



13.9.2021

Asia/12

Päätöshistoria

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 26.08.2021 § 134

HEL 2021-007336 T 00 01 06

Lausunto

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

Yleistä

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

1. Strategiasuunnitelma

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

2. Taloussuunnitelma

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

3. Toimintasuunnitelma

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

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



HKL vastaa kokonaan raitio- ja metrolienteestä sekä Suomenlinnan liikenteestä.

Strategiasuunnitelma

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

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

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

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

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



13.9.2021

matkustajamäärien palautumiseen kasvu-uralle koronapandemiasta aiheutuneiden rajoitusten poistuttua.

HSL:n toiminnan painopistettä ei ole perusteltua siirtää merkittävästi joukkoliikennettä täydentävien palvelujen suuntaan, vaan jatkaa edellisten strategioiden suuntaista vahvaan runkojoukkoliikenteeseen perustuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä Helsingin seudulla. Tietoa asiakkaiden muuttuvista tarpeista on tärkeää hyödyntää palvelujen kehittämisessä.

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

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

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



Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamus pitää pystyä palauttamaan ja siten välttämään kulkutapaosuuden merkittävä lasku. Pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden tulisi kasvaa koko HSL:n alueella. HSL:n tulee toimia kustannustehokkaasti ja pyrkiä toteuttamaan sille asetetut tavoitteet mm. tuottavuuden kehittämisessä.

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

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

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

Toimintasuunnitelma

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

HSL:n toimintasuunnitelmassa nostetaan erityisesti esiin kaluston ja
varikoiden omistuksen ja hallinnan keskitetyt linjaukset. HKL:n näkee,
että näillä linjauksilla voidaan merkittävästi vaikuttaa joukkoliikenteen
luotettavuuteen ja kokonaiskustannustasoon erityisesti kaupunkiraide-
liikenteessä. Lisäksi strategiasuunnitelmassa esiin nostettu kalusto- ja
varikkoyhtiöasia on keskeinen myös kaupunkikehitysnäkökulmasta.
Onkin tärkeää, että liikenteenhoidon, varikoiden ja kaluston omistuksen



ja hallinnan ratkaisut tehdään riittävän tarkkojen, hyötyjen ja haittojen analyttiseen ja riippumattomaan asiantuntija-arvioon perustuen. Koska tehtävillä infran ja kaluston hallinnan linjauksilla on laajat sekä pitkäaikaiset vaikutukset liikennöintiin sekä kaupunkikehitykseen, tulee nämä tehdä infran omistajakaupunkien strategisen tason keskustelujen pohjalta ja hankkeita tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja koordinoitusti yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

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

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

Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen

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

Käyttäjien kannalta mahdollisimman yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä HSL-alueella on hyvä tavoite. HSL:n nykyinen käyttöliittymästä ja markkinoinnista vastaava rooli on järkevä ja palvelee seudun tarpeita.



Palvelua tulee kuitenkin operatiivisella tasolla toteuttaa paikalliset (kaupunkitasoiset) tarpeet ja käyttäjäprofiili huomioiden.

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

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

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

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



13.9.2021

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

Pöytäkirjan tarkistaminen

Samalla johtokunta tarkasti pöytäkirjan tämän kohdan osalta heti.

Käsittely

26.08.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

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

Vastaehdotus:

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

Vastaehdotus:

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

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

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

Jaa-äännet: 2

Pekka Pirkkala, Samuli Voutila

Ei-äännet: 7

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



13.9.2021

Asia/12

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

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

Jaa-äännet: 2

Pekka Pirkkala, Samuli Voutila

Ei-äännet: 7

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

Tyhjä: 0

Poissa: 0

19.08.2021 Pöydälle

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

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

Kaupunkiympäristölautakunta 17.08.2021 § 373

HEL 2021-007336 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

HSL:n strategia

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



13.9.2021

HSL:n strategian tapaan myös Helsingin kaupunkistrategia luodaan valtuustokausittain. Uusittu strategia tullaan hyväksymään lokamarraskuussa 2021, joten uuden strategian painopisteistä ei ole tässä vaiheessa tietoa. HSL:n strategiatyö kannattaa tehdä vuorovaikutuksessa kaupungin strategiatyön kanssa.

