koronaviruspandemian kesto on merkittävin epävarmuustekijä, jonka vuoksi niin matkustajamäärien kuin lipputulokertymien ennustaminen on lähes mahdotonta. Sen vuoksi nyt lausunnoille lähetettävä alustava toiminta- ja taloussuunnitelma kuvaa kolme erilaista ennustetta vuoden 2021 Helsingin seudun joukkoliikennenäkömistä. Kaikissa ennusteissa on lähdetty siitä, että käynnissä olevan pandemian vaikutukset näkyvät myös vuonna 2021. Matkustusmääriä voivat vähentää esim. terveysviranomaisten suositukset, yleinen talouden ja työllisyyden heikentyminen, etätyön lisääntyminen tai muu ihmisten matkustuskäyttäytymisen muutos.

Valtion toimivaltaisille viranomaisille lisätalousarviossa kesäkuussa 2020 esitettyä yhteensä 100 milj. euron ylimääräistä valtion tukea ei ole vielä voitu ottaa huomioon laskelmissa. Tuki jaetaan luultavimmin Traficomien hakemusmenettelyn kautta myöhemmin kesällä/syksyllä 2020. Tuen jakautumisesta toimivaltaisten viranomaisten kesken ei ole vielä tässä vaiheessa tietoa.

HSL:n toimintamenojen on vuonna 2021 arvioitu olevan yhteensä 735,0 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2020 toteutumaennusteesta 8,0 milj. euroa (+ 1,1 %). Vuonna 2022 toimintamenojen arvioidaan olevat 755,9 milj. euroa ja vuonna 2023 822,8 milj. euroa.

Joukkoliikenteen operointikustannukset vuonna 2021 ovat 524,3 milj. euroa, mikä muodostaa 71,3 % HSL:n toimintamenoista. Liikennemuodoittain kustannukset jakautuvat seuraavasti: bussiliikenne 328,2 milj. euroa (62,6 %), junaliikenteen 89,8 milj. euroa (17,1 %), raitioliikenne 57,4 milj. euroa (10,9 %), metrolinjat 44,4 milj. euroa (8,5 %) ja lauttaliikenne 4,5 milj. euroa (0,9 %).

HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2021 on 140,8 milj. euroa. Tästä metron osuus on 97,5 milj. euroa. Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä.

Vuoden 2021 talousarviovalmistelu on lähtenyt kolmesta eri skenaariorista, jossa lipputulosten arvioidaan jäävän 10, 20 tai 30 prosenttia pienemmiksi vuoden 2019 tasosta

Skenaario 1 (-10%): ”Joukkoliikenteen matkustus palaa lähes ennalleen, etätyö ja muut kulkutavat korvaavat hieman joukkoliikennematkustusta”.



Skenaario 2 (-20%): "Koronakriisin johdosta ihmisten etätyö- ja liikkumiskäyttäytyminen on muuttunut selvästi". Skenaariossa ollaan selvästi aiempaa enemmän etätyössä tai työmatkat jäävät tekemättä työttömyyden tai lomautusten vuoksi. Siirtymää yksilöllisiin kulkutapoihin (pyöräily, henkilöautot) on niin ikään tapahtunut

Skenaario 3 (-30%): "Epidemia ja rajoitukset jatkuvat, liikkumisen määrä ja kulkutavat ovat muuttuneet merkittävästi". Skenaariossa koronaepidemia jatkuu erilaisine yhteiskunnan rajoituksineen. Etätyössä ollaan merkittävästi aiempaa enemmän tai työmatkat jäävät tekemättä työttömyyden tai lomautusten vuoksi. Siirtymää yksilöllisiin kulkutapoihin (pyöräily, henkilöautot) on niin ikään tapahtunut paljon.

Skenaarioita tarkennetaan syksyllä 2020 ja silloin huomioidaan kesän aikana tapahtunut yleinen kehitys sekä matkustuksen palautuminen pandemiavaiheen/-vaiheiden jälkeen ja kulkumuotojen väliset erot matkustusmuutoksissa.

