



02.04.2012

Ryj/2

§ 330

Lausunto Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän 2014 vyöhykerajoista ja lippujen hinnoitteluperiaatteista

HEL 2012-001778 T 02 05 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymälle Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän 2014 kaarimallin vyöhykerajat ja lippujen hinnoittelu - selvityksestä seuraavan lausunnon:

Kaarimallin vyöhykerajoista ja lippujen hinnoitteluperiaatteista tehty selvitystyö ja tämän pohjalta tehty esitys luovat hyvät edellytykset joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kehittämiseen tulevaisuudessa.

Kaarimallin maksualueiden rajojen sijainti

Vyöhykkeiden A ja B välinen raja on sama kaikissa tarkastelluissa vaihtoehdoissa. Raja on sijoitettu siten, että Jokeri-linja ja Huopalahden asema ovat vyöhykkeellä B, mikä on vaihtoyhteyksien kannalta tärkeää. Rajalle on löydetty selkeä ja hyvin erottuva sijainti melkein koko pituudeltaan. Hankalammin hahmotettavia paikkoja ovat Etelä-Haaga ja Oulunkylä. Oulunkylän osalta voitaisiin vielä tutkia mahdollisuutta viedä raja Oulunkylän ja Käpylän välistä ja edelleen Metsälän eteläpuolelta.

Kulosaari on sijoitettu vyöhykkeelle B, vaikka se sijaitsee samalla etäisyydellä keskustasta kuin Lauttasaari, joka puolestaan on osa A-vyöhykettä. Kulosaaren asettamista B-vyöhykkeelle on perusteltu varsin kevyesti sillä, että Östersundomin alueen lähin ruotsinkielinen lukio sijaitsee Kulosaareissa ja näin lippujen hinnat olisivat tällä pienellä käyttäjäryhmällä kohtuullisemmat. Kulosaaren tulisi sijoittua A-vyöhykkeelle.

Esitetty B- ja C -vyöhykkeiden raja kulkee Malminkartanossa keskeltä suunniteltua Honkasuon asuinalueita. Rajaa tulee tarkistaa niin, että koko Honkasuon alue kuuluu B-vyöhykkeeseen. Lisäksi HSL:n tulisi yhteistyössä Helsingin ja Vantaan kanssa selvittää, olisiko tarkoituksenmukaista ulottaa B-vyöhyke kattamaan koko Kuninkaankolmion alue.

Ala-Tikkurilan sijainti C-vyöhykkeellä aiheuttaa linjan 73 viimeistä pysäkkiä käyttäville matkustajille nykytilanteeseen verrattuna kalliimmat lipunhinnat tai huomattavasti pidemmät kävelymatkat. Nämä



pysäkit palvelevat Ala-Tikkurilan lisäksi Kehä III:n eteläpuolella Suutarilassa asuvia helsinkiläisiä. B- ja C-vyöhykkeiden raja olisi siksi syytä vetää tällä kohdin Kehä III:n sijaan kaupunkien rajaa pitkin.

Suur-Matinkylä on tarkoituksenmukaista sijoittaa B-vyöhykkeelle, mikäli Espoo katsoo sen olevan taloudellisesti mahdollista. Tällöin B-vyöhyke olisi tasapainoisesti Helsingin keskustan ympärillä niin itä- kuin länsisuunnalla. B-vyöhykkeeseen tulee kattaa koko nykyinen metro sekä vuonna 2015 valmistuva Länsimetro.

B-vyöhykettä ei tulisi laajentaa Suur-Matinkylää laajemmalle, sillä muutoin tariffijärjestelmä alkaa muistuttaa tasatariffia, joka ei maankäytön tehotonta sijoittumista lisäävän vaikutuksensa johdosta ole tarkoituksenmukainen tariffirakenne.

Östersundom on perusteltua sijoittaa C-vyöhykkeelle. Mikäli Östersundom olisi B-vyöhykettä, muodostuisi Sipoon suuntaan kahden vyöhykkeen erityisen suuri hintaporras. Tämä ei tukisi yhteisen yleiskaava-alueen kuntarajat ylittävää kehittämistä. Lisäksi Östersundomin sijoittaminen B-vyöhykkeelle on vastoin periaatetta, että vyöhykekaarten sijoittaminen perustuu etäisyydelle Helsingin keskustasta.

Lippujen hintasuhteita koskevat suositukset

Lippuja ja niiden hintasuhteita koskevat suositukset ovat perusteltuja. Vyöhykkeiden AB ja BC samanhintaisuus on lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaista, mutta järjestelmässä tulisi kuitenkin säilyttää mahdollisuus vyöhykkeiden AB ja BC hintojen eriyttämiseen. Eriyttämismahdollisuus voisi olla tarpeen, mikäli kuntien joukkoliikennepoliittisissa tavoitteissa ja taloudellisissa edellytyksissä esiintyisi tulevaisuudessa merkittäviä eroja. Tällöin pääosin Helsingissä sijaitsevat vyöhykkeet voitaisiin hinnoitella vyöhykkeestä BC eroavalla tavalla.

Mahdollisuus raitiovaunulippuun on syytä säilyttää taksa- ja lippujärjestelmässä.

Muita huomioita

Selvityksessä on tehty yhteiskuntataloudellisia tarkasteluja, joissa on tutkittu mm. eri vaihtoehtojen eroja joukkoliikenteen ja henkilöautoliikenteen suoritteiden, lipputulojen ja liikennöintikustannusten osalta. Näitä tarkasteluja ei kuitenkaan ole tehty siten, että niistä voitaisiin eritellä itse lippujärjestelmän vaikutusta nykyjärjestelmään verrattuna. Vaikutuksia tutkittaessa on oletettu, että uuteen lippujärjestelmään siirryttäessä yhteiskunnan tuki joukkoliikenteelle kasvaisi vuositasolla lähes 30 miljoonaa euroa



nykytilanteeseen verrattuna. Epäselväksi jää, missä määrin selvityksen vaikutusarviot ovat seurausta taksa- ja lippujärjestelmän muutoksesta ja missä määrin oletetusta kuntien rahoituksen huomattavasta lisäyksestä. Nykymuotoinen lippujärjestelmä ja suunniteltu uusi lippujärjestelmä eivät ole tarkasteluissa vertailukelpoiset.

