



KOKOUSTIEDOT

Aika 1.9.2025 klo 18:00

Paikka Kaupunginhallituksen kokoushuone, Kaupungintalo 2.0, Palokorvenkatu 2

KÄSITELTÄVÄT ASIAT

250 § Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja
taloussuunnitelmasta vuosille 2026-2028 1



§ 250

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2026-2028

KER/1636/00.00.01.02/2025

Kaupunginhallitus 1.9.2025 § 250

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) on pyytänyt Keravan kaupungin lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaan vuosille 2026-2028 (TTS).

TTS on laadittu taloudellisesti poikkeuksellisen tiukoissa olosuhteissa. Taloutta rasittavat sekä hidas lipputuottojen kasvu sekä uusista infrahankkeista johtunut viime vuosien infrakorvausten nopea kasvu. Keravan osalta kustannusten ja tulojen arvioidaan kehittyvän seuraavasti. Luvut taulukossa ovat miljoonia euroja.

	2026	2027	2028
Operointikustannukset	10,9	11,4	11,9
Infrakustannukset	1,3	1,3	1,3
Muut kustannukset	1,4	1,5	1,5
Kustannuksen yhteensä	13,6	14,2	14,7
Lipputulot	10,7	11,1	11,8
Vähennykset (valtion tuet ja ylijäämät)	0,6	0,6	0,6
Kuntaosuus	2,349	2,552	2,315

Keravan osalta arvioidaan, että kolmen vuoden aikatahtäimellä lipputulojen kasvulla voidaan kattaa kustannusten nousu ja kustannusten kasvu kohdistuu pääosin operointikustannuksiin. Tässä sisällä on lisäyksenä 95 000 € vuonna 2027 sekä 250 000 € vuonna 2028 Keravan sisäisen liikenteen palvelutasoparannuksiin eteläisen jokilaakson alueella.

Kerava näkee tärkeänä, että kaupungin sisäisten yhteyksien kehittämistä voidaan edelleen jatkaa vuosittain sillä tasolla, minkä lipputulojen kasvu antaa myöden. Kaupungin taloustilanne ei kuitenkaan mahdollista tarjonnan suurempia lisäyksiä siten, että ne johtaisivat kuntaosuuden kasvuun.

Lausuntopyynnössä esitetyt kysymykset

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



6,4 % korotus lippujen hintoihin on merkittävä ja erityisesti, kun otetaan huomioon tämän vuoden suuret korotukset. Toistuvat korkeat hinnan korotukset heikentävät olennaisesti joukkoliikenteen suosiota. Toisaalta Keravan kannalta merkittävimmille Keravan ja Helsingin välisille matkoille tarvittavien lippujen hinta on inflaatiokorjattuna vielä selvästi alhaisempi kuin ennen vuonna 202 tehtyä pitkien matkojen lippuihin kohdennettua hintojen alennusta. Vaikutuksia joukkoliikennematkustamisen määrään voi hakea tällöin tehdyistä hintojen muutoksista.

Kerava näkee esitetyistä vaihtoehtoista 6.4 % hinnan korotukset ainoana toteuttamiskelpoisena toimintatapana.

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?

Keravan kannalta tärkeää on, että liikenteen palvelutaso ei heikkene työ- ja koulumatkaliikenteen osalta. Pakottavissa tilanteissa leikkauksia tulee kohdentaa yöaikaiseen ja muuhun hiljaisen ajan liikenteeseen. Sopivia karsintakohteita tulee etsiä sekä juna- että bussiliikenteestä.

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

Kuntatalous ei mahdollista kuntaosuuteen merkittävää kasvua, joten kuntaosuuden ja lippujen hintojen suhdetta ei saa päästää kasvamaan siten, että kuntaosuudet rooli olisi suurempi kuin lippujen hinnoilla.

Tärkeää on, että infrakorvausmalli uudistetaan nopeasti, jotta siitä ei muodostu yhä voimakkaammin kuntataloutta rasittavaa rakennetta. Keravan näkemys on, että ensimmäinen vaihe on lopettaa uusien hankkeiden ottaminen infrakorvausjärjestelyn piiriin ja käynnistää neuvottelut jo toteutetuista hankkeista aiheutuvien infrakorvausten rajaamisesta. Keinoja tähän voivat olla mm. pääomalle maksettavan koron leikkaaminen vastaamaan markkinakorkoja sekä infrakorvauksiin kohdennettavien ylläpitokustannusten rajaaminen.

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?

Keravan kaupunki on valmis keskusteluihin välittömästi ja näkee tärkeänä, että infrakorvausjärjestelmän aiheuttamat ongelmat ratkaistaan viivytyksettä. Keravalla ei ole vireillä hankkeita, joiden viivyttämisellä olisi vaikutusta infrakorvausten kokonaiskuvaan.

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?

Tässä taloudellisessa tilanteessa ei ole syytä kouluttaa uusia tarkastajia. Asiaan on syytä palata seuraavan vuoden toiminnan ja talouden suunnittelussa.

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

Keravan sisäisessä liikenteessä on lyhyitä linjoja, jotka ajavat pääosin alueilla, joissa nopeusrajoitus on enintään 40 km/h ja voisivat siten soveltua myös automaattiliikenteeseen. Keravan kaupunki on kiinnostunut olemaan mukana keskustelussa automaattiliikenteen pilotoinnista kaupungin sisäisessä liikenteessä.