HSL:n toimintatulot vuonna 2021 ovat yhteensä 768,7 milj. euroa. Talousarviossa esitetyt lipputulot eivät sisällä hintojen korotusesityksiä.

Seuraavassa taulukossa on esitetty Helsingin osuudet arvioituista lipputuloista eri matkustajamääräskenaarioilla ja vastaavat kuntaosuudet sekä subventioaste.

Helsingin	skenaario 1	skenaario 2	skenaario 3
	-10 %	-20 %	-30 %
lipputulot	202 500 000 e	179 800 000 e	157 100 000 e
kuntaosuudet	216 800 000 e	239 500 000 e	262 200 000 e
subventioaste	51,9 %	57,3 %	62,8 %

Tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon vuonna 2021. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 5,0 milj. euroa, joista kirjataan luottotappiota yhteensä noin 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu taloussuunnitelmassa voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja ja -kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan 33,7 milj. euroa ylijäämäinen. Vuosikate rahoituserien jälkeen on 33,6 milj. euroa ylijäämäinen, joka riittää kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 18,9 milj. euroa vuonna 2021. Tili-



kauden ylijäämäksi arvioidaan 14,7 milj. euroa ja sillä katetaan edellisvuodelta kertynyttä alijäämää.

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

HSL:n tilaama lähijunaliikenne siirtyy kilpailutettuun sopimukseen ke-säkuussa 2021. Järvenpään kaupunki liittyy HSL:n jäseneksi 1.1.2022 lähtien.

Merkittävimmät liikenteen palvelusomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

Koronakriisin taloudellisten vaikutusten vuoksi kaikkien liikennemuotojen osalta toteutetaan sopeutustoimia syysliikenteen alkaessa 2020. Säästöjä on pyritty kohdistamaan vähäisen kysynnän ajankohtiin varhaiseen aamuun sekä iltoihin, mutta myös ruuhka-ajan liikennöintiä on vähennetty siellä, missä se on matkustajakapasiteetin puolesta mahdollista. Sopeutustoimet ovat voimassa koko suunnitelmakauden 2021-2023. Joitakin palvelusomuuksia parantavia ja liikennetarjontaa lisääviä suunnitelmia ei toteuteta.

Vuonna 2021

- Raitioliikenteessä jatketaan linjan 6 reitti Hietalahdesta Eiranrantaan ja linjan 9 reittiä Atlantinkadun kautta Saukonpaadesta Länsiterminaaliin.
- Bussiliikenteessä toteutetaan Helsingin poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelmassa ja Haagan linjastosuunnitelmassa esitetyt linjastomuutokset syysliikenteen alkaessa. Samoin toteutetaan Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaiset muutokset 700-sarjan seutulijnjoille siten, että osa nykyisin Hämeentietä keskustaan kulkevasta linjoista ohjataan Hermannin rantatien kautta.

Vuonna 2022

- Helsingin ja Järvenpään välisen junaliikenteen tarjontaa arkisin päiväliikenteessä ja lauantaisin parannetaan syysliikenteen alusta. Vuoroväliä tihennetään siten, että Järvenpäästä palvelevilla junilla olisi noin 15 minuutin vuorovälit nykyisen 30 minuutin vuorovälin sijaan.
- Raitioliikenteessä varaudutaan jatkamaan linjan 7 reittiä Pasilasta Meilahteen uudelle Rosina Heikelin puiston kääntöpaikalle ja linjan 9 reittiä Pasilasta Ilmalan torille. Lisäksi linjojen 8 ja 9 reittejä jatketaan Länsiterminaaliilta Bunkkerin edustalla olevalle uudelle kääntöpaikalle alasatamaan.
- Bussiliikenteessä toteutetaan Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelmien mukaiset muutokset syysliikenteen alusta.



Suunnitelmien mukaisesti perustetaan uudet runkolinjat 300, 400, 520 ja 530.

