### **Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2026–2028**

## Johdanto

Lausuntopyynnössään HSL pyytää jäsenkunnilta 31.8.2025 mennessä lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta. Erityisesti huomiota pyydetään kiinnittämään:

*Jäsenkuntia pyydetään lausunnoissaan esittämään näkemyksensä erityisesti seuraaviin kysymyksiin:*

*1. 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?*

*2. 57 % kokonaissubventio edellyttää hinnankorotusten lisäksi myös tarjonnan leikkauksia 5,0 milj. eurolla. Miltä alueeltaan tai minkä tyyppisistä palveluista (lähibussit, yöliikenne, koululaislinjat) kunta on valmis karsimaan joukkoliikenteen palvelua, jotta 57 %:n kokonaissubventioon päästään?*

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

*4. Ovatko kunnat valmiita jatkamaan yhteistä keskustelua ja löytämään ratkaisun infrakorvausjärjestelmän aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseksi?*

*5. 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?*

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

Vantaan kaupunki vastaa lausuntoon kahdessa osassa: ensimmäinen osa vastaa konkreettisiin lausuntopyynnön kysymyksiin 1–6 ja toinen osa tuo yleisemmin huomioita sekä toiminta- ja taloussuunnitelmasta että kaupungin ja HSL:n yhteistyöstä.

## Vastaukset lausuntopyynnön kysymyksiin 1–6

1. 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?

Vantaan kaupunki katsoo, että lippujen hinnankorotukset tulee pitää mahdollisimman pieninä ja lippujen hinnankorotuksien sijaan tulevina vuosina pitää löytää kestävämpiä ratkaisuja. Pienituloisille lippujen hinnat ovat jo korkeita ja ne saattavat vaikuttaa vaikuttavat heidän liikkumismahdollisuuksiinsa. HSL:n hallitukselle tulee tuoda käsittelyyn eri vaihtoehtoehdot, joilla lippujen hinnankorotuksilta voitaisiin välttyä. Näillä vaihtoehdoilla pyritään katkaisemaan lipun hintojen nostamisen kierre. Lippujen hintojen kasvu johtuu useammasta seikasta, mutta merkittävin niistä on jatkuvasti kasvavat infrakustannukset, jotka on sidottu HSL:n operatiiviseen subventiotasotavoitteeseen.

Jatkossa infrakorvausten suhdetta HSL:n operatiivisiin tavoitteisiin tulee tarkastella ja linjata omistajakuntien vahvassa yhteistyössä. Tätä käsitellään tarkemmin lausunnon kohdissa 3–4.

Lippujen hintojen suuriin korotuksiin liittyy isoja riskejä siitä, miten hyvin HSL:n ennusteet toimivat matkustajamäärien arvioiden ja siten lipputulojen osalta. Lippujen hintojen jatkuva korotus voi johtaa jossain vaiheessa siihen, että joukkoliikenteen käyttö väheneekin niin paljon, että tulot kokonaisuudessaan kääntyvät laskuun. Esimerkiksi vuokrattavat sähköpotkulaudat sekä alustatalouteen perustuvat kyytipalvelut, kuten Bolt, ovat usein hintansa puolesta jo nykyisin houkuttelevia vaihtoehtoja. Joukkoliikenteen kilpailukyvyn heikkeneminen hintojen noustessa voi vaikuttaa merkittävästi joukkoliikenteen käyttämiseen. HSL:n tulee kehittää toimintaansa siten, että joukkoliikenneverkosto erityisesti runkoyhteyksien osalta on tehokkaassa käytössä. Matkaketjujen viimeisten osuuksien osalta on tärkeää huomioida perinteisen bussilinjan lisäksi myös muut mahdolliset matkustustavat, kuten markkinoilla olevat muut palveluntarjoajat sekä jäljempänä tässä lausunnossa esiin tuotu mahdollisuus pilotoida autonomista liikennettä.

1. 57 % kokonaissubventio edellyttää hinnankorotusten lisäksi myös tarjonnan leikkauksia 5 M€:lla. Miltä alueeltaan tai minkä tyyppisistä palveluista (lähibussit, yöliikenne, koululaislinjat) kunta on valmis karsimaan joukkoliikenteen palvelua, jotta 57 %:n kokonaissubventioon päästään?

