



29.08.2011

Ryj/3

§ 728

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2012-2014

Pöydälle 29.08.2011

HEL 2011-000399 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntöasiakirjat
- 2 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto
- 3 Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan esityslista
- 4 Talous- ja suunnittelukeskuksen lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2012-2014

Otteet

Ote
HSL

Lausunnonantajat

Otteen liitteet

Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje,
kaupunginhallitus

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättäne antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2012 - 2014 seuraavan lausunnon:

Yleistä

Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymässä (HSL) tehty strategiatyö antaa hyvän perustan toiminnan suuntaamiselle. Strategiatyössä on asetettu konkreettisia kehittämistavoitteita ja määritelty kehittämistoimenpiteitä, joiden avulla tavoitteet pyritään toteuttamaan. Tavoitteet vuosille 2012 – 2018 ovat kannatettavia. Tyytyväisten asiakkaiden osuutta ja liikenteen luotettavuutta koskevat tavoitteet ovat



haasteellisia, mutta ne ovat linjassa kaupungin liikennelaitos - liikelaitoksen kehittämistavoitteiden kanssa.

Helsingin joukkoliikenteen palvelutason muutokset vuonna 2012 ovat perusteltuja ja pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin.

Taloussuunnitelman mukainen kustannusten kasvu on lähes kaksinkertainen kaupungin vuoden 2012 valmistelun raamiin verrattuna. Helsingin kaupunki edellyttää, että HSL tehostaa toimintaansa kaupungin talouteen kohdistettavia tehostamis- ja säästötoimia vastaavasti. Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajat ovat esittäneet HSL:lle tuottavuuden nousutavoitteeksi 2 % vuonna 2012.

HSL:n taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuus vuonna 2012 on 172,3 milj. euroa vähennysten jälkeen. Kaupunginhallituksen hyväksymässä vuoden 2012 talousarvioraamissa kuntaosuus on 173,2 milj. euroa. Tältä osin taloussuunnitelma on hyväksyttävissä.

HSL:n tulee huolehtia vähintään kustannusten kasvua vastaavasta lipputuottojen kasvusta myös taloussuunnitelmakaudella. Kuntaosuuden suhteellisen osuuden kasvattaminen ei ole perusteltua eikä taloudelliset näkymät huomioon ottaen Helsingin osalta mahdollista.

Taloussuunnitelman informatiivisuus on parantunut, mutta sitä tulee edelleen kehittää. Puutteena on erityisesti talouden ja toiminnan tehokkuudenpidemmän aikavälin kehitystä kuvaavien tunnuslukujen ja mittareiden vähäisyys. Tietoa tarvittaisiin mm. liikennepalvelujen käyttöasteen (= paikkakilometrit/matkustuskilometrit -suhde) kehittymisestä liikennemuodoittain tilanteessa, jossa erityisesti raideliikennettä lisätään varsin voimakkaasti.

Liikennöinti- ja infrakulut

HSL:n taloussuunnitelmassa vuoden 2012 operointi- ja infrakustannukset on jaettu kunnille liikennemuodoittain. Vuosina 2013-2014 operointi- ja infrakustannuksia ei ole jaettu liikennemuodoittain, vaan jakoperusteena on käytetty vuoden 2012 operointi- ja infrakustannuksia yhteensä. Vuosien 2013-2014 osalta käytetty virheellinen laskentapa johtaa väärään kuntaosuusjakoon varsinkin vuonna 2014, kun Kehärata otetaan käyttöön. Karkean arvion mukaan Helsingin kuntaosuus on 6-7 milj. euroa liian suuri vuonna 2014. Taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuuden kasvu vuodesta 2012 vuoteen 2014 on noin 23 milj. euroa.

HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa on infrakulujen laskentaperusteet on määritelty seuraavasti: "Eri liikennemuodoille/linjastoille kohdistetut infrakustannukset yhteensä



29.08.2011

Ryj/3

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

Infrakulujen kohdistaminen yhtenä kokonaisuutena koko alueen osalta joukkoliikennemuodolle johtaa epäoikeudenmukaiseen lopputulokseen eikä vastaa sitä periaatetta, josta HSL:n perustamisvaiheessa oli yhteisymmärrys. Infrakuluja ei pidä kohdistaa koko alueelle yhtenä kokonaisuutena, vaan kunkin kunnan infrakustannukset on jaettava erikseen yksittäisen kunnan alueella tehtyjen nousujen suhteessa.

