



## § 629

### Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2022–2024

HEL 2021-007336 T 00 01 06

#### Lausunto

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

#### Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Anni Sinemäen ehdotuksesta.

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

#### Lisätiedot

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

#### Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 15.6.2021
- 2 Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2022-2024

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Lausuntoehdotus

Kaupunginhallitus antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta (TTS) vuosille 2022–2024 seuraavan lausunnon:

##### HSL:n strategia

HSL:n voimassa olevan strategian 2018–2021 visio ja strategiset painopisteet ovat antaneet hyvän perustan kuntayhtymän toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat tukeneet omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämisen asettamia tavoitteita. On hyvä, että strategiassa pyöräily ja kävely nähdään osana kestävästä liikkumisen kokonaisuudesta suunnittelua. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista. Tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailu-neutraalisti on kannatettavaa.



Helsingin kaupungin strategiaa ei ole vielä hyväksytty eivätkä uuden strategian painopisteet ole vielä tiedossa. HSL:n strategiatyö tulee tehdä vuorovaikutuksessa kaupungin strategiatyön kanssa.

Helsingin strategiatyössä on tunnistettu joitakin kaupungin toimintaympäristön kannalta keskeisiä ilmiöitä ja muutostekijöitä. Kasvavan kaupungin liikennejärjestelmää muokkaavat kaupunkitilan rajallisuus, liikumistottumusten muutos ja päästöjen vähennys. Helsinki kehittyy yleiskaavan mukaisesti kohti raideliikenteen verkostokaupunkia ja älyliikenteen palveluiden merkitys kasvaa.

Liikenteen ja logistiikan kehitykseen vaikuttavat useat ulkoiset muutosvoimat, joista merkittävimmät ovat digitalisaatio, päästöjen vähennystarpeet, kansainvälisyys, verkkokauppa ja sähköistyminen. Sisäisesti kaupungin kasvu, alueiden tiivistyminen, väestön muuttuvat työssäkäynti- ja elämäntavat sekä ikääntyvän väestöryhmän kasvu tuovat uusia vaatimuksia liikenteelle. Seudullisen liikenteen järjestämisen kannalta on merkittävää, että raitioliikenne laajenee Helsingin ulkopuolelle.

Helsingin näkökulmasta joukkoliikenteen seudullistumiskehitys on keskeinen tulevaisuudessa tapahtuva toimintaympäristön muutos, johon on syytä varautua. HSL:n strategiasuunnitelmassa esiin nostama tavoite joukkoliikenteen toimintaympäristön ja tuotantoekosysteemiin liittyvien taustajärjestelmien kehittämistä siten, että mahdollistetaan seudullistumiskehitys, uudet hankkeet ja toisaalta erilaiset liikenteen hankintatavat on kannatettavaa. Kaluston ja varikoiden omistuksen ja hallinnan keskitetyillä linjauksilla voidaan merkittävästi vaikuttaa joukkoliikenteen luotettavuuteen ja kokonaiskustannustasoon erityisesti kaupunkiraideliikenteessä. Lisäksi kaluston ja varikoiden omistuksen ja hallinnan keskitetyt linjaukset ovat keskeisiä myös kaupunkikehitysnäkökulmasta. On tärkeää, että liikenteenhoidon, varikoiden ja kaluston omistuksen ja hallinnan ratkaisut tehdään riittävän tarkkojen, hyötyjen ja haittojen analyttiseen ja riippumattomaan asiantuntija-arvioon perustuen. Koska tehtävillä infran ja kaluston hallinnan linjauksilla on laajat sekä pitkäaikaiset vaikutukset liikennöintiin sekä kaupunkikehitykseen, tulee nämä tehdä infran omistajakaupunkien strategisen tason keskustelujen pohjalta. Hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

Joukkoliikenteen kehitysennusteisiin pitkällä aikavälillä liittyy useita eri suuntiin vaikuttavia tekijöitä, joten pitkän aikavälin matkustajamääräkehitystä tai palvelutarpeita on vaikea ennustaa. Kaupungistuminen tulee kasvattamaan joukkoliikenteen matkustajamääriä. HSL:n tulevassa strategiassa on perusteltua varautua kaupungistumisen jatkumiseen ja matkustajamäärien palautumiseen kasvu-uralle koronasta aiheutuneiden rajoitusten poistuttua.



HSL:n toiminnan painopistettä ei ole perusteltua siirtää merkittävästi joukkoliikennettä täydentävien palvelujen suuntaan vaan jatkaa edellisten strategioiden suuntaista vahvaan runkojoukkoliikenteeseen perustuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä Helsingin seudulla. Tietoa asiakkaiden muuttuvista tarpeista on tärkeää hyödyntää palvelujen kehittämisessä. Suuria liikennejärjestelmän tulevaisuuteen liittyviä painopistemutoksia ei lyhyen pandemia-ajan kokemuksista ole tarkoituksenmukaista tehdä mutta keinoja mahdollisen muutosjoustavuuden lisäämiseksi tulee kartoittaa aktiivisesti.

Koronapandemia on vaikuttanut huomattavasti joukkoliikenteen talouteen. Siksi on tärkeää, että talousnäkökulma ohjaa merkittävästi tulevan strategian valmistelua. Alustavassa TTS:ssa joukkoliikenteen rahoitukseen liittyvien strategisten tavoitteiden yhteydessä esitetyn rahoitusjärjestelmän ja sen eri elementtien arvioimisen ohella tulee aktiivisesti arvioida vaikuttavuutta ja tuottavuutta yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa esimerkiksi kaluston uusimiselle asetettujen tavoitteiden ja operaattoreille asetettujen velvoitteiden näkökulmasta. Esitetty myynnin ja markkinoinnin kehittäminen sekä digitalisaation aktiivinen hyödyntäminen lipputulojen kasvattamiseksi on hyvä kehityskulku.

Taloudesta aiheutuvien reunaehtojesisällä on kuitenkin kyettävä ohjaamaan kasvavaa seutua entistä enemmän kestävään liikkumiseen, toimivaan liikennejärjestelmään ja ihmisten entistä helpompiin liikkumisvalintoihin. HSL:n strategiassa on tärkeää keskittyä entistä vahvemmin ydintekemiseen eli matkustajia hyvin palvelevan ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen suunnitteluun ja löytää siten tehokkaita keinoja vastata strategiaan tavoitteisiin. Samalla voidaan myös vastata HSL:lle asetettuihin omistajaohjauksellisiin tavoitteisiin.

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävän liikkumisen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävässä toimisassa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä edistetään monipuolisesti Helsingin seudun kestävä kehitystä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista ja Helsingin kaupungun liikenne liikelaitos (HKL) tukee HSL:ää sähköisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten luomisessa muun muassa toteuttamalla investoinnit tarvittavaan lataus- ja varikkoinfraan.

Kaupungistumisen myötä suuret kaupungit ovat keskeisessä roolissa myös ilmastonmuutoksen vastaisesta työstä ja kestävä kehityksen edistämisestä Suomessa. Kestävän yhdyskuntarakenteen edistäminen vaatii myös merkittäviä investointeja asuntorakentamiseen, väyläverkoston ja joukkoliikenteeseen. Myös valtion tulisi tunnustaa pääkau-



punkiseudun tärkeä rooli ilmastopäästöjen vähentämisessä ja tukea nykyistä voimakkaammin seutua esim. MAL-sopimusten kautta.

HSL:n tulee vaikuttaa siihen, että valtio osallistuu jatkossa nykyistä suuremmalla osuudella MAL-sopimuksissa sovittavien väylä- ja julkisen liikenteen hankkeiden toteuttamiseen.

#### Toiminta- ja taloussuunnitelma

HSL:n tulee toimia kustannustehokkaasti ja pyrkiä toteuttamaan sille asetetut omistajaohjaukselliset tavoitteet muun muassa tuottavuuden kehittämisessä. HSL on toiminut yli vuosikymmenen ajan. Joukkoliikenteen kehitys tänä aikana ei ole kaikilta osin ollut suotuisaa.

