



12.09.2016

Ryj/5

§ 797

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2017 - 2019

HEL 2016-007198 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunginhallitus päätti antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2017 - 2019 seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) strategiset tavoitteet ja visio 2025 antavat hyvän perustan toiminnalle. Tavoitteet ovat kannattavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin strategiaohjelman toteutumista.

Strategian toteutumisen seurantaan tulee kehittää tarkempia konkreettisia mittareita, jotka kertoisivat muun muassa toiminnan taloudellisudesta ja laadusta. Tavoitteisiin voisi näin nykyistä paremmin sisältyä sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Tunnuslukujen aikasarjat antaisivat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Tehtyjen linjastomuutosten ennen-jälkeenanalyysit tukevat tätä työtä ja luovat edellytyksiä tehdä johtopäätöksiä suunnittelun onnistuneisuudesta taloudellisuuden ja palvelukyvyn suhteen. HSL:n tuottavuustavoite ja sen seurantaan kehitetyt mittarit tulisi olla keskeisemmin esillä toiminnan ja talouden suunnitelmassa. Tuottavuuden mittaamisen ja laskennan kehittäminen palvelisi jatkossa myös omistajaohjauksen tavoitteiden tarkentamista.

Helsingin kaupunki pitää hyvänä, että HSL on käynnistänyt työn suurten joukkoliikennehankkeiden kustannusvaikutuksista HSL:n talouteen ja edelleen lippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin. Työtä tulee jatkaa määrittämällä hankkeiden yhteisvaikutukset HSL:n talouteen taloussuunnitelmakautta pidemmällä aikavälillä. Tämä antaa kaupungeille mahdollisuuden vaikuttaa hankkeiden suunnitteluun ja ajoitukseen myös HSL:n tuottavuuskehitys huomioiden.

Liikenteen luotettavuuden tavoitteiden osalta HSL:n raitio- ja metroliiikenteelle asettamat vuoden 2017 tavoitteet ovat vaatimattomampia kuin HKL:n luotettavuustavoitteet. HSL:n tavoitteet ovat raitioliikenteelle 99,43 % ja metroliiikenteelle 99,55 %, kun HKL:n tavoitteet (HKL:stä



riippuvat syyt) ovat raitioliikenteelle 99,87 % ja metrolikenteelle 99,96 %.

HSL:n toimintasuunnitelman mukaan HSL kehittää häiriöpäivystyksen-
sä prosesseja ja jatkaa tiivistä yhteistyötä Pääkaupunkiseudun liiken-
teenhallintakeskuksen kanssa. Liikennekeskuksessa toimii Liikennevi-
raston, Poliisin ja pääkaupunkiseudun kaupunkien edustajien lisäksi
HSL:n häiriöpäivystäjä ja keväästä 2016 alkaen myös HKL:n raitioli-
kennevalvomo. HKL ratkaisee raitioliikennevalvomon pitkäaikaisen si-
jainnin Pasilasta vuosina 2016 - 2017 saatavien kokemusten perusteel-
la. HKL:n ja HSL:n yhteistyötä häiriötilanteiden hallinnassa on hyvä ke-
hittää edelleen.

HSL tavoittelee kuljettajalipunmyynnin poistamista raitiovaunuista toi-
minta- ja taloussuunnitelmakaudella 2017 – 2019. Helsingin strate-
giaohjelman mukaisessa ratikkaprojektissa, jonka ohjausryhmässä
myös HSL on mukana, on todettu raitioliikenteen kuljettajien lipunmyyn-
nin lopettamisen nopeuttavan pysäkkitoimintoja ja samalla vähentävän
pysäkkitoimintoihin kuluva ajan vaihtelua. Kuljettajalipunmyynnin pois-
tamisella voidaan saavuttaa raitioliikenteessä merkittävä palvelutason
paraneminen pysäkkitoimintojen nopeutumisen myötä. Kuljettajalipun-
myynnin poistaminen on myös edellytys muille tärkeille raitioliikenteen
kehittämistoimenpiteille, kuten liikennevaloetuuksien kehittämiseksi. Sa-
manaikaisesti on kuitenkin turvattava kertalipunkäyttäjien riittävät mah-
dollisuudet hankkia lippu automaatista, mobiililaitteella tai muilla tavoin.
Myös lipunmyynnin esteettömyys on huomioitava.

Kuljettajalipunmyyntiä korvaavien lipunmyyntikanavien tulisi muiden rai-
tioliikenteen kehittämistoimenpiteiden näkökulmasta olla käytössä vuo-
den 2017 aikana ja kuljettajalipunmyynnistä olisi tarkoituksenmukaista
luopua viimeistään vuoden 2018 alussa.

HSL:n taloussuunnitelmassa tavoitellaan joukkoliikenteen liikenneva-
loetuuksien laajempaa käyttöönottoa. Kesällä 2016 toteutetussa kokei-
lussa ei vahvempien raitioliikenteen etuuksien toteuttamisella todettu
olevan merkillepantavaa vaikutusta esim. bussiliikenteen viiveisiin. Rai-
tioliikenteen vahvemmillä valoetuuksilla on sen sijaan huomattava po-
tentiaali raitioliikenteen liikennöintikustannusten alentamiseen. Tällä
taas voisi olla suotuisa vaikutus mahdollisuuksiin laajentaa raitioliiken-
nettä palvelemaan kaupungin kehittämistarpeita ja nostamaan joukkoli-
kennejärjestelmän palvelutasoa.

HSL toteaa taloussuunnitelmassaan tekevänsä yhteistyötä liikkumista
palveluna (Mobility as a Service) kehittävien toimijoiden kanssa. Liikku-
minen palveluna -konseptin kehittämiseksi olisi erittäin tärkeää, että
HSL seudun joukkoliikennejärjestelmän kehittäjänä ottaisi myös lippu-



tarjonnan kehittämisessä aktiivisen roolin yhdessä MaaS-toimijoiden kanssa. Tämä avaisi myös HSL:lle mahdollisuuden uusiin lipunmyyntikanaviin ja joukkoliikenteen käytön merkittävään lisäämiseen. Reittio-
pas on erinomainen MaaS -alusta, johon voidaan liittää uusia palveluja.

Helsingin kaupunki kannattaa sähköbussijärjestelmän kehittämistä ja kokeilua. HKL:n yhtenä tavoitteena on tulevaisuudessa saavuttaa synergiahyötyjä raitioliikenteen ja sähköbussiliikenteen latausinfra-
n kesken. HKL on osaltaan sitoutunut sähköbussien latausinfra toteuttami-
seen yhteistyössä HSL:n kanssa suunnitellulla tavalla. Sähköbussien
vaatimat latausajat lisäävät kuitenkin huomattavasti joukkoliikenteen
operointikustannuksia (Helsingin linjoilla 16, 23, 51 ja 81 yhteensä 345
000 euroa vuodessa). Sähköbussien lataamiseen tulisi löytää ratkaisu,
joka ei kasvata operointikustannuksia näin merkittävästi.

Informaatiojärjestelmien toimivuuteen tulee kiinnittää huomiota. Esimer-
kiksi uusien pysäkinäyttöjen reaaliaikaisuudessa on jatkuvasti häiriöitä
Helsingin ydinkeskustassa.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Vuonna 2017 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muu-
tokset ovat perusteltuja ja pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin
suunnitelmiin.

Kuntaosuuksien taso sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän maksaminen

Helsinki ei pidä realistisena eikä kestäväenä ratkaisuna lipunhintojen
voimakasta nostamista infrakustannuksista johtuvien kustannusten kat-
tamiseksi. Kohtuuttoman suuret lipunhintojen korotukset väistämättä
johtavat joukkoliikenteen osuuden pienenemiseen ja siten vievät poh-
jaa suurten joukkoliikenneinvestointien mielekkyydeltä. HSL:n ehdotta-
ma korotus laskee kaupunkisuunnitteluviraston arvion mukaan joukko-
liikenteen käyttöä 2%.

Omistajaohjauslinjauksena Helsingin kaupunki edellyttää jatkossa käy-
tettävän periaatetta, että omistajakuntien subventio-osuus operointi- ja
yleiskustannusten osalta saa olla korkeintaan 50%. Infrakustannusten
osalta subventioaste määritellään erikseen ja voi olla korkeampikin.
Lähtökohta on, että infrakorvaukset eivät jatkossa johda lipun hintojen
nousuun, vaan kunnat maksavat ne, koska investointien taloudelliset
hyödytkin kohdistuvat kunnille. HSL:n tulee määritellä tarkemmat infra-
kustannusten käsittelyperiaatteet osana strategiatyötään.

Lipun hintojen keskimääräiset muutokset



Hyväksyttävä taso lipun hintojen korotukselle on korkeintaan operointi- ja yleiskustannusten kasvua vastaava 3,5%.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksu pysyy 80 euron tasolla. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Toiminnan painottaminen asiakkaiden informointiin uuden järjestelmän käyttöönoton yhteydessä on hyvä tavoite.

