

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

Talousarvio vuodelle 2027

Taloussuunnitelmat vuosille 2028–2029

HSL:n hallitus 26.5.2026

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	3
2.	LAUSUNTOPYYNTÖ	5
3.	YLEISPERUSTELUT	7
3.1.	Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys	7
3.2.	Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeino	8
3.3.	Riskienhallinta ja keskeisimmät riskit	10
3.3.1.	Strategiset riskit.....	10
3.3.2.	Operatiiviset riskit ja vahinkoriskit	11
4.	KESKEISET TAVOITTEET TTS-KAUDELLA 2027–2029	13
4.1.	Helppoa liikkumista ihmisille	13
4.1.1.	Käytämme syvää asiakasymmärrystä kehittämisessä ja päätöksenteossa	13
4.1.2.	Johdamme asiakaskokemusta kokonaisvaltaisesti.....	16
4.1.3.	Parannamme matkustajaturvallisuutta systemaattisesti	17
4.1.4.	Kehitämme asiakaslähtöisiä ja helppokäyttöisiä lipputuotteita	18
4.2.	Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja	19
4.2.1.	Johdamme yhteisiä hyötyjä liikkumisen toimijoiden kesken ja rakennamme tavoitteellisia kumppanuuksia selkeillä rooleilla.....	20
4.2.2.	Kehitämme avointa tietorakennetta ja alustakyvykkyyttä	20
4.2.3.	Innoivoimme ja luomme uusia tulonlähteitä.....	21
4.2.4.	Yhdistämme kulkumuodot saumattomiksi matkaketjuiksi	21
4.3.	Tuottavuudella tilaa uudistumiselle	22
4.3.1.	Sopeutamme kustannusrakennetta muuttuvaan toimintaympäristöön	22
4.3.2.	Optimoimme liikennettä datalähtöisesti liikkumisdatan perusteella.....	23
4.3.3.	Tehostamme kehittämisen toimintatapoja	24
4.3.4.	Vahvistamme muutoskyvykkyyttämme ja ketterää sopeutumista	24
4.3.5.	Valjastamme datan, tekoälyn ja automaation mahdollisuudet	25
4.4.	Yhteiskunnallista vaikuttavuutta	26
4.4.1.	Teemme tietopohjaista vaikuttamistyötä ja viestintää	26
4.4.2.	Toteutamme laadukasta vaikutustendarviointia	27
4.4.3.	Kehitämme ennakoitukyvykkyyttämme	28
5.	KÄYTTÖTALOUS- JA TULOSLASKELMAOSA.....	30
5.1.	Talouden näkymä, riskit ja sopeutusvaihtoehdot 2027–2029.....	30
5.2.	Talousarvion sitovuus	31
5.3.	Toimintatulot	31
5.3.1.	Lipputulot	32
5.3.2.	Kuntaosuudet 2027–2029	33

5.3.3.	Muut tulot	35
5.4.	Toimintamenot	35
5.4.1.	Palvelujen ostomenot	36
5.4.1.1.	Liikennöinnistä maksettavat korvaukset	36
5.4.1.2.	Infrakustannukset	38
5.4.1.3.	Muut ostopalvelut	39
5.4.2.	Henkilöstömenot	41
5.4.3.	Muut toimintamenot.....	41
5.5.	Rahoitustuotot ja -kulut.....	42
5.6.	Tilikauden tulos	43
5.7.	Oman toiminnan kulut ja tuotot	43
6.	INVESTOINNIT JA POISTOT	46
7.	KESKIPITKÄN TÄHTÄIMEN KUNTAOSUUSENNUSTEET 2035 JA 2040.....	48

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2027-2029

Liite 2: Rahoituslaskelma 2027-2029

Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet 2027-2029

1. TOIMITUSJOHTAJAN ESIPUHE

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2027–2029 ulottuu nykyisen strategiakauden loppuun asti. Tämä suunnitelma onkin ennen kaikkea strategian toimeenpanon suunnitelma, jossa tehdyt linjaukset konkretisoituvat palvelutasoksi, asiakaskokemukseksi ja taloudellisiksi tuloksiksi. Strategiamme ytimessä on tavoite tehdä kestävästä liikkumisesta helppoa ja houkuttelevaa sekä kasvattaa joukkoliikenteen roolia osana ihmisten arkea.

Strategiakauden loppua kohti korostuu kyky yhdistää kasvu ja taloudellinen kestävyys. HSL:n tehtävänä on samanaikaisesti parantaa asiakaskokemusta, lisätä matkustajamääriä ja hallita kustannusten kasvua toimintaympäristössä, jota leimaa poikkeuksellinen epävarmuus. Tämä suunnitelma rakentuu näiden tavoitteiden tasapainottamiseen.

Omistajaohjauksen tavoitteet vaikuttavat keskeisesti toimintaamme vuonna 2027. Tavoitteena on talouden tasapaino ja tuottavuuden parantaminen sekä subventioasteen hallittu lasku kohti strategiakauden tavoitetta – enintään 40 prosentin tasoa ilman infrakustannuksia. Samalla edellytetään joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua, asiakastyytyväisyyden säilyttämistä hyvällä tasolla sekä vastuullisuustavoitteiden saavuttamista.

Vuoden 2027 suunnittelussa HSL:n hallitus joutuu tekemään valintoja, joissa strategiset tavoitteet konkretisoituvat. Subventiotavoitteeseen pääseminen edellyttäisi yli 6 prosentin hintojen korotusta. Olemme ottaneet kuitenkin lähtökohdaksi maltillisen, noin 3,1 prosentin, lipunhintojen korotuksen sekä noin 7 miljoonan euron kasvutoimenpiteet, joissa lipputuloja pyritään kasvattamaan etenkin asiakaslähtöisellä kehittämisellä, myynnillä ja palveluratkaisuilla. Nämä valinnat kuvastavat strategista linjaa: kasvu haetaan ensisijaisesti kysyntää vahvistamalla, ei pelkästään hintatasoa nostamalla.

Samanaikaisesti toimintaympäristö tuo suunnitteluun merkittäviä epävarmuuksia. Vuosi 2027 on koko suunnittelukauden haastavin HSL historian suurimman infratyömaan (Junatien metrosilta) ja muiden poikkeusjärjestelyiden vuoksi, jotka heikentävät palvelutasoa ja vaikuttavat matkustajamääriin. Näiden vaikutusten hallinta edellyttää tarkkaa operatiivista johtamista ja kykyä reagoida muuttuviin tilanteisiin.

Kulupuolen keskeisimmät riskit liittyvät globaaliin geopoliittiseen tilanteeseen. Lähi-idän jännitteet, erityisesti Iranin tilanteen ja Hormuzinsalmen kehityksen vaikutukset energiamarkkinoihin, voivat nostaa merkittävästi liikennöinnin kustannuksia budjetoitua tasoa korkeammalle indeksisidonnaisten sopimusten kautta. Suunnitelma sisältää maltillisen kustannusvarauksen, mikä tarkoittaa, että kustannuskehityksen poikkeamat voivat heijastua nopeasti talouden tasapainoon ja voivat edellyttää uusia sopeutustoimia.

Tuloissa keskeinen epävarmuus liittyy kasvutoimenpiteiden toteutumiseen. Suunnitelmaan sisältyvä kasvutavoite edellyttää onnistumista sekä kuluttajamyynnin että yritysmyyntien kehittämisessä sekä uusien palveluiden käyttöönotossa. Kasvu ei synny automaattisesti, vaan vaatii systemaattista asiakasymmärryksen hyödyntämistä, kohdennettua markkinointia ja palveluiden jatkuvaa parantamista. Tässä mielessä tulopuolen suunnitelma on luonteeltaan tavoitteellinen ja sisältää myös riskin siitä, että tavoitetta ei saavuteta.

Kokonaisuutena toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 kuvaa siirtymää kohti strategiakauden pääte-
pistettä: tilannetta, jossa HSL on vahvistanut asemaansa kestävän liikkumisen selkärangana Helsingin
seudulla ja parantanut taloudellista kestävyyttään. Johdonmukainen strategian toimeenpano, kyky priori-
soida ja valmius tehdä tarvittaessa nopeitakin päätöksiä muuttuvassa toimintaympäristössä ovat avaimia
tavoitteiden saavuttamiseen.

Toiminta- ja taloussuunnitelman toteutuminen edellyttää tiivistä yhteistyötä jäsenkuntien, sidosryhmien
ja kumppaneiden kanssa – sekä ennen kaikkea kykyä vastata asiakkaiden muuttuviin tarpeisiin.

Yhdessä kaikki on mahdollista.

Vesa Silfver
vs. toimitusjohtaja

2. LAUSUNTOPYYNTÖ

Perussopimuksen mukaisesti HSL:n taloussuunnitelma laaditaan kolmeksi seuraavaksi toimintavuodeksi, ja se tarkistetaan vuosittain. Talousarviossa ja taloussuunnitelmassa toimeenpannaan strategian linjauksia ja tavoitteita. Talousarviovuosi on ensimmäinen vuosi kolmen vuoden mittaisesta taloussuunnitelmakaudesta. Talousarviossa asetetaan kuntayhtymän vuosittaiset tavoitteet sekä määritellään niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Toiminnan suunnittelussa otetaan lisäksi huomioon kuntayhtymälle säädetyt lakisääteiset tehtävät.

Perussopimuksen mukaisesti HSL:n hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan esitykseen. Alustava taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille lausunnon viimeistään 1. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavaa vuotta koskevan talousarvion kanssa. Taloussuunnitelman tulee perussopimuksen mukaan sisältää muun muassa strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Jäsenkuntien tulee antaa lausuntonsa viimeistään 10. syyskuuta.

HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa vuosien 2027–2029 alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta. Lausunto pyydetään seuraavista kokonaisuuksista viimeistään 10.9.2026:

- **HSL:n toimintasuunnitelma,**
- **liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset**
- **kuntaosuuksien taso ja**
- **kunkohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen suunnitelmakaudella 2027–2029.**

Lisäksi HSL pyytää kuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:

- **Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %) ?** Taloussuunnitelman tulopohja perustuu riskiä sisältävään oletukseen keskimäärin noin 3,1 prosentin vuosittaisista lipunhintojen korotuksista sekä matkustajamäärien kasvun toteutumisesta. Mikäli kysynnän kehitys jää ennakoitua heikommaksi tai työmaiden vaikutukset asiakaskokemukseen pitkittyvät, muodostuu merkittävä riski lipputulosten toteutumiselle. Korkeampi n. 6 %:n korotus turvaisi paremmin lipputulosten kehittymisen.
- **Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?** HSL esittää tarkastusmaksun korottamista osana toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS) 2027–2029 valmistelua. Nykyisen tarkastusmaksun pelotevaikutus ei seuranta- ja arviointiaineiston perusteella ole ollut riittävä vähentämään liputta matkustamista pysyvästi. Tarkastusmaksu on keskeinen keino ohjata lipun ostamiseen ja turvata lipputulosten kertymistä, eikä sen ensisijaisena tavoitteena ole tulonhankinta. Ehdotettu korotus sijoittuu joukkoliikenteen tarkastusmaksua koskevan lainsäädännön sallimiin rajoihin ja on mitoitettu vahvistamaan maksun ennaltaehkäisevää ja ohjaavaa vaikutusta osana TTS-asiakirjassa kuvattua talouden ja riskienhallinnan kokonaisuutta.
- **Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi?** Päästötavoitteen kiristäminen strategian mukaisesta tavoitteesta edellyttää ympäristöbonuksen palauttamista sekä biopolttoaineen käyttöönottoa 2029. Kaiken liikenteen sähköistäminen ei ole realistista TTS-kaudella taloudelliset reunaehdot huomioiden, ja liikennejärjestelmän kokonaisuuden näkökulmasta joukkoliikenteen päästötoimilla saavutetaan vain murto-osa koko liikenteen päästövähennystavoitteesta. Lisäksi esimerkiksi Suomenlinnan lautan sähköistäminen edellyttää toimenpiteitä Helsingin kaupungilta, eikä ole HSL:n päätettävissä. Ympäristöbonuksen palauttaminen vuodelle 2029 vähentäisi laskennallisesti HSL:n päästöjä

noin 19 506 tonnia. Tämä edellyttäisi noin 8,8 miljoonan litran biopolttoaineen käyttöä, jonka kustannus olisi noin 2,0 miljoonaa euroa vuodessa. Laskennallinen päästöhyöty 2029 olisi noin 1,1 miljoonaa euroa, mutta se ei realisoidu käytännössä. Lähipäästöjen näkökulmasta todellinen hyöty HSL-alueelle jäisi noin 9 000 euroon, kun otetaan huomioon jakeluvelvoitteen vaikutus kansallisella tasolla. Ympäristöbonuksen poistaminen on nyt huomioitu tuottavuusohjelman tehostamistoimena, ja sen palauttaminen lisäisi operointikustannuksia. HSL ei pidä perusteltuna tarjonnan vähentämistä biopolttoaineiden käytön mahdollistamiseksi, sillä joukkoliikenteen päästöt muodostavat vain pienen osan (noin 4% v. 2024) liikennejärjestelmän kokonaispäästöistä.

- **Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?** HSL:n maksuvalmius heikkenee, mikä voi edellyttää äkillisen tarpeen lisärahoitukselle jäsenkunnilta tai vaihtoehtoisesti lainarahoituksen lisäämistä maksuvalmiuden turvaamiseksi.

3. YLEISPERUSTELUT

3.1. Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys

Suomen talouskehitys on ollut heikkoa pian 20 vuoden ajan. Globaalin kilpailun kiristyessä kansantalouden kasvua on jarruttanut heikko tuottavuuskehitys esimerkiksi nopeasti ikääntyvän väestön, osaamiskehityksen stagnaation ja epäsymmetristen shokkien seurauksena. Poliittisia reformeja on ollut vaikea toteuttaa, eivätkä talouden kasvutekijät ole olleet riittävän laajoja. Potentiaalia tulisi saada hyödynnettyä paremmin. Esimerkiksi tekoälyn hyödyntämiselle Suomessa on hyvät edellytykset.

Talouden suhdannäkymät vuodelle 2026 ovat edellisvuosien toteumia parempia. Viime vuosina Suomen taloutta koskevat ennusteet ovat jälkikäteen osoittautuneet todellista kehitystä optimistisemmiksi. Odotukset kasvun käynnistymisestä ovat siis viivästyneet. On mahdollista, että Suomen talous käy tulevaisuudessa vuosina alikierroksilla. Vuonna 2025 Suomen bruttokansantuote kasvoi 0,2 %. Vuodelle 2026 ennusteet ovat asettuneet haarukkaan 0,4–1,5 %. Tuleville vuosille on ennustettu runsaan prosentin vuosikasvua suurin epävarmuuksin.

Suomen julkistalous on kroonisesti alijäämäinen. Suhdannemielessä epäoptimaalinen julkistalouden sopeuttaminen finanssipoliittisen velkajarrun pakottamana voi ajaa kansantalouden stagnaatioon tai negatiiviseen kierteseen, jossa myös tulevaisuuden kasvuedellytykset heikkenevät. Toisaalta reformien tekemättä jättämisen haitat ja riskit kasvavat niin kauan kuin talouskasvu ei piristy.

Valtionlainojen korkojen ja maanpuolustuksen menot jatkavat nopeaa kasvuaan. Eläkevarojen ansiosta julkisesta velasta maksetut korkopreemiot eivät ole karanneet. Riskitasot ovat kuitenkin mittavien alijäämien jatkumisen seurauksena kasvussa, ja iskunkestävyys on heikentynyt. Lähi-idän tilanteen eskaloituminen voi ajaa talouden stagflaatioon eli heikentyvään kasvuun ja kiihtyvään inflaatioon, mikä kasvattaisi rahoitusolojen heikentymisen ja velkakriisien eskaloitumisen riskejä globaalisti.

Vaikean 2020-luvun alun jälkeen euroalueen talouskehitys on ollut positiivista etenkin etelä-Euroopassa. Maantieteellisen sijaintinsa ansiosta Suomi on toipunut heikommin. Inflaatiopiikin hiivuttua eurokorot laskivat runsaaseen kahteen prosenttiin. Työvoimakustannusten nousua seurannut palveluinflaatio on rajoittanut korkojen laskua. Suomen taloudessa lyhyiden korkojen, hitaamman inflaation ja yleisen haurauden näkökulmasta EKP:n rahapolitiikka on ollut kireää. Keskuspankin reagointi energian tarjontashokin mahdollisesti nostattamiin inflaatio-odotuksiin uhkaa hankaloittaa tilannetta entisestään. Yritykset helpottaa tilannetta kansallisella finanssipolitiikalla ovat tehottomia.

Vienti on kehittynyt positiivisesti, mutta kuluttajaluottamuksen toipuminen on ollut ostovoiman elpymisestä huolimatta heikkoa. Julkisen sektorin reformit yhdistettynä yksityisen kulutuksen varovaisuuteen ja investointien heikkouteen ovat heikentäneet työllisyyttä ja taloutta lyhyellä aikavälillä. Taloudessa on tapahtunut eriytymistä, sillä samalla kun säästöt ja taseet ovat kehittyneet paikoin vahvoiksi, toisessa osassa väestöä ja yrityksiä tulot ja puskurit ovat heikentyneet. Työvoimakustannusten kallistumisen ja aneemisen kysynnän yhdistelmä on tuottanut tilanteen, jossa konkurssit esimerkiksi palvelu- ja rakennusaloilla ovat olleet korkealla tasolla.

Positiivisesti taloutta kannatelleet komponentit ovat olleet pääomavaltaisia ja vähemmän työllistäviä. Suomen työttömyysaste on vuodesta 2023 alkaen noussut EU:n korkeimmaksi, mikä johtuu myös työvoimaan osallistumisen voimakkaasta kasvusta. Silti rakenteellinen työttömyys on Suomessa korkealla tasolla. Tilanne on heikentynyt erityisesti nuorten ja korkeakoulutettujen osalta. Myös työllisyys on heikentynyt. Kasvavalla työvoimalla osallistumisella on potentiaalia edistää talouskehitystä tulevaisuudessa. Jotta työllisyys lähtisi piristymään, tulisi kotimaisen kysynnän piristyä erityisesti palveluissa. Erityisen tärkeää tämä olisi elinkeinorakenteeltaan palveluvaltaisen Helsingin seudun näkökulmasta.

Sähkö on Helsingin seudulla eurooppalaisessa vertailussa keskimäärin edullista. Sääolosuhteita seuraavat hinnanvaihtelut haastavat järjestelmän optimaalisuutta. Yhteiskunnan sähköistymiskehitystä seuraava kysynnän kasvu kasvattaa kohti 2030-lukua siirryttäessä painetta etenkin säätövoiman kasvattamiselle ja siirtoyhteyksien vahvistamiselle.

