



09.09.2013

Ryj/1

## § 950

### Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2014-2016

Pöydälle 09.09.2013

HEL 2013-008739 T 00 01 06

#### Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri

Lisätiedot

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

#### Otteet

**Ote**  
HSL

**Otteen liitteet**  
Muutoksenhakukielto, valmistelu

#### Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättäne antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2014-2016 seuraavan lausunnon:

#### Strategiasuunnitelma

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

Asiakastyytyväisyyden osalta keskeistä on bussiliikenteen asiakastyytyväisyyden parantaminen. HSL:n pitäisi tehdä entistä konkreettisempia suunnitelmia siitä, miten bussiliikenteen matkustajatytytyväisyyttä voitaisiin korottaa lähemmäksi raitiovaunu- ja metrolinjojen asiakastytytyväisyyttä.

Raitiovaunuliikenteen nopeuttamista ei strategiasuunnitelmassa mainita lainkaan. Tavoitteen mukaan raitiovaunuliikennettä nopeutetaan 4 %:lla vuodesta 2010 vuoteen 2018 mennessä. Käytännössä raitiovaunuliikenne on vuodesta 2010 kuitenkin hidastunut. Raitiovaunuliikenteen nopeuttamishankkeet ansaitsevat suuremman painoarvon strategiasuunnitelmassa, ja tämän vuoksi nopeuttamishankkeet tulisi mainita kohdassa ”Joukkoliikenteen toimintaedellytykset”, jotta nopeuttamishankkeet myös etenisivät.



Suunnitelmasta pitäisi myös jo tässä vaiheessa selvästi ilmetä, tullaanko yksi keskeinen nopeuttamistoimenpide, kuljettajarahastuksen poistaminen raitiovaunuliikenteessä, toteuttamaan heti uuteen lippujärjestelmään siirryttäessä vuonna 2015.

Raitiovaunuliikenteen ajettujen lähtöjen osuustavoitetta on korotettu edellisen taloussuunnitelman tasosta 99,00 % vuonna 2014 tasoon 99,42 % vuosina 2014 - 2016. Vuonna 2012 raitioliikenne ylsi tasoon 99,22 %, ja tänä vuonna taso 99,42 % on saavutettavissa. Tavoite on kuitenkin erittäin kova, koska tällä hetkellä muun liikenteen tai raitioliikenteen ulkopuolisten tekijöiden aiheuttamien ajamattomien lähtöjen osuus vaihtelee vuosittain 0,65 – 0,85 %:n välillä ajetuista lähdoistä laskettuna.

Kokonaisuudessaan raitiovaunu- ja metroliikenteen kehittämisen painoarvo strategiasuunnitelmassa on varsin alhainen, kun otetaan huomioon niiden keskeinen rooli joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa. Raideliikenteen kehittäminen ja laajentaminen on tärkein toimenpide koko seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä ja toimivuuden turvaamisessa, ja siksi raideliikenteen kehittäminen vaatisi strategiasuunnitelmassa enemmän huomiota.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaan olisi sisällytettävä koko raitioliikenteen kattavan linjastosuunnitelman sekä pitkän aikavälin 2020 – 2035 kattavan raitioliikenteen kokonaiskehittämissuunnitelman sisältöä, tavoitteita, nykyvaihetta ja aikataulua koskeva selvitys ja tarpeelliset toimenpiteet.

Strategiasuunnitelmassa esitetään linja-autoliikenteen keskitetyn turvallisuusvalvomon luomista. Valvomon tarkoitus on kerätä bussiliikenteestä kuljettajilta tulevat avunpyynnöt ja ohjata ne sovitun toimintamallin mukaisesti toimijalle/toimijoille, joka hoitaa asian kuljettajan, bussiyhtiön ja tarvittaessa poliisin kanssa loppuun. Helsingin seudulla on jo nyt toiminnassa kaksi joukkoliikenteen turvavalvomoa, HKL:n uusi turvavalvomo Herttoniemessä ja VR:n turvavalvomo Rautatieasemalla. Lisäksi Kampin bussiterminaalin valvonta tapahtuu Kampin keskuksen valvomon toimesta. Ennen erillisen turvavalvomon perustamista olisi hyvä selvittää, olisiko bussiliikenteen turvallisuusvalvomon toiminnat yhdistettävissä jonkin nykyisen valvomon osaksi.

HSL uusii strategiaansa vuoden 2013 aikana. Tavoitteisiin on syytä sisällyttää asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. HSL:n strategian on myös oltava linjassa Helsingin kaupungin strategiaohjelman kanssa. Helsingin strategiaohjelmassa HSL:n toimintakenttää koskevia kohtia ovat mm. seuraavat:



- Edistetään kestäväää liikkumista lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Tavoitteena lisäys prosenttiyksiköllä vuosittain, 4 prosenttiyksikköä valtuustokauden aikana.
- Joukkoliikennettä kehitetään mm. HSL:n runkolinjastosuunnitelman ja poikittaisen joukkoliikenteen kehittämissuunnitelman mukaisesti.
- Perustetaan poikkihallinnollinen ratikkaprojekti kehittämään raitioliikennettä ja valmistautumaan sen laajentamiseen.
- Pyritään aikaistamaan Raide-Jokerin toteutusta.
- Laaditaan HLJ 2015.
- Joukkoliikenteen liityntäpysäköintiä ja terminaalien toimivuutta parannetaan.
- Helsingin kaupungin alueella tarvittavat joukkoliikenteen etuusjärjestelyt (mm. joukkoliikennekaistat ja liikennevaloetudet) toteutetaan.
- Kaupunginosien keskuksia vahvistetaan monipuolisella täydennysrakentamisella ja kaupunkiympäristön uudistamisella. Painopistealueena ovat poikittaiset joukkoliikenneyhteydet ja niiden mahdollistamat uudet toimintojen tiivistymät.
- Pasila-Vallila-Kalasadama -akselia kehitetään työpaikka- ja yritysvyöhykkeenä ja sen liikenteellistä toimivuutta parannetaan esimerkiksi raideratkaisuin.
- Raideliikenteen asemanseutujen viihtyisyyttä ja turvallisuuden kokemista parannetaan.
- Jokerivyöhykkeitä kehitetään liikenteen, asumisen ja työpaikkojen alueina.
- Raideliikenteen suunnittelu etenee samanaikaisesti maankäytön suunnittelun kanssa Jätkäsaarella, Kalasadamassa, Pasilassa ja Kruunuvuorenrannassa.
- Palveluiden ja työpaikka-alueiden saavutettavuutta parannetaan kehittämällä joukkoliikenneyhteyksiä sekä kävely- ja pyörätieverkostoja.

HSL:n strategisissa linjauksissa joukkoliikenteen tuottavuuskehitys on syytä nostaa nykyistä painokkaammin esille. Tuottavuustavoitteeksi on kirjattu matkustajakilometrikustannuksen aleneminen 5 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2018 mennessä, mutta suunnitelmasta puuttuu tieto sekä jo toteutuneesta tuottavuuskehityksestä että arvio kehityksestä taloussuunnitelmakaudella.



## Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Vuonna 2014 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muutokset ovat vähäisiä. Muutokset ovat perusteluja ja pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Runko- ja poikittaisliikenteen parantamista on jatkettava tehtyjen kehittämissuunnitelmien mukaisesti. Tärkeiden joukkoliikenteen solmupisteiden ja vaihtopaikkaverkoston kehittämistä on edistettävä kaupungin ja HSL:n yhteistyönä.

Liitteen 6 taulukossa raitiovaunuliikenteen kustannusten oletetaan laskevan vuoden 2014 luvusta 52,3 milj. euroa vuonna 2018 43,5 milj. euroon (- 17 %) vaikka samanaikaisesti raitioliikenteen kysynnän oletetaan kasvavan 2 %:lla. Arvio kustannusten alentumisesta vaikuttaa täysin epärealistiselta semminkin kun raitioliikenteen pitkän aikavälin suunnitelmien mukaan v. 2018 esim. linjan 9 jatkon Länsi-Pasilaan pitäisi jo olla toiminnassa.

Arvio vuosien 2015 ja 2016 liikennöintikustannuksista on oikeaa suuruusluokkaa, mutta kustannuksia on täsmennettävä tarkentuvien liikennöintikustannusarvioiden perusteella. Metron yöliikennekoikeilun kustannukset 300.000 euroa on sisällytettävä vuoden 2014 talousarvioon.

Liitteen 6 taulukossa metrolinjojen kustannusten oletetaan nousevan vuoden 2014 luvusta 27,2 milj. euroa vuonna 2018 36,5 milj. euroon. Toiminta- ja taloussuunnitelman tuloslaskelmaliitteessä vuoden 2016 kustannustasoksi on kuitenkin todettu 48,2 milj. euroa. Liitteen 6 arvio metrolinjojen kustannuksista vuonna 2018 on virheellinen.

