

**Sipoon lausunto HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2025-2027 / Sibbos utlåtande om HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan 2025-2027**

**Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 09.09.2024 § 232**

427/00.04.01/2024

Valmistelija / Beredare: liikennesuunnittelija / trafikplanerare Emeliina Kortesniemi, emeliina.kortesniemi(a)sipoo.fi

Sipoo on osa Helsingin seudun liikennettä (HSL), joka on Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmästä vastaava kuntayhtymä. HSL:n perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelman, tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL:n hallitus käsitteli toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotusta kokouksessaan 12.6.2024 § 44 ja päätti pyytää siitä jäsenkuntien lausunnot.

Perussopimuksen mukaan jäsenkuntien on annettava lausuntonsa viimeistään 31. elokuuta. Pyydämme toimittamaan lausunnot (tai tietoa lausunnon sisältöluonnoksesta) aikataulussa, koska HSL:n hallitus aloittaa lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman valmistelun vuosille 2025–2027 heti syyskuun alussa.

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin asioihin:

- a) Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?
- b) Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?
- c) Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?
- d) Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025–2027?
- e) Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?
- f) Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Lausunnot pyydetään toimittamaan HSL:n kirjaamon sähköpostiin [hsl@hsl.fi](mailto:hsl@hsl.fi).

**Yleistä**

HSL:n perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Strategia ohjaa HSL:n toimintaa, kehittämistä ja tavoitteiden laadintaa. HSL:n strategia 2022-2025 - Asiakkuuksista kestäväan kasvuun on hyväksytty yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022. Visiona on olla vuonna 2030

kestävän liikkumisen johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. HSL johtaa seudun kaupunkiliikenteen ekosysteemin kehittämistä omia vahvuuksiaan hyödyntämällä ja hakemalla koko seudulle parhaita ratkaisuja. HSL mahdollistaa sujuvan liikkumisen koko seudulla. HSL toimii alustana innovaatioille ja kehittämiselle, mutta ei toteuta kaikkea itse. Vahva yhteistyö on onnistumisen ja seudun elinvoimaisuuden edellytys. HSL rakentaa lisäarvoa tuottavia kumppanuussuhteita saumattoman liikenteen mahdollistamiseksi.

Strategiset tavoitteet 2025 ovat:

- 1) Kohti päästötöntä joukkoliikennettä (mittarina joukkoliikenteen Co2 päästöt -90% verrattuna vuoden 2010 tasoon)
- 2) Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa (mittarina nousut 400 milj. kappaletta)
- 3) Kustannustehokas joukkoliikenne (mittarina matkustajakilometrikustannus (pl. Infra) 0,25 € /km)
- 4) Tasapainoinen talous (mittarina tulot yhteensä 400 M€, Kuntaosuus 50-55 %)

HSL:n tavoite vuodelle 2025 on 400 miljoonaa nousua. Jotta tavoitteeseen päästäisiin, joukkoliikenteen markkinaosuuden pitäisi HSL-alueella kasvaa vuonna 2025 20 prosentista 23 prosenttiin. Tätä tavoitetta HSL pyrkii alustavalla toiminta- ja taloussuunnitelmallaan saavuttamaan. Sipoossa joukkoliikenteen kulkutapaosuuden tulisi vuonna 2025 kasvaa 7 prosentista 8 prosenttiin.

### **Keskeisiä näkökulmia**

HSL:n toiminnan keskiössä tulevana vuosina on hyvän palvelutason säilyttäminen ja sitä kautta matkustajien houkuttelevuus ja joukkoliikenteen käytön lisääntyminen ja nousseiden lipputulosten kautta talouden parantaminen. HSL tavoittelee matkustuksen lisäämistä kohdennetuilla ja erinomaisen asiakaskokemuksen tarjoavilla palveluilla. HSL ei halua supistaa liikennettä, vaan hakea talouden tasapainotusta kasvun kautta.

Taloudellinen kehitys Suomessa on ollut vaisua alkuvuonna 2024. Talouden odotetaan kuitenkin lähtevän hitaaseen kasvuun loppuvuodesta. Vuoden 2025 alusta voimaan tuleva henkilökuljetusten alennetun arvonlisäverokannan korottaminen 14 prosenttiin nostaa matkustamisen hintaa ja heikentää joukkoliikenteen hintakilpailukykyä.

