

SITOWISE

Kaupunkiseutujen toimintaympäristön analyysi linja- autoyrityksen kannalta

Raportti

30.8.2023

Alkusanat

Tämän selvityksen tarkoituksena on tarjota kooste joukkoliikenteen toimintaympäristöstä linja-autoyrityksen näkökulmasta. Selvityksellä pyritään vastaamaan seuraaviin kysymyksiin:

- Millaisiin asioihin linja-autoyritysten kannattaisi pyrkiä vaikuttamaan?
- Mikä on vaikuttamisen tärkein hetki ja kohde?
- Mitkä ovat ne lainalaisuudet, jotka on hyvä ymmärtää, vaikkei niille mitään voikaan?

Selvitys koostuu tiivistelmästä sekä laajasta tausta-aineistosta.

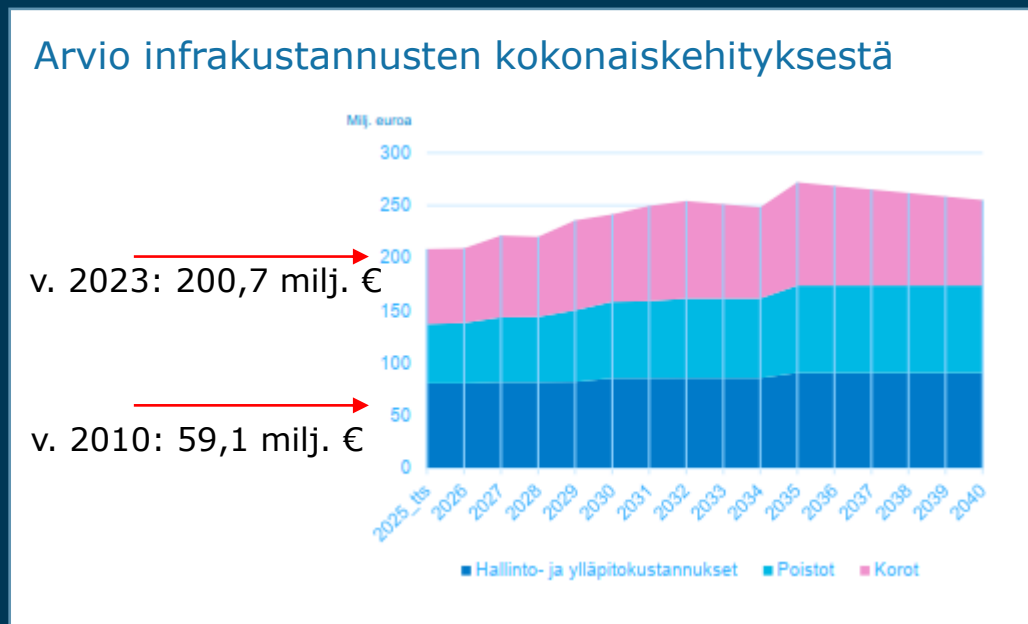
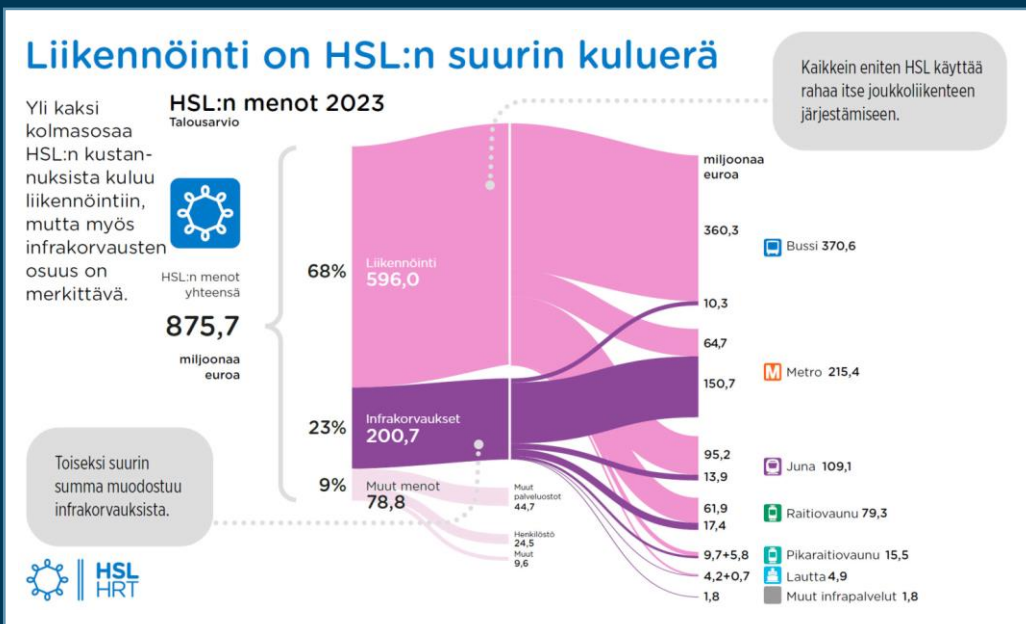
Työ pohjautuu aineistokatsaukseen ja asiantuntijoiden haastatteluihin. Käytettyjä lähteitä ovat muun muassa joukkoliikenteen toimintaympäristöön vaikuttavat liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnitelmat (mm. valtakunnallinen Liikenne 12 -suunnitelma ja Helsingin seudun MAL-suunnitelmaluonnos 2023), joukkoliikenneviranomaisten tilinpäätökset ja talousarviot (HSL, Föli, Nysse) sekä erilaiset selvitykset (mm. HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arvioinnin loppuraportti 6.2.2023). Selvitystä varten on haastateltu Helsingin seudun liikenteen (jatkossa HSL:n) ja Helsingin kaupungin edustajia. Lisäksi aineistoa on täydennetty tietopyynnöillä.

Selvitys on tehty Linja-autoliiton toimeksiannosta ja sen ovat laatineet Matleena Lindeqvist ja Maiju Lintusaari Sitowise Oy:stä. Selvitys valmistui elokuussa 2023.

Lähtökohdat

Mikä on linja-autoliikenteen rooli jatkossa kaupunkiseuduilla runkolinjojen siirtyessä raiteille?

- Vähentävätkö raitiotiet linja-autoilla operoitavan sopimusliikenteen markkinaa?
- Vähentävätkö HSL:n kasvavat infrakorvaukset linja-autoilla operoitavan sopimusliikenteen markkinaa?



Kaavioiden lähde: HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi -raportti

Selvityksen sisältö

Tiivistelmä

- A. Mitä joukkoliikenteeseen liittyviä lainalaisuuksia linja-autoyrityksen on hyvä ymmärtää?
- B. Mitkä ovat vaikuttamisen paikat, joihin linja-autoyritysten kannattaa keskittyä?

Tausta-aineisto

1. Joukkoliikenteen kustannusten ja rahoituksen muodostuminen kaupunkiseuduilla
2. Maankäytön ja liikennesuunnittelun prosessit

Kaavoitus, liikennesuunnittelu ja vuorovaikutus

Liikennejärjestelmä- ja MAL- suunnittelu

Joukkoliikenteen suunnittelu

SITOWISE

Tiivistelmä



Sisältö

A. Mitä joukkoliikenteeseen liittyviä lainalaisuuksia linja-autoyrittäjien on hyvä ymmärtää?

1. Sopimusliikenteen tulot ja menot
2. Sopimusliikenteen kustannusjako kuntien välillä
3. Valtion rahoituksen määrä
4. Valtion rahoituksen jakautuminen
5. HSL:n infrakorvausjärjestelmä
6. Runkolinjojen siirtyminen raiteille
7. Linja-autoliikenteen rooli kaupunkiseutujen joukkoliikennejärjestelmässä
8. Kaavahierarkia ja liikennesuunnittelun tasot

B. Mitkä ovat vaikuttamisen paikat, joihin linja-autoyrittäjien kannattaa keskittyä?

1. Joukkoliikenteen suunnittelu
2. Joukkoliikenteen hankintojen valmistelu
3. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelu
4. Liikenteen suunnitteluprosessit
5. HSL infrakustannusten jako
6. Raitioliikenteen operointi
7. Valtion rahoitus

Tiivistelmä

- Kaupunkiseutujen omalla liikennepolitiikalla ja rahoituksella on suuri merkitys joukkoliikennemarkkinoiden koolle
- Sopimusliikenteen kustannusjako kuntien välillä noudattaa samoja periaatteita
- Valtion rahoituksen määrä on väliaikaisesti ollut korkeammalla tasolla
- Valtion rahoitusta jaetaan usealla perusteella
- HSL:n infrakorvausjärjestelmän haasteet tunnistettu
- Kuormittuneimmat runkolinjat siirtyvät raiteille
- Linja-autoliikenne tarjoaa jatkossakin kattavan palvelutason kaupunkiseuduilla
- Kaavahierarkia ja liikennesuunnittelun tasojen tuntemus auttaa vaikuttamisen paikkojen tunnistamisessa
- Joukkoliikenteen suunnitteluun keskusteluyhteys sopimusliikennettä ajavilla yrityksillä
- Joukkoliikenteen hankintojen valmisteluvaiheessa käydään vuoropuhelua
- Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitteluun (MAL-suunnitteluun) osallistuminen mahdollista
- Liikenteen suunnittelulla useita vastuutahoja
- Raitioliikenteen operointi laajenee
- Valtion rahoitus on erittäin perusteltua

**A. Mitä joukkoliikenteeseen
liittyviä lainalaisuuksia
linja-autoyritysten on hyvä
ymmärtää?**

Sopimusliikenteen tulot ja menot

Kaupunkiseutujen omalla liikennepolitiikalla ja rahoituksella on suuri merkitys joukkoliikennemarkkinoiden koolle. Vuonna 2022 valtion rahoituksen osuus tuloista oli vielä poikkeuksellisen suuri, sillä matkustajamäärät ja lipputulot olivat pandemian jälkeen normaalia alhaisempia ja seudut saivat lipputulomenetyksiin valtion koronatukia. Vuonna 2023 muiden tulolähteiden osuuden odotetaan selvästi kasvavan, kuten HSL:n vuoden 2023 talousarvion luvut osoittavat.

Osuus eri viranomaisalueilla*

HSL: 72 %
Nysse: 89 %
Föli: 94 %

HSL: 9 %
Nysse: 11 %
Föli: 6 %

HSL: 19 %

Menot

Operointi
(liikennöinti-
korvaukset)

Hallinto- ja
yleiskustannukset

Infrakorvaukset

Tulot

Lipputulot

Valtion rahoitus ja
muut tulot

Kuntien maksama
subventio

Osuus eri viranomaisalueilla*

HSL: 38 % TA 2023** : 44 %
Nysse: 52 %
Föli: 59 %

HSL: 9,5 % TA 2023: 2 %
Nysse: 9 %
Föli: 28 %

HSL: 52,5 % TA 2023: 54 %
Nysse: 39 %
Föli: 13 %

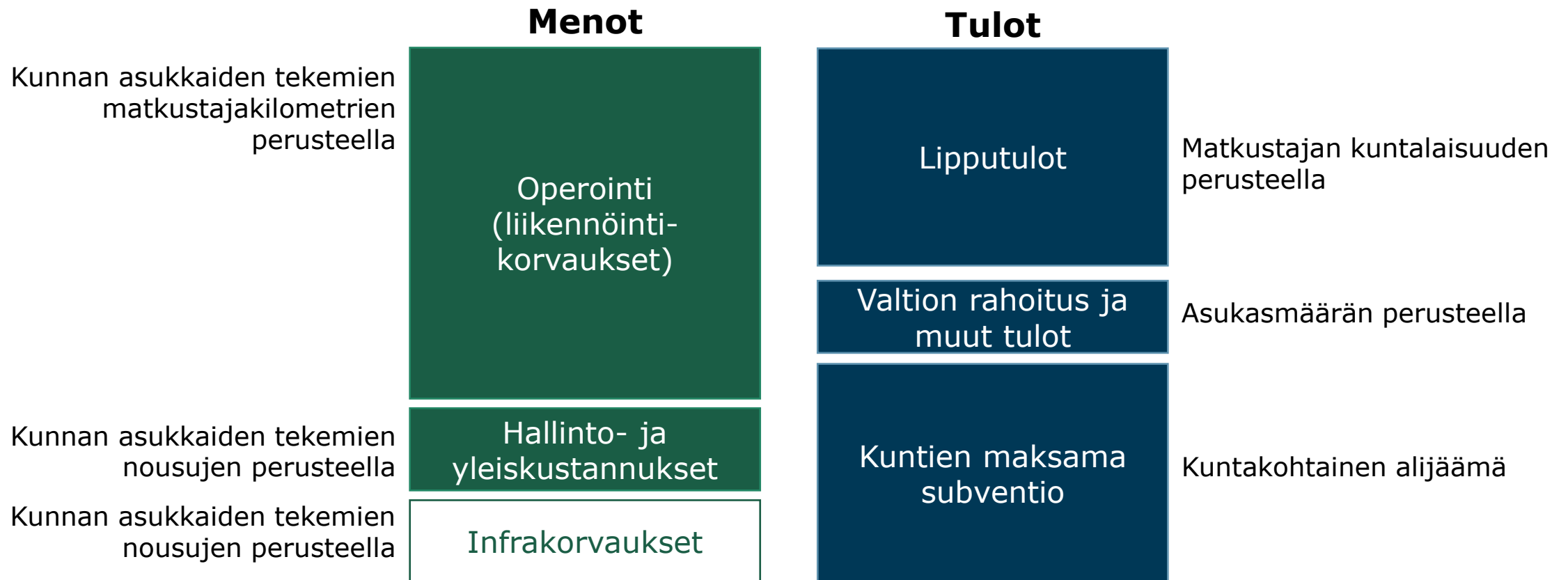
* Lähteenä vuoden 2022 tilinpäätökset

** HSL talousarvio vuodelle 2023. Lähde: Joukkoliikenteen rahoitus HSL-alueella nyt ja tulevaisuudessa. HSL 6.2.2023.

Sopimusliikenteen kustannusjako kuntien välillä

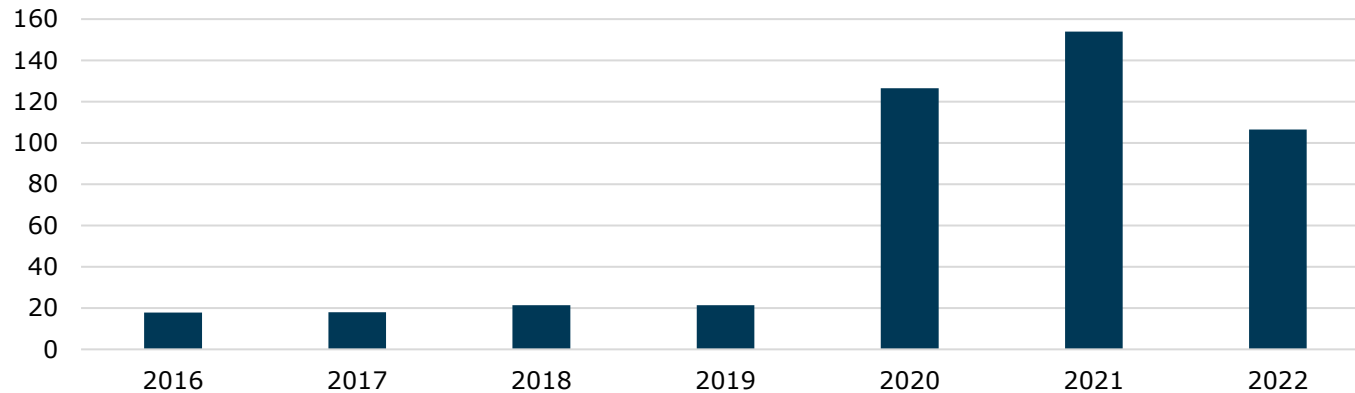
Case HSL

Kunnat päättävät (HSL:ssä hallituksen kautta, muilla viranomaisalueilla joukkoliikennelautakunnan tai -jaoston kautta) alueensa palvelutasosta. Kunnat maksavat joukkoliikenteen palvelusta omalla alueellaan.



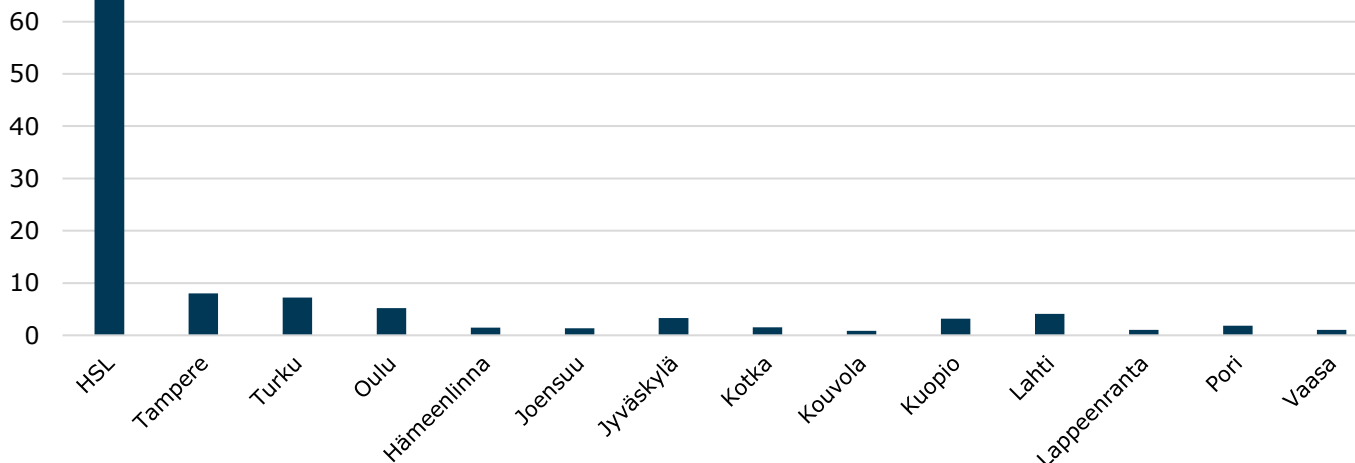
Valtion rahoituksen määrä on väliaikaisesti ollut korkeammalla tasolla

Suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille myönnetty valtion rahoitus*, vuosina 2016–2022 (milj. euroa)



*Summat sisältävät perusrahoituksen, ilmastoperusteisen rahoituksen ja koronatuet

Valtion rahoitus kaupunkiseuduittain vuonna 2022 (milj. euroa)



Valtion joukkoliikennerahoitus koostuu Traficomien suurille (4kpl) ja keskisuurille (10kpl) kaupunkiseuduille myöntämistä valtionavustuksista sekä ELY-keskusten määrärahoista alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen.

← Valtio on rahoittanut joukkoliikennettä huomattavasti aiempaa enemmän koronapandemian aikana. Jatkossa koronatukia ei ole enää luvassa. Lisäksi vuodesta 2020 alkaen myönnetty ilmastoperusteinen rahoitus on pudonnut uudesta hallitusohjelmasta. Rahoitustaso tulee siis todennäköisesti putoamaan kohti pandemiaa edeltävää tasoa.

← HSL on viime vuosina saanut huomattavan suuria valtionrahoitusosuuksia koronatukien muodossa.

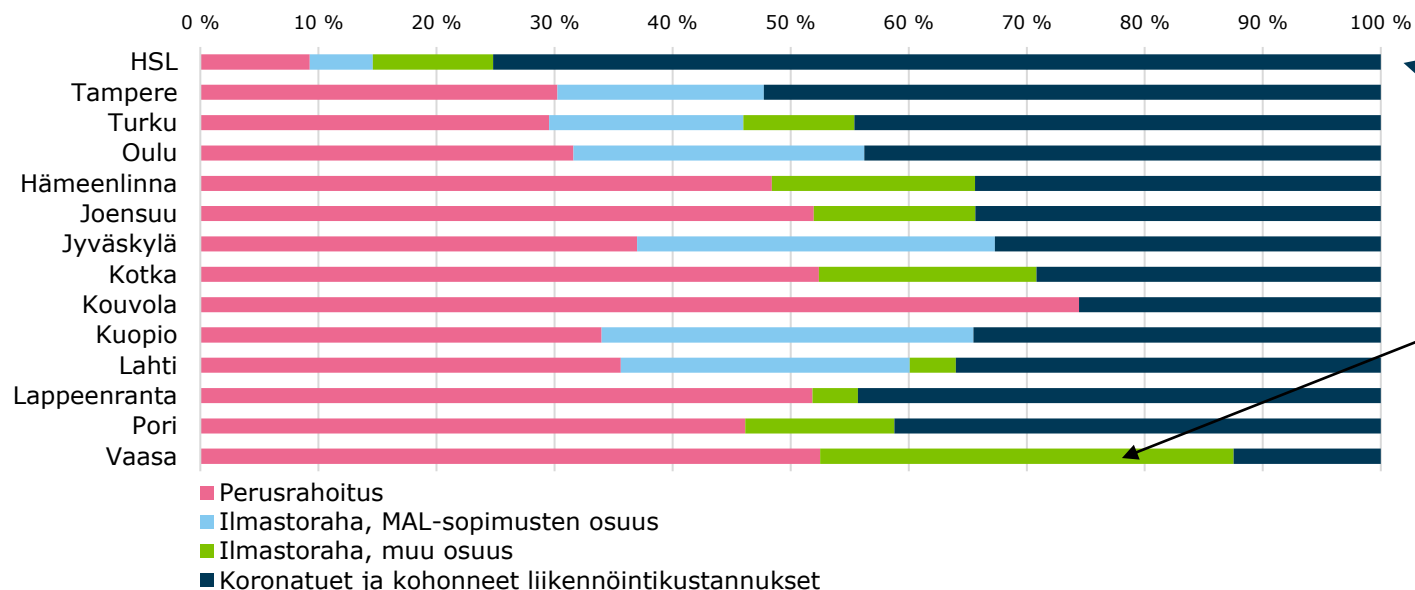
Lähteet:

- Julkisen henkilöliikenteen tukien vaikuttavuus. Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 17/2022.

- Joukkoliikenteelle myönnetty yli 100 miljoonaa euroa tukea. Traficomien tiedote 22.9.2022: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/joukkoliikenteelle-myonnetty-yli-100-miljoonaa-euroa-tukea>

Valtion rahoitusta jaettu usealla perusteella

Valtion rahoituksen muodostuminen vuonna 2022



HSL on viime vuosina saanut huomattavan suuria valtionrahoitusosuuksia koronatuotien muodossa. Tukea on myönnetty pääasiassa lipputulomenetysten perusteella. Vuodesta 2023 alkaen koronatuotia ei kuitenkaan enää jaeta.

Ilmastorahan jako on perustunut viranomaisen ilmastoperusteisiin toimenpiteisiin.

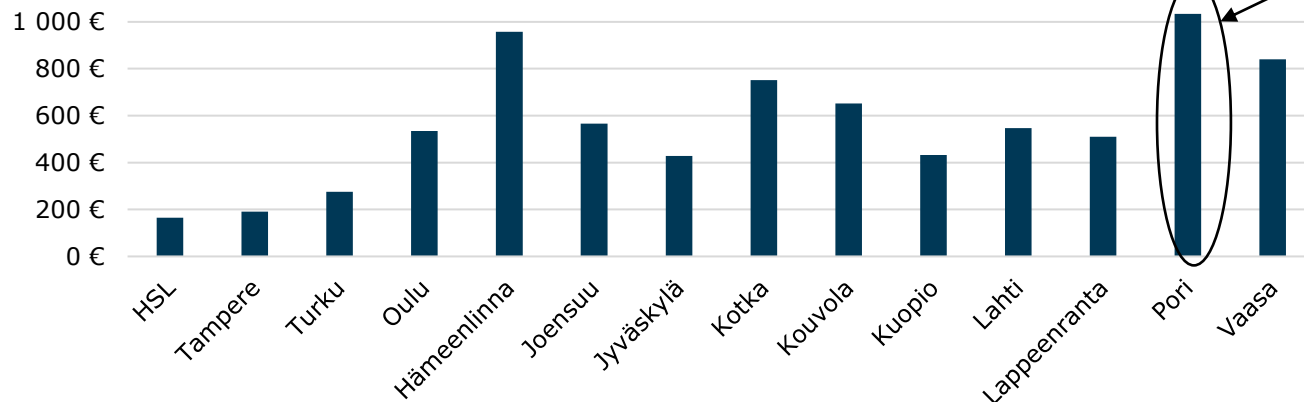
- Vaasassa viranomainen on hankkinut kaasubusseja
- Kotka korvaa lähes kaikki paikallisliikenteen dieselbussinsa sähköbussilla kesän 2023 aikana.

Uuden hallitusohjelman mukaan ilmastorahaa ei jatkossa enää jaettaisi.

Suhteessa matkustajamääriin suuret kaupunkiseudut saavat pääosin valtion rahoitusta vähiten ja pienet kaupunkiseudut ja kaupungit eniten.