Vuosikymmenen aikana lippujen hinnat ja kuntaosuudet ovat nousseet yli kolmanneksella, kun vastaavana aikana kuluttajahintaindeksi on noussut 12 %:lla. Muutosta ei selitä pelkästään kasvu infrakustannuksissa, joiden osuus HSL:n kokonaiskustannuksista on noin viidennes. Joukkoliikennematkustaminen on tuona aikana kasvanut vain saman verran kuin HSL-alueen asukasluku. Tehdyt taloudelliset panostukset eivät siis ole johtaneet joukkoliikenteen matkustamisen ja kulkumuoto-osuuden kasvuun.

Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun. Tulevien vuosien talouteen liittyy paljon epävarmuutta. Todennäköisesti joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja lipputulot jäävät pidemmäksi ajaksi aiempaa alhaisemmalle tasolle. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamus on palautettava ja siten pyrittävä välttämään kulkumuoto-osuuden merkittävä lasku. Pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden tulisi kasvaa koko HSL:n alueella.

Kaupunginhallitus toteaa, että alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman matkustajaskenaariot on tehty epävarmassa tilanteessa, jossa tulevaisuuden ennustaminen on haastavaa. Joukkoliikenteen matkustajämäärät jäävät todennäköisesti pidemmäksi ajaksi aiempaa alhaisemmalle tasolle ja siten kuntaosuuksien osuutta rahoituksesta jouduttaneen tilapäisesti kasvattamaan. HSL:lle asetettujen omistajaohjauksellisten tavoitteiden mukaisesti kuntaosuuksien taso tarkastelukauden 2022–2025 loppuun mennessä tulee olla enintään 50 % kokonaiskustannuksista. HSL:n tulee aktiivisesti etsiä mahdollisuuksia tuottavuuden parantamiseen ja joukkoliikenteen järjestämiseen aikaisempaa kustannustehokkaammin. 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. Tarvit-



tavat talouden sopeutustoimet tulisi kuitenkin osata kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa.

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.

Helsinki suhtautuu runkolinjojen perustamiseen positiivisesti. Samalla tulisi vähentää keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen vuoromäärää ja parantaa esikaupunkialueiden liityntäyhteyksien palvelutasoa. Helsingin yleiskaavan mukaisen raideliikenteen verkostokaupungin kehittäminen vaatii myös tarvittaessa HSL:n linjastosuunnitelmien, strategioiden ja ohjelmien päivittämisen tämän tavoitteen mukaiseksi. Juna-liikennettä tulee kehittää siten, että Käpylän ja Valimon vaihtoasemien matkustajaliikenne pystytään hoitamaan myös tulevaisuudessa, kun matkustajamäärät kasvavat.

Pandemian aiheuttaman talouden tasapainotustarpeen vuoksi esitetyt palvelutason heikennykset ja tarjonnan vähennykset ovat olleet perusteltuja. Helsinki edellyttää, että jäsenkunnille muodostetaan näistä muutoksista kokonaiskuva ja niiden vaikutukset joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksiin selvitetään. Jatkossa mahdollisia muutoksia tulee tehdä läpinäkyvillä kriteereillä siten, että vaikutukset joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti pandemiatilanteen edetessä. Joukkoliikenteen palvelutason kokonaistilanne tulee arvioida uudestaan, kun pysyvistä liikkumisen muutoksista saadaan riittävästi tietoa.

#### Kuntaosuuksien taso

HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuus vuonna 2022 on 234,5 miljoonaa euroa (kasvua noin 9,4 % verrattuna vuoden 2021 hyväksytyyn HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman maksuosuuteen), jolloin Helsingin kuntaosuus muodostaisi noin 51 % HSL-kuntien yhteenlasketuista kuntaosuuksista. Kaupunginhallituksen 23.8.2021 § 576 hyväksymässä vuoden 2022 talousarvioehdotuksen raamissa kaupungin toimintamenojen kasvuprosentti on 2,01–2,82 verrattuna talousarvioon 2021. HSL:n maksuosuuden kasvupro-



sentti olisi siten yli kolminkertainen verrattuna kaupungin toimintameno-raamiin vieden liikkumavaraa kaupungin muilta toimintamenoilta.

Alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan jäsenkuntien sub-ventioprocentti olisi noin 60 ja Helsingin kuntakohtainen subventio noin 56 %. Paine kuntaosuuksien tilapäiselle kasvattamiselle on seurausta alentuneista matkustajamääristä. HSL:n alustava TTS on tehty oletuk-sella, että vuoden 2022 matkustajamäärät ovat noin 25 % pienemmät kuin vuonna 2019. HSL:lle asetettujen omistajaohjauksellisten tavoit-teiden mukaan kuntaosuuksien tulisi palautua tarkastelukauden 2022–2025 loppuun mennessä tasolle, jossa niillä katetaan enintään 50 % kokonaiskustannuksista.

Vallitsevassa tilanteessa, jossa alustavan toiminta- ja taloussuunnitel-man matkustajamääräarvioihin ja esimerkiksi valtion tukitoimiin kohdis-tuu suurta epävarmuutta, tulee Helsingin maksuosuuden kasvua koh-tuullistaa vuoden 2022 osalta. Kuntaosuus tulee suunnitella tasoon, jossa euromääräinen kasvu olisi noin puolet HSL:n esittämästä lasken-nallisesta kasvusta. Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman mukaisil-la luvuilla tämän tarkoittaisi 224,5 miljoonan euron kuntaosuutta vuo-delle 2022 (kasvua 4,7 %).

Kohtuullistamisen myötä Helsingin kaupungille tulee todennäköisesti kertymään HSL:n maksuosuuden osalta alijäämää vuonna 2022, joka tulee katettavaksi seuraavien vuosien maksuosuuksissa. HSL:n en-simmäisen osavuosikatsauksen mukaan Helsingin kaupungille ennus-tetaan syntyvän noin 11 miljoonaa euroa alijäämää vuoden 2021 lop-puun mennessä.

#### Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä ka-tettu lipputulolla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa-kin. Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

#### Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen

Helsingissä kaupunkipyöräjärjestelmä on ollut erittäin suosittu, sen käyttöaste on maailman kärkeä ja asiakastyytyväisyys korkea. Kau-punkipyörät täydentävät joukkoliikenteen matkaketjua ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta. Käyttäjien kannalta mahdollisimman yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä HSL-alueella on hyvä tavoite. Edellytykset tehokkaalle ja edulliselle järjestelmälle ovat parhaat Hel-singissä, mikä tulee ottaa huomioon seudullista järjestelmää kehitet-täessä sekä järjestelmän tuloja ja kustannuksia jaettaessa. Onnistumis-



ta on edesauttanut tiivisyhteistyö kaupungin liikennesuunnittelun, HKL:n, operaattorin, mainosrahoittajan ja HSL:n kesken.

Käyttäjien kannalta mahdollisimman yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä HSL-alueella on hyvä tavoite. HSL:n nykyinen käyttöliittymästä ja markkinoinnista vastaava rooli on järkevä ja palvelee seudun tarpeita. Palvelua tulee kuitenkin operatiivisella tasolla toteuttaa paikalliset (kaupunkitasoiset) tarpeet ja käyttäjäprofiili huomioiden.

Tulojen ja kustannusten jakautumisessa on otettava huomioon kaupunkien erilainen kannattavuus kaupunkipyöräpalvelun näkökulmasta. Lisäksi onnistunut kaupunkipyöräpalvelu edellyttää palvelun suunnittelua ja ohjaamista paikallinen infra, asiakasprofiili sekä muuttuva toimintaympäristö ja asiakaspalaute huomioiden. Kaupunkien rooli katu- ja mainostilan käytön ohjaamisessa on selkeä. Kaupunkipyöräpalvelun hankinnassa ja ohjauksessa tulee säilyttää kaupunkien mahdollisuus ohjata palvelua paikallisesti ja operatiivisella tasolla parhaan taloudellisen ja asiakastuloksen saavuttamiseksi.