Kuntaosuuslaskentamalli

Helsingin kaupungin mielestä nykyinen kuntaosuuslaskentamalli, jossa jäsenkuntien kuntaosuudet lasketaan kunkin kunnan asukkaiden tuomien lipputulosten ja kuntalaisten eri joukkoliikennemuotojen käytön synnyttämien kustannusten kautta on oikeudenmukainen. HSL:n esittämä ns. alijäämalli vaatisi HSL-kuntayhtymän perussopimuksen muuttamisen. Alijäämallissa jäsenkunnille jaetaan HSL:n tulojen ja kulujen erotusta eli liikenteen hoidosta syntyvää alijäämää erikseen sovittavalla tavalla, esimerkiksi tarjontaan perustuvalla palvelutasokertoimella painotettuna. Helsingin kaupungin mielestä alijäämalli saattaisi osin jopa tehdä nykyistä vaikeammaksi hahmottaa kuntaosuuksien synnyn ja kustannusten oikeudenmukaisen ja läpinäkyvän kohdentumisen.

Tällä hetkellä ei ole käytettävissä riittävästi tietoa, jotta kuntaosuuslaskentamallin muuttamisen tarpeellisuuteen voidaan ottaa kantaa. Laskentamallin kehittämisen tarpeellisuuden arviointiin tulee varata riittävästi aikaa ja se tulee tehdä HSL:n ja jäsenkuntien tiiviissä yhteistyössä. Nykyisen mallin muuttamiseksi tulee olla kiistattomasti osoitettavat perusteet. Ensisijaisesti mallia tulee kehittää nykyisen perussopimuksen puitteissa.

Kuntaosuuslaskentamallin kehittämisen vaikutuksia mm. kuntaosuuksiin tulisi arvioida sekä nykytilanteessa että tilanteessa, jossa tiedossa olevat suuret joukkoliikenneinvestoinnit ovat käytössä. Tarkempia arvioita tarvitaan myös uuden kaarimallin mukaisen tariffijärjestelmän vyöhykerajojen muutoksista aiheutuvista vaikutuksista matkustamiseen, liikenteenhoidon kustannuksiin ja lipputuloihin.

Palvelutason merkittävä paraneminen uusien investointien valmistuttua on syytä ottaa markkinoinnin keskeiseksi periaatteeksi, jotta lipputulosta voidaan lisätä myös uusien matkustajien avulla.

Muuta

HSL:n lopullisessa toiminnan ja talouden suunnitelmassa vuosille 2017 – 2019 tulisi ottaa huomioon kilpailukyky sopimuksen vaikutus HSL:n talouteen.



HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa 2017 - 2019 ja Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaityksen päivityksessä talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksessä 2017 - 2019 olevat luvut poikkeavat jonkin verran toisistaan. Siltä osin kuin luvuissa on poikkeamia, on HSL:n lopullisessa taloussuunnitelmassa yhteistyössä liikennelaitos -liikelaityksen kanssa päivitettävät luvut vastaamaan liikennelaitos -liikelaityksen esittämiä lukuja.

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

milj.euroa	2017	2018	2019
Raitioliikennekorvaus, HSL	54,1	57,3	58,6
Raitioliikennekorvaus, HKL	53,5	56,8	58,0
Erotus	-0,6	-0,5	-0,6

HKL:n lukuihin on päivitetty arvio kilpailukyky sopimuksen tuomista muutoksista. Raitioliikenteen liikennöintikorvausten tasoa nostavat pääomakulut, joita aiheutuu uusien liikenteeseen tulevien raitiovaunujen poistoista ja koroista. Korvaustasoa nostavat myös linjastoon tulevat muutokset.

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

milj.euroa	2017	2018	2019
Metroliikennekorvaus, HSL	42,7	43,0	43,0
Metroliikennekorvaus, HKL	42,4	42,7	42,6
Erotus	-0,3	-0,3	-0,4

HKL:n lukuihin on päivitetty arvio kilpailukyky sopimuksen tuomista muutoksista. Länsimetron käynnistyminen nostaa liikennöintikorvausta vuonna 2017. HKL:n talousarvioesityksessä länsimetron liikennöintiin on varauduttu koko vuoden 2017 osalta. Vuodesta 2016 nousu on 16,7 milj. euroa.

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

milj.euroa	2017	2018	2019
------------	------	------	------



12.09.2016

Ryj/5

Lauttaliikennekorvaus, HSL	4,1	4,1	4,1
Lauttaliikennekorvaus, HKL	3,6	3,6	3,6
Erotus	-0,5	-0,5	-0,5

HSL:n taloussuunnitelmassa esitetyt vuoden 2017 infrakorvausluvut sisältävät aikaisempien tilikausien infrakorvauksen tasausta Helsingin osalta 0,7 milj. euroa, mikä vähentää Helsingille tulevaa infrakorvausta vuonna 2017. HKL:n infrakorvausluvuissa vastaavaa tasauseriää ei ole, koska tasaus on käsitelty HKL:n taseessa velkana HSL:lle.

Seuraavassa vuoden 2017 HSL:n infrakorvausluvut on esitetty ilman edellä selvitettyä tasauseriää, jotta luvut ovat vertailukelpoisia HKL:n lukujen kanssa.

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

milj.euroa	2017	2018	2019
Metroinfrakorvaus, HSL	45,0	42,9	42,9
Metroinfrakorvaus, HKL	44,7	43,3	45,2
Erotus	-0,3	0,4	2,3

milj.euroa	2017	2018	2019
Länsimetron infrakorvaus, HSL	14,7	14,4	14,3
Länsimetron infrakorvaus, HKL	14,9	14,7	14,5
Erotus	0,3	0,3	0,2

milj.euroa	2017	2018	2019
Raitioinfrakorvaus, HSL	21,9	22,6	23,4
Raitioinfrakorvaus, HKL	21,8	21,6	23,0
Erotus	-0,1	-1,0	-0,4

milj.euroa	2017	2018	2019
Junainfrakorvaus, HSL	0,7	0,8	0,8



12.09.2016

Ryj/5

Junainfrakorvaus, HKL	0,7	0,8	0,8
Erotus	0,0	0,0	0,0

milj.euroa	2017	2018	2019
Lauttainfrakorvaus, HSL	0,4	0,4	0,4
Lauttainfrakorvaus, HKL	0,4	0,4	0,4
Erotus	0,0	0,0	0,0

milj.euroa	2017	2018	2019
Bussi-infrakorvaus, HSL	3,2	3,4	3,4
Bussi-infrakorvaus, HKL	3,0	3,2	3,2
Erotus	-0,2	-0,2	-0,2

milj.euroa	2017	2018	2019
Infra yhteensä, HSL	85,9	84,6	85,2
Infra yhteensä, HKL	85,5	84,0	87,1
Erotus	-0,4	-0,5	2,0

Vuonna 2017 infrakorvaustaso nousee edellisvuodesta. Tasoja nostaa länsimetron käynnistyminen. Länsimetron infrakorvaus on 14,9 milj. euroa vuonna 2017.

Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

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

milj.euroa	2017	2018	2019
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL	186,8	189,0	190,9
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL	185,0	187,0	191,3
Erotus	-1,8	-1,9	0,4

Käsittely



12.09.2016

Ryj/5

Vastaehdotus:

Otso Kivekäs:

Muutetaan kappaleet 14-27 kuulumaan seuraavasti:

Kuntaosuuksien taso sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän maksaminen

Helsinki ei pidä realistisena eikä kestäväenä ratkaisuna lipunhintojen voimakasta nostamista infrakustannuksista johtuvien kustannusten kattamiseksi. Kohtuuttoman suuret lipunhintojen korotukset väistämättä johtavat joukkoliikenteen osuuden pienenemiseen ja siten vievät pohjaa suurten joukkoliikenneinvestointien mielekkyydeltä. HSL:n ehdottama korotus laskee kaupunkisuunnitteluviraston arvion mukaan joukkoliikenteen käyttöä 2%.

Omistajaohjauslinjauksena Helsingin kaupunki edellyttää jatkossa käytettävän periaatetta, että omistajakuntien subventio-osuus operointi- ja yleiskustannusten osalta saa olla korkeintaan 50%. Infrakustannusten osalta subventioaste määritellään erikseen ja voi olla korkeampikin. Lähtökohta on, että infrakorvaukset eivät jatkossa johda lipun hintojen nousuun, vaan kunnat maksavat ne, koska investointien taloudelliset hyödytkin kohdistuvat kunnille. HSL:n tulee määritellä tarkemmat infrakustannusten käsittelyperiaatteet osana strategiatyötään.

Lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Hyväksyttävä taso lipun hintojen korotukselle on korkeintaan operointi- ja yleiskustannusten kasvua vastaava 3,5%.

Kannattaja: Pilvi Torsti

Vastaehdotus:

Pilvi Torsti:

Muutetaan kohdan (28) ensimmäinen lause kuulumaan seuraavasti:
Tarkastusmaksu pysyy 80 euron tasolla.

Kannattaja: Paavo Arhinmäki

Vastaehdotus:

Paavo Arhinmäki:

Samantyyppinen vastaesitys kuin Otso Kivekkäällä kuitenkin poistaen seuraavan: "että omistajakuntien subventio-osuus operointi- ja yleis-



12.09.2016

Ryj/5

kustannusten osalta saa olla korkeintaan 50%. Infrakustannusten osalta subventioaste määritellään erikseen ja voi olla korkeampikin. Lähtökohta on,".

Paavo Arhinmäen vastaehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

1. äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 6

Arja Karhuvaara, Lasse Männistö, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen

Ei-äännet: 7

Paavo Arhinmäki, Otso Kivekäs, Hannu Oskala, Osku Pajamäki, Pilvi Torsti, Mirka Vainikka, Sanna Vesikansa

Tyhjä: 0

Poissa: 2

Silvia Modig, Mika Raatikainen

Kaupunginhallitus hyväksyi Otso Kivekkään vastaehdotuksen äänin 6 - 7 (2 poissa).

2. äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Pilvi Torstin vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 6

Arja Karhuvaara, Lasse Männistö, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen

Ei-äännet: 7

Paavo Arhinmäki, Otso Kivekäs, Hannu Oskala, Osku Pajamäki, Pilvi Torsti, Mirka Vainikka, Sanna Vesikansa

Tyhjä: 0

Poissa: 2

Silvia Modig, Mika Raatikainen



12.09.2016

Ryj/5

Kaupunginhallitus hyväksyi Pilvi Torstin vastaehdotuksen äänin 6 - 7 (2 poissa).

Kaupunginhallitus hyväksyi Otso Kivekkään ja Pilvi Torstin vastaehdotusten mukaisesti muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 14.6.2016
- 2 Ote HSL:n hallituksen pöytäkirjasta 14.6.2016
- 3 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2017-2019

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta taloussuunnitelmasta 2017 - 2019 seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) strategiset tavoitteet ja visio 2025 antavat hyvän perustan toiminnalle. Tavoitteet ovat kannattavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin strategiaohjelman toteutumista.

Strategian toteutumisen seurantaan tulee kehittää tarkempia konkreettisia mittareita, jotka kertoisivat muun muassa toiminnan taloudellisuudesta ja laadusta. Tavoitteisiin voisi näin nykyistä paremmin sisältyä sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkutte-



levuutta ja kustannustehokkuutta. Tunnuslukujen aikasarjat antaisivat mahdollisuuden seurata ja analysoida pidemmän aikavälin muutoksia toiminnassa ja taloudessa. Tehtyjen linjastomuutosten ennen-jälkeen-analyysit tukevat tätä työtä ja luovat edellytyksiä tehdä johtopäätöksiä suunnittelun onnistuneisuudesta taloudellisuuden ja palvelukyvyn suhteen. HSL:n tuottavuustavoite ja sen seurantaan kehitetyt mittarit tulisi olla keskeisemmin esillä toiminnan ja talouden suunnitelmassa. Tuottavuuden mittaamisen ja laskennan kehittäminen palvelisi jatkossa myös omistajaohjauksen tavoitteiden tarkentamista.

Helsingin kaupunki pitää hyvänä, että HSL on käynnistänyt työn suurten joukkoliikennehankkeiden kustannusvaikutuksista HSL:n talouteen ja edelleen lippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin. Työtä tulee jatkaa määrittämällä hankkeiden yhteisvaikutukset HSL:n talouteen taloussuunnitelmakautta pidemmällä aikavälillä. Tämä antaa kaupungeille mahdollisuuden vaikuttaa hankkeiden suunnitteluun ja ajoitukseen myös HSL:n tuottavuuskehitys huomioiden.

Liikenteen luotettavuuden tavoitteiden osalta HSL:n raitio- ja metroliikenteelle asettamat vuoden 2017 tavoitteet ovat vaatimattomampia kuin HKL:n luotettavuustavoitteet. HSL:n tavoitteet ovat raitioliikenteelle 99,43 % ja metroliikenteelle 99,55 %, kun HKL:n tavoitteet (HKL:stä riippuvat syyt) ovat raitioliikenteelle 99,87 % ja metroliikenteelle 99,96 %.

HSL:n toimintasuunnitelman mukaan HSL kehittää häiriöpäivystyksenä prosesseja ja jatkaa tiivistä yhteistyötä Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskuksen kanssa. Liikennekeskuksessa toimii Liikenneviraston, Poliisin ja pääkaupunkiseudun kaupunkien edustajien lisäksi HSL:n häiriöpäivystäjä ja keväästä 2016 alkaen myös HKL:n raitioliikennevalvomo. HKL ratkaisee raitioliikennevalvomon pitkäaikaisen sijainnin Pasilasta vuosina 2016 - 2017 saatavien kokemusten perusteella. HKL:n ja HSL:n yhteistyötä häiriötilanteiden hallinnassa on hyvä kehittää edelleen.

HSL tavoittelee kuljettajalipunmyynnin poistamista raitiovaunuista toiminta- ja taloussuunnitelmakaudella 2017 – 2019. Helsingin strategiaohjelman mukaisessa ratikkaprojektissa, jonka ohjausryhmässä myös HSL on mukana, on todettu raitioliikenteen kuljettajien lipunmyynnin lopettamisen nopeuttavan pysäkkitoimintoja ja samalla vähentävän pysäkkitoimintoihin kuluva ajan vaihtelua. Kuljettajalipunmyynnin poistamisella voidaan saavuttaa raitioliikenteessä merkittävä palvelutason paraneminen pysäkkitoimintojen nopeutumisen myötä. Kuljettajalipunmyynnin poistaminen on myös edellytys muille tärkeille raitioliikenteen kehittämistoimenpiteille, kuten liikennevaloetuuksien kehittämiseksi. Samanaikaisesti on kuitenkin turvattava kertalipunkäyttäjien riittävät mah-



dollisuudet hankkia lippu automaatista, mobiililaitteella tai muilla tavoin. Myös lipunmyynnin esteettömyys on huomioitava.

Kuljettajalipunmyyntiä korvaavien lipunmyyntikanavien tulisi muiden raitioliikenteen kehittämistoimenpiteiden näkökulmasta olla käytössä vuoden 2017 aikana ja kuljettajalipunmyynnistä olisi tarkoituksenmukaista luopua viimeistään vuoden 2018 alussa.

HSL:n taloussuunnitelmassa tavoitellaan joukkoliikenteen liikennevaloituksien laajempaa käyttöönottoa. Kesällä 2016 toteutetussa kokeilussa ei vahvempien raitioliikenteen etuuskien toteuttamisella todettu olevan merkillepantavaa vaikutusta esim. bussiliikenteen viiveisiin. Raitioliikenteen vahvemmillä valoetuksilla on sen sijaan huomattava potentiaali raitioliikenteen liikennöintikustannusten alentamiseen. Tällä taas voisi olla suotuisa vaikutus mahdollisuuksiin laajentaa raitioliikennettä palvelemaan kaupungin kehittymistarpeita ja nostamaan joukkoliikennejärjestelmän palvelutasoa.

HSL toteaa taloussuunnitelmassaan tekevänsä yhteistyötä liikkumista palveluna (Mobility as a Service) kehittävien toimijoiden kanssa. Liikuminen palveluna -konseptin kehittämiseksi olisi erittäin tärkeää, että HSL seudun joukkoliikennejärjestelmän kehittäjänä ottaisi myös lipputarjonnan kehittämisessä aktiivisen roolin yhdessä MaaS-toimijoiden kanssa. Tämä avaisi myös HSL:lle mahdollisuuden uusiin lipunmyyntikanaviin ja joukkoliikenteen käytön merkittävään lisäämiseen. Reittio-pas on erinomainen MaaS -alusta, johon voidaan liittää uusia palveluja.

Helsingin kaupunki kannattaa sähköbussijärjestelmän kehittämistä ja kokeilua. HKL:n yhtenä tavoitteena on tulevaisuudessa saavuttaa sähkösähköbussiliikenteen ja sähköbussiliikenteen latausinfra kesken. HKL on osaltaan sitoutunut sähköbussien latausinfra toteuttamiseen yhteistyössä HSL:n kanssa suunnitellulla tavalla. Sähköbussien vaatimat latausajat lisäävät kuitenkin huomattavasti joukkoliikenteen operointikustannuksia (Helsingin linjoilla 16, 23, 51 ja 81 yhteensä 345 000 euroa vuodessa). Sähköbussien lataamiseen tulisi löytää ratkaisu, joka ei kasvata operointikustannuksia näin merkittävästi.

Informaatiojärjestelmien toimivuuteen tulee kiinnittää huomiota. Esimerkiksi uusien pysäkinäyttöjen reaaliaikaisuudessa on jatkuvasti häiriöitä Helsingin ydinkeskustassa.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Vuonna 2017 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muutokset ovat perusteltuja ja pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin.



Kuntaosuuksien taso sekä kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän maksaminen

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

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

”- Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava

- Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %

- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella

- Tuottavuuden nousu vähintään 1,5 % / vuosi

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

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

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

Helsingin kaupunki edellyttää, kuten aikaisempinakin vuosina, että edellä mainitut linjaukset otetaan lähtökohdaksi HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelussa vuodelle 2017 ulottuvana valtuustokautena.

Kaupungin vuoden 2017 talousarvion valmistelussa Helsingin HSL-kuntaosuuteen on varattu 200,0 milj. euroa. HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuus vuonna 2017 on vähennysten jälkeen 200,0 milj. euroa. Vuonna 2018 Helsingin kuntaosuudeksi on arvioitu 204,7 milj. euroa ja 204,8 milj. euroa vuonna 2019.

Kustannusten kasvua on kyettävä rajoittamaan niin, että kuntaosuus pysyy korkeintaan 50 %:n tasolla. Talouden tasapainottamiseen ja me-



12.09.2016

Ryj/5

nojen kasvun rajoittamiseen on kiinnitettävä huomiota jo linjastosuunnitteluvaiheessa.