Vuonna 2023

- Metroliikenteessä varaudutaan metroradan Kivenlahden jatkeen avautumiseen, tällöin nykyisin Matinkylään päättyvät junat jatketaan Kivenlahteen.
- Raitioliikenteessä varaudutaan linjan 6 reitin jatkamiseen Eiranrannasta Hernesaareen ja linjan 7 reitin jatkamiseen Jätkäsaarella osuudella Länsi-terminaalilta Melkinlaituriin.
- Bussiliikenteessä Kivenlahden metron valmistuminen vaikuttaa olennaisesti länsimetron vaikutusalueen bussilinjastoon.

Esittelijän kannanotot

Joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain mukaan tarkastusmaksun määrä voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisten kertamaksu (8.6.2006/448). Alin aikuisen kertamaksu vuoden 2020 tariffissa on mobiili- tai arvokertalippu AB, jonka hinta on 2,80 euroa. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. HSL esittää tarkastusmaksun korottamista vuonna 2021 100 euroon.

Esittelijä esittää HSL:n esityksen mukaisesti tarkastusmaksun korottamista 100 euroon toisin kuin kaupunkiympäristölautakunta. Tarkastusmaksun korotus on tarpeen, jotta liputta matkustamisen houkuttelevuutta saataisiin vähennettyä, ja liputta matkustamisen kasvu pysähtymään. Vuonna 2015 liputta matkustavia oli HSL:n mukaan keskimäärin 2,7 %, vuonna 2016 keskimäärin 2,9 % ja vuonna 2017 keskimäärin 3,3 % tarkastetuista matkustajista. Tarkastusmaksun suuruuden osalta esittelijän lausuntoesitys poikkeaa kaupunkiympäristölautakunnan lausunnossaan esittämästä. Lautakunnan mukaan tarkastusmaksun korottaminen ei ole perusteltua.

Esittelijä ei ole ottanut lausuntoesitykseen kaupunkiympäristölautakunnan ehdotusta, että peruslippujen hintaa ei tulisi nostaa, koska tällä hetkellä ei ole vielä tiedossa pandemian aiheuttaman lipputulopohjan romahduksen määrä. Ei ole syytä ennalta rajata mitään keinoa pois valikoimasta. Myöskään kaupunkiympäristölautakunnan ehdotusta kuntakohtaisesta joukkoliikennesubventiosta ei ole otettu lausuntoesitykseen, sillä suurempaa subventiota ei voida pitää realistisena tässä haastavassa taloudellisessa tilanteessa, jossa kuntakohtaiseen mak-suosuuteen kohdistuu jo nyt suuria kasvupaineita. Kuntakohtainen suurempi subventio ei myöskään edistäisi HSL-alueen yhtenäisen taksa- ja lippujärjestelmän luomisessa. Lausuntoehdotus poikkeaa kaupunkiympäristölautakunnan päättämästä ehdotuksesta myös siltä osin, että



31.08.2020

maininnat infrakorvausten korottavasta vaikutuksesta lipunhintoihin ja subventioasteen hankekohtaisesta määrittämisestä on poistettu. Esittelijä on keskittynyt lausunnossa vastaamaan erityisesti HSL:n lausuntopyynnössä esiin nostamiin ajankohtaisiin kysymyksiin). Lausuntoehdotukseen on lisätty kaupunkiympäristölautakunnan tekemä poisto lautakunnan esityslistatekstistä 70+ -asiakasryhmän aikarajoitteisen kertalipun alennuksen siirtymäajan puitteissa tapahtuvasta poistamisesta, koska lippujärjestelmän tulisi olla mahdollisimman yhtenäinen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Linden, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 16.6.2020
- 2 Lausuntopyyntö 16.6.2020, liite, alustava toiminta- ja taloussuunnitelma
- 3 Lausuntopyyntö 16.6.2020, liite, pöytäkirjanote 16.6.2020

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 11.08.2020 § 400

HEL 2020-008003 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) strategiasuunnitelman 2018-2021 visio ja strategiset painopisteet antavat hyvän perustan HSL:n toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin ja seudun kehittämisen tavoitteita liittämällä joukkoliikenteen palvelut osaksi kokonaisvaltaista kehitystä.

Keskeiset strategiset tavoitteet TTS-kaudella 2021-2023



1) ”Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet.”

