

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Tekninen lautakunta, § 77, 13.08.2024
Kunnanhallitus, § 277, 26.08.2024

§ 277

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelma 2025 - 2027, lausunto

TUUDno-2024-1406

Tekninen lautakunta, 13.08.2024, § 77

Valmistelijat / lisätiedot:

Jukka-Matti Laakso

jukka-matti.laakso@tuusula.fi

liikenneinsinööri

Liitteet

- 1 Liite 2. Päivitetty liite 4 alustavaan TTS2025-2027 -dokumenttiin, TL 13.8.2024
- 2 HSL, saate 19.6.2024, HSL infrakustannusten jaon tarkentaminen ja junaliikenteen infrakustannusten jaossa virhe, TAE2025, TL 13.8.2024
- 3 Liite 1. Infrakustannusten korjauksen vaikutus TAE 2025, TL 13.8.2024
- 4 HSL hallitus 12.6.2024 § 44: Lausuntopyyntö jäsenkunnille, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotus 2025-2027, TL 13.8.2024
- 5 HSL, pöytäkirjan ote § 44, TL 13.8.2024
- 6 HSL, alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2025-2027, TL 13.8.2024
- 7 HSL 13.6.2024, saatekirje: Lausuntopyyntö jäsenkunnille, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotus 2025-2027, TL 13.8.2024

Tausta

HSL laatii vuosittain toiminta- ja taloussuunnitelman kolmelle seuraavalle vuodelle. HSL:n hallitus pyytää laatimastaan suunnitelmasta vuosittain jäsenkuntiensa lausunnot. Jäsenkuntien on annettava lausuntonsa suunnitelmasta viimeistään 31. elokuuta.

HSL:n hallitus käsitteli toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotusta vuosille 2025-2027 kokouksessaan 12.6.2023 § 44. HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2025-2027. Lausunnossa pyydetään ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin asioihin.

- a) Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?
- b) Sitoutuvatko jäsenkunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?
- c) Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?
- d) Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025-2027?
- e) Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

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

Talousarvio ja -suunnitelma pohjautuvat tavoitteeseen, että nousijamäärät saadaan strategian mukaiseen nousuvauhtiin ja toimenpiteisiin tämän tavoitteen saavuttamiseksi panostetaan myös taloudellisesti TTS-kaudella.

HSL:n hallituksen kokouksen 12.6.2023 pöytäkirjassa (§ 44) ja sen liitteenä olevassa alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa on kuvattu asiaa. Seuraavassa on tiivistetty kuvaus suunnitelmakaudesta.

Toimintasuunnitelma

HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestäväan kasvuun on hyväksytty HSL:n yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022. HSL:n visiona on olla vuonna 2030 kestävä liikunnan johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. Visiossaan HSL johtaa seudun kaupunkiliikenteen ekosysteemin kehittämistä omia vahvuuksiaan hyödyntämällä ja hakemalla koko seudulle parhaita ratkaisuja. HSL mahdollistaa sujuvan liikunnan koko seudulla. toimii alustana innovaatioille ja kehittämiselle, mutta ei toteuta kaikkea itse. Vahva yhteistyö on onnistumisen ja seudun elinvoimaisuuden edellytys. HSL rakentaa lisäarvoa tuottavia kumppanuussuhteita saumattoman liikenteen mahdollistamiseksi.

HSL:llä on neljä strategista tavoitetta, joissa korostuvat talouden tervehdyttäminen, asiakkaiden paluu joukkoliikenteeseen ja päästöjen vähentäminen. Tavoitteet ovat:

- Kohti päästötöntä joukkoliikennettä
- Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
- Kustannustehokas joukkoliikenne
- Tasapainoinen talous

Toiminta ja taloussuunnitelman 2025-2027 tavoitteet ja budjetointi perustuvat HSL:n yhtymäkokouksen hyväksymään strategiaan ja edellä mainittuihin toiminnan suunnittelua koskeviin linjauksiin.

Strategisten tavoitteiden saavuttamisen kannalta keskeisessä asemassa on matkustajamäärien kasvu. Toiminnan keskeisiä teemoja suunnittelukaudella ovat palveluiden kohdistaminen kysyntäpotentiaalin ja asiakasymmärryksen perusteella, matkustajalaskentatiedon parantaminen, palveluiden luotettavuuden, toimintavarmuuden ja häiriötilanteiden hallinnan kehittäminen, asiakaskokemuksen johtaminen sekä uusien asiakkaiden houkuttelu ja nykyisten säilyttäminen.

Joukkoliikenteen palvelutasomuutosten vuosien 2025-2027 listauksessa on esitetty Tuusulaan liittyvinä seuraavat muutokset:

Linja 641 Tikkurila-Hyrylä-Kerava, syksystä 2025 alkaen varaudutaan yhden liikennöivän auton lisäykseen lauantailiikenteessä. Lisäyksellä tavoitellaan linjakohtaisen täsmällisyyden ja hyvän asiakaskokemuksen säilyttämistä. Kustannusvaikutus on vuositasolla n. 25 000 €.

Linja 962 Hyrylä-Sula-Kerava, liikenne käynnistyy syksystä 2024 alkaen ja on kohdistettu Rykmentinpostin työpaikka-alueen tarpeeseen. Varaudutaan käynnistämään kohdistettu viikonloppuliikenne linjalla 962 syksystä 2025 alkaen työpaikka-alueen tarpeiden mukaisesti. Kustannusvaikutus on vuositasolla n. 13 000 €.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Tuusulanjärven länsipuolisen joukkoliikennepalvelun perustaminen vuonna 2025. Varaudutaan perustamaan erityisesti Tuusulan koulukuljetustarpeita varten uusi yhteys Tuusulanjärven länsipuolelle Hiirimäen alueen ja Hyrylän välille. Kustannusvaikutus vuositasolla noin 130 000 €.

Järvenpää on ilmoittanut tekevänsä mahdollisesta HSL-jäsenyydestä uudelleentarkastelun, jolloin liittyminen kaupungin liittyminen HSL:een olisi mahdollista aikaisintaan vuonna 2026. HSL:n tavoitteena on, että ruuhka-aikojen ulkopuolella päiväliikenteessä ja lauantaisin klo 9-19 Helsingin ja Järvenpään välisen junaliikenteen vuoroväliä tihennetään siten, että junilla olisi syysliikenteen alusta 2026 alkaen noin 15 minuutin vuorovälit nykyisen 30 minuutin vuorovälin sijaan, mikäli Järvenpää liittyy HSL:n jäseneksi. Ruuhka-aikoina Järvenpään junaliikenteen vuoroväli on ruuhkasuuntaan jo ennestään keskimäärin 15 minuuttia. Järvenpään perustarjonta muodostuu liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikenteestä, johon kuuluvat VR:n liikennöimät Riihimäen suunnan D- ja R-junat, joita tarvittavin osin täydennettäisiin HSL:n tilaamalla junaliikenteellä Järvenpään.

Rykmentinpuiston joukkoliikennepalvelun vahvistaminen. Tuusulan Rykmentinpuistoon on suunnitteilla lisää rakentamista. Varaudutaan vahvistamaan Rykmentinpuistoa palvelevien linjojen tarjontaa syksystä 2027 alkaen, mikäli maankäyttö sitä edellyttää. Kustannusvaikutus on vuositasolla n. 155 000 €.

Taloussuunnitelma

HSL:n toimintaa ohjaa seuraavina vuosina edelleen tasapainoisen talouden tavoite, kustannustehokkuus sekä matkustuksen kasvun tavoite. HSL:n näkemys on, että asiakkaita pitää houkutellessa kestävien liikkumismuotojen pariin ja pitää nykyiset asiakkaat, tarjontaa mahdollisesti lisätä kohdentaen kysyntää vastaavaksi sekä asiakaskokemuksen osalta tarjota houkuttelevaa ja tarpeisiin sopivaa palvelua.

