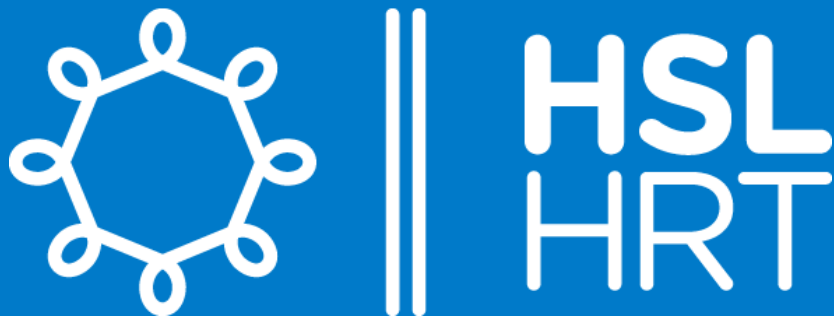




HSL ja itsehallintoalueet

Suvi Rihtniemi

HSL – Strategia teoiksi

TAVOITTEET



Sujuvat matkat

Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteysiin.

Selkeää palvelua

Tarjoamme asiakkaille ajan-tasaista tietoa ennen matkaa ja matkan aikana sekä selkeät, helppokäyttöiset ja kohtuuhintaiset liput.

Joukkoliikenne kasvuun

Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

Tiivis ja vetovoimainen seutu

Raideliikenneverkkoon perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta.

Vähemmän päästöjä

Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä.

Tehokasta taloutta

Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoitus-pohjan kestävyyttä.



ARVOT



Yhteistyö



Ympäristövastuu



Asiakas-lähtöisyys



Jatkuva kehittyminen

VISIO 2025

Joukkoliikenne on ykkösvalinta.

Helsingin seutu on älykkään, kestävän ja turvallisen liikku-misen suunnannäyttäjä.



PERUSTEHTÄVÄ

Helsingin seudun liikenne kehittää ja tarjoaa sujuvia ja luotettavia liikkumiskäytännöksiä asiakkaiden tarpeisiin.

Mitä HSL tekee?

- Perustettu 2009
- Vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta (HLJ).
- Suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.
- Hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijuna-liikennepalvelut.
- Hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä joukkoliikenteen taksat.
- Vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustaja-informaatiosta.
- Järjestää lippujen myynnin ja vastaa matkalippujen tarkastuksesta.



HSL:n yhteistyöalue ja laajeneminen

6 perustajakuntaa: Helsinki,
Espoo, Kauniainen, Vantaa,
Kerava, Kirkkonummi.

Sipoo mukaan 2012.

Perussopimuksen
mukaan HSL voi laajentua
kattamaan Helsingin
seudun 14 kuntaa.



HSL Helsingin Seudun Liikenne

HSL:n yhtymäkokous



Tarkastuslautakunta

Hallitus

Helsinki

7 jäsentä (pj)

7 varajäsentä

Espoo

3 jäsentä (vpj)

3 varajäsentä

Vantaa

3 jäsentä

2 varajäsentä

Kirkkonummi

1 jäsen

Kerava

1 varajäsen

Sipoo

1 varajäsen

Joukkoliikenteen tilaaja-tuottajamalli



Bussiliikenne

(Helb, Nobina, Veolia, Pohjolan liikenne, Korsisaari, Oy Andersson, Taksikuljetus, Etelä-Suomen linjaliikenne, Tammelinlinja, Åbergin linja)



Metro (HKL)



Raitiovaunut (HKL)



