



07.09.2015

Ryj/1

## § 837

### Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2016-2018

HEL 2015-006574 T 00 01 06

#### Lausunto

Kaupunginhallitus päätti antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2016 - 2018 seuraavan lausunnon:

#### Strategiasuunnitelma

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

Strategian toteutumisen seurantaan tulee kehittää toiminnan taloudellisuutta, tehokkuutta ja toiminnan laatua kuvaavia mittareita. Mittariston tulee olla riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tavoitteena tulee koko ajan olla joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen. Näitä tunnuslukuja ja niiden muutoksia tulee seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Tunnuslukujen aikasarjat antaisivat paremman mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa.

Helsingin kaupunki edellyttää, että jatkossa joukkoliikennehankkeiden vaikutukset kuntaosuuksiin selvitetään ja tuodaan jäsenkuntien tietoon jo hyvissä ajoin hankkeen suunnitteluvaiheessa.

HSL kokeilee suunnitelmakauden aikana sähköbussiliikennettä. Sähköbussiliikenne edellyttää kunnilta latausinfrastruktuuria raitioliikenteen tavoin. HKL on varautunut sähköbussien latausinfraan toteuttamiseen yhteistyössä HSL:n kanssa. Eräänä tavoitteena on pitemmällä aikajänteellä saavuttaa synergiahyötyjä raitioliikenteen ja sähköbussiliikenteen latausinfraan kesken.

HSL:n taloussuunnitelman mukaan vuonna 2016 tehdään lippulajitutkimus lähijunissa. Suunnitelman mukaan vuosien 2017 ja 2018 lippulajitutkimukset tarkentuvat sen perusteella, miten merkittävät joukkoliikennehankkeet etenevät. On tärkeätä, että lippulajitutkimukset ajoitetaan niin, että esimerkiksi länsimetron käynnistyessä saadaan mahdollisimman pian luotettava kuntakohtainen matkustajajakauma.



Helsingille on tärkeätä, että HSL:llä on tarpeelliset ja kattavat tiedot länsimetron operointi- ja infrakustannusten jakamiseen oikealla tavalla kunnittain heti liikennöinnin käynnistyttyä.

#### Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Vuonna 2016 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muutokset ovat perusteltuja ja pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin.

Raitiolinjaston kehittäminen on Helsingin tavoitteiden mukaista. Suunnittelua Helsingin keskustaterminaalien käytöstä Länsimetron liikenteen käynnistymisen jälkeisessä tilanteessa tulee jatkaa kaupungin ja HSL:n yhteistyönä. Linjan 560 jatkamisesta Matinkylään tarvitaan selvityksiä liikenteellisistä, taloudellisista ja matkustamiseen liittyvistä vaikutuksista.

Tehdyistä linjastomuutoksista on tarpeen tehdä perusteellisempaa ennen-jälkeen -analyysiä, jotta voidaan arvioida joukkoliikenteen suunnittelun onnistuneisuutta erityisesti taloudellisuuden, palvelukyvyn ja palvelun laadun suhteen, eli kuinka hyvin tehdyt linjastomuutokset ovat tehostaneet joukkoliikenteeseen suunnatun rahoituksen käyttöä. Selvitystarve konkretisoituu esimerkiksi Kehäradan ja Länsimetron aiheuttamissa linjastomuutoksissa sekä raitioliikenteen linjastosuunnitelman (RAILI) muutosten vaikutusten arvioinnissa.

HSL:n taloussuunnitelmassa (s. 25) mainitaan, että M300-sarjan ensimmäiset metrojunat ovat liikenteessä kesän 2015 alussa. Tarkennetun aikataulun mukaan ensimmäiset metrojunat ovat liikenteessä loppuvuodesta 2015.

#### Kuntaosuuksien taso sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän maksaminen

Kuntaosuudet ovat olleet huomattavassa kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämisen piti tuoda mukanaan synergiahyötyjä.

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

Kaupungin vuoden 2016 talousarvion valmistelussa Helsingin HSL-kuntaosuuteen on varattu 195,52 milj. euroa. HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuus vuonna 2016 on



07.09.2015

Ryj/1

vähennysten jälkeen 203,7 milj. euroa (199,4 milj. euroa ilman Kutsuplus-osuutta).

Vuonna 2017 Helsingin kuntaosuudeksi on arvioitu 227,1 milj. euroa (220,5 milj. euroa ilman Kutsuplus-osuutta) ja 235,3 milj. euroa (226,4 milj. euroa ilman Kutsuplus-osuutta) vuonna 2018.

Helsingin kuntaosuuden kasvu on moninkertainen verrattuna strategiatavoitteen mahdollistamaan kaupungin kokonaismenojen kasvuun ja myös huomattavasti ennakoitua lipputuottojen kasvua suurempi. Kustannusten kasvua on kyettävä taloussuunnitelmavuosina olennaisesti rajoittamaan kuntaosuuden kasvun pysäyttämiseksi. Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun rajoittamiseen on kiinnitettävä nykyistä enemmän huomiota jo linjastosuunnitteluvaiheessa. Talouden lisäksi tavoitteena on syytä pitää myös julkisen liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamista.

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

#### Lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Helsinki ei pidä realistisena eikä kestäväenä ratkaisuna lipunhintojen voimakasta nostamista pelkästään infrakustannuksista johtuvien kustannusten kattamiseksi, mutta lipunhinnoilla pitää pystyä kattamaan operointikustannusten ja infran ylläpitokustannusten kasvu. Kohtuuttoman suuret lipunhintojen korotukset väistämättä johtavat joukkoliikenteen osuuden pienenemiseen ja siten vievät pohjaa suurten joukkoliikenneinvestointien mielekkyydeltä.

Helsinki esittää, että vuonna 2016 lippujen hintoja nostetaan keskimäärin korkeintaan yleisen kustannuskehityksen (n. 3 %) mukaisesti.

Vuosien 2017 ja 2018 lipunhintoja määriteltäessä uuden tariffijärjestelmän vyöhykerajojen muutoksista aiheutuvista vaikutuksista matkustamiseen, liikenteenhoidon kustannuksiin ja lipputuloihin tarvitaan tarkempia arvioita.

Subventioastetta laskettaessa (noin 50 %) on tähän asti otettu mukaan liikenteenhoidon lisäksi infrainvestointien kustannuksia. HSL:n tulisi yhdessä kuntien kanssa käynnistää kehitystyö, jossa selvitetään ja sovitaan, miten subventioaste jatkossa määritellään ja lasketaan. Subventioasteita voitaisiin laskea useampia ja käyttää näitä rinnakkain, jotta vertailu myös nykytilanteeseen säilyisi. Ensisijaisena subventioasteen laskutapana tulisi käyttää laskemista liikennöinnin ja



07.09.2015

Ryj/1

ylläpidon kuluista niin, että infrainvestointien osuutta ei huomioida.  
Tämä ei vaikuta infrasopimuksen mukaiseen kustannustenjakomalliin.

#### Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole kannatettavaa. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Toiminnan painopiste asiakkaiden informoinnissa uuden järjestelmän käyttöönottoon on hyvä asia.

#### Kutsuplus -liikenteen kehittäminen

Vuonna 2012 alkanut Kutsuplus-liikenne on kokeiluna ollut käyttäjäpalautteen ja palvelun saaman huomion näkökulmasta positiivinen. KutsuPlus-autojen käyttöaste on kuitenkin muutoin palvelukysynnän huippuaikoina melko alhainen, samoin päivittäinen käyttö ja kaluston käyttöaste. Nykyisin subventioaste on noin 80 % ja yhden matkan kustannus on HSL:n mukaan noin 20 - 25 euroa. Palvelun kannattavuus ei suunnitellusta ajoneuvojen määrän lisäyksestä (nykyisestä 15 ajoneuvosta 100 ajoneuvoon vuoden 2018 loppuun mennessä) huolimatta nouse riittävästi, vaan kuntien subventiota tarvittaisiin palveluun noin 50 % vielä vuonna 2018. Arvio Kutsuplus-liikenteen kokonaissubvention kehittymisestä vaikuttaa epärealistiselta, kun huomioidaan kuntatalouden säästötavoitteet. Mikäli subventioaste laskisi 50 %:iin, olisi yhden matkan subventio keskimäärin 10 euroa, mikä on selvästi suurempi kuin muiden joukkoliikennematkojen.

Helsingin kuntaosuuksien taso olisi HSL:n taloussuunnitelman mukaisena nousemassa tulevina vuosina ilman Kutsuplus-palveluakin enemmän kuin kaupungin talouden kehitys antaa myöten. Kutsuplus - palvelu on luonteeltaan perinteistä joukkoliikennettä täydentävää ylimääräistä palvelua muutenkin hyvin toimivalla ydinalueella. Huomioon ottaen lisäksi palvelun tulevaisuudessakin raskaat kustannukset kokeilun jatkamiselle ei ole liikenteellisiä ja taloudellisia perusteita. Helsingin kaupunki esittää, että Kutsuplus -palvelukokeilua ei jatketa enää vuoden 2015 jälkeen. HSL:n tulee ensi tilassa selvittää mahdollisuuksia Kutsuplus-palvelun toiminnan jatkumiselle jonkin ulkopuolisen toimijan järjestämänä, muutoin kuin osana HSL:n järjestämää pääkaupunkiseudun joukkoliikennettä.

#### Muuta

HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa 2016 - 2018 ja Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen päivitettyssä talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksessä 2016 - 2018 olevat luvut poikkeavat jonkin verran toisistaan. Siltä osin kuin luvuissa on poikkeamia, on



HSL:n lopullisessa taloussuunnitelmassaan yhteistyössä liikennelaitos - liikelaitoksen kanssa päivitettävä luvut vastaamaan liikennelaitos - liikelaitoksen esittämiä lukuja.

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Raitioliikennekorvaus, HSL	53,7	56,5	60,4
Raitioliikennekorvaus, HKL	51,8	55,3	59,1
<b>Erotus</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,2</b>	<b>-1,3</b>

HSL:n luvuissa on mukana bonuksiin varautuminen vuosittain 2016 - 2018; bonuksia ei ole mukana HKL:n luvuissa.

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Metroliikennekorvaus, HSL	33,6	43,7	43,3
Metroliikennekorvaus, HKL	33,4	44,3	44,0
<b>Erotus</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>

HKL:n metroliikenteestä saama liikennöintikorvaus sisältää ns. lisäkorvausta 2,2 milj. euroa vuonna 2016. Lisäkorvaus on huomioitava yhdenmukaisesti sekä HKL:n että HSL:n talousarviossa ja taloussuunnitelmassa.

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Lauttaliikennekorvaus, HSL	4,2	4,2	4,2
Lauttaliikennekorvaus, HKL	3,6	3,6	3,6
<b>Erotus</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>

HSL:n taloussuunnitelmassa esitetyt vuoden 2016 infrakorvausluvut sisältävät aikaisempien tilikausien infrakorvauksen tasausta Helsingin osalta 1,3 milj. euroa, mikä vähentää Helsingille tulevaa infrakorvausta vuonna 2016. HKL:n infrakorvausluvuissa vastaavaa tasauserää ei ole, koska tasaus on käsitelty HKL:n taseessa velkana HSL:lle.



