

Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2025–2027

Johdanto

Lausuntopyynnössään HSL pyytää jäsenkunnilta 31.8.2024 mennessä lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta. Erityisesti huomiota pyydetään kiinnittämään:

1. Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä kestämatön tilanne ratkaistaan nopeasti?
2. Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen? Tavoitelähtöinen budjetointi sisältää riskin budjetin muuttumisesta, jos tavoite ei toteudu.
3. Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?
4. Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöauto, pyöräily, kävely)?
5. Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?
6. Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Vantaan kaupunki vastaa lausuntoon kahdessa osassa: ensimmäinen osa vastaa konkreettisiin lausuntopyynnön kysymyksiin 1–6 ja toinen osa tuo yleisemmin huomioita sekä toiminta- ja taloussuunnitelmasta että kaupungin ja HSL:n yhteistyöstä.

Vastaukset lausuntopyynnön kysymyksiin 1–6

- 1) Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä kestämatön tilanne ratkaistaan nopeasti?

Vantaa katsoo, että joukkoliikenneinvestointien vaikutus lipunhintoihin tulee pitää mahdollisimman vähäisenä. On eriarvoistavaa toisiin kulkumuotoihin nähden, että joukkoliikennematkustajat maksavat joukkoliikenneinfran kehittämisestä. Infrakorvausmallin mahdollistama investointikustannusten jako kuntien välillä on hyvä ja periaatteiltaan toimiva, mutta nyt jo tehty ja päätetyt massiiviset joukkoliikenneinfrainvestoinnit vaativat mallin kehittämistä.

Helsinki, Espoo ja Vantaa ovat yhdessä selvittelleet alustavia vaihtoehtoja infrakorvausmallin kehittämiseksi, mutta selvityksessä ei ole toistaiseksi löydetty yhteistä etenemismallia. Vantaa katsoo, että neuvotteluja asiassa on tarkoituksenmukaista jatkaa.

- 2) Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen? Tavoitelähtöinen budjetointi sisältää riskin budjetin muuttumisesta, jos tavoite ei toteudu. HSL:n maksuvalmiuden ylläpitämiseksi, kuntayhtymä ei esitä kuntaosuushyvityksiä vuosille 2026–2027.

Vantaa edellyttää, että budjetointi tehdään lainsäädännön ja perussopimuksen mukaisesti siten, että jäsenkuntien tulee hyväksyä budjetti. Vantaa tavoittelee strategiassaan kestävillä liikkumismuodoilla tehtävien matkojen kasvua ja on valmis vastaamaan rahallisesti linjastojen kehittämisestä. Kaupungin tulee kuitenkin pystyä ennakoimaan jo seuraavalle vuodelle syntyviä kustannuksia ottamalla ajoissa kantaa mahdollisiin uusiin toimenpiteisiin.

Vantaa painottaa, että joukkoliikenteen käyttäjämäärät saadaan voimakkaampaan kasvuun tekemällä yhteistyötä HSL:n, kuntien, kuntalaisten ja yritysten kesken. Vahvemalla yhteistyöllä ja hyödyntämällä kaupunkien alueiden, maankäytön ja asukkaiden liikkumisen tuntemusta voidaan varmasti löytää ratkaisuja joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja siten matkustajamäärien kasvun edistämiseksi.

Ylijäämien huomioimisessa kuntaosuutta pienentävinä erinä tulee noudattaa vähintään vakiintunutta käytäntöä, jonka mukaan kuntakohtaiset yli- tai alijäämät tasataan talousarviovuoden ja kahden suunnitelmavuoden kuntaosuuksiin käytettäväksi. Vantaa on jo TTS lausunnossaan 2024 todennut, että nykyinen käytäntö on jäänyt nollakorkoajalle ja tulisi pyrkiä siihen, että ylijäämät hyödynnetään vielä nopeammassa aikataulussa HSL:n maksuvalmiuden näin mahdollistaessa. TTS-luonnoksesta ei ilmene, miksi HSL maksuvalmius edellyttää 2026–2027 sitä, ettei ylijäämää käytetä kuntaosuuksia vähentävinä erinä. Tämän vuoksi Vantaa esittää suurempaa ylijäämien käyttöä kuin HSL TTS-luonnoksessa esittää.

