



01.09.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
PL 100 (Opastinsilta 6 A)
00077 HSL

§ 553

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

HEL 2025-010465 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2026–2028 seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat palautuneet pandemian jälkeen heikosti Helsingissä. HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelussa tulee keskittyä neljään olennaiseen tekijään, joilla on vaikutusta joukkoliikenteen käyttöön ja houkuttelevuuteen:

- 1) On tärkeää, että helsinkiläisten eniten käyttämien lippujen hinnat saadaan pidettyä kohtuullisina. Helsinki ei kannata lippujen hintojen korotuksia vuodelle 2026. Lippujen hintojen muuta kustannustason nousua suurempi kasvu on saatava katkaistua. HSL:n on tuotettava vaihtoehtoisia skenaarioita päätöksentekijöiden käyttöön, joilla tavoite voidaan saavuttaa.
- 2) Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi HSL:n tulee kehittää lippuvalikoimaansa. Matkustamiseen kannustavia uusia lipputuotteita voisivat olla halvemmat lyhyiden matkojen kertaliput ja asiakkaille joustavammat sarjaliput.
- 3) Yhteistyö infrakorvausjärjestelmän uudistamiseksi tulee käynnistää kuntien ja HSL:n kesken siten, että tavoitteena on ottaa uusi malli käyttöön jo seuraavaa HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaa 2027-2029 laadittaessa. Uudistustyössä on selvitettävä eri vaihtoehdot tavoitteeseen pääsemiseksi. Yksinkertaisin tapa ratkaista subventioprocentin määrittelyyn liittyvät lipun hintojen korotuspaineet, on erottaa infrakustannukset kokonaisuudessaan subventioprocentin laskennasta infrakorvausjärjestelmän säilyessä muutoin nykyisen kaltaisena.



01.09.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

4) Yhtenä syynä matkustajamäärien vaisuun kehitykseen ovat merkitävät joukkoliikenteeseen vaikuttavat työmaat. Tästä syystä on tarpeen jatkaa hyvää yhteistyötä jäsenkuntien ja HSL:n kesken työmaa-aikaisten korvaavien yhteyksien suunnittelussa.

Lippujen hinnat ja lipputuotevalikoima

Helsingiläisten eniten käyttämien lippujen hinnat ovat kuntayhtymän aikana nousseet merkittävästi yleistä kustannuskehitystä enemmän. Merkittävin hintoja nostava tekijä oli vuoden 2019 tariffiuudistus, jonka hinnoittelu poikkesi valmisteluvaiheessa tehdyistä arvioista. Kantakaupungin sisäisille matkoille suunnattua raitiovaunulippua vastaavaa lipputuotetta ei myöskään säilytetty vastoin Helsingin kantaa. Vuosille 2026–2028 esitetyt kumulatiivisesti yli 20 % lippujen hintojen korotukset nykyisen tason päälle uhkaavat johtaa kohtuuttomaan tilanteeseen. Tällaisella korotuksella 30 päivän AB-kausilipun hinta nousisi lähes 90 euroon ja kertalipun noin 3,85 euroon. Helsinki katsoo, että mainitut korotukset eivät ole kannatettavia, vaan HSL:n tulee varautua kuluvan strategiakauden aikana kääntämään lippuhinnat laskuun. Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitellaan, että yhä useampi helsingiläinen valitsee liikkumismuodokseen joukkoliikenteen ja joukkoliikenteen lippuhintojen nousua hillitään sekä varmistetaan, että lippujärjestelmä kehittyy helsingiläisten kannalta kannustavaan suuntaan.

HSL kuntaosuutta koskevat linjaukset päätetään talousarvion yhteydessä, ja budjettineuvotteluissa on etsittävä ratkaisuja hintojen kohtuullistamiseksi. On huomioitava, että esitetyn korotuksen jälkeenkin Helsingin kuntaosuus saattaisi kasvaa kaupungin talousarvion lähtökohtiin nähden.

Joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamiseksi ja lipputulojen varmistamiseksi HSL:n tulee kehittää lipputuotevalikoimaansa. Uusia matkustajia tulee pyrkiä houkuttelemaan muun muassa eri hintaisten tuotteiden avulla. Nykyisten lipputuotteiden alin hinta on varsin korkea joukkoliikenteen lyhyillä matkoilla tarjoamaan lisäarvoon nähden. Lyhyiden matkojen tuotantokustannukset kantakaupungin runkoliikenteessä ovat lisäksi alhaiset. Jo käyttöön otettuja sarjalippuja voidaan mahdollisesti kehittää joustavammiksi ja siten houkuttelevammiksi, jotta pandemian jälkeen muuttuneisiin matkustustottumuksiin voidaan vastata nykyistä paremmin. On tärkeää, että HSL edistää lippuvalikoiman kehittämistä. Helsinki näkee, että olisi hyvä tutkia myös mahdollisuutta esimerkiksi yhden vyöhykkeen lipun käyttöönottoon. Lisäksi olisi hyvä selvittää mahdollisuutta kertalipun voimassaoloajan pidentämiseen ja kertalipun hinnan alentamiseen. Tällöin esimerkiksi terveyskeskuskäynti olisi mahdollista edullisesti yhdellä lipulla. Näillä kehittämistoimenpiteillä voitaisiin mahdollistaa paremmin myös pienituloisten mahdolli-



01.09.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

suudet liikkumiseen joukkoliikenteellä, sillä nykyiset kahden vyöhykkeen lippujen sekä kertalippujen hinnat ovat pienituloisille korkeita. Tuote- ja palveluvalikoiman parantaminen voisi lisätä joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta.

Helsinki ja muut pääkaupunkiseudun kunnat toivovat lisäksi HSL:n käynnistävän tariffijärjestelmän ja vyöhykejaon kehittämismahdollisuuksien tarkastelun yhteistyössä kuntien kanssa. Keskeisenä tavoitteena tarkastelussa tulee olla edellisen tariffiuudistuksen heikkouksien korjaaminen ottaen huomioon aiemmista ehdotuksista tehdyt päätökset.

Lipputulosten ja matkustajamäärien kehityksen kannalta on ongelmallista, että lippujen ostamista on osin vaikeutettu heikentämällä mahdollisuuksia ladata matkakortteja sekä lakkauttamalla haltijakohtaiset matkakortit. Kaikilla asiakasryhmillä, esimerkiksi lapsilla sekä osalla matkailijoista ja ikääntyneistä, ei ole edellytyksiä maksaa sovelluksella tai lähimaksulla. Joukkoliikenne on peruspalvelu, jonka käyttämisen tulee olla kaikille mahdollista ja yksinkertaista. Kertalippujen korotettu hinta lähimaksulla maksettaessa on myös ristiriidassa joukkoliikenteen mahdollisimman helpon käytön kanssa.

Infrakorvausjärjestelmä

Infrakorvausten kytkeminen lippujen hintoihin subventioasteen kautta on osoittautunut kestävämmäksi ratkaisuksi. Samalla kun tavoitellaan kestävästä kasvusta tukeutuen pääosin joukkoliikenteeseen, joukkoliikenneinvestoinnit aiheuttavat suhteettoman suuren korotuspaineen lippujen hintoihin. Lippujen hintojen korotukset kohdistuvat myös niihin joukkoliikenteen käyttäjiin, jotka eivät hyödy kyseisistä investoinneista. Tällöin joukkoliikenteen käyttö laskee ja investointien yhteiskuntataloudellinen kannattavuus heikkenee.

Selvitysten perusteella infrakustannusten aiheuttamat lippujen hintapaineet ratkaisisi tehokkaimmin ja yksinkertaisimmin malli, jossa infrakustannukset erotetaan kokonaan subventioprocentin laskennasta. Samalla tarkoituksenmukainen subventiotavoite määriteltäisiin uudelleen, jotta muutos on sen toteuttamisen ajankohtana kuntien taloudelle neutraali. Infrakustannusten poistamisen jälkeen subventioprocentti kuvaisi selkeämmin HSL:n oman toiminnan tehokkuutta, ja HSL:n talouden suunnittelu voi keskittyä sen omassa päätäntävallassa oleviin asioihin. Infrakorvausjärjestelmä säilyisi muutoin nykyisellään ja infrakustannukset jaettaisiin edelleen HSL:n kautta kuntien kesken käytön mukaisesti. Lisäksi varikot ja kalusto maksettaisiin entiseen tapaan operointikorvauksina, ja ne tulisivat huomioiduksi subventioprocentin laskennassa.



01.09.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Subventioprocentin laskentatavan muuttamisen lisäksi on mahdollista tarkastella myös muita infrakorvausjärjestelmään liittyviä kysymyksiä, kuten infrakorvauksen osana perittävien korkojen tasoa. Nykyisin käytettävä korkotaso on 5%.

Työmaiden vaikutus

Joukkoliikenteen taloutta ja toimivuutta Helsingissä ovat viime vuosina haastaneet myös lukuisat suuret katutyömaat sekä joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittämiseen ja ylläpitoon liittyvät välttämättömät rakennustyöt. Erityisesti vuosi 2027 tulee tältä osin olemaan vaikea. Yhteistyö HSL:n kanssa normaalia joukkoliikenteen palvelua korvaavan poikkeusliikenteen suunnittelussa on näiden hankkeiden osalta ollut hyvää ja hedelmällistä. Korvaavissa järjestelyissä tulee jatkossakin tavoitella yhteistyössä sitä, että haitalliset vaikutukset palvelutasoon ja matkustajamääriin jäävät mahdollisimman pieniksi, ja että poikkeusjärjestelyjen kustannukset pysyvät kohtuullisina.

