

Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029

Johdanto

Lausuntopyynnössään HSL pyytää jäsenkunnilta 10.9.2026 mennessä lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029.

1. Jäsenkuntia pyydetään esittämään lausunnoissaan näkemyksensä seuraavista kokonaisuuksista:
 - a) HSL:n toimintasuunnitelma
 - b) Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
 - c) Kuntaosuuksien taso Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029.
2. Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:
 - a) Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %)?
 - b) Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?
 - c) Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyin päästötavoitteen saavuttamiseksi?
 - d) Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisulla?

Vantaan kaupungin lausunto:

1. Näkemykset HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman kokonaisuuksista
 - a) HSL:n toimintasuunnitelma

Joukkoliikenteeseen ja erityisesti asemanseutuihin liittyvä turvattomuuden tunne on ollut viime aikoina vahvasti esillä ja turvallisuuden tunteen vahvistaminen vaatii toimia. Vantaan kaupunki onkin jo aloittanut asemanseutujen parantamistoimet Myyrmäen asemalla ja seuraavaksi ovat vuorossa Koivukylän ja Kivistön asemat. Työtä ohjaamaan on perustettu asemanseutujen turvallisuuden ohjausryhmä. Keskeiset yhteistyökumppanit on lisäksi kutsuttu mukaan yhteistyöryhmään, jota kautta toivotaan HSL:nkin osallistuvan aktiivisesti joukkoliikenteen turvallisuuden tunteen kehittämiseen.



Vantaan kaupunki kehittää parhaillaan oman liikennetiedon tuottamista ja hyödyntämistä suunnittelun ja päätöksenteon tukemiseksi. Joukkoliikenteen osalta pyritään erityisesti kehittämään bussien sujuvuustiedon hyödyntämistä joukkoliikenteelle hankalien ja ruuhkautuvien paikkojen tunnistamisessa. Myös HSL kerää paljon erilaista tietoa joukkoliikenteestä ja kestävästä liikkumisesta. HSL:n ja kaupungin tuottamien tietojen yhdistämisen ja yhteisen suunnittelun potentiaalia ei kuitenkaan tällä hetkellä täysin hyödynnetä mahdollisimman kustannustehokkaan joukkoliikenteen suunnittelemiseksi. Kaupungin maankäytön ja liikenteen suunnittelussa tehtävillä ratkaisuilla on kuitenkin merkittäviä vaikutuksia myös kilpailukykyisen joukkoliikenteen tukemisessa.

HSL on nostanut asiakasymmärryksen ja väestön erilaiset tarpeet tärkeään rooliin. Tavoitteena suunnitelmassa on mainittu joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja käytön lisääminen ihmisen elämänvaiheiden yli kattaen nuoren sukupolven (koululaiset ja nuoret) ja ikääntyvän väestön liikkumisen tarpeet. Molemmat em. ryhmät on nostettu esiin Vantaan strategiassakin: "Annamme lapsille ja nuorille vahvat eväät elämään" sekä "Tunnistamme ikäihmiset voimavarana."

Joukkoliikenteen tulee olla kaikkien käytettävissä sekä riittävän palvelutason että kohtuullisten lipunhintojen osalta. Joukkoliikenne mahdollistaa lasten ja nuorten itsenäisen liikkumisen, ja heidän kokemuksensa joukkoliikenteestä on erityisen tärkeää tulevaisuuden kulkumuotojakauman kannalta. On erittäin tärkeää, että iästä, sukupuolesta ja taustasta riippumatta kuntalaiset voivat ja haluavat käyttää joukkoliikennettä.

Toiminta- ja taloussuunnitelman yhteydessä tulisi arvioida suunnitelman vaikutuksia eri ikäisiin ja taustaisiin sekä erilaisessa taloudellisessa tilanteessa oleviin asukkaisiin, koska esimerkiksi lipun hinnoilla ja joukkoliikenteen palvelutasolla voi olla keskeinen vaikutus asukkaiden liikkumisen mahdollisuuksiin ja hyvän arjen edellytyksiin.