Vantaan kokonaissubventio on esitysten mukaan alle 51 % vuosina 2026–2028. Lisäksi Vantaan matkustajamäärät ovat kehittyneet erittäin myönteisesti ja Vantaan alueen matkustajamäärät ovat jo huippuvuoden 2019 tasolla. Vantaan joukkoliikennelinjasto on kustannustehokkaasti suunniteltu, eikä sieltä voida karsia aiheuttamatta haittaa. Suosituimmilla linjoilla karsinnat heikentäisivät liiaksi kapasiteettia ja harvemmin asutuilla alueilla jäätäisiin HSL:n suunnitteluohjeessa määritellyn peruspalvelutason alapuolelle.

Mikäli edellisestä huolimatta HSL kokee Vantaalle tai erityisesti vantaalaisten käyttämään joukkoliikenteeseen kohdistuvat karsinnat välttämättömiksi, tulee tehtävät karsinnat perustaa tietoon palvelujen käytöstä sekä karsintojen vaikutuksista. Oman auton käyttäminen ei ole kaikille mahdollista terveydellisistä tai taloudellisista syistä, joten joukkoliikenne on monille hyvän arjen edellytys. Vantaa näkee, että mahdollisten karsimisten tulee olla pienimuotoisia ja ne tulee suunnitella yhdessä kaupungin asiantuntijoiden kanssa.

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

Vantaa katsoo, että joukkoliikenneinvestointien vaikutus lipunhintoihin tulee pitää mahdollisimman vähäisenä. Suuret joukkoliikenneinvestoinnit mahdollistavat kestävän kaupunkirakenteen, tukevat kasvua oikeissa paikoissa ja lisäävät joukkoliikennematkustusta, mitkä ovat avainasemassa taloudellisen ja toimivan kaupunkiseudun kehityksessä sekä sen hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa. Liikenteen vaikutus hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa korostuu, kun energiayhtiöiden investoinnit leikkaavat omia päästöjään todella merkittävästi tulevina vuosina. Suuret joukkoliikenneinvestoinnit ovat siten yhä tärkeämpiä kaupungeille eikä sinänsä oikeasta periaatteesta infrakustannusten jakamiseksi käytön mukaan eri kunnille tule luopua. Infrakorvausjärjestelmän kytkentää HSL:n tavoitteisiin ja lippujen hintoihin tulee kuitenkin kehittää. Nyt tehdyt suuret investoinnit käytännössä nostavat lippujen hintoja, eikä ole perusteltua, että yhden kulkumuodon käyttäjät joutuvat maksamaan käyttämästään infrasta kohtuuttoman suuren osuuden toisin kuin muissa kulkumuodoissa.

1. Ovatko kunnat valmiita jatkamaan yhteistä keskustelua infrakorvausjärjestelmän aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseksi?

Kyllä. Vantaa on valmis etsimään syksystä 2025 alkaen aktiivisesti ratkaisua, jossa infrakustannukset eivät kohtuuttomasti rasita HSL:n taloutta ja liiallisessa määrin rajoita HSL:n operatiivista toimintaa.  Tehtävät muutokset infrakorvausmalliin tulee pitää maltillisena ja muutosten vaikutusten tulee olla ennakoitavia. Mahdolliseen uuteen infrakorvausmalliin siirtyminen tulisi tehdä vaiheittain, jotta nyt jo päätettyjen infrainvestointien rahoituslaskelmat eivät muutu. Nykyisen infrakorvausjärjestelmän uudistaminen tai korvaaminen uudella on ensisijaisesti omistajakuntien vastuulla. Vantaan näkemyksen mukaan asteittainen siirtymäaika uudistettuun järjestelmään voisi olla mahdollinen jossakin vaiheessa 2030-luvulle tultaessa.

1. 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?

Liputta matkustaminen on merkittävä ongelma runkolinjoilla, junissa sekä raitiovaunuissa. Toisaalta myös ”sinissä busseissa” esiintyy liputta matkustamista ns. feikkilippujen avulla. Liputta matkustamisella on oma vaikutuksensa joukkoliikenteen talouteen ja toisaalta matkustajien oikeudenmukaisuuden kokemukselle. Valitettavasti lippujen hintojen kasvaessa on mahdollista, että yhä useampi ei koe saavansa lipun hinnalle riittävää vastinetta, jolloin lippu saattaa jäädä yhä useammin ostamatta.