Helsingin kaupunki on jo aikaisemmissa lausunnoissaan ilmaissut kantanaan, että lippujärjestelmän toteutuksen lähtökohtana ei voi olla kaupungin rahoitusosuuden kasvattaminen. Kaupunkien rahoitustarpeeseen voidaan vaikuttaa lippujen hintatasolla sekä muilla tariffipoliittisilla keinoilla, kuten kausi-, arvo- ja kertalippujen keskinäistä hintarakennetta muuttamalla tai alennusryhmäkäytäntöjä tarkistamalla. Näitä keinoja tulee perusteellisesti selvittää erikseen. Helsingin kaupunki pitää myös välttämättömänä, että tulevien vuosien tariffiratkaisuilla turvataan riittävä lipputulokertymä.

Yksittäisen kunnan mahdollisuudet vaikuttaa alueensa joukkoliikenteen lippujen hintoihin vähenevät tulevaisuudessa. Helsingin kaupunki pitää tarpeellisena, että kuntien ja HSL:n kesken voitaisiin määritellä pidemmän aikavälin tavoitteet lippujen hinnoittelulle ja rahoitukselle.

Käsittely

Esittelijä muutti esitystään siten, että päätösehdotuksen kuudes kappale muutetaan kuulumaan seuraavasti:

Ala-Tikkurilan sijainti C-vyöhykkeellä aiheuttaa linjan 73 viimeistä pysäkkiä käyttäville matkustajille nykytilanteeseen verrattuna kalliimmat lipunhinnat tai huomattavasti pidemmät kävelymatkat. Nämä pysäkit palvelevat Ala-Tikkurilan lisäksi Kehä III:n eteläpuolella Suutarilassa asuvia helsinkiläisiä. B- ja C-vyöhykkeiden raja olisi siksi syytä vetää tällä kohdin Kehä III:n sijaan kaupunkien rajaa pitkin.

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän muutetun ehdotuksen yksimielisesti.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Taksa- ja lippujärjestelmän 2014 kaarimallin vyöhykerajat ja lippujen hinnoitteluperiaatteet -raportti
- 2 Kuvat vaihtoehtoista 1-3
- 3 HSL:n lausuntopyyntö
- 4 Ote HSL:n pöytäkirjasta 24.1.2012



02.04.2012

Ryj/2

5 Helsingin kaupungin lausunto taksa- ja lippujärjestelmästä 28.2.2012

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättäne antaa Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymälle Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja
lippujärjestelmän 2014 kaarimallin vyöhykerajat ja lippujen hinnoittelu -
selvityksestä seuraavan lausunnon:

Kaarimallin vyöhykerajoista ja lippujen hinnoitteluperiaatteista tehty
selvitystyö ja tämän pohjalta tehty esitys luovat hyvät edellytykset
joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kehittämiseen
tulevaisuudessa.

Kaarimallin maksualueiden rajojen sijainti

Vyöhykkeiden A ja B välinen raja on sama kaikissa tarkastelluissa
vaihtoehtoissa. Raja on sijoitettu siten, että Jokeri-linja ja Huopalahden
asema ovat vyöhykkeellä B, mikä on vaihtoyhteyksien kannalta
tärkeää. Rajalle on löydetty selkeä ja hyvin erottuva sijainti melkein
koko pituudeltaan. Hankalammin hahmotettavia paikkoja ovat Etelä-
Haaga ja Oulunkylä. Oulunkylän osalta voitaisiin vielä tutkia
mahdollisuutta viedä raja Oulunkylän ja Käpylän välistä ja edelleen
Metsälän eteläpuolelta.

Kulosaari on sijoitettu vyöhykkeelle B, vaikka se sijaitsee samalla
etäisyydellä keskustasta kuin Lauttasaari, joka puolestaan on osa A-
vyöhykettä. Kulosaaren asettamista B-vyöhykkeelle on perusteltu
varsin kevyesti sillä, että Östersundomin alueen lähin ruotsinkielinen
lukio sijaitsee Kulosaarella ja näin lippujen hinnat olisivat tällä pienellä
käyttäjryhmällä kohtuullisemmat. Kulosaaren tulisi sijoittua A-
vyöhykkeelle.

Esitetty B- ja C -vyöhykkeiden raja kulkee Malminkartanossa keskeltä
suunniteltua Honkasuon asuinalueetta. Rajaa tulee tarkistaa niin, että
koko Honkasuon alue kuuluu B-vyöhykkeeseen. Lisäksi HSL:n tulisi
yhteistyössä Helsingin ja Vantaan kanssa selvittää, olisiko
tarkoituksenmukaista ulottaa B-vyöhyke kattamaan koko
Kuninkaankolmion alue.

Ala-Tikkurilan sijainti C-vyöhykkeellä on perusteltua, koska Kehä III:sta
muodostuu selkeä raja. Tämä tosin aiheuttaa linjan 73 viimeistä kahta



pysäkkiparia käyttäville matkustajille nykytilanteeseen verrattuna kalliimmat lipunhinnat tai pidemmät kävelymatkat.

Suur-Matinkylä on tarkoituksenmukaista sijoittaa B-vyöhykkeelle, mikäli Espoo katsoo sen olevan taloudellisesti mahdollista. Tällöin B-vyöhyke olisi tasapainoisesti Helsingin keskustan ympärillä niin itä- kuin länsisuunnalla. B-vyöhykkeeseen tulee kattaa koko nykyinen metro sekä vuonna 2015 valmistuva Länsimetro.

B-vyöhykettä ei tulisi laajentaa Suur-Matinkylää laajemmalle, sillä muutoin tariffijärjestelmä alkaa muistuttaa tasatariffia, joka ei maankäytön tehotonta sijoittumista lisäävän vaikutuksensa johdosta ole tarkoituksenmukainen tariffirakenne.

Östersundom on perusteltua sijoittaa C-vyöhykkeelle. Mikäli Östersundom olisi B-vyöhykettä, muodostuisi Sipoon suuntaan kahden vyöhykkeen erityisen suuri hintaporras. Tämä ei tukisi yhteisen yleiskaava-alueen kuntarajat ylittävää kehittämistä. Lisäksi Östersundomin sijoittaminen B-vyöhykkeelle on vastoin periaatetta, että vyöhykekaarten sijoittaminen perustuu etäisyydelle Helsingin keskustasta.