HSL on suunnittelemassa kokeilua matkaperusteisesta hinnoittelumallista, jossa matkan hinnoittelu pohjautuu vyöhykkeiden sijasta tai niiden ohella matkan pituuteen. Asiakaskokeilussa on tarkoitus selvittää mallin vaikutusta mm. asiakaskokemukseen, joukkoliikenteen käyttöön eri asiakassegmenteissä sekä HSL:n lipputuloihin. Vantaan kaupunki huomauttaa, että näiden lisäksi on tarpeen arvioida myös vaikutuksia matkustamisen ja liikennöinnin sujuvuuteen, millä on suora vaikutus joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja toki myös joukkoliikenteestä aiheutuviin kustannuksiin. Matkaperusteisen hinnoittelumallin sekä lähimaksussa yhden vuorokauden hintakaton pilotti ovat kannatettavia selvittää. Jos vyöhykkeet tulevat jäämään kausilippujen perusteeksi, tulee HSL:n selvittää pääkaupunkiseudun kuntien kanssa mahdollisuuksia vyöhykejärjestelmän

kehittämiseksi. Vantaan kaupunki on jo useita vuosia viestinyt toivetilastaan kaupungin sisällä kulkevan vyöhykerajan poistamisesta.

Vantaan kaupunki katsoo myös, että HSL:n tulisi edelleen kehittää lipputuotteitaan. Perinteisen kausi- tai sarjalipun lisäksi HSL:n tulisi aktiivisesti kehittää asiantuntijatyön hybridimalliin paremmin sopivia sekä erilaisiin matkustustarpeisiin liittyviä lippuratkaisuja asiakaslähtöisesti. HSL:n tulee palauttaa kausilippuihin vapaasti valittavissa oleva kauden pituus. Se kannustaa käyttämään joukkoliikennettä ja ostamaan lipun erilaisissa tilanteissa. Tärkeää olisi pystyä tarjoamaan myös helposti käytettäviä lipputuotteita erilaisille ryhmille ja yrityksille sekä mahdollisuuksia yhdistää joukkoliikenne tapahtumalippuihin.

Vantaan vammaisneuvosto on käsitellyt HSL:n lausuntopyyntöä kokouksessaan 3.6.2026. Vantaan vammaisneuvosto vaatii palvelutason nostoa busseissa. Laatusoa pitää seurata bussiliikenteessä etenkin esteettömyysnäkökulmasta (esim. kulkulaiskien käyttö). Vammaisneuvosto vaatii myös, että HSL huomioisi paremmin erilaisen toimintakyvyn omaavat ihmiset palvelussaan sekä erityisesti tarkastusmaksujen määrittämisessä. Vammaisneuvosto ei kannata tarkastusmaksun korottamista.

Vantaan vanhusneuvosto on antanut oman lausuntonsa, joka on liitteenä.

b) Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Joukkoliikennepalvelu paranee suunnittelukauden aikana raideliikenteen hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunuvuorenrannassa (Kruunusillat) sekä Espoossa Leppävaaran ja Espoon keskuksen välillä ja Kirkkonummella (Espoon kaupunkirata). Bussiliikenteessä parannukset ovat pieniä lisäyksiä kasvavien alueiden tarjontaan kysynnän kasvaessa. Joukkoliikenteen kohdentaminen oikein on erittäin tärkeää tässä taloudellisessa tilanteessa, jossa ei ole osoittaa lisärahoitusta joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen. Taloudellisesti kannattavimpien yhteyksien lisäksi tulee huolehtia peruspalvelutasosta, jotta riittävä palveluiden saavutettavuus voidaan taata myös niille, joille auton käyttäminen ei ole mahdollista. Kyse on talouden lisäksi erittäin vahvasti myös yhdenvertaisuudesta ja yhtenäisistä mahdollisuuksista.

Vuosien 2027-2029 aikana joukkoliikennettä haastavat laajat poikkeusjärjestelyt. Työmaiden vaikutukset aiheuttavat kustannuslisäyksen, kun korvaavan liikenteen järjestäminen kasvattaa operointikustannuksia. Lisäksi matka-aikojen piteneminen ja tarjottavan liikenteen laatutason heikkeneminen laskevat lipputuloja.



