

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Opastinsilta 6 A

PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki

Lausuntopyyntö jäsenkunnille 19.6.2025

Kirkkonummen kunnan lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelma- ehdotuksesta vuosille 2026 – 2028

Kirkkonummen kunta antaa lausunnon HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelma-ehdotuksesta vuosille 2026-2028.

Lausunnossa pyydetään ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin kohtiin:

- 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

Kunnanhallitus

8.9.2025

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)?

Toiminta- ja taloussuunnitelma

Kirkkonummen vastaukset kysymyksiin:

- 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. Kannattatko ehdotettua hinnankorotusta vai jotakin muuta vaihtoehtoa?

Kirkkonummen kunta pitää tärkeänä lipputulotavoitteen nostamista ja kuntaosuuksien pienentämistä. Kirkkonummi hyväksyy esitetyn 6,4% lippujen hintojen korotuksen, mikäli se on välttämätöntä ja edellyttää, että keskustelu palvelutason parantamisesta Kirkkonummella käynnistetään välittömästi. Kirkkonummi muistuttaa, että vuonna 2020 laskettiin lippujen hintoja ja vuonna 2023 laskettiin vielä pitkien matkojen lippujen hintoja, millä on ollut negatiivinen vaikutus kehyskuntien ja Kirkkonummen kuntaosuuksiin.

- 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?

Kirkkonummen kunnan subventioaste on ollut HSL:n ja omistajaohjauskuntien yhteisen tavoitetilan alapuolella. Kirkkonummen subventioaste on viimeisinä vuosina ollut noin 52-53 %. Kunta on asettanut tavoitteeksi subventioasteen laskemisen 50 %:iin. HSL:n alustavassa TTS-suunnitelmassa Kirkkonummen kunnan subventioaste laskisi selkeästi alle 50 % vuosina 2026-2028.

Kirkkonummen kunta kannattaa tiukkaa taloudenpitoa jatkossakin koko HSL-alueella. Kunta katsoo, ettei merkittäviä säästöjä ole perusteltua tehdä Kirkkonummen kunnan alueella, koska sillä olisi todennäköisesti matkustajamääriä vähentävä vaikutus, koska matkustajamäärät ovat kehittyneet varsin hyvin viimeisinä vuosina ja palvelutasoa on koronavuosina vähennetty merkittävästi ja palvelua ei ole sen jälkeen merkittävästi lisätty. Toisin sanoen palvelutason merkittävät vähennykset vaikuttaisi suoraan kuntalaisten kokemaan palvelutasoon sekä matkustajamääriin vähentäen myös lipputuloja. Kirkkonummen

Kunnanhallitus

8.9.2025

kunta on sitoutunut myös HINKU-kuntana hiilipäästöjen vähentämiseen, missä joukkoliikenteellä on merkittävä rooli.

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

Kirkkonummen kunta katsoo, että infrakorvausmallia tulisi ehdottomasti muuttaa, siitä tulisi luopua tai ainakin asteittain vähentää infrakorvausmallin kustannuksien maksamista kunnille. Kirkkonummen kunta ei näe vaihtoehtona infrakorvausten eriyttämisestä lippujen hinnoista niin kauan kuin infrakorvausmalli on voimassa.

Kirkkonummen kunta katsoo, että infrakorvausjärjestelmä hyödyttää joukkoliikenteen infraa rakentaneita kuntia monin tavoin, koska hankkeet vaativat usein huomattavaa maankäyttöä ympärilleen ja infrahankkeet ovat osa tätä maankäytön suunnittelua. Joukkoliikenteen infraa rakentamalla kunta hyötyy maanarvon nousemisesta ja verotulojen kasvusta. Lisäksi nykyisessä infrakorvausmallissa on valuvikana nykyinen korkotaso, joka ei ole reaalityökaluteen kytköksissä. Merkittävä osa infrainvestoinneista on tehty nollakorkojen aikana ja saman aikaisesti infrakorvausmallissa on maksettu 5 % korkoa. Toisin sanoen koko elinkaaren aikana yhteenlasketuista kuluista karkeasti puolet kustannuksista muodostuu pääomakuluista ja toinen puoli korkokuluista. Nollakorkojen aikana kunnat ovat todellisuudessa voineet siirtää koko hankkeen kustannukset infrakorvausjärjestelmän piiriin, vaikka alkuperäinen ajatus on ollut vain 50 % pääomakuluista siirtää infrakorvauksen piiriin. Laskennallinen 5 % korkokanta on ollut pitkän aikavälin korko-olettama ilman sen reaalista vaihtelua.