Valtiontaloudessa arviot verotuloista ovat pudonneet vuodessa runsaalla kahdella miljardilla eurolla. Myös kuntatalouden ennusteiden perusteet ovat pettäneet. Siksi julkisen talouden alijäämä on tulevina vuosina jälleen suurempi kuin vuosi sitten arvioitiin. Julkisyhteisöjen velan kasvu jatkuu nopeana. Sen sijaan yksityinen velka ei kasva, eikä Suomi tuonnin vähennyttyä ainakaan toistaiseksi nettovelkaannu ulkomaille vaihtotaseen puolesta.

3.2. Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeino

Helsingin seudun väestö on jatkanut kasvuaan. Kasvuvauhti on kuitenkin hidastunut nettomaahanmuuton vähennyttyä. Tätä on kompensoinut seudun maan sisäinen muuttovoitto, mutta sen ja luonnollisen väestönkasvun merkitykset ovat vähäisempiä. Suoralla ja välillisellä maahanmuutolla on ratkaiseva merkitys tulevan kasvun kannalta, mutta kehitykseen liittyy huomattavia epävarmuuksia. Varminta tulevaisuudessa on väestön ikääntyminen, jonka painoarvoon vaikuttaa työikäisen väestön muuttoliike.

Vuonna 2025 seudun väestönkasvun rakenne kehittyi siten, että edellisvuosina nopeimmin kasvaneen Espoon väestönkasvu jatkoi hidastumistaan Vantaan ja KUUMA-kuntien kanssa. Helsingin väestönkasvu sen sijaan kiihtyi, eli väestönkasvu hakeutui aiempaa vahvemmin kohti seudun ydintä. Osaltaan kehitys, johon sisältyi myös lähtömuuttojen vähenemistä, palautunee asuntomarkkinoiden ja talouden ongelmiin. Pääkaupunkiseudun väestönkasvu on pohjoismaisessa vertailussa huomattavan nopeaa.

Kasvaneen vuokra-asuntotarjonnan myötä markkinaehtoisten vuokrien erot muuhun maahan ovat kaventuneet. Samoin on käynyt eroille omakustanneperiaatteilla määräytyviin asumiskustannuksiin. Toisaalta tilanne kielii asuntosijoittamisen ja uudisrakentamisen yhtälön rikkoutumisesta. Myönnetty rakentamisluvat eivät ennakoivat etenkään Helsingin ulkopuolisen kerrostalorakentamisen piristymistä lähivuosina. Tilanteeseen tulee tulevaisuudessa vaikuttamaan myös valtion tukeman asuntotuotannon väheneminen. Erityisesti opiskelijoiden ja maahanmuuttajien kimpasumisen yleistymisestä huolimatta asuntorakentamisen jatkuminen heikkona todennäköisesti hidastaa seudun reaalista väestönkasvua viimeistään keskipitkällä aikavälillä ja suhteessa nopeinta kasvua ennustaviin väestöprojektioihin.

Helsingin seudun aluetaloudessa tuotannon kasvu alkoi loppuvuodesta 2025 piristyä huomattavasti edellä muuta maata. Palvelualan suhdannenäkymät ennen Persianlahden kriisin eskaloitumista olivat varovaisen positiiviset. Myös kaupan myynti oli lopulta kääntynyt hienoiseen nousuun.

Työnantajat ovat aiempaa voimakkaammin alkaneet rajata Suomen mittakaavassa yleisen etätöiden määrää. Työmarkkinoiden jatkuva heikkeneminen on kuitenkin jarruttanut työmatkaliikenteen toipumista. Pääkaupunkiseudun toimistotilojen vajaakäyttöaste nousi vuoden 2025 toisella puoliskolla uudelle ennätystasolleen yli 18 prosenttiin.

Helsingin kantakaupungin urbaanien aktiviteettien ja vetovoimaisuuden merkitys joukkoliikenteen kannalta on suuri. Yhdessä palvelujen hintainflaation kanssa liikennetyömaat haastavat sekä joukkoliikennettä että muita toimijoita. Fyysistä kauppaa ja palveluita sekä ihmisten ajankäyttöä esimerkiksi yöelämän kaltaisten toimintojen osalta haastavat myös digitaalinen kilpailu ja toimitukset kodin piiriin. Nuoremman väestön kautta on viitteitä siitä, että käynnissä on myös hitaampia, mutta sitkeitä kulttuurisia muutoksia, jotka koskevat esimerkiksi ajankäyttöä ja sosiaalisia suhteita.

Julkisen sektorin reformit ja niihin vaihtelevasti liitännäiset kehityskulut ovat osuneet kipeästi seudun asukkaiden ja kuntien talouteen. Pienituloisuuden kasvu tuottaa ongelmia etenkin heikentyneisiin työmarkkinoihin yhdistettynä. Sote-uudistuksen jälkeen seudun kuntataloudet ovat olleet koetuksella. Tilanetta hankaloittavat myös niin kunta- ja yhteisöverokertymien vajeet kuin kuntatalouden maksettaviksi koituvat ns. sakkomaksut pitkäaikaistyöttömyydestä. Samanaikaisesti nopeaa väestönkasvua seuraavat mittavat tarpeet investoinneille ja vanhenevan infran peruskorjauksille.

Heikko talous on hidastanut autokannan uudistumista, mutta Helsingin seutu johtaa henkilöautoilun sähköistymiskehitystä. Vanhempia ennusteita autokannan sähköistymisestä vuoteen 2030 mennessä on jo ylitetty. Täyssähköautojen osuus ensirekisteröinneistä kasvaa. Toisaalta Helsingin seutu tarjoaa maan parhaita edellytyksiä autottomalle elämäntavalle. Kotitalouksien liikkumiskysynnän rakenteellisiin muutoksiin ja liikkumispalveluiden kilpaillun markkinan, myös esimerkiksi tieliikenteen automaation kehitykseen potentiaalisesti kytkeytyvä vähenevä autonomistus on myös mahdollinen skenaario.

Helsingin seudun matkailu on noussut uuteen huippuunsa, kun sekä kotimaisten että ulkomaisten matkailijoiden käynnit ovat ylittäneet aiemmat ennätykset. Globaalien energiamarkkinoiden tila ohjaa osaltaan etenkin ulkomaisen matkailun tulevaa kehitystä.

Päihteiden käyttöön yhdistyvä levottomuus ja pahoinvointi näkyvät myös joukkoliikenteessä. Väkivaltarikollisuudessa on koettu kasvua useiden vuosien ajan. Koettu turvallisuus on kyselyaineistojen perusteella pysynyt ennallaan viime vuosina ainakin helsinkiläisten osalta. Kuitenkin etenkin naisille ja nuorille turvattomilta tuntuvat paikat ovat monesti joukkoliikennejärjestelmään kytkeytyviä.

3.3. Riskienhallinta ja keskeisimmät riskit

Riskiarviointien perusteella merkittävimmät tunnistetut riskit liittyvät matkustajamäärien kehittymiseen, tulevien suurten joukkoliikenneinfrahankeiden kustannusvaikutuksiin, edelleen heikkenevään yleiseen taloustilanteeseen, inflaatioon ja mahdolliseen korkojen nousuun, tietojärjestelmien häiriöttömään toimintaan sekä toimintaympäristön globaaliin epävarmuuteen ja vaikeaan ennakoitavuuteen, mikä on entisestään korostunut viime vuosina. Erityisesti globaalin turvallisuus- ja taloustilanteen vaikea ennustettavuus haastaa pidemmän aikavälin toiminnan ja kustannusten suunnittelua.

3.3.1. Strategiset riskit

Merkittävimmät taloudelliset riskit liittyvät heikkoon taloudelliseen tilanteeseen sekä globaaliin epävarmuuteen. Riskien vastapainona yleisen taloudellisen tilanteen arvioitua myönteisempi kehitys ja lisääntyvä lähityö voivat mahdollistaa joukkoliikenteen käytön, lipputulojen ja käyttöasteen kasvua. Vuodesta 2025 alkaen on nähty paljon muutosneuvotteluita ja konkurssseja, eikä tähän kehitykseen ole odotettavissa nopeaa muutosta seuraavien vuosien aikana. Venäjän viidettä vuotta jatkuva hyökkäyssota Ukrainassa, Lähi-idän nopeasti eskaloituneet konfliktit muun muassa Gazassa ja Iranissa sekä Yhdysvaltojen ja Kiinan tilanne näyttävät siltä, että talouden kehitys ja yritysten investointihalukkuus jatkuvat lähivuosina epävarmalla pohjalla.

Raakaöljyn, polttoaineiden ja sähkön hintatason ennustettavuutta haastavat merkittävästi globaalit poliittisten epävarmuudet ja konfliktit. Raakaöljyn hinta lähti vuoden 2026 alussa voimakkaaseen nousuun Irnin tilanteen eskaloituessa. Mikäli konflikti pitkittyy, voi palautuminen hintashokista kestää vähintäänkin kuukausia. Linja-auto- ja kaupunkiraideliikenteessä kustannustaso on sidottu indekseihin. Sähkömarkkinoiden herkkyydet esimerkiksi joustojen ja niiden puutteiden suhteen voivat aiheuttaa huomattavia heilahteluja esimerkiksi tarjonnan vaihtelun aiheuttamien pullonkaulojen ja kysyntäpiikkien ajankohtina. Sää- ja ilmasto-olosuhteiden kehittymisellä on kasvavissa määrin merkitystä myös talouden toimintaympäristön kannalta.

Kuntayhtymä ei ole toistaiseksi arvioinut tarpeelliseksi suojautua linja-autoliikenteen polttoaineiden hintojen suurilta korotuksilta. Raitiovaunu- ja metroluikenteessä on suojauduttu sähkön hinnan suurista nousuista vastaan lähimpien ostojen kiinnittämällä sovitun prosenttivälin mukaisesti. Pieni prosenttiosuus on spot-hinnalla ostettua sähköä. Tällä on haluttu välttää kustannusten liian suuri nousu.

Vuosia matalalla tasolla säilynyt korkotaso on alentanut erityisesti juna-, metro- ja raitioliikenteen kalustokustannuksia. Korkotaso lähti nousuun vuonna 2022 ja nollakorko-ajan tuskin ollaan palaamassa lähivuosina. Myös vuoden 2026 alussa korot lähtivät jälleen hienoiseen nousuun oltuaan laskussa edellisenä vuonna. Globaalit ja useat samanaikaiset konfliktit sekä voimakas inflaatio ennakoivat korkojen mahdollista nousua eikä voimakasta laskua ole nähtävissä seuraaville vuosille. Junakalustoyhtiössä on varauduttu korkojen nousuun korkosuojausjärjestelyiden avulla vuodesta 2017 alkaen.

Uuteen strategiaamme vuosille 2026–2029 kuuluu tärkeänä osana kestävä liikuminen, eli joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Nykyinen ja tuleva lainsäädäntö niin kansallisella kuin EU-tasolla ohjaa vahvasti kohti päästövähennyksiä ja hiilineutraalius- sekä nettonollatavoitteita. Joukkoliikenteen

sähköistymistä on edistetty voimakkaasti viime vuosina, ja sähköbussien määrä on lisääntynyt huomattavasti vaatimuksia ja tavoitteita enemmän. Sähköbussijärjestelmän laajentamiseen on tunnistettu liittyvän riskejä kaluston hankinnan ja infrastruktuurin rakentamisen osalta. Voimakkaasti yhteen käyttövoimaan nojaava joukkoliikennejärjestelmä on huoltovarmuuden kannalta haastava ja sähköisen kaluston määrän kasvaessa on pyrittävä varmistamaan joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja -kyky myös vakavissa häiriötilanteissa sekä valmiuslain mukaisissa poikkeusoloissa.

Jäsenkunnille maksettavien joukkoliikenteen infrakustannusten osuus HSL:n toimintamenoista on kasvanut jo 25 prosenttiin. Tulevia suuria infrahankkeita ovat muun muassa Espoon kaupunkirata, Junatien metrosillan ja Kulosaaren sillan uudistaminen, Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi sekä Länsiratikka ja Vantaan pikaraitiotie. Joukkoliikenneinfran rakentaminen ja kehittäminen luovat mahdollisuuksia parempaan asiakaskokemukseen ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen. Infrahankkeet kuitenkin lisäävät merkittävästi HSL:n kustannuksia, joka näkyy korotuspaineena lippujen hinnoissa. Uudet hankkeet nostavat myös liikennöintikustannuksia kalusto- ja varikkoinvestointien kautta, jotka ovat edellytys liikennöinnille. Nämä kaikki heijastuvat suoraan HSL:n kustannusrakenteeseen ja -kehitykseen.

Venäjän viidettä vuotta jatkuva hyökkäyssota Ukrainassa sekä Suomen NATO-jäsenyys ovat muuttaneet pysyvästi Suomen turvallisuus- ja toimintaympäristöä. Erilaiset informaatio- ja kyberoperaatiot sekä laaja-alainen vaikuttaminen lisääntyvät myös kuntatason toimijoita kohtaan. Kriittiseen infrastruktuuriin on kohdistunut Suomessa erityistä mielenkiintoa ja jopa sabotaasia sekä ilkivaltaa, jonka takana voi olla myös valtiollisia toimijoita. Toimintaympäristön entistä vaikeampi ennakoitavuus ja useat samanaikaiset globaalit kriisit ja konfliktit haastavat kykyämme ja resurssejamme varautua sekä selviytyä monimutkaisuudesta häiriötilanteista. Jatkuvan riskien ja uhkien arviointiprosessin, kokonaisvaltaisen tilannekuvan ylläpidon ja tilanneymmärryksen sekä laajan sidosryhmäyhteistyön merkitys korostuu entisestään.

3.3.2. Operatiiviset riskit ja vahinkoriskit

Joukkoliikennepalveluissa keskeisimmät riskit liittyvät joukkoliikennejärjestelmän ja -linjaston merkittäviin muutoksiin sekä uuden liikenteen käynnistämiseen. Liikenteen päivittäisiin häiriöihin on varauduttu häiriönhallintaprosessin ja harjoittelun avulla. Joukkoliikenteen toimintaympäristöä analysoimalla sekä säännöllistä ja systemaattista riskienhallintaa, valmiussuunnittelua ja jatkuvuudenhallintaa toteuttamalla pyritään tunnistamaan merkittävimmät riskit yksittäisistä häiriötekijöistä vakaviin ja pitkäkestoisiin tapahtumiin.

Työmaiden ja asemien remonttien vaikutukset joukkoliikenteen sujuvuuteen jatkuvat myös tulevana strategiakautena. Kuljettajapulaa on havaittavissa etenkin bussiliikenteessä, jolla toteutetaan käytännössä aina suurten työmaahankkeiden aikainen korvaava liikenne. Lisäksi uutena liikenteeseen vaikuttavana tekijänä on tunnistettu asentajapula, jonka vaikutukset näkyvät kalustopulana. Sähköautoteknologian kehittyessä huoltohenkilöstön määrä ja osaaminen eivät heti vastaa uudenlaisen kaluston tarpeita. Kuljettaja- ja asentajapula vaikuttavat liikenteen luotettavuuteen ja ne lisäävät ajamattoman liikenteen määrää. Nämä tekijät tuovat riskin matkustajamäärien kasvatavoitteille ja vaikeuttavat liikennöitsijöiden toimintaedellytyksiä.

Euroopan unionin kuin myös kansallisen lainsäädännön tuomana on tulossa lisää velvoitteita kriittisen infrastruktuuriin suojaamiseen, kyberturvallisuuteen sekä yleiseen varautumiseen ja riskienhallintaan liittyen. Lainsäädännössä huomioidaan aiempaa voimakkaammin myös alihankinta- ja palveluketjujen riskienhallinta, turvallisuus ja varautuminen. Sääntelyssä on määritelty myös suuret sanktiot velvoitteiden laiminlyönnistä. HSL:n on siis huomioitava entistä paremmin varautumiseen, jatkuvuudenhallintaan ja riskienhallintaan liittyvät velvoitteet oman toimintansa lisäksi myös liikennöitsijöiden sekä muiden yhteistyökumppanien ja sidosryhmien kanssa tehtävissä sopimuksissa tulevalle strategiakaudella.

Tietojärjestelmien osalta merkittävimpiä riskejä ovat toiminnan jatkuvuutta uhkaavat laajat käyttöä häiritsevät tietoliikenne- ja sähköjakelukatkokset tai tahallisesti aiheutetut palvelunestohyökkäykset. Tietoturvan ja tietosuojan osalta merkittävimpiä riskejä ovat henkilö- tai muihin merkittäviin HSL:n tietovarastoihin kohdistuvat tietomurrot tai tietojen eheyteen vaikuttavat häiriöt. Security by Design käytännöt tukevat turvallisen sovelluskehityksen tavoitteitamme. Eri osa-alueiden kyberturvallisuutta parantavat toimenpiteet ja riskiperusteinen lähestyminen tukevat kokonaisvaltaista resilienssiä. Erityisesti jatkuvuudenhallintaan liittyvät alueet ovat keskeisiä HSL:n toiminnassa.

4. KESKEISET TAVOITTEET TTS-KAUDELLA 2027–2029

HSL:n strategia vuosille 2026–2029 on hyväksytty yhtymäkokouksessa 25.11.2025 ja tulevien vuosien suunnittelu on jäsennelly sen mukaan. Strategian menestystekijät kuvaavat kriittisiä edellytyksiä, joiden varaan HSL:n strategisten päämäärien saavuttaminen rakentuu. Ne määrittävät tarvittavat resurssit, kyvykkyudet ja toimintatavat, joiden varaan strategian toimeenpano rakentuu johdonmukaisesti ja vaikuttavasti.

Osio on jäsennelly HSL:n strategian neljän strategisen päämäärän sekä niiden menestystekijöiden mukaan alaluvuiksi.

4.1. Helppoa liikkumista ihmisille

Helppoa liikkumista ihmisille tarkoittaa, että haemme kasvua kohdentamalla helppoja liikkumis- ja digipalveluita asiakkaiden tarpeisiin ja kehittämällä sujuvia matkaketjuja yhdessä kumppanien kanssa.

Joukkoliikenteen helppous ei ole uusi asia, mutta sen rooli korostuu entisestään tulevaisuudessa. Asiakkaamme eivät tulevaisuudessakaan liiku pelkästään joukkoliikenteellä: matkaan sisältyy aina myös muita liikkumismuotoja, vähintään kävelyä. Tulevaisuudessa liikkumismuotojen kirjo tulee olemaan vielä moninaisempi. HSL:n tehtävä on taata, että tulevaisuuden matkat perustuvat edelleen joukkoliikenteeseen ja muodostavat matkaketjuja, joissa mukana ovat myös muut kestävät liikkumismuodot. Palveluidemme kehitys perustuu vahvaan asiakasymmärrykseen – helppo liikkuminen tarkoittaa eri ihmisille eri asioita.

