



19.8.2024

KOKOUSTIEDOT

Aika 19.8.2024 klo 18:00

Paikka Kaupunginhallituksen kokoushuone, kaupungintalo

KÄSITELTÄVÄT ASIAT

214 § Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025-2027	1
- Keravan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025-2027	6



§ 214

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025-2027

KER/1512/08.01.00.01/2024

Kaupunginhallitus 19.8.2024 § 214

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on pyytänyt Keravan kaupungin lausuntoa toiminta- ja taloussuunnitelmastaan 31.8.2024 mennessä. Suunnitelmassa on esitetty talousarvio vuodelle 2025 ja alustavat luvut vuosille 2026-2027 sekä suunnitelma toiminnan kehittämisestä. Lisäksi lausuntopyynnössä kuntia pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

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

Toiminta- ja taloussuunnitelma sisältää ehdotuksen tulevan vuoden talousarvioksi sekä toiminnan ja talouden periaatteet kolmivuotiskaudelle. Suunnitelma on laadittu taloudellisesti poikkeuksellisen haastavassa tilanteessa, kun infrahankkeiden valmistumisen myötä nousseet infrakorvaukset nostavat kustannustaso yleisen kustannuskehityksen lisäksi ja samaan aikaan lipputulojen kehitys ei ole saavuttanut ennen pandemiaa ollutta tasoa.

Keravan osalta suunnitelma sisältää seuraavat palvelutasomuutokset:

- 641 lauantai liikenteeseen lisätarjontaa syksyllä 2025
- 962 viikonloppuliikenteen käynnistämien syksyllä 2025
- 977 linjan tarjonnan parantaminen syksystä 2025 alkaen
- Eteläisen jokilaakson joukkoliikennepalvelun parantaminen vuonna 2027



Keravan kuntaosuuden suuruus vuosille 2025-2027 on arvioitu seuraavasti:

- 2025: 3,6 M€, josta vähennetään edellisten vuosien ylijäämiä 1,5 M€.
Maksettavaa jää 2,1 M€
- 2026: 3,5 M€
- 2027: 3,4 M€

HSL:n muutos alkuperäiseen lausuntopyyntöön

HSL:n hallituksen lähettämän lausuntopyynnön jälkeen HSL toimitti kunnille tiedon infrakustannuksissa olleesta virheestä seuraavalla saatteella:

PR15 infrakustannusten jaon tarkentaminen

Aiemman tulkinnan mukaan jäsenkuntien ja HSL:n välisessä infrasopimuksen teknisessä päivitysneuvottelussa oli sovittu, että raitioliikennettä ei ole tarpeen jaotella pikaratikan ja vanhan ratikan osuuksiin. HSL oli tämän tiedon perusteella jakanut PR15 infrakustannukset tilinpäätöksessä 2023 ja alustavassa TTS2024-2027 kuntien maksuosuuksiin samalla jakosäännöllä kuin kantakaupungin vanhan ratikan kustannukset.

Helsingin kaupunki on tuonut esiin, että sovittun jaon tulkinnassa on tarkennettavaa. Esitämme, että kantaratikan matkustusdata/kustannusten jakoperiaate perustuu infrasopimuksen mukaisesti lippulajitutkimuksen tuloksiin ja pikaratikka Floun ennusteeseen. Helsingin pikaratikan osuuteen sisällytetään Floun ennusteen lisäksi myös kantaratikan kaikki nousut.

Ohessa laskelma tarkennetun laskelman mukaisilla kuntajaoilla. Tarkennetulla laskentamallilla on suurin vaikutus Helsingin ja Espoon väliseen kustannustenjakoon PR15 infrakorvauksista. Talousarvioesityksen 2025 osalta tämä tarkoittaa, että Helsingiltä siirtyy raitioliikenteen kustannuksia 3,1 M€ muille kaupungeille. Espoolle tulee lisää PR15 infrakustannuksia 3,0 M€, Kauniaisille 46,4 t€, Vantaalle 63,2 t€, Keravalle 2,6 t€, Kirkkonummelle 16,6 t€, Sipoolle 4,9 t€, Tuusulalla vähenee 6,0 t€ ja Siuntiolle lisää 6,6 t€.

Junaliikenteen infrakustannusten jaossa virhe

Junaliikenteen infrakustannusten jakoon on jäänyt virhe alustavan TTS2025-2027 laskelmiin. Kehäradan ja muun junaliikenteen infrakorvausten summat olivat vaihtuneet päittäin ja virhe oli jäänyt huomaamatta lukujen tarkistuksessa. Tämä vaikuttaa eniten Vantaan, Helsingin ja Espoon kuntaosuuteen. Vantaan kuntaosuus kasvaa tältä osin vuonna 2025 3,8 M€, Helsingin laskee 2,1 M€ ja



Espoon laskee 1,2 M€.