Esimerkiksi Kehäradan valmistuttua Kehäradan kustannukset pitää kohdistaa niin, että Vantaan kaupungin pääomakustannus Kehäradan osalta jaetaan Vantaan sisällä tapahtuneiden nousujen perusteella. Jos Kehäradan kustannukset liitetään junainfran kokonaiskustannuksiin ja jaetaan yhtenä kokonaisuutena, joutuu Helsinki korvaamaan Kehäradan pääomakuluista pääosan, vaikka rataosuus sijaitsee kokonaisuudessaan Vantaalla. Vastaavasti Länsimetron valmistuttua Länsimetron kustannukset pitää kohdistaa kunnille niin, että Espoon kaupungin pääomakustannus Länsimetron osalta jaetaan Espoon sisällä tapahtuneiden nousujen perusteella ja Helsingin kaupungin pääomakustannus Länsimetron osalta Helsingin sisällä tapahtuneiden nousujen perusteella.

Infrakustannukset jakaminen yhtenä kokonaisuutena voisi vaikeuttaa tulevien joukkoliikennehankkeiden läpivientiä. Esimerkiksi Östersundomin metro palvelee periaatteessa vain Helsinkiä, mutta muut kunnat joutuisivat maksamaan sen pääomakustannuksia, jos metron infrakustannukset jaettaisiin yhtenä kokonaisuutena. Tämä voisi aiheuttaa vastustusta muissa kunnissa metron laajennusta kohtaan.

Helsingin kaupunki edellyttää, että infrasopimusneuvotteluja jatketaan HSL:n ja kuntien välillä. Kuntaosuuksien laskentaperiaatteet on ratkaistava välittömästi ennen kuin HSL hyväksyy vuosien 2012-2014 taloussuunnitelman.

Matkatakuu

Matkatakuan käyttöön ottoa on vielä harkittava suhteessa muihin joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta nostaviin ja joukkoliikenteen häiriötilanteita vähentäviin hankkeisiin nähden. Järjestelmän hallinnolliset kustannukset ovat melko suuret.

Matkustajan kannalta hankalaa suunnitellussa järjestelmässä on se, että matkatakuu ei korvaa syntyviä lisäkustannuksia, jos ne johtuvat HSL:n ulkopuolisista yllättävistä syistä, poikkeuksesta on tiedotettu 30 minuuttia ennen matkan alkua tai häiriötilanne johtuu ylivoimaisesta esteestä. Näin ollen muun muassa katutöiden, suurtapahtumien ja



onnettomuuksien aiheuttamat liikenneuhkat tai sähkökatkoista johtuvat ongelmat on rajattu korvausvelvollisuuden ulkopuolelle. Matkustaja joutuu tekemään päätöksen korvaavasta yhteydestä ja näin syntyvistä lisäkustannuksista liikenteessä olleessaan melko hatarin tiedoin. Matkustaja on myös velvollinen käyttämään reittiopasta ja seuraamaan sähköistä tiedotusta. Matkatakujärjestelmää tulisi vielä tarkastella enemmän asiakasnäkökulmasta.

Ennen matkatakujärjestelmän käyttöönottoa on mahdolliset taustajärjestelmät saatettava siihen kuntoon, että matkatakuiden käsittely sujuu kitkattomasti.

Aikaisin mahdollinen hetki mahdollisen matkatakujärjestelmän käyttöön ottoon voi olla vasta uuden lippujärjestelmän käyttöönoton yhteydessä. Joka tapauksessa on ennen matkatakuihin mahdollista käyttöönottoa perusteltua pyytää uudet lausunnot jäsenkunnilta, jotta voidaan varmistaa, onko mm. taloudellisia edellytyksiä palvelutakuun käyttöön otolle.

Esittelijä

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 31.8.2011 mennessä. HSL:n lausuntopyyntö ja taloussuunnitelma ovat liitteessä 1.

Taloussuunnitelman yhteydessä HSL pyytää lausuntoa matkatakuihin tarkoituksenmukaisuudesta. Jos matkatakuihin katsotaan tarkoituksenmukaiseksi, pyydetään vastaamaan kysymykseen, onko kunnan taloudelliset resurssit huomioon ottaen matkatakuihin mahdollinen käyttöönottoaika syysliikenteen alku vuonna 2013, vuoden 2014 alku tai kytkettynä taksa- ja lippujärjestelmämuudistukseen.

