

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Tekninen lautakunta, § 88, 19.08.2025

Kunnanhallitus, § 368, 25.08.2025

§ 368

Lausunnon antaminen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2026-2028

TUUDno-2025-1461

Tekninen lautakunta, 19.08.2025, § 88

Valmistelijat / lisätiedot:

Jukka-Matti Laakso, liikenneinsinööri, jukka-matti.laakso@tuusula.fi

Liitteet

1 Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2026-2028, TL 19.8.2025

2 Pöytäkirjanote § 58, TL 19.8.2025

3 Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2026-2028, TL 19.8.2025

Toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksen 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 2026-2028 kokouksessaan 17.6.2023 § 58. HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2026-2028. Lausunnossa pyydetään ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin asioihin.

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

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

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

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

e) Omistajat ovat toivoneet panostusta tarkastustoiminnan lisäämiseen. Tarkastajien määrän lisääminen kuitenkin heikentää HSL:n sisäistä kustannustehokkuutta, jota

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

mitataan suhteessa kokonaiskustannuksiin ja tähän ei olla nyt varauduttu TTS:ssä. Ovatko kunnat kuitenkin valmiita lisäämään tarkastajien määrää, siten että lisäämme n. 20 tarkastajaa ja täytämme avoimet virat?

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

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:

- HSL:n strategia 2022–2025 ja strategian päivitystyön valmistelutyön välitulokset
- PKS-omistajaohjauksen tavoitteet
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2025–2027
- hyväksytty liikennöintisuunnitelma 2025–2026 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat sekä
- vuoden 2024 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteuma- ja ennustetiedot vuodelta 2025.

HSL:n hallituksen kokouksen 17.6.2025 pöytäkirjassa (§ 58) ja sen liitteenä olevassa alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa on kuvattu asiaa. Seuraavassa on tiivistetty kuvaus suunnitelmakaudesta.

Toimintasuunnitelmaehdotus

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

Vuosien 2026–2028 toiminta- ja taloussuunnitelmassa tavoitellaan talouden tasapainoa. Jatkuvasti kasvavat infrakustannukset nostavat HSL:n menoja nopeammin kuin lipputulosten kehitys nostaa tulopuolta, joten talouden tasapainoa on haettava myös operointikustannuksia karsimalla.

TTS-kautta valmistellaan nivoen toimenpiteet alustavasti neljään eri tavoitekokonaisuuteen, joita ovat asiakas, kasvu, tuottavuus ja vastuullisuus.

TTS-kaudella 2026–2028 joukkoliikennepalveluun vaikuttavat merkittävästi eri puolilla seutua tehtävät rakennustyöt. Laajamittaiset hankkeet sisältävät sekä uuden raideliikenneinfrastruktuurin rakentamista ja olemassa olevien, kuten asemien ja ratasiltojen, korjaamista tai uusimista. Rakennustöiden seurauksena matka-ajat voivat pidentyä ja asiakaskokemus heikentyä, koska raideliikennettä joudutaan väliaikaisesti korvamaan hitaammalla ja pienemmällä kapasiteetilla toimivalla bussiliikenteellä.

Vuonna 2026 joukkoliikenteeseen merkittävimminkin vaikuttavat hankkeet ovat mm. Mäkeläkadun peruskorjaus, joka alkaa vuoden 2025 jälkimmäisellä puoliskolla, sekä Vantaan ratikan ja Länsi-Helsingin raitioteiden rakentaminen. Junaliikenteeseen vaikuttavat Espoon kaupunkiradan rakentaminen, Kehäradan asemien peruskorjaukset ja Nurmijärventien alikulkusillan peruskorjaus Helsingissä. Laajat katutyömaat aiheuttavat viiveitä bussiliikenteen matka-aikoihin ja poikkeusreittejä raitiovaununlinjoille. Rataverkolla tehtävät työmaat edellyttävät liikennekatkoja, joiden aikana junaliikenne joudutaan korvaamaan busseilla osalla rantarataa sekä kehärataa.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Vuonna 2027 Itä-Helsingin joukkoliikenne tulee olemaan erityisen haasteellinen Junatien metrosillan uusimisen vuoksi. Tämä katkaisee metroliikenteen Sörnäisten ja Kulosaaren välillä kuukausiksi. Samalla toteutetaan muita hankkeita, kuten Sörnäisten aseman parannustyöt ja useiden muiden siltojen peruskorjaukset. Liikennekatkon laajuus ja kesto tarkentuvat hankesuunnittelun edetessä. Metro liikennöi työalueen molemmiin puolin, mutta metron osuuden korvaaminen busseilla metron kuormitetuimmalla osuudella vaikuttaa joukkoliikenteeseen laajemmin. Kruunusiltojen avautuva liikenne tarjoaa vaihtoehtoisen yhteyden Laajasalosta ja Kruunuvuorenrannasta keskustaan. Espoon kaupunkiradan rakentaminen jatkuu.

Vuodesta 2028 alkaen joukkoliikenteeseen vaikuttavat merkittävästi Kulosaaren ajoneuvosiltojen uusiminen, joka hidastaa bussiliikennettä Itä-Helsinkiin. Myös Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun peruskorjaustyöt keskeyttävät raitiovaunuliikenteen Hakaniemen ja Rautatieaseman välillä. Vuoden 2028 osalta hankkeiden vaikutukset tarkentuvat suunnittelun edetessä.

HSL pyrkii kasvattamaan toimintaansa asiakasymmärryksen kautta tunnistettujen ja valittujen kuluttajakohderyhmien avulla. Tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta mm. autoilijoiden ja joukkoliikennettä muihin kulkumuotoihin yhdistäviä ryhmien keskuudessa. Yritysymyyntiä pyritään voimallisesti kasvattamaan mm. asiakkaiden segmentoinnin sekä myynnin ja markkinoinnin kohdentamisen avulla. Myös digitaalisten palveluiden kokonaisuutta johdetaan asiakaslähtöisesti, keskittyen kasvuun ja asiakaspitoon. Tavoitteena on, että suurin osa asiakkaista käyttää digitaalisia kanavia. Pyrkimyksenä on edelleen mm. digitalisoida asiointia ja parantaa itsepalvelua. Matkalippujen hinnoittelua ja lipputuotteita kehitetään ja matkalipputa matkustamista pyritään vähentämään.

Koska TTS on laadittu tavoitteella synnyttää säästöjä, suunnitelmaehdotuksen palvelutasomuutoksissa on HSL:n toimesta rajatusti esitetty palvelua lisääviä muutoksia. Joukkoliikenteen palvelutasomuutosten vuosien 2026-2028 listauksessa useat muutokset ovat rakennustöistä aiheutuvia, vaikutuksiltaan laajoja, mutta yksityiskohdiltaan vielä täsmentymättömiä. Tuusulaan liittyvinä suunnitelmaehdotuksesta on poimittu seuraavat muutokset.

Kehäradan Malminkartanon, Kannelmäen ja Pohjois-Haagan asemien peruskorjaukset: Korjaustyöt vaativat arvion mukaan noin neljän kuukauden pituisen junaliikenteen totaalikatkon Huopalahden ja Myyrmäen väliselle rataosuudelle, joka katkaisee kehäradan I- ja P-junien liikenteen. Tuona aikana I-junat kulkevat Helsingistä Tikkurilan ja Lentoaseman kautta Myyrmäkeen asti, jossa ne kääntyvät P-juniksi. Alustavasti korjaustöiden aiheuttaman poikkeusliikenteen ajankohta on 3.5.-30.8.2026. Malminkartanon korjaustyöt vaativat yksiraiteisuutta totaalikatkon ympärille, jolloin asema on myös suljettuna ja kehäradan junilla harvennettu 20 minuutin vuoroväli. Alustavasti Malminkartanon korjaustöiden aiheuttaman poikkeusliikenteen ajankohta on 29.3.-4.10.2026.

Mäkelänkadun perusparannustyö alkaa loka-marraskuussa 2025 ja kestää noin kaksi vuotta. Sen ennakoidaan hidastavan merkittävästi katukäytävän bussiliikennettä kauttaaltaan ja vaikuttaa mm. linjan 643 liikennöintiin. Mäkelänkadun kautta kulkevalle seutuliikenteelle (Vantaan ja Tuusulan suunnan seutulinjat) katurakentaminen aiheuttaa noin 300 000 € lisäkulut vuonna 2026.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Suunnitelmaehdotuksessa varaudutaan Vantaan ratikan rakentamisen aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin ja hidastumiseen. Tuusulan suunnan linjaan 641 työmaat vaikuttavat Tikkurilan aseman tuntumassa. Vaikutusten ennakoidaan olevan merkittävät vuosina 2026-2028 mutta vaikutuksia eritellysti Tuusulan suunnan linjaan ei ole suunnitelmaehdotuksessa vielä arvioitu.

Junatien metrosillan uusiminen katkaisee metrol liikenteen Sörnäisten ja Kulosaaren välillä vuoden 2027 aikana. Korjaus vaatii arvion mukaan noin 7 kuukauden metrol liikennepätkään. HSL varautuu korvaavaan liikenteeseen, mutta sen suunnitteluun vaikuttavat yksityiskohdat selviävät tarkemmin hankesuunnitelman aikana. Metrol liikenteen katko vaikuttaa koko liikennejärjestelmään. Korvaavan liikenteen toteuttamiseen liittyy runsaasti haasteita ja kustannusvaikutus arvioidaan nyt hyvin merkittäväksi. Kokonaisuus vaikuttaa myös Tuusulan suunnan linjan 643 liikennöintiin, mutta vaikutusta ja kustannuksia ei ole vielä esitetty.

Linja 665 Hyrylä-Järvenpää-Kellokoski: Varaudutaan kysynnän kasvaessa linjan 665 ruuhka-ajan liikenteen tihentämiseen tammikuusta 2026 alkaen. Linjan matkustajamäärät ovat olleet kasvussa, minkä myötä linja on ollut aamu- ja iltapäiväruuhkassa hyvin kuormitettu. Vuorotarjonnan lisäys edellyttää yhden ruuhka-auton lisäämistä liikenteeseen talviliikennekauteen. Linjan nykyinen liikennöintisopimus päättyy elokuuhun 2027. Kustannusvaikutus noin 200 000 € vuonna 2026 ja noin 100 000 € vuonna 2027 (Tuusulan sisäinen liikenne)

Linja 643 Hyrylä-Ruskeasanta-Hakaniemi: suunnitelmaehdotuksessa esitetään varautumista tihentämään linjan 643 vuorotarjontaa aamu- ja iltapäiväruuhkissa siten, että vuoroväli olisi tasaisesti läpi aamu- ja iltapäiväruuhkien 20 minuuttia. Vuorovälin tihentäminen parantaisi Hyrylän ja Helsingin itäisen kantakaupungin sekä Hyrylän ja Keski-Vantaan välistä saavutettavuutta erityisesti työmatkaliikenteen näkökulmasta. Kustannusvaikutukseksi on arvioitu noin 80 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla noin 175 000 €.