- 3) Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?

Vantaa katsoo, että joukkoliikennettä tulee kehittää tasapainoisesti ja kustannustehokkaasti huomioiden kokonaisvaikutukset. Kuntaosuuksien tason, lippujen hintojen ja hyvän palvelutason välille on löydettävä hyvä tasapaino.

Vantaa katsoo, että HSL tekee hyvää työtä suunnittelussa ja linjaston palvelutaso on pääsääntöisesti sopivalla tasolla. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittely olisi tarpeen päivittää yhdessä kuntien kanssa. Edellisestä määrittelystä on jo aikaa ja kuntien maankäyttö on kehittynyt siitä olennaisesti. Vantaa toivoo, että määrittelytyö saataisiin valmiiksi vuoden 2025 aikana.

Vantaa on huolissaan HSL:n AB/BC-lippujen hinnan kehittämisestä, viime vuosina tapahtunut lipun hintojen heilunta heikentää matkustajien luottamusta joukkoliikenteeseen. Vantaa on huolissaan siitä, että suuret muutokset lippujen hinnoissa vähentävät matkustajamääriä ja voivat kasvattaa liputta matkustavien osuutta joukkoliikenteessä ja vähentää siten lipputuloja.

Vantaan kaupunki muistuttaa, että kunnille kertynyttä HSL-ylijäämää voi käyttää myös lipunhintojen korotuspaineiden hillitsemiseksi hyväksytyn talous- ja toimintasuunnitelman tai budjettimuutoksen mukaisesti.

4) Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöauto, pyöräily, kävely)?

Vantaa kaupunki tavoittelee strategiassaan kestävien kulkumuotojen kasvua. Vantaalla ei ole kuitenkaan prosenttimääristä kulkumuoto-osuuden tavoitetta mm. siksi, että se saadaan luotettavasti vain HSL:n liikkumistutkimuksesta noin neljän vuoden välein. Sen sijaan tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn osuutta kaikista matkoista.

Joukkoliikenteen tämän hetken nousijamäärätavoite Vantaalla on, että vuonna 2025 nousijamäärät ovat palanneet vuoden 2019 tasolle. Vantaalla ollaan jo lähellä tavoitetta ja voi olla, että tavoite täyttyy jo vuoden 2024 aikana. Joukkoliikenteen palvelutaso on pääsääntöisesti sopivalla tasolla, eikä tarvetta suuriin muutoksiin tällä hetkellä ole. Tasa-arvoisuuden ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta kaupungin on tarjottava asukkailleen, mm. ikäihmisille, riittävä liikkumisen mahdollisuus sekä tasa-arvoinen pääsy myös autottomille keskeisiin palveluihin.

5) Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?

Vantaan kaupunki edistää määrätietoisesti ja jatkuvasti kestävästä liikkumisesta kilpailukykyä. Joukkoliikenne huomioidaan voimakkaasti kaavoituksesta lähtien. Maankäytön kehittäminen hyvän joukkoliikenteen varrelle tarjoaa parempia liikkumismahdollisuuksia kaupungin asukkaille ja työntekijöille sekä tukee joukkoliikenteen kustannustehokasta järjestämistä. Vantaa on kasvanut aina raiteiden varaan, josta esimerkkinä viimeisimpänä Kehärata ja seuraavana suurena muutoksena tulee tämän vuosikymmenen loppupuoliskolla Vantaan ratikkainvestoinnin myötä syntyvä ratikkakaupunki, joka kytkee myös Itä-Vantaan raideliikenteen pariin.

Vantaa kehittää jatkuvasti joukkoliikenneinfraa ja joukkoliikenteen liikennevaloetuksia sekä toteuttaa muita sujuvuustoimenpiteitä. Myös kävelyn olosuhteiden ja pyöräpysäköinnin kehittäminen parantavat joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Kaupunkipyörät toimivat joukkoliikennejärjestelmän jatkona. Liityntäpysäköinnin

rajoitukset ovat puolestaan vapauttaneet pysäköintitilaa joukkoliikenteen käyttäjille ilman tarvetta suurille investoinneille. Vantaa pitää erittäin tärkeänä, että liityntäpysäköinnin tunnistautuminen ja maksaminen saadaan mahdollisimman pian onnistumaan mobiililaitteilla ilman pysäköintiautomaatin käyttöä.

