

729/00.04.01/2025

Valmistelija / Beredare: liikennesuunnittelija / trafikplanerare Emeliina Kortetniemi, emeliina.kortetniemi(a)sipoo.fi; kaavoituspäällikkö / Planläggningschef Eric Roselius, eric.roselius(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 pyydetty 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 17.06.2025 § 58 ja päätti pyytää siitä jäsenkuntien lausunnot.

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin asioihin:

- a) TTS-materiaaleissa on kuvattu kysyntäennusteet 3 %:n, 4,7 %:n ja 6,4 %:n hinnankorotusten vaikutuksille nousuihin ja lipputuloihin sekä kuntasubventioihin. HSL:n hallitus ehdottaa ensi vuoden budjettia toteutettavaksi 6,4 %:n korotuksella. Kannatatteko ehdotettua hinnankorotusta vai jotakin muuta vaihtoehtoa?
- b) 57 % kokonaissubventio edellyttää hinnankorotusten lisäksi myös tarjonnan leikkauksia 5 milj. eurolla. Miltä alueeltaan tai minkä tyyppisistä palveluista (lähibussit, yöliikenne, koululaislinjat) kunta on valmis karsimaan joukkoliikenteen palvelua, jotta 57 %:n kokonaissubventioon päästään?
- c) Infrakorvausmallista aiheutuu edellisten vuosien tapaan merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten kunnat näkevät tulevaisuudessa lippujen hintojen ja kuntaosuuksien kehitystavoitteiden tasapainon?
- d) Millä aikataululla kunta on valmis jatkamaan yhteistä keskustelua ja löytämään ratkaisun infrakorvausjärjestelmän aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseksi? Jos ratkaisua ei saavuteta ajoissa, mitä suunniteltuja investointeja joukkoliikenneinfraansa kunta on valmis lykkäämään myöhemmäksi?
- e) Omistajat ovat toivoneet panostusta tarkastustoiminnan lisäämiseen. Tarkastajien määrän lisääminen kuitenkin heikentää HSL:n sisäistä kustannustehokkuutta, jota mitataan suhteessa kokonaiskustannuksiin ja tähän ei olla nyt varauduttu TTS:ssä. Ovatko kunnat kuitenkin valmiita lisäämään tarkastajien määrää, siten että lisäämme n. 20 tarkastajaa ja täytämme avoimet virat?
- f) Tunnistavatko kunnat alueita tai yhteysvälejä, joilla automaattiliikennettä voisi pilotoida hakien uudenlaisia rahoitusratkaisuja (esim. kumppanuuksien kautta)?

Lausunnot pyydetään toimittamaan HSL:n kirjaamon sähköpostiin 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 strategian 2022–2025 – Asiakkuuksista kestävään kasvuun –strategiakausi päättyy vuoteen 2025. Uuden strategiakauden päivitystyö on käynnissä ja hyväksytään hallituksessa ja yhtymäkokouksessa vuoden 2025 aikana. Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman valmistelua on ohjannut pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajien tuleville vuosille asettamat tavoitetasot erityisesti HSL:n toiminnan tuottavuudelle, operoinnin tehokkuudelle sekä kuntasubventiolle.

Jäsenkuntien vuotuisen sebvventio-osuuden tavoitetaso on tulevan strategiakauden eli vuoden 2029 loppuun mennessä enintään 55 % seudullisista kokonaiskustannuksista ja kuntayhtymän strategia laaditaan tämän mukaisesti.

Keskeisiä näkökulmia

Talous kääntyi loppuvuodesta 2024 tuottavuusvetoiseen kasvuun. Kasvun odotetaan jatkuvan vuonna 2025, mutta maailmanpolitiikan ja globaalien olosuhteiden epävarmuus voi heikentää talouden kehitystä ainakin väliaikaisesti. Talouskasvun hidastumisen seurauksena Suomen julkistalouden kehitys on ollut heikkoa. Julkiset menot ovat kasvaneet ja alijäämäisenä pysyvän valtiontalouden säästöpainet jatkuvat. Talouden vaikea tila heijastuu myös kuntatalouteen.

