



**§ 540**

**V 26.9.2018, Valtuutettu Mika Ebelingin aloite Östersundomin siirtämisestä HSL:n B-vyöhykkeeseen**

HEL 2018-003209 T 00 00 03

**Päätös**

Kaupunginhallitus päätti panna asian viikoksi pöydälle.

**Käsittely**

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian viikoksi pöydälle Silja Borgarsdottir Sandelinin ehdotuksesta.

**Esittelijä**

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

**Lisätiedot**

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

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Päätösehdotus**

Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Mika Ebelingin aloitteen loppuun käsitellyksi.

**Esittelijän perustelut**

Valtuutettu Mika Ebeling ja 20 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että Helsingin kaupunginhallitus toimisi Östersundomin liittämiseksi HSL:n B-vyöhykkeeseen.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n mukaan kaupunginhallitus esittää valtuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Kaupunginhallitus viittaa saatuihin lausuntoihin ja toteaa, että Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä pääkaupunkiseudulla ja hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lipujärjestelmän.



10.09.2018

HSL:n hallituksen hyväksymä uusi taksa- ja lippujärjestelmä perustuu kaarimalliin, jossa vyöhykekaarien rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta. Mallin on katsottu olevan seudullisesti selkeämpi, yksinkertaisempia ja oikeudenmukaisempi kuin nykyjärjestelmä. Kaarimalli on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2019 alussa. Uudessa järjestelmässä Östersundom sijoittuu vyöhykkeelle C, muu Helsinki vyöhykkeille A ja B.

Seudullisessa järjestelmässä yhdenvertaisuutta ei voida tarkastella asuinkunnan mukaan. Östersundomissa asuvien matkat Helsingin keskustaan kallistuvat, koska matkan hinta riippuu aikaisempaa enemmän matkan pituudesta. Uuden järjestelmän mukainen kahden vyöhykkeen joukkoliikennematka sen sijaan ei Östersundomissa asuvalle ole kalliimpi kuin vastaava matka muilla helsinkiläisillä tai Espoon ja Vantaan C-vyöhykkeellä asuvilla. HSL päättää lippujen hinnoista uudessa taksa- ja lippujärjestelmässä syksyllä 2018 kuntayhtymän talousarvion käsitteilyyn liittyen.

Aloitteen mukainen muutos johtaisi siihen, että pääkaupunkiseudulla jouduttaisiin C-kaaren poistuessa käytännössä siirtymään tasatariffiin. Tällaista muutosta ei mm. tarvittavien palvelutasolisäysten, kaluston lisäinvestointien eikä käyttötalousvaikutusten näkökulmasta voida pitää perusteltuna.

Östersundomin bussilinjojen liikennöintiä ja vuoroväli on mitoitettu alueen kysyntää vastaaviksi. Joukkoliikenteen tarjontaa ei ole taloudellisesti perusteltua järjestää samantasoisesti kuin tiheästi asutuilla alueilla Helsingissä.

Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Valtuutettu Mika Ebelingin aloite
- 2 HSL:n lausunto

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki PL 1  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Kaupunkiympäristölautakunta 29.05.2018 § 282

HEL 2018-003209 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä Helsingissä. Tehtävänsä liittyen HSL hyväksyy toimialueellaan noudatettavan joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän. Myös päätökset lippujen hinnoista kuuluvat HSL:n toimivaltaan.

HSL on valmistellut vuodesta 2006 alkaen uutta taksa- ja lippujärjestelmää samanaikaisesti matkakorttijärjestelmän uudistamishankkeen kanssa. Valmistelu on tapahtunut vaihteittain yhteistyössä kuntien kanssa. HSL on ennen päätöksentekoaan pyytänyt kuntien lausuntoja ehdottamistaan muutoksista.

HSL valitsi vuonna 2011 uuden taksa- ja lippujärjestelmän perusperiaatteeksi kaarimallin, jossa vyöhykekaarten rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta ja jossa pääkaupunkiseudun alueella on ainakin kausilipuissa minimiostoksena kaksi vyöhykettä.