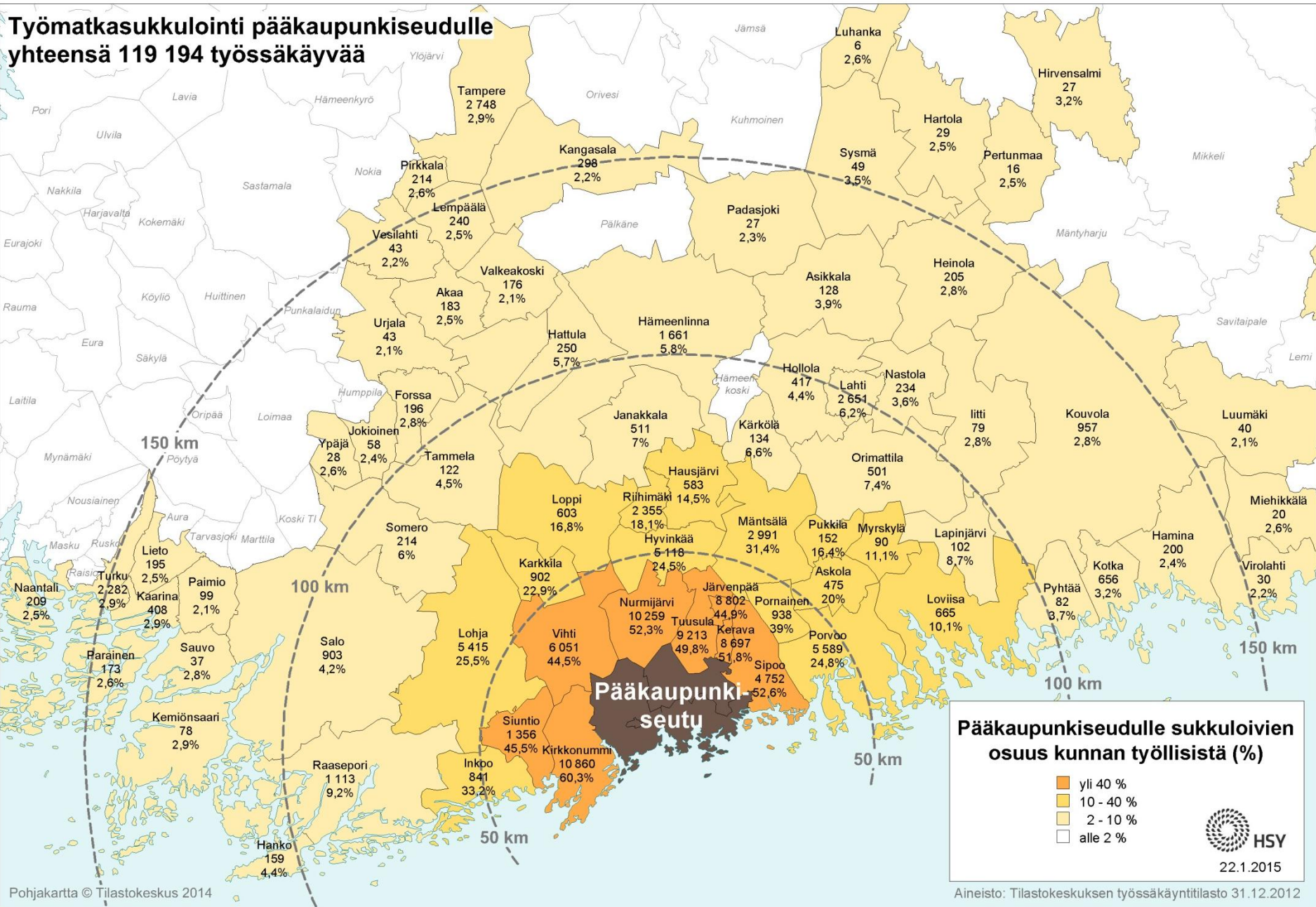
Lähijunat (VR)



Lauttaliikenne (HKL/SLL)



**Työmatkasukkulointi pääkaupunkiseudulle
yhteensä 119 194 työssäkäyvää**



Eri vaihtoehdot liikennejärjestelmäsuunnittelun ja joukkoliikenteen organisoimiseksi Helsingin seudulla