Edellisen toiminta- ja taloussuunnitelman tapaan suunnitelmaehdotuksessa esitetään varautumista Rykmentinpuiston joukkoliikennepalvelun vahvistamiseen syksystä 2027 alkaen, mikäli Rykmentinpuiston alueen maankäytön kehitys sitä edellyttää. Liikennetarjonnan lisäyksillä pyritään parantamaan alueen liikkujien palvelua ja vaikuttamaan positiivisesti alueen asiakaskokemukseen. Kehityksen kustannusvaikutukseksi on arvioitu noin 60 000 € vuonna 2027 ja noin 155 000 € vuositasolla.

Kuluneen vuoden aikana on selvitetty seuraavia Tuusulaan liittyviä liikennetarjonta-aiheita:

- Hyrylä - Hyvinkää -linja-autoyhteys. Hyvinkäällä sairaala (HUS) ja KEUSOTEn palveluita sekä mm. oppilaitoksia. Selvitystyössä on tutkittu mahdollisen linja-autolinjan reittivaihtoehtoja sekä reittien mahdollistamaa linja-autokalustokokoa. Toteuttaminen arkiliikenteenä noin klo 7-17, jolloin 3-4 vuoroparia päivässä, on arvioitu liikennöintikustannuksiltaan vuositasolla suuruusluokkaan 150 000 - 270 000 € riippuen reitistä ja kalustokoosta. Mikäli asiassa edetään, liikennöinti voitaisiin sisällyttää liikennöintisopimuksiin esim. kk 8 /2027 alkaen.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- Tuusulan lähibussiliikenteen perustaminen. Lähibussikonsepti on HSL-alueella matalalattiaisia pikkubusseja, joiden reitit ja aikataulut suunnitellaan tyypillisesti ikäihmisten ja liikuntarajoitteisten tarpeita silmällä pitäen. Selvityksessä on arvioitu arkiliikennettä yhdellä pikkubussilla pääasiassa Hyrylän ympäristössä ja tarvittaessa muualla Etelä- ja Keski-Tuusulassa. Liikennöinnin vuosikustannus on arvioitu suuruusluokkaan 130 000 - 150 000 €/vuosi. Toteutus edellyttäisi tarkempaa suunnittelua sekä erillistä hankintaprosessia, koska nykysopimuksiin liikennettä ei voida lisätä.
- Hyrylä - Aviapolis/Vantaanportti -linja-autoyhteys. Nykyiset yhteydet vaihdollisia Leinelässä kehäradan liikenteeseen tai Tuusulanväylän käytävässä Ruskeasannassa tai Köyhämäessä Vantaan alueen linjoihin. Vaihtoja ei ole Tuusulanväylän käytävässä yhteensovitettu. Myös kävely Hyrylä-Helsinki -linjalta 643 Tuusulanväylältä Vantaanportin alueelle on yleistä. On tarkasteltu uutta linjaa Hyrylä-Aviapolis -Jumbo (Ve1, vuosikustannus arkiliikenteenä n. 580 000 €, viikonloppuliikenteenä n. 175 000 €/vuosi), reittimuutosta linjalle 642 -linjan eteläpää Leinelän sijasta Aviapolikseen (Ve2, kustannuslisäys n. 420 000 €/vuosi) ja linjan 643 vuorovälin tihentämistä vaihtoyhteyksien helpottamiseksi (Ve3, vuosikustannuslisäys n. 150 000-175 000 €/vuosi). Kustannuksiltaan arvokkaammat Ve 1 ja Ve 2 jäivät HSL-suunnittelussa kautta 2026-2028 koskien sivuun ja HSL:n talousarvioehdotukseen on nyt sisällytetty Ve3:n toteuttamista mukaileva tarjonnan parantamisesitys. Se ei tuo toivottua suoraa yhteyttä Hyrylästä Vantaanportin suuntaan ja palvelun parannus koskee pitkälti vain työmatkaliikennettä, mutta ratkaisu palvelee Vantaanportti/Aviapolis alueelle kulkemisen lisäksi myös Hyrylä-Helsinki -yhteyttä.
- Linjan 642 palvelun kehitystoimet. Linjan tehokkuus on nykyisin alhainen ruuhka-aikojen ulkopuolella. Nykyinen autokierto ei mahdollista helppoa vuorotarjonnan muutosta. Hyrylä - Aviapolis/Vantaanportti -selvityksessä tutkittiin linjan eteläpään muutosta Leinelästä Aviapolikseen. Se todettiin kustannuksiltaan hintavaksi.

Taloussuunnitelmaehdotus

Tuottavuustavoitteet TTS-kaudelle 2026–2028

Omistajaohjaus on asettanut HSL:lle seuraavat tuottavuustavoitteet vuodelle 2026:

1. Kustannukset / matkustajakilometri, tavoitetasot 2026: enintään 0,38 €/km (infrakustannusten kanssa) ja enintään 0,29 €/km (ilman infrakustannuksia)
2. Kustannukset / nousu, tavoitetasot 2026: enintään 2,46 €/nousu (infrakustannusten kanssa) ja enintään 1,85 €/nousu (ilman infrakustannuksia)
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

Jäsenkuntien vuotuisen subventio-osuuden tavoitetaso on tulevan strategiakauden eli vuoden 2029 loppuun mennessä enintään 55 % seudullisista kokonaiskustannuksista ja kuntayhtymän strategia laaditaan tämän mukaisesti. HSL ei rakenna erillistä tuottavuusohjelmaa, vaan tuottavuutta parantavat toimenpiteet sisältyvät toiminnan ja talouden suunnitteluun.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa lipputulotavoite on 419,7 milj. euroa ja kuntasubventiossa päästään keskimäärin 57,1 prosenttiin talousarviovuonna 2026. Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien subventio on 55,3 prosentin keskimääräisellä tasolla TTS-kauden päättyttyä vuonna 2028

Talousarvion sitovuus

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

Alustavat sitovat erät vuodelle 2026 on muodostettu seuraaviksi: Toimintamenot n. 993,142 M€, investointimenot n. 25,400 M€ ja kuntaosuudet n. 553,494 M€.

Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2026 ovat arviolta yhteensä 997,9 milj. euroa. Kasvu vuoden 2025 ennusteeseen verrattuna on 73,2 milj. euroa (7,9 %). Toimintatulojen arvioidaan olevat 1066,5 milj. euroa vuonna 2027 ja 1074,5 milj. euroa vuonna 2028.

Lipputulot

HSL:n liikenteessä tehtiin vuonna 2024 yhteensä 361 miljoonaa nousua. Tuoreimman ennusteen mukaan vuoden 2025 määrän arvioidaan olevan 380 miljoonaa nousua. Seuraavien vuosien nousujen arvioidaan olevan 390 miljoonaa (2026), 394 miljoonaa (2027) ja 400 miljoonaa (2028) nousua vuodessa. Vuoden 2027 nousijamäärää alentaa erityisesti vuodelle ennakoitavat merkittävät työmaiden vaikutukset.

Vuoden 2024 lipputulo oli noin 372 miljoonaa euroa, ja vuodelle 2025 ennustetaan lipputuloiksi noin 390 miljoonaa euroa Q1:n perusteella. Merkittävien infrakustannusten vuoksi lipputuloja on kuitenkin kyettävä kasvattamaan merkittävästi TTS-kaudella, mikäli muita rahoitusratkaisuja ei löydetä. Lipun hintojen korotukset ovat tarpeen vuosittain, ellei vaihtoehtoisia rahoitusmenetelmiä löydy. Vuoden 2026 matkustajamääräarviossa on mukana oletus matkalippujen +6,4% hinnankorotuksesta.

Seudullisen 55 % tason mukaiset TTS-kauden lipputulojen vuositavoitteet ovat:

- 2026: 419,7 miljoonaa euroa
- 2027: 435,9 miljoonan euroa, ennakoitavat työmaat saattavat laskea ennustetta
- 2028: 465,7 miljoonaa euroa
- 2029: 499,3 miljoonaa euroa

Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiset lipputulot perustuvat oletukseen uudesta E-vyöhykkeestä, mikä tarkoittaa uusia lipputulovyöhykkeitä CDE, BCDE ja ABCDE. Lisäksi vanha D-vyöhyke korvaantuu DE-vyöhykkeellä.

Uudistetussa vyöhykemallissa Tuusulan sisäisiä matkoja tehtäisiin vyöhykelipuilla CD, DE ja CDE. Näiden vyöhykelippujen arvioidaan nyt muodostavan noin 2,3 % koko HSL-alueen lipputulokertymästä vuonna 2026. CD-vyöhykelippua käytetään myös useiden muiden kuntien välisissä matkoissa Vantaa-Kerava, Vantaa-Sipoo, Espoo-Kirkkonummi ja Espoo-Siuntio -käytävissä.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Kuntaosuudet

HSL:n strategiakauden tavoitteena on saavuttaa 55% seudullinen subventiotavoite vuoden 2029 loppuun mennessä. Tähän pääseminen edellyttää kuitenkin leikkauksia palvelutasoon sekä huomattavia hinnankorotuksia lippujen hintoihin kaikkina TTS-vuosina. Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että subventio on alle 55,3 prosentin keskimääräisellä tasolla TTS-kauden päätyttyä vuonna 2028.

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa esitetty keskipitkän aikavälin tarkastelu osoittaa, että kustannusten kasvu ei ole helpottamassa. Nykyisestä infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin.

Talousarvioennusteen mukaan kunnilta laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2026 yhteensä noin 553,5 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 57,1 % kuntaosuuksiin kohdistetuista talousarviovuoden 2026 kustannuksista.

Tuusulan kunnan kuntaosuudeksi on vuodelle 2026 arvioitu vähennysten jälkeen 3,215 milj. euroa, vuodelle 2027 3,248 milj. euroa ja vuodelle 2028 3,224 milj. euroa.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2026–2028 on laadittu siten, että jäsenkuntien ennusteen mukaiset ylijäämäkertymät vähentävät laskutettavia kuntaosuuksia TTS-kauden aikana ja alijäämät puolestaan lisäävät laskutettavia kuntaosuuksia.

Muut tulot

Valtion suurten kaupunkien perusrahoituksen osuudeksi on arvioitu yhteensä 4,8 milj. euroa vuosina 2026-2028. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa.

Vuokratuloja laite- ja tilavuokrasta on arvioitu saatavan 3,1-3,3 milj. euroa vuosittain vuosina 2026-2028. Muiksi tuloiksi on arvioitu 1,5-1,6 milj. euroa vuosittain vuosina 2026-2028. Ne koostuvat erilaisista palvelumaksuista ja veloitettavista korvauksista.