Seuraavassa vuoden 2016 HSL:n infrakorvausluvut on esitetty ilman edellä selvitettyä tasauserää, jotta luvut ovat vertailukelpoisia HKL:n lukujen kanssa.

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Metroinfrakorvaus, HSL	44,9	45,5	46,1
Metroinfrakorvaus, HKL	44,9	46,0	47,3
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>1,1</b>

milj. euroa	2016	2017	2018
Länsimetron infrakorvaus, HSL	5,2	12,4	12,2
Länsimetron infrakorvaus, HKL	5,2	12,4	12,2
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	2016	2017	2018
Raitioinfrakorvaus, HSL	19,9	20,0	21,2
Raitioinfrakorvaus, HKL	19,9	20,3	21,7
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>

milj. euroa	2016	2017	2018
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	2016	2017	2018
Lauttainfrakorvaus, HSL	0,4	0,4	0,4
Lauttainfrakorvaus, HKL	0,4	0,4	0,4
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	2016	2017	2018
Bussi-infrakorvaus, HSL	2,8	2,9	2,9
Bussi-infrakorvaus, HKL	2,8	2,9	2,9
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>



07.09.2015

Ryj/1

milj. euroa	2016	2017	2018
Infra yhteensä, HSL	73,9	82,0	83,6
Infra yhteensä, HKL	73,9	82,7	85,2
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	<b>1,6</b>

HSL:n, Helsingin kaupungin ja Espoon kaupungin on vielä syytä tarkentaa länsimetron infrakustannusten laskentaperusteita niin, että laskentaperusteet vastaavat infrasopimusta ja että laskenta tapahtuu samoilla peruseriaatteilla kuin esimerkiksi kehäradan osalta.

Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL	165,4	186,4	191,5
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL	162,7	185,9	191,9
<b>Erotus</b>	<b>-2,7</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,4</b>

Taloussuunnitelman liitteessä 6 on lyhyesti kuvattu, miten infrakulut jaetaan kunnille. Kuvausta olisi hyvä täsmentää, ja kuvata tarkemmin tekstiosuudessa ja liitteen 6 kuvassa liikennemuodoittain infrakustannusten jakoperiaatteet. Esimerkiksi metroinfran osalta on tarkennettava, miten infrakustannusten jakaminen tapahtuu. Tämä on erityisen tärkeää, kun länsimetron liikenne alkaa, ja metron infrakustannuksia kertyy Helsingin lisäksi Espoolle, jolloin Helsingin kaupungin infrakustannukset jaetaan Helsingin sisällä tapahtuvien nousujen ja vastaavasti Espoon kaupungin infrakustannukset Espoon sisällä tapahtuvien nousujen perusteella.

Infrasopimuksen päivittäminen bussiterminaalien osalta

HSL:n ja jäsenkuntien välisessä infasopimuksessa on määritelty sopimukseen piiriin kuuluva infraomaisuus, omaisuuden arvon määrittely ja infralaskutuksen periaatteet. Infrasopimuksessa on lueteltu bussiterminaalit, jotka kuuluvat sopimukseen. Helsingin bussiterminaaleista sopimukseen sisältyvät Elielinaukio, Rautatientori, Kamppi, Itäkeskus, Malmi ja Herttoniemi. Uusien bussiterminaalien osalta sopimuksessa todetaan, että sopijapuolet neuvottelevat



yksittäisten (uusien) bussiterminaalien sisällyttämisestä tämän sopimuksen piiriin. Lisäksi sopimuksessa todetaan, että lähtökohtana pidetään tässä sopimuksessa lueteltuja terminaaleja (Elielinaukio, Rautatientori, jne).

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos on esittänyt HSL:lle infrasopimuksen päivittämistä niin, että sopimuksen piiriin tulisi myös muita bussiliikenteen infrahankkeita (esim. pienempiä terminaaleja) silloin, kun kunta toteuttaa terminaalin HSL:n ilmoittamien tarpeiden mukaan ja terminaali-investointi tuo merkittäviä säästöjä bussiliikenteen operoinnille ja on näin kokonaistaloudellisesti arvioiden kannattava investointi.

Lauttasaaren tuleva uusi terminaali/kääntöpaikka on tällainen bussiliikenteen operoinnin tehokkuutta parantava infrahanke, jolla saadaan säästöjä liikennöintikustannuksissa. Tehtyjen selvitysten mukaan terminaaliinvestointi maksaa itsensä takaisin alle viidessä vuodessa liikennöinnissä saavutettavien säästöjen takia.

Nykyistä infrasopimusta tulisikin täsmentää niin, että tämäntyyppisen hankkeen pääomakustannukset voidaan sisällyttää infrasopimukseen. Muutoin on uhkana, että pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kannalta liiketaloudellisesti kannattavia bussiliikenteen infrainvestointeja jätetään tekemättä, kun kustannusjakoa ei voida toteuttaa oikeudenmukaisella kohtuullisella tavalla. Infrasopimuksen päivittämisellä niin, että se myös näiden hankkeiden osalta noudattaa hyötyjä maksaa –periaatetta, edistetään osaltaan hankkeiden toteutumista ja bussiliikenteen operointikustannusten alentamista.

## Käsittely

Vastaehdotus:

Otso Kivekäs:

- Poistetaan kappale 12 viimeinen lause "Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmä hyväksyi 24.4.2015 osaltaan HSL:ää koskevat tavoitteet tälle valtuustokaudelle seuraavasti:"

- Poistetaan kappaleet 13-20.

- Poistetaan kappaleen 21 lopusta lause "Lopullisessa HSL:n taloussuunnitelmassa kuntaosuus on sopeutettava kaupungin talousarvion puitteeseen."

- Poistetaan kappaleesta 23 lause: "Kuntaosuudella katettava osuus kokonaiskustannuksista ei voi nousta yli 50 prosenttiin."





07.09.2015

Ryj/1

- Lisätään kappaleen 23 loppuun lause: "Talouden lisäksi tavoitteena on syytä pitää myös julkisen liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamista"

- Poistetaan kappale 25 ja korvataan se seuraavalla kappaleella:

Helsinki ei pidä realistisena eikä kestäväenä ratkaisuna lipunhintojen voimakasta nostamista pelkästään infrakustannuksista johtuvien kustannusten kattamiseksi, mutta lipunhinnoilla pitää pystyä kattamaan operointikustannusten ja infran ylläpitokustannusten kasvu. Kohtuuttoman suuret lipunhintojen korotukset väistämättä johtavat joukkoliikenteen osuuden pienenemiseen ja siten vievät pohjaa suurten joukkoliikenneinvestointien mielekkyydeltä.

- Lisätään kappale 25:n jälkeen lause: "Helsinki esittää, että vuonna 2016 lippujen hintoja nostetaan keskimäärin korkeintaan yleisen kustannuskehityksen (n. 3 %) mukaisesti."

- Poistetaan kappale 27 ja korvataan se kappaleella:

"Subventioastetta laskettaessa (noin 50 %) on tähän asti otettu mukaan liikenteenhoidon lisäksi infrainvestointien kustannuksia. HSL:n tulisi yhdessä kuntien kanssa käynnistää kehitystyö, jossa selvitetään ja sovitaan, miten subventioaste jatkossa määritellään ja lasketaan. Subventioasteita voitaisiin laskea useampia ja käyttää näitä rinnakkain, jotta vertailu myös nykytilanteeseen säilyisi. Ensisijaisena subventioasteen laskutapana tulisi käyttää laskemista liikennöinnin ja ylläpidon kuluista niin, että infrainvestointien osuutta ei huomioida. Tämä ei vaikuta infrasopimuksen mukaiseen kustannustenjakomalliin."

Kannattaja: Osku Pajamäki

Vastaehdotus:

Otso Kivekäs:

- Kappaleesta 28 poistetaan lause: "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua." ja korvataan se lauseella "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole kannatettavaa."

Kannattaja: Silvia Modig

1. äänestys:



07.09.2015

Ryj/1

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Otso Kivekkään kappaleisiin 12 - 21, 23, 25 ja 27 sekä kappaleen 25 jälkeen lisättyyn kappaleeseen kohdistuneen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 6

Arja Karhuvaara, Kauko Koskinen, Lasse Männistö, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki

Ei-äännet: 8

Veronika Honkasalo, Otso Kivekäs, Silvia Modig, Osku Pajamäki, Pilvi Torsti, Hannu Tuominen, Mirka Vainikka, Sanna Vesikansa

Tyhjä: 1

Nina Huru

Poissa: 0

Äänin 6 - 8 (1 tyhjä) kaupunginhallitus hyväksyi Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaisesti muutetun esityksen.

2. äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kappaleesta 28 poistetaan lause: "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua." ja korvataan se lauseella "Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole kannatettavaa."

Jaa-äännet: 7

Nina Huru, Arja Karhuvaara, Kauko Koskinen, Lasse Männistö, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki

Ei-äännet: 8

Veronika Honkasalo, Otso Kivekäs, Silvia Modig, Osku Pajamäki, Pilvi Torsti, Hannu Tuominen, Mirka Vainikka, Sanna Vesikansa

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Äänin 7 - 8 kaupunginhallitus hyväksyi Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaisesti muutetun esityksen.



07.09.2015

Ryj/1

Kahden suoritettujen äänestyksen perusteella kaupunginhallitus hyväksyi Otso Kivekkään vastaehdotusten mukaisesti muutetun esityksen.

**Esittelijä**

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri

**Lisätiedot**

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

**Liitteet**

- 1 HSL:n lausuntopyyntö 29.5.2015
- 2 HSL:n pöytäkirjanote 26.5.2015
- 3 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2016-2018

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Otteet**

**Ote**

Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymä

**Otteen liitteet**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai  
täytäntöönpano

**Lausuntoehdotus**

Kaupunginhallitus päättäne antaa Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2016 - 2018  
seuraavan lausunnon:

**Strategiasuunnitelma**

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

Strategian toteutumisen seurantaan tulee kehittää toiminnan taloudellisuutta, tehokkuutta ja toiminnan laatua kuvaavia mittareita. Mittariston tulee olla riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tavoitteena tulee koko ajan olla joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen. Näitä tunnuslukuja ja niiden muutoksia tulee seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Tunnuslukujen aikasarjat antaisivat paremman



mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa.

Helsingin kaupunki edellyttää, että jatkossa joukkoliikennehankkeiden vaikutukset kuntaosuuksiin selvitetään ja tuodaan jäsenkuntien tietoon jo hyvissä ajoin hankkeen suunnitteluvaiheessa.

HSL kokeilee suunnitelmakauden aikana sähköbussiliikennettä. Sähköbussiliikenne edellyttää kunnilta latausinfrastruktuuria raitioliikenteen tavoin. HKL on varautunut sähköbussien latausinfra toteuttamiseen yhteistyössä HSL:n kanssa. Eräänä tavoitteena on pitemmällä aikajänteellä saavuttaa synergiahyötyjä raitioliikenteen ja sähköbussiliikenteen latausinfra kesken.