Kolme mallia liikenteen järjestämiseksi itsehallintoalueilla

- HSL näkee liikennejärjestelmäsuunnittelun ja joukkoliikenteen järjestämiseksi metropoliseudulla kolme vaihtoehtoista mallia paremmuusjärjestyksessä:
 1. HSL-kuntayhtymä ja Uudenmaan itsehallintoalue
 2. Metropoli-itsehallintoaluemalli
 3. Uudenmaan itsehallintoalue

1. Kuntayhtymämalli

- HSL:ään liitetään sellaiset naapurikunnat, joiden pendelöintiaste pääkaupunkiseudun kuntiin on yli 40 %.
- Uudenmaan itsehallintoalueelle siirretään nykyiset Uudenmaan ELY-keskuksen liikennetehtävät.
- HSL:n alueella tehdään oma metropolialueen liikennejärjestelmäsuunnittelu, joka poikkeaa liikenteen volyymien, raideliikenteen ja liikennepoliittisten valintojen suhteen muun Uudenmaan suunnittelusta.
- Etuna mallissa läheisyysperiaatteen toteutuminen paikallisessa suunnittelussa ja kuntien rahoitusosuuden pysyminen varmuudella nykyisessä suuruusluokassa.

1. Kuntayhtymämalli

- Vuosina 2016–17 käyttöön otettava HSL:n uusi joukkoliikenteen lippu- ja informaatiojärjestelmä uusine tariffiväyhykkeineen pystyy varmuudella vastaanottamaan tämän suuruisen toimialueen laajennuksen ilman ongelmia.
- Liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteys maankäyttöön, asumiseen ja elinkeinopolitiikkaan toteutuu edelleen kuntayhtymän ja metropolikuntien ja valtion keskinäisen MAL-yhteistyön kautta.

2. Metropoli-itsehallintoalueemalli

- Jos Uusimaa jaetaan kahteen itsehallintoalueeseen, niin metropoli-IHA toimisi koko Helsingin seudun 14 kunnan toimivaltaisena joukkoliikenneviranomaisena tai alue voisi kattaa ne kunnat, joiden pendelöintiaste pääkaupunkiseudun kuntiin on yli 40 %.
- Sen alaisuuteen keskitetään alueen joukkoliikenne- ja liikennesuunnittelutehtävät.
- Joukkoliikenteestä tulee tässä mallissa SOTE:n ohella toinen taloudellisesti merkittävä kokonaisuus.
- Merkittävä osa rahoituksesta tulee Helsingiltä.

3. Uudenmaan itsehallintoalue

- Mikäli HSL:ää ei säilytetä itsenäisenä kuntayhtymänä vaan sen toiminnot liitetään osaksi Uudenmaan IHA:a, silloin liikenteen suunnittelua ja hankintaa tehtäisiin metropolin lisäksi kolmelle itsenäiselle talousalueelle (Hyvinkää, Lohja ja Porvoo) ja maaseutumaisille alueille.
- Malli on joukkoliikenteen järjestämisen kannalta **tehoton ja monimutkainen**: läheisyysperiaate hämärtyy, kun sama organisaatio ratkoo sekä metropolin että Hangon ja Porvoon liikenneongelmia.

3. Uudenmaan itsehallintoalue

- Ratkaistavaksi jäisi HSL:n uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän soveltuvuus metropolialueen lisäksi kolmen itsenäisen kaupunkiseudun ja maaseudun erityistarpeisiin.
 - Uhkana on, että 2016 käyttöönotettava 90 miljoonan euron lippu- ja informaatiojärjestelmä menisi kokonaan tai osittain hukkaan.