Matkatakuihin koskeva ote HSL:n hallituksen pöytäkirjasta 23.11.2010 on liitteessä 1. HSL:n pöytäkirjanotteessa mainittu raportti 'Matkatakuihin valmistelu' on luettavissa HSL:n sivuilla: http://www.hsl.fi/FI/mikaonhsl/julkaisut/Documents/2010/19_2010_Matkatakuihin.pdf

Taloussuunnitelman sisällöstä



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

Taloussuunnitelman mukaan HSL:n toimintatulot ovat 558,1 milj. euroa. Kasvua toimintatuloissa on 38,8 milj. euroa (7,5 %).

Toimintamenot ovat 2012 yhteensä 554,8 milj. euroa. Kasvua on 35,1 milj. euroa (6,8 %) Toimintamenoista 79,7 % eli 441,9 milj. euroa on joukkoliikenteen operointikustannuksia.

Joukkoliikenneinfran käyttökorvauksiksi on arvioitu 67,5 milj. euroa, josta Helsingin osuus on 63,9 milj. euroa. Kuntien ja HSL:n välinen infrasopimus on voimassa vuoden 2011 loppuun ja katkosopimuksesta neuvotellaan. Taloussuunnitelman infrakustannukset on arvioitu voimassa olevan sopimuksen mukaisesti.

Lipputuloja arvioidaan vuonna 2012 kertyvän 267,1 milj. euroa. Kasvua on 5,5 % vuoteen 2011 nähden. Lipputulot muodostavat 47,9 % HSL:n toimintatuloista.

Lipputuloissa on otettu huomioon arvioidut taksankorotukset sekä lisäys lippujen myynnissä (Helsingin osalta lisäys myynnissä 2,0 %). Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräiseksi korotukseksi esitetään 5,1 %.

Suurten kaupunkien joukkoliikennetueksi on arvioitu 6,2 milj. euroa, josta Helsingin osuus asukaslukujen mukaisessa suhteessa on 3,28 milj. euroa.

Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista. Kuntaosuudet ovat 2012 yhteensä 275,6 milj. euroa. Helsingin kuntaosuus, joka on 62,5 % yhteenlasketusta 275,6 milj. eurosta, on 172,3 milj. euroa (kasvu 6,6 %) vuonna 2012.

Joukkoliikenteen palvelutasossa Helsingin osalta suurimmat muutokset 2012 ovat sisäisessä bussiliikenteessä ja seutulinoissa. Tällaisia ovat mm. lähtöjen lisääminen kevääksi ja kesäksi linjalle 15A Länsisataman palvelujen lisääntymisen takia, linjojen 14, 39 ja 77A tarjonnan lisääminen sekä linjan 550 (Jokeri) kapasiteettiongelmien korjaaminen ja vuorovälin tihentäminen arkisin ruuhkan laidoilla sekä sunnuntaisin päiväliikenteessä. Helsingin sisäisillä linjoilla varaudutaan mahdollisiin kapasiteetti- ja ajoaikalisäyksiin sekä yllättäviin vara-autotarpeisiin sekä automaattimetron asennustöiden aikaisiin liikennekatkoihin.

HSL:n investoinnit 2012 ovat 11,7 milj. euroa, vuonna 2013 24,7 milj. euroa ja vuonna 2014 24,6 milj. euroa. Merkittävin investointi on LIJ-



29.08.2011

Ryj/3

2014 hanke ja matkakorttijärjestelmän kehittäminen, 53,4 milj. euroa vuonna 2012 sekä 22,5. milj. euroa vuonna 2013 ja 22.5 milj. euroa vuonna 2014.

Matkatakuu

Matkatakuan tarkoitus on liikenteen häiriötilanteissa helpottaa matkustajan pääsyä määränpäähensä. Matkatakuu korvaisi matkan uudelleen järjestämisestä syntyvän taksimatkan tai uuden joukkoliikennematkan kustannukset 50 euroon asti, mikäli matka on vaarassa myöhästyä määränpäästä liikenteen häiriön vuoksi yli 20 minuuttia.

Matkatakuu olisi henkilökohtaisen matkakortin käyttäjille tarjottava etu. Matkatakuu kattaisi maantieteellisesti koko HSL-alueen ja kaikki joukkoliikenteen muodot lukuun ottamatta U-liikenteen busseja ja yöliikennettä. Matkatakuan kantava ajatus on HSL:n kokonaisvastuu asiakkailleen antamasta palvelulupauksesta.