On huomattava, että Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän ylläpito ja operatiivinen ohjaus määrittely- ja hankintavaiheen jälkeenkin vie HKL:ssä keskimäärin n. 1 henkilötyövuoden ja edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupungin liikennesuunnittelun kanssa. HSL:n esittämässä kaupunkipyöräpalvelun toteutusmallissa kaupunkien operatiivisen ohjauksen resurssitarve ei poistu, mutta lisää resurssitarvetta HSL:n päässä palvelun hankintaan ja ohjaukseen. On tärkeää, että kuntien ja HSL:n välinen työnjako suunnitellaan tehokkaaksi, päällekkäistä työtä välttäen. Helsingin kaupunki on onnistunut palvelun ohjaamisessa kulu-neena kaupunkipyöräkautena erinomaisesti, ja HKL:llä on tähän valmiit resurssit, osaaminen ja toimintamallit. Tätä toimintamallia ei tule rikkoa tarpeettomasti ja kertynyt osaaminen tulee hyödyntää tulevana hankintakausina tehokkaasti.

Ilman mainosrahoitusta Helsingin (ja Espoon) kaupunkipyöräpalvelusta maksettavaksi jäävä osuus olisi noin kaksinkertainen nykytilaan verrattuna. Mainosrahoitus ja sen kannattavuus liittyvät vahvasti kaupunkitilaan, infran rakenteisiin, kaupunkikuvaan, kaupunkien muihin sopimuksiin mainoslaittepaikoista sekä mahdollisuuksiin tarjota perinteisten katumainoslaitteiden lisäksi mahdollisesti muita mainostuksen tapoja, esimerkiksi isoja näyttöjä ja muita mainospintoja. Nykyisen järjestelmän taloudellinen kannattavuus on osaltaan perustunut tiiviiseen yhteistyöhön tilaajan, operaattorin ja mainostilasta vastaavan yhtiön välillä, jotta mainittuja muutostekijöitä on voitu tehokkaasti hallita yhteistyössä. Mainonnasta saatavien tulojen mallia on voitava sovittaa kaupunkien tarpeiden ja mahdollisuuksien mukaan ja sen tulee olla kiinteä osa palvelun hankintaa.



## Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksu esitetään TTS-luonnoksessa korotettavaksi 100 euroon. Esitystä on pidettävä perusteltuna.

## Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen esityksen mukaisesti on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi. Yhtenä keinona alijäämän kuntakohtaisten mak-suosuuksien tasaamisessa voisi käyttää kolmea vuotta pidempää aikaväliä.

## Esittelijän perustelut

### Lausuntopyyntö

HSL pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa HSL:n alustavasta toimintaja taloussuunnitelmasta vuosille 2022-2024. Lausuntoa on pyydetty 31.8.2021 mennessä. Lausunnon antamiselle varattua määräaikaa on pidennetty 22.9.2021 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 2022–2024. HSL pyytää jäsenkuntiaan ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

#### 1) Strategiasuunnitelma

- Näkemys seudun keskeisistä, HSL:n toimintaan liittyvistä haasteista sekä muu evästys HSL:n strategiatyöhön
- HSL:n tuleva rooli muuttuvassa toimintaympäristössä, erityisesti mahdolliset painopisteen muutokset

#### 2) Taloussuunnitelma

- HSL:n kestävä talous ja joukkoliikenteen rahoituksen yhtälö
- Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin sekä kuntakohtaisen alijäämän kattaminen (tai ylijäämän käyttö) TTS-kaudella
- Lipputulotavoitteet TTS-kaudella





### 3) Toimintasuunnitelma

- Keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet sekä mittarit
- Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
- Näkemys Helsingin seudun yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisestä

#### HSL:n strategia

HSL:n yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain laadittavan toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. HSL:n uusi strategia laaditaan vuoden 2021 aikana.

HSL:n voimassa olevassa strategiassa 2018–2021 on viisi painopistettä: erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö sekä kestävä talous.

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

- joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät,
- palvelumme vastaavat asiakkaidemme muuttuvaa liikkumista ja
- joukkoliikenteen rahoitus on kestävällä pohjalla.

#### Taloussuunnitelma

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa koronapandemian tilanteessa on edelleen vaikeaa. Pandemian kesto ja sen vaikutus tulevaan kehitykseen on merkittävin epävarmuustekijä, jonka vuoksi niin matkustajamäärien kuin lipputulokertymien ennustaminen on haasteellista.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa matkustus vuonna 2022 on -25% vuoden 2019 tasosta. Vuonna 2023 matkustajamäärät ovat 14 % alle vuoden 2019 ja vuonna 2024 jätään vielä -8 % vuoden 2019 tasosta.

Traficomien toimivaltaisille joukkoliikenneviranomaisille myöntämään koronatukeen liittyviä ehtoja, jotka rajoittavat merkittävästi HSL:n toimivaltaa palvelutason muutoksissa ja lippujen hinnoittelussa. Tukiehtojen mukaan joukkoliikenteen lippujen hintoihin hyväksytään taloustilanteen parantamiseksi tehtävät enintään indeksikorotuksen mukaiset korotukset. Liikenteen palvelutasoon hyväksytään säästötoimenpiteenä tehtävä enintään 3 % palvelutason lasku.

HSL:n toimintamenojen on vuonna 2022 arvioitu olevan yhteensä 728,0 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2021 toteutumaennusteeseen verrattuna 8,1 milj. euroa (+ 1,1 %). Vuonna 2023 toimin-



tamenojen arvioidaan olevat 796,7 milj. euroa ja vuonna 2024 818,6 milj. euroa.

Joukkoliikenteen operointikustannukset vuonna 2022 ovat 512,0 milj. euroa, mikä muodostaa 70,3 % HSL:n toimintamenoista. Liikennemuodoittain kustannukset jakautuvat seuraavasti: bussiliikenne 319,1 milj. euroa (62,4 %), metroliikenne 47,0 milj. euroa (9,2 %), raitioliikenne 57,9 milj. euroa (11,3 %), junaliikenteen 82,8 milj. euroa (16,2 %) ja lauttaliikenne 4,5 milj. euroa (0,9 %).

HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2022 on 147,1 milj. euroa. Tästä metron osuus on 104,9 milj. euroa (72,1 %). Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä.

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 36,1 milj. euroa vuonna 2022. Näistä palveluostoista lähes puolet on HSL:n tietojärjestelmien kustannuksia, joilla ylläpidetään lippu- ja informaatiojärjestelmiä ja niihin liittyviä kapasiteettipalveluita sekä huolehditaan laitteiden huollosta.

HSL:n toimintatulot vuonna 2022 ovat yhteensä 759,5 milj. euroa. Kasvu kuluvaan vuoteen ennusteeseen verrattuna on 57,8 milj. euroa (+ 8,2 %). Merkittävä kasvu edellisvuoteen verrattuna johtuu vuosien 2020 ja 2021 alijäämän kattamisesta. Toimintatulojen arvioidaan olevan 826,9 milj. euroa vuonna 2023 ja 849,0 milj. euroa vuonna 2024.

Alustavassa taloussuunnitelmassa esitetyt lipputulot eivät sisällä hintojen korotusesityksiä. Vuonna 2022 lipputuloja arvioidaan kertyvän yhteensä 285,5 milj. euroa. Kuntaosuudet vuonna 2022 ovat yhteensä 456,1 milj. euroa. Keskimääräiseksi subventioasteeksi muodostuu 60,1 %. Kuntaosuudet ovat yhteensä 478,1 milj. euroa vuonna 2023 ja 479,8 milj. euroa vuonna 2024.

Helsingin kuntaosuuden on arvioitu vuonna 2022 olevan 234,5 milj. euroa. Tämä on melkein 40 milj. euroa enemmän kuin ”normaalina” vuonna (195,5 milj. euroa vuonna 2019). Kuntaosuuden on arvioitu olevan 230,4 milj. euroa vuonna 2023 ja 236,2 milj. euroa vuonna 2024. Helsingin subventioasteeksi muodostuu vuonna 2022 56,4 %, vuonna 2023 52,3 % ja vuonna 2024 51,5 %.

HSL esittää tarkastusmaksun korotusta 80 eurosta 100 euroon vuonna 2022. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,0 milj. euroa, joista kirjataan luottotappiota yhteensä noin 1,6 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu taloussuunnitelmassa voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.



Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja ja -kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan 31,5 milj. euroa ylijäämäinen. Suunnitelman mukaiset poistot ovat 18,8 milj. euroa vuonna 2022. Tilikauden ylijäämäksi arvioidaan 12,7 milj. euroa ja sillä katetaan edellisiltä vuosilta kertynyttä alijäämää.

#### Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

Järvenpää tekee HSL-jäsenyydestä uudelleentarkastelun tähtäimessä vuosi 2024, jolloin Järvenpään sisäisen bussiliikenteen nykyinen sopimus on päättymässä.

Merkittävimmät liikenteen palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

#### Vuonna 2022

- Raitioliikenteessä varaudutaan jatkamaan linjan 7 reittiä Pasilasta Meilahteen uudelle Rosina Heikelin puiston kääntöpaikalle ja linjan 9 reittiä Pasilasta Ilmalan torille.
- Bussiliikenteessä toteutetaan Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien sekä Tuusulanväylän linjastosuunnitelmien mukaiset muutokset syysliikenteen alusta. Suunnitelmien mukaisesti perustetaan uudet runkolinjat 300, 400 ja 600.

#### Vuonna 2023

- Metroliikenteessä varaudutaan metroradan Kivenlahden jatkeen avautumiseen vuoden alusta. Tällöin nykyisin Matinkylään päättyvät junat jatketaan Kivenlahteen.
- Raitioliikenteessä varaudutaan linjan 8 jatkeeseen Jätkäsaassa osuudella Saukonpaasi–Melkinlaituri. Pasilassa otetaan käyttöön uudet rataosuudet Asemapäällikönkadulla ja Pasilankadulla, mikä mahdollistaa reittimuutokset linjoilla 2, 7 ja 9.
- Bussiliikenteessä Kivenlahden metron valmistuminen vaikuttaa olennaisesti länsimetron vaikutusalueen bussilinjastoon.

#### Vuonna 2024

- Junaliikenteessä tiennetään vuoroväliä päiväliikenteessä ja lauantaisin klo 9–19 Helsingin ja Järvenpään välillä nykyisestä 30 minuutista noin 15 minuuttiin, mikäli Järvenpää liittyy HSL:n jäseneksi.
- Raitioliikenteessä jatketaan linjan 6 reitti Hietalahdesta Eiranrantaan. Linjojen 8 ja 9 reittejä jatketaan Länsiterminaalilta Bunkkerin edustalla olevalle uudelle kääntöpaikalle. Linjaa 7 jatketaan Länsiterminaalilta Melkinlaiturille. Lisäksi varaudutaan Kalasataman raitiotien liikennöinnin aloitukseen Nihdin ja Länsi-Pasilan välillä. Raide-Jokerin eli pikarai-



tiolinjan 550 matkustajaliikenteen käynnistämiseen varaudutaan vuoden 2024 aikana.

Kaikkien liikennemuotojen osalta koronakriisin taloudellisten vaikutusten vuoksi vuosina 2020 ja 2021 tehtyjä liikenteen sopeutustoimia jatketaan koko suunnitelmakauden 2022–2024 ajan. Vähäisiä lisäsäästötoimenpiteitä kohdistetaan pienen kysynnän ajankohtiin varhaisen aamun, iltojen ja viikonlopun liikenteeseen.

HSL:n lippu- ja maksujärjestelmä uudistetaan perustuen tilipohjaiseen taustajärjestelmään. Uudessa järjestelmässä matkustusoikeus voidaan todentaa matkakortin lisäksi muilla erilaisilla tunnisteilla. Lipputilihankkeeseen sisältyy tilipohjainen tausta, uudet lukijalaitteet ja tulevaisuuden lipputuotteiden sekä palvelumallin konseptointityö. Uudet lukijat mahdollistavat myös lähimaksamisen. Lähimaksu otetaan käyttöön kaikissa liikennevälineissä vuosina 2022–2023 ja uudenlaiset lipputuotteet ovat täysimääräisesti käytössä kaikissa myyntikanavissa vuonna 2024.

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajien hyväksymät kuntayhtymien omistajaohjauksen tavoitteet

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajat ovat keväällä 2021 hyväksyneet HSL -kuntayhtymän omistajaohjauksen tavoitteet kaudelle 2022–2025 seuraavasti:

1. Tuottavuuden nousu koko tarkastelukaudella yhteensä vähintään 5 % vuosien 2015 – 2019 keskiarvoon verrattuna
2. Kuntaosuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kokonaiskustannuksista
3. Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen

Saadut lausunnot

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan ja Helsingin kaupungin liikenne liikelaitoksen johtokunnan (HKL) lausunnot.

Esittelijän kannanotto

Joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain mukaan tarkastusmaksun määrä voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisten kertamaksu (8.6.2006/448). Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. HSL esittää tarkastusmaksun korottamista vuonna 2022 100 euroon.

Esittelijä esittää HSL:n esityksen mukaisesti tarkastusmaksun korottamista 100 euroon toisin kuin kaupunkiympäristölautakunta. Tarkastus-



maksun 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 joukkoliikenteen lippujen hintoja ei tule tässä tilanteessa nostaa, koska 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 subventio ei myöskään edistäisi HSL-alueen yhtenäistä taksa- ja lippujärjestelmän luomista. Lausuntoesitys poikkeaa kaupunkiympäristölautakunnan esityksestä myös siltä osin, että maininnat investointien subventioasteen määrittämisestä erillisenä käyttötalouden subventioasteesta on poistettu HSL:lle asetettujen omistajaohjauksellisten tavoitteiden vastaisina.

**Esittelijä**

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

**Lisätiedot**

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

**Liitteet**

- 1 Lausuntopyyntö 15.6.2021
- 2 Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2022-2024

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Otteet**

**Ote**  
Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymä

**Otteen liitteet**  
Esitysteksti

**Päätöshistoria**

**Postiosoite**  
PL 1  
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



Liikenneliikelaitoksen johtokunta 26.08.2021 § 134

HEL 2021-007336 T 00 01 06

## Lausunto

Liikennelaitosliikelainoksen johtokunta antoi kaupunginhallitukselle Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän (HSL) alustavasta taloussuunnitelmasta 2022 – 2024 seuraavan lausunnon:

## Yleistä

HSL:n hallitus on pyytänyt jäsenkuntien lausuntoa kuntayhtymän Toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2022-2024. HSL pyytää lausuntoa erityisesti seuraavista asioista:

### 1. Strategiasuunnitelma

- Näkemys seudun keskeisistä, HSL:n toimintaan liittyvistä haasteista sekä muu evästys HSL:n strategiayhtymään
- HSL:n tuleva rooli muuttuvassa toimintaympäristössä, erityisesti mahdolliset painopisteen muutokset

### 2. Taloussuunnitelma

- HSL:n kestävä talous ja joukkoliikenteen rahoituksen yhtälö
- Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin sekä kuntakohtaisen alijäämän kattaminen (tai ylijäämän käyttö) TTS-kaudella
- Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

### 3. Toimintasuunnitelma

- Keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet sekä mittarit
- Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
- Näkemys Helsingin seudun yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisestä

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, sillä HKL vastaa kokonaan raitio- ja metroliikenteestä sekä Suomenlinnan liikenteestä.

## Strategiasuunnitelma

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

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

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alv.nro**

F102012566



HKL:n mielestä HSL:n voimassa olevan strategian 2018-2021 visio ja strategiset painopisteet ovat antaneet hyvän perustan HSL:n toiminnalle. HSL:n visio ”Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu” toteuttaa hyvin osaltaan Helsingin kaupungin ja seudun kehittämisen tavoitteita kokonaisvaltaisesti liittämällä joukkoliikenteen palvelut osaksi seudun kokonaisvaltaista kehitystä. On hyvä, että strategiassa pyöräily ja kävely nähdään osana kestävän liikkumisen kokonaisuuden suunnittelua. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista. Kannatettava on myös HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti.

HSL:n strategian tapaan Helsingin kaupunkistrategia ja HKL:n tavoiteohjelma (strategia) luodaan valtuustokausittain. Uusittu kaupunkistrategia tullaan hyväksymään loka-marraskuussa 2021, joten uuden strategian painopisteistä ei ole tässä vaiheessa tietoa. HSL:n strategiatyö kannattaa tehdä vuorovaikutuksessa kaupungin strategiatyön kanssa. HKL omassa strategiatyössään pitää lähtökohtanaan kaupungin strategisten linjausten lisäksi HSL:n strategisten tavoitteiden tukemista.