Liitteen 6 taulukossa lauttaliikenteen kustannusten oletetaan laskevan vuoden 2014 luvusta 3,9 milj. euroa vuonna 2016 3,4 milj. euroon (- 13 %), vaikka samanaikaisesti lauttaliikenteen kysynnän oletetaan kasvavan 9 %:lla. Arvio Suomenlinnan lauttaliikenteen kustannusten alentumisesta vaikuttaa epärealistiselta, ja sitä on tarkistettava.

## Kuntaosuuksien taso sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän maksaminen

Kuntaosuudet ovat olleet kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Osa tästä kasvusta johtuu positiivisista syistä kuten joukkoliikennematkustamisen lisääntymisestä. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämisen piti kuitenkin tuoda mukanaan myös synergiahyötyjä, joita tulee pystyä osoittamaan suhteellisesti alenevien kustannusten kautta.

HSL:n alustavan talousarvion mukainen Helsingin kuntaosuuden nousu vuoden 2012 tilinpäätöksestä on 7,7 %. Kun eliminoidaan HSL:n alustavaan talousarvioon sisältyvä edellisten vuosien kertyneen



ylijäämän käyttö (2,8 milj. euroa), on kuntaosuuden nousu vuoden 2012 tilinpäätöksestä 9,4 %.

Kaupunginhallituksen hyväksymässä vuoden 2014 talousarvioraamissa HSL:n kuntaosuus on 187,4 milj. euroa. Kuntaosuuden kasvu vuodesta 2012 kaupunginhallituksen raamiin on 6,5 %. HSL:n alustavassa talousarviossa vuodelle 2014 Helsingin kuntaosuus on 2,2 milj. euroa kaupunginhallituksen raamia suurempi. HSL:n talousarvio on sopeutettava Helsingin raamin mukaiseksi.

Kuntaosuuksien kasvu taloussuunnitelmakaudella on huomattavasti ennakoitua lipputuottojen kasvua suurempi. Helsingin osalta kokonaiskustannusten kasvu vuodesta 2014 vuoteen 2016 on noin 32 milj. euroa (ilman Kutsuplus -hanketta), kuntaosuuden kasvu noin 25 milj. euroa ja arvioitu lipputuottojen kasvu vain noin 7 milj. euroa. Helsingin osalta subventioaste nousee HSL:n esityksessä 52,6 %:iin vuonna 2016 (ilman Kutsuplus -hanketta).

Helsingin kaupungin talouden tulevien vuosien kehitysnäkymä ei mahdollista kaupungin verorahoitusosuuden kasvattamista nykyisestä. HSL:n on jatkuvasti huolehdittava siitä, että lipputulokertymä kasvaa suhteellisesti vähintään HSL:n kokonaiskustannusten (infrakorvaukset mukaan luettuna) kasvua vastaavasti.

Helsingin kuntaosuuden kumulatiivinen kertynyt ylijäämä HSL:n vuoden 2012 tilinpäätöksessä on 8,5 milj. euroa. Taloudellisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

#### Lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräinen korotus on perusteltu, sillä verorahoituksen osuuden toiminnan rahoittamisessa ei tulisi kasvaa. Korotus on syytä kohdistaa lähinnä kertalippuihin, jotta hintamuutos ohjaisi matkustajia käyttämään enemmän arvolippuja. Tämä nopeuttaisi rahastustapahtumaa, poistaisi liikenteen viiveitä ja parantaisi joukkoliikenteen kustannustehokkuutta. Kausilipun ja arvolipun hintaa on korotettava selvästi vähemmän kuin kertalipun hintaa. Lippujen hintojen kohtuullinen korottaminen on talouden tasapainottamiseksi parempi ratkaisu kuin palvelujen karsiminen.

#### Tarkastusmaksun korottaminen

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

#### Kutsuplus -liikenteen kehittämisehdot



HSL:n alustavan taloussuunnitelman mukaan Kutsuplus -hanketta on tarkoitus laajentaa olennaisesti alkuperäisestä suunnitelmasta. Kokeilun laajentuessa hankkeesta kaupungeille ja erityisesti Helsingille aiheutuvat kustannukset tulisivat olemaan merkittävästi alkuperäistä suunnitelmaa korkeammat. Alkuperäisen suunnitelman mukaan hankkeesta kaupungeille aiheutuva rahoitustarve kolmen vuoden kokeiluajalta oli noin 1,5 milj. euroa /vuosi, josta Helsingin osuus on noin 75 %. Taloussuunnitelman mukaan Helsingin maksuosuus hankkeeseen vuonna 2014 on 7,0 milj. euroa (n. 80 % kaupunkien kokonaisrahoituksesta), 6,0 milj. euroa (n. 70 %) vuonna 2015 ja 5,5 milj. euroa (n. 70 %) vuonna 2016.

Helsingin kaupunki ei puolla Kutsuplus -hankkeen laajentamista nopeasti HSL:n taloussuunnitelmaehdotuksen mukaisena. Helsingin kaupungin rahoitusosuutta hankkeeseen ei voida merkittävästi kasvattaa alkuperäisestä. Hanketta merkittävämpi laajentaminen edellyttäisi kaupunkien rahoitusosuuksien neuvottelemista uudelleen. Helsingin kaupunki kannattaa hankkeen laajentamista hallitusti ja ottaen huomioon liikennemuodon matkustaja - ja lipputulokehitys.

#### Kehäradan junaliikenne ja Vantaan joukkoliikennelinjasto

Kehäradan valmistuminen mahdollistaa joukkoliikenteen tukeutumisen entistä vahvemmin raideliikenteeseen, mikä on pääkaupunkiseudulla yleisesti hyväksytyyn strategiaan mukaista.

Junaliikenteen jatkosuunnittelu olisi selkeintä tehdä niin, että kehäradan junat pysähtyvät kaikilla asemilla. Ei ole toivottavaa, että junaliikenteen palvelutason nostamiseksi tehdyn hankkeen seurauksena Helsingille tärkeiden asemien (Ilmala, Tapanila ja Käpylä) palvelutaso laskisi samalla, kun infrakorvauksia Kehäradankin kustannuksista kohdistetaan Helsingin maksettavaksi.

Vantaalta Helsingin kantakaupunkiin suuntautuvan bussiliikenteen väheneminen on liikennejärjestelmätasolla kokonaisuutena tarkoituksenmukaista.

#### Infrakorvaukset

HSL:n ja kuntien välisten infrasopimusten kuntaosuuksien laskentaperusteet on määriteltävä ja sovittava ennen kuin HSL hyväksyy vuosien 2014 - 2016 taloussuunnitelman. Asia on erittäin merkittävä infrakustannusten hyväksyttävän ja oikeudenmukaisen jakautumisen kannalta. Helsingin kaupunki on jo useasti aikaisemmissa lausunnoissaan edellyttänyt asian ratkaisemista.

Infrakustannusten kohdistaminen yhtenä kokonaisuutena koko alueen osalta joukkoliikennemuodolle johtaa epäoikeudenmukaiseen



09.09.2013

Ryj/1

loputulokseen eikä vastaa sitä ajatusta, joka HSL:n perustamisvaiheessa on ollut. Infrakustannukset on kohdistettava kunnille niin, että niitä ei kohdisteta koko alueelle yhtenä kokonaisuutena, vaan kunkin kunnan infrakustannukset jaetaan erikseen yksittäisen kunnan alueella tehtyjen nousujen suhteessa. HSL:llä ja seudun kunnilla Vantaata lukuun ottamatta on ollut ns. infrasopimuksen ohjausryhmässä yhteinen näkemys siitä, että infrakustannukset on kohdistettava kunnille edellä esitetyllä tavalla.

## Esittelijä

### Lausuntopyyntö

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen.

Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä pyytää lausuntoa alustavasta taloussuunnitelmasta 31.8.2013 mennessä. Lausuntopyyntö on liitteenä 1, HSL:n hallituksen päätös 11.6.2013 § 3 liitteenä 2, taloussuunnitelma liitteenä 3, selvitys Kutsuplus -liikenteen kehittämismahdollisuuksista ja rahoituksesta liitteenä 4, HSL:n hallituksen päätös 16.4.2013 Vantaan joukkoliikennelinjastosta 2015 liitteineen liitteenä 5 ja diasarja TTS 2014 - 2015 laadinnan perusteet liitteenä 6. Vantaan joukkoliikennelinjastoon liittyvät Aviapoliksen, Korso-Koivukylä -alueen, Länsi-Vantaan ja Tikkurila-Hakunila -alueen linjastosuunnitelmat sekä Kehäradan junaliikenne ovat liitteinä 7 - 110.

Taloussuunnitelman yhteydessä HSL pyytää lausuntoa:

- strategiasuunnitelmasta
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- kuntaosuuksien tasosta
- lipun hintasuhteista ja lipunhintojen keskimääräisistä muutoksista
- tarkastusmaksun korottamisesta
- Kutsuplus -liikenteen kehittämismahdollisuuksista
- yli/alijäämän käytöstä suunnitelmakaudella



- Vantaan joukkoliikennelinjastosta 2015.