Matkatakuan kustannusten on arvioitu olevan HSL-alueella noin 800 000 euroa vuodessa, mikä edellyttäisi noin 0,3 % lipun hinnan nostoa siinä tapauksessa, ettei joukkoliikenteen käyttö matkatakuan myötä lisäänty.

Saadut lausunnot

Alustavasta taloussuunnitelmasta on saatu kaupunkisuunnittelulautakunnan (16.8. 2011), liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan (18.8.2011) sekä talous- ja suunnittelukeskuksen (16.8.2011) lausunnot. Lausunnot ovat liitteinä 2-4.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunnossa kiinnitetään huomiota mm. siihen, että HSL:n talousarvion kehityskulku, jossa Helsingin kustannukset (+6,1 %) kasvavat suhteellisesti enemmän kuin lipputulot (+5,7) on saatava katkaistua.

Lautakunta pitää matkatakujärjestelmää kannatettavana, ja luontevimpana käyttöön ottoa yhdessä uuden lippujärjestelmän kanssa. Lautakunta kiinnittää kuitenkin huomiota eräisiin asiakasnäkökulmasta hankaliin asioihin suunnitellussa matkatakujärjestelmässä.

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan lausunnossa kiinnitetään huomiota vuosien 2013-2014 kuntaosuuksien laskentatapaan. Vuosina 2013-2014 operointi- ja infrakustannuksia ei ole jaettu liikennemuodoittain, vaan jakoperusteena on käytetty vuoden 2012 operointi- ja infrakustannuksia yhteensä. Virheellinen laskentatapa johtaa



väärään kuntaosuusjakoon varsinkin vuonna 2014, kun Kehärata otetaan käyttöön.

Infrakulujen kohdistaminen yhtenä kokonaisuutena koko alueen osalta joukkoliikennemuodolle johtaa epäoikeudenmukaiseen lopputulokseen eikä vastaa sitä ajatusta, joka HSL:n perustamisvaiheessa on ollut. Infrakuluja ei pidä kohdistaa koko alueelle yhtenä kokonaisuutena, vaan kunkin kunnan infrakustannukset on jaettava erikseen yksittäisen kunnan alueella tehtyjen nousujen suhteessa.

Liikennelaitos -liikelaitoksen mukaan matkatakuu on kannatettava vaihtoehto. Lausunnossa kuitenkin todetaan, ettei matkatakujärjestelmästä saa syntyä ylimääräisiä kustannuksia operaattorille tai kustannukset on korvattava erillisellä korvauksella.

Myös talous- ja suunnittelukeskus kiinnittää lausunnossaan huomiota HSL:n kustannusten kasvuun. Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä kuntayhtymältä tulee edellyttää toiminnan tehostamista kaupungin talouteen kohdistettavia tehostamis- ja säästötoimia vastaavasti. PKS -kaupunginjohtajat ovat esittäneet HSL-kuntayhtymälle tuottavuuden nousutavoitteeksi 2 % vuonna 2012.

Talous- ja suunnittelukeskus pitää vuoden 2012 kuntaosuutta hyväksyttävänä.

Talous- ja suunnittelukeskus katsoo että HSL:n tulee huolehtia vähintään kustannusten kasvua vastaavasta lipputuottojen kasvusta myös taloussuunnitelmakaudella, mikä tarkoittaa merkittäviä tariffien korotuksia myös vuosina 2013 ja 2014. Kuntaosuuden suhteellisen osuuden kasvattaminen HSL:n toiminnan rahoituksessa ei ole perusteltua eikä taloudelliset näkymät huomioon ottaen Helsingin osalta mahdollista.

Virheellisen jakoperusteen johdosta Helsingin kuntaosuus on taloussuunnitelmassa vuoden 2014 osalta karkean arvion mukaan 6-7 milj. euroa liian suuri. Taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuuden kasvu vuodesta 2012 (172,3 milj. euroa) vuoteen 2014 (195,0 milj. euroa) on noin 23 milj. euroa.

Talous- ja suunnittelukeskus suhtautuu epäillen matkatakunun toteuttamisen hyötyihin ja pitää tarkoituksenmukaisempina rajallisten resurssien käyttämistä joukkoliikenteen häiriötilanteita vähentäviin hankkeisiin.