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

Lipun hintojen keskimääräiset muutokset

Lippujen hintojen korottaminen esitetyn mukaisesti on talouden tasa-painottamiseksi välttämätöntä. Myös taloussuunnitelmavuosina on varmistettava kokonaiskustannusten kasvua vastaava lipputulokertymä tarvittaessa tariffeja korottamalla.

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Toiminnan painottaminen asiakkaiden informointiin uuden järjestelmän käyttöönoton yhteydessä on hyvä tavoite.

Kuntaosuuslaskentamalli

Helsingin kaupungin mielestä nykyinen kuntaosuuslaskentamalli, jossa jäsenkuntien kuntaosuudet lasketaan kunkin kunnan asukkaiden tuomien lipputulosten ja kuntalaisten eri joukkoliikennemuotojen käytön synnyttämien kustannusten kautta on oikeudenmukainen. HSL:n esittämä ns. alijäämämalli vaatisi HSL-kuntayhtymän perussopimuksen muuttamisen. Alijäämämallissa jäsenkunnille jaetaan HSL:n tulojen ja kulujen erotusta eli liikenteen hoidosta syntyvää alijäämää erikseen sovittavalla tavalla, esimerkiksi tarjontaan perustuvalla palvelutasokertoimella painotettuna. Helsingin kaupungin mielestä alijäämämalli saattaisi osin jopa tehdä nykyistä vaikeammaksi hahmottaa kuntaosuuksien synnyn ja kustannusten oikeudenmukaisen ja läpinäkyvän kohdentumisen.

Tällä hetkellä ei ole käytettävissä riittävästi tietoa, jotta kuntaosuuslaskentamallin muuttamisen tarpeellisuuteen voidaan ottaa kantaa. Laskentamallin kehittämisen tarpeellisuuden arviointiin tulee varata riittävästi aikaa ja se tulee tehdä HSL:n ja jäsenkuntien tiiviissä yhteistyössä. Nykyisen mallin muuttamiseksi tulee olla kiistattomasti osoitettavat perusteet. Ensisijaisesti mallia tulee kehittää nykyisen perussopimuksen puitteissa.

Kuntaosuuslaskentamallin kehittämisen vaikutuksia mm. kuntaosuuksiin tulisi arvioida sekä nykytilanteessa että tilanteessa, jossa tiedossa olevat suuret joukkoliikenneinvestoinnit ovat käytössä. Tarkempia arvioita tarvitaan myös uuden kaarimallin mukaisen tariffijärjestelmän



12.09.2016

Ryj/5

vyöhykerajojen muutoksista aiheutuvista vaikutuksista matkustamiseen, liikenteenhoidon kustannuksiin ja lipputuloihin.

Palvelutason merkittävä paraneminen uusien investointien valmistuttua on syytä ottaa markkinoinnin keskeiseksi periaatteeksi, jotta lipputuloja voidaan lisätä myös uusien matkustajien avulla.

Muuta

HSL:n lopullisessa toiminnan ja talouden suunnitelmassa vuosille 2017 – 2019 tulisi ottaa huomioon kilpailukyky sopimuksen vaikutus HSL:n talouteen.

HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa 2017 - 2019 ja Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaityksen päivitettyssä talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksessä 2017 - 2019 olevat luvut poikkeavat jonkin verran toisistaan. Siltä osin kuin luvuissa on poikkeamia, on HSL:n lopullisessa taloussuunnitelmassa yhteistyössä liikennelaitos -liikelaityksen kanssa päivitettävä luvut vastaamaan liikennelaitos -liikelaityksen esittämiä lukuja.

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

milj.euroa	2017	2018	2019
Raitioliikennekorvaus, HSL	54,1	57,3	58,6
Raitioliikennekorvaus, HKL	53,5	56,8	58,0
Erotus	-0,6	-0,5	-0,6

HKL:n lukuihin on päivitetty arvio kilpailukyky sopimuksen tuomista muutoksista. Raitioliikenteen liikennöintikorvausten tasoa nostavat pääomakulut, joita aiheutuu uusien liikenteeseen tulevien raitiovaunujen poistoista ja koroista. Korvaustasoa nostavat myös linjastoon tulevat muutokset.

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

milj.euroa	2017	2018	2019
Metroliikennekorvaus, HSL	42,7	43,0	43,0
Metroliikennekorvaus, HKL	42,4	42,7	42,6
Erotus	-0,3	-0,3	-0,4



HKL:n lukuihin on päivitetty arvio kilpailukyky sopimuksen tuomista muutoksista. Länsimetron käynnistyminen nostaa liikennöintikorvausta vuonna 2017. HKL:n talousarvioesityksessä länsimetron liikennöintiin on varauduttu koko vuoden 2017 osalta. Vuodesta 2016 nousu on 16,7 milj. euroa.

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

milj.euroa	2017	2018	2019
Lauttaliikennekorvaus, HSL	4,1	4,1	4,1
Lauttaliikennekorvaus, HKL	3,6	3,6	3,6
Erotus	-0,5	-0,5	-0,5

HSL:n taloussuunnitelmassa esitetyt vuoden 2017 infrakorvausluvut sisältävät aikaisempien tilikausien infrakorvauksen tasausta Helsingin osalta 0,7 milj. euroa, mikä vähentää Helsingille tulevaa infrakorvausta vuonna 2017. HKL:n infrakorvausluvuissa vastaavaa tasaus erää ei ole, koska tasaus on käsitelty HKL:n taseessa velkana HSL:lle.

Seuraavassa vuoden 2017 HSL:n infrakorvausluvut on esitetty ilman edellä selvitettyä tasaus erää, jotta luvut ovat vertailukelpoisia HKL:n lukujen kanssa.

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

milj.euroa	2017	2018	2019
Metroinfrakorvaus, HSL	45,0	42,9	42,9
Metroinfrakorvaus, HKL	44,7	43,3	45,2
Erotus	-0,3	0,4	2,3

milj.euroa	2017	2018	2019
Länsimetron infrakorvaus, HSL	14,7	14,4	14,3
Länsimetron infrakorvaus, HKL	14,9	14,7	14,5
Erotus	0,3	0,3	0,2



12.09.2016

Ryj/5

milj.euroa	2017	2018	2019
Raitioinfrakorvaus, HSL	21,9	22,6	23,4
Raitioinfrakorvaus, HKL	21,8	21,6	23,0
Erotus	-0,1	-1,0	-0,4

milj.euroa	2017	2018	2019
Junainfrakorvaus, HSL	0,7	0,8	0,8
Junainfrakorvaus, HKL	0,7	0,8	0,8
Erotus	0,0	0,0	0,0

milj.euroa	2017	2018	2019
Lauttainfrakorvaus, HSL	0,4	0,4	0,4
Lauttainfrakorvaus, HKL	0,4	0,4	0,4
Erotus	0,0	0,0	0,0

milj.euroa	2017	2018	2019
Bussi-infrakorvaus, HSL	3,2	3,4	3,4
Bussi-infrakorvaus, HKL	3,0	3,2	3,2
Erotus	-0,2	-0,2	-0,2

milj.euroa	2017	2018	2019
Infra yhteensä, HSL	85,9	84,6	85,2
Infra yhteensä, HKL	85,5	84,0	87,1
Erotus	-0,4	-0,5	2,0

Vuonna 2017 infrakorvaustaso nousee edellisvuodesta. Tasoja nostaa länsimetron käynnistyminen. Länsimetron infrakorvaus on 14,9 milj. euroa vuonna 2017.

Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä



12.09.2016

Ryj/5

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

milj.euroa	2017	2018	2019
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL	186,8	189,0	190,9
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL	185,0	187,0	191,3
Erotus	-1,8	-1,9	0,4

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydetty 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 31.8.2016 mennessä. Lausuntopyyntö on liitteenä 1, HSL:n hallituksen päätös 14.6.2016 § 75 liitteenä 2 ja taloussuunnitelma liitteenä 3.

Taloussuunnitelman yhteydessä HSL pyytää lausuntoa:

- strategiasuunnitelmasta
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- kuntaosuuksien tasosta
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista
- tarkastusmaksun korottamisesta
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2017 – 2019
- ennen kaarimallin hinnoittelun käyttöönottoa tapahtuvasta kuntaosuuslaskentamallin kehittämisestä
- valmiudesta järjestää sähköbussien pikalatausasemat.



Taloussuunnitelman sisällöstä

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

Taloussuunnitelman mukaan HSL:n toimintatulot vuonna 2017 ovat 702,4 milj. euroa. Kasvua vuoden 2065 ennusteeseen verrattuna on 52,8 milj. euroa (8,1 %). Toimintamenot ovat 2017 yhteensä 696,2 milj. euroa. Kasvua on vuoden 2016 ennusteeseen verrattuna 52,5 milj. euroa (8,1 %) Toimintamenoista 71,26 % eli 495,9 milj. euroa on joukkoliikenteen operointikustannuksia.

Operointikustannuksista 495,9 milj. eurosta noin 62 % (307,1 milj. euroa ml. sähköbussien hankinnan nettokustannukset 0,8 milj. euroa) muodostuu bussiliikenteen kustannuksista, noin 18 % junaliikenteestä, noin 11 % raitioliikenteestä ja noin 9 % metroliikenteestä. Vuonna 2017 bussiliikenteen kustannuksia alentaa Länsimetro ja liityntäliikenteen alkaminen.