Jatkosta

- HSL:n on syytä osallistua itsehallintoalueiden tehtävien jatkovalmisteluun: 65 % Suomen joukkoliikennematkoista tehdään tällä alueella.
- Joukkoliikenteen julkisen rahoitukset ratkaisut kaikissa vaihtoehtoissa pitää selvittää -> huom. metropolihankkeen valmistelussa esiin tulleet ongelmat.
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun tiivis yhteys joukkoliikennesuunniteluun tulee varmistaa jatkossakin.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja
joukkoliikenne toimivat hyvin
yhdessä Helsingin seudulla

Palvelut lähellä ihmistä

- HSL:n perustamiseen johti vuonna 2009 voimaan tullut joukkoliikennelaki ja EU:n palvelusopimusasetus, jotka edellyttävät joukkoliikenteen viranomaistoimintojen organisoimista paikallisesti.
- Kuntayhtymämalli tukee läheisyysperiaatteen toteutumista: HSL:llä on kiinteä yhteys alueensa kuntiin, joilla on tiivis yhteys kuntalaistensa palvelutarpeisiin ja jotka vastaavat joukkoliikenteen infrastruktuurin (kadut, pysäkit, terminaalit, metro- ja raitiotiet) toteuttamisesta.
- Myös yhteys maankäytön suunnitteluun sekä asunto- ja elinkeinopolitiikkaan toteutuu kuntayhtymämallin kautta.

Liikennejärjestelmä ja joukkoliikenne

- Helsingin seudun liikennejärjestelmän toimivuudelle on kriittistä joukkoliikenteen toimivuus.
- Seudun joukkoliikenne on HSL:n järjestämisvastuulla ja liikennejärjestelmäsuunnittelu ja joukkoliikennesuunnittelu tukevat hyvin toisiaan nykyisessä toimintamallissa.
- HSL katsoo, että seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun tiivis yhteys joukkoliikennesuunnitteluun tulee varmistaa jatkossakin.

Yhteistyö liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelussa Helsingin seudulla

- Helsingin seudun 14 kunnan kesken on vahva perinne kuntien ja valtion välisestä yhteistyöstä liikennejärjestelmäsuunnittelusta.
- Yhteistyötä on vahvistettu myös vapaaehtoisella maankäytön ja asumisen suunnitteluyhteistyöllä.
- Valtion ja kuntien MAL-sopimusmenettely on kehittänyt entisestään yhteissuunnittelua.

Vahva paikallinen järjestelmä

- Joukkoliikenteen merkitys metropolialueella poikkeaa selvästi muista Suomen kaupunkiseuduista.
- Hyvä arki ja kilpailukykyinen elinkeinoelämä yli miljoonan asukkaan kaupunkiseudulla ei ole mahdollista ilman toimivaa ja kohtuuhintaista joukkoliikennettä.
- Joukkoliikennematkojen keskipituus HSL-alueella on vain 6,7 kilometriä.
- Alueen joukkoliikenne on ensisijaisesti paikallisiin ja päivittäisiin liikkumistarpeisiin vastaava järjestelmä.
- Toissijaisena roolina on syöttää matkustajia valtakunnallisiin ja kansainvälisiin yhteyksiin.

Yhtenäinen palvelu onnistumisen taustalla

- Kansainvälistenkin vertailujen perusteella korkea asiakastyytyväisyys perustuu HSL:n palveluiden tiiviiseen integraatioon, jossa eri liikennemuodot, reitit, aikataulut ja vaihtopaikat on sovitettu yhteen keskenään.
- Kaikkiin joukkoliikennevälineisiin käyvät vaihtokelpoiset matkaliput.
- Monikanavainen matkustajainformaatio mahdollistaa matkojen järkevän suunnittelun ja tekemisen.
- Suunnittelun taustalla on tiivis yhteistyö asiakkaiden, alueen kuntien, kansalaisjärjestöjen ja elinkeinoelämän kanssa.