Traficomien suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille myöntämän valtion rahoituksen lisäksi ELY-keskukset hankkivat liikennettä alueellaan sekä myöntävät valtion rahoitusta alueensa kunnille.

Valtion rahoitus vuonna 2022, € per 1000 matkustajaa (v. 2019 matkustajamäärät)



Lähteet:

- Joukkoliikenteelle myönnetty yli 100 miljoonaa euroa tukea.

Traficomien tiedote 22.9.2022:

<https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/joukkoliikenteelle-myonnetty-yli-100-miljoonaa-euroa-tukea>

- Matkustajamäärät:

<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/joukkoliikenteen-kysynta>

HSL:n infrakorvausjärjestelmän haasteet tunnistettu

HSL:n infrakorvausjärjestelmä muodostettiin HSL:n perustamisvaiheessa vuonna 2010. Tavoitteena oli jakaa joukkoliikenneinfrastruktuurin investointi- ja ylläpitokustannuksia sijaintikunnan lisäksi kaikille jäsenkunnille, joiden asukkaat hyödyntävät joukkoliikenteen infrastruktuuria. Järjestelmä on maailmanlaajuisesti ainutlaatuinen.

Infrakorvausten osuus HSL:n menoista on kasvanut huomattavasti ja se tulee kasvamaan edelleen.

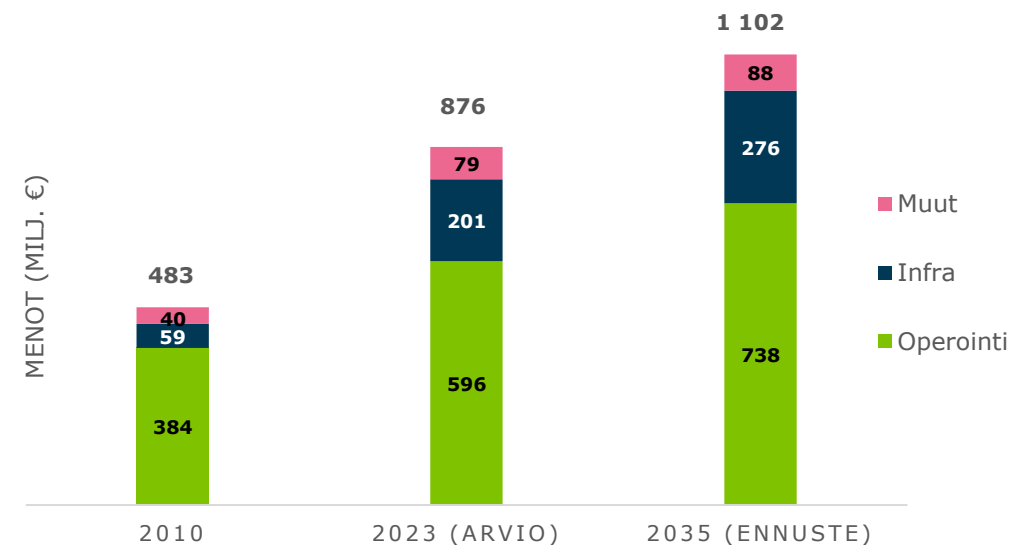
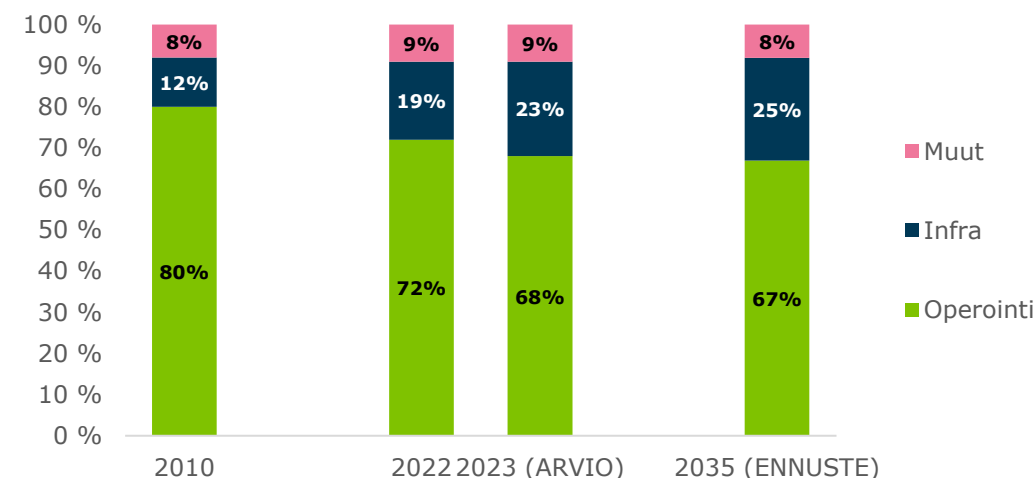
HSL:n omistajaohjauksen määrittelemän tavoitteen mukaan kunnat kattavat noin 50 % joukkoliikenteeseen liittyvistä menoista. Viime vuosien aikaiset muutokset – matkustajamäärien lasku ja kustannusten nousu – ovat jo johtaneet siihen, että kuntien rahoitusosuudet ovat kasvaneet alkuperäisen tavoitteen ylitse. Infrakustannusten kasvattaessa HSL:n menoja, on lipputuloja pyritty kasvattamaan lippujen hintoja korottamalla. Näin kuntien rahoitusosuus on pyritty pitämään ennallaan. Lippujen hintoja nostamalla ei lipputuloja voida kasvattaa riittävästi niin, että kuntien rahoitusosuus säilyy ennallaan infrakustannusten kasvaessa.

Asiantuntija- ja viranhaltijänäkemysten perusteella järjestelmää tulee muuttaa. Uuden tavoitetilan ja siirtymäjärjestelyiden löytäminen tulee olemaan haastavaa.

Alkuperäisenä tarkoituksena oli jakaa liikenteen toimenpiteiden kulut hyötyjien kesken – eli kaikille jäsenkunnille, joiden asukkaat hyödyntävät infraa.

Nykytilanteessa joukkoliikenteen kalliit investoinnit ovat taloudellisesti perusteltavissa muilla kuin liikenteellisillä hyödyillä. Järjestelmää tulee muuttaa.

HSL:n menojen jakautuminen



Kuormittuneimmat runkolinjat siirtyvät raiteille

Raidehankkeet (raitiotie, metro ja juna) ovat ensisijaisesti kaupunkikehityshankkeita.

Korkeiden investointikustannusten vuoksi ne eivät aina ole kannattavia vain liikenteellisistä näkökulmista.

Liikenteellisiä hyötyjä saavutetaan usein matka-ajan nopeutumisesta ja siitä johtuvista matkustajamäärien ja -lipputulosten kasvusta. Lisäksi raidehankkeilla saavutetaan muita **kaupunkitaloudellisia ja yhteiskuntataloudellisia** hyötyjä. Hankkeiden vertailu toisiinsa ja esimerkiksi linja-autoliikenteeseen perustuvaan joukkoliikennejärjestelmään on haastavaa, koska hankkeiden arviointi ei ole vakiintunutta ja yhteismitallista.

Liikenteellisten hyötyjen lisäksi raidehankkeet tuottavat seuraavia hyötyjä:

- **Kiinteistötalous:** raitiotien pysäkkien sekä metron ja rautatien asemien ympäristössä **maan arvo kasvaa**. Tonttien myyntitulot, maankäyttösopimustulot ja kiinteistöverot kasvavat.
- **Asukasmäärän ja yritystoiminnan kasvu:** raideliikenteen varteen osoitetaan tiiviimpää maankäyttöä, joka on käyttäjilleen (asukkaat, toimitilat) houkuttelevampaa kuin linja-autoverkon varrella. Raidehankkeet aiheuttavat siis asukas- ja työpaikkamäärien kasvua vaikutusalueellaan. Raiteet koetaan pysyväksi ratkaisuksi, minkä vuoksi ne vetävät puoleensa investointeja.
- **Rakentaminen:** Hankkeet edellyttävät merkittävästi henkilötyövuosia, joiden seurauksena mm. **ansioverotulot** kasvavat.

Linja-autoliikenteellä on tärkeä rooli muiden runkolinjojen sekä syöttöliikenteen joukkoliikennevälineenä. Raideliikenne lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta, mistä myös linja-autoliikenne hyötyy.

Vantaan ratikan tulot ja menot Vantaan kaupungille, 2023

(milj. euroa)



MENOT:

414 M€ Rakentamiskustannus *
31 M€ HSL-talous
156 M€ Kunnossapitokustannukset
222 M€ Rahoituskustannukset
3 M€ Kaupunkiliikenne Oy:n osakeostot

TULOT:

794 M€ Kiinteistötalous
42 M€ Verovaikutukset

* Valtion MAL-avustus vähennettynä

Luvut perustuvat Vantaan ratikan vaikutusten arviointeihin 03/2023

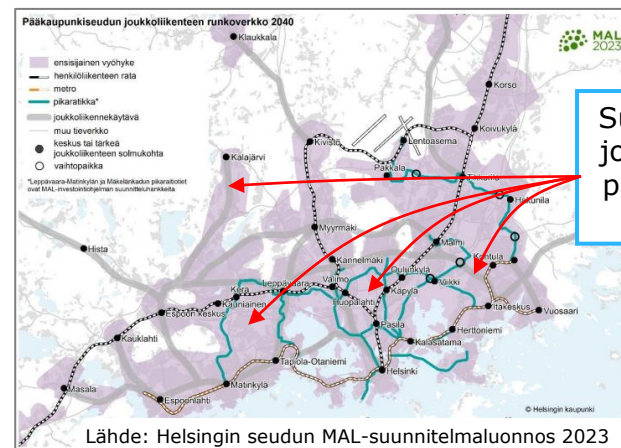
Kuvan lähde: <https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/ratikan-tulot-ja-menot>

Kuva: Vantaan kaupunki

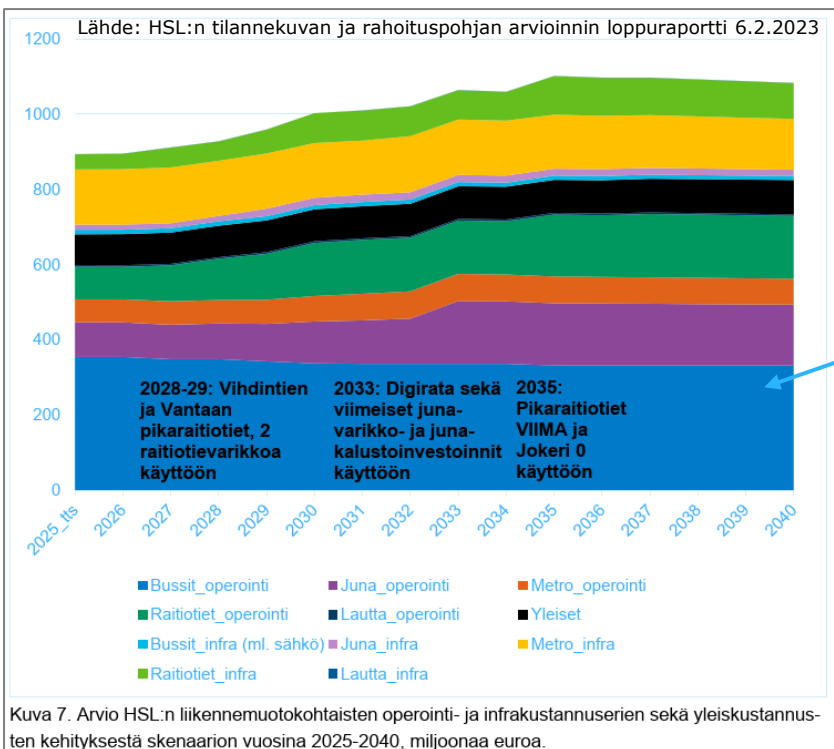
Linja-autoliikenne tarjoaa jatkossakin kattavan palvelutason kaupunkiseuduilla

Linja-autoliikenne muodostaa jatkossakin kattavimman palvelutason kaupunkiseuduilla.

- Vain kuormittuneimpia runkolinjoja kannattaa liikennöidä raideliikenteellä, koska raiteet edellyttävät huomattavia investointeja.
- Runkolinjaston taustalla tulee olla linja-autoilla operoitava liityntäliikenne, jonka avulla joukkoliikenteen palvelut ovat maantieteellisesti kattavia. Ilman liityntäliikennettä linjastoa ei kannata muodostaa runkolinjamaiseksi.

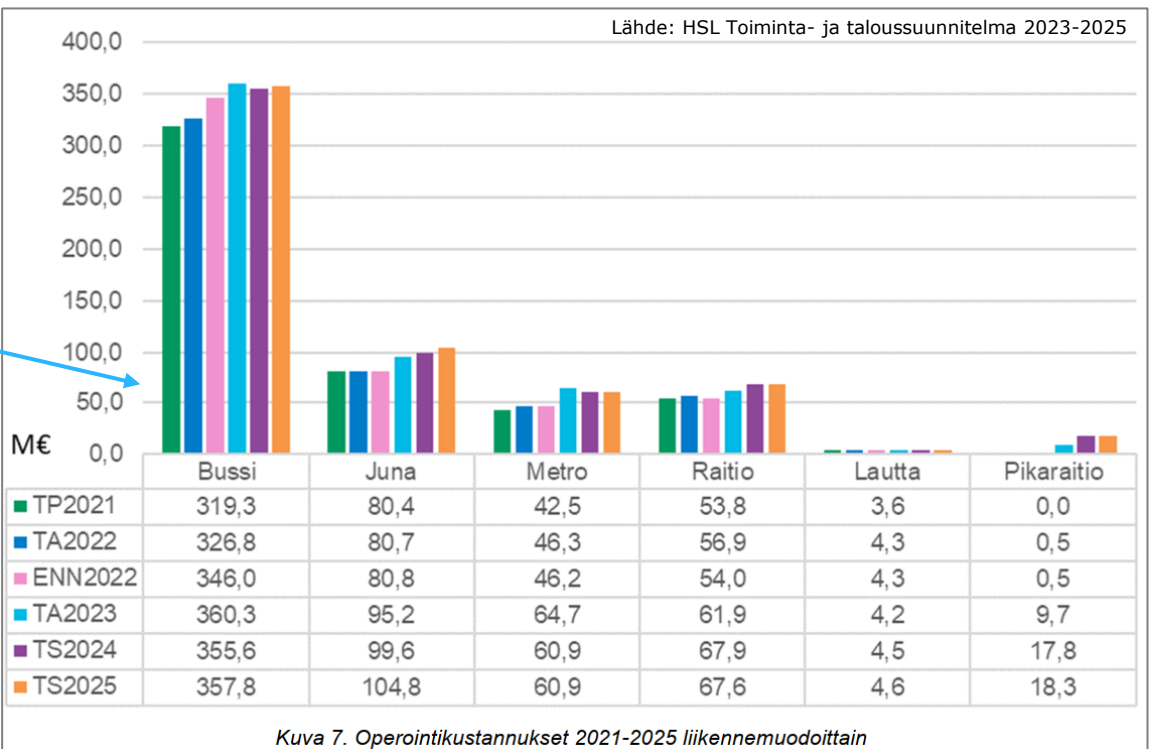


Suurin osa Helsingin seudun joukkoliikennevyöhykkeestä palvelee jatkossakin linja-autoliikenteellä



HSL-alueella linja-autoliikenteen operointikustannukset muodostavat merkittävimmän osan joukkoliikenteen operointikustannuksista. Sen ennustetaan jatkuvan operointikustannuksiltaan merkittävimpänä liikennemuotona. Linja-autoliikenteen määrän säilyessä ennallaan, **raideliikenteellä vastataan kaupungin kasvuun.**

Lisää kustannusten kehityksestä joukkoliikennemuodoista in sekä linja-autoliikenteen roolista.



Kuva 7. Operointikustannukset 2021-2025 liikennemuodoittain

Kuva 7. Arvio HSL:n liikennemuotojen operointi- ja infrakustannuserien sekä yleiskustannusten kehityksestä skenaarion vuosina 2025-2040, miljoonaa euroa.

Kaavahierarkia ja liikennesuunnittelun tasot

Maankäyttö- ja rakennuslain mukainen hierarkia, jossa ylempi kaavataso ohjaa alempaa kaavatasoa

Liikennesuunnittelun hierarkia, josta osa lakisääteistä

1. Ohje kaavoitukselle ja valtion viranomaisten toiminnalle

1. Valtakunnalliset alueidenkäyttö-tavoitteet (YM, valtioneuvosto)

2. Maakunnan alue- ja yhdyskuntarakenne, kehitys-suunnat tuleville vuosikymmenille

2. Maakuntakaavoitus (maakunnan liitto)

3. Kunnan maankäytön suuret linjat, mm. asuin- ja työpaikka-alueiden sekä liikenneväylien sijainnit

3. Yleiskaavoitus (kunta)

4. Yksityiskohtaisin kaavataso: mm. liikennealueiden ja kiinteistöjen rajat, rakennusten käyttötarkoitukset

4. Asemakaavoitus (kunta)

10. MAL-suunnitelma ja -sopimus (valtio ja Helsingin, Oulun, Tampereen, Turun Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut)

10. Seudun yhteinen näkemys maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisestä. Suunnitelman pohjalta neuvotellaan valtion kanssa MAL-sopimus, jossa sovitaan valtion osallistumisesta seudun toimenpiteiden rahoittamiseen.

5. Valtakunnallinen liikennejärjestelmä-suunnitelma (LVM, valtioneuvosto)

5. Strateginen suunnitelma 12 vuodeksi, sisältää mm. valtion rahoitusohjelman (esitykset määrärahoista mm. joukkoliikennetukeen).

6. Maakunnan tai kaupunkiseudun liikennejärjestelmä-suunnitelma

6. Suunnitelma seudun liikennejärjestelmän kehittämisestä kaikkein kulkumuotoineen, jonka laatii lakisäätisesti HSL Helsingin seudulle ja maakuntien liitot muualle.

7. Liikenteen yleissuunnitelma (kunta)

Joukkoliikenteen suunnittelu (toimivaltainen viranomais *)

8. Katusuunnitelma (kunta)

7. Liikennejärjestelyiden suunnittelu niin, että asemakaavaan voidaan määrittää sopivat aluevaraukset.

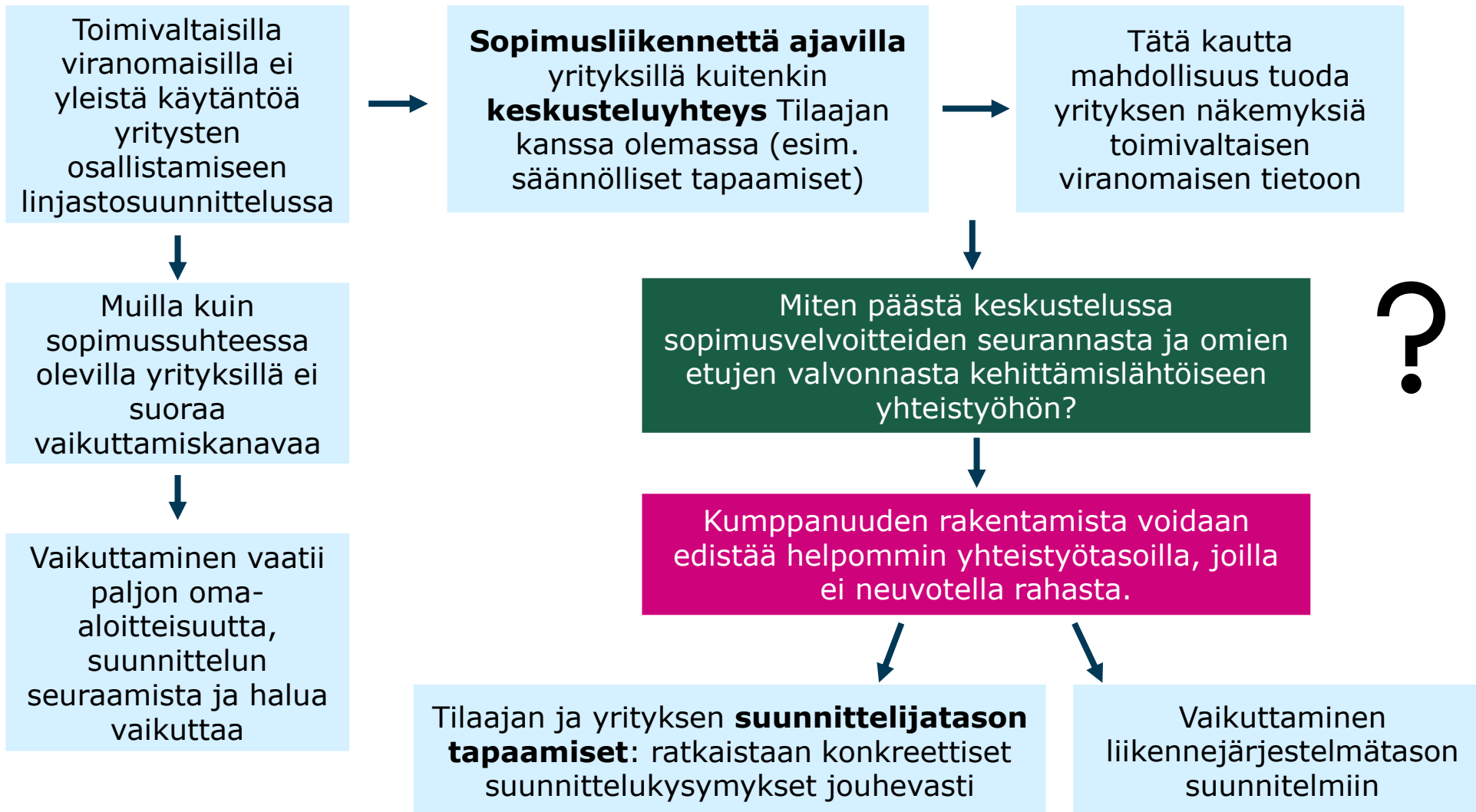
9. Rakennussuunnitelma (kunta)

8. Tarkennetaan liikennejärjestelyiden toteuttamista. Maankäyttö- ja rakennuslain mukainen suunnitelmataso.
9. Tarkennetaan liikennejärjestelyiden toteuttamista.

* **Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset kuvattu täällä.**

**B. Mitkä ovat vaikuttamisen
paikat, joihin linja-
autoyritysten kannattaa
keskittyä?**

Joukkoliikenteen suunnitteluun keskusteluyhteys sopimusliikennettä ajavilla yrityksillä



Joukkoliikenteen hankintojen valmisteluvaiheessa käydään vuoropuhelua



Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitteluun (MAL-suunnitteluun) osallistuminen on mahdollista

Miksi linja-autoyritysten olisi hyödyllistä osallistua?

Vaikuttamismahdollisuus toimintaympäristöön ylätasolla (esim. seudullisen varikkostrategian laatiminen tai joukkoliikenteen nopeuttamistoimenpiteiden priorisointi)

Linja-autoyritysten osaamisen hyödyntäminen suunnittelussa → hyötyjänä seutu ja yritykset

Suunnitteluprosessin seuraaminen lisää ymmärrystä, mitä asioita milläkin tasolla päätetään ja miten eri tasot liittyvät toisiinsa

Edistää kumppanuuden rakentamista viranomaisen kanssa

Miten osallistua?

Helsingin kauppakamari on ylläpitänyt jo pitkään seurantaryhmää, jossa mukana 15-20 yritysjohtajaa. Ryhmä on tuonut elinkeinoelämän näkemyksiä suunnitteluun.

HSL:ssä suhtaudutaan myönteisesti elinkeinoelämän entistä laajempaan mukanaoloon suunnittelussa.

Esim. voitaisiin perustaa elinkeinoelämän taustaryhmä, joka seuraisi MAL-suunnitteluprosessia. Tähän Linja-autoliitto ja muiden alojen toimijoita mukaan.

MAL-sopimusprosessin jälkeen linja-autoyritysten on hyödyllistä osallistua MAL-suunnitelmaa toimeenpanevien joukkoliikenteen selvitysten laadintaan

Liikenteen suunnittelulla useita vastuutahoja

Mihin tahoon olen yhteydessä, jos huomaan kehittämistarpeita?

Kehittämistarve

Uuden varikon sijainti



Ole yhteydessä

Kohdekaupungin yleiskaavoitus ja asemakaavoitus

Liikenneverkon sujuvuus
(liikennevalot, liittymien
kaistajärjestelyt jne.)



Katuverkko: kohdekaupungin liikennesuunnittelu

Tieverkko: kohdealueen ELY-keskus

Huom. Tiet näkyvät yleensä kartoissa numeroituna, kaduilla on vain nimet. Kaupunkien sisälläkin on teitä. [Täältä](#) voit tarkistaa, onko väylä katu vai tie.

