



Käsiteltävä tässä kokouksessa

2

Kaupunkisuunnitteluviraston lausunto kaupunginhallitukselle HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2015 - 2017 (a-asia)

HEL 2014-007922 T 00 01 06

Lausuntoehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon.

Lausunto

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

Strategian ylevien periaatteiden lisäksi olisi tärkeää löytää tarkempia konkreettisia tavoitteita ja mittareita, jotka kertoisivat muun muassa suunnittelun laadusta ja taloudellisuudesta. Tavoitteisiin tulisi sisältyä sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Tehdyistä linjastomuutoksista tulisi myös tehdä ennen-jälkeen-analyysiä ja vetää tästä johtopäätöksiä suunnittelun onnistuneisuudesta erityisesti taloudellisuuden ja palvelukyvyn suhteen (kuinka hyvin tehdyt linjastomuutokset ovat tehostaneet rahankäyttöä joukkoliikenteeseen).

Vuonna 2015 Helsingin joukkoliikenteen palvelutasossa tehtävät muutokset ovat perusteluja ja pohjautuvat yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston kanssa valmisteltuihin suunnitelmiin. Runko- ja poikittaisliikenteen parantamista tulee jatkaa tehtyjen kehittämissuunnitelmien mukaisesti.

Kehäradan valmistuminen mahdollistaa joukkoliikenteen tukeutumisen entistä vahvemmin raideliikenteeseen, mikä on kestävä liikemisen kehittämisen näkökulmasta edullista. Vantaalta Helsingin kantakaupunkiin suuntautuvan bussiliikenteen väheneminen on liikennejärjestelmätasolla kokonaisuutena tarkoituksenmukaista. Junaliikenteen liikennöinti tulee järjestää niin, että se tukee Helsingin valmisteilla olevan uuden yleiskaavan yhtä johtavaa ajatusta monikeskuksisesta kaupungista. Maankäyttöä ollaan vahvasti kehittämässä Helsingin alueella juna-asemien ympäristössä. On



tärkeää, että kehäradan junat pysähtyvät ainakin kaikilla Helsingin alueella olevilla asemilla.

Helsingin sisäisten lippujen hintojen keskimääräinen korotus on perusteltu, sillä verorahoituksen osuuden toiminnan rahoittamisessa ei tulisi kasvaa. Lausuntopyyntömateriaalissa ei ole tarkkaan kerrottu, miten korotus jakautuu eri lippulajien kesken. Korotus tulisi kohdistaa lähinnä kertalippuihin, jotta hintamuutos ohjaisi matkustajia käyttämään enemmän arvolippuja ja kausilippuja. Tämä nopeuttaisi rahastustapahtumaa ja liikennöintiä ja parantaisi näin joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja tuottavuutta. Kausilipun ja arvolipun hintaa tulee korottaa selvästi vähemmän kuin kertalipun hintaa. Kokonaisuutena lippujen hintojen kohtuullinen korottaminen on talouden tasapainottamiseksi parempi ratkaisu kuin palvelujen karsiminen.

Kuntaosuudet ovat olleet kasvussa koko HSL:n toiminnan ajan. Osa tästä kasvusta johtuu joukkoliikennematkustamisen lisääntymisestä. Joukkoliikenteen suunnittelun ja palvelujen hankinnan keskittämisen piti tuoda mukanaan myös synergiahyötyjä. Helsingin kuntaosuus vuonna 2015 kasvaa edellisestä vuodesta, nyt 6,4 milj. eurolla. Kuntaosuudeksi asukasta kohti tulee 313 euroa. Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulisi kiinnittää entistä enemmän huomioita. Helsingin strategiaohjelmassa on asetettu valtuustokaudelle 2013–2016 kaupungin taloudelle tavoite, jonka mukaan velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaalkasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella.

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

Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon on perusteltua. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta.

KutsuPlus on kansainvälisestikin arvioituna edistysellinen ja runsaasti huomiota ja kiitosta saanut tapa kaupunkiliikenteen kehittämiseksi. Kutsuplussalla on onnistuessaan mahdollisuus mullistaa liikkumiskulttuuria merkittävästi, lisätä erityisesti autoilijoiden halua käyttää joukkoliikennettä ja vähentää olennaisesti henkilöautoriippuvuutta. Mikäli palvelun käyttö kasvaa HSL:n suunnitelmien mukaisesti, auttaa Kutsupluss merkittävästi näköpiirissä olevien liikenteellisten paineiden ratkaisemiseen selvästi kalliimpien vaihtoehtojen, kuten esimerkiksi infrastruktuuri-investointien, sijasta. Kutsuplussin onnistuminen edellyttää voimakasta panostusta



alkuvaiheessa. Myös uuden liikennemuodon markkinointiin ja tiedotukseen tulee panostaa voimakkaasti, sillä suomalaiset ovat aiempien kokemusten perusteella jätettyä kokeilemaan uutta ja muuttamaan liikkumistottumuksiaan.