On mahdollista, että liikkumistottumukset moninaistuvat tulevaisuudessa entisestään. Lisäksi on mahdollista, että seutumme samanaikaisesti sekä hajautuu että tiivistyy useiden eri keskusten ympärille. Matkaketjut voivat tulevaisuudessa koostua myös täysin uusista liikkumistavoista paitsi yhdyskuntarakenteen myös teknologisen murroksen takia. Onkin ensisijaisen tärkeää, että voimme luoda uusia kumppanuuksia, integroida kumppaneiden liikkumistavat HSL:n palveluihin ja tuoda siten joukkoliikenteen osaksi yhä useampia matkaketjuja.

Vastuullisuuden näkökulmasta helppo liikkuminen tarkoittaa, että huomioimme asiakkaidemme yksilölliset tarpeet. HSL-alueen väestö ikääntyy ja moninaistuu, minkä ansiosta palvelumme on oltava jatkosakin esteetöntä, saavutettavaa ja yhdenvertaista sekä fyysisissä että digitaalisissa ympäristöissä. Koska joukkoliikenne on osa julkista tilaa, heijastelee se myös laajempia yhteiskunnallisia kehityskulkuja. Kiinnitämme erityistä huomiota koetun turvallisuuden parantamiseen niin asiakkaidemme kuin henkilökunnan keskuudessa. Lisäksi huolehdimme asiakkaidemme tietosuojasta palvelujen siirtyessä entistä enemmän digitaalisille alustoille.

4.1.1. Käytämme syvää asiakasymmärrystä kehittämisessä ja päätöksenteossa

Asiakasymmärrys on HSL:n toiminnassa keskeisessä roolissa myös tulevalle suunnittelukaudella. Syvä asiakasymmärrys on nostettu menestystekijäksi vuonna 2026, mutta työ jatkuu yli strategiakauden 2027–2029. Tämä menestystekijä ja siitä syntyvät tuotokset ohjaavat muiden menestystekijöiden muotoilua.

Pyrimme kohti strategiakauden loppua saamaan asiakasymmärryksestä ja sen hyödyntämisestä organisaatiolle keskeisen voimavaran, jolla pohjustamme kykyämme kasvaa ja kehittyä.

Asiakasymmärrys ohjaa läpi organisaation strategisesti ja kattavasti päätöksentekoa, kehittämistä, markkinointia ja liikennesuunnittelua. Asiakaskohderyhmissä seurataan säännöllisesti brändi- ja asiakaskokemusta sekä ostojen kehitystä. Suunnittelukaudella jatkamme nykyisen jatkuvan asiakkuuksien seurantaraportoinnin käyttöönottoa siten, että pystymme seurannan myötä kohdentamaan parannus- ja kehittämistoimenpiteitä jatkuvasti.

Päätöksenteossa ja suunnittelussa asiakasymmärrys tukee strategisten tavoitteiden toteuttamista asiakkaista kertyvään tietoon pohjautuen. Käymme läpi suunnittelun ja päätöksenteon eri vaiheissa asiakaskohderyhmistä päivittyvää tilannekuvaa ja vertaamme suoriutumista suhteessa kohderyhmille asetettuihin tavoitteisiin. Asiakkuuksien tilannekuva perustuu viimeisimpään asiakkaita koskevaan analyysi- ja tutkimustietoon brändin, asiakaskokemuksen ja toteutuneiden lippuostojen osalta. Tavoittelemme kampanjoissa asiakasymmärryksen pohjalta valituissa kohderyhmissä asetettujen vuositavoitteiden mukaisesti parempaa HSL-brändin mielikuvaa ja houkuttelevuutta, lipputulojen kasvattamista valituissa lipputuotteissa ja helpon liikkumisen teemojen läpimenoa. Lisäksi seuraamme aktiivisesti toimenpiteissä onnistumista valituissa kohderyhmissä eri seurantatutkimusten kautta.

Kehittämisen painopiste on perustan luomisessa asiakasymmärryksen hyödyntämiseen ja kehittämiseen. Mahdollistamme asiakastiedon ja identiteetin liiketoiminnallisen johtamisen, asiakkaan tunnistautumisen ja asiakastiedon hallinnan eri järjestelmäkokonaisuuksien välillä. Tekoäly tukee kehitystä käyttötapaus kohtaisesti ja pyrimme syventämään asiakkaan kokemusta mahdollistamalla sen personoinnin.

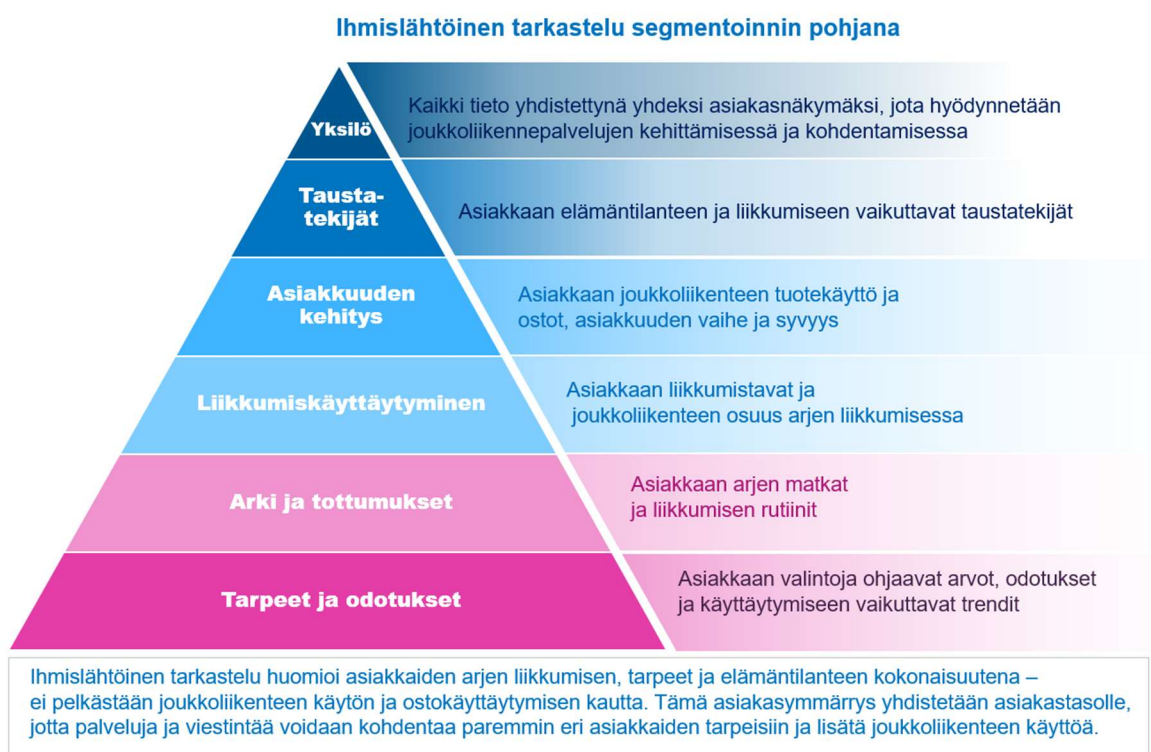
Liikenteen suunnittelussa tuottavuuden parantamista tavoitellaan toiminta- ja taloussuunnitelman vuosina tehtävien alueellisten linjastosuunnitelmien kautta. Yhdistämällä syvää asiakasymmärrystä muuhun liikennedataan varmistamme, että linjastosuunnitelmat edistävät HSL:n ja kuntien yhteistä tavoitetta liikenteen optimoinnista ja tarjottavasta palvelutasosta.

HSL-alueen väestön erilaiset tarpeet on ymmärrettävä monipuolisesti. HSL:n laajalla asiakaskunnalla on lähtökohtaisesti yksilölliset tarpeet hyödyntää joukkoliikennettä osana omaa liikkumista. Asiakkaiden valintoja ohjaavat elämänvaihe, tottumus, vaihtoehtojen käytännöllisyys arjessa, mutta myös mieltymykset ja arvot. Näiden lisäksi alueellinen sijainti ja matkojen pituudet ja etäisyydet sanelevat valintoja.

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 tiiviistä kaupunkirakenteesta ja tiheästä palvelutarjonnasta maaseutumaisiin ja haja-asutusalueisiin sekä harvempaan liikennöintiin. Koska liikkumistarpeet ovat erilaisia, asiakkaiden liikkumisprofiilin ja kohderyhmien tunnistaminen on tärkeää.

HSL hakee kasvua tunnistettujen ja valittujen kuluttajakohderyhmien ymmärryksen kautta. Tämä vaatii nykyisen asiakastiedon ja segmentoinnin rikastamista, motivaatio- ja tarveperusteisesti jäsenyviin kohderyhmien muodostamista, markkinoinnin ja myynnin tavoitteiden määrittelyä kohderyhmäperusteisesti sekä kohderyhmien asiakkuuksien seurantaan HSL:n kokonaistavoitteiden saavuttamiseksi.

HSL on toteuttanut aiemmalla strategiakaudella 2022–2025 asiakassegmentointityön, jonka tuloksena liikkujaprofiilit otettiin käyttöön vuoden 2025 alkupuolella ja ne on rikastettu edelleen kuluttajien arvo- ja motivaatiotyypityksellä vuoden 2025 aikana. Tältä pohjalta, vuonna 2026, HSL kehittää segmentointiaan ihmislähtöisesti vastaamaan entistä yksilöidympiä kuluttajien tulevia liikkumisen tarpeita. Tavoitteena on ymmärtää tarkemmin HSL-alueen kuluttajia: liikkumistapojen valintaan liittyviä tekijöitä heidän arkensa ja elämäntilanteensa huomioiden, tunnistaa keskeiset asiakassegmentit ja tarkentaa toimenpiteitä niiden palvelemiseksi. Näin voimme kohdentaa toimenpiteet ja markkinoinnin tehokkaammin kuluttajaryhmille vastaamaan heidän tarpeitaan ja mieltymyksiään (tone-of-voice).



Kuva 1: Ihmislähtöinen segmentointi HSL:llä

Liiketoiminnan ja markkinoinnin painopiste eri asiakaskohderyhmissä tarkoittaa kasvua joukkoliikennettä käyttävien (rutinoituneet joukkoliikkujat) ulkopuolelta. Selkeä tavoite on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta erityisesti autoilijoiden ja joukkoliikennettä muihin kulkumuotoihin yhdistävien ryhmien keskuudessa. Lisäksi tavoite on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä ihmisen elämänvaiheiden yli kattaen nuoren sukupolven (koululaiset ja nuoret) ja ikääntyvän väestön liikkumisen tarpeet. HSL-alueen ulkopuolella asuvien (kuten vierailijoiden ja turistien) liikkumistarpeet pitää huomioida paremmin ympäri vuoden, erityisesti eri tapahtumien ja matkailun mukaan.

Rikastettu ja aktiivisesti seurattava tieto kuluttajista parantaa kyvykkyyttä reagoida sekä mahdollistaa odotusten ja tarpeiden ennakoinnin. Ihmisten liikkumisen tarpeiden tunnistamisen ja luokittelun lisäksi keskeistä on yhdistää tämä tieto asiakkaiden reaaliaikaiseen liikkumistietoon ja ostotietoon. Keräämme

ja yhdistämme liikkumistietoja niiltä asiakkailta, jotka ovat antaneet tähän luvan, ja käytämme tietoja uusien palvelujen kehittämiseen ja paremman asiakaskokemuksen tarjoamiseen. Aktivoimme asiakkaiden tunnistautumista ja sovelluksen käyttöä, jotta voimme palvella heitä paremmin.

Rikastuneemman asiakasdatan avulla voimme parantaa palvelutasoa, optimoida julkisen liikenteen tarjontaa ja tukea henkilökohtaisempaa asiointia ja ostamista eri kanavissa. Tavoitteenamme ei ole vain ymmärtää nykyisiä ja potentiaalisia asiakkaita, vaan tuottaa heille konkreettista arvoa, kuten personoitua palvelua, sujuvampaa arkea ja kohdennettua hyötyä.

4.1.2. Johdamme asiakaskokemusta kokonaisvaltaisesti

Asiakaskokemuksen johtaminen on keskeinen kilpailukeinomme eli menestystekijämme. Helppoa liikkumista ihmisille tarkoittaa, että liikkuminen järjestyy asiakkaalle vaivattomasti ilman energiaa vievää suunnittelua tai päätöksentekoa. Tavoite on, että palvelu tunnistaa asiakkaan tilanteen, ehdottaa sopivimman vaihtoehdon ja yhdistää eri liikkumismuodot saumattomaksi matkaketjuksi. Informaatio, maksaminen ja liikkuminen toimivat yhtenä kokonaisuutena, joka mukautuu asiakkaan arkeen – ennakoivasti ja luotettavasti. Tavoitteena on kokemus, jossa asiakkaan ei tarvitse ajatella palvelua, vaan palvelu toimii hänen puolestaan.

Kohdistamme kehittämisen niihin kohderyhmiin, tilanteisiin ja asiakaspolun hetkiin, joissa helppous ratkaisee valinnan. Hyödynnämme dataa ja asiakasymmärrystä tunnistaaksemme sekä kasvupotentiaalin että käyttöä estävät kitkat. Keskitymme erityisesti asiakkaisiin, joiden käyttöä voidaan lisätä madaltamalla kynnystä ja hurmaamalla uusilla palveluilla. Näin rakennamme personoitua liikkumista, jossa palvelu mukautuu asiakkaan arkeen ja ohjaa sujuvasti oikeisiin valintoihin.

Johdamme asiakaskokemusta kokonaisvaltaisesti osana strategista johtamista. Asiakaskokemus ohjaa päätöksentekoa, priorisointia ja kehittämistä kaikilla tasoilla, eikä se rajoitu yksittäisiin palveluihin tai kosketuspisteisiin. Varmistamme, että kontaktipisteet ja palvelupolut toimivat saumattomasti ja johdonmukaisesti. Tämä kattaa niin sovellukset, lipunoston, asiakaspalvelun kuin matkustamisen sujuvuuden. Tavoiteltu asiakaskokemus toimii yhteisenä tahtotilana, joka yhdistää eri toiminnot ja ohjaa valintoja yli yksikkörajojen. Se on kiteytetty asiakkaille arvolupauksen muotoon.

Asiakasymmärrys ja tieto toimivat asiakaskokemuksen johtamisen pohjana. Hyödynnämme määrällistä ja laadullista asiakastietoa tunnistaaksemme asiakkaan kannalta kriittiset hetket ja kohdistamme kehittämisen sinne, missä vaikutus on suurin. Asiakaskokemusta johdetaan asiakaspolkujen ja kohtaamispien kautta priorisoiden.

Mittarit tukevat johtamista ja tekemisen suuntaamista. Strategiakauden aikana kehitämme asiakaskokemuksen mittaristoa ja mittaamista edelleen, eritoten kosketuspisteissä. Vuonna 2026 aikana asiakasmittarit asiakaspolulta kiinnitetään strategiamittareihin. Vuosina 2028–2029 tavoitteena on johtaa asiakasarvoa entistä paremmin, jotta saadaan yhä parempi näkyvyys asiakaskokemukseen ja sen liiketoimintavaikutukseen.

Asiakaskokemuksen kehittäminen on yhteistä työtä ja osa arjen toimintaa. Kokonaisvaltaisesti johdettu asiakaskokemus auttaa tekemään parempia valintoja, kohdistamaan resurssit vaikuttavasti ja rakentamaan asiakkaille merkityksellisiä ja kestäviä palveluita.

Joukkoliikenteen lukuisat liikenteen poikkeusjärjestelyt ja liikennekatkot haastavat asiakaskokemusta ja asiakaspysyvyyttä strategiakaudella. Näiden aikana ja jälkeen asiakaspysyvyys ja joukkoliikenteeseen palaaminen pitää varmistaa. Myös lyhyemmissä liikenteen poikkeuksissa kehitämme sekä asiakasdatan hyödyntämistä ja poikkeustiedon kulkua, että sisäisiä prosesseja, jotta voimme vastata asiakkaiden odotuksiin joukkoliikenteen luotettavuudesta.

4.1.3. Parannamme matkustajaturvallisuutta systemaattisesti

Matkustajaturvallisuus kattaa asiakkaiden fyysisen ja psykologisen turvallisuuden koko matkaketjussa asemilla, pysäkeillä ja kulkuneuvoissa. HSL:n rooli on johtaa matkustajaturvallisuuden kehittämistä tietoon perustuen yhteistyössä kaupunkien, poliisin, liikennöitsijöiden ja muiden palveluntuottajien kanssa. Turvallisuus on olennainen osa helppoa liikkumista, sillä se rakentaa asiakkaiden luottamusta joukkoliikenteeseen ja vaikuttaa suoraan matkustuskokemukseen.

Strategiakauden aikana jatkamme jo käynnistettyjä käytännön toimenpiteitä ja rakennamme niiden päälle **yhtenäisempää turvallisuuden kokonaisuutta**. Vuonna 2026 laadittu matkustajaturvallisuuden tiekartta ohjaa työtämme koko strategiakauden ajan. Tiekartta kokoaa yhteen turvallisuuden tavoitteet, keskeiset kehittämistoimet, vastuut, seurannan ja mittarit sekä mahdollistaa turvallisuustyön vaiheittaisen ja vaikuttavan toimeenpanon. Tiekartta ohjaa toimintaamme strategiakaudella 2026–2029, ja sitä täydennetään tarpeen mukaan uusilla toimenpiteillä toimintaympäristön, turvallisuuden tilannekuvan ja yhteistyökumppaneilta saadun tiedon perusteella.

Vuonna 2027 painopisteenä on turvallisuuden tilannekuvan vahvistaminen, riskien tunnistaminen asiakaspolun eri vaiheissa sekä toimenpiteiden kohdentaminen sinne, missä niillä saavutetaan suurin vaikutus. Turvallisuustyössä hyödynnetään dataa, asiakaspalautetta, turvallisuuspoikkeamia ja tutkimustietoa, jotta kehittämistoimet perustuvat aidosti havaittuihin ilmiöihin eivätkä oletuksiin. Samalla varmistamme, että turvallisuustyölle on selkeät tavoitteet, vastuut ja mittarit, joiden avulla etenemistä voidaan seurata läpinäkyvästi. Vuonna 2028 etenemme tiekartan mukaisten toimenpiteiden toteutukseen ja arvioimme niiden vaikuttavuutta eri liikennemuodoissa ja toimintaympäristöissä. Turvallisuustyö ei ole irrallinen kehitysohjelma, vaan osa HSL:n johtamista, palveluiden kehittämistä, hankintojen ohjausta ja kumppaniyhteistyötä.