Suomen bruttokansantuotteen ennustetaan vuonna 2025 kasvavan 1,7%. Vuonna 2026 kasvun ennustetaan hidastuvan hiukan. Tarkasteltavalla TTS-kaudella Suomen julkista taloutta sopeutetaan, jotta julkisen velkasuhteen kasvu pysähtyisi. Alv -kantoja korotetaan. Mm. henkilökuljetusten alennetun arvonlisäverokannan korotus nykyisestä 10 prosentista 14 prosenttiin tapahtuu vuoden 2025 alusta. Muutos nostaa mm. matkustamisen hintaa ja vaikuttaa joukkoliikenteen kilpailukykyyn.

Helsingin seudun väestömäärä on edelleen kasvussa. Vuoden 2024 alussa kasvu hidastui hiemana vuoden takaisesta. Seudun kiinteistömarkkina on haastavassa tilassa kustannusten kasvun ja laskeneen kysynnän myötä. Tämä vaikuttaa seudun kasvuun viiveellä.

HSL:n syksyllä 2023 toteuttaman Helsingin seudun liikkumistutkimuksen tulokset viittaavat siihen, että liikkumistottumukset ovat muuttuneet koronapandemian vaikutuksesta varsin pysyväluonteisesti. Joukkoliikenteen ja henkilöautoilun kulkutapaosuudet ovat laskeneet, kun taas kävelyn osuus on kasvanut. Paikallisuus, kävely ja koti vaikuttavat korostuvan ihmisten käyttäytymisessä aikaisempaa enemmän, mikä vaikuttaa seudun joukkoliikenteen järjestämiseen ja taloudellisuuteen. Etätyö on pysynyt seudulla yleisenä, eikä joukkoliikenteen käyttö ole vielä palautunut pandemiasta, toisin kuin monella pienemmällä kaupunkiseudulla, jolla kirjattiin vuonna 2023 ennätyslukemia joukkoliikenteen käytössä.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

HSL-liikenteen matkustusmäärätavoitteen saavuttaminen on haastavaa. Jotta 400 miljoonan nousun tavoitteeseen päästäisiin, joukkoliikenteen markkinaosuuden pitäisi HSL-alueella kasvaa ensi vuonna koko vuoden osalta 20 prosentista 23 prosenttiin. Tavoitteen saavuttamiseksi kasvua pitäisi saada kaikissa matkatyypeissä ja siirtymää joukkoliikenteeseen kaikista muista kulkutavoista.

Riskit tavoitteen saavuttamatta jäämiseen nähdään liittyvän kyberturvallisuuden ylläpidon kykyyn, lippuhintojen nousuun sekä joukkoliikenteen luotettavuuden mahdollisiin heikentymisiin seudulla toteutettavien, joukkoliikenteeseen vaikuttavien työmaiden vuoksi.

Talousarvion sitovuus

Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa noudatetaan talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Sitovat erät vuodelle 2025 on muodostettu seuraaviksi: Toimintamenot n. 962,761 M€, investointimenot n. 22,100 M€ ja kuntaosuudet n. 516,048 M€.

Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2025 ovat arviolta yhteensä 956,6 milj. euroa. Kasvu vuoden 2024 ennusteeseen verrattuna on 70,4 milj. euroa (7,9 %). Toimintatulojen arvioidaan olevat 993,4 milj. euroa vuonna 2026 ja 1012,5 milj. euroa vuonna 2027.

Lipputulot

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät kasvavat 400 miljoonaan nousuun vuonna 2025. Tavoite on haastava.

Nousijamäärätavoitteen saavuttaminen edellyttää laajaa keinojoukkoa sekä kuntien joukkoliikenteen käyttöä edistäviä toimenpiteitä.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2025 tavoitellaan lipputuloa 418,6 milj. euroa. Lipputuloarvio on 427,0 milj. euron mukainen vuonna 2026 ja 435,4 milj. euron mukainen vuonna 2027.

Vuoden 2025 lipputulotavoite on 10,8% suurempi kuin vuoden 2024 lipputuloennuste.

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

HSL:n nykyiseen vyöhykemalliin on valmisteilla maltillisia muutoksia. ABCD-mallin ja osin nykyisen pohjoisimman D-vyöhykkeelle sijoittuvaan osaan suunnitellaan niin kutsuttu E-vyöhyke, missä nykyisellä omistajakuntamallilla E-vyöhyke sijoittuisi Tuusulan ja Sipoon pohjoisosiin ja missä juna-aseamista Ainola, Järvenpää, Saunakallio ja Jokela sijoittuisivat uudelle E-vyöhykkeelle. Uusi vyöhykemalli luo uusia vyöhyke- ja hintapisteyhdistelmiä ja jatkossa vyöhykkeet toimisivat minimissään kahden vyöhykkeen yhdistelminä siten, että pelkästään D-vyöhykkeen ostaminen ei olisi mahdollista.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Uudistetussa vyöhykemallissa Tuusulan sisäisiä matkoja tehtäisiin näin vyöhykelipuilla CD, DE ja CDE. Näiden vyöhykelippujen arvioidaan muodostavan noin 2,1 % koko HSL-alueen lipputulokertymästä. CD-vyöhykelippua käytetään myös useiden muiden kuntien välisissä matkoissa Vantaa-Kerava, Vantaa-Sipoo, Espoo-Kirkkonummi ja Espoo-Siuntio -käytävissä.

Kuntaosuudet

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

Alustava TTS sisältää keskipitkän aikavälin tarkastelun, joka osoittaa, että kustannusten kasvu ei ole helpottamassa. Erityisen nopeaa subventiotarpeiden kasvu on pienillä jäsenkunnilla. Nykyisestä infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin. HSL haluaa lausuntopyyntöissä kysyä jäsenkunnilta miten tämä kestämaton tilanne ratkaistaan nopeasti.

Alustavan TTS2025-2027 kuntaosuuslaskelmat on laadittu oletuksella uudesta E-vyöhykkeestä. E-vyöhykkeen käyttöönotto tarkoittaisi muutoksia lipputulokertymien kuntakohtaisiin jakaumiin. Muilta osin kuntaosuuslaskelman perusoletus on nykymallin mukainen. Tämän perusoletuksen lisäksi on laadittu vaihtoehtoinen skenaario, minkä mukaan Järvenpää liittyisi HSL-kunnaksi. Mikäli Järvenpäästä tulisi HSL-kunta, olisi sillä vaikutuksia kuntakohtaisten lipputulokertymien lisäksi myös kustannusten jakautumiseen kunnittain.

Kuntakohtaisia ylijäämiä ei esitetä palautettaviksi jäsenkuntiin. Kertynyttä kuntaosuusylijäämää käytetään kustannusten kattamiseen ja HSL:n kassavarojen riittävyden turvaamiseen.

Mikäli Järvenpää ei liity HSL:een Tuusulan kunnan kuntaosuudeksi on vuodelle 2025 arvioitu vähennysten jälkeen 2,556 milj. euroa, vuodelle 2026 3,898 milj. euroa ja vuodelle 2027 3,930 milj. euroa. Vertailuskenaariossa, jossa vuonna 2025 Järvenpää on HSL:n jäsenkunta, Tuusulan kunnan kuntaosuudeksi on vuodelle 2025 arvioitu vähennysten jälkeen 2,148 milj. euroa.

Alustava TTS sisältää keskipitkän tähtäimen kuntaosuusennusteet vuosille 2030 ja 2035.

HSL on julkaissut helmikuussa 2023 raportin HSL:n tilannekuvasta ja rahoituspohjan arvioinnista. Tarkastelu on suuntaa antava. Tarkastelussa käytettyä menetelmää on päivitetty ja kehitetty vuoden 2025-2027 talous- ja toimintasuunnitelmaan varten.