HSL:n taloussuunnitelman mukaan vuonna 2016 tehdään lippulajitutkimus lähijunissa. Suunnitelman mukaan vuosien 2017 ja 2018 lippulajitutkimukset tarkentuvat sen perusteella, miten merkittävät joukkoliikennehankkeet etenevät. On tärkeätä, että lippulajitutkimukset ajoitetaan niin, että esimerkiksi länsimetron käynnistyessä saadaan mahdollisimman pian luotettava kuntakohtainen matkustajajakauma. Helsingille on tärkeätä, että HSL:llä on tarpeelliset ja kattavat tiedot länsimetron operointi- ja infrakustannusten jakamiseen oikealla tavalla kunnittain heti liikennöinnin käynnistyttyä.

#### Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Vuonna 2016 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muutokset ovat perusteltuja ja pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin.

Raitiolinjaston kehittäminen on Helsingin tavoitteiden mukaista. Suunnittelua Helsingin keskustaterminaalien käytöstä Länsimetron liikenteen käynnistymisen jälkeisessä tilanteessa tulee jatkaa kaupungin ja HSL:n yhteistyönä. Linjan 560 jatkamisesta Matinkylään tarvitaan selvityksiä liikenteellisistä, taloudellisista ja matkustamiseen liittyvistä vaikutuksista.

Tehdyistä linjastomuutoksista on tarpeen tehdä perusteellisempaa ennen-jälkeen -analyysiä, jotta voidaan arvioida joukkoliikenteen suunnittelun onnistuneisuutta erityisesti taloudellisuuden, palvelukyvyn ja palvelun laadun suhteen, eli kuinka hyvin tehdyt linjastomuutokset ovat tehostaneet joukkoliikenteeseen suunnatun rahoituksen käyttöä. Selvitystarve konkretisoituu esimerkiksi Kehäradan ja Länsimetron aiheuttamissa linjastomuutoksissa sekä raitioliikenteen linjastosuunnitelman (RAILI) muutosten vaikutusten arvioinnissa.



HSL:n taloussuunnitelmassa (s. 25) mainitaan, että M300-sarjan ensimmäiset metrojunat ovat liikenteessä kesän 2015 alussa. Tarkennetun aikataulun mukaan ensimmäiset metrojunat ovat liikenteessä loppuvuodesta 2015.

Kuntaosuuksien taso sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän maksaminen

Kuntaosuudet ovat olleet huomattavassa kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämisen piti tuoda mukanaan synergiahyötyjä.

Helsingin strategiaohjelmassa on asetettu valtuustokaudelle 2013–2016 kaupungin taloudelle tavoite, että velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaaliikasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella. Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmä hyväksyi 24.4.2015 osaltaan HSL:ää koskevat tavoitteet tälle valtuustokaudelle seuraavasti:

”- Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava

- Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %
- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella
- Tuottavuuden nousu vähintään 1,5 % / vuosi
- Peruspääomalle ei edellytetä maksettavan korvausta vuosina 2015 ja 2016, päätetään vuosittain
- Pidemmän aikavälin tariffipoliittisten linjausten laatiminen yhteistyössä kaupunkien kanssa vuoden 2015 loppuun mennessä HSL-alueen mahdollinen laajentuminen huomioon ottaen.

Samalla koordinaatioryhmä kehotti kaupungeja valmistelemaan yhteistyössä HSL:n kanssa yhteistyössä tuottavuuden mittaamisen ja laskennan kehittämistä, minkä pohjalta omistajaohjauksen tavoitteita tarvittaessa tarkennetaan.”

Helsingin kaupunki edellyttää edelleen, kuten aikaisempinakin vuosina, että edellä mainitut linjaukset otetaan lähtökohdaksi HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelussa.

Kaupungin vuoden 2016 talousarvion valmistelussa Helsingin HSL-kuntaosuuteen on varattu 195,52 milj. euroa. HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuus vuonna 2016 on vähennysten jälkeen 203,7 milj. euroa (199,4 milj. euroa ilman



Kutsuplus-osuutta). Lopullisessa HSL:n taloussuunnitelmassa kuntaosuus on sopeutettava kaupungin talousarvion puitteeseen.

Vuonna 2017 Helsingin kuntaosuudeksi on arvioitu 227,1 milj. euroa (220,5 milj. euroa ilman Kutsuplus-osuutta) ja 235,3 milj. euroa (226,4 milj. euroa ilman Kutsuplus-osuutta) vuonna 2018.

Helsingin kuntaosuuden kasvu on moninkertainen verrattuna strategiataavoitteen mahdollistamaan kaupungin kokonaismenojen kasvuun ja myös huomattavasti ennakoitua lipputuottojen kasvua suurempi. Kustannusten kasvua on kyettävä taloussuunnitelmavuosina olennaisesti rajoittamaan kuntaosuuden kasvun pysäyttämiseksi. Kuntaosuudella katettava osuus kokonaiskustannuksista ei voi nousta yli 50 prosentin. Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun rajoittamiseen on kiinnitettävä nykyistä enemmän huomiota jo linjastosuunnitteluvaiheessa.

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

#### Lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Lippujen hintojen korottaminen vähintään esitetyn mukaisesti on talouden tasapainottamiseksi välttämätöntä. Myös taloussuunnitelmavuosina on varmistettava kokonaiskustannusten kasvua vastaava lipputulokertymä korottamalla tariffeja nyt käsittelyssä olevassa suunnitelmassa esitettyä enemmän. Kaupungin talouden kehitys ei mahdollista kaupungin verorahoitusosuuden kasvattamista nykyisestä 50 %:sta.

Vuosien 2017 ja 2018 lipunhintoja määriteltäessä uuden tariffijärjestelmän vyöhykerajojen muutoksista aiheutuvista vaikutuksista matkustamiseen, liikenteenhoidon kustannuksiin ja lipputuloihin tarvitaan tarkempia arvioita.

HSL:n tulee yhdessä jäsenkuntiansa kanssa käynnistää välittömästi kehitystyö, jossa selvitetään miten joukkoliikenteen houkuttelevuus turvataan tulevaisuudessa myös lippujen hintojen osalta.

#### Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Toiminnan painopiste asiakkaiden informoinnissa uuden järjestelmän käyttöönottoon on hyvä asia.

#### Kutsuplus -liikenteen kehittäminen

**Postiosoite**  
PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

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

**Puhelin**  
+358 9 310 1641  
**Faksi**  
+358 9 655 783

**Y-tunnus**  
0201256-6

**Tilinro**  
FI0680001200062637  
**Alv.nro**  
FI02012566



Vuonna 2012 alkanut Kutsuplus-liikenne on kokeiluna ollut käyttäjäpalautteen ja palvelun saaman huomion näkökulmasta positiivinen. KutsuPlus-autojen käyttöaste on kuitenkin muutoin palvelukysynnän huippuaikoina melko alhainen, samoin päivittäinen käyttö ja kaluston käyttöaste. Nykyisin subventioaste on noin 80 % ja yhden matkan kustannus on HSL:n mukaan noin 20 - 25 euroa. Palvelun kannattavuus ei suunnitellusta ajoneuvojen määrän lisäyksestä (nykyisestä 15 ajoneuvosta 100 ajoneuvoon vuoden 2018 loppuun mennessä) huolimatta nouse riittävästi, vaan kuntien subventiota tarvittaisiin palveluun noin 50 % vielä vuonna 2018. Arvio Kutsuplus-liikenteen kokonaissubvention kehittymisestä vaikuttaa epärealistiselta, kun huomioidaan kuntatalouden säästötavoitteet. Mikäli subventioaste laskisi 50 %:iin, olisi yhden matkan subventio keskimäärin 10 euroa, mikä on selvästi suurempi kuin muiden joukkoliikennematkojen.

Helsingin kuntaosuuksien taso olisi HSL:n taloussuunnitelman mukaisena nousemassa tulevina vuosina ilman Kutsuplus-palveluakin enemmän kuin kaupungin talouden kehitys antaa myöten. Kutsuplus - palvelu on luonteeltaan perinteistä joukkoliikennettä täydentävää ylimääräistä palvelua muutenkin hyvin toimivalla ydinalueella. Huomioon ottaen lisäksi palvelun tulevaisuudessakin raskaat kustannukset kokeilun jatkamiselle ei ole liikenteellisiä ja taloudellisia perusteita. Helsingin kaupunki esittää, että Kutsuplus -palvelukokeilua ei jatketa enää vuoden 2015 jälkeen. HSL:n tulee ensi tilassa selvittää mahdollisuuksia Kutsuplus-palvelun toiminnan jatkumiselle jonkin ulkopuolisen toimijan järjestämänä, muutoin kuin osana HSL:n järjestämää pääkaupunkiseudun joukkoliikennettä.

## Muuta

HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa 2016 - 2018 ja Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen päivitetystä talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksessä 2016 - 2018 olevat luvut poikkeavat jonkin verran toisistaan. Siltä osin kuin luvuissa on poikkeamia, on HSL:n lopullisessa taloussuunnitelmassaan yhteistyössä liikennelaitos -liikelaitoksen kanssa päivitettävä luvut vastaamaan liikennelaitos -liikelaitoksen esittämiä lukuja.

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Raitioliikennekorvaus, HSL	53,7	56,5	60,4
Raitioliikennekorvaus, HKL	51,8	55,3	59,1
<b>Erotus</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,2</b>	<b>-1,3</b>



HSL:n luvuissa on mukana bonuksiin varautuminen vuosittain 2016 - 2018; bonuksia ei ole mukana HKL:n luvuissa.

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Metroliikennekorvaus, HSL	33,6	43,7	43,3
Metroliikennekorvaus, HKL	33,4	44,3	44,0
<b>Erotus</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>

HKL:n metroliikenteestä saama liikennöintikorvaus sisältää ns. lisäkorvausta 2,2 milj. euroa vuonna 2016. Lisäkorvaus on huomioitava yhdenmukaisesti sekä HKL:n että HSL:n talousarviossa ja taloussuunnitelmassa.

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Lauttaliikennekorvaus, HSL	4,2	4,2	4,2
Lauttaliikennekorvaus, HKL	3,6	3,6	3,6
<b>Erotus</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>

HSL:n taloussuunnitelmassa esitetyt vuoden 2016 infrakorvausluvut sisältävät aikaisempien tilikausien infrakorvauksen tasausta Helsingin osalta 1,3 milj. euroa, mikä vähentää Helsingille tulevaa infrakorvausta vuonna 2016. HKL:n infrakorvausluvuissa vastaavaa tasaususerää ei ole, koska tasaus on käsitelty HKL:n taseessa velkana HSL:lle.

Seuraavassa vuoden 2016 HSL:n infrakorvausluvut on esitetty ilman edellä selvitettyä tasaususerää, jotta luvut ovat vertailukelpoisia HKL:n lukujen kanssa.