Vantaan alueella ratikan rakennustyöt aiheuttavat merkittäviä bussiliikenteen poikkeusjärjestelyjä ja liikenteen hidastumista sekä haasteita täsmällisyydelle. Tästä aiheutuu kustannuksia useille bussilinjoille. Erityisesti Hakunilantie ja Hakunilantien Kehä III ylittävän sillan purkaminen vuonna 2027 aiheuttaa merkittäviä operointikustannuksia alueella liikennöivillä linjoilla. Kustannuksia on pyritty alentamaan päättämällä runkolinjan 570 Lentoaseman sijaan Pakkalaan.

Poikkeusjärjestelyistä huolimatta on tärkeää huolehtia, että joukkoliikenteen matkustajia menetettäisiin mahdollisimman vähän rakennustöiden aiheuttamien haittojen takia. Joukkoliikenteen sujuvuusongelmia on tärkeää ratkoa myös infran toimenpiteillä kuten liikennevaloetuksilla ja muilla sujuvuutta parantavilla järjestelyillä. Työmaajärjestelyjen selkeyttä, matkustajainformaatiota muuttuvista järjestelyistä sekä toimivaa opastusta ei voi liikaa korostaa. Tämä edellyttää hyvää yhteistyötä ja tiedonkulkua Vantaan ratikan allianssien ja kaupungin sekä HSL:n kesken.

Vantaan alueen työmaiden lisäksi vantaalaisten tekemiin seutumatkoihin vaikuttavat suuresti myös naapurikaupunkien joukkoliikenteeseen vaikuttavat rakennustyömaat. Junatien metrosillan uusimisen aiheuttama metroliikenteen katkeaminen useiksi kuukausiksi Kulosaaren ja Sörnäisten välillä vaatii erityisesti Itä-Vantaan tarpeiden tarkastelua.

On tärkeää, että HSL noudattaa tuottavuusohjelmaa ja karsii kannattamatonta liikennettä. Kuitenkin tulee huomata, että joukkoliikenteellä on merkittävä sosiaalinen rooli liikkumistarpeen ja sosiaalisten hyötyjen tuottamisessa ei-välttämättömien liikkumistarpeiden muodossa. Tuottavuusohjelmaa toteuttaessa tulee huomioida Vantaan segregoituneiden alueiden tilanne ja suhtautua näiden alueiden palvelutason karsintaan varovaisuusperiaatteen mukaisesti.

Vantaan ratikan liikennöinnin aloituksen kannalta on kriittisen tärkeää, että vanhojen raitiovaunujen käyttöiän jatkaminen ja peruskorjaus tehdään täysimääräisenä nopeasti. Vain tämä käytännössä mahdollistaa Vantaan ratikan liikennöinnin aloituksen aikataulussa ja edes kohtuullisella palvelutasolla Q4/2029 – Q1/2030. Tämä tulee vaatimaan myös olemassa olevan kaluston jakamista Helsingin ja Vantaan liikenteeseen, ja tässä HSL:llä on merkittävä rooli, että hyvä kompromissi kaupunkien kesken löytyy. Yhtä lailla uuden vaunusarjan, josta Vantaan ratikankin vaunut tulevat, sekä siihen kuuluvien kolmen prototyyppivaunun hankintaprosessia tulee kaikkien pyrkiä edistämään nopeimmalla mahdollisella tavalla.



- c) Kuntaosuuksien taso kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029.

Pääkaupunkiseudun omistajaohjaustavoitteet HSL:lle

Pääkaupunkiseudun kaupungit Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen ovat valmistelleet vuosittain suurille kuntayhtymille, HSL:lle ja HSY:lle yhteiset omistajaohjaustavoitteet. Tavoitteiden valmistelun lähtökohtana on, että ne pysyvät koko tavoitekauden 2027–2029 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:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän omistajaohjaustavoitteet 2027–2029 sekä mittarit ja tavoitearvot 2027