Taloussuunnitelman sisällöstä

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

Taloussuunnitelman mukaan HSL:n toimintatulot ovat 609,0 milj. euroa. Kasvua toimintatuloissa on 22,4 milj. euroa (3,8 %). Toimintamenot ovat 2014 yhteensä 608,3 milj. euroa. Kasvua on 27,6 milj. euroa (4,8 %) Toimintamenoista 80,4 % eli 489,3 milj. euroa on joukkoliikenteen operointikustannuksia.

Operointikustannuksista 52,8 % (321,3 milj. euroa) muodostuu bussiliikenteen kustannuksista, 12,2 % junaliikenteestä, 8,4 % raitioliikenteestä ja 4,6 % metrolilikenteestä. Bussiliikenteen kustannukset alenevat 2016 Länsimetron ja liityntäliikenteen alkamisen myötä. Junaliikenteen menot kasvavat 2015 ja 2016 Kehäradan käyttöönoton ja uuden kaluston käyttöönoton takia. Raitioliikenteen kustannukset kasvavat 2015 uuden kaluston johdosta ja metrolilikenteessä uuden kaluston ja Länsimetron myötä 2015 ja 2016.

Mahdollisen metron yöliikennekokeilun kustannukset, arviolta 0,3 milj. euroa eivät sisälly toiminta- ja taloussuunnitelmaan.

Joukkoliikenneinfran käyttökorvauksiksi on arvioitu 66,4 milj. euroa, josta Helsingin osuus on 62,6 milj. euroa. Kuntien ja HSL:n välinen infrasopimus on ollut voimassa vuoden 2011 loppuun ja jatkosopimuksesta neuvotellaan. Taloussuunnitelman infrakustannukset on arvioitu voimassa olevan sopimuksen mukaisesti. Vuonna 2016 joukkoliikenteen infrakustannukset kasvavat merkittävästi Länsimetron ja Kehäradan myötä. Kuntien keskimääräisen subventioasteen pitämiseksi noin 50 %:ssa lipputuloja olisi lisättävä noin 24 milj. eurolla, mikä tarkoittaisi noin 11,4 %:n korotusta nykyisiin lipun hintoihin.

Lipputuloja arvioidaan vuonna 2014 kertyvän 291,9 milj. euroa. Kasvua on 5,3 % vuoteen 2013 nähden. Lipputulot muodostavat 47,9 % HSL:n toimintatuloista. Vuonna 2015 lipputuloja arvioidaan olevan 305,5 milj. euroa ja vuonna 2016 325,8 milj. euroa.

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräiseksi korotukseksi vuonna 2014 esitetään 3,3 %. Seutulippujen keskimääräinen korotus on 3,1 %. Sisäisten lippujen korotus painottuu kerta- ja arvolippuihin ja myös kausilippuihin esitetään hinnankorotusta. Seutulippujen hinnankorotus painottuu kerta- ja arvolippuihin.





Suurten kaupunkien joukkoliikennetueksi on arvioitu 5,8 milj. euroa, josta Helsingin osuus asukaslukujen mukaisessa suhteessa on 3,0 milj. euroa.

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

Kuntaosuudet ovat 2014 yhteensä 298,6 milj. euroa, mikä sisältää arvioidun 8,7 milj. euron kuntaosuuden Kutsuplus -liikenteeseen. Helsingin kuntaosuus, joka on 63,5 % yhteenlasketusta 298,6 milj. eurosta, on 189,6 milj. euroa (kasvu 2,8 %) vuonna 2014.

Vuonna 2015 Helsingin kuntaosuudeksi on arvioitu 200,5 milj. euroa ja 213,2 milj. euroa vuonna 2016.

Helsingin subventio vuonna 2014 on 51 %, vuonna 2015 se on 51,5 % (ilman Kutsuplus -hanketta), ja 2016 subvention määrä nousisi 52,6 %:iin (ilman Kutsuplus -hanketta).

Tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon.

Joukkoliikenteen palvelutasossa Helsingin osalta suurimmat muutokset 2014 ovat raitiovaunuliikenteessä ja bussiliikenteessä. Raitiovaunuliikenteessä tehdään välisavaunujen määrän lisäyksestä johtuvia muutoksia linjoilla 7A ja 7B mm. poistamalla talviliikenteestä kaksi vaunupäivää. Ruuhka-aikoina vuoroväli pitenee 7-8 minuutista 8-10 minuuttiin. Bussiliikenteessä varaudutaan talviliikennekauden arkiliikenteessä ajoaikojen pidentymiseen lisäämällä autopäiviä useilla linjoilla. Linjat 22 ja 59 yhdistetään, linjojen 67 ja 77A vuorovälejä tihennetään.

Pääradan ja Vantaankosken radan liikenne alkaa arviolta kesällä 2015. Vantaan suunnan bussiliikenne uudistuu Kehäradan käyttöönoton myötä. Vuonna 2014 viimeistellään Länsimetron liityntälinjastosuunnitelma sekä koko raitiotielinjaston kattava linjastosuunnitelma.

Kehäradan käyttöönoton johdosta Vantaan bussilinjastoa selkeytetään ja linjoja keskitetään korkean palvelutason laatukäytäviin. Joitakin yhteyksiä Helsingin suuntaan muutetaan vaihdollisiksi, esim. yhteydet Itä-Helsingistä lentoasemalle sekä osa Hakunilan ja Aviapoliksen alueiden yhteyksistä. Nopean junayhteyden ansiosta matka-aika Itä-Helsingistä kuitenkin lyhenee ja yhteys tihenee. Uusi runkobussilinja 560 liikennöi Vuosaaresta Mellunmäen, Kontulan, Malmin, Paloheinän ja Kuninkaantammen alueiden kautta Myyrmäkeen.



Kehäradan junaliikenteessä vuorovälien lähtökohtana on nykyinen M-junan liikenne, jolloin Vantaankosken radan asemilla tarjonta säilyy nykyisenä. Pääradan asemilla tarjonta kasvaa ruuhka-aikojen ulkopuolella Helsinki - Tikkurila -välillä, koska Kehäradan junat korvaavat I-junat, jotka liikennöivät vain ruuhka-aikoina. Junien pysähtymiskäyttäytymisen suunnittelussa on selvitetty kahta päävaihtoehtoa, VE1 Kehäradan junat pysähtyvät kaikilla asemilla ja VE2 Kehäradan junat ohittavat hiljaisimpia asemia. VE2 on selvityksen mukaan matkustajahyödyiltään ja liikennöintikustannuksiltaan parempi vaihtoehto, jos se on mahdollista toteuttaa luotettavasti 130 minuutin kierrosajalla. Lopullinen päätös valittavasta pysähtymiskäyttäytymisestä tehdään Kehäradan koeajojen perusteella. Taloussuunnitelmassa on varauduttu kalliimpaan vaihtoehtoon VE1.

Kutsuplus- liikenteen laajentamista valmistellaan suunnitelmakaudella. Suunnitelman mukaan vuonna 2014 siirrytään kahteen ajovuoroon ja kapasiteettia lisätään asteittain 10 autosta 100 autoon vuoden 2016 alkuun mennessä. Kutsuplus -liikenteen operointimenot ovat 10,7 milj. euroa vuonna 2014, 18,4 milj. euroa vuonna 2015 ja 31,9 milj. euroa vuonna 2016. Lipputulosten arvioidaan kattavan 28 % liikennöintikorvauksista vuonna 2014, 59 % vuonna 2015 ja 79 % vuonna 2016.

Skenaariossa B Kutsuplus -liikenteeseen on budjetoitu vuosille 2015 ja 2016 vähemmän kuin perusvaihtoehdossa. Automäärä kasvaisi 2016 mennessä 70:een ja ruuhkahuippuja tasaavan lisäkapasiteetin määrä olisi pienempi. Kokonaiskustannukset vuonna 2015 olisivat 15,1 milj. euroa ja vuonna 2016 21,6 milj. euroa. Lipputulosten arvioidaan kattavan liikennöintikorvauksista 55 % vuonna 2015 ja 65 % vuonna 2016.

HSL:n investoinnit 2014 ovat 22,2 milj. euroa, 335,7 milj. euroa vuonna 2015 ja 31,0 milj. euroa vuonna 2016. Merkittävin investointi on LIJ-2014 hanke ja matkakorttijärjestelmän kehittäminen 79,6 milj. euroa (vuonna 2014 18,4 milj. euroa, 2015 32,9 milj. euroa ja 2016 28,3 milj. euroa). Laiteasennukset alkavat 2014 ja jatkuvat 2015. Uusi vyöhykejärjestelmä otetaan käyttöön aikaisintaan 2016 alussa.

## Saadut lausunnot

Asiasta on pyydetty lausunnot kaupunkisuunnittelulautakunnalta, liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnalta sekä talous- ja suunnittelukeskukselta. Lausunnot ovat päätöshistoriassa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää taloussuunnitelmassa esitettyjä palvelutasomuutoksia ja lippujen hintojen keskimääräisiä korotuksia perusteltuina, samoin tarkastusmaksun korottamista. Kutsuplus - liikenteen osalta lautakunta kannattaa nopeutettua aikataulua HSL:n



esittämän mukaisesti ja Kehäradan liikenteen jatkosuunnittelua vaihtoehdon VE1 pohjalta.