Helsingin strategiatyössä on jo tunnistettu joitakin kaupungin toimintaympäristön kannalta keskeisiä ilmiöitä ja muutostekijöitä. Kasvavan kaupungin liikennejärjestelmää muokkaavat kaupunkitilan rajallisuus, liikkumistottumusten muutos ja päästöjen vähennys. Helsinki kehittyy yleiskaavan 2016 mukaisesti kohti raideliikenteen verkostokaupunkia ja älyliikenteen palveluiden merkitys kasvaa.

Liikenteen ja logistiikan kehitykseen vaikuttavat useat ulkoiset muutosvoimat, joista merkittävimmät ovat digitalisaatio, päästöjen vähennystarpeet, kansainvälisyys, verkkokauppa ja sähköistyminen. Sisäisesti kaupungin kasvu, alueiden tiivistyminen, väestön muuttuvat työssäkäynti- ja elämäntavat sekä ikääntyvän väestöryhmän kasvu tuovat uusia vaatimuksia liikenteelle. Seudullisen liikenteen järjestämisen kannalta on merkittävää, että raitioliikenne laajenee Helsingin ulkopuolelle.

Joukkoliikenteen kehitysennusteisiin pitkällä aikavälillä liittyy useampia eri suuntiin vaikuttavia tekijöitä, joten pitkän aikavälin matkustajamääräkehitystä tai palvelutarpeita on haastavaa ennustaa. Kaupungistuminen on kuitenkin vahva ja todellinen ilmiö, joka kasvattaa joukkoliikenteen matkustajamääriä. HSL:n tulevassa strategiassa on perusteltua edelleen varautua kaupungistumisen jatkumiseen ja sitä kautta myös matkustajamäärien palautumiseen kasvu-uralle koronapandemiasta aiheutuneiden rajoitusten poistuttua.

HSL:n toiminnan painopistettä ei ole perusteltua siirtää merkittävästi joukkoliikennettä täydentävien palvelujen suuntaan, vaan jatkaa edellis-



ten strategioiden suuntaista vahvaan runkojoukkoliikenteeseen perustuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä Helsingin seudulla. Tietoa asiakkaiden muuttuvista tarpeista on tärkeää hyödyntää palvelujen kehittämisessä.

Koronapandemia on vaikuttanut erittäin paljon joukkoliikenteen talouteen, joten on tärkeää, että talousnäkökulma ohjaa merkittävästi tulevan strategian valmistelua. Alustavassa TTS:ssa joukkoliikenteen rahoitukseen liittyvien strategisten tavoitteiden yhteydessä esitetyn rahoitusjärjestelmän ja sen eri elementtien arvioimisen ohella tulisi myös aktiivisesti tehdä vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointia yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. HKL:n toimintakentässä tämä tarkoittaa esimerkiksi kaluston uusimiselle asetettujen tavoitteiden huolellista arviointia. Esitetty myynnin ja markkinoinnin kehittäminen sekä digitalisaation aktiivinen hyödyntäminen lipputulosten kasvattamiseksi on hyvä kehityskulku. HSL:n on kuitenkin tärkeää huolehtia myös fyysisten asiakaspalvelupisteiden palvelun sujuvuudesta.

Helsingin ja HKL:n tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävissä toiminnoissa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä edistetään monipuolisesti Helsingin seudun kestävä kehitystä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista ja HKL tukee HSL:ää sähköisen joukkoliikenteen toimintadellytysten luomisessa mm. toteuttamalla investoinnit tarvittavaan laatus- ja varikkoinfraan.

HKL näkee positiivisena, että HSL uudessa strategiassaan pyrkii kehittämään strategian tavoitteiden mittareita. HKL:n näkemyksen mukaan strategian tavoitteita olisi varaa kuitenkin edelleen konkretisoida selkeämmiksi (mitattavuus, aikaan sitovuus, selkeys), jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistumisia ja tehtyjä muutoksia riittävän läpinäkyvästi, muun muassa suunnittelun laadun ja taloudellisuuden suhteen. Suunnitelmassa tulisi esittää myös strategisten painopisteiden nykytilanne sekä tavoitetasot ja seuranta myös lukujen osalta. Mittariston tulee olla riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia.

## Taloussuunnitelma

Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamus pitää pystyä palauttamaan ja siten välttämään kulkutapaosuuden merkittävä lasku. Pitkällä aikavälillä joukko-





liikenteen kulkumuoto-osuuden tulisi kasvaa koko HSL:n alueella. HSL:n tulee toimia kustannustehokkaasti ja pyrkiä toteuttamaan sille asetetut tavoitteet mm. tuottavuuden kehittämisessä.

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä ka-  
tettu lipputuloilla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa-  
kin erityisesti operatiivisten kustannusten osalta, jotta joukkoliikenteen  
lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä. Pandemiasta johtuvassa  
joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa on perusteltua käyttää  
kaikkia keinoja. Koronavaikutusten johdosta kuntaosuuksille ja lippu-  
tuottojen kasvulle esitettyjä yleisiä tavoitteita voidaan tapauskohtaisesti  
vuotuisesti tarkentaa. Tarvittavat talouden sopeutustoimet tulisi osata  
kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten mak-  
suosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa.

Koronapandemian aiheuttaman lipputulosten vähenemisen korjaamises-  
sa voidaan myös varautua ratkaisuun, jossa kausiliput hinnoitellaan  
kuntakohtaisesti. Tällöin kuntien erilaiset taloudelliset tilanteet ja mah-  
dollisuudet tukea joukkoliikennettä voidaan hyödyntää lippujen hinnoit-  
telussa. Muussa tapauksessa lipunhinnat voivat määräytyä heikoim-  
man kuntatalouden mukaan, mikä ei välttämättä ole koko seudun kan-  
naltaärkevin ratkaisu.

HSL:n tulee yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa vaikuttaa  
valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvatta-  
miseksi.

## Toimintasuunnitelma

Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liiken-  
teeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Rai-  
tio- ja metrolinjojen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yh-  
teistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. HKL on omassa taloussuunni-  
telmassa 2022-2024 valmistautunut HSL:n taloussuunnitelmassa esi-  
tettyihin palvelutason muutoksiin.

HSL:n toimintasuunnitelmassa nostetaan erityisesti esiin kaluston ja  
varikoiden omistuksen ja hallinnan keskitetyt linjaukset. HKL:n näkee,  
että näillä linjauksilla voidaan merkittävästi vaikuttaa joukkoliikenteen  
luotettavuuteen ja kokonaiskustannustasoon erityisesti kaupunkiraide-  
liikenteessä. Lisäksi strategiasuunnitelmassa esiin nostettu kalusto- ja  
varikkoyhtiöasia on keskeinen myös kaupunkikehitysnäkökulmasta.  
Onkin tärkeää, että liikenteenhoidon, varikoiden ja kaluston omistuksen  
ja hallinnan ratkaisut tehdään riittävän tarkkojen, hyötyjen ja haittojen  
analyyttiseen ja riippumattomaan asiantuntija-arvioon perustuen. Koska  
tehtävillä infran ja kaluston hallinnan linjauksilla on laajat sekä pitkäai-  
kaiset vaikutukset liikennöintiin sekä kaupunkikehitykseen, tulee nämä



tehdä infran omistajakaupunkien strategisen tason keskustelujen pohjalta ja hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

HKL:n näkemyksen mukaan pääkaupunkiseudun olisi edullista tavoitella synergia- ja mittakaavaetua varikko- ja kaluston omistuksen järjestyksessä. Erityisesti kaupunkiraideliikenteen hoidossa liikennöinnin, kaluston ja varikoiden yhteisen hallinnan tuottamien ns. vertikaalisten synergiahyötyjen suuruudesta on jo Raide-Jokerin hankinnan valmistelujen yhteydessä tehty asiantuntijaselvityksiä, joissa nykyisen kokonaisvaltaisen mallin synergiaedut ovat mittavia. On vahvasti yhteiskunnan edun mukaista, että varikkoja ja kalustoa hallitaan ja kehitetään yhtenä kokonaisuutena. Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