Helsingin seudun väestönkasvu on jatkunut vahvana. Helsingin seudun väestö on kasvanut vuodentakaisesta lähes 27 000 hengellä, josta KUUMA-kuntien yhteenlaskettu väestönkasvu on noin 3 000 henkeä. HSL:n näkökulmasta asuinrakentamisen hiipuminen tarkoittaa sitä, että uusien infrahankkeiden varsille ei välttämättä saada odotettua määrää joukkoliikenteen käyttäjiä. Tämä voi vaikuttaa heikentävästi HSL:n talouteen.

HSL:n markkinatilanne on lähes palautunut koronaa edeltävälle tasolle. Lippuhintojen korotuksien myötä lipputulokertymä on kasvanut, mutta nousijamäärät eivät ole palautuneet vuoden 2019 tilanteeseen. Nousijamäärää pitää alhaisena erityisesti etätöiden lisääntyminen.

Vuoden 2024 alkupuolella lakot vaikuttivat HSL:n toimintaan merkittävästi. Poliittinen tilanne ja sen vaikutukset työmarkkinatilanteeseen (erityisesti poliittisten lakkojen rajoittaminen tai vaihtoehtoisesti rajoittamistoimien vastustaminen ja sitä kautta poliittisen lakkojen yleistymisen) muodostavat merkittävän riskin joukkoliikenteen toimintavarmuudelle ja strategisille tavoitteille. Lakot vaikuttavat HSL:n toimintaan myös silloin, kun ne kohdistuvat toiselle alalle, jos ne ovat niin merkittäviä, että suuria määriä työntekijöitä jättää työmatkat tekemättä, tai asiakkaat eivät matkusta palveluiden pariin, koska ne eivät ole lakon takia käytössä.

Tulevina vuosina tiedossa on merkittävä määrä työmaita, jotka heikentävät joukkoliikenteen luotettavuutta ja vaikeuttavat matkustajamäärätavoitteiden saavuttamista. Työmaat kasvattavat merkittävästi myös liikennöintikustannuksia korvaavan liikenteen hankinnan ja liikenteen hidastumisen vuoksi.

Infrakorvausjärjestelmä muodostaa nykymallilla jatkuessaan vuosi vuodelta yhä merkittävämpää lipunhintojen korotuspainetta. Vuonna 2025 HSL:n kustannuksista jo 24 % eli 230 miljoonaa euroa muodostuu infrakorvauksista. Lisäksi varikkokustannukset laskutetaan pääosin liikennöinnin kustannuksissa, mutta ne vaikuttavat myös infrakorvausten määrään. Vuonna 2025 uusia infrakustannuksia muodostuu raitioliikenneyhteyden avaamisesta välille Kalasatama-Pasila sekä Ruskeasuon varikosta. Lisäksi infran vanhetessa sen ylläpitokustannukset kasvavat ja korjaustarpeita tulee enemmän. Nämä HSL:lle käytännössä kiinteät kustannukset eivät kaikissa tapauksissa lisää asiakkaita tai lipputuloja. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja tai kasvattaa kuntien rahoitusosuutta, mikäli palvelutaso halutaan säilyttää.

## **Taloussuunnitelmasta**

HSL:n toimintatulot vuonna 2025 ovat yhteensä 956,6 milj. euroa. Kasvua vuoden 2024 ennusteeseen verrattuna on 70,4 milj. euroa (7,9 %). Toimintatuloista vuonna 2025 lipputuloja on 43,8 % ja kuntaosuuksia 53,9 %. Toimintatulojen arvioidaan olevan 993,4 milj. euroa vuonna 2026 ja 1 012,5 milj. euroa vuonna 2027.