Vuonna 2029 tavoitteena on, että matkustajaturvallisuuden kehittäminen on vakiintunut osaksi HSL:n systemaattista johtamista ja kumppaniyhteistyötä, turvallisuustoimenpiteet kohdentuvat entistä tarkemmin todellisiin tarpeisiin ja asiakkaiden turvallisuuden tunne on vahvistunut koko matkaketjussa. Tämä on tärkeää myös siksi, että asiakaskokemuksen mittauksissa turvallisuuskokemus matkan aikana on tunnistettu yhdeksi niistä alueista, joissa on edelleen parannettavaa. Turvallisuuden systemaattinen kehittäminen vahvistaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta, asiakkaiden luottamusta ja HSL:n kykyä tarjota helppoa ja kestäväää liikkumista koko seudulle.

4.1.4. Kehitämme asiakaslähtöisiä ja helppokäyttöisiä lipputuotteita

Nykytila lipputuotteiden osalta on, että tyytyväisyys HSL:n matkalipun ostamisen helppouteen ja HSL:n lippuvalikoimaan on parantunut viime vuosina. 12/2025 NPS mittauksessa 88 % asiakkaista koki matkalipun ostamisen helpoksi ja 79 % mielestä HSL:n lippuvalikoima soveltui omiin liikkumistarpeisiin. Vastinetta rahalle -arvosana on mittauksissa heitellyt enemmän erityisesti ajankohtina, jolloin hintoja on nostettu. Erityisesti HSL-sovellusta käyttävät asiakkaat ovat tyytyväisiä lipun ostamisen helppouteen, sovelluksessa kaikissa lipputuotteissa ostamisen kokee helpoksi yli 90 % käyttäjistä. Myös lähimaksussa lähes 90 % kokee ostamisen helpoksi.

HSL-korttiasiakkaiden tyytyväisyys on laskenut erityisesti vuoden 2024 aikana, mutta helppouden kokemus on vähitellen palautunut 2025 loppupuolelta alkaen, jolloin noin 80 % asiakkaista koki ostamisen helpoksi. Kaikkein vaikeimmaksi koetaan kertalippujen ostaminen myyntipisteistä tai automaateista ja viimeisimmässä mittauksessa näitä kanavia käyttävistä asiakkaista 66 % koki ostamisen helpoksi.

Kuluttaja-asiakkaiden merkittävimpiä lipun ostamisen kipupisteitä on lipun ostamisen monimutkaisuus ja kokemus hinnoittelusta. Asiakkaat toivovat edullisempaa matkustamista lyhyille matkoille, ilmaisevat turhautumistaan nykyisen lippujärjestelmän monimutkaisuuteen ja vaikeuteen ymmärtää vyöhykkeitä ja hinnoittelun eroavaisuuksia. Osa asiakkaistamme kipuilee lippujen ostotapojen kanssa sekä kokevat haastavaksi löytää saavutettavia palvelukanavia.

Selvitämme uutta. Suunnittelemme kokeilua vyöhykkeettömästä matkaperusteisesta hinnoittelumallista, jossa matkan hinnoittelu pohjautuu vyöhykkeiden sijaan matkan pituuteen ja muihin muuttujiin. Kokeilu koskisi vain erikseen valittua kokeiluryhmää ja kestäisi rajatun ajan. Kokeiltavassa palvelumallissa lipun valinta ja ostaminen ennakoon poistuisivat kokonaan ja matkan hinta laskettaisiin tehdyn matkan perusteella määriteltyjen kriteerien mukaisesti. Asiakaskokeilussa selvitettäisiin mallin vaikutusta asiakaskokemukseen, asiakkaiden kokemaan helppouteen, vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön eri asiakassegmenteissä, sekä HSL:n lipputuloihin. Kokeilun tulosten perusteella päätettäisiin, lähdetäänkö jatkotyönä suunnittelemaan laajemmin HSL:lle soveltuvaa matkaperusteista hinnoittelua.

Suunnittelemme myös lähimaksun yhden vuorokauden hintakaton pilottia. Pilotissa tutkittaisiin lähimaksussa yhden vuorokauden hintakaton vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön, lipputuloihin ja asiakaskokemukseen. Kokeilu toteutetaan rajatusti vain lähimaksulla lippuja ostaville ja hintakattona suunnitellaan käytettävän vuorokausilipun hintaa hallituksen päätöksen mukaisesti. Kokeilun vaikutukset joukkoliikenteen käyttöön, lipputuloihin ja asiakaskokemukseen arvioidaan vuonna 2027, jonka pohjalta tehdään päätöksiä hintakatton laajemmasta soveltamisesta jatkossa.

Kehitämme olemassa olevia. Vuoden 2026 aikana kartoitetaan ja suunnitellaan myös olemassa olevien tuotteiden, alennuksien ja maksutapojen skaalaamista laajemmin digikanaviin siten, että ne saavuttaisivat yhä useamman sekä HSL-sovellus-, että HSL-korttiasiakkaistamme ja helpottaisi asiakkaidemme ostamista. HSL-korttilaisille tarjottavan laajemman tuotevalikoiman osalta on myös odotettavissa lisää lipputuloloja. Toteutukseen valituilta toimenpiteiltä odotetaan vaikutuksia vuoden 2027 aikana. Asiakkaiden suosiossa olevia jatkuvia kausilipputilauksia ja tilausten hallintaa parannetaan asiakaspalautteiden perusteella tavoitteena helpottaa ostamista ja itsepalveluasointia.

Vuoden 2026 loppupuolelta alkaen otamme vaiheittain eri kanavissa käyttöön uusia maksamisen ratkaisuja, joka näkyy 2027 asiakkaille yhä laajempina maksamisen vaihtoehtoina eri kanavissa, sekä luotettavampana ja toimintavarmempaan maksamisena.

Katsomme läpi laajasti toiselle lipun ostamisen haasteita läpi eri palvelukanavien ja pyrimme löytämään ratkaisuja tunnistettuihin haasteisiin. Pyrimme myös kokeilemaan ja arvioimaan ratkaisuja lippuotekohtaisesti tunnistettuihin haasteisiin. Suosimme uuden kehittämisessä kokeiluihin perustuvaa lähestymistapaa, jolla saadaan rajoitetulla riskillä kokeiltua muutosten todellisia vaikutuksia.

Mobiililippujen validointi lukijalaitteella mahdollistetaan. Yritysassiakkaiden merkittävin kipupiste on se, että QR-koodimuotoisia kerta- ja vuorokausilippuja voi käyttää vain paperisina. Vuoden 2026 aikana lukijalaitteelle rakennetaan valmius lukea puhelimen näytöltä yritysasiakkaiden QR-koodilippuja. Tämä tekee lippujen jakelusta yritysasiakkaille merkittävästi helpompaa ja luo HSL:lle mahdollisuuksia kerta- ja vuorokausilippujen yritysmyynnin kasvattamiseen.

Vuoden 2027 loppuun mennessä pyrimme ottamaan käyttöön mobiililippujen validoinnin lukijalaitteilla. Tämä näkyisi asiakkaille käytännössä siten, että HSL-sovelluksesta ostetut matkaliput validoidaan sinisissä busseissa nykyisen visuaalisen validoinnin sijaan lukijalaitteella. Kokonaisuutta voidaan alkaa toteuttamaan, kun HSL-sovelluksen taustajärjestelmä on siirretty tilipohjaiseen taustajärjestelmään, johon lukijalaitteet on kytketty. Aikataulu sisältää vielä epävarmuuksia ja tarkentuu siinä vaiheessa, kun taustajärjestelmän muutokset on tehty ja itse validointia päästään toteuttamaan. Tämän hetken alustavan aikataulun mukaan toteutus on mahdollista aikaisintaan vuoden 2027 loppupuolella, jolloin mahdolliset hyödyt realisoituvat käytännössä isommin vasta vuodesta 2028 alkaen. Lippujen validoinnin lukijalaitteella on arvioitu vähentävän liputta matkustamista sinisissä busseissa ja parantavan asiakaskokemusta jo nykyään lippuja ostaville matkustajille oikeudenmukaisuuden kokemuksen parantumisen myötä.

4.2. Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja

Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja -päämäärä tarkoittaa, että HSL uudistaa liikkumista mahdollistamalla kumppanien kytkeytymisen joukkoliikenteen palveluihin. HSL tähtää siihen, että kestävä liikkuminen on houkutteleva vaihtoehto myös autonomisen liikenteen ja muiden teknologisten murrosten aikakaudella. Panostamme matkaketjuihin heikentämättä joukkoliikenteen taloudellisia tunnuslukuja.

Autonomisessa liikenteessä HSL on tehnyt strategisen valinnan olla aktiivinen kokeilija, joka toteuttaa kokeiluja kumppanien kanssa. Huomioimme autonomisen liikenteen, jotta voimme myös tulevaisuudessa turvata mahdollisuuden järjestää taloudellisesti kestävää joukkoliikennettä ja jotta voimme varautua muuttuneeseen katutilan käyttöön.

Koska ihmisten liikkuminen on kokonaisuus ja koostuu muustakin kuin pelkästä joukkoliikenteestä, pyrimme mukauttamaan myös omia palveluitamme samaan suuntaan. Kytkeydymme saumattomammin HSL:n ulkopuolisten kumppanien kanssa saumattoman ovelta ovelle -liikkumispalvelun turvaamiseksi. Haluamme edistää kestävästä liikkumisesta kokonaisuudessaan – huomioiden kokonaiset matkaketjut, joissa muut liikkumispalvelut kytkeytyvät joukkoliikenteeseen.

Tulevaisuuden kestävillä matkaketjut kytkeytyvät selkeästi HSL:n vastuullisuustyöhön. Kestävän liikkumisen edistämiseksi tavoittelemme joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen markkinaosuuden kasvua, tavoitteena saavuttaa 30,5 % joukkoliikenteen kulkutapaosuus sekä 61 % kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus vuoteen 2029 mennessä. Lisäksi tavoitteenamme on puolittaa HSL:n kokonaispäästöt suhteessa vuoteen 2024 verrattuna vuoteen 2029. Vähennämme päästöjä sekä liikenteen operoinnissa että osana hankintoja ja arvoketjua.

Vastuullisuuden näkökulmasta on tärkeää, että kumppaneiden valinnassa huomioidaan HSL:n eettiset toimintaperiaatteet toimittajille. Lisäksi panostamme riskienhallintaan ja huoltovarmuuteen sekä edistämme kiertotaloutta pidentämällä kalustomme käyttöikä.

4.2.1. Johdamme yhteisiä hyötyjä liikkumisen toimijoiden kesken ja rakennamme tavoitteellisia kumppanuuksia selkeillä rooleilla

Kokonaisuus aloitetaan määrittelemällä keskeiset arvovirrat, ja siihen sisältyy markkinaymmärryksen vahvistaminen, riskien systemaattinen kartoittaminen sekä mahdollisuuksien tunnistaminen. Tavoitteena on skaalata tekemistä liiketoiminnallisesti merkittäväksi strategiakauden lopulla.

HSL tavoittelee aktiivista roolia eri liikkumisen toimijoita yhdistävänä tahona ja alustana.

Kumppanuudet perustuvat yhteiseen arvонуontiin ja ihmisten kestävä liikkumisen mahdollistamiseen. HSL:n vahvuutena on vahva asiakaskanta, käyttäytymisdata sekä kyky rakentaa pitkäjänteisiä ja strategisia kumppanuuksia, joissa roolit, vastuut ja yhteiset tavoitteet on määritelty selkeästi.

Kehitystyötä toteutetaan aluksi hallittujen pilottien kautta, joita viedään eteenpäin vaiheittain nykyisten HSL-palveluiden rinnalla. Pilotit mahdollistavat uusien liiketoimintamallien, teknologioiden ja yhteistyömuotojen testaamisen osana palvelukokonaisuutta ilman häiriöitä peruspalvelussa. HSL toimii kokonaisuudessa sekä mahdollistajana että koordinoijana, varmistaen yhteensovituksen olemassa olevien palveluiden ja uusien ratkaisujen välillä.

4.2.2. Kehitämme avointa tietorakennetta ja alustakyvykkyyttä

Kyse on teknisestä ja toiminnallisesta valmiudesta kehittää tietorakenteita ja alustakyvykkyysiä siten, että HSL kykenee rakentamaan ja kehittämään sujuvia matkaketjuja sekä toimimaan osana digitaalisen liikkumisen ekosysteemejä. Tämä edellyttää pitkäjänteistä alustakyvykkyuden kehittämistä vuosina 2027–2028.

TTS-kaudella rakennetaan yhtenäinen alustakokonaisuus, jossa data, sovellus ja tietoturva-alustat toimivat teknologia- ja arkkitehtuuriohjauksen mukaisesti. Kehittämistyössä keskeistä on alustojen roolien ja vastuiden selkeä määrittely, yhteisten rajapintojen ja mallien määrittäminen sekä datan, sovellusten ja integraatioiden yhteensopivuuden varmistaminen. Lisäksi luodaan alustojen yhteinen hallinta- ja kehittämismalli sekä vahvistetaan teknologia- ja arkkitehtuuriohjausta.

Tavoitteena on siirtyä yksittäisistä teknologiaratkaisuista hallittuun alustakyvykkyyteen, joka mahdollistaa matkaketjujen kehittämisen kokonaisuutena. Liikennemuotoja ja palveluita yhdistetään toimiviksi matkaketjuiksi yhteisten rajapintojen ja integraatiomallien avulla sekä varmistetaan, että matkaketjujen kannalta keskeinen tieto on yhteen toimivaa ja hyödynnettävissä eri järjestelmien välillä. Alustakyvykyys tukee turvallista yhteistyötä, palveluintegraatioita ekosysteemikumppaneiden kanssa ja parantaa sekä sisäisten toimijoiden että kumppaneiden kytkeytymistä HSL:n palveluihin.

4.2.3. Innovoimme ja luomme uusia tulonlähteitä

Rakennamme uusia tulonlähteitä kehittämällä liikumisen palveluja yhdessä kumppaneidemme kanssa. Hyödynnämme HSL:n vahvaa asemaa ja asiakaskantaa siten, että luomme arvoa sekä asiakkaille että yhteistyökumppaneillemme.

Käynnistämme valittujen kumppaneiden kanssa pilotteja, joiden avulla testaamme uusia palvelukonsepteja, ansaintamalleja ja yhteistyörakenteita erityisesti matkaketjuihin liittyvissä palveluissa. Näin selvitämme käytännössä, miten eri liikumismuodot yhdistetään asiakaslähtöisesti ja taloudellisesti kestävästi osaksi HSL:n palvelukokonaisuutta. Kehitämme liiketoimintamalleja, jotka mahdollistavat kumppaneiden kytkeytymisen HSL:n digitaalisiin palveluihin. Tavoitteena on luoda skaalautuvia ratkaisuja, joissa kumppanit voivat tarjota palvelujaan osana HSL:n alustaa ja saavuttaa laajemman asiakaskunnan. Tämä avaa uusia tulovirtoja esimerkiksi palveluiden välityksestä, integraatioista ja yhteisistä asiakkuuksista.

Kehitämme Reittiopasta, HSL-sovellusta ja muita kanavia kohti **monipuolista liikumisen alustaa**, jossa kumppaneiden palvelut ovat saumattomasti asiakkaiden saavutettavissa. Tämä mahdollistaa uusien palvelujen kokeilun, personoitujen ratkaisujen tarjoamisen sekä personoidun datan hyödyntämisen liiketoiminnan kehittämisessä.

Uusien tulonlähteiden kehittämisessä korostuvat ketteryys, kokeilukulttuuri ja vaikuttavuuden mittaaminen. Seuraamme pilottien ja uusien liiketoimintamallien tuloksia systemaattisesti. Tavoitteena on myöhemmin skaalata toimivia ratkaisuja osaksi HSL:n vakiintunutta toimintaa. Näin varmistamme, että innovaatioista syntyy pysyvää arvoa sekä organisaatiolle että koko seudun kestäväälle liikkumiselle.

4.2.4. Yhdistämme kulkumuodot saumattomiksi matkaketjuiksi

TTS-kauden tahtotilana on edistää yhtenäisten matkaketjujen kehittämistä siten, että joukkoliikenne, kävely, pyöräily, mikromobilitteetti, yhteiskäyttöpalvelut ja liityntäpysäköinti nähdään **toisiaan tukevinä osina asiakkaan kokonaismatkassa**. Lähtökohtana on matkaketjujen sujuvuuden ja ymmärrettävyyden parantaminen HSL-alueella sekä edellytysten luominen palvelujen paremmalle yhteensovittamiselle.

Painopiste on yhteisen suunnan kirkastamisessa, matkaketjuajattelun vahvistamisessa ja kehittämistarpeiden tunnistamisessa, ei yksittäisiin ratkaisuihin sitoutumisessa. Digitaalisia ratkaisuja, hinnoittelua

malleja, liikkumisen ohjausta ja liityntäratkaisujen kehittämistä tarkastellaan osana kokonaisuutta. Liityntäpysäköinnin osalta pyöräliitynnän turvallisuuden parantaminen ja seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä nähdään edellytyksenä matkaketjujen potentiaalin hyödyntämiselle.

Rakennamme kumppaniverkosta, jonka avulla voimme tarjota asiakkaille sujuvia ovelta ovelle -ratkaisuja. Näissä ratkaisuissa yhdistyvät joukkoliikenne ja muut kestävät liikkumismuodot, kuten mikroliikkuminen ja jaetut palvelut. Samalla luomme edellytyksiä uusille ansaintamalleille, jotka perustuvat koko matkaketjuun yksittäisten matkojen sijaan.

4.3. Tuottavuudella tilaa uudistumiselle

HSL:n omistajaohjaus on määritellyt tavoitetasot HSL:n tuottavuuden parantamiselle ja talouden tasapainolle. Tavoittelemme vuosien 2026–2029 aikana noin 29 miljoonan euron tuottavuusparannusta. Vastuullisena toimijana ja työpaikkana panostamme yhdessä tuottavuutemme parantamiseen. Näin mahdollistamme uudistumisen ja kasvun, vähentäen samalla liputtomuutta. Kehittämisen tehostamisen toimenpiteillä luomme kestäväää edellytystä kehityspanostuksemme tuottavuudelle.

Yksi HSL:n strategian 2026–2029 keskeisistä tavoitteista on omistajaohjauksen meille asettama 40 %:n subventioaste ilman infrakustannuksia tason tavoittelu vuoteen 2029 mennessä. Tämä tarkoittaa entistä tarkempaa tuottavuuden ja tehokkuuden huomioimista toiminnassa ja päätöksenteossa sekä lisätulojen hakemista. Aiomme panostaa investointeihin, jotka tuottavat kasvua.

