

Alustava

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2026–2028

Talousarvioehdotus vuodelle 2026

Taloussuunnitelmaehdotukset vuosille 2027–2028

HSL:n hallitus 17.6.2025

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Vesa Silfver, vs. toimitusjohtaja, vesa.silfver(at)hsl.fi
Jussi M. Saarinen, johtaja, jussi.m.saarinen(at)hsl.fi
Maarit Hauskamaa, yksikön päällikkö, maarit.hauskamaa(at)hsl.fi

SISÄLLYSLUETTELO

1	TOIMITUSJOHTAJAN ESIPUHE	2
2	LAUSUNTOPYYNTÖ	4
3	YLEISPERUSTELUT	5
3.1	Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys	5
3.2	Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeino	6
3.3	Riskienhallinta ja keskeisimmät riskit	7
3.3.1	Strategiset riskit	7
3.3.2	Operatiiviset ja vahinkoriskit	8
4	ALUSTAVAT KESKEISET TAVOITTEET TTS-KAUDELLA 2026–2028	9
4.1	Asiakas	9
4.1.1	Asiakaskokemuksen keskeiset kulmakivet	9
4.1.2	Asiakaskokemuksen nykytila ja keskeiset toimenpiteet	10
4.1.3	Liikenteen laatu (aikataulujen luotettavuus)	12
4.1.4	Tulevien vuosien työmaiden ja muun operoinnin reunaehdot	12
4.1.5	Infran korjauksien ja ylläpidon optimointi tulevaisuudessa	14
4.2	Kasvu	14
4.2.1	Haemme kasvua valituista kuluttajakohderyhmistä	14
4.2.2	Yritysmyyntiin kasvua segmentoinnin ja kohdentamisen avulla	16
4.2.3	Optimoimme markkinoinnin sijoitetun pääoman tuoton	17
4.2.4	Etsimme kumppanuuksia kaupallisten tahojen kanssa	18
4.2.5	Kiritämme kasvua digitaalisten palvelujen kehitystoimilla	19
4.2.6	Kehitämme hinnoittelua ja lipputuotteita	20
4.2.7	Vähennämme liputtomuutta	21
4.2.8	Nousu- ja lipputulotavoitteet 2026–2028	21
4.3	Tuottavuus	21
4.3.1	Tuottavuustavoitteet TTS-kaudelle 2026–2028	21
4.3.2	Parannamme kokonaistuottavuutta	22
4.3.3	Tunnistamme riskit ja muokkaamme toimintamallejamme	24
4.3.4	Tunnistamme kyvykkyydet, jotka synnyttävät tuottavuutta tulevaisuudessa	24
4.4	Vastuullisuus	25
4.4.1	HSL:n vastuullisuusohjelma	25
4.4.2	Ekologinen vastuullisuus	25

4.4.3	Taloudellinen vastuullisuus	26
4.4.4	Sosiaalinen vastuullisuus	27
5	KÄYTTÖTALOUS- JA TULOSLASKELMAOSA	29
5.4	Talousarvion sitovuus	29
5.5	Toimintatulot	29
5.5.1	Lipputulot	30
5.5.2	Kuntaosuudet 2026–2028	31
5.5.3	Muut tulot	33
5.6	Toimintamenot	34
5.6.1	Palvelujen ostomenot	35
5.6.1.1	Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset.....	35
5.6.1.2	Infrakustannukset	37
5.6.1.3	Muut ostopalvelut	38
5.6.2	Henkilöstömenot	39
5.6.3	Muut toimintamenot	39
5.7	Rahoitustuotot ja -kulut	40
5.8	Tilikauden tulos	40
6	INVESTOINNIT JA POISTOT	42
7	KESKIPITKÄN TÄHTÄIMEN KUNTAOSUUSENNUSTEET 2030 JA 2035.....	43

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2026-2028

Liite 2: Rahoituslaskelma 2026-2028

Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet 2026-2028

Liite 5: Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2028

Liite 6: Vaihtoehtoiset skenaariot

1 TOIMITUSJOHTAJAN ESIPUHE

HSL:n uusi strategiakausi alkaa vuonna 2026, ja siksi tämä toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2026–2028 on valmisteltu ilman voimassaolevaa strategiaa. Valmistelua on ohjannut pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajien tuleville vuosille asettamat tavoitetasot erityisesti HSL:n toiminnan tuottavuudelle, operoinnin tehokkuudelle sekä kuntasubventiolle. Olemme pyrkineet myös rakentamaan jatkuvuutta HSL:n voimassaolevaan strategiaan. Kuntayhtymän strategiaa 2026–2029 valmistellaan parhaillaan yhteistyössä omistajakuntien kanssa, ja sen kautta etsitään ratkaisuja tulevilla sivuilla esitettyihin haasteisiin.

Seudun joukkoliikennepalvelu paranee merkittävästi tulevina vuosina, kun Kruunusillat ja Espoon kaupunkirata valmistuvat. Samalla kuitenkin useat suuret peruskorjaukset eri puolilla seutua haastavat lähes kaikkia liikennemuotoja, ja joudumme järjestämään mittavia korvaavan liikenteen järjestelyjä.

Haluamme tehdä joukkoliikenteestä asiakkaillemme ylivoimaisen helppoa ja sujuvaa, ja tästä pidämme kiinni kaikista poikkeusjärjestelyistä huolimatta. Tavoittelemme linjakohtaisen kannattavuuden paranevista ja liikenteen optimointia todellisen kysynnän perusteella liikennedatohankkeen avulla. Liitämme HSL-sovellukseen ja Reittioppaaseen entistä enemmän erilaisia liikkumisen palveluita, ja lisäämme myös muita ominaisuuksia matkanteon tueksi.

Tulevaisuudessa vastuullisuus on myös integroitu osaksi koko HSL:n strategiaa ja toimintatapaa niin sisäisesti kuin ulkoisestikin. Olemme päästöttömän joukkoliikenteen edelläkävijä ja kestävä, yhdenvertainen ja turvallisen liikkumisen mahdollistaja. Päästötavoitteemme tukevat jäsenkuntiemme ilmastotavoitteita. Panostamme edelleen sähköbussiliikenteeseen, sillä ne ovat meluttomia, niillä on alhaiset elinkaaripäästöt ja niiden liikennöinti on dieselbussien liikennöintiä edullisempaa. Vuonna 2028 sähköbusseilla ajetaan jo yli 70 prosenttia HSL:n bussiliikenteestä. Keskeisenä sosiaalisen vastuun tavoitteena on varmistaa HSL-joukkoliikenteen esteettömyys yhteistyössä kumppaneidemme kanssa. Panostamme myös joukkoliikenteen turvallisuuteen.

Pääkaupunkiseudun kaupungit ovat asettaneet kuntasubvention tavoitetasoksi 57 prosenttia vuodelle 2026 ja 55 prosenttia vuodelle 2029. Samanaikaisesti sekä infra- että operointikustannukset kasvavat nopeasti. Infra-kustannukset kasvavat tästä vuodesta 10 miljoonaa euroa vuonna 2026 ja vuoteen 2028 mennessä yhteensä 30 miljoonaa euroa muun muassa Kruunusiltojen valmistumisen myötä. Operointikulut nousevat 15 miljoonaa euroa vuonna 2026 ja lähes 54 miljoonaa euroa nykyistä korkeammalle tasolle vuonna 2028. Operointikustannusten nousun taustalla ovat etenkin mittavat, työmaiden vaativat korvaavan liikenteen järjestelyt, mutta myös Kruunusiltojen liikenteen aloitus.

TTS-kauden jälkeen valmistuu lisäksi paljon infrahankkeita: muun muassa Vantaan ratikka, Espoon kaupunkirata, Vihdintien pikaratikka, muut Länsi-Helsingin raitiotiet ja Laajasalon ratikkayhteyden jatkaminen keskustan läpi Jätkäsaareen. Lisäksi Koskelan varikko nostaa operointimenoja. Näiden yhteisvaikutuksena infra- ja operointikulut kasvavat 62 miljoonaa euroa vuoden 2029 aikana, mikä tarkoittaa yli 145 miljoonan euron kustannusten nousua vuoden 2025 ennusteeseen verrattuna.

Tänä vuonna kuntasubventio on ensimmäisen osavuositarkastuksen perusteella lähes 59 prosenttia. Infra-kustannusten kova kasvu yhdistettynä tavoitteeksemme asetettuun 55 prosentin kuntaosuuteen johtaa laskennallisesti jokaisena vuonna 2026–2029 yli kuuden prosentin korotuspaineeseen lippujen hintoihin. Silti päätyisimme arviolta 56,7 prosentin subventiotasolle 2029. Subventiotavoitteen saavuttaminen edellyttää siksi myös liikennetarjonnan leikkaamista. Tämän suunnitelman liitemateriaaleissa on esitelty myös vaihtoehtoisia skenaarioita tilanteissa, joissa lippujen hintoja korotettaisiin kuuden prosentin sijaan vähemmän. Huolehdimme joka tapauksessa, että HSL:n oman toiminnan tuottavuus paranee.

Tämänvuotinen HSL:n strategian uudistustyö osuu hyvään ajankohtaan. Koronavuosien jälkeen ihmiset ovat löytäneet uudet liikkumistottumukset. Etätyö on vähentänyt työmatkojen määrää sekä autolla että joukkoliikenteellä ja kasvattanut asiointi- ja ostosmatkojen roolia. Kansainvälisessä vertailussa HSL:n joukkoliikenteen laatu ja luotettavuus, asiakastyytyväisyys ja kulkumuoto-osuus (23 %) ovat huipputasolla. Meidän on varmistettava, että joukkoliikenne pysyy kilpailukykyisenä vaihtoehtona suhteessa autoiluun myös tulevaisuudessa.

Joukkoliikennettä haastavat nyt ja tulevaisuudessa uudet, edullisemmat taksipalvelut ja tulevaisuudessa myös itseajavat autot, mikä voi johtaa katuverkon ruuhkautumiseen ja liikkumisen epätasa-arvoistumiseen. Liikkumisen palvelut valitaan ensisijaisesti vaivan, matka-ajan ja hinnan perusteella. Strategiassa on löydettävä keinoja joukkoliikenteen hintojen nousun hillitsemiseen sekä kustannustehokkaan ja kilpailukykyisen joukkoliikenteen rakentamiseen. Meidän tulee löytää strategiassa uusia tulonlähteitä sekä keinoja vastata entistä paremmin alueen asukkaiden liikkumistarpeisiin. Uusi lipunmyynnin taustajärjestelmämme auttaa meitä lipputuotteiden nopeammassa kehittämisessä, ja haemme kasvua valituista kohderyhmistä. Yritysmyyntissä tavoittelemme myös kovaa kasvua ja tuemme työelämän kohtaamia.

Helsingin seudun vetovoima on tärkeä asia paitsi HSL:lle myös koko Suomen menestykselle. Siksi etsimme ratkaisuja yhteistyössä henkilöstömme, jäsenkuntien, muiden viranomaisten, kumppaneiden ja sidosryhmien kanssa. Haluamme hakea yhdessä seudun tahtotilan liikennejärjestelmän kehittämiseen, ja haemme myös valtion sitoutumista seudun elinvoiman kehitykseen tulevan MAL-sopimuksen kautta.

HSL:llä on jälleen edessä taloudellisesti haastavia vuosia, ja infrakustannusten kasvu yhdistettynä subventiotavoitteeseen on johtamassa korkeisiin lipunhintoihin tulevaisuudessa. Ratkaisun avaimet eivät kuitenkaan ole pelkästään HSL:n käsissä. Tulevalla strategiakaudella 2026–2029 ja strategian valmistelussa toivomme löytävämmekin yhdessä luottamushenkilöidemme ja omistajiemme kanssa pitkäkestoisien ratkaisun, johon kaikki osapuolet sitoutuvat. Omistajien käsissä on kulujen hillintä esimerkiksi infra- ja korvausjärjestelmää uudistamalla. Poliitikkojen käsissä ovat vastuulliset päätökset, esimerkiksi hinnoittelusta ja liikennetarjonnan palvelutasosta. Me HSL:ssä taas sitoudumme oman toimintamme tuottavuuden parantamiseen, operoinnin tehostamiseen ja uusien tulonlähteiden löytämiseen.

Yhdessä kaikki on mahdollista.

Vesa Silfver
vs. toimitusjohtaja

2 LAUSUNTOPYYNTÖ

Perussopimuksen mukaisesti HSL:n taloussuunnitelma ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Talousarviossa ja taloussuunnitelmassa toteutetaan strategian linjauksia ja tavoitteita. Talousarviovuosi on ensimmäinen vuosi kolmea vuotta varten laadittavasta taloussuunnitelmasta. Talousarviossa määritellään vuosittaiset kuntayhtymän tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Lisäksi toiminnan suunnittelussa otetaan huomioon kuntayhtymän vastuulle säädetty tehtävät.

Perussopimuksen mukaisesti HSL:n hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi ja hallituksen laatimasta ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen. Alustava taloussuunnitelma toimitetaan lausunnot jäsenkunnille viimeistään 15. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvion kanssa. Taloussuunnitelman tulee perussopimuksen mukaan sisältää mm. strategiasuunnitelman, tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Jäsenkuntien tulee perussopimuksen mukaan antaa lausuntonsa viimeistään 31. elokuuta.

HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa 31.8.2025 mennessä alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2026–2028 sekä kannanottoa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- TTS-materiaaleissa (liite 6) 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?**
- 57 % kokonaissubventio vuonna 2026 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?
- Infrakorvausmallista aiheutuu edellisten vuosien tapaan merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. **Miten kunnat näkevät tulevaisuudessa lippujen hintojen ja kuntaosuuksien kehitystavoitteiden tasapainon?**
- 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?
- 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?
- Tunnistavatko kunnat alueita tai yhteysvälejä, joilla **automaattiliikennettä** voisi pilotoida hakien uudenlaisia rahoitusratkaisuja (esim. kumppanuuksien kautta)?

3 YLEISPERUSTELUT

3.1 Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys

Euroalueen talous on kestänyt nollaa korkeammat korot, ja vaikka Suomen talouskehitys on ollut ulkoisten shokkien ja rakenteellisten ongelmien vuoksi heikkoa EU-maidenkin joukossa, talous kääntyi vuoden 2024 aikana tuottavuusvetoiseen kasvuun. Bruttokansantuotteen vuosikasvu palautui lopulta noltaan ja näkymä vuoteen 2025 oli myös investointien näkökulmasta aiempaa positiivisempi. Vuodesta 2025 alkaen Suomen BKT:n lähivuosien kasvun on ennustettu asettuvan yli prosentin tasolle. Alati muuttuvassa toimintaympäristössä erisuuntaiset riskit näyttäytyvät kuitenkin korostuneen suurina.

Maailmanpolitiikan ja globaalien olosuhteiden epävarmuus voi heikentää talouden kehitystä ainakin väliaikaisesti. Keväällä 2025 talouden kasvunäkymää varjostaa ennen kaikkea Yhdysvallat. Sen poliittisen johdon radikaalit otteet ovat tulleet laaja-alaisesti kyseenalaistetuksi. Mittakaavaa toimille, joilla se vaikiintunutta talousjärjestelmää, maailmanjärjestystä ja liittolaissuhteita haastaa, ei osattu odottaa. Epävarmuudet ovat taloudelle myrkyä. Yhdysvaltain kauppapoliittisten linjanvetojen pysyvyys voisi leikata Suomen kansantalouden vuositason kasvuluvuista jopa yli prosenttiyksikön verran. Toisaalta rahoitusmarkkinat voivat pakottaa lieventämään henkilövetoisen politiikan rajuimpia linjanvetoja. Talouden kasvunäkymien heikennyttyä lyhyiden korkojen lasku ja öljyn hinnan aleneminen lievittävät nousseen protektionismin vaikutuksia ja epävarmuutta. Myös erityisesti Saksan kaavailemat taloudelliset panostukset voivat piristää eurotaloutta. Toisaalta puolustusmenojen kasvua seuraava julkisen velan kasvu ja kestävä talouskasvun puute pysyvät euroalueen huolenaiheina. Julkisten lisäpanostusten odotettujen inflatoristen vaikutusten seurauksena valtionlainojen pitkät korot ovat nousseet.

Vaikka inflaatiopiikki on jo väistynyt, hintatasot ja korot ovat edelleen koholla. Kuluttajat kokevat edelleen inflaation olevan todellista korkeammalla tasolla. Ilman arvonlisäverokantojen nostoja hinnat ovat viime aikoina nousseet vain vähän. Palkankorotukset palveluissa kiihdyttävät inflaatiota kohti 2 %:n tavoitetta. Työllisten ostovoima paranee inflaation hidastumisen ja palkankorotusten myötä. Silti kuluttajien yleinen luottamus talouteen on edelleen heikkoa. Kuluttajien luottamus on toipunut vuodesta 2022, mutta erityisesti työttömyyden uhka on pitänyt sen pitkän aikavälin keskiarvonsa alapuolella. Myös aiempaa korkeammat korot, alv-kantojen korotukset, sosiaaliturvan muutokset ja globaalin toimintaympäristön epävakaus ovat heikentäneet yksityistä kulutusta. Erityisesti kestokulutushankinnat eivät ole näyttäytyneet kuluttajille houkuttelevina, mikä on heikentänyt asunto- ja autokauppaa. Säästämisaste on ollut koholla ja kaupan myyntivolyymit ovat olleet laskusuunnassa. Konkurssien määrä on kasvanut erityisesti pienyritysten kaatumisen myötä.

Työllisyyden heikkeneminen on hidastunut noin 72 %:n tasolle. Työttömyys puolestaan lähestyy kymmentä prosenttia, osin myös työvoiman kasvun seurauksena. Työmarkkinoilla ei ole odotettavissa suurempaa positiivista käännettä ainakaan ennen vuotta 2026. Myös osa-aikatyön kannusteiden heikkeneminen vaikuttaa työmarkkinoilla, joiden heikon tilan myötä positiivinen tulokehitys ei täysimääräisesti näy palkkasummissa. Silti kulutuksella on, ilman uusia shokkeja, potentiaalia piristyä vientivedolla maltillisesti kasvavien reaalityulojen, säästöjen ja alenevien korkojen myötä.

Sähkö on Suomessa laajalti uusiutuvaa ja keskimäärin varsin edullista. Energiakriisin jäljiltä hintavaihtelut ovat kuitenkin lisääntyneet. Sähkön odotetaan pysyvän edullisena ainakin vuosikymmenen lopulle, jolloin vihreän siirtymän investointien kasvattama kysyntä voi kuitenkin alkaa muuttaa tilannetta.

Suomen julkistalouden heikko kehitys johtuu talouskasvun hidastumisesta, ei niinkään kireästä talouspolitiikasta. Julkiset menot ovat kasvaneet myös puolustusmenojen ulkopuolella. Väestön ikääntymisen ja heikon kasvun seurauksena huomattavan alijäämäisenä pysyvän valtiontalouden säästöpaineeet jatkuvat. Talouskasvua pyritään seuraavaksi vauhdittamaan veronalennuksin. Talouden vaikea tila heijastuu myös kuntatalouteen. Työllisyyspalvelut ovat siirtyneet kunnille suhdanteessa, jossa myös työttömyyden kasvu vähentää verotuloja.

3.2 Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeino

Helsingin seudun väestön kasvu on kääntynyt nopeaan nousuun nettomuuttovoiton seurauksena pandemian aiheuttaneen hidastumisen jälkeen. Muuttojen osuus väestönkasvusta on ratkaisevaa, sillä luonnollinen väestönkasvu on vain noin 10 %. Seudun kotimaisen muuttovoiton palautuminen oli kuitenkin ulkomaista muuton kasvua selkeästi hitaampaa. Kotimaisen nettomuuton määrä on kuitenkin jatkanut tasaista kasvuaan, kun taas ulkomainen muuttoliike on hidastunut muun muassa työmarkkinatilanteen heikentymisen seurauksena. Vuositason lukumäärissä mitattuna kotimainen tulomuutto on vuosituhannen huipussaan, ja sen osuus nettomuuttovoitosta kasvoi 27 prosenttiin. Ikääntymisen myötä ulkomalaisella muuttovoitolla on seudun väestönkasvulle kasvava merkitys. Vuonna 2024 seudun väestönkasvu hidastui hieman edellisvuodesta ulkomaisen muuttovoiton vähenemisen vuoksi.

Asuinrakentamisen heikkous hidastaa seudun väestönkasvua, eikä rakennuslupien määrä ole lisääntynyt. Tilanne on erityisen heikko Vantaalla ja osassa KUUMA-kuntia. Sijoittajien rooli on keskeinen uudisasuntojen markkinoilla, ja jatkossakin valtion tukeman asuntotuotannon muutokset saattavat vahvistaa heidän rooliaan. Rakentamisen korkeat kustannukset ja hitaasti edistyvät raideyhteydet sekä niiden varsien vajaarakentaminen uhkaavat heikentää HSL:n taloutta. Myös sähköautojen yleistymisen vähentää autoilun käyttökustannuksia ja lisää painetta hajautetusta maankäytöstä, mikä heikentää seudun kilpailukykyä HSL:n kasvavien kustannusten vuoksi.

Heikko taloustilanne on ohjannut kuluttajia käytettyjen autojen kauppaan. Uusien henkilöautojen ensirekisteröinnit ovat vähentyneet Uudellamaalla vuodesta 2018 alkaen ja ovat ennätysalhaisia erityisesti suhteessa väestöön. Ladattavien henkilöautojen osuus uusista autoista on suuri, mutta se on pysähtynyt 50 ja 60 prosentin välille. Nuorten ikäluokkien ajokortillisten osuus on myös laskussa suurissa kaupungeissa.

Vuonna 2024 matkailijoiden yöpymisten määrä seudulla kasvoi, erityisesti kotimaisten yöpyjien ansiosta. Ulkomaisten yöpyjien määrä palautui hitaasti pandemian ja itärajan sulkeutumisen jälkeen, mutta kasvuvauhti kiihtyi loppuvuodesta. Ulkomaanlentojen määrät ovat vuoden 2018 tasolla ja satamien matkustajamäärät 2000-luvun lopun tasolla. Aluetalouden kokonaistuotannon positiivinen kehitys alkoi hiipua loppuvuodesta 2024. Rakennusalan heikko kysyntä ja kaupan alojen heikentynyt tilanne vaikuttivat keskeisesti aluetalouden hidastumiseen teollisuuden ja palvelujen orastavasta positiivisesta kehityksestä huolimatta.

Seudun työmarkkinat ovat heikentyneet muuta Suomea enemmän, ja toipuminen pandemiasta on edennyt hitaasti. Korkeakoulutettujen työttömien määrä on vuodesta 2023 lähtien ollut viime vuosikymmenten korkeimmalla tasolla. Avoimien työpaikkojen määrä suhteessa muuhun maahan on laskenut merkittävästi Helsingin seudulla. Työttömyyden kasvu on johtanut tuloerojen kasvuun. Erityisesti perustoimeentulotuen saajien määrä on lisääntynyt nopeasti reformien myötä. Vuonna 2025 opiskelijat lakkaavat saamasta yleistä asumistukea, mikä saattaa vaikuttaa nuorten asumis- ja liikkumisvalintoihin. Taloustilanteen voidaan odottaa vaikuttavan joukkoliikenteen keskeisten käyttäjäryhmien valintoihin ja maksuhalukkuuteen.

Kansainvälisissä ajankäyttötarkasteluissa nuorten viettämä aika yksin kotona ja muissa yksityisissä tiloissa on lisääntymässä, ja tottumukset jäänevät korkealle tasolle. Digitalisoituminen voi muuttaa ja eriyttää liikkumiskysyntää. On myös huomattava, että väkivaltarikosten määrä on lisääntynyt alueella. Vuosina 2015–2020 kehitys oli suhteellisen maltillista, mutta vuodesta 2021 alkaen yleinen yhteiskunnallinen levottomuus on näkynyt nopeammin kasvavina väkivaltarikosten määrinä. Tämä voi osaltaan vaikuttaa negatiivisesti kaupunkitilan ja joukkoliikenteen käytön houkuttelevuuteen.

3.3 Riskienhallinta ja keskeisimmät riskit

HSL:n merkittävimmät tunnistetut riskit liittyvät matkustajamäärien kehitykseen, joukkoliikenneinfra-
hankkeiden kustannusvaikutuksiin kuntayhtymän taloudessa, bussiliikenteen tuotantomarkkinaan, yleisen taloustilanteen heikkenemiseen, kuljettajapulaan, tietojärjestelmien toimintaan, teknologian kehitykseen, ilmastonmuutokseen sekä globaaliin epävarmuuteen.

EU-tasoisessa sekä kansallisessa lainsäädännössä on viime vuosina nähty useita uusia velvoitteita liittyen riskienhallintaan, kriittisen infrastruktuuriin suojaamiseen, kyberturvallisuuteen sekä varautumiseen ja valmiuteen. Uudessa lainsäädännössä on huomioitu aiempaa paremmin myös alihankinta- ja palveluketjut sekä velvoitteiden laiminlyönnistä säädetty voimakkaat sanktiot. Velvoitteita on näköpiirissä myös lisää tulevana vuosina. Tämän takia HSL:n on huomioitava entistä paremmin varautumiseen ja riskienhallintaan liittyvät velvoitteet myös liikennöitsijöiden sekä muiden yhteistyökumppanien ja sidosryhmien kanssa tehtävissä sopimuksissa. Myös omaan riskienhallintaan, varautumiseen ja jatkuvuudenhallintaan on panostettava.

3.3.1 Strategiset riskit

Merkittävimmät taloudelliset riskit liittyvät heikkoon taloustilanteeseen ja inflaatioon. Myönteinen taloudellinen kehitys ja lähityön lisääntyminen voisivat lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja lipputuloja sekä parantaa käyttöastetta.

Sähkön hintataso ja sen vaikeasti ennustettava kehitys aiheuttavat kustannusriskin liikennöintikustannuksiin. Bussiliikenteessä ja kaupunkiraideliikenteessä kustannustaso on sidottu indekseihin. Polttoainneiden hintataso on laskenut huomattavasti alkuvuonna 2025 ja sen arvioidaan pysyvän suhteellisen va-

kaana. Raakaöljyn hinnan ei odoteta nousevan merkittävästi lähiaikoina, mutta maailmanlaajuisesti epävarma talous- ja turvallisuustilanne tekee ennakkoinnista haastavaa. Sähkömarkkinoiden herkkyydet, kuten joustojen ja niiden puutteiden vaikutukset, voivat aiheuttaa merkittäviä heilahteluja esimerkiksi tarjonnan vaihtelun aiheuttamien pullonkaulojen ja kysyntäpiikkien aikana. Sää- ja ilmasto-olosuhteiden kehityksellä on yhä enemmän merkitystä talouden toimintaympäristön kannalta, erityisesti talvikaudella.

Päästöttömän liikenteen edistäminen on tärkeä tavoite, jota lainsäädäntö tukee sekä kansallisesti että EU-tasolla. Sähköbussien määrää on lisätty tavoitetasoon nähden merkittävästi enemmän viime vuosina, mutta kaluston hankintaan ja infrastruktuuriin liittyy riskejä. Yhteen käyttövoimaan perustuva joukkoliikenne on huoltovarmuuden näkökulmasta haastava. Sähköistymisen myötä on pystyttävä varmistamaan joukkoliikenteen toimintakyky myös häiriö- ja poikkeusoloissa.

Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ja Suomen NATO-jäsenyys ovat muuttaneet merkittävästi Suomen turvallisuusympäristöä, mikä vaikuttaa myös HSL:n toimintaympäristöön. Kyber- ja informaatio-operaatiot lisääntyvät myös kuntatason organisaatioita kohtaan. Kriittiseen infrastruktuuriin on kohdistunut sabotointia ja ilkivaltaa. Toimintaympäristömme ennakoimattomuus ja globaalit kriisit haastavat varautumiskapasiteettiamme monimutkaistuviin häiriötilanteisiin. Keskinäisriippuvuuksien tunnistaminen sekä yhteistyö jäsenkuntien ja sidosryhmien kanssa on entistä tärkeämpää.

3.3.2 Operatiiviset ja vahinkoriskit

Työmaiden ja asemien remontit vaikuttavat merkittävästi joukkoliikenteen sujuvuuteen lähivuosina, erityisesti raideliikenteessä. Bussiliikenteessä kuljettajapula jatkuu ja vaikuttaa liikenteen luotettavuuteen sekä lisää ajamattoman liikenteen määrää. Tämä saattaa vaikeuttaa matkustajamäärien kasvutavoitteiden saavuttamista ja hankaloittaa liikennöitsijöiden toimintaa. HSL:n tietopohja bussiliikenteen lähtö- ja linjakohtaisista matkustajamääristä on heikentynyt, koska HSL-sovelluksen mobiililippuja ei validoida liikennevälineeseen noustessa kuten matkakortteja. Raideliikenteessä ja Suomenlinnan lautan liikenteessä ei ole tätä ongelmaa, koska niissä on automaattiset ja manuaaliset laskentalaitteet. Bussiliikenteen täsmällisyystutkimukset esimerkiksi asiakaspalautteiden perusteella, ovat keino ratkaisujen löytämiseksi.

Merkittävimmät riskit tietojärjestelmille ovat tietoliikenne- ja sähkönjakelukatkokset sekä palvelunestohyökkäykset, jotka voivat häiritä tai estää toimintaa. Tietoturvan ja tietosuojan riskejä ovat tietomurrot ja tietojen eheyteen vaikuttavat häiriöt. HSL käyttää edistyneitä työkaluja suojautuakseen palvelunestohyökkäyksiltä ja keskittyy tietoturvaan sovelluskehityksessä. Security by Design -käytännöt tukevat turvallista kehitystä, ja kyberturvallisuustoimenpiteet ja riskiperusteinen lähestyminen parantavat kokonaisvaltaista resilienssiä.

Avainhenkilöriskejä ja asiantuntijuuden osaamiskapeikkoja on tunnistettu, ja niihin vastataan kehittämällä koko organisaation osaamista sekä sijaisjärjestelyjä.

4 ALUSTAVAT KESKEISET TAVOITTEET TTS-KAUDELLA 2026–2028

HSL:n strategia 2022–2025 – Asiakkuuksista kestäväään kasvuun päättyy vuoteen 2025. Uuden strategian valmistelutyö on käynnissä ja uusi strategia kausille 2026–2029 hyväksytään syksyllä 2025.

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

4.1 Asiakas

4.1.1 Asiakaskokemuksen keskeiset kulmakivet

Asiakaskeskeisyys on HSL:n tavoitteissa onnistumisen ydin. Pyrimme syventämään ymmärrystämme HSL-alueen liikkumistarpeista. Parempi asiakaskokemus ja asiakasymmärryksen lisääminen vahvistavat joukkoliikenteen suosiota ja uskollisuutta sekä kasvattavat tuottoja ja vähentävät hintaherkkyttä. HSL:n asiakasarvolupaus ja kilpailukeinot ohjaavat toimintamme suuntaa.

Arvolupauksemme on:

- Teemme kaikkemme, jotta liikkumisen ratkaisumme ovat asiakkaillemme luotettavia ja helppoja, tuntuvat juuri minulle tarkoitetulta ja ovat aina vastuullinen valinta.

Valitut keskeiset kilpailukeinomme ovat:

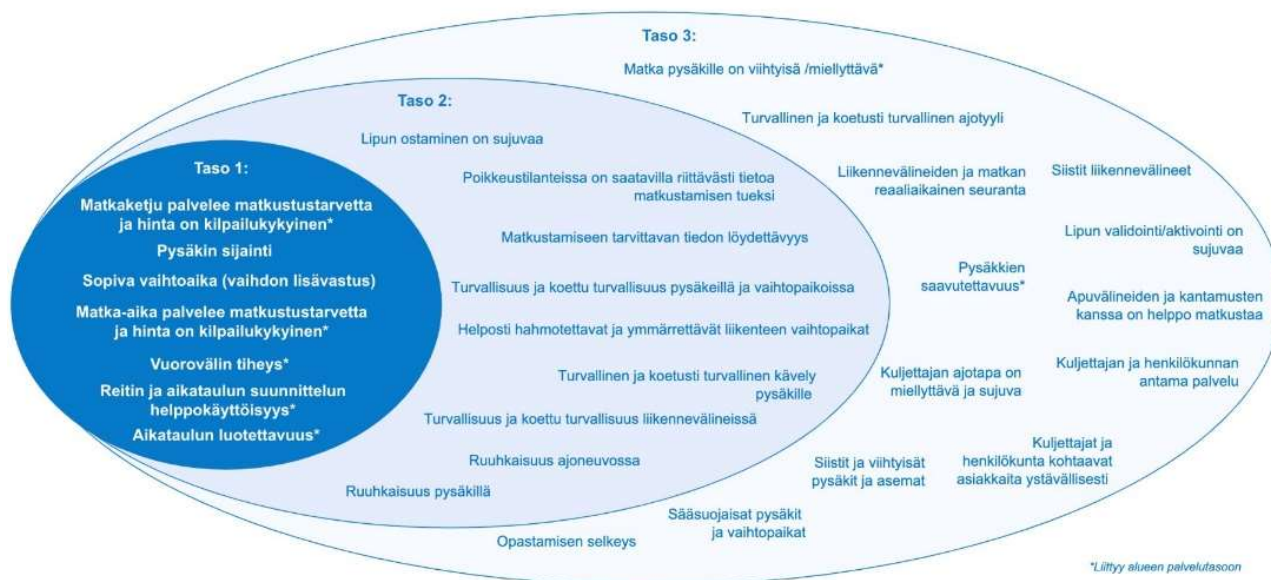
- selkeä, kustannustehokas ja verkostomainen linjasto ja sujuvat matkaketjut
- lipputuotteiden ja hinnoittelun selkeys
- helpot ja luotettavat digitaaliset palvelut, jotka tukevat henkilökohtaista asiakaskokemusta
- rohkeat vastuullisuusteot

Sujuvuus on asiakkaille keskeinen asia liikkumisvalintoja tehdessä. Sujuvuuden kokemus edellyttää koko asiakkaan polun tarkastelua, yli tulosalueiden, toimintojen ja palvelun tuottajien tuottaman kokemuksen. Luotettavuus on kaiken perusta, ansaitsemme asiakkaiden luottamuksen tarjoamalla stressittömän liikkumisen päivittäin. Liikkumisen turvallisuus on meille keskeinen prioriteetti. Mahdollistamme vastuullisuuden osaksi jokapäiväistä elämää ja tuomme aikamme suurimman haasteen arjen pieniin valintoihin.