Junaliikenteen kustannukset vuonna 2017 ovat 88,7 milj. euroa (ml. Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5 kalustosta). Raitioliikenteen kustannukset kasvavat 2017 uuden kaluston pääomakustannusten johdosta ja metroliikenteessä uuden kaluston ja Länsimetron käyttöönoton myötä. Raitioliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 54,1 milj. euroa vuonna 2017 ja metroliikenteen kustannuksiksi 42,7 milj. euroa. Lauttaliikenteen kustannukset ovat 4,1 milj. euroa.

Joukkoliikenneinfran käyttökorvauksiksi on arvioitu 135,6 milj. euroa, josta Helsingin osuus on 85,2 milj. euroa. HSL:n hallitus on 27.5.2014 hyväksynyt sopimuksen infrakulujen kohdistamisesta. Taloussuunnitelman infrakustannukset on arvioitu tämän uuden sopimuksen mukaisesti. Uusien joukkoliikenneinvestointien (Länsimetro, Kehärata) osalta infrakustannusten jako on tehty 27.5.2015 hyväksytyyn sopimukseen mukaisesti.

Vuonna 2017 joukkoliikenteen infrakustannukset kasvavat merkittävästi Länsimetron ja Kehäradan myötä. Vuonna 2017 kuntien subventioasteen ilman edellisten vuosien yli-/alijäämiä arvioidaan keskimäärin olevan noin 50,6 %. Kuntien HSL-ajan keskimääräinen subventiotaso pysyy kuitenkin alle 50 %:ssa (49,2 %). Kuntien keskimääräisen subventioasteen pitämiseksi noin 50 %:ssa lipputuloja olisi lisättävä vuonna 2017 noin 4,5 milj. eurolla, mikä tarkoittaisi noin 10,0 %:n korotusta nykyisiin lipun hintoihin HSL:n nyt esittämän keskimääräisen 5,5 %:n korotuksen sijaan.



Lipputuloja arvioidaan vuonna 2016 kertyvän 324,6 milj. euroa. Vuonna 2017 lipputuloja arvioidaan olevan 344,0 milj. euroa. Kasvua on 6,0 % vuoden 2016 ennusteeseen nähden. Lipputulot muodostavat 49,0 % HSL:n toimintatuloista. Vuonna 2018 lipputulojen arvioidaan olevan 347,4 milj. euroa ja 350,9 milj. euroa vuonna 2019.

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräiseksi korotukseksi vuonna 2017 esitetään 6,2 %. Seutulippujen keskimääräinen korotus on 4,8 %. Sisäisten lippujen korotus koskee kerta-, kausi- ja arvolippuja. Sisäisten kausilippujen hinnan korotukset ovat hieman seudullisia lippuja korkeammalla tasolla seudullisten ja sisäisten kausilippujen välisen hintasuhteen pienentämiseksi. Sisäisten lippujen hinnat ovat yhtenäiset. Sisäisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen hinnankorotus noudattaa muiden kausilippujen hinnankorotusta.

Lippujen hintojen korotusehdotus johtuu pääosin kasvaneista Länsimetron käyttöönoton, Kehäradan sekä muun metroliikenteen (metrovarikon laajennus, kulunvalvontalaitteisto) aiheuttamista infrakustannuksista. Osaltaan kustannuksia kasvattavat myös em. syistä aiheutuvat metro- ja junaliikenteen operointikustannusten kasvu. Yleiskustannusten puolella suurin kustannusten kasvu aiheutuu LIJ-järjestelmän käyttöönotosta (vaikutus poistoihin) sekä sen ja nykyisen matkakorttijärjestelmän yhtäaikaisesta ylläpidosta aiheutuvasta ICT- ja tietoliikennekulu- jen kasvusta.

Suurten kaupunkien joukkoliikennetueksi on arvioitu 4,7 milj. euroa, josta Helsingin osuus asukaslukujen mukaisessa suhteessa on 2,4 milj. euroa.

Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista. Kuntaosuudet muodostavat noin 48,8 % HSL:n tuloista.

Kuntaosuudet ovat 2017 yhteensä 342,8 milj. euroa. Helsingin kuntaosuus, joka on 58,3 % yhteenlasketusta 342,8 milj. eurosta, on 200,0 milj. euroa (kasvua noin 2,3 %) vuonna 2017. Vuonna 2018 Helsingin kuntaosuudeksi on arvioitu 204,8 milj. euroa ja 204,8 milj. euroa vuonna 2019.

Helsingin subventio vuonna 2017 on 49,9 %, vuonna 2018 se on 50,3 %, ja 2019 subvention määräksi on arvioitu 50,0 % (ilman edellisten vuosien yli-/alijäämää).

Tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon.

Merkittävimmät palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:



- Raitioliikenteen reitit, liikennöintiajat ja vuorovälit muuttuvat Raitioliikenteen linjastosuunnitelman mukaisiksi syysliikenteen 2017 alussa
- Koillis-Helsingin linjastomuutos 2017
- Runkolinja 500 Herttoniemi - Munkkivuori aloittaa syksyllä 2018
- Runkolinja 510 Pasila – Tapiola aloittaa vuonna 2019
- Runkolinja 560 jatketaan Matinkylään vuonna 2019
- Runkolinja 570 Mellunmäki - Aviapolis aloittaa syksyllä 2019
- Raitioliikenteen linjastosuunnitelman mukaisten muutosten toteutus alkaa vuonna 2017 Jätkäsaaren ja Reijolankadun raideyhteyksien valmistuessa.

Länsimetron liikennöinnin aloitus on siirtynyt vuoden 2017 puolelle. Uusi matkakorttijärjestelmä ja seudullinen ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä ovat käytössä täydessä laajuudessaan 2017 alkaen.

Uuden kaarimallin käyttöönotto on todennäköisesti vuoden 2018 alussa. HSL on tehnyt alustavia selvityksiä kuntaosuuksien laskennasta kaarimallissa. HSL:n mukaan kehityskelpoisimmalta vaihtoehdolta vaikuttaa ns. alijäämämalli, jossa liikenteen hoidosta syntyvää alijäämää jaetaan tarjotun palvelutason (lähdot pysäkeittäin) perusteella. Malli edellyttäisi HSL:n perussopimuksen muuttamista. Muut selvitetty mallit ovat nykymallin sovellus, jossa operointikustannukset jaettaisiin liikennemuotokohtaisina kokonaisuuksina sekä alijäämämalli, jossa kustannusten jako tehtäisiin asukasmäärien taikka joukkoliikenteen käytön (matkustajakilometrit) perusteella. Eri mallien vaikutuksista kuntaosuuksiin ei ole esitetty laskelmia. HSL toivoo jäsenkuntien kannanottoja myös siitä, voidaanko selvitystyötä jatkaa myös sellaisten mallien osalta, jotka edellyttävät HSL:n perussopimuksen muuttamista.

Vuonna 2015 käynnistetty sähköbussijärjestelmän kokeiluhanke ePeli jatkuu toimintasuunnitelmakauden loppuun. HSL on hankkinut 12 sähköbussia, jotka luovutetaan/on luovutettu liikennöitsijöille. Hankkeessa luodaan valmiudet kilpailuttaa sähköbussiliikennettä normaalin bussiliikenteen tapaan mahdollisimman nopeasti. Tämä edellyttää kaupunkien sitoutumista sähköbussien pikalatausasemien järjestämiseen yhdessä valittaviin kohteisiin.

HSL:n investoinnit vuonna 2017 ovat 18,9 milj. euroa, 8,7 milj. euroa vuonna 2018 ja 5,6 milj. euroa vuonna 2019. Merkittävin investointi on LIJ-hanke 13,5 milj. euroa suunnitelmakaudella. Matkustajainformaatio-laitteisiin ja -järjestelmiin (mm. uusi reittiopas, info- ja patterinäytöt, Li-



12.09.2016

Ryj/5

ve-etuuksien risteyslaitteet) on varattu suunnitelmakaudelle 7,1milj. euroa.

Saadut lausunnot

Asiasta on pyydetty lausunnot kaupunkisuunnittelulautakunnalta ja liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnalta. Lausunnot ovat päätöshistoriassa. Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto annettiin äänestysten jälkeen.

Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää strategisia tavoitteita kannatettavina, mutta korostaa mittareiden kehittämistä. Lautakunnan mielestä HSL:n esittämä 6,2 %:n korotus lipun hintoihin on suuri, kun verrataan esitettyä korotusta joukkoliikenteen kustannustason arvioituun nousuun (1,2 %). Lippujen hintojen korotuksen yhteydessä olisi arvioitava, miten korotus suhtautuu yleisesti liikkumiskustannusten muutokseen ja mikä on kysynnän arvioidun muutoksen vaikutus liikennejärjestelmän muihin investointipaineisiin.

Kaupunkisuunnittelulautakunta ei kannata tarkastusmaksun korottamista. Lautakunta kannattaa sähköbussijärjestelmän kehittämistä ja kokeilua. Lautakunnan mielestä raitiovaunujen kuljettajarahastuksesta on syytä luopua mahdollisimman nopeasti.

Uuden kaarimallin kustannusjakotavan arvioimiseksi tarvitaan enemmän tietoa muutoksen vaikutuksista mm. kuntaosuuksiin. Kustannusjakomallit, jotka eivät perustu joukkoliikennematkustamisen kysynnän ja tarjonnan suhteeseen eivät lautakunnan mukaan vaikuta oikeudenmukaisilta tiiviiseen kaupunkirakenteeseen pyrkivän kunnan kannalta.