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Metroinfrakorvaus, HSL	44,9	45,5	46,1
Metroinfrakorvaus, HKL	44,9	46,0	47,3
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>1,1</b>





milj. euroa	2016	2017	2018
Länsimetron infrakorvaus, HSL	5,2	12,4	12,2
Länsimetron infrakorvaus, HKL	5,2	12,4	12,2
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	2016	2017	2018
Raitioinfrakorvaus, HSL	19,9	20,0	21,2
Raitioinfrakorvaus, HKL	19,9	20,3	21,7
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>

milj. euroa	2016	2017	2018
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	2016	2017	2018
Lauttainfrakorvaus, HSL	0,4	0,4	0,4
Lauttainfrakorvaus, HKL	0,4	0,4	0,4
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	2016	2017	2018
Bussi-infrakorvaus, HSL	2,8	2,9	2,9
Bussi-infrakorvaus, HKL	2,8	2,9	2,9
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	2016	2017	2018
Infra yhteensä, HSL	73,9	82,0	83,6
Infra yhteensä, HKL	73,9	82,7	85,2
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	<b>1,6</b>

HSL:n, Helsingin kaupungin ja Espoon kaupungin on vielä syytä tarkentaa länsimetron infrakustannusten laskentaperusteita niin, että laskentaperusteet vastaavat infrasopimusta ja että laskenta tapahtuu samoilla peruseriaatteilla kuin esimerkiksi kehäradan osalta.



### Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL	165,4	186,4	191,5
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL	162,7	185,9	191,9
<b>Erotus</b>	<b>-2,7</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,4</b>

Taloussuunnitelman liitteessä 6 on lyhyesti kuvattu, miten infrakulut jaetaan kunnille. Kuvausta olisi hyvä täsmentää, ja kuvata tarkemmin tekstiosuudessa ja liitteen 6 kuvassa liikennemuodoittain infrakustannusten jakoperiaatteet. Esimerkiksi metroiden osalta on tarkennettava, miten infrakustannusten jakaminen tapahtuu. Tämä on erityisen tärkeää, kun länsimetron liikenne alkaa, ja metron infrakustannuksia kertyy Helsingin lisäksi Espoolle, jolloin Helsingin kaupungin infrakustannukset jaetaan Helsingin sisällä tapahtuvien nousujen ja vastaavasti Espoon kaupungin infrakustannukset Espoon sisällä tapahtuvien nousujen perusteella.

### Infrasopimuksen päivittäminen bussiterminaalien osalta

HSL:n ja jäsenkuntien välisessä infasopimuksessa on määritelty sopimukseen piiriin kuuluva infraomaisuus, omaisuuden arvon määrittely ja infralaskutuksen periaatteet. Infrasopimuksessa on lueteltu bussiterminaalit, jotka kuuluvat sopimukseen. Helsingin bussiterminaleista sopimukseen sisältyvät Elielinaukio, Rautatienatori, Kamppi, Itäkeskus, Malmi ja Herttoniemi. Uusien bussiterminaalien osalta sopimuksessa todetaan, että sopijapuolet neuvottelevat yksittäisten (uusien) bussiterminaalien sisällyttämisestä tämän sopimuksen piiriin. Lisäksi sopimuksessa todetaan, että lähtökohtana pidetään tässä sopimuksessa lueteltuja terminaleja (Elielinaukio, Rautatienatori, jne).

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos on esittänyt HSL:lle infrasopimuksen päivittämistä niin, että sopimuksen piiriin tulisi myös muita bussiliikenteen infrahankkeita (esim. pienempiä terminaleja) silloin, kun kunta toteuttaa terminaalien HSL:n ilmoittamien tarpeiden mukaan ja terminaalien investointi tuo merkittäviä säästöjä bussiliikenteen operoinnille ja on näin kokonaistaloudellisesti arvioiden kannattava investointi.



07.09.2015

Ryj/1

Lauttasaareen tuleva uusi terminaali/kääntöpaikka on tällainen bussiliikenteen operoinnin tehokkuutta parantava infrahanke, jolla saadaan säästöjä liikennöintikustannuksissa. Tehtyjen selvitysten mukaan terminaaliinvestointi maksaa itsensä takaisin alle viidessä vuodessa liikennöinnissä saavutettavien säästöjen takia.

Nykyistä infrasopimusta tulisikin täsmentää niin, että tämäntyyppisen hankkeen pääomakustannukset voidaan sisällyttää infrasopimukseen. Muutoin on uhkana, että pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kannalta liiketaloudellisesti kannattavia bussiliikenteen infrainvestointeja jätetään tekemättä, kun kustannusjakoa ei voida toteuttaa oikeudenmukaisella kohtuullisella tavalla. Infrasopimuksen päivittämisellä niin, että se myös näiden hankkeiden osalta noudattaa hyötyjä maksaa –periaatetta, edistetään osaltaan hankkeiden toteutumista ja bussiliikenteen operointikustannusten alentamista.

## Esittelijän perustelut

### Lausuntopyyntö

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

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

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä pyytää lausuntoa alustavasta taloussuunnitelmasta 31.8.2015 mennessä. Lausuntopyyntö on liitteenä 1, HSL:n hallituksen päätös 11.6.2013 § 103 liitteenä 2 ja taloussuunnitelma liitteenä 3.

Taloussuunnitelman yhteydessä HSL pyytää lausuntoa:

- strategiasuunnitelmasta
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- kuntaosuuksien tasosta
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista
- tarkastusmaksun korottamisesta
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2016 – 2018



- jatketaanko Kutsuplus –palvelua TTS:ssä esitetyllä tavalla 31.12.2015 päättyvän kokeilujakson jälkeen.

#### Taloussuunnitelman sisällöstä

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

Taloussuunnitelman mukaan HSL:n toimintatulot vuonna 2016 ovat 670,0 milj. euroa. Kasvua vuoden 2015 ennusteeseen verrattuna on 52,6 milj. euroa (8,5 %). Toimintamenot ovat 2016 yhteensä 668,6 milj. euroa. Kasvua on vuoden 2015 ennusteeseen verrattuna 63,2 milj. euroa (10,4 %) Toimintamenoista 75,6 % eli 505,2 milj. euroa on joukkoliikenteen operointikustannuksia.

Operointikustannuksista 63,2 % (319,7 milj. euroa ml. Kutsuplus) muodostuu bussiliikenteen kustannuksista, 18,5 % junaliikenteestä, 10,6 % raitioliikenteestä ja 6,6 % metroluonteesta. Vuonna 2016 bussiliikenteen kustannuksia alentaa Länsimetron valmistuminen ja liityntäliikenteen alkaminen.

Kutsuplus-liikenteen operointikustannusten vuonna 2016 arvioidaan olevan 5,1 milj. euroa, 13,0 milj. euroa vuonna 2017 sekä 26,3 milj. euroa vuonna 2018, mikäli Kutsuplus-liikennettä jatketaan koekäytön päätyttyä. Vuonna 2016 lipputuloja Kutsuplus –liikenteestä arvioidaan saatavan 1,3 milj. euroa, 5,4 milj. euroa vuonna 2017 ja 14,0 milj. euroa vuonna 2018. Palvelun kannattavuuden arvioidaan kehittyvän seuraavasti: vuonna 2016 lipputulolla voidaan kattaa 26 % Kutsuplus-liikenteen kustannuksista, 42 % vuonna 2017 ja 53 % vuonna 2018.

Mikäli Kutsuplus palvelu jatkuu kokeiluvaiheen jälkeen, on vuoden 2016 marraskuun alkuun mennessä ajoneuvomäärä suunniteltu nostettavaksi asteittain nykyisestä 15 ajoneuvosta 45 ajoneuvoon ja vuonna 2017 vastaavasti 75 ajoneuvoon. Vuonna 2018 käyttöön on suunniteltu keskimäärin 100 autoa. Arkisin ajoneuvot ajavat kahdessa vuorossa. Lisäksi lauantailiikenne olisi tarkoitus aloittaa kokeiluluontoisesti 8 autolla marraskuussa 2016 alkaen ja olettaen asiakaspalautteen perusteella että kysyntää olisi, nostettaisiin ajoneuvojen määrä 20 autoon marraskuuhun 2017 mennessä. Vuonna 2018 lauantailiikenteessä olisi keskimäärin 30 yhdessä vuorossa ajavaa autoa. Matkustajamäärien arvioidaan kehittyvän seuraavasti: 254 000 nousua vuonna 2016, 894 000 nousua vuonna 2017 ja 2 071 000 nousua vuonna 2018.

Kutsuplus –liikenteen nettokustannukset kunnille vuonna 2016 ovat 5,1 milj. euroa, 8,9 milj. euroa vuonna 2017 ja 13,7 milj. euroa vuonna



2018. Tästä Helsingin osuus on 4,3 milj. euroa vuonna (74 % nettokustannuksista) 2016, 6,6 milj. euroa (74 %) vuonna 2017 ja 8,8 milj. euroa (64 %) vuonna 2018.

Junaliikenteen menot kasvavat 2016 ja 2017 Kehäradan liikennöinnin ja uuden kaluston käyttöönoton takia. Raitioliikenteen kustannukset kasvavat 2016 uuden kaluston pääomakustannusten johdosta ja metroluonteisessa uuden kaluston ja Länsimetron käyttöönoton myötä.

Joukkoliikenneinfran käyttökorvauksiksi on arvioitu 99,7 milj. euroa, josta Helsingin osuus on 72,6 milj. euroa. HSL:n hallitus on 27.5.2014 hyväksynyt sopimuksen infrakulujen kohdistamisesta. Taloussuunnitelman infrakustannukset on arvioitu tämän uuden sopimuksen mukaisesti.

Vuonna 2017 joukkoliikenteen infrakustannukset kasvavat merkittävästi Länsimetron ja Kehäradan myötä. Vuonna 2017 kuntien subventioasteen arvioidaan keskimäärin olevan noin 53,5 %. Kuntien keskimääräisen subventioasteen pitämiseksi noin 50 %:ssa lipputuloja olisi lisättävä vuonna 2017 noin 24,9 milj. eurolla, mikä tarkoittaisi noin 11,4 %:n korotusta nykyisiin lipun hintoihin.

Lipputuloja arvioidaan vuonna 2015 kertyvän 302,4 milj. euroa. Lipputulot muodostavat 48,8 % HSL:n toimintatuloista. Vuonna 2016 lipputuloja arvioidaan olevan 327,0 milj. euroa. Kasvua on 8,1 % vuoden 2015 ennusteeseen nähden. Vuonna 2017 lipputulojen arvioidaan olevan 334,3 milj. euroa ja 346,2 milj. euroa vuonna 2018.

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräiseksi korotukseksi vuonna 2016 esitetään 7,2 %. Seutulippujen keskimääräinen korotus on 6,7 %. Sisäisten lippujen korotus koskee kaikkia päälippulajeja ja ovat kertalippuja lukuun ottamatta hieman seudullisia lippuja korkeammalla tasolla seudullisten ja sisäisten kausilippujen välisen hintasuhteen pienentämiseksi. Sisäisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen hintoja esitetään korotettavaksi lähemmäksi omakustannushintaa. Seutulippujen hinnankorotus painottuu kertalippuihin. Myös arvolipun hintaa ja HSL-alueen kuntalaisille myytävää subventoitua kausilipun hintaa esitetään korotettavaksi.

Lippujen hintojen korotusehdotus johtuu pääosin kasvaneista Länsimetron käyttöönoton, Kehäradan (käytössä ensimmäistä kertaa koko vuoden) sekä muun metroluonteisen (metrovarikon laajennus, kulunvalvontalaitteisto) aiheuttamista infrakustannuksista. Osaltaan kustannuksia kasvattavat myös em. syistä aiheutuvat manuaalisen metro- ja junaliikenteen operointikustannusten kasvu. Yleiskustannusten puolella suurin kustannusten kasvu aiheutuu LIJ-järjestelmän käyttöönotosta (vaikutus poistoihin) sekä sen ja nykyisen



matkakorttijärjestelmän yhtäaikaisesta ylläpidosta aiheutuvasta ICT- ja tietoliikennekulujen kasvusta.