Keräämme säännöllisesti tietoa asiakkaidemme toiveista, mielipiteistä ja matkustuskäyttäytymisestä lukuisilla erilaisilla menetelmillä. Ymmärryksen keruuta pitää tehdä kussakin kosketuspisteessä, mutta kerätty tieto pitää koota yhteen kokonaisuuden johtamisen näkökulmasta, asiakkaan poluille. Asiakasymmärryksen kartuttamisen tavoitteena on edistää toimintaa, joka vähentää asiakkaiden kokemia ongelmia ja hyödyntää mahdollisuuksia.

Asiakaskokemuksen kehittäminen on jaettu liiketoiminnan tason mukaan kolmeen tasoon. Ensimmäiselle tasolle kuuluvat sujuvat matkaketjut, matka-aika ja hinta. Tähän tasoon liittyvät myös vaihtamiseen kuluva aika ja vuorovälin tiheys. Seuraavalla tasolla ovat lipun ostamisen helppous, kuljettajan käytös ja liikennevälineen ruuhkaisuus. Matka-aikojen pitäminen kohtuullisena sekä kokemus hinnan ja vastineen suhteesta ovat keskeisiä mittareita palvelujen kehittämisessä.

Kuva 1: Asiakaskokemuksen kehittämisen eri tasot



Keskeisiä tutkimuksia ovat neljä kertaa vuodessa tehtävä NPS-kysely (Net Promoter Score) ja liikennevälineissä tehtävä asiakastyytyväisysmittaus (ASTY). Seuraamme myös tiiviisti palautteita ja asiakaskontakteja tekoälypohjaisen palvelun avulla, jotta voimme reagoida nopeasti asiakkaiden huolenaiheisiin.

4.1.2 Asiakaskokemuksen nykytila ja keskeiset toimenpiteet

Vuodesta 2021 alkaen HSL:n asiakastyytyväisyys on ollut korkealla tasolla: NPS-luku (Net Promoter Score) on liikkunut välillä 32-35 ja ollut parhaimmillaan 40. HSL:n asiakkaat ovat tyytyväisiä palvelun luotettavuuden ja toimivuuteen. Joukkoliikenne koetaan edelleen edulliseksi vaihtoehdoksi verrattuna yksityisautoiluun. Laaja verkosto mahdollistaa monille liikkumisen ilman omaa autoa. Asiakaskokemukset asiakaspalvelussa ovat pääsääntöisesti myönteisiä. HSL:n sovellusta käytetään reittivalintojen tekemiseen ja ajantasaisten tietojen saamiseen, ja sen käyttöä pidetään helppona.

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. Valmistuvat raideliikenteen hankkeet tuovat myönteisiä muutoksia, koska ne mahdollistavat linjaston kehittämisen.

Kuva 2: TTS-vuodet asiakkaan näkökulmasta

UUDET 2026-28 ASIAKKAAN NÄKÖKULMASTA

HYVÄÄ



LIIKENNE JA KALUSTO

- Joukkoliikennepalvelu paranee merkittävästi raideliikenteen hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunuvuorenrannassa (Kruunusillat) sekä Espoossa Leppävaaran ja Espoon keskuksen välillä (Espoon kaupunkirata). Valmistuvat raidehankkeet tarjoavat myös mahdollisuuksia linjaston kehittämiselle ja tätä työtä tullaan myös tekemään TTS -kauden aikana.
- Lähi vuosien aikana matkustajalaskentalaitteiden kattavuus paranee merkittävästi, mikä parantaa mahdollisuuksia tehdä liikenteeseen toteutuneen kysynnän perusteella kustannustehokkuutta edistäviä pieniä tarjontamuutoksia.
- Bussikaluston sähköistyminen etenee

MATKUSTAJAINFORMAATIO

- Liikennedata-hankkeessa uudistetaan ajoneuvojen informaatio
- Metron informaation asemilla paranee
- Uusien raitiovaunujen testaukset (kaudella ainakin maketti -testaus)
- Reittioppaan rooli eri liikkumispalveluiden integraatiossa vahvistuu (mukaan taksit, potkulaudat jne)

LIPUT JA HINNAT

- Sovelluksen uudistuksen myötä kaikki liput löytyvät samalta asiakastililtä. Asiakastiliin kautta oman asiakkuuden hallinnointi ja asiointi sekä yhä paremmat suositukset asiakkaille ovat mahdollisia
- Selvitämme asiakaslähtöisesti olemassa olevien lipputuotteiden parantamistarpeita ja kehitämme uusia asiakkaan tarpeeseen vastaavia lippu - tuotteita. Lisäksi kehitämme digitaalisia asiakaskanavia entistä helpomman itse asiointiin mahdollistamiseksi. Yhtenäistämme maksamisen ratkaisuja ja tuomme uusia maksutapoja maksutapoja kaikkiin digitaalisiin asiakaskanaviin.

HARMITTA



LIIKENNE

TTS-kautta 2026–2028 leimaavat erilaisten työmaiden joukkoliikennepalveluun aiheuttamat muutokset. Eri puolilla seutua rakennetaan ennätysmäisen laajasti uutta raideliikenneinfraa sekä korjataan tai uusitaan vanhaa infraa kuten asemia ja ratasilltoja. Rakennustöiden vaikutuksesta matka -ajat pitenevät monin paikoin ja asiakaskokemus heikkenee, kun raideliikennettä joudutaan korvaamaan hitaammalla ja pienemmän kapasiteetin tarjoavalla bussiliikenteellä. Työmaiden vaikutukset aiheuttavat erityisesti vuonna 2027 erittäin merkittävän kustannuslisäyksen korvaavan liikenteen järjestämisen kasvattaessa operointikustannuksia. Samanaikaisesti matka -ajat pitenevät ja tarjottavan liikenteen laatu heikkenee, ja hintoihin kohdistuu merkittävät nostopaineet.

- Mäkelänkadun saneeraus; bussit ja ratikat poikkeuksia
- Kaivokadun ja Rautatientorin metroaseman saneeraus
- Martinlaakson radan tunneli ja asemaremontit katkaisevat Kehäradan junaliikenteen
- Vantaan ratikan rakennustyömaa haittaa bussiliikennettä
- Vihdintien ratikkatyömaa haittaa
- Junatien metrosillan uudelleen rakentaminen
- Espoon kaupunkiradan työmaa

LIPUT JA HINNAT

- Hintojen korotuspaine

OSTO- JA ASIOINTIKANAVAT

- Loputkin lippuautomaatit poistuvat käytöstä
- Näyttölaitteiden määrä pysäkeillä vähenee absoluuttisesti

Joukkoliikennepalveluun on tulossa muutoksia erilaisten työmaiden aiheuttamien poikkeusten myötä. Seudulla rakennetaan uutta raideinfraa sekä korjataan tai uusitaan vanhoja rakenteita. HSL-alueen verkostomainen joukkoliikennelinjasto perustuu kattavaan runkoverkostoon ja liikenteen solmukohtiin, joiden kautta bussilinjat kulkevat. Tiheät vuorovälit mahdollistavat aikatauluvapaan liikkumisen ja erilaiset vaihtoehdot matkojen tekemiseen. Nykyinen linjasto mahdollistaa matkojen tekemisen joukkoliikenteellä myös monissa poikkeustilanteissa. Varaudumme tarvittaessa järjestämään korvaavaa liikennettä asiakasymmärryksen perusteella. Nykylinjaston ylläpidolla ja korvaavien yhteyksien järjestämisellä pyrimme varmistamaan joukkoliikenteen käytön ensisijaisena kulkumuotona myös poikkeustilanteissa.

TTS-kauden aikana päivitämme matkustajainformaatiota, parannamme ja kehitämme lipputuotteita asiakkaiden tarpeiden mukaan sekä helpotamme digitaalista asiointia. Yhtenäistämme maksamisen ratkaisuja ja lisäämme uusia maksutapoja kaikkiin digitaalisiin asiakaskanaviin. Laajennamme myös matkustajalaskennan kattavuutta busseissa ja raitiovaunuissa, joilla mahdollistamme entistä tarkemman kysynnän seurannan ja joukkoliikenteen tarjonnan suunnittelun.

Asiakaskeskeisyyden toteuttaminen vaatii muotoilua, joka muuttaa asiakasymmärryksen toiminnaksi ja ohjaa kehittämistä oikeissa kohdissa todellisten tarpeiden saavuttamiseksi. Asiakkaiden tarpeet, liiketoiminnan tavoitteet ja tekniset reunaehdot on yhdistettävä selkeiksi ja toimiviksi ratkaisuuksi.

HSL tavoittelee kasvua, asiakasuskollisuuden vahvistamista ja joukkoliikenteen käytön lisäämistä. TTS-kaudella haasteina ovat työmaat, palvelukatkot ja digiuudistukset, jotka vaikuttavat asiakaskokemukseen ja jatkuvuuteen. Asiakaskeskeisyys on avainasemassa päätöksen tekemisessä ja palveluissa. Muotoilun

avulla HSL voi reagoida ennakoivasti ja kehittää asiakaslähtöisiä ratkaisuja, jotka ylläpitävät olennaisten palveluiden käyttökelpoisuutta ja luottamusta.

Kehittämisessä käytetään yhteisiä muotoiluperiaatteita ja laatukriteerejä asiakasarvoa tuottavien ratkaisujen suunnittelussa. Muotoilun avulla varmistetaan HSL:n palvelu- ja brändilupaukset siten, että ne näkyvät palveluissa yhtenäisesti ja selkeästi. Yhteisesti sovitut määrittelyt tukevat muotoilutyön johdonmukaisuutta ja laadukkuutta eri yhteyksissä. Muotoilu kehittää asiakaspolkuja eri asiakasryhmille, joiden avulla HSL:n toiminnasta tulee yhä asiakaskeskeisempää ja jäsennellympää.

4.1.3 Liikenteen laatu (aikataulujen luotettavuus)

Myönteisen asiakaskokemuksen perusta on laadukas joukkoliikenne, joka on luotettavaa, sujuvaa ja täsmällistä. Hyvällä sopimusohjauksella ja sopimusten kehittämisellä voidaan parantaa näitä tekijöitä.

Kokonaan tai osittain suljetuissa ympäristöissä, kuten metrossa, junassa ja pikaratikassa, liikenteen laatu ja luotettavuus ovat lähtökohtaisesti korkeammalla tasolla kuin muun liikenteen seassa kulkevissa liikennemuodoissa, kuten busseissa ja raitiovaunuissa. Tämän vuoksi on tärkeää määrittää ja toteuttaa kullekin liikennemuodolle parhaiten soveltuvat kehitystoimenpiteet.

Etenkin talvikauden liikennöinnin luotettavuutta parantavia toimia on otettu käyttöön uusimmissa kilpailutetuissa liikennöintisopimuksissa, jotka tulevat voimaan vuonna 2026. Laadun kehityksen seuranta yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa on jatkuvaa toimintaa. Lisäpanostuksia kuitenkin tarvitaan aikataulujen yhteiseen kehittämiseen.

Bussiliikenteen sopimusehtoja kehitetään jatkuvasti painottaen liikennöitsijän korvauksen riippuvuutta luotettavuudesta ja täsmällisyydestä. Vuonna 2024 muutettiin luotettavuuskannusteen määräytymisperiaatteita kaikissa sopimuksissa. Talviliikenteen luotettavuutta parantavat toimet sisällytettiin vuoden 2026 uusimpiin sopimuksiin. Laadun seuranta liikennöitsijöiden kanssa on jatkuvaa, mutta aikataulujen yhteiseen kehittämiseen tarvitaan lisää panostuksia.

Uusissa kaupunkiraideliikenteen sopimuksissa (pikaraitio 2023, kaupunkiraitoliikenne 2025, metrolin-
teen jatkosopimus 2025) on keskitytty sopimusohjaukseen parantamaan laatua monipuolisemmilla kannusteilla, vaatimuksilla ja tarkemmalla raportoinnilla. Näitä käytetään Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa liikenteen laadun seurannassa ja parantamisessa. Metron luotettavuuden mittareihin lisättiin täsmällisyyden ja säännöllisyyden seuranta. Pikaraitoliikenteessä seurataan luotettavuutta ja täsmällisyyttä. Raitio-
liikenteessä keskitytään tulevaisuudessa pysäkkipysähdysten ja liikennevaloetujen kehittämiseen täsmällisyyden parantamiseksi.

4.1.4 Tulevien vuosien työmaiden ja muun operoinnin reunaehdot

Asiakkaiden palvelujen turvaaminen vaatii koko kauden suunnittelua, eikä vuosi kerrallaan varautuminen ole riittävää. Tulevat vuodet tuovat mukanaan merkittäviä työmaita. Kuntien on strategisesti päätettävä, kuinka vahvasti ne haluavat edistää joukkoliikenteen käyttöä, kaupungin houkuttelevuutta ja maan arvon

pysyvyyttä. Erityisesti itäinen Helsinki voi eristyä kiireisten siltatyömaiden vuoksi, joten palvelualojen työntekijöiden pääsy työpaikoille kohtuullisessa ajassa on varmistettava. Korvaavan liikenteen hankinta tuottaa haasteita.

Tulevien vuosien infrahankkeet aiheuttavat liikenteessä poikkeusjärjestelyitä ja heikentävät palvelutasoa. Erikokoiset katuhankkeet ja -työt sekä muut hankkeet vaikuttavat liikenteen sujuvuuteen ja matkustajakokemukseen, erityisesti Itä-Helsingin ja kantakaupungin välisillä matkoilla siltojen uusimisen vuoksi.

Vuonna 2026 joukkoliikenteeseen merkittävimmin vaikuttavat hankkeet ovat Mäkelänkadun peruskorjaus, joka alkaa vuoden 2025 jälkimmäisellä puoliskolla, sekä Vantaan ratikan ja Länsi-Helsingin raitiotien rakentaminen. Junaliikenteeseen vaikuttavat Espoon kaupunkiradan rakentaminen, Kehäradan asemien peruskorjaukset ja Nurmijärventien alikulkusillan peruskorjaus. Laajat katutyömaat aiheuttavat viiveitä bussiliikenteen matka-aikoihin ja poikkeusreittejä raitiovaunulinjoille. Rataverkolla tehtävät työmaat edellyttävät liikennekatkoja, joiden aikana junaliikenne joudutaan korvaamaan busseilla Leppävaaran ja Kirkkonummen sekä Huopalahden ja Myyrmäen välillä.

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 molemmin puolin, mutta metron osuuden korvaaminen busseilla metron kuormitetuimmalla osuudella vaikuttaa joukkoliikenteeseen laajemmin. Kruunusiltojen avautuva liikenne tarjoaa vaihtoehtoisen yhteyden Laajasalosta ja Kruunuvuorenrannasta keskustaan. Lisäksi Espoon kaupunkiradan rakentaminen vaatii junaliikenteen korvaamista busseilla Leppävaaran ja Kirkkonummen välillä.

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

4.1.5 Infran korjauksien ja ylläpidon optimointi tulevaisuudessa

Työmaajärjestelyihin liittyvien päätösten ja toteutusten vastuu kuuluu pääosin infrastruktuurin omistaville tahoille, kuten Väylävirastolle ja kaupungeille. HSL:llä on merkittävä vastuu varmistaa, että asiakkaat voivat tehdä sujuvia ja luotettavia matkoja myös muuttuvissa olosuhteissa. Tämä vastuu korostuu erityisesti tulevien suurten infratyömaiden yhteydessä matkaketjujen sujuvuuden ja ajantasaisen matkatiedon varmistamisessa. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää vahvaa palvelukehityksen suuntaamista, joka pohjautuu asiakasymmärrykseen ja tiedolla johtamiseen. Käytännössä tämä tarkoittaa esimerkiksi reaaliaikaisen tiedon parantamista työmaista ja niiden vaikutuksista liikenteeseen sekä selkeiden vaihtoehtojen reittien ja kulkutapojen viestimistä asiakkaille eri kanavissa. HSL kehittää opastusta ja digitaalisia palveluja, kuten Reittiopasta ja HSL-sovellusta, tukemaan poikkeustilanteita ja toimimaan saumattomasti fyysisen ympäristön kanssa.

Kansainvälisistä esimerkeistä haetaan oppia, miten suurten kaupunkien liikenneoperaattorit ovat vähentäneet häiriöiden vaikutuksia asiakaskokemukseen. Tavoitteena on luoda ennakoiva informaatiojärjestelmä, joka ohjaa asiakkaita sujuviin ja saavutettaviin reittivaihtoehtoihin. Vuonna 2025 on käynnistetty liikennedatahanke, joka uudistaa ajoneuvoissa tarjottavan tiedon.

Tulevien vuosien infrahankkeet aiheuttavat toteutusaikanaan poikkeuksia liikenteen järjestämisen mahdollisuuksiin ja palvelutasoon. Suuret ja pienet katuhankkeet ja -työt sekä muut hankkeet vaikuttavat liikenteen sujuvuuteen ja matkustajakokemukseen. Erityisesti Itä-Helsingin ja kantakaupungin välisiin matkoihin on tiedossa pitkään kestäviä poikkeusjärjestelyitä esimerkiksi siltojen uusimisen vuoksi.

Suurten poikkeusjärjestelyiden suunnittelu ja niihin varautuminen edellyttää pitkäjänteistä näkymää tulevaan ja riittäviä resursseja liikenteen hoitamiseen. Yhteistyö kuntien ja joukkoliikenteen infrasta vastaavien tahojen, kuten Kaupunkiliikenne Oy:n, HKL:n ja Väyläviraston kanssa on avainasemassa. Hankkeiden ajoituksen yhteensovitus on tärkeää niiden vaikutusten vuoksi keskeisillä väylillä.

Raideliikennettä korvaavan liikenteen hankintaa vaikeuttavat taloudelliset näkökulmat sekä rajalliset kalusto- ja kuljettajaresurssit, joiden käyttöä tulee suunnitella tarkasti. Palvelun tarjonnan suunnittelussa on tehtävä priorisointia, jotta voidaan tarjota joukkoliikennepalvelua ja turvata liikkuminen poikkeuksista huolimatta.

4.2 Kasvu

4.2.1 Haemme kasvua valituista kuluttajakohderyhmistä

HSL-alue on jaettu kolmeen kuluttajamarkkina-alueeseen: etelään, itään ja länteen. Alueellinen jako ei noudata kuntarajoja vaan mukailee HSL:n liikenteensuunnittelun aluevastuita. Alueiden liikkumistottumukset ja joukkoliikenteen palvelutarjonta vaihtelevat tiivistä kaupunkirakenteesta ja tiheästä palvelutarjonnasta maaseutumaisiin ja haja-asutusalueisiin sekä harvempaan liikennöintiin. Koska liikkumistarpeet ovat erilaisia, asiakkaiden liikkumisprofiiliin ja kohderyhmien tunnistaminen on tärkeää.

HSL pyrkii kasvattamaan toimintaansa asiakasymmärryksen kautta tunnistettujen ja valittujen kuluttajakohderyhmien avulla. Tämä vaatii nykyisen asiakastiedon ja segmentoinnin rikastamista, arvo-, motivaatio- ja tarveperusteisesti jäsentyvien kohderyhmien muodostamista, markkinoinnin ja myynnin tavoitteiden määrittelyä kohderyhmäperusteisesti sekä kohderyhmien asiakkuuksien ja ostokäyttäytymisen seuranta HSL:n kokonaistavoitteiden saavuttamiseksi. HSL on toteuttanut aiemmin strategiakaudella 2021-2025 asiakassegmentointityön, jonka tuloksena liikkujaprofiilit otettiin käyttöön alkukevällä 2025. Nykyiset käytössä olevat liikkujaprofiilit ovat seuraavat (ks. alla).

Kuva 3: Liikkujaprofiilit

Joukkoliikkuajat		Pyöräilijät	
Rutinoitunut joukkoliikkuja Kuljutapana pääasiallisesti joukkoliikenne, jota tukee kävely. Liikkumistarve on päivittäistä.	Joukkoliikkumista suosiva Kuljutapana pääasiallisesti joukkoliikenne, jota tukee autoilu erityisesti vapaa-ajan matkoilla. Liikkumistarve voi olla päivittäistä tai lähes päivittäistä.	Rutinoitunut pyöräilijä Kuljutapana pääasiallisesti oma polkupyörä, jota kuitenkin tukee auto ja/ tai joukkoliikenne. Liikkumistarve on päivittäistä, mutta työmatkoja ei yleensä ole päivittäin.	Pyöräilyä suosiva Kuljutapana pääasiallisesti oma pyörä, jota tukee auto ja/ tai joukkoliikenne. Liikkumistarve voi olla päivittäistä tai lähes päivittäistä. Liikkumistarve on matalampi kuin aktiivisilla pyöräilijöillä.
Autoilijat		Kävelijät	Soveltajat
Rutinoitunut autoilija Kuljutapana pääasiallisesti auto. Liikkumistarve on päivittäistä.	Vähän liikkuvat autoilijat Kuljutapana pääasiallisesti auto. Liikkumistarve on keskimääräistä matalampi, eikä matkoja ole päivittäin. Erityisesti työmatkojen määrä on muita ryhmiä matalampi.	Kuljutapana pääasiallisesti kävely, jota täydentää auto ja/ tai joukkoliikenne. Kävelyn rooli korostuu erityisesti vapaa-ajan matkoilla. Liikkumistarve on päivittäistä, mutta työmatkoja ei yleensä ole päivittäin. Autolle ja/ tai joukkoliikenteellä ei yleensä ole tarvetta päivittäin.	Kuljutavat vaihtelevat paljon. Yhdistävänä tekijänä toimii erityisesti kaupunkipyörien ja sähköpotkautojen käyttö. Liikkumistarve on päivittäinen, mutta työmatkoja ei yleensä tehdä päivittäin.

Nykyisten tunnistettujen liikkujaprofiilien perusteella myynnin ja markkinoinnin painopiste eri asiakaskohderyhmissä tarkoittaa käytännössä kasvun hakemista joukkoliikennettä käyttävien (rutinoituneet joukkoliikkuajat) ulkopuolelta. Tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta erityisesti autoilijoiden ja joukkoliikennettä muihin kulkumuotoihin yhdistäviä ryhmien keskuudessa. Huomioimme myös HSL-alueen ulkopuolella sijaitsevien harvemmin joukkoliikennettä hyödyntävien henkilöiden tarpeet (vierailijat, turistit).

Tämä pyrkimys haastaa HSL:ää palvelutarjonnan, tuotteiden ja myyntikanavien osalta. On tärkeää varmistaa palveluiden joustavuus, matala asiakkuuden kynnyksensä sekä digitaalisten palvelujen selkeys ja helpous. Näiden ryhmien erilaiset tarpeet ja perusteet valita eri kulkumuotojen välillä on otettava huomioon, kuten myös se, kuinka hyvin joukkoliikennetarjonta kattaa oman alueen ja matkaketjun tarpeet.

Suunnittelukaudella HSL lisää asiakasymmärrystä kehittämällä arvo- ja motivaatioperusteista asiakassegmentointia. Tavoitteena on ymmärtää paremmin liikkumistapojen valintaan liittyviä tekijöitä, tunnistaa keskeiset asiakassegmentit ja tarkentaa toimenpiteitä niiden palvelemiseksi. Tämä auttaa kohdentamaan toimenpiteet ja markkinoinnin tehokkaammin kuluttajaryhmille vastaamaan heidän tarpeitaan ja mieltymyksiään (tone-of-voice).

Asiakassegmentoinnin täydentäminen ja käyttöönotto sekä asiakaspolkujen kautta johtaminen tukevat HSL:n asiakaskeskeistä lähestymistapaa. Segmentointia käytetään strategisesti markkinoinnissa, liikennesuunnittelussa ja päätöksenteossa tarkkailemalla asiakkuuksien tilaa ja ostojen kehitystä. Kohderyhmien kasvutavoitteet saavutetaan seuraamalla säännöllisesti brändi- ja asiakaskokemusta sekä myynnin tilannetta.

Päivitetty asiakaskohderyhmäymmärrys yhdistetään HSL:n ostosegmentointiin, mikä parantaa kykyä tarkastella eri asiakasryhmien osuutta ja heidän palvelukäyttäytymistään. Tarkempi kohderyhmäymmärrys ja kehittyvä seurantatieto mahdollistavat suunnitelmallisen ja asiakaslähtöisen markkinoinnin ja myynnin tavoitteiden asettamisen.

On tärkeää tunnistaa asiakkaiden yksilölliset liikkumisprofiilit. Keräämme ja yhdistämme liikkumistiedot niiden antaneiden asiakkaiden henkilötietoihin ja tarjoamme heille uusia palveluita sekä parempaa asiakaskokemusta. Keskeisin asiakastietomme on reaaliaikainen liikkumistieto, joka mahdollistaa odotusten ja tarpeiden ennakkoinnin. Hyödynnämme tätä tietoa suunnitellessamme sopivampia palveluita. Aktivoimme asiakkaiden tunnistautumista ja sovelluksen käyttöä, jotta voimme palvella heitä paremmin.

Kasvun potentiaalia on myös muiden kestävien kulkutapojen muodostamassa kokonaisuudessa. Liityntämatkojen pyöräileminen parantaa runkoliikenteen saavutettavuutta, mutta lippulajitutkimuksen mukaan pyöräilyn osuus liityntämatkoista on suhteellisen matala muihin liikkumismuotoihin verrattuna. Tutkimusten mukaan pyöräpysäköinnin turvallisuuteen liittyvät huolet ovat keskeinen este pyöräilyn osuuden kasvulle. Tämän potentiaalin realisoimiseksi kehitämme seudullista kaupunkipyöräpalvelua sekä pyöräpysäköintitilojen tunnistautumisjärjestelmiä. Näiden toimenpiteiden avulla voimme parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa liityntämatkoilla kustannustehokkaasti.

4.2.2 Yritysmyyntiin kasvua segmentoinnin ja kohdentamisen avulla

Yrityслиiketoiminta on noin 15 % HSL:n kokonaismyynnistä, ja siinä on huomattavaa kasvupotentiaalia. Vain 25 % Helsingin seudun työnantajista tarjoaa työmatkaetua, ja suuri osa heistä tarjoaa edun vain osalle henkilöstöstä tai osan vuosilipun hinnasta. Tavoitteenamme on 50 % myynnin kasvu vuonna 2026 vuodesta 2025, mikä tarkoittaa 100 miljoonan euron myyntitavoitetta. Arvioimme, että tästä kasvusta uuden myynnin osuus on 30 %, eli noin 10 miljoonaa euroa. Kasvua haetaan erityisesti työsuhte-etumyyntiin kumppaneiden avulla ja omaan yritysportaaliimme.

Rakennamme kestäväää kasvua asiakasymmärryksen ja datan pohjalta. B2B-asiakkaat (business to business, eli yritysasiakkaat) odottavat strategista kumppanuutta, arvoa tuottavaa yhteistyötä ja syvempää ymmärrystä heidän tarpeistaan. Asiakkuuden hallinta, hoivaaminen ja johtaminen ovat keskiössä. Tämä vaatii oman datan keräämistä, kohderyhmän syvällistä tuntemusta ja myynnin sekä markkinoinnin strategista yhteistyötä.

Kaupallisen tiimin on tärkeä ymmärtää asiakkaan matkaa ja tapoja ostaa ollakseen relevantti kaikissa käänteissä. Tiivis yhteistyö henkilöstöetukumppaniverkoston kanssa tarjoaa asiakkaalle enemmän mahdollisuuksia, säästää asiakashankinnan ja -palvelun kustannuksia, sekä parantaa asiakaskokemusta. Panostukset digitaalisiin kyvykkyyksiin vaikuttavat tulevaisuuden myynnin menestykseen. Teknologia auttaa

tehostamaan myynnin ajankäyttöä, lyhentää myyntisyklejä ja parantaa vaikutusmahdollisuuksia ostopolun eri vaiheessa. Tekoälyn yleistyminen vaikuttaa mm. asiakkaiden hakukäyttäytymisen muutokseen, jolloin luottamuksen ja brändin merkitys korostuu entisestään.

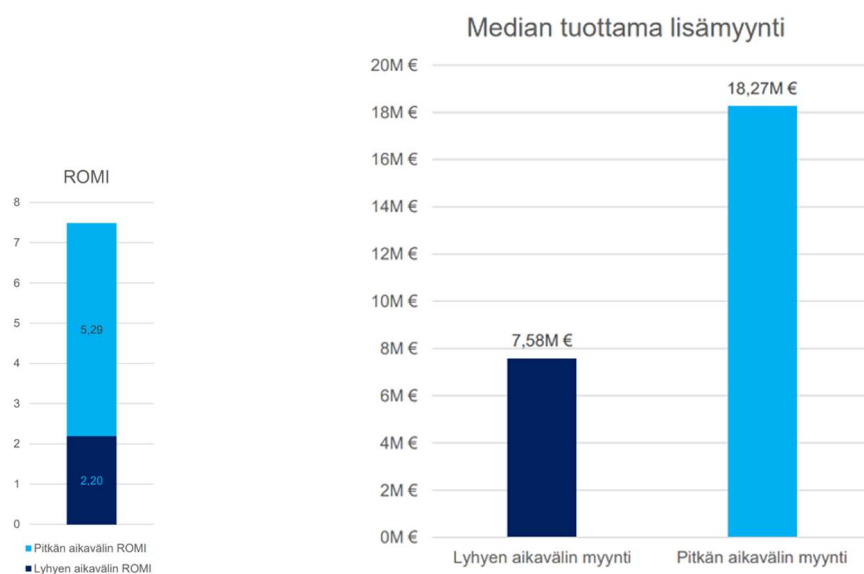
Tulevaisuudessa yrityspäätäjien ostoprosessi tulee olemaan enemmän markkinointiin perustuva. Pienempien yritysasiakkaiden myynti siirretään itsepalvelukanaviin myyntikustannusten hallitsemiseksi. Suurasiakkuudet tullaan hoitamaan henkilökohtaisen myyntityön keinoin sekä omien että kumppaneiden toimesta. Markkinoinnin ja myynnin tiivistä yhteistyötä vaaditaan ostoprosessin eri vaiheissa, jotta asiakkaita voidaan palvella mahdollisimman tehokkaasti monikanavaisesti.

4.2.3 Optimoimme markkinoinnin sijoitetun pääoman tuoton

ROMI (Return of Marketing Investment) mallinnus mittaa markkinointitoimenpiteiden vaikutuksia lipunmyyntiin. HSL käyttää tätä analyysiä ymmärtääkseen, miten markkinointikampanjat vaikuttavat lyhyen aikavälin lipputuloihin (1vk-1kk). Myynti- ja markkinointidata vuosilta 2023–2024 muodosti mallin, joka tunnisti tehokkaimmat toimet ja mediakanavat. Toukokuun 2025 tulokset osoittavat, että yksi euro investoituna markkinointiin tuottaa lyhyellä aikavälillä keskimäärin 2,2 euroa lisämyyntiä, vertailu esimerkiksi FMCG-ala, jossa tuottoluku on noin 1,3 euroa. Mediainvestoinnit ovat tuottaneet lyhyellä aikavälillä yhteensä 7,58 miljoonaa euroa lisämyyntiä, lisäksi pitkän aikavälin lisämyynti (aikaväli 4kk-1vuosi) oli 18,3M€. Yhteenlaskettu markkinointi-investoinnin ROMI on 7,5. (kuva 1).

Mallinnuksessa ei havaittu todisteita mediaan tehdyistä yli-investoinneista. Digitalliset mediat vaikuttavat tehokkaimmin lyhyen aikavälin lipputulomyyntiin. Mallinnus ei huomionnut uusien asiakkaiden lipputuloja nykyisiin asiakkaisiin verrattuna eikä median vaikutusta ostosegmentteihin. HSL hyödyntää näitä tuloksia tulevilla mediainvestointiallokaatioissa.