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta pitää HSL:n strategisia tavoitteita hyvinä. Liikenteen luotettavuuden osalta tavoitteet ovat vaatimattomampia kuin HKL:n itselleen asettamat tavoitteet. Johtokunta tuo esiin raitioliikenteen kuljettajarahastuksen poistamisen ja joukkoliikenteen liikennevaloetuuksien lisäämisen suotuisia vaikutuksia joukkoliikenteen kehittämiseen.

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta pitää hyvänä sähköbussiliikenteen edistämistavoitetta. HKL on osaltaan varautunut sähköbussien latausinfraan toteuttamiseen. Johtokunta kiinnittää kuitenkin huomiota sähköbussien latausaikojen operointikustannuksia lisäävään vaikutukseen ja edellyttää, että lataamiseen löydetään operointikustannuksia vähemmän kasvattava ratkaisu. Johtokunta korostaa raitioliikenteen kuljettajalipunmyynnistä luopumista viimeistään vuoden 2018 alussa.

Esittelijän kannanotot



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

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

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

Esittelijä toteaa, että kaupunginhallituksen hyväksymässä kaupungin vuoden 2017 talousarvioarvioissa HSL:n kuntaosuus oli 205,0 milj. euroa. Kaupunginhallituksen raamin yhteydessä tekemän päätöksen mukaisesti vuoden 2017 talousarvion menojen kokonaistaso tarkistetaan talousarviovalmistelun edetessä vastaamaan tuoreimpia ennusteita kustannustason muutoksesta ja väestönkasvusta strategiaohjelmassa sovitulla tavalla. Joukkoliikenteen kustannustaso laski vuonna 2015 keskimäärin 0,4 prosenttia edellisvuodesta. HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2017 - 2019 on laadittu 1,2 prosentin kustannustason nousuun perustuen. HSL:n alustavassa taloussuunnitelmassa Helsingin vuoden 2017 kuntaosuus on 199,9 milj. euroa, jonka mukaisesti Helsingin kaupungin vuoden 2017 talousarviota on valmisteltu. Talousarvion valmistelussa HSL-kuntaosuuteen ollaan varaamassa 200,0 milj. euroa. HSL:n kustannuksia alentava kilpailukyky sopimus ei ole vielä mukana alustavassa taloussuunnitelmassa.

Taloussuunnitelmavuosien 2018 ja 2019 kuntaosuudet ovat 204,7 milj. euroa ja 204,8 milj. euroa. Kuntaosuuksien kasvu vuodesta 2016 vuoteen 2017 on 2,4 %, vuodesta 2016 vuoteen 2019 kasvu on 4,8 %. Strategiaohjelman mahdollistama kaupungin toimintamenojen vuosittainen kasvu on 1 – 2 %, joten HSL:n suunnitelman suuruinen kuntaosuuden kasvu ylittää strategiaohjelmassa asetetun tason.



12.09.2016

Ryj/5

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 14.6.2016
- 2 Ote HSL:n hallituksen pöytäkirjasta 14.6.2016
- 3 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2017-2019

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -kun-
tayhtymä

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai
täytäntöönpano

Tiedoksi

HKL
Ksv

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 05.09.2016 § 757

HEL 2016-007198 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

05.09.2016 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Sanna Ve-
sikansan ehdotuksesta.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



12.09.2016

Ryj/5

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 16.08.2016 § 130

HEL 2016-007198 T 00 01 06

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta taloussuunnitelmasta 2017 – 2019 seuraavan lausunnon:

Yleistä

HSL:n hallitus on käsitellyt HSL:n alustavaa taloussuunnitelmaa kokouksessaan 14.6.2016. HSL:n hallitus samalla päätti pyytää taloussuunnitelmasta jäsenkuntien lausunnot.

HSL pyytää lausuntoa erityisesti seuraavista asioista:

- strategiasuunnitelmasta,
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- kuntaosuuksien tasosta,
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista,
- tarkastusmaksun korottamisesta,
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2016 - 2018,
- ennen kaarimallin hinnoittelun käyttöönottoa tapahtuvasta kuntaosuuslaskentamallin kehittämisestä ja
- valmiudesta järjestää sähköbussien pikalatausasemat.

Helsingin kaupungin lausunto toimitetaan HSL:lle 31.8.2016 mennessä.

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

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat pääosin HKL:n talousarvioon ja taloussuunnitelmaan 2017 - 2019, jota HKL:n johtokunta käsitteli kokouksessaan 9.6.2016. HKL:n edellä tarkoitetun



johtokunnassa alustavasti käsitellyn taloussuunnitelman luvut ovat osittain päivittyneet kesän aikana ja HKL:n johtokunta käsittelee HKL:n talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitystä kokouksessaan 16.8.2016 samanaikaisesti tämän lausunnon kanssa.

Jäljempänä tässä lausunnossa on vertailtu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2017 - 2019 ja HKL:n päivitetyn talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksen 2017 - 2019 lukuja. HKL esittää, että siltä osin kuin luvuissa on poikkeamia, niin HSL päivittää luvut vastaamaan HKL:n esittämiä lukuja lopullisessa taloussuunnitelmassaan yhteistyössä HKL:n kanssa.

HSL:n toimintastrategia 2025 ja strategiset tavoitteet 2017 - 2019

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

HSL:n arvot ja strategiset tavoitteet ovat hyvin linjassa HKL:n toukuussa 2016 hyväksytyyn tavoiteohjelman 2016-2024 kanssa. HKL:n tavoiteohjelman valmistelussa yksi keskeisimmistä lähtökohdista on ollut kehittää HKL:n toimintaa niin, että HKL entistä paremmin ja vaikuttavammin tukisi HSL:n strategisten tavoitteiden toteutumista.

HKL pitää tärkeänä, että HSL tavoitteita konkretisoidessaan edelleen kehittäisi tarkempia konkreettisia mittareita, jotka kertoisivat muun muassa suunnittelun laadusta ja taloudellisuudesta. Tavoitteisiin voisi näin nykyistä paremmin sisältyä sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Tehtyjen linjastomuutosten ennen-jälkeen-analyysit tukevat tätä työtä ja luovat edellytyksiä tehdä johtopäätöksiä suunnittelun onnistuneisuudesta taloudellisuuden ja palvelukyvyn suhteen (kuinka hyvin tehdyt linjastomuutokset ovat tehostaneet rahankäyttöä joukkoliikenteeseen).

Liikenteen luotettavuuden tavoitteiden osalta HSL:n raitio- ja metroliikenteelle asettamat vuoden 2017 tavoitteet ovat vaatimattomampia kuin HKL:n itselleen asettamat luotettavuustavoitteet. HSL:n asettamat tavoitteet ovat raitioliikenteelle 99,43 % ja metroliikenteelle 99,55 %, kun HKL:n asettamat tavoitteet (HKL:stä riippuvat syyt) ovat raitioliikenteelle 99,87 % ja metroliikenteelle 99,96 %.

Liikennejärjestelmän ja joukkoliikenteen häiriönhallinnan kannalta tärkeässä asemassa on Pasilassa Liikenneviraston tiloissa sijaitseva liikennekeskus. Liikennekeskuksessa toimii Liikenneviraston, Poliisin ja pääkaupunkiseudun kaupunkien edustajien lisäksi HSL:n häiriöpäivittäjä ja kevästä 2016 alkaen myös HKL:n raitioliikennevalvomo (LOK). HKL ratkaisee raitioliikennevalvomon pitkäaikaisen sijainnin Pasilasta



vuosina 2016-2017 saatavien kokemusten perusteella. Erittäin keskeisessä asemassa arvioinnissa ovat eri toimijoiden yhteistyössä saavutettavat yhteiskunnalliset ja liiketaloudelliset hyödyt. HKL pyrkii omilla toimillaan edesauttamaan HKL:n ja HSL:n henkilöstön yhteistyön kehittymistä mahdollisimman hedelmälliseksi ja toivoo HSL:ltä myös vastaavaa vuorovaikutteista otetta.

HSL pyrkii osaltaan mm. Solmu-projektissa vähentämään joukkoliikennevälineen vaihdosta matkustajalle aiheutuvaa hankaluutta. HKL on parhaillaan kilpailuttamassa Helsingin pysäkkikatoksia ja niiden ylläpitoa pitkäaikaisella sopimuksella. HKL on tähän projektiin kutsunut mukaan HSL:n ja muita sidosryhmiä. HKL pitää yhteistyötä HSL:n kanssa erittäin tärkeänä matkustajia mahdollisimman hyvin palvelevan ratkaisun löytämiseksi.

HSL on suunnitelmakaudelle tekemässä päätöksiä raitioliikenteen kuljettajarahastusta koskien. Helsingin strategiaohjelman mukaisessa raittikaprojektissa, jonka ohjausryhmässä myös HSL on mukana, on todettu raitioliikenteen kuljettajien lipunmyynnin lopettamisen nopeuttavan pysäkkitoimintoja ja samalla vähentävän pysäkkitoimintoihin kuluvan ajan vaihtelua. Tällä on olennainen vaikutus mm. liikennevaloetuuksien parantamismahdollisuuksiin ja edelleen mm. liikennöintikustannuksiin. Kuljettajalipunmyynnin poistamisella voidaan saavuttaa raitioliikenteessä merkittävä palvelutason paraneminen ja kuljettajalipunmyynnin poistaminen on myös edellytys muille tärkeille raitioliikenteen kehittämistoimenpiteille, kuten liikennevaloetuuksien voimakkaalle kehittämiseksi. Samanaikaisesti on kuitenkin turvattava kertalipunkäyttäjien riittävät mahdollisuudet hankkia lippu automaattista, mobiililaitteella tai muilla tavoin.