Myös liikennelaitos -liikelaitos pitää palvelutasomuutoksia ja tarkastusmaksun korottamista perusteltuina. Lausunnossa korostetaan infrakustannusten jakoperusteista sopimista ennen taloussuunnitelman hyväksymistä.

Talous- ja suunnittelukeskus kiinnittää huomiota kuntaosuuksien voimakkaaseen kasvuun, joka on lipputulojen kasvua suurempaa. Talous- ja suunnittelukeskus ei kannata Kutsuplus -hankkeen voimakasta laajentamista. Mikäli hanketta haluttaisiin laajentaa merkittävämmiin, edellyttäisi se kaupunkien rahoitusosuuksien neuvottelemista uudelleen.

#### Esittelijän kannanotot

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

- Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava
- Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään nykyisen suuruinen osuus
- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella
- Tuottavuuden nousu vähintään 1,5 %/vuosi
- Peruspääomalle ei edellytetä maksettavan korvausta vuonna 2014, päätetään vuosittain
- Pidemmän aikavälin tariffipoliittisten linjausten laatiminen yhteistyössä kaupunkien kanssa vuoden 2013 loppuun mennessä HSLalueen mahdollinen laajentuminen huomioon ottaen
- HSL:n ja kuntien välisissä infrasopimuksissa edellytetty infrakulujen kohdistaminen jäsenkaupungeille tulee sopia yhdessä kuntien kanssa vuoden 2013 loppuun mennessä.

Esittelijä toteaa, että kaupunginhallituksen hyväksymässä kaupungin vuoden 2014 talousarvioarvioissa HSL:n kuntaosuus on 187,4 milj. euroa Kutsuplus -liikenne (7,0 milj. euroa) mukaan lukien. HSL:n esitys kuntaosuudesta ylittää 2,2 milj. eurolla kaupunginhallituksen asettaman raamin. Kaupungin taloudellinen tilanne ei mahdollista raamin ylittävän kuntaosuuden hyväksymistä.



Lipputuottojen ja kuntaosuuden suhde on saatava pysymään tasapainoisena, joten esitetyt lippujen hintojen tarkistukset ovat perusteltuja.

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

Esittelijä viittaa infrakustannusten osalta lausuntoihin ja toteaa, että Helsingin kaupungin jo aiemmin esittämät linjaukset laskentaperusteista ovat edelleen voimassa, ja ne on myös muiden kuin Vantaan kaupungin taholta neuvotteluissa hyväksytty. Infrakustannusten laskentaperusteet on välttämätöntä saada ratkaistua ennen HSL:n taloussuunnitelman hyväksymistä.

Kutsuplus -hankkeen kolmevuotinen pilotointivaihe on HSL:n päätöksin aloitettu lokakuussa 2012. Alkuperäisen suunnitelman mukainen rahoitustarve oli noin 1,5 milj. euroa/vuosi. Ajoneuvokapasiteettina pilotissa on alkuperäisen suunnitelman mukaan 15 pikkubussia mahdollisesti täydennettynä lisäkapasiteetilla. Helsingin maksuosuudeksi on sovittu vuonna 2011 noin 75 %.

HSL:n taloussuunnitelman mukainen Kutsuplus -hankkeen nopea laajennus sataan ajoneuvon merkitsisi Helsingin kannalta voimakasta rahoitustarpeen lisäystä, mikä ei ole taloudellisesti mahdollista. Hankkeen ollessa vielä alkuvaiheessa ja kysynnän toteutumatietojen ollessa vielä puutteellisia, ei ole tarkoituksenmukaista vielä tässä vaiheessa panostaa järjestelmän voimakkaaseen laajentamiseen. Sen sijaan on syytä pyrkiä vakiinnuttamaan liikennemuoto ja kasvattamaan sitä hallitusti kysynnän ja lipputulokertymän mukaan. Esittelijä yhtyy talous- ja suunnittelukeskuksen kantaan siitä, että hankkeen merkittävät laajennukset vaatisivat joka tapauksessa kaupunkien maksuosuuksien uudelleentarkastelua.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri

Lisätiedot

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

## Liitteet

- 1 HS:Ln lausuntopyyntö
- 2 Ote HSL:n pöytäkirjasta 11.6.2013 § 3
- 3 Alustava toiminta - ja taloussuunnitelma 2014-2016



09.09.2013

Ryj/1

4	Kutsuplus -liikenteen kehittämisehdot ja rahoitus
5	Ote HSL:n pöytäkirjasta 16.4.2013 § 58 Vantaan joukkoliikennelinjasto
6	Diasarja TTS 2014-2016 laadinnan perusteet
7	Aviapoliksen joukkoliikennesuunnitelma
8	Korso-Koivukylä-alueen linjastosuunnitelma 2014-2021
9	Länsi-Vantaan linjastosuunnitelma
10	Tikkurila-Halunila -alueen linjastosuunnitelma
11	Kehäradan junaliikenne

## Otteet

Ote  
HSL

Otteen liitteet  
Muutoksenhakukielto, valmistelu

## Tiedoksi; Muutoksenhaku: Muutoksenhakukielto, valmistelu

HKL  
Ksv

## Päätöshistoria

Talous- ja suunnittelukeskus 23.8.2013

HEL 2013-008739 T 00 01 06

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että kaupunginhallituksen hyväksymässä kaupungin vuoden 2014 talousarvioissa HSL:n kuntaosuus on 187,4 milj. euroa. HSL:n alustavassa talousarviossa vuodelle 2014 Helsingin kuntaosuus on 189,6 milj. euroa eli 2,2 milj. euroa kaupunginhallituksen raamia suurempi.

HSL:n alustavan talousarvion mukainen Helsingin kuntaosuuden nousu vuoden 2012 tilinpäätöksestä on 7,7 %. Kun eliminoidaan HSL:n alustavaan talousarvioon sisältyvä edellisten vuosien kertyneen ylijäämän käyttö (2,8 milj. euroa), on kuntaosuuden nousu vuoden 2012 tilinpäätöksestä 9,4 %. Talous- ja suunnittelukeskus katsoo, että HSL:n kuntaosuus tulee pysyttää raamin mukaisena eli 187,4 milj. euronä. HSL:n kuntaosuuden kasvu vuodesta 2012 kaupunginhallituksen raamiin on 6,5 %. Kaupunginhallituksen vuodelle 2014 hyväksymän talousarvion mukainen kaupungin toimintamenojen kasvu vuodesta 2012 on 6,0 %.

Helsingin kuntaosuuden kumulatiivinen kertynyt ylijäämä HSL:n vuoden 2012 tilinpäätöksessä on 8,5 milj. euroa. Ylijäämän käyttö HSL:n esityksen mukaisesti jakotettuna kolmelle vuodelle on talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.



HSL:n alustava talousarvio vuodelle 2014 perustuu keskimäärin 3,2 % korotukseen lippujen hintoihin. Helsingin sisäisten lippujen hintoihin korotus on keskimäärin 3,3 %. Hintojen korotus painottuu kerta- ja arvolippuihin. Lippujen hintojen korottaminen vähintään HSL:n esityksen mukaisesti on välttämätöntä riittävän lipputulokertymän turvaamiseksi.

HSL:n alustavan taloussuunnitelman mukaan kuntaosuuksien kasvu taloussuunnitelmakaudella on huomattavasti ennakoitua lipputuottojen kasvua suurempi. Helsingin osalta kokonaiskustannusten kasvu vuodesta 2014 vuoteen 2016 on noin 32 milj. euroa (ilman Kutsuplus -hanketta), Helsingin kuntaosuuden kasvu noin 25 milj. euroa ja arvioitu lipputuottojen kasvu vain noin 7 milj. euroa. Helsingin osalta subventioaste nousee HSL:n esityksessä 52,6 %:iin vuonna 2016 (ilman Kutsuplus -hanketta). Suunnitelmakauden lipputuotot on arvioitu nykyisen tariffijärjestelmän perustella.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että kaupungin talouden tulevien vuosien kehitysnäkymä ei mahdollista kaupungin verorahoitusosuuden kasvattamista nykyisestäään. HSL:n tulee jatkuvasti huolehtia siitä, että lipputulokertymä kasvaa suhteellisesti vähintään HSL:n kokonaiskustannusten (infrakorvaukset mukaan luettuna) kasvua vastaavasti.

HSL:n strategisissa linjauksissa joukkoliikenteen tuottavuuskehitys tulee nostaa nykyistä painokkaammin esille. Joukkoliikennejärjestelmän kehittämisessä kustannustehokkuus tulee olla yhtenä keskeisenä tavoitteena. HSL:n strategiasuunnitelmaan on kirjattu tuottavuustavoitteeksi matkustajakilometrikustannuksen aleneminen 5 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2018 mennessä, mutta suunnitelmasta puuttuu tieto sekä jo toteutuneesta tuottavuuskehityksestä että arvio kehityksestä taloussuunnitelmakaudella.