Lippujen hintasuhteita koskevat suositukset

Lippuja ja niiden hintasuhteita koskevat suositukset ovat perusteltuja. Vyöhykkeiden AB ja BC samanhintaisuus on lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaista, mutta järjestelmässä tulisi kuitenkin säilyttää mahdollisuus vyöhykkeiden AB ja BC hintojen eriyttämiseen. Eriyttämismahdollisuus voisi olla tarpeen, mikäli kuntien joukkoliikennepoliittisissa tavoitteissa ja taloudellisissa edellytyksissä esiintyisi tulevaisuudessa merkittäviä eroja. Tällöin pääosin Helsingissä sijaitsevat vyöhykkeet voitaisiin hinnoitella vyöhykkeestä BC eroavalla tavalla.

Mahdollisuus raitiovaunulippuun on syytä säilyttää taksa- ja lippujärjestelmässä.

Muita huomioita

Selvityksessä on tehty yhteiskuntataloudellisia tarkasteluja, joissa on tutkittu mm. eri vaihtoehtojen eroja joukkoliikenteen ja henkilöautoliikenteen suoritteiden, lipputulojen ja liikennöintikustannusten osalta. Näitä tarkasteluja ei kuitenkaan ole tehty siten, että niistä voitaisiin eritellä itse lippujärjestelmän vaikutusta nykyjärjestelmään verrattuna. Vaikutuksia tutkittaessa on oletettu, että uuteen lippujärjestelmään siirryttäessä yhteiskunnan tuki joukkoliikenteelle kasvaisi vuositasolla lähes 30 miljoonaa euroa nykytilanteeseen verrattuna. Epäselväksi jää, missä määrin selvityksen



02.04.2012

Ryj/2

vaikutusarviot ovat seurausta taksa- ja lippujärjestelmän muutoksesta ja missä määrin oletetusta kuntien rahoituksen huomattavasta lisäyksestä. Nykymuotoinen lippujärjestelmä ja suunniteltu uusi lippujärjestelmä eivät ole tarkasteluissa vertailukelpoiset.

Helsingin kaupunki on jo aikaisemmissa lausunnoissaan ilmaissut kantanaan, että lippujärjestelmän toteutuksen lähtökohtana ei voi olla kaupungin rahoitusosuuden kasvattaminen. Kaupunkien rahoitustarpeeseen voidaan vaikuttaa lippujen hintatasolla sekä muilla tariffipoliittisilla keinoilla, kuten kausi-, arvo- ja kertalippujen keskinäistä hintarakennetta muuttamalla tai alennusryhmäkäytäntöjä tarkistamalla. Näitä keinoja tulee perusteellisesti selvittää erikseen. Helsingin kaupunki pitää myös välttämättömänä, että tulevien vuosien tariffiratkaisuilla turvataan riittävä lipputulokertymä.

Yksittäisen kunnan mahdollisuudet vaikuttaa alueensa joukkoliikenteen lippujen hintoihin vähenevät tulevaisuudessa. Helsingin kaupunki pitää tarpeellisena, että kuntien ja HSL:n kesken voitaisiin määritellä pidemmän aikavälin tavoitteet lippujen hinnoittelulle ja rahoitukselle.

Esittelijä

Tausta

Helsingin seudun tulevan taksa- ja lippujärjestelmän (TLJ2014) kehittämistyö aloitettiin vuonna 2006 samanaikaisesti matkakorttijärjestelmän uudistamishankkeen (LIJ2014) kanssa. Taksa- ja lippujärjestelmän kehittämistyön tavoitteena on, että uusi järjestelmä on kasvavan Helsingin seudun tarpeisiin soveltuva, hyvin toimiva sekä asiakkaan kannalta selkeä ja oikeudenmukainen järjestelmä, jota voidaan sen elinkaaren aikana tarvittaessa laajentaa vaiheittain. Uusi järjestelmä on tarkoitus ottaa käyttöön aikaisintaan vuoden 2016 alussa.

HSL:n hallitus päätti 23.3.2010, että taksa- ja lippujärjestelmän 2014 perusratkaisuksi valitaan järjestelmä, jossa kaikkien päälippulajien eli kausi-, arvo- ja kertalippujen hinnoittelu perustuu vyöhykkeisiin. Jatkotyössä tarkennetaan vyöhykemallia, mm. kuntarajoista riippumattomia vyöhykkeiden rajoja huomioiden myös lyhyet vyöhykerajat ylittävät matkat, lippujen hinnoitteluperiaatteita ja hintasuhteita, mm. mahdollisuuksia alentaa vyöhykkeistä aiheutuvia hintaportaita.

Päätöksen perusteella käynnistettiin jatkotyö. Jatkoselvitykset valmistuivat 2010 ja niistä pyydettiin jäsenkuntien lausunnot.

HSL:n hallitus päätti 29.3.2011, että tulevan taksa- ja lippujärjestelmän peruseriaatteenksi valitaan kaarimalli, jossa vyöhykekaarten rajat



perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta ja jossa pääkaupunkiseudun alueella (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) on ainakin kausilipuissa minimiostoksena kaksi kaarta. Etäisyyden lisäksi voidaan ottaa huomioon, että toiminnallisesti yhtenäisiä palvelualueita ei jaeta eri vyöhykekaarille. Jatkotyössä määritettävät vyöhykerajat voivat tarvittaessa mukailta myös kuntarajoja sekä merkittäviä maantieteellisiä rajoja kuten vesistöt tai suuret liikenneväylät.

Lausuntopyyntö

Päätöksen perusteella HSL on teettänyt jatkoselvityksen, jossa tarkennetaan vyöhykekaarien rajojen sijaintia ja lippujen hinnoitteluperiaatteita. HSL pyytää selvityksestä lausuntoa 30.3.2012 mennessä.

Kaarimallista valmistunut jatkoselvitys 'Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kaarimallin vyöhykerajat ja lippujen hinnoitteluperiaatteet' on liitteenä 1. Tutkittujen vaihtoehtojen vyöhykerajojen kartat ovat liitteenä 2. HSL:n lausuntopyyntö on liitteenä 3 sekä ote HSL:n hallituksen pöytäkirjasta 24.1.2012 liitteenä 4.

Selvityksen sisällöstä

Vyöhykkeiden vaihtoehdot

Työssä laadittiin pääkaupunkiseudun vyöhykekaarten rajoille kolme päävaihtoehtoa (vaihtoehto 1: perusvaihtoehto, vaihtoehto 2: Suur-Matinkylä B-kaarella ja vaihtoehto 3: Kehä III B-kaaren ulkorajana Vantaalla). Vaihtoehdoista on tehty vaikutustarkastelut ja vertailut.