Helsinki suhtautuu runkolinjojen perustamiseen positiivisesti. Näiden järjestelyiden myötä on perusteltua vähentää keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen vuoromäärää ja parantaa esikaupunkialueiden liittyttyhteyksien palvelutasoa pitkällä aikavälillä. Helsingin yleiskaavan mukaisen raideliikenteen verkostokaupungin kehittäminen vaatii myös HSL:n linjastosuunnitelmien päivittämistä yleiskaavaa toteutettaessa. Siten keskustalähtöistä bussilinjastoa on perusteltua kehittää ja laajenevan kantakaupungin uusia terminaalitarpeita selvittää yhteistyössä kaupungin ja HSL:n kesken. Junaliikennettä tulee kehittää siten, että Käpylän ja Valimon vaihtoasemien matkustajaliikenne pystytään hoitamaan myös tulevaisuudessa, kun matkustajamäärät kasvavat. A-junaa tulisi käsitellä samanarvoisena kaupunkirata-junana kuin muitakin lähijunia vuorovälin ja liikennöinti-aikojen suhteen. Nykyisin A-junan vuoroväli on päivä- ja ilta-aikaan pidempi kuin muilla kaupunkiratojen junilla.

2) ”Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa.”

Tavoitteet lippujärjestelmän kehittämisestä ja kokonaisvaltaisesta asiakkaan kannalta joustavasta maksamisesta ovat erittäin hyviä. Matkakortin nettilatauksen lanseeraus kesällä 2020 oli toivottu parannus. Siirtyminen tilipohjaiseen lippujärjestelmään avaa osaltaan uusia mahdollisuuksia.

70+ asiakasryhmään kuuluvat saavat kerta-, arvo- ja lisävyöhykelipuita 50 prosentin alennuksen, kun liput ostetaan klo 9-14 välisenä aikana. Aikarajoituksen poistamisesta on esitetty laajasti toiveita koko sen ajan, kun lipputyyppi on ollut olemassa. Aikarajoitetun alennetun kertalipun korvaaminen alennushintaisella kausilipulla olisi koko lippujärjestelmän kannalta järkevä ratkaisu. Alennusprosentin olisi hyvä olla yhtenevä opiskelija-alennuksen kanssa (-45%). Kausilipun yhteyteen tuotu alennus olisi kaupungin strategian mukainen ratkaisu, jolla edistetään kestävien liikkumistapojen kulkumuoto-osuutta. Kausilipun haltijat käyttävät joukkoliikennettä eniten kaikissa liikkumistarpeissaan. Muutos edistäisi myös tärkeää tavoitetta selkeästä ja yksinkertaisesta lippujärjestelmästä.

Lastenvaunuja kuljettavan matkustajan maksuttomuuden syynä ollut turvallisuusperuste on poistunut. Mobiililippujen lisäksi automaatti- ja muu myynti-paikkaverkosto ennakkoon ostettavan lipun saatavuuden osalta on laaja. Lukijalaitteet sijaitsevat nykyään runkolinjoihin kuulumattomia busseja lukuun ottamatta kaikissa joukkoliikennevälineissä siinä tilassa, johon lastenvaunuilla nouseaan. Lastenvaunuja kuljettavan



matkalippukäytäntöä muutettaessa on hyvä ottaa huomioon, ettei raitiovaunuissa ja busseissa pystytä kohtuullisilla kustannuksilla varmistamaan sitä, että lastenvaunujen kanssa mahtuu aina mukaan kyytiin. Jos lastenvaunujen kuljettaminen muuttuisi maksulliseksi, olisi asiakkaalla myös oikeus vaatia parempaa palvelutasoa. Osaratkaisuna asiassa voitaisiin rattaissa kuljetettavan lapsen ikärajaa laskea nykyisestä 6 vuodesta. Lisäksi lastenvaunulla ja rollaattorilla liikkuvien mak-suvaatimuksia on perusteltua arvioida samalla tavalla.