Pysäkin infrastruktuuri (mitoitus, katokset jne.)



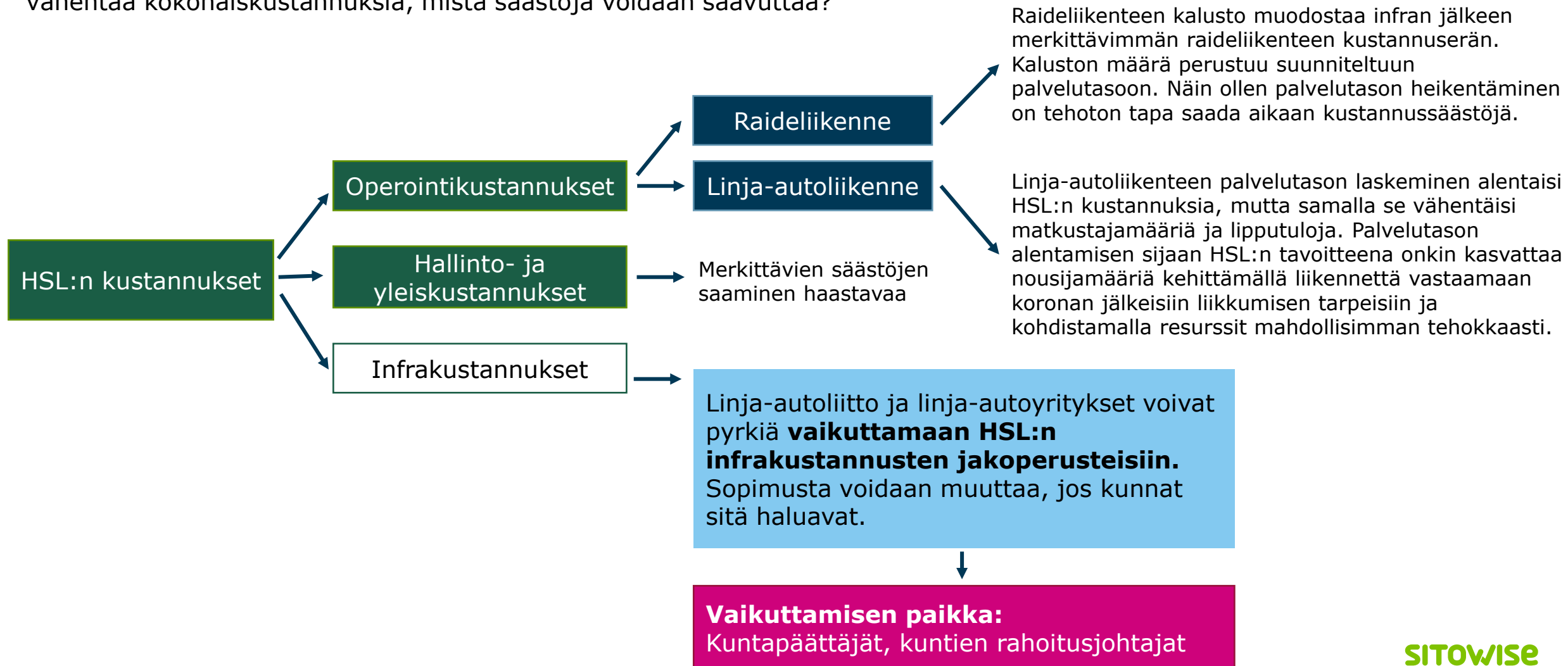
Ensisijaisesti sopimusliikenteen tilaaja, joissain tilanteissa myös väylänpitäjä (kunta tai ELY-keskus) tai liikenteen operaattori

Pysäkki-informaatio (linjakilvet, pysäkkiaikataulut, linjastokartat jne.)



HSL infrakustannusten jako

Kokonaiskustannukset kasvavat infrakustannusten vuoksi. Jos haluttaisiin vähentää kokonaiskustannuksia, mistä säästöjä voidaan saavuttaa?



Raitioliikenteen operointi laajenee

Raitioteiden operoinnin markkinan ennustetaan kasvavan HSL:ssä ja Tampereen seudulla, todennäköisesti Turun seudulla 2030-luvulla.

- HSL:n raitioteiden operoinnin kustannusten ennustetaan kasvavan vuoden 2023 71,6 milj. eurosta yli 150 milj. euroon vuoteen 2040 mennessä.
 - Kaupunkiliikenne liikennöi kantakaupungin raitioteitä vuoteen 2034 asti ja pikaratikkalinjaa 15 (Raide-Jokeria) ainakin vuoteen 2028 asti (+ optiovuodet). Tämän jälkeen kantakaupungin raitiotien ja pikaratikkalinjan liikennöinnit on tarkoitus kilpailuttaa joko yksittäisinä kohteina tai yhdessä tulevien pikaratikkalinjojen kanssa.
- Tampereen raitiotien operointisopimuksen arvo on noin 7 milj. euroa vuodessa. Sopimus on voimassa vuoteen 2031 asti.

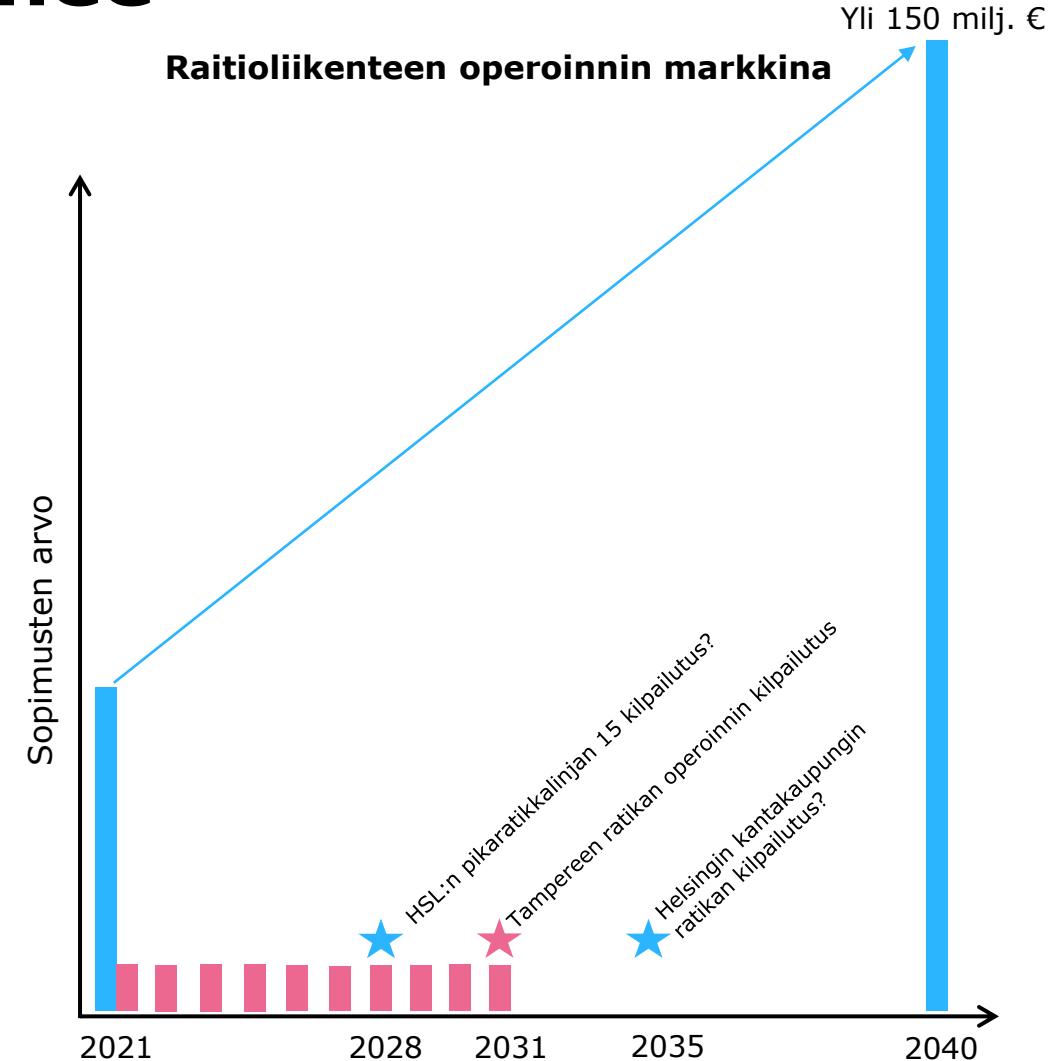
Markkinoilla ei ole vakiintuneita toimijoita julkisomisteisen Kaupunkiliikenne Oy:n lisäksi.

→ Mahdollisuus linja-autoyrityksille laajentaa toimintakenttää

Vielä ei ole suunnitelmia hankintojen muodosta.

Näihin kannattaa vaikuttaa:

- Hankinnoissa ei edellytetä tai suosita aiempaa kokemusta juuri raideliikenteen operoinnista.
- Hankinnoissa suositaan kotimaista joukkoliikenteen operointikokemusta.
- Vaikuttaminen kannattaa suunnata HSL:n liikenneyksikköön.



Lähteet: HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arvioinnin loppuraportti ja HSL:n rahoituksen nykytila ja tulevaisuus, esitys 6.2.2023.
- Kaupunkiliikenne Oy, vuosikertomus 2022.
- <https://www.sttinfo.fi/tiedote/hsl-hankkii-raide-jokerin-ensimmaiset-vuodet-sidosryhmahankintana-hklilta?publisherId=4396&releaseId=69880424>
- <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/vr-voitti-tampereen-raitioliikenteen-operoinnin-liikenneinti-alkaa-2021-250420190650/>

Valtion rahoitus on perusteltua myös jatkossa

On selvää, että joukkoliikenne tarvitsee jatkossakin merkittävästi julkista rahoitusta. Harvaan asutussa maassa markkinaehtoisen joukkoliikenteen edellyttämiä matkustajavirtoja muodostuu vähän.

Pitkällä aikavälillä valtion rahoituksen määrä on verrannollinen toimialan kokoon riippumatta rahoituksen kohdistamisesta maantieteellisesti tai sopimusmuodon osalta (esimerkiksi lippujen hinnan alentamiseen tai palvelutason parantamiseen suhteessa markkinaehtoiseen tasoon).

Joukkoliikenteen avulla voidaan saavuttaa useita julkisen sektorin tavoitteita mm. ilmaston sekä saavutettavuuden osalta. Tämän vuoksi valtion rahoitus toimialalle on perusteltavissa myös tulevaisuudessa.

Vaikuttamisen paikka:

- Vaikuttamisen kohde: Valtion päättäjät – kansanedustajat, puolueiden muut edustajat
- Vaikuttamisen hetki: Hallitusohjelma, ministeriöiden ohjelmat, vuosittaiset talous- ja lisätalousarviot

SITOWISE

Tausta-aineisto



SITOWISE

1. Joukkoliikenteen kustannusten ja rahoituksen muodostuminen kaupunkiseuduilla



Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja niiden tehtävät

Joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat ELY-keskukset sekä liikennepalvelulaissa (2017/320) mainitut seudulliset ja kunnalliset viranomaiset.

Seudullisia viranomaisia ovat:

- 1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- 2) Hämeenlinnan kaupunki
- 3) Joensuun kaupunki
- 4) Jyväskylän kaupunki
- 5) Kotkan kaupunki
- 6) Kuopion kaupunki
- 7) Lahden kaupunki
- 8) Meri-Lappi
- 9) Oulun kaupunki
- 10) Porin kaupunki
- 11) Tampereen kaupunki
- 12) Turun kaupunki
- 13) Vaasan kaupunki.

Kunnallisia viranomaisia ovat Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Lappeenranta, Mikkeli, Raasepori, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna ja Seinäjoki.

Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten tehtävät:

- Suunnittelevat ja järjestävät toimialueensa joukkoliikenteen ja edistävät sen toimintaedellytyksiä.
- Hankkivat liikenteen (HSL-alueella linja-auto-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikenteen).
- Määrittävät joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän.
- Vastaavat joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaation tuottamisesta.
- Järjestävät lippujen myynnin ja vastaavat matkalippujen tarkastuksesta.

Lisäksi HSL vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta (osana MAL-suunnittelua). Muualla liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaavat maakuntien liitot.

HSL on viranomaisista suurin joukkoliikenteen kysynnän ja tarjonnan määrällä mitattuna. Seuraavaksi suurimpia ovat Tampereen kaupunki (Nysse) ja Turun kaupunki (Föli).

Kunnat vastaavat joukkoliikenteen infrastruktuurin, kuten terminaalien ja pysäkkien, rakentamisesta ja kunnossapidosta.

HSL-alueen muita joukkoliikenteen toimijoita

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (perustettu 2022) liikennöi metroa ja raitiovaunuja, järjestää kaupunkipyöräpalvelun ja hoitaa Suomenlinnan lauttaliikennettä tytäryhtiönsä kautta. Yhtiö omistaa raitiovaunukaluston ja rakentaa ja huoltaa siihen liittyvää joukkoliikenneinfraa, kuten varikkoja. Yhtiön omistajia ovat Helsingin ja Vantaan kaupungit.

Kaupunkiliikenne Oy:n perustamisen jälkeen **Helsingin kaupungin liikenneliikelaitokselle (HKL)** jäi edelleen metro-omaisuus. Liikenneliikelaitos huolehtii metroon liittyvästä joukkoliikenneinfrastruktuurista ja tuottaa metron liikennöinnin HSL:lle hankkimalla sen alihankintana Kaupunkiliikenne Oy:ltä.

Länsimetro Oy omistaa Ruoholahdesta Espoon Kivenlahteen kulkevan metroradan sekä sen asemat ja metrojärjestelmän. Näiden hallinta ja ylläpito kuuluu Kaupunkiliikenne Oy:lle / HKL:lle, joiden kanssa Länsimetro Oy tekee tiivistä yhteistyötä. Yhtiö johtaa ja seuraa omistamansa infran ylläpitoa ja vastaa infran kehittämisestä.

Se rakennuttaa tällä hetkellä esimerkiksi liityntäpysäköintiä uusien asemien yhteyteen. Yhtiön omistajia ovat Helsingin ja Espoon kaupungit.

Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy omistaa HSL:n lähijunaliikenteen junakaluston. Yhtiö järjestää myös tarvittavat varikkotilat sekä hankkii kaluston kunnossapidon. Junakalustoyhtiön omistajina ovat pääkaupunkiseudun kunnat: Helsinki (49,5 %), Vantaa (27,5 %), Espoo (19,5 %) ja Kauniainen (3,5 %). Junakalustoyhtiö vuokraa hankkimansa junayksiköt pitkäaikaisella vuokrasopimuksella HSL:lle, joka puolestaan luovuttaa junayksiköt operaattorin käyttöön. Junakalustoyhtiö ei tuota voittoa, vaan sen toiminnasta saatava hyöty siirtyy edullisina vuokrina HSL:n tilaamaan lähiliikenteeseen.

Lähteet:

- Kaupunkiliikenne Oy vuosikertomus 2022
- <https://junakalusto.fi>
- www.lansimetro.fi

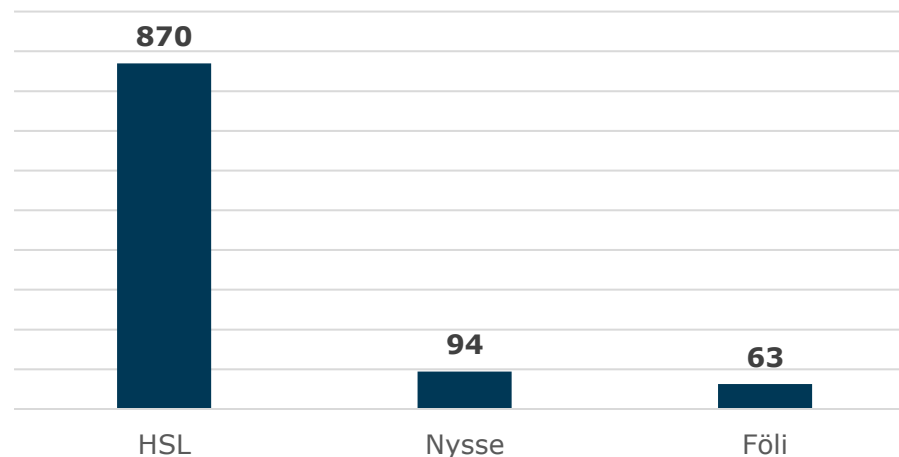
Joukkoliikenteen järjestämisen tulojen ja menojen muodostuminen kaupunkiseuduilla

HSL:n toimintamenojen arvioidaan olevan vuonna 2023 yhteensä 870 miljoonaa €, Nysen 94 miljoonaa € ja Fölin 63 miljoonaa €. Valtaosa

joukkoliikenneviranomaisten **kustannuksista muodostuu liikennöinnin operointikuluista** eli liikennöintikorvauksista. Vuonna 2022 liikennöintikorvausten osuus kaikista menoista oli HSL:llä 72 %, Nysellä 89 % ja Föillä 92 %. **HSL:llä liikennöintikorvausten osuus on muita pienempi, sillä noin viidennes sen menoista muodostui** jäsenkunnille maksetuista **infrakorvauksista**. Muualla vastaavaa infrakorvausmallia ei ole käytössä. Muita kuluja joukkoliikenneviranomaiselle aiheuttavat esimerkiksi järjestelmä- ja henkilöstökulut sekä muut hallinto- ja yleiskustannukset.

Joukkoliikenteen **tulot muodostuvat pääasiassa lipputuloista ja valtion rahoituksesta. Kustannusten ja tulojen erotus jää kuntien maksettavaksi (subventio)**. Vuoden 2023 talousarvion mukaan HSL:n tuloista noin 54 % on kuntien subventiota, 44 % lipputuloja ja 2 % valtion rahoitusta ja muita tuloja. Vuosina 2020–2022 valtion rahoituksen osuus oli selvästi korkeampi koronatukien myötä. Kuntien subventioaste on HSL-alueella korkea verrattuna muihin viranomaisalueisiin. Esimerkiksi Tampereen seudulla subventioaste oli 39 % vuonna 2022 ja 28 % ennen koronapandemiaa vuonna 2019. Kunnallisilla toimivaltaisilla viranomaisilla subventioaste on pääosin vielä huomattavasti matalampi.

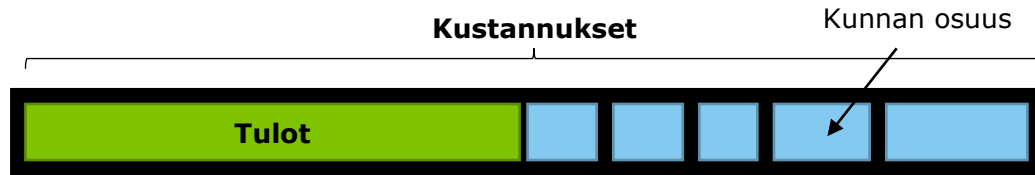
HSL:n, Nysen ja Fölin toimintamenot (milj. €) vuonna 2023 (talousarvioiden mukaan)



Kustannusten ja tulojen jakoperusteet

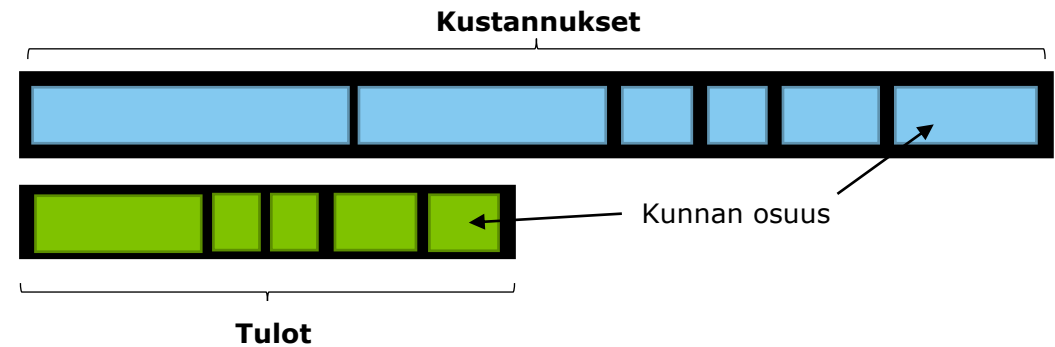
Kaupunkiseudut jakavat **liikennöintikustannuksia** kahdella eri periaatteella:

1) Nettomalli: Liikennöintikustannuksista voidaan vähentää ensin lipputulot, valtion rahoitus ja muut toimintatuotot ja vain jäljelle jäävä nettokustannus jakaa kuntien kesken. Vaihtoehtoisesti tulot ja menot voidaan jakaa erikseen, mutta jakokriteeri on sama.



Nettomalli on käytössä Tampereella ja Turussa sekä suurimmassa osassa keskisuurista kaupunkiseuduista. Bruttomalli on puolestaan käytössä HSL:ssä, Oulussa ja Kuopiossa. HSL:n mallissa valtion rahoitus vähennetään bruttokustannuksista ennen kustannusten jyvittämistä kunnille ja lipputulot jaetaan kunnille pääosin lipun kuntalaisuustiedon perusteella (ks. lisää seuraava dia). Kustannusten ja tulojen jakoperusteiden brutto- ja nettomallia ei tule sekoittaa liikennöintisopimuksen brutto- ja nettomalliin.

2) Bruttomalli: Tulot ja menot jaetaan kunnille erikseen ja eri kriteerein.



Liikennöintikustannusten jakokriteerit ovat **vaihtelevia**. Kustannuksia jaetaan kunnille **ajokilometrien** (esim. Tampere), **lipputulojen, nousujen, matkustajakilometrien** (HSL), **matka-ajan** (Turku) **tai ajokilometrien ja nousujen yhdistelmän** (Oulu) **perusteella**. Seutujen käytännöt eroavat myös siinä, jaetaanko kustannuksia koko linja-autoliikenteestä tai linjastoittain (esim. HSL), kilpailutuskohteittain (esim. Oulu) tai linjoittain (esim. Turku).

Hallinnolliset kulut (henkilöstökulut, hallituksen/lautakunnan/jaoston toiminta, tutkimus- ja kehityshankkeet) **jaetaan yleisimmin kuntien asukasmäärän suhteessa** (poikkeuksena esim. HSL, ks. seuraava dia).

Case HSL: Kustannusten ja tulojen jakoperusteet tarkemmin

Kustannukset

Liikenteen operointikulut

- Kuntaosuudet määritetään liikennemuodoittain kunkin kunnan asukkaiden tekemien **matkustajakilometrien perusteella**. Linja-autoliikenteen osalta kulut jaetaan linjastokohtaisesti (esim. Helsingin sisäiset linjat ja Vantaan suunnan seutulinjat).

Hallinnolliset kulut

- Kuntaosuudet määritetään liikennemuodoittain/linjastoittain kuntien asukkaiden tekemien **nousujen perusteella** (sisältää joitakin poikkeuksia).

Infrakulut

- Kulut kohdistetaan liikennemuodoittain kuntien asukkaiden tekemien **nousujen perusteella**. Esimerkiksi linja-autoterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa. Pysäkki-infrasta ja kuljettajien taukotilojen järjestämisestä vastaa se kunta, jossa infra sijaitsee.

Tulot

Lipputulot

- Lipputulot kohdistetaan kunnille vyöhykkeittäin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. Ne lipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan aikuisten ja lasten henkilökohtaisten mobiili- ja arvolipputulojen suhteella vyöhykkeittäin.
- Kehäradan tuomista lisääntyneistä ABC-lipputulosta vuosittain kohdistetaan 3 miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Kehäradan infrakustannuksia.

Valtion tuet

- Kohdistetaan jäsenkunnille **asukasmäärien suhteessa**.

Lähtötiedot

Tieto nousuista ja matkustajakilometreistä liikennemuodoittain ja kunnittain perustuu lippulajitutkimuksiin ja matkustajalaskenta-laitteiden sekä lippujärjestelmän keräämiin tietoihin.

Viime vuodet haastavia joukkoliikenteelle, HSL-alueen haasteet omaa luokkaa

Vuonna 2020 alkanut koronapandemia **romahdutti joukkoliikenteen matkustajamäärät** kaikkialla, ja lipputulomenetyksistään selviytyäkseen kaupunkiseudut joutuivat tekemään poikkeuksellisia taloudellisia järjestelyjä. Valtion huomattava lisärahoitus koronan aiheuttamien lipputulomenetysten korvaamiseksi auttoi paljon, mutta tämän lisäksi esimerkiksi HSL joutui ottamaan myös 50 miljoonan euron lainan.

Loppuvuoden 2022 ja alkuvuoden 2023 aikana **matkustajamäärät ovat vihdoin palautuneet** lähelle pandemiaa edeltävää tasoa tai paikoin jopa kasvaneet sen yli. **HSL-alueella matkustajamäärien palautuminen on kuitenkin ollut muita suuria kaupunkiseutuja hitaampaa.** Alkuvuonna 2023 (1.1.–30.6.) matkustajia oli edelleen 13 % vähemmän kuin vuonna 2019. Syynä on pidetty erityisesti etätyön jäämistä vakiintuneeseen käyttöön pandemian jälkeen.