Vyöhykkeiden rajojen sijaintia koskevissa tarkasteluissa on otettu huomioon ensisijaisesti etäisyys Helsingin keskustasta. Lähtökohtana on ollut, että kukin kunta sijaitsee enintään kahdella vyöhykkeellä, jolloin kunnallisten palvelujen käyttöön riittää kahden vyöhykkeen lippu. Kahden vyöhykkeen lippu on minimiostos pääkaupunkiseudun alueella.

Perusvaihtoehdossa kaarten rajat kulkevat pitkin runkolinjaston pysäkkejä ja suuria väyliä, kuten Kehä II ja Kehä III, sekä vesistöjä, metsiä ja peltoja myötäillen. Kaarten rajojen etäisyys Helsingin keskustasta on melko hyvin tasapainossa niin idässä kuin lännessä.

Kukin kunta sijaitsee enintään kahdella vyöhykkeellä. Poikkeuksen muodostavat Helsingissä Ala-Tikkurila ja Östersundom, jotka sijaitsevat C-vyöhykkeellä johtuen pitkästä etäisyydestä Helsingin keskustaan. Vyöhykkeiden A ja B välinen raja leikkaa raideliikenteen maksimikuormituskohdat. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella olevat kehyskunnat sijoittuvat kaarimallissa pääasiassa vyöhykkeille D ja E.



Vaihtoehto 2 (Suur-Matinkylä B-kaarella) on perusvaihtoehdon mukainen lukuun ottamatta Etelä-Espoota, jossa B- ja C-vyöhykkeen välinen raja kulkee siten, että Suur-Matinkylä sijoittuu B-vyöhykkeelle. AB-alue kattaa koko metrolikenteen alueen eli nykymetron idässä ja Länsimetron Matinkylään asti.

Vaihtoehdossa 3 (Kehä III B-kaaren ulkorajana Vantaalla) B-vyöhyke on huomattavasti perusvaihtoehtoa laajempi. Vantaalla B-vyöhykkeen ulkorajana toimii Kehä III. B-vyöhyke kattaa Vantaalla Myyrmäen ja Martinlaakson, Espoossa Laaksoalahden ja Viherlaakson sekä Kauniaisien. Matinkylässä linjaus on sama kuin vaihtoehdossa 2.

Lippujen hintasuhteet

Nykyisessä taksa- ja lippujärjestelmässä tärkeimmät lipputyypit ovat kausi-, arvo- ja kertaliput. Lippulajit muodostetaan lipputyypin, lipun kelpoisuusalueen (vyöhykkeiden lukumäärä) ja asiakasryhmän perusteella.

Selvityksessä lipputyypit ja -lajit ovat nykyjärjestelmän mukaisia, ainoastaan niiden kelpoisuusalueet muuttuvat vyöhykkeiden muuttuessa kuntakohtaisista vyöhykkeistä kaarimallisiksi.

Lippujen hinnoista ei selvityksessä ole esityksiä, koska hinnoista päätetään erikseen vuosittain talousarvion yhteydessä. Vaihtoehtojen vertailua varten onmallitarkasteluissa käytetty esimerkkihintoja, jotka mukailevat nykyistä hintatasoa.

Pääkaupunkiseudun alueella (A-, B-, ja C-vyöhykkeet) olisi ostettava vähintään kahden vyöhykkeen lippu. Periaate koskisi kaikkia lipputyyppejä. Vyöhykkeiden D- ja E lippuja sekä järjestelmän mahdollisen laajentamisen myötä ulompien kaarien lippuja voisi ostaa myös yksittäisille vyöhykekaarille.

ABC-alueen hinnat sidottaisiin toisiinsa siten, että AB-vyöhykkeen hinta on sama kuin BC-vyöhykkeen hinta. Kytkeä helpottaa B- ja C-vyöhykkeiden välisen rajan määrittelyä. ABC-vyöhykkeet kattavan lipun hinta olisi enintään AB- ja BC-vyöhykkeiden lippujen hintojen summa.

Järjestelmä mahdollistaa raitiovaunulipun säilyttämisen. Uudessa järjestelmässä otetaan käyttöön vyöhykelisälippu. Vyöhykelisälipun hinta olisi sama kuin arvolipun hinta sillä vyöhykkeellä, jolle matkustajan kausilippu ei ulotu.

Vaikutusarviot

Kaarimallin vaikutuksia kulkutapaan, matkustajamääriin ja matkojen suuntautumiseen on arvioitu liikennemallitarkastelujen avulla.



Kaarimalli on kestävä vaihtoehto laajenevalle Helsingin seudulle, vaikka seudun kuntarakenteessa tapahtuisi muutoksia.

Kulikutapa- ja suoritemuutokset

Joukkoliikennematkat yli kuntarajojen lisääntyvät huomattavasti, samoin poikittaisen joukkoliikenteen käyttö. Joukkoliikennematkojen keskipituus kasvaa. Kaarimalli vähentää henkilöautoliikennettä erityisesti kehäteillä ja säteittäisillä päävaylillä.

Perusvaihtoehdossa joukkoliikenteen käyttö lisääntyy molempiin suuntiin erityisesti metrossa Helsinki-Tapiola-välillä sekä junissa Helsinki-Leppävaara-välillä. Kasvua on myös kuntarajojen tuntumassa sekä kehämäisillä runkoyhteyksillä (Jokeri, Kehärata).

Vaihtoehdossa 2 joukkoliikennematkat lisääntyvät perusvaihtoehtoon verrattuna metrossa Helsinki-Matinkylä-välillä.

Vaihtoehdossa 3 joukkoliikennematkat lisääntyvät edellisiin vaihtoehtoihin verrattuna junissa Helsinki-Myyrmäki-välillä. Matinkylän suunnalla vaikutukset ovat samantyyppisiä kuin vaihtoehdossa 2.

Liikennöintikustannusten, lipputulojen ja rahoitustarpeen muutokset

Kaarimalli nostaa etenkin Helsingin, Espoon ja Vantaan rahoitusosuuksia, jos ABC-alueen lippujen hinnat noudattavat nykytasoa. Tämä johtuu siitä, että AB- tai BC-vyöhykkeiden lippu riittää matkaan, jolla nykytilanteessa tarvitaan seutulippu. Matkat halpenisivat huomattavasti, ja lipputulokertymä pienenee, vaikka matkustajamäärät ennusteen mukaan kasvavat.