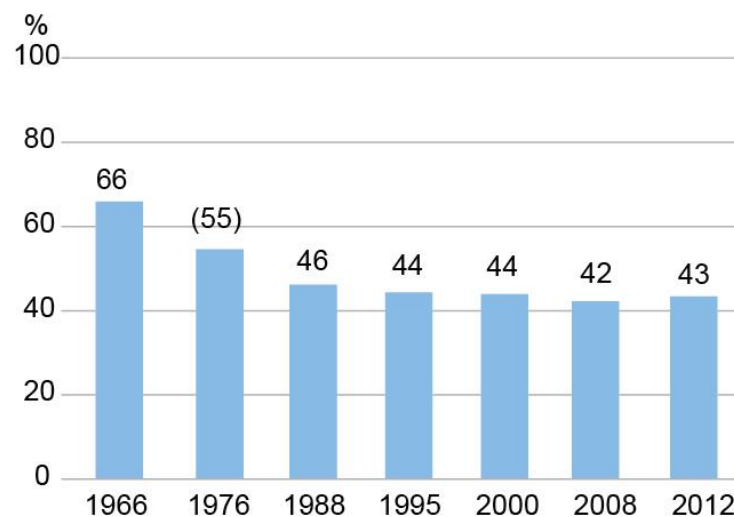
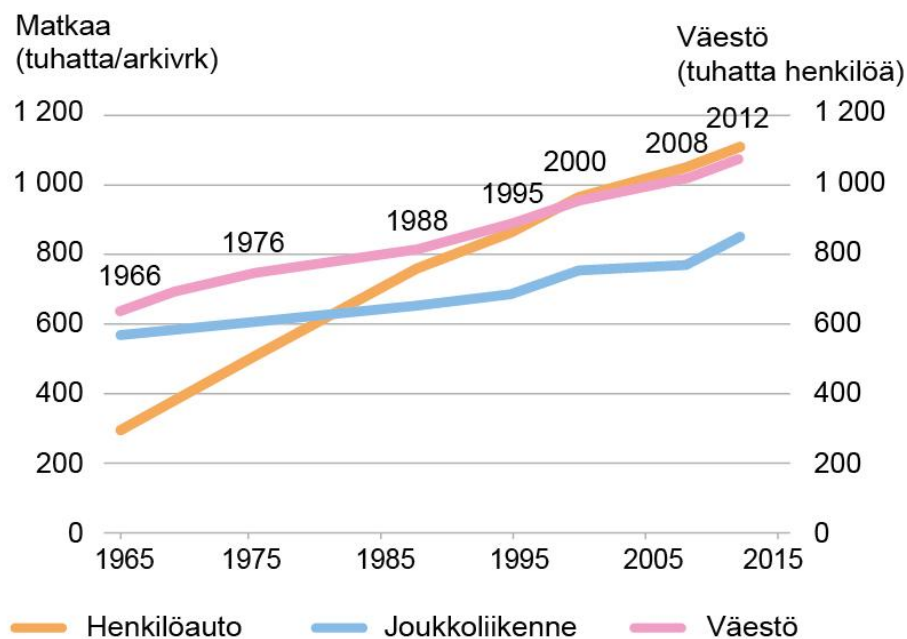


HSL
HRT

Joukkoliikenne lukuina

Joukkoliikenteen kehitys

Pääkaupunkiseudun asukkaiden liikkumistottumukset: tehtyjen matkojen määrä ja joukkoliikenteen osuus pääkaupunkiseudun sisällä