Lipputulomenetysten lisäksi vuodesta 2022 alkaen **joukkoliikenteen kustannuksia on kasvattanut** merkittävästi polttoaineen hinnan nousu ja inflaatiokehitys. Valtion lisärahoitusta myönnettiin vuonna 2022 lipputulomenetysten lisäksi myös kohonneiden liikennöintikustannusten korvaamiseksi. Jatkossa tätä lisärahoitusta ei ole kuitenkaan enää luvassa.

Yleisen taloustilanteen lisäksi HSL-alueella erityisen haasteen aiheuttaa infrakorvausjärjestelmä, jollaista ei missään muualla ole käytössä. Muilla kaupunkiseuduilla kunnat tai kaupungit vastaavat joukkoliikenteen infrastruktuurin investointien kustannuksista. HSL:n maksamiin infrakorvauksiin tulee tänä vuonna huomattava korotus, kun Länsimetron jatke on otettu käyttöön ja pikaraitiolinja 15 on valmistumassa. Samalla uusia raidehankkeita on jo rakenteilla ja suunnitteilla, ja inflaatiokehitys kasvattaa näiden rakentamiskustannuksia entisestään. Tulevina vuosina HSL:n kustannukset tulevat siis entisestään kasvamaan.

HSL:ssä etsitään kiivaasti keinoja rahoitushaasteen ratkaisemiseksi. Palvelutason leikkauksia tai lipunhintojen jatkuvia korotuksia ei pidetä hyvänä vaihtoehtona, sillä ne heikentävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja vievät käyttäjiä kalliilta infrainvestoinneilta heikentäen niiden kannattavuutta. Infrakorvausjärjestelmän uudistamista pidetään välttämättömänä, mutta uudesta kustannustenjakomallista sopimukseen pääseminen kaikkien jäsenkuntien kanssa on haastavaa. Valtiolta kaivattaisiin myös merkittävää korotusta joukkoliikenteen perusrahoitukseen (ks. [MAL-suunnitelmaluonnos](#)).

Lähteet:

HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi, HSL 6.2.2023

HSL:n matkustajamäärien muutos: <https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/matkustajamaarat/matkustajamaarat-kesakuu-2023.pdf>

Mahdollisuudet vaikuttaa joukkoliikenteen kustannuksiin lyhyellä aikavälillä pienet

Joukkoliikenneviranomaisen kustannukset muodostuvat lähes pelkästään **pitkäaikaisista sopimusvelvoitteista** (esim. liikennöinti- ja infrakorvaussopimukset), joiden kustannusvaikutuksia ei ole mahdollista säädellä vuositasolla. Liikenteen operointisopimusten pituus on kaupunkiseuduilla yleensä 7–10 vuotta, kalusto- ja varikkoinvestointien poistoaika 25 vuotta ja HSL:n infrakorvauksilla katettavien raidehankkeiden investointien poistoaika jopa 40 vuotta.

HSL:ää sitovien pitkäaikaisten maksuvelvoitteiden suuruusluokka on yli 10 miljardia euroa (kaikki tiedossa olevat velvoitteet ja niiden elinkaarikustannukset huomioiden), ja sitoumukset vaikuttavat aina 2060-luvulle asti. **Suurin osa näistä sitoumuksista on luonteeltaan kiinteitä pääoma- ja korkokustannuksia, joihin HSL ei voi vaikuttaa tilattavan liikenteen määrää säätelemällä tai muilla omilla toimenpiteillään.**

Kunnilla on budjetointiprosessin vuorovaikutuksen ja lausuntomenettelyn sekä päätöselinten kautta kontrolli HSL:n talouden suunnitteluun ja ohjaukseen, mutta se ei poista niiden velvoitetta vastata kuntakohtaisesti HSL:n toteutuneesta alijäämästä.

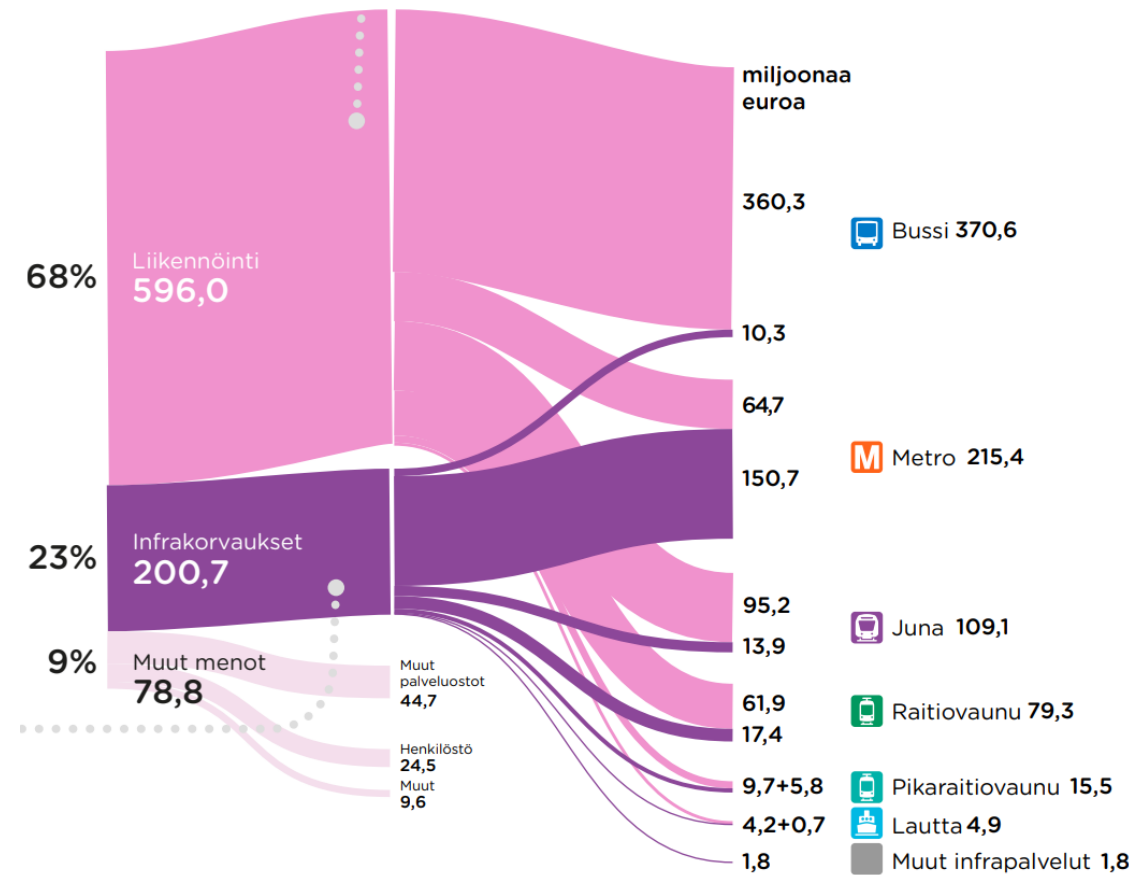
Case HSL: kustannusten muodostuminen vuonna 2023

HSL:n kustannukset (875,7 M €) muodostuvat vuonna 2023 **liikenteen operoinnista (68 %)**, **joukkoliikenteen infrakorvauksista (23 %)** ja **muista menoista (9 %)**, kuten lippujärjestelmähankinnoista ja henkilöstökuluista. Infrakorvaukset ovat HSL:n maksamaa korvausta kuntien omistaman joukkoliikenneinfrastruktuurin käytöstä (esim. metrorata ja -asemat, raitiotiet, linja-autoterminaalit ja jotkin juna-asemat, lue lisää [täältä](#)). Yhteensä HSL:n menojen arvioidaan olevan **876 miljoonaa** euroa.

Operointikustannuksista linja-autoliikenne muodostaa suurimman osan, 60 % (360 milj. €). Linja-autoliikenteen kustannustaso on kasvanut merkittävästi vuodesta 2021 alkaen pääasiassa polttoaineiden hintojen nousun vuoksi. **Infrakorvauksista linja-autoliikenteen osuus on vain 5 %** (10 milj. €).

Linja-autoliikenteen kustannukset sisältävät liikennöintikorvausten lisäksi uusia luotettavuuskorvauksia ja korvauksia matkustajalaskennan järjestämisestä (2,7 milj. €), varauksen ympäristöbonukseen (2,0 milj. €), Ojangon linja-autovarikon vuokrakustannuksia (1,2 milj. €), varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseksi (7,7 milj. €) sekä sähköbussien hankinnan nettokustannuksia (0,1 milj. €).

HSL:n menot vuonna 2023, talousarvio



Kuva: HSL, Joukkoliikenteen rahoitus HSL-alueella nyt ja tulevaisuudessa 6.2.2023.

Case HSL: Tulojen muodostuminen vuonna 2023

HSL:n tulot (870 milj. €) muodostuvat vuonna 2023 lipputuloista (44 %), muista tuloista (2 %) sekä jäsenkuntien maksamasta subventiosta (54 %).

Matkustajamäärät ovat edelleen pienempiä kuin koronapandemiaa edeltävänä aikana (1.1.–30.6.2023 13 % pienemmät kuin vastaavana aikana vuonna 2019), mutta lipun hintojen korotusten takia lipputulosten arvioidaan olevan vuonna 2023 samaa tasoa kuin vuonna 2019 (381 milj. €).

Muut tulot sisältävät mm. valtion joukkoliikennetuen, tarkastusmaksut ja vuokratuotot. HSL on arvioinut saavansa valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetukea vuosittain noin 12 miljoonaa euroa vuosina 2023–2025.

Jäsenkuntien maksamaa subventiota käsitellään tarkemmin seuraavilla dioilla.

Lähteet:

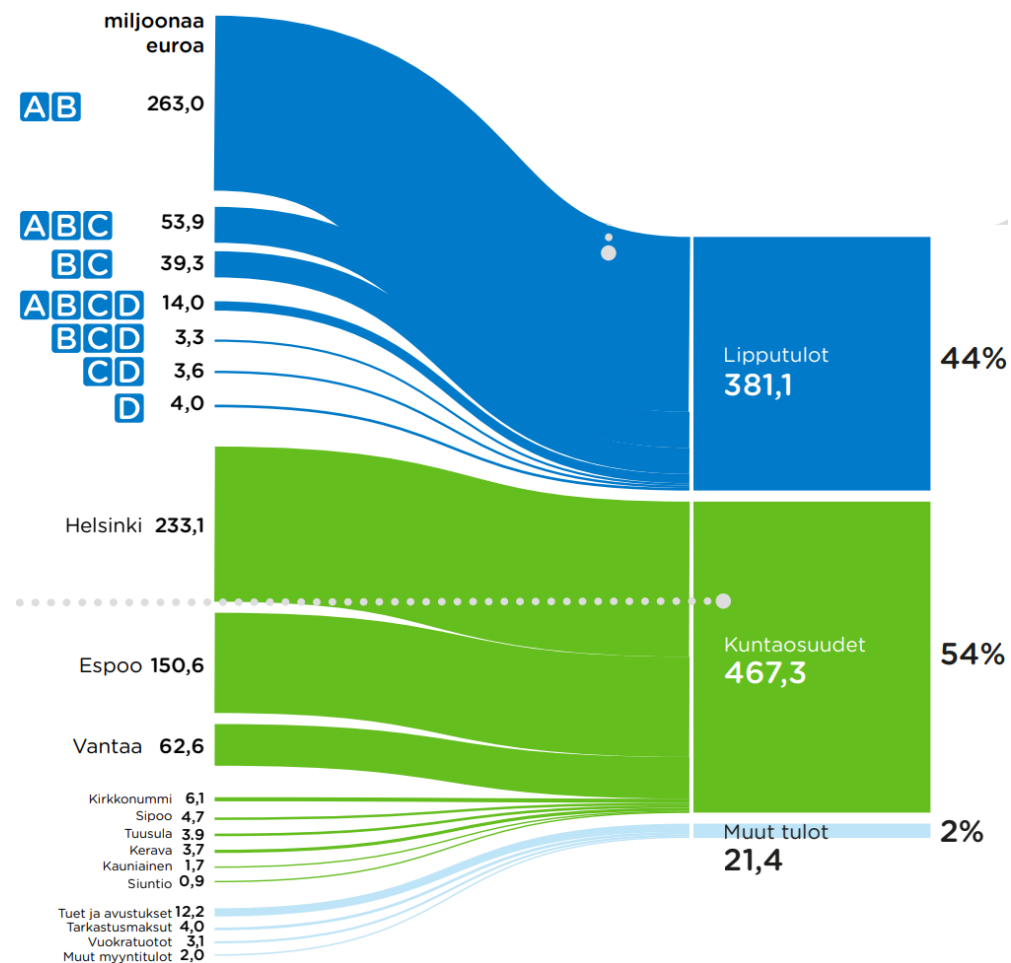
HSL, Joukkoliikenteen rahoitus HSL-alueella nyt ja tulevaisuudessa 6.2.2023.

HSL, Toiminta- ja taloussuunnitelma 2023-2025.

HSL:n matkustajamäärien muutos:

<https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/matkustajamaarat/matkustajamaarat-kesakuu-2023.pdf>

HSL:n tulot vuonna 2023, talousarvio



Kuva: HSL, Joukkoliikenteen rahoitus HSL-alueella nyt ja tulevaisuudessa 6.2.2023.

Case HSL: jäsenkuntien maksamat kuntaosuudet vuonna 2023

Kuntien maksamalla subventiolla katetaan kullekin kunnalle kohdistettujen kulujen ja tulojen erotus. Kunnat maksavat subventiona HSL:lle vuonna 2023 yhteensä 489 miljoonaa euroa* (talousarvio).

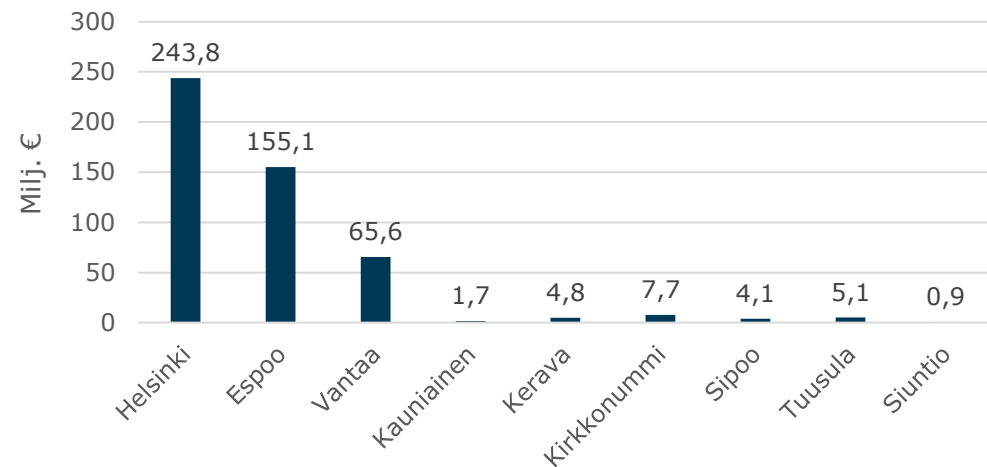
Kuntien subvention osuus tuloista on keskimäärin noin 54–55 %. Omistajaohjauksen vakiintuneen tavoitteen mukaan kuntien maksama osuus kokonaiskustannuksista olisi 50 %. Periaate ei kuitenkaan ole perussopimuksessa määritelty, vaan toteutunut subventioaste on vaihdellut vuosittain ja kuntakohtaisesti. Kuntaosuudet ratkeavat vuosittain toiminta- ja taloussuunnitelman hyväksymisen yhteydessä yhtymäkokouksessa. HSL:n strategian mukaisena tavoitteena on keskimäärin 50-55 % subventio vuonna 2025.

* Kuntaosuudet on ilmoitettu ilman edellisten vuosien yli-/alijäämää.

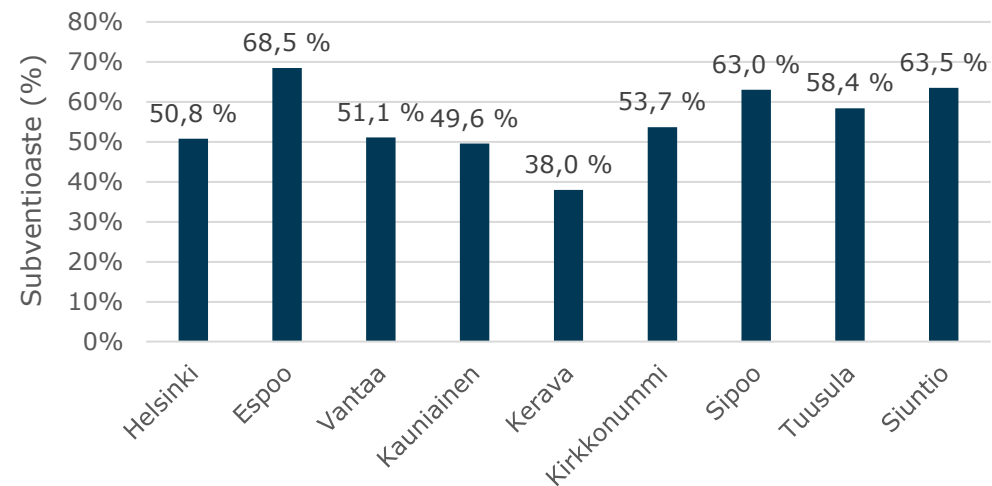
Lähteet:

- HSL, Toiminta- ja taloussuunnitelma 2023-2025.
- HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi, HSL 6.2.2023

Kuntien maksama subventio* 2023 (talousarvio)



Subventioaste* kunnittain 2023 (talousarvioennuste)



Case HSL: Infrakorvausjärjestelmä

Järjestelmä luotiin HSL:n perustamisvaiheessa. **Tavoitteena oli jakaa joukkoliikenneinfrastruktuurin investointi- ja ylläpitokustannuksia sijaintikunnan lisäksi kaikille jäsenkunnille, joiden asukkaat hyödyntävät infraa.**

Infrakorvaukset on määritelty HSL:n perussopimuksessa sekä erillisissä sopimuksissa (ns. vanhan infran sopimukset vuosilta 2011-2012, uuden infran vuosilta 2014-2015). Korvaukset on määritelty niin, että poistoajan aikajänteellä HSL:n kautta kulkee koko investoinnin suuruinen summa.

Erityisesti Länsimetron avaamisen jälkeen infrakorvaukset ovat kasvaneet hyvin suuriksi: vuonna 2023 infrakorvauksia maksetaan 201 miljoonaa euroa (23 % HSL:n kustannuksista). Jatkossa korvausten määrä kasvaa edelleen muun muassa raitiotiehankeiden myötä ja vuonna 2035 infrakorvausten arvioidaan olevan 276 miljoonaa euroa (25 % kustannuksista).

Infrahankkeiden vaikutuksesta kasvava matkustajamäärä ja sen johdosta lisääntyvät lipputulot eivät kata hankkeiden kustannuksia. Infrakorvaukset konkretisoituvat HSL:n kustannuksiksi heti käyttöönottohetkellä, mutta infrahankkeen vaikutus matkustajamääriin toteutuu täysimääräisesti vasta pitkällä aikavälillä. Silti edes pitkällä aikavälillä toteutuva matkustajamäärän kasvu ei HSL:n selvityksen perusteella kata infrakorvausten aiheuttamaa kustannusten kasvua HSL:lle.

Kustannusten kattaminen subventioastetta kasvattamalla on haastavaa, koska se rasittaa kuntien taloutta. Toistaiseksi nousseita kustannuksia on pyritty kattamaan nostamalla lipunhintoja. Tämä kuitenkin heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta, mikä ei ole toivottavaa. Samansuuntainen vaikutus on myös sillä, että kustannuksia karsittaisiin palvelutason heikentämisellä.

Järjestelmän muuttamiseksi on siis suuri paine. Jäsenkunnissa tunnustetaan, että järjestelmä on vanhanaikainen ja erikoinen ja muutoksia tarvittaisiin. Infrahankkeiden hyödyt näkyvät kaupunkikehityksessä, minkä vuoksi olisi perusteltua siirtää niiden kustannukset pois joukkoliikenneviranomaiselta. **Kuntien välillä käydään jatkuvaa poliittista keskustelua, jossa koitetaan löytää ratkaisua järjestelmän pitkän tähtäimen muutosten toteuttamiseksi. Yksi ratkaisu voisi olla säilyttää infrakorvausmekanismi jakamaan kustannuksia kunnille käyttäjämäärien suhteessa, mutta erottaa infrakorvaukset HSL:n muista kustannuksista ja 50 %:n subventioastetavoitteesta. Tällöin tavoitellun subventioasteen ylläpitämiseksi ei olisi painetta nostaa lipunhintoja, vaikka infrakustannukset kasvaisivatkin.**

Suuremmista muutoksista sopimukseen pääseminen vie todennäköisesti aikaa ja ne tehtänee portaittain. Siksi HSL:n ja jäsenkuntien muodostama johtoryhmä tekee parhaillaan päivityksiä infrakorvaussopimukseen nykyisten sopimusperiaatteiden puitteissa. Tavoitteena on tarkentaa käytäntöjä, joita ei ole kirjattu sopimukseen. Esimerkiksi terminaalien hybridirakentamista ja erilaisista urakkamuodoista koskien tulisi määritellä tarkemmin, mikä osuus suunnittelu- ja rakentamiskustannuksista kuuluu joukkoliikenteen infrakustannuksiin.

Lähteet:

- Asiantuntijahaastattelut
- HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi, HSL 6.2.2023

Case HSL: menojen muodostuminen ennen, nyt ja tulevaisuudessa

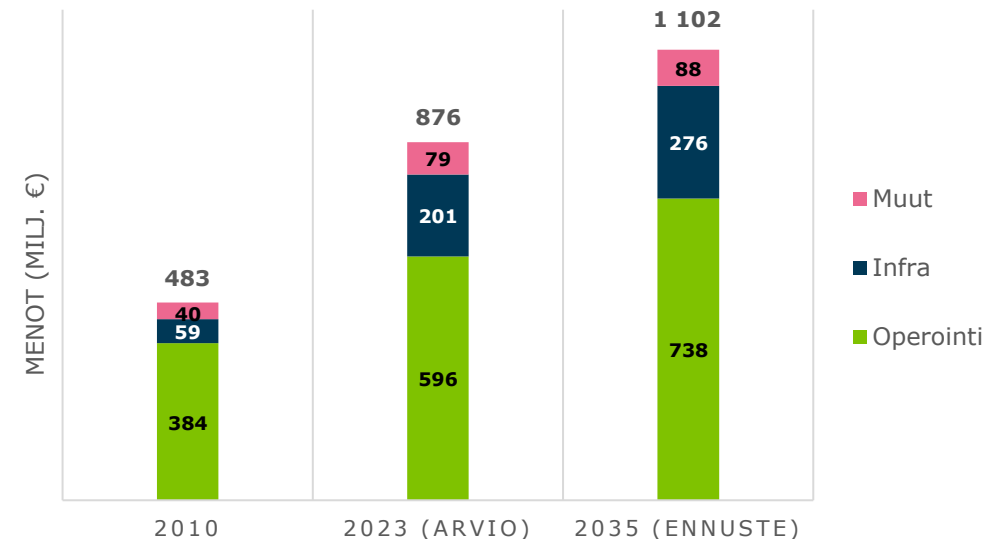
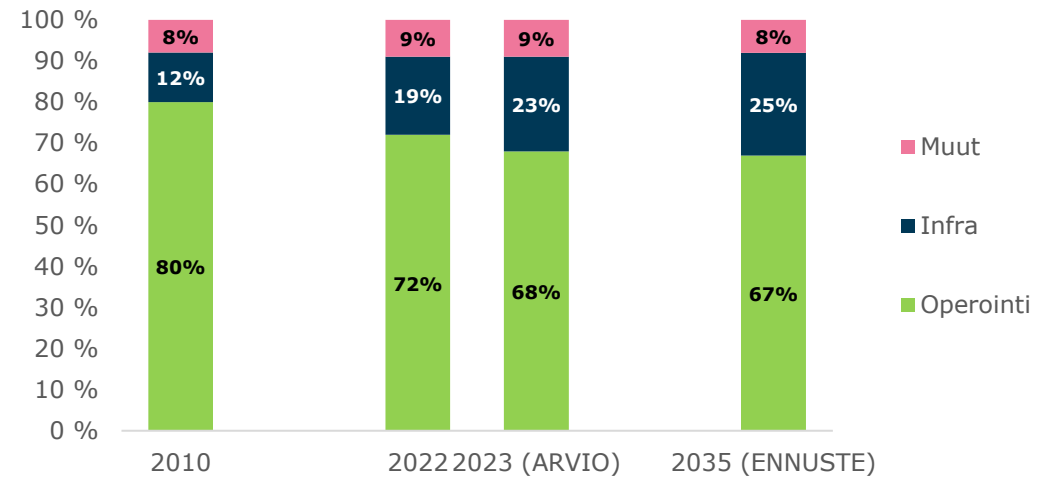
Vuodesta 2010 vuoteen 2023 HSL:n jäsenkunnilleen maksamat infrakorvaukset ovat yli kolminkertaistuneet (59 milj. € → 201 milj. €). Operointikustannusten osuus menoista on samalla pienentynyt, vaikka euromääräisesti nekin ovat kasvaneet noin 1,5-kertaiseksi (384 milj. € → 596 milj. €). Viime vuosikymmenellä infrakorvausten määrää kasvatti huomattavasti erityisesti Länsimetron valmistuminen. Kehäradalla valtio oli pääasiallinen rahoittaja, joten sen vaikutus infrakorvauksiin oli pienempi. Vuonna 2023 infrakorvausten määrää kasvattaa edelleen Länsimetron jatkeen (käyttöön 12/2022) ja pikaraitiolinjan 15 (Raidejokeri, käyttöön arviolta syksyllä 2023) valmistuminen.