KutsuPlussasta saatu asiakaspalaute on poikkeuksellisen kiittävää ja KutsuPlus-liikenteen matkamäärät ovat kasvaneet vuodessa useita satoja prosentteja (400 % välillä 4/2013-4/2014). KutsuPlussan matkustajamäärät ovat kuitenkin vielä absoluuttisesti verrattain pieniä ja liikenteen subventioaste suuri. Palvelun tuottavuuden kehittymistä tulee tukea voimakkaasti eri keinoin. Näitä keinoja ovat mm. markkinointi ja liikenteen hallittu laajentaminen kustannustehokkaalla tavalla. Nykyisin muutoin palvelukysynnän huippuajoina KutsuPlus-autojen käyttöaste on melko alhainen, jolloin autot odottavat liikaa tyhjinä ja suhteellisen suurilla autoilla ajetaan vain muutama matkustaja kerrallaan kyydissä. Tulisikin harkita, että HSL:n tilaisiin kokonaan käyttöönsä KutsuPlus-autoja vain niin paljon, että niille riittää lähes koko palveluajan jatkuvasti kyytejä. Tätä ajoneuvokapasiteettia tulisi täydentää ns. ylivuotoautoilla (esimerkiksi taksit), jotka olisivat KutsuPlussan käytössä vain tarpeen mukaan ja joille maksettaisiin korvausta vain ajetuista (ja siis maksetuista) matkoista. Tämä järjestely olisi winwin-tilanne, jossa HSL saisi tuotettua palvelun jopa merkittävästi edullisemmin ja ylivuotokalustoa tarjoavat liikennöitsijät saisivat parannettua omaa käyttöastettaan.

Metron viikonloppuöiden jatkettun liikenteen aiheuttama lisäkustannus on 480 000 euroa vuonna 2015. Luvussa on huomioitu bussiliikenteen vähennykset. Metron yöliikenteen merkityksestä ja tarpeellisuudesta on mahdoton lausua mitään, koska lausuntopyyntöön aineistossa ei ole esitetty mitään tietoja kokeilun vaikutuksista matkustamiseen tai matkustajamääriin. On kuitenkin ilmeistä, että yöliikenteessä tehtyä matkaa kohti laskettuna järjestely on kallis, jolloin sen kehittämistä kustannustehokkaammaksi tulee suunnitella.

Muun muassa Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston, Trafín, Tekesin ja Helsingin kaupungin toimesta on viimeisen kahden vuoden aikana nostettu voimakkaasti esiin liikkuminen palveluna -konseptin (Mobility as a Service) mahdollisuutta parantaa liikennejärjestelmän palvelutasoa, kustannustehokkuutta ja kansantaloudellista tuottavuutta. Mobility as a Service oli yksi vahvimmin esillä olleista teemoista Helsingissä kesäkuussa järjestetyssä ITS Europe -kongressissa, johon kokoontui tuhansia älyliikenteen asiantuntijoita ympäri maailmaa. Liikkuminen palveluna -konseptin perusajatus on mahdollistaa liikkujille mahdollisimman yksinkertaisella ja vaivattomalla tavalla eri liikkumistavat käyttööseen ilman, että käyttäjän itse tarvitsee investoida liikkumisvälineisiin, selvittää eri liikennemuotojen käyttöönottoon liittyviä



kysymyksiä tai hankkia erilaisia maksuvälineitä. Liikkumisoperaattorit kokoavat yhteen eri asiakkaiden tarpeisiin kokonaisuutena vastaavia niin julkisen (esim. kaupunkijoukkoliikenne, kaukojunaliikenne) kuin yksityisen sektorin (esim. vuokra-autot, vuokrapyörät) palveluita ja muodostavat niistä palveluportfolioita. Liikkuminen palveluna -konseptin kehittämiseksi Helsingin seudulla olisi erittäin tärkeää, että HSL palveluportfolion olennaisimman osan eli joukkoliikennejärjestelmän kehittäjänä ottaisi asiassa aktiivisen roolin. Tämä avaisi myös HSL:lle mahdollisuuden uusiin lipunmyyntikanaviin ja joukkoliikenteen käytön merkittävään edistämiseen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 21.8.2014 mennessä. Lausuntoa on pyydetty myös HKL-liikelaitoksen johtokunnalta.