Vuonna 2024 seudun väestönkasvu hidastui hieman edellisvuodesta ulkomaisen muuttovoiton vähenemisen vuoksi. Asuinrakentamisen heikkous hidastaa seudun väestönkasvua, eikä rakennuslupien määrä ole lisääntynyt. Tilanne on erityisen heikko Vantaalla ja osassa KUUMA-kuntia. Rakentamisen korkeat kustannukset ja hitaasti edistyvät raideyhteydet sekä niiden varsien vajaan rakentaminen uhkaavat heikentää HSL:n taloutta. Myös sähköautojen yleistymisen vähentää autoilun käyttökustannuksia ja lisää painetta hajautetusta maankäytöstä, mikä heikentää seudun kilpailukykyä HSL:n kasvavien kustannusten vuoksi.

Kansainvälisissä ajankäyttötarkasteluissa nuorten viettämä aika yksin kotona ja muissa yksityisissä tiloissa on lisääntymässä, ja tottumukset jäänevät korkealle tasolle. Digitalisoituminen voi muuttaa ja eriyttää liikkumiskysyntää. On myös huomattava, että väkivaltarikosten määrä on lisääntynyt alueella. Vuosina 2015–2020 kehitys oli suhteellisen maltillista, mutta vuodesta 2021 alkaen yleinen yhteiskunnallinen levottomuus on näkynyt nopeammin kasvavina väkivaltarikosten määrinä. Tämä voi osaltaan vaikuttaa negatiivisesti kaupunkitilan ja joukkoliikenteen käytön houkuttelevuuteen.

Sähkön hintataso ja sen vaikeasti ennustettava kehitys aiheuttavat kustannusriskin liikennöintikustannuksiin. Bussiliikenteessä ja kaupunkiraideliikenteessä kustannustaso on sidottu indekseihin. Polttoaineiden hintataso on laskenu huomattavasti alkuvuonna 2025 ja sen arvioidaan pysyvän suhteellisen vakaana. Raakaöljyn hinnan ei odoteta nousevan merkittävästi lähiaikoina, mutta maailmanlaajuisesti epävarma talous- ja turvallisuustilanne tekee ennakkoinnista haastavaa. Sähkömarkkinoiden herkkyydet, kuten joustojen ja niiden puutteiden

vaikutukset, voivat aiheuttaa merkittäviä heilahteluja esimerkiksi tarjonnan vaihtelun aiheuttamien pullonkaulojen ja kysyntäpiikkien aikana. Sää- ja ilmasto-olosuhteiden kehityksellä on yhä enemmän merkitystä talouden toimintaympäristön kannalta, erityisesti talvikaudella.

Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ja Suomen NATO-jäsenyys ovat muuttaneet merkittävästi Suomen turvallisuusympäristöä, mikä vaikuttaa myös HSL:n toimintaympäristöön. Kyber- ja informaatio-operaatiot lisääntyvät myös kuntatason organisaatioita kohtaan. Kriittiseen infrastruktuuriin on kohdistunut sabotointia ja ilkivaltaa. Toimintaympäristömme ennakoimattomuus ja globaalit kriisit haastavat HSL:n varautumiskapasiteetin monimutkaistuviin häiriötilanteisiin. Keskinäisriippuvuuksien tunnistaminen sekä yhteistyö jäsenkuntien ja sidosryhmien kanssa on entistä tärkeämpää.

Työmaiden ja asemien remontit vaikuttavat merkittävästi joukkoliikenteen sujuvuuteen lähivuosina, erityisesti raideliikenteessä. Bussiliikenteessä kuljettajapula jatkuu ja vaikuttaa liikenteen luotettavuuteen sekä lisää ajamattoman liikenteen määrää. Tämä saattaa vaikeuttaa matkustajamäärien kasvutavoitteiden saavuttamista ja hankaloittaa liikennöitsijöiden toimintaa. HSL:n tietopohja bussiliikenteen lähtö- ja linjakohtaisista matkustajamääristä on heikentynyt, koska HSL-sovelluksen mobiililippuja ei validoida liikennevälineeseen noustessa kuten matkakortteja. Bussiliikenteen täsmällisyystutkimukset esimerkiksi asiakaspalautteiden perusteella, ovat keino ratkaisujen löytämiseksi.