Menojen ennustetaan kasvavan edelleen voimakkaasti myös tulevina vuosina ja vuotuisten kokonaiskustannusten odotetaan ylittävän miljardi euroa 2030-luvun alkuun mennessä. Vuonna 2035 joukkoliikenteen operointikulujen ennustetaan olevan 738 miljoonaa euroa (67 %) ja infrakulujen 276 miljoonaa euroa (25 %).

HSL:n toiminnan alkuvuosina lipputuloilla pystyttiin rahoittamaan noin puolet kustannuksista. Infrakorvausten määrä budjetissa kasvaa kuitenkin nopeammin kuin lipputulot, mikä vaikeuttaa talouden tasapainoa.

Lähteet:
- HSL:n tilannekuvan ja rahoitusohjelman arvioinnin loppuraportti 6.2.2023
- HSL:n rahoituksen nykytila ja tulevaisuus, esitys 6.2.2023

HSL:n menojen jakautuminen



Case HSL: tulevien menojen arvioinnissa mukana olevat infrahankkeet ja kalustohankinnat

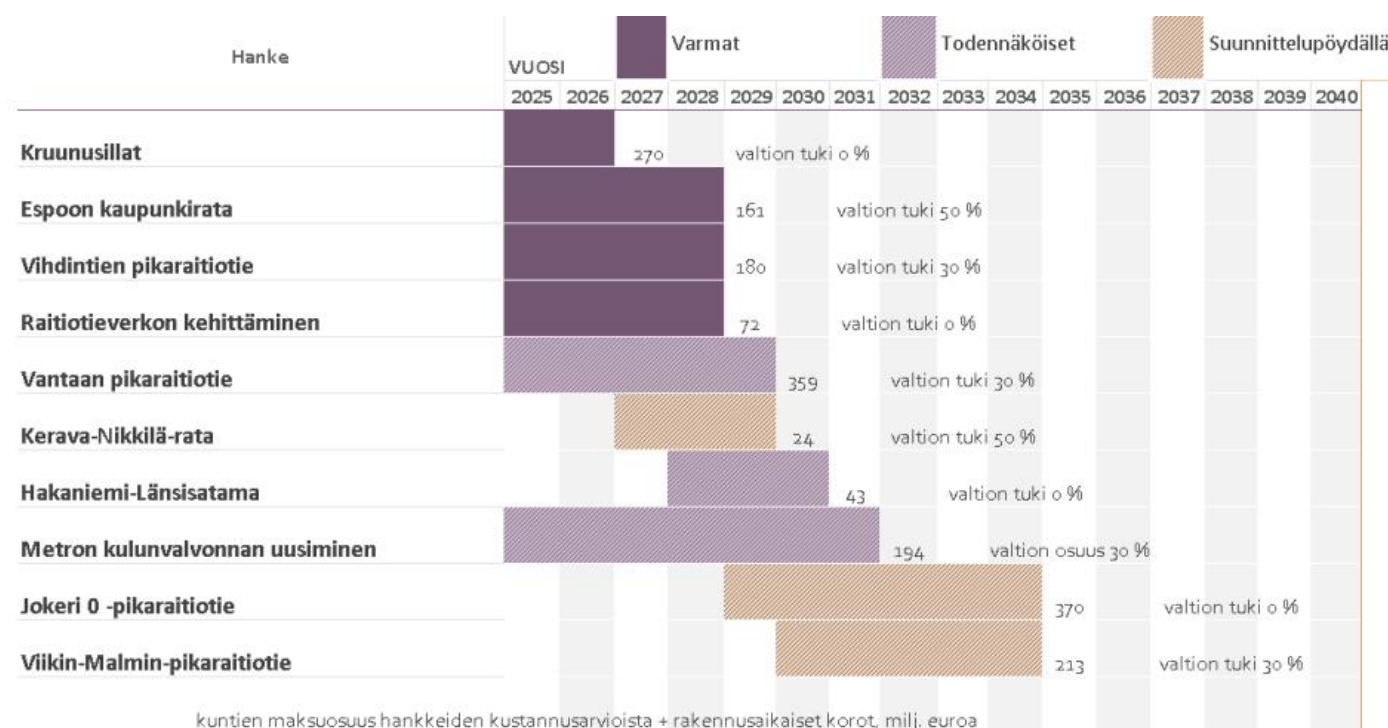
Arvio HSL:n menoista vuonna 2035 (ks. edellinen dia) sisältää viereisessä kuvassa esitetyt **raideliikenteen infrahankkeet**. Pikaraitiotiehankkeista koituu käyttöönoton jälkeen myös pysyviä hallinto- ja ylläpitokustannuksia (0,3–3,6 milj. €/vuosi/hanke).

Menoarvio sisältää myös **raideliikenteen kalustohankintoja vuosina 2025-2040 yhteensä 1,34 miljardin euron arvosta**. Hieman yli puolet tästä on uusien yhteyksien raitiovaunuja. Juna- ja metrokalustoa arvioidaan hankittavan kumpaakin 35 yksikköä.

Kustannuksiin on laskettu myös **kolmen uuden junavarikon** (pää-, kehä- ja rantaradalle) rakentaminen. Valtion odotetaan osallistuvan uusien junavarikoiden investointeihin 30 %:n osuudella.

Lisäksi Kaupunkiliikenne Oy:n tiedossa olevista **metroasemien ja raidekaluston peruskorjaustoimista** koituu HSL:lle vuosittaisia kustannuksia. Kustannukset kasvavat 2020-luvun loppua kohden ja **2030-luvun alussa ne ovat enimmillään noin 15 miljoonaa euroa vuodessa**. Etenkin vanhat metroasemat kuten Rautatientori, Herttoniemi, Itäkeskus ja Kamppi ovat kustannuksiltaan huomattavia perusparannushankkeita.

Vuoden 2025 jälkeen valmistuvat infrahankkeet ja kuntien maksuosuudet niiden kustannusarvioista (milj. €)



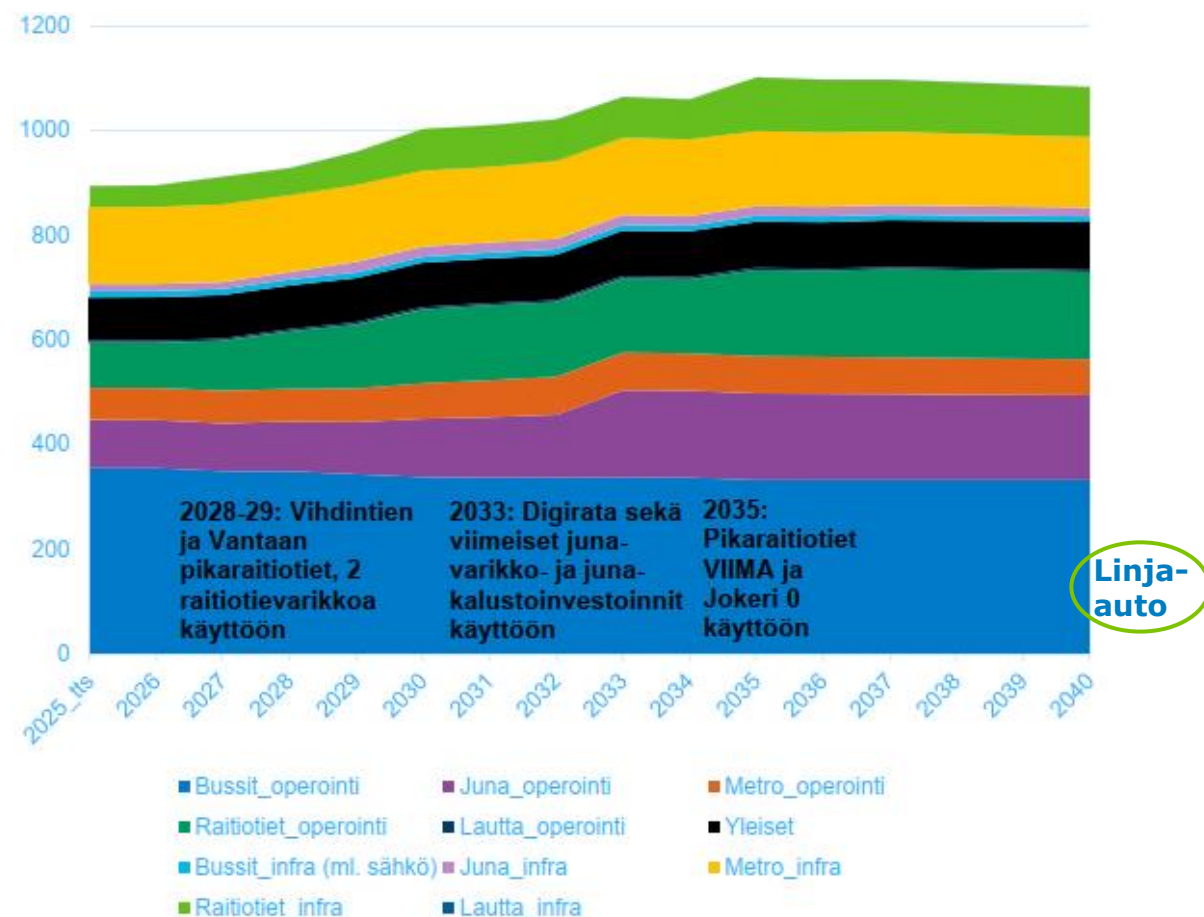
Kuva: HSL:n tilannekuvan ja rahoitusohjelman arviointi, HSL 6.2.2023

Case HSL: menojen kehitys joukkoliikennemuodon mukaan

Kun raideliikenteen hankkeet sekä junavarikko- ja kalustoinvestoinnit toteutuvat, linja-autoliikenteen osuus HSL:n kokonaiskustannuksista pienenee.

Euromääräisesti linja-autoliikenteen operointi- ja infrakustannusten arvioidaan kuitenkin pysyvän lähes ennallaan vuosina 2025–2040. Linja-autoliikenteen operointikustannukset tulevat jatkossakin olemaan HSL:n suurin yksittäinen kustannuserä.

HSL:n tulevia operointikustannuksia on arvioitu HELMET-liikenne-ennustemallilla ja tarkasteluun liittyy monia epävarmuuksia. Esimerkiksi linja-autoliikenteen operointikustannuksiin on laskettu vähennyksiä vain raidehankkeiden avautumisesta johtuvien välittömien kustannussäästömahdollisuuksien mukaisesti. Enimmillään näin voisi syntyä vajaan 23 miljoonan euron säästö vuodessa linja-autoliikenteen operointiin, kun kaikki tarkastelussa mukana olevat raidehankkeet ovat toteutuneet. Mahdollisia liikennemuotoikohtaisen palvelutason muutoksia ei ole sisällytetty tarkasteluun. Erityisesti tarkastelujakson loppupään (2035–2040) tietoihin liittyy paljon epävarmuuksia, sillä silloin toteutukseen tulevia hankkeita ei vielä ole tiedossa.



Arvio HSL:n kustannusten kehityksestä liikennemuodoittain vuosina 2025-2040. (Kuva: HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi, HSL 6.2.2023)

Valtion joukkoliikennerahoitus

Valtion rahoitus kaupunkiseutujen joukkoliikennejärjestelmälle jakautuu:

- 1) infrahankkeiden, kuten kaupunkiraideliikenteen toteutuksen tukemiseen (MAL-sopimukset) ja**
- 2) joukkoliikenteen hankintaan ja kehittämiseen liittyvään rahoitukseen.**

Infrahankkeiden rahoitusta ja MAL-sopimuksia kuvataan tarkemmin [täällä](#).

Joukkoliikenteen hankinnan ja kehittämisen vuosittaista perusrahoitusta on jaettu viime vuosina yhteensä noin 12–13 miljoonaa euroa suurille kaupunkiseuduille (HSL, Tampere, Turku, Oulu) ja **yhteensä noin 8–9 miljoonaa euroa keskisuurille kaupunkiseuduille** (Hämeenlinna, Joensuu, Jyväskylä, Kotka, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Pori ja Vaasa). Kaupunkiseuduittain myönnettyt summat vuodelta 2022 on kuvattu seuraavalla dialla. **ELY-keskusten alueellisen ja paikallisen liikenteen järjestämiseen** on vuosittain valtion talousarviossa **noin 32 miljoonan euron rahoitus**. Tällä määrärahalla ELY-keskukset hankkivat liikennettä alueellaan myös yhteishankintoina alueensa kuntien kanssa sekä myöntävät valtionrahoitusta alueensa kunnille.

Perusrahoituksen lisäksi seudut ovat saaneet viime vuosina paljon lisärahoitusta, jota jatkossa ei enää tulla myöntämään. Vuodesta 2020 alkaen valtio on myöntänyt huomattavaa lisärahoitusta kaupunkiseuduille koronapandemiasta ja kohonneista liikennöintikustannuksista selviytymiseen (ks. seuraava dia). Tätä lisärahoitusta ei jatkossa enää myönnetä. Lisäksi vuodesta 2020 alkaen on jaettu ilmastoperusteista rahoitusta noin 20 miljoonaa euroa vuosittain, mutta valtiovarainministeriön talousarvioesityksessä vuodelle 2024 tämäkin rahoitus on pudonnut pois. Suurille kaupunkiseuduille on lisäksi myönnetty vuodesta 2018 alkaen erillistä määräaikaista lisärahoitusta digitalisaation edistämiseen (yht. 3,5 M €/v), mutta rahoitus päättyi vuosien 2022–2023 hakukierrokseen.

Valtion rahoitus on hakuperusteista ja sen myöntämisen edellytyksenä on, että rahoitus nostaa seudun joukkoliikenteen käyttöä ja markkinaosuutta sekä parantaa sen kilpailukykyä. Perusrahoitus ja ilmastoperusteinen rahoitus on kytketty MAL-aiesopimuksessa sovittuihin joukkoliikenteen kehittämistoimiin. Rahoituksen jakoperusteena seutujen kesken käytetään asukasmääriä (85 %) ja kuntien valtionrahoituskelpoisten kustannusten (omarahoituksen) suhdetta (15 %).

Lähteet:

- Julkisen henkilöliikenteen tukien vaikuttavuus. Tarkastelukehikon määrittely ja tukien arviointi. Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 17/2022.
- Suurten kaupunkiseutujen digitalisaatorahoitus, Traficom: https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/digitalisaatorahoitus_yleisesitys_071021.pdf
- Traficom, joukkoliikenteen rahoitus: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/joukkoliikenteen-rahoitus?toggle=Keskisuurten%20kaupunkiseutujen%20julkisen%20henkil%C3%B6liikenteen%20tuki>

Valtion joukkoliikennerahoitus kaupunkiseuduille vuonna 2022 ja arviot tulevasta

Lisää valtion rahoituksesta [tiivistelmässä](#)

Vuonna 2022 Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myönsi 14 kaupunkiseudulle yhteensä **105 miljoonaa euroa** joukkoliikenteen valtion rahoitusta. **Tästä yli 60 % (65,5 milj. €) oli koronapandemiasta aiheutuvien lipputulomenetysten ja kohonneiden liikennöinti-kustannusten korvaamiseksi maksettua lisärahoitusta, jota ei jatkossa enää jaeta.**

Ilmastoperusteista rahoitusta myönnettiin seuduille yhteensä 19 miljoonaa euroa, mutta uuden hallitusohjelman perusteella myös **tämä rahoitus putoaa jatkossa pois.**

Valtakunnallisessa **Liikenne 12 -suunnitelmassa on esitetty suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukeen 20 miljoonan euron ja keskisuurten kaupunkiseutujen tukeen 6 miljoonan euron vuosittaista korotusta vuodesta 2025 alkaen.** Näiden tasokorotusten **toteutuminen on kuitenkin epävarmaa** ja riippuu hallituksen hyväksymästä julkisen talouden suunnitelmasta. Syksyn aikana neuvotellaan myös uusien MAL-sopimusten sisällöstä.

Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kannalta valtion rahoituksen jatko on siis huolestuttava ja epävarma.

Kaupunkiseuduille myönnetty valtion rahoitus (milj. €) vuonna 2022

| Viran- omainen | Perus- rahoitus | Ilmastoraha, MAL- sopimusten osuus | Ilmastoraha, muu osuus | Koronatuet ja kohonneet liikennöinti- kustannukset | Valtion- rahoitus yhteensä |
|-------------------|--------------------|---|---------------------------|---|----------------------------------|
| HSL | 6,1 | 3,5 | 6,7 | 49,2 | 65,5 |
| Tampere | 2,4 | 1,4 | - | 4,2 | 8,0 |
| Turku | 2,1 | 1,2 | 0,7 | 3,2 | 7,2 |
| Oulu | 1,6 | 1,3 | - | 2,3 | 5,2 |
| Hämeenlinna | 0,7 | - | 0,2 | 0,5 | 1,4 |
| Joensuu | 0,8 | - | 0,2 | 0,5 | 1,4 |
| Jyväskylä | 1,2 | 1,0 | - | 1,1 | 3,3 |
| Kotka | 0,7 | - | 0,2 | 0,4 | 1,5 |
| Kouvola | 0,6 | - | - | 0,2 | 0,8 |
| Kuopio | 1,1 | 1,0 | - | 1,1 | 3,2 |
| Lahti | 1,5 | 1,0 | 0,2 | 1,5 | 4,1 |
| Lappeenranta | 0,6 | - | 0,0 | 0,5 | 1,1 |
| Pori | 0,8 | - | 0,2 | 0,8 | 1,8 |
| Vaasa | 0,6 | - | 0,4 | 0,1 | 1,1 |
| Yhteensä | 20,7 | 10,4 | 8,7 | 65,5 | 105,4 |

Valtion joukkoliikennerahoitus vuonna 2022 suhteessa matkustajamääriin

Viereisessä taulukossa on tarkasteltu vuoden 2022 valtion rahoituksen jakautumista kaupunkiseuduille matkustajamääriin (v. 2019) suhteutettuna. **Suuret kaupunkiseudut saivat selvästi vähemmän perusrahoitusta matkustajaa kohden kuin keskisuuret kaupunkiseudut, ja HSL:n saama tuki matkustajaa kohden oli kaikkein pienin.**

Koronapandemian aiheuttamien lipputulomenetysten ja kohonneiden liikennöintikustannusten **korvaamiseksi myönnetty lisärahoitus jakautui kaupunkiseuduille suhteessa matkustajamääriin selvästi tasaisemmin kuin perusrahoitus.**

Tällä hetkellä ei ole suunnitteilla muutoksia rahoituksen jakoperusteisiin seutujen kesken. Tätäkin on kuitenkin tärkeä pohtia. **Halutaanko rahoitusta suunnata enemmän sinne, missä joukkoliikenteen kysyntä on suurinta vai halutaanko edelleen varmistaa peruspalveluiden toteutuminen?**

**Kaupunkiseuduille myönnetty valtion rahoitus
1 000 matkustajaa kohden vuonna 2022**

| Viranomainen | Matkustajia (milj.) vuonna 2019 | Perusrahoitus | Ilmatoraha, MAL-sopimusten osuus | Ilmatoraha, muu osuus | Korona- ja kohonneiden liikennöintikustannusten tuki | Valtion-rahoitus yhteensä |
|--------------|---------------------------------|---------------|----------------------------------|-----------------------|--|---------------------------|
| HSL | 396,9 | 15 € | 9 € | 17 € | 124 € | 165 € |
| Tampere | 41,8 | 58 € | 34 € | | 100 € | 192 € |
| Turku | 26,3 | 81 € | 45 € | 26 € | 123 € | 275 € |
| Oulu | 9,7 | 169 € | 132 € | | 234 € | 535 € |
| Hämeenlinna | 1,5 | 464 € | | 165 € | 329 € | 958 € |
| Joensuu | 2,4 | 330 € | | 87 € | 218 € | 566 € |
| Jyväskylä | 7,7 | 158 € | 130 € | | 140 € | 428 € |
| Kotka | 2,1 | 317 € | | 112 € | 176 € | 751 € |
| Kouvola | 1,3 | 485 € | | | 167 € | 651 € |
| Kuopio | 7,4 | 147 € | 136 € | | 149 € | 432 € |
| Lahti | 7,5 | 195 € | 134 € | 21 € | 197 € | 546 € |
| Lappeenranta | 2,1 | 264 € | | 20 € | 226 € | 510 € |
| Pori | 1,8 | 477 € | | 131 € | 426 € | 1 034 € |
| Vaasa | 1,3 | 441 € | | 294 € | 105 € | 840 € |
| Yhteensä | 509,5 | 41 € | 20 € | 17 € | 129 € | 207 € |

Lähteet:

- <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/joukkoliikenteelle-myonnetty-yli-100-miljoonaa-euroa-tukea>
- Vuoden 2019 matkustajamäärien lähde: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/joukkoliikenteen-kysynta>

SOTE-uudistus - suuri muutos kuntien tehtäviin ja talouteen

Uudet hyvinvointialueet aloittivat toimintansa vuoden 2023 alussa, ja sosiaali- ja terveystalouden sekä pelastustoimen järjestämisvastuu sekä näihin liittyvät kustannukset siirtyivät kunnilta hyvinvointialueille. Uudistus koskee kaikkia muita kuntia paitsi Helsinkiä, joka vastaa jatkossakin tehtävistä itse.

Samalla kun vastuu palveluiden järjestämisestä siirtyi pois kunnilta, ne menettivät myös niihin liittyvät verotulot. Kaikkien kuntien kunnallisveroprosentteja alennetaan 12,64 prosenttiyksiköllä ja valtion verotusta kiristetään vastaavasti. Lisäksi kuntien osuutta yhteisöveron tuotosta pienennetään yhdellä kolmasosalla ja valtion osuutta kasvatetaan vastaavasti. Myös kuntien peruspalveluiden valtionosuusjärjestelmää uudistetaan vastaamaan uutta tehtävien vastuunjako.

Uudistuksen seurauksena kuntien käyttötalousmenoista siirtyy pois noin puolet, joten jäljelle jäävien tehtävien painoarvo kuntataloudessa kasvaa.

Kunta vastaa edelleen mm. koulutus- ja sivistyspalveluista, elinvoiman edistämisestä sekä elinympäristön kehittämisestä, kuten kaavoituksesta ja liikennesuunnittelusta sekä joukkoliikenteen järjestämisestä (pienissä kunnissa toimivaltaisena viranomaisena ELY-keskukset).

Eryteisesti pienissä kunnissa ja harvaan asutuilla alueilla kaikille avoimen joukkoliikenteen järjestäminen kytkeytyy yhteiskunnan korvaamiin kuljetuksiin, erityisesti oppilaskuljetuksiin, mutta myös vammaispalvelu- (VPL) ja sosiaalihuoltolain (SHL) perusteella järjestettäviin kuljetuksiin. Uudistuksen jälkeen VPL- ja SHL-kuljetukset siirtyvät hyvinvointialueiden vastuulle.

Oppilaskuljetukset ja mahdollinen kunnan sisäinen joukkoliikenne säilyvät edelleen kunnan vastuulla ja kuntien välinen joukkoliikenne toimivaltaisen ELY-keskuksen vastuulla. Osapuolia julkisen liikenteen järjestämiseen tulee siis lisää. Osapuolien välillä tarvitaan yhteistyötä tarpeiden koordinoimiseksi ja tehokkaan kokonaisuuden järjestämiseksi.

Uudistus on valtava ja vasta tulevat vuodet näyttävät, miten se tulee vaikuttamaan eri kuntien toimintaan ja esimerkiksi joukkoliikenteen asemaan kunnan päätöksenteossa ja rahanjaossa.