HKL:llä on jo nykyisin ainutlaatuinen osaamiskeskittymä kaupunkiraideliikenteen varikoiden, kaluston ja näiden kunnossapitoon liittyvissä asioissa. HKL rakennuttaa seuraavan vuosikymmenen aikana Helsingin kaupungin alueella neljä raitiovaunuvarikkoa. Lisäksi HKL on toteuttanut tai toteuttaa raitiovaunu- ja pikaraitiovaunuhankintoja yhteensä yli 200 milj. euron arvosta samalla aikajänteellä. Helsingin sisällä HKL toimii siis jo esitetyn kaltaisena keskitettynä varikko- ja kalustoorganisaationa. Kehittyneen osaamisen myötä HKL:llä olisi erinomaiset edellytykset toimia tässä roolissa myös laajemmin pääkaupunkiseudulla. HKL on sitoutunut kehittämään HSL:n kanssa yhteistyössä varikoiden ja kalustonhallinnan linjauksia siten, että HKL:n toimintamalli tukee liikenteen seudullista kehittämistä ja mahdollistaa erilaiset liikenteen hankintatavat. HKL:n mahdollisella yhtiöittämisellä syntyvä yhtiö toimisi hyvänä edellytyksenä seudullisen yhteistyön syventämiselle.

### Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen

Kaupunkipyörät täydentävät joukkoliikenteen matkaketjua ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta. Asiakastyytyväisyyden ja käyttömäärien perusteella arvioituna Helsingin kaupunkipyöräpalvelu on yksi maailman suosituimmista. Keskeisenä onnistumisen tekijänä tässä on ollut tiivis yhteistyö Helsingin kaupungin liikennesuunnittelun, HKL:n, operaattorin, mainosrahoittajan sekä HSL:n kesken.

Käyttäjien kannalta mahdollisimman yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä HSL-alueella on hyvä tavoite. HSL:n nykyinen käyttöliittymästä ja markkinoinnista vastaava rooli on järkevä ja palvelee seudun tarpeita. Palvelua tulee kuitenkin operatiivisella tasolla toteuttaa paikalliset (kaupunkitasoiset) tarpeet ja käyttäjäprofiili huomioiden.

Tulojen ja kustannusten jakautumisessa on otettava huomioon kaupunkien erilainen kannattavuus kaupunkipyöräpalvelun näkökulmasta.



Lisäksi onnistunut kaupunkipyöräpalvelu edellyttää palvelun suunnittelua ja ohjaamista paikallinen infra sekä asiakasprofiili huomioiden. Kaupunkien rooli katu- ja mainostilan käytön ohjaamisessa on selkeä. Kaupunkipyöräpalvelun hankinnassa ja ohjauksessa tulee säilyttää kaupunkien mahdollisuus ohjata palvelua paikallisesti ja operatiivisella tasolla parhaan taloudellisen ja asiakastuloksen saavuttamiseksi.

HKL nostaa esiin, että varsinainen kaupunkipyöräpalvelun operatiivinen suunnittelu ja ohjaaminen kytkeytyy olennaisesti kaupunkien infraan ja päivittäisen toiminnan käytännön organisointiin tiiviissä yhteistyössä palvelun toimittajan kanssa. Asemasijainteja joudutaan muuttamaan säännöllisesti, asemien toimintaa arvioidaan ja työmaat vaikuttavat ympäristöön, joten asemasijainneista vastaavan tahon on oltava tiiviissä yhteydessä palvelun operaattoriin. Asemien sijainteja ja kapasiteettia sovitetaan ja muutoksia tehdään tarvittaessa kauden kokemusten ja tiedossa olevien työmaiden sekä asiakaspalautteen mukaan.

On huomattava, että Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän ylläpito ja operatiivinen ohjaus määrittely- ja hankintavaiheen jälkeenkin vie keskimäärin HKL:ssä n. 1 henkilötyövuotta, ja edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupungin liikennesuunnittelun kanssa. HSL:n esittämässä kaupunkipyöräpalvelun toteutusmallissa kaupunkien operatiivisen ohjauksen resurssitarve ei poistu, mutta lisää resurssitarvetta HSL:n päässä palvelun hankintaan ja ohjaukseen. On tärkeää, että kuntien ja HSL:n välinen työnjako suunnitellaan tehokkaaksi, päällekkäistä työtä välttäen. Helsingin kaupunki on onnistunut palvelun ohjaamisessa kuluneena kaupunkipyöräkautena erinomaisesti, ja HKL:llä on tähän valmiit resurssit, osaaminen ja toimintamallit. Tätä toimintamallia ei tule rikkoa tarpeettomasti ja kertynyt osaaminen tulee hyödyntää tulevana hankintakausina tehokkaasti.

Kaupunkipyöräpalvelun rahoittamisessa on tärkeää huomioida palvelun erilaiset käyttäjämäärät eri kaupungeissa ja erilaisissa kaupunkirakenteissa. Tällä on suuri vaikutus kaupunkipyöräpalvelusta saataviin käyttäjätuloihin sekä mainostulopotentiaaliin. Helsingissä tehdään matkoja ja sen asukkaista on rekisteröityneitä käyttäjiä suhteessa pyörien määrään jopa kaksi kertaa enemmän kuin Espoossa ja näissä molemmissa merkittävästi enemmän kuin Vantaalla. Helsingissä valtaosa palvelun kustannuksista voidaan kattaa käyttötuloilla.

Ilman mainosrahoitusta Helsingin (ja Espoon) palvelusta maksettavaksi jäävä osuus olisi noin kaksinkertainen nykytilaan verrattuna. Mainosrahoitus ja sen kannattavuus liittyvät vahvasti kaupunkitilaan, infran rakenteisiin, kaupunkikuvaan, kaupunkien muihin sopimuksiin mainoslaittepaikoista sekä mahdollisuuksiin tarjota perinteisten katumainoslaitteiden lisäksi mahdollisesti muita mainostuksen tapoja, esimerkiksi isoja



näyttöjä ja muita mainospintoja. Nykyisen järjestelmän taloudellinen kannattavuus on osaltaan perustunut tiiviiseen yhteistyöhön tilaajan, operaattorin ja mainostilasta vastaavan yhtiön välillä, jotta mainittuja muutostekijöitä on voitu tehokkaasti hallita yhteistyössä. Mainonnasta saatavien tulojen mallia on voitava sovittaa kaupunkien tarpeiden ja mahdollisuuksien mukaan ja sen tulee olla kiinteä osa palvelun hankintaa.

#### Pöytäkirjan tarkistaminen

Samalla johtokunta tarkasti pöytäkirjan tämän kohdan osalta heti.

#### Käsittely

26.08.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Karoliina Rajakallio: Lisätään kpl:een 13 loppuun. Esitetty myynnin ja markkinoinnin kehittäminen sekä digitalisaation aktiivinen hyödyntäminen lipputulosten kasvattamiseksi on hyvä kehityskulku. HSL:n on kuitenkin tärkeää huolehtia myös fyysisten asiakaspalvelupisteiden palvelun sujuvuudesta.

Vastaehdotus:

Minna Salminen: Poistetaan kappaleesta 17 lause: Siten myös matkustajien lipunhintojen korotukset ovat mahdollisia.

Vastaehdotus:

Minna Salminen: Lisätään kappaleen 22 loppuun lause: Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Poistetaan kappaleesta 17 lause: Siten myös matkustajien lipunhintojen korotukset ovat mahdollisia.

Jaa-äännet: 2

Pekka Pirkkala, Samuli Voutila

Ei-äännet: 7

Niklas Kaskeala, Sini Korpinen, Minna Salminen, Mirita Saxberg, Anu Suoranta, Aino Tuominen, Joona Turtiainen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys



13.09.2021

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kappaleen 22 loppuun lause: Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

Jaa-äänet: 2

Pekka Pirkkala, Samuli Voutila

Ei-äänet: 7

Niklas Kaskeala, Sini Korpinen, Minna Salminen, Mirita Saxberg, Anu Suoranta, Aino Tuominen, Joonas Turtiainen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

19.08.2021 Pöydälle

Esittelijä

yksikön johtaja  
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310 35920  
karoliina.rajakallio(a)hel.fi  
Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433  
ari.paivarinta(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 17.08.2021 § 373

HEL 2021-007336 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

HSL:n strategia

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) voimassa olevan strategian 2018-2021 visio ja strategiset painopisteet ovat antaneet hyvän perustan HSL:n toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat tukeneet omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämiseksi asettamia tavoitteita.