Joukkoliikenneinfran kustannusten kohdistaminen on sovittu HSL:n ja jäsenkaupunkien välisessä joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamista koskevassa sopimuksessa vain vuosien 2010–2011 osalta. Sopimuksen mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien johdosta infrakustannusten kohdistamisesta sovitaan erikseen. Sopimuksessa todetaan, että tällaisia uusia, merkittäviä kohteita ovat ainakin Länsimetro ja Kehärata.

Kaupunginhallitus on edellyttänyt hyväksyessään (21.2.2011) kaupungin ja HSL:n välisen joukkoliikenneinfraa koskevan sopimuksen, että lähtökohtana vuoden 2011 jälkeen noudatettavien jakoperusteiden



osalta tulee olla kustannusten jakaminen liikennemuodoittain, nousuittain ja kunnittain.

HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa infrakustannukset on kohdistettu jäsenkunnille noudattaen vuosia 2010–2011 koskevan sopimuksen periaatteita eli koko HSL -alueen liikennemuodoittaisten (junaliikenne, metroliikenne) nousujen perusteella. Käytetty jakoperuste tarkoittaa vuositasolla Kehäradan osalta noin 2 milj. euron ja Länsimetron osalta noin 8 milj. euron lisäystä Helsingin kuntaosuuteen verrattuna kaupunginhallituksen edellyttämän jakoperusteen mukaiseen kuntaosuuteen.

Kaupunkien ja HSL:n välinen sopimus infrakustannusten jaosta on välttämätöntä saada aikaan ennen HSL:n taloussuunnitelman 2014–2016 lopullista hyväksymistä, jotta kuntakohtaiset rahoitusosuudet ovat luotettavasti tiedossa. Helsingin lähtökohtana tulee olla kustannusten jakaminen liikennemuodoittain, nousuittain ja kunnittain niin kuin kaupunginhallitus on edellyttänyt hyväksyessään infrasopimuksen. Edellä todettu tarkoittaa, että HSL:n Vantaan kaupungille maksamat infrakorvaukset Kehäradasta tulee kohdistaa kunnille Vantaan alueella tapahtuneiden nousujen perusteella. Vastaavasti Länsimetron infrakustannukset, siten että Espoole maksettavat infrakorvaukset kohdistetaan Espoon alueella tapahtuneiden nousujen perusteella ja Helsingille maksettavat infrakorvaukset Helsingin alueella tapahtuneiden nousujen perusteella.

HSL:n esitys tarkastusmaksun korottamisesta 100 euroon on talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä perusteltu. Samalla tulee entisestään tehostaa matkalippujen tarkastusta.

HSL on uudistamassa seudun matkalippujärjestelmän vuoden 2015 loppuun mennessä. Samassa yhteydessä on tarkoitus toteuttaa seudun tariffijärjestelmän uudistaminen kuntarajoista riippumattomaksi vyöhykejärjestelmäksi. HSL:n mukaan uusi vyöhykemalli on mahdollista ottaa käyttöön aikaisintaan vuonna 2016. Kuntarajoista riippumattomaan vyöhykemalliin siirtymisen myötä yksittäisen kunnan mahdollisuudet vaikuttaa alueensa joukkoliikenteen lippujen hintoihin vähenevät, mistä syystä kuntien ja HSL:n tulee yhdessä kyetä määrittelemään pidemmän aikavälin tavoitteet lippujen hinnoittelulle, alennusryhmäkäytännöille ja kuntien rahoitukselle.

Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmä on (7.6.2013) osaltaan asettanut HSL:lle valtuustokaudelle 2013–2016 alla olevan mukaiset tavoitteet. Talous- ja suunnittelukeskus katsoo, että HSL:ää tulisi kehottaa ottamaan linjaukset huomioon lopullisessa taloussuunnitelmassaan.



- Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava
- Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään nykyisen suuruinen osuus
- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella
- Tuottavuuden nousu vähintään 1,5 %/vuosi
- Peruspääomalle ei edellytetä maksettavan korvausta vuonna 2014, päätetään vuosittain
- Pidemmän aikavälin tariffipoliittisten linjausten laatiminen yhteistyössä kaupunkien kanssa vuoden 2013 loppuun mennessä HSL-alueen mahdollinen laajentuminen huomioon ottaen
- HSL:n ja kuntien välisissä infrasopimuksissa edellytetty infrakulujen kohdistaminen jäsenkaupungeille tulee sopia yhdessä kuntien kanssa vuoden 2013 loppuun mennessä.

HSL:n alustavan taloussuunnitelman mukaan Kutsuplus -hanketta on tarkoitus laajentaa olennaisesti alkuperäisestä suunnitelmasta. Kokeilun laajentuessa myös hankkeesta kaupungeille ja erityisesti Helsingille aiheutuvat kustannukset tulisivat olemaan merkittävästi alkuperäistä suunnitelmaa korkeammat. Alkuperäisen suunnitelman mukaan hankkeesta kaupungeille aiheutuva rahoitustarve oli kolmen vuoden kokeiluajalta noin 1,5 milj. euroa /vuosi, josta Helsingin osuus on noin 75 % perusteella, että kokeilu tapahtuu pääosin Helsingin alueella. Alkuperäisessä suunnitelmassa Helsingin maksuosuus oli noin 1,2 milj. /vuosi. HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa Helsingin maksuosuus Kutsuplus -hankkeeseen vuonna 2014 on 7,0 milj. euroa (n. 80 % kaupunkien kokonaisrahoituksesta), 6,0 milj. euroa (n. 70 %) vuonna 2015 ja 5,5 milj. euroa (n. 70 %) vuonna 2016.

Talous- ja suunnittelukeskus katsoo, että hankkeen merkittävämpi laajentaminen edellyttäisi, että kaupunkien rahoitusosuudet neuvotellaan uudestaan. Kokeilun laajentuessa ei ole perusteltua, että Helsinki rahoittaa pääosin kokeilun ja kantaa riskin kokeiluvaiheessa, jolloin subventiotarve on suurimmillaan. HSL:n arvion mukaan subventiotarve vuonna 2014 on yli 70 % kustannuksista.

Talous- ja suunnittelukeskus pitää Kutsuplus -hanketta sinällään tärkeänä, mutta kaupungin rahoitus hankkeeseen ei voi merkittävästi kasvaa alkuperäisestä suunnitelmasta. Kokeilun laajentaminen tulee toteuttaa hallitusti pyrkien ennakkoon varmistamaan uuden joukkoliikennemuodon todellinen kysyntä toteutuneen matkustajamäärän ja lipputulorahoituksen perusteella.

Vuoden 2014 osalta Kutsuplus -hanke tulee toteuttaa kaupunginhallituksen vuodelle 2014 hyväksymän kuntaosuuden raamin puitteissa.





Vantaan linjastosuunnitelmaan sisältyvän Kehäradan liikennöinnin osalta talous- ja suunnittelukeskus pitää tärkeänä, että Kehäradan junat pysähtyvät Helsingin puolella kaikilla asemilla.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että HSL:n taloussuunnitelman puutteena on edelleen pidemmän aikavälin kehitystä kuvaavien mittarien ja tunnuslukujen vähäisyys. Näin huolimatta siitä, että sekä Helsinki että muut jäsenkaupungit ovat edellyttäneet niitä jo aiemmissa lausunnoissaan. Toiminnan tehokkuuden, rahoituksen, palvelutason, joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden yms. kehitystä pidemmällä aikavälillä kuvaavien mittareiden kehittäminen ja sisällyttäminen taloussuunnitelmaan on jäsenkaupunkien omistajaohjauksen näkökulmasta välttämätöntä.

Lisätiedot

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

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 22.08.2013 § 137

HEL 2013-008739 T 00 01 06

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta talousarviosta 2014-2016 seuraavanlaisen lausunnon:

Yleistä

HSL:n hallitus on käsitellyt HSL:n alustavaa taloussuunnitelmaa kokouksessaan 11.6.2013. HSL:n hallitus päätti samalla pyytää taloussuunnitelmasta jäsenkuntien lausunnot. Lausuntoa pyydetään strategiasuunnitelmasta, liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista, kuntaosuuksien tasosta, lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista, tarkastusmaksun korottamisesta, Kutsuplus –liikenteen kehittämisvaihtoehdoista, kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2014 - 2016 ja Vantaan joukkoliikennelinjastosta 2015. Hallintokeskus on pyytänyt HKL:n johtokunnalta lausuntoa 23.8.2013 mennessä. Kaupungin lausunto on toimitettava HSL:lle 31.8.2013 mennessä.

HKL tuottaa HSL:lle raitio-, metro- ja lauttaliikenteen sekä joukkoliikenteen infraan liittyviä palveluita. Lisäksi HKL on tehnyt erillisiä sopimuksia HSL:n kanssa mm. tilojen vuokraamisesta sekä IT-palveluista.



09.09.2013

Ryj/1

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat pääosin HKL:n talousarvioon 2014 ja taloussuunnitelmaan 2014 - 2016, jota HKL:n johtokunta käsitteli kokouksessaan 23.5.2013. HKL:n taloussuunnitelman luvut ovat osittain päivittyneet kesän aikana, ja HKL:n johtokunta käsittelee päivitettyä taloussuunnitelmaa kokouksessaan 22.8.2013. Tässä lausuntotekstissä on vertailtu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2014 - 2016 ja HKL:n päivitetyn taloussuunnitelman 2014-2016 lukuja.