SITOWISE

2. Maankäytön ja liikennesuunnittelun prosessit

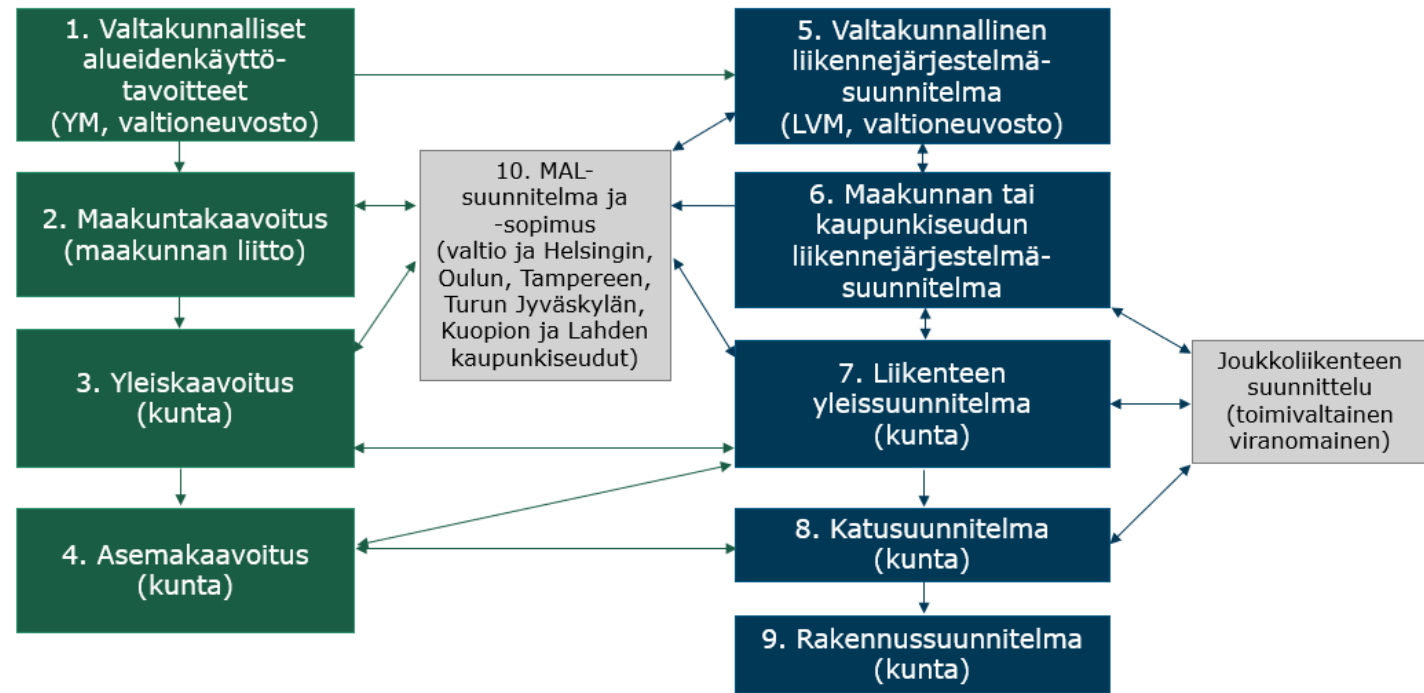


Linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiin ja toteutukseen vaikutetaan monilla eri tasoilla

Eri suunnittelutasoilla vaikutetaan siihen, millainen asema ja merkitys linja-autoliikenteellä on kaupunkiseudulla ja millaiset toimintaedellytykset sen toteuttamiseksi on. Näitä suunnittelutasoja ovat erityisesti:

- **Kaavoitus ja liikennesuunnittelu**
- **Liikennejärjestelmä- ja MAL-suunnittelu, MAL-sopimus**
- **Joukkoliikenteen linjastosuunnittelu**

Tässä luvussa kuvataan tarkemmin kunkin suunnittelutason sisältöä ja merkitystä linja-autoliikenteen kannalta sekä tuodaan esiin, miten suunnitteluratkaisuihin on eri tasoilla mahdollista vaikuttaa. Vaikuttamisen paikat on kuvattu tiivistetyssä muodossa seuraavalla dialla.



Vaikuttamisen paikat kaavoituksen ja liikennesuunnittelun eri tasoilla

Eri suunnittelutasojen sisällöt kuvattu vastaavassa kaaviossa [täällä](#).

Maankäyttö- ja rakennuslain mukainen hierarkia, jossa ylempi kaavataso ohjaa alemmaa kaavatasoa

Liikennesuunnittelun hierarkia, josta osa lakisäateistä

1. Lausuntopyynnöt esityksestä

2-4. Lakisäateisiä (Maankäyttö- ja rakennuslaki) vaikuttamismahdollisuuksia ovat **mielipiteen** jättäminen valmisteluvaiheessa ja **muistutuksen** jättäminen kaavaehdotuksesta. Lisäksi kaavoittaja voi tarvittaessa pyytää lausuntoja myös kaavan kannalta keskeisiltä yhteisöiltä. Vaikuttaa voi myös ottamalla muuten yhteyttä kaavoittajaan.

1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (YM, valtioneuvosto)

2. Maakuntakaavoitus (maakunnan liitto)

3. Yleiskaavoitus (kunta)

4. Asemakaavoitus (kunta)

10. MAL-suunnitelma ja -sopimus (valtio ja Helsingin, Oulun, Tampereen, Turun Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut)

5. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (LVM, valtioneuvosto)

6. Maakunnan tai kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma

7. Liikenteen yleissuunnitelma (kunta)

8. Katusuunnitelma (kunta)

9. Rakennussuunnitelma (kunta)

5. Lausuntopyynnöt suunnitelmaluonnoksesta

6. ja 10. Lausunto- ja **kannanottopyyntö** suunnitelmaluonnoksesta. Lisäksi Helsingin seudulla **kauppakamari** ylläpitää **seurantaryhmää**, johon kuuluu 15-20 yritysjohtajaa ja virkamiehet kaikista kolmesta teemasta (MAL). Epävirallisia vaikuttamismahdollisuuksia myös **suorat yhteydenotot valmisteluvaiheessa**.

11. Joukkoliikenteen suunnittelu (toimivaltainen viranomais *)

11. Ei virallista vaikuttamiskanavaa, vaan vaatii oma-aloitteista vaikuttamista esim. sopimusyhteistyön aikana.

7. Lausuntopyynnöt yleissuunnitelmista

8. Katusuunnitelmalla soveltuvin osin samat vuorovaikutuskäytännöt kuin kaavan valmistelussa.

SITOWISE

* **Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset** kuvattu [täällä](#).

Kaavoitus, liikennesuunnittelu ja vuorovaikutus

Maankäytön suunnittelu

Maankäytön suunnittelun yleinen ohjaus perustuu **maankäyttö- ja rakennuslakiin ja -asetukseen**. Ympäristöministeriö valmistelee ja kehittää maankäyttöä koskevaa lainsäädäntöä ja varmistaa, että lainsäädännössä määritellyt tavoitteet ja vaatimukset toteutuvat. Ympäristöministeriö valmistelee myös **valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet**, jotka ohjaavat suunnittelua maakunnissa ja kunnissa.

Maankäytön suunnittelujärjestelmä perustuu **kaavahierarkiaan**, jossa ylemmän tason kaava ohjaa alemmaa. Kaavatasoja ovat maakuntakaava, (osa-) yleiskaava ja asemakaava.

Maakuntakaavan laatii ja siitä päättää maakunnan liitto. Se on suunnitelma maakunnan alue- ja yhdyskuntarakenteesta ja kuvaa kehittämisen suuntia tuleville vuosikymmenille. Kaava voidaan laatia myös vain tietyistä teemasta vaihekaavana, kuten *”Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava”*. Maakuntakaava on ohjeena kuntien kaavoitukselle ja muulle viranomaistoiminnalle, jolla vaikutetaan alueidenkäyttöön.

Yleiskaava määrittää kunnan kehityksen suuret linjat ja esimerkiksi asuinalueiden, työpaikkojen ja liikenneväylien sijainnit. Osayleiskaava voidaan tehdä rajatulle alueelle ja se voi olla tarkempi kuin yleiskaava.

Asemakaava on yksityiskohtaisin kaavataso. Siinä määritellään, mitä saa rakentaa, mihin ja millä tavalla sekä mitä olemassa olevista rakennuksista ja ympäristöstä tulee säilyttää. Kaavassa osoitetaan esimerkiksi rakennusten sijainti, koko ja käyttötarkoitus.

Yleis- ja asemakaavan laatii ja hyväksyy kunta, mutta aloitteen kaavan laatimisesta voi tehdä myös maanomistaja, kuntalainen tai yritys.

Maankäyttöön vaikutetaan kaavojen lisäksi esimerkiksi **erilaisilla strategioilla ja ohjelmilla, kunnan maapolitiikalla sekä rakennusjärjestyksellä**.

Maakunta- ja yleiskaava luovat edellytykset joukkoliikenteelle

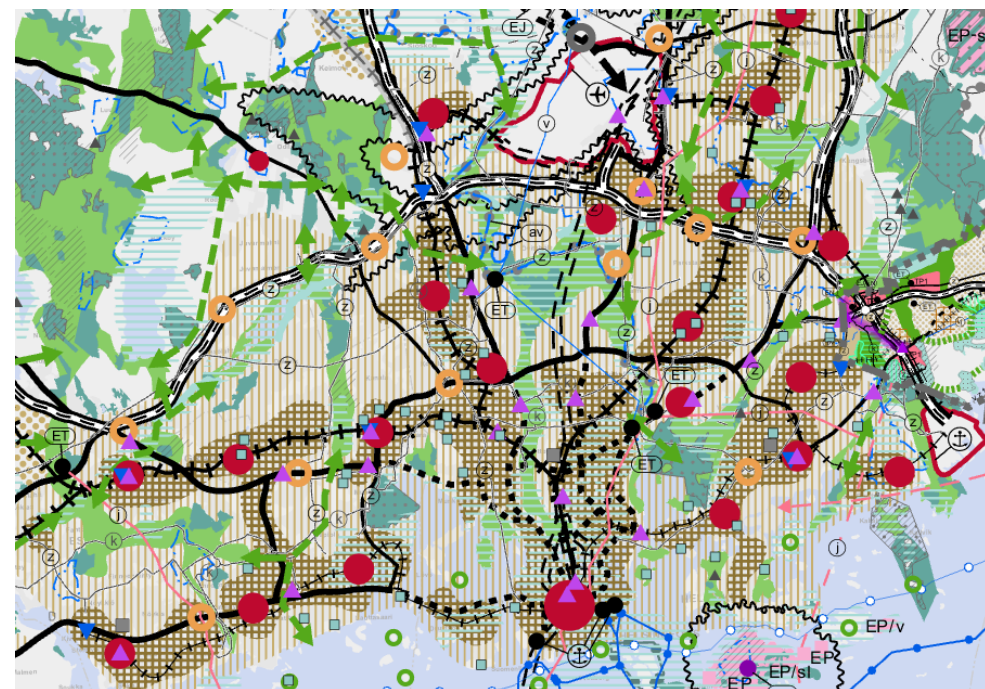
Maakunta- ja yleiskaavoituksen vaikutus joukkoliikenteen järjestämiseen

Maakunta- ja yleiskaavalla vaikutetaan siihen, miten eri toiminnot seudulla/kaupungissa sijoittuvat ja **kuinka paljon joukkoliikenteen potentiaalisia käyttäjiä on eri alueilla. Tiiviit asuin- ja työpaikka-alueet sekä palveluiden keskittymät luovat hyvät edellytykset joukkoliikenteen järjestämiselle.** Linja-autoliikenne on yleensä ensisijainen joukkoliikenteen muoto, sillä se on pienillä infrainvestoinneilla ja nopeasti toteutettavissa sekä joustavasti muunneltavissa. Raideliikennehankkeet (raitiotiet, lähijuna, metro) ovat tyypillisesti suurten kaupunkien kaupunkikehityshankkeita, joilla luodaan vahvojen joukkoliikennekäytävien varteen hyvin tiivistä maankäyttöä. Linja-autoliikenne palvelee tällaisia alueita kuitenkin edelleen syöttö- ja täydentävänä liikenteenä.

Maakuntakaava

Maakuntakaavan laatii ja siitä päättää maakunnan liitto. Se kuvaa koko maakunnan alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen suuntia tuleville vuosikymmenille. Esimerkiksi Uusimaa 2050-kaavassa on kuvattu mm. missä on keskustatoimintojen alueita, missä tehokkaasti rakennettavaa taajama-aluetta ja missä keskeiset joukkoliikenteen vaihtopaikat sekä liityntäpysäköintipaikat.

Maakuntakaava on **ohjeena kuntien kaavoitukselle** ja muulle viranomaistoiminnalle, jolla vaikutetaan alueidenkäyttöön.



Ote Uusimaa 2050 -kaavasta
<https://kartta.uudenmaanliitto.fi>

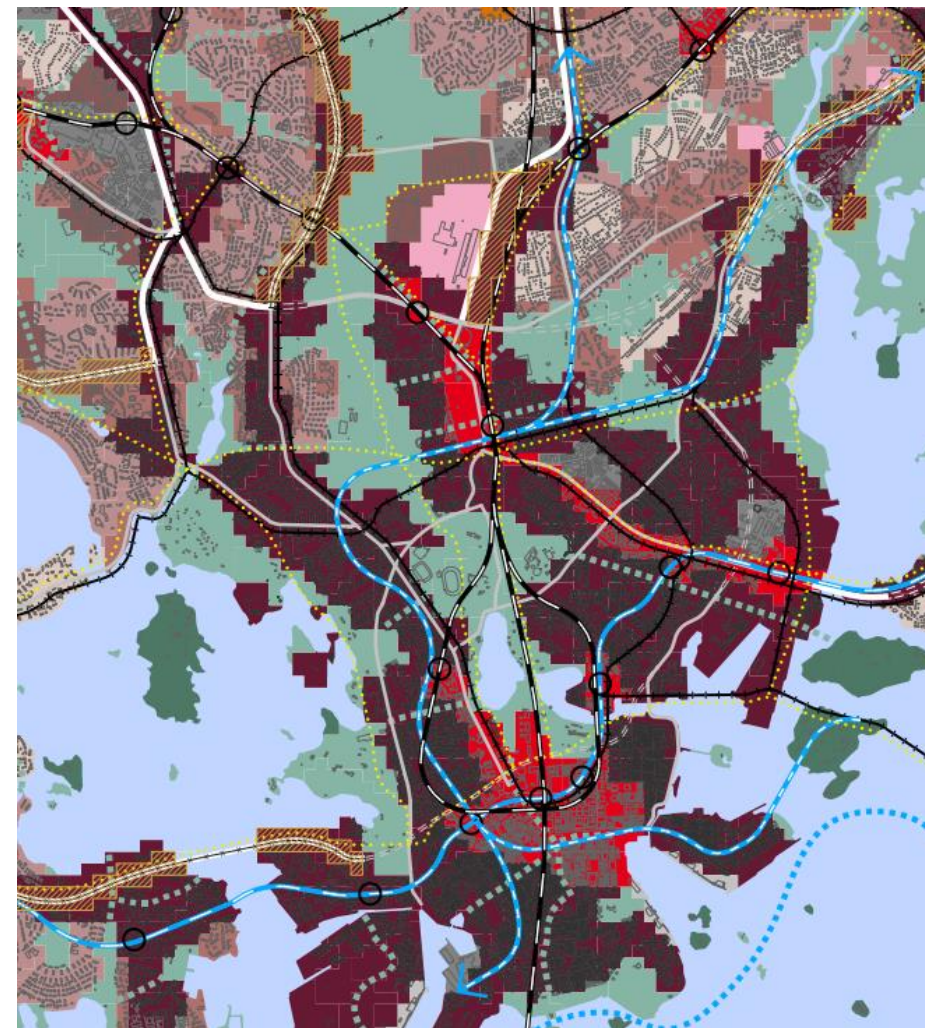
Lähteet:

- <https://ym.fi/maankayton-suunnittelu>
- <https://uudenmaanliitto.fi/kaavoitus-ja-liikenne/maakuntakaavat/uusimaa-kaava-2050/>

Yleiskaava kunnan pitkän aikavälin maankäytön suunnitelma

Yleiskaavan laatii ja siitä päättää kunta. Se määrittää kunnan kehityksen suuret linjat pitkällä aikavälillä ja esimerkiksi **asuinalueiden, työpaikkojen ja liikenneväylien sijainnit**. Osayleiskaava voidaan tehdä rajatulle alueelle ja se voi olla tarkempi kuin yleiskaava. Yleiskaava ohjaa tarkemman tason asemakaavoitusta.

Esimerkiksi Helsingin yleiskaavassa 2016 on määritelty, että uutta rakentamista suunnitellaan erityisesti raideliikenteen solmukohtiin ja merkittävien asemien ympäristöihin, kuten Malmille, Itäkeskukseen, Kontulaan, Herttoniemeen, Kannelmäkeen ja Malminkartanoon. Kaava mahdollistaa myös kantakaupungin laajentamisen mm. kaupunkibulevardeiksi muutettavien Vihdintien ja Tuusulanväylän varsille. Kaavassa on kuvattu myös keskeisiä uusia joukkoliikenteen runkoyhteyksiä, joiden toteutustapaa ei kuitenkaan ole tarkasti määritetty (esim. pikaraitiotiet voidaan toteuttaa myös linja-autoihin perustuvana ratkaisuna).



Lähteet:

- <https://ym.fi/maankayton-suunnittelu>
- <https://www.hel.fi/fi/kaupunkiymparisto-ja-liikenne/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentaminen/suunnittelun-ja-rakentamisen-tavoitteet/yleiskaava>

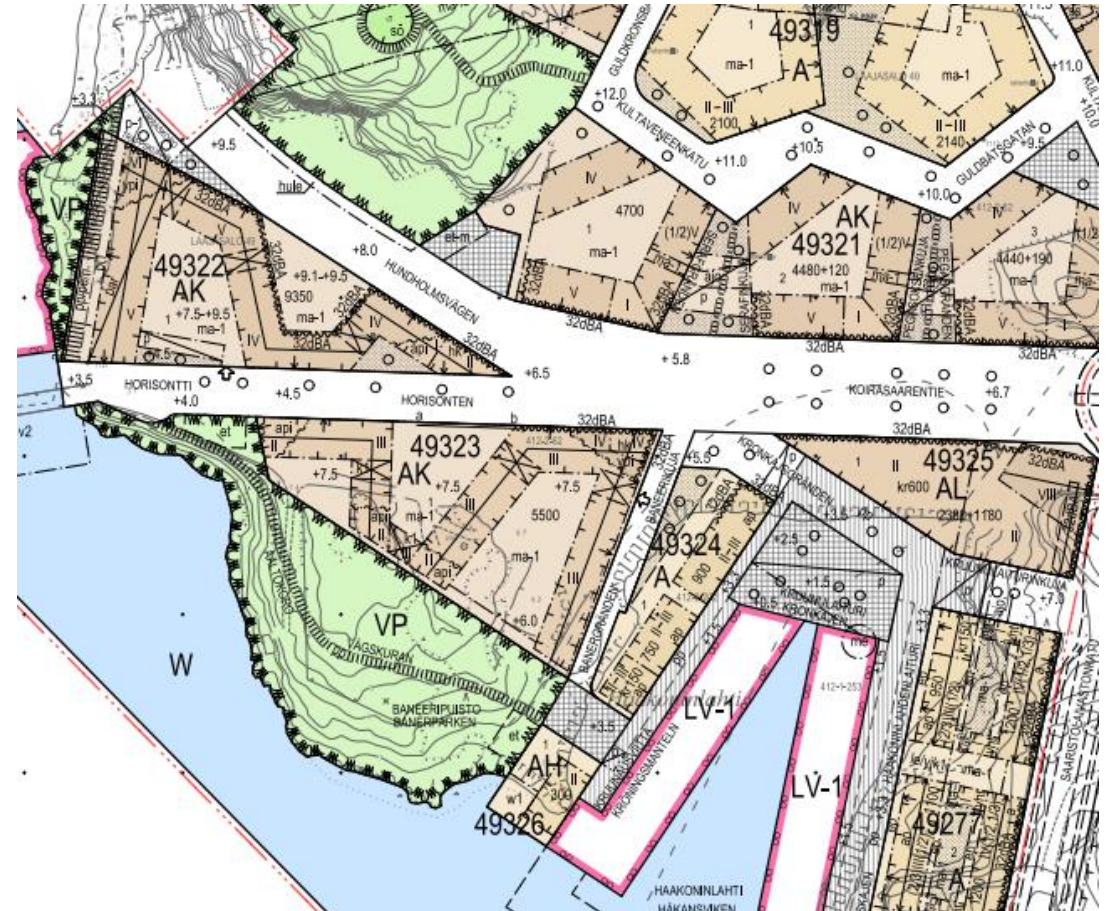
Ote Helsingin yleiskaavasta 2016
www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2018_kaava/YK_2016_Tullut_voimaan_20181205.pdf

Asemakaavoitus yksityiskohtaisin kaavataso

Asemakaava on yksityiskohtaisin kaavataso, jonka laatii ja hyväksyy kunta. Se voi koskea kokonaista asuinalueita tai vain yhtä tonttia. Siinä määritellään, mitä saa rakentaa ja mihin. Kaavassa osoitetaan **rakennusten sijainti, koko ja käyttötarkoitus sekä esimerkiksi pysäköintipaikkojen vähimmäismäärä ja sijoittuminen**.

Asemakaavoituksen taustatiedoksi laaditaan viitesuunnitelma, jossa esitetään näkemys kaavoitettavan tontin tai alueen tavoitteelliseksi toteutusratkaisuksi sisältäen mm. rakennusten arkkitehtisuunnitelman ja pihasuunnitelman.

Asemakaavoituksen yhteydessä tai sen jälkeen laaditaan katusuunnitelma (ks. seuraava dia).



Ote Kruunuvuorenrannan asemakaavasta
<https://kartta.hel.fi/helshares/kaavapdf/12330a.pdf>

Liikenteen suunnitteluprosessin eteneminen kaavoituksen yhteydessä

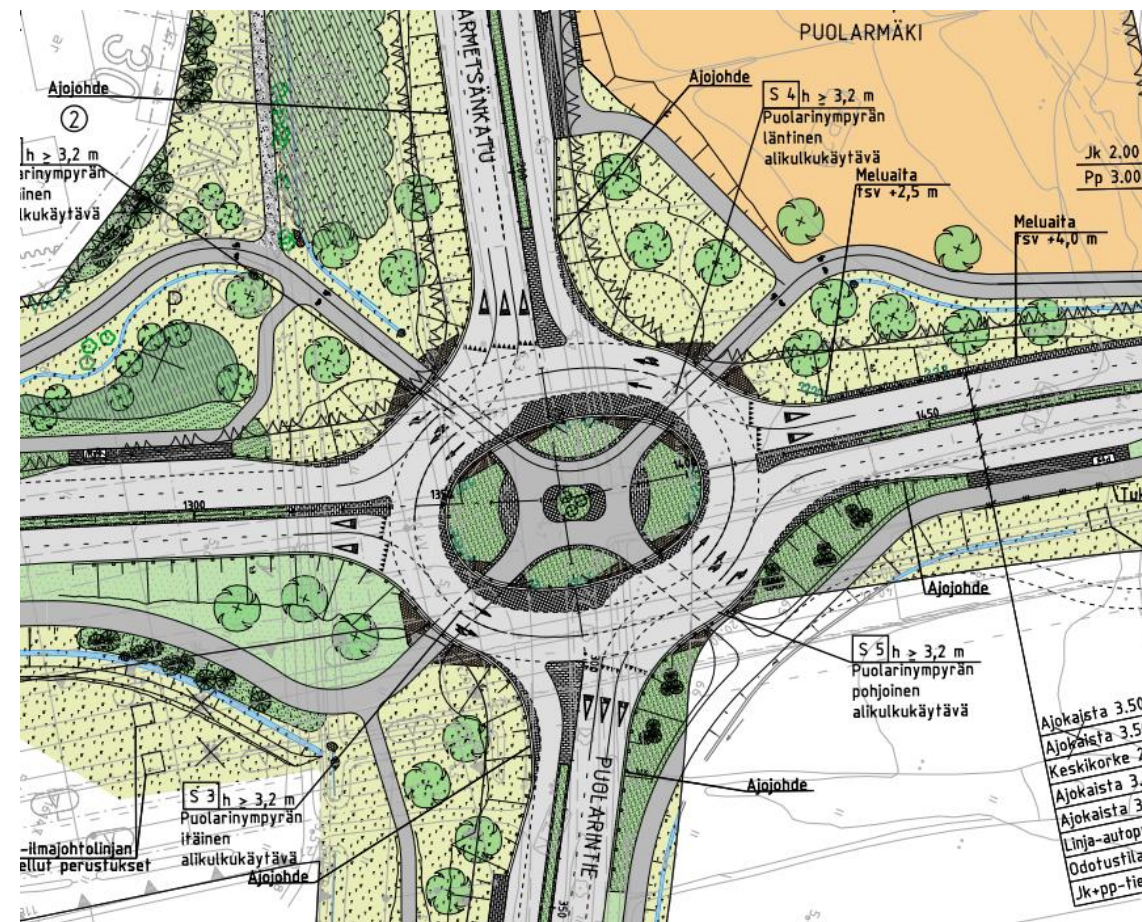
Liikenteen yleissuunnittelua tehdään yleis- ja asemakaavoituksen yhteydessä.