Tulosten mukaan kuntien subventiotarpeet kasvavat jatkossa. Nyt tuloksiksi on saatu koko HSL-alueella kuntaosuuksien yhteenlasketuksi tarpeeksi vuonna 2030 550,9 milj. euroa, subventioprosentiksi 55,0 ja vuonna 2035 623,3 milj. euroa, subventioprosentiksi 56,5. Pienten kuntien joukkoa on käsitelty yhtenä kokonaisuutena, koska laskennassa on huomattu yksittäisen pienen kunnan laskelmiin liittyvää mahdollista epätarkkuutta. Subventioasteen on havaittu kasvavat

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

erityisen nopeasti pienten kuntien joukossa. Tarkastelun tulokset viittaavat siihen, että nykyisellä rahoitusjärjestelmällä koko HSL-alueen subventioasteen pitäminen alle 55 prosentissa tulee olemaan 2030-luvulla hyvin vaikeaa. Tarkastelumenetelmää tullaan edelleen kehittämään.

Muut tulot

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

Vuokratuloja on arvioitu saatavan 2,7 milj. euroa vuonna 2025. Muut tulot vuonna 2025 on arvioitu 8,6 milj. euroksi, josta 4,4 milj. euroa on varautumista kirjanpidolliseen oikaisuun matkakorttien arvon käsittelyn osalta.

Tarkastusmaksutuottoja on arvioitu kertyvät 5,5 milj. euroa vuosittain 2025-2027 aikana. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä 2,3 milj. euroa vuosittain.

Toimintamenot

Suunnitelmassa HSL:n toimintamenot vuonna 2025 ovat yhteensä 962,8 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2024 ennusteesta 55,4 milj. euroa (6,1 %). Vuonna 2026 toimintamenojen arvioidaan olevan 974,9 milj. euroa ja vuonna 2027 993,9 milj. euroa.

HSL:n henkilöstömenot ovat 32,2 milj. euroa vuonna 2025, joka on 3,3 % toimintamenoista. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos -tai kannustinpalkkion maksamiseen. Henkilöstömenoihin on varattu 33,0-34,0 milj. euroa vuodessa vuosina 2026 ja 2027.

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuosille 2025-2027 varattu 0,7-0,9 milj. euroa vuotta kohden.

Vuokramenot vuosina 2025-2027 on arvioitu tasolle 5,1-5,3 milj. euroa vuodessa.

Muut menot vuosina 2025-2027 on arvioitu tasolle 4,3 milj. euroa vuosittain. Muihin menoihin sisältyvät mm. tarkastusmaksujen luottotappiot ja -varaukset.

Toimintakatteen arvioidaan vuonna 2025 ennen rahoitustuottoja ja -kuluja sekä poistoja olevan 6,2 milj. euroa alijäämäinen.

Palveluiden ostot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 920,1 milj. euroa vuonna 2025, 95,6 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2026 yhteensä 931,7 milj. euroa ja 949,7 milj. euroa vuonna 2027.

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2025 yhteensä 639,8 milj. euroa, joka on 66,5 % HSL:n toimintamenoista. Operointikustannukset ovat 657,2 milj. euroa vuonna 2026 ja 665,6 milj. euroa vuonna 2027.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 358,9 milj. euroa vuonna 2025. Vuonna 2026 kustannuksiksi arvioidaan 376,3 milj. euroa ja 373,2 milj. euroa vuonna 2027.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2025 101,4 milj. euroa, vuonna 2026 98,1 milj. euroa ja vuonna 2027 100,4 milj. euroa.

Metroliiikenteen kustannusten arvioidaan olevan 65,9 milj. euroa vuonna 2025, vuonna 2026 65,8 milj. euroa ja vuonna 2027 65,4 milj. euroa.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2025 olevan 84,6 milj. euroa, vuonna 2026 87,3 milj. euroa ja vuonna 2027 93,2 milj. euroa.

Pikaraitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2025 olevan 23,0 milj. euroa, vuonna 2026 24,1 milj. euroa ja vuonna 2027 27,4 milj. euroa.

Lauttaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 6,0 milj. euroa vuonna 2025, 5,6 milj. euroa vuonna 2026 ja 6,0 milj. euroa vuonna 2027.

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin arvioidaan käytettävän 49,9 milj. euroa vuonna 2025, 49,8 milj. euroa vuonna 2026 ja 46,7 milj. euroa vuonna 2027.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrastruktuuriin maksettava käyttökorvaus on suunnitelmassa esitetyn tuloslaskelmaluonnoksen perusteella vuonna 2025 (TAE 2025) 230,3 milj. euroa, vuonna 2026 (TS 2026) 224,8 milj. euroa ja vuonna 2027 (TS 2027) 237,5 milj. euroa.

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2025-2027 sisältää vuonna 2020 nostetun 50 milj. euron talousarviolainan kustannukset. Lainaa on vuoden 2024 lopussa jäljellä 28,9 milj. euroa, jota lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain. Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon. Tilanne arvioidaan vuosittain TTS-valmistelun yhteydessä.

Rahoituksen tuottojen arvioidaan olevan 1,6 milj. euroa vuosittain 2025-2027.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on -4,7 milj. euroa alijäämäinen. Se ei riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat arvion mukaan 17 milj. euroa vuonna 2025.

Tilikauden 2025 tulokseksi on arvioitu -21,7 milj. euroa alijäämää. Se voidaan kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä.

Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 22,1 milj. euroa vuonna 2025, 20,4 milj. euroa vuonna 2026 ja 20,1 milj. euroa vuonna 2027. Investoinneissa painottuu HSL-sovelluksen jatkokehittäminen, matkustajainformaatiojärjestelmän kehittäminen sekä lipputilijärjestelmään panostaminen.

Poistoihin on budjetoitu 17,0 milj. euroa vuodelle 2025, 20,1 milj. euroa vuodelle 2026 ja 20,1 milj. euroa vuodelle 2027.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

LAUSUNTOESITYS HSL:n ALUSTAVASTA TOIMINTA JA TALOUSSUUNNITELMASTA 2025-2027

Toimintasuunnitelma

Tuusulan Hyrylän ja Keravan välille sijoittuvalla Rykmentinpuiston työpaikka-alueella on aloitettu uusien työpaikkatoimipisteiden rakentaminen vuoden 2023 aikana. Ensimmäisten työntekijämääriltään merkittävämpien yritysten toiminta alueella alkaa syyskaudella 2024. Toiminnan alkuvaiheessa syyskaudella 2024 uudella alueella käy tämän hetken arvioiden mukaan töissä 200-250 henkilöä. Alueen joukkoliikennepalvelun aloittaminen syksystä 2024 alkaen on listattu HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa palvelutasomuutoksissa 2025-2027. Palvelun täsmällinen aloitusajankohta tulee vielä sopia liikennöinnin aloituksen suunnittelun yhteydessä.

Hyrylän uusi linja-autoterminaali on otettu käyttöön ma 5.8.2024 Rykmentin puistotien katukäytävässä. Kortteli- ja katurakentaminen Hyrylän keskustassa ja Rykmentinpuiston puolella jatkuu TTS-kaudella, ja vaatii joukkoliikenteenkin tilapäisjärjestelyjä. Paikallisen joukkoliikenteen kannalta keskeinen sijainti edellyttää hyvää poikkeusjärjestelyjen suunnittelua ja toteutusta, jotta minimoidaan niiden vaikutukset joukkoliikennematkustukseen.