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.

Taloussuunnitelmasta

Vuosien 2026-2028 toiminta- ja taloussuunnitelmassa tavoitellaan talouden tasapainoa. Toimintasuunnitelmat vuosille 2026-2028 on laadittu nivoen toimenpiteet neljään eri tavoitekokonaisuuteen, joita ovat asiakas, kasvu, tuottavuus ja vastuullisuus. Jatkuvasti kasvavat infrakustannukset nostavat HSL:n menoja nopeammin kuin lipputulosten kehitys nostaa tulopuolta, joten talouden tasapainoa on haettava myös operointikustannuksia karsimalla.

Omistajaohjauksen tavoitteiden saavuttamiseksi HSL on tehnyt 9,3 miljoonaa euroa säästöjä alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna. Tehdyistä säästöistä kohdistuu 5,0 miljoonaa euroa operointikustannuksiin ja 4,3 miljoonaa muihin kustannuksiin. Operointikustannusten säästöt jakautuvat riskitason nostamiseen, kehittämistoimenpiteiden lykkäämiseen ja heikon kustannustehokkuuden liikenteen karsimiseen. Muiden kustannusten säästöt perustuvat HSL:n kustannustehokkuuden parantamiseen.

Palvelutasomuutokset vuosille 2026-2028 pohjautuvat suurimmaksi osaksi välttämättömiin tarjonnan lisäykseen kapasiteetin hallinnan näkökulmasta. Operointikustannusten budjetointi on toteutettu korkealla riskitasolla, mikä saattaa edellyttää nyt esitettyjen liikenteen karsintojen lisäksi myös muita liikenteen harvennuksia tai linjojen lakkautuksia. Riskitasoa on nostettu

etenkin bussiliikenteen operoinnissa sekä ratikoiden varikkokustannuksien osalta.

HSL:n toimintatulot vuonna 2026 ovat yhteensä 997,9 milj. euroa. Kasvua vuoden 2025 ennusteeseen verrattuna on 73,2 milj. euroa (7,9 %). Toimintatuloista vuonna 2026 42,1 % on lipputuloja ja 55,5 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevan 1066,5 milj. euroa vuonna 2027 ja 1074,5 milj. euroa vuonna 2028.

Tuoreimman ennusteen mukaan vuoden 2025 matkustajamäärän arvioidaan olevan 380 miljoonaa nousua. Seuraavien vuosien nousujen arvioidaan olevan 390 miljoonaa (2026), 394 miljoonaa (2027) ja 400 miljoonaa (2028) nousua vuodessa. Vuoden 2027 nousijamäärää alentaa erityisesti vuodelle ennakoitavat merkittävät työmaiden vaikutukset.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2026 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 419,7 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2026 on 29,3 milj. euroa (7,5 %) kuluvan vuoden 2025 ennustetta suurempi. Vuonna 2027 lipputulotavoite on 435,9 milj. euroa ja vuonna 2028 465,7 milj. euroa.

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat lipputulojen, operointikustannusten, joukkoliikenneinfran ja muiden kustannusten eristä.

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2026 ovat yhteensä 553,5 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 57,1 % kuntaosuuksiin kohdistetuista vuoden 2025 kustannuksista. Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2027 ovat yhteensä 605,3 milj. euroa ja vuonna 2028 582,0 milj. euroa. Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien subventio on 55,3 prosentin keskimääräisellä tasolla TTS-kauden päätyttyä vuonna 2028.

Valtion tuista on poistunut ilmastoperusteiset tuet ja tukia on arvioitu saatavan vain suurten kaupunkien joukkoliikennetuesta vuosittain 4,8 milj. euroa vuosina 2026–2028. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa.