#### HSL:n strategia 2018 ja strategiasuunnitelma 2013 - 2015

HSL:n tavoitteet vuosille 2012 - 2018 ovat kannatettavia ja tukevat osaltaan Helsingin kaupungin tavoitteita. HKL:n kannalta tärkeät tavoitteet tyytyväisten asiakkaiden osuus, raitiovaunuliikenteen nopeuttaminen sekä liikenteen luotettavuus ovat haasteellisia. HKL:n omat kehittämistavoitteet ovat yhdenmukaiset HSL:n tavoitteiden kanssa.

Asiakastyytyväisyyden osalta keskeistä on bussiliikenteen asiakastyytyväisyyden parantaminen. HSL:n tulisi luoda entistä konkreettisempia suunnitelmia siitä, miten bussiliikenteen matkustajatytyväisyyttä voitaisiin korottaa lähemmäksi raitiovaunu- ja metrolinjan liikenteen asiakastyytyväisyyttä.

Raitiovaunuliikenteen nopeuttamista ei strategiasuunnitelmassa mainita ollenkaan. Tavoitteen mukaan (s. 3.) raitiovaunuliikennettä nopeutetaan vuodesta 2010 vuoteen 2018 mennessä 4 %:lla. Käytännössä raitiovaunuliikenne on vuodesta 2010 kuitenkin hidastunut. Raitiovaunuliikenteen nopeuttamishankkeet ansaitsivat suuremman painoarvon strategiasuunnitelmassa ja tämän vuoksi nopeuttamishankkeet tulisi erikoisesti mainita kohdassa ”Joukkoliikenteen toimintaedellytykset”, jotta nopeuttamishankkeet myös etenisivät. Toiminta- ja taloussuunnitelmassa pitäisi myös jo tässä vaiheessa indikoida, tullaanko yksi keskeinen nopeuttamistoimenpide, kuljettajarahastuksen poistaminen raitiovaunuliikenteessä, toteuttamaan heti uuteen lippujärjestelmään siirryttäessä eli vuonna 2015.

Liikenteen luotettavuuden kehitystavoitteen osalta (s. 9) raitiovaunuliikenteen ajettujen lähtöjen osuustavoitetta on korotettu edellisen taloussuunnitelman tasosta 99,00 % vuonna 2014 tasoon 99,42 % vuosina 2014 - 2016. Vuonna 2012 raitioliikenne ylsi tasoon 99,22 % ja tänä vuonna taso 99,42 % on jopa saavutettavissa. Tavoite on kuitenkin erittäin haasteellinen, koska tällä hetkellä muun liikenteen tai raitioliikenteen ulkopuolisten tekijöiden aiheuttamien ajamattomien lähtöjen osuus vaihtelee vuosittain 0,65 – 0,85 %:n välillä ajetuista lähdoistä laskettuna. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää myös muiden



osapuolien aiheuttamien liikennehäiriöiden vähentämiseen tähtäviä toimenpiteitä.

Kokonaisuudessaan raitiovaunu- ja metrol liikenteen kehittämisen painoarvo strategiasuunnitelmassa on varsin alhainen kun otetaan huomioon niiden merkittävä rooli keskeisen tavoitteen, joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa. Suunnitelmassa päähuomio kohdistuu bussiliikenteen kehittämiseen, mikä sekkin on toki tärkeätä. Raideliikenteen kehittäminen ja laajentaminen on kuitenkin keskeinen toimenpide koko seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä ja sen toimivuuden turvaamisessa ja siksi niiden kehittäminen vaatisi strategiasuunnitelmassa enemmän huomiota.

Edelliseen HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2013 – 2015 sisältyivät maininnat koko raitioliikenteen kattavan linjastosuunnitelman laatimisesta sekä pitkän aikavälin 2020 – 2035 kattavaa raitioliikenteen kokonaiskehittämissuunnitelman käynnistämisestä, joita HKL piti erittäin kannatettavina. Nämä molemmat suunnitelmat ovat siksi tärkeitä, että niiden osalta nyt käsiteltävänä olevaan vuosien 2014 – 2016 toiminta- ja taloussuunnitelmaan olisi tullut konkretisoida suunnitelmien sisältöä, tavoitteita, nykyvaihetta ja aikataulua.

Strategiasuunnitelmassa esitetään linja-autoliikenteen keskitetyn turvallisuusvalvomon luomista (s. 10). Bussiliikenteen keskitetyn turvallisuusvalvomon tarkoitus on kerätä bussiliikenteestä kuljettajilta tulevat avunpyynnöt ja ohjata ne sovitun toimintamallin mukaisesti toimijalle/toimijoille, joka hoitaa asian kuljettajan, bussiyhtiön ja tarvittaessa poliisin kanssa loppuun. Helsingin seudulla on toiminnassa jo nyt kaksi toimivaa joukkoliikenteen turvavalvomoa, HKL:n turvavalvomo Herttoniemessä ja VR:n turvavalvomo Rautatieasemalla. Lisäksi Kampin bussiterminaalin valvonta tapahtuu Kampin keskuksen valvomon toimesta. HKL esittää harkittavaksi, että ennen erillisen turvavalvomon perustamista selvitetään, olisiko bussiliikenteen turvallisuusvalvomon toiminnot yhdistettävissä jonkin muun valvomon osaksi.

## Raitioliikenne

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

Kahden ruuhkavuoron vähentäminen sekä linjoilta 7A ja 7B on hyväksyttävissä, koska väliosien lisääntymisen myötä vaunujen kapasiteetti on kasvanut ja se on luonut edellytykset ruuhkavuorojen vähentämiselle.



09.09.2013

Ryj/1

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

milj. euroa	2014	2015	2016
Raitioliikennekorvaus, HSL	51,2	51,4	53,1
Raitioliikennekorvaus, HKL	50,5	51,1	52,8
<b>Erotus</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>

Liitteen 6 taulukossa (s. 53) raitiovaunuliikenteen kustannusten oletetaan laskevan vuoden 2014 luvusta 52,3 M€ vuonna 2018 43,5 M€:oon (-17 %) vaikka samanaikaisesti raitioliikenteen kysynnän oletetaan kasvavan 2 %:lla. Arvio kustannusten alentumisesta vaikuttaa täysin epärealistiselta semminkin kun raitioliikenteen pitkän aikavälin suunnitelmien mukaan v. 2018 esim. linjan 9 jatkon Länsi-Pasilaan pitäisi jo olla toiminnassa.

#### Metrolinno

HSL ostaa metron liikennöinnin HKL:n metrolinnoyksiöltä (HKL-Metrolinno). Metrolinnoen tuottamisesta on tehty 15 vuoden suorahankintasopimus vuonna 2010.

HSL:n ja HKL:n taloussuunnitelmissa metrolinnoyksiön korvaukset on budjetoitu seuraavasti:

milj. euroa	2014	2015	2016
Metrolinnoyksiön korvaus, HSL	27,8	33,0	48,2
Metrolinnoyksiön korvaus, HKL	27,8	33,0	48,2
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

HKL-Metrolinnoen liikennöintikorvaus sisältää ns. lisäkorvausta 2,7 milj. euroa vuonna 2014 ja 5,9 milj. euroa vuonna 2015. Lisäkorvauksella korvataan Länsimetron käyttöönottoon liittyviä menoja, joita varsinainen liikennöintikorvaus ei kata vielä vuosina 2014-2015. Lisäkorvauksella katetaan metrovarikon laajentamisen kustannuksia sekä lisähenkilöstön palkkaamisesta aiheutuvia kuluja.

Arvio vuosien 2015 ja 2016 liikennöintikustannuksista on oikeaa suuruusluokkaa, mutta niitä tulee kuitenkin täsmentää tarkentuvien liikennöintikustannusarvioiden perusteella. Metron yöliikennekokeilun kustannukset 300.000 euroa tulisi sisällyttää vuoden 2014 talousarvioon.

Liitteen 6 taulukossa (s. 53) metrolinnoen kustannusten oletetaan nousevan vuoden 2014 luvusta 27,2 M€ vuonna 2018 36,5 M€:oon. Toiminta- ja taloussuunnitelman tuloslaskelmaliitteessä vuoden 2016



kustannustasoksi on kuitenkin todettu 48,2 M€. Liitteen 6 arvio metrolliikenteen kustannuksista vuonna 2018 on virheellinen.

#### Lauttaliikenne

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

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

milj. euroa	2014	2015	2016
Lauttaliikennekorvaus, HSL	4,0	4,0	4,0
Lauttaliikennekorvaus, HKL	3,8	3,8	3,8
<b>Erotus</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>

Liitteen 6 taulukossa (s. 59) lauttaliikenteen kustannusten oletetaan laskevan vuoden 2014 luvusta 3,9 M€ vuonna 2018 3,4 M€:oon (-13 %) vaikka samanaikaisesti lauttaliikenteen kysynnän oletetaan kasvavan 9 %:lla. Arvio kustannusten alentumisesta vaikuttaa täysin epärealistiselta.