Vantaan kaupunki kannattaa maltillista tarkastajamäärän lisäämistä. Ensi sijassa tulee kuitenkin huolehtia siitä, että nykyisten tarkastajavirkojen täyttöaste säilyy koko ajan korkealla, mihin voidaan vaikuttaa mm. tarkastajakurssien järjestämistiheydellä. Kaupungille on tärkeämpää talouden kokonaisuus kuin HSL:n sisäinen kustannustehokkuus. Vantaa uskoo, että tarkastajien määrän lisäämisen aiheuttamat kulut on mahdollista kattaa tarkastusmaksuilla sekä kiinnijäämisen uhkan myötä lisääntyvillä lipputuloilla.

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

Vantaan kaupunki toivoo HSL:ltä aktiivista roolia automaattiliikenteen kehittämiseen osallistumisessa, jotta tuleva automaattinen joukkoliikenne tulisi aikanaan luontevasti osaksi HSL:n toimintaa ja joukkoliikenteen järjestämisen osaaminen tulee tässä huomioiduksi. Vantaalta on paljon alueita, joilla joukkoliikennepalvelu on yhden linjan varassa, mikä ei palvele kovin suurta osaa tarpeista. Näiden alueiden yritykset ja asukkaat hyötyisivät automaattisen liikenteen mahdollistamasta paremmasta palvelutasosta erityisesti ns. viimeisten kilometrien ongelman osalta.

Vantaa on mielellään mukana pilotoimassa automaattista liikennettä. Kokeilujen (joita on jo jonkin verran tehty) sijaan toiveena olisi, että kehittäminen kohdistuisi jatkuvaan toimintaan kiinteänä osana HSL-liikennettä ja että automaattiliikennettä edeltävälle ajanjaksolle suunniteltaisiin täysautomaatioon johtava kehityspolku ilman tarjonnan keskeytyksiä. Vantaalla nousevat potentiaalisiksi alueiksi erityisesti tietyt yritysalueet, joita joukkoliikenne ei palvele aina tarkoituksenmukaisella tavalla. Näitä on esimerkiksi Martinlaakson, Vantaanlaakson, Vantaankosken ja Petikon alueet. Kehitystyöhön on alusta asti osallistettava Vantaan kaupunkia ja sen elinvoimapalveluita.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUKSEN KONSERNIJAOSTO

## Yleisiä huomioita toiminta- ja taloussuunnitelmasta sekä kaupungin ja HSL:n yhteistyöstä

Vantaan ja HSL:n välinen yhteistyö on ollut hyvää. Tästä osoituksena on, että Vantaan tilinpäätöksessä seurattavat joukkoliikennenousut olivat vuonna 2024 korkeammat kuin ennen koronapandemiaa. Lisäksi vuoden 2024 liikennebarometrissa Vantaan joukkoliikenteeseen tyytyväisten osuus oli kasvanut aiemmista tutkimuksista.