Perusvaihtoehdossa Helsingin vuosittainen rahoitustarve olisi vuonna 2020 noin 7,6 milj. euroa suurempi kuin nykytyyppisessä lippujärjestelmässä (Espoo +10,3 milj. euroa, Vantaa +8,1 milj. euroa). Vaihtoehdossa 2 Helsingin osuus olisi 7,2 milj. euroa suurempi (Espoo 12,1 milj. euroa ja Vantaa 7,8 milj. euroa) ja kolmannessa vaihtoehdossa 7,6 milj. euroa suurempi (Espoo 12,3 milj. euroa ja Vantaa 11,1 milj. euroa) nykytyyppiseen järjestelmään verrattuna.

Rahoitusosuudet kasvavat kaikissa vaihtoehdoissa eniten Espoossa ja Vantaalla, koska erityisesti niiden asukkaiden joukkoliikenteen käyttö lisääntyy matkojen halventuessa.

Kuntien kokonaisrahoituksen tarvetta pienentää työmatkakulujen verovähennyksen pieneminen matkalippujen hintojen halventuessa nykytilanteeseen verrattuna. Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla kunnallisverotulojen kasvu voisi olla 1-2 milj. euroa vuosittain.



Rahoitustarpeen muutoksiin voidaan vaikuttaa tariffipolitiikalla, kuten kausi-, arvo- ja kertalippujen keskinäistä hintarakennetta muuttamalla, alennusryhmäkäytäntöjä tarkistamalla tai lippujen hintatasoa nostamalla.

Vaikutukset maankäyttöön ja ympäristöön

Nykyjärjestelmässä kaukanakin sijaitsevat oman kunnan palvelut ovat joukkoliikenteen hinnoittelun kannalta houkuttelevampia kuin naapurikunnan palvelut. Kaarimalli ja kahden vyöhykkeen minimiostos parantavat lähipalvelujen houkuttelevuutta kuntarajasta riippumatta. Kaarimalli tukee tältä osin yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja palvelujen kehittämistä yli kuntarajojen.

Kaarimallilla on myönteisiä vaikutuksia ympäristöön. Henkilöautoliikenteen määrä ja ruuhkat vähenevät oleellisesti kuormitetuimmilla pääväylillä Helsingin keskustaan sekä kehäteillä.

Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset

Tarkastelluille vaihtoehdoille on laskettu yhteiskuntataloudelliset tunnusluvut. Ne riippuvat kuitenkin merkittävästi lippujen hinnoista, jotka laskelmissa ovat nykytasoa mukailevia esimerkkihintoja.

Yhteiskuntataloudellisissa laskelmissa liikennöintikustannukset kasvavat enemmän kuin lipputulot, jolloin liikenteen tuottajan (käytännössä HSL-kuntien) haitat kasvavat rahoitustarpeen kasvaessa. Matkustajan hyödyt kasvavat lippujen hintojen alentuessa.

Työryhmän suositukset

Selvityksessä suositellaan kaarten rajoiksi vaihtoehtoa, jossa Suur-Matinkylä on B-kaarella. Hinnoittelun osalta suosituksena on, että pääkaupunkiseudun ABC-alueella kaikille lipputyypeille (kausi-, arvo- ja kertaliput) käytetään kahden kaaren minimiostosperiaatetta. Kaarten hinnoittelussa $AB=BC$ ja $ABC \leq AB+BC$.

Vyöhykelisä ABC-alueella on arvolipun hinta puuttuvalle vyöhykeyhdistelmälle, jolle matkustajalla ei ole voimassaolevaa kausilippua. Nykytyyppisen raitiovaunulipun säilyttäminen on perusteltua.

Saadut lausunnot

Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunnossa on kiinnitetty huomiota kaarimallin maksualueiden rajojen sijaintiin mm. Kulosaassa, Östersundomissa ja Kuninkaankolmion alueella. Lautakunta kannattaa Suur-Matinkylän sijoittamista B-vyöhykkeelle (vaihtoehto 2).



02.04.2012

Ryj/2

Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää lippujen hintasuhteita koskevia suosituksia perusteltuina, mutta esittää myös mahdollisuutta säilyttää mahdollisuus vyöhykkeiden AB ja BC hintojen eriyttämiseen.

Lausunnossa on myös kiinnitetty huomiota siihen, etteivät yhteiskuntataloudelliset tarkastelut anna oikeaa kuvaa tariffijärjestelmän muutoksen vaikutuksista liikkumiseen.

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta pitää mahdollisina vaihtoehtoa 2, Suur-Matinkylä B-kaarella ja vaihtoehtoa 3, Kehä III B-kaaren ulkorajana Vantaalla. Nykymetron ja Länsimetron tulee sijaita B-kaarella.

Talous- ja suunnittelukeskus kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, että kaarimalliin siirtyminen nykyisellä lippujen hintatasolla edellyttäisi vuoden 2020 tilanteessa lisärahoitusta Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungeilta yhteensä 26 - 31 milj. euroa. talous- ja suunnittelukeskus pitää epärealistisena kuntien rahoituksen voimakasta lisäämistä sekä korostaa riittävän lipputulokertymän turvaamista tulevissa tariffiratkaisuissa.

Esittelijän kannanotot

Nyt tehty jatkoselvitys tarkentaa taksajärjestelmän perusratkaisua, josta Khs antoi 28.2.2011 lausuntonsa. Lausunto on liitteenä 5.

Aikaisemmassa lausunnossaan Helsinki ilmoitti suhtautuvansa alustavan myönteisesti kehitettyyn kaarimalliin siinä muodossa, että minimiostos on kaksi vyöhykettä, jolloin Helsingin sisälle ei synny kahta eri hintaa kaupungin sisäisille matkoille. Lausunnossa todettiin myös, että nykymetron ja Länsimetron tulee sijoittua samalle vyöhykkeelle. Kaupunki piti myös tärkeänä raitiovaunulipun säilyttämistä.

Esittelijä pitää, kuitenkin kaupunkisuunnittelulautakunnan esittämin tarkistuksin, työryhmän esittämää vaihtoehto 2:ta (Suur-Matinkylä B-kaarella) hyvänä lähtökohtana vyöhykerajojen sijainnin kannalta. Raitiovaunulipun ja vyöhykelisälipun mukaan ottaminen ovat kaupungin aikaisempien linjausten mukaisia.