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät kasvavat strategiatavoitteen mukaiseen 400 milj. nousuun vuonna 2025. HSL:n ennusteen mukaan nousijamäärät jäisivät 375 milj. nousuun eli tavoite on haastava. Matkustajamääriä pyritään kuitenkin kasvattamaan useilla keinoilla, kuten lähimaksun käyttönotolla, kohdennetuilla palvelutasoparannuksilla, taktisella asiakkuusjohtamisella, joukkoliikenteen turvallisuuden tunteen parantamisella sekä yritysmyyynnillä ja tapahtumayhteistyöllä.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2025 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 418,6 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2025 on 40,8 milj. euroa (10,8 %) kuluvan vuoden 2024 ennustetta suurempi. Vuonna 2026 lipputulot on arvioitu 427,0 milj. euron mukaisiksi ja vuonna 2027 435,4 milj. euron mukaan.

HSL:n tietojen mukaan henkilökuljetuspalveluiden arvonlisäverokanta on nousemassa 1.1.2025 10 prosentista 14 prosenttiin. Tämä ja kuntien mahdollisuudet subventoida joukkoliikennettä huomioiden lippujen hintoja joudutaan korottamaan keskimäärin 8 prosenttia vuoden 2025 alussa. HSL:n hallitus päättää lippujen hinnoista erikseen lokakuussa 2024.

HSL:n nykyiseen vyöhykemalliin on valmisteilla muutoksia, jonka myötä on suunnitteilla niin kutsuttu E-vyöhyke. ABCD-mallin ja osin nykyisen pohjoisimman D-vyöhykkeelle sijoittuvaan osaan suunnitellaan niin kutsuttu E-vyöhyke, missä E-vyöhyke sijoittuisi Tuusulan ja Sipoon pohjoisosiin sekä Järvenpään alueelle. Uusi vyöhykemalli luo uusia vyöhyke- ja hintapisteyhdistelmiä ja jatkossa vyöhykkeet toimisivat minimissään kahdenvyöhykkeen yhdistelminä siten, että pelkästään D-vyöhykkeen ostaminen ei olisi mahdollista. Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiset lipputulot perustuvat oletukseen uudesta E-vyöhykkeestä.

Vyöhykeuudistuksen myötä Sipoo kuuluisi jatkossa joukkoliikennevyöhykkeisiin D ja E. ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 20,1 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 4,8 %. ABCDE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 4,3 miljoonaa euroa. ABCDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1,0 %. BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,1 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,7 %. BCDE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 0,5 miljoonaa euroa. BCDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,1 %. CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 4,2 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1,0 %. CDE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 0,5 miljoonaa euroa. CDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,1 %. DE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 4,4 miljoonaa euroa. DE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1,0 %.

HSL:n strategiakauden tavoitteena on, että kuntaosuudet keskimäärin asettuvat 50-55 %:in subventiotasoon. Tähän pääseminen edellyttäisi kuitenkin palvelutasoon merkittävämpiä leikkauksia ja hintojen korotuksia. Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että subventio säilyy kohtuullisella 55,9 prosentin keskimääräisellä tasolla. Kuntasubvention strategiatavoitteen saavuttaminen edellyttäisi leikkauksia palvelutasoon ja hintojen korotuksia suunniteltua enemmän.

Alustavan talousarvion mukaan kunnilta laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2025 yhteensä 516,0 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 55,9 % kuntaosuuksiin kohdistetuista talousarviovuoden 2025 kustannuksista. TS-vuosien 2026-2027 subventioaste asettuu 56,0 prosenttiin.

Vuonna 2024 edellisiltä vuosilta kertyneitä ylijäämiä käytetään kustannusten kattamiseen 35,5 milj. euroa (ennustettu ylijäämien käyttö OVK1/2024). Ylijäämiä esitetään talousarviossa 2025 käytettäväksi kolmasosa eli 21,7 milj. euroa arvoidusta ylijäämäkertymästä. Vuosina 2026-2027 ylijäämistä on ennusteen mukaan jäljellä 43,3 milj. euroa, joka tarvitaan HSL:n kassavarojen riittävyden turvaamiseksi ja talousarviolainan lyhennyksiin.

Valtion suurten kaupunkiseutujen perusrahoituksen osuudeksi on arvioitu yhteensä 5,0 milj. euroa vuosina 2025–2027. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Ilmastoperusteinen tuki on Suomen hallituksen hallitusohjelmassa lakkautettu.

Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 5,5 milj. euroa vuosittain 2025-2027. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä 2,3 milj. euroa vuosittain. Vuokratuloja arvioidaan saatavan ajoneuvojärjestelmän laitteista, kuljettajien taukutiloista ja toimitilojen ulosvuokrauksesta 2,7 milj. euroa vuonna 2025. Muut tulot ovat 8,6 milj. euroa vuonna 2025.

Toimintamenot vuonna 2025 ovat yhteensä 962,8 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2024 ennusteesta 55,4 milj. euroa (6,1 %). Vuonna 2026 toimintamenojen arvioidaan olevan 974,9 milj. euroa ja 993,9 milj. euroa vuonna 2027. Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 920,1 milj. euroa vuonna 2025, 95,6 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2026 yhteensä 931,7 milj. euroa ja 949,7 milj. euroa vuonna 2027. Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2025 yhteensä 639,8 milj. euroa, joka on 66,5 % toimintamenoista. Operointikustannukset ovat 657,2 milj. euroa vuonna 2026 ja 665,6 milj. euroa vuonna 2027.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 358,9 milj. euroa vuonna 2025. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvioennuste vuodelle 2025 sisältää varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseen 8,3 milj. euroa. Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 65,9 milj. euroa vuonna 2025. Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2025 olevan 84,6 milj. euroa. Vuonna 2025 varataan pikaraitiotien kustannuksiin 23,0 milj. euroa. Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2025 olevan 6,0 milj. euroa. Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2025 yhteensä 101,4 milj. euroa.

HSL:n ja jäsenkuntien välisissä infrasopimuksissa on sovittu joukkoliikenteen infrakorvauksen laskutusperiaatteista. Sopimuksen mukaan kullekin kaupungille maksettavan joukkoliikenteen infrakorvauksen määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen yhteydessä. Kuntien laskuttamiin inframesoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 % korosta sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä.

Vuonna 2025 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 230,3 milj. euroa. Kuntien itsensä ilmoittamat HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset ovat seuraavat: Helsinki 107,3 milj. euroa, Espoo 108,0 milj. euroa, Vantaa 12,5 milj. euroa ja Kirkkonummi 0,3 milj. euroa. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevien sähköbussien latausinfraan kokonaiskustannuksiltaan 2,3 milj. euroa vuonna 2025.

Infrakustannukset ovat suunnitelmavuosina vuosittain keskimääräisesti noin 230,0 milj. euron luokkaa. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Seuraavaksi vuonna 2027 matkustajille avattavan Kruunusiltojen infrakustannuksia ei ole vielä huomioitu TTS-laskelmissa eli Kruunusiltojen infrakorvaukset tarkentuvat myöhemmin vuoden 2027 osalta. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Mikäli hintoja taas korotetaan, johtaa se matkustajamäärien vähenemiseen ja siihen, että infrahankkeista ei saada täysimääräistä hyötyä, kun käyttäjiä on vähemmän.

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 49,9 milj. euroa vuonna 2025. Muihin palvelujen ostoon käytetään 49,8 milj. euroa vuonna 2026 ja 46,7 milj. euroa vuonna 2027. Muita palveluita ovat IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut, asiantuntijapalvelut, laitteiden huoltopalvelut, ilmoitukset ja markkinointi, painatukset, vartiointipalvelut, ja muut palvelut (mm. rakennusten, koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapidon palvelut, staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin

liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyvät palvelut, kuten työterveyshuollon palvelut sekä koulutus- ja matkustuspalvelut).

HSL:n henkilöstömenot ovat 32,2 milj. euroa vuonna 2025, joka on 3,3 % toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 27,5 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,9 milj. euroa.

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2025 varattu 0,9 milj. euroa. Vuosina 2026 ja 2027 0,7 milj. euroa vuosittain. Vuokramenot vuonna 2025 ovat 5,3 milj. euroa. Muut menot vuonna 2025 ovat 4,3 milj. euroa.