1. Tuottavuus paranee ja talous on tasapainossa.	2. Jäsenkuntien vuotuinen subventio-osuus vuoden 2029 loppuun mennessä enintään 55 % seudullisista kokonaiskustannuksista infrakustannusten kanssa ja enintään 40 % seudullisista kokonaiskustannuksista ilman infrakustannuksia.	3. Kestävyystavoitteet: Joukkoliikenteen operoinnin kasvihuonekaasupäästöt pienenevät, kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa ja HSL:n bussiliikenne on sähköistynyt vuoteen 2030 mennessä*.	4. Joukkoliikenteen asiakastytytvyisyys hyvällä tasolla.
A) Kustannukset/matkustajakilometri -infrakustannusten kanssa: enintään 0,41 €/km -ilman infrakustannuksia: enintään 0,31 €/km B) Kustannukset/nousu -infrakustannusten kanssa: enintään 2,55 €/nousu -ilman infrakustannuksia: enintään 1,90 €/nousu C) HSL:n muut kuin operointi- ja infrakustannukset -kustannukset eivät kasva vuoteen 2026 verrattuna	A) Subventioaste infrakustannusten kanssa -enintään 59,7 % B) Subventioaste ilman infrakustannuksia -enintään 45,9 %	A) Joukkoliikenteen operoinnin kasvihuonekaasupäästöt -enintään 38 200 tCO ₂ -ekv B) Joukkoliikenteen ja kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus** -joukkoliikenne vähintään 30 % -kestävät kulkumuodot yhteensä vähintään 60,5 % C) Sähköisen kaluston osuus koko bussikalustosta (%) -sähköisen bussikaluston suhteellinen osuus kasvaa vuodesta 2026	A) Alueittainen asiakastytytvyisyys -NPS-keskiarvo vähintään 36 B) Alueittainen asukastytytvyisyys -BEST-kokonaistyytytvyisyys vähintään 70
Muut omistajalinjaukset: - Kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korko - Kuntayhtymä tukee työllisyydenhoitoa jäsenkuntien alueella ja raportoin prosenttiosuuden hankinnoistaan, joissa on käytetty työllistämistä - HSL raportoi jäsenkuntien edellyttämällä tavalla: 1) kuluun vuoden toteuma ja ennuste HSL:n kustannuksista, lipputuloista ja kuntaosuuksista (infrakustannusten kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta; 2) vuosittain päivitettävät keskipitkän aikavälin (5–15 vuotta) ennusteet HSL:n kustannuksista, lipputuloista ja kuntaosuuksista (infrakustannusten kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta; 3) linjakohtainen käyttöaste ja kannattavuus *Mikäli tavoite osoittautuu täytäntöönpanossa taloudellisesti epärealistiseksi, käytetään muita tehokkaita päästövähennyskeinoja bussiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseksi lähelle nolaa vuoteen 2030 mennessä. Bussien tekninen laatu ei kuitenkaan saa heikentyä. **Kestävät kulkumuodot: joukkoliikenne, kävely, pyöräily. Kulkutapaosuus: liukuvalla/jatkuvalla liikemistutkimuksella mitattuna.			

HSL on ryhtynyt tuottavuustoimenpiteisiin liikennöinnin lisäksi myös muun toiminnan osalta. PKS omistajaohjaustavoitteissa tuottavuuden osalta tavoitteena on, etteivät HSL:n muut kuin operointi- ja infrakustannukset kasva v. 2026 verrattuna. Tavoitteen saavuttamiseksi on tärkeää edelleen tarkastella, miten HSL voi entisestään tehostaa hallinnon toimintaa ja saavuttaa kustannussäästöjä. Jäsenkuntien kanssa tulee jatkaa keskustelua eri toiminnoista ja niiden kehittämisestä. Mahdollisia jäsenkuntien kanssa päällekkäisiä toimintoja tulee välttää.



Uutena omistajalinjauksena HSL kehoitetaan tukemaan työllisyyden edistämistä jäsenkunnissa ja käyttämään aiempaa laajemmin hankinnoilla työllistämisen ehtoja hankinnoissaan.

HSL kustannukset ja lipputulot sekä Vantaan kuntaosuus

Vantaan kuntaosuuden muodostuminen vuosina 2026–2029 -taulukossa kuvataan kustannukset, lipputulot, avustukset, ylijäämän käyttö ja subventioaste Vantaalla ja HSL-alueella.