Muut teemat

Kuntaosuuksien voimakkaan kasvun vuoksi on syytä arvioida, onko tarkoituksenmukaista kasvattaa kuntayhtymän henkilöstökuluja ja muiden palvelujen ostoja esitetyssä määrin. Näistä kustannuksista Helsingin osuus kasvaa vuonna 2026 edellisen vuoden talousarvioon verrattuna 3,1 milj. eurolla (5,7 %). Huomioiden kuluvalle vuodelle esitetty muiden kustannusten kasvu, vuoden 2026 talousarviossa pitäisi pysyä korkeintaan samalla tasolla. Lisähenkilöstön rekrytointeihin on suhtauduttava kriittisesti, osaamista on hyvä kehittää myös muulla tavoin. Jos ostopalveluiden korvaaminen omalla työllä kasvattaa henkilöstökustannuksia, tulee vastaavia säästöjä hakea palveluhankinnoista.

Helsinki katsoo, että HSL:n tulisi edelleen tarjota asiakaspalvelupiste ydinkeskustassa päärautatieaseman läheisyydessä. Päärautatieasema on seudun parhaiten joukkoliikenteellä saavutettava kohde, joka palvelee kaikkia raidesuuntia. Helsingissä vierailee myös huomattava määrä matkailijoita, joille kohdennettu palvelu voi kasvattaa lipputuloja.

Pandemian jälkeen joukkoliikennematkustaminen on palautunut Helsingissä alavireisesti, erityisesti Helsingin ydinkeskustaan suuntautuvien matkojen osalta. Olisi hyödyllistä, että HSL ylläpitäisi kansainvälistä vertailutietoa joukkoliikenteen matkustajamäärien kehityksestä ja matkustamisen taustatekijöistä erityisesti muiden pohjoismaiden pääkaupunkien osalta.

On tärkeää, että matkustajalaskentalaitteiden kattavuutta parannetaan alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa esitetyllä tavalla. Tiedot pysäkki- ja linjakohtaisista matkustajamääristä tulee saada myös jä-



01.09.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

senkuntien käyttöön mahdollisimman kattavasti ja viiveettömästi. Tietojen tulee mahdollistaa myös linjakohtaisten kustannustehokkuuslukujen tuottaminen jäsenkuntien käyttöön.

Vastaukset erillisiin kysymyksiin

Osana lausuntopyyntöä HSL on tiedustellut jäsenkuntien näkemyksiä seuraaviin kysymyksiin (a-f).

a) Helsinki ei kannata korotuksia. HSL:n tulisi kartoittaa ja suosia vähemmän haitallisia keinoja taloutensa sopeuttamiseksi. Helsinki katsoo, että vuodelle 2026 ehdotetut korotukset uhkaavat kaupunkistrategiassa linjattua joukkoliikenteen houkuttelevuutta, eikä niitä voida pitää kohtuullisina.

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

Helsingin uudessa kaupunkistrategiassa on linjattu, että Helsinki tavoittelee sitä, että yhä useampi helsinkiläinen valitsee liikkumismuodokseen joukkoliikenteen ja että helsinkiläisten lippujen hinnat laskevat. HSL:n esitys lipunhintojen korottamiseksi on ristiriidassa Helsingin tavoitteiden kanssa ja lipunhintojen korotukset uhkaavat heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä entisestään. Liikenteen hiilipäästöjen vähentäminen ja kaupungin elinvoiman kehittäminen edellyttävät päinvastoin käytön vahvaa kasvattamista.

Jo nykyinen AB-lipun hintataso on kohtuuttoman korkea esimerkiksi osalle lähiöissä asuville perheille sekä lyhyitä matkoja kantakaupungissa silloin tällöin tekeville. Tämä heikentää pahimmillaan helsinkiläisten liikkumismahdollisuuksia sekä myös keskustan elinvoimaa.

Joukkoliikenteen lippuhintojen nousua tulee hillitä ja on tavoiteltava tilannetta, jossa helsinkiläisten lippujen reaali hinnat laskevat strategia-kauden 2025–2028 aikana vuoteen 2026 verrattuna. HSL:n tulee toiminnassaan varautua lippujen hintojen alentamiseen tulevinä vuosina. Helsinki päättää kuluvan strategiakauden talousarvioneuvotteluissaan kuntaosuudesta, huomioiden strategian mukaiset tavoitteet lippujen hintojen laskemiseksi.

b) 57 % kokonaissubventio edellyttää hinnankorotusten lisäksi myös tarjonnan leikkauksia 5 milj. eurolla. Miltä alueeltaan tai minkä tyyppisistä palveluista (lähibussit, yöliikenne, koululaislinjat) kunta on valmis



01.09.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

karsimaan joukkoliikenteen palvelua, jotta 57 %:n kokonaissubventioon päästään?

Joukkoliikenteen tarjonnan leikkauksia ei tule tehdä tasaisesti kaikkialta. Vähennykset tulee kohdistaa sinne, missä matkustaminen on vähäisintä. Runkolinjaston ja muun korkean palvelutason linjaston palvelulu-
pausten mukaisesti palvelutasosta on pyrittävä pitämään kiinni. Mahdollisten leikkauskohteiden tunnistaminen edellyttää tarkkaa tietoa matkustajamääristä, jota HSL ei tällä hetkellä tarjoa jäsenkuntien käyttöön. Helsinki on valmis etsimään mahdollisia karsinnan kohteita yhteistyössä HSL:n kanssa.

Viiden miljoonan euron tarjonnan leikkaukset ovat suuruusluokaltaan varsin maltilliset, kun HSL:n kokonaismenot ovat lähes miljardin luokkaa. Ehdotetun tarjonnan leikkauksen kustannusvaikutus on vajaa 0,7 % HSL:n noin 650 milj. euron operointikustannuksista.

Tarjonnan karsimisen lisäksi liikennöinnin kustannuksia voidaan pienentää kehittämällä infrastruktuuria niin, että liikennöinnin sujuvuus paranee. Helsinki on valmis tarkastelemaan kohdennettuja parannuksia bussi- ja raitioliikenteen infrastruktuuriin. Infrastruktuurin muuttaminen kestää kuitenkin useita vuosia, joten siitä ei saada välittömiä kustannussäästöjä.

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

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

Kuntien ja HSL:n yhteinen keskustelu ja valmistelu joukkoliikenteen kustannustehokkuuden parantamiseksi, lipunhintojen hillitsemiseksi ja infrakorvausjärjestelmän kehittämiseksi on syytä käynnistää mahdollisimman pian. Keskusteluissa tulisi pohtia ja tarkastella laaja-alaisesti joukkoliikenteen kustannusten ja tulojen kehitystä sekä muun muassa omistajaohjauksen tavoitteita, infrakorvausjärjestelmän sisältöä, linjastojen kustannustehokkuutta ja nykyisen tariffijärjestelmän ja vyöhykejaon tarkoituksenmukaisuutta. Kysymyksiin on otettu laajemmin kantaa lausunnon lippujen hintaa ja infrakorvausjärjestelmää koskevissa osissa.



01.09.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Joukkoliikenneinfrastruktuurin kunto ja kaupungin kestävä kasvu edellyttävät lähivuosina merkittäviä investointeja. Infrakustannusten aiheuttama tämänhetkinen kustannuspaine johtuu lisäksi merkittävilta osin muiden kuntien tekemistä investoinneista, jotka eivät saa johtaa Helsingille tarpeellisten investointien lykkäytymiseen. Helsinki ei ole valmis lykkäämään joukkoliikenneinfraan tehtäviä investointeja.

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

Tarkastajien määrän tulee johtaa HSL:n lipputulojen kasvamiseen asiakkaiden maksuhalukkuuden lisääntyessä, joten uusien tarkastajien palkkaaminen on yhtiön sisäinen asia. Tarkastajien määrän kasvattaminen ei siis saa kasvattaa kuntaosuutta esitetystä.

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

Helsingissä ei tällä hetkellä ole sopivia alueita automaattiliikenteelle. Nykyiset automaattiset joukkoliikenneratkaisut ovat nopeudeltaan ja kapasiteetiltaan rajoittuneita, jolloin matkoista tulisi kalliita. Taloudellisesti haastavina aikoina tulee suhtautua pidättyväisesti teknologian kehittämiseen, joka ei kuulu HSL:n ydintehtäviin. Automaattiliikenteeseen liittyvien kokeilujen ei tule aiheuttaa HSL:lle ylimääräisiä kustannuksia. Lippuyhteistyö kolmannen osapuolen pilottien kanssa on mahdollista, jos sopivia kohteita seudulla löydetään.

Käsittely

Vastaehdotus 1:

Reetta Vanhanen: Lausunnon keskeinen sisältö -kappale

1) On tärkeää, että helsinkiläisten eniten käyttämien lippujen hinnat saadaan pidettyä kohtuullisina. LISÄYS loppuun: Helsinki ei kannata lippujen hintojen korotuksia vuodelle 2026.

Kannattaja: Mia Haglund

Vastaehdotus 2:

Reetta Vanhanen: Lausunnon keskeinen sisältö:

Korvataan 3-kohta kokonaan: 3) Yhteistyö infrakorvausjärjestelmän uudistamiseksi tulee käynnistää kuntien ja HSL:n kesken siten, että ta-



01.09.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

voitteena on ottaa uusi malli käyttöön jo seuraavaa HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaa 2027-2029 laadittaessa. Uudistustyössä on selvitettävä eri vaihtoehdot tavoitteeseen pääsemiseksi. Yksinkertaisin tapa ratkaista subventioprocentin määrittelyyn liittyvät lipun hintojen korotuspaineet, on erottaa infrakustannukset kokonaisuudessaan subventioprocentin laskennasta infrakorvausjärjestelmän säilyessä muutoin nykyisen kaltaisena.

Vastaukset erillisiin kysymyksiin - kappale

d)-kysymyksen vastaukseen:

Joukkoliikenneinfrastruktuurin kunto ja kaupungin kestävä kasvu edellyttävät lähivuosina merkittäviä investointeja. Infrakustannusten aiheuttama tämänhetkinen kustannuspaine johtuu lisäksi merkittävilta osin muiden kuntien tekemistä investoinneista, jotka eivät saa johtaa Helsingille tarpeellisten investointien lykkäytymiseen. LISÄYS: Helsinki ei ole valmis lykkäämään joukkoliikenneinfraan tehtäviä investointeja.