Kuva 4: Median tuottama ROMI ja lisämyynti



4.2.4 Etsimme kumppanuuksia kaupallisten tahojen kanssa

HSL:n yritysmyynti tekee yhteistyötä kaupallisten tahojen kanssa seuraavin periaattein:

- Edistämme työmatkaedun ja työnantajapalveluiden myyntiä ja markkinointia.
- Teemme lippukauppaa tapahtumien yhteydessä, jolloin kumppani tarjoaa joukkoliikennelipun ostomahdollisuuden tai sisällyttää sen palveluun. HSL voi myös markkinoida tapahtumaa omissa kanavissaan.
- Kumppani ostaa HSL:lta QR- tai koodilippuja ja sisällyttää ne omaan palveluunsa.
- Kumppani käyttää HSL-Open rajapintaa ja tarjoaa HSL:n matkaliput omassa sovelluksessaan.
- Kumppani tarjoaa HSL:n asiakkaille personoituja etuja ja maksaa tästä markkinoinnista HSL:lle digitaalisissa ympäristöissä.

HSL kehittää asiakkaille sujuvampia matkaketjuja yhdistämällä eri liikkumismuotoja. Yhteistyö laajenee useiden toimijoiden kanssa, ja uusia palveluja lisätään HSL:ään digitaalisiin palveluihin. Kumppaneita ovat mm. kaukoliikenne, liityntäpysäköinti, taksipalvelut, sähköpotkulaudat, mikromobilitteetti kuten kaupunkipyörät sekä vesiliikenne sekä monet matkailu- ja majoittumispalvelut. Sähköpotkulautayhtiöt voidaan esimerkiksi integroida HSL:n palveluihin uuden lainsäädännön myötä. Tavoitteena turvallinen, säädelty ja käyttäjäystävällinen kokemus, joka tukee kuntien kestävästä liikkumisesta tavoitteita. Taksipalvelut täydentävät julkista liikennettä erityisesti rajallisissa liikkumistilanteissa.

Työnantajapalvelut

Työnantajapalveluiden osalta HSL:n yritysmyynti on tehnyt markkinakartoitusta, jonka perusteella työmatkaedulla on edelleen paljon kasvumahdollisuuksia markkinoilla. Koska myyntiorganisaation laajentamisessa on rajoitteita, kumppanuudet esimerkiksi henkilöstöetuja tarjoavien yritysten tai henkilöstöhallinnon päättäjien kanssa voivat tukea yritysmyynnin kasvutavoitteita HSL:n ydinliiketoiminnassa. Yritysmyynti etsii aktiivisesti näitä kumppanuuksia.

Lippujen tukkukauppa tapahtumissa

Lippujen tukkukauppa tapahtumissa on vakiintunut tulokselliseksi osaksi HSL:n yritysmyyntiä. Tapahtumayhteistyössä yhdistyy useita HSL:n tavoitteita ja toimintoja: yritysmyynti hankkii lipputuloja suurina määrinä, tapahtuman liikkuminen toteutetaan resurssitehokkaasti, ja monet sellaiset henkilöt, jotka eivät tavallisesti käytä joukkoliikennettä, saavat käyttökokemuksia (esimerkiksi autoilijat). Lisäksi HSL pystyy hyödyntämään omia viestintäkanaviaan sekä kaupallisesti että asiakasviestinnällisesti. Yritysmyynti etsii aktiivisesti näitä kumppanuuksia ja kehittää palveluita yhteistyössä teknologian kanssa.

Liikkuminen osana palvelua (Mobility as a Feature)

Liikkuminen osana palvelua (Mobility as a Feature) tarkoittaa lipunmyyntiä kumppaneille, joiden asiakkaat tarvitsevat joukkoliikennettä. Jos kumppani sisällyttää joukkoliikennelipun palveluihinsa, se parantaa asiakaskokemusta, vähentää CO₂-päästöjä, säästää pysäköintitilaa ja luo kilpailuetua. Näitä käyttötapauksia on esimerkiksi matkailussa ja kokouspalveluissa. Kätevä lippujen jakeluteknologia vaatii kehitystä, jolloin loppukäyttäjältä ei vaadita HSL-sovelluksen käyttöä, esimerkiksi QR-koodiliput, vastaa kysyntään. Lähitulevaisuudessa personoitu palveluiden viestintä HSL:n digikanavissa hyödyntää asiakasdataa, tuoden markkinoinnin lisätuloja ja edistäen resurssiviisasta liikkumista. HSL kerää aktiivisesti käyttötapauksia ja kehittää palvelua teknologisesti.

HSL Open (Mobility as a Service)

Myös HSL Open (Mobility as a Service) sisältää potentiaalia. HSL:n yritysmyynti pyrkii kartoittamaan kumppaneita, joilla on oma sovellus ja joiden asiakkailta on tarve liikkumiseen. Tällä tavoin voidaan kat-
taa kustannuksia, jotka liittyvät tämän lakisääteisen palvelun ylläpitämiseen. Matkaketjujen integrointiin
ei nykyisin kohdistu yhtä suurta kysyntää kuin palvelun alkuaikoina. Kasvumahdollisuuksia löytyy esimer-
kiksi pysäköintitoimijoilta, joilla on oma sovellus. Parantamalla liityntäpysäköinnin asiakaskokemusta,
voitaisiin houkutella käyttäjiä pysäköintilaitoksille ja niiden yhteydessä oleville yrityksille. Liityntä-
pysäköinnin kehittäminen edellyttää monitoimijaista keskustelua, jossa HSL:n rooli on edistää ratkaisuja,
jotka ovat taloudellisesti kannattavia kaikille osapuolille. Liityntäpysäköinnin kasvu lisäisi luonnollisesti
lipunmyyntiä ja vähentäisi autolla ajettuja kilometrejä. Kauppakeskukset, joilla on oma sovellus, voisivat
myös hyödyntää HSL Open-rajapintaa kehittämällä lisäpalveluita, kuten turvallisia pyöräparkkeja, joista
asiakas voisi jatkaa matkaa joukkoliikenteellä. HSL:n yritysmyynti tarjoaa HSL Open-rajapintaa potentiaa-
lisille kumppaneille, kuten pysäköintipalvelujen tarjoajille, ja tekee yhteistyötä talon sisällä liityntä-
pysäköinnin asiakaskokemuksen kehittämiseksi.

Markkinointipalvelut kaupallisille kumppaneille

HSL voi tarjota myös markkinointipalveluita kaupallisille kumppaneille. HSL:n asiakastiedon ja asiakas-
ymmärryksen kehittyminen sekä uusien markkinointiteknologioiden käyttöönotto mahdollistavat perso-
noitujen viestien esittämisen HSL:n asiakkaille esimerkiksi sovelluksessa ja hsl.fi-sivustolla. Näillä toi-
menpiteillä voidaan edistää kumppanuuksien rakentamista, lisätä yhteistyön muotoja ja parantaa HSL:n
neuvotteluasemaa kaupallisten kumppaneiden kanssa.

4.2.5 Kiritämme kasvua digitaalisten palvelujen kehitystoimilla

HSL:n digipalveluiden (sovellus ja verkkosivusto) visiossa vuodelle 2030 asiakas kokee, että:

- HSL:n digitaaliset palvelut helpottavat joukkoliikenteen kokeilua ja käyttöä sekä tarjoavat selkeää tietoa joukkoliikenteellä matkustamiseen.
- HSL tarjoaa personoitua palvelua, jotta käyttäjät voivat asioida digitaalisesti heille sopivalla ta-
valla ja saada tukea matkan suunnitteluun ja matkustamiseen.
- HSL:n saumattomat digipalvelut edistävät vastuullisuutta ja ylläpitävät aktiivista dialogia.
- Palvelujen käytön ja jakamisen myötä käyttäjä saa enemmän arvoa.

Johdamme digitaalisten palveluiden kokonaisuutta asiakaslähtöisesti, keskittyen kasvuun ja asiakaspi-
toon. Tavoitteenamme on, että suurin osa asiakkaidemme käyttää digitaalisia kanavia. Pyrimme digitali-
soimaan asiointia ja parantamaan itsepalvelua sekä kannustamaan tunnistautumista. Tämä mahdollis-
taa asiakasdatan hyödyntämisen, jonka avulla voimme tuottaa parempia ja sopivampia palveluita ja asia-
kaskokemusta.

Digitaalisista palveluista HSL-sovellus on jo nyt merkittävässä asemassa asiakkaidemme matkustami-
sessa, sillä noin 70 % lipunmyynnistä tapahtuu sen kautta ja reittihakua käytetään kymmeniä miljoonia
kertoja kuukaudessa. Tulevaisuudessa tavoitteenamme on, että asiakkaat kokevat sovelluksen tärkeänä
matkakumppanina, joka tarjoaa henkilökohtaisia ja ennakoivia palveluja. Sovelluksen tuottama arvo ylit-
tää asiakkaiden odotukset, sitouttaa heidät palvelun käyttöön ja kannustaa heitä toimimaan suositteli-
joina.

Henkilökohtaisen ja personoidun asiointikokemuksen luominen vaatii, että tunnemme asiakkaan tarpeet, tottumukset ja mieltymykset. Sovellus on keskeisessä roolissa näiden tietojen keräämisessä, ja palauttamalla tiedot läpinäkyvästi voimme tarjota asiakkaille lisäarvoa. Yksinkertaisesti voidaan todeta, että mitä enemmän palvelua käytetään ja itsestään jaetaan tietoja, sitä enemmän arvoa asiakas saa kokemuksestaan.

Sovelluksella on merkittävä rooli digitalisoituneessa yhteiskunnassa, jossa asiointi tapahtuu omia laitteita käyttäen. BYOD-näkökulma (bring your own device) korostuu kanavastrategiassa, ja digipalveluiden kehittämisessä pyrimme ylittämään asiakkaiden odotukset joukkoliikenteessä. Vuonna 2023 älypuhelimia oli käytössä 90 %:lla suomalaisista (16-89-vuotiaat). HSL-sovellus tekee joukkoliikenteen käytöstä sujuvaa ja houkuttelevaa. Kohderyhminä ovat aktiiviset, säännölliset ja satunnaiset joukkoliikkuajat. Sovellusta käyttävät digikykykkäät ja digivalikoivat palveluiden käyttäjät.

Tavoitteenamme on, että sivusto houkuttelee HSL:n palveluiden pariin. Sivuston tulee inspiroida joukkoliikenteen käyttöön ja tunnistaa kävijän tarpeet tarjoten parhaat matkustuskeinot. Se ohjaa sopivan palvelun pariin kartoittamalla käyttäjän tilanteen. HSL.fi-verkkosivusto palvelee erityisesti uusia asiakkaita, passiivisia ja satunnaisia joukkoliikkuja sekä heitä, jotka tarvitsevat tukea digitaidoissa tai saavutettavuudessa.

4.2.6 Kehitämme hinnoittelua ja lipputuotteita

HSL siirtää vaiheittain myyntikanavat uuteen tilipohjaiseen lipunmyynnin taustajärjestelmään. Tämän palvelukonseptin tavoitteena on tarjota asiakkaalle yhtenäinen ja selkeä asiointikokemus sekä parantaa digitaalista itseasiointia. Näin pystymme HSL:nä vastaamaan täsmällisemmin asiakkaidemme tarpeisiin ja tarjoamaan sujuvamman asiointi- ja ostokokemuksen. Yhteisen taustajärjestelmän avulla lipputuotteiden uudistaminen asiakastarpeiden perusteella on aiempaa joustavampaa. Ensivaiheessa erityisesti matkakorttiasiakkaille voidaan tarjota merkittäviä parannuksia digitaalisessa itseasioinnissa sekä kerätä parempaa asiakastietoa, mikä mahdollistaa entistä paremman asiakaskokemuksen tuottamisen jatkossa. Muutoksen aikana kerätty asiakastieto auttaa meitä kehittämään joukkoliikenteen palveluja edelleen. HSL-sovellus toimii muutoksen aikana ja sen jälkeenkin asiakkaan tärkeimpänä matkakumppanina yhdistäen kaikki tarvittavat palvelut yhteen sovellukseen. Tämä mahdollistaa täysin digitaalisen asioinnin ja kerätyn asiakastiedon avulla voimme tuottaa asiakkaalle entistä enemmän lisäarvoa tulevaisuudessa.

Lipputuotteita kehitetään asiakasymmärryksen perusteella ja kokeilujen avulla riittävän ymmärryksen keräämiseksi ja liiketoiminnallisten vaikutusten arvioimiseksi. Nykyisiä tuotteita parannetaan ja uusia luodaan vastaamaan asiakkaiden tarpeisiin. Tavoitteena on tuottaa taloudellisesti kannattavia lipputuotteita ja yksinkertaistaa hinnoittelumalleja. Hinnoittelua kokeillaan pienimuotoisesti ennen muutoksia, jotta vaikutuksia voidaan arvioida tarkasti. Yhteinen tahtotila seudulla on välttämätön hinnoittelun kehittämiseksi.

Kasvat infrakustannukset aiheuttavat merkittäviä hinnankorotuksia TTS-kaudella 2026–2028. Vuoteen 2029 mennessä lipputulojen tulisi kasvaa noin 117M€ (+32 %) vuoden 2024 tasosta, jotta vastataan infrakustannuksiin ja 55 prosentin seudulliseen subventiotavoitteeseen. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen

vaikuttavat matka-aika ja vaiva, joita työmaat TTS-kauden aikana heikentävät. Merkittävien työmaiden aiheuttamat kustannukset ja lipputulomenetykset ovat huomattavia, erityisesti vuodesta 2027 johtuvan junatien katkon vuoksi (-6-15 M€). Suurin epävarmuus liittyy joukkoliikenteen matkustuksen palautumiseen työmaiden jälkeen, joka voi pitkittää vaikutukset muihin kulkumuotoihin siirtymisen myötä.

Hinnoittelumalli sekä uusien ja olemassa olevien lipputuotteiden kehittäminen ja yksinkertaistaminen sekä matkustajamäärien realistiset tavoitteet ovat tärkeitä tavoitteita. Asiakaskokemuksen tason säilyttäminen ja kasvua haastavat ulkoa tulevat häiriöt sekä työmaat, jotka vaikuttavat syntyneeseen asiakaskokemukseen.

4.2.7 Vähennämme liputtomuutta

Liputta matkustamisen ehkäiseminen on keino lisätä maksaneisuutta ja turvata HSL:n lipputuloja. Tätä teemaa käsitellään tarkemmin osana vastuullisuutta (kappaleessa 7.2).

4.2.8 Nousu- ja lipputulotavoitteet 2026–2028

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 ennakoitua 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.

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

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

4.3 Tuottavuus

4.3.1 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.

Keskeinen tapa parantaa tuottavuutta on tehostaa liikennetuotantoa. HSL voi saavuttaa tämän tiiviimmällä yhteistyöllä liikennöitsijöiden kanssa, tunnistamalla heikkoja sopimusehtoja ja -tulkintoja sekä tekemällä sopimuksista joustavampia. Näin voimme lisätä kustannustehokkuutta ilman palvelun heikentämistä.

Linja-autoliikenteen sähköistyminen on tuonut merkittäviä kustannussäästöjä ja laskenut dieselajoneuvoilla liikennöityjen kohteiden kustannuksia noin 10 % vaikuttamatta palvelutasoon. Tämä on hillinnyt operointikustannusten nousua Ukrainan sodan aiheuttaman inflaation vuoksi. Vuodesta 2026 alkaen kilpailutuksissa tulee olemaan sopimuskohteita, joissa on merkittävä osuus sähköisiä käyttövoimia. Päätyivistä sopimuksista vapautuu käytettyjä päästöttömiä sähkölinja-autoja. Kustannustehokkuuden parantamiseksi on tarkasteltava liikenteen kilpailutusten vaatimuksia, jotta vapautuvaa sähkökalustoa voidaan hyödyntää laajemmin samalla kaluston laatu ja asiakaskokemusta ylläpitäen.

TTS-kaudella 2026–2028 eri työmaat vaikuttavat joukkoliikennepalveluihin. Seudulle rakennetaan uutta ja korjataan laajasti vanhaa infraa. Rakennustöiden seurauksena matka-ajat pidentyvät ja asiakaskokemus heikkenee, kun esimerkiksi raideliikennettä korvataan bussiliikenteellä. Vuonna 2027 työmaiden vaikutukset tuovat merkittävän kustannuslisäyksen, kun korvaavan liikenteen järjestäminen nostaa operointikustannuksia. Samanaikaisesti matka-ajat pitenevät ja tarjottavan liikenteen laatutaso heikkenee. Näillä on merkittäviä vaikutuksia lipputuloihin.

Joukkoliikenne paranee merkittävästi, kun Kruunuvuorenrannan (Kruunusillat) ja Espoon kaupunkiradan raideliikenne valmistuu. Bussiliikenteessä parannukset ovat hyvin pieniä lisäyksiä kasvavilla alueilla kysyntään nähden. Merkittäviä uusia lisäyksiä ei ole suunnitteilla. Linjaston kehitystoimia pyritään tekemään kustannustehokkaasti nykyisiä tarjontaa uudelleen kohdentamalla. Matkustajalaskentalaitteiden kattavuus paranee lähivuosina, mikä mahdollistaa tehokkaat tarjontamuutokset kysynnän mukaan.

4.3.2 Parannamme kokonaistuottavuutta

Tuottavuuden parantaminen tarkoittaa omiin kustannuksiimme vaikuttamista, missä keinovalikoima on laaja. Organisaation talouden ja talousohjauksen kehittäminen sekä käyttömenojen hallinta ovat keskeisiä painopisteitä. Vuonna 2025 koko henkilöstölle, mukaan lukien esihenkilöt, järjestetään kattava talousosaamisen koulutusohjelma, jonka tavoitteena on vahvistaa henkilöstön ymmärrystä taloudesta ja sen vaikutuksista toimintaan. Lisäksi henkilöstölle tarjotaan säännöllisesti hankintaosaamisen koulutusta, jotta hankintaprosessit olisivat entistä tehokkaampia ja taloudellisempia.

Johtamista ja toimintamalleja kehitetään aktiivisesti, ja organisaatiossa on otettu käyttöön uusi johtamistapa. Esihenkilöiden osaamista on tuettu puolen vuoden mittaisella valmennuksella, joka keskittyy HSL:n johtamistapaan. Valmennuksessa on painotettu erityisesti tavoitekeskeistä suoritusten johtamista, korjaavan palautteen antamista, alisuoriutumisen käsittelyä sekä muutoksen, motivaation ja tunteiden johtamista.

Suorituksen johtamisen tueksi on otettu käyttöön uudistettu tavoite- ja kehityskeskusteluprosessi, johon sisältyvät myös kuukausittaiset seurantakeskustelut. Talouden suunnittelu on integroitu osaksi kuukausittaista johtamista ja seurantaa: yksiköissä tarkastellaan ja ennakoidaan kustannuksia esihenkilöiden johdolla kuukausittain. Samalla yksiköt kehittävät omia KPI-mittareitaan (Key Performance Indicators) ja niiden seurantaa.

Henkilöstön tehokkaampi allokointi eri toimintojen alle ja oikean osaamisen hyödyntäminen ovat keskeisiä kehityskohteita. Yhteissuunnittelua on lisätty erityisesti OKR-tavoitteiden (Objectives and Key Results), kehittämisen ja ydintekemisen suunnittelussa. Työkuormasuunnittelu on otettu käyttöön, jotta kehittämiseen ja ydintekemiseen tarvittavat henkilöresurssit ja osaaminen voidaan suunnitella, ennakoida ja priorisoida tehokkaasti.

Tiedolla johtamisen tueksi esihenkilöiden ja henkilöstön datalukutaidon taitotasot määritellään rooleittain, ja näiden perusteella toteutetaan koulutusohjelma datalukutaidon parantamiseksi. Lisäksi uuden taloussuunnittelujärjestelmän käyttökoulutus järjestetään esihenkilöille ja muille avainhenkilöille.

Kehittämistoimintaa fokusoidaan eniten arvoa tuottaviin teemakokonaisuuksiin, ja investointimenoja hallitaan tarkasti. Kokonaiskehittämiseksi asetetaan budjetti, tavoitteet ja arviointikriteerit, joiden avulla valitaan parhaat kehitystyöt toteutukseen. Kehitystöiden vaikutuksia tavoitteisiin, talouteen ja yhteiskuntaan ennustetaan ja arvioidaan, ja kehittämisen kokonaisvaikutusta seurataan ja ohjataan säännöllisesti johdon toimesta. Lisäksi HSL:ssä on vahvistettu ymmärrystä siitä, mitkä toiminnot kannattaa toteuttaa itse ja mitkä hankkia ulkopuolelta.

Operointikustannusten kasvun hillintä on jatkuva prosessi, jonka eteen on tehty jo paljon töitä. HSL suunnittelee liikenteen vähintään kahdesti vuodessa koko liikenteen kattavasti, ja aikataulusuunnittelussa pyritään kustannustehokkuuteen asiakasymmärrykseen perustuen. Linjastotarkasteluilla tehdään pieniä kehittämistoimenpiteitä. Lisäykset joukkoliikenteeseen toteutetaan palvelua kohdentamalla, ei resurssia lisäämällä. Tarjonta perustuu todennettuun kysyntään tai tunnistettuun potentiaaliin.

Bussiliikenteessä kilpailutetaan vuosittain 10–15 % liikenteestä. Viime vuosina uusien sopimusten kustannukset ovat laskeneet 5–15 % fossiilisten polttoaineiden korvaamisesta sähköllä. Kustannuslasku on kuitenkin jo lähes saavutettu, ja kiristynyt kilpailu on aiheuttanut epävakautta operaattoreille. Bussiliikenteen kustannustaso vakiintuu pian, ja operointikustannusten alentaminen vaatii uutta lähestymistapaa sopimusehtojen sisältöön.

Kuva 5: Tuottavuuskehitys (kokonaiskustannukset pl. infrakustannukset)



4.3.3 Tunnistamme riskit ja muokkaamme toimintamallejamme

Tunnistamme toimintamme haasteet ja riskit, ja mukautamme toimintaamme niiden mukaan. Riskienhallinnan tavoite on turvata organisaation toiminnan häiriötön jatkuvuus tunnistamalla, arvioimalla ja käsittelemällä riskejä. Onnistunut riskienhallinta varmistaa tuloksellisuuden, taloudellisuuden ja jatkuvuuden.

HSL:n riskienhallinta noudattaa määriteltäviä periaatteita ja käytäntöjä, mikä varmistaa prosessin asianmukaisen toteutuksen kaikissa organisaation toiminnoissa. Dokumentoitu ja vaatimusten mukainen riskienhallintaprosessi mahdollistaa HSL:n kehittymisen, varautumisen sekä hallitun riskinoton ja oikeanlaisen kulttuurin luomisen. HSL:n hallitus ja johto ovat sopineet budjetin laadinnan ja riskien hallintakeinojen periaatteet.

Infrakorvausten kasvaminen lisää HSL:n taloudellista riskiä, joten HSL:n on yhdessä jäsenkuntien kanssa pohdittava, miten kestävä rahoituspohja varmistetaan tulevaisuudessa. Tällä hetkellä taloudellista riskiä hallitaan kehittämällä tuottavuutta, leikkaamalla palvelua tai korottamalla lippujen hintoja, mutta nämä keinot eivät ole riittäviä HSL:n talouden tasapainon säilyttämiseksi infrakorvausten kasvaessa.

4.3.4 Tunnistamme kyvykkyydet, jotka synnyttävät tuottavuutta tulevaisuudessa

Liikenteen automatisoitumisen kehittyminen tuo uusia mahdollisuuksia kustannustehokkuuden ja tuottavuuden parantamiseen. Kehitys on kuitenkin epäsymmetristä niin maantieteellisesti kuin toimialoittain – kehitys on pisimmällä USA:ssa ja Kiinassa, minkä lisäksi henkilöautojen kokoluokassa pidemmällä kuin joukkoliikennevälineissä. Autonomiset kulkuneuvot ovat mahdollisuus myös täysin uudentyyppisille palveluille ja innovaatioille. Tarkastelemme liikenteen automaation mahdollisuuksia laatiessamme kuntayhtymän strategiaa 2026-2029.

Agenttinen tekoäly ja muut kiivaasti kehittyvät teknologiat ovat HSL:llä seurannassa ja arvioimme toimintaamme automaatiopotentiaalin tunnistamiseksi. Automaation tuoma tuottavuuskehitys on merkittävimpiä sisäisen työmme tehostamisen mahdollistajia.

4.4 Vastuullisuus

4.4.1 HSL:n vastuullisuusohjelma

Nykyinen vastuullisuusohjelmamme koostuu kolmesta painopisteestä, joista jokainen edistää yhtä vastuullisuuden osa-aluetta: joukkoliikenne kuuluu kaikille (sosiaalinen vastuullisuus), kestävän liikkumisen ratkaisuja (taloudellinen vastuullisuus) ja kohti hiilineutraalia joukkoliikennettä (taloudellinen vastuullisuus). Lisäksi vastuullisuusohjelmamme perustana on kestävä talous ja ihmiset, jotka tekevät muutoksen. Vastuullisuusohjelma päivitetään yhdessä HSL:n strategian kanssa.

4.4.2 Ekologinen vastuullisuus

Tavoittelemme kestävien kulkumuotojen (joukkoliikenne, kävely, pyöräily) markkinaosuuden kasvattamista TTS-kaudella. Tavoittelemme joukkoliikenteelle vähintään 24 % kulkutapaosuutta ja kestäville kulkumodoille vähintään 65 % kulkutapaosuutta seudulla vuoden 2029 loppuun mennessä. Vuoden 2023 laajassa liikkumistutkimuksessa joukkoliikenteen kulkutapaosuus HSL-alueella oli 23 % ja kestävien kulkumuotojen osuus 64 %. Lisäksi tavoittelemme edelleen joukkoliikenteen Co2-päästöjen vähentämistä 90 % vuoden 2010 tasosta, ja uusi strateginen tavoite pohjautuu mahdollisesti puhtaalla energialla ajettujen linjakilometrien osuuteen.

Kestävää liikkumista on katsottava kokonaisuutena, jotta liikkumistarpeisiin voidaan vastata kattavasti ja toimenpiteet kohdistetaan oikein. Kestävät kulkumuodot tukevat toisiaan ja joukkoliikennettä käytetään paljon alueilla, joilla myös muiden kestävien kulkutapojen osuus on suuri. Myös kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuutta on katsottava kokonaisuutena, kun pelkkä joukkoliikenteen nousijamäärä kuvaa vain osaa tavoitteesta. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuutta on tavoitteena kasvattaa.

Kestävän liikenteen kulkutapaosuuden on oltava linjassa kaupunkien tavoitteiden kanssa. Alueen kuntien pyöräilyn edistämishjelmissä ja hiilineutraaliustavoitteissa pyöräilylle on asetettu selkeät kasvutavoitteet, jotka heijastuvat myös HSL:n kulkutapaosuuden tavoitteisiin. Nykyisellään pyöräilyn kulkutapaosuus on liityntämatkoilla alempi kuin muussa liikenteessä, vaikka tutkimusten mukaan voitaisiin odottaa näiden olevan vastaavaa tasoa, joten tässä on potentiaalia kasvulle. Matkaketjun optimoiminen kestävien kulkumuotojen kokonaisuutena nostaisi myös joukkoliikenteen saavuttavuutta ja palvelutasoa. HSL:n 2021 teettämän selvityksen mukaan 5 % parannus kävelyn tai pyöräilyn palvelutasossa liityntämatkoilla kasvattaisi lipputuloja 8,5 miljoonaa euroa. Kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta kuitenkin haastaa lähitulevaisuuden työmaat ja niistä aiheutuvat poikkeusjärjestelyt.

Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu otetaan käyttöön huhtikuussa 2026. HSL vastaa palvelun viestinnästä ja markkinoinnista, sekä internetsivuista. Palvelun käyttöliittymä on lähtökohtaisesti toimittajan erillinen sovellus, josta tehdään HSL:n pyöräilyn ilmeeseen sopiva. Käyttöliittymän integroiminen HSL-sovellukseen on varattu sopimuksiin mahdollisuutena, mutta sen toteuttamisesta päätetään tarvittaessa erikseen myöhemmin. Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun tavoitteena on toimia entistä paremmin osana joukkoliikennettä ja tarjota sujuva kestävä matkaketju yhä useampaan tarpeeseen.

Liityntäpysäköintiä kehitetään tukemaan sujuvia matkaketjuja ja houkuttelemaan lisää asiakkaita joukko-liikenteeseen. Polkupyörien liityntäpysäköinnin osalta kehitetään turvallisuutta, joka on tutkimuksissa noussut esiin merkittävämpänä parannuskohteena ja pyöräilyn lisääntymistä rajoittavana tekijänä. Turvallisuutta parannetaan toteuttamalla tunnistautumISRatkaisu, jolla pyöräpysäköintiloihin pääsy voidaan rajata vain tunnistautuneille asiakkaille. Autojen liityntäpysäköinnin osalta merkittävimpiä kehityskohteena on maksamisen sujuvoittaminen. HSL:n tavoitteena on päivittää Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma osana seudullista liikennejärjestelmätyötä. Päivitys vaatii perusteelliset selvitykset liityntäpysäköinnin vaikutuksista, hyödyistä ja kustannuksista, jotta HSL:n, omistajakuntien ja muiden sidosryhmien resursseja voidaan käyttää tehokkaasti tietoon perustuen.

Tänä vuonna toimintansa on käynnistänyt HSL-vetoinen asematoimijaverkosto. Sen tavoitteena on helpottaa monitoimijaympäristön haasteita, jotta asemat olisivat matkustajille miellyttäviä käyttää. Kuntien kanssa tehtävässä maankäytön suunnitteluyhteistyössä tuemme kuntia toteuttamaan heidän kestävän liikkumisen strategioitaan yhdessä heidän asiantuntijoidensa kanssa, jotta erityisesti terminaalit ja niiden ympäristöt olisivat toimivia, turvallisia, esteettömiä sekä joukkoliikenteelle että matkustajille.

Pyrimme parantamaan joukkoliikennekaluston ekologista kestävyyttä mahdollistamalla kalustolle mahdollisimman pitkän elinkaaren. Käytännössä tämä tapahtuu sopimusehtojen ikävaatimuksia keventämällä samalla kun tuomme sopimuksiin vahvempaa laatuohjausta, jotta toimella ei ole matkustajakokemukselle negatiivista vaikutusta. Tavoitteena on, että joukkoliikennekalustoa voidaan käyttää niin pitkään kuin se käyttötarkoitukseensa soveltuu eikä kalustoa pidä uusia HSL:n sopimusehtojen ikävaatimusten vuoksi. Tämä johtaa resurssitehokkuuteen ja elinkaaren aikaiseen pienempään negatiiviseen jalanjälkeen.

Sähköbussien suoritteet tulevat kasvamaan bussiliikenteen kilpailutuksien myötä. Vuoden 2025 lopulla bussiliikenteen ajosuoritteista ajetaan päästöttömästi lähes 46 % yli 600 sähköbussilla. Vuonna 2026 sähköbussien määrä nousee jo noin 730 bussiin, joilla ajetaan noin 58 % bussiliikenteen suoritteista. Vuoden 2027 lopussa sähköbusseja on jo lähes 900 kappaletta, joilla ajetaan yli 70 % bussiliikenteen suoritteista.

4.4.3 Taloudellinen vastuullisuus

Seudun houkuttelevuus verrattuna muihin metropolialueisiin, yritysten kilpailukyky ja osaavan työvoiman saatavuus ovat merkittäviä taloudellisia kysymyksiä. HSL tukee seudullisen tahtotilan muodostumista strategiaprosessissaan ja MAL-työssä.

Vuodesta 2026 pyrimme parantamaan entisestään seudullista yhteistyötä yhdyskuntarakenteen suunnittelussa. HSL pyrkii tarjoamaan vahvempaa kumppanuutta kaavoitukseen ja edistää datan jakamista, jotta yhdyskuntarakenteen hinta on saatavilla päätöksenteon tueksi. Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus vaatii yhteistä vaikuttamistyötä.

Kustannustehokkuus kilpailutetuissa liikennöintisopimuksissa edellyttää sekä toimivaa liikenteenharjoittajien markkinaa että tarkoituksenmukaista sopimus- ja kilpailutusmallia, josta aiheutuvat kustannukset

ja riskit yrityksille ovat kohtuullisia ja perusteltuja. HSL käy jatkuvaa vuoropuhelua sekä raide- että bussiliikennöitsijöiden kanssa varmistaakseen taloudellisesti vastuulliset hankinnat pitkällä aikavälillä. Lähijunalienteessä HSL tekee yhteistyötä valtion viranomaisten ja kuntien kanssa seuraavan kilpailutuksen kustannustehokkaan sopimuskokonaisuuden valmistelussa. Tämän onnistumiseksi nykyisen VR-sopimuksen jatkuminen varmistettiin ainakin vuoteen 2031 saakka. Bussiliikenteessä sopimusmallin taloudellista vastuullisuutta ja ehtojen tarkoituksenmukaisuutta kehitetään yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa muun muassa mahdollisimman tarkasti kustannusvastaavan indeksiehdon käyttämiseksi.

Liputta matkustaminen on merkittävä haaste HSL:n taloudelle, koska se aiheuttaa merkittäviä lipputulojen menetyksiä. Kyse on monitahoisesta ilmiöstä eivätkä kaikki liputta matkustamisen taustalla vaikuttavat tekijät ole HSL:n vaikutuspiirissä. Pyrimme jatkossa saamaan asiakasymmärrystä ja tunnistamaan liputta matkustamisen syitä entistä paremmin. Liputta matkustaminen nähdään yhä vahvemmin HSL:n yhteisenä haasteena ja myös keinoja ongelman ratkaisemiseen pohditaan koko organisaation voimin. Myös seuraavalla TTS-kaudella tavoitellaan liputta matkustamisen osuuden selkeää vähenemistä.