Lipun hintojen korotusesityksessä ei ole huomioitu Kutsuplus-liikenteen kustannuksia, eikä VR:n ja HSL:n uuden lähijunaliikennöinnin aiesopimuksen vuosille 2016 – 2021 neuvotteluista mahdollisesti kertyviä säästöjä. Mikäli Kutsuplus-liikenteen kustannukset huomioitaisiin lipun hintojen korotusesityksessä, tarkoittaisi se lisäkorotusta 0,8 %-yksikköä vuonna 2016. VR:n uuden sopimuksen tuomien säästöjen huomioiminen lipun hintojen korotusesityksessä tarkoittaisi keskimäärin noin 1,0 % -yksikön alhaisempaa korotusesitystä vuonna 2016. Näitä uuden aiesopimuksen tuomia säästöjä ei ole huomioitu alustavassa TTS:ssä, koska tieto aiesopimuksesta tuli alustavan TTS:n laadinnan loppuvaiheessa, jolloin muutoksia lukuihin ei enää voitu tehdä.

Suurten kaupunkien joukkoliikennetueksi on arvioitu 5,4 milj. euroa, josta Helsingin osuus asukaslukujen mukaisessa suhteessa on 2,8 milj. euroa.

Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran sekä Kutsuplus -palvelunkuntaosuuksista. Kuntaosuudet muodostavat noin 48,8 % HSL:n tuloista.

Kuntaosuudet ovat 2016 yhteensä 326,7 milj. euroa, mikä sisältää arvioidun 5,1 milj. euron kuntaosuuden Kutsuplus -liikenteeseen. Helsingin kuntaosuus, joka on 62,3 % yhteenlasketusta 326,7 milj. eurosta, on 203,7 milj. euroa (kasvua noin 9,6 %) vuonna 2016. Vuonna 2017 Helsingin kuntaosuudeksi on arvioitu 227,1 milj. euroa ja 235,3 milj. euroa vuonna 2018.

Helsingin subventio vuonna 2016 on (ilman Kutsuplus -hanketta) 50,9 %, vuonna 2017 se on 52,1 %, ja 2018 subvention määrä nousisi 53,5 %:iin.

Tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon.

Merkittävimmät palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

Länsimetron liikenteen aloitus 2016

Länsimetron liikenne alkaa elokuussa 2016 ja siihen liittyen bussilinjasto Etelä-Espoossa ja Lauttasaassa muuttuu liityntäliikenteeksi.

Mankin ja Luoman seisakkeiden lakkauttaminen 2016

Koillis-Helsingin linjastomuutos 2017



Runkolinja 500 Herttoniemi - Munkkivuori aloittaa vuonna 2017

Runkolinja 560 jatketaan Matinkylään vuonna 2018

Runkolinja 570 Mellunmäki - Aviapolis aloittaa vuonna 2018

Suunnitelmakaudella esitetään myös aloitettavaksi raitiolinjaston muutokset Helsingissä.

Joukkoliikenteen palvelutasossa Helsingin osalta suurimmat muutokset 2016 liittyvät Länsimetron liikennöinnin alkamiseen elokuussa 2016. Metrossa siirrytään kahden vaunuparin juniin, jolloin vuoroväliä tihennetään. Länsimetron myötä myös liityntäliikenne alkaa Lauttasaarella, ja vaikutuksia on myös Lehtisaareen, Kuusisaareen ja Maunulan seudulle.

Kampin ja Elielinaukion bussilinjojen päätepysäkeissä tapahtuu muutoksia Länsimetron johdosta sekä myös keskustakirjastotyömaan takia. Raitioliikenteessä perustetaan uusi linja 5 reitille Katajanokan terminaali – Rautatieasema. Linjan 57 reittiä jatketaan HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelman mukaisesti, ja linjan 84 vuoroväliä varaudutaan tihentämään Kruunuvuorenrannan asukasmäärän kasvun takia.

HSL:n investoinnit vuonna 2016 ovat 34,1 milj. euroa, 9,8 milj. euroa vuonna 2017 ja 4,2 milj. euroa vuonna 2018. Merkittävin investointi on LIJ-hanke 33,4 milj. euroa suunnitelmakaudella (28,2 milj. euroa vuonna 2016, 4,1 milj. euroa vuonna 2017 ja 1,1 milj. euroa vuonna 2018). matkustajainformaatiolaitteisiin ja –järjestelmiin (mm. uusi reittiopas, info- ja patterinäytöt, Live-etuuksien risteyslaitteet) on varattu suunnitelmakaudelle 5,4 milj. euroa (2,1 milj. euroa vuonna 2016, 2,0 milj. euroa vuonna 2017 ja 1,2 milj. euroa vuonna 2018).

## Saadut lausunnot

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

Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää strategisia tavoitteita kannatettavina, mutta korostaa mittareiden kehittämistä. Lautakunnan mielestä HSL:n esittämä 7,2 %:n korotus on merkittävä, mikä johtuu erityisesti infrakustannusten osuuden noususta. Jos korotusta ei tehdä lippujen hintoihin, tarkoittaisi se Helsingin osalta yli 5 miljoonan euron nousua jo nousevan kuntaosuuden lisäksi. Uhkana merkittävässä lippujen hintojen korotuksessa on se, että joukkoliikenteen suosio laskee.



07.09.2015

Ryj/1

Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo, että HSL:n tulisi vuoden 2016 aikana selvittää, voisiko Kutsuplus-palvelu toimia muuten kuin osana HSL:ää. Lautakunnan mukaan tässä taloudellisessa tilanteessa sinänsä hyvälle palvelukonseptille ei vaikuta olevan nykymuodossaan taloudellisia edellytyksiä HSL:lle vuoden 2016 jälkeen.

Kaupunkisuunnittelulautakunta ei kannata tarkastusmaksun korottamista.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto annettiin esittelijän ehdotuksesta poiketen useamman äänestyksen jälkeen. Äänestykset ilmenevät päätöshistoriasta.

Liikennelaitos –liikelaituksen johtokunnan lausunnossa on tarkennuksia HSL:n taloussuunnitelman lukuihin. Lausunnossa myös kiinnitetään huomiota HSL:n ja sen jäsenkuntien välisen infrasopimuksen päivittämistarpeeseen bussiliikenteen infrahankkeiden osalta. Johtokunta painottaa Kutsuplus –hankkeen ajoneuvomäärän kasvattamista vain jatkuvan palvelukysynnän mukaisena ja ns. ylivuotoautojen käyttöä. Johtokunnan mukaan ennen merkittäviä lisäsatsauksia KutsuPlus -palveluun olisi syytä selvittää, onko nykyiseen taksijärjestelmään tai sitä sääteleviin normeihin tulossa sellaisia muutoksia, jotka saattavat vaikuttaa palvelun toimintaympäristöön ja kysyntään oleellisesti.

#### Esittelijän kannanotot

Esittelijä toteaa, että Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmä hyväksyi 24.4.2015 osaltaan HSL:ää koskevat seuraavat tavoitteet valtuustokaudelle 2013 – 2016:

”- Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava

- Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %

- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella

- Tuottavuuden nousu vähintään 1,5 % / vuosi

- Peruspääomalle ei edellytetä maksettavan korvausta vuosina 2015 ja 2016, päätetään vuosittain

- Pidemmän aikavälin tariffipoliittisten linjausten laatiminen yhteistyössä kaupunkien kanssa vuoden 2015 loppuun mennessä HSL-alueen mahdollinen laajentuminen huomioon ottaen.





Samalla koordinaatioryhmä kehotti kaupunkeja valmistelemaan yhteistyössä HSL:n kanssa yhteistyössä tuottavuuden mittaamisen ja laskennan kehittämistä, minkä pohjalta omistajaohjauksen tavoitteita tarvittaessa tarkennetaan.”

Esittelijä toteaa, että kaupunginhallituksen hyväksymässä kaupungin vuoden 2016 talousarvioraamissa HSL:n kuntaosuus on 196,86 milj. euroa. Kaupunginhallituksen raamin yhteydessä tekemän päätöksen mukaisesti vuoden 2016 talousarvion menojen kokonaistaso tarkistetaan talousarviovalmistelun edetessä vastaamaan tuoreimpia ennusteita kustannustason muutoksesta ja väestönkasvusta. Tuoreimpien ennusteiden perustella menoraamia tulisi tarkistaa keskimäärin noin prosentilla alaspäin. Talousarvion valmistelussa HSL-kuntaosuuteen ollaan varaamassa 195,52 milj. euroa. Tällöinkin kasvu vuodesta 2015 (5,3 %) on huomattavasti strategiatavoitteen mahdollistamaa kaupungin kokonaismenojen kasvua korkeampi.

HSL:n alustavssa taloussuunnitelmassa Helsingin vuoden 2015 kuntaosuus on 203,7 milj. euroa (Kutsuplus mukaan lukien ja 199,38 ilman Kutsuplussaa). Taloussuunnitelmavuosien 2017 ja 2018 kuntaosuudet ovat 227,1 milj. euroa (220,5 milj. euroa ilman Kutsuplus-osuutta) ja 235,3 milj. euroa (226,4 milj. euroa ilman Kutsuplus-osuutta). Kuntaosuuksien kasvu vuodesta 2015 vuoteen 2016 on 9,6 %, vuodesta 2015 vuoteen 2018 kasvu on 27 %. Strategiaohjelman mahdollistama kaupungin toimintamenojen vuosittainen kasvu on 1 – 2 %, joten HSL:n suunnitelman suuruinen kuntaosuuden kasvu ei ole mahdollinen.

Lipputuottojen ja kuntaosuuden suhde on säilytettävä nykyisellä tasolla, joten lippujen hintojen tarkistukset ovat perusteltuja. Seuraavina vuosina lippujen hintoja on nostettava tarvittaessa vuodelle 2016 esitettyä enemmän kokonaiskustannusten kasvua vastaavan lipputulokertymän varmistamiseksi.

Kutsuplus –hankkeen kustannukset kokonaisuudessaan ovat 6,4 milj. euroa vuonna 2016, 14,3 milj. euroa vuonna 2016 ja 27,8 milj. euroa vuonna 2017. HSL:n mukaan vuonna 2016 lipputuloilla voidaan kattaa 26 % Kutsuplus-liikenteen kustannuksista, 42 % vuonna 2017 ja 53 % vuonna 2018. Helsingin kustannuksiksi Kutsuplus –liikenteestä on arvioitu 5,5 milj. euroa vuonna 2016, 10,6 milj. euroa vuonna 2017 ja 18,2 milj. euroa vuonna 2018. Helsingin kuntaosuus Kutsuplus -liikenteestä on 4,3 milj. euroa vuonna 2016, 6,6 milj. euroa vuonna 2017 ja 8,8 milj. euroa vuonna 2018. Lippujen hintojen korotusesityksissä ei ole huomioitu Kutsuplus-liikenteen kustannuksia, jotka merkitsevät 0,8 %-yksikön korotuspainetta lipun hintoihin.