Vantaa toivoo yhteistyön jatkuvaa kehittämistä HSL:n kanssa, jotta sekä linjastoon että maankäytön suunnitteluun liittyvistä teoista saadaan yhdessä paras lopputulos.

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

Vantaa katsoo, että yhtenäistä hintaa voidaan kokeilla lähimaksussa, koska näin voidaan edistää myös joukkoliikenteen satunnaista käyttöä. Kokeilu voidaan toteuttaa sillä edellytyksellä, että tasatariffi on hinnoiteltu itsekannattavuuden periaatteella. Lähimaksuominaisuus ja yhtenäinen hinta saattaisivat alentaa joidenkin kynnystä käyttää joukkoliikennettä. Kuitenkin mahdollinen paluu eri hintoihin kokeilun jälkeen aiheuttaisi matkustajissa tyytymättömyyttä. Vantaa katsoo, että tariffeja tulee kehittää pitkäjännitteisesti ja ennustettavasti siten, että edestakaisia muutoksia sekä lippujen hintatason tariffijärjestelmän suhteen vältetään.

Vantaan näkemyksen mukaan nykyinen BC-vyöhykeraja eriarvoistaa vantaalaisia ja Vantaan alueita. Siksi Vantaa toivookin, että HSL hyvässä yhteistyössä jäsenkuntien edustajien kanssa jatkaa tariffijärjestelmän kehittämistä yksinkertaisemmaksi ja selkeämmäksi sekä erilaisiin tarpeisiin sopivaksi kokonaisuudeksi. Vantaa on esittänyt jo aiemmin toiveita, että koko Vantaa sijaitsisi yhden vyöhykkeen alueella. Yksinkertainen, selkeä ja kohtuuhintainen tariffijärjestelmä lisäisi joukkoliikenteen käyttäjämääriä.

Yleisiä huomioita toiminta- ja taloussuunnitelmasta sekä kaupungin ja HSL:n yhteistyöstä

Pääkaupunkiseudun kuntien omistajaohjaustavoitteet HSL:lle

Pääkaupunkiseudun kaupungit Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen ovat valmistelleet vuosittain suurille kuntayhtymille, HSL:lle ja HSY:lle yhteiset omistajaohjaustavoitteet. Omistajaohjaustavoitteiden sisältö uudistettiin vuonna 2021. Tavoitteiden valmistelun lähtökohtana on, että ne pysyvät koko tavoitekauden samoina, mutta tavoitteisiin liittyviä mittareita voidaan täsmentää vuosittain. Vuosi 2025 on tavoitekauden viimeinen vuosi. Tavoitteiden mittareihin ja tavoitetasoihin tehtiin päivityksiä. Tavoitteiden jatkuvuudella tavoitellaan parempaa ennakoitavuutta ja pidemmän aikavälin strategisten tavoitteiden näkyvyyttä kuntayhtymälle. HSL:lle asetetut tavoitteet ja niitä koskevat mittarit on esitetty alla olevassa taulukossa:

1. Tuottavuuden nousu vuosittain vähintään 1,5 %	2. Kuntakohtaiset subventio-osuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kuntakohtaisista kokonaiskustannuksista	3. Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen ja vastuullisuus sekä asiakkaiden tyytyväisyys
Mittarit: 1. Tuottavuusohjelman toimeenpano sisältäen tuottavuusmittarien päivittämisen ja taloudellisten vaikutusten tarkentamisen sekä muut tarvittavat toimenpiteet talouden tasapainottamiseksi jäsenkuntien taloustilanteet huomioon ottaen 2. Matkustajakilometrikustannus (infrakulujen kanssa ja ilman), tavoitetasot 2025: 0,38 €/km ja 0,29 €/km 3. Kustannukset per nousu (infrakulujen kanssa ja ilman), tavoitetasot 2025: 2,33 €/nousu ja 1,77 €/nousu	Mittarit: 1. Tuottavuusohjelman ja muiden suunnitelmien toteuttaminen ja muokkaaminen siten, että kuntakohtainen subventiotavoite voidaan saavuttaa 2. Kuntaosuuksien tarkastelu kuntakohtaisesti vuosittain ja keskipitkän aikavälin (5–7 vuotta) ennusteilla 3. Joukkoliikenteen infra- ja operointikustannusten kumulatiivisen kehityksen tarkastelu kuntakohtaisesti ja koko HSL-alueen osalta vähintään suurten infrahankkeiden suunnitteluvaiheessa päivitettävillä pitkän aikavälin ennusteilla, jotka tukevat jäsenkuntien hankekohtaista päätöksentekoa	Mittarit: 1. Alueittainen asiakas- ja asukastyytyväisyys vuosittain, tavoitetaso 2025: Helsingin osalta vähintään vuoden 2023 tasolla, Espoon ja Vantaan osalta lähestytään HSL-alueen keskiarvoa 2. Joukkoliikenteen co2-päästöt vuoteen 2025 mennessä vähintään -90 % verrattuna vuoden 2010 tasoon

Omistajaohjaustavoitteiden lisäksi muuna omistajalinjauksena esitettiin, että kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korvaus.

Asetettuihin omistajaohjaustavoitteisiin liittyen Vantaa tunnistaa kuntakohtaisen 50 % subventioasteen haastavuuden kuntayhtymän näkökulmasta. Vuoden 2025 tavoitteidenasettamisprosessissa etsittiin vaihtoehtoisia muotoja tavoitteelle, mutta yhteistä uutta muotoa tavoitteelle ei prosessin aikana löydetty. 50 % tason sijaan suurempi ongelma on tavoitteen kuntakohtaisuus, sillä kuntien välillä on merkittävää vaihtelua subvention osalta. Esimerkiksi Vantaalla subventioaste on talousarviovuonna 2025 ja taloussuunnitelmavuosina 2026 ja 2027 tavoitetason mukainen. Mikäli taas subventioprocenttitavoitetta muutettaisiin niin, että infrakorvaukset eivät sisältyisi subventioprocenttitavoitteeseen, olisi äärimmäisen tärkeää löytää kustannusneutraali subventioprocentti liikennöinnille ja yleiskustannuksille. Tärkeää on myös huomioida euromääräisen kuntaosuuden kehitys, sillä tällaisella tavoitemuutoksella voisi olla kuntaosuuksia kasvattava vaikutus, kun esimerkiksi raideliikenneinvestointien kustannuksia ei huomioida täysimääräisesti subventioprocentissa. Vaikka liikennöintiin ja yleiskustannuksiin perustuva subventiotavoite kuvaisi paremmin kuntayhtymän toiminnan tehokkuutta, antaa kuitenkin kokonaissubventio käsityksen siitä, kuinka paljon joukkoliikenteen järjestäminen maksaa ja minkälaisia hankkeita voitaisiin toteuttaa. Lisäksi tavoitteen muuttaminen niin, että subventiolaskennasta poistettaisiin infraelementti olisi dramaattisempi muutos kuin tavoitetason muutos tai kuntakohtaisuudesta luopuminen. Ratkaisu asiaan liittyen edellyttää kuitenkin jatkoneuvotteluja yhdessä HSL-jäsenkuntien kanssa.

Kuntayhtymän strategia ja keskeiset tavoitteet TTS-kaudella 2025–2027

Kannattavan ja saavutettavan joukkoliikenteen suunnittelu edellyttää syvällistä asiakasymmärrystä ja paikallistuntemusta. HSL on viime aikoina kehittänyt vahvasti asiakassegmentointia ja jatkuvaa liikkumistutkimusta. Vantaan kaupunki pitää tärkeänä saada pääsyn HSL:n keräämiin tietoihin, jotka mahdollistavat paremman yhteistyön suunnittelussa ja joukkoliikenteen kehittämisessä.