Pääkaupunkiseudun omistajaohjaustavoitteet HSL:lle

Pääkaupunkiseudun kaupungit Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen ovat valmistelleet vuosittain suurille kuntayhtymille, HSL:lle ja HSY:lle yhteiset omistajaohjaustavoitteet. Omistajaohjaustavoitteiden sisältö on uudistettu vuodelle 2026. Tavoitteiden valmistelun lähtökohtana on, että ne pysyvät koko tavoitekauden 2026–2029 samoina, mutta tavoitteisiin liittyviä mittareita voidaan täsmentää vuosittain. Tavoitteiden jatkuvuudella tavoitellaan parempaa ennakoitavuutta ja pidemmän aikavälin strategisten tavoitteiden näkyvyyttä kuntayhtymälle. HSL:lle asetetut tavoitteet ja niitä koskevat mittarit on esitetty alla olevassa taulukossa:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1. Tuottavuuden parantaminen ja talouden tasapaino | 2. Jäsenkuntien vuotuinen subventio-osuus tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 55 % seudullisista kokonaiskustannuksista ja kuntayhtymän strategia laaditaan tämän mukaisesti, jonka lisäksi Espoon, Helsingin, Vantaan ja Kauniaisten kuntakohtaisen subvention tavoite on pitkällä aikavälillä 45–55 % | 3. Joukkoliikenteen CO2- päästöjen pienentäminen sekä asiakastyytyväisyyden ja kulkutapaosuuden kasvattaminen |
| Mittarit:  1. Kustannukset / matkustajakilometri (infrakustannusten kanssa ja ilman), tavoitetasot 2026: enintään 0,38 €/km ja enintään 0,29 €/km  2. Kustannukset / nousu (infrakustannusten kanssa ja ilman), tavoitetasot 2026: enintään 2,46 €/nousu ja enintään 1,85 €/nousu  3. HSL:n muut kuin operointi- ja infrakustannukset, tavoitetaso 2026: enintään 11,2 % kaikista kustannuksista  4. Linjakohtaisen käyttöasteen kautta kannattavuuslaskennan kehittäminen ja käyttöönotto vuonna 2026 | Mittarit:  1. Yhteisen suunnitelman tekeminen jäsenkuntien kanssa subventiotavoitteen saavuttamiseksi  2. Kuluvan vuoden toteuma ja ennuste HSL:n kustannuksista, lipputuloista ja kuntaosuuksista (infrakustannusten kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta  3. Vuosittain päivitettävät keskipitkän aikavälin (5–15 vuotta) ennusteet HSL:n kustannuksista, lipputuloista ja kuntaosuuksista (infrakustannusten kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta | Mittarit:  1. Joukkoliikenteen CO2- päästöt, tavoitetaso 2026: -90 % vuoden 2010 tasosta  2. Alueittainen asiakas- ja asukastyytyväisyys vuosittain, tavoitetaso 2026: vähintään vuoden 2024 tasolla  3. Joukkoliikenteen ja kestävien kulkumuotojen (joukkoliikenne, kävely, pyöräily) kulkutapaosuuden kasvattaminen: - Nousut, tavoitetaso 2026: vähintään 392 milj. - Kulkutapaosuus, tavoitetaso 2029: joukkoliikenne vähintään 24 %, kestävät kulkumuodot yhteensä vähintään 65 % |

Omistajaohjaustavoitteiden lisäksi muuna omistajalinjauksena esitettiin, että kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korvaus.

HSL:n osalta keskeisin, mutta haastavin tavoite on subventio-osuutta koskeva tavoite. Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Subventioaste kuvaa siis, kuinka suuren osuuden jäsenkunta joutuu maksamaan kuntayhtymän toiminnasta. Subventioasteeseen liittyvä tavoite on muotoiltu uudelleen niin, että kuntakohtaisen enintään 50 % subvention sijaan tavoitellaan enintään 55 % seututasoista subventio-osuutta kokonaiskustannuksista. Asetettu tavoitetaso on haastava HSL:n näkökulmasta, koska se sisältää sekä operointi- että infrakustannukset. Seututasoisen subventio-osuuden lisäksi Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisen tahtotilana on saavuttaa kuntakohtainen 45–55 % subventio pitkällä aikavälillä. Tällä pyritään siihen, että yhdessä kuntayhtymän kanssa saavutetaan kestävä kuntakohtainen subventiotaso suurissa jäsenkunnissa pidemmällä aikavälillä. Subventioastetason saavuttamiseksi keskeisiä keinoja ovat muun muassa perustellut lipunhintojen korotukset, toiminnan tehostaminen sekä tietoon perustuvat tarjonnan kohdentamiset, lisäykset ja leikkaukset.