Matkalippujen tarkastus on edelleen merkittävin yksittäinen keino ennaltaehkäistä liputta matkustamista. Kuluneen vuoden aikana HSL on lisännyt merkittävästi matkalippujen siviilitarkastuksia, joissa tarkastajat toimivat siviilivaatteissa. Tavoitteena on vähentää liputtomuutta ja saada todenmukaisempi kuva liputtomuustilanteesta. Siviilitarkastuksissa liputta matkustaminen on merkittävästi yleisempää kuin virkavaatteissa suoritetuissa tarkastuksissa. Siviilitarkastuksia tullaan jatkamaan myös vuonna 2026. Osaltaan tarkastustoiminnan uskottavuus perustuu riittävän suureen tarkastusten määrään. HSL-alue on laaja ja liikenteen ja matkustajien määrä lisääntyy jatkuvasti, joten on tärkeää huolehtia riittävästä tarkastajien määrän mitoituksesta.

Tarkastustyötä kehitetään jatkuvasti tukemaan HSL:n kokonaistuottavuuden paranemista. Käytännössä tämä tarkoittaa mm. tarkastussuuntien tarkempaa suunnittelua lipputulovaikutusten optimoimiseksi. Matkalippujen tarkastus on kuormittavaa, fyysistä työtä. HSL työnantajana toimii vastuullisesti ja kehittää toimintaa ja työkaluja jatkuvasti tarkastajien toimintakyvyn ylläpitämiseksi ja vahvistamiseksi. Työturvallisuus on yhä merkittävämmässä roolissa ja sitä pyritään tukemaan muun muassa kehokameroiden käytöllä, jotka ennaltaehkäisevät konfliktitilanteita.

Liputta matkustamisen ehkäiseminen on tärkeää paitsi HSL:n talouden näkökulmasta, myös matkustajien tasa-arvoisuuden vuoksi. Matkalippujen tarkastamisella varmistetaan, että kaikki matkustajat osallistuvat julkisen liikenteen rahoitukseen. Asiakkaiden kokemus valvonnasta vahvistaa oikeudenmukaisuuden ja reilun tunnetta, mikä puolestaan vahvistaa asiakkaiden omaa lipunostohalukkuutta. HSL:n näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää, että asenneilmapiiiri lippujen ostamiseen pysyy myönteisenä eikä liputta matkustamista aleta nähdä moraalisesti hyväksyttävänä.

4.4.4 Sosiaalinen vastuullisuus

Kaikki kulkuvälineemme ovat esteettömiä. Esteettömyydestä vastaa talon sisällä esteettömyys- ja saavutettavuuskoordinaattori, ja esteettömyys- ja saavutettavuusosaamista parannetaan entisestään talon sisällä saavutettavuuskoulutuksilla, ulkoisesti sidosryhmätapaamisissa (mm. HSL:n ja VR:n esteettömän

matkustamisen yhteiskehitystyöryhmä). Sidosryhmien työtä hyödynnetään mm. uusien linjojen testauksessa (esim. Linja 13). Esteettömyys ja saavutettavuus pyritään aina takaamaan erityisesti poikkeustilanteissa, joita ovat muun muassa työmaat.

Pyrimme selvittämään joukkoliikenteen alueellista saavutettavuutta eri käyttäjäryhmille uuden sosiaalisen vastuun KPI (Key Performance Indicator) -mittarin avulla. Ideaalitilanteessa käytössämme olisi vuosittain päivittyvä paikkatietopohjainen aineisto, jossa käytetään Suomen ympäristökeskuksen, Digi- ja väestöviraston sekä Tilastokeskuksen aineistoihin pohjautuvaa YKR-karttajärjestelmää. Järjestelmän kautta HSL-alueesta on mahdollista suodattaa erilaisia lähtötietoja, kuten asuntokuntien käytettävissä olevia tuloja, liikenneverkon peittävyyttä, väestöryhmien kokoa ja väestön pääasiallista toimintaa. Paikkatieto-aineisto vaatii myös HSL:n puolesta analyttikkoa havainnoimaan siitä ilmeneviä keskeisiä trendejä. Mittarin kehitys on tällä hetkellä työstövaiheessa testiversion aikaansaamiseksi.

Tuemme turvallista matkustamista monin eri keinoin. Asiakkaiden näkökulmasta näitä ovat turvallisuuden tunnetta parantavat teot, kuten turvallisuuskyselyistä 2023 nousseet paremmat työkalut avun kutsumiseksi (mm. integrointi HSL-sovellukseen) sekä laitureilla ja junakaluston sisällä olevat turvalavomien puhelinnumerot.

Allejäännit kaupunkiraideliikenteessä ovat valitettavasti kasvussa. HSL:n tulee lausua ja ohjata työtä osana sosiaalista vastuullisuutta allejäätien ennaltaehkäisemiseksi, vaikka HSL ei pystykään vaikuttamaan yhteiskunnallisiin juurisyihin. Fyysisiin ennaltaehkäisykeinoihin kuuluvat muun muassa asemalaiturien viihtyvyys, valaistus ja muut fyysiset rakennekeinot sekä tekniset ratkaisut (esimerkiksi tekoälyyn pohjautuvat valvontajärjestelmät). Jälkimmäisestä löytyy toimivia tuloksia muista pohjoismaista.

Turvallisuuden näkökulmasta geopoliittinen tilanne vaatii vahvan valmiuden ja varautumisen rakentamisesta. HSL haluaa tehdä omistajakuntien ja viranomaisten kanssa varautumissuunnitelmaa ja varmistaa riittävät varaukset sen toimeenpanoon.

Tietoturva nousee myös keskeiseksi, kun pohdimme asiakkaiden henkilötietojen ja liikkumistietojen hyödyntämisessä laajemmin asiakkaiden hyväksi. Asiakasdatan hyödyntämisessä tähtäämme läpinäkyvyyteen.

Asiakastyytyväisyyden osalta ehdotuksemme on, että vuoden 2026 tavoitetaso on sama kuin vuoden 2024 toteuma: erinomainen NPS (asiakas) on vähintään 38, ASTY (asiakas) 84 % on tyytyväisiä, BEST (asukas) 82 % on tyytyväisiä joukkoliikenteeseen.

5 KÄYTTÖTALOUS- JA TULOSLASKELMAOSA

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 päätyttyä vuonna 2028.

Erillisessä liitteessä on kuvattu kysyntäennusteet eri hinnankorotusvaihtoehdoille ja kuntaosuusskenaarioille.

5.4 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.

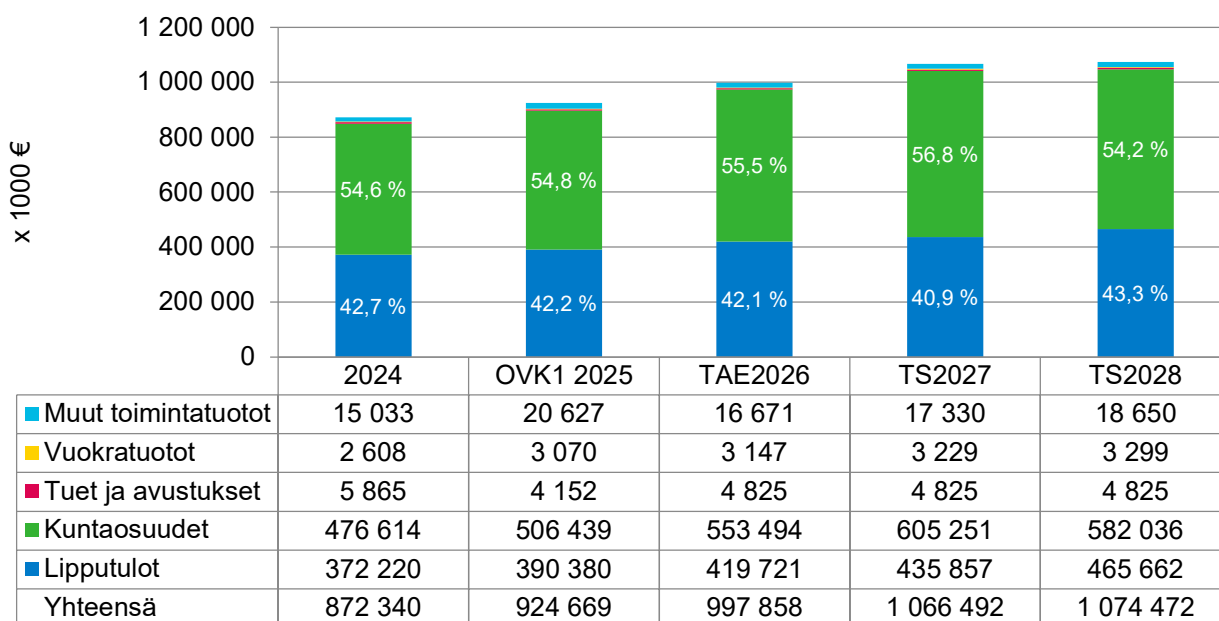
Taulukko 1. Alustavat sitovat erät 2026

	TA2025	OVK1 2025	TAE2026	ERO OVK1 2025 / TAE2026	
Toimintamenot	965 000 000 €	963 959 447 €	993 142 358 €	29 182 911	3,0 %
Investointimenot	27 000 000 €	27 000 000 €	25 400 000 €	-1 600 000	-5,9 %
Kuntaosuudet	506 439 000 €	506 439 000 €	553 494 000 €	47 055 000	9,3 %

5.5 Toimintatulot

Toimintatulot vuonna 2026 ovat yhteensä 997,9 milj. euroa. Kasvua vuoden 2025 ennusteeseen (OVK1) verrattuna on 73,2 milj. euroa (7,9 %). Toimintatuloista vuonna 2026 42,1 % on lipputuloja ja 55,5 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevan 1066,5 milj. euroa vuonna 2027 ja 1074,5 milj. euroa vuonna 2028.

Kuva 6: Toimintatulot 2024–2028



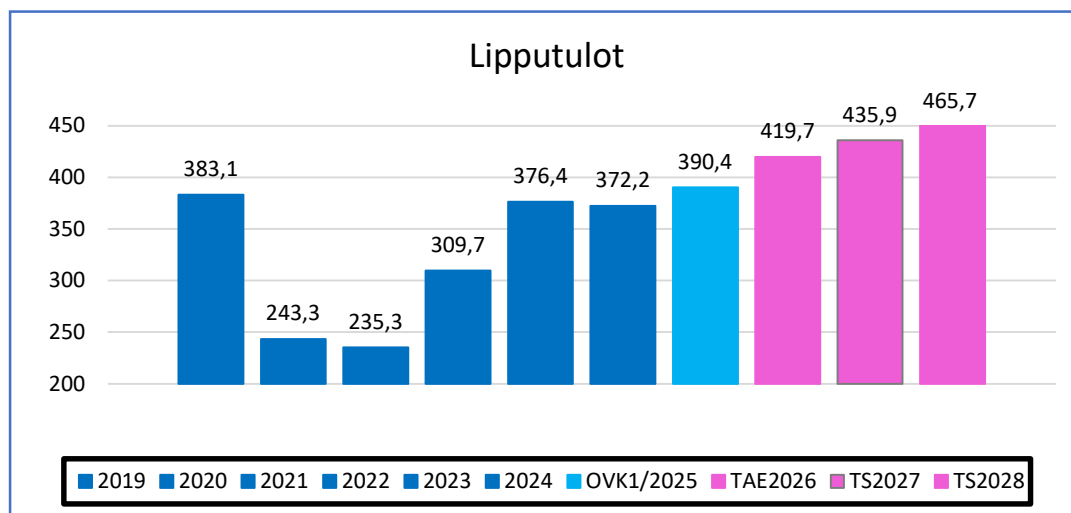
5.5.1 Lipputulot

Keskeisimpiä tavoitteitamme edelleen on saada kaikin keinoin nousijamäärät strategian edellyttämään kasvuvauhtiin. Toiminta- ja taloussuunnitelma **perustuu arvioon, jossa matkustajamäärät kasvavat 390,4 milj. nousuun vuonna 2026 taustalla oletus +6,4 % hinnan korotuksesta**. Ennustemme mukaan nousijamäärät kasvavat silloin 10,4 miljoonalla nousijalla vuoden 2025 ennusteesta (OVK1).

Kokonaisuudessaan vuodelle 2026 tavoitellaan lipputulota yhteensä 419,7 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2026 on 29,3 milj. euroa (7,5 %) kuluvan vuoden 2025 ennustetta (OVK1) suurempi. Vuonna 2027 lipputulot on arvioitu 435,9 milj. euron mukaisiksi ja vuonna 2028 465,7 milj. euron mukaan. Suhteessa vuoden 2025 ennusteeseen vuonna 2026 lisätuloja arvioidaan kertyvän hinnankorotuksen myötä yhteensä +15,5 milj. euroa ja TS-vuosina +16,2 ja +16,9 milj. euroa. Väestönkasvun ja matkustajamäärien muutoksesta oletetaan kerryttävän lisätuloja vuonna 2026 +9,7 milj. euroa ja TS-vuosina +8,6 milj. euroa ja +6,5 milj. euroa. Kehityksen taustalla on erityisesti kehäradan ja metrosillan ratakatkojen negatiiviset vaikutukset matkustamiseen ja sitä kautta lipputuloihin. Työmaiden, erityisesti ratakatkojen, vaikutuksen arvioidaan alentavan lipputulokertymää -4 M€ vuonna 2026 ja -15 M€ vuonna 2027. Yritysmyyynnistä ja lähimaksusta arvioidaan kertyvän +6,4 M€ lisätulot jokaisena TTS-vuotena.

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.

Kuva 7: Lipputulot 2019–2028



Lipputulot vyöhykkeittäin 2026

- AB vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 272,4 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 64,9 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 69,4 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 16,6 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 21,3 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 5,1 %.
- ABCDE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 2,6 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,6 %.
- BC vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 40,3 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 9,6 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 3,5 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,8 %.
- BCDE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 0,3 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,1 %.
- CD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 8,3 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 2,0 %.
- CDE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 0,2 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on alle 0,04 %.
- DE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 1,1 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,3 %.

5.5.2 Kuntaosuudet 2026–2028

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 päättyttyä vuonna 2028.**

Keskipitkän aikavälin tarkastelu (kappale 7) osoittaa, että kustannusten kasvu ei ole helpottamassa. Nykyisestä infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin. Alustavan TTS2026-2028 kuntaosuuksilaskelmat on laadittu oletuksella uudesta E-vyöhykkeestä. Muilta osin kuntaosuuksilaskelman perusoletus on nykymallin mukainen.

Talousarvioennusteen mukaan kunnilta laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2026 yhteensä 553,5 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 57,1 % kuntaosuuksiin kohdistetuista talousarviovuoden 2026 kustannuksista. Toimintasuunnitelmavuosien subventioasteet asettuvat 57,9 % (TS-2027) ja 55,3 % (TS-2028).

Taulukko 2. Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ali- ja ylijäämää kunnittain 2019 - 2028

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K: nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019	195,5	93,2	0,8	49,0	2,6	6,2	3,0	2,3	0,3	352,9
2020	227,2	111,8	1,4	58,7	4	6,9	3	3	0,5	416,4
2021	214,7	97,5	1,1	54,1	1,3	3,8	2,8	2,5	0,4	378,1
2022	119,8	99,9	1,2	50,9	2,4	5,5	2,7	3,2	0,2	365,7
2023	215,1	148,0	1,9	52,1	2,8	8,2	3,4	4,0	0,8	436,3
2024	258,5	160,7	1,9	66,2	3,9	8,2	3,8	4,4	1,5	509,0
2025 TA	288,3	167,6	2,5	63,8	3,7	8,9	3,5	4,6	1,9	544,8
2025 Ennuste	300,1	169,6	2,4	68,3	4,4	8,1	3,7	4,2	1,8	562,5
2026 TAE	310,2	163,1	2,2	69,8	2,8	8,0	3,6	3,8	1,5	564,9
2027 TS	342,2	171,3	2,4	69,2	3,0	8,3	3,8	3,8	1,6	605,5
2028 TS	320,1	172,7	2,4	67,4	2,8	7,7	3,9	3,8	1,5	582,3

Talousarvioennusteen 2026 kuntaosuudet ilman infrakustannuksia olisivat 315,9 milj. euroa, jolloin subventioaste olisi keskimäärin 42,7 %.

Taulukko 3. Kuntaosuudet ennen ed. vuosien ali- ja ylijäämää TAE2026 (TTS2026-2028) ilman infrakustannuksia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K: nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2026 TAE	180,2	67,6	1,6	51,8	1,5	5,5	3,2	3,2	1,3	315,9
Subventio -%	42,7 %	44,5 %	45,6 %	43,7 %	12,4 %	37,1 %	49,5 %	35,9 %	65,0 %	42,7 %

Kertyneiden ylijäämien käyttö

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

Ylijäämien käytössä on huomioitu Espoon ja Vantaan toive käyttää kertyneitä ylijäämiä etupainotteisesti vuonna 2026. Helsingillä ylijäämät on ennusteen mukaan käytetty loppuun vuonna 2025 ja TTS-vuosiin jää lyhennettävää alijäämää.

Vuonna 2025 edellisiltä vuosilta kertyneitä ylijäämiä käytetään kustannusten kattamiseen 56,1 milj. euroa (ennustettu ylijäämien käyttö OVK1/2025). Ylijäämiä esitetään talousarvioesityksessä 2026 käytettäväksi 11,4 milj. euroa arvioidusta ylijäämäkertymästä. Vuosina 2027–2028 ylijäämistä on ennusteen mukaan jäljellä 0,5 milj. euroa. Nämä ennusteen mukaiset ylijäämäkertymät esitetään käytettävän kokonaisuudessaan TS-vuosien aikana (alla kuntakohtaiset yli-/alijäämien käytöt).

Taulukko 4. Yli-/alijäämäennuste 31.12.2025

x 1 000 €	Tilinpäätös 2024	Käyttöennuste OVK1/2025	Käytettävissä 31.12.2025 (en- nuste)	TAE2026	TS2027	TS2028
Espoo	17 097	- 9 165	7 933	7 933	-	-
Helsinki	25 769	- 31 058	- 5 290	- 1 763	- 1 763	- 1 763
Kauniainen	418	152	570	190	190	190
Kerava	3 017	- 1 669	1 348	449	449	449
Kirkkonummi	1 174	669	1 842	614	614	614
Sipoo	742	- 465	277	92	92	92
Siuntio	225	86	311	104	104	104
Tuusula	1 859	- 139	1 720	573	573	573
Vantaa	17 708	- 14 486	3 221	3 221	-	-
Yhteensä	68 008	- 56 075	11 934	11 414	260	260

5.5.3 Muut tulot

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

Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 7,6 milj. euroa vuonna 2026. Vuonna 2027 tarkastusmaksutuottojen osuudeksi arvioidaan kertyvän 7,8 milj. euroa ja vuonna 2028 8,0 milj. euroa. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä 3,0 milj. euroa vuodelle 2026. Vuonna 2027 luottotappioita/-varauksia arvioidaan kertyvän 2,1 milj. euroa ja vuonna 2028 2,2 milj. euroa.

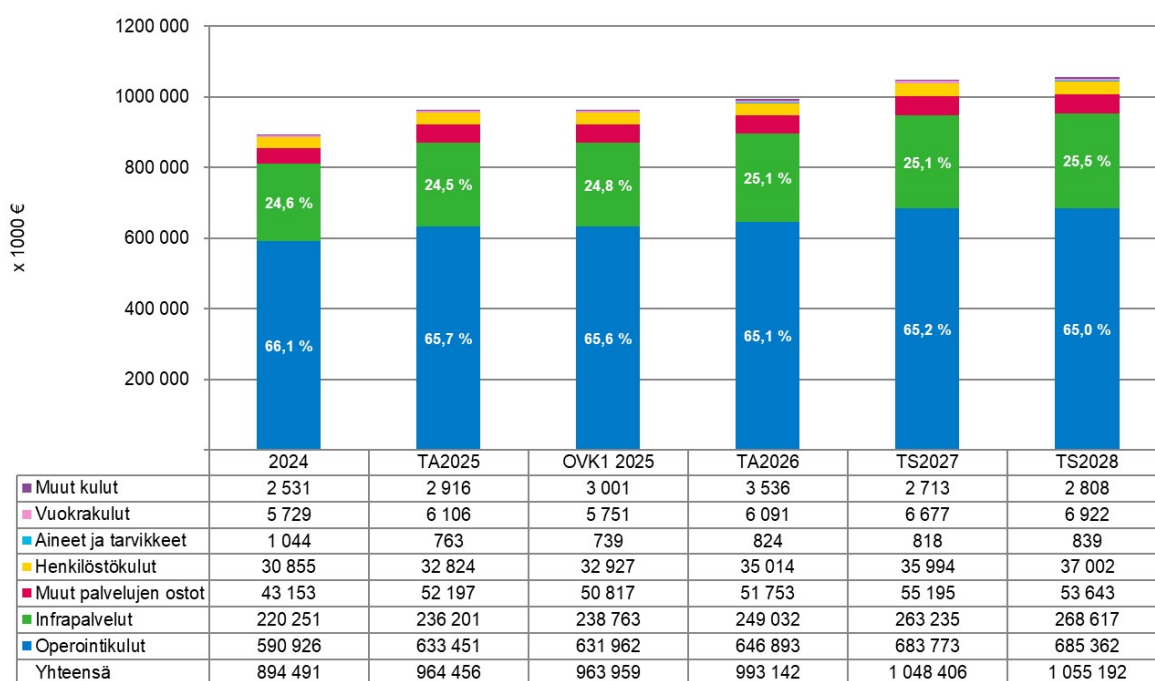
Vuokratuloja arvioidaan saatavan ajoneuvojärjestelmän laitteista, kuljettajien taukotoiloista ja toimitilojen ulosvuokrauksesta yhteensä 3,1 milj. euroa vuonna 2026. Vuonna 2027 vuokratuloja arvioidaan saatavan 3,2 milj. euroa ja vuonna 2028 3,3 milj. euroa.

Muut tulot, 1,5 milj. euroa vuonna 2026 koostuvat erilaisista palvelumaksuista ja edelleen veloitettavista korvauksista. Vuonna 2027 ja 2028 muiden tulojen osuudeksi arvioidaan 1,6 milj. euroa.

5.6 Toimintamenot

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 ope-
rointikustannuksia, 25 % infrakorvauksia ja 10 % muita kuluja.

Kuva 8: Toimintakulut 2024–2028



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 olemme tehneet 9,3 miljoonaa euroa säästöjä alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna. Tehdyistä säästöistä kohdistuu 5,0 miljoonaa euroa operointikustannuksiin ja 4,3 miljoonaa muihin kustannuksiin.

Operointikustannusten säästöt perustuvat riskitason nostamiseen, kehittämistoimenpiteiden lykkäämiseen ja heikon kustannustehokkuuden liikenteen karsimiseen. Palvelutasomuutokset vuosille 2026-2028 pohjautuvat suurimmaksi osaksi välttämättömiin tarjonnan lisäykseen kapasiteetin hallinnan näkökulmasta. Operointikustannusten budjetointi on toteutettu korkealla riskitasolla, mikä saattaa edellyttää nyt

esitettyjen liikenteen karsintojen lisäksi myös muita liikenteen harvennuksia tai linjojen lakkautuksia. Riskitasoa on nostettu etenkin bussiliikenteen operoinnissa sekä ratikoiden varikkokustannuksien osalta.

Muiden kustannusten säästöt kohdistuvat suunnitellun matkalipun tarkastajien määrän lisäyksen poistamiseen sekä ulkopuolisiin palveluostoihin ja poistoihin. Matkalipun tarkastajien määrä vaikuttaa tarkastusmaksutuottoihin ja lipputuloihin, mikä on huomioitu alentavana tuotoissa. Ulkopuolisten palveluostojen vähennys kohdistuu ICT palveluostoihin sekä asiantuntijapalveluihin tukemaan HSL:n kustannustehokkuutta.

5.6.1 Palvelujen ostomenot

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.

5.6.1.1 Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

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.

Operointikustannusten osalta kustannustehokkuutta tavoitellaan harventamalla ja mahdollisesti lakkauttamalla heikolla kustannustehokkuudella suorittavaa liikennettä. Tämä tarkoittaa mahdollisesti yksittäisten linjojen kokonaisia lakkautuksia ja hiljaisempien ajankohtien liikenteen karsimista eri puolilla seutua. Bussiliikenteessä riskitasoa on nostettu erityisesti korvaavan liikenteen järjestelyiden budjetoinnin osalta. Tämän lisäksi useita suunniteltuja pienempiä linjakohtaisia kehittämistoimenpiteitä on päätetty jättää tekemättä tai lykätä myöhemmille vuosille, mikä voi aiheuttaa tarvetta vuorovälien harventamiselle. Varaudumme riskitason noston myötä heikentämään joukkoliikennetarjontaa isojen työmaiden aiheuttamassa joukkoliikenteelle hidastuksia. Tehtävät leikkaukset ja bussiliikenteen kehittämistoimenpiteiden lykkääminen aiheuttavat negatiivisia vaikutuksia asiakaskokemukseen täsmällisyyden heikentyessä, kapasiteetin epäoptimaalisen mitoituksen tai yksinkertaisesti poistuvan palvelun myötä. Korvaavan liikenteen riskitason nostamisella voi olla pienimuotoisia vaikutuksia asiakaskokemuksen lisäksi myös vuoden 2026 lipputulokertymään ja pidemmän ajan kehitykseen joukkoliikenteen koetussa kilpailukyvyssä ja kulkutapaosuudessa, jos riskit realisoituisivat. Kaikki tehtävät toimenpiteet tullaan kohdentamaan siten, että vaikutus HSL:n strategiassa määriteltyihin tavoitteisiin olisi mahdollisimman pieni.

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. Toisaalta bussiliikenteen aikataulunmukaisesta liikenteestä sekä liikenteen varaumista tullaan karsimaan yhteensä -4,4 milj. euron verran. Myös uusien liikennöintisopimusten myötä kustannussäästöjä odotetaan syntyvän noin -2 milj. euron edestä. Kustannustason kasvun arvioidaan jatkuvan maltillisena ja

kasvuvauhdin ollessa alle 2 % vuonna 2026 sekä diesel-bussi- että sähköbussi-indeksin osalta. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 2,2 milj. euron varauksen ympäristöbonukseen vuonna 2026. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksissa sisältyy myös Ojangan bussivarikon vuokrakustannukset 1,8 milj. euroa sekä liikennöitsijöitä laskutettavat sosiaalityöt 1,2 milj. euroa, joista jälkimmäisellä on kustannuksia alentava vaikutus. 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.

Metrolilikenteen kustannusten arvioidaan olevan 62,3 milj. euroa vuonna 2026. Metrolilikenteessä suoritteiden yksikköhintoihin vaikuttavan kustannustason keskimääräiseksi muutokseksi on arvioitu vuonna 2025 noin -11 % suhteessa kyseisen vuoden talousarvioon ja vuonna 2026 8 % verrattuna vuoden 2025 ennustearvioon. Kustannustason arvioidaan täten nousevan linjatuntien ja junapäivien yksikköhintojen osalta vuonna 2026 verrattuna nykytasoon. Linjakilometrien yksikköhintojen arvioidaan jatkavan laskua vuonna 2026. Sammalvuoren varikon osalta arvioidaan myös kustannusten nousua. Vuonna 2027 kustannuksiksi arvioidaan 61,1 milj. euroa ja vuonna 2028 61,6 milj. euroa.

Raitiolilikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2026 olevan 85,6 milj. euroa. Raitiolilikenteessä suoritteiden yksikköhintoihin vaikuttavan kustannustason keskimääräiseksi muutokseksi on arvioitu vuonna 2025 noin -6 % suhteessa kyseisen vuoden talousarvioon ja vuonna 2026 2 % verrattuna vuoden 2025 ennustearvioon. Kustannustason arvioidaan nousevan linjatuntien yksikköhintojen osalta vuonna 2026 verrattuna nykytasoon. Linjakilometrien yksikköhintojen arvioidaan pysyvän vuoden 2025 arvion tasolla. Vuonna 2026 kustannuksia nostavat myös Kruunusiltojen kuljettajakoulutukset sekä tähän liittyvä muu vauraus. Kustannuksiksi arvioidaan 91,5 milj. euroa vuonna 2027 ja 89,1 milj. euroa vuonna 2028.

Pikaraitiolilikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2026 olevan 24,5 milj. euroa. Kustannukset nousevat arviolta 15,6 % suhteessa vuoden 2025 ennustearvioon nähden sekä 5,6 % 2025 talousarvioon nähden. Kustannusten nousua selittävät pikaraitioiden huoltosopimus, joka on 2,3 milj. euroa sekä lisäksi varikkojen ja vaunujen kustannusten nousut, jotka ovat yhteensä 1,8 milj. euroa. Kustannusten nousua kompensoivat vaunujen kunnossapitokorvaukset, jotka laskevat 0,8 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. Lauttaliikenteessä ei ole odotettavissa suoritteiden kasvua vuodesta 2025.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2026 yhteensä 102,1 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta ja korvaukset lippuyhteistyöstä. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokrakuluja 0,9 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 maksetta-

vien vuokrien odotetaan nousevan vuonna 2027 32,1 M€:on ja vuonna 2028 33,0 M€:on Vuoden 2026 alhaisempi taso johtuu raskashuollon sekä ilkkivalta- ja vauriokorjausten matalammasta osuudesta, leasing-vuokrien alenemisesta ja toimeksiantohankkeiden laskusta. Junaliikenteestä maksettavien korvausten arvioidaan nousevan vuonna 2026 reippaammin, mutta nousun ennustetaan hidastuvan vuosina 2027 ja 2028.

5.6.1.2 Infrakustannukset

Joukkoliikenteen infralla tarkoitetaan jäsenkuntien suoraan tai välillisesti omistamaa, käytössä olevaa joukkoliikenneinfraomaisuutta, josta on erillinen sopimus HSL:n ja jäsenkuntien kesken. Erillisissä sopimuksissa sovittuun joukkoliikenteen infraan ei lueta operointikalustoa, varikkoinfraa, joukkoliikenteen staattisen tai sähköisen informaation infraa, kuljettajien sosiaalituloja, liityntäpysäköinnin infra, liiketiloja eikä mainospaikkoja.

HSL:n ja jäsenkuntien välisissä infrasopimuksissa on sovittu joukkoliikenteen infrakorvauksen laskutusperiaatteista. Sopimuksen mukaan kullekin kaupungille maksettavan joukkoliikenteen infrakorvauksen **määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen** yhteydessä. Mikäli kaupungin infran toteutuneet kustannukset poikkeavat HSL:n vahvistetusta talousarviosta, tehdään oikaisut siten, että HSL ottaa mahdollisen ali-/ylijiäämän huomioon tilinpäätösvuotta seuraavana vuonna laadittavassa talousarviossaan. Mikäli talousarviovuoden aikana tulee tietoon huomattavia muutoksia infrakorvauksen suuruuteen, käsitellään ne HSL:ssä talousarvion muutoksena.

Kuntien laskuttamiin inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 % korosta sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena on ennen vuotta 2010 käyttöön otetun infran osalta käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta, johon on lisätty 5 % vuotuinen rakennusaikainen korko.

Vuonna 2026 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 249,0 milj. euroa. Kunnat ovat ilmoittaneet itse infrakulunsa Kirkkonummea lukuun ottamatta. Kirkkonummen osuus on arvioitu aiempien vuosien pohjalta ja tarkentuu lopulliseen TTS:ään kun tarkemmat tiedot saadaan Kirkkonummelta. Kuntien HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsinki 132,5 milj. euroa
- Espoo 101,3 milj. euroa
- Vantaa 12,6 milj. euroa ja
- Kirkkonummi 0,4 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevien sähköbussien latausinfraan kokonaiskustannuksiltaan 2,2 milj. euroa vuonna 2026. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. HSL:n hankkiman latausinfraan kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti ja puolet niiden pääomakustannuksien arvosta vähennetään ko. kuntien oman jl-infrakorvauslaskutuksen yhteydessä. Kauniaisilla, Keravalla, Sipoolalla, Tuusulalla ja Siuntiolalla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.

Infrakustannukset ovat suunnitelmavuosina 2027-2028 vuosittain keskimääräisesti noin 266,0 milj. euron luokkaa. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Seuraavaksi vuonna 2027 matkustajille avattavan Kruunusiltojen infrakustannuksiin on varauduttu vuoden 2026 osalta 1,2 milj. eurolla. Vuonna 2027 ja 2028 Kruunusiltojen infrakorvauksiksi on arvioitu keskimäärin 11,1 milj. euroa vuodessa.

Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Mikäli hintoja taas korotetaan, johtaa se matkustajamäärien vähenemiseen ja siihen, että infrahankkeista ei saada täysimääräistä hyötyä, kun käyttäjiä on vähemmän.

5.6.1.3 Muut ostopalvelut

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.