Linja 643 K (Hakaniemi-Ruskeasanta-Hyrylä) liikenne arki-illoissa sekä lauantaisin ja sunnuntaisin on aloitettu keväällä 2024. Toteutunutta matkustuskysyntää tulisi viimeistään vuoden 2025 alussa analysoida HSL:n ja kunnan yhteistyönä osana suoran Tuusulan ja Helsingin välisen linja-autovuorotarjonnan kehittämistä. Samalla tulisi tarkastella linjan 643 elokuusta tihennettäväksi suunnitellut ruuhkavuorotarjonnan kysynnän tilannetta.

Jokelan Vallun työpaikka-alueen laajenemisalueella varaudutaan uusiin yrityksiin ja toimipisteisiin, joista osa voi toteutuessaan olla työvoimaintensiivisiä. Alueelle on Jokelan rautatieasemalta matkaa katu- ja tieverkkoa pitkin noin 2 km. Tuusulan kunta edellyttää, että vielä vuoden 2024 aikana kunta ja HSL selvittävät edellytykset, joilla Vallun työpaikka-alueen ja Jokelan rautatieaseman välille voitaisiin tuottaa työmatkaliikennettä palveleva syöttöliikenne. Työpaikka-alueen kaavamuuotos on vireillä ja kaava pyritään saamaan valmiiksi vuoden 2025 alussa.

Hyrylän ja Hyvinkään sairaalan välisestä bussivuorojärjestelystä on tehty kustannustarkastelua HSL:n toimesta keväällä 2024. Reitti- ja kalustovalinnasta riippuen arkisin klo 9-19 noin 120 min vuorovälillä ajettava vuorotarjonnan liikennöintikustannus olisi noin 150 000 - 250 000 € vuodessa. Tuusulanjärven länsipuolitse Jokelan kautta Hyvinkäälle reitittyvä vuorotarjonta voitaisiin tn. toteuttaa matkustajakysynnän määrän vuoksi pienemmällä bussikalustolla. Hyrylästä Järvenpään läpi Kellokoski-Jokela-Hyvinkää -reitille reititetty vuorotarjonta tulisi ajaa normaalikokoisella paikallisbussikalustolla reitinvarren isomman matkustajakysynnän vuoksi. Kunta edellyttää, että Hyrylä-Hyvinkään sairaala -vuorotarjonnan suunnittelua jatketaan molempien reittivaihtoehtojen osalta ja konkreettisoiden mm. liikennöinnin mahdolliset aloitusajankohdat.

Tuusulan kunta toteaa, että kuntaan liittyvän joukkoliikennematkustuksen kehitystä tulee seurata vuonna 2024 sekä talvikaudella 2024-2025. Nousutilastot erityisesti Tuusulan suunnan seutulinjaliikenteen puolella osoittavat matkustuksen palautumista

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

ja runsastumista. Vilkkaimpien vuorojen kuormittumista tulee seurata ja valmistella ratkaisut, jolla vältetään näillä vuoroilla seisomapaikkojen toistuva hyödyntämistarve maantienopeuksilla ajettavilla reittiosuuksilla.

Tuusulan kunta pitää edelleen tärkeänä selvitystä liikkumistarpeesta Hyrylästä Aviapoliksen-Vantaanportin alueelle sekä erityisesti työssäkäynti- ja asiointiliikenteen sujuvoittamista Tuusulan suunnasta Aviapoliksen-Vantaanportin alueelle. Kunta edellyttää, että HSL selvittää yhdessä Tuusulan kunnan kanssa Hyrylä-Aviapolis-Vantaanportti -yhteyden parantamismahdollisuuden siten, että selvitys voidaan käsitellä kunnan päätöksenteossa viimeistään kesäkuussa 2025. Yksi tarkasteltava vaihtoehto tulisi olla linjan 642 päätepiSTEEN KÄÄNTÄMINEN Vantaalla Leinelän sijasta Aviapoliksen ja Vantaanportin alueelle.

Tuusulan kunta on asettanut kehittämistavoitteeksi sen, että pääradan lisäraiteiden myötä Jokelaan saadaan lisää junavuoroyhteyksiä. Kun Järvenpään HSL-jäsenyystarkastelujen yhteydessä HSL suunnittelee Helsinki-Järvenpää -junatarjonnan parantamista, tulee Tuusulan Jokelaa koskeva kunnan tavoite ottaa huomioon ja suunnitella tätä tavoitetta toteuttava, lisäraiteiden myötä toteutettavissa oleva, Jokelassa pysähtyviä junavuoroja lisäävä ratkaisu.

Tuusulan kunta ei kannata lähimaksun käyttöön ottoa yhtenäisellä hinnalla koko HSL-alueella toistaiseksi voimassa olevana ratkaisuna, mikäli lähimaksumatkalipun hinnoittelu johtaa Tuusulan kunnalle jyvittyvän matkalipputulon vähenemiseen. Mikäli lähimaksulippu vähentää kunnalle jyvittyvää matkalipputuloa, kunta katsoo, että lähimaksumatkalippu yhtenäisellä hinnalla voi olla tilapäinen kampanjatuote esimerkiksi kesäliikennekauden mittaisella jaksolla siinä vaiheessa, kun matkustajat totutetaan lähimaksumahdollisuuden käyttöön.

Taloussuunnitelma

Yhteen vetäen Tuusulan kunnan prioriteettina suunnittelukaudella on se, että kunnan kuntaosuus pysyy korkeintaan 50 prosentissa. Kunta ei vastusta maltillista matkalippujen hintojen korottamista, kun vastataan kustannusten kohoamisen ja matkustuksen muutoksesta syntyneisiin haasteisiin. Kunta katsoo, että joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on keskeisin keino kulkumuodon houkuttelevuuden parantamisessa ja joukkoliikenteellä kulkemisen lisäämisessä Tuusulassa.

Tavoitelähtöinen budjetointi voi muodostua ongelmalliseksi tilanteessa, jossa kunnianhimoisen strategian toteuttamisen paine sekä operointi- ja muiden kustannusten kasvu ohjaa budjetointivaiheessa nostamaan kuntakohtaisen lipputulotavoitteen sekä lipputulokertymän ennusteen ja matkustuksen määrän ennusteen epärealistisen korkeiksi. Mikäli tällaisessa tilanteessa lipputulokertymä käytännössä toteutuu selvästi tavoiteltua alhaisempana ja tulovajaus paikataan kuntakohtaisesti kertyneestä ylijäämästä tai kasvattamalla kunnan alijäämäkertymää, lopputulos ei ole kunnan oman budjetoinnin kannalta hyvin ennakoitavissa tai hallittavissa tai hyväksyttävissä. Tavoitelähtöinen budjetointi on hyväksyttävissä, mikäli matkustus- ja lipputulotavoitteet, strategiatavoitteista riippumatta, pidetään realistisella tasolla, joka todennäköisimmin saavutetaan kuin jää saavuttamatta.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Toiminta- ja taloussuunnitelman perusteessa vuoden 2025 tavoite 400 milj. noususta ei vaikuta realistiselta. Samalla tavoitelähtöisesti laadittu budjetti vaikuttaa epärealistiselta lipputulokertymän osalta. Budjetointiperustetta tulisi tältä osin korjata.

Tuusulan kunta katsoo, että yleisesti HSL-joukkoliikenteessä Tuusulan kuntaan liittyvää matkustuksen määrää on rajoittanut matkalippujen hintatason sijasta joukkoliikenteen tarjonnan määrä, joukkoliikenteen tarjonnan rajattu maantieteellinen kattavuus sekä joukkoliikennematkojen hitaus verrattuna vaihtoehtoihin kulkumuotoihin. Kunta katsoo, että joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on edelleen keskeisin keino kulkumuodon houkuttelevuuden parantamisessa ja joukkoliikenteellä kulkemisen lisäämisessä. Kehittäminen tulee edelleen kuitenkin tehdä tavoilla, jotka vastaavat olevaan tai ennakoituun kysyntään.