Toimintamenot vuonna 2026 ovat yhteensä 993,1 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2025 ennusteesta 29,2 milj. euroa (3,0 %). Vuonna 2027 toimintamenojen arvioidaan olevan 1048,4 milj. euroa ja 1055,2 milj. euroa vuonna 2028.

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 947,7 milj. euroa vuonna 2026, 95,4 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2027 yhteensä 1002,2 milj. euroa ja 1007,6 milj. euroa vuonna 2028.

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2026 yhteensä 646,9 milj. euroa, joka on 65,1 % toimintamenoista. Operointikustannukset ovat 683,8 milj. euroa vuonna 2027 ja 685,4 milj. euroa vuonna 2028.

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2026 on yhteensä 246,8 milj. euroa. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevaa sähköbussien latausinfraa 2,2 milj. eurolla. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon.

Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2026 10,3 milj. euroa (4,3 %) suuremmat kuin vuonna 2025. Vuonna 2027 infrakuluja arvioidaan

maksettavan yhteensä 263,2 milj. euroa ja vuonna 2028 yhteensä 268,6 milj. euroa. TTS-kauden kustannuksissa on varauduttu Kruunusiltojen avautumisen tuomiin lisäkuluihin.

Muuhun kuin liikennöitsijöille henkilökuljetuspalveluista maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 51,8 milj. euroa vuonna 2026. Muihin palvelujen ostoon käytetään 55,2 milj. euroa vuonna 2027 ja 53,6 milj. euroa vuonna 2028.

Muiden ostopalveluiden suurin kuluerä ICT-käyttöpalvelut (30,5 milj. euroa vuonna 2026) sisältää lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. Lisäksi laitehuoltokustannuksiin on varattu 2,2 milj. euroa vuonna 2026.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2026 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 7,4 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 4,0 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinointipalvelut. Maksukorttiprovisioihin ja lipunmyyntipalkkioihin on varattu 2,5 milj. euroa. Vartiointipalveluihin käytetään 0,9 milj. euroa. Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 4,3 milj. euroa vuonna 2026.

HSL:n henkilöstökulut ovat 35,0 milj. euroa vuonna 2026, joka on 3,5 % toimintamenoista. Henkilöstömenoissa on varauduttu tiedossa oleviin kunta-alan palkkojen yleiskorotuksiin sekä lisärekrytointeihin, joilla vahvistetaan erityisesti teknologian kyvykkyksiä, varmistetaan laadukkaampia teknologiavalintoja sekä laadukkaampaa toiminnan kehitystä. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on varattu 0,8 milj. euroa vuosittain 2026-2028. Vuokramenot vuonna 2026 ovat 6,1 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannusten lisäksi Pasilan aseman, Ojangan varikon ja kuljettajien sosiaalityötilojen vuokratkustannukset. Muut menot vuonna 2026 ovat 3,5 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset sekä muut luottotappiot, joita arvioidaan kirjattavan noin 3,0 milj. euroa vuonna 2026.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2026 4,7 milj. euroa ylijäämäinen.

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 3,0 milj. euroa vuonna 2026. Vuonna 2026 arvioidaan syntyvät vielä tuottoja purettavista kassavarojen sijoituksista ja maksuliikennetilien korkotuotoista.

TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon. TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien kuntaosuuksilla katetaan kustannukset, joita ei lipputulolla ja muilla tuloilla voida kattaa. Talousarvioesityksen mukaan vuonna 2026 kassan riittävyys laskee 14 päivään, mikä on tyydyttävää tasoa. Suunnitelmavuosina 2027-2028 arvion mukaan kassan riittävyys laskee tasoon, jolloin arvion toteutuessa joudutaan selvittämään vaihtoehtoina lipputulojen kasvattamista esimerkiksi hintoja korottamalla, kuntien peruspääomaosuuksien tai vuosittaisten kuntaosuuksien kasvattamista tai lainan ottoa käyttökulujen kattamiseksi.