ICT-käyttöpalveluiden kustannukset (30,5 milj. euroa vuonna 2026) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuositaitaiset käyttökustannukset. Yleisesti kustannusten nousua selittää perusjärjestelmä uudistus, jossa aiempi lipunmyynti- ja matkustajainformaatiojärjestelmä muutetaan tukemaan strategian mukaisia tavoitteita. Ensimmäisessä vaiheessa uusittiin lipunmyyntijärjestelmä, jonka seurauksena mm. lähimaksu saatiin käyttöön HSL alueella. Koko järjestelmän uudistusta on tehty vaiheittain ja tämän vuoksi päällekkäisiä kustannuksia syntyy keskipitkällä aikavälillä. Myös palvelutarjoajien hinnankorotukset näkyvät kustannusten nousuna.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään tukemaan kehitystä ja operointia, niiltä osin kuin katsotaan ettei kyseinen osaaminen ole HSL:n ydinosaamista. Tämä tehdään strategisesti ja taloudellisesti järkevimmällä mahdollisella tavalla. Vuonna 2026 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 7,4 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 4,0 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut.

Lipunmyyntipalkkioihin sekä maksukorttiprovisioihin on varattu 2,5 milj. euroa. Terveyspalveluihin käytetään 0,6 milj. euroa. Varauma sisältää työterveyshuollon palvelut. Koulutuspalveluihin käytetään 0,4 milj. euroa, jolla kustannetaan henkilöstön koulutuksia ja seminaareja.

Vartiointipalveluihin käytetään 0,9 milj. euroa. Bussiliikenteen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalveluiden lisäksi järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajien avustavissa tehtävissä. Nämä vartiointipalvelut ovat HSL:n suoraan maksamia vartiointipalveluita ja vartiointin kustannuksia sisältyy lisäksi operointikustannuksiin.

Koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapitopalveluihin käytetään 2,2 milj. euroa. Varaus sisältää mm. ajoneuvolaitteiston, lukijalaitteiden, lippuautomaattien ja näyttöjen ylläpitoon liittyviä kustannuksia.

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 3,3 milj. euroa vuonna 2026. Tämä ryhmä sisältää mm. staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyviä palveluita, kuten majoitus- ja ravitsemispalvelut, matkustuspalvelut ja sekä henkilöstön lounasedun.

Taulukko 5. Muut palveluostot 2024–2028

x 1 000 €	2024	TA2025	OVK1 2025	TAE2026	Ero OVK1		TS2027	TS2028
					2025/TAE2026			
ICT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	23 767	27 333	29 872	30 451	579	1,9 %	32 252	32 490
Asiantuntijapalvelut	5 917	10 699	8 112	7 436	-676	-8,3 %	9 056	7 160
Laitteiden huoltopalvelut	3 388	2 354	2 156	2 196	40	1,9 %	2 284	2 375
Ilmoitukset ja markkinointi	3 996	3 636	3 813	3 784	-29	-0,8 %	3 700	3 663
Lipunmyyntipalkkiot, luottokorttiprovisiot	2 140	2 514	2 276	2 521	245	10,8 %	2 523	2 524
Terveyspalvelut	673	600	649	645	-4	-0,7 %	657	670
Koulutuspalvelut	302	467	387	363	-23	-6,0 %	358	404
Vartiointipalvelut	860	931	889	944	55	6,2 %	971	999
Muut palvelut	2 111	3 662	2 664	3 412	748	28,1 %	3 394	3 356
Muiden palveluiden ostot yhteensä	43 153	52 197	50 817	51 753	936	1,8 %	55 195	53 643

5.6.2 Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 35,0 milj. euroa vuonna 2026, joka on 3,5 % toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 27,4 milj. euroa. Palkat sisältävät yhteensä 3,5 % varauksen KVTES ym. korotuksiin. Erilliskorvauksiin on varattu 1,5 milj. euroa (erilliskorvaukset sisältävät mm. ilta- ja viikonloppulisät ja päivystyslisät), tasopalkkamuuksiin 0,1 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 5,6 milj. euroa. Palkkajaksotuksiin on varattu 0,7 milj. euroa ja lisäksi on varauduttu +0,3 milj. euron hyvityksiin sairaus- ja tapaturmakorvauksista.

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.

Henkilöstökustannuksissa on varauduttu 474 henkilömäärään 31.12.2026 (TA2025 456 hlöä). Vuodelle 2026 esitetään lisärekrytointeja erityisesti vahvistamaan teknologian kyvykkyksiä ja laadukkaampia teknologiavalintoja sekä laadukkaampaa toiminnan kehitystä. Henkilömäärä on suunnitelmavuosina 2026-2027 vuoden 2025 tasolla.

5.6.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on TTS-vuosille varattu 0,8 milj. euroa vuosittain. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja ICT-tarvikkeet, matka- ja kertakorttipohjien hankinnat, kalusto- ym. tarvikehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2026 ovat 6,1 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannuksia 1,5 milj. euroa, Pasilan aseman vuokraa 0,9 milj. euroa, Ojangon varikon vuokraa 1,8 milj. euroa, sekä kuljettajien sosiaali-tiloista maksettavia vuokria 1,2 milj. euroa.

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.

5.7 Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 3,0 milj. euroa vuonna 2026. Vuonna 2026 arvioidaan syntyvät tuottoja purettavista kassasijoituksista ja maksuliikennetilien korkotuotoista. Kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Sijoituksia on tehty lyhytaikaisesti vain kassavarojen turvaamiseksi, ja arvion mukaan ylimääräisiä kassavaroja ei ole enää TTS-kaudella jäljellä. Nettotuotoiksi vuodelle 2027 on arvioitu 2,0 milj. euroa ja 1,5 milj. euroa vuodelle 2028.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2026-2028 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Tätä 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. TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien kuntaosuuksilla katetaan kustannukset, joita ei lipputuloilla ja muilla tuloilla voida kattaa.

TTS-esityksen mukaisilla laskelmilla vuonna 2026 kassan riittävyys laskee 14 päivään, mikä on tyydyttävää tasoa (tilinpäätös 2024 51 päivää). Suunnitelmavuosina 2027-2028 arvion mukaan kassan riittävyys on vain 11-9 päivän tasolla, jolloin arvion toteutuessa joudutaan selvittämään vaihtoehtoina lipputulojen kasvattamista esimerkiksi hintoja korottamalla, kuntien peruspääomaosuuksien tai vuosittaisten kuntaosuuksien kasvattamista tai lainan ottoa käyttökulujen kattamiseksi.

Jäsenkunnille maksettavat tai laskutettavat korot

HSL:n yhtymäkokous päättää vuosittain jäsenkunnille maksettavan peruspääoman koron määrästä ja maksamisesta. Yhtymäkokous on päättänyt vuosittain myös kuntakohtaisesta ylijäämästä maksamisesta tai alijäämästä perittävästä korosta. TTS-suunnitelmassa on varauduttu korkojen maksamiseen peruspääomaosuuksista.

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.

5.8 Tilikauden tulos

Tilikauden 2026 tulos on -11,4 milj. euroa alijäämäinen ja se voidaan kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä. Kuntakohtainen ylijäämien käyttö / alijäämävähennys esitetty kappaleessa 5.2.2 (taulukko 4).

Vuoden 2027 tilikauden alijäämäksi muodostuu -0,3 milj. euroa ja vuoden 2028 alijäämäksi -0,3 milj. euroa. Ylijäämäkertymäkertymät on suunniteltu käytettäväksi loppuun TTS-kausien aikana. Ylijäämäkertymien loppuminen heikentää HSL:n kassan riittävyyttä käyttömenoista suoriutumiseen ja kasvattaa merkittävästi laskutettavia kuntaosuuksia vuodesta 2027 alkaen.

6 INVESTOINNIT JA POISTOT

HSL:n investointimenot ovat 25,4 milj. euroa vuonna 2026, 25,0 milj. euroa vuonna 2027 ja 25,0 milj. euroa vuonna 2028.

Investoinnit painottuvat erityisesti seuraaviin kokonaisuuksiin:

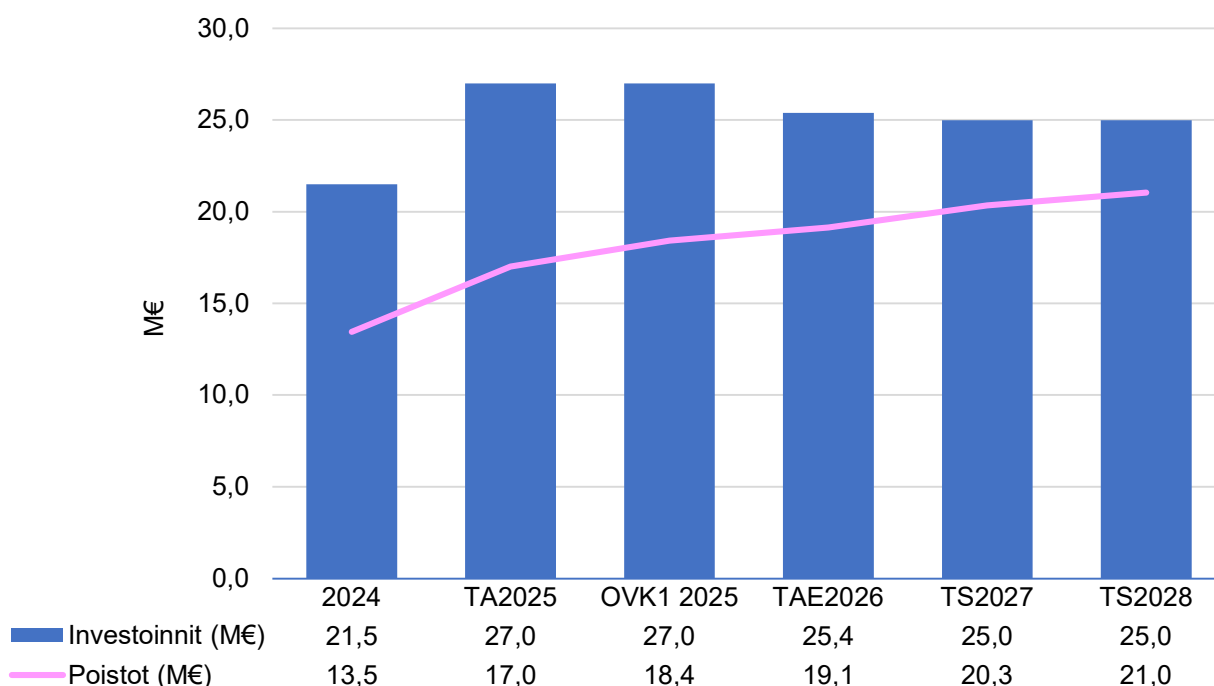
- lipunmyynti- ja hinnoittelujärjestelmän jatkokehitykseen (asiakasrajapinnat ja taustajärjestelmät),
- matkustajainformaatiojärjestelmän kokonaisuudistamiseen,
- asiakkuuksienhallinnan kyvykkyyksien kasvattamiseen.

Merkittävimmät yksittäiset investoinnit koskevat lipunmyynti- ja hinnoittelujärjestelmän jatkokehittämistä (HSL-sovelluksen jatkokehitys, verkkopalvelut ja taustajärjestelmät), matkustajainformaatiojärjestelmän uudistamista (liikennedatan uudistaminen, patterinäytöt) sekä asiakkuuksien johtamisen ja asiakastiedon hyödyntämistä (Asiakastiedon datajärjestelmä).

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyn poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat lippu- ja informaatiojärjestelmien hankkeiden osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasa-poisto.

Poistoihin on varattu 19,1 milj. euroa vuodelle 2026, 20,3 milj. euroa vuodelle 2027 ja 21,0 milj. euroa vuodelle 2028. Poistomenot kasvavat aiemmista vuosista, kun uusi lipputilihanke valmistuu ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä.

Kuva 9: Investoinnit 2024–2028



7 KESKIPITKÄN TÄHTÄIMEN KUNTAOSUUSENNUSTEET 2030 JA 2035

HSL:n keskipitkän aikavälin rahoitusnäkömän kehitystyö jatkuu ja sen päivitettyjä tuloksia esitetään talous- ja toimintasuunnitelmien laatimisen yhteydessä. Jatkuva inkrementaalinen kehitysprosessi käynnistyi loppuvuonna 2022, kun HSL alkoi selvittää rahoituksensa nykytilaa ja tulevaisuutta yhdessä jäsenkuntien kanssa. HSL:n talouden keskipitkän aikavälin kehitystä arvioivan laskentamoduulin kehittämisestä ja päivittämisestä vastaa HSL:n liikenne-ekonomisti.

Ensimmäinen versio todennäköisenä pidettyyn hankeskenaarioon pohjaavasta keskipitkän aikavälin kustannushorisontista (v. 2025-2040) ja Helmet 4 -liikenne-ennustemallilla tuotetuista poikkileikkausvuosien kysyntäennusteista julkaistiin alkuvuonna 2023

Alkuperäisestä laskentapohjasta johdetuista kuntaosuuslaskelmista puolestaan julkaistiin ensiversiot vuosien 2024-2026 alustavassa talous- ja toimintasuunnitelmassa. Kuntaosuuslaskelmissa tukeudutaan HSL:n liikenne-ennustemalliasiantuntijoiden liikenne-ennustemallilla tuottamiin aamuhuipputuntia kuvaaviin matkustustietoihin, joiden voidaan lähes poikkeuksetta ajatella edustavan kotoperäisiä matkoja.

Poikkeavasta menetelmästä ja sen rajoitteista johtuen kuntakohtaiset jakaumat ovat vähemmän tarkkoja kuin koko HSL-tason tiedot ja niihin kannattaa suhtautua ennemminkin suuntaa-antavina. Joka tapauksessa pelkän päivittämisen lisäksi myös kuntaosuuslaskelmien osalta etsitään aktiivisesti keinoja kehittää tarkastelun pohjana toimivaa menetelmää. Kyseisiä jakoperusteita on, niiltä osin kuin se on ollut mahdollista, pyritty tarkentamaan aiemmista tarkasteluista myös tällä päivityskierroksella.

HSL-talouden keskipitkän aikavälin kokonaistason kuntaosuuksiin yhdistävän moduulin ensimmäinen prototyyppi on valmistumassa. Jatkossa tarkastelujen perusajankohdan päivittäminen on vähemmän työlästä ja tulosten jaettavuus paranee.

Tarkasteltu skenaario on kiinteähintainen ja pohjautuu ajantasaiseen tietoon suunnitelmista, niiden vaikutusarvioinneista, päätöksistä ja HSL:n infrakorvausjärjestelmän sisältävän nykyisen rahoitusmallin ominaispiirteistä. Sen perusajankohtana on edelleen syksy 2022, sillä hyödynnetyt lipputuloarviot on tuotettu kyseisen ajanhetken mukaisilla lipunhinnoilla ja tariffijärjestelmällä.

Vielä toistaiseksi käytetyssä Helmet 4 -liikenne-ennustemallilla tehdyssä liikkumiskysynnän etätyöskenaariossa on sopeutettu matkatuotoksia, mutta mallin estimoidut parametrit päivittyvät vasta uuden Helmet 5 -liikenne-ennustemalliversion käyttöönoton yhteydessä. Syksyllä 2023 toteutetun seudullisen liikkumistutkimuksen tulokset ja niiden soveltaminen vuoden 2025 aikana käyttöönotettavalla Helmet 5 -liikenne-ennustemallilla päivittävät ennustetun liikkumiskäyttäytymisen vastaamaan paremmin muuttunut tilannetta viimeistään vuosien 2027-2029 alustavaan talous- ja toimintasuunnitelmaan.

Liikenne-ennustemallin uudella versiolla toteutettavien malliajojen kanssa samassa yhteydessä on aiheellista toteuttaa tarkastelujen perusvuoden vaihto. Vuoden 2022 kustannustasoa alkaa vähitellen olla hankalampi hahmottaa. Alati hieman kauemmas menneisyyteen jäävä perusvuosi asettaa tarkastelulle haasteita myös nopeasti ja eritahtisesti kehittyneiden kustannustasojen myötä.

Tarkastelun perusajankohtana toimivana loppuvuonna 2022 inflaatio oli jo ehtinyt kiihtyä energian ja raaka-aineiden vetämänä. Työn hinta reagoi inflaatio-shokkiin viiveisemmin ja työvoimaintensiivisemmät kustannuserät ovat jatkaneet inflaatio-shokissa menetetyn ostovoimakuilun kiinni kättä. Kyseisiin kehityskuluihin on vastattu maltillisilla indeksikorjauksilla ja kertoimilla. Korjausten pääasiallinen tavoite on pitää vääristymien vaikutus mahdollisimman vähäisenä.

Keskipitkän aikavälin rahoitustarkasteluissa ei toistaiseksi ole tutkittu mahdollisten lipunhintojen korotusten tarkempia vaikutuksia. Myös niihin on mahdollista pureutua paremmin liikenne-ennustemallin uuden version käyttöönoton myötä. Samassa yhteydessä päivitetään liikkumispalveluiden alv-kannan muutos tuoreimman tiedon mukaiseksi.

Tarkastellun skenaarion maankäytön ja liikenneverkon kehitys mukailee pääsääntöisesti MAL 2023 -suunnitelmaa. Myös tarkasteluissa sovellettu väestönkasvu on jokseenkin lineaarista sekä nopean kasvun mukaista. Asuntorakentamisen jossain määrin lamaantunut tila voi kuitenkin alkaa vaihtaa seudun väestökehitykseen ennen kaikkea juuri tarkasteltavalla keskipitkällä aikavälillä.

Perusvuoden vaihdon kanssa samassa yhteydessä onkin aiheellista tuottaa myös vaihtoehtoisen kasvuskenaarion mukainen herkkyystarkastelu esimerkiksi Uudenmaan liiton talvella 2025 päivitettyjen väestö- ja työpaikkaprojektien (<https://uudenmaanliitto.fi/uudenmaan-tyopaikat-ja-vaesto-ovat-kasvusuunnassa-jatkossakin-mutta-maakunnan-sisalla-on-suuria-eroja/>) tarkemmalle aluetasolle viedyn hitaan kasvun skenaarion mukaisesti.

Tällä päivityskierroksella vuoden 2025 lopullisen talousarvion kustannustietojen päälle rakentuvan keskipitkän aikavälin HSL-talouden kokonaisuutta on tarkennettu Kaupunkiliikenne Oy:n uusimman 10-vuotishjelman investointien lisäksi HSL:n tuottaman linjasto 2040 -työn (https://staticfiles.hsl.fi/globalassets/julkaisuarkisto/2025/linjasto-2040_hsl_raportti_3_2025k.pdf) tarjoamalla tuoreella ja tarkentuneella aikataulu- ja kustannustiedolla.

Lisäksi panostuksia on, niiltä osin kuin mahdollista, kohdennettu seudun lähijunaliikenteen kustannuskehityksen tarkentamiseen. Linjasto 2040 -työssä ei käsitelty seudun junavarikoita koskeviin järjestelyihin tulevaisuudessa melko todennäköisesti kohdistuvia muutoksia. Koska varikoilla ei myöskään lähtökohtaisesti ole suoraa vaikutusta lipputuloihin, on keskipitkän aikavälin rahoitustarkasteluissa mahdollista havainnollistaa niihin liittyvien valintojen merkitystä kokonaiskuvassa.

Junavarikkojen aiemmin tarkasteltuun kehityspolkuun on siten kohdennettu muutoksia siten, että rantaradan junavarikko akselilla Luoma-Mankki on korvattu aiempaa todennäköisempänä näyttäytyvällä Näkinmäen kalliovarikolla (kokonaisinvestointi 365 me) ja kehäradan junavarikoksi osoitettiin Keimolan (kokonaisinvestointi 160 me) vaihtoehto. On syytä huomata, että molempien varikkovaihtoehtojen kustannusarvioiden epävarmuuksia kuvastavat vaihteluvälit ovat vielä huomattavia, mutta tarjoavat joka tapauksessa riittävää suuntaa koko HSL-tason suuren kuvan tarkasteluun.

Molempien varikoiden odotetaan tulevan käyttöön ennen vuotta 2035. Aiemmin ensimmäiseksi uudeksi junavarikoksi tarkasteluissa ajateltu pääradan varren pienempi varikko Jäspilässä sekä Ilmalan varikon

lähijunaliikenteestä poisjäänti puolestaan toteutuisivat ennen vuotta 2040. Oletukset junavarikoille osoitettavasta valtionavustuksesta ovat pysyneet ennallaan 30 prosentissa.

Mahdolliset laajemmat tulevaisuuden muutokset lähijunaliikenteen järjestämistavoissa eivät ole sisältyneet tarkasteluihin, vaan uusien raiteiden käyttöönottoa sekä digiradan mahdollistamia vuorovälitihen-nyksiä ja sen edellyttämiä kalustohankintoja lukuun ottamatta lähijunaliikenteen ja esimerkiksi ratamak-sujen odotetaan säilyvän kutakuinkin entisellään. Koska esimerkiksi suuret ratahankkeet eivät olleet osa MAL 2023 -suunnitelmaa, minkä lisäksi niiden yksityiskohtaisemmista taloudellisista vaikutuksista on toistaiseksi varsin vähän konkreettista julkista tietoa, eivät ne toistaiseksi sisälly HSL:n keskipitkän aika-välin rahoitusnäköymän tarkasteluihin.

Muutoin keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelu sisältää myös uusien hankkeiden ja raideliikenteen kas-vattamisen edellyttämät varikko- ja kalustoinvestoinnit. Tarkentunut kalustohankintojen polku keventää osaltaan poikkileikkausvuoteen 2030 kohdistuvaa painetta. Raitiotieliikenteen osalta on tarkennettu myös varikko- ja kalustoerien poistumaa koskevaa tietoa.

Tulevan vuosikymmenen laajan infrainvestointinäköymän toteutuminen sellaisenaan tarkoittaisi joka ta-pauksessa myös kalustohankintojen ajallisesti varsin keskittyntä suurta määrää. Uudisinvestoinnit ovat HSL:n taloudelle kalleimpia käyttöiän alkuvaiheessa myös kaluston osalta. Vasta poistojen etenemistä seuraava korkoerien pieneneminen keventää HSL-talouteen kohdistuvaa kustannuspainetta.

Linjasto 2040 -työn pohjalta myös bussiliikenteen vuotuisia operointikustannuksia on tarkennettu edelli-sestä päivityskierroksesta alaspäin vajaalla 10 miljoonalla eurolla eli noin kolmella prosentilla, mikä osin kompensoi raideliikenteen kasvavia operointikustannuksia.

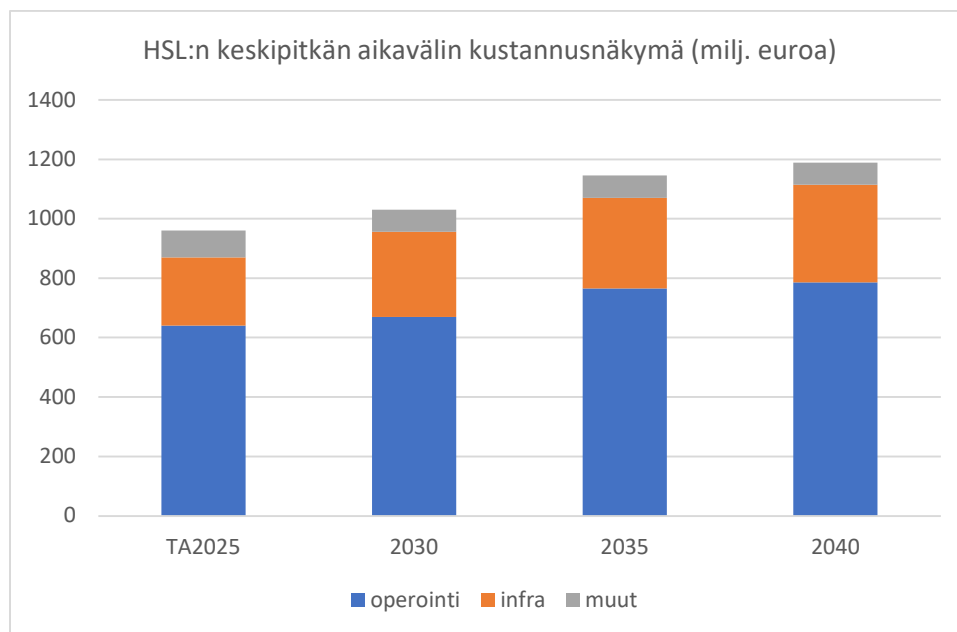
Lisäksi päivityksessä on tarkasteltu etenkin HSL:n oman organisaation toimintakustannukset ja varsina-i-sen liikenteen ulkopuoliset palvelujen ostot sisältäviä yleiskustannuksia, jotka ovat olleet koholla esimer-kiksi käynnissä olevan lipputilihankkeen vaatimien panostusten myötä. Myös palkkojen yleiskorotukset ovat luonnollisesti kasvattaneet nimellisiä yleiskustannuksia, mutta reaalisesti niiden on odotettu palau-tuvan lähemmäs vuoden 2022 tasoa. Tulopuolen tarkennuksena tarkasteluihin on nyt lisätty lipputulojen, kuntaosuuksien ja valtionavustusten lisäksi muut toimintatuotot, joihin ei tämänkertaisissa tarkaste-luissa odotettu kohdistuvan reaalisia muutoksia.

Kaiken kaikkiaan tulevaisuuden hankkeita koskeva tieto vähenee ja muuttuu huomattavasti epätarkem-maksi, mitä pidemmälle kohti 2030-luvun loppua mennään. Tietoa uusista hankkeista ja toimenpiteistä lisääntyy ajan myötä. Vielä edellisellä päivityskierroksella HSL-talouden kustannukset olivat huipussaan vuonna 2035.

Tilanne on muuttunut edellisestä sikäli, että kustannusten ennustetaan jo tässä vaiheessa jatkavan mer-kittävää, mahdollisesti myös subventioasteen kohoamista jatkavaa kasvuaan myös 2040-luvulle tulta-essa, vaikka esimerkiksi Kaupunkiliikenne Oy:n 10-vuotisohjelmaan tulevia pienempiä hankkeita ei ole vielä 2030-luvun lopulta tiedossa. Lisäksi on huomattava, että esimerkiksi työmaiden suorita ja epäsuorita taloudellisia vaikutuksia eri aikajänteillä ei ole ainakaan toistaiseksi kyetty keskipitkän aikavälin rahoitus-tarkasteluissa huomioimaan. Näin ollen ne eivät sisälly 2030-luvulle arvioituihin lukuihin. Näitäkin osin on

vaikea eksaktisti arvioida, kuinka suuri on vuoden 2025 talousarvion ja vuoden 2030 skenaarioarvion menetelmällisen epäjatkuuskohdan merkitys.

Kuva 10. HSL:n keskipitkän aikavälin arvioitu kustannuskehitys vuoden 2022 hintatasossa.



Päivityskierroksen suurimmat muutokset kokonaiskustannuksissa kohdistuivat lähijuna-, bussi- ja raitiotieliikenteeseen. Edellä mainitut näkyvät myös osassa HSL:n pienempiä jäsenkuntia, joiden kuntakohtaiset luvut ovat herkimpiä jakoperusteiden epätarkkuuksille. Raitiotieliikenteen tarkennukset koskevat etenkin Helsingin.

Myös linjastokohtaisten jakoperusteiden tarkennuksissa on panostettu tällä päivityskierroksella erityisesti lähijunaliikenteeseen. Lisäksi HSL-talouden suurimmat kustannukset muodostavan bussiliikenteen operoinnin osalta Helsingin ulkopuolisissa linjastoissa on nyt sovellettu Helmet-mallin aamuhuipputunnin aggregointien sijaan todennäköisemmin lähempänä oikeaa olevia linjastokohtaisten matkustajakilometrien nykyjakauksia.

Kuntaosuustarkasteluissa lipputulot on jyvitetty kunnille vyöhyketason tarkempien jakojen sijaan puhtaasti koko HSL-tason suhteellisten nousujakaumien perusteella. Myöskään HSL:n ja muiden toimijoiden, esimerkiksi VR:n, lippuyhteistyösopimusten huomiointi ei ole mahdollista liikenne-ennustemallipohjaisessa tarkastelussa.

Taulukko 6. Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2035 vuoden 2022 hintatasossa.

2035	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	281.3	92.8	85.9	2.9	8.0	8.5	4.6	0.4	6.1	490.6
Infrakust.	155.7	107.5	34.3	3.5	1.6	3.4	1.1	0.2	1.1	308.3
Operointi-kust.	415.2	170.5	131.3	5.6	12.6	12.0	7.5	0.4	10.3	765.4
Yleiskust.	45.7	13.7	12.1	0.3	1.0	1.1	0.3	0.1	0.5	74.8
Kustannukset yht.	616.6	291.7	177.7	9.4	15.2	16.5	9.0	0.7	11.8	1148.5
Rah.tarve	335.3	198.9	91.8	6.5	7.2	8.0	4.4	0.3	5.7	657.9
Subv.-%	54.4%	68.2%	51.6%	69.1%	47.2%	48.7%	48.6%	42.1%	48.2%	57.3%

Tarkastelujen eräs lähtökohta kuvata HSL:n rahoitustasapainon kehitystä ilman lipunhintojen muutoksia. Niiden tulokset viittaavat siihen, kuinka kuntien joukkoliikenteen subventiotarpeet kasvaisivat annetulla hankenäkymällä nopeankin väestönkasvun tapauksessa laajalti 2030-luvun mittaan. Liikenne-ennustemalliin pohjaavat kysyntätarkastelut olettavat muuttumattoman liikkumiskäyttäytymisen, mutta sisältävät autokannan sähköistymisen myötä tapahtuvan henkilöautojen käyttökulujen alenemisen. Senkin myötä joukkoliikenteen lipunhintojen korotusvara lieenee varsin rajallinen.

Kasvaneet kustannukset ja edellisen päivityskierroksen jälkeen tarkentuneet jakoperusteet näkyvät 2030-luvulla myös Helsingin subventioasteen kasvuna. Sama koskee Vantaata, jonka osalta subventioasteet kuitenkin pysyisivät lähempänä 50 %:n tasoa. Espoonkaan subventioaste ei nopeasta väestönkasvusta ja lähijunaliikenteen ulkopuolisten siihen merkittävästi vaikuttavien hankkeiden puuttumisesta huolimatta juuri alenisi. Espoon yleiskaavan uudet raidehankkeet eivät tämänhetkisessä skenaariossa toteudu vuoteen 2035 mennessä edes kaavailuissa pisimmällä olevan Leppävaara-Matinkylä-pikarai-tiotien osalta.

HSL:n keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelut ovat jatkuva iteratiivinen prosessi, jonka seuraavissa kehitysvaiheissa on aiheellista tuottaa myös vaihtoehtoisia kysyntäskenaarioita, joista on syytä käydä keskusteluja kuntien edustajien kanssa. Kysyntäskenaarioiden kannalta keskeisen liikenne-ennustemallin uuden version käyttöönoton myötä voidaan saada entistä parempi käsitys HSL-talouden kehitysnäkymistä. Seuraavalla päivityskierroksella kuntaosuustarkasteluihin lisätään myös vuotta 2040 koskevat arviot.