Kannattaja: Mia Haglund

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti hyväksyä Reetta Vanhasen toisen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 3:

Mia Haglund: Kappale 34 korvataan kokonaisuudessaan seuraavalla: "Helsinki ei kannata tarkastajien lisäämistä."

Kannattaja: Paavo Arhinmäki

Vastaehdotus 4:

Elisa Gebhard: Infrakorvausjärjestelmä - kappale korvataan seuraavalla kylk-lautakunnan kappaleella:

"Infrakorvausten kytkeminen lippujen hintoihin subventioasteen kautta on osoittautunut kestäättömäksi ratkaisuksi. Samalla kun tavoitellaan kestävää kasvua tukeutuen pääosin joukkoliikenteeseen, joukkoliikenneinvestoinnit aiheuttavat suhteettoman suuren korotuspaineen lippujen hintoihin. Lippujen hintojen korotukset kohdistuvat myös niihin joukkoliikenteen käyttäjiin, jotka eivät hyödy kyseisistä investoinneista. Tällöin joukkoliikenteen käyttö laskee ja investointien yhteiskuntataloudellinen kannattavuus heikkenee.

Selvitysten perusteella infrakustannusten aiheuttamat lippujen hintapaineet ratkaisisi tehokkaimmin ja yksinkertaisimmin malli, jossa infrakustannukset erotetaan kokonaan subventioprocentin laskennasta. Samalla tarkoituksenmukainen subventiotavoite määriteltäisiin uudelleen, jotta muutos on sen toteuttamisen ajankohtana kuntien taloudelle



01.09.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

neutraali. Infrakustannusten poistamisen jälkeen subventioprosentti kuvaisi selkeämmin HSL:n oman toiminnan tehokkuutta, ja HSL:n talouden suunnittelu voi keskittyä sen omassa päätäntävallassa oleviin asioihin. Infrakorvausjärjestelmä säilyisi muutoin nykyisellään ja infran kustannukset jaettaisiin edelleen HSL:n kautta kuntien kesken käytön mukaisesti. Lisäksi varikot ja kalusto maksettaisiin entiseen tapaan operointikorvauksina, ja ne tulisivat huomioduksi subventioprosentin laskennassa.

Subventioprosentin laskentatavan muuttamisen lisäksi on mahdollista tarkastella myös muita infrakorvausjärjestelmään liittyviä kysymyksiä, kuten infrakorvauksen osana perittävien korkojen tasoa. Nykyisin käytettävä korkotaso on 5%."

Kannattaja: Mia Haglund

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti hyväksyä Elisa Gebhardin ensimmäisen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 5:

Elisa Gebhard: A-kohdan uudeksi ensimmäiseksi kappaleeksi:

"Helsinki ei kannata korotuksia. HSL:n tulisi kartoittaa ja suosia vähemmän haitallisia keinoja taloutensa sopeuttamiseksi. Helsinki katsoo, että vuodelle 2026 ehdotetut korotukset uhkaavat kaupunkistrategiassa linjattua joukkoliikenteen houkuttelevuutta, eikä niitä voida pitää kohtuullisina."

Kannattaja: Mia Haglund

Vastaehdotus 6:

Elisa Gebhard: Lausunnon keskeisin sisältö

Kohdan 1 viimeiseksi lauseeksi, vihr. lisäyksen jälkeen olettaen että se menee läpi:

"HSL:n on tuotettava vaihtoehtoisia skenaarioita päätöksentekijöiden käyttöön, joilla tavoite voidaan saavuttaa."

Kappaleen 7 "Tällaisella korotuksella 30 päivän AB-kausilipun hinta nousisi lähes 90 euroon ja kertalipun noin 3,85 euroon." - kohdan jälkeen lisätään:

"Helsinki katsoo, että mainitut korotukset eivät ole kannatettavia, vaan HSL:n tulee varautua kuluvan strategiakauden aikana kääntämään lip-puhinnat laskuun."

Uusi muotoilu kappaleen 8 tilalle:



01.09.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

"HSL kuntaosuutta koskevat linjaukset päätetään talousarvion yhteydessä, ja budjettineuvotteluissa on etsittävä ratkaisuja hintojen kohtuullistamiseksi. On huomioitava, että esitetyn korotuksen jälkeenkin Helsingin kuntaosuus saattaisi kasvaa kaupungin talousarvion lähtökohtiin nähden."

Vastaukset erillisiin kysymyksiin

Kappaleen 24 viimeiseksi lauseeksi lisätään: "HSL:n tulee toiminnassaan varautua lippujen hintojen alentamiseen tulevana vuosina. Helsinki päättää kuluvan strategiakauden talousarvioneuvotteluissaan kuntaosuudesta, huomioiden strategian mukaiset tavoitteet lippujen hintojen laskemiseksi."

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti hyväksyä Elisa Gebhardin kolmannen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

1. äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Reetta Vanhasen ensimmäisen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äänet: 5

Otto Meri, Marcus Rantala, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Maarit Vierunen

Ei-äänet: 10

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Mia Haglund, Ville Jalovaara, Tuuli Kousa, Johanna Laisaari, Silvia Modig, Suvi Pulkkinen, Niilo Toivonen, Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus hyväksyi tässä äänestyksessä Reetta Vanhasen vastaehdotuksen äänin 5 - 10.

2. äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Mia Haglundin vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äänet: 11

Elisa Gebhard, Ville Jalovaara, Tuuli Kousa, Johanna Laisaari, Otto Meri, Suvi Pulkkinen, Marcus Rantala, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Niilo Toivonen, Maarit Vierunen

Ei-äänet: 3

Paavo Arhinmäki, Mia Haglund, Silvia Modig



01.09.2025

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Tyhjä: 1
Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus hyväksyi tässä äänestyksessä esittelijän ehdotuksen äänin 11 - 3 (1 tyhjä).

3. äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
EI-ehdotus: Elisa Gebhardin toisen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 5
Otto Meri, Marcus Rantala, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 10
Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Mia Haglund, Ville Jalovaara, Tuuli Kousa, Johanna Laisaari, Silvia Modig, Suvi Pulkkinen, Niilo Toivonen, Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus hyväksyi tässä äänestyksessä Elisa Gebhardin vastaehdotuksen äänin 5 - 10.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 HSL lausuntopyyntö 19.6.2025
- 2 HSL alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2026-2028

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä

Otteen liitteet
Esitysteksti

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 8.9.2025.

Kaupunginhallitus



Asta Vennelä
pöytäkirjanpitäjä



9

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

Pöydälle 25.08.2025

HEL 2025-010465 T 00 01 06

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2026–2028 seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat palautuneet pandemian jälkeen heikosti Helsingissä. HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelussa tulee keskittyä neljään olennaiseen tekijään, joilla on vaikutusta joukkoliikenteen käyttöön ja houkuttelevuuteen:

- 1) On tärkeää, että helsinkiläisten eniten käyttämien lippujen hinnat saadaan pidettyä kohtuullisina. Lippujen hintojen muuta kustannustason nousua suurempi kasvu on saatava katkaistua.
- 2) Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi HSL:n tulee kehittää lippuvalikoimaansa. Matkustamiseen kannustavia uusia lipputuotteita voisivat olla halvemmat lyhyiden matkojen kertaliput ja asiakkaille joustavammat sarjaliput.
- 3) Yhteistyö joukkoliikenteen kustannustehokkuuden parantamiseksi ja lipunhintojen nousun hillitsemiseksi tulee käynnistää kuntien ja HSL:n kesken siten, että mahdolliset subventiotavoitetta ja infrakorvausjärjestelmää koskevat muutokset on mahdollista ottaa käyttöön jo seuraavaa HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaa 2027–2029 laadittaessa.
- 4) Yhtenä syynä matkustajamäärien väisyyteen kehitykseen ovat merkittävät joukkoliikenteeseen vaikuttavat työmaat. Tästä syystä on tarpeen jatkaa hyvää yhteistyötä jäsenkuntien ja HSL:n kesken työma-aikaisten korvaavien yhteyksien suunnittelussa.

Lippujen hinnat ja lipputuotevalikoima

Helsinkiläisten eniten käyttämien lippujen hinnat ovat kuntayhtymän aikana nousseet merkittävästi yleistä kustannuskehitystä enemmän. Merkittävin hintoja nostava tekijä oli vuoden 2019 tariffiuudistus, jonka hinnoittelu poikkesi valmisteluvaiheessa tehdyistä arvioista. Kantakaupungin sisäisille matkoille suunnattua raitiovaunulippua vastaavaa lip-



putuotetta ei myöskään säilytetty vastoin Helsingin kantaa. Vuosille 2026–2028 esitetyt kumulatiivisesti yli 20 % lippujen hintojen korotukset nykyisen tason päälle uhkaavat johtaa kohtuuttomaan tilanteeseen. Tällaisella korotuksella 30 päivän AB-kausilipun hinta nousisi lähes 90 euroon ja kertalipun noin 3,85 euroon. Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitellaan, että yhä useampi helsinkiläinen valitsee liikkumismuodokseen joukkoliikenteen ja joukkoliikenteen lippuhintojen nousua hillitään sekä varmistetaan, että lippujärjestelmä kehittyy helsinkiläisten kannalta kannustavaan suuntaan.

Toisaalta Helsingin kuntaosuuden rajoittaminen saattaa edellyttää lippujen hintojen korottamista, jos tarjontaa ei pystytä merkittävästi muuten sopeuttamaan. Korotuksen jälkeenkin Helsingin kuntaosuus saattaa kasvaa enemmän kuin kaupungin talousarvion lähtökohdat mahdollistavat. HSL kuntaosuutta koskevat linjaukset päätetään talousarvion yhteydessä.

Joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamiseksi ja lipputulojen varmistamiseksi HSL:n tulee kehittää lipputuotevalikoimaansa. Uusia matkustajia tulee pyrkiä houkuttelemaan muun muassa eri hintaisten tuotteiden avulla. Nykyisten lipputuotteiden alin hinta on varsin korkea joukkoliikenteen lyhyillä matkoilla tarjoamaan lisäarvoon nähden. Lyhyiden matkojen tuotantokustannukset kantakaupungin runkoliikenteessä ovat lisäksi alhaiset. Jo käyttöön otettuja sarjalippuja voidaan mahdollisesti kehittää joustavammiksi ja siten houkuttelevammiksi, jotta pandemian jälkeen muuttuneisiin matkustustottumuksiin voidaan vastata nykyistä paremmin. On tärkeää, että HSL edistää lippuvalikoiman kehittämistä. Helsinki näkee, että olisi hyvä tutkia myös mahdollisuutta esimerkiksi yhden vyöhykkeen lipun käyttöönottoon. Lisäksi olisi hyvä selvittää mahdollisuutta kertalipun voimassaoloajan pidentämiseen ja kertalipun hinnan alentamiseen. Tällöin esimerkiksi terveyskeskuskäynti olisi mahdollista edullisesti yhdellä lipulla. Näillä kehittämistoimenpiteillä voitaisiin mahdollistaa paremmin myös pienituloisten mahdollisuudet liikkumiseen joukkoliikenteellä, sillä nykyiset kahden vyöhykkeen lippujen sekä kertalippujen hinnat ovat pienituloisille korkeita. Tuote- ja palveluvalikoiman parantaminen voisi lisätä joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta.

Helsinki ja muut pääkaupunkiseudun kunnat toivovat lisäksi HSL:n käynnistävän tariffijärjestelmän ja vyöhykejaon kehittämismahdollisuuksien tarkastelun yhteistyössä kuntien kanssa. Keskeisenä tavoitteena tarkastelussa tulee olla edellisen tariffiuudistuksen heikkouksien korjaaminen ottaen huomioon aiemmista ehdotuksista tehdyt päätökset.



Lipputulojen ja matkustajamäärien kehityksen kannalta on ongelmallista, että lippujen ostamista on osin vaikeutettu heikentämällä mahdollisuuksia ladata matkakortteja sekä lakkauttamalla haltijakohtaiset matkakortit. Kaikilla asiakasryhmillä, esimerkiksi lapsilla sekä osalla matkailijoista ja ikääntyneistä, ei ole edellytyksiä maksaa sovelluksella tai lähimaksulla. Joukkoliikenne on peruspalvelu, jonka käyttämisen tulee olla kaikille mahdollista ja yksinkertaista. Kertalippujen korotettu hinta lähimaksulla maksettaessa on myös ristiriidassa joukkoliikenteen mahdollisimman helpon käytön kanssa.

Infrakorvausjärjestelmä

Samalla kun tavoitellaan kestäväää kasvua tukeutuen pääosin joukkoliikenteeseen, joukkoliikenneinvestoinnit aiheuttavat suhteettoman suuren korotuspaineen lippujen hintoihin ja kuntien maksuosuuksiin. Joukkoliikenneverkon laajentamisesta ja palvelutason parantamisesta aiheutuvat lippujen hintojen korotukset kohdistuvat myös niihin joukkoliikenteen käyttäjiin, jotka eivät suoraan hyödy kyseisistä investoinneista. Tällöin joukkoliikenteen käyttö laskee ja investointien yhteiskuntataloudellinen kannattavuus heikkenee. Kuntaosuuksien kasvu puolestaan vähentää kuntien muihin palveluihin käytettävissä olevia varoja.

Helsinki näkee perustelluksi käynnistää kuntien ja kuntayhtymän yhteiset neuvottelut joukkoliikenteen kustannustehokkuuden parantamiseksi, lipunhintojen nousun hillitsemiseksi ja infrakorvausjärjestelmän kehittämiseksi. Mukaan lukien omistajaohjauksessa määritellyn subventiotavoitteen nykyinen laskentatapa ja taso. Helsingin tavoitteena on tilanne, jossa helsinkiläisten lippujen reaali hinnat laskevat strategiakauden 2025–2029 aikana vuoteen 2026 verrattuna.

Nykyisen subventiotavoitteen lisäksi on mahdollista tarkastella myös muita infrasopimuksiin ja infrakorvausjärjestelmään liittyviä kysymyksiä kuten infrakorvauksen osana perittävien korkojen tasoa. Nykyisin käytettävä korkotaso on 5%.

Työmaiden vaikutus

Joukkoliikenteen taloutta ja toimivuutta Helsingissä ovat viime vuosina haastaneet myös lukuisat suuret katutyömaat sekä joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittämiseen ja ylläpitoon liittyvät välttämättömät rakennustyöt. Erityisesti vuosi 2027 tulee tältä osin olemaan vaikea. Yhteistyö HSL:n kanssa normaalia joukkoliikenteen palvelua korvaavan poikkeusliikenteen suunnittelussa on näiden hankkeiden osalta ollut hyvää ja hedelmällistä. Korvaavissa järjestelyissä tulee jatkossakin tavoitella yhteistyössä sitä, että haitalliset vaikutukset palvelutasoon ja matkustajamääriin jäävät mahdollisimman pieniksi, ja että poikkeusjärjestelyjen kustannukset pysyvät kohtuullisina.



Muut teemat

Kuntaosuuksien voimakkaan kasvun vuoksi on syytä arvioida, onko tarkoituksenmukaista kasvattaa kuntayhtymän henkilöstökuluja ja muiden palvelujen ostoja esitetyssä määrin. Näistä kustannuksista Helsingin osuus kasvaa vuonna 2026 edellisen vuoden talousarvioon verrattuna 3,1 milj. eurolla (5,7 %). Huomioiden kuluvalle vuodelle esitetty muiden kustannusten kasvu, vuoden 2026 talousarviossa pitäisi pysyä korkeintaan samalla tasolla. Lisähenkilöstön rekrytointeihin on suhtauduttava kriittisesti, osaamista on hyvä kehittää myös muulla tavoin. Jos ostopalveluiden korvaaminen omalla työllä kasvattaa henkilöstökustannuksia, tulee vastaavia säästöjä hakea palveluhankinnoista.

Helsinki katsoo, että HSL:n tulisi edelleen tarjota asiakaspalvelupiste ydinkeskustassa päärautatieaseman läheisyydessä. Päärautatieasema on seudun parhaiten joukkoliikenteellä saavutettava kohde, joka palvelee kaikkia raidesuuntia. Helsingissä vierailee myös huomattava määrä matkailijoita, joille kohdennettu palvelu voi kasvattaa lipputuloja.

Pandemian jälkeen joukkoliikennematkustaminen on palautunut Helsingissä alavireisesti, erityisesti Helsingin ydinkeskustaan suuntautuvien matkojen osalta. Olisi hyödyllistä, että HSL ylläpitäisi kansainvälistä vertailutietoa joukkoliikenteen matkustajamäärien kehityksestä ja matkustamisen taustatekijöistä erityisesti muiden pohjoismaiden pääkaupunkien osalta.

On tärkeää, että matkustajalaskentalaitteiden kattavuutta parannetaan alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa esitetyllä tavalla. Tiedot pysäkki- ja linjakohtaisista matkustajamääristä tulee saada myös jäsenkuntien käyttöön mahdollisimman kattavasti ja viiveettömästi. Tietojen tulee mahdollistaa myös linjakohtaisten kustannustehokkuuslukujen tuottaminen jäsenkuntien käyttöön.

Vastaukset erillisiin kysymyksiin

Osana lausuntopyyntöä HSL on tiedustellut jäsenkuntien näkemyksiä seuraaviin kysymyksiin (a-f).

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

Helsingin uudessa kaupunkistrategiassa on linjattu, että Helsinki tavoittelee sitä, että yhä useampi helsinkiläinen valitsee liikkumismuodokseen joukkoliikenteen ja että helsinkiläisten lippujen hinnat laskevat.



HSL:n esitys lipunhintojen korottamiseksi on ristiriidassa Helsingin tavoitteiden kanssa ja lipunhintojen korotukset uhkaavat heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä entisestään. Liikenteen hiilipäästöjen vähentäminen ja kaupungin elinvoiman kehittäminen edellyttävät päinvastoin käytön vahvaa kasvattamista.

Jo nykyinen AB-lipun hintataso on kohtuuttoman korkea esimerkiksi osalle lähiöissä asuville perheille sekä lyhyitä matkoja kantakaupungissa silloin tällöin tekeville. Tämä heikentää pahimmillaan helsinkiläisten liikkumismahdollisuuksia sekä myös keskustan elinvoimaa.

Joukkoliikenteen lippuhintojen nousua tulee hillitä ja on tavoiteltava tilannetta, jossa helsinkiläisten lippujen reaali hinnat laskevat strategia-kauden 2025–2028 aikana vuoteen 2026 verrattuna.

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

Joukkoliikenteen tarjonnan leikkauksia ei tule tehdä tasaisesti kaikkialta. Vähennykset tulee kohdistaa sinne, missä matkustaminen on vähäisintä. Runkolinjaston ja muun korkean palvelutason linjaston palvelulu- pausten mukaisesti palvelutasosta on pyrittävä pitämään kiinni. Mahdollisten leikkauskohteiden tunnistaminen edellyttää tarkkaa tietoa matkustajamäärästä, jota HSL ei tällä hetkellä tarjoa jäsenkuntien käyttöön. Helsinki on valmis etsimään mahdollisia karsinnan kohteita yhteistyössä HSL:n kanssa.

Viiden miljoonan euron tarjonnan leikkaukset ovat suuruusluokaltaan varsin maltilliset, kun HSL:n kokonaismenot ovat lähes miljardin luokkaa. Ehdotetun tarjonnan leikkauksen kustannusvaikutus on vajaa 0,7 % HSL:n noin 650 milj. euron operointikustannuksista.