Talousarvioehdotuksen 2025 vuosikate rahoituserien jälkeen on -4,7 milj. euroa alijäämäinen eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat arvion mukaan 17,0 milj. euroa vuonna 2025. Tilikauden 2025 tulos on -21,7 milj. euroa alijäämäinen ja se voidaan kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä. Vuosien 2026 ja 2027 tilikauden tulos on 0 euroa eli kustannukset esitetään katettavaksi ko. vuosien tuloilla. Ylijäämäkertymiä ei ole ennusteen mukaan riittävästi käytettävissä kustannusten kattamiseen vuoden 2025 jälkeen.

### **Sipoon lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen 2025-2027**

Sipoon kunta näkee erinomaisena asiana, että HSL lähtee toiminta- ja taloussuunnitelmassaan siitä, ettei taloutta pyritä korjaamaan heikentämällä joukkoliikenteen tarjontaa ja palvelutasoa.

Toimintasuunnitelman toimenpiteet ovat pääsääntöisesti hyvin yleisellä tasolla esitettyjä toimenpiteitä, kuten datan kerääminen ja hyödyntäminen palveluiden kohdentamisessa tai uuden lipunmyyntijärjestelmän edelleen kehittämisessä. Sipoo kannustaakin HSL:ää esittämään konkreettisia toimia, millä myös KUUMA-kuntien joukkoliikenteen käyttäjämäärät saadaan nousuun.

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa tuodaan esille Sipoon ja Tuusulan pohjoisosiin sekä Järvenpään sijoittuva uusi E-vyöhyke. Vyöhykemalliuudistuksesta on saatavilla vain niukasti tietoa, eikä siksi uudistuksen vaikutuksia pystytä arvioimaan tarkasti. E-vyöhyke todennäköisesti nostaa joukkoliikennelippujen hintoja Sipoon pohjoisosissa alueilla, joissa joukkoliikenteen käyttö on jo nykyisin vähäisempää. Näiltä alueilta etenkin Helsinkiin suuntautuvien matkojen lippujen hinnat tulevat todennäköisesti kasvamaan vyöhykeuudistuksen myötä. Riskinä on, että vyöhykeuudistuksen jälkeen joukkoliikenteen kulkutapaosuus laskee Sipoossa. Näin ollen Sipoon kunta ei kannata E-vyöhykettä ja esittää siitä luopumista. Sipoon kunta edellyttää, että kuntaosuudet lasketaan uudelleen tilanteessa, jossa E-vyöhykettä ei perusteta.

Sipoon kunta näkee kehitysmahdollisuuksia mallissa, jossa HSL:n bussiyhteyksien aikatauluja muutetaan vastaamaan entistä paremmin koulukujetusten tarpeita. Tällä menettelyllä saataisiin samoilla menoilla lisättyä julkisen liikenteen käyttöastetta. Sipoon kunta kannustaa HSL:ää tutkimaan mallia, jossa myös ns. varikkovuoroilla mahdollistetaan henkilöliikenne kylien joukkoliikennetarjonnan parantamiseksi.

Nikkilän väestömäärän ennustetaan kasvavan tasaisesti tulevina vuosina. Vuoteen 2030 mennessä Nikkilän asukasmäärän odotetaan olevan noin 7900. Tulevina vuosina Nikkilän kehityksen kannalta keskeisimpiä hankkeita ovat Nikkilän kartanon keskuksen uusi asuinalue sekä Kerava-

Nikkilä-radan avaaminen henkilöjunaliikenteelle. Kerava-Nikkilä-radan avaaminen henkilöjunaliikenteelle onkin Sipoon tärkein joukkoliikennehanke, jota kunnan ja HSL:n tulee edistää tiiviissä yhteistyössä. Nikkilän kartanon keskuksen alue ja Kerava-Nikkilä-radan varrella sijaitsevat muut kehittyvät alueet tulee huomioida HSL:n linjastosuunnittelussa tulevina vuosina. Jo ennen raideliikenneyhteyden toteutumista vuosina 2025-2030 Nikkilään ja Talmaan tulee järjestää toimivat joukkoliikenteen yhteydet hyvällä palvelutasolla alueiden kehitys ja asukasluvun kasvu huomioiden.