Tuusulan kunnan valtuustokauden neljäntoista tavoitteen joukossa on tavoite kehittää monipuolista ja sujuvaa liikkumista Tuusulassa ja seudulla. Valtuustokauden tavoitteen yhteyteen tai siitä johdettujen vuositavoitteiden yhteyteen ei ole kirjattu kunnan tavoitetta kulkumuoto-osuuksista vuosina 2025-2027. HSL:n vuoden 2023 liikkumistutkimuksen mukaan Tuusulan kunnan asukkaiden kulkumuoto-osuudet olivat henkilöauto 69 %, kävely 24 %, pyöräily 9 %, joukkoliikenne 7 % ja muu 1 %. Kunnan tavoitteista on epäsuorasti johdettavissa pyrkimys kasvattaa kestäviksi laskettujen kulkutapojen (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) kulkumuoto-osuutta.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvun edellytyksiä Tuusulan kunta haluaa luoda, yhteistyössä HSL:n kanssa, lisäämällä ja varautumalla lisäämään erityisesti työmatkaliikkumiseen soveltuvaa joukkoliikennepalvelua sekä mahdollisuuksien mukaan siirtämällä koulumatkaliikkumista taksikuljetuksista avoimeen joukkoliikenteeseen. Kunta haluaa myös kehittää sote -palveluiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä.

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa tuodaan niukahkolla taustoituksella esiin suunnitelma E-vyöhykkeen perustamisesta kattamaan pohjoisen Tuusulan ja pohjoisen Sipoon alueita sekä ja Järvenpään alueen. Vyöhykemallimuutoksen vaikutusta Tuusulan kunnalle ei tarjotuilla tiedoilla pysty mainittavasti analysoimaan. Vyöhykemuutos tulisi tuoda erikseen kuntakäsittelyyn syksyllä 2024 ennen toiminta- ja taloussuunnitelman jatkokäsittelyä HSL:ssä. Nykyisessä ABCD -vyöhykemallissa ja lippujen hinnoittelulla erityisesti junan käyttö Helsingin suunnan matkoilla on houkuttelevaa Pohjois-Tuusulan alueilta, ja näin myönteistä joukkoliikenteen suosion kannalta. Suunnitellun E-vyöhykkeen mallissa tätä tilannetta ei tulisi hinnoittelulla heikentää. Etelä-Tuusulasta osa on C-vyöhykkeellä. Nykyinen CD-lippu on kohtuullisesti hinnoiteltu mm. Etelä-Tuusulan ja Järvenpään / Pohjois-Tuusulan välisten matkojen kulkemista ajatellen. E-vyöhykkeen mallissa näillä matkoilla tarvittaisiin CDE-vyöhykelippu, jonka hinnoittelu tulisi pitää myös sellaisena, ettei se heikennä joukkoliikenteen suosiota. DE -vyöhykerajan sijainnin Keski-Tuusulassa tulisi olla sellainen, että vyöhykeraja minimoi tarpeen mm. ABCDE -lipun hankintaan Hyrylän kautta Helsingin suuntaan tehtävillä, vaihdollisilla linja-automatkoilla.

D-E -vyöhykeraja Keski-Tuusulassa tulee määrittää siten, että Hiirimäki -pysäkkipari Vanhankyläntiellä Järvenpään rajalla sijoittuisi D-vyöhykkeelle, Vanhankyläntie Tuusulan puolella sekä Monsantie sijoittuisivat D-vyöhykkeelle, Vanhalla Hämeentiellä pysäkkipari Ilotulitus (Tu6330 ja Tu6331) sijoittuu D-vyöhykkeen puolelle ja Terrisuontien käytävä kokonaan E-vyöhykkeen puolelle.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Tuusulan kunta hyväksyy esitetyn mallin, jossa kertynyt ylijäämä tasataan TTS-kauden aikana eikä kuntaosuushyvityksiä makseta. Tuusulan kunnan kuntakohtaisen ylijäämän käyttö pitää TTS 2025-2027 -kaudella kohdentaa siten, että toimenpiteet liittyvät Tuusulan kuntaan liittyvään liikenteeseen, linjaston ja liikenteen parantamisen suunnittelun kustannuksiin, operointikustannuksiin ja muihin kustannuksiin sekä Tuusulan kunnalle jyvittyvän lipputulokertymän kohentamiseen. Tuusulan kunta haluaa parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa erityisesti Tuusulan ja Helsingin keskustan välisessä liikenteessä, Tuusulaan liittyvän ja tuusulalaisten työmatkaliikkumisen osalta sekä Keusote -hyvinvointialueen palveluiden saavutettavuuden osalta. Samalla paikallisessa mittakaavassa vähäkysyntäisen ja tehottomimman liikenteen palvelun tasoa tulee tarkastella kriittisesti ja tehostavia muutoksia toteuttaen.

Kuntaosuudet kasvavat suunnittelukaudella edelleen nopeudella, jota Tuusulan kunta ei pidä kestäväenä kuntatalouden kannalta. Tarkasteltavan toiminta- ja taloussuunnittelukauden jälkeen kuntaosuudet tulisi saada 50-55 prosentin välille. Tuusulan kunta ei vastusta maltillista matkalippujen hintojen korottamista, kun vastataan kustannusten kohoamisen ja matkustuksen muutoksesta syntyneisiin haasteisiin. Matkalippujen hintojen tarkastelun rinnalla talouden ja toiminnan suunnitteluun pitää sisällyttää tässä tilanteessa myös kustannuksia pienentäviä toimia.

Tuusulan kunnalle jyvittyvien infrakustannusten vuotuinen määrä pysyy toiminta- ja taloussuunnittelussa käytettävällä tarkkuudella samana (0,6 M€/vuosi) vuosina 2025-2027, Tuusulan kunnassa ei ole toistaiseksi joukkoliikenneinfraa, joka olisi infrakorvaussopimuksen piirissä. Nykyisen sopimuksen mukaan jokaisen jäsenkunnan pääbussiterminaali voidaan sisällyttää infrakorvaussopimukseen. Edellisiin TTS-kausiin verrattuna infrakorvausten tason nopea kasvu kohdentuu erityisesti HSL-alueen isoille kaupungeille. Infrakorvausten sopimusmallin ongelma on nykyisen infrakorvausmallin aiheuttama paine matkalippujen asiakashinnoille sekä kuntaosuuksille. Yleisesti korvausmallin piiriin otettavia joukkoliikenneinvestointeja tulisi tarkastella hyvin kriittisesti hyötyjen ja kustannusten näkökulmista. Kun hyötyjen ja kustannusten suhde on huono, hankkeen infrakorvausjärjestelmän kautta laskutettavat kulut eivät välillisesti tuota lippu- tai muuta tuloa siten, että HSL:n tulojen ja kustannusten suhde voisi ilman kuntaosuuksien kasvattamista parantua. Infrakorvausten sopimusmalliin pitäisi, hankkeiden kriittisen tarkastelun lisäksi, sisällyttää erilainen korvausmalli hyöty-kustannus -suhteeltaan erilaisille infrahankkeille.

Vuotuinen Tuusulan kunnalle vuosien 2025-2027 alustavassa suunnitelmassa esitetty 34-40 prosentin subventiotaso on hyväksyttävä. Tuusulan kunta katsoo, että TTS-kaudelle kunnalle esitetyt kuntaosuuden määrät (kuntaosuudet vähennysten jälkeen 2025: 2,512 M€, 2026: 3,852 M€, 2027: 3,885 M€) eivät saa kasvaa merkittävästi esitettyä korkeammiksi. Vuosien 2025-2027 jälkeen Tuusulan kuntaosuus tulee edelleen pitää korkeintaan 50 prosentissa. Suunnitelmaa viimeisteltäessä tapahtuvat muutokset arvioissa kunnalle jyvittyvien operointikustannusten ja kuntaosuuden määristä TTS-kaudella tulee käydä kunnan kanssa läpi ennen TTS:n hyväksymistä.