Vantaa yhtyy HSL:n näkemykseen, että 400 miljoonan nousun saavuttaminen vuonna 2025 vaatii onnistumisia kaikilla osa-alueilla teknologisista ratkaisuista lipunmyyntiin ja asiakasymmärryksestä palvelutasomuutoksiin. Tämän lisäksi tavoite vaatii vahvaa yhteistyötä kaupungin kanssa.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset 2025–2027

Vantaan ratikan allianssikumppaneiden kilpailutus on tehty alkuvuodesta 2024. Päätös allianssikumppaneiden valinnasta on määrä tehdä elokuussa 2024 ja kumppanisopimukset allekirjoitetaan MAL-sopimuksen valmistuttua. Vantaan ratikan rakentamisen on määrä käynnistyä täysipainoisesti vuoden 2025 aikana. Ratikan rakentaminen vaikuttaa sekä busseihin että juniin. Joukkoliikenteen toimivuuden ja joukkoliikenteen asiakkaiden vuoksi on elintärkeää, että HSL osallistuu ratikan rakentamisen aikaiseen suunnitteluun ja

viestintään merkittävällä panoksella. Rakentamisen aikaisen bussilinjaston palvelutasosta ja sujuvuudesta on erittäin tärkeää huolehtia, jotta joukkoliikenteen käyttö ei vähenny ratikan reitillä, ja että uudet asukkaat saadaan heti hyvän joukkoliikenteen pariin.

Vantaan kaupungilla ei ole huomautettavaa esitettävistä palvelutason muutoksista eikä tiedossa nostettavia merkittäviä erityistarpeita.

Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus

Vantaan kaupungille on erittäin tärkeää, että joukkoliikenne on kaikkien käytettävissä. Tämä edellyttää riittävää palvelutasoa ja kohtuullisia lipunhintoja. Erittäin tärkeää on, että eri ikäiset sekä toimintakyvyltään erilaiset ihmiset huomioidaan joukkoliikenteen suunnittelussa. Vantaa on lapsiystävällinen kunta ja huomauttaa, että lasten ja nuorten kokemus joukkoliikenteestä on erityisen tärkeää tulevaisuuden kulkumuotojakauman kannalta. Sukupuoli on tärkein muuttuja joukkoliikenteen käytössä. On tärkeää, että sukupuolesta ja taustasta riippumatta haluaa ja uskaltaa käyttää joukkoliikennettä.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaan tulisi sisällyttää lasten ja nuorten, ikääntyneiden, vammaisten ja eri sukupuolten erityiskysymyksiä käsittelevä osuus.

Lipputulot, kustannukset ja kuntaosuuksien taso TTS-kaudella

Vantaan kuntaosuuden muodostuminen vuosina 2024–2027 -taulukossa kuvataan kustannukset, lipputulot, avustukset, ylijäämän käyttö ja subventioaste Vantaalla ja HSL-alueella.

KUNTAOSUUS	OVK1 2024		TAE 2025		TS 2026		TS 2027	
	Vanta a	Yht	Vanta a	Yht	Vantaa	Yht	Vantaa	Yht
<i>Operointikustannukset</i>	97,7	608,1	103,0	640,7	105,3	658,1	106,2	666,5
<i>Muut kustannukset</i>	8,9	66,2	12,0	90,3	13,0	98,0	12,7	98,8
<i>Infrakustannukset</i>	15,3	220,6	15,8	230,4	15,4	224,8	15,7	237,5
<i>Kokonaiskustannukset</i>	122,0	894,9	130,8	961,3	133,6	980,9	134,6	999,8
Lipputulot	60,3	377,8	66,5	418,6	67,7	427,0	69,0	435,4
Avustukset	0,9	5,0	0,9	5,0	0,9	5,0	0,9	5,0
Ylijäämän käyttö			7,7	21,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Kuntaosuudet	60,8	512,1	55,7	516,0	65,0	548,9	64,7	559,4
Subventio-%	49,9 %	57,2 %	42,6 %	53,7 %	48,7 %	56,0 %	48,1 %	56,0 %

Vantaan kuntaosuuden muodostuminen vuosina 2024–2027

HSL on lausuntopyynnön toimittamisen jälkeen ilmoittanut, että junaliikenteen infrakustannusten jakoon oli jäänyt virhe TTS-luonnoksen laskelmiin. Kehäradan ja muun junaliikenteen infrakorvausten summat olivat vaihtuneet päittäin ja virhe oli jäänyt huomaamatta lukujen tarkistuksessa. Tämä vaikuttaa eniten Vantaan, Helsingin ja Espoon kuntaosuuteen. Vantaan kuntaosuus kasvaa tältä osin vuonna 2025 3,8 milj. euroa, Helsingin laskee 2,1 milj. euroa ja Espoon laskee 1,2 milj. euroa TTS-luonnoksessa esitetystä.