Keravan ja Sipoon yhteisen Keravan Keinukalliossa sijaitsevan liikuntahallin on tarkoitus olla käytössä vuoden 2026 alusta lähtien. Liikuntahallien valmistumisen myötä joukkoliikenneyhteyksiä tulee parantaa Nikkilästä Keinukallioon. Samassa yhteydessä Bastukärin työpaikka-alueen joukkoliikenneyhteyksiä olisi mahdollista kehittää. Sipoon kunta edellyttää HSL:ää tutkimaan vaihtoehtot, joilla Nikkilän ja Keinukallion välisiä joukkoliikenneyhteyksiä voidaan kehittää sekä selvittämään niiden kustannukset päätöksentekoa varten.

HSL on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnittelussa aktiivinen ja seudun yhdessä sovittuja tavoitteita edistävä toimija, joka kokoaa kuntien ja valtion sekä muiden viranomaisten asiantuntijat yhteiseen strategiseen suunnitteluun. HSL:n tulee toiminnallaan edistää jäsenkuntien strategisten tavoitteiden, kuten esimerkiksi Sipoon strategian 2022-2025 toteutumista: Sipoon strategian keskeisin liikennehanke on Kerava-Nikkilä-radan avaaminen henkilöjunaliikenteelle. Kerava-Nikkilä-radan avaaminen henkilöjunaliikenteelle ja sen edistäminen sisältyy MAL 2023-suunnitelman liikennehankkeisiin. Sipoon maankäytön suurimmat kehittämiskohteet sijoittuvat tulevaisuudessa asemien tuntumaan. Myös käynnissä olevassa Sipoon yleiskaavatyössä keskitetään toimintoja kestävän joukkoliikenteen varten. Siten on tärkeää, että HSL edistää henkilöjunaliikennettä Keravalta Talmaan ja Nikkilään.

Sipoonkorven joukkoliikenneyhteyksien parantamiseksi lauantaisin ja sunnuntaisin on tänäkin kesänä 2024 toteutettu erillinen Sipoonkorpi Hop-On Hop-Off -bussi yhteistyössä Sipoon kunnan ja Vantaan kaupungin kanssa. Tämän ei kuitenkaan pitäisi olla ratkaisu Sipoonkorven saavutettavuuden parantamiseen vaan sekä Sipoon että Vantaan ollessa HSL:n jäsenkuntia, tulee tällaiset joukkoliikennetarpeet hoitaa osana HSL:n normaalia joukkoliikennettä. Tällöin palvelu on kiinteä osaa normaalia joukkoliikennettä ja siinä ovat käytettävissä normaalit joukkoliikenteen liput. Yhteydelle tulisi järjestää linjastokokeilu, jolle osoitetaan rahoitus vuodesta 2025 alkaen.

a) Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?

Sipoon kunnan mielestä hintojen korotus ei ole suositeltavaa, sillä se johtaisi matkustajamäärien vähenemiseen eikä näin ollen matkustajamääriä saataisi kasvatettua nykyisestä nousijatavoitteen mukaisesti. Joukkoliikenteen lipun hintoja nostavat jo muut tekijät, kuten kasvaneet kustannukset, tuleva joukkoliikenteen arvonnalisäveron nosto sekä pienentynyt valtion tuki.

Nykyisessä rahoitusmallissa infrainvestointien maksajiksi joutuvat kunnat, joihin ei ole kohdistunut merkittäviä infrainvestointeja tai niistä liikenteelle ohjautuvia hyötyjä. Järjestelmä tulisi korvata mallilla, jossa

infrainvestointeihin sitoutuvat hyödyt ja maksut ohjautuvat samoille kunnille ja kaupungeille.

- b) Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjettiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?

Sipoon kunta sitoutuu HSL:n esittämään tavoitelähtöiseen budjettiin. Matkustajamäärät on saatava nousuun ja sitä myöden lipputulot nousuun, jotta voidaan välttää subventioasteen raju nousu tai palvelutason leikkaaminen.

- c) Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?

Sipoon kunta näkee hyvän palvelutason edellytyksenä joukkoliikenteen nousijamäärien kasvamiselle. Hinnankorotukset tulisi minimoida, sillä lippujen hintojen nousu vaikuttaa negatiivisesti joukkoliikenteen käyttäjämääriin. Toisaalta kuntaosuuksienkin tulisi säilyä kohtuullisella tasolla, jotta rahoitus pohja ei muuttuisi kuntien talouden kannalta kestävämmäksi.