HSL:n strategian tapaan myös Helsingin kaupunkistrategia luodaan valtuustokausittain. Uusittu strategia tullaan hyväksymään lokamarraskuussa 2021, joten uuden strategian painopisteistä ei ole tässä



vaiheessa tietoa. HSL:n strategiatyö kannattaa tehdä vuorovaikutuksessa kaupungin strategiatyön kanssa.

Helsingin strategiatyössä on jo tunnistettu joitakin kaupungin toimintaympäristön kannalta keskeisiä ilmiöitä ja muutostekijöitä. Kasvavan kaupungin liikennejärjestelmää muokkaavat kaupunkitilan rajallisuus, liikkumistottumusten muutos ja päästöjen vähennys. Helsinki kehittyy Yleiskaavan 2016 mukaisesti kohti raideliikenteen verkostokaupunkia ja älyliikenteen palveluiden merkitys kasvaa.

Liikenteen ja logistiikan kehitykseen vaikuttavat useat ulkoiset muutosvoimat, joista merkittävimmät ovat digitalisaatio, päästöjen vähennystarpeet, kansainvälisyys, verkkokauppa ja sähköistyminen. Sisäisesti kaupungin kasvu, alueiden tiivistyminen, väestön muuttuvat työssäkäynti- ja elämäntavat sekä ikääntyvän väestöryhmän kasvu tuovat uusia vaatimuksia liikenteelle. Seudullisen liikenteen järjestämisen kannalta on merkittävää, että raitioliikenne laajenee Helsingin ulkopuolelle.

Joukkoliikenteen kehitysennusteisiin pitkällä aikavälillä liittyy useampia eri suuntiin vaikuttavia tekijöitä, joten kovin vahvasti ei pitkän aikavälin matkustajamääräkehitystä tai palvelutarpeita voida ennustaa. Kaupungistuminen on kuitenkin hyvin vahva ja todellinen ilmiö, joka kasvattaa joukkoliikenteen matkustajamääriä. HSL:n tulevassa strategiassa onkin perusteltua edelleen varautua kaupungistumisen jatkumiseen ja sitä kautta myös matkustajamäärien palautumiseen kasvu-uralle koronasta aiheutuneiden rajoitusten poistuttua.

HSL:n toiminnan painopistettä ei ole perusteltua siirtää merkittävästi joukkoliikennettä täydentävien palvelujen suuntaan, vaan jatkaa edellisten strategioiden suuntaista vahvaan runkojoukkoliikenteeseen perustuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä Helsingin seudulla. Tietoa asiakkaiden muuttuvista tarpeista on tärkeää hyödyntää palvelujen kehittämisessä. Isoja liikennejärjestelmän tulevaisuuteen liittyviä painopistemutoksia ei lyhyen pandemia-ajan kokemuksista ole tarkoitukseenmukaista tehdä, joskin keinoja mahdollisen muutosjoustavuuden lisäämiseksi tulee kartoittaa aktiivisesti.

Koronapandemia on vaikuttanut erittäin paljon joukkoliikenteen talouteen, joten on tärkeää, että talousnäkökulma ohjaa merkittävästi tulevan strategian valmistelua. Alustavassa TTS:ssa joukkoliikenteen rahoitukseen liittyvien strategisten tavoitteiden yhteydessä esitetyn rahoitusjärjestelmän ja sen eri elementtien arvioimisen ohella tulisi myös aktiivisesti tehdä vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointia yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa esimerkiksi kaluston uusimiselle asetettujen tavoitteiden ja operaattoreille asetettujen velvoitteiden näkökulmasta. Esitetty myynnin ja markkinoinnin kehittäminen sekä digitalisaation ak-



tiivinen hyödyntäminen lipputulosten kasvattamiseksi on hyvä kehityskulku.

Taloudesta aiheutuvien reunaehtojen sisällä on kuitenkin kyettävä ohjaamaan kasvavaa seutua entistä enemmän kestäväan liikkumiseen, toimivaan liikennejärjestelmään ja ihmisten entistä helpompiin liikkumisvalintoihin. HSL:n strategiassa olisi tärkeää keskittyä entistä vahvemmin ydintekemiseen eli matkustajia hyvin palvelevan ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen suunnitteluun, ja löytää siten tehokkaita keinoja vastata strategiaan tavoitteisiin. Samalla voidaan myös vastata omistajaohjauksen HSL:lle asettamiin tavoitteisiin.

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävässä toimisessa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä edistetään monipuolisesti Helsingin seudun kestäväa kehitystä. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on myös Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista.

Kaupungistumisen myötä suuret kaupungit ovat keskeisessä roolissa myös ilmastonmuutoksen vastaisesta työstä ja kestäväan kehityksen edistämisestä Suomessa. Kestävän yhdyskuntarakenteen edistäminen vaatii myös merkittäviä investointeja asuntorakentamiseen, väyläverkostoon ja joukkoliikenteeseen. Myös valtion tulisi tunnustaa pääkaupunkiseudun tärkeä rooli ilmastopäästöjen vähentämisessä ja tukea nykyistä voimakkaammin seutua esim. MAL-sopimusten kautta.

HSL:n ja Helsingin kaupungin tulisi vaikuttaa siihen, että valtio osallistuu jatkossa nykyistä suuremmalla osuudella MAL-sopimuksissa sovitavien väylä- ja julkisen liikenteen hankkeiden toteuttamiseen.

#### Toiminta- ja taloussuunnitelma

HSL:n tulee toimia kustannustehokkaasti ja pyrkiä toteuttamaan omistajaohjauksen asettamat tavoitteet muun muassa tuottavuuden kehittämisessä. HSL on toiminut reilun vuosikymmenen ajan. Joukkoliikenteen kehitys tänä aikana ei ole kaikilta osin ollut suotuisaa.

Vuosikymmenen aikana lippujen hinnat ja kuntaosuudet ovat nousseet yli kolmanneksella, kun vastaavana aikana kuluttajahintaindeksi on noussut 12 %:lla. Muutosta ei selitä pelkästään kasvu infrakustannuksissa, joiden osuus HSL:n kokonaiskustannuksista on noin viidennes. Joukkoliikennematkustaminen on tuona aikana kasvanut vain saman verran kuin HSL-alueen asukasluku. Tehdyt taloudelliset panostukset



eivät siis ole johtaneet joukkoliikenteen matkustamisen ja kulkumuoto-osuuden kasvuun.

Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun. Tulevien vuosien talouteen liittyy paljon epävarmuutta. Todennäköisesti joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja lipputulot jäävät pidemmäksi ajaksi aiempaa alhaisemmalle tasolle. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamus pitäisi pystyä palauttamaan ja siten välttämään kulkutapaosuuden merkittävä lasku. Pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden tulisi kasvaa koko HSL:n alueella.

Vyöhykeuudistuksen yhteydessä valtaosan helsinkiläisistä joukkoliikenteen lippujen hinnat nousivat selvästi. Nyt pandemian aikana joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat laskeneet voimakkaasti ja yksi tärkeimmistä tulevan vuoden prioriteeteista on matkustajien houkuttelu takaisin joukkoliikenteen pariin. Edellä mainituista syistä lautakunta katsoo, että joukkoliikenteen lippujen hintoja ei tule tässä tilanteessa nostaa. Helsinkiläisten joukkoliikenteen käyttäjien näkökulmasta on erityisen tärkeää, että AB-lipun hinnat eivät nouse. Koronavaikutusten johdosta kuntaosuuksille ja lipputuottojen kasvuille esitettyjä yleisiä tavoitteita voidaan tapauskohtaisesti vuotuisesti tarkentaa. Tarvittavat talouden sopeutustoimet tulisi osata kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa.

HSL:n tulee yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa tehdä vaikuttamistyötä valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi.