KUNTAOSUUS	OVK1 2026		TAE 2027		TS 2028		TS 2029	
	Vantaa	Yht	Vantaa	Yht	Vantaa	Yht	Vantaa	Yht
Operointikustannukset	104,8	648,0	112,2	695,1	108,8	691,4	109,3	713,5
Muut kustannukset	11,8	89,0	11,5	86,8	11,6	88,0	11,8	89,1
Infrakustannukset	18,0	249,0	18,5	258,1	19,5	275,2	28,2	302,0
Kokonaiskustannukset	134,6	986,0	142,2	1040,0	139,9	1054,6	149,3	1140,6
Lipputulot	66,2	411,0	67,5	418,5	71,8	447,5	76,2	476,0
Avustukset	0,9	4,8	0,9	4,8	0,9	4,8	0,9	4,8
Ylijäämän käyttö			1,3	2,6	1,3	2,6	1,3	2,6
Kuntaosuudet	67,6	570,2	73,8	616,7	67,3	602,3	72,2	623,7
Subventio-%	50,2 %	57,8 %	51,9 %	59,3 %	48,1 %	57,1 %	48,4 %	56,5 %

Vantaan kuntaosuuden muodostuminen vuosina 2026–2029

Vuosina 2026–2027 HSL:n kokonaiskustannukset ovat nousemassa noin 54,0 milj. euroa. Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2027 9,1 milj. euroa (4,0 %) suuremmat kuin vuonna 2026. Vuonna 2028 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 275,2 milj. euroa ja vuonna 2029 yhteensä 302,0 milj. euroa.

Liikennöinnistä maksetaan joukkoliikenteen operointikustannuksia vuonna 2027 yhteensä 695,1 milj. euroa, joka on 67,0 % kaikista toimintamenoista. Liikennöinnistä maksettavat operointikustannukset ovat 691,4 milj. euroa vuonna 2028 ja 713,5 milj. euroa vuonna 2029.

Vantaan osuus kustannuksista on nousemassa 2026->2027 6,6 milj. euroa: operointikulut kasvavat 7,4 milj. euroa, muut kustannukset laskevat 0,3 milj. euroa ja infrakulut kasvavat 0,5 milj. euroa.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2027 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 418,5 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2027 on 7,5 milj. euroa (1,8 %) kuluva vuoden 2026 ennustetta suurempi. Lipputulotavoite on laskettu 3,1 prosentin

keskimääräiseen hintojen korotukseen perustuen (inflaatio + 1,7 %-yks.). Vuonna 2028 lipputulotavoite on 447,5 milj. euroa ja vuonna 2029 476,0 milj. euroa.

Vantaan osuus lipputulojen kasvusta on 1,3 milj. euroa eli noin 2,0 prosenttia. Lipputulojen kasvu saattaa olla liian optimistinen esitetyillä hinnankorotuksilla. Lisäksi lippuhintojen korotukset voivat vähentää joukkoliikenteen ja kestävien liikkumismuotojen suosiota.

Vuosina 2026–2029 HSL arvioi saavansa tukia 4,8 milj. euroa vuodessa, josta Vantaan osuus on 0,9 milj. euroa vuodessa. Vantaa korostaa aiempien vuosien tapaan, että valtion tuki HSL-alueen joukkoliikenteeseen on tällä hetkellä täysin riittämätön. HSL:n tulee jatkaa yhteistyötä Helsingin seudun kuntien kanssa vaikuttaakseen valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseen.

Vuoden 2026 lopulla Vantaan kuntaosuuksien ylijäämä on arviolta n. 2 milj. euroa, kun huomioidaan kuntaosuuslaskennan virheen korjaus vuodelle 2026. HSL:n esityksen mukaan Vantaa käyttäisi ylijäämää 1,336 milj. euroa vuonna 2027. Vantaa hyväksyy esityksen, mutta tähdentää ettei, Vantaalle tulisi syntyä alijäämää, jota tulisi kattaa jatkossa.

2. Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:

- a) Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %)?