Tuottavuuden parantamisen omistajaohjaustavoitteessa tavoitellaan HSL:n operatiivisen toiminnan tehostamista. Kustannustehokkuuden osalta pyritään säilyttämään hyvä tehokkuus niin kustannukset per matkustajakilometri kuin kustannukset per nousu   
-mittareilla. Yleisesti myös HSL:n hallinnon tehostaminen on tärkeää. Tämän osalta on tehtävä edelleen tarkastelua, miten HSL voi tehostaa oman hallintonsa toimintaa ja saavuttaa kustannussäästöjä. Jäsenkuntien kanssa tulee käydä aktiivisesti keskustelua eri toiminnoista ja jäsenkuntien kanssa päällekkäisiä toimintoja tulee välttää. HSL:n muut kuin operointi- ja infrakustannukset tavoitetaso vuodelle 2026 on enintään 11,2 % kaikista kustannuksista. Tavoitteiden saavuttamiseksi HSL on tehnyt 9,3 miljoonaa euroa säästöjä alkuperäiseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan verrattuna. Säästöistä 5,0 miljoonaa euroa kohdistuu operointikustannuksiin ja 4,3 miljoonaa euroa muihin kustannuksiin. Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan vuoden 2026 toimintamenoista 65 % on liikennöinnistä maksettavia operointikustannuksia, 25 % infrakorvauksia ja 10 % muita kustannuksia.

Mahdollisiin tarjonnan muutoksiin, karsimisiin ja kohdentamisiin sekä lipunhintojen kehittämiseen halutaan saada käyttöön paras mahdollinen tieto. Tuottavuutta koskevan omistajaohjaustavoitteen kolmannella mittarilla eli linjakohtaisen käyttöasteen kautta kannattavuuslaskennan kehittäminen ja käyttöönotto vuonna 2026 halutaan tieto siitä, miten aidosti voidaan seurata linjakohtaista kannattavuutta ja sen tiedon perusteella kehittää tarjontaa. Tarjonnan oikea kohdentaminen on tärkeää operatiivisen tehokkuuden kehittämiseksi. Lisäksi paremman linjakohtaisen käyttöasteen seurannan myötä esimerkiksi lippuhinnoittelun muutoksien vaikutusta voidaan pystyä tarkastelemaan paremmin.

**Muut lausunnossa huomioitavat asiat**

Alustavat keskeiset tavoitteet TTS-kaudella 2026–2028

HSL:n tilastojen perusteella vuonna 2024 joukkoliikenteen nousijamäärät Vantaalla olivat samalla tasolla kuin vuonna 2019. On kuitenkin huomioitava, että tuona ajanjaksona Vantaan väkiluku on kasvanut noin 17 000 ihmisellä. Vantaa katsookin, että nousijamäärätavoitteita asetettaessa tulisi huomioida myös muutokset väestössä. Yleisesti ottaen on kuitenkin pyrittävä siihen, että joukkoliikenne tarjoaa yhä useammalle vantaalaiselle kilpailukykyisen vaihtoehdon autolle niin ajallisesti kuin taloudellisesti.

HSL:n asiakaskokemus on varsin korkealla tasolla. Se ei kuitenkaan kerro siitä, miten nykyisin joukkoliikennettä käyttämättömät kokevat joukkoliikenteen palvelutason, ja miten heitä saataisiin houkuteltua käyttämään joukkoliikennettä. Satunnaisilla matkustajilla esimerkiksi matkustamisen ja lipun ostamisen helppous korostuvat. Tähän keväällä käyttöön saatu lähimaksaminen tuo merkittävää parannusta.

Lipputulot, kustannukset ja kuntaosuuksien taso TTS-kaudella

Vantaan kuntaosuuden muodostuminen vuosina 2025–2028-taulukossa kuvataan kustannukset, lipputulot, avustukset, ylijäämän käyttö ja subventioaste Vantaalla ja HSL-alueella.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| KUNTAOSUUS | OVK1 2025 | | TAE 2026 | | TS 2027 | | TS 2028 | |
|  | Vantaa | Yht | Vantaa | Yht | Vantaa | Yht | Vantaa | Yht |
| *Operointikustannukset* | *102,3* | *633,2* | *106,2* | *648,3* | *107,2* | *685,3* | *110,1* | *687,0* |
| *Muut kustannukset* | *11,4* | *85,0* | *12,2* | *92,1* | *12,9* | *97,6* | *12,9* | *97,1* |
| *Infrakustannukset* | *16,6* | *238,8* | *18,0* | *249,0* | *18,1* | *263,2* | *18,1* | *268,6* |
| Kokonaiskustannukset | 130,4 | 957,0 | 136,4 | 989,5 | 138,3 | 1046,2 | 141,0 | 1052,8 |
| Lipputulot | 61,4 | 390,4 | 65,8 | 419,7 | 68,3 | 435,9 | 72,8 | 465,7 |
| Avustukset | 0,7 | 4,2 | 0,9 | 4,8 | 0,9 | 4,8 | 0,9 | 4,8 |
| Ylijäämän käyttö |  |  | 3,2 | 11,4 | 0,0 | 0,3 | 0,0 | 0,3 |
| Kuntaosuudet | 68,3 | 562,5 | 66,5 | 553,5 | 69,2 | 605,3 | 67,4 | 582,0 |
| Subventio-% | 52,4 % | 58,8 % | 48,8 % | 55,9 % | 50,0 % | 57,9 % | 47,8 % | 55,3 % |