Matkustajamäärät 2013–2014

Milj. nousua joukkoliikennevälineeseen

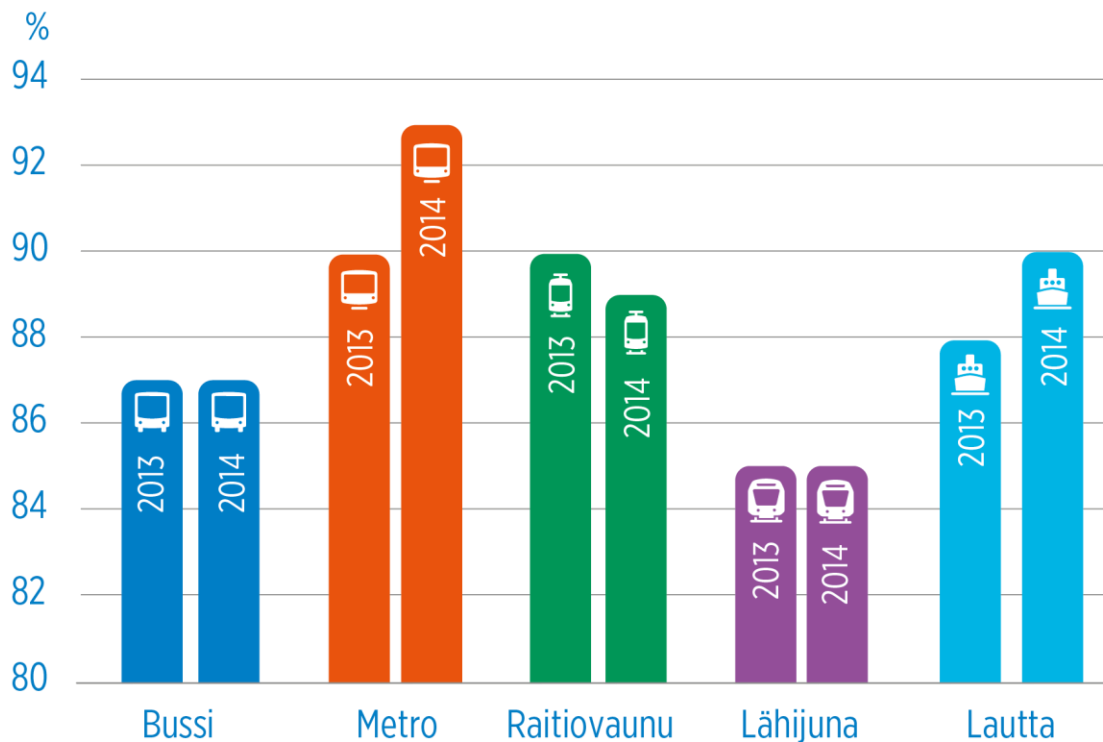
	HSL 2014	HSL 2013	Koko Suomi 2013	HSL:n markkina- osuus 2013
Bussit	182,0	179,3	352,7	51 %
Metro	62,1	63,4	63,4	100 %
Raitiovaunut	55,5	56,6	56,6	100 %
Junat	51,9	50,3	69,3	73 %
Suomenlinnan lautta	1,8	1,8	1,8	100 %
Yhteensä	353,3	351,4	543,8	65 %

Linjat ja lähtömäärät 2014

Arkipäivänä

	Linjoja	Lähtöjä
Bussit	319	21 072
Metro	2	497
Raitiovaunut	12	2 408
Lähijunat	14	857
Lautta	2	72
Yhteensä	349	24 906

Yleisarvosana 2014



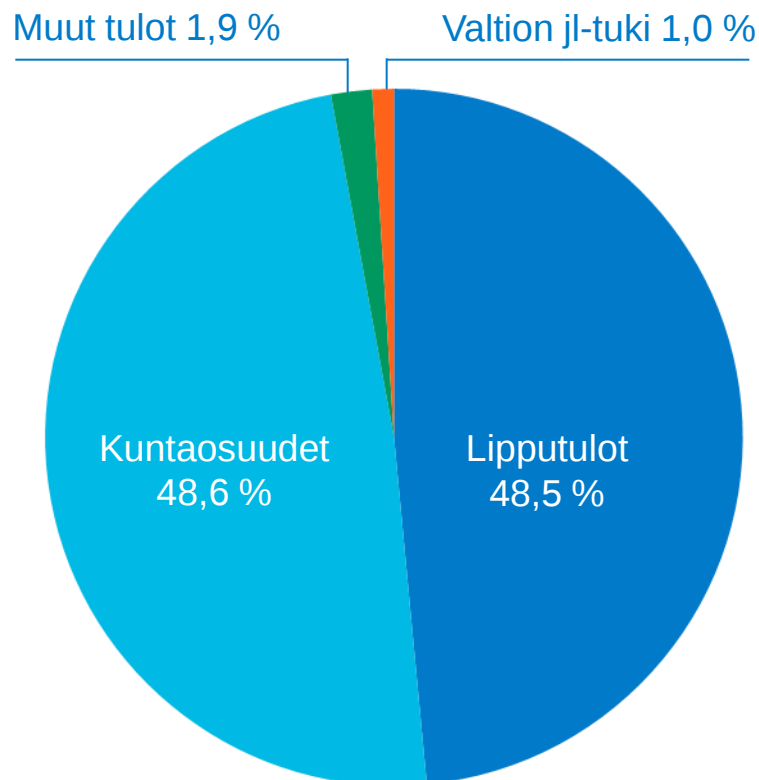
Matkustajat antoivat vuonna 2014 HSL:lle yleisarvosanaksi kaikkien aikojen parhaan tuloksen 4,09.