Ehdotus

Esittelijä: Pirjo Siren, kuntakehitysjohtaja

Tekninen lautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus päättää

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- antaa asiaselostukseen kirjatun lausunnon Helsingin seudun liikenne (HSL) - kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen vuosille 2025–2027.

Kokouskäsittely

Puheenjohtajan avattua asiasta keskustelun esittelijä muutti asiaselostuksessa olevaa lausuntoa niin että lausuntoon lisättiin alla olevat kaksi kappaletta.

Kohtaan Toimintasuunnitelma:

Tuusulan kunta on asettanut kehittämistavoitteeksi sen, että pääradan lisäraiteiden myötä Jokelaan saadaan lisää junavuoroyhteyksiä. Kun Järvenpään HSL-jäsenyystarkastelujen yhteydessä HSL suunnittelee Helsinki-Järvenpää -junatarjonnan parantamista, tulee Tuusulan Jokelaa koskeva kunnan tavoite ottaa huomioon ja suunnitella tätä tavoitetta toteuttava, lisäraiteiden myötä toteutettavissa oleva, Jokelassa pysähtyviä junavuoroja lisäävä ratkaisu.

Sekä E-vyöhykettä käsittelevään kappaleeseen lisäyksenä kappale:

D-E -vyöhykeraja Keski-Tuusulassa tulee määrittää siten, että Hiirimäki -pysäkkipari Vanhankyläntiellä Järvenpään rajalla sijoittuisi D-vyöhykkeelle, Vanhankyläntie Tuusulan puolella sekä Monsantie sijoittuisivat D-vyöhykkeelle, Vanhalla Hämeentiellä pysäkkipari Ilotulitus (Tu6330 ja Tu6331) sijoittuu D-vyöhykkeen puolelle ja Terrisuontien käytävä kokonaan E-vyöhykkeen puolelle.

Tekninen lautakunta hyväksyi mainitut lisäykset yksimielisesti.

Päätös

Tekninen lautakunta päätti ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus päättää

- antaa asiaselostukseen kirjatun lausunnon Helsingin seudun liikenne (HSL) - kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen vuosille 2025–2027.

Kunnanhallitus, 26.08.2024, § 277

Valmistelija / lisätiedot:

Jukka-Matti Laakso

jukka-matti.laakso@tuusula.fi

liikenneinsinööri

Liitteet

1 Liite 1. Infrakustannusten korjauksen vaikutus TAE 2025, khall 26.8.2024

2 Liite 2. Päivitetty liite 4 alustavaan TTS2025-2027 -dokumenttiin, khall 26.8.2024

3 HSL, pöytäkirjan ote § 44, khall 26.8.2024

4 HSL, saate 19.6.2024, HSL infrakustannusten jaon tarkentaminen ja junaliikenteen infrakustannusten jaossa virhe, TAE2025, khall 26.8.2024

5 HSL hallitus 12.6.2024 § 44: Lausuntopyyntö jäsenkunnille, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotus 2025–2027, khall 26.8.2024

6 HSL 13.6.2024, saatekirje: Lausuntopyyntö jäsenkunnille, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotus 2025–2027, khall. 26.8.2024

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

7 HSL, alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2025-2027, khall 26.8.2024

LAUSUNTOESITYS HSL:n ALUSTAVASTA TOIMINTA JA TALOUSSUUNNITELMASTA 2025-2027

Toimintasuunnitelma

Tuusulan Hyrylän ja Keravan välille sijoittuvalla Rykmentinpuiston työpaikka-alueella on aloitettu uusien työpaikkatoimipisteiden rakentaminen vuoden 2023 aikana. Ensimmäisten työntekijämääriltään merkittävämpien yritysten toiminta alueella alkaa syyskaudella 2024. Toiminnan alkuvaiheessa syyskaudella 2024 uudella alueella käy tämän hetken arvioiden mukaan töissä 200-250 henkilöä. Alueen joukkoliikennepalvelun aloittaminen syksystä 2024 alkaen on listattu HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa palvelutasomuutoksissa 2025-2027. Palvelun täsmällinen aloitusajankohta tulee vielä sopia liikennöinnin aloituksen suunnittelun yhteydessä.

Hyrylän uusi linja-autoterminaali on otettu käyttöön ma 5.8.2024 Rykmentin puistotien katukäytävässä. Kortteli- ja katurakentaminen Hyrylän keskustassa ja Rykmentinpuiston puolella jatkuu TTS-kaudella, ja vaatii joukkoliikenteenkin tilapäisjärjestelyjä. Paikallisen joukkoliikenteen kannalta keskeinen sijainti edellyttää hyvää poikkeusjärjestelyjen suunnittelua ja toteutusta, jotta minimoidaan niiden vaikutukset joukkoliikennematkustukseen.

Linja 643 K (Hakaniemi-Ruskeasanta-Hyrylä) liikenne arki-illoissa sekä lauantaisin ja sunnuntaisin on aloitettu keväällä 2024. Toteutunutta matkustuskysyntää tulisi viimeistään vuoden 2025 alussa analysoida HSL:n ja kunnan yhteistyönä osana suoran Tuusulan ja Helsingin välisen linja-autovuorotarjonnan kehittämistä. Samalla tulisi tarkastella linjan 643 elokuusta tihennettäväksi suunnitellut ruuhkavuorotarjonnan kysynnän tilannetta.

Jokelan Vallun työpaikka-alueen laajenemisalueella varaudutaan uusiin yrityksiin ja toimipisteisiin, joista osa voi toteutuessaan olla työvoimaintensiivisiä. Alueelle on Jokelan rautatieasemalta matkaa katu- ja tieverkkoa pitkin noin 2 km. Tuusulan kunta edellyttää, että vielä vuoden 2024 aikana kunta ja HSL selvittävät edellytykset, joilla Vallun työpaikka-alueen ja Jokelan rautatieaseman välille voitaisiin tuottaa työmatkaliikennettä palveleva syöttöliikenne. Työpaikka-alueen kaavamuutos on vireillä ja kaava pyritään saamaan valmiiksi vuoden 2025 alussa.

Hyrylän ja Hyvinkään sairaalan välisestä bussivuorojärjestelystä on tehty kustannustarkastelua HSL:n toimesta keväällä 2024. Reitti- ja kalustovalinnasta riippuen arkisin klo 9-19 noin 120 min vuorovälillä ajettava vuorotarjonnan liikennöintikustannus olisi noin 150 000 - 250 000 € vuodessa. Tuusulanjärven länsipuolitse Jokelan kautta Hyvinkäälle reitittyvä vuorotarjonta voitaisiin tn. toteuttaa matkustajakysynnän määrän vuoksi pienemmällä bussikalustolla. Hyrylästä Järvenpään läpi Kellokoski-Jokela-Hyvinkää -reitille reititetty vuorotarjonta tulisi ajaa normaalikokoisella paikallisbussikalustolla reitinvarren isomman matkustajakysynnän vuoksi. Kunta edellyttää, että Hyrylä-Hyvinkään sairaala -vuorotarjonnan suunnittelua jatketaan molempien reittivaihtoehtojen osalta ja konkretisoiden mm. liikennöinnin mahdolliset aloitusajankohdat.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Tuusulan kunta toteaa, että kuntaan liittyvän joukkoliikennematkustuksen kehitystä tulee seurata vuonna 2024 sekä talvikaudella 2024–2025. Nousutilastot erityisesti Tuusulan suunnan seutulinjaliikenteen puolella osoittavat matkustuksen palautumista ja runsastumista. Vilkkaimpien vuorojen kuormittumista tulee seurata ja valmistella ratkaisut, jolla vältetään näillä vuoroilla seisomapaikkojen toistuva hyödyntämistarve maantienopeuksilla ajettavilla reittiosuoksilla.