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2026-2028

x 1 000 €	ERO OVK1 2025/TA 2025					ERO TA 2026/OVK1 2025			ERO TS 2027/TA 2026			ERO TS 2028/TS 2027		
	TP 2024	TA 2025	OVK1 2025	€	%	TA 2026	€	%	TS 2027	€	%	TS 2028	€	%
Toimintatuotot	872 340	941 421	924 669	-16 752	-1,8 %	997 858	73 189	7,9 %	1 066 492	68 634	6,9 %	1 074 472	7 980	0,7 %
Myyntituotot	373 567	408 892	391 114	-17 778	-4,3 %	420 621	29 507	7,5 %	436 757	16 136	3,8 %	466 562	29 805	6,8 %
AB vyöhykkeen lipputulot	245 254	269 403	253 161	-16 242	-6,0 %	272 453	19 291	7,6 %	282 941	10 488	3,8 %	302 289	19 348	6,8 %
ABC vyöhykkeen lipputulot	59 858	65 825	64 767	-1 058	-1,6 %	69 753	4 986	7,7 %	72 434	2 681	3,8 %	77 387	4 953	6,8 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot	20 211	19 193	22 177	2 984	15,5 %	21 340	-837	-3,8 %	22 155	815	3,8 %	23 670	1 515	6,8 %
BC vyöhykkeen lipputulot	35 667	38 874	37 626	-1 248	-3,2 %	40 304	2 678	7,1 %	41 850	1 546	3,8 %	44 712	2 862	6,8 %
BCD vyöhykkeen lipputulot	3 171	3 234	3 511	277	8,6 %	3 517	6	0,2 %	3 650	134	3,8 %	3 900	250	6,8 %
CD vyöhykkeen lipputulot	4 041	7 570	4 991	-2 578	-34,1 %	8 253	3 262	65,3 %	8 569	316	3,8 %	9 155	586	6,8 %
D vyöhykkeen lipputulot	4 018		4 147	4 147			-4 147	-100,0 %						
DE vyöhykkeen lipputulot		938				1 114	1 114	100,0 %	1 156	42	3,8 %	1 235	79	6,8 %
CDE vyöhykkeen lipputulot		132				158	158	100,0 %	164	6	3,8 %	175	11	6,8 %
BCDE vyöhykkeen lipputulot		262				270	270	100,0 %	280	10	3,8 %	299	19	6,8 %
ABCDE vyöhykkeen lipputulot		2 569				2 560	2 560	100,0 %	2 658	98	3,8 %	2 840	182	6,8 %
Lipputulot yhteensä	372 220	408 000	390 380	-17 620	-4,3 %	419 721	29 341	7,5 %	435 857	16 136	3,8 %	465 662	29 805	6,8 %
Muut myyntituotot yhteensä	1 347	892	734	-158	-17,7 %	900	166	22,6 %	900		0,0 %	900		0,0 %
Korvaukset kunnilta	476 614	506 439	506 439		0,0 %	553 494	47 055	9,3 %	605 251	51 757	9,4 %	582 036	-23 215	-3,8 %
Muut myyntitulot	2 021	6 340	5 021	-1 319	-20,8 %	6 644	1 624	32,3 %	7 098	454	6,8 %	8 209	1 111	
Tuet ja avustukset	5 865	4 700	4 152	-548	-11,7 %	4 825	673	16,2 %	4 825		0,0 %	4 825		0,0 %
Vuokratuotot	2 608	2 744	3 070	326	11,9 %	3 147	76	2,5 %	3 229	82	2,6 %	3 299	70	2,2 %
Muut toimintatuotot	11 665	12 306	14 872	2 566	20,9 %	9 127	-5 746	-38,6 %	9 332	205	2,3 %	9 541	209	2,2 %
Toimintakulut	-894 491	-964 456	-963 959	497	-0,1 %	-993 142	-29 183	3,0 %	-1 048 406	-55 264	5,6 %	-1 055 192	-6 786	0,6 %
Henkilöstökulut	-30 855	-32 824	-32 927	-103	0,3 %	-35 014	-2 087	6,3 %	-35 994	-980	2,8 %	-37 002	-1 008	2,8 %
Palvelujen ostot	-854 331	-921 848	-921 542	306	0,0 %	-947 678	-26 136	2,8 %	-1 002 204	-54 526	5,8 %	-1 007 622	-5 418	0,5 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-342 811	-352 383	-359 164	-6 782	1,9 %	-366 803	-7 638	2,1 %	-389 784	-22 982	6,3 %	-387 547	2 238	-0,6 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-93 973	-101 652	-104 971	-3 319	3,3 %	-102 076	2 894	-2,8 %	-108 031	-5 954	5,8 %	-112 109	-4 078	3,8 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-60 192	-65 214	-60 258	4 955	-7,6 %	-62 284	-2 026	3,4 %	-61 063	1 221	-2,0 %	-61 632	-569	0,9 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-67 030	-85 292	-80 663	4 629	-5,4 %	-85 643	-4 980	6,2 %	-91 543	-5 900	6,9 %	-89 119	2 424	-2,6 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-7 796	-5 890	-5 717	173	-2,9 %	-5 618	99	-1,7 %	-5 711	-93	1,7 %	-5 653	58	-1,0 %
Pikaraitioliikenteen operointikustannukset	-19 125	-23 021	-21 189	1 832	-8,0 %	-24 469	-3 280	15,5 %	-27 641	-3 173	13,0 %	-29 302	-1 661	6,0 %

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2026-2028

x 1 000 €	ERO OVK1 2025/TA 2025					ERO TA 2026/OVK1 2025			ERO TS 2027/TA 2026			ERO TS 2028/TS 2027		
	TP 2024	TA 2025	OVK1 2025	€	%	TA 2026	€	%	TS 2027	€	%	TS 2028	€	%
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-590 926	-633 451	-631 962	1 489	-0,2 %	-646 893	-14 931	2,4 %	-683 773	-36 881	5,7 %	-685 362	-1 589	0,2 %
Infrapalvelut yhteensä	-220 251	-236 201	-238 763	-2 563	1,1 %	-249 032	-10 269	4,3 %	-263 235	-14 203	5,7 %	-268 617	-5 382	2,0 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-43 153	-52 197	-50 817	1 380	-2,6 %	-51 753	-936	1,8 %	-55 195	-3 442	6,7 %	-53 643	1 552	-2,8 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 044	-763	-739	23	-3,0 %	-824	-84	11,4 %	-818	6	-0,7 %	-839	-21	2,6 %
Vuokrakulut	-5 729	-6 106	-5 751	355	-5,8 %	-6 091	-341	5,9 %	-6 677	-586	9,6 %	-6 922	-244	3,7 %
Muut kulut	-2 531	-2 916	-3 001	-85	2,9 %	-3 536	-535	17,8 %	-2 713	823	-23,3 %	-2 808	-95	3,5 %
Toimintakate	-22 150	-23 035	-39 291	-16 256	70,6 %	4 715	44 006	-112,0 %	18 086	13 371	283,6 %	19 280	1 194	6,6 %
Rahoitustuotot ja -kulut	3 183	1 668	1 639	-28	-1,7 %	3 000	1 361	83,0 %	2 000	-1 000	-33,3 %	1 500	-500	-25,0 %
Rahoituskulut yhteensä	-540	-92	-408	-316	342,5 %	-510	-102	24,9 %	-510		0,0 %	-510		0,0 %
Vuosikate	-18 968	-21 367	-37 651	-16 284	76,2 %	7 715	45 366	-120,5 %	20 086	12 371	160,3 %	20 780	694	3,5 %
Poistot	-13 453	-17 002	-18 424	-1 422	8,4 %	-19 129	-705	3,8 %	-20 346	-1 217	6,4 %	-21 040	-694	3,4 %
Tilikauden tulos	-32 421	-38 369	-56 075	-17 706	46,1 %	-11 414	44 661	-79,6 %	-260	11 154	-97,7 %	-260		0,0 %
Tilikauden yli-/alijäämä	-32 421	-38 369	-56 075	-17 706	46,1 %	-11 414	44 661	-79,6 %	-260	11 154	-97,7 %	-260		0,0 %

LIITE 2:
Rahoituslaskelma 2026-2028

50

1 000 €	2024	TA2025	OVK1 2025	TAE2026	TS2027	TS2028
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	-18 968	-21 367	-37 651	7 715	20 086	20 780
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät	110					
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-24 479	-27 000	-27 000	-25 400	-25 000	-25 000
Rahoitusosuudet investointimenoihin	2 832					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	18					
Toiminnan ja investointien rahavirta	-40 488	-48 367	-64 651	-17 685	-4 914	-4 220
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys						
Lyhytaikaisten lainojen muutos	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset*	24 373	-10 474	3 410	3 410	3 410	3 410
Rahavarojen muutos	-21 378	-64 105	-66 504	-19 538	-6 767	-6 073
Rahavarat 31.12	124 802	60 697	58 298	38 760	31 993	25 919
Rahavarat 1.1	146 181	124 802	124 802	58 298	38 760	31 993
Investointien tulorahoitus %	-87,6 %	-79,1 %	-139,4 %	30,4 %	80,3 %	83,1 %
Kassan riittävyys, pv	51,0	23,0	22,1	14,3	11,1	9,0

*Muu maksuvalmiuden muutos arvioitu ed. 3 vuoden keskiarvolla OVK1/2025-TS2028

LIITE 3: **Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028**

Yleiskuva TTS-kauden 2026–2028 palvelutasomuutoksista

TTS-kautta 2026–2028 leimaavat erilaisten työmaiden joukkoliikennepalveluun aiheuttamat muutokset. Eri puolilla seutua rakennetaan ennätysmäisen laajasti uutta raideliikenneinfraa sekä korjataan tai uusitaan vanhaa infraa kuten asemia ja ratasiltoja. Rakennustöiden vaikutuksesta matka-ajat pitenevät monin paikoin ja asiakaskokemus heikkenee, kun raideliikennettä joudutaan korvaamaan hitaammalla ja pienemmän kapasiteetin tarjoavalla bussiliikenteellä. Työmaiden vaikutukset aiheuttavat erityisesti vuonna 2027 erittäin merkittävän kustannuslisäyksen korvaavan liikenteen järjestämisen kasvattaessa operointikustannuksia. Samanaikaisesti matka-ajat pitenevät ja tarjottavan liikenteen laatutaso heikkenee, millä on merkittäviä vaikutuksia myös lipputuloihin.

Joukkoliikennepalvelu paranee merkittävästi raideliikenteen hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunuvuorenrannassa (Kruunusillat) sekä Espoossa Leppävaaran ja Espoon keskuksen välillä (Espoon kaupunkirata). Bussiliikenteessä palvelutasoparannukset ovat kokonaisuutena hyvin pieniä lisäyksiä kasvavien alueiden tarjontaan kysynnän kasvaessa. Valmistuvien raideliikenteen hankkeiden lisäksi joukkoliikennepalveluun ei ole suunnitteilla merkittäviä tarjonnan lisäyksiä. Linjaston kehittämistoimenpiteet pyritään suunnittelemaan kustannustehokkuutta parantaen nykyistä tarjontaa uudelleenkohdentamalla. Lähivuosien aikana matkustajalaskentalaitteiden kattavuus paranee merkittävästi, mikä parantaa mahdollisuuksia tehdä liikenteeseen toteutuneen kysynnän perusteella kustannustehokkuutta edistäviä pieniä tarjontamuutoksia.

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 myös operointikustannuksia karsimalla. Omistajaohjauksen tavoitteiden saavuttamiseksi olemme tehneet noin 5 miljoonaa euroa säästöjä alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna. Tehdyt säästöt jakautuvat riskitason nostamiseen, kehittämistoimenpiteiden lykkäämiseen ja heikon kustannustehokkuuden liikenteen karsimiseen. Palvelutasomuutokset vuosille 2026-2028 pohjautuvat suurimmaksi osaksi välttämättömiin tarjonnan lisäykseen kapasiteetin hallinnan näkökulmasta. Operointikustannusten budjetointi on toteutettu korkealla riskitasolla, mikä saattaa edellyttää nyt esitettyjen liikenteen karsintojen lisäksi myös muita liikenteen harvennuksia tai linjojen lakkautuksia. Riskitasoa on nostettu etenkin bussiliikenteen operoinnissa sekä ratikoiden varikkokustannuksien osalta.

Operointikustannusten osalta kustannustehokkuutta tavoitellaan harventamalla ja mahdollisesti lakkauttamalla heikolla kustannustehokkuudella suorittavaa liikennettä. Tämä tarkoittaa mahdollisesti yksittäisten linjojen kokonaisia lakkautuksia ja hiljaisempien ajankohtien liikenteen karsimista eri puolilla seutua. Bussiliikenteessä riskitasoa on nostettu erityisesti korvaavan liikenteen järjestelyiden budjetoinnin osalta. Tämän lisäksi useita suunniteltuja pienempiä linjakohtaisia kehittämistoimenpiteitä on päätetty jättää tekemättä tai lykätä myöhemmille vuosille, mikä voi aiheuttaa tarvetta vuorovälien harventamiselle. Varaudumme riskitason noston myötä heikentämään joukkoliikennetarjontaa isojen työmaiden aiheuttaessa joukkoliikenteelle hidastuksia. Tehtävät leikkaukset ja bussiliikenteen kehittämistoimenpiteiden lykkääminen aiheuttavat negatiivisia vaikutuksia asiakaskokemukseen täsmällisyyden heikentyessä, kapasiteetin epäoptimaalisen mitoituksen tai yksinkertaisesti poistuvan palvelun myötä. Korvaavan liikenteen riskitason nostamisella voi olla pienimuotoisia vaikutuksia asiakaskokemuksen lisäksi myös vuoden 2026 lipputulokertymään ja pidemmän ajan kehitykseen joukkoliikenteen koetussa kilpailukyvyssä ja

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

kulkutapaosuudessa, jos riskit realisoituisivat. Kaikki tehtävät toimenpiteet tullaan kohdentamaan siten, että vaikutus HSL:n strategiassa määriteltuihin tavoitteisiin olisi mahdollisimman pieni.

Ostoliikennesopimusten piirissä olevan bussi-, metro-, lähijuna- ja raitioliikenteen osalta muutokset suunnitelmakaudella ovat seuraavat.

Muutokset vuonna 2026

Metroliiikenne

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Lähijunaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuosina 2024–2027. Lisäksi yhden tai kahden vuorokauden totaalikatkoja on viikonloppuisin toukokuussa ja syksyllä.

Lähijunaliikenne korvataan totaalikatkojen aikana busseilla osuudella Leppävaara-Kirkkonummi/Siuntio. Helsingin ja Leppävaaran välillä kulkee A-junia 10 minuutin vuorovälillä päiväliikenteessä ja hiljaisempan aikaan 15–30 minuutin vuorovälillä.

Malminkartanon, Kannelmäen ja Pohjois-Haagan asemien peruskorjaukset

Helsingin kaupungin omistamille Malminkartanon, Kannelmäen ja Pohjois-Haagan asemille on asemia hallinnoivan Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n toimesta suunniteltu merkittäviä peruskorjauksia vuodelle 2026. Malminkartanossa korjataan elinkaarensa lopussa olevan tunnelin betonirakenteet. Pohjois-Haagassa ja Kannelmäessä on tarkoitus peruskorjata mm. laiturirakenteet. Pohjois-Haagassa korjataan samassa yhteydessä myös siltarakenteita Väyläviraston toimesta.

Korjaustyöt vaativat viimeisimmän 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.

Lisäksi Malminkartanon korjaustyöt vaativat yksiraiteisuutta totaalikatkon ympärille, jolloin asema on myös suljettuna ja kehäradan junilla harvennettu 20 minuutin vuoroväli. Malminkartanon aseman korjaustöiden kokonaiskestoksi on arvioitu noin kuusi kuukautta. Alustavasti Malminkartanon korjaustöiden aiheuttaman poikkeusliikenteen ajankohta on 29.3.-4.10.2026.

Nurmijärventien alikulkusillan peruskorjaus

Kivihaassa Huopalahden aseman itäpuolella sijaitseva Hämeenlinnanväylän (entinen Nurmijärventie) ylittävä eteläinen ratasilta on tarkoitus peruskorjata Väyläviraston toimesta kesällä 2026.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

Korjaustyöt vaativat noin 2,5 kuukauden pituisen totaalikatkon kaupunkiraitteille, joka katkaisee sekä kehäradan I- ja P-junien että Leppävaaran kaupunkiradan A-junien liikenteen. Leppävaaran suunnalla voidaan liikennöidä kaukoliikenteen raiteita käyttävät E-, U- ja Y-junat pohjoisen ratasillan kautta normaalisti sekä L-junat väliasemien ohituksilla. ESKA-katkojen aikana voidaan liikennöidä A-junat väliasemien ohituksilla pohjoisen ratasillan kautta kaukoliikenteen raiteita pitkin. Sillankorjaustyön aikana Valimon, Pitäjänmäen ja Mäkkylän asemat ovat poissa käytöstä, koska näillä ei ole matkustajalaitureita kaukoliikenteen raiteilla, eikä Kivihaan ja Leppävaaran välillä ole puolenvaihtopaikkaa kauko- ja kaupunkiraitteiden välillä. Alustavasti korjaustyön ajankohta on 1.6.-9.8.2026 yhteensovitetuna kehäradan asemien peruskorjausten kanssa, jolloin I- junat kääntyvät P-juniksi Myyrmäessä.

Raitioliikenne

Raitioliikenteessä ei varauduta erillisiin tarjonnan lisäyksiin vuonna 2026, mutta työmaiden aiheuttamia poikkeuksia on paljon. Työmaiden aikaiset poikkeusjärjestelyt saattavat vaikuttaa linjakohtaisiin vuoroväleihin ja reitteihin. Erillisestä tarjonnan lisäyksen varaumasta Jätkäsaareen ja Kalasatamaan on luovuttu. Etenkin Jätkäsaarella asukasmäärän lisäys on jäänyt ennustetta matalammaksi. Tämän hetken asukasmääräennusteiden mukaan nykyinen linjasto riittää kapasiteetiltaan tulevan kauden ajan. Alueen matkustajamäärien kehittymisen seuranta kuitenkin jatketaan ja tarvittaessa on varauduttu olemassa olevin resurssein tihentämään pistemäisesti tarjontaa. Kalasataman tarjonta tulee lisääntymään suunnitellusti linjan 11 liikenteen aloituksen myötä vuonna 2027.

Jätkäsaarenlaiturin työmaa

Raitioliikenne Länsilinkin ja Huutokonttorin välillä katkeaa viiden viikon ajaksi pääsiäisen jälkeen Jätkäsaaren kannaksen sillan rakentamisen takia. Tänä aikana on varauduttu ajamaan korvaavaa raitiolinjaa keskustasta Kampin, Ruoholahden ja Länsiterminaalien kautta Huutokonttorin pysäkille. Linja 7 ajaa yhtä lailla Ruoholahden kautta Jätkäsaareen. Jotta Kampin rata ei ruuhkaudu tiheävuo-rovälisen korvaavan linjan myötä lyhennetään linja 9 Kolmikulmaan. T-linjoja ei liikennöidä tänä aikana. Välimerenkadulla ei tule olemaan raitioliikennettä vaihdeyhteyksien puutteen takia, mutta Välimerenkadun pysäkin palvelualueelle pyritään järjestämään korvaava yhteys bussiliikenteen avulla.

Kustannusvaikutus 180 000 € vuonna 2026 (Raitioliikenne)

Mäkelänkadun kiskotyöt

Mäkelänkatu katkaistaan koko mitaltaan raitioliikenteeltä kesäkaudella. Katkon aikana Käpylään ei ole raitioliikennettä ja Mäkelänkadun ja Pasilan välinen suora yhteys poistuu. Alueen joukkoliikennepalvelua tarkastellaan kokonaisuutena tarkemman suunnittelun yhteydessä. Linja 1 ajaa Hämeentietä pitkin Vallilaan ja linja 7 kiertää Sörnäisistä linjan 9 reittiä mukaillen Pasilaan. Työmaan kokonaiskestoksi on arvioitu noin kolme kuukautta.

- Kustannusvaikutus -35 000 € vuonna 2026 (Raitioliikenne)

Pysäkipysähdyskäytäntöjen muutos

Varaudutaan syksystä alkaen ottamaan käyttöön kantakaupungin raitioliikenteessä linjan 15 tapaan käytäntö pysähtyä aina kaikilla pysäkeillä. Nykyisin kantakaupungissa raitiovaunu pysähtyy pysäkille, jos pysäkillä on ihmisiä tai vaunun sisällä on painettu stop-nappia. Kaikilla pysäkeillä pysähtyminen lisää liikenteen luotettavuutta vähentämällä ajoaikojen hajontaa. Lisäksi se vahvistaa raitioliikenteen imagoon kuuluvan perinteen, jonka mukaan raitiovaunulle ei ole tarpeen antaa pysähtymismerkkiä. HSL on jo aikaisemmin päättänyt, että nopeat kaksisuuntakalustolla liikennöitävät raitiolinjat, kuten linja 15 tai tuleva

LIITE 3: **Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028**

Kruunusiltojen linja 12 pysähtyvät joka pysäkillä ja yhtenäisyyden vuoksi käytäntö laajennetaan kaupunkiraitioiteille.

- Kustannusvaikutus 145 000 € vuonna 2026 ja 375 000 € vuosittain (Raitioliikenne)

Kruunusiltojen liikenteen aloitus

Varaudutaan Kruunusiltojen ratikkaliikenteen aloitukseen vuonna 2027.

- Liikennettä valmistelevia kustannuksia 3 000 000 € vuonna 2026 (Raitioliikenne)

Pikaraitiolinja 15

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Kustannukset nousevat edellisvuodesta vaunujen siirtyessä vaiheittain takuusta kunnossapitosopimuksen piiriin.

Bussiliikenne

Varaudutaan kehittämään bussiliikenteen palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen pohjautuen. Bussiliikenteen alueelliset kehittämiskohteet pyritään tunnistamaan alueellisten linjastotarkasteluiden kautta.

Varaudutaan lisäksi tekemään kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä tai reittimuutoksia todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen.

Linja 52 Kuninkaantammi–Kannelmäki–Huopalahti as.–Munkkivuori–Otaniemi

Varaudutaan jatkamaan linjan 52 reitti Kuninkaantammessa uudelle, Kuninkaantammentien itäpään valmistuvalle päätepysäkillä syysliikenteestä 2026 alkaen. Alueelle on kaavoitettu nykyisen vesilaitoksen ympäristöön sijoittuvan asutuksen lisäksi pientaloasutusta noin 250–300 asukkaalle. Uusi asutus sijoittuu noin 500–1000 metrin päähän lähimmistä nykyisistä bussipysäkeistä. Alueen asukasmäärä on melko pieni, mutta keskuspuiston alue on yksi Helsingin tärkeimmistä virkistysalueista. Uuden päätepysäkin ympäristöstä alkavat keskuspuiston ulkoilureitit ja päätepysäkin välittömässä läheisyydessä sijaitsee Pitkälän ulkoilumaja.

- Kustannusvaikutus noin 140 000 € vuonna 2026 ja noin 367 000 € vuositasona (Poikittainen seutuliikenne)

Linjat 73 Karhupuisto–Malmi–Ala-Tikkurila ja 74 Karhupuisto–Malmi–Heikinlaakso

Varaudutaan linjojen ajoajan kasvuun linjojen palautuessa Hakaniemeen nykyisten poikkeusreittien päättyessä. Varautumisella varmistetaan liikenteen laadun säilyminen muuttuvassa liikennöintiympäristössä eli tavoitteena on välttää negatiiviset vaikutukset asiakaskokemukseen.

- Kustannusvaikutus noin 200 000 € vuonna 2026 ja vuosittain (Helsingin sisäinen liikenne)

Linja 118 Tapiola–Suurpelto–Espoon keskus

Varaudutaan tihentämään linjan 118 vuoroväliä arki-iltaisina sekä lauantaisin 15 minuutista 10 minuuttiin uuden liikennöintisopimuksen alkaessa syksyllä 2026. Muutoksella parannetaan joukkoliikenteen käytävyyttä ja houkuttelevuutta erityisesti vapaa-ajan matkoilla. Muutos tuo Tapiolan ja Espoon keskuksen aluekeskusten välisen tarjonnan runkolinjan mukaiselle tasolle sekä tuo lisätarjontaa kasvavalle Suurpellon asuinalueelle. Uuden liikennöintisopimuksen myötä linjan 118 hintataso laskee, jolloin tarjontalisäys voidaan tehdä kustannusneutraalisti.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

- Kustannusvaikutus neutraali laskeneiden yksikkökustannusten myötä

Linja 163 Suvisaari–Kauklahti

Varaudutaan lisäämään sunnuntain tarjontaa linjan 163 käytävän, etenkin Kurttilan ja Saunalahden maankäytön kehittyessä ja kysynnän kasvaessa syksystä 2026 alkaen. Linja palvelee myös Kiviruukia, jonka kehittäminen teollisuusalueesta asuin-, työ- ja opiskelupaikaksi on tulevaisuudessa alkamassa.

Linjan vuoroväli varaudutaan tihentämään sunnuntaisin 60 minuutista 30 minuuttiin uuden liikennöintisopimuksen alkaessa syksyllä 2026. Muutos tuo sunnuntailiikenteen muiden päivätyyppien tasolle, parantaa yhteensovittamista linjan 165 kanssa ja vastaa kehittyvään kysyntään alueella. Muutos parantaa mahdollisuuksia vapaa-ajan matkoihin myös sunnuntaisin. Uuden liikennöintisopimuksen myötä linjan 163 hintataso laskee, jolloin tarjontalisäys voidaan tehdä kustannusneutraalisti.

- Kustannusvaikutus neutraali laskeneiden yksikkökustannusten myötä

Runkolinjat 500 Itäkeskus (M)–Herttoniemi (M)–Pasila–Meilahti–Munkkivuori ja 510 Herttoniemi (M)–Pasila–Meilahti–Tapiola–Kivenlahti (M)

Varaudutaan lisäämään autopäivä kesäliikenteeseen runkolinjoille 500 ja 510 kesästä 2026 alkaen kasvaneiden matkustajamäärien ja ajoaikojen vuoksi. Autopäivälisäys parantaa linjojen täsmällisyyttä ja täten parantaa myös asiakkaiden kokemusta linjojen luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus noin 80 000 € vuonna 2026 ja vuositasolla:
- Helsingin sisäinen liikenne noin 55 000 € vuonna 2026 ja vuositasolla
- Poikittainen seutuliikenne noin 25 000 € vuonna 2026 ja vuositasolla

Runkolinja 520 Matinkylä (M)–Suurpelto–Leppävaara–Myyrmäki–Martinlaakso

Varaudutaan runkolinjan 520 kysynnän kasvuun varautumalla ruuhka-ajan liikenteen tihentämiseen talvi-liikennekaudesta 2026–2027 alkaen. Muutos helpottaa linjan kuormittuneisuutta ruuhka-aikoina ja parantaa osaltaan linjan täsmällisyyttä, mikä näkyy matkustajille parantuneena palveluna. Linjan nousijamäärät ovat kasvaneet noin 13 % verrattaessa vuosien 2023 ja 2024 viimeisiä vuosineljänneksiä, ja kasvun arvioidaan jatkuvan.

- Kustannusvaikutus noin 110 000 € vuonna 2026 ja 285 000 € vuositasolla (Poikittainen seutuliikenne)

Runkolinja 560 Rastila (M)–Vuosaari (M)–Kontula (M)–Malmi as.–Myyrmäki as.–Honkasuo

Linjalle varaudutaan lisäämään suoritetta vuoden 2026 aikana kasvavien matkustajamäärien ja pidentyvien ajoaikojen myötä. Autopäivälisäyksellä pyritään parantamaan linjan täsmällisyyttä ja vähentämään riskiä myöhästymisien ketjuuntumisille. Muutos näkyy matkustajille nykyistä parempana palveluna ja vaikuttaa asiakaskokemukseen positiivisesti. Runkolinja 560 on HSL-alueen käytetyin bussilinja (vuonna 2024 yhteensä noin 6,6 miljoonaa nousua), joten linjalle tehtävät parannukset vaikuttavat suureen määrään asiakkaita.

- Kustannusvaikutus noin 275 000 € vuonna 2026 ja vuositasolla (poikittainen seutuliikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

Linja 587 Mellunmäki–Hakunila–Koivukylä–Korso–Vierumäki

Varaudutaan lisäämään linjan 587 tarjontaa perustamalla linjalle B-variantti Itä-Hakkilan ja Havukosken välille. B-variantilla varaudutaan kasvavaan matkustajamäärään Itä-Hakkilan koulun siirtyessä väistöön Kytöpuiston kouluun.

- Kustannusvaikutus noin 150 000 € vuositasolla (Vantaan sisäinen liikenne)

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. Muutos helpottaa linjan kuormitusta ruuhka-aikoina sekä parantaa täsmällisyyttä ja asiakaskokemusta. 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 995 Taasjärvi–Söderkulla–Kalkkiranta

Varaudutaan lisäämään linjalle 995 tarjontaa kesäliikenteessä 2026 Kalkkirannan lauttayhteyksille. Tarjonnan lisäyksen tarkempi suunnittelu tehdään yhteistyössä kunnan kanssa kesäliikenteen 2026 suunnittelun yhteydessä. Vuoden 2026 kesän kokemusten perusteella tehdään päätöksiä tulevien vuosien kesäliikenteen osalta.

- Kustannusvaikutus noin 30 000 € vuonna 2026 (Sipoon sisäinen liikenne)

Eteläisen Helsingin bussiliikenteen kehittäminen

Varaudutaan Salmisaari–Ruoholahti–Jätkäsaari–Punavuori–Hernesaari-alueen bussiliikenteen kehittämiseen asukasmäärän kasvaessa ja bussiliikenteen uuden liikennöintisopimuksen alkaessa syksyllä 2026. Asukkaat ovat toivoneet alueelle raitioliikennettä täydentävää alueen sisäistä liikkumistarvetta palvelevaa bussiliikennettä. Lisäksi Salmisaarenrannan työpaikka-alueen bussiliikenteen tarjonta pienkalustolinjalla 26 on osoittautunut kapasiteetiltaan riittämättömäksi ratkaisuksi. Elokuussa alkavan uuden sopimuksen myötä laskevien yksikkökustannusten myötä alueen liikennetarjontaa voidaan hieman kasvattaa nykyisestä.

- Kustannusvaikutus neutraali laskeneiden yksikkökustannusten myötä

Vantaan liikennöintikohteisiin tehtävät muutokset

Vantaan sisäisen liikenteen ja seutuliikenteen liikennöintikohteisiin tehdään muutoksia Vantaan ratikan rakentamisen haittojen vähentämiseksi. Muutokset kasvattavat kohteiden automäärää, jolloin myös opeointikustannukset kasvavat. Muutoksella varaudutaan Tikkurilan terminaalien jakamiseen kahteen osaan ja samalla poistetaan mahdollisten hidastumisten kertautumisvaikutuksia muuhun liikenteeseen. Muutoksella tavoitellaan parempaa luotettavuutta, täsmällisempää liikennettä ja häiriöherkkyyden minimoimista, jotka kaikki vaikuttavat asiakaskokemukseen positiivisesti haasteellisessa ja jatkuvasti muuttuvassa liikennöintiympäristössä.

- Kustannusvaikutus noin 150 000 € vuonna 2026 ja vuositasolla
- Vantaan sisäinen liikenne noin 50 000 €
- Vantaan suunnan seutuliikenne noin 100 000 €

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2026 aikana.

Finnoon Meritien kadunrakennustyöt

Varaudutaan Finnoon Meritien kadunrakennuksen aikaiseen poikkeusreittiin ja ajoaikojen hidastumiseen linjalla 533. Kadunrakennuksen on määrä alkaa keväällä 2025 ja sen on arvioitu kestävän puolestatoista kahteen vuotta. Poikkeusreitti tulee hidastamaan liityntäliikennettä Hyljelahden ja Finnoot metroaseman välillä ja vaikuttamaan asiakaskokemukseen negatiivisesti.

- Kustannusvaikutus noin 67 000 € vuonna 2026 ja vuositasolla (Espoon sisäinen liikenne)

Mäkelänkadun perusparannustyö

Varaudutaan Mäkelänkadun perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen loka-marraskuusta 2025 alkaen. Työmaa kestää noin kaksi vuotta. Työmaan aikana Mäkelänkatu muuttuu 1+1 -kaistaiseksi suuntaansa, millä on merkittävä bussiliikennettä hidastava vaikutus. Työmaiden aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja/tai liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin. Mäkeläncadulla bussiliikennettä on paljon, joten negatiiviset vaikutukset ovat kokoluokaltaan merkittäviä.

- Kustannusvaikutus noin 880 000 € vuonna 2026
- Helsingin sisäiset linjat noin 580 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat noin 300 000 €

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä kevästä 2026 alkaen. Länsiratikoiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreittejä ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä. Poikkeusreitit ja liikenteen hidastuminen tulee vaikuttamaan merkittävästi bussiliikenteen operointikustannuksiin. Lisäkustannusten lisäksi asiakaskokemus alueen joukkoliikenteessä tulee heikentymään rakentamisen aikana.

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2026
- Helsingin sisäiset linjat noin 500 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat noin 200 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat noin 200 000 €

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa. Lisäksi Tikkurilan terminaalien poikkeusjärjestelyt aiheuttavat kustannuksia linjoille, jotka hyödyntävät terminaalialia. Kaikkia rakentamisen aikaisia poikkeusjärjestelyitä ja hidastumisia sekä niiden ajankohtia/kestoja ei vielä tiedetä tarkalla tasolla. Hidastumisen lisäksi rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat bussiliikenteen täsmällisyyteen negatiivisesti. Poikkeusreiteillä ja liikenteen hidastumisella tulee olemaan erittäin merkittävät vaikutukset asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 2 500 000 € vuonna 2026
- Vantaan sisäiset linjat noin 1 370 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat noin 800 000 €

LIITE 3: **Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028**

- Poikittainen seutuliikenne noin 330 000 €

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Kaupunkiradan rakennustöillä ja junaliikenteen katkoilla on erittäin merkittävät negatiiviset vaikutukset alueen asiakaskokemukseen mm. pidentyvien matka-aikojen myötä. Korvaavan liikenteen järjestelyissä hyödynnetään aiempien katkojen kokemuksia, jotta tarjontaa olisi toteutuneen kysynnän mukaisesti ja haitat junaliikenteen katkosta olisivat mahdollisimman vähäiset.

- Kustannusvaikutus noin 2 250 000 € vuonna 2026
- Espoon sisäiset linjat noin 500 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat noin 690 000 €
- Kirkkonummen suunnan seutulinjat noin 990 000 €
- Siuntion suunnan seutulinjat noin 70 000 €

Kehäradan junakatko

Varaudutaan Kehäradan asemien (Pohjois-Haaga, Kannelmäki ja Malminkartano) rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Tämänhetkisen tiedon mukaan liikennekatkon kesto on noin 4 kuukautta ajoittuen kevät-/kesäaikaan. Malminkartanon osalta varaudutaan siihen, että asema on kiinni noin 6 kuukautta. Katkon pituus voi vielä lyhentyä suunnittelutyön edetessä. Korvaavasta liikenteestä huolimatta junaliikenteen katko aiheuttaa merkittävää heikennystä joukkoliikenteen palvelutasoon ja sillä on merkittävä negatiivinen vaikutus asiakaskokemukseen. Katko on pitkäkestoinen, jolloin vaikutukset kustannuksiin ja lipputuloihin ovat myös erittäin merkittäviä.