Yleissuunnitelmassa tarkastellaan eri vaihtoehtoja ja selvitetään niiden vaikutuksia.

Yleissuunnitelman pohjalta edetään tarkempaan suunnitteluun. Esimerkki yleissuunnitelmasta on [Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma](#).

Katusuunnitelma laaditaan kaikista asemakaava-alueen kaduista ja siitä ilmenee mm. **kulkumuotokohtaiset aluevaraukset, liittymien kaistajärjestelyt, bussipysäkkien sijainnit sekä suojateiden ja reunakivien toteutus** (ks. esimerkkikuva).

Rakennussuunnitelmassa määritellään yksityiskohtaisesti kaikki rakennustekniset työt, massa- ja määrätiedot sekä kustannusarvio. Pienissä kohteissa rakennussuunnitelman tiedot on sisällytetty katusuunnitelmaan.



Ote Espoonväylän katusuunnitelmasta

<https://www.espoo.fi/fi/hankkeet/espovayla-valilla-niittyrinne-puolarmetsankatu>

Vuorovaikutus ja vaikuttamismahdollisuudet kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa

Kaavoitusprosessin vuorovaikutuksesta ja osallistumismahdollisuuksista määrätään maankäyttö- ja rakennuslaissa (1999/132). Osallisilla on oltava mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta. **Osallisia** ovat **maanomistajat ja, ne joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa**, sekä **viranomaiset ja yhteisöt**, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

Myös **katusuunnitelman laadinnassa on soveltuvin osin noudatettava samoja käytäntöjä kuin mitä kaavaa valmisteltaessa** (Maankäyttö- ja rakennusasetus, 1999/895).

Vuorovaikutuksen laajuus ja toteutustapa voivat vaihdella suunnitelman merkityksen ja vaikutusten mukaan. Esimerkiksi vaikutukseltaan vähäisen asemakaavan laadinnassa aloitus- ja valmisteluvaihe voidaan yhdistää, jolloin osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos lähetetään osallisille tutustuttavaksi yhdellä kertaa. Samoin esimerkiksi katusuunnitelman valmisteluun osallistuminen voidaan järjestää asemakaavoituksen tai laajemman aluekokonaisuuden suunnittelun yhteydessä.

Kaavoituksen vaiheet ja vuorovaikutus



Vuorovaikutus ja vaikuttamismahdollisuudet kaavoituksen eri vaiheissa

Aloitusvaihe

Kaavoituksen aluksi laaditaan **osallistumis- ja arviointisuunnitelma**, jossa esitetään kaavoituksen lähtökohtia ja vaikutusten arviointia sekä kerrotaan, ketkä ovat osallisia ja miten he saavat tietoa suunnittelusta sekä missä vaiheessa ja miten he voivat esittää mielipiteitään. Osallistua voi monella tavalla, esimerkiksi ottamalla yhteyttä kaavoittajaan, osallistumalla tiedotus- ja keskustelutilaisuuksiin tai esittämällä mielipiteensä kaavasta sen ollessa nähtävillä.

Osallisille ilmoitetaan kaavan vireille tulosta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Ajankohtaisista kaavahankkeista tiedotetaan myös kuntien ja maakunnan liittojen internet-sivuilla, sanomalehdissä ja kaavoituskatsauksissa.

Merkittävistä kaavoista järjestetään viranomaisneuvottelu aloitusvaiheessa tai myöhemmin valmisteluvaiheessa ennen kuin osallisille varataan tilaisuus mielipiteen esittämiseen.

Valmisteluvaihe

Valmisteluvaihe on **osallistumisen kannalta keskeinen, sillä silloin tehdään tärkeimmät kaavan sisältöä koskevat ratkaisut.**

Valmisteluvaiheessa osallisille järjestetään **tilaisuus mielipiteen esittämiseen**. Yleensä se tehdään asettamalla kaavaluonnos ja valmisteluaineisto nähtäville, jolloin myös kunnan jäsenet voivat esittää mielipiteensä. Lausuntoja pyydetään tarpeen mukaan.

Vuorovaikutus ja vaikuttamismahdollisuudet kaavoituksen eri vaiheissa

Ehdotusvaihe

Kun kaavaehdotus on valmis, se asetetaan nähtäville vähintään 30 päivän ajaksi. Päätöksen nähtäville asettamisesta tekee maakuntakaavan osalta maakuntahallitus ja yleis- ja asemakaavojen osalta kunnan toimielin (esim. Helsingissä kaupunginhallitus tai kaupunkiympäristölautakunta). **Osalliset ja kunnan jäsenet voivat nähtävillä olon aikana tehdä kaavasta muistutuksen.** Ehdotuksesta pyydetään myös tarpeelliset lausunnot viranomaisilta ja yhteisöiltä (esim. HSL:ltä). Maakuntakaavan osalta lausunnot pyydetään jo ennen nähtäville asettamista.

Kaavan laatija tekee muistutuksista ja lausunnoista yhteenvedon ja esittää, onko kaavaehdotusta tarpeen niiden takia muuttaa. Muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa, on ilmoitettava **kunnan perusteltu kannanotto esitettyyn mielipiteeseen.** Ehdotus asetetaan uudelleen nähtäville, jos muistutukset ja lausunnot johtavat merkittäviin muutoksiin.

Hyväksymisvaihe

Maakuntakaavan hyväksyy maakuntavaltuusto, yleiskaavan ja asemakaavan kunnanvaltuusto. Kunta ilmoittaa hyväksymistä koskevasta päätöksestä niille kunnan jäsenille ja muistutuksen tekijöille, jotka ovat sitä pyytäneet, sekä saattaa päätöksen yleisesti tiedoksi. Kaavan hyväksymispäätöksestä voi valittaa hallinto-oikeuteen ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Lainvoiman kaava saa vasta valitusprosessin päätyttyä.

Vuorovaikutus kaupungin linja-autoliikennettä koskevissa suunnitelmissa

Joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen vastaa alueensa sisäisen joukkoliikenteen järjestämisestä, joten **paikallisliikenteen toimintaympäristöön vaikuttaminen kannattaa kohdentaa ensisijaisesti viranomaisen suuntaan**. Esimerkiksi **HSL-alueella HSL edustaa kaavoitusprosesseissa seudun sisäistä joukkoliikennettä**. Kaupunki voi pyytää lausuntoja myös esimerkiksi Linja-autoliitolta, jos se tunnistaa linja-autoyrietykset osallisiksi kaavahankkeisiin. Helsingin kaupunki on toiminut näin erityisesti maantieympäristöä koskevissa muutoksissa, joilla on vaikutusta HSL-alueen ulkopuolelta tulevaan liikenteeseen. Parhailaan Helsingin kaupungilla on käynnissä **Länsiväylän ympäristön ja Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavaprosessit**, joissa haetaan ratkaisua Korkeimman hallinto-oikeuden kumoamien bulevardisointihankkeiden (yleiskaava 2016) tilalle. Näihin myös Linja-autoliiton kannattaa pyrkiä vaikuttamaan.

Kauko- ja matkailuliikenteen olosuhteita koskevista suunnitelmista vastuu on kaupungilla, ja esimerkiksi Kampin terminaalien rakentamisessa ja kantakaupungin matkailubussiliikenteen kehittämisessä yhteistyötä on tehty suoraan Linja-autoliiton ja linja-autoyrietysten kanssa.

Vuorovaikutusta voitaisiin kehittää HSL:n koodinoiman **joukkoliikenteen laatukäytävät -ryhmän** (joula) merkeissä. Ryhmässä on mukana kunnat, HSL, ELY-keskus, Uudenmaan liitto ja Linja-autoliitto. Ryhmän palaverissa kunnat ovat esitelleet myös omia suunnitelmiaan, joskin melko pintapuolisesti. **Ryhmän toiminnan sisältöä voisi jatkossa kehittää niin, että niissä käytäisiin perinpohjaisemmin läpi linja-autoyrietyksiä kiinnostavia suunnitelmia ja aiheita.**

Liikennejärjestelmä- ja MAL- suunnittelu

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Liikennejärjestelmä muodostuu liikenneväylistä, henkilö- ja tavaraliikenteestä, liikennettä ohjaavista järjestelmistä ja liikenteen palveluista sekä liikennevälineistä. Liikennejärjestelmän kehittäminen on tärkeää mm. alueiden kehittämisen, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, ilmastonmuutoksen torjunnan, kansalaisten hyvän arjen sekä huoltovarmuuden kannalta. Liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuvat yhteistyö eri toimijoiden välillä ja erilaisten toimenpiteiden yhteensovittaminen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmia tehdään nykyään niin **valtakunnallisella, maakunnallisella kuin kaupunkiseutujen tasolla**. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on **lakisääteinen tehtävä**. Laissa pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta (2009/829) säädetään, että pääkaupunkiseudun kuntien on yhteistoiminnassa hoidettava kuntien aluetta koskeva liikennejärjestelmäsuunnittelu ja tehtävää hoitaa kuntayhtymä. Alueiden kehittämistä koskevan lain (756/2021) mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelu on **maakuntien liittojen tehtävä Helsingin seutua lukuun ottamatta**. Ensimmäinen koko Helsingin seutua koskenut liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2011.

Maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmilla pyritään vaikuttamaan:

- MAL-sopimukseen
- valtion suunnitelmiin ja infran parantamishankkeisiin yleisellä tie- ja rataverkolla
- maakuntakaavoitukseen
- paikallisen ja pitkämatkaisen joukkoliikenteen suunnitelmiin ja palveluiden kehittämiseen
- kuntien maankäytön ja liikenteen suunnitteluun sekä toteuttamiseen.

Seuraavilla dioilla kuvataan liikennejärjestelmäsuunnittelua kahdella tasolla:

- **Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa sekä**
- **Helsingin seudulle laadittavaa maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnitelmaa**, jonka osa liikennejärjestelmäsuunnitelma nykyisin on.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma "Liikenne 12"

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä (2005/503). Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma "Liikenne 12 – suunnitelma" on valmisteltu vuosille 2021–2032. Suunnitelman tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä yli hallituskausien. Suunnitelman valmistelusta vastaa Liikenne- ja viestintäministeriö ja sen hyväksyy valtioneuvosto.

Ensimmäisen suunnitelman valmistelua ohjasi parlamentaarinen ohjausryhmä, jossa oli edustus kaikista eduskuntaryhmistä ja jota johti liikenne- ja viestintäministeri. Lisäksi ryhmään kuului asiantuntijoita liikenne- ja viestintäministeriöstä, valtiovarainministeriöstä, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista ja Väylävirastosta. Valmisteluprosessia on kritisoitu mm. vuorovaikutuksen niukkuudesta ja siitä, ettei **Helsingin seutu ja muut suuret kaupunkiseudut ole olleet edustettuna ohjausryhmässä.**

Suunnitelma on **strateginen, eikä se sisällä esimerkiksi konkreettisia infrainvestointeja.** Suunnitelman 12-vuotinen toimenpideohjelma sisältää valtion ja kuntien yleisiä toimenpiteitä sekä liikennejärjestelmää koskevan valtion rahoitusohjelman. Suunnitelman pohjalta **Väylävirasto laatii erikseen valtion väyläverkon investointiohjelman**, jota se päivittää vuosittain. **Suurten kaupunkiseutujen investoinneista sovitaan MAL-sopimusprosessissa.**

Suunnitelma on laadittu alkuvuosien (2021–2024) osalta voimassa olevan julkisen talouden suunnitelman mukaisesti. Siksi suurimmat suunnitelmassa esitetyt määrärahakorotukset (esimerkiksi perusväylänpito, liikenneverkon kehittäminen ja joukkoliikennetukien korotukset) ajoittuvat vuoden 2024 jälkeiseen aikaan.

Suunnitelman yleisiä tavoitteita ovat liikennejärjestelmän **saavutettavuus, kestävyys ja yhteiskuntataloudellinen tehokkuus**, ja niillä kaikilla pyritään hillitsemään ilmastonmuutosta.

Joukkoliikenteen toimenpiteenä mainitaan mm., että *"kunnat ja valtio kehittävät joukkoliikennepalvelujen kokonaisuutta nykyistä **helppokäyttöisemmäksi, nopeammaksi, esteettömämmäksi ja luotettavammaksi sekä edistävät joukkoliikenteeseen tukeutuvien liikkumisen palveluiden valikoiman kehittymistä ja matkaketjujen sujuvuutta**".*

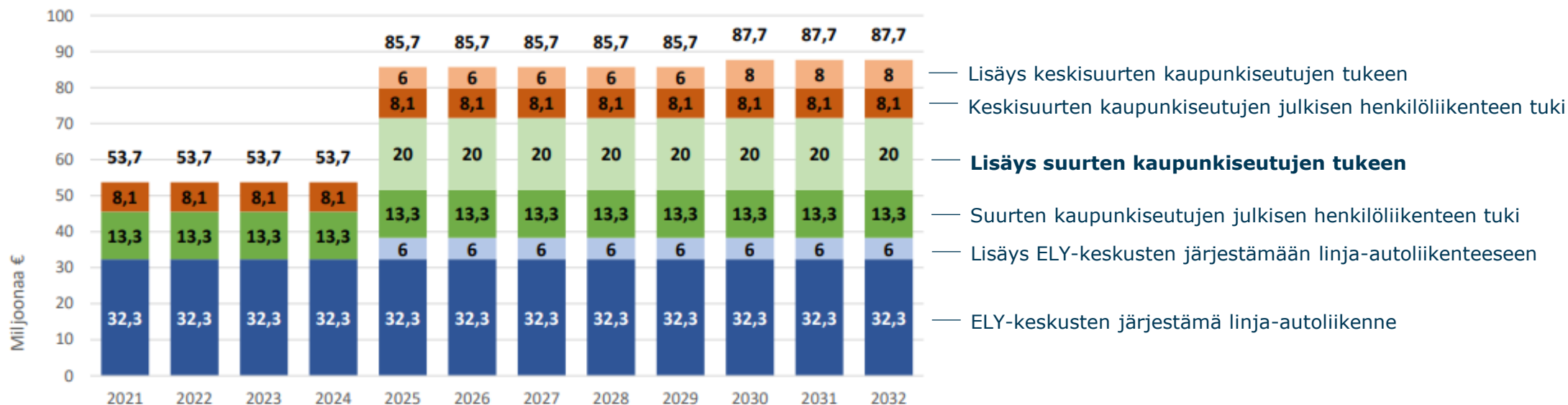
Lisäksi esitetään mm. suurten kaupunkien joukkoliikennetukien kasvattamista (ks. seuraava dia).

Liikenne 12 –suunnitelma: Esitetyt korotukset valtion joukkoliikennerahoitukseen

Suunnitelman mukaan:

- **valtio varautuu vuosina 2021-2024 joukkoliikenteen elvyttävään tukemiseen koronapandemian jälkeen, ja**
- **valtio lisää suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitusta vuodesta 2025 alkaen 20 M €/v.** Lisätuki edellyttää kunnilta vastaavia lisäpanostuksia joukkoliikenteeseen. Rahoituksen kohdentamisesta sovitaan tarkemmin valtion ja kuntien välisissä MAL-sopimusneuvotteluissa.

Suunnitelman mukaisen lisärahoituksen toteutuminen riippuu kuitenkin uuden hallituksen hyväksymästä julkisen talouden suunnitelmasta. Tällä hetkellä tasokorotusten toteutuminen vaikuttaa epävarmalta.



Kuva: [Suunnitelmaluonnos 13.11.2020](#). "Liikenne 12" -suunnitelmaluonnoksen mukaiset joukkoliikennetukien korotukset suunnittelukaudella.

MAL-sopimusjärjestelmä

Valtio solmii suurimpien kaupunkiseutujen kanssa maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksia. Helsingin, Oulun, Tampereen ja Turun seutujen kanssa MAL-sopimuksia on laadittu vuodesta 2011 ja Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseuduilla vuodesta 2021. **Vuodesta 2020 lähtien sopimuskautta on pidennetty 12-vuotiseksi. Käytännön toimenpiteet koskevat ensimmäistä neljää vuotta, minkä jälkeen sopimukset päivitetään.**

Sopimuksissa määritellään tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet lähivuosien asuntotuotannolle sekä kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Tavoitteena on rakentaa ilmastoviisaita kaupunkiseutuja, lisätä asuntotuotantoa helposti saavutettavilla alueilla ja kasvattaa kestävien liikkumismuotojen, kuten joukkoliikenteen osuutta liikenteestä.

Valtion puolesta sopijaosapuolina ovat ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä alueen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Helsingin seudun sopijapuolia ovat kaikki seudun kunnat ja HSL.

Helsingin seudun MAL-suunnittelu



Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strategisessa MAL-suunnittelussa **linjataan kestäviä ratkaisuja pitkällä aikavälillä ja priorisoidaan tärkeimpiä toimenpiteitä lyhyellä aikavälillä.**

Kirjainyhdistelmänsä mukaisesti MAL-suunnittelu kattaa kehittämistoimet niin maankäytön sijoittamiseen, asuntotuotantoon kuin liikennejärjestelmään kaikkine kulkumuotoineen.

MAL-suunnittelua tekevät **Helsingin seudun 15 kuntaa** (Siuntio uutena mukaan) yhdessä. **Suunnitelman liikennejärjestelmäosuudesta vastaa HSL.** Muita suunnittelussa mukana olevia tahoja ovat HSY, Uudenmaan liitto, Liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, Traficom, Väylävirasto ja Uudenmaan ELY-keskus.

Käytännön MAL-suunnittelutyötä ohjaavat Helsingin seudun ja valtion ylimmistä viranhaltijoista koostuvat **MAL-neuvottelukunta** ja Helsingin seudun liikennejärjestelmätoimikunta eli **HLJ-toimikunta**. MAL-neuvottelukunnan puheenjohtajana toimii Helsingin maankäyttöjohtaja Rikhard Manninen ja HLJ-toimikunnan puheenjohtajana HSL:n toimitusjohtaja Mika Nykänen.

MAL-suunnittelua tehdään **neljän vuoden sykleissä** (eduskuntavaalikausien mukaan). Jokaisella suunnittelukierroksella edellistä suunnitelmaa syvennetään, parannetaan ja päivitetään. Parhaillaan pyydetään lausuntoja ja kannanottoja MAL 2023 -suunnitelmaluonnokseen. Myös **Linja-autoliitolle** on tiedotettu mahdollisuudesta kannanoton jättämiseen. Ennen suunnitelman lausunnoille lähettämistä sen sisällöstä käytiin tiukkaa neuvottelua puolueiden kesken¹. Suunnitelmaa kritisoitiin mm. liian tarkaksi, minkä nähtiin heikentävän neuvottelumahdollisuuksia valtion kanssa.

Lausuntojen ja kannanottojen jälkeen suunnitelma viimeistellään, minkä jälkeen **HSL:n hallitus tekee liikennejärjestelmäpäätöksen HSL:n jäsenkuntien osalta.** Muun seudun osalta kunnat saavat päätöksen hyväksyttäväksi KUUMA-seutu liikelaitoksen johtokunnan kautta.

Maankäytön ja asumisen osalta lopullisen suunnitelman hyväksyy Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK, pääkaupunkiseudun kunnat ja KUUMA-kunnat KUUMA-seutu liikelaitoksen johtokunnan kautta.

Suunnitelma toimii lähtökohtana valtion, kuntien ja HSL:n väliselle MAL-sopimukselle. **Seuraavan MAL-sopimuksen sisällöstä neuvotellaan syksyllä 2023.**

Lähteet:

- <https://www.hsl.fi/hsl/mal/mal-2023>
- <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000009316695.html>
- <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/5754095>

Helsingin seudun MAL-sopimus 2020–2031

Sopimuksen lähtökohtia olivat mm. Helsingin seudun MAL2019-suunnitelma, hallitusohjelma, kansainväliset ilmastopopimukset ja valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetetut tavoitteet ja strategiset linjaukset.

Sopimuksen **tavoitetilana on mm., että vuonna 2030 kestävien kulkutapojen osuus matkoista Helsingin seudulla on vähintään 65 %** (2018 tilanteessa 57%). Seudun yhdyskuntarakenteen, asuntotarjonnan ja liikennejärjestelmän tulee mahdollistaa työnantajille hyvä toimintaympäristö ja riittävä työvoiman saatavuus.

Kehityspolkuina tavoitetilan saavuttamiseksi mainitaan mm., että *”Erityisesti raideliikenteeseen ja muihin **joukkoliikenteen runkolinjoihin sekä niiden aseisiin ja solmukohtiin tukeutuvien vyöhykkeiden maankäyttöä vahvistetaan.** -- Joukkoliikenteen ja liikkumisen palveluiden sekä liikenteen solmukohtien **palvelutasoa parannetaan.**-- **Kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon parannetaan.** Helsingin seudun **tie- ja katuverkkoa kehitetään ensisijaisesti joukkoliikenteen ja logistiikan tarpeet huomioiden ja parantaen pyöräliikenteen olosuhteita”.***

Nostoja sovituista toimenpiteistä

- Valtio osallistuu sopimuskaudella **lähiliikenteen varikoiden suunnittelun** kustannuksiin 30 %:n osuudella (enintään 3 milj. €)
- Valtio käynnistää **Leppävaara-Kauklahti kaupunkiradan toteuttamisen.** Valtion rahoitusosuus hankkeen toteuttamiskustannuksista on **50 %** (enintään 137,5 milj. €).
- Kunnat edistävät Vihdintien, Viikin-Malmin ja Vantaan **pikaraitiotie-hankkeiden** toteuttamista. Valtio osallistuu hankkeiden **rahoitukseen 30 % osuudella** (suunnitteluun tai toteutukseen riippuen hankkeen vaiheesta).
- Valtio avustaa seudun **julkisen henkilöliikenteen palveluiden järjestämistä kaudella 2020-23 arviolta 35 milj. eurolla** (sisältää suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuen, ilmastoperusteisen joukkoliikenneavustuksen ja tuen liikenteen palvelujen digitalisaatioon ja liikenteen palveluistumisen edistämiseksi). Edellytyksenä on, että seutu toteuttaa sopimuksessa kuvattuja joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä.
- Valtio käyttää **15 milj. € seudullisesti tärkeisiin kustannustehokkaisiin liikennejärjestelmän parantamishankkeisiin** 2020-23, ensisijaisesti KUUMA-seudulla (esim. liityntäpysäköinnin toteutukseen). Edellytyksenä on, että kunnat käyttävät vastaavan summan toimenpiteisiin kuin valtio. Hankkeiden tarkempi toteuttamisohjelma sovitaan HLJ-toimikunnassa.

Poimintoja MAL 2023 –suunnitelmaluonnoksesta: Joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen linjauksia

*Jatketaan Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Investointiohjelman mukaiset **uudet raideliikenneinvestoinnit** parantavat pääkaupunkiseudun esikaupunkivyöhykkeen joukkoliikenneyhteyksiä merkittävästi, mahdollistavat kestäväen kasvun sekä tukevat poikittaisen joukkoliikenteen yhteyksiä ja **liikennejärjestelmän verkostomaista kehitystä**.*

*Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen parannetaan esimerkiksi **kilpailukykyisillä lipun hinnoilla, palvelutason kehittämisellä, joukkoliikenteen nopeuttamisella sekä varmistamalla laajemmin joukkoliikenteen järjestämisen taloudellinen kestävyys**.*

Seudun tiiviisti rakennetuilla alueilla joukkoliikenteen palvelutaso pidetään korkeana. Väljemmän asukastiheyden alueilla joukkoliikenteen palvelutasoa ei ole mahdollista tarjota yhtä korkeana, jolloin vaihtoehdoksi nousevat mm. toimivien liityntäyhteyksien toteuttaminen joukkoliikenteen runkoverkkoon.

Poimintoja MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta: Toimenpiteitä joukkoliikenteen kehittämiseksi

Valtion esitetään panostavan 150 miljoonaa euroa vuodessa lisää joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseksi, palvelutason parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Lipun hintoja alennettaisiin 20–30 %. Tämä osaltaan lisää olemassa olevan joukkoliikennejärjestelmän tehokkaampaa hyödyntämistä. Panostukset kohdistettaisiin koko seudun joukkoliikennejärjestelmään.

→ Tämä olisi todella suuri korotus nykytasoon verrattuna. Lue lisää valtion rahoituksesta [täällä](#).