Lippujen hinnoittelun osalta tehdyt suositukset ovat lähtökohtaisesti kannatettavia. Kaupunkisuunnittelulautakunnan esittämä ajatus AB ja BC -vyöhykkeiden lipunhintojen eriyttämismahdollisuuden säilyttämisestä on perusteltua pitää mukana hinnoittelurakennetta mietittäessä.

Helsingin lausunnossa 28.2.2011 viitattiin Khn aikaisempaan kannanottoon, että ”taksa- ja lippujärjestelmä tulee suunnitella ja toteuttaa niin, ettei helsinkiläisten joukkoliikenteen käyttö kallistu.



Helsinki noudattaa joukkoliikennemyönteistä liikennepolitiikkaa, minkä tulee jatkossakin näkyä hyvän palvelutarjonnan lisäksi edullisina lippujen hintoina." Lisäksi edellytettiin, että jatkosuunnittelussa tulee vielä arvioida malleja eri hinnoitteluvaihtoehdoilla ja myös siten, etteivät Helsingin sisäiset matkat kallistu.

Edelleen lausunnossa todettiin, että sopivan tasapainon löytäminen lippujen hinnoittelun ja sitä kautta lipputulokertymän sekä subvention kesken on uudessakin järjestelmässä tärkeää. Khs edellytti jo taksa- ja lippujärjestelmän alustavasta kuvauksesta antamassaan lausunnossa, että taksa- ja lippujärjestelmän uudistuksessa on varmistettava riittävä lipputulokertymä.

Em. hinnoittelua koskevat kannanotot ovat edelleen perusteltuja.

HSL:n hallituksen pöytäkirjassa 24.1.2012 todetaan, että 'Rahoitustarpeeseen voidaan vaikuttaa lippujen hintatasolla, josta päätetään vuosittain talousarvion yhteydessä, sekä muilla tariffipoliittisilla keinoilla kuten kausi-, arvo- ja kertalippujen keskinäistä hintarakennetta muuttamalla tai alennusryhmäkäytäntöjä tarkistamalla. Näitä keinoja ei ole käsitelty tässä selvityksessä, vaan niitä selvitetään tarvittaessa erikseen.'

HSL on selvittänyt tariffipolitiikan vaihtoehtoja Helsingin seudulla keväällä 2011. Työssä kuvattiin tariffipolitiikan nykytilanne ja laadittiin katsaus joukkoliikenteen tariffituen jakautumisesta kerta-, arvo- ja kausilipuille. HSL on helmikuussa pyytänyt kuntien edustajia nimeämään edustajansa asetettavaan työryhmään. Työryhmä tarkastelisi tariffipoliittisia keinoja, joilla voitaisiin lieventää kuntien maksuosuuksien kasvua uudessa kaarimaisessa vyöhykejärjestelmässä. Helsingin edustaja on jo nimetty työryhmään.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Taksa- ja lippujärjestelmän 2014 kaarimallin vyöhykerajat ja lippujen hinnoitteluperiaatteet -raportti
- 2 Kuvat vaihtoehdoista 1-3
- 3 HSLn lausuntopyyntö
- 4 Ote HSLn pöytäkirjasta 24.1.2012
- 5 Helsingin kaupungin lausunto taksa- ja lippujärjestelmästä 28.2.2012

Otteet



02.04.2012

Ryj/2

Ote

Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 26.03.2012 § 305

Pöydälle 26.03.2012

HEL 2012-001778 T 02 05 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

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

Liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunta (HKL) 08.03.2012 § 45

HEL 2012-001778 T 02 05 00

Päätös

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päätti antaa HSL:lle seuraavan lausunnon:

HSL:n päättämän uuden taksa- ja lippujärjestelmän kaarimallin mukaisten maksualueiden rajojen tulee sijaita siten, että koko nykyinen metro sekä vuonna 2015 valmistuva Länsimetro kuuluvat B-kaaren sisälle. Kahden kaaren minimiostoksen periaatteen mukaisesti tällöin metrossa voi matkustaa minimiostoksen mukaisella lipulla.

Ehdotetuista kaarimallin maksualueen rajoista tulee valita jatkosuunnittelun pohjaksi vaihtoehto 2 ”Suur-Matinkylä B-kaarella” tai 3 ”Kehä III B-kaaren ulkorajana Vantaalla”.

Helsingin kantakaupungin alueella tehtävät joukkoliikennematkat ovat pääsääntöisesti lyhyitä. Myönteinen kehitys Helsingin joukkoliikennepalvelujen käytössä ei saa uuden taksa- ja lippujärjestelmän myötä vaarantua. Uudessa taksa- ja lippujärjestelmässä tulee toteuttaa nykytyyppinen vain raitiovaunuissa kelpaava arvolippu.

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hallintokeskus@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, projektipäällikkö, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi

Rahoitusjohtaja 5.3.2012

HEL 2012-001778 T 02 05 00

Taksa- ja lippujärjestelmän uudistamisen perusratkaisuksi on valittu kaarimalli, jossa vyöhykerajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että taksa- ja lippujärjestelmää koskevassa selvityksessä uuden järjestelmän vaikutustarkastelut (matkustajamäärät, kulkutapamuutokset, vaikutukset lipputuloihin ja kaupunkien rahoitukseen) perustuvat tämänhetkiseen matkalippujen hintatasoon. Selvityksen mukaan kaarimalliin siirtyminen nykyisellä lippujen hintatasolla edellyttäisi vuoden 2020 tilanteessa yhteensä 26 - 31 milj. euron lisärahoitusta (riippuen lopullisista vyöhykerajoista) Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungeilta. Tästä syystä epäselväksi jää, missä määrin selvityksen vaikutusarviot ovat seurausta taksa- ja lippujärjestelmän muutoksesta ja missä määrin oletetusta kuntien rahoituksen huomattavasta lisäyksestä, joka on talous- ja suunnittelukeskuksen näkemyksen mukaan epärealistinen.

Selvityksen mukaan perusvaihtoehdossa Helsingin vuosittainen rahoitustarve olisi vuonna 2020 noin 7,6 milj. euroa suurempi kuin nykytyyppisessä lippujärjestelmässä, kun laskentaperusteena on siis nykyinen lippujen hintataso. Helsingin osalta lisärahoitustarve on samalla tasolla (7,2 - 7,6 milj. euroa) päätettiin lopulliset vyöhykerajat minkä tahansa kaarimallivaihtoehdon mukaan. Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että Helsingin osalta taksa- ja lippujärjestelmäuudistuksen toteutuksen lähtökohtana ei voi olla kaupungin rahoitusosuuden kasvattaminen. Kaupunkien rahoitustarpeeseen voidaan vaikuttaa lippujen hintatasolla, sekä muilla tariffipoliittisilla keinoilla kuten kausi-, arvo- ja kertalippujen keskinäistä hintarakennetta muuttamalla tai alennusryhmäkäytäntöjä tarkistamalla. Koska näitä keinoja ei ole käsitelty nyt tehdyssä selvityksessä, tulee ne selvittää erikseen. Talous- ja suunnitteluosasto pitää välttämättömänä, että tulevien vuosien tariffiratkaisuilla turvataan riittävä lipputulokertymä.