Tarkastusmaksutuottoja on arvioitu kertyvät 7,6 milj. euroa vuonna 2026, 7,8 milj. euroa vuonna 2027 ja 80 milj. euroa vuonna 2028. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä 3,0 milj. euroa vuodelle 2026 2,1 milj. euroa vuonna 2027 ja 2,2 milj. euroa vuonna 2028.

Toimintamenot

Vuosien 2026-2028 toiminta- ja taloussuunnitelmassa tavoitellaan talouden tasapainoa. Jatkuvasti kasvavat infrakustannukset nostavat HSL:n menoja nopeammin kuin lipputulosten kehitys nostaa tulopuolta, joten talouden tasapainoa on haettava sekä operointikustannuksia että muita kustannuksia karsimalla.

Omistajaohjauksen tavoitteiden saavuttamiseksi suunnitelma sisältää säästötoimia, joiden laskennallinen vaikutus on noin 9,3 miljoonaa euroa. Säästötoimista noin 5,0 miljoonaa euroa kohdistuu operointikustannuksiin ja 4,3 miljoonaa muihin kustannuksiin.

Toimintamenot ovat yhteensä 993,1 milj. euroa vuonna 2026, vuonna 2027 yhteensä 1048,4 milj. euroa ja 1055,2 milj. euroa vuonna 2028. Vuonna 2026 toimintamenoista 65 % on liikennöinnistä maksettavia operointikustannuksia, 25 % infrakorvauksia ja 10 % muita kuluja.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

HSL:n henkilöstömenot ovat 35,0 milj. euroa vuonna 2026, joka on 3,5 % toimintamenoista. Henkilöstömenoihin on varattu vuonna 2027 yhteensä 36,0 milj. euroa ja vuonna 2028 37,0 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on TTS-vuosille varattu 0,8 milj. euroa vuosittain.

Vuokramenot vuosina 2026-2028 on arvioitu tasolle 6,1-6,9 milj. euroa vuodessa.

Muut menot vuonna 2026 ovat 3,5 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 3,0 milj. euroa vuonna 2026. Vuosina 2027-2028 muiden menojen on arvioitu olevan 2,7-2,8 milj. euroa vuodessa.

Palveluiden ostot

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

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

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 366,8 milj. euroa vuonna 2026. Vertailukauteen 2025 (OVK1-2025: 359,2 milj. euroa) nähden kasvua on tullut työmaista aiheutuvien poikkeusjärjestelyjen (+7 milj. euroa), kustannustason kasvun (+6 milj. euroa) sekä muiden erien (yhteensä + 1 milj. euroa) kasvun myötä. Bussiliikenteen aikataulunmukaisesta liikenteestä sekä liikenteen varaumista tullaan karsimaan yhteensä -4,4 milj. euron verran. Uusien liikennöintisopimusten myötä kustannussäästöjä odotetaan syntyvän noin -2 milj. euron edestä. Kustannustason kasvun arvioidaan jatkuvan maltillisena kasvuvauhdin ollessa alle 2 % vuonna 2026 bussiliikenteen indeksin osalta. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 2,2 milj. euron varauksen ympäristöbonukseen vuonna 2026. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy Ojangan bussivarikon vuokrat 1,8 milj. euroa sekä liikennöitsijöitä laskutettavat sosiaalilavuokrat 1,2 milj. euroa. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvioennuste vuodelle 2026 sisältää varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseen yhteensä 16,3 milj. euroa. Poikkeusliikenteen varaumasta merkittävimpana on kehäradan katkoon budjetoitu osuus (7,7 milj. euroa). Vuonna 2027 työmaiden ja poikkeusliikenteen on arvioitu olevan 32,5 milj. euroa, josta valtaosa on allokoitu junatien katkon poikkeusjärjestelyihin (21,4 milj. euroa). Vuonna 2028 lisäliikenteen varaumien arvioidaan asettuvan 11,5 milj. euron tasolle työmaiden maltillistuttua. Vuonna 2027 bussiliikenteen kokonaiskustannuksiksi arvioidaan 389,8 milj. euroa ja 387,5 milj. euroa vuonna 2028.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2026 yhteensä 102,1 milj. euroa. Vuonna 2027 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan yhteensä 108,0 milj. euroa sekä 112,1 milj. euroa vuonna 2028. Vuonna 2026 junakalustoyhtiön vuokrat ovat 29,1 M€. Vuosille 2027 ja 2028 junakalustoyhtiölle maksettavien vuokrien odotetaan nousevan vuonna 2027 32,1 M€:on ja vuonna 2028 33,0 M€:on

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Metroliiikenteen kustannusten arvioidaan olevan 62,3 milj. euroa vuonna 2026. Vuonna 2027 kustannuksiksi arvioidaan 61,1 milj. euroa ja vuonna 2028 61,6 milj. euroa.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2026 olevan 85,6 milj. euroa. arvioidaan 91,5 milj. euroa vuonna 2027 ja 89,1 milj. euroa vuonna 2028.

Pikaraitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2026 olevan 24,5 milj. euroa. Vuonna 2027 kustannusten arvioidaan olevan 27,6 milj. euroa ja vuonna 2028 29,3 milj. euroa.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2026 olevan 5,6 milj. euroa, vuonna 2027 5,7 milj. euroa ja vuonna 2028 5,7 milj. euroa.

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

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus on suunnitelmassa esitetyn tuloslaskelmaluonnoksen perusteella vuonna 2026 (TAE 2026) noin 249 milj. euroa, vuonna 2026 (TS 2026) noin 263 milj. euroa ja vuonna 2027 (TS 2027) noin 268 milj. euroa.

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2026-2028 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Lainaa on jäljellä vuoden 2025 lopussa 23,7 milj. euroa, jota lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain. Viimeinen lainaerä lyhennetään suunnitelman mukaan 06/2030.

TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon.

Rahoituksen tuottojen arvioidaan olevan 1,5 -3,0 milj euroa vuosittain 2026-2028.

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

Tilikauden 2026 tuloksen arvioidaan olevan -11,4 milj. euroa alijäämäinen ja se voidaan kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä.

Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenojen arvioidaan nyt olevan 25,4 milj. euroa vuonna 2026, 25,0 milj. euroa vuonna 2027 ja 25,0 milj. euroa vuonna 2028. Investoinneissa TTS-kaudella painottuvat lipunmyynti- ja hinnoittelujärjestelmän kehittäminen, matkustajainformaatiojärjestelmän uudistaminen ja asiakkuuksienhallinnan kehitys.

Poistoihin on varattu 19,1 milj. euroa vuodelle 2026, 20,3 milj. euroa vuodelle 2027 ja 21,0 milj. euroa vuodelle 2028.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

TUUSULAN KUNNAN LAUSUNTO HSL:N TOIMINTA JA TALOUSSUUNNITELMAEHDOTUKSESTA 2026-2028

Toimintasuunnitelma

Tuusulan kunnan valtuustokauden tavoitteena on kehittää monipuolista ja sujuvaa liikkumista Tuusulassa ja seudulla.

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.

Kunnan vuositavoitteena joukkoliikenteen osalta on se, että HSL-linjasto palvelee tuusulalaisia entistä paremmin. Vuositavoitteen kriteereiksi on kunnassa asetettu se, että linjan 643 viikonlopputarjonta säilyy osana liikennepalvelun tarjontaa, Sulan ja Rykmentinportin yritysalueiden linjastot on käyttöön otettu ja laajemmin se, että linjaston suunnittelussa otetaan huomioon kunnan kouluverkko saavutettavuus sekä Keusoten palveluverkon, erityisesti Hyvinkään sairaalan saavutettavuus Hyrylän, Kellokosken ja Jokelan suunnista.

Koska Rykmentinpuiston alueen maankäytön kehitys jatkuu, on hyvä, että toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksessa on varauduttu Rykmentinpuiston joukkoliikennepalvelun vahvistamiseen syksystä 2027 alkaen, mikäli Rykmentinpuiston alueen maankäytön kehitys sitä edellyttää. Tarvittavien kehitystoimien tunnistamiseksi tulee saada hyvä tilannetieto aluetta nykyisin palvelevan linjaston käytöstä sekä alueen asukkaiden liikkumistarpeista tutkimuksin, kyselyin ja muiden tietolähteiden avulla.

Hyrylän uusi linja-autotermiinaali on todettu liikennöinnin kannalta vähäongelmaiseksi. 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 kunnan ja HSL:n yhteistyönä, jotta minimoidaan niiden haitalliset vaikutukset joukkoliikennematkustukseen.

Toiminta ja taloussuunnitelmaehdotukseen on sisällytetty varauma Hyrylä-Järvenpää-Kellokoski -linjan (linja 665) ruuhka-ajan liikenteen tihentämiseen tammikuusta 2026 alkaen, mikäli linjan kysyntä edelleen kasvaa ja aamu- ja iltapäiväruuhkan hyvin kuormitetut vuorot yleistyvät. Vuorotarjonnan lisäys edellyttää yhden ruuhka-auton lisäämistä liikenteeseen talviliikennekauteen. Linjan nykyinen liikennöintisopimus päättyy elokuuhun 2027. Kustannusvaikutus on noin 200 000 € vuonna 2026 ja noin 100 000 € vuonna 2027. Mikäli tarve liikenteen tihentämiselle on edelleen selvä syyskaudella 2025, kunta puoltaa vuorotarjonnan lisäämistä. Linja on paikallisesti erittäin keskeinen koulu-, opiskelu- ja työmatkaliikenteen linja. Toteutustavassa tulee pyrkiä mahdollisimman hyvään kustannustehokkuuteen.

Toiminta ja taloussuunnitelmaehdotukseen on nyt sisällytetty Hyrylä-Ruskeasanta-Hakaniemi linjan (linja 643) vuorotarjontaa aamu- ja iltapäiväruuhkissa 20 min vuoroväliin. Samalla parannetaan vaihdollisten Hyrylä-Aviapolis ja Hyrylä

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

/Vantaanportti -yhteyksien toimivuutta. Muutos on ajoitettu vuoden 2027 syyskauteen. Kustannusvaikutuksen on arvioitu olevan n. 80 000 € vuonna 2027 ja yleisesti noin 175 000 € vuositasolla.

Hyrylän ja Hyvinkään/Hyvinkään sairaalan välisestä bussivuorojärjestelystä on tehty edelleen selvitystä vuoden 2025 aikana. Liikenteen toteuttamisen kustannusarvio on tarkentunut hieman edellisistä tarkasteluvaiheista ollen nyt 150 000 - 270 000 € /vuodessa riippuen valittavasta liikennöintireitistä ja reittiin kytköksissä olevasta linja-autokalustomallista. Alustavasti suunniteltu liikenne voitaisiin selvityksen perusteella aloittaa kauden 2027 syyskaudelle. Selkeimmin kunnan valtuustokauden vuositavoitteeseen vastaa kustannusvaikutushaarukan yläpään reittivaihtoehto, jossa reitti ajetaan Hyrylä-Kellokoski-Jokela-Hyvinkää sekä mahdollisesti laajennetaan reittiä eteläpäästään vielä Riihikallioon.