Strategiatyön ohessa vuonna 2025 olemme käynnistäneet tuottavuushankkeen, jonka toimenpiteet voi jakaa kolmeen osa-alueeseen: 1) liikenteen operointiin, 2) teknologiaan ja HSL:n hankintoihin ja 3) omiin toimintoihin. Haemme yhteensä noin 29 miljoonan euron parannusta tuottavuuteen.

Liikenteen operoinnissa pyrimme parantamaan tuottavuutta kohdentamalla tarjontaa entistä paremmin vastaamaan kysyntää ja toisaalta tekemällä tarkoin harkittuja leikkauksia palveluun ja kohdennettuja linjojen lakkautuksia. Pyrimme myös turvaamaan lipputuloja esimerkiksi matkalippujen validointia kehittämällä. Teknologiaan ja HSL:n hankintoihin liittyen pyrimme karsimaan päällekkäisyyksiä järjestelmähankinnoissa. Omassa toiminnassa pyrimme entistä parempaan tehokkuuteen.

Vastuullisuus kytkeytyy tuottavuuteen siten, että huolehdimme kestävästä taloudenpidosta.

Käytämme julkisia varoja suunnitelmallisesti, tehokkaasti ja läpinäkyvästi. Kehitämme jatkuvasti oman toimintamme tuottavuutta ja toimintatapoja. Arvioimme investointiemme ja hankintojemme vaikuttavuutta ja tuottavuutta. Lisäksi huolehdimme henkilöstömme pitovoimasta panostamalla johtamiseen, vaalimalla työhyvinvointia sekä yhdenvertaisuutta ja monimuotoisuutta työyhteisössä.

4.3.1. Sopeutamme kustannusrakennetta muuttuvaan toimintaympäristöön

TTS 2027–2029 ei sisällä kustannustason nousuun liittyviä varauksia. HSL kantaa merkittävää taloudellista riskiä, jos inflaatio, korkotaso, energia- ja polttoainekulut, indeksisidonnaiset liikennöintikorvaukset tai laajat työmaajärjestelyt kehittyvät suunniteltua ja indeksienusteita epäedullisemmin. Taloudellista

liikkumavaraa kaventavat indeksikustannusten nousu ja liikennejärjestelmän rakenteellinen muutos. Kasvava raideverkko lisää kokonaiskustannuksia (mukaan lukien operatiiviset kustannukset) ja kaventaa mahdollisuuksia vastata muihin kustannuspaineisiin ilman vaikutuksia palvelutasoon, rahoitukseen tai lippujen hintoihin. TTS-kaudella on jo tehty merkittäviä säästö- ja sopeutustoimia. Liikenteen tarjontaa on kohdennettu uudelleen, palvelutasoa on karsittu harkitusti, tuottavuusohjelmalla tavoitellaan noin 29 miljoonan euron tuottavuusparannusta ja liikenteen operoinnissa noin 12 miljoonan euron pysyviä säästöjä vuoteen 2029 mennessä aiempiin kustannusennusteisiin verrattuna. Koska kustannusvarauksia ei ole, HSL:n mahdollisuudet reagoida kustannustason nousuun ilman uusia säästöpäätöksiä tai talousarvio muutosta ovat erittäin rajalliset.

4.3.2. Optimoimme liikennettä datalähtöisesti liikkumisdatan perusteella

Liikennetarjonnan suuntaaminen ja tuottavuuden kehittäminen on osa jatkuvaa toimintaa. Tarjontaa pyritään lisäämään kysynnän mukaan kustannukset huomioiden ja kohdentamalla uudelleen kysynnän supistuessa.

TTS:n vuosien 2027–2029 aikana HSL-alueen joukkoliikennettä haastavat laajat poikkeusjärjestelyt. Rakennustöiden vaikutuksesta matka-ajat pitenevät paikoitellen ja asiakaskokemus heikkenee, kun raideliikennettä korvataan hitaammalla ja pienemmän kapasiteetin tarjoavalla bussiliikenteellä. Työmaiden vaikutukset aiheuttavat erityisesti vuonna 2027 merkittävän kustannuslisäyksen korvaavan liikenteen järjestämisen kasvattaessa operointikustannuksia. Samanaikaisesti matka-ajat pitenevät ja tarjottavan liikenteen laatutaso heikkenee, mikä vaikuttaa lipputuloihin. Korvaavien järjestelyiden joukkoliikennetarjontaa kehitetään arvioidun kysynnän ja kerätyn asiakasymmärryksen pohjalta. Työmaat aiheuttavat poikkeusjärjestelyjä erityisesti juna-, metro-, raitiovaunu- ja bussiliikenteessä.

Joukkoliikennepalvelu paranee suunnittelukauden aikana raideliikenteen hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunuvuorenrannassa (Kruunusillat) sekä Espoossa Leppävaaran ja Espoon keskuksen välillä ja Kirkkonummella (Espoon kaupunkirata). Bussiliikenteessä palvelutasoparannukset ovat pieniä lisäyksiä kasvavien alueiden tarjontaan kysynnän kasvaessa. Valmistuvien raideliikenteen hankkeiden lisäksi joukkoliikennepalveluun ei ole suunnitteilla merkittäviä tarjonnan lisäyksiä. Linjaston kehittämistoimenpiteet pyritään suunnittelemaan uudelleenkohdentamalla nykyistä tarjontaa kustannustehokkuutta parantaen. Lähivuosien aikana matkustajalaskentalaiteiden kattavuus paranee merkittävästi, mikä parantaa mahdollisuuksia tehdä liikenteeseen toteutuneen kysynnän perusteella kustannustehokkuutta edistäviä tarjonnan muutoksia. Lisäksi tehostamme entisestään matkustajalaskennan tilastollista käsittelyä, puuttuvan datan paikkaamista ja tilastollista laajennusta suunnittelua mahdollisimman hyvin palvelevalla tavalla.

Osana strategian toteuttamista HSL:llä on käynnissä tuottavuushanke, missä liikenteen osalta tavoitellaan yhteensä 12 miljoonan euron säästöjä vuosittaisista operointikustannuksista vuoteen 2029 mennessä verrattuna keväällä 2025 laadittuun alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiseen kustannusennusteeseen. Jo toteutetut toimenpiteet ennen vuotta 2027 kattavat kokonaisuudesta vuositasolla noin 3,8 miljoonaa euroa. Eriksen tehtyjen säästötoimenpiteiden lisäksi tuottavuuden parantamista tavoitellaan toiminta- ja taloussuunnitelman vuosina tehtävien alueellisten linjastosuunnitelmien kautta.

Parannamme kykyämme hyödyntää liikenne- ja matkustustietoa liikenteen suunnittelussa, ohjauksessa ja päätöksenteossa. Datalähtöinen optimointi on suunnittelun keskiössä varmistuen joukkoliikenteen kustannustehokkaan järjestämisen lukuisten poikkeusjärjestelyidenkin keskellä. Suunnittelun tukena käytettäviä kustannustehokkuusmittareita kehitetään tavoitteena pystyä strategian aikana hyödyntämään muun muassa linjakohtaisia kannattavuuslukuja. Linjakohtaisten kannattavuuslukujen mahdollistuminen edellyttää päätöksiä muun muassa lippujen validoinnin laajuudesta.

4.3.3. Tehostamme kehittämisen toimintatapoja

Parantamalla kehittämistoiminnan tehokkuutta ja vaikuttavuutta varmistetaan, että rajalliset resurssit kohdennetaan hankkeisiin, joilla on **suurin strateginen merkitys ja asiakasvaikutus**. Lisäksi tehostettu ja yhtenäinen kehittämisprosessi lyhentää aikaa ideasta toteutukseen, jolloin uudet palvelut ja parannukset saadaan nopeammin asiakkaiden hyödyksi. Yhtenäinen prosessi lisää myös kehittämistoiminnan läpinäkyvyyttä, mikä mahdollistaa selkeän raportoinnin ja arvon seurannan eli näkyvyyden kehityshankkeiden etenemiseen sekä niiden tuottamiin hyötyihin. Lyhyen aikavälin tavoitteena on, että kehittämisen hankekanta on mitoitettu käytettävissä olevien resurssien mukaisesti ja investoinnit ohjautuvat hallitusti kehittämisprosessin kautta.

Kehittämisen toimintatapojen tehostaminen vauhdittaa strategisten tavoitteiden toteutumista, tukee HSL:n uudistumiskykyä ja varmistaa, että kehittämisen tulokset luovat pysyvää arvoa niin asiakkaille kuin omistajille. Tämä luo kestävä pohjaa organisaation tuottavuuden paranemiselle ja vapauttaa tilaa HSL:n uudistumiselle, mikä on strategisen päämäärän ”Tuottavuudella tilaa uudistumiselle” ydin.

4.3.4. Vahvistamme muutoskyvykkyttämme ja ketterää sopeutumista

Muutoskyvykkyys ja sopeutumisen ketteryys on priorisoitu strateginen menestystekijä vuodelle 2026, ja sen vahvistamista jatketaan vuonna 2027. Se on edellytys sille, että muut menestystekijät voidaan toteuttaa vaikuttavasti ja suunnitellussa aikataulussa. Menestystekijä mahdollistaa strategian toimeenpanon ja varmistaa, että HSL kykenee uudistumaan ja mukautumaan johdonmukaisesti nopeasti muuttavassa toimintaympäristössä.

HSL toimii ympäristössä, jossa teknologiset, lainsäädännölliset ja asiakaskäyttäytymisen muutokset edellyttävät nopeaa reagoitua sekä kykyä sopeuttaa toimintaa jatkuvasti. Muutoskyvykkyys ja sopeutumisen ketteryys tarkoittavat HSL:n valmiutta tunnistaa muutokset ajoissa, tehdä tilanteeseen nähden oikeita valintoja ja viedä muutokset hallitusti, mutta ripeästi käytäntöön. Päätösten ja kokeilujen ketteryys sekä kyky muuttaa suuntaa tarvittaessa ovat keskeisiä kilpailukykytekijöitä.

Uuden aloittaminen perustuu strategiaan ja yhteiseen päätöksentekoon. Muutosta ei johdeta irrallisina hankkeina, vaan selkeänä kokonaisuutena, jossa tekemistä ohjataan strategiaan kytkeytyvänä portfoliona. Sopeutumisen ketteryys tarkoittaa myös kykyä arvioida tekemistä jatkuvasti: mitä jatketaan, mitä muutetaan ja mistä luovutaan. Tämä edellyttää toimivaa hallintomallia, joka tukee priorisointia, päätöksentekoa ja muutosten etenemistä tasalaatuisesti koko organisaatiossa.

Käytännössä muutoskyvykkyys ja sopeutumisen ketteryys tarkoittavat kykyä priorisoida, tehdä tietoisia valintoja, hyödyntää dataa päätöksenteossa, kokeilla uusia ratkaisuja ja mukauttaa toimintaa tilanteen

muuttuessa. Kun priorisointi toimii, resurssit ja energia kohdistuvat oikeisiin asioihin ja HSL keskittyy vaikuttavimpiin toimenpiteisiin. Muutoskyvykyys ja sopeutumisen ketteryys näkyvät konkreettisesti sujuvampana toimintana, parempana asiakaskokemuksena ja vahvempänä vaikuttavuutena. Muutoskyvykäs ja ketterästi sopeutuva HSL tietää, mihin suuntaan se on menossa, reagoi muutoksiin ajoissa ja vie muutokset määrätietoisesti osaksi arkea yhdessä henkilöstön kanssa ja mitattavin tuloksin.

4.3.5. Valjastamme datan, tekoälyn ja automaation mahdollisuudet

HSL valjastaa vuosina 2027–2029 tekoälyä ja dataa järjestelmällisesti asiakasarvon kasvattamiseen, liikenteen kustannustehokkuuden parantamiseen ja toiminnan tuottavuuden vahvistamiseen. Tavoitteena ei ole yksittäisten kokeilujen tekeminen, vaan pysyvän asiakas- ja kysyntäohjautuvan toimintamallin rakentaminen. HSL:n mittakaava tekee pienistäkin parannuksista merkittäviä. Siksi tekoälyn kehitystyö hyödynnetään ensisijaisesti siellä, missä vaikutus kohdistuu suoraan lipputuloihin, palvelutasoon, kuormituksen hallintaan, asiakaskokemukseen, suurimpien kustannuserien hallintaan ja tietotyön tuottavuuteen.

Tekoälyn tärkeimmät käyttökohteet jakautuvat kolmeen kokonaisuuteen. Ensinnäkin HSL vahvistaa kysynnän kasvua ja asiakkuuksien säilymistä hyödyntämällä asiakasymmärrystä, segmentointia ja AI-pohjaista markkinointia ja päätöksentekoa sovelluksissa, verkkopalveluissa ja lähimaksukanavassa. Tavoitteena on tunnistaa, missä segmenteissä lisämatkoja syntyy pienimmällä kustannuksella, vähentää ostamisen kitkaa ja tarjota oikea viesti tai palvelu oikeaan aikaan. Toiseksi HSL ottaa tekoälyä käyttöön liikenteen kysyntäennusteissa, kuormituksen ennakkoinnissa, kapasiteetin kohdentamisessa ja poikkeus-tilanteiden hallinnassa. Kolmanneksi HSL hyödyntää generatiivista tekoälyä asiakaspalvelun, palautteiden käsittelyn, tiedonhaun ja viestinnän tukena, jotta käsittelyajat lyhenevät, itsepalvelu lisääntyy ja häiriöviestintä muuttuu nykyistä osuvammaksi. Näissä kokonaisuuksissa on merkittäviä potentiaalisia hyötyjä lipputulojen kasvun, kustannussäästöjen, asiakaspalvelun tuottavuuden ja kitkan poistamisen myötä.

Tekoälyn täysimittaisen hyödyntämisen edellytyksenä on vahva data- ja päätöksentekokyky nykyisten digitaalisten järjestelmien päällä. HSL:n tavoitteena on koota yhteen myynnin ja maksamisen tiedot, matkustusdata, matkaleimaukset, reittihaut, reaaliaikainen häiriö- ja ajoneuvodata, asiakaspalvelu- ja palautedata sekä ulkoiset tiedot kuten sää, tapahtumat ja työmaat, joiden päälle rakentuu HSL:n AI-kyvykkyyksillä varustettu data-alusta. Teknisten ja datanhallinnallisten kyvykkyyksien ohella keskeistä on vastuullisuus: HSL:llä on kattavat politiikat tietoturvaan, tietosuojaan sekä tekoälyn käyttöön. Näiden toteutumisen varmistaminen sekä jatkuva ajantasaisena pitäminen on keskeinen kulmakivi HSL:n vastuullisessa tekoälyn hyödyntämisessä.

Vuosien 2027–2029 toimeenpanossa HSL:n painopiste on asiakas- ja kysyntämoottorissa sekä AI-avusteisessa asiakaspalvelussa. Erityisesti profilointiin, automatisoituun päätöksentekoon, datan minimointiin ja auditointiin liittyvät vaatimukset on rakennettava osaksi arkkitehtuuria ja toimintamallia alusta alkaen. Seuraavassa vaiheessa kysyntäennuste kytketään operatiiviseen suunnitteluun, asiakasviestintään ja kanavat yhteiseen mittausmalliin. Pidemmällä aikavälillä HSL voi hyödyntää tekoälyä myös kysyntäennusteissa, kuormituksen ja vaihtoyhteyksien haasteissa, suunnitteluvaihtoehtoissa ja tekoäly tukee poikkeusliikenteen ja häiriötilanteiden nopeaa suunnittelua.

HSL:n tavoitteena on, että tekoäly näkyy vuosina 2027–2029 konkreettisina hyötyinä asiakkaille ja omalle organisaatiolle: helpompana ostamisena, osuvampana häiriöviestintänä, tehokkaampana asiakaspalveluna sekä kysyntää vastaavana liikenteenä. HSL vahvistaa omaa kykyään tehdä päätöksiä tiedolla, keilla hallitusti, mitata vaikutuksia ja kehittää palveluita läpinäkyvästi ja vastuullisesti.

4.4. Yhteiskunnallista vaikuttavuutta

Yhteiskunnallista vaikuttavuutta tarkoittaa, että toimimme aktiivisesti ja tietoon perustuen kestävän liikumisen ja vastuullisuuden puolestapuhujana yhteiskunnallisessa päätöksenteossa tukien seudun kestävää kehitystä.

HSL:n lipuilla tehdään yli 60 prosenttia kaikista Suomen joukkoliikennematkoista. Lisäksi Helsingin seutu on koko maan elinvoiman veturi. HSL:n tärkeänä tehtävänä on ajaa omistajakuntien liikennepoliittisia tavoitteita valtakunnallisella tasolla. Koska HSL on osa niin monia matkoja ja niin monien arkea, meillä on merkittävä mahdollisuus parantaa kestävää liikkumista koko yhteiskunnan tasolla. Talous tulee myös tulevaisuudessa määrittämään suuresti HSL:n toimintaa ja koko Helsingin seudun liikennejärjestelmää, minkä vuoksi tärkeisiin päätöksiin kannattaa vaikuttaa asiantuntijatahona.

Olemme arvostettu ja monin paikoin johtava asiantuntija kaupunkijoukkoliikenteen ja liikenteen hankinnassa sekä seudun liikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehittämisessä. HSL:n tulee tehdä proaktiivista yhteistyötä omistajakuntien kanssa koko Helsingin seudun parhaaksi. Samalla meidän on vahvistettava yhteyttämme valtakunnallisiin toimijoihin. Pelkkä lainsäädäntöesitysten lausuntojen antaminen ei johda riittäviin tuloksiin kestävän liikennejärjestelmän edellytysten edistämiseksi.

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus ja vastuullisuus toimivat käsi kädessä. Keskiössä HSL:n vaikuttamiselle on liikennejärjestelmäyhteistyö. TTS-kaudella 2027–2029 tunnistamme roolimme osana kestävän liikumisen ekosysteemiä ja teemme yhteistyötä paikallisten ja seudullisten toimijoiden kautta. Lisäksi vaalimme pohjoismaista ja eurooppalaista yhteistyötä ja pidämme yllä avointa keskustelua sidosryhmiemme suuntaan.

Panostamme myös pitkäkestoiseen vaikuttamiseen. Tekemällä tietopohjaista vaikuttamistyötä yli strategiakauden rajojen sekä panostamalla ennakointiin ja vaikutusten arviointiin takaamme sen, että yhteistyömme toimii saumattomasti myös jatkossa ja yhteiskunnallinen toimintaympäristö säilyy HSL:n toiminnalle otollisena.

4.4.1. Teemme tietopohjaista vaikuttamistyötä ja viestintää

HSL:n hallitus hyväksyi marraskuussa 2025 HSL:n vaikuttamisen kärkiteemat, jotka jakautuvat kolmeen kokonaisuuteen: 1) Valtakunnallinen liikennepoliittikka ja -rahoitus tukee kestävän liikenteen kasvua ja kehitystä, 2) Liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuutta ja resilienssiä on kehitettävä systemaattisesti ja 3) Uutta liikenneteknologiaa ja tehokkaita alustaratkaisuja edistetään hallitusti.