Kuntarajoista riippumattomaan vyöhykemalliin siirtyminen vähentää yksittäisen kunnan mahdollisuutta itsenäisesti vaikuttaa oman alueensa



lippujen hintoihin. Jatkossa kuntien ja HSL:n tulee kyetä yhdessä sopimaan talousarviota ja -suunnitelmaa pidemmän aikavälin tavoitteet lippujen hinnoittelulle ja kuntien rahoitukselle.

Lisätiedot

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

Kaupunkisuunnittelulautakunta 28.02.2012 § 83

HEL 2012-001778 T 02 05 00

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon.

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunnan mielestä kaarimallin vyöhykerajoista ja lippujen hinnoitteluperiaatteista tehty selvitystyö ja tämän pohjalta tehty esitys luovat hyvät edellytykset joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kehittämiseen tulevaisuudessa.

Vyöhykkeiden A ja B välinen raja on sama kaikissa tarkastelluissa vaihtoehdoissa. Raja on sijoitettu siten, että Jokeri-linja ja Huopalahden asema ovat vyöhykkeellä B, mikä on vaihtoyhteyksien kannalta tärkeää. Rajalle on löydetty selkeä ja hyvin erottuva sijainti melkein koko pituudeltaan. Hankalammin hahmotettavia paikkoja ovat Etelä-Haaga ja Oulunkylä. Oulunkylän osalta voitaisiin vielä tutkia mahdollisuutta viedä raja Oulunkylän ja Käpylän välistä ja edelleen Metsälän eteläpuolelta.

Kulosaari on sijoitettu vyöhykkeelle B, vaikka se sijaitsee samalla etäisyydellä keskustasta kuin Lauttasaari, joka puolestaan on osa A-vyöhykettä. Kulosaaren asettamista B-vyöhykkeelle on perusteltu varsin kevyesti sillä, että Östersundomin alueen lähin ruotsinkielinen lukio sijaitsee Kulosaareissa ja näin lippujen hinnat olisivat tällä pienellä käyttäjäryhmällä kohtuullisemmat.

Suur-Matinkylä on tarkoituksenmukaista sijoittaa B-vyöhykkeelle, mikäli Espoo katsoo sen olevan taloudellisesti mahdollista. Tällöin B-vyöhyke olisi tasapainoisesti Helsingin keskustan ympärillä niin itä- kuin länsisuunnalla. Vyöhyke kattaisi myös koko metrolinjan palveleman alueen. Suur-Matinkylää laajemmalle ei B-vyöhykettä kuitenkaan tulisi laajentaa, sillä muutoin tariffijärjestelmä alkaa muistuttaa tasatariffia,



joka maankäytön tehotonta sijoittumista lisäävän vaikutuksensa johdosta ei ole tarkoituksenmukainen tariffirakenne.

Östersundom on perusteltua sijoittaa vyöhykkeelle C. Mikäli Östersundom olisi B-vyöhykettä, muodostuisi Sipoon suuntaan kahden vyöhykkeen erityisen suuri hintaporras, mikä ei tukisi yhteisen yleiskaava-alueen kuntarajat ylittävää kehittämistä. Lisäksi Östersundomin sijoittaminen B-vyöhykkeelle romuttaisi periaatteen siitä, että vyöhykekaarten sijoittaminen perustuu etäisyydelle Helsingin keskustasta.

Esitetty B ja C vyöhykkeen raja kulkee Malminkartanossa keskeltä suunniteltua Honkasuon asuinalueita. Rajaa tulee tarkistaa niin, että koko Honkasuon alue kuuluu B-vyöhykkeeseen. Lisäksi HSL:n tulisi yhteistyössä Helsingin ja Vantaan kanssa selvittää, olisiko B-vyöhyke tarkoituksenmukaista ulottaa kattamaan koko Kuninkaankolmion alue.

Ala-Tikkurilan sijainti C-vyöhykkeellä on myös perusteltua, koska Kehä III:sta muodostuu selkeä raja. Tämä tosin aiheuttaa linjan 73 viimeistä kahta pysäkkiparia käyttäville matkustajille nykytilanteeseen verrattuna kalliimmat lipunhinnat tai pidemmät kävelymatkat.

Lippuja ja niiden hintasuhteita koskevat suositukset vaikuttavat järkeviltä ja perustelluilta. Myös mahdollisuus raitiovaunulippuun on syytä säilyttää taksa- ja lippujärjestelmässä, vaikka ainoastaan yhdessä joukkoliikennemuodossa kelpaava lippu ei parhaalla mahdollisella tavalla tuekaan joukkoliikenteen toimimista kokonaisjärjestelmänä, jossa vaihdot takaavat liikenneverkon kattavuuden ja yhdistävyydet.

Selvityksessä on tehty yhteiskuntataloudellisia tarkasteluja, joissa on tutkittu mm. eri vaihtoehtojen eroja joukkoliikenteen ja henkilöautoliikenteen suoritteiden, lipputulojen ja liikennöintikustannusten osalta. Näitä tarkasteluja ei kuitenkaan ole tehty siten, että niistä voitaisiin eritellä itse lippujärjestelmän vaikutusta nykyjärjestelmään verrattuna. Vaikutuksia tutkittaessa on oletettu, että uuteen lippujärjestelmään siirryttäessä yhteiskunnan tuki joukkoliikenteelle kasvaisi vuositasolla lähes 30 miljoonaa euroa nykytilanteeseen verrattuna. Näin ollen nykyinen lippujärjestelmä ja suunniteltu uusi lippujärjestelmä eivät tarkasteluissa ole vertailukelpoiset. Näin merkittäviä ja kauaskantoisia päätöksiä tehtäessä päätöksentekijöille tulisi antaa tietoa siitä, mikä itse lippujärjestelmämuutoksen vaikutus liikkumiseen on. Joukkoliikenteen rahoituksen lisääminen tuottaa pääkaupunkiseudulla yhteiskuntataloudellisia hyötyjä kustannuksiaan enemmän. Nyt, kun rahoitusta oletetaan uusissa lippujärjestelmävaihtoehdoissa selvästi nykytilannetta enemmän, eivät näiden vaihtoehtojen tunnusluvut kerro



sitä, paraneeko tilanne nykyiseen verrattuna vai ei. Lippujärjestelmän vaikutus liikkumiseen saataisiin selville, mikäli tarkasteluissa nykytyyppiseen järjestelmän lippujen hintoja alennettaisiin 30 miljoonalla eurolla tai ehdotettujen lippujärjestelmävaihtoehtojen lippujen hintoja nostettaisiin vastaavasti. Näin saataisiin selville tuottaako itse tariffijärjestelmän muutos hyötyä vai haittaa.