Kunnan toimialueille on esitetty merkittäviä säästötavoitteita tulevalle talousarviokaudelle. Kunnan kannan ottaminen selvää lisäystä kuntaosuuteen tuovien linjan 643 vuorotarjonnan lisäämistä ja uuden Hyvinkään suunnan linjan käynnistämistä vuonna 2027 puoltava linjaus vaatii kunnassa asian käsittelyä talousarviovalmistelussa ja -päätöksenteossa. Vuodelle 2027 ajoitettujen liikenteen täydennyksiin ja käynnistykseen tulee nyt 2026-2028 -toiminta- ja taloussuunnitelmassa edelleen kuitenkin varautua.

Tuusulan kunta toteaa, että kuntaan liittyvän joukkoliikennematkustuksen kehitystä tulee seurata edelleen tiiviisti. Seutubussilinjojen nousumäärissä on tilastoinnin perusteella alkuvuodesta 2025 havaittavissa vähenemistä. Muutoksen osalta tulee hahmottaa, onko kyseessä vuotuinen vaihtelu, viite muutostrendistä tai jokin muu syy.

HSL pyytää kunnan lausunnossa ottamaan kantaa siihen tunnistaako kunta alueita tai yhteysvälejä, joilla automaattiliikennettä voisi pilotoida hakien uudenlaisia rahoitusratkaisuja. Automaattiliikenteen ajatellaan tyypillisesti soveltuvan syöttöliikenteeseen sekä ratkomaan mm. joukkoliikennematkan viimeisen kilometrin kuljetustarpeita. Jatkosuunnittelukohteita seudulta valittaessa Tuusulasta on hyvä analysoida kunnan yritysalueiden soveltuvuus pilottien toteutukseen. Tällaisia, hyvän joukkoliikennetarjonnan tuntumassa olevia alueita ovat Sulan ja Hyrylän työpaikka-alueet, Rykmentinportin työpaikka-alue, Jokelan läntinen työpaikka-alue sekä kehittyvä Focus -alue kehä IV-käytävässä.

Taloussuunnitelma

HSL pyytää kuntaa lausunnossa ottamaan kantaa matkalippujen hintojen korottamiseen vuonna 2026. Pohjaehdotus on +6,4%:n hinnankorotus, vaihtoehtoiset skenaariot on tarkasteltu hinnankorotuksilla +3,0% ja +4,7%. Tuusulan suunnan liikenteessä, erityisesti seutuliikenteessä on ollut havaittavissa taantumista vuoden 2025 alkupuoliskolla. Uutta DE-lippuvyöhykettä ei ole otettu vielä käyttöön. Kunnan subventio-osuus on TTS-kaudella 2026-2028 pohjaehdotuksen mukaisilla lipputuloilla vuosittain alhaisimpia jäsenkuntien joukossa ollen arvion mukaan ilman edellisten vuosien yli-/alijäämää vuonna 2026 35,9%, vuonna 2027 39% ja vuonna 2028 37,3%. Edellisen TTS 2025-2027 lausunnon tapaan 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.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Hintojen noustessa on haastavaa saada kulkijoita lisäämään joukkoliikenteen käyttöä. Tilanteessa, jossa DE-vyöhykkeen käyttöönoton ja siitä seuraavan vyöhykelippujen uudelleenhinnoittelun voi olettaa nostavan joukkoliikenteellä matkustamisen kustannusta myös Tuusulan kunnan sisällä, mutta hinnoitteluratkaisun vaikutuksesta ei ole vielä tietoa, kunta ei puolla pohjaehdotuksen mukaista matkalippujen hintojen korotusta. Tuusulan kunnan näkökulmasta matkalippujen hintojen korotus tulee harkiten tehdä alhaisimman +3,0 %:n tason mukaan.

HSL pyytää kuntaa lausunnossa ottamaan kantaa myös tarjonnan leikkauksia 5 milj. eurolla. Miltä alueeltaan tai minkä tyyppisistä palveluista (lähibussit, yöliikenne, koululaislinjat) kunta on valmis karsimaan joukkoliikenteen palvelua, jotta kuntayhtymän alueen 57 %:n kokonaissubventioon päästään? Kunta katsoo, että Tuusulan tilanteessa joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on keskeisin keino kulkumuodon houkuttelevuuden parantamisessa ja joukkoliikenteellä kulkemisen lisäämisessä. Edelleen kunnan sisäinen liikennetarjonta rakentuu pitkälti koululaislinjoista sekä muun palveluverkon saavuttamista palvelevien linjojen vuoroista. Tämän vuorotarjonnan kysyntää sekä palveluverkon muutoksia tulee seurata ja pitää linjaston toiminta kysyntää palvelevana sekä tehokkaana. Mikäli kokonaissubventioasteen madaltamiseen tähtäävät toimet eivät tuota kohtuutonta haittaa työssäkäyntimatkustamiselle, koulu- tai opiskelumatkojen tekemiselle, säästömahdollisuuksia tulee Tuusulan kunnan osalta etsiä seutuliikenteen vähämerkityksellisimmistä linja-autovuoroista.

HSL pyytää kuntaa lausunnossa ottamaan kantaa siihen, miten kunta näkee tulevaisuudessa lippujen hintojen ja kuntaosuuksien kehitystavoitteiden tasapainon, kun infrakorvaukset aiheuttavat merkittäviä kustannuspainetta. Tuusulan kunnalle jyvittyvien infrakustannusten vuotuinen määrä pysyy toiminta- ja taloussuunnittelussa käytettävällä tarkkuudella samana (0,6 M€/vuosi) vuosina 2026-2028, Tuusulassa ei ole infrakorvauksen piirissä olevaa joukkoliikenneinfraa. Kunta katsoo, että infrakustannuskorvausten ei tulisi yleisesti olla nykyisen kaltaisessa roolissa vaikuttamassa mm. matkalippujen hintoihin. Tuusulan kunnalla ei ole estettä osallistua infrakorvausmallia käsittelevään yhteiseen keskusteluun ja infrakorvausjärjestelmän aiheuttamien ongelmien ratkaisujen etsintään. Kunnalla ei ole tällä hetkellä konkreettisia suunnitelmia infrakorvausmallin piiriin tarjolla olevista investoinneista.

HSL-alueella käytössä oleva infrasopimus ei vaikuta kaikilta osin ajanmukaiselta mm. infran käyttöoikeuskorvauksen laskennassa käytettävän laskentakoron osalta. Sopimuksen piiriin mahdollisesti otettavasta joukkoliikenneinfraa tulisi tehdä kriittistä analyysiä. Ennen infrasopimuksen tekoa tulee olla laadukas arvio siitä, millainen rasite sopimuksen piiriin ehdolla oleva infrainvestointi on järjestelmälle taloudellisesti sinä aikana, kun investoinnista maksetaan infrakorvausta. Kun hyötyjen ja kustannusten suhde on huono, investoinnin infrakorvausjärjestelmän kautta laskutettavat kulut eivät välillisesti tuota lippu- tai muuta tuloa siten, että HSL:n tulojen ja kustannusten suhde voisi ilman kuntaosuuksien kasvattamista parantua. Sopimusjärjestelmän piiriin otettavaa infran määrää tulisi todennäköisesti rajata infran arvon ja taloudellisten vaikutusten perusteella.

Lausuntopyynnössä HSL pyytää kuntaa myös ottamaan kantaa matkalipun tarkastustoimintaan panostamiseen. Tuusulan kunta suhtautuu myönteisesti

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

lipuntarkastustoiminnan lisäämiseen. Toimintaan panostamisen ja siitä saatavan hyödyn suhdetta tulee seurata ja toiminta tarkastajien määrän sekä työskentelyn osalta tulee pitää tehokkaana ja tuloksellisena.

Tuusulan kunta hyväksyy esitetyn mallin, jossa kertynyt yli- tai alijäämä tasataan TTS-kauden aikana eikä kuntaosuushyvityksiä makseta. Tuusulan kunnan kuntakohtaisen ylijäämän käyttö pitää TTS 2026-2028 -kaudella kohdentaa siten, että toimenpiteet liittyvät Tuusulan kuntaan liittyvään liikenteeseen, linjaston ja liikenteen kehittämisen suunnittelun kustannuksiin, operointikustannuksiin ja muihin kustannuksiin sekä Tuusulan kunnalle jyvittyvän lipputulokertymän kohentamiseen tähtääviin toimiin.

Tuusulan kunta katsoo, että TTS-ehdotuksessa kunnalle esitetyt kuntaosuuden määrät (kuntaosuudet vähennysten jälkeen 2026: 3,215 M€, 2027: 3,248 M€, 2028 3,224 M€) ovat hyväksyttävällä tasolla. Kuntaosuuslaskelma tulee tarkistaa lausunnossa esitetyn matkalippujen hinnankorotusprosentin, liikenteen operointikustannuksiin vaikuttavien tekijöiden sekä muiden kustannuksiin vaikuttavien tekijöiden mukaisesti. Suunnitelmaa viimeisteltäessä tapahtuvat muutokset arvioissa kunnalle jyvittyvän kuntaosuuden määrästä tulee käydä kunnan kanssa läpi ennen TTS:n hyväksymistä.

Ehdotus

Esittelijä: Petri Juhola, vt. kuntakehitysjohtaja

Tekninen lautakunta päättää

- ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus päättää antaa asiaselostukseen kirjatun lausunnon Helsingin seudun liikenne (HSL) - kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen vuosille 2026–2028.

Lisäksi tekninen lautakunta päättää

- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta heti kokouksessa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Kunnanhallitus, 25.08.2025, § 368

Valmistelija / lisätiedot:

Jukka-Matti Laakso, liikenneinsinööri, jukka-matti.laakso@tuusula.fi

Liitteet

- 1 Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2026-2028, khall 25.8.2025
- 2 Pöytäkirjanote § 58, khall 25.8.2025
- 3 Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2026-2028, khall 25.8.2025

Toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksen tausta

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

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 2026-2028 kokouksessaan 17.6.2023 § 58. HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2026-2028. Lausunnossa pyydetään ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin asioihin.

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

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

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

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

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

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

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:

- HSL:n strategia 2022–2025 ja strategian päivitystyön valmistelutyön välitulokset
- PKS-omistajaohjauksen tavoitteet
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2025–2027
- hyväksytty liikennöintisuunnitelma 2025–2026 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat sekä
- vuoden 2024 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteuma- ja ennustetiedot vuodelta 2025.

HSL:n hallituksen kokouksen 17.6.2025 pöytäkirjassa (§ 58) ja sen liitteenä olevassa alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa on kuvattu asiaa. Seuraavassa on tiivistetty kuvaus suunnitelmakaudesta.