Valmistelijat	kaupunkisuunnittelujohtaja Erkki Vähätörmä
Toimivallan peruste	Hallintosääntö 1. luku 5 §
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus päättää antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle edellä olevan lausunnon. Pöytäkirja tarkistetaan tämän pykälän osalta kokouksessa.
Käsittely	Asian käsittelyn aikana Lohikoski teki seuraavan muutosesityksen lausuntoon: Keravan kaupunki ei tue HSL:n esittämiä lipunhintojen korotuksia eikä joukkoliikenteen palvelutason leikkauksia. Lisäksi Kerava esittää, että aloitetaan selvitys joukkoliikenneinfran rahoituksen erottamiseksi HSL:n operatiivisesta budjetista. Hallituksen jäsen Kallas ja vihreiden hallitusryhmä kannattivat esitystä.



Esittelijä muutti kaupungin lausunnon kuulumaan seuraavasti:

A Keravan kaupunki ei tue lipunhintojen korotuksia, eikä joukkoliikenteen palvelutason leikkaamista, vaan infrakorvausmallista tulee luopua, jotta edellä mainittuihin ei ole tarvetta.

C Tärkeää on, että infrakorvasumallista luovutaan nopeasti, jotta siitä ei muodostu kuntataloutta rasittavaa rakennetta. Tällöin HSL:n talous voidaan saada tasapainoon kuntaosuuksia korottamatta.

Päätös

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti antaa seuraavan sisältöisen lausunnon Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaan vuosille 2026-2028 (TTS):

TTS on laadittu taloudellisesti poikkeuksellisen tiukoissa olosuhteissa. Taloutta rasittavat sekä hidas lipputuottojen kasvu sekä uusista infrahankkeista johtunut viime vuosien infrakorvausten nopea kasvu. Keravan osalta kustannusten ja tulojen arvioidaan kehittyvän seuraavasti. Luvut taulukossa ovat miljoonia euroja.

Pöytäkirja tarkistetaan tämän pykälän osalta kokouksessa.

	2026	2027	2028
Operointikustannukset	10,9	11,4	11,9
Infrakustannukset	1,3	1,3	1,3
Muut kustannukset	1,4	1,5	1,5
Kustannuksen yhteensä	13,6	14,2	14,7
Lipputulot	10,7	11,1	11,8
Vähennykset (valtion tuet ja ylijäämät)	0,6	0,6	0,6
Kuntaosuus	2,349	2,552	2,315

Keravan osalta arvioidaan, että kolmen vuoden aikatahtäimellä lipputulojen kasvulla voidaan kattaa kustannusten nousu ja kustannusten kasvu kohdistuu pääosin operointikustannuksiin. Tässä sisällä on lisäyksenä 95 000 € vuonna 2027 sekä 250 000 € vuonna 2028 Keravan sisäisen liikenteen palvelutasoparannuksiin eteläisen jokilaakson alueella.

Kerava näkee tärkeänä, että kaupungin sisäisten yhteyksien kehittämistä voidaan edelleen jatkaa vuosittain sillä tasolla, minkä lipputulojen kasvu antaa myöden. Kaupungin taloustilanne ei kuitenkaan mahdollista tarjonnan suurempia lisäyksiä



siten, että ne johtaisivat kuntaosuuden kasvuun.

Lausuntopyynnössä esitetyt kysymykset

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

Keravan kaupunki ei tue lipunhintojen korotuksia, eikä joukkoliikenteen palvelutason leikkaamista, vaan infrakorvausmallista tulee luopua, jotta edellä mainittuihin ei ole tarvetta.

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?

Keravan kannalta tärkeää on, että liikenteen palvelutaso ei heikkene työ- ja koulumatkaliikenteen osalta. Pakottavissa tilanteissa leikkauksia tulee kohdentaa yöaikaiseen ja muuhun hiljaisen ajan liikenteeseen. Sopivia karsintakohteita tulee etsiä sekä juna- että bussiliikenteestä.

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

Tärkeää on, että infrakorvasumallista luovutaan nopeasti, jotta siitä ei muodostu kuntataloutta rasittavaa rakennetta. Tällöin HSL:n talous voidaan saada tasapainoon kuntaosuuksia korottamatta.

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?

Keravan kaupunki on valmis keskusteluihin välittömästi ja näkee tärkeänä, että infrakorvausjärjestelmän aiheuttamat ongelmat ratkaistaan viivytyksettä. Keravalla ei ole vireillä hankkeita, joiden viivyttämisellä olisi vaikutusta infrakorvausten kokonaiskuvaan.

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?

Tässä taloudellisessa tilanteessa ei ole syytä kouluttaa uusia tarkastajia. Asiaan on syytä palata seuraavan vuoden toiminnan ja talouden suunnittelussa.

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

Keravan sisäisessä liikenteessä on lyhyitä linjoja, jotka ajavat pääosin alueilla, joissa nopeusrajoitus on enintään 40 km/h ja voisivat siten soveltua myös automaattiliikenteeseen. Keravan kaupunki on kiinnostunut olemaan mukana keskustelussa automaattiliikenteen pilotoinnista kaupungin sisäisessä liikenteessä.

Lisätietoja antaa

kaupunkisuunnittelujohtaja Erkki Vähätörmä, erkki.vahatorma@kerava.fi,
p. 040 318 2350

**Päätöksen
täytäntöönpano**

Ote:
HSL Helsingin seudun liikenne



MUUTOKSENHAKU

MUUTOKSENHAKUKIELTO

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

Pöytäkirja nähtävänä

Pöytäkirja on yleisesti nähtävillä Keravan kaupungin verkkosivuilla alkaen 2.9.2025

 Annettu tiedoksi sähköisesti 2.9.2025