Yleistä

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

HSL on pyytänyt kaupungin lausuntoa taloussuunnitelmaehdotuksesta 2015 - 2017 ja siihen liittyen strategiasuunnitelmasta, liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista, lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista, kuntaosuuksien tasosta, tarkastusmaksun korottamisesta, kuntakohtaisen yli- tai alijäämän käytöstä suunnitelmakaudella, Kutsuplus-liikenteen kehittämisestä koekäytön päättyessä vuoden 2015 lopussa ja metron yöliikenteen vakinaistamisesta.

Lisäksi 30.9.2014 mennessä pyydetään lausuntoja raitioliikenteen linjastosuunnitelmasta 2014-2014, Länsimetron liityntäliikennesuunnitelmasta ja runkolinjan 560 jatkomahdollisuudesta Myyrmäestä Matinkylään.



HSL:n toimintastrategia 2025

HSL:n hallitus hyväksyi 11.2.2014 uudistetun toimintastrategian. Lopullisesti HSL:n uuden strategian hyväksyy yhtymäkokous syksyllä 2014. HSL:n perustehtävänä on kehittää ja tarjoaa sujuvia ja luotettavia liikkumISRatkaisuja asiakkaiden tarpeisiin. Visio 2025 kuuluu "Joukkoliikenne on ykkösvalinta ja Helsingin seutu älykkään, kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnannäyttäjäksi". HSL:n arvoja ovat yhteistyö, ympäristövastuu, asiakaslähtöisyys ja jatkuva kehittyminen.

Taloussuunnitelma

Lipputuloja arvioidaan vuonna 2015 kertyvän 297,5 milj. euroa, mikä on 2,8 % enemmän kuin edellisenä vuotena. Matkustajamäärän arvioidaan kasvavan noin 1,0 %. Lippujen hintoja esitetään korotettavaksi keskimäärin 3,7 %.

Vuonna 2015 seutulippujen hinnankorotus painottuu arvolippuihin. Kuntien sisäisten lippujen hinnankorotus painottuu kausilippuihin seudullisten ja sisäisten kausilippujen välisen hintasuhteen pienentämiseksi. Myös arvolippuja esitetään korotettavaksi. Lipputulot muodostavat 47,6 % HSL:n toimintatuloista.

Vuonna 2016 lipputulojen arvioidaan olevan 306,9 milj. euroa ja vuonna 2017 319,5 milj. euroa. Vuonna 2017 joukkoliikenteen infrakustannukset nousevat merkittävästi, kun Länsimetro ja Kehärata liikennöivät koko vuoden. Jos kuntien maksama keskimääräinen subventioaste halutaan tuolloin edelleen pitää 50 %:ssa, tulisi lipputuloja vuonna 2017 kerätä lisää noin 30,0 milj. euroa. Tämä merkitsisi keskimäärin 15 %:n korotusta nykyisiin lipun hintoihin.

HSL:n toimintamenot vuonna 2015 ovat yhteensä 623,1 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2014 ennusteesta 32,8 milj. euroa (5,6 %). Vuonna 2016 toimintamenojen arvioidaan olevat 673,1 milj. euroa ja vuonna 2017 vastaavasti 724,0 milj. euroa.

Tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 80 eurosta 100 euroon.

Keskeiset muutokset ja tehtävät suunnitelmakaudella

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) viimeistellään alkuvuonna 2015 lausuntojen ja kannanottojen jälkeen.

Matkakorttijärjestelmä uusitaan ja samalla toteutetaan ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä. Koekäytöt käynnistyvät maaliskuussa 2015. Laiteasennukset jatkuvat vuoden 2015 loppuun.



HSL valmistautuu lähijunaliikenteen kilpailuttamiseen. Kilpailuttamismallia valmistellaan kansainvälisten kokemusten pohjalta houkuttelevuuden ja tasapuolisen kilpailun edellytysten varmistamiseksi.

Merkittävimmät liikennöinti- ja palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella:

- Kehäradan liikenteen aloitus kesällä 2015
- Uuden poikittaisen runkolinjan 560 (Jokeri-2) perustaminen 2015
- Länsimetron ja siihen liittyvän liityntäliikenteen aloitus elokuussa 2016
- Metron yöliikenteen jatkaminen
- Mankin ja Luoman seisakkeiden lakkauttaminen

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 HSL-kuntayhtymän lausuntopyyntö 10.6.2014
- 2 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2015-2017
- 3 Kutsuplus -liikenteen kehittämissuunnitelma