Alkuperäisessä suunnitelmassa Helsingin maksuosuus Kutsuplus -hankkeessa oli noin 1,5 milj. euroa/vuosi kolmen vuoden kokeiluajalta.

Esittelijä katsoo, että sinänsä innovatiivisen Kutsuplus -palvelun jatkaminen ei tässä taloudellisessa tilanteessa ja Kutsuplus- palvelun nykyisellä konseptilla ja kustannuksilla ole mahdollista. Ennen kuin palvelukonseptista HSL:n järjestämänä palveluna luovutaan, on mahdollisimman pikaisesti hyvä tarkastella mahdollisuudet löytää muu, HSL:n ulkopuolinen taho, jolla olisi mahdollisuudet ja kiinnostus ottaa palvelu itselleen.

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

**Esittelijä**

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri

**Lisätiedot**

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

**Liitteet**

- 1 HSL:n lausuntopyyntö 29.5.2015
- 2 HSL:n pöytäkirjanote 26.5.2015
- 3 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2016-2018

**Otteet**

**Ote**

Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymä

**Otteen liitteet**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai  
täytäntöönpano

**Tiedoksi**

Ksv  
HKL

**Päätöshistoria**

Kaupunginhallitus 31.08.2015 § 793

HEL 2015-006574 T 00 01 06

**Postiosoite**

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

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

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566



07.09.2015

Ryj/1

**Päätös**

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

**Esittelijä**

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri

**Lisätiedot**

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

**Kaupunkisuunnittelulautakunta 18.08.2015 § 208**

HEL 2015-006574 T 00 01 06

**Lausunto**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

**Lausunto**

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

Strategian toteutumisen seurantaan tulee kehittää mittareita, jotka kertoisivat muun muassa toiminnan taloudellisuudesta, tehokkuudesta ja suunnittelun laadusta. Mittariston tulee olla riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tavoitteena tulee koko ajan olla joukkoliikenteen houkuttelevuuden sekä taloudellisuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen. Näitä tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulisi seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Tunnuslukujen aikasarjat antaisivat paremman mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa.

Vuonna 2016 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muutokset ovat perusteltuja ja pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin.

Linjan 560 jatkamisesta Matinkylään tarvitaan selvityksiä liikenteellisistä, taloudellisista ja matkustamiseen liittyvistä vaikutuksista. Raitiolinjaston kehittäminen on Helsingin tavoitteiden



mukaista. Suunnittelua Helsingin keskustaterminaalien käytöstä Länsimetron liikenteen käynnistymisen jälkeisessä tilanteessa tulee jatkaa yhteistyönä HSL:n ja kaupunkisuunnitteluviraston kesken.

HSL:n esittämän 7,2 %:n korotus on merkittävä, mikä johtuu erityisesti infrakustannusten osuuden noususta. Jos korotusta ei tehdä lippujen hintoihin, tarkoittaisi se Helsingin osalta yli 5 miljoonan euron nousua jo nousevan kuntaosuuden lisäksi. Uhkana merkittävässä lippujen hintojen korotuksessa on se, että joukkoliikenteen suosio laskee. Vuosien 2017 ja 2018 lipunhintoja määriteltäessä uuden tariffijärjestelmän vyöhykerajojen muutoksista aiheutuvista vaikutuksista matkustamiseen, liikenteenhoidon kustannuksiin ja lipputuloihin tarvitaan tarkempia arvioita.

HSL:n tulee yhdessä jäsenkuntiansa kanssa käynnistää kehitystyö, jossa selvitetään miten voitaisiin turvata joukkoliikenteen houkuttelevuus tulevaisuudessa myös lippujen hintojen osalta.

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

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole kannatettavaa. Toiminnan painopiste asiakkaiden informoinnissa uuden järjestelmän käyttöönottoon on hyvä asia.

Kutsuplus on kansainvälisestikin arvioituna edistyksellinen ja runsaasti huomiota ja kiitosta saanut tapa kaupunkiliikenteen kehittämiseksi. Kutsuplussalla on onnistuessaan mahdollisuus mullistaa liikkumiskulttuuria merkittävästi, lisätä erityisesti autoilijoiden halua käyttää joukkoliikennettä ja vähentää henkilöautoriippuvuutta. Mikäli palvelun käyttö kasvaa HSL:n suunnitelmien mukaisesti, Kutsuplussalla voidaan osittain korvata huomattavasti kalliimpia infrastruktuuri-investointeja.

Kutsuplussasta saatu asiakaspalaute on poikkeuksellisen kiittävää. Kutsuplus-palvelu on myös saanut lukuisia kotimaisia ja kansainvälisiä tunnustuspalkintoja. Henkilökohtaisuus ja asiakkaan tarpeet huomioiva kehitys lisää joukkoliikennepalveluiden houkuttelevuutta ja siten käyttöä. Kutsuplussan avulla joukkoliikenteen käyttäjiksi on saatu houkuteltua asiakasryhmiä, joiden tarpeisiin perinteinen joukkoliikenne ei anna vastinetta. Uuden liikennemuodon markkinointiin ja tiedotukseen tulee edelleen panostaa voimakkaasti, sillä suomalaiset ovat aiempien kokemusten perusteella jäykkiä kokeilemaan uutta ja muuttamaan liikkumistottumuksiaan.



07.09.2015

Ryj/1

Palvelumuotona Kutsuplus on kannatettava ja se tukee kaupungin liikennepoliittisia tavoitteita. Jatkossa sen kustannusrakennetta on kuitenkin kehitettävä tehokkaammaksi. Arvio Kutsuplus-liikenteen kokonaissubvention kehittymisestä vaikuttaa epärealistiselta, kun huomioidaan kuntatalouden säästötavoitteet. Subventioaste on nykyisin noin 80 % ja yhden matkan kustannus on HSL:n mukaan noin 20 - 25 euroa. Mikäli subventioaste laskisi 50 %:iin, olisi yhden matkan subventio keskimäärin 10 euroa.

Uuden palvelumuodon vakiinnuttaminen osaksi liikennejärjestelmää edellyttää voimakasta panostusta alkuvaiheessa, mutta palvelun kehittämisessä on myös osoitettava rakenteellista muutosta kokonaissubvention alenemiseen. Palvelun kustannustehokkuuden parantamiseksi on esitetty palvelun laajentamista, jolloin useampi käyttäjä osuu yhteiselle matkalle. Kasvu on tehtävä yhteistyössä muiden liikkumispalveluiden kanssa. Yhteistyö olisi myös kannattavaa kaikille osapuolille. Hiljaisen kysynnän aikana palvelulla ei olisi ylimääräistä autokapasiteettia nostamassa palvelun kokonaiskustannuksia ja siten subventioastetta. HSL saisi tuotettua palvelun laajemmalla alueella, useammille käyttäjille, edullisemmin, kun taas ylimääräistä kalustoa tarjoavat liikennöitsijät saisivat parannettua omaa käyttöastettaan. HSL:n tulisi vuoden 2016 aikana selvittää, voisiko Kutsuplus-palvelu toimia muuten kuin osana HSL:ää. Tässä taloudellisessa tilanteessa sinänsä hyvälle palvelukonseptille ei vaikuta olevan nykymuodossaan taloudellisia edellytyksiä vuoden 2016 jälkeen HSL:ssä.

#### Käsittely

18.08.2015 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

#### Vastaehdotus:

Risto Rautava: Kohdan 14 loppuun lisäys viimeiseksi virkkeeksi: HSL:n tulisi vuoden 2016 aikana selvittää, voisiko Kutsuplus-palvelu toimia muuten kuin osana HSL:ää. Tässä taloudellisessa tilanteessa sinänsä hyvälle palvelukonseptille ei vaikuta olevan nykymuodossaan taloudellisia edellytyksiä vuoden 2016 jälkeen HSL:ssä.

Kannattaja: Hennariikka Andersson

#### Vastaehdotus:

Risto Rautava: Poistetaan nykyiset kohdat 6, 7 ja 8 ja muotoillaan kohdat 6 ja 7 seuraavasti:

#### Kohta 6

HSL:n esittämän 7,2 %:n korotus on merkittävä, mikä johtuu erityisesti infrakustannusten osuuden noususta. Jos korotusta ei tehdä lippujen hintoihin, tarkoittaisi se Helsingin osalta yli 5 miljoonan euron nousua jo



nousevan kuntaosuuden lisäksi. Uhkana merkittävässä lippujen hintojen korotuksessa on se, että joukkoliikenteen suosio laskee. Vuosien 2017 ja 2018 lipunhintoja määriteltäessä uuden tariffijärjestelmän vyöhykerajojen muutoksista aiheutuvista vaikutuksista matkustamiseen, liikenteenhoidon kustannuksiin ja lipputuloihin tarvitaan tarkempia arvioita.

Kohta 7

HSL:n tulee yhdessä jäsenkuntiansa kanssa käynnistää kehitystyö, jossa selvitetään miten voitaisiin turvata joukkoliikenteen houkuttelevuus tulevaisuudessa myös lippujen hintojen osalta.

Kannattaja: Hennariikka Andersson

Vastaehdotus:

Outi Silfverberg: Muutetaan kappale 10 muotoon: Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole kannatettavaa. Toiminnan painopiste asiakkaiden informoinnissa uuden järjestelmän käyttöönottoon on hyvä asia.

Kannattaja: Mikko Särelä

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan.

Ei-ehdotus: Muutetaan kappale 10 muotoon: Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole kannatettavaa. Toiminnan painopiste asiakkaiden informoinnissa uuden järjestelmän käyttöönottoon on hyvä asia.

Jaa-äännet: 4

Hennariikka Andersson, Matti Niiranen, Tom Packalén, Risto Rautava

Ei-äännet: 5

Eija Loukoila, Jape Lovén, Outi Silfverberg, Mikko Särelä, Heta Välimäki

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Äänin 5-4 kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi jäsen Outi Silfverbergin vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan.

Ei-ehdotus: Kohdan 14 loppuun lisäys viimeiseksi virkkeeksi:



07.09.2015

Ryj/1

HSL:n tulisi vuoden 2016 aikana selvittää, voisiko Kutsuplus-palvelu toimia muuten kuin osana HSL:ää. Tässä taloudellisessa tilanteessa sinänsä hyvälle palvelukonseptille ei vaikuta olevan nykymuodossaan taloudellisia edellytyksiä vuoden 2016 jälkeen HSL:ssä.

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 9

Hennariikka Andersson, Eija Loukoila, Jape Lovén, Matti Niiranen, Tom Packalén, Risto Rautava, Outi Silfverberg, Mikko Särelä, Heta Välimäki

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Äänin 9-0 kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi puheenjohtaja Risto Rautavan vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Poistetaan nykyiset kohdat 6, 7 ja 8 ja muotoillaan kohdat 6 ja 7 seuraavasti:

Kohta 6

HSL:n esittämän 7,2 %:n korotus on merkittävä, mikä johtuu erityisesti infrakustannusten osuuden noususta. Jos korotusta ei tehdä lippujen hintoihin, tarkoittaisi se Helsingin osalta yli 5 miljoonan euron nousua jo nousevan kuntaosuuden lisäksi. Uhkana merkittävässä lippujen hintojen korotuksessa on se, että joukkoliikenteen suosio laskee. Vuosien 2017 ja 2018 lipunhintoja määriteltäessä uuden tariffijärjestelmän vyöhykerajojen muutoksista aiheutuvista vaikutuksista matkustamiseen, liikenteenhoidon kustannuksiin ja lipputuloihin tarvitaan tarkempia arvioita.