Kirkkonummen kunta katsoo, että kunta ei voi pitkässä juoksussa sitoutua HSL:n joukkoliikenteen infrakorvausjärjestelmään ja sen kustannuksien maksamiseen, jos järjestelmää ei muuteta nykyistä oikeudenmukaisemmaksi. Kirkkonummen kunta maksaa tällä hetkellä jo noin 30 % kuntasubventiosta infrakorvauksina. Kirkkonummen kunnalle ei aikoinaan tarjottu vaihtoehtoa Länsimetron liityntäliikenteessä, vaan kunnalle tarjottiin ainoana vaihtoehtona liityntäliikenteeseen siirtyminen Matinkylän metroasemalle. Tällöin infrakorvauksista ei keskusteltu ja etukäteen kunnan kanssa neuvoteltu, vaan ratkaisu on ollut kunnan näkökulmasta kunnan tahtotilan vastainen. Kirkkonummen kunta ei koe, että länsimetrosta olisi kustannustason nousua vastaavaa hyötyä joukkoliikenteen palvelun järjestämisessä, vaan se aiheuttaa ylimääräisen kustannuksen kunnalle ilman, että sillä on todellisuudessa ollut vaikuttamismahdollisuus palvelun järjestämiseen. Lisäksi metron käytöstä aiheutuu merkittävälle osalle ylimääräinen vaihto ja matka-ajan pidennys.

Kunnanhallitus

8.9.2025

- 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?

Kirkkonummen kunta on välittömästi valmis ongelmien ratkaisemiseksi niin kunnan kuin koko järjestelmän näkökulmastakin. Ks. myös kohta c. Kirkkonummella ei ole tulossa sellaisia merkittäviä ja suuria joukkoliikenneinvestointeja, joilla olisi oleellista vaikutusta HSL:n talouteen.

- 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?

Kirkkonummen kunta katsoo perustelluksi täyttää avoimet matkalipuntarkastajan virat. Kirkkonummi näkee, että liputtomuuden kitkeminen on keskeinen osa siinä, että maksamattomuutta voidaan vähentää ja ettei synny tilannetta, jossa entistä suurempi osa jättäisi matkalipun hankkimatta. Tarkastajien näkyminen liikenteessä ohjaamaa maksamaan matkaliput. Kyse on myös lipputulotavoitteen täyttymisestä.

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

Kirkkonummen kunnan alueella Mustikkarinteen asemakaava-alue ("ekoälykylä-hanke") voisi olla soveltuva kohde, jossa automaattiliikennettä voisi pilotoida. Automaattiliikennettä suunniteltiin hankkeen alkuvaiheessa vireille panijan toimesta ja asiasta keskusteltiin tällöin myös HSL:n kanssa. Nyt sitä voisi kokeilla ja kunta on valmis keskustelemaan yhteistyöstä. Alueelta on vaikea järjestää muilla keinoin kilpailukykyistä liityntäliikennettä Masalan asemalle. Myös muita alueita olisi mahdollista tutkia pilottikohteiksi.

Liikenteen palvelutaso Kirkkonummella

Kirkkonummelle ei esitetä suunnitelmakaudella varsinaisia palvelutasolisäyksiä. Espoon kaupunkiradan rakentaminen vaikuttaa Kirkkonummella merkittävästi vuosina 2026–2027. Molempina vuosina tulee viiden viikon totaalikatkot kesäliikenteeseen ja viikonloppuisin 1–2 vuorokauden liikennekatkoja kuten tänä ja viime vuonnakin. Korvaavan liikenteen järjestäminen nostaa liikennöintikustannuksia myös tulevana vuosina. Kirkkonummen kunta pitää tärkeänä,

Kunnanhallitus

8.9.2025

että korvaavat yhteydet toimivat ja ovat riittävän nopeita junaliikenteen ollessa poikki ja HSL järjestää suunnitelman mukaisesti korvaavaa liikennettä. Liikenteen järjestämisessä kunta pitää tärkeänä, että ratkaisut suunnitellaan yhteistyössä kunnan edustajan kanssa.