Esittelijän kannanotot

Kaupunginhallituksen hyväksymässä vuoden 2012 talousarvioraamissa HSL:n kuntaosuus on 173,2 milj. euroa, mikä on suurempi kuin



29.08.2011

Ryj/3

taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuudeksi vuonna 2012 arvioitu 172,3 milj. euroa. Vuoden 2012 kuntaosuuden osalta suunnitelmaan ei ole huomauttamista. Riittävä lipputuotto on turvattava tariffien korotuksin.

Esittelijä yhtyy liikennelaitos -liikelaitoksen sekä talous- ja suunnittelukeskuksen esittämiin kannanottoihin HSL:n taloussuunnitelmassa olevista virheellisyyksistä vuoden 2012 jälkeisten kuntaosuuksien laskennassa. Ongelma liittyy infrakulujen laskentaperiaatteisiin vuoden 2011 jälkeen. Tältä osin kaupungin (infrakulujen kohdentaminen liikennemuodoittain, nousuittain ja kunnittain) jo aiemmin esittämät linjaukset ja HSL:n (liikennemuodoittain, nousuittain ja koko HSL-alue) näkemykset eroavat toisistaan.

Kuntien ja HSL:n välinen infrasopimus on voimassa vuoden 2011 loppuun ja jatkosopimusta koskevat neuvottelut ovat kesken. Kustannusten laskentaperusteet on välttämätöntä saada ratkaistua ennen HSL:n taloussuunnitelman hyväksymistä.

Esittelijä yhtyy myös talous- ja suunnittelukeskuksen kannanottoihin HSL:n toiminnan tehostamisesta ja talouden sopeuttamisesta kaupungin talouteen kohdistettavia tehostamis- ja säästötoimia vastaavasti.

Matkatakuaan käyttöön oton hyötyjä on vielä harkittava mm. taloudelliselta kannalta, koska järjestelmän hallinnolliset kustannukset ovat verrattain suuret. On myös harkittava sitä, olisivatko joukkoliikenteen häiriötilanteiden vähentämiseen tähtäävät muut toimet tehokkaampia.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntöasiakirjat
- 2 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto
- 3 Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan esityslista
- 4 Talous- ja suunnittelukeskuksen lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2012-2014

Otteet

Ote
HSL

Otteen liitteet
Esitysteksti



29.08.2011

Ryj/3

Oikaisuvaatimusohje,
kaupunginhallitus

Lausunnonantajat

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 16.08.2011 § 257

HEL 2011-000399 T 00 01 06

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunnan mielestä Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymässä (HSL) tehty strategiatyö antaa hyvän perustan uuden joukkoliikenneorganisaation toiminnan suuntaamiselle ja toimintakulttuurin luomiselle. Strategiatyössä on asetettu konkreettisia kehittämistavoitteita ja määritelty kehittämistoimenpiteitä, joiden avulla pyritään toteuttamaan strategiset tavoitteet. Strategian toteutumisen arviointiin onkin monessa kohdassa asetettu selvät mittarit vuoteen 2018 asti. Tulevien vuosien talousarvioiden yhteydessä pitäisikin esittää myös toteutumatietoja menneiltä vuosilta, jotta voitaisiin arvioida kuinka hyvin asetetut tavoitteet on pystytty toteuttamaan.

Helsingin joukkoliikenteen palvelutason muutokset ovat melko vähäiset vuonna 2012. Merkittävin muutos on raitioliikenteen laajentaminen Jätkäsaareen (linjat 8 ja 9). Bussiliikenteessä jatketaan muutaman linjan reittiä siten, että ne muuttuvat kokonaan tai osittain seutulinoiksi. Lisäksi tehdään matkustajamääristä tai ajoajoista johtuvia muutoksia. Muutokset ovat perusteltuja ja pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin.

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräinen korotus (+5,1 %) on suuri verrattuna viime vuosien hintakehitykseen. Korotusta on perusteltu Helsingin kunnallistalouden näköpiirissä olevien useiden vaikeiden vuosien takia. HSL:n talousarvion kehityskulku, jossa Helsingin kustannukset (+6,1 %) kasvavat suhteellisesti enemmän kuin lipputulot (+5,7 %), tulee katkaista. Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo, että merkittävä hinnan korotus on ristiriidassa Helsingin valtuustostrategian tavoitteen kanssa, jonka mukaan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun yhteenlaskettua kulkumuoto-osuutta tulisi nostaa prosenttiyksikön vuodessa vuoteen 2012 saakka. Pitkällä tähtäimellä HSL:n talouden tasapainottamiseen tulisi etsiä muita



ratkaisuja mm. toimintaa tehostamalla ja myyntiä lisäämällä. Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo kuitenkin, että lyhyellä tähtäimellä, ja mikäli tariffitukea (kuntaosuuksia) ei ole mahdollista nostaa, on parempi nostaa maltillisesti lippujen hintoja kuin heikentää palvelutasoa.