- Kustannusvaikutus noin 7 150 000 € vuonna 2026
- Helsingin sisäiset linjat noin 1 250 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat noin 5 900 000 €

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

Muutokset vuonna 2027

Junatien metrosillan uusiminen

Junatien metrosillan uusiminen katkaisee metroliikenteen Sörnäisten ja Kulosaaren välillä vuoden 2027 aikana. Korjaustyöt vaativat viimeisimmän arvion mukaan noin seitsemän kuukauden pituisen metroliikenteen totaalikatkon Herttoniemen ja Hakaniemen välisellä rataosuudella. Muiden remonttiin liittyvien töiden osalta suunnitelmat tarkentuvat hankesuunnitelman aikana.

Tämän hetken tietojen mukaan metroliikennettä ei voida liikennöidä Kalasatamaan. Sillan uusimistöiden yhteydessä on suunniteltu toteutettavaksi myös Sörnäisten metroaseman perusparannus ja muita siltatöitä Kalasataman ja Herttoniemen välillä. Metroliikenteen tarkemmat päätepysäkit ja vuorovälit riippuvat lähistöllä tehtävistä muista korjaustoista ja niiden kestoista. Lopulliset päätökset metroliikenteestä tehdään suunnitelmien tarkentuessa.

HSL varautuu järjestämään korvaavaa liikennettä matkustajahaittojen vähentämiseksi busseilla ja raitiovaunuilla koko katkon ajalle. Korvaavan palvelun lopulliset ratkaisut tarkentuvat, kun katkon tarkka ajankohta ja kesto ovat tiedossa.

Katkon aikaisen korvaavan liikenteen järjestämiseen liittyy paljon epävarmuuksia. Korvaavan liikenteen järjestämiseen tarvitaan merkittävä määrä linja-auto kalustoa ja kuljettajia, joita seudulta voi olla erittäin haastava löytää erityisesti kevään ja syksyn aikana. HSL käy aktiivisesti vuoropuhelua joukkoliikenneoperaattoreiden kanssa. Laajalla yhteistyöllä eri sidosryhmien kanssa pyritään saavuttamaan mahdollisimman laadukas ja kustannustehokas ratkaisu koko katkon ajalle.

Korvaavasta liikenteestä huolimatta metroliikenteen katko aiheuttaa merkittävää heikennystä joukkoliikenteen palvelutasoon ja sillä on erittäin merkittävä negatiivinen vaikutus asiakaskokemukseen laajalla alueella. Katko on pitkäkestoinen, jolloin vaikutukset kustannuksiin ja lipputuloihin ovat myös erittäin merkittäviä. Alustavien arvioiden mukaan katkon aiheuttaa noin 24 500 000 € lisäyksen operointikustannuksiin sekä erittäin merkittävät lipputulomenetykset.

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset metroliikenteeseen

Metron remontoitava osuus on koko metroverkon kuormitetuin kohta, joten metron liikennekatkolla tulee olemaan laajoja vaikutuksia koko liikennejärjestelmään. Metroliikennettä järjestetään niin laajasti kuin mahdollista katkon molemmiin puolisiin rataosuuksilla. Tämän hetken tietojen mukaan metroliikennettä ei voida liikennöidä Kalasatamaan. Sillan uusimistöiden yhteydessä on suunniteltu toteutettavaksi myös Sörnäisten metroaseman perusparannus ja muita siltatöitä Kalasataman ja Herttoniemen välillä. Metroliikenteen tarkemmat päätepysäkit ja vuorovälit riippuvat lähistöllä tehtävistä muista korjaustoista ja niiden kestoista. Lopulliset päätökset metroliikenteestä tehdään suunnitelmien tarkentuessa.

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset bussiliikenteeseen

HSL varautuu järjestämään metroa korvaavaa bussiliikennettä ja vahvistamaan nykyistä palvelua matkustajapalvelun turvaamiseksi.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

Varaudutaan käynnistämään metroa korvaava bussilinja 99 Herttoniemen ja Hakaniemen välillä. Linjalla tarjotaan metroa korvaavaa palvelua koko katkon aikana kaikkina viikonpäivinä.

Kustannusvaikutus noin 15 500 000 € vuonna 2027 (Helsingin sisäinen liikenne)

Varaudutaan vahvistamaan bussiliikennettä Itä-Helsingin ja pääradan juna-asemien välillä. Palvelua tarjotaan koko metrokatkon ajan. Suunnitelmia tarkennetaan katkon ajankohdan tarkentuessa.

- Kustannusvaikutus noin 5 900 000 € vuonna 2027 (Helsingin sisäinen liikenne)

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset raitioliikenteeseen

HSL varautuu vahvistamaan raitioliikenteen palvelua metrokatkon aikana Kalasatamasta Pasilan ja keskustaan suuntaan.

- Kustannusvaikutus noin 3 100 000 € vuonna 2027 (Raitioliikenne)

LIITE 3: **Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028**

Metroliikenne

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Junatien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Metroliiikenteessä varaudutaan Junatien metrosillan rakennustöiden aiheuttamaan pitkäkestoiseen poikkeusliikenteeseen.

Lähijunaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuosina 2024–2027. Lisäksi yhden tai kahden vuorokauden totaalikatkoja on viikonloppuisin toukokuussa ja syksyllä.

Lähijunaliikenne korvataan totaalikatkojen aikana busseilla osuudella Leppävaara-Kirkkonummi/Siuntio. Helsingin ja Leppävaaran välillä kulkee A-junia 10 minuutin vuorovälillä päiväliikenteessä ja hiljaisempana aikaan 15-30 minuutin vuorovälillä.

Raitioliikenne

Junatien metrokatko

Varaudutaan korvaamaan metroliiikenteen katkaisua Kalasatamassa kehittämällä raitioliikenteen tarjoamia yhteyksiä.

- Kustannusvaikutus 3 100 000 € vuonna 2027 (Raitioliikenne)

Länsiratikoiden rakennustyöt Runeberginkadulla

Varaudutaan Runeberginkadun katkaisemiseen raitioliikenteeltä välillä Arkadiankatu–Caloniuksenkatu. Kadunrakennustöiden yhteydessä raitiotielle varattua kaistaa levennetään 6,4 m levyiseksi. Olemassa olevia pysäkkejä parannetaan lisääntyvän raitioliikenteen tarpeisiin vastaamiseksi. Sammonkadun pysäkin laiturit pidennetään yhden vaunun tavoitepituuteen ja levennetään.

Katutyöt muuttavat linjat 1 ja 2 kulkemaan Runeberginkadun sijaan Mannerheimintietä pitkin. Tässä yhteydessä linjojen 4 ja 10 vuoroväliä harvennetaan arjessa 10 minuuttiin, jotta Mannerheimintiellä lisääntyvä raitioliikenne ei ruuhkauta itse itseään.

- Kustannusvaikutus -1 250 000 € vuonna 2027 (Raitioliikenne)

Kruunusilltojen liikenteen aloitus

Kruunusillat-hankkeen valmistumisen myötä varaudutaan aloittamaan raitioliikenne Laajasalon ja Helsingin kantakaupungin välillä kahdella uudella linjalla. Linja 11 liikennöi Kruunuvuorenrannasta Kalasataman ja Pasilan aseman kautta Länsi-Pasilan Maistraatintorille. Linjan alustava liikennöintiaika on varhaisaamusta noin klo 23 asti joka päivä. Linja 12 operoi Laajasalon Yliskylän ja Hakaniemen välillä Korkeasaaren ja Nihdin kautta. Linjan 12 alustavat liikennöintiajat ovat varhaisaamusta kello kahteen asti yöllä.

Tavoite on, että matkustajaliikenne käynnistyy Laajasalon ja Hakaniemen välillä vuonna 2027.

Kustannusvaikutus noin 11 000 000 € vuonna 2027 ja vuosittain (Raitioliikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

Pikaraitiolinja 15

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Kustannukset nousevat edellisvuodesta vaunujen siirtyessä vaiheittain takuusta kunnossapitosopimuksen piiriin.

Bussiliikenne

Varaudutaan kehittämään bussiliikenteen palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen pohjautuen. Bussiliikenteen alueelliset kehittämiskohteet pyritään tunnistamaan alueellisten linjastotarkasteluiden kautta.

Varaudutaan lisäksi tekemään kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä tai reittimuutoksia todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen.

Linjat 23 Rautatientori–Pasila–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Pirkkola ja 63 Kamppi–Ruskeasuo–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Paloheinä

Varaudutaan tihentämään linjojen ruuhkavuoroväliä Postipuiston kasvavan asukasmäärän vuoksi alkuvuodesta 2027 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjoilla. Tiheämpi vuoroväli tarkoittaa lisääntyvän kapasiteetin lisäksi myös keskimääräisten odotusaikojen lyhentymistä linjan pysäkeillä. Tarjonnan lisäämisellä arvioidaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun kehittyvältä Postipuiston alueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat ja kilpailukykyisemmät joukkoliikenneyhteydet.

- Kustannusvaikutus noin 400 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linja 81 Kulosaari–Herttoniemenranta–Herttoniemi(M)–Länsi-Herttoniemi

Varaudutaan tihentämään linjan 81 ruuhka-ajan vuoroväli takaisin korona-aikaa edeltäneeseen 10 minuuttiin vuoden 2027 alusta. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

- Kustannusvaikutus noin 130 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Runkolinjat 500 Itäkeskus (M)–Herttoniemi (M)–Pasila–Meilahti–Munkkivuori ja 510 Herttoniemi (M)–Pasila–Meilahti–Tapiola–Kivenlahti (M)

Varaudutaan lisäämään tarjontaa runkolinjoille 500 ja 510 8/2027 alkaen kasvaneiden matkustajamäärien ja ajoaikojen vuoksi. Autopäivälisäys parantaa linjojen täsmällisyyttä ja vähentää riskiä myöhästymisien ketjuuntumisille, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna ja täten parantaa myös asiakkaiden kokemusta linjojen luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus noin 240 000 € vuonna 2027 ja noin 700 000 € vuositasolla
- Helsingin sisäinen liikenne noin 120 000 € vuonna 2027 ja noin 350 000 € vuositasolla
- Poikittainen seutuliikenne noin 120 000 € vuonna 2027 ja noin 350 000 € vuositasolla

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Kumpula–Pasila–Ruskeasuo

Varaudutaan lisäämään linjan 506 tarjontaa vuoden 2027 alusta kasvavien matkustajamäärien myötä. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

Kustannusvaikutus noin 200 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

Linja 643 Hyrylä–Ruskeasanta–Hakaniemi

Varaudutaan 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.

- Kustannusvaikutus noin 80 000 € vuonna 2027 ja 175 000 € vuositasolla (Tuusulan suunnan seutu)

Eteläisen jokilaakson teollisuusalueen joukkoliikennepalvelu

Keravalle suunnitellaan työpaikka-alueetta Eteläisen Jokilaakson alueelle Lahden moottoritien ja Keravanjoen väliselle alueelle. Varaudutaan käynnistämään joukkoliikennepalvelu alueelle syksystä 2027 alkaen alueen mahdollisen rakentumisen myötä. Lisäyksillä on toteutuessaan positiivinen vaikutus alueen asiakaskokemukseen.

- Kustannusvaikutus noin 95 000 € vuonna 2027 ja noin 250 000 € vuositasolla (Keravan sisäinen liikenne)

Rykmentinpuiston joukkoliikennepalvelun vahvistaminen

Tuusulan Rykmentinpuistoon on suunnitteilla lisää rakentamista. Varaudutaan vahvistamaan Rykmentinpuistoa palvelevien linjojen tarjontaa syksystä 2027 alkaen, mikäli maankäyttö sitä edellyttää. Lisäyksillä on toteutuessaan positiivinen vaikutus alueen asiakaskokemukseen.

- Kustannusvaikutus noin 60 000 € vuonna 2027 ja noin 155 000 € vuositasolla (Tuusulan sisäinen liikenne)

Kivistön liityntäliikenteen kehittäminen

Varaudutaan kehittämään ja vahvistamaan Kivistön aseman liityntäliikennettä Kivistön ja sen lähialueen uusien asuinalueiden rakentuessa. Tavoitteena on tarjota kävelyetäisyyttä kauempana asemasta asuville houkutteleva liityntäyhteys tiheästi kulkevaan junaliikenteeseen.

- Kustannusvaikutus noin 170 000 € vuonna 2027 ja noin 430 000 € vuositasolla (Vantaan sisäinen liikenne)

Laajasalon linjastosuunnitelman käyttöönotto Kruunusiltojen raitioliikenteen käynnistyessä

Kruunusiltojen käyttöönoton yhteydessä otetaan käyttöön Laajasalon linjastosuunnitelman ([HSLH 13.9.2022](#)) mukainen bussilinjasto. Bussiliikenteen operointikustannukset vähenevät linjastomuutosten myötä.

- Kustannusvaikutus noin -700 000 € vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Siuntion asuntomessut kesällä 2027

Varaudutaan tarjoamaan joukkoliikennedyhteyksiä Siuntion Pickalassa kesällä 2027 järjestettäviin asuntomessuihin. Asuntomessut osuvat Espoon kaupunkiradan rakentamisen aikaisen junakatkon ajalle, joten bussiyhteyksiä on suunniteltu lähtökohtaisesti ajettavan välillä Kivenlahden metroasema–Kirkkonummen matkakeskus–Störsvik.

- Kustannusvaikutus noin 50 000 € vuonna 2027 (Siuntion suunnan seutulinjat)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2027 aikana.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa. Lisäksi Tikkurilan terminaalin poikkeusjärjestelyt aiheuttavat kustannuksia linjoille, jotka hyödyntävät terminaalialueita. Kaikkia rakentamisen aikaisia poikkeusjärjestelyitä ja hidastumisia sekä niiden ajankohtia/kestoja ei vielä tiedetä tarkalla tasolla. Hidastumisen lisäksi rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat bussiliikenteen täsmällisyyteen negatiivisesti. Poikkeusreiteillä ja liikenteen hidastumisella tulee olemaan erittäin merkittävät vaikutukset asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 3 000 000 € vuonna 2027.
- Vantaan sisäiset linjat noin 1 480 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat noin 850 000 €
- Poikittainen seutuliikenne noin 670 000 €

Mäkelänkadun perusparannustyö

Varaudutaan Mäkelänkadun perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen loka-marraskuusta 2025 alkaen. Työmaa kestää noin kaksi vuotta. Työmaan aikana Mäkelänkatu muuttuu 1+1 kaistaiseksi suuntaansa, millä on merkittävä bussiliikennettä hidastava vaikutus. Työmaiden aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja/tai liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin. Mäkeläncadulla bussiliikennettä on paljon, joten negatiiviset vaikutukset ovat kokoluokaltaan merkittäviä.

- Kustannusvaikutus noin 500 000 € vuonna 2027
- Helsingin sisäiset linjat noin 320 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat noin 180 000 €

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä kevästä 2026 alkaen. Länsiratikoiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreittejä ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä. Poikkeusreitit ja liikenteen hidastuminen tulee vaikuttamaan merkittävästi bussiliikenteen operointikustannuksiin. Lisäkustannusten lisäksi asiakaskokemus alueen joukkoliikenteessä tulee heikentymään rakentamisen aikana.

- Kustannusvaikutus noin 1 700 000 € vuonna 2027.
- Helsingin sisäiset linjat noin 750 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat noin 250 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat noin 450 000 €
- Poikittainen seutuliikenne noin 250 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalialueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi. Poikkeusreitit aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista ja vaihtoyhteyksien heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

LIITE 3:**Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028**

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2027
- Espoon sisäinen liikenne noin 550 000 €
- Poikittainen seutuliikenne noin 350 000 €

Junatien katkon lisäksi varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä muiden raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Kaupunkiradan rakennustöillä ja junaliikenteen katkoilla on erittäin merkittävät negatiiviset vaikutukset alueen asiakaskokemukseen mm. pidentyvien matka-aikojen myötä. Korvaavan liikenteen järjestelyissä hyödynnetään aiempien katkojen kokemuksia, jotta tarjontaa olisi toteutuneen kysynnän mukaisesti ja haitat junaliikenteen katkosta olisivat mahdollisimman vähäiset.

- Kustannusvaikutus noin 2 500 000 € vuonna 2027
- Espoon sisäiset linjat noin 575 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat noin 735 000 €
- Kirkkonummen suunnan seutulinjat noin 1 110 000 €
- Siuntion suunnan seutulinjat noin 80 000 €

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

Muutokset vuonna 2028

Metroliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

Metron infran peruskorjaus ja kehittäminen

Metron paikoin yli 40-vuotias infra vaatii peruskorjauksia, joiden vaikutukset vaihtelevat pienistä suuriin. Tulevia poikkeuksia voivat olla esimerkiksi Rautatientorin metroaseman perusparannus tai Helsingin Yliopiston pohjoisen sisäänkäynnin rakentaminen, joilla voi olla vaikutuksia liikennöintiin. Liikennekatkojen laajuudet ja ajankohdat varmistuvat myöhemmin tarkemman suunnittelun edetessä. Mahdollisten liikennekatkojen ajaksi varaudutaan järjestelemään muuta linjastoa uudelleen paremmin poikkeustilanteeseen sopivaksi tai vaihtoehtoisesti järjestämään korvaavaa liikennettä.

Junaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä varaudutaan vuosittaiseen totaalikatkoon viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen. Lisäksi yhden tai kahden vuorokauden totaalikatkot ovat mahdollisia viikonloppuisin.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Vantaan ratikan tunneliyhteyden rakentamistöiden takia varaudutaan harventamaan IPK-junien vuoroväliä vuoden 2028 kesäliikenteessä, jolloin Tikkurilan asemalla on 1-2 raidetta poissa käytöstä rautatieapuiltojen poistamisen ja muiden viimeistelytöiden takia.

Raitioliikenne

Länsiratikoiden rakennustyöt Runeberginkadulla

Vuonna 2027 Caloniuksenkadun eteläpuolella alkaneet kadunrakennustyöt laajentuvat pohjoisessa Töölöntorille asti. Kadunrakennustöiden yhteydessä raitiotielle varattua kaistaa levennetään 6,4 m levyiseksi. Apollonkadun pysäkin laiturit pidennetään kahden vaunun mittaisiksi ja levennetään. Töölöntorille rakennetaan uusi raideristeys.

Vuonna 2027 alkaneet raitioliikenteen poikkeukset jatkuvat ja niiden lisäksi linja 8 joudutaan lyhentämään Arabian ja Oopperan välille. Varaudumme myös keväällä jatkamaan linjaa 13 Junatien katkon aikaiselta poikkeusreitiltään Rautatientorilta edelleen Kampin ja Ruoholahden kautta Jätkäsaareen. Linja 13 korvaa linjan 8 puuttuessa Jätkäsaaren ja Ruoholahden metroaseman välistä yhteyttä, sekä tarjoaa lisäkapasiteettia Jätkäsaaresta Kamppiin ja keskustaan. Kaivokadun katkon alkaessa linja 13 lyhenee normaalille reitilleen Nihtiin ja sen tarjoaman Jätkäsaari-Ruoholahti-keskusta yhteyden korvaa linjaa 5. Varaudumme korvaamaan linjan 8 ajamatta jäävän osuuden bussilla.

- Kustannusvaikutus -1 285 000 € vuonna 2028 (Raitioliikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

Laivasillankadun katko

Etelärannassa tehtävien kadunrakennus- ja kiskotöiden aikaan linja 2 ja täten linja 3 eivät pääse liikennöimään Olympiaterminaaliin. Varaudutaan ajamaan linja 3 Eiraan ja lyhentämään linja 2 Kauppatorille sekä hankkimaan korvaava bussilinja.

- Kustannusvaikutus -100 000 € vuonna 2028 (Raitioliikenne)

Kaivokadun katko

Raitioliikenteessä varaudutaan Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun katkojen alkavan kesäliikenteestä 2028. Työmaan tarkemmat aluerajaukset ovat vielä epäselviä, joten tässä vaiheessa varaudumme ajamaan kaiken Rautatieaseman kautta kulkevan raitioliikenteen Aleksanterinkadun ja Kruununhaan kautta. Keskustan alueen työmaiden vaikutuksia tarkennetaan vielä lähempänä toteutusta. Muutos pidentää matka-aikaa Hakaniemen ja Rautatieaseman välillä muutamalla minuutilla, mutta ei aiheuta merkittäviä palvelualuepuutteita Aleksanterinkadun ollessa viereinen katu Kaivokadulle. Keskustan saavutettavuus kuitenkin heikkenee hieman.

- Kustannusvaikutus 325 000 € vuonna 2028 (Raitioliikenne)

Pikaraitiolinja 15

Pikaraitiolinjalla 15 varaudutaan lisäämään palvelua kohdennetusti kasvavan kysynnän mukaan. Kustannukset nousevat edellisvuodesta vaunujen siirtyessä vaiheittain takuusta kunnossapitosopimuksen piiriin.

- Tarjonnan lisäykseen varattu lisäkustannus on 0,4M€ vuositasolla.

Bussiliikenne

Varaudutaan kehittämään bussiliikenteen palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen pohjautuen. Bussiliikenteen alueelliset kehittämiskohteet pyritään tunnistamaan alueellisten linjastotarkasteluiden kautta. Varaudutaan lisäksi tekemään kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä tai reittimuutoksia todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen.

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2028 aikana.

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä kevästä 2026 alkaen. Länsiratikoiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreittejä ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä. Poikkeusreitit ja liikenteen hidastuminen tulee vaikuttamaan merkittävästi bussiliikenteen operointikustannuksiin. Lisäkustannusten lisäksi asiakaskokemus alueen joukkoliikenteessä tulee heikentymään rakentamisen aikana.

- Kustannusvaikutus noin 1 700 000 € vuonna 2028
- Helsingin sisäiset linjat noin 750 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat noin 250 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat noin 450 000 €
- Poikittainen seutuliikenne noin 250 000 €

LIITE 3: **Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028**

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa. Lisäksi Tikkurilan terminaalien poikkeusjärjestelyt aiheuttavat kustannuksia linjoille, jotka hyödyntävät terminaalialueita. Kaikkia rakentamisen aikaisia poikkeusjärjestelyitä ja hidastumisia sekä niiden ajankohtia/kestoja ei vielä tiedetä tarkalla tasolla. Hidastumisen lisäksi rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat bussiliikenteen täsmällisyyteen negatiivisesti. Poikkeusreiteillä ja liikenteen hidastumisella tulee olemaan erittäin merkittävät vaikutukset asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 1 000 000 € vuonna 2028
- Vantaan sisäiset linjat noin 200 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat noin 400 000 €
- Poikittainen seutuliienne noin 400 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalien rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi. Poikkeusreitit aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista ja vaihtoyhteyksien heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2028
- Espoon sisäinen liikenne noin 550 000 €
- Poikittainen seutuliienne noin 350 000 €

Kulosaaren sillan uusiminen

Varaudutaan Kulosaaren sillan uusimisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen runkolinjoilla 500 ja 510 sekä linjoilla 16 ja 59. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta, kestosta ja vaikutuksista ovat epävarmoja. Työmaan on arvioitu alkavan vuonna 2028 ja kestävän noin kaksi vuotta. Liikenteen on suunniteltu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteelle. Lisäkustannusten lisäksi liikenteen hidastuminen aiheuttaa merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen ja nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 560 000 € vuonna 2028 ja vuositasolla
- Helsingin sisäiset linjat noin 370 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne noin 190 000 €

Linnanrakentajantien remontti

Varaudutaan Linnanrakentajantien katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen. Linnanrakentajantien remontti alkanee vuoden 2028 keväällä ja kestää noin kaksi vuotta. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta ja kestosta ovat epävarmoja. Työmaan aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2028
- Helsingin sisäiset linjat noin 750 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne noin 150 000 €

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2026-2028

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Kaupunkiradan rakennustöillä ja junaliikenteen katkoilla on erittäin merkittävät negatiiviset vaikutukset alueen asiakaskokemukseen mm. pidentyvien matka-aikojen myötä. Korvaavan liikenteen järjestelyissä hyödynnetään aiempien katkojen kokemuksia, jotta tarjontaa olisi toteutuneen kysynnän mukaisesti ja haitat junaliikenteen katkosta olisivat mahdollisimman vähäiset.

- Kustannusvaikutus noin 800 000 € vuonna 2028
- Espoon sisäiset linjat noin 250 000 €
- Kirkkonummen suunnan seutulinjat noin 500 000 €
- Siuntion suunnan seutulinjat noin 50 000 €

Länsiratikoiden rakennustyöt Runeberginkadulla

Varaudutaan korvaamaan linjan 8 katkeaminen Oopperalle Runeberginkadun katkon ajaksi ajamalla busseja Oopperan ja Jätkäsaaren välillä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeusjärjestelyt aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin. Tarkat korvaavan liikenteen järjestelyt päätetään lähempänä poikkeuksen ajankohtaa kokonaisuus huomioiden.

- Kustannusvaikutus noin 2 700 000 € vuonna 2028

Laivasillankadun katko

Varaudutaan korvaamaan Tehtaankadun ja Olympiaterminaalien alueiden raitioliikenne linjojen 2 ja 3 reitien lyhentyessä työmaan ajaksi Kauppatorille ja Eiraan. Lisäkustannusten lisäksi poikkeusjärjestelyt aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin. Tarkat korvaavan liikenteen järjestelyt päätetään lähempänä poikkeuksen ajankohdasta kokonaisuus huomioiden.

- Kustannusvaikutus noin 560 000 € vuonna 2028

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

Talousarvioennusteen mukaiset laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2026 ovat yhteensä 553,494 milj. euroa (keskimääräinen subventio 57,1 %)

Kuntaosuudet TAE2026

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	362,9	134,3	3,1	105,8	10,9	13,3	5,8	8,1	1,9	646,1
Ympäristöbonus	1,1	0,5	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2
Yhteensä	364,1	134,8	3,1	106,2	10,9	13,3	5,8	8,2	1,9	648,3
%-jakautuma	56,2 %	20,8 %	0,5 %	16,4 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-10,8	-3,6	-0,1	-2,8	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-18,6
Henkilöstökulut	21,0	6,7	0,2	5,0	0,6	0,7	0,3	0,4	0,1	35,0
Palvelujen ostot	32,9	9,7	0,2	6,7	0,8	0,7	0,3	0,4	0,1	51,8
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	4,1	1,3	0,0	1,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	7,0
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,9	-0,6	0,0	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,0
Poistot	12,1	3,6	0,1	2,5	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	19,1
Yhteensä	57,8	17,3	0,4	12,2	1,4	1,4	0,6	0,8	0,2	92,1
%-jakautuma	62,8 %	18,8 %	0,4 %	13,3 %	1,5 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	130,0	95,5	0,6	18,0	1,3	2,5	0,4	0,6	0,1	249,0
%-jakautuma	52,2 %	38,3 %	0,2 %	7,2 %	0,5 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Ympäristöbonus	550,8	247,0	4,2	136,0	13,6	17,2	6,8	9,5	2,2	987,3
Yhteensä	551,9	247,6	4,2	136,4	13,6	17,2	6,8	9,5	2,2	989,5
%-jakautuma	55,8 %	25,0 %	0,4 %	13,8 %	1,4 %	1,7 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	239,4	83,4	1,9	65,8	10,7	9,1	3,2	5,6	0,7	419,7
%-jakautuma	57,0 %	19,9 %	0,5 %	15,7 %	2,5 %	2,2 %	0,8 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	312,5	164,2	2,3	70,6	2,9	8,1	3,7	3,9	1,5	569,7
%-jakautuma	54,9 %	28,8 %	0,4 %	12,4 %	0,5 %	1,4 %	0,6 %	0,7 %	0,3 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,8	7,9	0,2	3,2	0,4	0,6	0,1	0,6	0,1	11,4
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuudet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	0,6	9,0	0,2	4,1	0,6	0,8	0,2	0,7	0,1	16,2
%-jakautuma	3,5 %	55,6 %	1,4 %	25,1 %	3,6 %	4,7 %	1,0 %	4,4 %	0,8 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	311,977	155,154	2,046	66,538	2,349	7,343	3,502	3,215	1,370	553,494
%-jakautuma	56,4 %	28,0 %	0,4 %	12,0 %	0,4 %	1,3 %	0,6 %	0,6 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	56,5 %	62,7 %	49,1 %	48,8 %	17,3 %	42,7 %	51,3 %	33,7 %	62,6 %	55,9 %

Vertailu kuntaosuudet 2026 TAE ja 2025 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2026	312,543	164,178	2,271	70,615	2,929	8,098	3,672	3,932	1,494	569,732
2025 TA	290,583	168,639	2,530	64,630	3,814	9,010	3,601	4,745	1,956	549,508
Erotus	21,960	-4,461	-0,259	5,984	-0,885	-0,912	0,071	-0,814	-0,461	20,224
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2026	0,565	9,024	0,225	4,077	0,580	0,756	0,170	0,717	0,125	16,239
2025 TA	21,557	8,180	0,012	10,833	1,110	0,252	0,371	0,694	0,060	43,069
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2026	311,977	155,154	2,046	66,538	2,349	7,343	3,502	3,215	1,370	553,494
2025 TA	269,026	160,459	2,518	53,797	2,704	8,758	3,230	4,052	1,895	506,439
Erotus = alijäämä (+)/ylijäämä (-)	42,951	-5,305	-0,472	12,741	-0,355	-1,415	0,272	-0,837	-0,525	47,055
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2026	310,214	163,087	2,236	69,759	2,798	7,957	3,594	3,788	1,474	564,908
Subventio% kunnittain	56,2 %	65,9 %	53,6 %	51,1 %	20,6 %	46,2 %	52,7 %	39,7 %	67,4 %	57,1 %

Kuntaosuudet TAE2026 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonus	362,9	134,3	3,1	105,8	10,9	13,3	5,8	8,1	1,9	646,1
Ympäristöbonus	1,1	0,5	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2
Yhteensä	364,1	134,8	3,1	106,2	10,9	13,3	5,8	8,2	1,9	648,3
%-jakautuma	56,2 %	20,8 %	0,5 %	16,4 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-10,8	-3,6	-0,1	-2,8	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-18,6
Henkilöstökulut	21,0	6,7	0,2	5,0	0,6	0,7	0,3	0,4	0,1	35,0
Palvelujen ostot	32,9	9,7	0,2	6,7	0,8	0,7	0,3	0,4	0,1	51,8
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	4,1	1,3	0,0	1,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	7,0
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,9	-0,6	0,0	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,0
Poistot	12,1	3,6	0,1	2,5	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	19,1
Yhteensä	57,8	17,3	0,4	12,2	1,4	1,4	0,6	0,8	0,2	92,1
%-jakautuma	62,8 %	18,8 %	0,4 %	13,3 %	1,5 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
%-jakautuma	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	420,8	151,6	3,5	118,0	12,3	14,7	6,4	9,0	2,0	738,2
- Ympäristöbonus	1,1	0,5	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2
Yhteensä	421,9	152,1	3,6	118,4	12,3	14,7	6,4	9,0	2,0	740,4
%-jakautuma	57,0 %	20,5 %	0,5 %	16,0 %	1,7 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	239,4	83,4	1,9	65,8	10,7	9,1	3,2	5,6	0,7	419,7
%-jakautuma	57,0 %	19,9 %	0,5 %	15,7 %	2,5 %	2,2 %	0,8 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	182,5	68,7	1,7	52,6	1,7	5,6	3,2	3,4	1,3	320,7
%-jakautuma	56,9 %	21,4 %	0,5 %	16,4 %	0,5 %	1,7 %	1,0 %	1,1 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,8	7,9	0,2	3,2	0,4	0,6	0,1	0,6	0,1	11,4
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuudet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	0,6	9,0	0,2	4,1	0,6	0,8	0,2	0,7	0,1	16,2
%-jakautuma	3,5 %	55,6 %	1,4 %	25,1 %	3,6 %	4,7 %	1,0 %	4,4 %	0,8 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	181,969	59,669	1,434	48,529	1,076	4,837	3,071	2,655	1,221	304,461
%-jakautuma	59,8 %	19,6 %	0,5 %	15,9 %	0,4 %	1,6 %	1,0 %	0,9 %	0,4 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	43,1 %	39,2 %	40,3 %	41,0 %	8,7 %	32,9 %	48,0 %	29,5 %	59,9 %	41,1 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2026	180,206	67,602	1,624	51,750	1,525	5,451	3,163	3,228	1,325	315,875
Subventio% kunnittain	42,7 %	44,5 %	45,6 %	43,7 %	12,4 %	37,1 %	48,5 %	35,9 %	65,0 %	42,7 %

Laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2027 ovat yhteensä 605,251 milj. euroa (keskimääräinen subventio 57,9 %)