HSL:n normaalin kuntaosuuslaskentaprosessin mukaan kyseinen virhe olisi tullut esiin. Virhe prosessissa johtui henkilövaihdoista ja jatkossa varmistamme prosessin mukaisen laadun valvonnan. Pahoittelemme suuresti tätä virhettä.

HSL:n toimittamat korjatut laskemat (Liite 1 ja 2) ovat oheismateriaalina. Infrakustannusten korjauksen vaikutukset on otettu huomioon asiatekstissä Keravan kuntaosuuden laskelmissa.

Ehdotus Keravan kaupungin lausunnoksi on liitteenä.

Valmistelijat	va. toimialajohtaja, kaupunkitekniikka Erkki Vähätörmä
Toimivallan peruste	Hallintosäännön 13 § kohdan 63. mukaan kaupunginhallitus antaa lausuntoja koko kaupungin kannalta merkittävistä asioista.
Liitteet	Keravan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025-2027
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025-2027.
Käsittely	<p>Esittelijä täsmensi kokouksessa esitystään. Lausunnon alkua muutettiin kuulumaan seuraavasti:</p> <p>Infrakorvausmalli tuottaa HLS:lle merkittäviä kustannuksia erityisesti Länsimetron ja Raidejokerin valmistumisen myötä. Infrasopimuksessa sopijaosapuolina ovat HSL alueen kunnat ja päätösvalta sopimuksen muuttamiseen on kunnissa. Keravan kaupunki vaatii infrasopimuksen muuttamista vähintään siten, että hyväksyttävä pääoman korkokustannus sidotaan markkinakorkoihin ja infrakorvausmallin piiriin hyväksyttäviä kustannuksia rajataan nykyistä tiukemmin. Parhaana vaihtoehtona Kerava näkee, infrasopimuksen erottamisen HSL:n taloudesta ja infrasopimusten lakkauttamisen.</p> <p>Kappaleen Kuntaosuusien taso suhteessa hinnankorotuksiin ja palvelutasomutoksiin viimeistä lausetta muokattiin kuulumaan:</p> <p>Joukkoliikenteen lippujen hinnat on pidettävä kohtuullisina kuitenkin siten, etteivät kuntaosuudet nouse.</p>



Kappaleeseen Keravan toimet joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden nostamiseksi lisättiin lause:

Kaupunki priorisoi katujen kunnossapidossa joukkoliikenteen käyttämiä katuja.

Päätös

Kaupunginhallitus hyväksyi päätösehdotuksen yksimielisesti esittelijän kokouksessa muuttamassa muodossa.

Lisätietoja antaa

kaupunginjohtaja Kirsi Rontu, kirsi.rontu@kerava.fi, p. 09 29491
va. toimialajohtaja, kaupunkitekniikka Erkki Vähätörmä,
erkki.vahatorma@kerava.fi, p. 040 318 2350

Päätöksen

Ote:

täytäntöönpano

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä



MUUTOKSENHAKU

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Päätöksestä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Pöytäkirja nähtävänä

Pöytäkirja on yleisesti nähtävillä Keravan kaupungin verkkosivuilla alkaen
22.8.2024

Tiedoksianto asianosaisille:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Annettu tiedoksi sähköisesti 22.8.2024

Keravan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025-2027Infrakorvausmallin muuttaminen

Infrakorvausmalli tuottaa HLS:lle merkittäviä kustannuksia erityisesti Länsimetron ja Raidejokerin valmistumisen myötä. Infrasopimuksessa sopijaosapuolina ovat HSL alueen kunnat ja päätösvalta sopimuksen muuttamiseen on kunnissa. Keravan kaupunki vaatii infrasopimuksen muuttamista vähintään siten, että hyväksyttävä pääoman korkokustannus sidotaan markkinakorkoihin ja infrakorvausmallin piiriin hyväksyttäviä kustannuksia rajataan nykyistä tiukemmin. Parhaana vaihtoehtona Kerava näkee, infrasopimuksen erottamisen HSL:n taloudesta ja infrasopimusten lakauttamisen.