HSL:n vaikuttamistyön vuoden 2026 keskeisenä teemana on ollut Suomen vuonna 2027 julkaistavaan hallitusohjelmaan vaikuttaminen. Työ käynnistyi vuoden 2025 lopussa HSL:n hallituksen päätöksestä. Lisäksi HSL:ssä tehdään vaikuttamistyötä esimerkiksi seudullisen MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnitelun yhteydessä tai yhteistyössä jäsenkuntien kanssa sekä viranhaltija-, asiantuntija- että poliittisella tasolla.

Datan ja analyysien tuottaminen kestävä liikunnan tueksi on jo nyt oleellinen osa HSL:n toimintaa. Pyrimme tulevana vuosina parantamaan kykyämme tuottaa, jalostaa ja hyödyntää tietoa myös vaikuttamisen ja viestinnän välineenä. Vuoden 2026 aikana HSL käynnistää systemaattisen yhteiskunnallisen vaikuttamistyön, jonka tavoitteena on antaa tietoa ja näkemystä etenkin valtakunnan politiikan tueksi.

Vuonna 2027 pyrimme siihen, että hallitusohjelman sisältö on HSL:n tavoitteiden mukaista. Lisäksi tavoittelemme sitä, että MAL2027- ja liikennejärjestelmäsuunnitelman viimeistely ja päätöksenteko sen ohessa sujuvat hyvin ja HSL:n tavoitteet on huomioitu suunnitelmissa. Pyrimme pitämään puolueet ja virkakunnan informoituina ja nostamaan tärkeitä teemoja myös julkiseen keskusteluun.

Vuonna 2028 tavoittelemme maan hallituskauden hankkeiden etenevän Helsingin seudun liikennejärjestelmää tukevalla tavalla ja että seuraavan MAL-sopimuksen sisältö ja rahoitus ovat tavoitteiden mukaisia. Vuonna 2028 pyrimme myös vahvistamaan HSL:n vaikuttamista EU-tasolla ja suunnittelemme tähän toimenpiteitä. Vuonna 2029 aloitamme lisäksi valmistautumisen vuoden 2031 hallitusohjelmaan, jonka sisältöihin tarjoamme apua ja näkökulmia eri puolueiden vaaliohjelmien valmistelun yhteydessä.

4.4.2. Toteutamme laadukasta vaikutustenarviointia

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tulee laatia suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arviointi SOVA-lain mukaisesti. Lain mukaan vaikutusten arvioinnin tulee vaikuttaa suunnitteluun. Suunnittelun tulee olla iteroituvaa sekä osallistavaa. Suunnittelun aikana toteutetaan lausuntokierrokset sekä arviointiohjelmasta että ympäristöselostuksesta. Myös MAL-suunnitelman liikenneosion vaikutukset arvioidaan.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin tavoitteena on tuoda esiin suunnitelman merkittävät vaikutukset etukäteen suunnittelun ja päätöksenteon tueksi. Suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin tavoitevuosi on 2045, mutta myös pidemmän aikavälin vaikutuksia (vuoteen 2060) tarkastellaan. Arvioinnissa hyödynnetään sekä liikenne-ennustemallilla tuotettavia numeerisia mittareita että muita menetelmiä. Tietoa suunnitelman vaikutuksista tuotetaan vaiheittain niin, että arviointi ohjaa prosessin aikana tehtäviä valintoja. Lähtökohdan arvioinnille muodostavat nykytilanne, päätettyjen toimenpiteiden myötä toteutuva tila (vertailupohja) sekä oletukset tulevista kehityssuunnista. Vaikutuksia tarkastellaan suhteessa MAL-suunnitelman tavoitteisiin sekä liikennejärjestelmän kehittämislinjauksiin, nykytilaan ja vertailupohjaan.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan iteroiden ja arviointia hyödyntäen pääasiassa vuoden 2026 aikana. Suunnitelmaluonnoksesta laaditaan arviointiselostus, johon kootaan yhteen suunnittelun aikana tuotettu arviointitieto, ja kuvataan vaikutuksia monipuolisesti arviointiohjelmassa esitetyistä teemoista. Vaikutusten arviointi valmistuu alkuvuodesta 2027.

SOVA-lain (2005/200/2 §) mukaan ympäristövaikutuksella tarkoitetaan suunnitelman tai ohjelman välitöntä ja välillistä vaikutusta Suomessa ja sen alueen ulkopuolella:

- väestöön, ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- luonnonvarojen hyödyntämiseen
- aiemmissa kohdissa mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Näistä aihealueista tunnistetaan ne teemat, joihin liikennejärjestelmäsuunnittelulla on toteutuessaan todennäköisesti vaikutuksia. SOVA-lain mukaisten ympäristövaikutusten arviointi sisällytetään osaksi arvioinnin kokonaisuutta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi tuottaa tietoa suunnitelman toteuttamisen merkittävistä vaikutuksista ja palvelee suunnitteluongelman ratkaisemista: eri vaiheissa tehtäviä valintoja, eri intressien yhteensovittamista ja haitallisten vaikutusten vähentämistä tai lieventämistä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi tuottaa tietoa, jota pystytään seudulla hyödyntämään suunnittelun ja päätöksenteon tukena. Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin lisäksi kehitetään HSL:n kyvykkyyttä arvioida suunniteltujen toimenpiteiden vaikutuksia monipuolisesti sekä hyödyntää liikenne-ennustemallia joukkoliikenteen tarkemman tason suunnitteluun.

4.4.3. Kehitämme ennakointikyvykkyyttämme

Strategisella ennakkoinnilla pyritään tulevaisuuden ymmärtämiseen ja erilaisten tulevaisuuskäsitysten soveltamista strategiaan, päätöksentekoon ja kehittämiseen. Strategisen ennakointikyvykkyyden kasvattamisella HSL pyrkii varautumaan tulevaan ja tunnistamaan toimintaympäristön muutoksista sekä uhkia että mahdollisuuksia, jotta toiminnan suuntaa voidaan tarvittaessa muuttaa. Ennakointikyvykäs organisaatio harjoittaa systemaattista, jatkuvaa tulevaisuuden kartoittamista osana johtamista ja toimenpiteiden suunnittelua. Sen avulla luodaan pohja tulevaisuuden kilpailuedulle.

HSL kehittää kykyään tunnistaa toimintaympäristön muutokset (kuten teknologiset innovaatiot, kulku- tapamuutokset ja väestökehityksen vaikutukset, regulaatio) ajoissa ja arvioida niiden vaikutusta HSL:n toimintaan. Ennakointikyvykkyyks vahvistaa kykyämme vaikuttaa tietopohjaisesti ja oikea-aikaisesti yhteiskunnallisessa keskustelussa ja päätöksenteossa. Se mahdollistaa myös muiden strategisten päämäärien saavuttamista esim. tunnistamalla ihmisten liikkumistarpeiden muutoksia.

2027–28 HSL tavoittelee systemaattisen, osallistavan ennakointityön mallin kehittämistä, jossa HSL:n toiminnalle keskeiset seurattavat aiheet ja epävarmuustekijät toimintaympäristössä tunnistetaan. Tuotetun tiedon tuottamisesta ja jakamisesta sovitaan. Ennakointityö tuottaa syötteitä riskien hallintaan, tuoteta palvelukehitykseen, uusiin bisnesmalleihin, vaikuttamisen agendalle sekä strategian päivittämiseen ja vuositavoitteisiin. Ennakointityö linkittyy riskienhallintaan, mutta tunnistaa myös uusia kasvun mahdolli-

suuksia ja tuottaa siten liiketoimintahyötyä. Se mahdollistaa myös osaltaan oikea-aikaisen vaikuttamisen: esimerkiksi regulaatioseurannan prosessi on reaktiivisen sijaan myös proaktiivinen. Strategiaa voidaan tarvittaessa päivittää, jos ennakointitieto antaa siihen aiheita.

Tavoitteena on, että vuoden 2029 lopussa HSL:llä on vahva vaikuttamissuunnitelma vaaliohjelmista seuraavaan hallitusohjelmaan, joka perustuu systemaattiseen ennakointiin. Pystymme syöttämään vaaliohjelmiin validoitua ennakointidataa tuoden näkemystä valtakunnan tason poliittiseen keskusteluun ja puolueiden hallitusohjelmatyöhön. Jatkuva ennakointi pohjustaa myös HSL:n seuraavaa strategiaa.

5. KÄYTTÖTALOUS- JA TULOSLASKELMAOSA

5.1. Talouden näkökulma, riskit ja sopeutusvaihtoehdot 2027–2029

HSL:n taloudellinen toimintaympäristö säilyy strategiakaudella 2027–2029 erittäin haastavana. Erityisesti raideliikenteen suuret infrarakentamishankkeet, liikennejärjestelmän muutokset sekä rakentamisen aiheuttamat poikkeusjärjestelyt kasvattavat operointi- ja infrakustannuksia merkittävästi. Samanaikaisesti HSL:n maksuvalmius on heikentynyt aiempien vuosien kertyneiden ylijäämien päättymisen seurauksena, mikä lisää talousarvion toteutumiseen ja kassanhallintaan liittyviä riskejä.

Talousarvioesitys perustuu skenaarioon, jossa lipputulotavoite on 418,5 milj. euroa ja kuntasubventiossa päästään keskimäärin 45,9 prosenttiin ilman infrakustannuksia talousarviovuonna 2026 (kuntasubventio keskimäärin 59,3 prosenttia ml. infrakustannukset). Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien subventio ilman infrakustannuksia toteutuisi noin 40 prosentin keskimääräisellä tasolla strategiakauden päättyessä vuonna 2029. **Taloussuunnitelmaan sisältyy kuitenkin merkittäviä epävarmuustekijöitä, joiden toteutuminen voi vaikuttaa olennaisesti jäsenkuntien maksuosuuksiin, HSL:n rahoitusasemaan sekä palvelutason ylläpitämismahdollisuuksiin. Näitä riskejä pyritään hallitsemaan ennakoivalla talouden seurannalla, vaiheittaisella päätöksenteolla sekä säännöllisellä talousennusteiden päivittämisellä strategiakauden aikana.**

Vuonna 2027 merkittävin yksittäinen talouteen vaikuttava tekijä on Junatien metrosillan uusiminen, joka aiheuttaa noin seitsemän kuukauden metrokatkon. Metroliikennettä korvataan laajasti bussi- ja raitioliikenteellä, mutta tästä huolimatta palvelutaso ja asiakaskokemus heikkenevät merkittävästi. Metrokatkon arvioidaan lisäävän HSL:n operointikustannuksia noin 15 miljoonalla eurolla sekä vähentävän lipputuloja noin 15 miljoonalla eurolla. Lisäksi samanaikaiset rakennushankkeet, kuten Kruunusillat, Espoon kaupunkikirata, Vantaan ratikka sekä useat katu- ja infratyöt, lisäävät kustannuspaineita koko strategiakauden ajan.

Taloussuunnitelman tulopohja perustuu riskiä sisältävään oletukseen keskimäärin noin 3,1 prosentin vuosittaisista lipunhintojen korotuksista sekä matkustajamäärien kasvun toteutumisesta. Mikäli kysynnän kehitys jää ennakoitua heikommaksi tai työmaiden vaikutukset asiakaskokemukseen pitkittyvät, muodostuu merkittävä riski lipputulojen toteutumiselle. Strategiakauden subventiotavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi kuitenkin vielä tätä suurempia hinnankorotuksia. Arvioiden mukaan vuoden 2027 noin 45,9 prosentin subventiotavoite ilman infraa edellyttäisi jopa noin 6 prosentin hinnankorotuksia. Taloudellisia riskejä hallitaan ennakoimalla hinnankorotusten vaikutuksia kysyntään sekä yhteensovittamalla hinnoittelua, palvelutasoa ja kustannuskehitystä pitkän aikavälin taloudellisen kestävyuden turvaamiseksi.

Talouden tasapainottamiseksi HSL on valmistellut useita tuottavuus- ja sopeutustoimenpiteitä. Liikenteen tarjontaan kohdistuvien tuottavuushankkeiden tavoitteena on saavuttaa noin 12 miljoonan euron vuosittaiset säästöt vuoteen 2029 mennessä. Lisäksi oman toiminnan kustannuksia hillitään henkilöstövähennyksillä, ostopalvelujen priorisoinnilla sekä kustannustehokkuutta parantavilla linjastosuunnitelmissa. Työmaavaraumien vähentäminen alkuperäisestä arviosta kasvattaa kuitenkin riskiä liikenteen täsmällisyyden heikkenemisestä, ja voi käytännössä johtaa vuorovälien lisäharventamiseen tilanteissa, joissa liikenne hidastuu merkittävästi rakennustöiden vuoksi.

Mikäli kustannuskehitys toteutuu ennakoitua heikompana tai lipputulot jäävät tavoitteista, HSL:llä on käytännössä käytettävissään kolme keskeistä tasapainottamiskeinoa: lipunhintojen korottaminen, palvelutason heikentäminen tai kuntien subvention kasvattaminen. Kaikki vaihtoehdot sisältävät merkittäviä vaikutuksia sekä matkustajiin että omistajakuntiin. Hintojen korotukset voivat heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vähentää kysyntää, palvelutason heikennykset vaikuttavat suoraan asiakaskokemukseen ja saavutettavuuteen, ja subvention kasvattaminen lisää jäsenkuntien taloudellista rasiusta. Näistä syistä talouden tasapainottaminen edellyttää vaiheittaista ja ennakoivaa päätöksentekoa koko strategiakauden ajan. Hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti päätöksenteossa korostuvat vaikutusten ennakoarvointi, avoimuus, oikea-aikainen tiedonsaanti sekä jäsenkuntien kanssa tehtävä yhteistyö.

Vuoden 2027 talousarvioon liittyy poikkeuksellisen suuri epävarmuus, minkä vuoksi talousarviomuutosten ja rahoitustarpeiden uudelleenarvioinnin mahdollisuus strategiakauden aikana on merkittävä. HSL seuraa talouden toteumaa, matkustajakehitystä sekä suurten inframuutosten vaikutuksia tiiviisti osana jatkuvaa riskienhallintaa ja sisäistä valvontaa. **Tarvittaessa varaudutaan lisäsopeutustoimenpiteisiin, talousarviomuutoksiin sekä jäsenkuntien kanssa käytäviin jatkoneuvotteluihin taloudellisen vakauden turvaamiseksi. Lisäksi tavoitteena on varmistaa, että talouden tasapainottamistoimenpiteet toteutetaan hallitusti siten, etteivät ne vaaranna HSL:n toiminnan jatkuvuutta, palveluiden turvallisuutta tai strategisten tavoitteiden saavuttamista.**

5.2. Talousarvion sitovuus

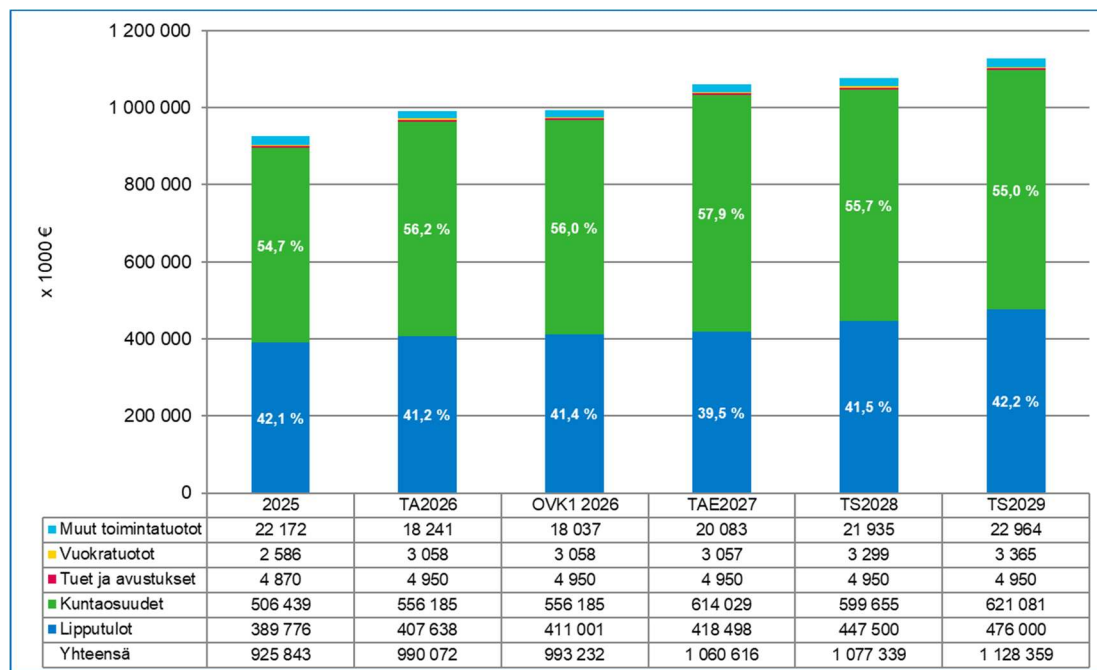
Talousarvion sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa noudatetaan hyväksyttyä talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 1. Sitovat erät TAE2027

	TA2026	OVK1 2026	TAE2027	ERO OVK1 2026 / TAE2027	
Toimintamenot	989 925 000 €	992 428 361 €	1 044 740 303 €	52 311 942	5,3 %
Investointimenot	25 400 000 €	22 000 000 €	24 000 000 €	2 000 000	9,1 %
Kuntaosuudet	556 185 000 €	556 185 000 €	614 028 903 €	57 843 903	10,4 %

5.3. Toimintatulot

Toimintatulot vuonna 2027 ovat yhteensä 1060,6 milj. euroa. Kasvua vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna on 67,4 milj. euroa (6,8 %). Toimintatuloista vuonna 2027 39,5 % on lipputuloja, 57,9 % kuntaosuuksia ja 2,6 % muita tuloja. Toimintatulojen arvioidaan olevan 1077,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 1128,4 milj. euroa vuonna 2029.