- d) Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025–2027?

Sipoon kunta haluaa kasvattaa kestävien liikkumismuotojen (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) kulkutapaosuutta nykyisestä. Vuonna 2016 laaditussa Sipoon kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on määritelty tavoitteeksi, että vuoteen 2025 mennessä kävelyn kulkumuoto-osuus olisi 25 prosenttia ja pyöräilyn 15 prosenttia. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden tulisi olla Sipoossa vuonna 2025 vähintään 8 prosenttia, jotta 400 miljoonan nousijatavoite saavutetaan.

- e) Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?

Sipoon kunta tekee parhaansa, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaisi. Sipoo huomioi kaavoituksessa ja infran suunnittelussa joukkoliikenteen toimintaedellytykset. Kunta pyrkii kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen lisäksi useilla eri toimenpiteillä, kuten esimerkiksi talvikunnossapidolla ja työmaiden haittojen vähentämisellä.

Sipoo katsoo, että suurin vaikutus joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvamiselle on kuitenkin joukkoliikenteen tarjonnalla ja palvelutasolla. Vuonna 2024 toteutetun liikkumiskyselyn tulosten mukaan sipolaiset ovat melko tyytymättömiä joukkoliikenteeseen. Sipoon kunta kehottaakin HSL:ää esittämään toimenpiteitä, joilla kuntalaisten tyytyväisyyttä joukkoliikenteeseen parannetaan nykyisestä.

- f) Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Sipoon kunta on halukas ottamaan lähimaksun käyttöön ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko HSL-alueella. On erittäin kannatettavaa, että ainakin alkuun lähimaksun avulla lipputuotteen voi ostaa mahdollisimman helposti näyttämällä maksukorttia lukijalaitteelle. Sujuva ja helppo lipun ostaminen todennäköisesti houkuttelee käyttäjiä uuden maksutavan kokeiluun sekä lisää etenkin satunnaista matkustamista, joka todennäköisesti auttaa nousijamäärätavoitteen

saavuttamisessa. Kokeilu ei saa johtaa kuntaosuuksien kasvuun tai Sipoon kunnalle jyvitetävän matkalipputulon vähenemiseen.

Esittelijä / Föredragande	Kunnanjohtaja / Kommundirektör Grannas Mikael
Ehdotus / Förslag	<p>Kunnanhallitus päättää antaa HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2025-2027 yllä olevan mukaisen lausunnon.</p> <p>Pykälä tarkastetaan välittömästi.</p> <p>Kommunstyrelsen beslutar ge utlåtande om HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan 2025-2027 enligt ovan.</p> <p>Paragrafen justeras omedelbart.</p>
Käsittely / Behandling	<p>Esittelijä muutti ehdotustaan täydentämällä lausuntoon ehdotuksen ns. varikkovuoromallista, jolla parannettaisiin kylien joukkoliikennetarjontaa, sekä painottamalla Kerava-Nikkilä-radon avaamista henkilöjunaliikenteelle Sipoon tärkeimpänä joukkoliikennehankkeena. Lisäksi lausunnosta poistettiin maininta subventiotason nostamisen välttämättömyydestä.</p> <p>Föredraganden ändrade sitt förslag genom att komplettera utlåtandet med ett förslag om en s.k. depåursmodell som skulle förbättra kollektivtrafikutbudet i byarna samt genom att betona öppnandet av Kervo-Nickby-banan för persontågtrafik som Sibbos viktigaste kollektivtrafikprojekt. Dessutom avlägsnades omnämnet gällande nödvändigheten att öka subventionsnivån.</p>
Päätös / Beslut	<p>Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti esittelijän muutetun ehdotuksen.</p> <p>Pykälä tarkastettiin välittömästi.</p> <p>Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens ändrade förslag.</p> <p>Paragrafen justerades omedelbart.</p>
Liitteet / Bilagor	<p>Liite Bilaga 1 - Pöytäkirjan ote §44</p> <p>Liite Bilaga 2 - Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2025-2027</p> <p>Liite Bilaga 3 - Lausuntopyyntö jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2025–2027</p>