Tuusulan kunta pitää edelleen tärkeänä selvitystä liikkumistarpeesta Hyrylästä Aviapoliksen-Vantaanportin alueelle sekä erityisesti työssäkäynti- ja asiointiliikenteen sujuvoittamista Tuusulan suunnasta Aviapoliksen-Vantaanportin alueelle. Kunta edellyttää, että HSL selvittää yhdessä Tuusulan kunnan kanssa Hyrylä-Aviapolis-Vantaanportti -yhteyden parantamismahdollisuuden siten, että selvitys voidaan käsitellä kunnan päätöksenteossa viimeistään kesäkuussa 2025. Yksi tarkasteltava vaihtoehto tulisi olla linjan 642 päätepisteen kääntäminen Vantaalla Leinelän sijasta Aviapoliksen ja Vantaanportin alueelle.

Tuusulan kunta on asettanut kehittämistavoitteeksi sen, että pääradan lisäraiteiden myötä Jokelaan saadaan lisää junavuoroyhteyksiä. Kun Järvenpään HSL-jäsenyystarkastelujen yhteydessä HSL suunnittelee Helsinki-Järvenpää -junatarjonnan parantamista, tulee Tuusulan Jokelaa koskeva kunnan tavoite ottaa huomioon ja suunnitella tätä tavoitetta toteuttava, lisäraiteiden myötä toteutettavissa oleva, Jokelassa pysähtyviä junavuoroja lisäävä ratkaisu.

Tuusulan kunta ei kannata lähimaksun käyttöön ottoa yhtenäisellä hinnalla koko HSL-alueella toistaiseksi voimassa olevana ratkaisuna, mikäli lähimaksumatkalipun hinnoittelu johtaa Tuusulan kunnalle jyvittyvän matkalipputulon vähenemiseen. Mikäli lähimaksulippu vähentää kunnalle jyvittyvää matkalipputuloa, kunta katsoo, että lähimaksumatkalippu yhtenäisellä hinnalla voi olla tilapäinen kampanjatuote esimerkiksi kesäliikennekauden mittaisella jaksolla siinä vaiheessa, kun matkustajat totutetaan lähimaksumahdollisuuden käyttöön.

Taloussuunnitelma

Yhteen vetäen Tuusulan kunnan prioriteettina suunnittelukaudella on se, että kunnan kuntaosuus pysyy korkeintaan 50 prosentissa. Kunta ei vastusta maltillista matkalippujen hintojen korottamista, kun vastataan kustannusten kohoamisen ja matkustuksen muutoksesta syntyneisiin haasteisiin. Kunta katsoo, että joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on keskeisin keino kulkumuodon houkuttelevuuden parantamisessa ja joukkoliikenteellä kulkemisen lisäämisessä Tuusulassa.

Tavoitelähtöinen budjetointi voi muodostua ongelmalliseksi tilanteessa, jossa kunnianhimoisen strategian toteuttamisen paine sekä operointi- ja muiden kustannusten kasvu ohjaa budjetointivaiheessa nostamaan kuntakohtaisen lipputulotavoitteen sekä lipputulokertymän ennusteen ja matkustuksen määrän ennusteen epärealistisen korkeiksi. Mikäli tällaisessa tilanteessa lipputulokertymä käytännössä toteutuu selvästi tavoiteltua alhaisempana ja tulovajaus paikataan kuntakohtaisesti kertyneestä ylijäämästä tai kasvattamalla kunnan alijäämäkertymää, lopputulos ei ole kunnan oman budjetoinnin kannalta hyvin ennakoitavissa tai hallittavissa tai hyväksyttävissä. Tavoitelähtöinen budjetointi on hyväksyttävissä, mikäli matkustus- ja lipputulotavoitteet, strategiatavoitteista riippumatta, pidetään

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

realistisella tasolla, joka todennäköisimmin saavutetaan kuin jää saavuttamatta. Toiminta- ja taloussuunnitelman perusteessa vuoden 2025 tavoite 400 milj. noususta ei vaikuta realistiselta. Samalla tavoitelähtöisesti laadittu budjetti vaikuttaa epärealistiselta lipputulokertymän osalta. Budjetointiperustetta tulisi tältä osin korjata.

Tuusulan kunta katsoo, että yleisesti HSL-joukkoliikenteessä Tuusulan kuntaan liittyvää matkustuksen määrää on rajoittanut matkalippujen hintatason sijasta joukkoliikenteen tarjonnan määrä, joukkoliikenteen tarjonnan rajattu maantieteellinen kattavuus sekä joukkoliikennematkojen hitaus verrattuna vaihtoehtoihin kulkumuotoihin. Kunta katsoo, että joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on edelleen keskeisin keino kulkumuodon houkuttelevuuden parantamisessa ja joukkoliikenteellä kulkemisen lisäämisessä. Kehittäminen tulee edelleen kuitenkin tehdä tavoilla, jotka vastaavat olevaan tai ennakoituun kysyntään.

Tuusulan kunnan valtuustokauden neljäntoista tavoitteen joukossa on tavoite kehittää monipuolista ja sujuvaa liikkumista Tuusulassa ja seudulla. Valtuustokauden tavoitteen yhteyteen tai siitä johdettujen vuositavoitteiden yhteyteen ei ole kirjattu kunnan tavoitetta kulkumuoto-osuuksista vuosina 2025-2027. HSL:n vuoden 2023 liikkumistutkimuksen mukaan Tuusulan kunnan asukkaiden kulkumuoto-osuudet olivat henkilöauto 69 %, kävely 24 %, pyöräily 9 %, joukkoliikenne 7 % ja muu 1 %. Kunnan tavoitteista on epäsuorasti johdettavissa pyrkimys kasvattaa kestäviksi laskettujen kulkutapojen (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) kulkumuoto-osuutta.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvun edellytyksiä Tuusulan kunta haluaa luoda, yhteistyössä HSL:n kanssa, lisäämällä ja varautumalla lisäämään erityisesti työmatkaliikkumiseen soveltuvaa joukkoliikennepalvelua sekä mahdollisuuksien mukaan siirtämällä koulumatkaliikkumista taksikuljetuksista avoimeen joukkoliikenteeseen. Kunta haluaa myös kehittää sote -palveluiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä.

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa tuodaan niukahkolla taustoituksella esiin suunnitelma E-vyöhykkeen perustamisesta kattamaan pohjoisen Tuusulan ja pohjoisen Sipoon alueita sekä ja Järvenpään alueen. Vyöhykemallimuutoksen vaikutusta Tuusulan kunnalle ei tarjotuilla tiedoilla pysty mainittavasti analysoimaan. Vyöhykemuutos tulisi tuoda erikseen kuntakäsittelyyn syksyllä 2024 ennen toiminta- ja taloussuunnitelman jatkokäsittelyä HSL:ssä. Nykyisessä ABCD -vyöhykemallissa ja lippujen hinnoittelulla erityisesti junan käyttö Helsingin suunnan matkoilla on houkuttelevaa Pohjois-Tuusulan alueilta, ja näin myönteistä joukkoliikenteen suosion kannalta. Suunnitellun E-vyöhykkeen mallissa tätä tilannetta ei tulisi hinnoittelulla heikentää. Etelä-Tuusulasta osa on C-vyöhykkeellä. Nykyinen CD-lippu on kohtuullisesti hinnoiteltu mm. Etelä-Tuusulan ja Järvenpään / Pohjois-Tuusulan välisten matkojen kulkemista ajatellen. E-vyöhykkeen mallissa näillä matkoilla tarvittaisiin CDE-vyöhykelippu, jonka hinnoittelu tulisi pitää myös sellaisena, ettei se heikennä joukkoliikenteen suosiota. DE -vyöhykerajan sijainnin Keski-Tuusulassa tulisi olla sellainen, että vyöhykeraja minimoi tarpeen mm. ABCDE -lipun hankintaan Hyrylän kautta Helsingin suuntaan tehtävillä, vaihdollisilla linja-automatkoilla.