HSL:n taloussuunnitelmassa tavoitellaan joukkoliikenteen liikennevaloetuuksien laajempaa käyttöönottoa sujuvoittamaan joukkoliikenteellä matkustamista. HKL pitää erityisen tärkeänä raitioliikenteen nykyistä vahvempien liikennevaloetuuksien voimakasta edistämistä. Kesällä 2016 kaupunkisuunnitteluviraston johdolla toteutetussa kokeilussa ei vahvempien raitioliikenteen etuuksien toteuttamisella ollut merkille pantavaa vaikutusta esimerkiksi bussiliikenteen viiveisiin. Raitioliikenteen vahvemmilla valoetuksilla on sen sijaan huomattava potentiaali raitioliikenteen liikennöintikustannusten alentamiseen. Tällä taas olisi suotuisa vaikutus mahdollisuuksiin laajentaa raitioliikennettä palvelemaan kaupungin kehittämistarpeita ja nostamaan joukkoliikennejärjestelmän palvelutasoa joukkoliikenteen käyttäjille.

HSL toteaa taloussuunnitelmassaan tekevänsä yhteistyötä liikkumista palveluna (Mobility as a Service) kehittävien toimijoiden kanssa ja että HSL:n avoimen julkisen datan politiikka tukee MaaS-toimijoiden ja mui-



den kolmansien osapuolten palvelukehitystoimintaa. HKL pitää erittäin tärkeänä liikkuminen palveluna –konseptin edellytysten kehittämistä. Avoimen datan lisäksi joukkoliikenteen lippujen myynti MaaS-konseptiin soveltuvissa muodoissa on avainasemassa edellytysten luojana. HSL toteaaakin kehittävänsä lipputuotteita ja lipunmyyntikanavia mm. verkkokauppaan ja MaaS-yhteistyöhön sopiviksi. HSL:llä on MaaS-konseptin edistämiseksi ratkaiseva asema ja olisikin yhteiskunnan kannalta tärkeää, että HSL aktiivisesti hakisi ratkaisuja lipputarjonnan kehittämiseksi niin, että se mahdollisimman hyvin palvelee myös MaaS-toimijoita. Tämä avaisi mahdollisuuden joukkoliikenteen käytön mittavalle kasvulle erityisesti niillä, jotka nykyisin vain satunnaisesti tai ollenkaan käyttävät joukkoliikennettä.

Liikkuminen palveluna -konseptin perusajatus on mahdollistaa liikkujille mahdollisimman yksinkertaisella ja vaivattomalla tavalla eri liikkumistavat käyttöön ilman, että käyttäjän itse tarvitsee investoida liikkumisvälineisiin, selvittää eri liikennemuotojen käyttöönottoon liittyviä kysymyksiä tai hankkia erilaisia maksuvälineitä. Liikkuminen palveluna –konseptiin kuuluu, että liikkumisoperaattorit kokoavat yhteen eri asiakkaiden tarpeisiin kokonaisuutena vastaavia niin julkisen (esim. kaupunkijoukkoliikenne, kaukojunaliikenne) kuin yksityisen sektorin (esim. vuokra-autot) palveluita ja muodostavat niistä palveluportfolioita. HKL tukee liikkuminen palveluna –konseptia muun muassa tarjoamalla kaupunkilaisille nykyaikaista kaupunkipyöräpalvelua keväästä 2016 alkaen. HKL harkitsee myös asemainfrastruktuurinsa kehittämistä niin, että se nykyistä monipuolisemmin palvelisi kaupunkilaisten arjen tarpeita. Liikkuminen palveluna -konseptin kehittämiseksi Helsingin seudulla olisi erittäin tärkeää, että HSL palveluportfolion olennaisimman osan eli joukkoliikennejärjestelmän kehittäjänä ottaisi asiassa aktiivisen roolin, mikä avaisi myös HSL:lle mahdollisuuden uusiin lipunmyyntikanaviin ja joukkoliikenteen käytön merkittävään edistämiseen.

HSL jatkaa vuonna 2015 aloitettua ePeli-hanketta, jossa pilotoidaan sähköbussiliikennettä. Sähköbussiliikenne edellyttää kunnilta latausinfrastruktuuria raitioliikenteen tavoin. HKL on osaltaan varautunut sähköbussien latausinfra toteuttamiseen yhteistyössä HSL:n kanssa suunnitellulla tavalla. HKL pitää hyvänä tavoitetta sähköbussiliikenteen edistämiseksi mm. ilmanlaadun ja pitkällä aikajänteellä myös talouden näkökulmasta. HKL:n yhtenä tavoitteena on tulevaisuudessa saavuttaa synergiahyötyjä raitioliikenteen ja sähköbussiliikenteen latausinfra kesken.

Sähköbussien vaatimat latausajat lisäävät kuitenkin huomattavasti joukkoliikenteen operointikustannuksia (Helsingin linjoilla 16, 23, 51 ja 81 yhteensä 345 000 euroa vuodessa). Sähköbussien lataamiseen tuli-



si löytää ratkaisu, joka ei kasvata operointikustannuksia näin merkittävästi.

Joukkoliikenteen merkittävistä investointihankkeista länsimetro otetaan suunnitelmakaudella käyttöön ja Raide-Jokerin ja mahdollisesti syksyllä 2016 tehtävien päätösten myötä Kruunusiltojen rakentaminen aloitetaan. HKL pitää tärkeänä, että HSL osallistuu aktiivisesti näihin hankkeisiin ja tuo niihin arvokasta osaamistaan mm. liikennejärjestelmäkonaisuuden, joukkoliikenteen linjaston kehittämisen, joukkoliikenteen tarjonnan määrittämisen, joukkoliikenteen ilmeen sekä työnaikaisten järjestelyjen näkökulmasta.

HSL on selvittänyt kuntaosuuksien laskennan mahdollista uudistamista ja todennut selvityistä vaihtoehtoista kehityskelpoisimmalta vaikuttavan niin sanotun alijäämämallin. Alijäämämallissa jäsenkunnille jaetaan HSL:n tulojen ja kulujen erotusta eli liikenteen hoidosta syntyvää alijäämää tarjontaan perustuvalla palvelutasokertoimella painotettuna. Alijäämämallin käyttöönotto edellyttäisi HSL:n perussopimuksen päivittämistä. HKL:n mielestä alijäämämalli ei tuo merkittävää parannusta verrattuna nykyiseen laskentatapaan, jossa jäsenkuntien kuntaosuudet lasketaan kunkin kunnan asukkaiden tuomien lipputulojen ja kuntalaisten eri joukkoliikennemuotojen käytön synnyttämien kustannusten kautta. Alijäämämalli saattaisi osin jopa tehdä nykyistä vaikeammaksi hahmottaa kuntaosuuksien synnyn ja kustannusten oikeudenmukaisen ja läpinäkyvän kohdentumisen.

Raitioliikenteen operointi

Raitioliikenteen tuottamisesta on tehty 15 vuoden suorahankintasopimus HSL:n kanssa vuonna 2010.

Raitioliikenteen nopeuttamisen ja luotettavuuden kehittämisen kannalta raitioliikenteen kuljettajalipunmyynnin lopettaminen on hyvin tärkeä toimenpide. Kuljettajalipunmyynnin lopettamista on kuitenkin lykätty eteenpäin useaan eri otteeseen. Kuljettajalipunmyynnin lopettamista on siksi edistettävä nykyistä voimakkaammin. Kuljettajalipunmyyntiä korvaavien lipunmyyntikanavien tulisi muiden raitioliikenteen kehittämistoimenpiteiden näkökulmasta olla käytössä vuoden 2017 aikana ja kuljettajalipunmyynnistä olisi tarkoituksenmukaista luopua viimeistään vuoden 2018 alussa.

Raitioliikenteeseen vuonna 2017 esitetty linjastomuutos perustuu raitioliikenteen linjastosuunnitelmaan, jossa on huomioitu Helsingin kaupungin suunnitelmasta antama lausunto. Linjastomuutos on kannatettava.

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

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Y-tunnus	Tilinro
PL 10	Pohjoisesplanadi 11-13	+358 9 310 1641	0201256-6	FI0680001200062637
00099 HELSINGIN KAUPUNKI	Helsinki 17	Faksi		Alv.nro
kaupunginkanslia@hel.fi	http://www.hel.fi/kaupunginkanslia	+358 9 655 783		FI02012566



milj. euroa	2017	2018	2019
Raitioliikennekorvaus, HSL	54,1	57,3	58,6
Raitioliikennekorvaus, HKL	53,5	56,8	58,0
Erotus	-0,6	-0,5	-0,6

HKL:n lukuihin on päivitetty kesän aikana arvio kilpailukyky sopimuksen tuomista muutoksista.

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

Metrolinnoituksen operointi

Metrolinnoituksen tuottamisesta on tehty 15 vuoden suorahankintasopimus HSL:n kanssa vuonna 2010.