Toimintasuunnitelmaehdotus

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

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

Vuosien 2026–2028 toiminta- ja taloussuunnitelmassa tavoitellaan talouden tasapainoa. Jatkuvasti kasvavat infrakustannukset nostavat HSL:n menoja nopeammin kuin lipputulosten kehitys nostaa tulopuolta, joten talouden tasapainoa on haettava myös operointikustannuksia karsimalla.

TTS-kautta valmistellaan nivoen toimenpiteet alustavasti neljään eri tavoitekokonaisuuteen, joita ovat asiakas, kasvu, tuottavuus ja vastuullisuus.

TTS-kaudella 2026–2028 joukkoliikennepalveluun vaikuttavat merkittävästi eri puolilla seutua tehtävät rakennustyöt. Laajamittaiset hankkeet sisältävät sekä uuden raideliikenneinfrastruktuurin rakentamista ja olemassa olevien, kuten asemien ja ratasiltojen, korjaamista tai uusimista. Rakennustöiden seurauksena matka-ajat voivat pidentyä ja asiakaskokemus heikentyä, koska raideliikennettä joudutaan väliaikaisesti korvamaan hitaammalla ja pienemmällä kapasiteetilla toimivalla bussiliikenteellä.

Vuonna 2026 joukkoliikenteeseen merkittävimminkin vaikuttavat hankkeet ovat mm. Mäkelänselän peruskorjaus, joka alkaa vuoden 2025 jälkimmäisellä puoliskolla, sekä Vantaan ratikan ja Länsi-Helsingin raitioteiden rakentaminen. Junaliikenteeseen vaikuttavat Espoon kaupunkiradan rakentaminen, Kehäradan asemien peruskorjaukset ja Nurmijärventien alikulkusillan peruskorjaus Helsingissä. Laajat katutyömaat aiheuttavat viiveitä bussiliikenteen matka-aikoihin ja poikkeusreittejä raitiovaunulinjoille. Rataverkolla tehtävät työmaat edellyttävät liikennekatkoja, joiden aikana junaliikenne joudutaan korvaamaan busseilla osalla rantarataa sekä kehärataa.

Vuonna 2027 Itä-Helsingin joukkoliikenne tulee olemaan erityisen haasteellinen Junatien metrosillan uusimisen vuoksi. Tämä katkaisee metroliikenteen Sörnäisten ja Kulosaaren välillä kuukausiksi. Samalla toteutetaan muita hankkeita, kuten Sörnäisten aseman parannustyöt ja useiden muiden siltien peruskorjaukset. Liikennekatkon laajuus ja kesto tarkentuvat hankesuunnittelun edetessä. Metro liikennöi työalueen molemmiin puoliin, mutta metron osuuden korvaaminen busseilla metron kuormitetuimmalla osuudella vaikuttaa joukkoliikenteeseen laajemmin. Kruunusillan avautuva liikenne tarjoaa vaihtoehtoisen yhteyden Laajasalosta ja Kruunuvuorenrannasta keskustaan. Espoon kaupunkiradan rakentaminen jatkuu.

Vuodesta 2028 alkaen joukkoliikenteeseen vaikuttavat merkittävästi Kulosaaren ajoneuvosillan uusiminen, joka hidastaa bussiliikennettä Itä-Helsinkiin. Myös Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun peruskorjaustyöt keskeyttävät raitiovaunuliikenteen Hakaniemen ja Rautatieaseman välillä. Vuoden 2028 osalta hankkeiden vaikutukset tarkentuvat suunnittelun edetessä.

HSL pyrkii kasvattamaan toimintaansa asiakasymmärryksen kautta tunnistettujen ja valittujen kuluttajakohderyhmien avulla. Tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta mm. autoilijoiden ja joukkoliikennettä muihin kulkumuotoihin yhdistäviä ryhmien keskuudessa. Yritysmyyntiä pyritään voimallisesti kasvattamaan mm. asiakkaiden segmentoinnin sekä myynnin ja markkinoinnin kohdentamisen

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

avulla. Myös digitaalisten palveluiden kokonaisuutta johdetaan asiakaslähtöisesti, keskittyen kasvuun ja asiakaspitoon. Tavoitteena on, että suurin osa asiakkaista käyttää digitaalisia kanavia. Pyrkimyksenä on edelleen mm. digitalisoida asiointia ja parantaa itsepalvelua. Matkalippujen hinnoittelua ja lipputuotteita kehitetään ja matkalipputta matkustamista pyritään vähentämään.

Koska TTS on laadittu tavoitteella synnyttää säästöjä, suunnitelmaehdotuksen palvelutasomuutoksissa on HSL:n toimesta rajatusti esitetty palvelua lisääviä muutoksia. Joukkoliikenteen palvelutasomuutosten vuosien 2026-2028 listauksessa useat muutokset ovat rakennustöistä aiheutuvia, vaikutuksiltaan laajoja, mutta yksityiskohdiltaan vielä täsmentymättömiä. Tuusulaan liittyvinä suunnitelmaehdotuksesta on poimittu seuraavat muutokset.

Kehäradan Malminkartanon, Kannelmäen ja Pohjois-Haagan asemien peruskorjaukset: Korjaustyöt vaativat arvion mukaan noin neljän kuukauden pituisen junaliikenteen totaaliatkon Huopalahden ja Myyrmäen väliselle rataosuudelle, joka katkaisee kehäradan I- ja P-junien liikenteen. Tuona aikana I-junat kulkevat Helsingistä Tikkurilan ja Lentoaseman kautta Myyrmäkeen asti, jossa ne kääntyvät P-juniksi. Alustavasti korjaustöiden aiheuttaman poikkeusliikenteen ajankohta on 3.5.-30.8.2026. Malminkartanon korjaustyöt vaativat yksiraiteisuutta totaaliatkon ympärille, jolloin asema on myös suljettuna ja kehäradan junilla harvennettu 20 minuutin vuoroväli. Alustavasti Malminkartanon korjaustöiden aiheuttaman poikkeusliikenteen ajankohta on 29.3.-4.10.2026.

Mäkelänkadun perusparannustyö alkaa loka-marraskuussa 2025 ja kestää noin kaksi vuotta. Sen ennakoidaan hidastavan merkittävästi katukäytävän bussiliikennettä kauttaaltaan ja vaikuttaa mm. linjan 643 liikennöintiin. Mäkelänkadun kautta kulkevalle seutuliikenteelle (Vantaan ja Tuusulan suunnan seutulinjat) katurakentaminen aiheuttaa noin 300 000 € lisäkulut vuonna 2026.

Suunnitelmaehdotuksessa varaudutaan Vantaan ratikan rakentamisen aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin ja hidastumiseen. Tuusulan suunnan linjaan 641 työmaat vaikuttavat Tikkurilan aseman tuntumassa. Vaikutusten ennakoidaan olevan merkittävät vuosina 2026-2028 mutta vaikutuksia eritellysti Tuusulan suunnan linjaan ei ole suunnitelmaehdotuksessa vielä arvioitu.

Junatien metrosillan uusiminen katkaisee metrolinjojen Sörnäisten ja Kulosaaren välillä vuoden 2027 aikana. Korjaus vaatii arvion mukaan noin 7 kuukauden metrolinjojen katkoon. HSL varautuu korvaavaan liikenteeseen, mutta sen suunnitteluun vaikuttavat yksityiskohdat selviävät tarkemmin hankesuunnitelman aikana. Metrolinjojen katko vaikuttaa koko liikennejärjestelmään. Korvaavan liikenteen toteuttamiseen liittyy runsaasti haasteita ja kustannusvaikutus arvioidaan nyt hyvin merkittäväksi. Kokonaisuus vaikuttaa myös Tuusulan suunnan linjan 643 liikennöintiin, mutta vaikutusta ja kustannuksia ei ole vielä esitetty.

Linja 665 Hyrylä-Järvenpää-Kellokoski: Varaudutaan kysynnän kasvaessa linjan 665 ruuhka-ajan liikenteen tihentämiseen tammikuusta 2026 alkaen. Linjan matkustajamäärät ovat olleet kasvussa, minkä myötä linja on ollut aamu- ja iltapäiväruuhkassa hyvin kuormitettu. Vuorotarjonnan lisäys edellyttää yhden ruuhka-

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

auton lisäämistä liikenteeseen talviliikennekauteen. Linjan nykyinen liikennöintisopimus päättyy elokuuhun 2027. Kustannusvaikutus noin 200 000 € vuonna 2026 ja noin 100 000 € vuonna 2027 (Tuusulan sisäinen liikenne)

Linja 643 Hyrylä–Ruskeasanta–Hakaniemi: suunnitelmaehdotuksessa esitetään varautumista tihentämään linjan 643 vuorotarjontaa aamu- ja iltapäiväruuhkissa siten, että vuoroväli olisi tasaisesti läpi aamu- ja iltapäiväruuhkien 20 minuuttia. Vuorovälin tihentäminen parantaisi Hyrylän ja Helsingin itäisen kantakaupungin sekä Hyrylän ja Keski-Vantaan välistä saavutettavuutta erityisesti työmatkaliikenteen näkökulmasta. Kustannusvaikutukseksi on arvioitu noin 80 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla noin 175 000 €.

Edellisen toiminta- ja taloussuunnitelman tapaan suunnitelmaehdotuksessa esitetään varautumista Rykmentinpuiston joukkoliikennepalvelun vahvistamiseen syksystä 2027 alkaen, mikäli Rykmentinpuiston alueen maankäytön kehitys sitä edellyttää. Liikennetarjonnan lisäyksillä pyritään parantamaan alueen liikkujien palvelua ja vaikuttamaan positiivisesti alueen asiakaskokemukseen. Kehityksen kustannusvaikutukseksi on arvioitu noin 60 000 € vuonna 2027 ja noin 155 000 € vuositasolla.