Lausuntopyynnössä pyydetään ottamaan kantaa siihen, onko tarkoituksenmukainen periaate, että vyöhykkeiden AB hinta on sama kuin vyöhykkeiden BC. Kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa, että lähtökohtaisesti on hyvä ja matkustajien näkökulmasta selkeä tavoite, että vyöhykkeiden AB ja BC hinnat olisivat samat. Tulee kuitenkin säilyttää mahdollisuus vyöhykkeiden AB ja BC hintojen eriyttämiseen, sillä mikäli kuntien joukkoliikennepoliittisissa tavoitteissa tai taloudellisissa resursseissa esiintyy tulevaisuudessa merkittäviä eroja, tulee olla mahdollista hinnoitella pääosin Helsinkiin sijoittuvat vyöhykkeet AB vyöhykkeistä BC eroavalla tavalla.

Yksittäisen kunnan mahdollisuudet vaikuttaa alueensa joukkoliikenteen lippujen hintoihin vähenevät tulevaisuudessa. Taksa- ja tariffijärjestelmää edelleen valmisteltaessa on selvitettävä, miten kunnat ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä voisivat yhdessä määritellä keskipitkän aikavälin tavoitteita lippujen hinnoittelupolitiikalle ja joukkoliikenteen rahoitustarpeelle eri osapuolten tavoitteiden ja resurssien puitteissa.

Taksa- ja lippujärjestelmän kehittäminen esitettyllä tavalla tekee joukkoliikenteen käytön seudulla matkustajille edullisemmaksi. Tämän johdosta asukkaiden verotuksessaan tekemät työmatkakustannusten vähennykset pienenevät, millä on vaikutusta kuntien verotulojen lisäksi valtion verotukseen. Valtion verotulot siis kasvavat, koska kunnat tukevat joukkoliikennettä alhaisemmilla lippujen hinnoilla. HSL:n tulisi käynnistää valtion kanssa neuvottelut siitä, kuinka tämä valtion saama lisätulo palautetaan valtiolta Helsingin seudun joukkoliikenteen hyväksi. Luonnollinen mahdollisuus sopia asiasta olisi esimerkiksi valmisteilla oleva MAL-aiesopimus.

Lausuntopyyntö

Hallintokeskus on pyytänyt asiasta kaupunkisuunnittelulautakunnalta lausuntoa kaupungin hallitukselle 2.3.2012 mennessä.

Käsittely

28.02.2012 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä täydensi ehdotustaan seuraavasti:



Lisätään esityslistan kappaleiden 5 ja 6 väliin seuraava uusi kappale: Esitetty B ja C vyöhykkeen raja kulkee Malminkartanossa keskeltä suunniteltua Honkasuon asuinalueita. Rajaa tulee tarkistaa niin, että koko Honkasuon alue kuuluu B-vyöhykkeeseen. Lisäksi HSL:n tulisi yhteistyössä Helsingin ja Vantaan kanssa selvittää, olisiko B-vyöhyke tarkoituksenmukaista ulottaa kattamaan koko Kuninkaankolmion alue.

Lausunnon viimeiseksi kappaleeksi seuraava uusi kappale: Taksa- ja lippujärjestelmän kehittäminen esitetyllä tavalla tekee joukkoliikenteen käytön seudulla matkustajille edullisemmaksi. Tämän johdosta asukkaiden verotuksessaan tekemät työmatkakustannusten vähennykset pienenevät, millä on vaikutusta kuntien verotulojen lisäksi valtion verotukseen. Valtion verotulot siis kasvavat, koska kunnat tukevat joukkoliikennettä alhaisemmilla lippujen hinnoilla. HSL:n tulisi käynnistää valtion kanssa neuvottelut siitä, kuinka tämä valtion saama lisätulo palautetaan valtiolta Helsingin seudun joukkoliikenteen hyväksi. Luonnollinen mahdollisuus sopia asiasta olisi esimerkiksi valmisteilla oleva MAL-aiesopimus.

Lautakunta hyväksyi nämä lisäykset yksimielisesti.

Vielä esittelijä täydensi esitystään esityslistan kappaleiden 8 ja 9 väliin lisättävällä uudella kappaleella:

Lausuntopyynnössä pyydetään ottamaan kantaa siihen, onko tarkoituksenmukainen periaate, että vyöhykkeiden AB hinta on sama kuin vyöhykkeiden BC. Kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa, että lähtökohtaisesti on hyvä ja matkustajien näkökulmasta selkeä tavoite, että vyöhykkeiden AB ja BC hinnat olisivat samat. Tulee kuitenkin säilyttää mahdollisuus vyöhykkeiden AB ja BC hintojen eriyttämiseen, sillä mikäli kuntien joukkoliikennepoliittisissa tavoitteissa tai taloudellisissa resursseissa esiintyy tulevaisuudessa merkittäviä eroja, tulee olla mahdollista hinnoitella pääosin Helsinkiin sijoittuvat vyöhykkeet AB vyöhykkeistä BC eroavalla tavalla.

Esittelijän kolmas lisäys hyväksyttiin äänestyksen jälkeen.

Jäsen Puura jäsen Niemen kannattamana esitti kolmannen lisäyksen hylkäämistä. Esittelijän lisäystä kannattivat suoritetussa äänestyksessä Palaste-Eerola, Johansson, Karhuvaara, Palmroth-Leino, Soininvaara ja Männistö (6) ja lisäyksen hylkäämistä Villanen, Niemi ja Puura (3).

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37121



02.04.2012

Ryj/2

markku.granholm(a)hel.fi

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hallintokeskus@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566