Kirkkonummen kunta pyysi viime vuonna HSL:n TTS-lausunnossaan selvittämään Länsiväylän metron liityntäliikenteen vaihtoehtoisen järjestämistavan kustannuksia ja suorien bussiyhteyksien kustannuksia Helsinkiin. HSL on selvittänyt keväällä 2025 vaihtoehtoiset kustannukset eli bussien liikennöinnin Kirkkonummelta Tapiolan metroasemalle ja Helsingin keskustaan. Selvityksen mukaan vastaavalla palvelutasolla bussien liikennöinti Tapiolaan ei tuota merkittäviä hyötyjä ja kustannussäästöjä. Bussien liikennöinti Helsingin keskustaan vähentäisi Kirkkonummen kunnan kustannuksia merkittävästi, yli miljoona euroa vuositasolla. Vaihtoehto toki lisäisi jossain määrin Helsingin ja Espoon kustannuksia. Lisäksi se nostaisi joukkoliikenteen matkustajamääriä ja sen käyttöastetta.

Kirkkonummen kunta on tuonut useissa aikaisemmissa lausunnoissaan esiin joukkoliikenteen palvelutason heikkenemisen Länsimetron käytävässä ja joukkoliikenteen kustannuksien kasvun vuodesta 2018 alkaen. Joukkoliikenteen infrakorvaukset ovat nousseet suhteettoman paljon ja kunta katsoo, että se ei saa hyötyä Länsimetron palvelusta joutuen maksamaan ylimääräisiä infrakustannuksia 1,5 miljoonaa euroa infrakorvausten ollessa kokonaisuudessaan yli 2,5 milj. euroa.

Kunta esittää ensisijaisesti, että käynnistetään suorien bussilinjojen suunnittelu Kirkkonummelta Helsinkiin vuodesta 2026/2027 alkaen. Tavoitteena olisi suora runkomainen yhteys Kirkkonummelta Helsingin keskustaan, liikennöinti kokopäivälinjalla, mikäli toimiva ja kustannustehokas ratkaisu saadaan suunniteltua.

Kirkkonummen kunta esittää vaihtoehtona suorille bussilinjoille joukkoliikenteen infrakorvauksen kustannusten kohtuullistamista, koska kunta joutuu maksamaan palvelusta, jolla se ei saa vastaavaa lisäarvoa joukkoliikenteen matkustamiseen.

Kirkkonummen kunta pitää ehdottoman tärkeänä, että asiaan reagoidaan, jotta se ei joutuisi arvioimaan uusia joukkoliikenteen järjestämistapoja.

Kirkkonummen kunta haluaa todeta myös, että HSL on tehnyt viime vuosina toimenpiteitä, joilla Kirkkonummen joukkoliikenteen kustannuksia on pienennetty. Koronaepidemian vuosina vähennettiin merkittävästi vähän kuormittuneita vuoroja. Lisäksi Kirkkonummen linjastosuunnitelmalla (2021) tehostettiin ja vähennettiin metron liityntäliikenteen kustannuksia. Kirkkonummen vuonna 2023 alkaneen liikennöintisopimuksen kustannustaso laski 11 % (yli 600 000

Kunnanhallitus

8.9.2025

euroa) vuodessa verrattuna aikaisempaan liikennöintisopimukseen. Ilman onnistunutta kilpailutusta kustannustaso olisi huomattavasti suurempi kuin nykyisin.

Kirkkonummen katsoo, että nyt esitettävillä toimenpiteillä jatketaan tätä hyvää yhteistyötä HSL:n kanssa ja joukkoliikenteen palvelukokonaisuuden kunta- ja asiakaslähtöistä suunnittelua.

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu vahvasti lipputulojen merkittävään kasvuun, jossa lippujen hintoja korotetaan vähintään 6,4 % vuonna 2026. Matkustajamäärien kasvu on jäänyt jälkeen strategian mukaisesta tavoitteesta. Kirkkonummen kunta pitää matkustajamäärien kasvattamisen sijasta tärkeämpänä lipputulokertymän maltillista kasvua, vaikka matkustajamäärien kasvu hidastuisikin. Kunta pitää tärkeänä, että ensi vuonna lipun hintoja nostetaan esityksen mukaisesti 6,4 % subventioasteen pienentämiseksi.