Koronapandemian aiheuttamassa poikkeuksellisessa taloustilanteessa on syytä pitää mahdollisena myös viimesijaisena keinona erottaa joukkoliikenteen subventio kuntakohtaiseksi. Helsingin kaupungin tavoitteena on kestävä liikenteen korkea kulkumuoto-osuus, mihin vaikuttaa myös joukkoliikenteen säännöllisen käytön hinnoittelu.

#### 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.

Helsinki suhtautuu runkolinjojen perustamiseen positiivisesti. Samalla tulisi vähentää keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen vuoromäärää ja parantaa esikaupunkialueiden liityntäyhteyksien palvelutasoa. Helsingin yleiskaavan mukaisen raideliikenteen verkostokaupungin kehittä-





täminen vaatii myös tarvittaessa HSL:n linjastosuunnitelmien, strategioiden ja ohjelmien päivittämisen tämän tavoitteen mukaiseksi. Juna-liikennettä tulee kehittää siten, että Käpylän ja Valimon vaihtoasemien matkustajaliikenne pystytään hoitamaan myös tulevaisuudessa, kun matkustajamäärät kasvavat.

Pandemian aiheuttaman talouden tasapainotustarpeen vuoksi esitetyt palvelutason heikennykset ja tarjonnan vähennykset ovat olleet perusteltuja. Edellytämme näistä muutoksista jäsenkunnille kokonaiskuvan muodostamista ja niiden vaikutusten selvittämistä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksiin. Jatkossa näitä mahdollisia muutoksia tulee tehdä läpinäkyvillä kriteereillä siten, että vaikutukset joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti pandemiatilanteen edetessä. Joukkoliikenteen palvelutason kokonaistilanne tulee arvioida uudestaan, kun pysyvistä liikkumisen muutoksista saadaan riittävästi tietoa.

#### Kuntaosuuksien taso

Kuntaosuudet voivat vuotuisina poikkeuksina muodostaa yli 50 % HSL:n tuloista koronapandemian aiheuttaman lipputulomenetyksen tasapainottamiseksi. Kaupunginkanslia on esittänyt laativansa kaupunginhallituksen lausuntoon mennessä tarkemman esityksen, mihin kuntaosuuden tasoon HSL:n tulisi suunnitella Helsingin maksuosuus.

Joukkoliikenteen investointien rahoittaminen merkittävässä määrin lipputuloilla on maailmalla hyvin harvinaista – myös kaupallisissa järjestelmissä. Suurten joukkoliikenneinvestointien hyödyt syntyvät kaupunkirakenteen kehittämisestä ja hyödyttävät muitakin kuin uuden linjan käyttäjiä. Investointikustannusten kierrättäminen HSL:n kautta tarjoaa mahdollisuudet tasapainottaa eri kuntien osuutta investointikustannuksista, mutta lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien investointien kattamiseksi ei ole kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. Investointien subventio-astetta tulisi seurata erillään käyttötalouden subventioasteesta ja se tulisi määritellä selvästi 50% alapuolelle, erityisesti suurissa kaupunkikehityshankkeissa. Tällöin kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voi olla myös yli puolet HSL:n tuloista. Tämä on perusteltua myös siksi, että infrainvestoinnit vaikuttavat myönteisesti kuntien maankäytön kehittämiseen.

#### Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä ka-  
tettu lipputuloilla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa-  
kin. Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin  
tulee selvittää.

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

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

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alv.nro**

F102012566



## Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen

Helsingissä kaupunkipyöräjärjestelmä on ollut erittäin suosittu, sen käyttöaste on maailman kärkeä. Kaupunkipyörät täydentävät joukkoliikenteen matkaketjua ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta. Käyttäjien kannalta mahdollisimman yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä HSL-alueella on hyvä tavoite. Edellytykset tehokkaalle ja edulliselle järjestelmälle ovat parhaat Helsingissä, mikä tulee ottaa huomioon seudullista järjestelmää kehitettäessä sekä järjestelmän tuloja ja kustannuksia jaettaessa.

## 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.

## Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen esityksen mukaisesti on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi. Yhtenä keinona alijäämän kuntakohtaisten mak-suosuuksien tasaamisessa voisi käyttää kolmea vuotta pidempää aikaväliä.

## Käsittely

17.08.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

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

### Vastaehdotus:

Eveliina Heinäluoma: Kaupungistumisen myötä suuret kaupungit ovat keskeisessä roolissa myös ilmastonmuutoksen vastaisesta työstä ja kestäväen kehityksen edistämisestä Suomessa. Kestäväen yhdyskuntarakenteen edistäminen vaatii myös merkittäviä investointeja asuntorakentamiseen, väyläverkostoon ja joukkoliikenteeseen. Myös valtion tulisi tunnustaa pääkaupunkiseudun tärkeä rooli ilmastopäästöjen vähentämisessä ja tukea nykyistä voimakkaammin seutua esim. MAL-sopimusten kautta.

HSL:n ja Helsingin kaupungin tulisi vaikuttaa siihen, että valtio osallistuu jatkossa nykyistä suuremmalla osuudella MAL-sopimuksissa sovit-tavien väylä- ja julkisen liikenteen hankkeiden toteuttamiseen.



Kannattaja: Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Eveliina Heinäluoman vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Korvataan kappaleen 14 kolme ensimmäistä lausetta seuraavasti:

Vyöhykeuudistuksen yhteydessä valtaosan helsinkiläisistä joukkoliikenteen lippujen hinnat nousivat selvästi. Nyt pandemian aikana joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat laskeneet voimakkaasti ja yksi tärkeimmistä tulevan vuoden prioriteeteista on matkustajien houkuttelu takaisin joukkoliikenteen pariin. Edellä mainituista syistä syistä lautakunta katsoo, että joukkoliikenteen lippujen hintoja ei tule tässä tilanteessa nostaa. Helsinkiläisten joukkoliikenteen käyttäjien näkökulmasta on erityisen tärkeää, että AB-lipun hinnat eivät nouse.

Korvataan kappale 21 seuraavasti:

Joukkoliikenteen investointien rahoittaminen merkittävässä määrin lipputuloilla on maailmalla hyvin harvinaista – myös kaupallisissa järjestelmissä. Suurten joukkoliikenneinvestointien hyödyt syntyvät kaupunkirakenteen kehittämisestä ja hyödyttävät muitakin kuin uuden linjan käyttäjiä. Investointikustannusten kierrättäminen HSL:n kautta tarjoaa mahdollisuudet tasapainottaa eri kuntien osuutta investointikustannuksista, mutta lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien investointien kattamiseksi ei ole kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. Investointien subventio-astetta tulisi seurata erillään käyttötalouden subventioasteesta ja se tulisi määritellä selvästi 50% alapuolelle, erityisesti suurissa kaupunkikehityshankkeissa. Tällöin kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voi olla myös yli puolet HSL:n tuloista. Tämä on perusteltua myös siksi, että infrainvestoinnit vaikuttavat myönteisesti kuntien maankäytön kehittämiseen.

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Poistetaan lausunnosta kohta:

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 lipputta



matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaa-  
raa myös kolmansille osapuolille.

Kannattaja: Mika Raatikainen

Vastaehdotus:

Mia Haglund: Kappaleeseen 22 seuraava lisäys: Alennusryhmille  
myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

Kannattaja: Tuomas Nevanlinna

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kappaleeseen 22 seuraava lisäys: Alennusryhmille myön-  
nettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

Jaa-äännet: 5

Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Laura  
Rissanen

Ei-äännet: 7

Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Tuo-  
mas Nevanlinna, Saana Rossi, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 1

Silja Borgarsdottir Sandelin

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Mia Haglundin vastaehdotuk-  
sen äänin 7-5 (1 tyhjä).

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Poistetaan lausunnosta kohta:

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perustel-  
tua. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkees-  
tä riippuen 60–80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole pe-  
rusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta  
matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaa-  
raa myös kolmansille osapuolille.

Jaa-äännet: 7

Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Tuo-  
mas Nevanlinna, Saana Rossi, Anni Sinnemäki



13.09.2021

Ei-äänet: 6

Silja Borgarsdottir Sandelin, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Laura Rissanen

Esittelijän ehdotus jäi voimaan äänin 7-6.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

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