HSL:n yhtymäkokous päättää vuosittain jäsenkunnille maksettavan peruspääoman koron määrästä ja maksamisesta. Yhtymäkokous on päättänyt vuosittain myös kuntakohtaisesta ylijäämästä maksamisesta tai alijäämästä perittävistä korosta. TTS-suunnitelmassa on varauduttu korkojen maksamiseen peruspääomaosuuksista.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 7,7 milj. euroa ylijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 19,1 milj. euroa vuonna 2026.

HSL:n investointimenot ovat 25,4 milj. euroa vuonna 2026, 25,0 milj. euroa vuonna 2027 ja 25,0 milj. euroa vuonna 2028. Investoinnit painottuvat lipunmyynti- ja hinnoittelujärjestelmän jatkokehitykseen, matkustajainformaatiojärjestelmän kokonaisuudistamiseen ja asiakkuuksienhallinnan kyvykkyyksien kasvattamiseen. Suunnitelmapoistot ovat taloussuunnitelmassa yhteensä 19,1 milj. euroa vuonna 2026, 20,3 milj. euroa vuonna 2027 ja 21,0 milj. euroa vuonna 2028. Poistomenot kasvavat, kun uusi lipputilihanke valmistuu ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä.

Tilikauden 2026 alijäämäksi arvioidaan -11,4 milj. euroa, ja se katetaan edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämästä. Kertyneet ylijäämät ovat vähentyneet huomattavasti ja vuoden 2026 päättyessä kertyneitä ylijäämiä on käytettävissä enää 0,6 milj. euroa. Ylijäämien väheneminen kasvattaa merkittävästi laskutettavia kuntaosuuksia vuodesta 2027 alkaen.

Sipoon lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen 2026-2028

HSL on toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksessa tunnistanut hyvin muutosvoimat ja tulevaisuuden tarpeet. Sipoo näkee HSL:n esittämät alustavat toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet perustelluiksi.

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 viranomaisen asiantuntijat yhteiseen strategiseen suunnitteluun. Sipoon kunta edellyttää, että HSL:n tulee toiminnallaan edistää myös jäsenkuntien strategisten tavoitteiden toteutumista, kuten esimerkiksi Kerava–Nikkilä-radan avaamista henkilöjunaliikenteelle. Kerava–Nikkilä-radan avaaminen henkilöjunaliikenteelle ja sen edistämisestä on sovittu MAL-sopimuksessa 2024. Sipoon maankäytön tärkeimmät kehittämiskohteet sijoittuvat lähivuosina muun muassa Kerava–Nikkilä-radan ja sen tulevien asemien tuntumaan.

Nikkilän väestömäärän ennustetaan kasvavan tasaisesti tulevina vuosina. Tulevina vuosina Nikkilän kehityksen kannalta keskeisimpiä hankkeita ovat Nikkilän kartanon keskuksen uusi asuinalue sekä Kerava-Nikkilä-radan avaaminen henkilöjunaliikenteelle. Nikkilän kehittämistä on mahdollistettu kaavoituksen kautta määrätietoisesti ja pitkäjänteisesti, riittävän asukaspohjan luomiselle Kerava-Nikkilä-raideyhteydelle. Näin ollen Nikkilän kartanon keskuksen alue ja Kerava-Nikkilä-radan varrella sijaitsevat muut kehittyvät alueet tulee huomioida HSL:n linjastosuunnittelussa tulevina vuosina. Jo ennen raideliikenneyhteyden toteutumista Nikkilään ja Talmaan tulee järjestää toimivat joukkoliikenteen yhteydet hyvällä palvelutasolla alueiden kehitys ja asukasluvun kasvu huomioiden. Ratayhteyttä toteutettaessa suorat linja-autoyhteydet Nikkilästä Lahden moottoritien kautta tulee säilyttää hyvällä palvelutasolla.

Sipoon kunta kannustaa edelleen HSL:ää kehittämään erilaisia liikkumisen palveluita, joita voidaan toteuttaa esimerkiksi haja-asutusalueella kustannustehokkaana liikkumisen muotona. Sipoon kunta näkee, että esimerkiksi kutsukyytipalvelussa olisi potentiaalia kunnan sisäisillä joukkoliikennematkoilla esimerkiksi taajama-keskuksien ja haja-asutusalueiden välillä.