#### Infrakorvaukset

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

HSL:n taloussuunnitelmakirjassa esitetyt vuoden 2014 infrakorvausluvut sisältävät aikaisempien tilikausien infrakorvauksen tasausta 3,5 M€, joka vähentää korvausta vuonna 2014. HKL:n infrakorvausluvuissa vastaavaa tasausta ei ole, koska tasaus on käsitelty HKL:n taseessa velkana. Tässä esityksessä olevat vuoden 2014 HSL:n infrakorvausluvut on esitetty ilman tasauksia, joten luvut ovat vertailukelpoisia HKL:n lukujen kanssa.

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

milj. euroa	2014	2015	2016
Metroinfrakorvaus, HSL	42,6	42,1	56,4
Metroinfrakorvaus, HKL	42,3	41,0	56,0
<b>Erotus</b>	<b>-0,3</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,4</b>



09.09.2013

Ryj/1

milj. euroa	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Raitioinfrakorvaus, HSL	20,4	20,4	20,7
Raitioinfrakorvaus, HKL	20,4	19,7	19,8
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,9</b>

milj. euroa	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Junainfrakorvaus, HSL	0,7	0,7	0,7
Junainfrakorvaus, HKL	0,7	0,7	0,7
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Lauttainfrakorvaus, HSL	0,3	0,3	0,3
Lauttainfrakorvaus, HKL	0,3	0,3	0,3
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Bussi-infrakorvaus, HSL	2,1	2,4	3,4
Bussi-infrakorvaus, HKL	2,1	2,4	3,2
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>

milj. euroa	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Infra yhteensä, HSL	66,1	65,9	81,6
Infra yhteensä, HKL	65,8	64,1	80,0
<b>Erotus</b>	<b>-0,3</b>	<b>-1,8</b>	<b>-1,5</b>

Metroliiikenteen infrakorvauksessa on mukana Länsimetron ylläpitokustannusarvio (10,9 M€) vuonna 2016.

#### Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

milj. euroa	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL	149,1	154,3	186,8
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL	147,9	152,0	184,9
<b>Erotus</b>	<b>-1,2</b>	<b>-2,3</b>	<b>-1,9</b>

#### Kuntaosuuksien laskentaperiaatteet

HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa on kerrottu kuntaosuuksien laskentaperusteista (sivut 60 - 64). Infrakulujen laskentaperusteet on määritelty seuraavasti: ”Eri liikennemuodoille/linjastoille kohdistetut infrakustannukset yhteensä jaetaan kunnille matkustajakilometrien



laskennassa käytettyjä kuntakohtaisten nousujen ja niistä laskettujen jako-osuuksien perusteella”.

Infrakulujen kohdistaminen yhtenä kokonaisuutena koko alueen osalta kullekin joukkoliikennemuodolle johtaa epäoikeudenmukaiseen lopputulokseen eikä vastaa sitä ajatusta, joka HSL:n on ollut yhteinen kaikille osapuolille HSL:n perustamisvaiheessa ja perussopimusta tehtäessä. Infrakulut pitää siis kohdistaa kunnille siten, että kunkin kunnan omat infrakustannukset jaetaan erikseen ao. kunnan alueella tehtyjen nousujen suhteessa. HSL:n talousarvioesityksen mukainen menettely johtaa käytännössä siihen, että Helsinki maksaa liikennöintivaiheessa pääosan myös naapurikuntien alun perin ratainfrainvestoinneista, kun helsinkiläiset käyttävät yhteenlaskettuna eniten metrojärjestelmää ja lähijunajärjestelmää, vaikka tilanne on huomattavasti toinen esimerkiksi länsimetron Espoon osuudella ja todennäköisesti myös tulevan Kehäradan Vantaan puoleisella rataosuudella.

HKL on lausunnossaan vuosien 2013 – 2015 HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta perusteellisesti selvittänyt, että oikeudenmukainen tapa jakaa infrakustannukset, on jakaa ne kunnittain seuraavasti:

- kunkin kunnan lähijunaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille ao. kunnassa junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- Helsingin lauttaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille Helsingin lauttaliikenteessä tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- Metroliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille metroliikenteessä tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- Raitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille Helsingin raitioliikenteessä tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- kunkin kunnan bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille ko. kunnassa linjastoittain tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain
- Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa kunnittain
- Joukkoliikennekatujen, -tunnelien ja -siltojen osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille kyseisen joukkoliikennekadun, -tunnelin tai -sillan läpi kulkevien vuorojen suhteessa kunnittain

HKL viittaa infrakustannusten jakamisen osalta HSL:lle 23.8.2012 antamaansa lausuntoon, jossa infrakustannusten jakoon liittyviä kysymyksiä ja oikeudenmukaista jakoa on käsitelty laajasti.



09.09.2013

Ryj/1

HKL toteaa, että HSL:llä ja seudun kunnilla Vantaata lukuun ottamatta oli infrasopimuksen ohjausryhmässä yhteinen näkemys siitä, että infrakustannukset tulee kohdistaa kunnille edellä esitetyllä tavalla. HKL edellyttää, että kuntaosuuksien laskentaperusteet määritellään edellä kirjattujen linjausten mukaisesti ennen kuin HSL hyväksyy vuosien 2014 - 2016 taloussuunnitelman.

#### Käsittely

22.08.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Merkittiin, että esittelijä täsmensi esitystään

- lisäämällä päätösehdotusosan jakson "HSL:n strategia 2018 ja strategiasuunnitelma 2013 - 2015" neljännen kappaleen loppuun seuraavan lauseen: "Tavoitteen saavuttaminen edellyttää myös muiden osapuolien aiheuttamien liikennehäiriöiden vähentämiseen tähtääviä toimenpiteitä."
- poistamalla päätösehdotusosasta jakson "Lippujen hinnat"

#### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Matti Lahdenranta

#### Lisätiedot

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

#### Kaupunkisuunnittelulautakunta 20.08.2013 § 242

HEL 2013-008739 T 00 01 06

#### Päätös

#### Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunnan mielestä Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymässä (HSL) tehty strategiatyö on antanut hyvän perustan toiminnalle. Tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat osaltaan Helsingin kaupungin tavoitteita.

HSL uusii strategiaansa uuden hallituksensa johdolla vuoden 2013 aikana. Tavoitteisiin tulisi sisältyä sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. HSL:n strategian tulee luonnollisesti tukea Helsingin kaupungin tuoretta strategiaohjelmaa, jossa asetetaan erityisesti kestävä liikunnan kehitykselle huomattavia haasteita.





Strategiaohjelmassa HSL:n toimintakenttää koskevia kohtia ovat mm. seuraavat:

- Edistetään kestäväää liikkumista lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Tavoitteena lisäys prosenttiyksiköllä vuosittain, 4 prosenttiyksikköä valtuustokauden aikana.
- Joukkoliikennettä kehitetään mm. HSL:n runkolinjastosuunnitelman ja poikittaisen joukkoliikenteen kehittämissuunnitelman mukaisesti.
- Perustetaan poikkihallinnollinen ratikkaprojekti kehittämään raitioliikennettä ja valmistautumaan sen laajentamiseen.
- Pyritään aikaistamaan Raide-Jokerin toteutusta.
- Laaditaan HLJ 2015.
- Joukkoliikenteen liityntäpysäköintiä ja terminaalien toimivuutta parannetaan.
- Helsingin kaupungin alueella tarvittavat joukkoliikenteen etuusjärjestelyt (mm. joukkoliikennekaistat ja liikennevaloetudet) toteutetaan.
- Kaupunginosien keskuksia vahvistetaan monipuolisella täydennysrakentamisella ja kaupunkiympäristön uudistamisella. Painopistealueena ovat poikittaiset joukkoliikenneyhteydet ja niiden mahdollistamat uudet toimintojen tiivistymät.
- Pasila-Vallila-Kalasadama -akselia kehitetään työpaikka- ja yritysvyöhykkeenä ja liikenteellistä toimivuutta parannetaan esimerkiksi raideratkaisuin.
- Raideliikenteen asemanseutujen viihtyisyyttä ja turvallisuuden kokemista parannetaan.
- Jokerivyöhykkeitä kehitetään liikenteen, asumisen ja työpaikkojen alueina.
- Raideliikenteen suunnittelu etenee samanaikaisesti maankäytön suunnittelun kanssa Jätkäsaarella, Kalasatamassa, Pasilassa ja Kruunuvuorenrannassa.



- Palveluiden ja työpaikka-alueiden saavutettavuutta parannetaan kehittämällä joukkoliikenneyhteyksiä sekä kävely- ja pyörätieverkostoja.

HSL:n strategiatyössä joukkoliikenteen tuottavuuskehitykseen on syytä kiinnittää erityistä huomiota, sillä kuntataloudelliset kehitysnäkymät asettavat voimakkaasti paineita liikenteeseen käytettävissä oleviin varoihin tulevina vuosina. Tuottavuutta tulisi löytää samanaikaisesti joukkoliikenteen palvelutasoa ja kustannustehokkuutta parantavista aihepiireistä, kuten esimerkiksi joukkoliikenteen nopeuttaminen ja tehokkaaseen raideliikenteeseen tukeutuvista ratkaisuista. Tärkeää on myös löytää konkreettisia tavoitteita ja mittareita mm. seudun poikittaiselle liikenteelle.