Varmistetaan joukkoliikenteen runkoverkon houkuttelevuus riittävällä vuorovälillä, luotettavuudella ja nopeudella. -- **Joukkoliikenteen nopeuttamisen** toimenpiteet voivat käsittää esim. **liikennevaloetuisuuksia, pysäkkivälien tiheyttä, kaistavarauksia tai muita infrastruktuurin parantamistoimia**, joilla nopeutta voidaan lisätä. Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteitä selvitetään yksityiskohtaisemmin, minkä jälkeen valtio ja kunnat edistävät niiden toteutusta. → [vaikuttamisen mahdollisuus](#)

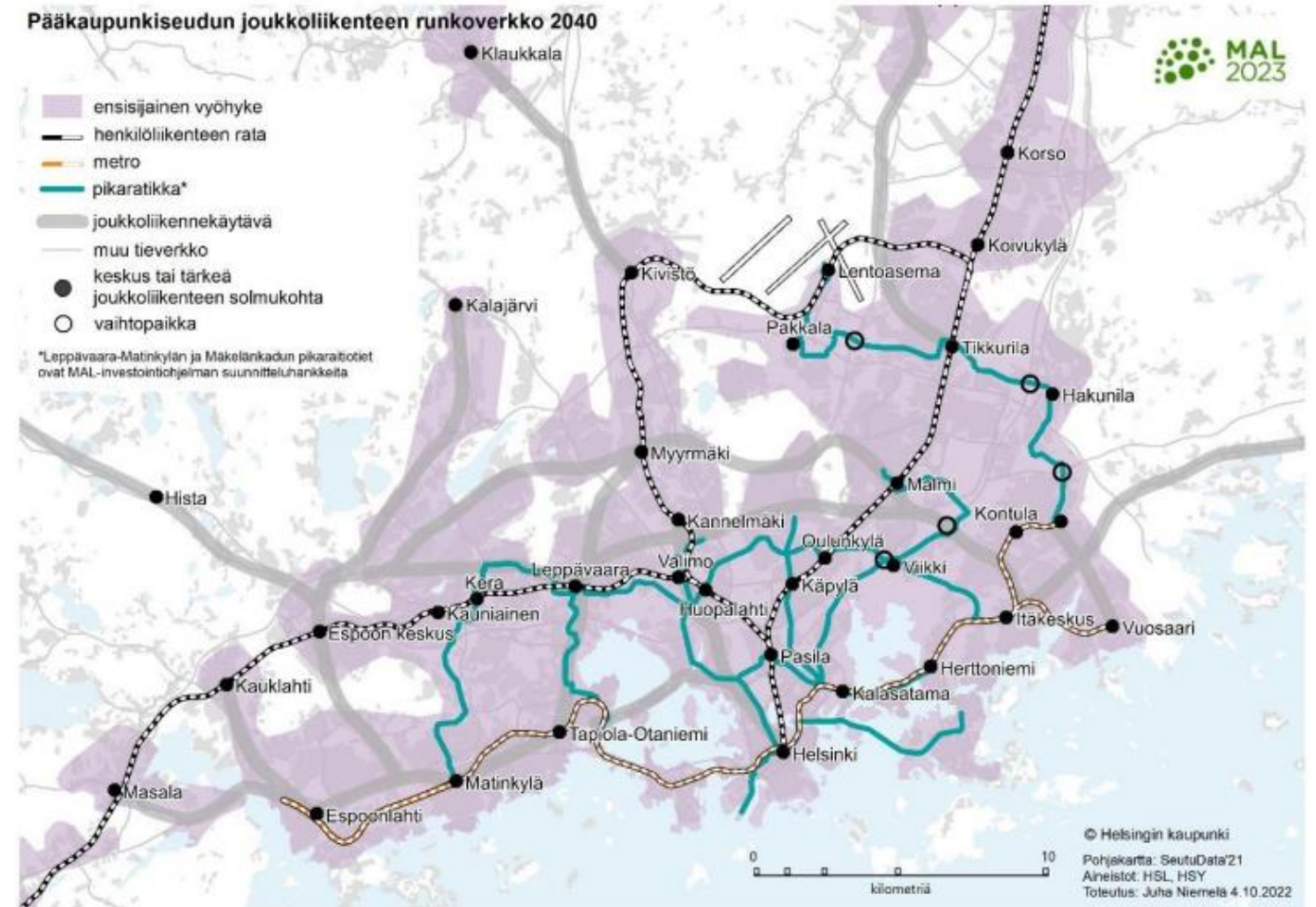
Joukkoliikenteen **sujuvilla vaihdoilla** on merkittävä vaikutus **matkaketjujen toimivuuteen** ja sen myötä koko kestävästä liikennejärjestelmästä houkuttelevuuteen. Joukkoliikenteen **solmukohtien matkustajainformaatiota, esteettömyyttä ja viihtyisyyttä tulee parantaa. Vaihtopaikat ja terminaalit tulee suunnitella joukkoliikenteen ja sen toiminnan parantamiseksi.** → [vaikuttamisen mahdollisuus](#)

Vähennetään HSL-liikenteen CO₂-päästöjä vuoteen 2025 mennessä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. HSL-liikenne on päästötöntä vuoteen 2035 mennessä.

Päästövähennykset toteutetaan pääosin liikennettä sähköistämällä. Lisäksi tulee lisätä biodieselin käytön osuutta. Varmistetaan riittävät alueet uusien sähköbussien varikoille sähköverkon sijainti ja kapasiteetti huomioiden. → [vaikuttamisen mahdollisuus](#)

Poimintoja MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta: joukkoliikenteen runkoverkko 2040

Vaikka uusien raideliikennedyhteyksien suunnittelua ja toteuttamista jatketaan, myös **linja-autolla liikennöitävien runkoyhteyksien ja joukkoliikennekäytävien kehittämisellä on HSL-alueella edelleen iso rooli** (harmaat joukkoliikennekäytävät kuvassa). Runkoyhteyksien **lisäksi** linja-autoliikenteellä hoidetaan **syöttöliikenne raideliikenteen asemille sekä tarvittavat yhteydet esikaupunkialueen keskuksiin, kouluihin jne.**



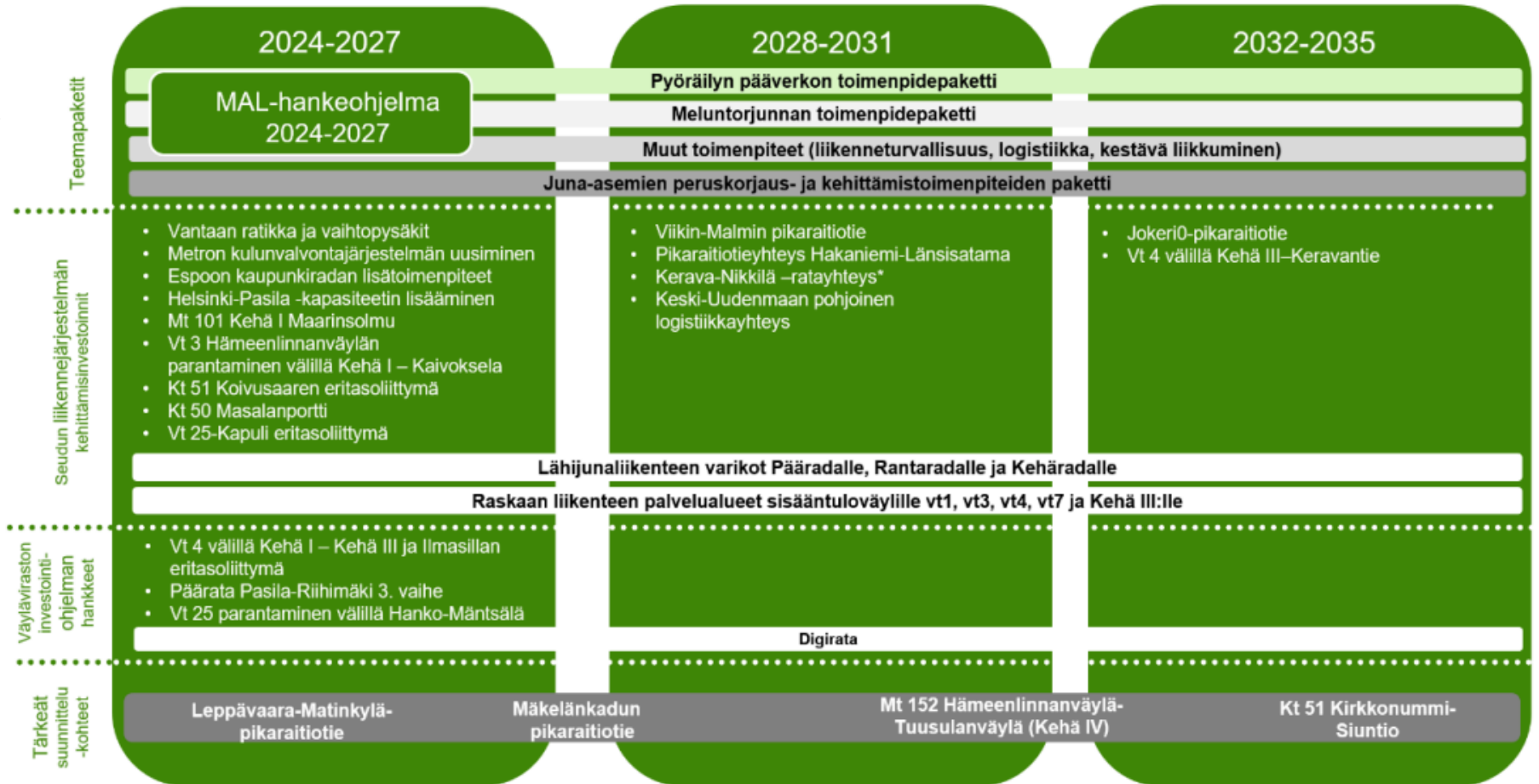
Lisää linja-autoliikenteen roolista [tiivistelmässä](#).

Poimintoja MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta: Investointiohjelma vuosille 2024–2035



Investointiohjelmassa on mukana hankkeita, jotka tukevat seudun logistiikan tai maankäytön edellytyksiä tai näitä molempia. Lähtökohtana on ollut muodostaa jatkumo MAL 2019 – suunnitelman investointiohjelmalle sekä yhteensovittaa investointiohjelmaa Väyläviraston valtakunnalliseen investointiohjelmaan. Hankkeiden osalta on huomioitu niiden suunnitelmavalmius ja toteutettavuus sekä seudullinen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja vaikutus maankäytön tai tavaraliikenteen kehittämiseen.

Investointiohjelman kokonaiskustannukset ovat arviolta 3 mrd. euroa.



Lähde: MAL 2023. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma. Luonnos 14.4.2023.

Poimintoja MAL 2023 - suunnitelmaluonnoksesta: Pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelma

Pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelman suuruus on noin **50–60 miljoonaa euroa vuosille 2024–2027**. Nimettyjen hankkeiden lisäksi ohjelmaan varataan rahoitusta pyöräilyn pääverkon parantamistoimille, pienille liikenneturvallisuuksitoimille, **pysäkkien laadun parantamiselle tieverkolla** sekä esteiden poistolle erikoiskuljetusreiteiltä.

Pienten ja keskisuurten MAL-hankkeiden ohjelmaluonnos on valmisteltu seuraavin periaattein:

- Valtio ja kunnat rahoittavat MAL-hankeohjelmaa yhtä suurella rahoitusosuudella
- Valtion rahoituksesta 50 % kohdistuu pääkaupunkiseudulle ja 50 % KUUMA-kuntiin.



Pienten ja keskisuurten MAL-hankkeiden alustava ohjelmaluonnos 2024–2027

Pyöräilyn pääverkko

- Pyöräilyn pääverkon parantamistoimet, Helsingin seutu
- Rantaradan baana Kauniaisissa
- Pohjoisbaana, pääradanvarren baana Kytömaantiellä välillä Kerava Järvenpää, Järvenpää, Kerava & Tuusula
- Mt 1421 Jokelantie välillä rautatieasema – Palopuro, Hyvinkää
- Mt 148 Kulloontie välillä Tuusulanväylä–Kerava, Tuusula, Kerava
- Mt 1324 Lahnuksentien jalankulku- ja pyörätie välille Huhtamäentie– Veikonmäki, Espoo & Nurmijärvi
- Mt 1130 Lapinkyläntie välillä Tampajantie–Evitskogintie, Kirkkonummi
- Mt 110 Vanha Turuntie ja Pillistöntie (yhteysväli Veikkola - Nummela), Vihti
- Mt 1456 Hirvihaarantie jalankulku- ja pyöräilyväylä (Kuntomajantien liittymä - Sepänmäki), Mäntsälä

Muu jalankulku- ja pyöräilyverkko

- Mt 11671 Linjatien jalankulku- ja pyörätie välille mt 1456 (Vanha valtatie) - mt 140 (Vanha Lahdentie), Järvenpää, Mäntsälä & Tuusula
- Mt 1321 Perttula-Nurmijärvi, jalankulku ja pyörätie, Nurmijärvi
- Mt 11479 (Rusutjärventie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille kt 45 (Hämeentie) – mt 11475 (Siippoontie), Tuusula
- Maantien 11227 (Överbyntie) parantaminen rakentamalla jalankulku välille Karlbergintie–Granbackantie, Kirkkonummi
- Kt 55 jkp-tie välillä mt140–Poikkitie, Mäntsälä
- Mt 11269 Gesterbyntie jalankulku- ja ovörätie välillä Gesterborointie – Hopeakuia



Meluntorjunta

- Vt 4 Metsola-Jokivarsi, Vantaa
- Kt 45 Torpparinmäki, Helsinki
- Vt 4 Viikki, Helsinki



Liikenneturvallisuus

- Pienet liikenneturvallisuuksitoimet, Helsingin seutu
- Liikenneturvallisuuden parantaminen, Hirsalantien jalankulku- ja pyörätie, Kirkkonummi
- Mt 1311 Rajamäentien-Urttilantien risteyksen parantaminen, Nurmijärvi

Logistiikka

- Esteiden poisto erikoiskuljetusreiteiltä (portaalit, liikennevalot, saarekkeet), Helsingin seutu
- Mt 1452 Vähänummientien kehittäminen osana Keski-Uudenmaan logistiikkaväylää (+ alikulku), Järvenpää



Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti

- Pysäkkien laadun parantaminen tieverkolla, Helsingin seutu
- Liityntäpyöräpysäköinnin kohteet, Helsingin seutu
- Kt 45, Riihikallion bussipysäkki, pyöräliityntäpysäköinti, Tuusula



Linja-autoyritysten osallistuminen HSL:n vetämään liikennejärjestelmä-/MAL-suunnitteluun

MAL-suunnittelussa ei ole tehty yhteistyötä linja-autoyritysten kanssa ainakaan tällä suunnittelukierroksella, mutta elinkeinoelämä on ollut sidosryhmänä mukana Helsingin seudun kauppakamarin ylläpitämän seurantaryhmän kautta.

HSL:ssä suhtaudutaan kuitenkin **hyvin myönteisesti yhteistyön kehittämiseen laajemmin elinkeinoelämän ja sen osana linja-autoyritysten kanssa**. Tämä voisi toteutua esimerkiksi perustamalla elinkeinoelämän taustaryhmä, jossa olisi laajasti mukana eri toimijoita. Linja-autoliitto voisi osallistua koko MAL-suunnittelun seurantaan ja linja-autoyrietykset keskittyä erityisesti joukkoliikennettä koskeviin selvityksiin. **MAL 2023 -suunnitelman jatkotyönä on esimerkiksi tarkoitus selvittää tarkemmin joukkoliikenteen nopeuttamistoimien kohdentamista (liikennevaloetuedet, kaistajärjestelyt jne.), johon linja-autoyrietyksillä olisi varmasti annettavaa.**

Joukkoliikenteen toimintaympäristöön vaikuttamisen lisäksi suunnitteluprosessin seuraaminen auttaa linja-autoyrietyksiä ymmärtämään, mitä asioita ratkaistaan milläkin tasolla. **Liikennejärjestelmätyö voi toimia myös hyvänä lähtökohtana kumppanuuden luomiseen. Kun ollaan riittävän ylätasolla, löydetään helposti yhteisiä tavoitteita, sillä joukkoliikenteen kehittämiseen pyrkivät kaikki.**

Lisää [tiivistelmässä](#).

Joukkoliikenteen suunnittelu

Joukkoliikenteen linjastosuunnittelu

Kaupunkiseutujen toimivaltainen viranomaisen vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä alueellaan. HSL:n toimivalta-alue kattaa nykyisin yhdeksän jäsenkuntaa, joita ovat Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula.

HSL laatii vuosittain **liikennöintisuunnitelman**, jossa esitellään seuraavan ajovuoden aikana tehtävät liikennöinnin muutokset ja niiden vaikutukset suoritteisiin ja liikennöintikustannuksiin. Laatijana on viranomaisen joukkoliikennesuunnittelijat yhteistyössä kuntien joukkoliikenneasiantuntijoiden ja koulutoimen kanssa. Muutokset esitellään etukäteen linja-autoyrittäjille.

Kun jonkin alueen joukkoliikenne kaipaa isompaa päivytystä, laaditaan **linjastosuunnitelma**. Linjastosuunnittelussa pyritään luomaan **mahdollisimman houkutteleva linjasto mahdollisimman pienillä kustannuksilla**. Viranomaisen joukkoliikennesuunnittelijoiden lisäksi linjastosuunnitelmien laadintaan osallistuvat kuntien edustajat (sekä ohjaus- että projektiryhmässä).

Linjastosuunnitelman aikana **asukasvuorovaikutuksen pääkanavana on HSL:llä ollut linjastosuunnitelman blogisivusto**, jossa suunnittelijat avaavat mm. suunnittelun eri vaiheita.

Linjastosuunnittelun lähtökohtana on palvelutasosuunnittelu, jota tehdään yhdessä kuntien kanssa. HSL-alueella erityisesti kehyskuntien edustajat osallistuvat aktiivisesti suunnitteluun ja kertovat näkemyksiä suunnitteluratkaisuihin paremman paikallistuntemuksensa myötä.

HSL:llä on käytössä (jo osin vanhentunut) **joukkoliikenteen suunnitteluohje**, jota käytetään tarpeen mukaan. Käytännössä suunnitteluohjeen palvelutasovaatimukset (joukkoliikenteen vähimmäispalvelu) ylittyvät kaikilla alueilla. Palvelutason kriteerit määrittelevät esimerkiksi liikennöintiajat, vuorovälit ja kävelyetäisyydet pysäkeille.

Muita lähtökohtia linjastosuunnittelulle ovat:

- Strategiasta johdetut tavoitteet linjastolle
- Asiakaspalautteet
- Alueen asukkaille toteutettavat liikkumiskyselyt
- Asukastyöpajat
- Tilastot ja muut tiedot suunnittelualueen joukkoliikenteestä:
 - pysäkkikohtaiset nousijamäärät
 - koulujen oppilaiden sijaintitiedot
 - matkakorttiaineistosta saadut yhdistelytiedot matkaketjuista
 - tilastot joukkoliikenteen nopeudesta eri katuosuuksilla
 - liikennöintisopimusten pituudet ja yksikkökustannukset
 - tiedot katuinfran muutoksista.

Lähteet:

- Asiantuntijahaastattelut
- Länsimetron jatkeen liityntälinjastosuunnitelma. HSL:n julkaisu 5/2021.
- Liikennöintisuunnitelma 2023-2024. HSL:n julkaisu 3/2023.

Joukkoliikenteen linjastosuunnittelu kiristyvässä taloustilanteessa

HSL:n linjastosuunnittelussa kannattavuus on noussut vaikeassa taloustilanteessa prioriteettilistan kärkeen, vaikka se on toki ollut tärkeää ennenkin. **HSL:n liiketoimintasuunnitelmassa** (syksyiltä 2022) on määritelty tavoitteeksi parantaa joukkoliikenteen kustannustehokkuutta, jotta subventiotaso voidaan palauttaa mahdollisimman nopeasti normaalille n. 50–55 prosentin tasolle. Tämä on tarkoittanut mm. **linjastotarkasteluja, joilla pyritään kohdentamaan resursseja paremmin kysyntää vastaavaksi.** Näistä pyydetään kunnilta näkemystä toiminta- ja taloussuunnitelman lausunnoissa. Suuria muutoksia ei tämän perusteella ole tulossa, mutta paikallisesti reitti- tai vuorotarjonnan muutokset voivat tuntua.

Palvelutason karsimisen sijaan olennaista onkin resurssien kohdentaminen järkevästi. HSL:ssä pohditaan tällä hetkellä paljon esimerkiksi sitä, miten matkustajamääriä voisi kasvattaa **vapaa-ajan matkojen tarpeeseen paremmin vastaamalla.**

Lähteet:

- Asiantuntijahaastattelut.
- Liikennöintisuunnitelma 2023-2024. HSL:n julkaisu 3/2023.

Linja-autoyritysten osallistuminen HSL:n linjastosuunnitteluun

HSL:llä ei ole yleistä käytäntöä linja-autoyritysten osallistamiseen linjastosuunnitteluun. Linja-autoyritysten osaamista hyödynnetään tapauskohtaisesti, jos linja-autoyrityksellä oletetaan olevan alueen suunnitteluun annettavaa. Esimerkiksi aikoinaan Sipoon linjastosuunnitelmaa laadittaessa (2013) hyödynnettiin paljonkin linja-autoyritysten osaamista, sillä nämä olivat aiemmin vastanneet alueen reittien ja vuorojen suunnittelusta.

Kehyskuntien liikenteessä on myös kokeiltu kysyntäkannustemallia, jossa linja-autoyritykselle on maksettu bonuksia, jos tämän ehdottamalla toimilla on pystytty lisäämään nousijamääriä. HSL:lle malli on kuitenkin ollut pettymys. On koettu, että linja-autoyritykset eivät ole pystyneet tuomaan annettujen reunaehtoien puitteissa uusia ehdotuksia suunnitteluun. Lisäksi mallin sisältämän riskin takia sopimukset ovat muodostuneet HSL:lle kalliiksi.

Lisää aiheesta [tiivistelmässä](#).

Lähde: Asiantuntijahaastattelut

Yhteistyö tilaajan ja linja-autoyrityksen välillä

Sopimuksen aikana

HSL:n ja linja-autoyrityksen välisiä palaveria järjestetään noin 4 kertaa vuodessa. Näissä keskustellaan kummankin osapuolen esiin nostamista yleisistä ajankohtaisista asioista.

Parin linja-autoyrityksen kanssa on järjestetty myös **suunnittelijoiden välisiä palaveria**. Tavoitteena on, että henkilöt tutustuvat toisiinsa, jolloin yhteistyö sujuu jouhevammin ja suunnittelua koskevia ongelmakohtia saadaan sujuvasti yhdessä ratkaistua. Tätä toimintatapaa HSL:n on tarkoitus ottaa laajemminkin käyttöön.

Lisäksi yhteistyötä tehdään päivittäisessä toiminnassa (HSL:n operatiivinen yksikkö ja linja-autoyrityksen työnjohdon välillä) tarpeen mukaan.

HSL:n tavoitteena on kumppanuuden varaan rakentuvan yhteistyön kehittäminen linja-autoyritysten kanssa, mutta sopimusvelvoitteiden toteutumisen valvominen ei ole helpoin lähtökohta tälle.

Lisää aiheesta [tiivistelmässä](#).

Lähde: Asiantuntijahaastattelut

Hankintavaiheessa

Tarjouspyynnön julkaisun yhteydessä järjestetään **tiedotustilaisuus**, jossa linja-autoyritykset voivat esittää kysymyksiä ja näkemyksiä tarjouspyynnöstä. Lisäksi on järjestetty **kahdenvälisiä markkinavuoropuhelua**, joissa on syntynyt yleistä tiedotustilaisuutta enemmän keskustelua. Linja-autoyrityksiltä saatujen näkemyksien ja kysymysten jälkeen tarjouspyyntöä voidaan vielä hienosäätää, mutta isommat muutokset eivät enää tässä vaiheessa ole mahdollisia.

Vaikuttaminen hankinnan isoihin linjoihin pitäisi tapahtua jo paljon ennen tarjouspyynnön julkaisua. Sopimuslinja-autoyritykset pystyvät tuomaan näkemyksiään HSL:n tietoon normaalin sopimusyhteistyön puitteissa, mutta muilla ei ole vastaavaa mahdollisuutta. HSL:llä on tarve ymmärtää, miten esimerkiksi sähköbussin keski-ikävaatimus tai tietty aikataulurakenne vaikuttaa sopimushintoihin, ja toiveena on, että linja-autoyritykset toisivat aktiivisesti näkemyksiään HSL:n tietoon.

HSL:ssä pidetään nykyistä bruttomallia toimivana, eikä ainakaan toistaiseksi ole suunnitelmissa kokeilla muita malleja.