Sipoon kunta toivoo, että HSL-liikenteen aikatauluja yhteensovitettaisiin jatkossa vastaamaan entistä paremmin koulujen alkamis- ja päättymisaikoja erityisesti koululaisiikennettä palvelevilla linjoilla. Nykyisin osa koululaisista joutuu odottamaan kohtuuttoman pitkään, jotta pääsee aamuisin kouluun tai iltapäivisin sieltä pois bussilla. Myös Nikkilä-Keravalinja-autolinjat tulee yhteensovitaa paremmin nopeampien R- ja Z-junien kanssa, etenkin viikonloppuisin ja iltaisin.

Sipoon kunta näkee positiivisena asiana, että toiminta- ja taloussuunnitelmassa on huomioitu linjan 995 aikataulujen yhteensovitus yhteysalusliikenteen kanssa sujuvien liikkumisyhteyksien mahdollistamiseksi saaristoon. Saaristoon on erityisen tärkeää taata mahdollisen sujuvat ja saumattomat liikkumisyhteydet niin Sipoon saariston virkistyskäytön mahdollistamiseksi, kuin saariston asukkaiden ja vapaa-ajan asukkaiden arjen sujuvuuden takaamiseksi.

Sipoonkorven joukkoliikennesyhteyksien parantamiseksi lauantaisin ja sunnuntaisin on tänäkin kesänä 2025 toteutettu Sipoonkorpi Hop-On Hop-Off -bussi yhteistyössä Sipoon kunnan ja Vantaan kaupungin kanssa. Kevästä 2025 alkaen Hop-On Hop-Off -bussi on ollut HSL:n U-liikennettä. Tämän ei kuitenkaan pitäisi olla ratkaisu Sipoonkorven saavutettavuuden parantamiseen vaan sekä Sipoon että Vantaan ollessa HSL:n jäsenkuntia, tulee tällaiset joukkoliikennetarpeet hoitaa osana normaalia HSL:n kilpailuttamaa joukkoliikennettä. Sipoon kunta ja Vantaan kaupunki kilpailuttivat Hop-On Hop-Off -bussin keväällä 2025 ja bussin tämän hetkinen sopimuskausi päättyy aikaisintaan loppuvuodesta 2026, mahdollistaen kaksi optiovuotta. Sipoon kunta edellyttää HSL:ää arvioimaan uudelleen ennen sopimuskauden päättymistä Hop-On Hop-Off -bussin edellytyksiä olla osana normaalia HSL:n kilpailuttamaa liikennettä.

Sipoon kunta on huolissaan kuntaosuuksien kasvavasta kehityssuunnasta. Talousarvion mukaan Sipoon kuntaosuus olisi 3,6 M€ vuonna 2026, kun vuonna 2028 kuntaosuus olisi jo 3,9 M€. Kuntaosuuksien tulisi säilyä kohtuullisella tasolla, jotta rahoituspohja ei muuttuisi kuntien talouden kannalta kestävämmäksi.

- a) TTS-materiaaleissa on kuvattu kysyntäennusteet 3 %:n, 4,7 %:n ja 6,4 %:n hinnankorotusten vaikutuksille nousuihin ja lipputuloihin sekä kuntasubventioihin. HSL:n hallitus ehdottaa ensi vuoden budjettia toteutettavaksi 6,4 %:n korotuksella. Kannatatteko ehdotettua hinnankorotusta vai jotakin muuta vaihtoehtoa?

Sipoon kunta kannattaa ehdotettua 6,4 %:n hinnankorotusta. Vaikka hinnankorotukset eivät ole asukkaiden kannalta toivottavia ja todennäköisesti vähentävät matkustajamäärien kasvua, on esitetty hinnankorotus välttämätön, jotta seudullista subventio-osuutta saadaan laskettua ilman merkittäviä palvelutason leikkauksia. Sipoon kunnan mielestä seudullisen subventioprocentin laskeminen 55 %:n vuoden 2029 loppuun mennessä on kannatettava tavoite, johon tulee pyrkiä tekemättä merkittäviä leikkauksia kunnan palvelutasoon.