Kuluneen vuoden aikana on selvitetty seuraavia Tuusulaan liittyviä liikennetarjonta-aiheita:

- Hyrylä - Hyvinkää -linja-autoyhteys. Hyvinkäällä sairaala (HUS) ja KEUSOTen palveluita sekä mm. oppilaitoksia. Selvitystyössä on tutkittu mahdollisen linja-autolinjan reittivaihtoehtoja sekä reittien mahdollistamaa linja-autokalustokokoa. Toteuttaminen arkiliikenteenä noin klo 7-17, jolloin 3-4 vuoroparia päivässä, on arvioitu liikennöintikustannuksiltaan vuositasolla suuruusluokkaan 150 000 - 270 000 € riippuen reitistä ja kalustokoosta. Mikäli asiassa edetään, liikennöinti voitaisiin sisällyttää liikennöintisopimukseen esim. kk 8 /2027 alkaen.
- Tuusulan lähibussiliikenteen perustaminen. Lähibussikonsepti on HSL-alueella matalalattiaisia pikkubusseja, joiden reitit ja aikataulut suunnitellaan tyypillisesti ikäihmisten ja liikuntarajoitteisten tarpeita silmällä pitäen. Selvityksessä on arvioitu arkiliikennettä yhdellä pikkubussilla pääasiassa Hyrylän ympäristössä ja tarvittaessa muualla Etelä- ja Keski-Tuusulassa. Liikennöinnin vuosikustannus on arvioitu suuruusluokkaan 130 000 - 150 000 €/vuosi. Toteutus edellyttäisi tarkempaa suunnittelua sekä erillistä hankintaprosessia, koska nykysopimukseen liikennettä ei voida lisätä.
- Hyrylä - Aviapolis/Vantaanportti -linja-autoyhteys. Nykyiset yhteydet vaihdollisia Leinelässä kehäradan liikenteeseen tai Tuusulanväylän käytävässä Ruskeasannassa tai Köyhämäessä Vantaan alueen linjoihin. Vaihtoja ei ole Tuusulanväylän käytävässä yhteensovitettu. Myös kävely Hyrylä-Helsinki -linjalta 643 Tuusulanväylältä Vantaanportin alueelle on yleistä. On tarkasteltu uutta linjaa Hyrylä-Aviapolis -Jumbo (Ve1, vuosikustannus arkiliikenteenä n. 580 000 €, viikonloppuliikenteenä n. 175 000 €/vuosi), reittimuutosta linjalle 642 -linjan eteläpää Leinelän sijasta Aviapolikseen (Ve2, kustannuslisäys n. 420 000 € /vuosi) ja linjan 643 vuorovälin tihentämistä vaihtoyhteyksien helpottamiseksi (Ve3, vuosikustannuslisäys n. 150 000-175 000 €/vuosi). Kustannuksiltaan arvokkaammat Ve 1 ja Ve 2 jäivät HSL-suunnittelussa kautta 2026-2028 koskien

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

sivuun ja HSL:n talousarvioehdotukseen on nyt sisällytetty Ve3:n toteuttamista mukaileva tarjonnan parantamisesitys. Se ei tuo toivottua suoraa yhteyttä Hyrylästä Vantaanportin suuntaan ja palvelun parannus koskee pitkälti vain työmatkaliikennettä, mutta ratkaisu palvelee Vantaanportti/Aviapolis alueelle kulkemisen lisäksi myös Hyrylä-Helsinki -yhteyttä.

- Linjan 642 palvelun kehitystoimet. Linjan tehokkuus on nykyisin alhainen ruuhka-aikojen ulkopuolella. Nykyinen autokierto ei mahdollista helppoa vuorotarjonnan muutosta. Hyrylä - Aviapolis/Vantaanportti -selvityksessä tutkittiin linjan eteläpään muutosta Leinelästä Aviapolikseen. Se todettiin kustannuksiltaan hintavaksi.

Taloussuunnitelmaehdotus

Tuottavuustavoitteet TTS-kaudelle 2026–2028

Omistajaohjaus on asettanut HSL:lle seuraavat tuottavuustavoitteet vuodelle 2026:

1. Kustannukset / matkustajakilometri, tavoitetasot 2026: enintään 0,38 €/km (infrakustannusten kanssa) ja enintään 0,29 €/km (ilman infrakustannuksia)
2. Kustannukset / nousu, tavoitetasot 2026: enintään 2,46 €/nousu (infrakustannusten kanssa) ja enintään 1,85 €/nousu (ilman infrakustannuksia)
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

Jäsenkuntien vuotuisen subventio-osuuden tavoitetaso on tulevan strategiakauden eli vuoden 2029 loppuun mennessä enintään 55 % seudullisista kokonaiskustannuksista ja kuntayhtymän strategia laaditaan tämän mukaisesti. HSL ei rakenna erillistä tuottavuusohjelmaa, vaan tuottavuutta parantavat toimenpiteet sisältyvät toiminnan ja talouden suunnitteluun.

Taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa lipputulotavoite on 419,7 milj. euroa ja kuntasubventiossa päästään keskimäärin 57,1 prosenttiin talousarviovuonna 2026. Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien subventio on 55,3 prosentin keskimääräisellä tasolla TTS-kauden päättyttyä vuonna 2028

Talousarvion sitovuus

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

Alustavat sitovat erät vuodelle 2026 on muodostettu seuraaviksi: Toimintamenot n. 993,142 M€, investointimenot n. 25,400 M€ ja kuntaosuudet n. 553,494 M€.

Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2026 ovat arviolta yhteensä 997,9 milj. euroa. Kasvu vuoden 2025 ennusteeseen verrattuna on 73,2 milj. euroa (7,9 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 1066,5 milj. euroa vuonna 2027 ja 1074,5 milj. euroa vuonna 2028.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Lipputulot

HSL:n liikenteessä tehtiin vuonna 2024 yhteensä 361 miljoonaa nousua. Tuoreimman ennusteen mukaan vuoden 2025 määrän arvioidaan olevan 380 miljoonaa nousua. Seuraavien vuosien nousujen arvioidaan olevan 390 miljoonaa (2026), 394 miljoonaa (2027) ja 400 miljoonaa (2028) nousua vuodessa. Vuoden 2027 nousijamäärää alentaa erityisesti vuodelle ennakoitujen merkittävät työmaiden vaikutukset.

Vuoden 2024 lipputulo oli noin 372 miljoonaa euroa, ja vuodelle 2025 ennustetaan lipputuloksi noin 390 miljoonaa euroa Q1:n perusteella. Merkittävien infrakustannusten vuoksi lipputuloja on kuitenkin kyettävä kasvattamaan merkittävästi TTS-kaudella, mikäli muita rahoitusratkaisuja ei löydetä. Lipun hintojen korotukset ovat tarpeen vuosittain, ellei vaihtoehtoisia rahoitusmenetelmiä löydy. Vuoden 2026 matkustajamääräarviossa on mukana oletus matkalippujen +6,4% hinnankorotuksesta.

Seudullisen 55 % tason mukaiset TTS-kauden lipputulosten vuositavoitteet ovat:

- 2026: 419,7 miljoonaa euroa
- 2027: 435,9 miljoonan euroa, ennakoitujen työmaat saattavat laskea ennustetta
- 2028: 465,7 miljoonaa euroa
- 2029: 499,3 miljoonaa euroa

Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiset lipputulot perustuvat oletukseen uudesta E-vyöhykkeestä, mikä tarkoittaa uusia lipputulovyöhykkeitä CDE, BCDE ja ABCDE. Lisäksi vanha D-vyöhyke korvaantuu DE-vyöhykkeellä.

Uudistetussa vyöhykemallissa Tuusulan sisäisiä matkoja tehtäisiin vyöhykelipuilla CD, DE ja CDE. Näiden vyöhykelippujen arvioidaan nyt muodostavan noin 2,3 % koko HSL-alueen lipputulokertymästä vuonna 2026. 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 saavuttaa 55% seudullinen subventiotavoite vuoden 2029 loppuun mennessä. Tähän pääseminen edellyttää kuitenkin leikkauksia palvelutasoon sekä huomattavia hinnankorotuksia lippujen hintoihin kaikkina TTS-vuosina. Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että subventio on alle 55,3 prosentin keskimääräisellä tasolla TTS-kauden päätyttyä vuonna 2028.

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa esitetty keskipitkän aikavälin tarkastelu osoittaa, että kustannusten kasvu ei ole helpottamassa. Nykyisestä infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin.

Taloussuunnusteen mukaan kunnilta laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2026 yhteensä noin 553,5 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 57,1 % kuntaosuuksiin kohdistetuista taloussuunnustevuoden 2026 kustannuksista.

Tuusulan kunnan kuntaosuudeksi on vuodelle 2026 arvioitu vähennysten jälkeen 3,215 milj. euroa, vuodelle 2027 3,248 milj. euroa ja vuodelle 2028 3,224 milj. euroa.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2026–2028 on laadittu siten, että jäsenkuntien ennusteen mukaiset ylijäämäkertymät vähentävät laskutettavia kuntaosuuksia TTS-kauden aikana ja alijäämät puolestaan lisäävät laskutettavia kuntaosuuksia.

Muut tulot

Valtion suurten kaupunkien perusrahoituksen osuudeksi on arvioitu yhteensä 4,8 milj. euroa vuosina 2026-2028. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa.

Vuokratuloja laite- ja tilavuokrista on arvioitu saatavan 3,1-3,3 milj. euroa vuosittain vuosina 2026-2028. Muiksi tuloiksi on arvioitu 1,5-1,6 milj. euroa vuosittain vuosina 2026-2028. Ne koostuvat erilaisista palvelumaksuista ja veloitettavista korvauksista.

Tarkastusmaksutuottoja on arvioitu kertyvät 7,6 milj. euroa vuonna 2026, 7,8 milj. euroa vuonna 2027 ja 80 milj. euroa vuonna 2028. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä 3,0 milj. euroa vuodelle 2026 2,1 milj. euroa vuonna 2027 ja 2,2 milj. euroa vuonna 2028.

Toimintamenot

Vuosien 2026-2028 toiminta- ja taloussuunnitelmassa tavoitellaan talouden tasapainoa. Jatkuvasti kasvavat infrakustannukset nostavat HSL:n menoja nopeammin kuin lipputulojen kehitys nostaa tulopuolta, joten talouden tasapainoa on haettava sekä operointikustannuksia että muita kustannuksia karsimalla.

Omistajaohjauksen tavoitteiden saavuttamiseksi suunnitelma sisältää säästötoimia, joiden laskennallinen vaikutus on noin 9,3 miljoonaa euroa. Säästötoimista noin 5,0 miljoonaa euroa kohdistuu operointikustannuksiin ja 4,3 miljoonaa muihin kustannuksiin.

Toimintamenot ovat yhteensä 993,1 milj. euroa vuonna 2026, vuonna 2027 yhteensä 1048,4 milj. euroa ja 1055,2 milj. euroa vuonna 2028. Vuonna 2026 toimintamenoista 65 % on liikennöinnistä maksettavia operointikustannuksia, 25 % infrakorvauksia ja 10 % muita kuluja.

HSL:n henkilöstömenot ovat 35,0 milj. euroa vuonna 2026, joka on 3,5 % toimintamenoista. Henkilöstömenoihin on varattu vuonna 2027 yhteensä 36,0 milj. euroa ja vuonna 2028 37,0 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on TTS-vuosille varattu 0,8 milj. euroa vuosittain.

Vuokramenot vuosina 2026-2028 on arvioitu tasolle 6,1-6,9 milj. euroa vuodessa.

Muut menot vuonna 2026 ovat 3,5 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 3,0 milj. euroa vuonna 2026. Vuosina 2027-2028 muiden menojen on arvioitu olevan 2,7-2,8 milj. euroa vuodessa.