Vantaan kaupunki kannattaa lipunhintojen maltillista korottamista siten, että varaudutaan jossain määrin hintojen ja kustannusten nousuun, mutta ei 6 % hinnannostolla. Sopiva korotustaso on jossain ehdotetun 3,1 ja 6 % välimaastossa. Pidemmässä juoksussa asiakasmäärät tulevat kasvamaan. Energian hinta todennäköisesti laskee jonkin verran maltillisemmaksi. Junatien remontin vaikutus on myös jossain määrin väliaikainen ja sen vaikutus kohdistuu eniten Helsinkiin, jolla on perinteisesti ollut vakaa subventioaste eikä siten mitä luultavimmin kriittisiä hinnankorotustarpeita. Sopiva hinnankorotustaso voisi olla Vantaan näkemyksen mukaan 4-5 %, mikä tuntuu matkustajille hyväksyttävämältä. 12 miljoonan euron tuottavuusohjelma on niin ikään kannatettava nykyisessä taloustilanteessa. Mikäli osoittautuu, että korotus ei ole riittävä, voidaan tähän reagoida kuitenkin kesken vuotta.

Lippujen hintojen vuosittaiset yleistä kustannustason nousua suuremmat korotukset yhdessä joukkoliikenteen palvelutason karsimisen - vaikkakin harkitusti - kanssa samalla, kun kaupungin asukasmäärä kasvaa on vahvasti ristiriidassa Vantaan joukkoliikenteen käytön kasvattamistavoitteiden kanssa. HSL:n talouden vahvistamiselle pitääkin löytää kestävämpi tie, joka huomioi kaupunkien hiilineutraalius- ja muut kestävyystavoitteet. Joukkoliikenteen käytön lisääminen on yksi keskeisistä tavoitteista, joka myös tukee maankäytön kehittämistä.

b) Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?

Vantaan kaupunki katsoo, että merkittävä osa tahallaan liputta matkustavista kuuluu ryhmiin, joilla on jo valmiiksi taloudellisia vaikeuksia, jolloin tarkastusmaksun nosto ei lisää suoraan tuloja tai vähennä liputta matkustamista. HSL:n omista tilastoista ja julkisesta keskustelusta tiedetään, että huomattava osa määrättyistä tarkastusmaksuista päätyy suoraan ulosottoon.

On olemassa heikkoa näyttöä, että sakkojen korottamiset tai tuomioiden korottamiset auttavat muuttamaan rikollista tai haitallista käyttäytymistä. Huomattavasti merkittävämpää on se, miten tehokkaasti järjestelmä valvoo liputta matkustamista ja miten suuri kiinnijäämisriski käytännössä on. Edellisessä korotuksessa vuonna 2024 liputta matkustaminen ei Vantaan kaupungin käsityksen mukaan vähentynyt. Vantaan kaupunki esittää, että HSL ensisijaisesti tehostaa ja kehittää tarkastustoimintaansa ja pyrkii siten vaikuttamaan liputta matkustamiseen.

Tarkastusmaksun suuruutta voidaan verrata myös pysäköintivirhemaksun suuruuteen (60-80 euroa). Ehdotus vaikuttaa merkitykseltään vähäiseksi jäävältä tulonlisäystoimenpiteeltä, jolla ei liputta matkustaminen kuitenkaan tosiasiasa vähene.

Tarkastusmaksun suuruus saa olla joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain 5 §:n mukaan enintään 40 x halvimman kertalipun hinta. Mikäli HSL pilotoi matkan pituuteen perustuvaa hinnoittelua, jossa lyhyen matkan lippu tulee nykyistä halvinta kertalippua edullisemmaksi, esitetty tarkastusmaksu 130 euroa saattaa muodostua em. säännöksen vastaiseksi.

Vantaan kaupunki ehdottaa, että HSL selvittää vielä mahdollisuuksia lipuntarkastuksen laajentamiseksi mm. metron osalta, jossa kulkee todella suuria määriä matkustajia. Portittomuus voi joissain tapauksissa myös johtaa siihen, että kuljetaan epähuomiossa ilman lippua. HSL:n kannattaakin selvittää myös mahdollisuutta porttien asentamiseen metroon. Lisäksi kannattaa selvittää, voidaanko teknologista tarkastamista ja kohdentamista laajentaa esimerkiksi siten,

että jatkossa nähtäisiin kulkuvälineen sisällä olevien matkustajien ja toisaalta validoitujen/maksettujen lippujen määrä? Vantaa katsoo, että teknologian hyödyntäminen ym. keinot liputta matkustamisen vaikeuttamiseksi ovat parempia ja vaikuttavampia vaihtoehtoja kuin pelkkä tarkastusmaksun korotus. Mahdolliset lippujen validointivaatimukset eivät saa kuitenkaan johtaa matkustamisen ja liikenteen sujuvuuden olennaiseen heikkenemiseen.