**Vantaan kuntaosuuden muodostuminen vuosina 2025–2028**

Vuosina 2025–2026 HSL:n kokonaiskustannukset ovat nousemassa noin 33 milj. euroa, josta 7 milj. euroa selittyy muilla kustannuksilla, 10 milj. euroa infrakustannuksilla ja 15 milj. euroa operointikustannuksilla. Vantaan osuus kustannuksista on nousemassa 6,0 milj. euroa: operointikulut kasvavat 3,9 milj. euroa, muut kustannukset kasvavat 0,8 milj. euroa ja infrakulut kasvavat 1,4 milj. euroa.

Lipputulot kasvavat vuosina 2025–2026 arvion mukaan noin 29 milj. euroa eli noin 7,5 prosenttia. Vantaan osuus lipputulojen kasvusta on 4,4 milj. euroa eli noin 7,2 prosenttia. Lipputulojen kasvu saattaa olla liian optimistinen esitetyillä hinnankorotuksilla. Lisäksi lippuhintojen korotukset voivat vähentää joukkoliikenteen ja kestävien liikkumismuotojen suosiota.

Vuosina 2025–2028 HSL arvioi saavansa tukia 4,8 milj. euroa vuodessa, josta Vantaan osuus on 0,9 milj. euroa vuodessa. Vantaa korostaa, että valtion tuki HSL-alueen joukkoliikenteeseen on tällä hetkellä täysin riittämätön. Kyse on myös Suomen liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamisesta: suurilla kaupunkiseuduilla on eniten potentiaalia kestävän liikkumisen edistämiselle ja siten päästöjen vähentämiselle. HSL:n tuleekin yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa vaikuttaa valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi. Lisäksi suunnitelmassakin mainittu liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksen vaatima vaikuttamistyö on keskeistä, jotta uudistukset kehittyisivät joukkoliikenteen tai kestävän liikkumisen edistämisen kannalta oikeaan suuntaan.

HSL:n esityksen mukaan Vantaa käyttäisi ylijäämää 3,2 milj. euroa vuonna 2026. Arvion mukaan vuoden 2026 lopussa Vantaalla ei ole olemassa enää ylijäämää. Vuosina 2027 ja 2028 ylijäämää ei suunnitelman mukaan käytetä. Vantaa hyväksyy esityksen, mutta tähdentää ettei Vantaalle tulisi syntyä alijäämää, jota tulisi kattaa jatkossa.

Tasatariffi

HSL:n tulee alkavalla valtuustokaudella valmistella ratkaisu, jossa nykyisen pääkaupunkiseudun kuntien alueelle muodostetaan tasatariffivyöhyke. Kehäradan asemien vyöhyke suhteessa Vantaan työpaikkoihin muodostaa epätavanomaisia tilanteita lippujen hinnoittelussa.

Lipputuotteiden kehittäminen

HSL:n on ryhdyttävä uudistamaan lipputuotteiden sisältöä. HSL:n pitäisi selvittää, minkälaisilla lipputuotteilla se voisi sopeutua uuteen koronan jälkeiseen normaaliin, jossa asiantuntijatyötä tehdään usein hybridimallilla ja miten se voisi edistää käyttäjien kiinnostusta käyttää joukkoliikennettä. Perinteisen kausi- tai sarjalipun lisäksi HSL tulisi aktiivisesti kehittää erilaisiin matkustustarpeisiin liittyviä lippuratkaisuja asiakaslähtöisesti. HSL:n tulee palauttaa kausilippuihin vapaasti valittavissa oleva kauden pituus. Se kannustaa käyttämään joukkoliikennettä ja ostamaan lipun myös tilanteessa, jossa tarvetta ei ole koko kauden pituudelle.

Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus

Vantaan kaupungille on erittäin tärkeää, että joukkoliikenne on kaikkien käytettävissä. Tämä edellyttää riittävää palvelutasoa ja kohtuullisia lipunhintoja. Eri ikäiset ja toimintakyvyltään erilaiset ihmiset tulee huomioida joukkoliikenteen suunnittelussa.

Vantaa on lapsiystävällinen kunta ja huomauttaa, että lasten ja nuorten kokemus joukkoliikenteestä on erityisen tärkeää tulevaisuuden kulkumuotojakauman kannalta. Bussiaikatauluja ja reittejä suunniteltaessa on turvattava erityisesti lasten ja nuorten koulumatkaliikenteen sujuvuus, turvallisuus ja saavutettavuus. On tärkeää, että sukupuolesta ja taustasta riippumatta kuntalaiset haluavat ja uskaltavat käyttää joukkoliikennettä.

Joukkoliikenteen turvallisuus ja erityisesti turvallisuuden tunne vaativat entistä enemmän huomiota ja toimenpiteitä. Vantaan kaupungin turvallisuuskyselyssä 2024 tyypillinen maininta vaaralliseksi koettuun paikkaan/alueeseen liittyi juna-asemaan tai sen ympäristöön. Vantaan kaupunki onkin jo tarttunut toimeen ja asemien turvallisuutta on aloitettu kohentamaan systemaattisesti erilaisin parannustoimenpitein. Työ aloitetaan Myyrmäen, Koivukylän ja Kivistön asemilta. Työtä ohjaamaan on perustettu asemanseutujen turvallisuuden ohjausryhmä. Joukkoliikenteen turvallisuuden lisäämiseksi tarvitaan kuitenkin kaikkia osapuolia, joten Vantaa kutsuukin myös HSL:n mukaan tähän yhteistyöhön. Vantaan kaupunki on tunnistanut myös HSL-vetoisen seudullisen asematoimijaverkoston merkityksen ja osallistuu sen toimintaan aktiivisesti.

Vaikutusten arviointi

Taloussuunnitelman vaikutusten arviointi on hyvin vähäistä, vaikka esimerkiksi lipun hinnan korotuksilla ja joukkoliikenteeseen tehtävillä karsinnoilla voi olla suuria vaikutuksia hyvän arjen edellytyksiin. Toiminta- ja taloussuunnitelmassa tulisi arvioida suunnitelman vaikutuksia eri ikäisiin ja taustaisiin sekä erilaisessa taloudellisessa tilanteessa oleviin asukkaisiin.

Vantaan kaupunki on lapsiystävällinen kunta ja kehittämässä lapsivaikutusten arviointia. HSL:n osalta olisi keskeistä arvioida, miten joukkoliikenne palvelee lasten ja perheiden liikkumistarpeita, sekä muodostavatko joukkoliikenteen kohoavat lippujen hinnat esteitä esimerkiksi lasten harrastamiselle.

Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026–2028

Lukuisat joukkoliikenteeseen vahvasti vaikuttavat rakennus- ja korjaushankkeet valitettavasti paitsi aiheuttavat lisäkustannuksia myös heikentävät matkustuskokemusta pidentyneiden matka-aikojen takia. Vantaalla merkittävimmin tulevat vaikuttamaan Vantaan ratikan rakennustyöt sekä Kehäradan junaliikenteen katkaisevat remontit. Vantaalaisten tekemiin seutumatkoihin vaikuttavat suuresti myös muut Helsingissä tai Espoossa toteutuvat isot hankkeet. Junatien metrosillan uusimisen aiheuttama metroliikenteen katkeaminen useiksi kuukausiksi Kulosaaren ja Sörnäisten välillä vaatii erityisesti Itä-Vantaan tarpeiden tarkastelusta. Riittävä ymmärrys asiakkaiden tarpeista ja riittävä korvaava liikenne ovat keskeisiä, joilla matkustajien pysymiseen joukkoliikenteen parissa voidaan vaikuttaa. Poikkeusreittien osalta riittävä informaatio (myös erityisryhmille) sekä vahva yhteistyö kaupungin kanssa mahdollisesti tarvittavien väliaikaisten pysäkkien, liikennevaloetuuksien tai muiden järjestelyjen osalta ovat myös keinoja vaikuttaa tilanteeseen.