Tarjonnan karsimisen lisäksi liikennöinnin kustannuksia voidaan pienentää kehittämällä infrastruktuuria niin, että liikennöinnin sujuvuus paranee. Helsinki on valmis tarkastelemaan kohdennettuja parannuksia bussi- ja raitioliikenteen infrastruktuuriin. Infrastruktuurin muuttaminen kestää kuitenkin useita vuosia, joten siitä ei saada välittömiä kustannussäästöjä.

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



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

Kuntien ja HSL:n yhteinen keskustelu ja valmistelu joukkoliikenteen kustannustehokkuuden parantamiseksi, lipunhintojen hillitsemiseksi ja infrakorvausjärjestelmän kehittämiseksi on syytä käynnistää mahdollisimman pian. Keskusteluissa tulisi pohtia ja tarkastella laaja-alaisesti joukkoliikenteen kustannusten ja tulojen kehitystä sekä muun muassa omistajaohjauksen tavoitteita, infrakorvausjärjestelmän sisältöä, linjastojen kustannustehokkuutta ja nykyisen tariffijärjestelmän ja vyöhykejaon tarkoituksenmukaisuutta. Kysymyksiin on otettu laajemmin kantaa lausunnon lippujen hintaa ja infrakorvausjärjestelmää koskevissa osissa.

Joukkoliikenneinfrastruktuurin kunto ja kaupungin kestävä kasvu edellyttävät lähivuosina merkittäviä investointeja. Infrakustannusten aiheuttama tämänhetkinen kustannuspaine johtuu lisäksi merkittävilta osin muiden kuntien tekemistä investoinneista, jotka eivät saa johtaa Helsingille tarpeellisten investointien lykkäytymiseen.

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

Tarkastajien määrän tulee johtaa HSL:n lipputulojen kasvamiseen asiakkaiden maksuhalukkuuden lisääntyessä, joten uusien tarkastajien palkkaaminen on yhtiön sisäinen asia. Tarkastajien määrän kasvattaminen ei siis saa kasvattaa kuntaosuutta esitetystä.

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

Helsingissä ei tällä hetkellä ole sopivia alueita automaattiliikenteelle. Nykyiset automaattiset joukkoliikenneratkaisut ovat nopeudeltaan ja kapasiteetiltaan rajoittuneita, jolloin matkoista tulisi kalliita. Taloudellisesti haastavina aikoina tulee suhtautua pidättyväisesti teknologian kehittämiseen, joka ei kuulu HSL:n ydintehtäviin. Automaattiliikenteeseen liittyvien kokeilujen ei tule aiheuttaa HSL:lle ylimääräisiä kustannuksia. Lippuyhteistyö kolmannen osapuolen pilottien kanssa on mahdollista, jos sopivia kohteita seudulla löydetään.



Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

HSL pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmastaan vuosille 2026–2028. Perussopimuksen mukaan jäsenkuntien on annettava lausuntonsa viimeistään 31.8. HSY pyytää toimittamaan lausunnot aikataulussa, koska HSL:n hallitus aloittaa lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman valmistelun heti syyskuun alussa.

Yleistä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. HSL:n hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL on pyytänyt kaupungilta lausuntoa taloussuunnitelmaehdotuksesta 2026–2028. HSL pyytää jäsenkuntaan ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin asioihin:

- TTS-materiaaleissa on kuvattu kysyntäennusteet 3 %:n, 4,7 %:n ja 6,4 %:n hinnankorotusten vaikutuksille nousuihin ja lipputuloihin sekä kuntasubventioihin. HSL:n hallitus ehdottaa ensi vuoden budjettia toteutettavaksi 6,4 %:n korotuksella. Kannatatteko ehdotettua hinnankorotusta vai jotakin muuta vaihtoehtoa?
- 57 % kokonaissubventio edellyttää hinnankorotusten lisäksi myös tarjonnan leikkauksia 5 milj. eurolla. Miltä alueeltaan tai minkä tyyppisistä palveluista (lähibussit, yöliikenne, koululaislinjat) kunta on valmis karsimaan joukkoliikenteen palvelua, jotta 57 %:n kokonaissubventioon päästään?
- 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?



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

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

HSL:n strategia

HSL:n yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain laadittavan toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. HSL:n strategian 2022–2025 – Asiakkuuksista kestäväään kasvuun – strategiakausi päättyy vuoteen 2025. Uuden strategiakauden päivistytyö on käynnissä ja hyväksytään HSL:n hallituksessa ja yhtymäkokouksessa vuoden 2025 aikana.

Taloussuunnitelma

HSL:n taloustilanne on haastava. Matkustajamäärät ja lipputulot ovat palautuneet hitaasti pandemian jälkeen. Yleinen kustannustason nousu ja merkittävät investoinnit raideliikenteen infraan, kalustoon ja varikoihin ovat samalla kasvattaneet HSL:n kustannuksia merkittävästi. HSL:llä on painetta korottaa lippujen hintoja voimakkaasti, mikä vaarantaa matkustajamäärien kasvun sekä kaupungin ilmastopäästöille ja kestäväälle liikkumiselle asetetut tavoitteet. Pidemmällä aikavälillä merkittävästi kalliimmat liput voivat muuttaa liikkumistottumuksia, vähentää joukkoliikenteen käyttöä ja aiheuttaa negatiivisen kierteen.

Helsingille kohdistuvat toimintamenot vuodelle 2026 ovat 551,9 milj. euroa ja lipputulot 239,4 milj. euroa. Toimintamenot ovat 20,9 milj. euroa (3,9 %) vuoden 2025 talousarviota suuremmat. Helsingille kohdistuvat liikennöinnin kustannukset ovat kasvaneet 5,0 milj. euroa (1,4 %), infrakustannukset 12,8 milj. euroa (10,9 %) ja muut kustannukset 3,1 milj. euroa (5,7 %). Vuoden 2026 lipputulojen arvioidaan jäävän 1,1 milj. euroa (0,5 %) vuoden 2025 talousarviota pienemmiksi Helsingin kuluvaan vuoden heikon lipputulokehityksen takia. Vuoden 2026 lipputulojen arvioidaan kuitenkin kasvavan tälle vuodelle ennustetusta lipputulototeumasta. Ensi vuoden subventioprocentti on 56,7 % ja ilman infrakustannuksia 42,7 %.

Helsingin kuntaosuus vuodelle 2026 on ilman aiempien vuosien yli/alijäämiä 310,2 milj. euroa eli 22,0 milj. euroa (7,6 %) edellisvuotta suurempi. Kun huomioidaan edellisten vuosien yli/alijäämät, Helsingin maksettava kuntaosuus on 312 milj. euroa. Se on 43,1 milj. euroa (16,0



%) edellisvuoden vastaavaa kuntaosuutta suurempi. Alkuvuoden enusteen mukaan koko Helsingin aiempina vuosina kertynyt ylijäämä tulee käytetyksi vuonna 2025 ja lisäksi alijäämää kertyy 5,4 milj. euroa. Vuonna 2026 alijäämästä esitetään maksettavaksi 1,8 milj. euroa. Vakiintuneen käytännön mukaan yli- ja alijäämät budjetoidaan käytettäviksi kolmen vuoden aikana.

Helsingin talousarvion valmistelun lähtökohtien mukaan käyttötalouden kasvun tulisi olla korkeintaan 4,5 %. Talousarviota on valmisteltu niin, että Helsingin kuntaosuudeksi on asetettu HSL:n esityksen mukaisesti 312 milj. euroa. Koska Helsingin kuntaosuus kasvaa enemmän kuin talousarvion lähtökohdaksi on asetettu, Helsinki on joutunut rajoittamaan muun käyttötalouden kasvun 3,1 %:iin.

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu 6,4 % vuosittaisiin lipun hinnan korotuksiin vuosina 2026–2028. Kumulatiivisesti tämä johtaisi 20,5 % korotukseen kolmen vuoden aikana. Jos eri lipputyyppejen hintoja korotettaisiin tasaisesti, 30 vuorokauden AB-kausilipun hinta nousisi lähes 90 euroon ja kertalippu noin 3,85 euroon vuonna 2028. Lipunhintakorotukset huomioiden koronaa edeltävän huippuvuoden 2019 nousijamäärän (396,9 miljoonaa) arvioidaan ylittyvän vuonna 2028, jolloin nousijamäärä olisi 399,5 miljoonaa. Ilman hintojen korotuksia vuoden 2019 taso saavutettaisiin arviolta vuonna 2027, jolloin nousijamäärä olisi 406,5 miljoonaa.

Vuodelle 2026 esitetään kertaluonteista 5 milj. euron leikkausta liikennöintiin. Tästä 3 milj. euroa muodostuu pääosin junaliikenteen katkojen ja suurten raitiotiehankkeiden työmaiden aikaisen poikkeusliikennöinnin vuorovälien pidentämiseen ja aiemmin suunniteltujen pienten palvelutasoparannusten tekemättä jättämiseen. Nykyisestä tarjonnasta leikat-taisiin noin 2 milj. euroa, minkä arvioidaan olevan mahdollista ilman merkittäviä vaikutuksia matkustajamääriin. HSL:n esittämät tarjonnan leikkaukset ovat suuruusluokaltaan varsin maltilliset, kun HSL:n kokonaismenot ovat lähes miljardin luokkaa. Ehdotetun 5 milj. euron tarjonnan leikkauksen kustannusvaikutus on vajaa 0,7 % HSL:n noin 650 milj. euron operointikustannuksista.

Vuodelle 2026 HSL on arvioinut 6,4 % korotuksen lisäksi 3,0 % ja 4,7 % lippujen hintojen korotusten vaikutuksia. 4,7 % korotus kasvattaisi Helsingin kuntaosuutta 1,6 milj. euroa ja 3,0 % korotus 3,1 milj. euroa. Koko HSL-alueen vuoden 2026 nousijamääräksi arvioidaan 6,4 % korotuksella 390,4 miljoonaa, 4,7 % korotuksella 392,0 miljoonaa ja 3,0 % korotuksella 393,6 miljoonaa.