Nykyisin käytössä olevassa joukkoliikenteen vyöhykemallissa kaupunkien rajoille muodostuu suuret hintaporaat, mikä tekee seutulipun ostamista edellyttävistä kuntarajan ylittävistä lyhyistä matkoista kalliita. Nykyisessä järjestelmässä koetaan epäreiluksi myös se, että idässä voi matkustaa Helsingin sisäisellä lipulle aina Sipoon rajalle saakka, mutta lännessä seutulippuraja tulee vastaan aiemmin. Samoin hintaporras Helsingin ja Sipoon välillä on suuri, koska seutulippu puuttuu välistä.

Joukkoliikenteen palvelutason mitoitus HSL:n joukkoliikenteessä tehdään palvelutaso-ohjeen perusteella. Suunnitteluohje sisältää seitsemäntasoisien palvelutason luokituksen, joista pääsääntöisesti viittä luokkaa käytetään pääkaupunkiseudulla. Kussakin luokassa on esitetty palvelutasotavoitteet liikennöntiajoille, maksimivuoroväleille ja kävelyetäisyyksille pysäkille tai asemalle. Palvelutasoluokittelu perustuu muun muassa joukkoliikennematkustajien määriin, joten tiheämmin asutut alueet kuuluvat korkeampaan palvelutasoluokkaan kuin harvaan asutut alueet.

Östersundomin alue kuuluu parhaimmillaan kahden tähden palvelutasoluokkaan, jonka luonnehdinta on kohtuullisen joukkoliikenteen palvelutaso. Östersundomin kaltaisella harvaan asutulla alueella joukkoliikenteen kysyntä on sen verran vähäistä, ettei joukkoliikenteen tarjontaa ja palvelutasoa pystytä taloudellisesti järkevästi tuottamaan saman ta-



soisena kuin muualla Helsingissä. Östersundomin alueen joukkoliikenteen palvelutaso on kuitenkin nykyään olennaisesti parempi kuin aikana ennen alueen liittämistä Helsinkiin.

HSL:n uudessa tariffijärjestelmässä Östersundomissa asuvien matkat Helsingin keskustaan kallistuvat, koska uudessa tariffimallissa matkan hinta riippuu aiempaa enemmän matkan pituudesta. Tehdessään kahden vyöhykkeen joukkoliikennematkan, joka jo mm. kattaa seudullisesti varsin laajan työssäkäyntialueen, Östersundomin asukas ei kuitenkaan joudu maksamaan matkastaan sen enempää kuin muutkaan helsinkiläiset.

#### Käsittely

29.05.2018 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Eveliina Heinäluoma: HSL:n toivotaan seuraavan Östersundomin tilannetta vyöhykeuudistuksen toteutuessa ja kehittää alueen liikenneolosuhteita asukasmäärän kasvaessa. Mikäli kaaren sijaintia muutettaisiin Espoon ja Vantaan osalta, tulee Östersundomin paikkaa kaarella tarkistaa uudelleen.

Kannattaja: Jape Lovén

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: HSL:n toivotaan seuraavan Östersundomin tilannetta vyöhykeuudistuksen toteutuessa ja kehittää alueen liikenneolosuhteita asukasmäärän kasvaessa. Mikäli kaaren sijaintia muutettaisiin Espoon ja Vantaan osalta, tulee Östersundomin paikkaa kaarella tarkistaa uudelleen.

Jaa-äännet: 8

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius

Ei-äännet: 3

Eveliina Heinäluoma, Jape Lovén, Mika Välipirtti

Poissa: 2

Silvia Modig, Laura Rissanen

Esittelijän ehdotus jäi voimaan äänin 8-3. (2 poissa)

15.05.2018 Pöydälle

Esittelijä



10.09.2018

Asia/18

---

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

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