- c) Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyin päästötavoitteen saavuttamiseksi?

Vantaan kaupunki pitää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen rajoittamista tärkeänä. Kuitenkin se pitää saavuttaa kustannustehokkailla ja kustannuksiin suhteutettuna vaikutuksiltaan merkittävillä toimenpiteillä. Parhaimmillaan se on saavutettavissa kustannusneutraaleilla ja markkinoita myötäilevillä politiikkatoimilla ja toimenpiteillä. Esimerkiksi sähköbussien yleistyminen on tapahtunut markkinoiden ehdoilla, koska sähköbussien kustannustaso on osoittautunut hyvin kilpailukykyiseksi viime vuosina.

Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että kasvihuonekaasupäästöjen määrä jatkaa laskusuuntaisena myös joukkoliikenteessä. Vantaan kaupunki ei kannata päästötavoitteen kiristämistä strategian mukaisesta tavoitteesta sen suurten kustannusten ja pienen vaikuttavuuden takia. Lisäksi Vantaan kaupunki huomauttaa, että käytännössä biopolttoaineet eivät vähennä päästöjä nykyisillä poliittisilla linjauksilla, koska kansallisella tasolla öljy-yhtiöt voivat vähentää jakeluvuoroitettua muiden jakeiden kohdalla myytyään kalliimmalla biopolttoainetta ympäristötietoisille asiakkaille. Jakeluvuoroituksen toimivuus vaatisi koko maan tasolla poliittista ohjausta. Myös tuleva liikenteen kokonaishinnoittelun uudistus tulee vaikuttamaan merkittävästi kokonaisuuteen.

Liikenteen sähköistymistavoitteessa tulee huomioida myös PKS omistajaohjaustavoitteiden kirjaukset. Tavoitteissa todetaan, että mikäli liikenteen sähköistymisen tavoite vuoteen 2030 mennessä osoittautuu täytäntöönpanossa taloudellisesti epärealistiseksi, käytetään muita tehokkaita päästövähennyskeinoja bussiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseksi lähelle nollaa vuoteen 2030 mennessä. Bussien tekninen laatu ei kuitenkaan saa heikentyä.

- d) Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

HSL:n tehtävänä on suunnitella toimintaansa siten, että se pystyy vastaamaan sille asetetuista tehtävistä. Käytännössä lipputulojen lisäksi HSL osoittaa kullekin kunnalle seuraavan vuoden toimintaan vaaditun kuntaosuuden.

Vantaan kaupunki katsoo, että HSL:n ylimmän johdon tehtävä on pitää taloudellisista reunaehdoista kiinni ja esittää vaadittavat korotukset sekä arvio vaaditusta kuntaosuustasosta TTS-suunnitelman yhteydessä. Jos odottamattomia asioita tapahtuu, voidaan niitä lyhyellä aikajänteellä tarvittaessa rahoittaa esim. Kuntarahoituksen tarjoamalla rahoituksella, mutta itse toiminnan alijäämäisyyttä ei tule kattaa pidempiaikaisesti lainarahalla.

Muut lausuttavat asiat

Matkan pituuteen perustuvan hinnoittelun pilotointi on hyvä askel kohti matkustajamäärien lisäämistä. Vantaa katsoo, että tämän lisäksi HSL:n tulee selvittää kuluvalle strategiakaudella myös vaihtoehtoa, jossa nykyisen pääkaupunkiseudun kuntien alueelle muodostetaan tasatariffivyöhyke. Kehäradan asemien vyöhyke suhteessa Vantaan työpaikkoihin muodostaa tällä hetkellä epätavanomaisia tilanteita lippujen hinnoittelussa, kun esimerkiksi Tikkurilan alue on C-vyöhykkeen piirissä.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUKSEN KONSERNIJAOSTO