- b) 57 % kokonaissubventio edellyttää hinnankorotusten lisäksi myös tarjonnan leikkauksia 5 milj. eurolla. Miltä alueeltaan tai minkä tyyppisistä palveluista (lähibussit, yöliikenne, koululaislinjat) kunta on valmis karsimaan joukkoliikenteen palvelua, jotta 57 %:n kokonaissubventioon päästään?

Sipoon kunta ei ole valmis karsimaan joukkoliikenteen palveluista, jotta vuonna 2026 päästäisiin 57 %:n kokonaissubventioon. Palvelutason huonontamisen tulisi olla viimeinen keino talouden tasapainottamiseen, koska se ei ole tähän edes tehokas keino. Palvelutason huonontaminen vaikuttaa hintakorotuksiakin voimakkaammin joukkoliikenteen kysyntään ja siten saataviin lipputuloihin. Mikäli kuitenkin palvelutasoa päädytään heikentämään, tarjonnan leikkauksia tulisi tehdä ensisijaisesti pääkaupunkiseudun kaupungeissa, joissa on kehyskuntia parempi palvelutaso. Sipoossa ja muissa kehyskunnissa linjoja ja vuoroja on jo nykyisin rajallisesti. Mikäli tästä jo nykyisin rajallisesta linja- ja vuorotarjonnasta leikataan, olisi sillä negatiivisia vaikutuksia kuntalaisten mahdollisuuksiin käyttää joukkoliikennettä. Palvelutason heikentäminen kurittaisi erityisesti Sipoon kaltaisten kuntien joukkoliikennettä, jossa on pienen väestöpohjan ja haja-asutuksen vuoksi väkisinkin linjoja joiden matkustajamäärä on pieni. Kun jo valmiiksi heikomman palvelutason alueella oleva linja tai vuoro poistetaan, sitä käyttäneet ihmiset eivät välttämättä pysty enää käyttämään joukkoliikennettä lainkaan, eli käyttäjien ja lipputulojen määrä vähenee enemmän kuin vain lakkautetun vuoron tai linjan osalta.

Mikäli kuitenkin tarjonnan leikkauksia joudutaan tekemään Sipoossa, tulisi mahdolliset palvelutasovähennykset suunnitella yhteistyössä kunnan kanssa.

- c) Infrakorvausmallista aiheutuu edellisten vuosien tapaan merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten kunnat näkevät tulevaisuudessa lippujen hintojen ja kuntaosuuksien kehitystavoitteiden tasapainon?

Sipoon kunnan mielestä lippujen hinnankorotukset tulisi minimoida, sillä lippujen hintojen nousu vaikuttaa negatiivisesti joukkoliikenteen käyttäjämääriin. Toisaalta myös kuntaosuuksien tulisi säilyä kohtuullisella tasolla, jotta rahoituspohja ei muuttuisi kuntien talouden kannalta kestävämmäksi. Sipoon kunnan mielestä tulisi tavoitella tilannetta, jossa kuntaosuuksilla katetaan enintään 50% kokonaiskustannuksista.

- d) Millä aikataululla kunta on valmis jatkamaan yhteistä keskustelua ja löytämään ratkaisun infrakorvausjärjestelmän aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseksi? Jos ratkaisua ei saavuteta ajoissa, mitä suunniteltuja investointeja joukkoliikenneinfraansa kunta on valmis lykkäämään myöhemmäksi?

Sipoon kunta on valmis jatkamaan yhteistä keskustelua pikimmiten ja löytämään ratkaisun infrakorvausjärjestelmän aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseksi. Sipoon kunta katsoo, että infrakorvausjärjestelmään liittyvät, HSL:n talouden tasapainoa haastavat ongelmat tulee ratkaista lähitulevaisuudessa.

