



§ 134

Liikenneliikelaitoksen lausunto kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2022-2024

HEL 2021-007336 T 00 01 06

Lausunto

Liikennelaitosliikelaikoksen 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 evästyksen 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 metroliikenteestä 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 kestävän liikkumisen kokonaisuuden suunnittelua. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista. Kannatettava on myös HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti.

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

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

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

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



HSL:n toiminnan painopistettä ei ole perusteltua siirtää merkittävästi joukkoliikennettä täydentävien palvelujen suuntaan, vaan jatkaa 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 lipputulojen 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 la-
taus- ja varikkoinfraan.

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

Taloussuunnitelma

Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun. Joukko-



liikenteen 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 lipputulojen 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 metrolinjojen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhti-
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



26.08.2021

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 järjestelyissä. 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 kalustorganisaationa. Kehittyneen osaamisen myötä HKL:llä olisi erinomaiset edellytykset toimia tässä roolissa myös laajemmin pääkaupunkiseudulla. HKL on sitoutunut kehittämään HSL:n kanssa yhteistyössä varikoiden ja kalustonhallinnan linjauksia siten, että HKL:n toimintamalli tukee liikenteen seudullista kehittämistä ja mahdollistaa erilaiset liikenteen hankintatavat. HKL:n mahdollisella yhtiöittämisellä syntyvä yhtiö toimisi hyvänä edellytyksenä seudullisen yhteistyön syventämiselle.

Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen

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

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



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

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

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

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

Ilman mainosrahoitusta Helsingin (ja Espoon) palvelusta maksettavaksi jäävä osuus olisi noin kaksinkertainen nykytilaan verrattuna. Mainosrahoitus ja sen kannattavuus liittyvät vahvasti kaupunkitilaan, infran rakenteisiin, kaupunkikuvaan, kaupunkien muihin sopimuksiin mainoslai-



tepaikoista 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

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, Joonas Turtiainen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys



26.08.2021

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

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö
- 2 HSL_suunnitelma 2022-2024_hallitus_15.6.2021

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Liikennelaitosliikelaituksen johtokunta antaa 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 metroliikenteestä 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 kestävän liikkumisen kokonaisuuden suunnittelua. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista. Kannatettava on myös HSL:n tavoite luoda seudulle toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä tehokkaasti ja kilpailuneutraalisti.

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



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

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

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

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

Helsingin ja HKL:n tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävissä



26.08.2021

toimissa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. MAL-suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä edistetään monipuolisesti Helsingin seudun kestävästä 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.

Taloussuunnitelma

Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamus pitää pystyä palauttamaan ja siten välttämään kulkutapaosuuden merkittävä lasku. Pitkällä aikavälillä 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 katettu lipputuloilla noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessaakin erityisesti operatiivisten kustannusten osalta, jotta joukkoliikenteen lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä. Pandemiasta johtuvassa joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa on perusteltua käyttää kaikkia keinoja. Siten myös matkustajien lipunhintojen korotukset ovat mahdollisia. Koronavaikutusten johdosta kuntaosuuksille ja lipputuottojen kasvulle 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.

Koronapandemian aiheuttaman lipputulojen vähenemisen korjaamisessa voidaan myös varautua ratkaisuun, jossa kausiliput hinnoitellaan kuntakohtaisesti. Tällöin kuntien erilaiset taloudelliset tilanteet ja mahdollisuudet tukea joukkoliikennettä voidaan hyödyntää lippujen hinnoittelussa. Muussa tapauksessa lipunhinnat voivat määräytyä heikoim-



man kuntatalouden mukaan, mikä ei välttämättä ole koko seudun kannalta järkevin ratkaisu.

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

Toimintasuunnitelma

Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Raitio- ja metroliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. HKL on omassa taloussuunnitelmassa 2022-2024 valmistautunut HSL:n taloussuunnitelmassa esitettyihin 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 järjestelyissä. 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.

HKL:llä on jo nykyisin ainutlaatuinen osaamiskeskittymä kaupunkiraide-liikenteen 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 kalusto-organisaationa. Kehittyneen osaamisen myötä HKL:llä olisi erinomaiset edellytykset toimia tässä roolissa myös laajemmin pääkaupunkiseudulla. HKL on sitoutunut kehittämään HSL:n kanssa yhteistyössä varikoiden ja kalustonhallinnan linjauksia siten, että HKL:n toimintamalli tukee liikenteen seudullista kehittämistä ja mahdollistaa erilaiset liikenteen hankintatavat. HKL:n mahdollisella yhtiöittämisellä syntyvä yhtiö toimisi hyvänä edellytyksenä seudullisen yhteistyön syventämiselle.

Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen

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

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

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

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

On huomattava, että Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän ylläpito ja operatiivinen ohjaus määrittely- ja hankintavaiheen jälkeenkin vie keskimäärin HKL:ssä n. 1 henkilötyövuotta, ja edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupungin liikennesuunnittelun kanssa. HSL:n esittämässä kaupunki-



pyöräpalvelun toteutusmallissa kaupunkien operatiivisen ohjauksen resurssitarve ei poistu, mutta lisää resurssitarvetta HSL:n päässä palvelun hankintaan ja ohjaukseen. On tärkeää, että kuntien ja HSL:n välinen työnjako suunnitellaan tehokkaaksi, päällekkäistä työtä välttäen. Helsingin kaupunki on onnistunut palvelun ohjaamisessa kuluneena kaupunkipyöräkautena erinomaisesti, ja HKL:llä on tähän valmiit resurssit, osaaminen ja toimintamallit. Tätä toimintamallia ei tule rikkoa tarpeettomasti ja kertynyt osaaminen tulee hyödyntää tulevana hankintakausina tehokkaasti.

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

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

Pöytäkirjan tarkistaminen

Samalla johtokunta tarkastaa pöytäkirjan tämän kohdan osalta heti.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt HKL:n johtokuntaa antamaan toiminta- ja taloussuunnitelmasta lausunnon kaupunginhallitukselle 26.8.2021 mennessä. Lausuntoa on pyydetty myös kaupunkiympäristölautakunnalta. Lausuntoja on valmisteltu yhteistyössä kaupungin sisällä.

Yleistä



HSL:n perussopimuksen mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. HSL:n hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL on pyytänyt kaupungilta lausuntoa taloussuunnitelmaehdotuksesta 2022 – 2024. HSL pyytää jäsenkuntiaan ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1) Strategiasuunnitelma

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

2) Taloussuunnitelma

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

3) Toimintasuunnitelma

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

HSL:n strategia

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

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

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

- joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät,
- palvelumme vastaavat asiakkaidemme muuttuvaa liikkumista ja



- joukkoliikenteen rahoitus on kestäväällä pohjalla.

Taloussuunnitelma

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

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

Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) toimivaltaisille joukkoliikenneviranomaisille myöntämään koronatukeen liittyy ehtoja, jotka rajoittavat merkittävästi HSL:n toimivaltaa palvelutason muutoksissa ja lippujen hinnoittelussa. Tukehtojen mukaan joukkoliikenteen lippujen hintoihin hyväksytään taloustilanteen parantamiseksi tehtävät enintään indeksikorotuksen mukaiset korotukset. Liikenteen palvelutasoon hyväksytään säästötoimenpiteenä tehtävä enintään 3 % palvelutason lasku.

HSL:n toimintamenojen on vuonna 2022 arvioitu olevan yhteensä 728,0 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2021 toteutumaennusteeseen verrattuna 8,1 milj. euroa (+1,1 %). Vuonna 2023 toimintamenojen arvioidaan olevan 796,7 milj. euroa ja vuonna 2024 818,6 milj. euroa.

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

HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2021 on 147,1 milj. euroa. Tästä metron osuus on 104,9 milj. euroa (72,1 %). Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä.

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



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

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

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

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

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

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

Järvenpää tekee HSL-jäsenyydestä uudelleentarkastelun vuotta 2024 silmällä pitäen, jolloin Järvenpään sisäisen bussiliikenteen nykyinen sopimus on päätymässä.

Merkittävimmät liikenteen palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

Vuonna 2022

- Raitioliikenteessä varaudutaan jatkamaan linjan 7 reittiä Pasilasta Meilahteen uudelle Rosina Heikelin puiston käänköpaikalle ja linjan 9 reittiä Pasilasta Ilmalantorille.



26.08.2021

- Bussiliikenteessä toteutetaan Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien sekä Tuusulanväylän linjastosuunnitelmien mukaiset muutokset syysliikenteen alusta. Suunnitelmien mukaisesti perustetaan uudet runkolinjat 300, 400 ja 600.

Vuonna 2023

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

Vuonna 2024

- Junaliikenteessä tihennetään vuoroväliä päiväliikenteessä ja lauantaisin klo 9-19 Helsingin ja Järvenpään välillä nykyisestä 30 minuutista noin 15 minuuttiin, mikäli Järvenpää liittyy HSL:n jäseneksi.
- Raitioliikenteessä jatketaan linjan 6 reitti Hietalahdesta Eiranrantaan. Linjojen 8 ja 9 reittejä jatketaan Länsiterminaalilta Bunkkerin edustalla olevalle uudelle käänöpaikalle. Linjaa 7 jatketaan Länsiterminaalilta Melkinlaiturille. Lisäksi varaudutaan Kalasataman raitiotien liikennöinnin aloitukseen Nihdin ja Länsi-Pasilan välillä. Raitide-Jokerin eli pikaraitiolinjan 550 matkustajaliikenteen käynnistämiseen varaudutaan vuoden 2024 aikana.

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

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

Lausuntopyynnön liitteet



26.08.2021

Esityslistan liitteenä ovat HSL:n lausuntopyyntökirje ja HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2022-2024.

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö
- 2 HSL_suunnitelma 2022-2024_hallitus_15.6.2021

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 19.08.2021 § 127

HEL 2021-007336 T 00 01 06

Lausunto

Johtokunta päätti panna asian 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