Muutoksia suunnitelmakaudella



HSL:n 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. Erityisesti vuonna 2027 toteutuva Junatien metrokatko aiheuttaa yhdessä muiden työmaiden kanssa erittäin merkittävän kustannuslisäyksen ainutkertaisen laajan korvaavan liikenteen takia. Samanaikaisesti matka-ajat pitenevät ja tarjottavan liikenteen laatutaso heikkenee, millä on merkittäviä vaikutuksia myös lipputuloihin.

Raitioliikenteessä vuosien 2026 ja 2027 poikkeukset ovat viime vuosia pienempiä. Mannerheimintien ja Hakaniemen katkot päättyvät kuluvan vuoden aikana. Vuoden 2026 merkittävin katko aiheutuu Mäkeläkadun peruskorjauksesta. Vuonna 2027 Makasiinirannan työt Laivasillankadulla aiheuttavat poikkeusjärjestelyjä eteläisessä kantakaupungissa. Vuonna 2028 Kaivokadun ja Rautatientorin metroaseman peruskorjaukset johtavat merkittäviin poikkeusliikennejärjestelyihin raitioliikenteessä.

Pohjois-Haagan, Kannelmäen ja Malminkartanon rautatieasemien peruskorjaus aiheuttaa arviolta kahden kuukauden liikennekatkon ja lisäksi harvennettuja vuorovälejä Huopalahden ja Myyrmäen välillä kesällä 2026. Hämeenlinnanväylän ylittävän rautatiesillan peruskorjaus katkaisee lisäksi junaliikenteen Valimon, Pitäjänmäen ja Mäkkylän asemille kesällä 2026. Rantaradan liikenne katkaistaan Leppävaaran länsipuolella vuosien 2024 ja 2025 tavoin viideksi viikoksi vuosina 2026 ja 2027.

Joukkoliikennepalvelu paranee merkittävästi Kruunusillat-raitiotien liikennöinnin käynnistyessä Laajasaloon alkuvuonna 2027. Kaupunkiradan jatke Leppävaarasta Espoon keskukseen valmistunee vuonna 2029, jolloin lähijunaliikenteen vuorovälejä tihennetään. Samalla Mäkkylän, Valimon ja Pitäjänmäen asemille muodostuu uusia vaihdottomia yhteyksiä. Valmistuvien raideliikenteen hankkeiden lisäksi joukkoliikennepalveluun ei ole suunnitteilla merkittäviä tarjonnan lisäyksiä.

Bussiliikenteessä palvelutasoparannukset ovat kokonaisuutena hyvin pieniä lisäyksiä kasvavien alueiden tarjontaan asukasmäärien lisääntyessä. Linjaston kehittämistoimenpiteet pyritään suunnittelemaan kustannustehokkuutta parantaen nykyistä tarjontaa uudelleenkehittämällä.

Omistajaohjauksen tavoitteet



01.09.2025

1. Tuottavuuden parantaminen ja talouden tasapaino	2. Jäsenkuntien vuotuinen subventio-osuus tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 55 % seudullisista kokonaiskustannuksista ja kuntayhtymän strategia laaditaan tämän mukaisesti, jonka lisäksi Espoon, Helsingin, Vantaan ja Kauniaisten kuntakohtaisen subvention tavoite on pitkällä aikavälillä 45–55 %	3. Joukkoliikenteen CO ₂ -päästöjen pienentäminen sekä asiakastytyvyyden ja kulkutapaosuuden kasvattaminen
Mittarit: 1. Kustannukset / matkustajakilometri (infrakustannusten kanssa ja ilman), tavoitetasot 2026: enintään 0,38 €/km ja enintään 0,29 €/km ² 2. Kustannukset / nousu (infrakustannusten kanssa ja ilman), tavoitetasot 2026: enintään 2,46 €/nousu ja enintään 1,85 €/nousu 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, lipputuloista ja kuntaosuuksista (infrakustannusten kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta 3. Vuosittain päivitettävät keskipitkän aikavälin (5–15 vuotta) ennusteet HSL:n kustannuksista, lipputuloista ja kuntaosuuksista (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 %

Muu omistajalinjaus: Kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korvaus.

Saatu lausunto

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan lausunto.

Esittelijän kannanotto

Infrakorvausjärjestelmän ja subventiotavoitteen sisällön kehittämisen osalta Helsingin ei ole tarkoituksenmukaista asettaa vielä minkään tietyn kehittämisvaihtoehdon tai toimenpiteen taakse. Asiaa ei ole toistaiseksi riittävällä laajuudella selvitetty, eikä siitä ole esimerkiksi pks-



kuntien kesken yhteistä näkemystä. Asian perusteellinen selvittäminen ja laajemmat keskustelut kehittämisvaihtoehdoista on kuitenkin syytä käynnistää HSL:n ja jäsenkuntien kesken ensitilassa. Huomioiden aiheen merkittävyys suhteessa kaupungin strategiaan tavoitteisiin ja talouteen, Helsingin kannanoton tulee perustua riittävän laajaan ja yhteisvalmisteltuun selvitykseen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 [HSL lausuntopyyntö 19.6.2025](#)
- 2 [HSL alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2026-2028](#)

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä

Otteen liitteet
Esitysteksti

Päätöshistoria

[Kaupunginhallitus 25.08.2025 § 537](#)

HEL 2025-010465 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

[25.08.2025 Pöydälle](#)

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Maarit Vierson ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula



Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

[Kaupunkiympäristölautakunta 12.08.2025 § 370](#)

HEL 2025-010465 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat palautuneet pandemian jälkeen heikosti Helsingissä. HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelussa tulee keskittyä neljään olennaiseen tekijään, joilla on vaikutusta joukkoliikenteen käyttöön ja houkuttelevuuteen:

- 1) On tärkeää, että helsinkiläisten eniten käyttämien lippujen hinnat saadaan pidettyä kohtuullisina. Lippujen hintojen muuta kustannustason nousua suurempi kasvu on saatava katkaistua.
- 2) Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi HSL:n tulee kehittää lippuvalikoimaansa. Matkustamiseen kannustavia uusia lipputuotteita voisivat olla halvemmat lyhyiden matkojen kertaliput ja asiakkaille joustavammat sarjaliput.
- 3) Yhteistyö infrakorvausjärjestelmän uudistamiseksi tulee käynnistää kuntien ja HSL:n kesken siten, että tavoitteena on ottaa uusi malli käyttöön jo seuraavaa HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaa 2027-2029 laadittaessa. Perustelluin ja yksinkertaisin tapa ratkaista subventioproosentin määrittelyyn liittyvät lipun hintojen korotuspaineet, on erottaa infrakustannukset kokonaisuudessaan subventioproosentin laskennasta infrakorvausjärjestelmän säilyessä muutoin nykyisen kaltaisena.
- 4) Yhtenä syynä matkustajamäärien väisyyteen kehitykseen ovat merkittävät joukkoliikenteeseen vaikuttavat työmaat. Tästä syystä on tarpeen jatkaa hyvää yhteistyötä jäsenkuntien ja HSL:n kesken työma-aikaisten korvaavien yhteyksien suunnittelussa.

Lippujen hinnat ja lipputuotevalikoima

Helsinkiläisten eniten käyttämien lippujen hinnat ovat kuntayhtymän aikana nousseet merkittävästi yleistä kustannuskehitystä enemmän. Merkittävin hintoja nostava tekijä oli vuoden 2019 tariffiuudistus, jonka hinnoittelu poikkesi valmisteluvaiheessa tehdyistä arvioista. Kantakau-



pungin sisäisille matkoille suunnattua raitiovaunulippua vastaavaa lipputuotetta ei myöskään säilytetty vastoin Helsingin kantaa. Vuosille 2026-2028 esitetyt kumulatiivisesti yli 20 % lippujen hintojen korotukset nykyisen tason päälle uhkaavat johtaa kohtuuttomaan tilanteeseen. Tällaisella korotuksella 30 päivän AB-kausilipun hinta nousisi lähes 90 euroon ja kertalipun noin 3,85 euroon.

Toisaalta Helsingin kuntaosuuden kasvun rajoittaminen edellyttää lippujen hintojen korottamista esitetyllä tavalla, jos tarjontaa ei voida merkittävästi sopeuttaa. Korotuksen jälkeenkin Helsingin kuntaosuus kasvaa enemmän kuin kaupungin talousarvion valmistelun lähtökohdat mahdollistavat, minkä takia kaupungin muun käyttötalouden kasvua joudutaan rajoittamaan enemmän kuin muutoin olisi tarpeen. Toisaalta Helsingin kuntaosuuden rajoittaminen saattaa edellyttää lippujen hintojen korottamista, jos tarjontaa ei pystytä merkittävästi muuten sopeuttamaan. Korotuksen jälkeenkin Helsingin kuntaosuus saattaa kasvaa enemmän kuin kaupungin talousarvion lähtökohdat mahdollistavat. HSL kuntaosuutta koskevat linjaukset päätetään talousarvion yhteydessä.

Joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamiseksi ja lipputulojen varmistamiseksi HSL:n tulisi kehittää lipputuotevalikoimaansa. Uusia matkustajia tulee pyrkiä houkuttelemaan muun muassa eri hintaisten tuotteiden avulla. Nykyisten lipputuotteiden alin hinta on varsin korkea joukkoliikenteen lyhyillä matkoilla tarjoamaan lisäarvoon nähden. Lyhyiden matkojen tuotantokustannukset kantakaupungin runkoliikenteessä ovat lisäksi alhaiset. Jo käyttöön otettuja sarjalippuja voidaan mahdollisesti kehittää joustavammiksi ja siten houkuttelevammiksi, jotta pandemian jälkeen muuttuneisiin matkustustottumuksiin voidaan vastata nykyistä paremmin. On tärkeää, että HSL edistää lippuvalikoiman kehittämistä. Helsinki näkee, että olisi hyvä tutkia myös mahdollisuutta esimerkiksi yhden vyöhykkeen lipun käyttöönottoon. Lisäksi olisi hyvä selvittää mahdollisuutta kertalipun voimassaoloajan pidentämiseen ja kertalipun hinnan alentamiseen. Tällöin esimerkiksi terveyskeskuskäynti olisi mahdollista edullisesti yhdellä lipulla. Näillä kehittämistoimenpiteillä voitaisiin mahdollistaa paremmin myös pienituloisten mahdollisuudet liikkumiseen joukkoliikenteellä, sillä nykyiset kahden vyöhykkeen lippujen sekä kertalippujen hinnat ovat pienituloisille korkeita. Tuote- ja palveluvalikoiman parantaminen voisi lisätä joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta. Pääkaupunkiseudun kunnat toivovat lisäksi HSL:n käynnistävän tariffijärjestelmän ja vyöhykejaon kehittämismahdollisuuksien tarkastelun yhteistyössä kuntien kanssa. Keskeisenä tavoitteena tarkastelussa tulee olla edellisen tariffiuudistuksen heikkouksien korjaaminen ottaen huomioon aiemmista ehdotuksista tehdyt päätökset.



Lipputulojen ja matkustajamäärien kehityksen kannalta on ongelmallista, että lippujen ostamista on osin vaikeutettu heikentämällä mahdollisuuksia ladata matkakortteja sekä lakkauttamalla haltijakohtaiset matkakortit. Kaikilla asiakasryhmillä, esimerkiksi lapsilla sekä osalla matkailijoista ja ikääntyneistä, ei ole edellytyksiä maksaa sovelluksella tai lähimaksulla. Joukkoliikenne on peruspalvelu, jonka käyttämisen tulee olla kaikille mahdollista ja yksinkertaista. Kertalippujen korotettu hinta lähimaksulla maksettaessa on myös ristiriidassa joukkoliikenteen mahdollisimman helpon käytön kanssa.

Infrakorvausjärjestelmä

Infrakorvausten kytkeminen lippujen hintoihin subventioasteen kautta on osoittautunut kestävämmäksi ratkaisuksi. Samalla kun tavoitellaan kestävää kasvua tukeutuen pääosin joukkoliikenteeseen, joukkoliikenneinvestoinnit aiheuttavat suhteettoman suuren korotuspaineen lippujen hintoihin. Lippujen hintojen korotukset kohdistuvat myös niihin joukkoliikenteen käyttäjiin, jotka eivät hyödy kyseisistä investoinneista. Tällöin joukkoliikenteen käyttö laskee ja investointien yhteiskuntataloudellinen kannattavuus heikkenee.

Selvitysten perusteella infrakustannusten aiheuttamat lippujen hintapaineet ratkaisisi tehokkaimmin ja yksinkertaisimmin malli, jossa infrakustannukset erotetaan kokonaan subventioprocentin laskennasta. Samalla tarkoituksenmukainen subventiotavoite määriteltäisiin uudelleen, jotta muutos on sen toteuttamisen ajankohtana kuntien taloudelle neutraali. Infrakustannusten poistamisen jälkeen subventioprocentti kuvaisi selkeämmin HSL:n oman toiminnan tehokkuutta, ja HSL:n talouden suunnittelu voi keskittyä sen omassa päätäntävallassa oleviin asioihin. Infrakorvausjärjestelmä säilyisi muutoin nykyisellään ja infrakustannukset jaettaisiin edelleen HSL:n kautta kuntien kesken käytön mukaisesti. Lisäksi varikot ja kalusto maksettaisiin entiseen tapaan operointikorvauksina, ja ne tulisivat huomioiduksi subventioprocentin laskennassa.

Subventioprocentin laskentatavan muuttamisen lisäksi on mahdollista tarkastella myös muita infrakorvausjärjestelmään liittyviä kysymyksiä, kuten infrakorvauksen osana perittävien korkojen tasoa. Nykyisin käytettävä korkotaso on 5%.

Työmaiden vaikutus

Joukkoliikenteen taloutta ja toimivuutta Helsingissä ovat viime vuosina haastaneet lukuisat suuret katutyömaat sekä joukkoliikenteen infraruktuurin kehittämiseen ja ylläpitoon liittyvät välttämättömät rakennustyöt. Erityisesti vuosi 2027 tulee tältä osin olemaan vaikea. Yhteistyö HSL:n kanssa normaalia joukkoliikenteen palvelua korvaavan poik-



keusliikenteen suunnittelussa on näiden hankkeiden osalta ollut hyvää ja hedelmällistä. Korvaavissa järjestelyissä tulisi jatkossakin tavoitella yhteistyössä sitä, että haitalliset vaikutukset palvelutasoon ja matkustajamääriin jäävät mahdollisimman pieniksi. Hyvällä viestinnällä on keskeinen rooli työmaiden haittojen toimivassa ehkäisyssä.

Muut teemat

Kuntaosuuksien voimakkaan kasvun vuoksi on syytä arvioida, onko tarkoituksenmukaista kasvattaa kuntayhtymän henkilöstökuluja ja muiden palvelujen ostoja esitetyssä määrin. Näistä kustannuksista Helsingin osuus kasvaa vuonna 2026 edellisen vuoden talousarvioon verrattuna 3,1 milj. eurolla (5,7 %). Huomioiden kuluvalle vuodelle esitetty muiden kustannusten kasvu, vuoden 2026 talousarviossa pitäisi pysyä korkeintaan samalla tasolla. Lisähenkilöstön rekrytointeihin on suhtauduttava kriittisesti, osaamista on hyvä kehittää myös muulla tavoin. Jos ostopalveluiden korvaaminen omalla työllä kasvattaa henkilöstökustannuksia, tulee vastaavia säästöjä hakea palveluhankinnoista.

Helsinki katsoi, että HSL:n tulisi edelleen tarjota asiakaspalvelupiste ydinkeskustassa päärautatieaseman läheisyydessä. Päärautatieasema on seudun parhaiten joukkoliikenteellä saavutettava kohde, joka palvelee kaikkia raidesuuntia. Helsingissä vierailee myös huomattava määrä matkailijoita, joille kohdennettu palvelu voi kasvattaa lipputuloja.

Pandemian jälkeen joukkoliikennematkustaminen on palautunut Helsingissä alavireisesti, erityisesti Helsingin ydinkeskustaan suuntautuvien matkojen osalta. Olisi hyödyllistä, että HSL ylläpitäisi kansainvälistä vertailutietoa joukkoliikenteen matkustajamäärien kehityksestä ja matkustamisen taustatekijöistä erityisesti muiden pohjoismaiden pääkaupunkien osalta.

On tärkeää, että matkustajalaskentalaitteiden kattavuutta parannetaan alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa esitetyllä tavalla. Tiedot pysäkki- ja linjakohtaisista matkustajamääristä tulee saada myös jäsenkuntien käyttöön mahdollisimman kattavasti ja viiveettömästi. Tiedot mahdollistavat myös linjakohtaisten kustannustehokkuuslukujen tuottamisen.

Vastaukset erillisiin kysymyksiin

Osana lausuntopyyntöä HSL on tiedustellut jäsenkuntien näkemyksiä seuraaviin kysymyksiin (a-f).

a) TTS-materiaaleissa on kuvattu kysyntäennusteet 3 %:n, 4,7 %:n ja 6,4 %:n hinnankorotusten vaikutuksille nousuihin ja lipputuloihin sekä kuntasubventioihin. HSL:n hallitus ehdottaa ensi vuoden budjettia to-



teutettavaksi 6,4 %:n korotuksella. Kannatatteko ehdotettua hinnankorotusta vai jotakin muuta vaihtoehtoa?

Helsingin uudessa kaupunkistrategiassa on linjattu, että Helsinki tavoittelee sitä, että yhä useampi helsinkiläinen valitsee liikkumismuodokseen joukkoliikenteen ja että helsinkiläisten lippujen hinnat laskevat. HSL:n esitys lipunhintojen korottamiseksi on ristiriidassa Helsingin tavoitteiden kanssa ja lipunhintojen korotukset uhkaavat heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä entisestään. Liikenteen hiilipäästöjen vähentäminen ja kaupungin elinvoiman kehittäminen edellyttävät päinvastoin käytön vahvaa kasvattamista. Jo nykyinen AB-lipun hintataso on kohtuuttoman korkea esimerkiksi osalle lähiöissä asuville perheille sekä lyhyitä matkoja kantakaupungissa silloin tällöin tekeville. Tämä heikentää pahimmillaan helsinkiläisten liikkumismahdollisuuksia sekä myös keskustan elinvoimaa. Joukkoliikenteen lippuhintojen nousua tulee hillitä ja on tavoiteltava tilannetta, jossa helsinkiläisten lippujen reaali hinnat laskevat strategiakauden aikana vuoteen 2026 verrattuna.

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

Joukkoliikenteen tarjonnan leikkauksia ei tule tehdä tasaisesti kaikkialta. Vähennykset tulee kohdistaa sinne, missä matkustaminen on vähäisintä. Runkolinjaston ja muun korkean palvelutason linjaston palveluluopauksen mukaisesti palvelutasosta on pyrittävä pitämään kiinni. Mahdollisten leikkauskohteiden tunnistaminen edellyttää tarkkaa tietoa matkustajamäärästä, jota HSL ei tällä hetkellä tarjoa jäsenkuntien käyttöön. Helsinki on valmis etsimään mahdollisia karsinnan kohteita yhteistyössä HSL:n kanssa.

5 miljoonan euron tarjonnan leikkaukset ovat suuruusluokaltaan varsin maltilliset, kun HSL:n kokonaismenot ovat lähes miljardin luokkaa. Ehdotetun tarjonnan leikkauksen kustannusvaikutus on vajaa 0,7 % HSL:n noin 650 milj. euron operointikustannuksista.