Nykyisessä rahoitusmallissa infrainvestointien maksajiksi joutuvat kunnat, joihin ei ole kohdistunut merkittäviä infrainvestointeja tai niistä liikenteelle ohjautuvia hyötyjä. Järjestelmä tulisi korvata mallilla, jossa infrakorjaukset irrotetaan HSL:n budjetista ja rahoitetaan erikseen erillisillä sopimuksilla kuntien kanssa.

Sipoon kunta ei ole lähivuosina tavoittelemassa muita joukkoliikenneinfran investointeja kuin Kerava-Nikkilän -radan avaaminen henkilöjunaliikenteelle. Näin ollen Sipoon kunta ei ole valmis lykkäämään joukkoliikenneinfran investointeja myöhemmäksi, vaikka ratkaisua ei saavutettaisi ajoissa. Sipoon kunta toteaa, että mahdolliset lykkäykset tulisi ensisijaisesti tehdä niissä kunnissa, joissa infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa on nykyisin.

- e) Omistajat ovat toivoneet panostusta tarkastustoiminnan lisäämiseen. Tarkastajien määrän lisääminen kuitenkin heikentää HSL:n sisäistä kustannustehokkuutta, jota mitataan suhteessa kokonaiskustannuksiin ja tähän ei olla nyt varauduttu TTS:ssä. Ovatko kunnat kuitenkin valmiita lisäämään tarkastajien määrää, siten että lisäämme n. 20 tarkastajaa ja täytämme avoimet virat?

Sipoon kunta on valmis lisäämään tarkastajien määrää, vaikka se heikentää HSL:n sisäistä kustannustehokkuutta. Liputta matkustamisen ehkäiseminen on tärkeää paitsi HSL:n talouden näkökulmasta, myös matkustajien tasa-arvoisuuden vuoksi. Matkalippujen tarkastamisella varmistetaan, että kaikki matkustajat osallistuvat julkisen liikenteen rahoitukseen. Tarkastajien rooli korostuu etenkin ehdotettujen lippuhintojen korotusten toteutuessa, sillä tällöin riskinä on liputta matkustavien määrän kasvu nykyisestä.

- f) Tunnistavatko kunnat alueita tai yhteysvälejä, joilla automaattiliikennettä voisi pilotoida hakien uudenlaisia rahoitusratkaisuja (esim. kumppanuuksien kautta)?

Sipoon kunta kannustaa HSL:ää kehittämään erilaisia liikkumisen palveluita ja näkee automaattiliikenteen mahdollisen pilotoinnin erinomaisena asiana. Sipoon kunnan mielestä uudentyyppisiä liikkumisen palveluita tulisi kehittää esimerkiksi taajamakeskuksissa ja haja-asutusalueilla, jotta henkilöauton käytölle olisi vaihtoehtoja. Sipoon kunta on kiinnostunut pilotoinnista. Automaattiliikennettä voisi pilotoida Sipoossa esimerkiksi taajamakeskusten pientaloalueilla.

Esittelijä / Föredragande Kunnanjohtaja / Kommundirektör Grannas Mikael

Ehdotus / Förslag

Kunnanhallitus päättää antaa HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2026-2028 yllä olevan mukaisen lausunnon.

Pykälä tarkastetaan välittömästi.

Kommunstyrelsen beslutar ge utlåtande om HRT:s preliminära verksamhets- och ekonomiplan 2026-2028 enligt ovan.

Paragrafen justeras omedelbart.

Käsittely / Behandling

Esittelijä muutti ehdotustaan täydennyksillä koskien infrakorjauksia, palvelutasoa, Nikkilän kehittämistä sekä linja-autoyhteyksiä.

Föredraganden ändrade sitt förslag med kompletteringar gällande infrareparationer, servicenivån, utvecklingen av Nickby samt bussförbindelser.

Päätös / Beslut

Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti esittelijän muutetun ehdotuksen.

Pykälä tarkastettiin välittömästi.

Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens ändrade förslag.

Paragrafen justerades omedelbart.

Liitteet / Bilagor

Liite Bilaga 1 - Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2026-2028

Liite Bilaga 2 - Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2026-2028