Vantaan ratikan allianssi aloitti toimintansa lokakuussa 2024. Vantaan ratikan rakentamisen on määrä käynnistyä täysipainoisesti vuoden 2025 aikana. Ratikan rakentaminen vaikuttaa sekä busseihin että juniin. Joukkoliikenteen toimivuuden ja joukkoliikenteen asiakkaiden vuoksi on elintärkeää, että HSL osallistuu ratikan rakentamisen aikaiseen suunnitteluun ja viestintään merkittävällä panoksella. Rakentamisen aikaisen bussilinjaston palvelutasosta ja sujuvuudesta on erittäin tärkeää huolehtia, jotta joukkoliikenteen käyttö ei vähenny ratikan reitillä, ja että uudet asukkaat saadaan heti hyvän joukkoliikenteen pariin. Tilapäisten järjestelyjen osalta myös toimiva tiedotus muuttuvien reittien ja pysäkkien osalta on ensiarvoisen tärkeää hyvän asiakaskokemuksen varmistamiseksi.

Runkolinjan 570 toimivuudesta ratikan rakentamisen aikana tulee pitää huolta. Linjan matkustajamäärät ovat kehittyneet suotuisasti linjan alkamisen jälkeen ja keväällä 2025 arkipäivien matkustajamäärä oli noin 15 800 matkustajaa päivässä mediaanin ollessa noin 16 800 matkustajaa. On tärkeää huolehtia, että linjan matkustajia menetettäisiin mahdollisimman vähän rakennustöiden aiheuttamien haittojen takia. Käytännössä rakennustöiden aiheuttamista kiertoreiteistä ja muusta hidastumisesta johtuen tämä edellyttää lisäpanostuksia linjalle, jotta riittävän tiheä vuoroväli ja hyvä matkustusmukavuus voidaan varmistaa.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin asiakaskokemuksen parantaminen on erittäin tärkeää. Vantaa on rajoittanut liityntäpysäköinnin alueesta riippuen maksuttomaksi tai 1–2 euron hintaiseksi vain joukkoliikennelippua vastaan. Valitettavasti usein esitetyistä pyynnöistä huolimatta HSL ei ole onnistunut kehittämään ratkaisujaan siten, että pysäköintiautomaateille jonottamisesta voisi luopua ja tunnistautumisen hoitaa mobiililaitteella. Vantaan kaupunki toivoo edelleen vauhtia tähän kehitystyöhön, jotta matkustajille voidaan tässä tarjota sujuvat ja nykyaikaiset ratkaisut.

Opiskelijoiden liput

Lippujen hintojen osalta Vantaan kaupunki haluaa kiinnitettävän hintojen oikeudenmukaisuuteen. Esimerkiksi HSL-alueella asuva opiskelijat saavat kausilipun huomattavasti halvemmalla kuin muualla kirjoilla olevat opiskelijat. Opiskelijoille on monesti tyypillistä, että kesätyö- tai harjoittelupaikka saattaa järjestyä kotipaikkakunnaltaan pääkaupunkiseudulta, vaikka opiskelupaikkakunta olisikin muualla. Kotipaikkakunnan muutos Digi- ja väestöviraston järjestelmiin vie myös aikaa, jolloin opiskelija-alennuksen saamiseksi tämäkään ei heti auta. Opiskelijat ovat myös keskeisessä iässä, jolloin heidän hyväksi kokemansa joukkoliikennejärjestelmä voi ohjata heidät joukkoliikenteen aktiivikäyttäjiksi myös jatkossa ja vaikuttaa autonhankintahaluihin. Vantaa toivoo HSL:n arvioivan mahdollisuuksia laajentaa oikeutta opiskelijalippuihin myös muilla paikkakunnilla asuville ja siitä aiheutuvia kustannuksia.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUKSEN KONSERNIJAOSTO