Tarjonnan karsimisen lisäksi liikennöinnin kustannuksia voidaan pienentää kehittämällä infrastruktuuria niin, että liikennöinnin sujuvuus paranee. Helsinki on valmis tarkastelemaan kohdennettuja parannuksia bussi- ja raitioliikenteen infrastruktuuriin. Infrastruktuurin muuttaminen kestää kuitenkin useita vuosia, joten siitä ei saada välittömiä kustannussäästöjä.



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

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

Kuntien ja HSL:n yhteinen valmistelu infrakorvausjärjestelmän kehittämiseksi on syytä käynnistää mahdollisimman pian. Kysymyksiin on otettu laajemmin kantaa lausunnon lippujen hintaa ja infrakorvausjärjestelmää koskevissa osissa.

Helsinki ei ole valmis lykkäämään joukkoliikenneinfraan tehtäviä investointeja. Infrastruktuurin kunto ja kaupungin kestävä kasvu edellyttävät lähivuosina merkittäviä investointeja. Infrakustannusten aiheuttama kustannuspaine johtuu lisäksi merkittävilta osin muiden kuntien tekemistä investoinneista, jotka eivät saa johtaa Helsingin investointien lykkäytymiseen.

e) Tarkastajien määrän tulisi johtaa HSL:n lipputulojen kasvamiseen asiakkaiden maksuhalukkuuden lisääntyessä, joten uusien tarkastajien palkkaaminen on yhtiön sisäinen asia. Tarkastajien määrän kasvattaminen ei siis saa kasvattaa kuntaosuutta esitetystä.

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

Helsingissä ei tällä hetkellä ole sopivia alueita automaattiliikenteelle. Nykyiset automaattiset joukkoliikennematkaisut ovat nopeudeltaan ja kapasiteetiltaan rajoittuneita, jolloin matkoista tulisi kalliita. Taloudellisesti haastavina aikoina tulee suhtautua pidättyväisesti teknologian kehittämiseen, joka ei kuulu HSL:n ydintehtäviin. Automaattiliikenteeseen liittyvien kokeilujen ei tule aiheuttaa HSL:lle ylimääräisiä kustannuksia. Lippuyhteistyö kolmannen osapuolen pilottien kanssa on mahdollista, jos sopivia kohteita seudulla löydetään.

Käsittely

[12.08.2025 Esittelijän ehdotuksesta poiketen](#)

Vastaehdotus:

Johanna Laisaari: Korvataan kappale 21 seuraavasti:



"Helsingin uudessa kaupunkistrategiassa on linjattu, että Helsinki tavoittelee sitä, että yhä useampi helsinkiläinen valitsee liikkumismuodokseen joukkoliikenteen ja että helsinkiläisten lippujen hinnat laskevat. HSL:n esitys lipunhintojen korottamiseksi on ristiriidassa Helsingin tavoitteiden kanssa ja lipunhintojen korotukset uhkaavat heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä entisestään. Liikenteen hiilipäästöjen vähentäminen ja kaupungin elinvoiman kehittäminen edellyttävät päinvastoin käytön vahvaa kasvattamista.

Jo nykyinen AB-lipun hintataso on kohtuuttoman korkea esimerkiksi osalle lähiöissä asuville perheille sekä lyhyitä matkoja kantakaupungissa silloin tällöin tekeville. Tämä heikentää pahimmillaan helsinkiläisten liikkumismahdollisuuksia sekä myös keskustan elinvoimaa. Joukkoliikenteen lippuhintojen nousua tulee hillitä ja on tavoiteltava tilannetta, jossa helsinkiläisten lippujen reaali hinnat laskevat strategiakauden aikana vuoteen 2026 verrattuna."

Lisäksi kappale 8 poistetaan osittain. Jätetään lauseet 1. ja 3. seuraavanlaisina ja lisätään viimeinen lause:

"Toisaalta Helsingin kuntaosuuden rajoittaminen saattaa edellyttää lippujen hintojen korottamista, jos tarjontaa ei pystytä merkittävästi muuten sopeuttamaan. Korotuksen jälkeenkin Helsingin kuntaosuus saattaa kasvaa enemmän kuin kaupungin talousarvion lähtökohdat mahdollistavat. HSL kuntaosuutta koskevat linjaukset päätetään talousarvion yhteydessä."

Kannattaja: Nina Suomalainen

Vastaehdotus:

Jenni Hjelt: Lisätään lausunnon kappaleeseen 9: Virkkeen " Jo käytön otettuja sarjalippuja voidaan mahdollisesti kehittää joustavammiksi ja siten houkuttelevammiksi, jotta pandemian jälkeen muuttuneisiin matkustustottumuksiin voidaan vastata nykyistä paremmin." perään lisäys:

"On tärkeää, että HSL edistää lippuvalikoiman kehittämistä. Helsinki näkee, että olisi hyvä tutkia myös mahdollisuutta esimerkiksi yhden vyöhykkeen lipun käyttöönottoon. Lisäksi olisi hyvä selvittää mahdollisuutta kertalipun voimassaoloajan pidentämiseen ja kertalipun hinnan alentamiseen. Tällöin esimerkiksi terveyskeskuskäynti olisi mahdollista edullisesti yhdellä lipulla.

Näillä kehittämistoimenpiteillä voitaisiin mahdollistaa paremmin myös pienituloisten mahdollisuudet liikkumiseen joukkoliikenteellä, sillä nykyiset kahden vyöhykkeen lippujen sekä kertalippujen hinnat ovat pienituloisille korkeita. Tuote- ja palveluvalikoiman parantaminen voisi lisätä



01.09.2025

joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta." (Tämän jälkeen kappale jatkuu pohjan mukaan.)

Kannattaja: Nina Suomalainen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Jenni Hjeltnin vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Titta Hiltunen: Korvataan lausunnon kohdan e vastaus (kappale 31) lukemaan: "Helsinki ei kannata tarkastajien lisäämistä."

Kannattaja: Amanda Pasanen

Vastaehdotus:

Amanda Pasanen: Korvataan lausunnon kappale 21 ja vastaus kysymykseen a seuraavalla tekstillä:

"Helsingin uudessa kaupunkistrategiassa on linjattu, että Helsinki tavoittelee sitä, että yhä useampi helsinkiläinen valitsee liikkumismuodokseen joukkoliikenteen ja että helsinkiläisten lippujen hinnat laskevat. HSL:n esitys lipunhintojen korottamiseksi on ristiriidassa Helsingin tavoitteiden kanssa ja lipunhintojen korotukset uhkaavat heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä entisestään.

Liikenteen hiilipäästöjen vähentäminen ja kaupungin elinvoiman kehittäminen edellyttävät päivittäin käytön vahvaa kasvattamista. Jo nykyinen AB-lipun hintataso on kohtuuttoman korkea esimerkiksi osalle lähiöissä asuville perheille, jotka lähtevät keskustaan sekä lyhyitä matkoja kantakaupungissa silloin tällöin tekeville. Tämä heikentää pahimmillaan helsinkiläisten liikkumismahdollisuuksia sekä keskustan elinvoimaa.

HSL:n tulee toiminnassaan lähteä siitä, että lippujen hintoja ei nosteta vuonna 2026 ja varautua lippujen hintojen alentamiseen tulevana vuosi-
na. Helsinki varautuu omassa talousarviossaan kuntaosuuteen joka mahdollistaa sen, että helsinkiläisten joukkoliikennelippujen hintoja voidaan korottamisen sijaan laskea."

Lisäksi kappale 8 poistetaan.

Kannattaja: Elina Kauppila

Vastaehdotus:

Sami Kuusela: Lausunnon "Vastaukset erillisiin kysymyksiin" kohta e) (tarkastustoiminta): Poistetaan muu sisältö ja jätetään:



"Tarkastajien määrän tulee johtaa HSL:n lipputulojen kasvamiseen asiakkaiden maksuhalukkuuden lisääntyessä, joten uusien tarkastajien palkkaaminen on yhtiön sisäinen asia. Tarkastajien määrän kasvattaminen ei siis saa kasvattaa kuntaosuutta esitetystä."

Kannattaja: Otso Kivekäs

Vastaehdotus:

Elina Kauppila: Lisätään kappaleen 14 loppuun: "Hyvällä viestinnällä on keskeinen rooli työmaiden haittojen toimivassa ehkäisyssä."

Kannattaja: Johanna Laisaari

1 äänestys

JAA-ehdotus: Titta Hiltusen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Ei-ehdotus: Sami Kuuselan vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 3

Titta Hiltunen, Elina Kauppila, Amanda Pasanen

Ei-äännet: 10

Veli-Pekka Dufva, Tuomas Harju, Hanna-Leena Hietanen, Jenni Hjelt, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Johanna Laisaari, Matti Lehto, Matias Pajula, Nina Suomalainen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Sami Kuuselan vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 4

Veli-Pekka Dufva, Hanna-Leena Hietanen, Matias Pajula, Nina Suomalainen

Ei-äännet: 9

Tuomas Harju, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Johanna Laisaari, Matti Lehto, Amanda Pasanen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Sami Kuuselan vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 4–9.



3 äänestys

JAA-ehdotus: Amanda Pasasen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Ei-ehdotus: Johanna Laisaaren vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 5

Titta Hiltunen, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Matti Lehto, Amanda Pasanen

Ei-äännet: 8

Veli-Pekka Dufva, Tuomas Harju, Hanna-Leena Hietanen, Jenni Hjelt, Sami Kuusela, Johanna Laisaari, Matias Pajula, Nina Suomalainen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Johanna Laisaaren vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 5–8.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri: 09 310 37121

markku.granholm(a)hel.fi

Lauri Kangas, johtava liikenneasiantuntija, puhelin: 09 310 37455

lauri.kangas(a)hel.fi