Bussiliikenteen osalta on syytä arvioida kuljettajarahastuksen palauttamisen tarpeellisuutta koronan aiheuttaman poikkeustilanteen poistuesssa. Avorahastuksen vaikutus bussiliikennettä sujuvoittavana tekijänä on merkittävä. Yksittäisten pysäkillä tapahtuvien pitkäkestoisten rahastustapahtumien jääminen pois parantaa bussiliikenteen matkanopeutta, säännöllisyyttä ja täsmällisyyttä huomattavasti.

3) ”Kasvatamme kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävästä liikennepolitiikkaan.”

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävässä toimis-sa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä edistetään monipuoli-esti Helsingin seudun kestävästä kehitystä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on myös Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mu-kaista. HSL:n tulee kaikessa toiminnassaan huomioida myös koko lii-kennejärjestelmän toimivuus.

4) ”Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä joukkoliikenteen ekosysteemiä.”

HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti on kannatettava. Ekosysteemi sisältää eri toimijoiden tuottamia joukkoliikenteen taustajärjestelmiä, liikkumis-palveluja ja fyysisiä toimintaympäristöjä. Konkreettisia ja kriittisiä kehit-tämiskohteita ovat esimerkiksi joukkoliikenteen varikot, merkittävät vaihtopaikat ja sähköbussien latausinfra. Näitä hankkeita tulee suunnit-tella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa. Joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluja tulee kehittää yhteis-työssä palveluja tuottavien yritysten kanssa.

5) ”Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin.”

Tiedolla on olennainen merkitys päätöksenteossa ja toiminnan kehittä-misessä. Korkealuokkainen suunnittelu edellyttää kattavaa tilanneku-



vaa. Sen muodostamiseksi Helsingin ja HSL:n on hyvä tiivistää entisestään tutkimustoiminnan yhteistyötä. Matkustamisen ja liikenteen toteutumisen seurannasta kertyvän datan analysointi antaa hyvät lähtökohdat joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen. Entistä parempi ymmärrys joukkoliikenteen matkustajien matkaketjuista parantaa mahdollisuuksia tehdä asiakkaiden tarpeista lähtevää linjastosuunnittelua.

Reaaliaikaisia matkustajamäärätietoja hyväksikäyttäen voitaisiin kehittää sovelluksia esimerkiksi junien matkustajien informoimiseen. Nykyisin junat kuormittuvat epätasaisesti niin, että junan etupään vaunut ovat paljon täydempiä kuin junan takapäässä olevat vaunut. Reaaliaikaiseen tietoon perustuen matkustajia voitaisiin ohjata junissa ja asemilla täyttämään vaunuja tasaisemmin.

Lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutuksia tulee seurata ja analysoida siten, että valtuustokauden 2017–2021 aikana tehdään selvitys vaikutuksista matkustajamääriin ja kuntaosuuksiin sekä niihin perustuvat toimenpide-ehdotukset. Tässä yhteydessä kannattaa selvittää mahdollisuudet yhden vyöhykkeen kertalipun toteuttamiseen.

6) ”Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen”

HSL:n omalle toiminnalleen asettamat tavoitteet ovat oikeansuuntaisia. Kun tavoitteena on jatkuva joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen, seurannan avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjen muutosten vaikuttavuutta. Vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointi edellyttää monipuolista mittaristoa. Myös strategiset painopisteet on perusteltua sitoa tämän hetkiseen tilanteeseen lukujen osalta. Lisäksi tunnuslukujen aikasarjat antavat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa.

Toiminta- ja taloussuunnitelma

Kaupunkiympäristölautakunta katsoo, että tässä poikkeuksellisessa tilanteessa joukkoliikenteen kilpailukyvyyn, turvallisuuden ja kulkumuoto-osuuden turvaamiseksi HSL:n talouden tasapainottaminen tulee tapahtua ensisijaisesti kuntaosuuksien kautta. Epävarman ensi vuoden osalta peruslippujen, kuten 30 päivän kausilipun, hintaa ei tulisi nostaa.

Helsingin kaupungin kannalta ei ole mahdollista, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus pysyvästi laskisi. Tämän tärkeän seikan turvaamiseksi viimesijainen keino tässä poikkeuksellisessa koronatilanteessa olisi erottaa joukkoliikennesubventio kuntakohtaiseksi, jolloin helsinkiläisten kausiliput olisivat voimakkaammin subventoituja ja siten edullisempia.