Kuntaosuudet TS2027

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonus	393,2	139,2	3,3	107,0	11,4	13,8	6,1	8,4	2,0	684,3
Ympäristöbonus	0,5	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0
Yhteensä	393,7	139,4	3,3	107,2	11,4	13,8	6,1	8,4	2,0	685,3
%-jakautuma	57,4 %	20,3 %	0,5 %	15,6 %	1,7 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-11,3	-3,7	-0,1	-2,9	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-19,3
Henkilöstökulut	21,6	6,8	0,2	5,1	0,7	0,7	0,3	0,4	0,1	36,0
Palvelujen ostot	35,1	10,3	0,2	7,2	0,8	0,8	0,3	0,4	0,1	55,2
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	3,8	1,3	0,0	1,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	6,6
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,3	-0,4	0,0	-0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,0
Poistot	12,9	3,8	0,1	2,7	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	20,3
Yhteensä	61,3	18,3	0,4	12,9	1,5	1,5	0,6	0,9	0,2	97,6
%-jakautuma	62,8 %	18,8 %	0,4 %	13,3 %	1,5 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	138,1	101,3	0,7	18,1	1,3	2,6	0,5	0,6	0,2	263,2
%-jakautuma	52,5 %	38,5 %	0,3 %	6,9 %	0,5 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Ympäristöbonus	592,6	258,8	4,4	138,1	14,2	17,9	7,1	9,8	2,3	1045,2
Yhteensä	593,1	259,0	4,4	138,3	14,2	17,9	7,2	9,8	2,3	1046,2
%-jakautuma	56,7 %	24,8 %	0,4 %	13,2 %	1,4 %	1,7 %	0,7 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	248,6	86,6	2,0	68,3	11,1	9,5	3,3	5,8	0,7	435,9
%-jakautuma	57,0 %	19,9 %	0,5 %	15,7 %	2,5 %	2,2 %	0,8 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	344,5	172,4	2,4	70,0	3,1	8,4	3,9	4,0	1,6	610,3
%-jakautuma	56,4 %	28,2 %	0,4 %	11,5 %	0,5 %	1,4 %	0,6 %	0,6 %	0,3 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Ed. vuosien yli-/alijäämä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut, perusrahoitus	-1,8	0,0	0,2	0,0	0,4	0,6	0,1	0,6	0,1	0,3
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuudet	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Yhteensä	0,6	1,1	0,2	0,9	0,6	0,8	0,2	0,7	0,1	5,1
%-jakautuma	11,1 %	21,5 %	4,4 %	16,8 %	11,4 %	14,9 %	3,3 %	14,1 %	2,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	343,947	171,308	2,190	69,159	2,552	7,674	3,711	3,248	1,462	605,251
%-jakautuma	56,8 %	28,3 %	0,4 %	11,4 %	0,4 %	1,3 %	0,6 %	0,5 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	58,0 %	66,1 %	49,9 %	50,0 %	18,0 %	42,9 %	51,9 %	33,2 %	63,4 %	57,9 %

Vertailu kuntaosuudet 2026 TAE ja 2025 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2027	344,512	172,400	2,415	70,014	3,132	8,430	3,881	3,965	1,587	610,335
2025 TA	290,583	168,639	2,530	64,630	3,814	9,010	3,601	4,745	1,956	549,508
Erotus	53,929	3,761	-0,115	5,384	-0,682	-0,580	0,280	-0,781	-0,369	60,827
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2027	0,565	1,092	0,225	0,855	0,580	0,756	0,170	0,717	0,125	5,085
2025 TA	21,557	8,180	0,012	10,833	1,110	0,252	0,371	0,694	0,060	43,069
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2027	343,947	171,308	2,190	69,159	2,552	7,674	3,711	3,248	1,462	605,251
2025 TA	269,026	160,459	2,518	53,797	2,704	8,758	3,230	4,052	1,895	506,439
Erotus = alijäämä (+)/yliäämä (-)	74,9	10,8	-0,3	15,4	-0,2	-1,1	0,5	-0,8	-0,4	98,8
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2027	342,184	171,308	2,380	69,159	3,001	8,288	3,803	3,821	1,566	605,511
Subventio% kunnittain	57,7 %	66,1 %	54,3 %	50,0 %	21,1 %	46,3 %	53,2 %	39,0 %	67,9 %	57,9 %

Kuntaosuudet TS2027 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonus	393,2	139,2	3,3	107,0	11,4	13,8	6,1	8,4	2,0	684,3
Ympäristöbonus	0,5	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0
Yhteensä	393,7	139,4	3,3	107,2	11,4	13,8	6,1	8,4	2,0	685,3
%-jakautuma	57,4 %	20,3 %	0,5 %	15,6 %	1,7 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-11,3	-3,7	-0,1	-2,9	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-19,3
Henkilöstökulut	21,6	6,8	0,2	5,1	0,7	0,7	0,3	0,4	0,1	36,0
Palvelujen ostot	35,1	10,3	0,2	7,2	0,8	0,8	0,3	0,4	0,1	55,2
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	3,8	1,3	0,0	1,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	6,6
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,3	-0,4	0,0	-0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,0
Poistot	12,9	3,8	0,1	2,7	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	20,3
Yhteensä	61,3	18,3	0,4	12,9	1,5	1,5	0,6	0,9	0,2	97,6
%-jakautuma	62,8 %	18,8 %	0,4 %	13,3 %	1,5 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
%-jakautuma	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Ympäristöbonus	454,5	157,5	3,7	120,0	12,9	15,3	6,7	9,2	2,1	782,0
Yhteensä	455,0	157,8	3,7	120,2	12,9	15,3	6,7	9,2	2,1	783,0
%-jakautuma	58,1 %	20,1 %	0,5 %	15,3 %	1,6 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	248,6	86,6	2,0	68,3	11,1	9,5	3,3	5,8	0,7	435,9
%-jakautuma	57,0 %	19,9 %	0,5 %	15,7 %	2,5 %	2,2 %	0,8 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	206,4	71,1	1,8	51,9	1,8	5,8	3,4	3,4	1,4	347,1
%-jakautuma	59,5 %	20,5 %	0,5 %	15,0 %	0,5 %	1,7 %	1,0 %	1,0 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Ed. vuosien yli-/alijäämä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	-1,8	0,0	0,2	0,0	0,4	0,6	0,1	0,6	0,1	0,3
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulutapac	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	0,6	1,1	0,2	0,9	0,6	0,8	0,2	0,7	0,1	5,1
%-jakautuma	11,1 %	21,5 %	4,4 %	16,8 %	11,4 %	14,9 %	3,3 %	14,1 %	2,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	205,852	70,034	1,529	51,040	1,235	5,091	3,257	2,677	1,301	342,016
%-jakautuma	60,2 %	20,5 %	0,4 %	14,9 %	0,4 %	1,5 %	1,0 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	45,2 %	44,4 %	41,0 %	42,5 %	9,6 %	33,3 %	48,6 %	29,0 %	60,7 %	43,7 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
TS2027	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	204,089	70,034	1,719	51,040	1,684	5,705	3,349	3,250	1,405	342,276
Subventio% kunnittain	44,9 %	44,4 %	46,1 %	42,5 %	13,1 %	37,3 %	50,0 %	35,2 %	65,5 %	43,7 %

Laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2028 ovat yhteensä 582,036 milj. euroa (keskimääräinen subventio 55,3 %)

Kuntaosuudet TS2028

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	386,9	143,7	3,4	110,1	11,9	13,9	6,4	8,7	2,0	687,0
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	386,9	143,7	3,4	110,1	11,9	13,9	6,4	8,7	2,0	687,0
%-jakautuma	56,3 %	20,9 %	0,5 %	16,0 %	1,7 %	2,0 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-12,2	-4,0	-0,1	-3,0	-0,4	-0,4	-0,2	-0,3	-0,1	-20,7
Henkilöstökulut	22,3	7,0	0,2	5,3	0,7	0,7	0,3	0,4	0,1	37,0
Palvelujen ostot	34,1	10,0	0,2	7,0	0,8	0,7	0,3	0,4	0,1	53,6
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	4,0	1,3	0,0	1,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	6,8
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,0	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,5
Poistot	13,4	3,9	0,1	2,8	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	21,0
Yhteensä	61,0	18,2	0,4	12,9	1,5	1,5	0,6	0,9	0,2	97,1
%-jakautuma	62,8 %	18,8 %	0,4 %	13,3 %	1,5 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	140,2	104,5	0,7	18,1	1,3	2,7	0,5	0,6	0,2	268,6
%-jakautuma	52,2 %	38,9 %	0,3 %	6,7 %	0,5 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Ympäristöbonus	588,2	266,5	4,5	141,0	14,7	18,0	7,4	10,2	2,3	1052,8
Yhteensä	588,2	266,5	4,5	141,0	14,7	18,0	7,4	10,2	2,3	1052,8
%-jakautuma	55,9 %	25,3 %	0,4 %	13,4 %	1,4 %	1,7 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	265,7	92,6	2,1	72,8	11,8	10,1	3,5	6,2	0,8	465,7
%-jakautuma	57,1 %	19,9 %	0,5 %	15,6 %	2,5 %	2,2 %	0,8 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	322,5	173,8	2,4	68,2	2,9	7,9	3,9	3,9	1,6	587,1
%-jakautuma	54,9 %	29,6 %	0,4 %	11,6 %	0,5 %	1,3 %	0,7 %	0,7 %	0,3 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Ed. vuosien yli-/alijäämä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	-1,8	0,0	0,2	0,0	0,4	0,6	0,1	0,6	0,1	0,3
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuudet	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Yhteensä	0,6	1,1	0,2	0,9	0,6	0,8	0,2	0,7	0,1	5,1
%-jakautuma	11,1 %	21,5 %	4,4 %	16,8 %	11,4 %	14,9 %	3,3 %	14,1 %	2,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	321,903	172,744	2,166	67,365	2,315	7,128	3,759	3,224	1,432	582,036
%-jakautuma	55,3 %	29,7 %	0,4 %	11,6 %	0,4 %	1,2 %	0,6 %	0,6 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	54,7 %	64,8 %	48,2 %	47,8 %	15,7 %	39,6 %	50,6 %	31,7 %	61,6 %	55,3 %

Vertailu kuntaosuudet 2026 TAE ja 2025 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2028	322,468	173,835	2,391	68,220	2,895	7,884	3,929	3,941	1,557	587,121
2025 TA	290,583	168,639	2,530	64,630	3,814	9,010	3,601	4,745	1,956	549,508
Erotus	31,886	5,196	-0,139	3,589	-0,919	-1,126	0,328	-0,805	-0,399	37,613
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2028	0,565	1,092	0,225	0,855	0,580	0,756	0,170	0,717	0,125	5,085
2025 TA	21,557	8,180	0,012	10,833	1,110	0,252	0,371	0,694	0,060	43,069
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2028	321,903	172,744	2,166	67,365	2,315	7,128	3,759	3,224	1,432	582,036
2025 TA	269,026	160,459	2,518	53,797	2,704	8,758	3,230	4,052	1,895	506,439
Erotus = alijäämä (+)/ylijäämä (-)	52,9	12,3	-0,4	13,6	-0,4	-1,6	0,5	-0,8	-0,5	75,6

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2028	320,140	172,744	2,366	67,365	2,764	7,742	3,851	3,797	1,536	582,296
Subventio% kunnittain	54,4 %	64,8 %	52,4 %	47,8 %	18,8 %	43,0 %	51,9 %	37,3 %	66,0 %	55,3 %

Kuntaosuudet TS2028 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonus	386,9	143,7	3,4	110,1	11,9	13,9	6,4	8,7	2,0	687,0
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	386,9	143,7	3,4	110,1	11,9	13,9	6,4	8,7	2,0	687,0
%-jakautuma	56,3 %	20,9 %	0,5 %	16,0 %	1,7 %	2,0 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-12,2	-4,0	-0,1	-3,0	-0,4	-0,4	-0,2	-0,3	-0,1	-20,7
Henkilöstökulut	22,3	7,0	0,2	5,3	0,7	0,7	0,3	0,4	0,1	37,0
Palvelujen ostot	34,1	10,0	0,2	7,0	0,8	0,7	0,3	0,4	0,1	53,6
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	4,0	1,3	0,0	1,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	6,8
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,0	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,5
Poistot	13,4	3,9	0,1	2,8	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	21,0
Yhteensä	61,0	18,2	0,4	12,9	1,5	1,5	0,6	0,9	0,2	97,1
%-jakautuma	62,8 %	18,8 %	0,4 %	13,3 %	1,5 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
%-jakautuma	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	447,9	162,0	3,8	122,9	13,4	15,3	7,0	9,6	2,2	784,2
- Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	447,9	162,0	3,8	122,9	13,4	15,3	7,0	9,6	2,2	784,2
%-jakautuma	57,1 %	20,7 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	265,7	92,6	2,1	72,8	11,8	10,1	3,5	6,2	0,8	465,7
%-jakautuma	57,1 %	19,9 %	0,5 %	15,6 %	2,5 %	2,2 %	0,8 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	182,2	69,4	1,7	50,1	1,6	5,2	3,5	3,4	1,4	318,5
%-jakautuma	57,2 %	21,8 %	0,5 %	15,7 %	0,5 %	1,6 %	1,1 %	1,1 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,8	0,0	0,2	0,0	0,4	0,6	0,1	0,6	0,1	0,3
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuudet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	0,6	1,1	0,2	0,9	0,6	0,8	0,2	0,7	0,1	5,1
%-jakautuma	11,1 %	21,5 %	4,4 %	16,8 %	11,4 %	14,9 %	3,3 %	14,1 %	2,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	181,7	68,3	1,5	49,3	1,0	4,5	3,3	2,7	1,3	313,4
%-jakautuma	58,0 %	21,8 %	0,5 %	15,7 %	0,3 %	1,4 %	1,1 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	40,6 %	42,2 %	39,1 %	40,1 %	7,4 %	29,2 %	47,4 %	27,6 %	58,7 %	40,0 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2028	179,913	68,280	1,685	49,278	1,446	5,088	3,391	3,227	1,371	313,680
Subventio% kunnittain	40,2 %	42,2 %	44,0 %	40,1 %	10,8 %	33,2 %	48,7 %	33,6 %	63,5 %	40,0 %

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat lipputulojen, operointikustannusten, joukkoliikenneinfran ja muiden kustannusten eristä.

Kuntaosuudet jaetaan jäsenkunnille perussopimuksessa sovittujen periaatteiden mukaisesti. Pääperiaate on, että jäsenkunnille kohdistetaan kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti. Lipputulot kohdistetaan kunnittain kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella. Kustannusten jaossa käytettävä kysyntätieto (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain) perustuvat lippulajitutkimuksiin ja matkalippujärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

JOUKKOLIIKENTEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

operointikuluihin (liikennöintikorvaukset)
tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto- yms. kuluihin (ns. yleiskustannukset)
infrakuluihin

Liikenteen operointikulut

Operointikuluilla tarkoitetaan ostopalveluina hankittavan joukkoliikenteen liikenteenhoidon kustannuksia. Kuntien maksuosuudet operointikuluista määritellään liikennemuodoittain kunkin kunnan asukkaiden tekemien matkustajakilometrien perusteella.

Bussiliikenne

Kulut jaetaan kunnille linjastokohtaisesti (Helsingin sisäiset, Espoon ja Kauniaisten sisäiset, Vantaan sisäiset, Keravan sisäiset, Sipoon sisäiset, Tuusulan sisäiset, seutulinjat Espoon suunta, seutulinjat Vantaan suunta, poikittaiset seutulinjat, seutulinjat Keravan suunta, seutulinjat Sipoon suunta, seutulinjat Tuusulan suunta, U-linjat suunnittain) kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella. Vuositason nousujen ja keskimatkojen perusteella lasketaan linjastokohtaiset matkustajakilometrit kunnittain. Niistä lasketaan edelleen jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan kulut kunnille.

Junaliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten nousujen ja matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitutkimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

Junaliikenteen operointikustannukset jaetaan HSL:n tilaaman liikenteen korvauksiin ja VR:n lähiliikenteen lippuyhteistyökustannuksiin. Junaliikenteen kustannukset kohdistetaan junayksikkökilometrien perusteella HSL:n tilaamalle junaliikenteelle junalinjoittain. Lippuyhteistyön kustannukset kohdistetaan nousujen perusteella VR:n lähiliikenteen junille. Junakalustoyhtiön vuokrat sisällytetään HSL:n tilaamaan junaliikenteen operointikustannuksiin.

HSL:n tilaaman junaliikenteen operointikulut jaetaan kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvoina junalinjoittain. Painoina on käytetty kummallekin osatekijälle 0,5.

Metroliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitutkimuksista saatujen kuntalaisuusjakautumien ja keskimatkatietojen perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen metroliikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan metroliikenteen kulut kunnille.

Raitiovaunuliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitutkimuksista saatujen kuntalaisuusjakautumien ja keskimatkatietojen perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen raitiovaunuliikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan raitiovaunuliikenteen kulut kunnille.

Pikaraitioliikenteen PR15 kustannukset on käsitelty kuntaosuuksissa omana eränään.

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella.

Nousuina käytetään lippulajeittain laskettuja vuositason nousuja, jotka on kohdistettu kunnille matkakortin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen lauttaliikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan lauttaliikenteen kulut kunnille.

Tilaaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

Ko. kuluilla tarkoitetaan HSL- organisaation eri yksiköiden nettokuluja lukuun ottamatta operointikuluja.

Joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun, viestinnän ja markkinoinnin, lippu- ja informaatiojärjestelmien ylläpidon, hallinnon yms. kulut kohdistetaan kunnille liikennemuodoittain/linjastoittain kuntien asukkaiden tekemien nousujen perusteella.

Joukkoliikenneosaston (joukkoliikenteen suunnittelun) ja matkalippujen tarkastusyksikön nettokulut sekä LIJ-järjestelmän poistot kohdistetaan ensin arvioitujen työpanosten ja laitemäärien perusteella eri liikennemuodoille tai linjastoille. Loput kulut on jaettu nousujen perusteella.

Eri liikennemuodoille/linjastoille kohdistetut yleiskustannukset yhteensä jaetaan edelleen kunnille matkustajakilometrien laskennassa käytettyjä kuntakohtaisten nousujen ja niistä laskettujen jako-osuuksien perusteella.

Infrakulut

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

Bussiliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille linjastoittain nousujen suhteessa.

Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa.

Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien merkittävien joukkoliikenneinvestointien jl-infrakulujen kohdistamisesta jäsenkaupungeille/kunnille on sovittu erikseen. Tällaisia uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaisesti ainakin Länsimetro ja Kehärata. Aikaisempi sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta jää sellaisenaan voimaan. Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

Junaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Lauttaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Metroliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille kaikkien raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.

Pikaraitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille pikaraitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.

Bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille linjastoittain nousujen suhteessa. Bussiliikenneterminalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa. Joukkoliikennekatujen, -tunnelien ja -siltojen osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille kyseisen joukkoliikennkadun, -tunnelin tai -sillan läpi kulkevien vuorojen suhteessa.

LIPPUTULOT

Lipputulot kohdistetaan kunnille vyöhykkeittäin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. Ne lipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan henkilökohtaisten aikuisten ja lasten mobiili- ja arvolipputulojen suhteella vyöhykkeittäin. Kehäradan tuomista lisääntyneistä ABC-lipputulosta vuositain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.

VALTION TUET

Kuntaosuuksia vähentävät valtiolta saadut tuet. Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki on kohdistettu kuntien asukasluvun perusteella

LIITE 5:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2028

80

Suorite seuranta 2010-2028 (yhteenveto). Huom. historiavuosien lukuja ei ole indeksoitu tässä taulukossa.

Suoritteista ja muista tunnusluvuista on saatavilla lisätietoja HSL:stä.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TA2025	2025 OVK1	2026 TAE	2027 TS	TS 2028
Lipputulot M€	243,5	252,8	269,7	277,9	287,3	307,0	331,4	357,7	370,1	383,1	243,3	235,3	309,7	376,4	372,2	408,0	390,4	419,7	435,9	465,7
Kokonaiskustannukset M€	478,9	508,3	545,7	564,6	578,7	589,5	611,1	646,9	714,1	740,8	724,58	711,96	741,3	828,5	886,0	957,5	957,0	989,5	1046,2	1052,8
Operointikustannukset M€	383,9	407,5	437	450,1	464,5	470,5	476,8	501,3	499,9	515,4	507,4	499,76	526,4	558,9	591,9	633,4	633,2	648,3	685,3	687,0
Infrakustannukset M€	59,1	63,2	68,3	69,5	66,1	68,6	83,2	88,4	141,2	150,7	148,34	141,00	141,7	197,5	220,3	236,2	238,8	249,0	263,2	268,6
Muut kustannukset M€	35,9	37,5	40,4	45	48,1	50,4	51,1	57,2	72,9	74,6	68,85	71,20	73,2	72,1	73,8	87,9	85,0	92,1	97,6	97,1
Nousut (milj.)	327	336	345	351	353	359	367	375	387	397	252	238	304	344	360,8	384,0	379,6	390,4	394,3	399,5
Matkustajakilometrit (milj.)*	2288	2319	2378	2450	2378	2436	2554	2602	2488	2632	1667	1567	2004,5	2265,8	2328,2	2525,5	2481,9	2521,3	2494,8	2547,3
Kokonaiskustannukset pl. infra € / nousut	1,28 €	1,33 €	1,38 €	1,41 €	1,45 €	1,45 €	1,44 €	1,49 €	1,48 €	1,49 €	2,29 €	2,40 €	1,98 €	1,836 €	1,84 €	1,88 €	1,89 €	1,90 €	1,99 €	1,96 €
Kokonaiskustannukset ml. infra € / nousut	1,47 €	1,51 €	1,58 €	1,61 €	1,64 €	1,64 €	1,66 €	1,73 €	1,84 €	1,87 €	2,88 €	3,00 €	2,44 €	2,41 €	2,46 €	2,49 €	2,52 €	2,53 €	2,65 €	2,64 €
Kokonaiskustannukset pl. infra € / matk.km	0,18 €	0,19 €	0,20 €	0,20 €	0,22 €	0,21 €	0,21 €	0,21 €	0,23 €	0,22 €	0,35 €	0,36 €	0,30 €	0,28 €	0,29 €	0,29 €	0,29 €	0,29 €	0,31 €	0,31 €
Kokonaiskustannukset ml. infra € / matk.km	0,21 €	0,22 €	0,23 €	0,23 €	0,24 €	0,24 €	0,24 €	0,25 €	0,29 €	0,28 €	0,43 €	0,45 €	0,37 €	0,37 €	0,38 €	0,38 €	0,39 €	0,39 €	0,42 €	0,41 €
Operointikustannukset € / nousut	1,17 €	1,21 €	1,27 €	1,28 €	1,31 €	1,31 €	1,30 €	1,34 €	1,29 €	1,30 €	2,01 €	2,10 €	1,73 €	1,62 €	1,64 €	1,65 €	1,67 €	1,66 €	1,74 €	1,72 €
Infrakustannukset € / nousut	0,18 €	0,19 €	0,20 €	0,20 €	0,19 €	0,19 €	0,23 €	0,24 €	0,36 €	0,38 €	0,59 €	0,59 €	0,47 €	0,57 €	0,61 €	0,62 €	0,63 €	0,64 €	0,67 €	0,67 €
Keskimääräinen jäsenkuntien subventio-%	48 %	49 %	50 %	50 %	49 %	47 %	45 %	44 %	48 %	48 %	58 %	53 %	49 %	53 %	58 %	57 %	57 %	57 %	58 %	55 %

LIITE 6: Vaihtoehtoiset hinnoitteluskenaariot

Vaihtoehtoiset hinnoitteluskenaariot

PKS-omistajaohjauksen tavoitteet

PKS omistajakuntien omistajaohjaustavoitteet ovat ohjanneet TTS-suunnittelua. Suunnittelussa on tavoiteltu omistajaohjauksen asettamaan 57 %:n subventiotavoitetta vuodelle 2026 sekä 55 %:n subventiotavoitetta vuodelle 2029. Subventiotavoitteiden saavuttaminen edellyttää HSL:n oman toiminnan tehostamisen lisäksi merkittäviä korotuksia lippujen hintoihin sekä tarjonnan leikkauksia.

Taulukko 1. PKS-omistajaohjauksen tavoitteet

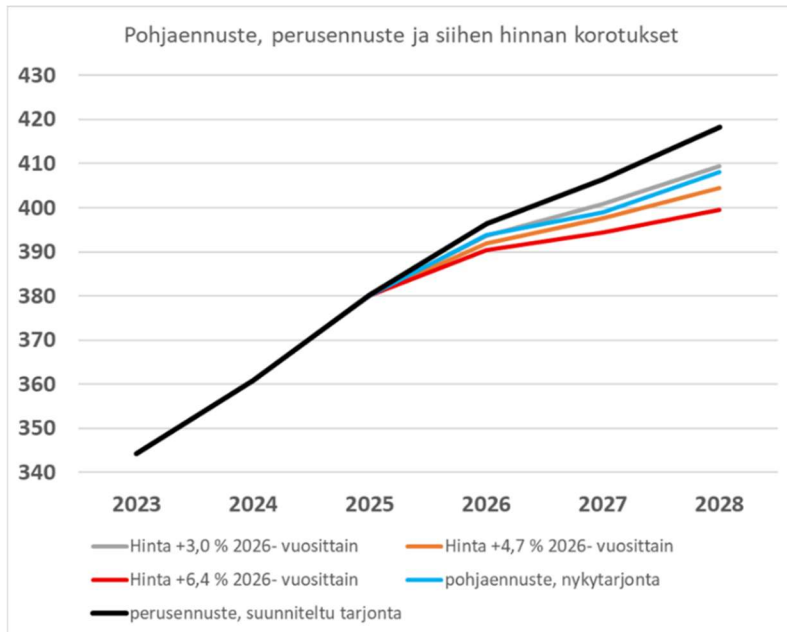
1. Tuottavuuden parantaminen ja talouden tasapaino	2. Jäsenkuntien vuotuinen subventio-osuus tarkastelukauden 2029 loppuun mennessä enintään 55 % seudullisista kokonaiskustannuksista ja kuntayhtymän strategia laaditaan tämän mukaisesti, jonka lisäksi Espoon, Helsingin ja Vantaan kuntakohtaisen subvention tavoite on pitkällä aikavälillä 45–55 %	3. Joukkoliikenteen CO ₂ -päästöjen pienentäminen sekä asiakastytyvyyden ja kulkutapaosuuden kasvattaminen
Mittarit: 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	Mittarit: 1. Yhteisen suunnitelman tekeminen jäsenkuntien kanssa subventiotavoitteen saavuttamiseksi 2. Kuluvan vuoden toteuma ja ennuste HSL:n kustannuksista, lipputulosta ja kunkin kunnan osuudesta (infrakustannusten kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta 3. Vuosittain päivitettävät keskipitkän aikavälin (5–15 vuotta) ennusteet HSL:n kustannuksista, lipputulosta ja kunkin kunnan osuudesta (infrakustannusten kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta	Mittarit: 1. Joukkoliikenteen CO ₂ -päästöt, tavoitetaso 2026: -90 % vuoden 2010 tasosta 2. Alueittainen asiakas- ja asukastytyvyys vuosittain, tavoitetaso 2026: vähintään vuoden 2024 tasolla 3. Joukkoliikenteen ja kestävien kulkumuotojen (joukkoliikenne, kävely, pyöräily) kulkutapaosuuden kasvattaminen: - Nousut, tavoitetaso 2026: vähintään 392 milj. - Kulkutapaosuus, tavoitetaso 2029: joukkoliikenne vähintään 24 %, kestävät kulkumuodot yhteensä vähintään 65 %

Nousijamääräennuste eri hinnoitteluvaihtoehdoilla

Hinnankorotuksilla on vaikutus nousijamääriin hintajouston kautta. Suuremmilla lipunhinnan korotuksilla nousijamäärä on pienempi. Vuoden 2028 ennustetilanteessa perusennusteen mukainen nousijamäärä on 418 miljoonaa, kun mukana ei ole hinnankorotusten vaikutuksia. Kun lippujen hintoja korotetaan vuosittain 6,4 %, jää vuoden 2028 nousijamääräennuste hieman alle 400 miljoonaan, eli hinnankorotuksen vaikutus on noin – 18 miljoonaa nousua. Maltillisemmilla hinnankorotuksilla nousijamääräennustekin on suurempi. 3 %:n vuosittaisella korotuksella ennustetaan vuodelle 2028 409 miljoonaa nousua ja 4,7 %:n vuosittaisella korotuksella 404 miljoonaa nousua.

LIITE 6: Vaihtoehtoiset hinnoitteluskenaariot

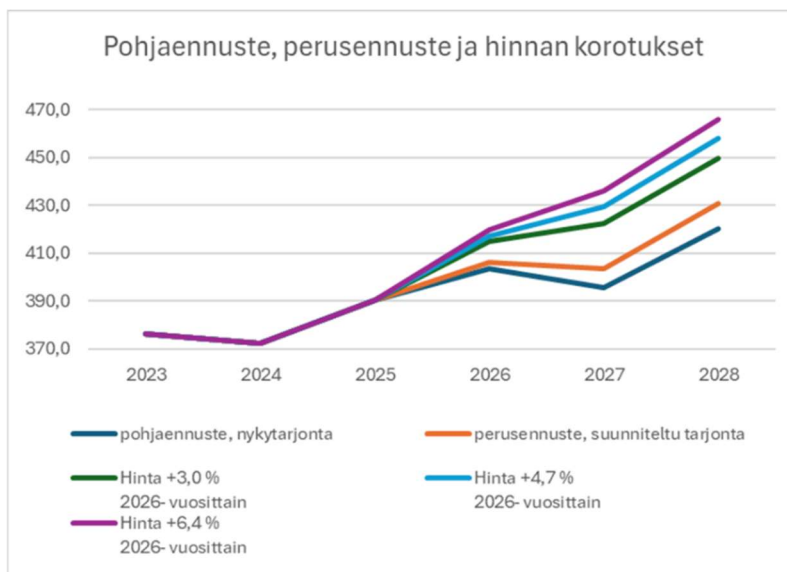
Kuva 1: Nousijamääräennuste eri hinnankorotuksilla



Lipputuloennuste eri hinnoitteluvaihtoehtoilla

Hinnankorotuksilla pyritään varmistamaan riittävä lipputulokertymä omistajaohjauksen asettamien tavoitteiden saavuttamiseksi. Vaikka korkeat hinnankorotukset laskevat nousijamääriä verrattuna perusennusteeseen, tuovat ne kuitenkin enemmän lipputuloja kasvavan kustannustason kattamiseen. Kuvassa 2. on kuvattu lipputulojen kehitystä eri hinnoitteluvaihtoehtoilla. Tarkastelun perusteella suuremmat hinnankorotukset eivät enää tuota niin paljon lipputuloja, koska hinnankorotusten kasvuvaikutus lipputuloihin laimenee korotusten kiristyessä. Taustalla on hintajoustopuoli aiheuttama kysynnän pieneneminen. Vuonna 2027 lipputuloarviossa näkyy myös Junatien katkon vaikutus lipputuloihin.

Kuva 2. Lipputuloennuste eri hinnankorotuksilla



LIITE 6: Vaihtoehtoiset hinnoitteluskenaariot

Vaihtoehtoiset hinnoitteluskenaariot

Taulukossa 2 on kuvattu vaihtoehtoisten hinnoitteluskenaarioiden vaikutus seudulliseen subventiotasoon. 6,4 %:n hinnankorotuksilla on mahdollista saavuttaa vuonna 2026 57,1 % subventiotaso, jolloin omistajaohjauksen asettamasta tavoitteesta jäädään 0,1 %. 3 %:n hinnankorouksilla subventiotaso jäisi 57,6 %:iin ja 4,7 % hinnankorotuksilla 57,4 %:iin.

Tarkastelun perusteella vaikuttaa siltä, että suurista hinnankorouksista huolimatta vuodelle 2029 omistajaohjauksen asettamaa 55 %:n subventiotavoitetta ei ole mahdollista saavuttaa ilman muita merkittäviä toimenpiteitä. Tämä johtuu siitä, että kustannustason arvioidaan kasvavan merkittävästi vuonna 2029 mm. Espoon kaupunkiradan, Koskelan varikon, Vantaan ratikan ja Länsi-Helsingin raitioteiden vuoksi. Vaikka tehtäisiin vuosittaiset 6,4 % hinnankorotukset, tarvittaisiin vuonna 2029 edelleen 19 M€ lisää lipputuloja tai tarjonnan leikkauksia, jotta subventiotavoitteen saavuttaminen olisi mahdollista. Mikäli tehtäisiin vain 3 % vuosittaiset hinnankorotukset, olisi puuttuva rahoitustarve jo lähes 40 M€.

Taulukko 2. Vaihtoehtoiset hinnoitteluskenaariot

Skenaario <i>(lipunhinnan korotus, leikkaukset)</i>	Nousijamäärät 2026 <i>(kasvu vs 2025)</i>	Seudullinen subventio % 2026	Seudullinen subventio % 2029 <i>(ennuste)</i>	Puuttuvat lipputulot 2029 <i>(55 % subventioon)</i>
Pohjaesitys <i>(+6,4 %/v, –5 M€)</i>	+2,7 % kasvu <i>(390 milj. nousua)</i>	57,1 %	56,7 %	19 M€
Skenaario 1 <i>(+3,0 %/v, –5 M€)</i>	+3,6 % kasvu <i>(394 milj. nousua)</i>	57,6 %	58,5 %	39 M€
Skenaario 2 <i>(+4,7 %/v, –5 M€)</i>	+3,1 % kasvu <i>(392 milj. nousua)</i>	57,4 %	57,6 %	29 M€