Lisäksi pikaratikan infrakustannusjakoa on HSL:n ilmoituksen mukaan syytä tarkistaa TTS-lausunnossa esitetystä. Tämä tarkennus lisäisi Vantaan kuntaosuutta 63.200 euroa.

Vantaa huomauttaa, että HSL:n tulisi jatkossa varmistua mahdollisimman tarkasti kuntaosuuslaskelmiin vaikuttavista laskentaperiaatteista ennen TTS-luonnoksen käsittelyä kuntayhtymän hallituksessa ja lähettämisestä lausunnolle jäsenkuntiin. Mikäli periaatteisiin liittyy tulkinnanvaraisuutta tai epäselvyyttä, asiasta on neuvoteltava jäsenkuntien kesken.

Vuosina 2024–2025 HSL:n kokonaiskustannukset ovat nousemassa yli 66 milj. euroa, josta 24 milj. euroa selittyy muilla kustannuksilla, 10 milj. euroa infrakustannuksilla ja 32 milj. euroa operointikustannuksilla.

Vantaan osuus kustannuksista on nousemassa 5 milj. euroa: operointikulut kasvavat 5,3 milj. euroa, muut kustannukset kasvavat 3,1 milj. euroa ja infrakulut kasvavat 0,5 milj. euroa. Vantaa toivoo HSL:n avaavan tarkemmin, mistä muiden kustannuksien suuri kasvu johtuu.

Lipputulot kasvavat vuosina 2024–2025 arvion mukaan yli 40,8 milj. euroa eli noin 10,8 prosenttia. Vantaan osuus lipputulojen kasvusta on 6,2 milj. euroa eli noin 10,2 prosenttia. Vantaa pitää epärealistisena esitettyä lipputulojen kasvua.

Vuosina 2025–2027 HSL arvioi saavansa tukia 5 milj. euroa vuodessa, josta Vantaan osuus on 0,9 milj. euroa vuodessa. Vantaa korostaa, että valtion tuki HSL-alueen joukkoliikenteeseen on tällä hetkellä täysin riittämätön ja se tulisi saattaa käyttäjämäärien edellyttämälle tasolle ja vakiinnuttaa pohjoismaisten verrokkikaupunkien tasolle 150 miljoonaa euroon per vuosi. Joukkoliikenteen rahoitushaasteiden jatkuessa pandemian jälkeisen toimintaympäristön muutoksen, Ukrainan sodan ja energiakriisin sekä tulevan alv-korotuksen myötä tulee HSL:n yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa vaikuttaa valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi.

HSL:n esityksen mukaan Vantaa käyttäisi ylijäämää 7,7 milj. euroa vuonna 2025. Vuosina 2026 ja 2027 ylijäämää ei suunnitelman mukaan käytetä. HSL:n viimeisimmän tilinpäätöksen mukaan Vantaalla on 25,4 miljoonaa euroa ylijäämää. Vantaa esittää, että ylijäämää käytetään suunnitelmallisesti Vantaan kuntaosuuden pienentämiseen sekä lipunhintojen nousun hillitsemiseen. Vantaa esittää, että Vantaa käyttää ylijäämää 10 milj. euroa vuonna 2025, 10 milj. euroa vuonna 2026 ja loput kertyneestä ylijäämästä vuonna 2027 edellyttäen, ettei HSL:n maksuvalmius vaarannu. TTS-luonnoksesta ei Vantaan käsityksen mukaan ilmene seikkoja, joiden vuoksi HSL maksuvalmius tällä hetkellä edellyttäisi em. esityksestä poikkeavaa ylijäämien käsittelyä.