D-E -vyöhykeraja Keski-Tuusulassa tulee määrittää siten, että Hiirimäki -pysäkkipari Vanhankyläntiellä Järvenpään rajalla sijoittuisi D-vyöhykkeelle, Vanhankyläntie Tuusulan puolella sekä Monsantie sijoittuisivat D-vyöhykkeelle, Vanhalla Hämeentiellä pysäkkipari Ilotulitus (Tu6330 ja Tu6331) sijoittuu D-vyöhykkeen puolelle ja

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Terrisuontien käytävä kokonaan E-vyöhykkeen puolelle.

Edellä mainitusta johtuen Tuusulan kunta suhtautuu kielteisesti E-vyöhykkeeseen ja edellyttää, että kuntaosuudet lasketaan ilman E-vyöhykettä.

Tuusulan kunta hyväksyy esitetyn mallin, jossa kertynyt ylijäämä tasataan TTS-kauden aikana eikä kuntaosuushyvityksiä makseta. Tuusulan kunnan kuntakohtaisen ylijäämän käyttö pitää TTS 2025-2027 -kaudella kohdentaa siten, että toimenpiteet liittyvät Tuusulan kuntaan liittyvään liikenteeseen, linjaston ja liikenteen parantamisen suunnittelun kustannuksiin, operointikustannuksiin ja muihin kustannuksiin sekä Tuusulan kunnalle jyvittyvän lipputulokertymän kohentamiseen. Tuusulan kunta haluaa parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa erityisesti Tuusulan ja Helsingin keskustan välisessä liikenteessä, Tuusulaan liittyvän ja tuusulalaisten työmatkaliikkumisen osalta sekä Keusote -hyvinvointialueen palveluiden saavutettavuuden osalta. Samalla paikallisessa mittakaavassa vähäkysyntäisen ja tehottomimman liikenteen palvelun tasoa tulee tarkastella kriittisesti ja tehostavia muutoksia toteuttaen.

Kuntaosuudet kasvavat suunnittelukaudella edelleen nopeudella, jota Tuusulan kunta ei pidä kestäväenä kuntatalouden kannalta. Tarkasteltavan toiminta- ja taloussuunnittelukauden jälkeen kuntaosuudet tulisi saada 50-55 prosentin välille. Tuusulan kunta ei vastusta maltillista matkalippujen hintojen korottamista, kun vastataan kustannusten kohoamisen ja matkustuksen muutoksesta syntyneisiin haasteisiin. Matkalippujen hintojen tarkastelun rinnalla talouden ja toiminnan suunnitteluun pitää sisällyttää tässä tilanteessa myös kustannuksia pienentäviä toimia.

Tuusulan kunnalle jyvittyvien infrakustannusten vuotuinen määrä pysyy toiminta- ja taloussuunnittelussa käytettävällä tarkkuudella samana (0,6 M€/vuosi) vuosina 2025-2027, Tuusulan kunnassa ei ole toistaiseksi joukkoliikenneinfraa, joka olisi infrakorvaussopimuksen piirissä. Nykyisen sopimuksen mukaan jokaisen jäsenkunnan pääbussiterminaali voidaan sisällyttää infrakorvaussopimukseen. Edellisiin TTS-kausiin verrattuna infrakorvausten tason nopea kasvu kohdentuu erityisesti HSL-alueen isoille kaupungeille. Infrakorvausten sopimusmallin ongelma on nykyisen infrakorvausmallin aiheuttama paine matkalippujen asiakashinnoille sekä kuntaosuuksille. Yleisesti korvausmallin piiriin otettavia joukkoliikenneinfrainvestointeja tulisi tarkastella hyvin kriittisesti hyötyjen ja kustannusten näkökulmista. Kun hyötyjen ja kustannusten suhde on huono, hankkeen infrakorvausjärjestelmän kautta laskutettavat kulut eivät välillisesti tuota lippu- tai muuta tuloa siten, että HSL:n tulojen ja kustannusten suhde voisi ilman kuntaosuuksien kasvattamista parantua. Infrakorvausten sopimusmalliin pitäisi, hankkeiden kriittisen tarkastelun lisäksi, sisällyttää erilainen korvausmalli hyöty-kustannus -suhteeltaan erilaisille infrahankkeille.

Vuotuinen Tuusulan kunnalle vuosien 2025-2027 alustavassa suunnitelmassa esitetty 34-40 prosentin subventiotaso on hyväksyttävä. Tuusulan kunta katsoo, että TTS-kaudelle kunnalle esitetyt kuntaosuuden määrät (kuntaosuudet vähennysten jälkeen 2025: 2,512 M€, 2026: 3,852 M€, 2027: 3,885 M€) eivät saa kasvaa merkittävästi esitettyä korkeammiksi. Vuosien 2025-2027 jälkeen Tuusulan kuntaosuus tulee edelleen pitää korkeintaan 50 prosentissa. Suunnitelmaa viimeisteltäessä tapahtuvat muutokset arvioissa kunnalle jyvittyvien operointikustannusten ja kuntaosuuden määristä TTS-kaudella tulee käydä kunnan kanssa läpi ennen TTS:n hyväksymistä.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Ehdotus

Esittelijä: Kalle Ikkela, pormestari

Kunnanhallitus päättää

- antaa asiaselostukseen kirjatun lausunnon Helsingin seudun liikenne (HSL) - kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen vuosille 2025–2027.
- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Kokouskäsittely

Liikenneinsinööri Jukka-Matti Laakso selosti asiaa kokouksessa.

Käsittelyn aikana esittelijä muutti ehdotustaan siten, että perusteluosaan lisättiin lause: "Edellä mainituista johtuen, Tuusulan kunta suhtautuu kielteisesti E-vyöhykkeeseen ja edellyttää, että kuntaosuudet lasketaan ilman E-vyöhykettä." Kunnanhallitus hyväksyi ehdotuksen yksimielisesti. Muutokset huomioitu pöytäkirjassa.

Puheenjohtajan avattua asiasta keskustelun, jäsen Laitila esitti muutosehdotuksen jäsen Yltävän kannattamana:

Muutosehdotus: Lausuntoon lisättävä lause: Tuusulan kunta haluaa selvittää kutsuliikenteen mahdollisuudet alueellaan.

Puheenjohtaja totesi, että koska oli tehty kannatettu muutosehdotus, on asia ratkaistava äänestämällä. Kunnanhallitus hyväksyi puheenjohtajan esityksen, että ne, jotka kannattavat pohjaehdotusta, äänestävät "JAA" ja ne, jotka kannattavat Laitilan tekemään muutosehdotusta, äänestävät "EI".

Suoritetussa äänestyksessä annettiin

- 10 "JAA"-ääntä (Huusko, Ikkela, Lindberg, Mäensivu, Mäki-Kuhna, Nyman, Salmi, Sipiläinen, Timonen, Åvall)
- 3 "EI"-ääntä (Laitila, Lepojärvi, Yltävä)

Suoritetussa äänestyksessä annettiin 10 jaa-ääntä ja 3 ei-ääntä. Puheenjohtaja totesi pohjaehdotuksen tulleen kunnanhallituksen päätökseksi.

Sivistysjohtaja Simons poistui asian käsittelyn aikana klo 19.50.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Ote pöytäkirjasta, joka on asetettu nähtäväksi yleisessä tietoverkossa 30.8.2024.

Tiedoksianto asianosaiselle

Lähetetty tiedoksi sähköpostilla (Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa § 19) 30.8.2024.