Palveluiden ostot

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

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

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

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 366,8 milj. euroa vuonna 2026. Vertailukauteen 2025 (OVK1-2025: 359,2 milj. euroa) nähden kasvua on tullut työmaista aiheutuvien poikkeusjärjestelyjen (+7 milj. euroa), kustannustason kasvun (+6 milj. euroa) sekä muiden erien (yhteensä + 1 milj. euroa) kasvun myötä. Bussiliikenteen aikataulunmukaisesta liikenteestä sekä liikenteen varaumista tullaan karsimaan yhteensä -4,4 milj. euron verran. Uusien liikennöintisopimusten myötä kustannussäästöjä odotetaan syntyvän noin -2 milj. euron edestä. Kustannustason kasvun arvioidaan jatkuvan maltillisena kasvuvauhdin ollessa alle 2 % vuonna 2026 bussiliikenteen indeksin osalta. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 2,2 milj. euron varauksen ympäristöbonukseen vuonna 2026. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy Ojangan bussivarikon vuokrakustannukset 1,8 milj. euroa sekä liikennöitsijöitä laskutettavat sosiaalityövuokrat 1,2 milj. euroa. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvioennuste vuodelle 2026 sisältää varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseen yhteensä 16,3 milj. euroa. Poikkeusliikenteen varaumasta merkittävimpänä on kehäradan katkoon budjetoitu osuus (7,7 milj. euroa). Vuonna 2027 työmaiden ja poikkeusliikenteen on arvioitu olevan 32,5 milj. euroa, josta valtaosa on allokoitu junatien katkon poikkeusjärjestelyihin (21,4 milj. euroa). Vuonna 2028 lisäliikenteen varaumien arvioidaan asettuvan 11,5 milj. euron tasolle työmaiden maltillistuttua. Vuonna 2027 bussiliikenteen kokonaiskustannuksiksi arvioidaan 389,8 milj. euroa ja 387,5 milj. euroa vuonna 2028.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2026 yhteensä 102,1 milj. euroa. Vuonna 2027 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan yhteensä 108,0 milj. euroa sekä 112,1 milj. euroa vuonna 2028. Vuonna 2026 junakalustoyhtiön vuokrat ovat 29,1 M€. Vuosille 2027 ja 2028 junakalustoyhtiölle maksettavien vuokrien odotetaan nousevan vuonna 2027 32,1 M€:on ja vuonna 2028 33,0 M€:on

Metrolilikenteen kustannusten arvioidaan olevan 62,3 milj. euroa vuonna 2026. Vuonna 2027 kustannuksiksi arvioidaan 61,1 milj. euroa ja vuonna 2028 61,6 milj. euroa.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2026 olevan 85,6 milj. euroa. arvioidaan 91,5 milj. euroa vuonna 2027 ja 89,1 milj. euroa vuonna 2028.

Pikaraitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2026 olevan 24,5 milj. euroa. Vuonna 2027 kustannusten arvioidaan olevan 27,6 milj. euroa ja vuonna 2028 29,3 milj. euroa.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2026 olevan 5,6 milj. euroa, vuonna 2027 5,7 milj. euroa ja vuonna 2028 5,7 milj. euroa.

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

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus on suunnitelmassa esitetyn tuloslaskelmaluonnoksen perusteella vuonna 2026 (TAE 2026) noin 249 milj. euroa, vuonna 2026 (TS 2026) noin 263 milj. euroa ja vuonna 2027 (TS 2027) noin 268 milj. euroa.

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2026-2028 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Lainaa on jäljellä vuoden 2025 lopussa 23,7 milj. euroa, jota lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain. Viimeinen lainaerä lyhennetään suunnitelman mukaan 06/2030.

TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon.

Rahoituksen tuottojen arvioidaan olevan 1,5 -3,0 milj euroa vuosittain 2026-2028.

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

Tilikauden 2026 tuloksen arvioidaan olevan -11,4 milj. euroa alijäämäinen ja se voidaan kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä.

Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenojen arvioidaan nyt olevan 25,4 milj. euroa vuonna 2026, 25,0 milj. euroa vuonna 2027 ja 25,0 milj. euroa vuonna 2028. Investoinneissa TTS-kaudella painottuvat lipunmyynti- ja hinnoittelujärjestelmän kehittäminen, matkustajainformaatiojärjestelmän uudistaminen ja asiakkuuksienhallinnan kehitys.

Poistoihin on varattu 19,1 milj. euroa vuodelle 2026, 20,3 milj. euroa vuodelle 2027 ja 21,0 milj. euroa vuodelle 2028.

TUUSULAN KUNNAN LAUSUNTO HSL:N TOIMINTA JA TALOUSSUUNNITELMAEHDOTUKSESTA 2026-2028

Toimintasuunnitelma

Tuusulan kunnan valtuustokauden tavoitteena on kehittää monipuolista ja sujuvaa liikkumista Tuusulassa ja seudulla.

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.

Kunnan vuositavoitteena joukkoliikenteen osalta on se, että HSL-linjasto palvelee tuusulalaisia entistä paremmin. Vuositavoitteen kriteereiksi on kunnassa asetettu se, että linjan 643 viikonlopputarjonta säilyy osana liikennepalvelun tarjontaa, Sulan ja

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Rykmentinportin yritysalueiden linjastot on käyttöönotettu ja laajemmin se, että linjaston suunnittelussa otetaan huomioon kunnan kouluverkko saavutettavuus sekä Keusoten palveluverkon, erityisesti Hyvinkään sairaalan saavutettavuus Hyrylän, Kellokosken ja Jokelan suunnista.

Koska Rykmentinpuiston alueen maankäytön kehitys jatkuu, on hyvä, että toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksessa on varauduttu Rykmentinpuiston joukkoliikennepalvelun vahvistamiseen syksystä 2027 alkaen, mikäli Rykmentinpuiston alueen maankäytön kehitys sitä edellyttää. Tarvittavien kehitystoimien tunnistamiseksi tulee saada hyvä tilannetieto aluetta nykyisin palvelevan linjaston käytöstä sekä alueen asukkaiden liikkumistarpeista tutkimuksin, kyselyin ja muiden tietolähteiden avulla.

Hyrylän uusi linja-autotermiinaali on todettu liikennöinnin kannalta vähäongelmaiseksi. 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 kunnan ja HSL:n yhteistyönä, jotta minimoidaan niiden haitalliset vaikutukset joukkoliikennematkustukseen.

Toiminta ja taloussuunnitelmaehdotukseen on sisällytetty varauma Hyrylä-Järvenpää-Kellokoski -linjan (linja 665) ruuhka-ajan liikenteen tihentämiseen tammikuusta 2026 alkaen, mikäli linjan kysyntä edelleen kasvaa ja aamu- ja iltapäiväruuhkan hyvin kuormitetut vuorot yleistyvät. Vuorotarjonnan lisäys edellyttää yhden ruuhka-auton lisäämistä liikenteeseen talviliikennekauteen. Linjan nykyinen liikennöintisopimus päättyy elokuuhun 2027. Kustannusvaikutus on noin 200 000 € vuonna 2026 ja noin 100 000 € vuonna 2027. Mikäli tarve liikenteen tihentämiselle on edelleen selvä syyskaudella 2025, kunta puoltaa vuorotarjonnan lisäämistä. Linja on paikallisesti erittäin keskeinen koulu-, opiskelu- ja työmatkaliikenteen linja. Toteutustavassa tulee pyrkiä mahdollisimman hyvään kustannustehokkuuteen.

Toiminta ja taloussuunnitelmaehdotukseen on nyt sisällytetty Hyrylä-Ruskeasanta-Hakaniemi linjan (linja 643) vuorotarjontaa aamu- ja iltapäiväruuhkissa 20 min vuoroväliin. Samalla parannetaan vaihdollisten Hyrylä-Aviapolis ja Hyrylä/Vantaanportti -yhteyksien toimivuutta. Muutos on ajoitettu vuoden 2027 syyskauteen. Kustannusvaikutuksen on arvioitu olevan n. 80 000 € vuonna 2027 ja yleisesti noin 175 000 € vuositasolla.

Hyrylän ja Hyvinkään/Hyvinkään sairaalan välisestä bussivuorojärjestelystä on tehty edelleen selvitystä vuoden 2025 aikana. Liikenteen toteuttamisen kustannusarvio on tarkentunut hieman edellisistä tarkasteluvaiheista ollen nyt 150 000 - 270 000 € /vuodessa riippuen valittavasta liikennöintireitistä ja reittiin kytköksissä olevasta linja-autokalustomallista. Alustavasti suunniteltu liikenne voitaisiin selvityksen perusteella aloittaa kauden 2027 syyskaudelle. Selkeimmin kunnan valtuustokauden vuositavoitteeseen vastaa kustannusvaikutushaarukan yläpään reittivaihtoehto, jossa reitti ajetaan Hyrylä-Kellokoski-Jokela-Hyvinkää sekä mahdollisesti laajennetaan reittiä eteläpäästään vielä Riihikallioon.

Kunnan toimialueille on esitetty merkittäviä säästötavoitteita tulevalle talousarviokaudelle. Kunnan kannan ottaminen selvää lisäystä kuntaosuuteen tuovien linjan 643 vuorotarjonnan lisäämistä ja uuden Hyvinkään suunnan linjan

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

käynnistämistä vuonna 2027 puoltava linjaus vaatii kunnassa asian käsittelyä talousarviovalmistelussa ja -päätöksenteossa. Vuodelle 2027 ajoitettujen liikenteen täydennyksiin ja käynnistykseen tulee nyt 2026-2028 -toiminta- ja taloussuunnitelmassa edelleen kuitenkin varautua.

Tuusulan kunta toteaa, että kuntaan liittyvän joukkoliikennematkustuksen kehitystä tulee seurata edelleen tiiviisti. Seutubussilinjojen nousumäärissä on tilastoinnin perusteella alkuvuodesta 2025 havaittavissa vähenemistä. Muutoksen osalta tulee hahmottaa, onko kyseessä vuotuinen vaihtelu, viite muutostrendistä tai jokin muu syy.

HSL pyytää kunnan lausunnossa ottamaan kantaa siihen tunnistaako kunta alueita tai yhteysvälejä, joilla automaattiliikennettä voisi pilotoida hakien uudenlaisia rahoitusratkaisuja. Automaattiliikenteen ajatellaan tyypillisesti soveltuvan syöttöliikenteeseen sekä ratkomaan mm. joukkoliikennematkan viimeisen kilometrin kuljetustarpeita. Jatkosuunnittelukohteita seudulta valittaessa Tuusulasta on hyvä analysoida kunnan yritysalueiden soveltuvuus pilottien toteutukseen. Tällaisia, hyvän joukkoliikennetarjonnan tuntumassa olevia alueita ovat Sulan ja Hyrylän työpaikka-alueet, Rykmentinportin työpaikka-alue, Jokelan läntinen työpaikka-alue sekä kehittyvä Focus -alue kehä IV-käytävässä.