Tyytyväisiä oli 87,66 prosenttia vastaajista, joita oli yhteensä noin 55 000.

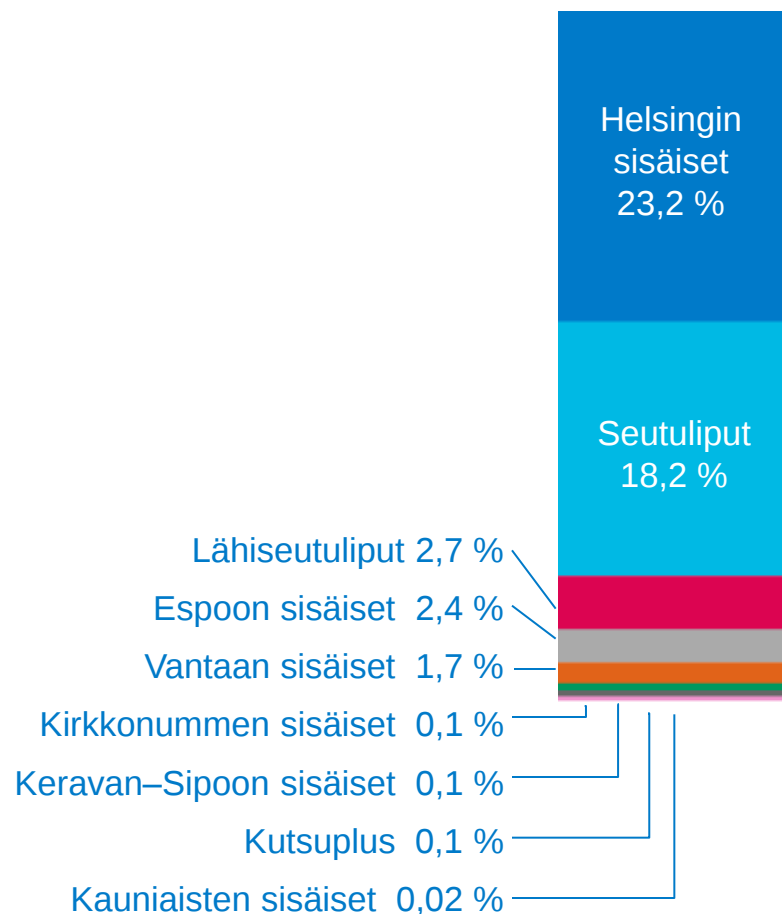
Taloudelliset näkymät

Toimintatulot 2015

yhteensä 614,8 milj. €



Lipputulojen osuus
toimintatuloista
yht. 48,5 %



Toimintamenot 2015

yhteensä 614,9 milj. €

Infrapalvelut 11,2 %

Muut palvelujen ostot 4,6 %