Kohta 7

HSL:n tulee yhdessä jäsenkuntiansa kanssa käynnistää kehitystyö, jossa selvitetään miten voitaisiin turvata joukkoliikenteen houkuttelevuus tulevaisuudessa myös lippujen hintojen osalta.

Jaa-äännet: 4

Jape Lovén, Outi Silfverberg, Mikko Särelä, Heta Välimäki

Ei-äännet: 4

Hennariikka Andersson, Matti Niiranen, Tom Packalén, Risto Rautava

Tyhjä: 1

Eija Loukoila



Poissa: 0

Äänin 4-4 (1 tyhjä), puheenjohtajan äänen ratkaistessa, kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi puheenjohtaja Risto Rautavan vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Reetta Putkonen

Lisätiedot

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

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 13.08.2015 § 129

HEL 2015-006574 T 00 01 06

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta taloussuunnitelmasta 2016 – 2018 seuraavanlaisen lausunnon:

Yleistä

HSL:n hallitus on käsitellyt HSL:n alustavaa taloussuunnitelmaa kokouksessaan 26.5.2015. HSL:n hallitus samalla päätti pyytää taloussuunnitelmasta jäsenkuntien lausunnot.

HSL pyytää lausuntoa erityisesti seuraavista asioista:

- strategiasuunnitelmasta,
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- kuntaosuuksien tasosta,
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista,
- tarkastusmaksun korottamisesta,
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2015 - 2017,
- jatketaanko Kutsuplus-palvelua TTS:ssä esitetyllä tavalla 31.12.2015 päättyvän kokeilujakson jälkeen.

Helsingin kaupungin lausunto toimitetaan HSL:lle 31.8.2015 mennessä.

HKL tuottaa HSL:lle raitio-, metrol liikenteen ja Suomenlinnan lauttaliikenteen sekä Helsingin alueella myös joukkoliikenteen infraan liittyvät palvelut. Lisäksi HKL on tehnyt erillisiä sopimuksia HSL:n kanssa mm. tilojen vuokraamisesta, automaattien ylläpidosta sekä IT-





palveluista. HKL on liikenteen tuottamisessa HSL:n tärkein yhteistyökumppani, sillä HKL vastaa kokonaan raitio- ja metrolienteestä sekä Suomenlinnan liikenteestä.

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat pääosin HKL:n talousarvioon ja taloussuunnitelmaan 2016 - 2018, jota HKL:n johtokunta käsitteli kokouksessaan 27.5.2015. HKL:n edellä tarkoitetun johtokunnassa alustavasti käsitellyn taloussuunnitelman luvut ovat osittain päivittyneet kesän aikana, ja HKL:n johtokunta käsittelee HKL:n talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitystä kokouksessaan 13.8.2015 samanaikaisesti tämän lausunnon kanssa.

Jäljempänä tässä lausunnossa on vertailtu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2016 - 2018 ja HKL:n päivitetyn talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksen 2016 - 2018 lukuja. HKL esittää, että silti osin kuin luvuissa on poikkeamia, niin HSL päivittää luvut vastaamaan HKL:n esittämiä lukuja lopullisessa taloussuunnitelmassaan yhteistyössä HKL:n kanssa.

#### HSL:n toimintastrategia 2025 ja strategiset tavoitteet 2016 - 2018

HKL:n mielestä HSL:n toimintastrategia ja strategiset tavoitteet antavat hyvän perustan toiminnalle. Tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin asettamia tavoitteita.

Strategisten periaatteiden lisäksi on tärkeää, että HSL määrittää tarkempia konkreettisia tavoitteita ja mittareita, jotka kertoisivat mm. joukkoliikenteen suunnittelun laadusta ja taloudellisuudesta. HSL:n tulisi sisällyttää näihin tavoitteisiin sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Tehdyistä linjastomuutoksista on tarpeen tehdä perusteellisempaa ennen-jälkeen -analyysiä, minkä perusteella voidaan arvioida joukkoliikenteen suunnittelun onnistuneisuutta erityisesti taloudellisuuden ja palvelukyvyn ja palvelun laadun suhteen. Kuinka hyvin tehdyt linjastomuutokset ovat tehostaneet joukkoliikenteeseen suunnatun rahoituksen käyttöä. Tämä selvitystarve konkretisoituu esimerkiksi Kehäradan ja Länsimetron aiheuttamissa linjastomuutoksissa sekä raitioliikenteen linjastosuunnitelman (RAILI) muutosten vaikutusten arvioinnissa.

Vuonna 2016 Helsingin joukkoliikenteeseen toteuttavat palvelutason muutokset ovat perusteluja. Raskaan raideliikenteen, runko- ja poikittaisliikenteen parantamista sekä raitiolinjaston ja joukkoliikenteen tuottavuuden kehittämistä tulee jatkaa tehtyjen kehittämissuunnitelmien mukaisesti. Liikennemuotojen työnjakoa keskustassa tulee edelleen kehittää niin, että päällekkäinen bussi- ja raitioliikenteen tarjonta vähenee ja raitioliikenteen rooli kantakaupungissa vahvistuu.



Helsinki on saanut huomattavasti kansainvälistäkin julkisuutta ns. liikkuminen palveluna -konseptin (Mobility as a Service) kehittäjänä. Liikkuminen palveluna -konseptin perusajatus on mahdollistaa liikkujille mahdollisimman yksinkertaisella ja vaivattomalla tavalla eri liikkumistavat käyttöön ilman, että käyttäjän itse tarvitsee investoida liikkumisvälineisiin, selvittää eri liikennemuotojen käyttöönottoon liittyviä kysymyksiä tai hankkia erilaisia maksuvälineitä. HKL tukee liikkuminen palveluna -konseptia muun muassa tarjoamalla kaupunkilaisille nykyaikaista kaupunkipyöräpalvelua keväästä 2016 alkaen. HKL ryhtyy selvittämään asemainfrastruktuurinsa kehittämistä niin, että se nykyistä monipuolisemmin palvelisi kaupunkilaisten arjen tarpeita.

Liikkuminen palveluna -konseptiin kuuluu, että liikkumisoperaattorit kokoavat yhteen eri asiakkaiden tarpeisiin kokonaisuutena vastaavia niin julkisen (esim. kaupunkijoukkoliikenne, kaukojunaliikenne) kuin yksityisen sektorin (esim. vuokra-autot) palveluita ja muodostavat niistä palveluportfolioita. Liikkuminen palveluna -konseptin kehittämiseksi Helsingin seudulla olisi erittäin tärkeää, että HSL palveluportfolion olennaisimman osan eli joukkoliikennejärjestelmän kehittäjänä ottaisi asiassa aktiivisen roolin. Tämä avaisi myös HSL:lle mahdollisuuden uusiin lipunmyyntikanaviin ja joukkoliikenteen käytön merkittävään edistämiseen.

HSL kokeilee suunnitelmakauden aikana sähköbussiliikennettä. Sähköbussiliikenne edellyttää kunnilta latausinfrastruktuuria raitioliikenteen tavoin. HKL on varautunut sähköbussien latausinfraan toteuttamiseen yhteistyössä HSL:n kanssa niin kuin asiaa on jo vuonna 2015 valmisteltu. HKL:n yhtenä tavoitteena on pitemmällä aikajänteellä saavuttaa synergiahyötyjä raitioliikenteen ja sähköbussiliikenteen latausinfraan kesken.

HSL:n liikenteen luotettavuuden tavoitteiden osalta (s. 10) raitio-, metro- ja lauttaliikenteen tavoitteet noudattavat HKL:n tavoiteasetantaa samoissa asioissa.

HSL:n taloussuunnitelman (s. 10) mukaan vuonna 2016 tehdään lippulajitutkimus lähijunissa, ja että vuosien 2017 ja 2018 lippulajitutkimukset tarkentuvat sen perusteella, miten merkittävät joukkoliikennehankkeet etenevät. HKL toteaa, että on tärkeitä, että lippulajitutkimukset ajoitetaan niin, että esimerkiksi länsimetron käynnistyessä saadaan mahdollisimman pian luotettava kuntakohtainen matkustajajakauma. Helsingille on tärkeitä, että HSL:llä on tarpeelliset ja kattavat tiedot länsimetron operointi- ja infrakustannusten jakamiseen oikealla tavalla kunnittain heti liikennöinnin käynnistyttyä.



HSL:n taloussuunnitelman liitteessä 6 (s. 78-79) on lyhyesti kuvattu, miten infrakulut jaetaan kunnille. HKL toteaa, että kuvausta olisi hyvä täsmentää, ja kuvata tarkemmin tekstiosuudessa (s.78) ja liitteen 6 kuvassa (s.79) liikennemuodoittain infrakustannusten jakoperiaatteet. Esimerkiksi metroinfran osalta on tarkennettava, miten infrakustannusten jakaminen tapahtuu. Tämä on erityisen tärkeää, kun länsimetron liikenne alkaa, ja metron infrakustannuksia kertyy Helsingin lisäksi Espoolle, jolloin Helsingin kaupungin infrakustannukset jaetaan Helsingin sisällä tapahtuvien nousujen perusteella ja vastaavasti Espoon kaupungin infrakustannukset Espoon sisällä tapahtuvien nousujen perusteella.

HSL:n taloussuunnitelman (s. 15) mukaan raitiovaunujen kuljettajien lipunmyynti lopetetaan, kun kaikkiin vaunuihin on asennettu lippuautomaatit. HKL toteaa, että kuljettajalipunmyynnin lopettaminen nopeuttaa raitiliikennettä ja on yhdenmukainen niiden linjausten kanssa, joita HKL ja HKL:n johtokunta ja myös sitä edeltänyt joukkoliikennelautakunta ovat pitkään esittäneet.

HSL:n taloussuunnitelmassa (s. 25) mainitaan, että M300-sarjan ensimmäiset metrojunat ovat liikenteessä kesän 2015 alussa. HKL toteaa, että tarkennetun aikataulun mukaan ensimmäiset metrojunat ovat liikenteessä loppuvuodesta 2015.

## Raitiliikenne

HSL ostaa raitiliikenteen HKL:ltä raitiliikenteen hoitamisesta vuonna 2010 tehdyn pitkäaikaisen sopimuksen perusteella, joka jatkuu aina vuoden 2024 loppuun saakka.

HSL:n taloussuunnitelmassa käsitellään myös raitiliikenteen linjastosuunnitelman vaikutuksista linjastoon (s. 60 ja 64). HSL:n taloussuunnitelmassa arvioitu linjastosuunnitelman aiheuttama kustannusmuutos vastaa HKL:n arviota muutoksen kustannusvaikutuksesta.