Taloussuunnitelma

HSL pyytää kuntaa lausunnossa ottamaan kantaa matkalippujen hintojen korottamiseen vuonna 2026. Pohjaehdotus on +6,4%:n hinnankorotus, vaihtoehtoiset skenaariot on tarkasteltu hinnankorotuksilla +3,0% ja +4,7%. Tuusulan suunnan liikenteessä, erityisesti seutuliikenteessä on ollut havaittavissa taantumista vuoden 2025 alkupuoliskolla. Uutta DE-lippuvyöhykettä ei ole otettu vielä käyttöön. Kunnan subventio-osuus on TTS-kaudella 2026-2028 pohjaehdotuksen mukaisilla lipputuloilla vuosittain alhaisimpia jäsenkuntien joukossa ollen arvion mukaan ilman edellisten vuosien yli-/alijäämää vuonna 2026 35,9%, vuonna 2027 39% ja vuonna 2028 37,3%. Edellisen TTS 2025-2027 lausunnon tapaan 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. Tuusulan kunnan näkökulmasta matkalippujen hintojen korotus tulee tehdä harkiten +6,4 %:n hinnankorotustason mukaisesti.

HSL pyytää kuntaa lausunnossa ottamaan kantaa myös tarjonnan leikkauksia 5 milj. eurolla. Miltä alueeltaan tai minkä tyyppisistä palveluista (lähibussit, yöliikenne, koululaislinjat) kunta on valmis karsimaan joukkoliikenteen palvelua, jotta kuntayhtymän alueen 57 %:n kokonaissubventioon päästään? Kunta katsoo, että Tuusulan tilanteessa joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on keskeisin keino kulkumuodon houkuttelevuuden parantamisessa ja joukkoliikenteellä kulkemisen lisäämisessä. Edelleen kunnan sisäinen liikennetarjonta rakentuu pitkälti koululaislinjoista sekä muun palveluverkon saavuttamista palvelevien linjojen vuoroista. Tämän vuorotarjonnan kysyntää sekä palveluverkon muutoksia tulee seurata ja pitää linjaston toiminta kysyntää palvelevana sekä tehokkaana. Mikäli kokonaissubventioasteen madaltamiseen tähtäävät toimet eivät tuota kohtuutonta haittaa työssäkäyntimatkustamiselle, koulu- tai opiskelumatkojen tekemiselle, säästömahdollisuuksia tulee Tuusulan kunnan osalta etsiä seutuliikenteen vähämerkityksellisimmistä linja-autovuoroista.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

HSL pyytää kuntaa lausunnossa ottamaan kantaa siihen, miten kunta näkee tulevaisuudessa lippujen hintojen ja kuntaosuuksien kehitystavoitteiden tasapainon, kun infrakorvaukset aiheuttavat merkittäviä kustannuspainetta. Tuusulan kunnalle jyvittyvien infrakustannusten vuotuinen määrä pysyy toiminta- ja taloussuunnittelussa käytettävällä tarkkuudella samana (0,6 M€/vuosi) vuosina 2026-2028, Tuusulassa ei ole infrakorvauksen piirissä olevaa joukkoliikenneinfraa. Kunta katsoo, että infrakustannuskorvausten ei tulisi yleisesti olla nykyisen kaltaisessa roolissa vaikuttamassa mm. matkalippujen hintoihin. Tuusulan kunnalla ei ole estettä osallistua infrakorvausmallia käsittelevään yhteiseen keskusteluun ja infrakorvausjärjestelmän aiheuttamien ongelmien ratkaisujen etsintään. Kunnalla ei ole tällä hetkellä konkreettisia suunnitelmia infrakorvausmallin piiriin tarjolla olevista investoinneista.

HSL-alueella käytössä oleva infrasopimus ei vaikuta kaikilta osin ajanmukaiselta mm. infran käyttöoikeuskorvauksen laskennassa käytettävän laskentakoron osalta. Sopimuksen piiriin mahdollisesti otettavasta joukkoliikenneinfraa tulisi tehdä kriittistä analyysiä. Ennen infrasopimuksen tekoa tulee olla laadukas arvio siitä, millainen rasite sopimuksen piiriin ehdolla oleva infrainvestointi on järjestelmälle taloudellisesti sinä aikana, kun investoinnista maksetaan infrakorvausta. Kun hyötyjen ja kustannusten suhde on huono, investoinnin infrakorvausjärjestelmän kautta laskutettavat kulut eivät välillisesti tuota lippu- tai muuta tuloa siten, että HSL:n tulojen ja kustannusten suhde voisi ilman kuntaosuuksien kasvattamista parantua. Sopimusjärjestelmän piiriin otettavaa infran määrää tulisi todennäköisesti rajata infran arvon ja taloudellisten vaikutusten perusteella.

Lausuntopyynnössä HSL pyytää kuntaa myös ottamaan kantaa matkalipun tarkastustoimintaan panostamiseen. Tuusulan kunta suhtautuu myönteisesti lipuntarkastustoiminnan lisäämiseen. Toimintaan panostamisen ja siitä saatavan hyödyn suhdetta tulee seurata ja toiminta tarkastajien määrän sekä työskentelyn osalta tulee pitää tehokkaana ja tuloksellisena.

Tuusulan kunta hyväksyy esitetyn mallin, jossa kertynyt yli- tai alijäämä tasataan TTS-kauden aikana eikä kuntaosuushyvityksiä makseta. Tuusulan kunnan kuntakohtaisen ylijäämän käyttö pitää TTS 2026-2028 -kaudella kohdentaa siten, että toimenpiteet liittyvät Tuusulan kuntaan liittyvään liikenteeseen, linjaston ja liikenteen kehittämisen suunnittelun kustannuksiin, operointikustannuksiin ja muihin kustannuksiin sekä Tuusulan kunnalle jyvittyvän lipputulokertymän kohentamiseen tähtääviin toimiin.

Tuusulan kunta katsoo, että TTS-ehdotuksessa kunnalle esitetty kuntaosuuden määrät (kuntaosuudet vähennysten jälkeen 2026: 3,215 M€, 2027: 3,248 M€, 2028 3,224 M€) ovat tasoltaan oikean suuntaisia. Kunnan talouden valmistelussa vuodelle 2026 on linjattu, että Tuusulan kunnalle määrittyvää, ennen vuosittain kuntaosuudesta tehtäviä vähennyksiä laskettua HSL-kuntaosuutta tulee saada laskemaan 150 000 euroa vuositasolla. Säästö tulee hakea operoinnista ja muista kuluista siten, että vaikutus on mahdollisimman vähäinen työ- ja koulumatkaliikenteen nykyiseen liikennetarjontaan. Kuntaosuuslaskelma tulee tarkistaa lausunnossa esitetyn matkalippujen hinnankorotusprosentin, liikenteen operointikustannuksiin vaikuttavien tekijöiden sekä muiden kustannuksiin vaikuttavien tekijöiden mukaisesti. Suunnitelmaa viimeisteltäessä tapahtuvat muutokset arvioissa kunnalle jyvittyvän kuntaosuuden määrästä tulee käydä kunnan kanssa läpi ennen TTS:n hyväksymistä.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Ehdotus

Esittelijä: Annaliisa Oksanen, kansliapäällikkö

Kunnanhallitus päättää

- antaa asiaselostukseen kirjatun lausunnon Helsingin seudun liikenne (HSL) - kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen vuosille 2026–2028.

Kokouskäsittely

Käsittelyn aikana esittelijä muutti ehdotustaan siten, että perusteluosaan muotoiltiin Taloussuunnitelma- kohdan 1. kappale muotoon:

"HSL pyytää kuntaa lausunnossa ottamaan kantaa matkalippujen hintojen korottamiseen vuonna 2026. Pohjaehdotus on +6,4%:n hinnankorotus, vaihtoehtoiset skenaariot on tarkasteltu hinnankorotuksilla +3,0% ja +4,7%. Tuusulan suunnan liikenteessä, erityisesti seutuliikenteessä on ollut havaittavissa taantumista vuoden 2025 alkupuoliskolla. Uutta DE-lippuvyöhykettä ei ole otettu vielä käyttöön. Kunnan subventio-osuus on TTS-kaudella 2026-2028 pohjaehdotuksen mukaisilla lipputuloilla vuosittain alhaisimpia jäsenkuntien joukossa ollen arvion mukaan ilman edellisten vuosien yli-/alijäämää vuonna 2026 35,9%, vuonna 2027 39% ja vuonna 2028 37,3%. Edellisen TTS 2025-2027 lausunnon tapaan 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. Tuusulan kunnan näkökulmasta matkalippujen hintojen korotus tulee tehdä harkiten +6,4 %:n hinnankorotustason mukaisesti."

Sekä lausunnon viimeinen kappale muotoiltiin:

"Tuusulan kunta katsoo, että TTS-ehdotuksessa kunnalle esitetyt kuntaosuuden määrät (kuntaosuudet vähennysten jälkeen 2026: 3,215 M€, 2027: 3,248 M€, 2028 3,224 M€) ovat tasoltaan oikean suuntaisia. Kunnan talouden valmistelussa vuodelle 2026 on linjattu, että Tuusulan kunnalle määrittyvää, ennen vuosittain kuntaosuudesta tehtäviä vähennyksiä laskettua HSL-kuntaosuutta tulee saada laskemaan 150 000 euroa vuositasolla. Säästö tulee hakea operoinnista ja muista kuluista siten, että vaikutus on mahdollisimman vähäinen työ- ja koulumatkaliikenteen nykyiseen liikennetarjontaan. Kuntaosuuslaskelma tulee tarkistaa lausunnossa esitetyn matkalippujen hinnankorotusprosentin, liikenteen operointikustannuksiin vaikuttavien tekijöiden sekä muiden kustannuksiin vaikuttavien tekijöiden mukaisesti. Suunnitelmaa viimeisteltäessä tapahtuvat muutokset arvioissa kunnalle jyvittyvän kuntaosuuden määristä tulee käydä kunnan kanssa läpi ennen TTS:n hyväksymistä."

Muutokset on huomioitu pöytäkirjassa.

Liikenne-insinööri Jukka-Matti Laakso toimi asiantuntijana kokouksessa.

Asian käsittelyn jälkeen pidettiin tauko klo 19.59 - 20.15.

Päätös

Kunnanhallitus päätti

- antaa asiaselostukseen kirjatun lausunnon Helsingin seudun liikenne (HSL) - kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotukseen vuosille 2026–2028.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Tiedoksi

Jukka-Matti Laakso, HSL

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Ote pöytäkirjasta, joka on asetettu nähtäväksi yleisessä tietoverkossa 1.9.2025.

Tiedoksianto asianosaiselle

Lähetetty tiedoksi sähköpostilla (Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa § 19)
1.9.2025.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Muutoksenhakukielto
§368

Muutoksenhakukielto

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