Talouden tasapainottamiseen on olemassa kolme keinoa: kuntaosuuk-
sien kasvattaminen, lipunhintojen korottaminen ja palvelutarjonnan so-
peuttaminen. Tulevien vuosien talouteen liittyy nyt paljon epävarmuut-
ta, mikä on tuotu esille selvästi myös HSL:n talousarviossa. Joukkoliik-
enteen käyttäjien luottamuksen palauttamisella vältetään sen kulkuta-
paosuuden lasku. Seudun kasvaminen kestäväällä tavalla edellyttää, et-
tä pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko
HSL:n alueella.

Lähtökohtaisesti joukkoliikenteen talouden tasapainottamiseen tulee
käyttää kaikkia käytössä olevia keinoja; kuntaosuuksien kasvattamista,
lipunhintojen korottamista sekä palvelutason ja tarjonnan sopeuttamis-
ta. Kuntaosuuksilla katetaan vuositasolla tarkasteltuna kokonaiskus-
tannuksista enintään 50 % ja lipputuottojen kasvun tulisi olla suhteelli-
sesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava. Koronavaiku-
tusten johdosta kuntaosuuksille ja lipputuottojen kasvulle esitettyjä ylei-
siä tavoitteita voidaan tapauskohtaisesti vuotuisesti tarkentaa. Tarvitta-
vat talouden sopeutustoimet tulisi osata kohdistaa siten, että lipun hin-
nat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään koh-
tuullisessa tasapainossa. Lisäksi HSL:n tulee yhteistyössä Helsingin
seudun kuntien kanssa tehdä vaikutustyötä valtion pääkaupunkiseudul-
le antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat
yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja
raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset
ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Helsinkiä koskevat bussiliikenteen
lähivuosien linjastomuutokset ovat vaikutukseltaan kustannusneutraa-
leja.

Pandemian aiheuttaman talouden tasapainotustarpeen vuoksi esitetyt
palvelutason heikennykset ja tarjonnan vähennykset ovat perusteltuja.
Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti pandemiatilanteen edetes-
sä. Joukkoliikenteen palvelutason kokonaistilanne tulee arvioida uudes-
taan, kun pysyvistä liikkumisen muutoksista saadaan riittävästi tietoa.

Pandemiasta huolimatta on tärkeää kehittää erilaisia digitaalisia ratkai-
sija esimerkiksi yhdessä MaaS-toimijoiden kanssa.

Kuntaosuuksien taso

Talousarvioon 2020 sisältyvässä taloussuunnitelmassa vuosille 2020-
2022 Helsingin kaupunki on varautunut vuoden 2021 HSL:n maksuo-
suuteen 214,4 miljoonalla eurolla. HSL:n alustavan TTS-suunnitelman
2021-2023 eri lipputuloskenaarioiden mukaan Helsingin vuoden 2021



kuntaosuus olisi 3-49 miljoonaa euroa taloussuunnitelmassa varauduttua suurempi. HSL:n talouden tasapainottamiseksi tulee käyttää kaikkia edellä lueteltuja keinoja.

Koronavaikutusten johdosta yleistä tavoitetta enintään 50 %:n kuntaosuudesta voidaan tapauskohtaisesti vuotuisesti tarkentaa.

Pidemmällä aikavälillä periaate, jossa joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen investointikustannuksia kierrätetään HSL:n infrakorvausten kautta, tarjoaa mahdollisuuden kehittää kokonaisvaltaisesti seudun joukkoliikennejärjestelmää. Lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien investointien kattamiseksi ei ole kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. Subventioasteen voisi ajoittain määritellä erikseen hankekohtaisesti, jolloin kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voi olla tilapäisesti yli puolet HSL:n tuloista. Tämä on perusteltua myös siksi, että infrainvestoinnit vaikuttavat myönteisesti kuntien maankäytön kehittämiseen.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella ja lipunhinnan korotukset

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä kattettu lipputulolla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessaakin erityisesti operatiivisten kustannusten osalta, jotta joukkoliikenteen lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä. Pandemiasta johtuvassa joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa on perusteltua käyttää kaikkia keinoja. Siten myös matkustajien lipunhintojen korotukset ovat mahdollisia.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60-80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille. Viiden miljoonan euron vuotuisista tarkastusmaksutuloista jää saamatta noin kaksi miljoonaa euroa, mikä osaltaan osoittaa sen, että maksulla tavoitellut vaikutukset jäävät jo nykyisellään osittain saavuttamatta.

Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen esityksen mukaisesti on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi. Yhtenä keinona vuoden 2020 aikana mahdollisesti kertyvän alijäämän kuntakohtaisten maksuosuuksien tasaamisessa voisi käyttää kolmea vuotta pidempää aikaväliä.



Käsittely

11.08.2020 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

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

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Kappaleeksi 21: Kaupunkiympäristölautakunta katsoo, että tässä poikkeuksellisessa tilanteessa joukkoliikenteen kilpailukyvyyn, turvallisuuden ja kulkumuoto-osuuden turvaamiseksi HSL:n talouden tasapainottaminen tulee tapahtua ensisijaisesti kuntaosuuksien kautta. Epävarman ensi vuoden osalta peruslippujen, kuten 30 päivän kausilipun, hintaa ei tulisi nostaa.

Helsingin kaupungin kannalta ei ole mahdollista, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus pysyvästi laskisi. Tämän tärkeän seikan turvaamiseksi viimesijainen keino tässä poikkeuksellisessa koronatilanteessa olisi erottaa joukkoliikennesubventio kuntakohtaiseksi, jolloin helsinkiläisten kausiliput olisivat voimakkaammin subventoituja ja siten edullisempia.

Tämän muutoksen lisäksi pohjaesityksen kappaleen 21 ensimmäinen lause muuttuu muotoon " ... talouden tasapainottamiseen on olemassa kolme keinoa: kuntaosuuksien kasvattaminen, lipunhintojen korottaminen ja palvelutarjonnan sopeuttaminen."

Kannattaja: Laura Rissanen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Lisätään kohtaan "Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset" viimeiseksi kappaleeksi:

"Pandemiasta huolimatta on tärkeää kehittää erilaisia digitaalisia ratkaisuja esimerkiksi yhdessä MaaS-toimijoiden kanssa."

Kannattaja: Laura Rissanen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Risto Rautavan vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Kohdasta "Tarkastusmaksun korottaminen" poistetaan seuraava teksti:

"Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkees-



31.08.2020

tä riippuen 60-80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille. Viiden miljoonan euron vuotuisista tarkastusmaksutuloista jää saamatta noin kaksi miljoonaa euroa, mikä osaltaan osoittaa sen, että maksulla tavoitellut vaikutukset jäävät jo nykyisellään osittain saavuttamatta.”

Poistetun tekstin tilalle lisätään teksti:

”Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua.”

Kannattaja: Laura Rissanen

Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljavaara: 70+ lipun hinnoittelusta poistetaan viimeinen virke, jossa ehdotetaan senioreille vain alennettua kausilippua, ei ollenkaan kertalippua. Kertalippu on vähävaraisille 70+ henkilöille tärkeä, sillä he eivät .matkusta säännöllisesti eikä heillä ole varaa kausilippuihin

Kannattaja: Jape Lovén

Jäsen Risto Rautavan toisesta vastaehdotuksesta ja jäsen Sirpa Asko-Seljavaaran vastaehdotuksista äänestettiin vastakkain esittelijän ehdotuksen kanssa.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Risto Rautavan vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 9

Sirpa Asko-Seljavaara, Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Noora Laak, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 4

Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Risto Rautava, Laura Rissanen

Esittelijän ehdotus jäi tältä osin voimaan äänin 9-4.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Sirpa Asko-Seljavaaran vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna



31.08.2020

Jaa-äännet: 4

Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 7

Sirpa Asko-Seljavaara, Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Noora Laak, Jape Lovén

Tyhjä: 2

Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Sirpa Asko-Seljavaaran vastaehdotuksen äänin 7-4 (2 tyhjää).

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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