Matkatarjunta parantaisi kokemusten mukaan merkittävästi mielikuvaa matkan onnistumisen luotettavuudesta. Matkustajan kannalta hankalaa suunnitellussa järjestelmässä on, että matkatarjunta ei korvaa syntyviä lisäkustannuksia, jos ne johtuvat HSL:n ulkopuolisista yllättävistä syistä, poikkeuksesta on tiedotettu 30 minuuttia ennen matkan alkua tai häiriötilanne johtuu ylivoimaisesta esteestä. Näin ollen muun muassa katutöiden, suurtapahtumien ja onnettomuuksien aiheuttamat liikenneuhkat tai sähkökatkoista johtuvat ongelmat on rajattu korvausvelvollisuuden ulkopuolelle. Matkustaja joutuu tekemään päätöksen korvaavasta yhteydestä ja näin syntyvistä lisäkustannuksista liikenteessä ollessaan melko hatarin tiedoin. Matkustaja on myös velvollinen käyttämään reittiopasta ja seuraamaan sähköistä tiedotusta. Matkatarjuntajärjestelmää tulisi vielä tarkastella enemmän asiakasnäkökulmasta.

Matkatarjunnan käyttöönottoa on harkittava suhteessa muihin joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksiin nostaviin toimiin. Aikaisin mahdollinen hetki mahdollisen matkatarjuntajärjestelmän käyttöönottoon olisi kaupungin taloudellisesta tilanteesta riippuen uuden lippujärjestelmän käyttöönoton yhteydessä. Ennen matkatarjunnan mahdollista käyttöönottoa, on siitä perusteltua pyytää uudet lausunnot jäsenkunnilta.

HSL:n taloussuunnitelman raportissa tulisi pyrkiä helpompaan luettavuuteen. Erilaisia tunnuslukuja ja mittareita talouden, toiminnan laadun ja tehokkuuden seuraamiseen tarvittaisiin lisää. Näiden tunnuslukujen aikasarjat antavat paremman mahdollisuuden seurata pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa.

Taloussuunnitelman valmistelun aikataulu on huono. Lausunnon antaminen osuu kesäloma-aikaan. Jos aikataulua olisi mahdollista hieman myöhentää, olisivat lausuntovaiheessa käytettävissä myös tuoremmat kuluvan vuoden taloutta kuvaavat ennusteet. Nyt käsillä olevan suunnitelman ennusteet on tehty huhtikuun lopun toteutumatietojen perusteella.

Käsittely

16.08.2011 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Holopainen Mari: Lausunnon kolmannen kappaleen toinen virke



29.08.2011

Ryj/3

muutetaan kuulumaan seuraavasti: "Korotusta on perusteltu Helsingin kunnallistalouden näköpiirissä olevien useiden vaikeiden vuosien takia."

Esityslistatekstissä sanamuoto kuului seuraavasti: "Korotus on perusteltu Helsingin kunnallistalouden näköpiirissä olevien useiden vaikeiden vuosien takia."

Kannattajat: Puura Heli

Vastaehdotus:

Holopainen Mari: Lausunnon kolmannen kappaleen viimeinen virke korvataan seuraavilla virkkeillä:

"Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo, että merkittävä hinnan korotus on ristiriidassa Helsingin valtuustostrategian tavoitteen kanssa, jonka mukaan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun yhteenlaskettua kulkumuoto-osuutta tulisi nostaa prosenttiyksikön vuodessa vuoteen 2012 saakka. Pitkällä tähtäimellä HSL:n talouden tasapainottamiseen tulisi etsiä muita ratkaisuja mm. toimintaa tehostamalla ja myyntiä lisäämällä. Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo kuitenkin, että lyhyellä tähtäimellä, ja mikäli tariffitukea (kuntaosuuksia) ei ole mahdollista nostaa, on parempi nostaa maltillisesti lippujen hintoja kuin heikentää palvelutasoa."