Talous- ja toimintasuunnitelmassa on huomioitava länsimetron liikennöinnin aloittamisajankohtaan liittyvä epävarmuus ja sen kustannusvaikutukset. Länsimetron normaali liikennöinti tulisi käynnistää välittömästi liikennöintivalmiuden synnyttyä ja väliaikainen bussilinjasto tulisi muuttaa liityntäliikenteeksi mahdollisimman pian länsimetron liikenteen käynnistyttyä. HKL:n talousarvioesityksessä länsimetron liikennöintiin on varauduttu koko vuoden 2017 osalta.

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

milj. euroa	2017	2018	2019
Metrolinnoituksen korvaus, HSL	42,7	43,0	43,0
Metrolinnoituksen korvaus, HKL	42,4	42,7	42,6
Erotus	-0,3	-0,3	-0,4

HKL:n lukuihin on päivitetty kesän aikana arvio kilpailukyky sopimuksen tuomista muutoksista.



Länsimetron käynnistyminen nostaa liikennöintikorvausta vuonna 2017. Vuodesta 2016 nousu on 16,7 milj. euroa.

Lauttaliikenteen operointi

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

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

milj. euroa	2017	2018	2019
Lauttaliikennekorvaus, HSL	4,1	4,1	4,1
Lauttaliikennekorvaus, HKL	3,6	3,6	3,6
Erotus	-0,5	-0,5	-0,5

Infrakorvaukset

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

HSL:n taloussuunnitelmassa esitetyt vuoden 2017 infrakorvausluvut sisältävät aikaisempien tilikausien infrakorvauksen tasausta Helsingin osalta 0,7 milj. euroa, mikä vähentää Helsingille tulevaa infrakorvausta vuonna 2017. HKL:n infrakorvausluvuissa vastaavaa tasaususerää ei ole, koska tasaus on käsitelty HKL:n taseessa velkana HSL:lle. Seuraavassa esityksessä vuoden 2017 HSL:n infrakorvausluvut on esitetty ilman edellä selvitettyä tasaususerää, jotta luvut ovat vertailukelpoisia HKL:n lukujen kanssa.

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

milj. euroa	2017	2018	2019
Metroinfrakorvaus, HSL	45,0	42,9	42,9
Metroinfrakorvaus, HKL	44,7	43,3	45,2
Erotus	-0,3	0,4	2,3



12.09.2016

milj. euroa	2017	2018	2019
Länsimetron infrakorvaus, HSL	14,7	14,4	14,3
Länsimetron infrakorvaus, HKL	14,9	14,7	14,5
Erotus	0,3	0,3	0,2

milj. euroa	2017	2018	2019
Raitioinfrakorvaus, HSL	21,9	22,6	23,4
Raitioinfrakorvaus, HKL	21,8	21,6	23,0
Erotus	-0,1	-1,0	-0,4

milj. euroa	2017	2018	2019
Junainfrakorvaus, HSL	0,7	0,8	0,8
Junainfrakorvaus, HKL	0,7	0,8	0,8
Erotus	0,0	0,0	0,0

milj. euroa	2017	2018	2019
Lauttainfrakorvaus, HSL	0,4	0,4	0,4
Lauttainfrakorvaus, HKL	0,4	0,4	0,4
Erotus	0,0	0,0	0,0

milj. euroa	2017	2018	2019
Bussi-infrakorvaus, HSL	3,2	3,4	3,4
Bussi-infrakorvaus, HKL	3,0	3,2	3,2
Erotus	-0,2	-0,2	-0,2

milj. euroa	2017	2018	2019
Infra yhteensä, HSL	85,9	84,6	85,2
Infra yhteensä, HKL	85,5	84,0	87,1



12.09.2016

Ryj/5

Erotus -0,4 -0,5 2,0

Vuonna 2017 infrakorvaustaso nousee edellisvuodesta. Tasoa nostaa länsimetron käynnistyminen. Länsimetron infrakorvaus on 14,9 milj. euroa vuonna 2017.

Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

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

milj. euroa	2017	2018	2019
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL	186,8	189,0	190,9
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL	185,0	187,0	191,3
Erotus	-1,8	-1,9	0,4

Esittelijä

toimitusjohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433
ari.paivarinta(a)hel.fi
Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 16.08.2016 § 244

HEL 2016-007198 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

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



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

Vuonna 2017 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia.

HSL:n esittämä 6,2 %:n korotus Helsingin sisäisten lippujen hintoihin on suuri, kun verrataan esitettyä korotusta joukkoliikenteen hoidon kustannustason arvioituun nousuun (1,2 %). Lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien kustannusten kattamiseksi on arvioitu vaikuttavan joukkoliikenteen kysyntään heikentävästi. Joukkoliikennelipun hintajoukon on yleisesti todettu olevan noin -0,3. Tämä tarkoittaa, että 6,2 % korotus lippujen hintoihin on arvioitu vähentävän joukkoliikennematkoja noin kahdella prosentilla. Vähennys kohdistuu kaikkiin joukkoliikennematkoihin. Investointi puolestaan parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa sen vaikutusalueella, joten joukkoliikenteen kysynnän on arvioitu kasvavan investoinnin vuoksi kohdennetusti. Lipunhinnan korotuksen yhteydessä tulisi arvioida miten korotus suhtautuu yleisesti liikkumiskustannusten muutokseen ja mikä on kysynnän arvioidun muutoksen vaikutus liikennejärjestelmän muihin investointipaineisiin. Lippujen hintojen kohtuullinen korottaminen on talouden tasapainottamiseksi kuitenkin parempi ratkaisu kuin joukkoliikennepalvelujen karsiminen. Raitiovaunujen kuljettajarahastuksesta on syytä luopua mahdollisimman nopeasti, sillä se hidastaa liikennettä, lisää kustannuksia ja heikentää kuljettajien turvallisuutta.

Kuntaosuudet ovat olleet kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämisen arviointiin tuovan mukanaan synergiahyötyjä. Talouden tasapainottamiseen ja käyttömenojen kasvun katkaisemiseen tulee kiinnittää entistä enemmän huomioita.

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Sen sijaan on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Toiminnan painottaminen asiakkaiden opastamiseen uusien taksa- ja lipunmyyntijärjestelmien käyttöönotossa on hyvä asia.



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

Kustannusjaon muutoksen uuden jakotavan merkityksen arvioimiseksi tarvitaan enemmän tietoa muutoksen vaikutuksista muun muassa kuntaosuuksiin. Kustannusjakomallit, jotka eivät perustu joukkoliikennematkustamisen kysynnän ja tarjonnan suhteeseen, eivät vaikuta oikeudenmukaisilta tiiviiseen kaupunkirakenteeseen pyrkivän kunnan kannalta. Vuosien 2018 ja 2019 lipunhintoja määriteltäessä uuden kaarimallin mukaisen tariffijärjestelmän vyöhykerajojen muutoksista aiheutuvista vaikutuksista matkustamiseen, liikenteenhoidon kustannuksiin ja lipputuloihin tarvitaan myös tarkempia arvioita.

Kaupunkisuunnittelulautakunta kannattaa sähköbussijärjestelmän kehittämistä ja kokeilua. Sähköbussiliikenne edellyttää kunnilta latausinfrastruktuurin rakentamista. HKL on varautunut toteuttamaan sähköbussien pikalatausasemat yhteistyössä HSL:n kanssa.

Käsittely

16.08.2016 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Mikko Särelä: Päätöksen kohta 4 loppuun lisätään lause: Raitiovaunujen kuljettajarahastuksesta on syytä luopua mahdollisimman nopeasti, sillä se hidastaa liikennettä, lisää kustannuksia ja heikentää kuljettajien turvallisuutta.

Kannattaja: Risto Rautava

Lautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä jäsen Särelän vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Elina Moisio: Päätöksen kohta 7 muutetaan kuulumaan seuraavasti:

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Sen sijaan on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Toiminnan painottaminen asiakkaiden opastamiseen uusien taksa- ja lipunmyyntijärjestelmien käyttöönotossa on hyvä asia.

Kannattaja: Jape Lovén

Vastaehdotus:

Jape Lovén: Kohdasta kuusi poistetaan seuraava teksti:

"Helsingin strategiaohjelmassa on asetettu kaupungin taloudelle tavoite, että velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen re-



aalikasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella."

Kannattaja: Heta Välimäki

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kohdasta kuusi poistetaan seuraava teksti: "Helsingin strategiaohjelmassa on asetettu kaupungin taloudelle tavoite, että velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaalkasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella."

Jaa-äännet: 2

Matti Niiranen, Risto Rautava

Ei-äännet: 6

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

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Hennariikka Andersson

Suoritettussa äänestyksessä jäsen Lovénin vastaehdotus voitti esittelijän ehdotuksen äänin 6-2.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Päätöksen kohta 7 muutetaan kuulumaan seuraavasti: Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Sen sijaan on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Toiminnan painottaminen asiakkaiden opastamiseen uusien taksa- ja lipunmyyntijärjestelmien käyttöön otossa on hyvä asia.

Jaa-äännet: 3

Nuutti Hyttinen, Matti Niiranen, Risto Rautava

Ei-äännet: 5

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

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Hennariikka Andersson



12.09.2016

Ryj/5

Suoritetussa äänestyksessä jäsen Moisio vastaehdotus voitti esittelijän ehdotuksen äänin 5-3.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Reetta Putkonen

Lisätiedot

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