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Raitiliikennekorvaus, HSL	53,7	56,5	60,4
Raitiliikennekorvaus, HKL	51,8	55,3	59,1
<b>Erotus</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,2</b>	<b>-1,3</b>

HSL:n luvuissa on mukana bonuksiin varautuminen vuosittain 2016 - 2018; bonuksia ei ole mukana HKL:n luvuissa. Raitiliikenteen



liikennöintikorvausten tasoa nostavat pääomakulut, joita aiheutuu uusien liikenteeseen tulevien raitiovaunujen poistoista ja koroista. Korvaustasoa nostaa myös linjastoon tulevat muutokset.

### Metroliikenne

HSL ostaa metroliiikenteen HKL:ltä metroliiikenteen hoitamisesta vuonna 2010 tehdyn pitkäaikaisen sopimuksen perusteella, joka jatkuu aina vuoden 2024 loppuun saakka.

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Metroliiikennekorvaus, HSL	33,6	43,7	43,3
Metroliiikennekorvaus, HKL	33,4	44,3	44,0
<b>Erotus</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>

HKL:n metroliiikenteestä saama liikennöintikorvaus sisältää ns. lisäkorvausta 2,2 milj. euroa vuonna 2016. Tämä lisäkorvaus on tärkeä HKL:lle, koska sillä korvataan länsimetron käyttöönottoon liittyviä menoja, joita varsinainen liikennöintikorvaus ei kata ennen liikenteen alkamista elokuussa 2016. Lisäkorvauksella katetaan metrovarikon laajentamisen kustannuksia sekä metroliiikenteen käynnistämiseksi tarvittavan lisähenkilöstön palkkaamisesta aiheutuvia kuluja. HKL toteaa, että lisäkorvaus on huomioitava yhdenmukaisesti sekä HKL:n että HSL:n talousarviossa ja taloussuunnitelmassa.

Länsimetron käynnistyminen elokuusta 2016 alkaen merkitsee, että metroliiikenteen liikennöintikorvaukset kasvavat voimakkaasti verrattuna vuoden 2015 tasoon vuosina 2016 - 2018, minkä jälkeen tilanne tasoittuu. Vuoden 2018 liikennöintikorvaukset noudattelevat vuoden 2017 tasoa.

### Lauttaliikenne

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

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Lauttaliikennekorvaus, HSL	4,2	4,2	4,2



Lauttaliikennekorvaus, HKL	3,6	3,6	3,6
<b>Erotus</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>

#### Infrakorvaukset

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

HSL:n taloussuunnitelmassa esitetyt vuoden 2016 infrakorvausluvut sisältävät aikaisempien tilikausien infrakorvauksen tasausta Helsingin osalta 1,3 milj. euroa, mikä vähentää Helsingille tulevaa infrakorvausta vuonna 2016. HKL:n infrakorvausluvuissa vastaavaa tasauserää ei ole, koska tasaus on käsitelty HKL:n taseessa velkana HSL:lle. Seuraavassa esityksessä vuoden 2016 HSL:n infrakorvausluvut on esitetty ilman edellä selvitettyä tasauserää, jotta luvut ovat vertailukelpoisia HKL:n lukujen kanssa.

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Metroinfrakorvaus, HSL	44,9	45,5	46,1
Metroinfrakorvaus, HKL	44,9	46,0	47,3
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>1,1</b>

milj. euroa	2016	2017	2018
Länsimetron infrakorvaus, HSL	5,2	12,4	12,2
Länsimetron infrakorvaus, HKL	5,2	12,4	12,2
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	2016	2017	2018
Raitioinfrakorvaus, HSL	19,9	20,0	21,2



---

Raitioinfrakorvaus, HKL	19,9	20,3	21,7
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>

milj. euroa	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</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>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Lauttainfrakorvaus, HSL	0,4	0,4	0,4
Lauttainfrakorvaus, HKL	0,4	0,4	0,4
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Bussi-infrakorvaus, HSL	2,8	2,9	2,9
Bussi-infrakorvaus, HKL	2,8	2,9	2,9
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

milj. euroa	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Infra yhteensä, HSL	73,9	82,0	83,6
Infra yhteensä, HKL	73,9	82,7	85,2
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	<b>1,6</b>

Infrakorvaustasoa nostaa länsimetron käynnistyminen elokuussa 2016. HKL toteaa, että HSL:n, Helsingin kaupungin ja Espoon kaupungin on vielä syytä tarkentaa länsimetron infrakustannusten laskentaperusteita niin, että laskentaperusteet vastaavat infrasopimusta ja että laskenta tapahtuu samoilla peruseriaatteilla kuin esimerkiksi kehäradan osalta.

#### Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä



07.09.2015

Ryj/1

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

milj. euroa	2016	2017	2018
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL	165,4	186,4	191,5
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL	162,7	185,9	191,9
<b>Erotus</b>	<b>-2,7</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,4</b>

#### Infrasopimuksen päivittäminen bussiterminaalien osalta

HSL:n ja HSL:n jäsenkuntien välisessä infasopimuksessa on määritelty sopimukseen piiriin kuuluva infraomaisuus sekä omaisuuden arvon määrittely ja infralaskutuksen periaatteet.

Infrasopimuksessa on lueteltu ne bussiterminaalit, jotka kuuluvat sopimukseen; Helsingin bussiterminaaleista sopimukseen sisältyvät Elielinaukio, Rautatientori, Kamppi, Itäkeskus, Malmi ja Herttoniemi. Uusien bussiterminaalien osalta sopimuksessa todetaan, että sopijapuolet neuvottelevat yksittäisten (uusien) bussiterminaalien sisällyttämisestä tämän sopimuksen piiriin. Lisäksi sopimuksessa todetaan, että lähtökohtana pidetään tässä sopimuksessa lueteltuja terminaaleja (Elielinaukio, Rautatientori, jne).

HKL on esittänyt HSL:lle, että infrasopimusta päivitetäisiin niin, että infrasopimuksen piiriin tulisivat myös muita bussiliikenteen infrahankkeita (esim. pienempiä terminaaleja) silloin, kun kunta toteuttaa terminaalin HSL:n ilmoittamien tarpeiden mukaan ja terminaali-investointi tuo merkittäviä säästöjä bussiliikenteen operoinnille ja on näin kokonaistaloudellisesti arvioiden kannattava investointi.

HKL on HSL:lle informoinut, että Lauttasaaren tuleva uusi terminaali/kääntöpaikka on juuri tällainen bussiliikenteen operoinnin tehokkuutta parantava infrahanke, jolla saadaan säästöjä liikennöintikustannuksissa. Tehtyjen selvitysten mukaan ko. terminaali-investointi maksaa itsensä takaisin alle viidessä (5) vuodessa HSL:lle liikennöinnissä saavutettavien säästöjen takia. Nykyistä infrasopimusta tulisi tämän vuoksi täsmentää niin, että tämän tyyppisen hankkeen pääomakustannukset voidaan sisällyttää infrasopimukseen. Vastaavissa tapauksissa on uhkana, että pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kannalta liiketaloudellisesti kannattavia bussiliikenteen



infrainvestointeja jätetään tekemättä, kun kustannusjakoa ei voida toteuttaa oikeudenmukaisella kohtuullisella tavalla. Päivittämällä infrasopimus niin, että se myös näiden hankkeiden osalta noudattaa hyötyjä maksaa –periaatetta edistää osaltaan, että hankkeet saadaan toteutettua ja sillä tavalla viime kädessä alennettua bussiliikenteen operointikustannuksia.

#### KutsuPlus-palvelun jatkaminen

Lausuntopyynnössä HSL pyytää kantaa siitä, tulisiko KutsuPlus-palvelua jatkaa TTS:ssä esitetyllä tavalla 31.12.2015 päättyvän kokeilujakson jälkeen.

KutsuPlus on kansainvälisestikin arvioituna edistyksellinen ja runsaasti myönteistä huomiota ja kiitosta saanut tapa kaupunkiliikenteen kehittämiseksi. KutsuPlusilla on onnistuessaan mahdollisuus mullistaa liikkumiskulttuuria merkittävästi, lisätä erityisesti autoilijoiden halua käyttää joukkoliikennettä 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. KutsuPlusin onnistuminen edellyttää voimakasta panostusta alkuvaiheessa, jota lähivuodet vielä ovat.

HKL painottaa, että KutsuPlusin kustannustehokkuutta tulee merkittävästi parantaa. Keinoja tähän voivat olla mm. markkinointi ja liikenteen hallittu laajentaminen kustannustehokkaalla tavalla. Nykyisin muutoin palvelukysynnän huippuaikoina KutsuPlus-autojen käyttöaste on melko alhainen, jolloin autot odottavat liikaa tyhjinä ja suhteellisen suurilla autoilla ajetaan vain muutama matkustaja kerrallaan kyydissä. Tulisi harkita, että HSL:n KutsuPlus -järjestelmässä olisi käytössä vain niin paljon palveluresursseja, että niille riittää koko palveluajan jatkuvasti kyytejä. Koko ajan käytössä olevaa ajoneuvokapasiteettia tulisi sitten tarpeen mukaan täydentää ns. ylivuotoautoilla (esimerkiksi taksit), jotka olisivat KutsuPlusin käytössä vain tarpeen mukaan ja joille maksettaisiin korvausta vain ajetuista (ja siis maksetuista) matkoista. Tämä järjestely olisi winwin-tilanne, jossa HSL saisi tuotettua palvelun jopa merkittävästi edullisemmin ja ylivuotokalustoa tarjoavat liikennöitsijät saisivat parannettua omaa käyttöastettaan.

HKL katsoo, että ennen merkittäviä lisäsatsauksia KutsuPlus - palveluun olisi syytä selvittää, onko nykyiseen taksijärjestelmään tai sitä sääteleviin normeihin tulossa sellaisia muutoksia, jotka saattavat vaikuttaa palvelun toimintaympäristöön ja kysyntään oleellisesti.

#### Käsittely

**Postiosoite**

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

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

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alv.nro**

F102012566





07.09.2015

Ryj/1

13.08.2015 Vaali

Vastaehdotus:

Tuomas Rantanen: Lisätään KutsuPlus-asiaa käsittelevään kohtaan:

"HKL katsoo, että ennen merkittäviä lisäsatsauksia KutsuPlus - palveluun olisi syytä selvittää, onko nykyiseen taksijärjestelmään tai sitä sääteleviin normeihin tulossa sellaisia muutoksia, jotka saattavat vaikuttaa palvelun toimintaympäristöön ja kysyntään oleellisesti."

Kannattaja: Riina Simonen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään KutsuPlus-asiaa käsittelevään kohtaan: "HKL katsoo, että ennen merkittäviä lisäsatsauksia KutsuPlus -palveluun olisi syytä selvittää, onko nykyiseen taksijärjestelmään tai sitä sääteleviin normeihin tulossa sellaisia muutoksia, jotka saattavat vaikuttaa palvelun toimintaympäristöön ja kysyntään oleellisesti."

Jaa-äännet: 1

Marjaana Syrjälä

Ei-äännet: 6

Kari Kälviä, Ari Lehtinen, Tuomas Rantanen, Riina Simonen, Lilja Tamminen, Sinikka Vepsä

Tyhjä: 1

Sakari Oka

Poissa: 1

Kimmo Kokkila

Esittelijä

toimitusjohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433  
ari.paivarinta(a)hel.fi

Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091  
ville.lehmuskoski(a)hel.fi