Sitoutuminen tavoitelähtöinen budjetointi

Tavoitelähtöinen budjetointi sopii hyvin HSL:n taloudenhoitoon. Jossa edellisten vuosien ylijäämiä ei välittömästi palauteta jäsenkunnille, vaan ne käytetään tasaisesti kuntaosuuksien kattamiseen taloussuunnitelmakaudella. Mikäli budjettia ei tehdä tavoitelähtöisesti, paisuvat ylijäämät pidemmällä aikavälillä kohtuuttoman suuriksi, mikä oli ainakin Keravan osalta nähtävissä ennen pandemian aiheuttamia muutoksia.

Kuntaosuuksien taso suhteessa hinnankorotuksiin ja palvelutasomuutoksiin

Kaupungilla on niukka kantokyky mahdollistaa kuntaosuuden kasvua ja kaupunki pitää hyvänä suuntana, että TTS ehdotuksessa Keravan kuntaosuuden tasoa on saatu painettua noin 0,5 milj.€ pienemmäksi. On tärkeää, että joukkoliikenne saadaan toteutettua kustannustehokkaasti ja sen parantamiseksi tulee etsiä pieniäkin toimenpiteitä.

Kehyskunnissa, joissa joukkoliikenteen palvelutaso ei ole samalla tasolla kuin pääkaupunkiseudulla, matkustajan kannalta tärkein priorisoitava asia on palvelutaso. Palvelutason leikkauksia voidaan kohdentaa sellaisiin paikkoihin, joissa on

päällekkäistä liikennettä tai joissa liikenteen tuottaminen suhteessa kustannuksiin on hyvin tehotonta. Joukkoliikenteen lippujen hinnat on pidettävä kohtuullisina kuitenkin siten, etteivät kuntaosuudet nouse.

Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin vuosille 2025-2027

Keravan kaupunginvaltuusto on osana liikennepoliittista ohjelmaa määritellyt kulkumuoto-osuudelle tavoitteen kahdella osa-alueella. Keravan sisäisillä matkoilla tavoitellaan kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle yhteensä vähintään 75 % kulkumuoto-osuutta. Keravan ja pääkaupunkiseudun välisille matkoille tavoitellaan joukkoliikenteelle 60 % kulkumuoto-osuutta.

Keravan toimet joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden nostamiseksi

Omissa ohjelmissaan Keravan kaupunki on määritellyt joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden nousuun tähtääviä toimia. Suurin osa toimenpiteistä ovat kuitenkin vaikutukseltaan hitaita.

Maankäyttöä kehitetään ensisijaisesti olemassa olevaan joukkoliikenneverkkoon tukeutuen. Maankäytön kehittämisen painopiste on keskustassa ja sen lähiympäristössä. Lisäksi kasvua on sisäisen bussilinjan 977 reitin varrella, minkä halutaan mahdollistavan tarjonnan lisäämisen kyseisellä linjalla.

Keravan taloussuunnitelmassa on vuosittainen määräraha liikennevalojen kehittämiseksi, mistä osa voidaan käyttää joukkoliikenne-etuuksien toteuttamiseen, mikäli tähän löydetään kustannustehokas ratkaisu. Joukkoliikenteen nopeuttamiseen tähtääviä toimenpiteitä voidaan muutoinkin selvittää, mikäli Keravan alueella on kohteita, joissa nopeuttamisella olisi mahdollista saavuttaa kustannuksiin suhteutetuissa olevia hyötyjä.

Kaupunki on sitoutunut edistämään Asemanseudun asemakaavaa, mikä mahdollistaa merkittävän liityntäpysäköintipaikkojen määrän lisäämisen. Liityntäpysäköintipaikkojen puute rajoittaa nykytilanteessa lähijunien käyttäjämäärien kasvua sellaisien matkojen osana, millä joukkoliikenne ei ole riittävän kilpailukykyinen kulkumuoto asemalle saavuttaessa.

Lisäksi kaupunki priorisoi katujen kunnossapidossa joukkoliikenteen käyttämiä kaatuja.

Lähimaksun käyttöönoton periaatteet

On tärkeää, että lähimaksu saadaan otettua käyttöön maksutapana nopeasti. Maksutapana se soveltuu hyvin satunnaisesti joukkoliikennettä käyttäville ja pienentää kynnystä joukkoliikenteen käytön kokeilemiseen. Käyttöönoton nopeuttamiseksi Keravan kaupunki pitää hyväksyttävänä, että lähimaksulla ostettava lippu on aina koko HSL alueen kattava. Tällöin sen tulee kuitenkin olla hinnaltaan vähintään saman hintainen kuin vastaava ABCD arvolippu. Parempana ratkaisuna kaupunki näkee kuitenkin sen, että matkustajalla on mahdollisuus ostaa edullisempi lyhyemmän matkan lipputuote myös lähimaksulla.