Henkilöstömenot 3,1 %

Vuokrat 0,6 %

Muut menot 0,6 %

Operointi 79,9 %

Bussi-
liikenne
52,2 %

Junaliikenne
13,9 %

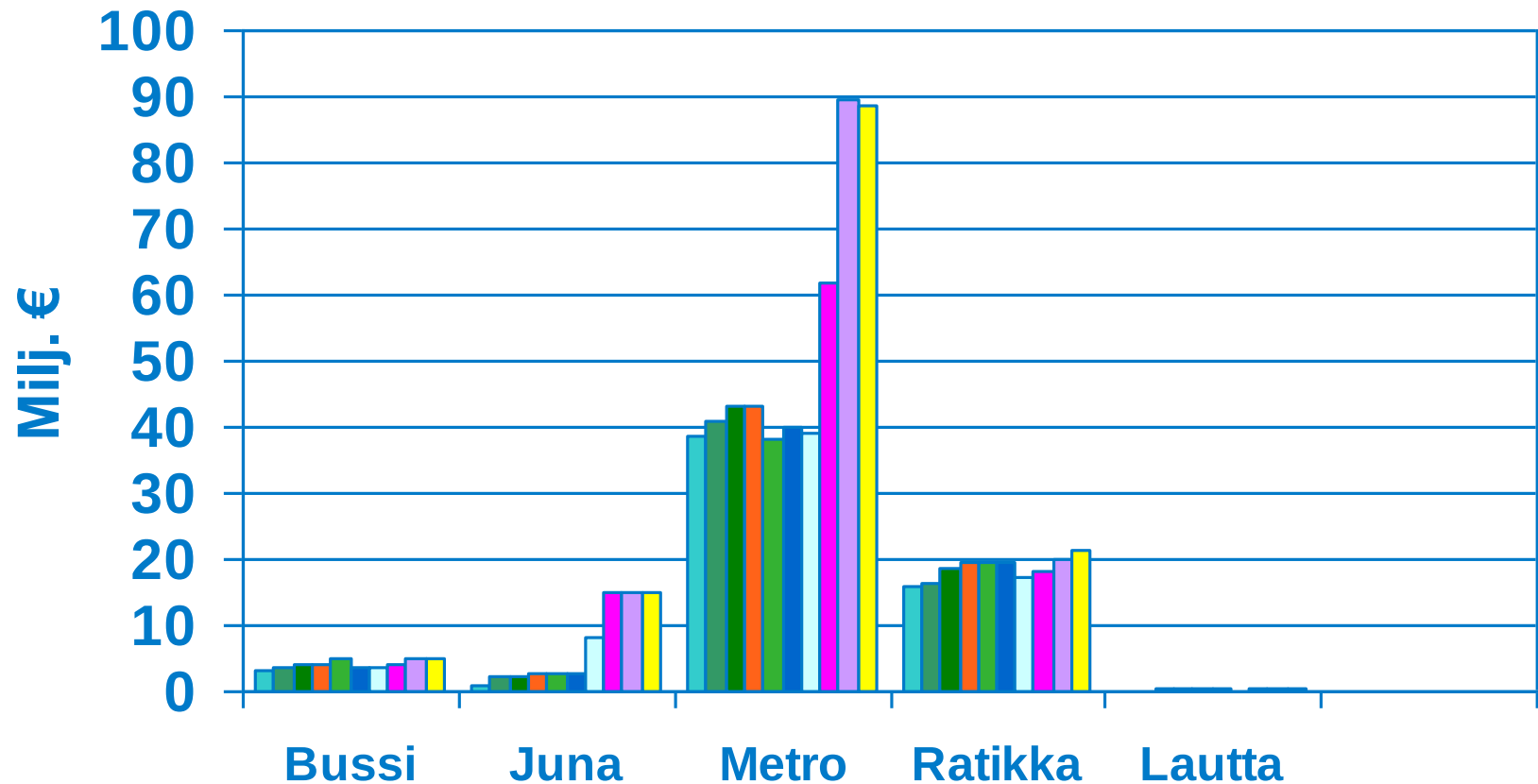
Raitioliikenne
8,4 %

Metroliikenne 4,3 %

Lauttaliikenne 0,7 %

Kutsuplus 0,4 %

Infrakustannukset liikennemuodoittain, 2010-2018



2010 2011 2013 2013 2014 2014 TA2015 TA2016 TS2017 TS2018