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

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

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

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

Koronapandemia on vaikuttanut erittäin paljon joukkoliikenteen talouteen, joten on tärkeää, että talousnäkökulma ohjaa merkittävästi tulevan strategian valmistelua. Alustavassa TTS:ssa joukkoliikenteen rahoitukseen liittyvien strategisten tavoitteiden yhteydessä esitetyn rahoitusjärjestelmän ja sen eri elementtien arvioimisen ohella tulisi myös aktiivisesti tehdä vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointia yhteistyössä



eri sidosryhmien kanssa esimerkiksi kaluston uusimiselle asetettujen tavoitteiden ja operaattoreille asetettujen velvoitteiden näkökulmasta. Esitetty myynnin ja markkinoinnin kehittäminen sekä digitalisaation aktiivinen hyödyntäminen lipputulosten kasvattamiseksi on hyvä kehityskulku.

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

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

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

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

Toiminta- ja taloussuunnitelma

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

Vuosikymmenen aikana lippujen hinnat ja kuntaosuudet ovat nousseet yli kolmanneksella, kun vastaavana aikana kuluttajahintaindeksi on noussut 12 %:lla. Muutosta ei selitä pelkästään kasvu infrakustannuksissa, joiden osuus HSL:n kokonaiskustannuksista on noin viidennes.



Joukkoliikennematkustaminen on tuona aikana kasvanut vain saman verran kuin HSL-alueen asukasluku. Tehdyt taloudelliset panostukset eivät siis ole johtaneet joukkoliikenteen matkustamisen ja kulkumuoto-osuuden kasvuun.

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

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

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

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

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia.

Helsinki suhtautuu runkolinjojen perustamiseen positiivisesti. Samalla tulisi vähentää keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen vuoromäärää



ja parantaa esikaupunkialueiden liityntäyhteyksien palvelutasoa. Helsingin yleiskaavan mukaisen raideliikenteen verkostokaupungin kehittäminen vaatii myös tarvittaessa HSL:n linjastosuunnitelmien, strategioiden ja ohjelmien päivittämisen tämän tavoitteen mukaiseksi. Junaliikennettä tulee kehittää siten, että Käpylän ja Valimon vaihtoasemien matkustajaliikenne pystytään hoitamaan myös tulevaisuudessa, kun matkustajamäärät kasvavat.

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

Kuntaosuuksien taso

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

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

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä kalettu lipputuloilla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessa-



kin. Alennusryhmille myönnettyjen alennusten ulottamista kertalippuihin tulee selvittää.

Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen

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

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60–80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille.

Kuntakohtaisen ylijäämän tai alijäämän käyttö

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

Käsittely

17.08.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

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

Vastaehdotus:

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



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

Kannattaja: Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Eveliina Heinäluoman vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Korvataan kappaleen 14 kolme ensimmäistä lausetta seuraavasti:

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

Korvataan kappale 21 seuraavasti:

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

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Poistetaan lausunnosta kohta:
Tarkastusmaksun korottaminen



Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60–80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille.

Kannattaja: Mika Raatikainen

Vastaehdotus:

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

Kannattaja: Tuomas Nevanlinna

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

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

Jaa-äännet: 5

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

Ei-äännet: 7

Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Saana Rossi, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 1

Silja Borgarsdottir Sandelin

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

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Poistetaan lausunnosta kohta:

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Pysäköintivirhemaksun suuruus on Helsingissä maksuvyöhykkeestä riippuen 60–80 euroa. Joukkoliikenteen tarkastusmaksun ei ole perusteltua olla suurempi kuin pysäköintivirhemaksun. Toisin kuin liputta matkustamisesta, väärästä pysäköinnistä voi aiheutua haittaa tai vaaraa myös kolmansille osapuolille.



13.9.2021

Asia/12

Jaa-äännet: 7

Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Saana Rossi, Anni Sinnemäki

Ei-äännet: 6

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

Esittelijän ehdotus jäi voimaan äänin 7-6.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

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