Esityslistatekstissä sanamuoto kuului seuraavasti:

"Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo kuitenkin, että talouden tasapainottamiseksi on parempi nostaa lippujen hintoja kuin heikentää joukkoliikenteen palvelutasoa, mikäli tariffitukea (kuntaosuuksia) ei ole mahdollista nostaa."

Kannattajat: Puura Heli

Vastaehdotus:

Rauhämäki Tatu: Lausunnon viides kappale muutetaan kuulumaan seuraavasti:

"Matkatakkuun käyttöönottoa on harkittava suhteessa muihin joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta nostaviin toimiin. Aikaisin mahdollinen hetki mahdollisen matkatakkujärjestelmän käyttöönottoon olisi kaupungin taloudellisesta tilanteesta riippuen uuden lippujärjestelmän käyttöönoton yhteydessä. Ennen matkatakkuun mahdollista käyttöönottoa, on siitä perusteltua pyytää uudet lausunnot jäsenkunnilta."

Esityslistatekstissä sanamuoto kuului seuraavasti: "Joukkoliikenteen käyttöön sitoutumisen edistäminen myös matkatakkuun avulla on kannatettavaa käytettävissä olevien pohjoismaisten kokemusten



29.08.2011

Ryj/3

valossa. Luontevin hetki matkakuujärjestelmän käyttöön ottoon olisi yhdessä uuden lippujärjestelmän kanssa."

Kannattajat: Modig Silvia

Päätös syntyi äänestysten jälkeen.

1. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lausunnon kolmannen kappaleen toinen virke muutetaan kuulumaan seuraavasti: "Korotusta on perusteltu Helsingin kunnallistalouden näköpiirissä olevien useiden vaikeiden vuosien takia."

Jaa-äännet: 1

Tatu Rauhamäki

Ei-äännet: 7

Heli Puura, Osmo Soininvaara, Elina Palmroth-Leino, Matti Niemi, Silvia Modig, Stefan Johansson, Mari Holopainen

Tyhjä-äännet: 0

Poissa-äännet: 1

Lasse Männistö

Suoritettussa äänestyksessä jäsen Holopaisen vastaehdotus voitti.

2. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lausunnon kolmannen kappaleen viimeinen virke korvataan seuraavilla virkkeillä: "Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo, että merkittävä hinnan korotus on ristiriidassa Helsingin valtuustostrategian tavoitteen kanssa, jonka mukaan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun yhteenlaskettua kulkumuoto-osuutta tulisi nostaa prosenttiyksikön vuodessa vuoteen 2012 saakka. Pitkällä tähtäimellä HSL:n talouden tasapainottamiseen tulisi etsiä muita ratkaisuja mm. toimintaa tehostamalla ja myyntiä lisäämällä. Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo kuitenkin, että lyhyellä tähtäimellä, ja mikäli tariffitukea (kuntaosuuksia) ei ole mahdollista nostaa, on parempi nostaa maltillisesti lippujen hintoja kuin heikentää palvelutasoa."

Jaa-äännet: 2

Stefan Johansson, Tatu Rauhamäki



29.08.2011

Ryj/3

Ei-äänet: 6

Silvia Modig, Heli Puura, Matti Niemi, Mari Holopainen, Osmo Soininvaara, Elina Palmroth-Leino

Tyhjä-äänet: 0

Poissa-äänet: 1

Lasse Männistö

Suoritetussa äänestyksessä jäsen Holopaisen vastaehdotus voitti.

3. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lausunnon viides kappale muutetaan kuulumaan seuraavasti: "Matkatakaun käyttöönottoa on harkittava suhteessa muihin joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta nostaviin toimiin. Aikaisin mahdollinen hetki mahdollisen matkatakaunjärjestelmän käyttöönottoon olisi kaupungin taloudellisesta tilanteesta riippuen uuden lippujärjestelmän käyttöönoton yhteydessä. Ennen matkatakaun mahdollista käyttöönottoa, on siitä perusteltua pyytää uudet lausunnot jäsenkunnilta."

Jaa-äänet: 0

Ei-äänet: 7

Elina Palmroth-Leino, Silvia Modig, Matti Niemi, Tatu Rauhamäki, Heli Puura, Osmo Soininvaara, Stefan Johansson

Tyhjä-äänet: 1

Mari Holopainen

Poissa-äänet: 1

Lasse Männistö

Suoritetussa äänestyksessä puheenjohtaja Rauhamäen vastaehdotus voitti.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Olli-Pekka Poutanen

Lisätiedot

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