Kirkkonummen kunta katsoo, että lippujen hinnat ja korotusten suuntaaminen eri lipputuotteisiin tulisi olla esitettynä alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa. Aikaisempiin vuosiin (ennen 2024) verrattuna hyvä puoli tämän vuoden TTS:ssä on se, että avoimesti kerrotaan tavoite nostaa lippujen hintoja 6,4 % vuonna 2026.

Kirkkonummen lipputulokertymäksi ennustetaan 9,1 milj. € vuonna 2026. Vuonna 2027 sen arvioidaan olevan 9,5 milj. € ja 10,1 milj. € vuonna 2028.

Kirkkonummen kunta näkee, että lipputuloarvioon liittyy mahdollisia riskejä, koska se perustuu matkustajamäärätavoitteeseen, lipputulokertymään ja lipunhintojen korotuksiin, joilla on suora vaikutus tulevien vuosien kuntaosuuksiin. Riskinä on erityisesti se, ettei kaikkia D-vyöhykkeelle ulottuvia lipunhintoja koroteta riittävästi. Kirkkonummi pitää tärkeänä, että lipputulokertymä toteutuu TTS-suunnitelman mukaisesti siten, ettei se lisää kuntaosuutta.

Kirkkonummen kuntaosuuksien taso

Kirkkonummen kuntaosuus TTS-suunnitelman mukaan on noin 8 miljoonan euron tasolla vuosina 2026-2028 ilman edellisvuosien ali- tai ylijäämää. HSL:n esityksen mukaan Kirkkonummen kuntakohtainen ylijäämä käytettäisiin tulevilla TTS-kaudella kuntaosuuden pienentämiseen.

Kunnanhallitus

8.9.2025

Kirkkonummen joukkoliikenteen kustannuksia on lisännyt kirkkonummelaisten matkustajamäärien kasvu HSL alueen joukkoliikenteessä. Metroliikenteen infrakustannukset on nostanut merkittävästi Kirkkonummen kuntaosuutta. Kirkkonummen kunta muistuttaa metron lisäävän Kirkkonummen kunnan joukkoliikenteen kustannuksia tarpeettomasti. Metro ei tuo kirkkonummelaisille palvelutason parannusta, vaan päinvastoin se on hidastanut liikkumista joukkoliikenteellä Länsiväylän käytävässä.

Kirkkonummen kuntaosuuden ennustetaan (HSL ovk 1/2025) tänä vuonna olevan noin 8,1 milj. €. HSL:n talousarviossa 2025 kuntaosuus on 8,9 milj. €. HSL TTS:n mukaan vuonna 2026 sen arvioidaan olevan 8,0 milj. €. Kuntaosuus vuonna 2027 olisi 8,3 milj. € ja 2028 7,7 milj. €.

Kirkkonummen subventioaste vuonna 2026 olisi 46,6 %. Vuonna 2027 se olisi noin 46 % ja 2028 noin 43 %. Subventioasteessa ei luonnollisesti huomioida aiempien vuosien ylijäämää. Kirkkonummen kunta katsoo, että kuntaosuuksien taso on hyväksyttävä, kun subventioaste on enintään 50 %.

HSL:n tulee jatkaa talouden sopeuttamistoimenpiteitä ja kehittää ajoissa linjastoa, jottei Kirkkonummen kuntaosuudet kasva nykyisestä merkittävästi ja pysytään alle 50 % subventioasteessa myös keskipitkällä aikavälillä vuosina 2030 ja 2035.

Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö suunnitelmakaudella

Vuoden 2024 lopussa Kirkkonummen ylijäämää oli 1,174 milj. euroa. HSL:n käyttöennusteen (ovk 1/2025) mukaan ylijäämää arvioidaan kertyvän 0,669 milj. euroa, jolloin tämän vuoden lopussa ylijäämää arvioidaan olevan 1,842 milj. euroa. HSL esittää ylijäämää käytettävän TTS-kaudella siten, että sitä käytetään 614 000 euroa vuosittain kolmen vuoden aikana.

Kirkkonummen kunta katsoo, että ylijäämä voidaan käyttää HSL:n esittämällä tavalla seuraavan kolmen vuoden aikana.