Vuonna 2014 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muutokset ovat vähäisiä. Muutokset ovat perusteluja ja pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Runko- ja poikittaisliikenteen parantamista tulee jatkaa tehtyjen kehittämissuunnitelmien mukaisesti. Tärkeiden joukkoliikenteen solmupisteiden ja vaihtopaikkaverkoston kehittämistä tulee edistää kaupungin ja HSL:n yhteistyönä.

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräinen korotus on perusteltu, sillä verorahoituksen osuuden toiminnan rahoittamisessa ei tulisi kasvaa. Lausuntopyyntömateriaalissa ei ole kerrottu, miten korotus jakautuu eri lippulajien kesken. Korotus tulisi kohdistaa lähinnä kertalippuihin, jotta hintamuutos ohjaisi matkustajia käyttämään enemmän arvolippuja, mikä nopeuttaisi rahastustapahtumaa, poistaisi liikenteen viiveitä ja parantaisi joukkoliikenteen kustannustehokkuutta. Kausilipun ja arvolipun hintaa tulee korottaa selvästi vähemmän kuin kertalipun hintaa. Lippujen hintojen kohtuullinen korottaminen on talouden tasapainottamiseksi parempi ratkaisu kuin palvelujen karsiminen. HSL:n alustava talousarvio vuodelle 2014 ylittää Helsingin kaupungin raamin 2,2 milj. eurolla. Talousarvio tulee kaupungin talouden erittäin tiukassa tilanteessa sopeuttaa raamin mukaiseksi.

Kuntaosuudet ovat olleet kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Osa tästä kasvusta johtuu positiivisista syistä kuten joukkoliikennematkustamisen lisääntymisestä. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämisen piti kuitenkin tuoda mukanaan myös synergiahyötyjä, joita tulee pystyä osoittamaan suhteellisesti alenevien kustannusten kautta. Helsingin kuntaosuus kasvaa jälleen 5,2 milj. eurolla ollen kokonaisuudessaan noin 190 milj. euroa. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että pelkästään HSL:n kuntaosuuden kasvu vuonna 2014 on samaa suuruusluokkaa kuin koko Helsingin pyöräliikenteen verkon kehittämiseen käytettävä määräraha, joka on 5,7 milj. euroa. Strategiaohjelmassa asetetun kestävä liikuttamisen lisäämisen tavoitteen saavuttaminen onkin



taloudellisesta näkökulmasta katsottuna erittäin vahvasti juuri joukkoliikenteeseen resursoitu.

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 90 euroon on perusteltua. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Perustelu: Helsinki on viime vuonna ottanut 90 euroa Helsingin kannaksi, joten se olisi hyvä pitää yhdenmukaisuuden nimissä myös lautakunnan lausunnossa.

Kutsuplus-liikenteen laajentamisessa tulee noudattaa alkuperäisiä suunnitelmia nopeampaa laajentamistahtia, jonka mukaan myös HSL:n alustava taloussuunnitelma on tehty. Tällöin järjestelmän laajuus on vuoden 2016 alkuun mennessä 100 ajoneuvoa. Jotta käynnistetyssä kokeilussa on mahdollisuus onnistua, tulee palvelun olla riittävän laajaa ja alkuvaiheessa hyväksyä syntyvä taloudellinen alijäämä. Kutsuplussalla on onnistuessaan mahdollisuus mullistaa liikkumiskulttuuria merkittävästi ja vähentää olennaisestikin henkilöautoriippuvuutta. Mikäli palvelun käyttö kasvaa HSL:n suunnitelmien mukaisesti, auttaa Kutsuplus merkittävästi näköpiirissä olevien liikenteellisten paineiden ratkaisemiseen selvästi kalliimpien vaihtoehtojen, kuten esimerkiksi infrastruktuuri-investointien, sijasta. Kokeilussa onnistuminen edellyttää voimakasta panostusta alkuvaiheessa. Myös uuden liikennemuodon markkinointiin ja tiedotukseen tulee panostaa voimakkaasti, sillä suomalaiset ovat aiempien kokemusten perusteella jäykkiä kokeilemaan uutta ja muuttamaan liikkumistottumuksiaan.

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

Kehäradan valmistuminen mahdollistaa joukkoliikenteen tukeutumisen entistä vahvemmin raideliikenteeseen, mikä on pääkaupunkiseudulla yleisesti hyväksytyn strategian mukaista. Vantaalta Helsingin kantakaupunkiin suuntautuvan bussiliikenteen väheneminen on liikennejärjestelmätasolla kokonaisuutena tarkoituksenmukaista. Junaliikenteen jatkosuunnittelu olisi selkeintä tehdä niin, että kehäradan junat pysähtyvät kaikilla asemilla. Ei ole toivottavaa, että junaliikenteen palvelutason nostamiseksi tehdyn hankkeen seurauksena Helsingille tärkeiden juna- asemien (Ilmala, Tapanila ja Käpylä) palvelutaso laskisi samalla, kun infrakorvauksia Kehäradankin kustannuksista kohdistetaan Helsingin maksettavaksi.

HSL:n ja kuntien välisten infrasopimusten kuntaosuuksien laskentaperusteet tulee määritellä ja sopia ennen kuin HSL hyväksyy vuosien 2014-2016 taloussuunnitelman. Asia on erittäin merkittävä infrakustannusten hyväksyttävän ja oikeudenmukaisen jakautumisen



kannalta. Infrakustannusten kohdistaminen yhtenä kokonaisuutena koko alueen osalta joukkoliikennemuodolle johtaa epäoikeudenmukaiseen lopputulokseen eikä vastaa sitä ajatusta, joka HSL:n perustamisvaiheessa on ollut. Esimerkiksi Kehäradan infakustannusten osalta valtaosa infrakustannuksista jyvitetäisiin helsinkiläisten ja espoolaisten maksettavaksi, koska helsinkiläiset ja espoolaiset matkustavat paljon junissa muualla kuin Kehäradalla (rantaradalla ja pääradalla) ja muodostavat valtaosan junaliikenteen matkustajista kokonaisuudessaan. Tämä ei ole hyväksyttävä eikä oikeudenmukainen maksuperuste eikä vastaa esimerkiksi hyötyjä maksaa -käsitettä. Infrakustannukset tuleekin kohdistaa kunnille niin, että niitä ei kohdisteta koko alueelle yhtenä kokonaisuutena, vaan kunkin kunnan infrakustannukset jaetaan erikseen yksittäisen kunnan alueella tehtyjen nousujen suhteessa. HSL:llä ja seudun kunnilla Vantaata lukuun ottamatta on ollut ns. infrasopimuksen ohjausryhmässä yhteinen näkemys siitä, että infrakustannukset tulee kohdistaa kunnille edellä esitetyllä tavalla. Helsingin kaupungin tulee edellyttää, että kuntaosuuksien laskentaperusteet määritellään edellä kirjattujen linjausten mukaisesti ennen kuin HSL hyväksyy vuosien 2014 - 2016 taloussuunnitelman.

#### Käsittely

20.08.2013 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Esittelijä muutti esitystään seuraavasti: Kappaleen (6) loppuun lisätään: "HSL:n alustava talousarvio vuodelle 2014 ylittää Helsingin kaupungin raamin 2,2 milj. eurolla. Talousarvio tulee kaupungin talouden erittäin tiukassa tilanteessa sopeuttaa raamin mukaiseksi."

Kappaleen (9) ensimmäinen virke "Kutsuplus-liikenteen osalta tulee noudattaa alkuperäisiä suunnitelmia." korvataan seuraavalla: "Kutsuplus-liikenteen laajentamisessa tulee noudattaa alkuperäisiä suunnitelmia nopeampaa laajentamistahtia, jonka mukaan myös HSL:n alustava taloussuunnitelma on tehty. Tällöin järjestelmän laajuus on vuoden 2016 alkuun mennessä 100 ajoneuvoa."

Vastaehdotus:

Elina Moisio: Kohta 8

Muutetaan kuulumaan: Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 90 euroon on perusteltua.

Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta.

Perustelu: Helsinki on viime vuonna ottanut 90 euroa Helsingin kannaksi, joten se olisi hyvä pitää yhdenmukaisuuden nimissä myös lautakunnan lausunnossa.



09.09.2013

Ryj/1

Kannattajat: Mikko Särelä

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kohta 8 Muutetaan kuulumaan: Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 90 euroon on perusteltua.

Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Perustelu: Helsinki on viime vuonna ottanut 90 euroa Helsingin kannaksi, joten se olisi hyvä pitää yhdenmukaisuuden nimissä myös lautakunnan lausunnossa.

Jaa-äännet: 4

Hennariikka Andersson, Matti Niiranen, Tom Packalén, Risto Rautava

Ei-äännet: 5

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

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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