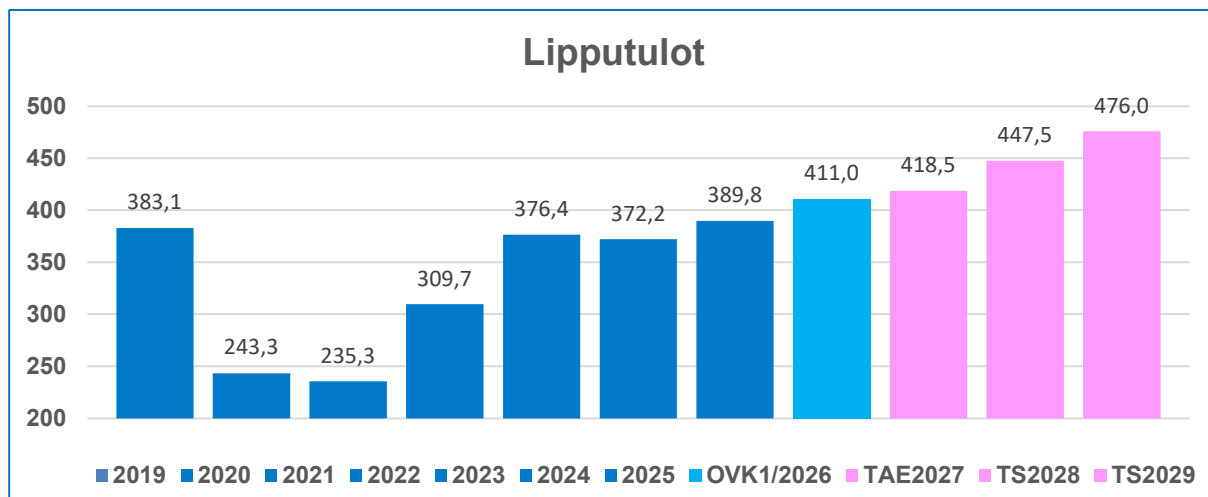
Kuva 2. Toimintatulot 2025–2029

5.3.1. Lipputulot

Vuoteen 2029 mennessä lipputulosten tulisi kasvaa vähintään 476,0 miljoonaan euroon, jotta subventio-taso kasvavien kustannusten myötä olisi tavoitteen mukainen. Joukkoliikenteen kysyntään vaikuttavat hinnoitteluakin merkittävämmiin matka-aika ja vaiva, joita työmaat TTS-kauden aikana haastavat. Merkittävien työmaiden aiheuttamat kustannukset ja lipputulomenetykset ovat huomattavia, erityisesti vuonna 2027 junatien katkon vuoksi.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2027 tavoitellaan lipputulota yhteensä 418,5 milj. euron edestä. Lipputulotavoite on laskettu keskimääräisellä 3,1 prosentin hintojen korotuksella ja strategisilla kasvutoimenpiteillä. Lipputulotavoite vuonna 2027 on 7,5 milj. euroa (1,8 %) kuluva vuoden 2026 ennustetta (OVK1) suurempi. Vuonna 2028 lipputulot on arvioitu 447,5 milj. euron mukaisiksi ja vuonna 2029 476,0 milj. euron mukaan. Vuonna 2028 lipputulo kasvaa +29,0 milj. euroa verrattuna edelliseen vuoteen ja vuonna 2029 +28,5 milj. euroa verrattuna edelliseen vuoteen. Luvut sisältävät hinnankorotusten, väestönkasvun ja matkustajamäärien muutokset, työmaiden ja erityisesti ratakatkojen vaikutukset, sekä kuluttaja- ja yritysmyyntin kasvuodotukset.

Epävarmuutta lipputulosten todelliseen toteumaan aiheuttavat hintajoukon todellinen toteuma hintojen korotuksissa, merkittävien ratakatkojen todelliset vaikutukset ja niistä palautuminen, sekä väestönkasvuun ja hinnoittelun muutoksiin perustumattomat kasvuodotukset kuluttaja- ja yritysmyyntissä, joita sisältyy kumulatiivisesti 2027 vuoden lipputuloihin +7,2 milj. euroa, 2028 +9,7 milj. euroa ja 2029 +19,8 milj. euroa, eli yhteensä TTS-kaudella +19,8 milj. euroa.



Kuva 3. Lipputulot 2019–2029

Lipputulot vyöhykkeittäin 2027

- AB vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 273,2 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 65,3 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 67,5 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 16,1 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 21,6 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 5,2 %.
- ABCDE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 2,7 miljoonaa euroa. ABCDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,6 %.
- BC vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 40,1 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 9,6 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 3,7 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,9 %.
- BCDE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 0,3 miljoonaa euroa. BCDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,1 %.
- CD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 8,4 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 2,0 %.
- CDE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 0,2 miljoonaa euroa. CDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on alle 0,04 %.
- DE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 0,9 miljoonaa euroa. DE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,2 %.

5.3.2. Kuntaosuudet 2027–2029

TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien keskimääräinen subventio ilman infrakustannuksia toteutuisi noin 40,0 prosentin keskimääräisellä tasolla strategiakauden päättyessä vuonna 2029 (subventioprosentti on 56,5 infrakustannukset huomioiden).

Alustavan talousarvion mukaan kunnilta laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2027 yhteensä 614,0 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 59,3 % kuntaosuuksiin kohdistetuista talousarviovuoden 2027 kustannuksista. Toimintasuunnitelmavuosien subventioasteet asettuvat 57,1 %

(TS-2028) ja 56,5 % (TS-2029). **Ilman infrakustannuksia keskimääräinen subventioaste on 45,9 % vuonna 2027, 42,0 % vuonna 2028 ja 40,1 % vuonna 2029.**

Taulukko 2. Kuntaosuudet **ennen** edellisten vuosien ali- ja ylijäämää kunnittain 2019–2029

	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	199,8	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	301,3	160,6	2,4	67,0	3,6	7,1	4,1	4,9	1,5	552,5
2026 TA	318,2	159,0	2,1	71,0	3,7	7,4	3,8	4,2	1,4	570,8
2027 TAE	353,9	164,8	2,7	73,8	3,2	7,4	4,1	4,9	1,8	616,7
2028 TS	343,2	167,4	2,8	67,3	3,1	7,5	4,0	4,9	2,2	602,3
2029 TS	360,0	166,8	2,8	72,2	3,3	7,3	3,9	5,1	2,2	623,7

Talousarvioennusteen 2027 kuntaosuudet ilman infrakustannuksia olisivat 358,6 milj. euroa, jolloin subventioaste olisi keskimäärin 45,9 %.

Taulukko 3. Kuntaosuudet **ennen** ed. vuosien ali- ja ylijäämää TAE2027 **ilman infrakustannuksia**

	Hel-sinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2027 TAE	217,4	67,5	2,1	55,3	1,9	5,0	3,6	4,3	1,7	358,6
Subventio -%	47,8 %	44,0 %	52,1 %	44,7 %	14,3 %	35,0 %	51,6 %	45,7 %	75,1 %	45,9 %

Kertyneiden ylijäämien käyttö

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 on laadittu siten, että jäsenkuntien ylijäämien käytössä ja alijäämien veloituksessa on huomioitu HSL:n ensimmäisen osavuositarkastuksen mukainen arvio 31.12.2026 käytettävissä olevista yli-/alijäämistä. Ennusteen mukaiset ylijäämäkertymät vähentävät laskutettavia kuntaosuuksia TTS-kauden aikana ja alijäämät lisäävät laskutettavia kuntaosuuksia.

Ennusteen (osavuositarkastus 1/2026) mukaan 31.12.2026 edellisiltä vuosilta kertyneitä ylijäämiä on käytettävissä kustannusten kattamiseen 7,9 milj. euroa. Ylijäämiä esitetään talousarvioesityksessä 2027–2029 käytettäväksi vuosittain 2,6 milj. euroa (Helsinki: -1,7 milj. euroa alijäämää, Espoo 1,9 milj. euroa ylijäämää, Kauniainen 13 k€ alijäämää, Vantaa 1,3 milj. euroa ylijäämää, Kerava 0,5 milj. euroa ylijäämää, Kirkkonummi 0,8 milj. euroa ylijäämää, Sipoo 0,2 milj. euroa alijäämää, Tuusula 0,1 milj. euroa alijäämää, Siuntio 0,1 milj. euroa ylijäämää). Yli-/alijäämäennusteet 31.12.2026 alla taulukossa.

Taulukko 4. Yli-/alijäämäennuste 31.12.2026

					Käyttö kuntaosuuksissa TTS-kaudella 2027–2029 (jaettuna 3. vuodelle)		
€	Tilinpäätös 2025	Käyttösuunnitelma TA2026	Käyttöennuste, OVK1/2026	Ennuste yli-/alijäämistä 31.12.2026	2027	2028	2029
Helsinki	-6 420 781	2 159 372	1 451 738	-4 969 043	-1 656 348	-1 656 348	-1 656 348
Espoo	16 990 741	-11 218 742	-11 349 770	5 640 972	1 880 324	1 880 324	1 880 324
Kauniainen	542 794	-144 932	-584 479	-41 685	-13 895	-13 895	-13 895
Vantaa	4 495 854	-3 858 729	-487 020	4 008 834	1 336 278	1 336 278	1 336 278
Kerava	2 087 300	-460 329	-452 231	1 635 069	545 023	545 023	545 023
Kirkkonummi	2 797 475	-348 662	-462 677	2 334 799	778 266	778 266	778 266
Sipoo	-170 988	-34 825	-296 258	-467 246	-155 749	-155 749	-155 749
Tuusula	1 043 206	-541 732	-1 443 855	-400 649	-133 550	-133 550	-133 550
Siuntio	570 163	-171 782	-371 405	198 759	66 253	66 253	66 253
Yhteensä	21 935 765	-14 620 362	-13 995 955	7 939 810	2 646 603	2 646 603	2 646 603

5.3.3. Muut tulot

Muita kuin lippu- ja kuntaosuustuloja arvioidaan kertyvän yhteensä 26,8 milj. euroa vuonna 2027.

Valtion suurten kaupunkiseutujen perusrahoituksen osuudeksi on arvioitu yhteensä 4,8 milj. euroa vuosina 2027–2029. Tuki on kohdistettu jäsenkuntien kuntaosuuteen asukaslukujen suhteessa.

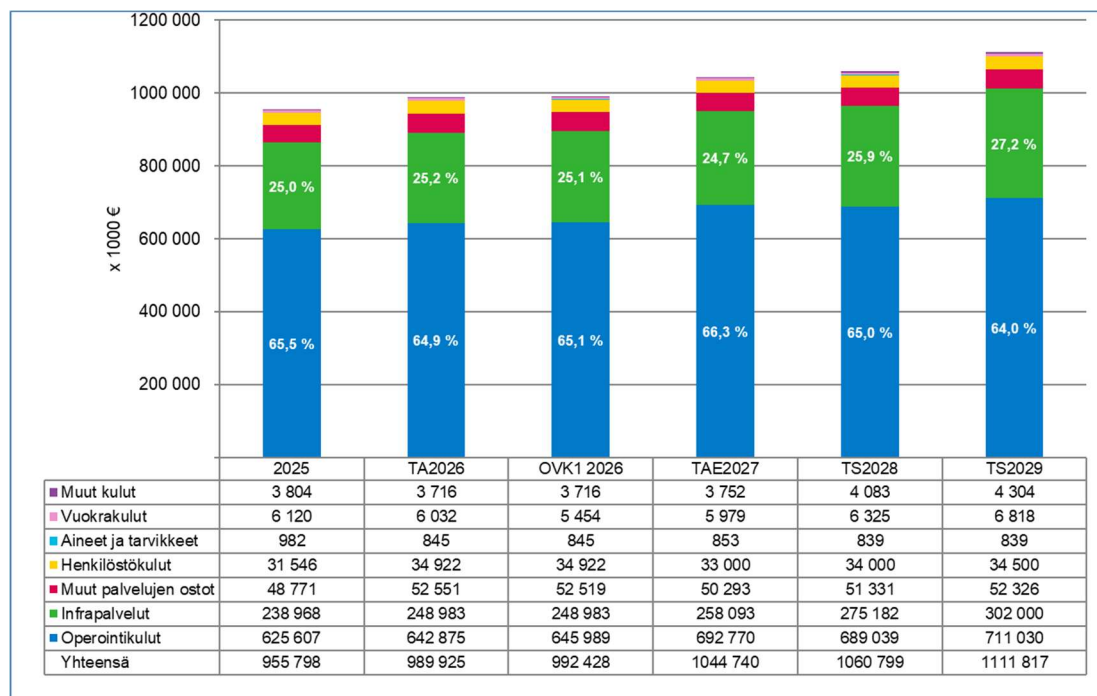
Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän n. 9–10 milj. euroa vuosittain vuosina 2027–2029. Tarkastusmaksutulot on budjetoitu voimassa olevan 100 euron tarkastusmaksun mukaisina. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä 3,3–3,8 milj. euroa vuosittain vuosina 2027–2029.

Muita tuottoja arvioidaan saatavan 13,9 milj. euroa vuonna 2027, 14,9 milj. euroa vuonna 2028 ja 15,2 milj. euroa vuonna 2029. Mainostuottojen osuus muista tuloista on 6,5 milj. Vuokratuloja saadaan ajoneuvojärjestelmän laitteista, kuljettajien taukotilojen edelleen laskutuksesta ja toimitilojen ulosvuokrauksesta yhteensä 3,1 milj. euroa vuonna 2027. Vuonna 2028 vuokratuloja arvioidaan saatavan 3,3 milj. euroa ja vuonna 2029 3,3 milj. euroa. Muut tulot koostuvat matka- ja kankorttien myynnistä, erilaisista palvelumaksuista ja edelleen veloitettavista korvauksista.

5.4. Toimintamenot

Toimintamenot ovat yhteensä 1044,7 milj. euroa vuonna 2027, 1060,8 milj. euroa vuonna 2028 ja 1111,8 milj. euroa vuonna 2029. Vuonna 2027 toimintamenoista 66,3 % on liikennöinnistä maksettavia operointikustannuksia, 24,7 % infrakorvauksia ja 9,0 % muita kuluja.

Vuosien 2027–2029 toiminta- ja taloussuunnitelmassa tavoitellaan talouden tasapainoa. Kasvat infrakustannukset nostavat HSL:n menoja nopeammin kuin lipputulosten kehitys nostaa tulopuolta, joten talouden tasapainoa on haettava sekä operointikustannuksia että muita kustannuksia karsimalla.



Kuva 4. Toimintakulut 2025–2029

5.4.1. Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 1001,2 milj. euroa vuonna 2027, 95,8 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2028 yhteensä 1015,6 milj. euroa ja 1065,4 milj. euroa vuonna 2029.

5.4.1.1. Liikennöinnistä maksettavat korvaukset

Liikennöinnistä maksetaan suoria operointikuluja vuonna 2027 yhteensä 692,8 milj. euroa, joka on 66,3 % toimintamenoista. Operointikustannukset ovat 689,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 711,0 milj. euroa vuonna 2029. Huom. kuntaosuuslaskelmissa liikennöitsijöille maksettaviin eriin lasketaan mukaan muista operointiin liittyviä kustannuksia vähennettynä tuloilla.

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. Tuottavuushankkeen mukaan tehtävät leikkaukset ja bussiliikenteen kehittämistoimenpiteiden lykkääminen aiheuttavat negatiivisia vaikutuksia asiakaskokemukseen täsmällisyyden heikentyessä, kapasiteetin epäoptimaalisen mitoituksen tai yksinkertaisesti poistuvan palvelun myötä. Kaikki tehtävät toimenpiteet tullaan kohdentamaan siten, että vaikutus HSL:n strategiassa määriteltyihin tavoitteisiin olisi mahdollisimman pieni.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 391,4 milj. euroa vuonna 2027. Operointikustannusten ennuste sisältää varauksia työmaihin ja poikkeusjärjestelyihin yhteensä +20,0 milj. euroa, josta merkittävin on junatien metrokatkon vaikutus (+10,4 milj. euroa). Kasvu vuoteen 2026 verrattuna johtuu pääosin indeksikorotuksista (+19,6 milj. euroa) sekä laajoista työmaista ja niiden aiheuttamista poikkeusliikennejärjestelyistä (+4,7 milj. euroa).

Toisaalta aikataulunmukaisen liikenteen suoritteet vähenevät vuodesta 2026 vuosittain aina vuoteen 2029 saakka tuottavuushankkeen liikenneleikkausten vuoksi, mikä vähentää operointikustannuksia suunnitellun liikenteen osalta. Kuntaosuuksissa bussin operointikustannuksiin sisältyvät lisäksi Ojangon bussivarikon vuokrat (+1,6 milj. euroa), muut tukipalvelut (+0,9 milj. euroa), ostoliikenteen edelleen laskutus (-1,3 milj. euroa) sekä kuljettajien tauko- ja sosiaalililat (netto +0,1 milj. euroa).

Vuonna 2028 työmaiden ja poikkeusliikenteen kustannusten arvioidaan olevan +12,2 milj. euroa. Suurimmat erät ovat Vantaan ratikan rakentamisen aikaiset järjestelyt (+2,0 milj. euroa) sekä Länsi-Helsingin raitioteiden rakentamisen aiheuttamasta bussiliikenteen hidastumisesta syntyvät kustannukset (+1,7 milj. euroa). Vuonna 2029 vastaavien varausten arvioidaan laskevan 7,4 milj. euroon työmaiden vähentyessä. Bussiliikenteen kokonaiskustannuksiksi arvioidaan 374,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 366,8 milj. euroa vuonna 2029.

Metroliiikenteen kustannusten arvioidaan olevan 62,2 milj. euroa vuonna 2027. Kustannustason arvioidaan nousevan linjatuntien osalta keskimäärin +4,1 % ja junapäivien yksikköhintojen osalta keskimäärin +5,1 % vuonna 2027 verrattuna nykytasoon. Toisaalta linjakilometrien yksikköhintojen arvioidaan taas laskevan keskimäärin -7,3 % vuonna 2027 verrattuna nykytasoon. Junatien metrokatkon takia vuoden 2027 ajettavien linjakilometrien määrän ennustetaan olevan noin 940 000 kilometriä vähemmän kuin vuonna 2026. Tämän vaikutus liikennesuoritteisiin arvioidaan olevan -2,6 milj. euroa. Toisaalta metrokatkosta aiheutuva kompensatiokulu on +2,9 milj. euroa. Lisäksi metrovarikon osalta arvioidaan kustannusten nousua +1,5 milj. euroa. Vuonna 2028 metroliiikenteen kustannuksiksi arvioidaan 63,7 milj. euroa ja vuonna 2029 64,9 milj. euroa.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2027 olevan 92,7 milj. euroa. Kustannustason arvioidaan nousevan linjatuntien osalta keskimäärin +3,8 % vuonna 2027 verrattuna nykytasoon, mutta laskevan linjakilometrien yksikköhintojen osalta keskimäärin -1,6 %. Vuonna 2027 kustannuksia nostavat lisääntyvät liikennesuoritteet (+7,1 milj. euroa) sekä kaluston pääomakorvaukset (+3,3 milj. euroa) lähinnä uusien Kruunusiltojen raitiolinjalisäysten seurauksena. Lisäksi liikenneohjauskeskuksen vartiointikustannusten arvioidaan nousevan +0,9 milj. euroa. Vuonna 2028 raitioliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 97,6 milj. euroa ja vuonna 2029 118,1 milj. euroa.

Pikaraitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2027 olevan 26,2 milj. euroa. Kustannukset nousevat arviolta +16,8 % suhteessa vuoden 2026 ennustearvioon nähden sekä +9,7 % 2026 talousarvioon nähden. Kustannusten nousua selittävät pikaraitioiden huoltosopimus, joka kasvaa +3,2 milj. euroa vuoden 2026 talousarvioon nähden. Toisaalta kustannusten nousua kompensoivat kiinteät kustannukset, joihin kuuluvat muun muassa varikkojen vuokra- ja ylläpitokustannukset, jotka laskevat -0,7 milj. euroa. Vuonna 2028 kustannusten arvioidaan olevan 27,6 milj. euroa ja vuonna 2029 31,9 milj. euroa.

Lauttaliikenteen operointikustannusten arvioidaan vuonna 2027 olevan 7,1 milj. euroa, vuonna 2028 7,3 milj. euroa ja vuonna 2029 9,0 milj. euroa. Lauttaliikenteen kustannustasoa nostaa erityisesti polttoaineen hinnan nousu. Polttoainekustannus kuuluu suoraan lauttasopimuksen piiriin ja heijastuu siten suoraan lautan operointikustannuksiin.

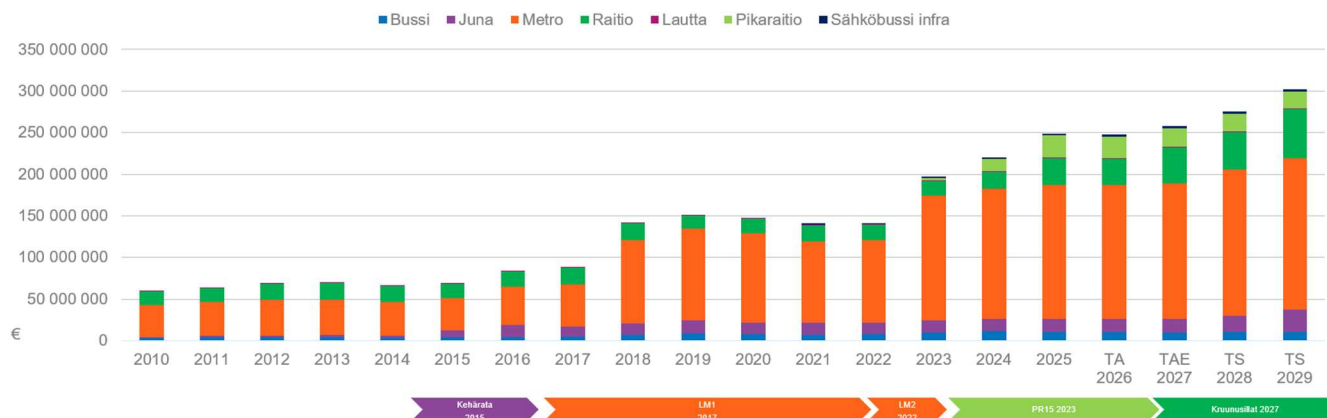
Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2027 yhteensä 113,2 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta ja korvaukset lippuyhteistyöstä. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokratuloja 0,9 milj. euroa. Vuonna 2028 junaliikenteen operointikustannuksiksi arvioidaan yhteensä 118,9 milj. euroa sekä 120,4 milj. euroa vuonna 2029. Vuonna 2027 junakalustoyhtiön vuokrat ovat 35,0 milj. euroa. Vuokrien arvioidaan nousevan vuosina 2027–2028 siten, että vuonna 2027 ne ovat 36,5 M€ ja vuonna 2028 35,2 M€. Vuoden 2027 normaalia suurempi kasvu selittyy korkotason nousulla. Vuonna 2027 junaliikenteen operoinnin kasvusta 1,9 milj. euroa johtuvat suoritteiden lisääntymisestä ja 2,5 milj. euroa indeksikorotuksista. Kasvua selittävät lisäksi aiemmin mainittu junakalustoyhtiön vuokrien nousu sekä muiden korvausten kasvu.

5.4.1.2. 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 oikaisu siten, että HSL ottaa mahdollisen ali-/ylijäätymän huomioon tilinpäätösvootta 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.



Kuva 5: Infrakustannusten kehitys 2010-2029

Vuonna 2027 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 258,1 milj. euroa. Kunnat ovat ilmoittaneet itse infralaskutuksensa. Kuntien HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsinki 141,4 milj. euroa
- Espoo 101,4 milj. euroa
- Vantaa 12,2 milj. euroa ja
- Kirkkonummi 0,3 milj. euroa
- Kauniainen 0,2 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa, Helsingissä ja Vantaalla sijaitsevien sähköbussien latausinfraan kokonaiskustannuksiltaan 2,6 milj. euroa vuonna 2027. 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. Keravalla, Sipoolalla, Tuusulalla ja Siuntioilla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.

Infrakustannukset ovat suunnitelmavuosina 2028–2029 vuosittain keskimääräisesti noin 288,6 milj. euron luokkaa. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin.

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.

5.4.1.3. Muut ostopalvelut

Muiden palvelujen ostoihin käytetään vuonna 2027 50,3 milj. euroa. Laskua vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna on 2,2 milj. euroa (-4,2 %). Muiden palvelujen ostoihin käytetään 51,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 52,3 milj. euroa vuonna 2029.

ICT-käyttöpalveluiden kustannukset (28,9 milj. euroa vuonna 2027) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. ICT-käyttöpalveluiden kustannusten arvioidaan laskevan noin 2 milj. euroa (-6,5 %) verrattuna vuoden 2026 ennusteeseen. Yleisesti kustannusten laskua selittää vuonna 2025 vaihteittain toteutetun perusjärjestelmäuudistuksen, jossa aiempi lipunmyynti- ja matkustajainformaatiojärjestelmä muutettiin tukemaan strategian mukaisia tavoitteita, aiheuttamien päällekkäisten kulujen vähentyminen tämän vuoden aikana.

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 2027 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 6,0 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään vuonna 2027 4,4 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut.

Lipunmyyntipalkkioihin sekä maksukorttiprovisioihin on arvioitu vuonna 2027 4,1 milj. euroa. Terveyspalveluihin arvioidaan käytettävän 0,6 milj. euroa. Varauma sisältää työterveyshuollon palvelut. Koulutuspalveluihin arvioidaan käytettävän 0,5 milj. euroa, jolla kustannetaan henkilöstön koulutuksia ja seminaareja.

Vartiointipalveluihin arvioidaan käytettävän vuonna 2027 1,0 milj. euroa. Bussiliikenteen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalveluiden lisäksi järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajien avustavissa tehtävissä. Nämä vartiointipalvelut ovat HSL:n suoraan maksamia vartiointipalveluita ja vartiointin kustannuksia sisältyä lisäksi operointikustannuksiin.

Koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapitopalveluihin arvioidaan käytettävän vuonna 2027 2,1 milj. euroa. Varaus sisältää muun muassa ajoneuvolaitteiston, lukijalaitteiden, lippuautomaattien ja näyttöjen ylläpitoon liittyviä kustannuksia.

Muihin palveluihin arvioidaan käytettävän yhteensä 2,8 milj. euroa vuonna 2027. Tämä ryhmä sisältää muun muassa staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyviä palveluita, kuten majoitus- ja ravitsemispalvelut, matkustuspalvelut ja sekä henkilöstön lounasedun.

Taulukko 5. Muut palveluostot 2025–2029

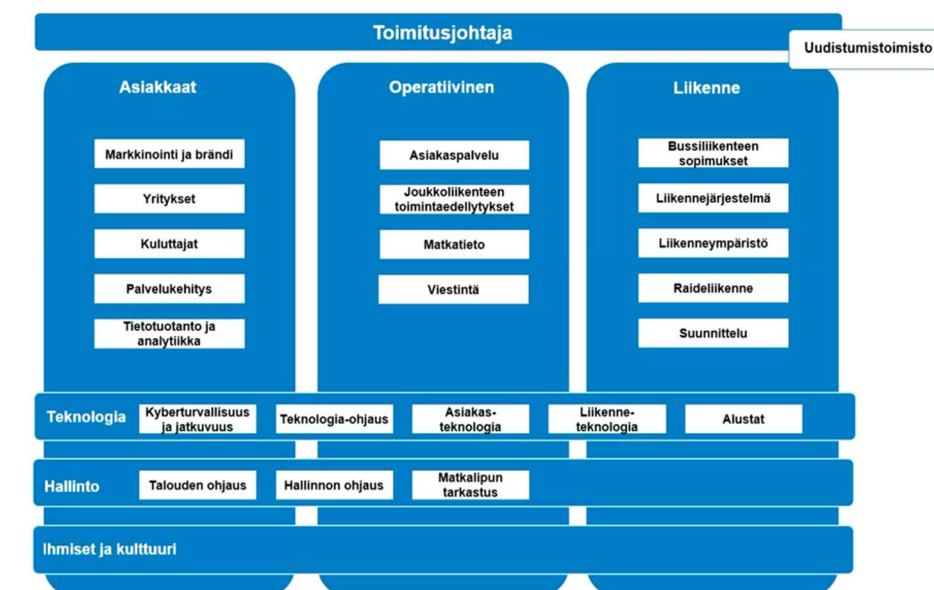
x 1 000 €	2025	TA2026	OVK1 2026	TAE2027	Ero TAE2027/OVK1		TS2028	TS2029
					2026	%		
ICT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	28 785	30 961	30 961	28 938	-2 023	-6,5 %	29 522	30 394
Asiantuntijapalvelut	5 011	6 358	6 082	6 040	-42	-0,7 %	6 040	6 040
Laitteiden huoltopalvelut	3 408	2 271	2 271	2 086	-186	-8,2 %	2 375	2 375
Ilmoitukset ja markkinointi	3 633	4 448	4 448	4 226	-222	-5,0 %	3 663	3 663
Lipunmyyntipalkkiot, luottokorttiprovisiot	3 346	3 551	3 835	4 050	215	5,6 %	4 253	4 338
Terveyspalvelut	228	650	650	630	-20	-3,1 %	670	670
Koulutuspalvelut	628	458	458	491	33	7,3 %	404	404
Vartiointipalvelut	720	1 024	977	1 033	56	5,8 %	1 047	1 077
Muut palvelut	3 013	2 830	2 838	2 799	-38	-1,4 %	3 356	3 364
Muiden palveluiden ostot yhteensä	48 771	52 551	52 519	50 293	-2 226	-4,2 %	51 331	52 326

5.4.2. Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot on arvioitu 33,0 milj. euron suuruisiksi vuonna 2027, joka on 3,2 % kaikista toimintamenoista. Henkilöstömenojen osuus kaikista toimintamenoista on pysytellyt noin kolmen prosentin tasolla menneinä vuosina. HSL:n aloittaessa toimintansa vuonna 2010, henkilöstömenojen osuus kaikista toimintamenoista oli 3,0 %. Henkilöstömenoihin on varattu vuonna 2028 yhteensä 34,0 milj. euroa ja vuonna 2029 34,5 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustinpalkkion maksamiseen.

HSL:n toimintaympäristö, asiakasodotukset ja strategiset tavoitteet ovat muuttuneet. Strategian mukaisesti organisaation toimintaa kehitetään aiempaa asiakaslähtöisemmäksi, vaikuttavammaksi ja ketterämmäksi sekä tuottavuudeltaan paremmaksi. Nykyinen organisaatorakenne ei kaikilta osin tukenut näitä tavoitteita, minkä vuoksi HSL aloitti toimintaorganisaation uudistamisen suunnittelun ja käynnisti koko henkilöstöä koskevat yhteistoimintaneuvottelut 16.3.2026. Neuvotteluiden päätyttyä HSL:n hallitus päätti 7.5.2026 hyväksyä HSL:lle uuden organisaatorakenteen 1.6.2026 alkaen.

Neuvottelujen lopulliset vaikutukset kuntayhtymän talouteen ja henkilöstöön täsmentyvät HSL:n hallituksen päätöksen ja käytännön toimeenpanon myötä. Henkilöstökustannukset tarkentuvat lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2027-2029.



Kuva 6. Organisaatio 1.6.2026 alkaen

5.4.3. Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on varattu 0,9 milj. euroa vuodelle 2027, 0,8 milj. euroa vuodelle 2028 ja 0,8 milj. euroa vuodelle 2029. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja ICT-tarvikkeet, matka- ja kertakorttipohjien hankinnat, kalusto- ym. tarvikkehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2027 ovat 6,0 milj. euroa. Rakennusten vuokratulot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannuksia 1,6 milj. euroa, Pasilan aseman vuokraa 0,9 milj. euroa, Ojangan varikon vuokraa 1,8 milj. euroa, liikenteenhallintakeskuksen vuokra 0,1M€ sekä kuljettajien sosiaalituloista maksettavia vuokria 1,6 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2027 ovat 3,8 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 3,3 milj. euroa vuonna 2027.

5.5. Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,5 milj. euroa vuonna 2026. Vuonna 2027 arvioidaan syntyvät tuottoja pääosin maksuliiketilien korkotuotoista. Mahdollisten ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Nettotuotoiksi vuosille 2028-2029 on arvioitu myös 0,5 milj. euroa vuosittain.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Tätä lainaa on jäljellä vuoden 2026 lopussa 18,4 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. HSL:n perussopimuksen mukaan rahoitus- ja investointiperiaatteiden hyväksyminen ja muuttaminen sekä kuntayhtymän rahoituksen, mukaan lukien lainan antaminen ja lainanotto ja niitä koskevien takaus- ja vakuusjärjestelyiden päätöksenteko on Yhtymäkokouksessa käsiteltäviä asioita ja joista päätetään tarpeen mukaan erikseen. HSL:n maksuvalmius heikkenee kuitenkin TTS-kaudella ylijäämäkertymien edelleen vähentyessä ja riskien mahdollisesti toteutuessa, mikä voi edellyttää äkillisen tarpeen lisärahoitukselle jäsenkunnilta tai vaihtoehtoisesti lainarahoituksen lisäämistä maksuvalmiuden turvaamiseksi. **HSL pyytääkin kuntia esittämään näkemyksensä siitä, millä toimenpiteillä maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muulla ratkaisulla.**

Suunnitelman mukaisilla laskelmilla vuonna 2027 kassan riittävyys laskee 12 päivään, mikä on jo lähellä heikkoa tasoa ja sisältää maksuvalmiusriskin (tilinpäätös 2025: 22 päivää).

HSL:n yhtymäkokous päättää vuosittain jäsenkunnille maksettavan peruspääoman koron määrästä ja maksamisesta. TTS-suunnitelmassa on varauduttu korkojen maksamiseen peruspääomaosuuksista PKS-omistajaohjauksen linjauksen mukaisella 1,5 prosentin korkokannalla.

Talousarvioehdotuksen 2027 vuosikate rahoituserien jälkeen on 16,4 milj. euroa ylijäämäinen eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat talousarviossa budjetoitu 19,0 milj. euron mukaisina vuodelle 2027.

5.6. Tilikauden tulos

Tilikauden 2027 tulos on -2,6 milj. euroa alijäämäinen ja se voidaan vielä kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä. Kuntakohtainen ylijäämien käyttö / alijäämävähennys esitetty kappaleessa 5.3.2 (taulukko 4).

Vuoden 2028 tilikauden alijäämäksi muodostuu -2,6 milj. euroa ja vuoden 2029 alijäämäksi -2,6 milj. euroa. Ylijäämäkertymä on suunniteltu käytettäväksi loppuun TTS-kausien aikana. Ylijäämäkertymien loppuminen heikentää HSL:n kassan riittävyyttä käyttömenoista suoriutumiseen ja kasvattaa merkittävästi laskutettavia kuntaosuuksia vuodesta 2027 alkaen.

5.7. Oman toiminnan kulut ja tuotot

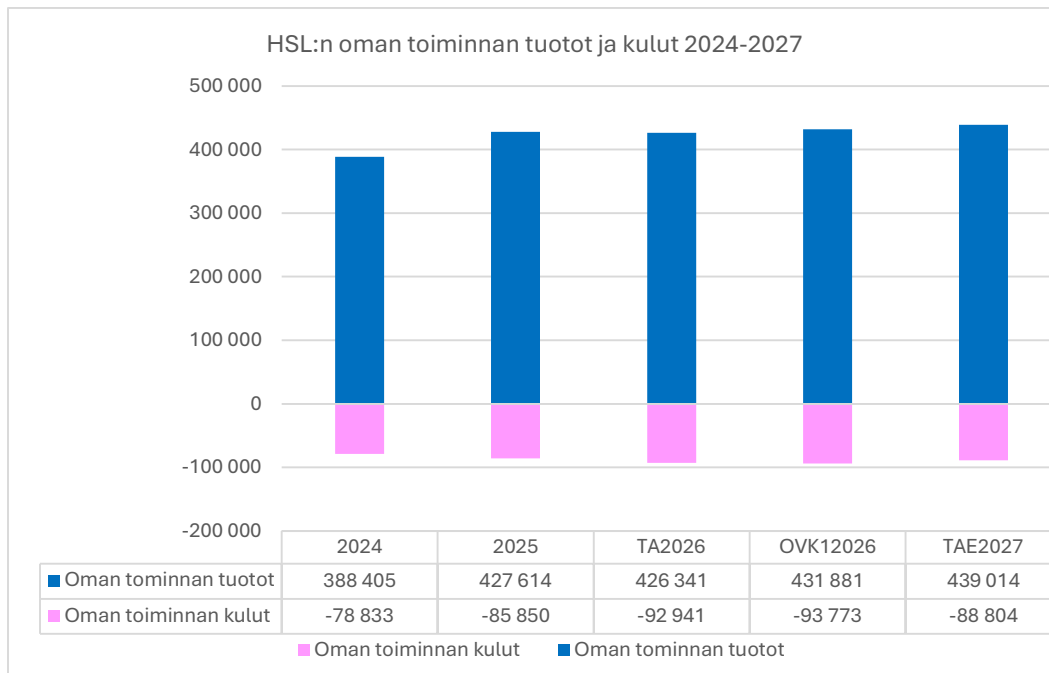
HSL:n ns. oman toiminnan kulut ja tuotot **sisältyvät** edellä esitettyihin tulo- ja kulueriin.

Oman toiminnan kulujen ja tuottojen kehitystä seurataan tuottavuushankkeessa erillään infra- ja operointikustannuksista, keskittyen eriin, joihin HSL voi omalla toiminnallaan parhaiten vaikuttaa. HSL:n oman toiminnan tuotot ja kulut kuvaavat organisaation kykyä tuottaa vaikuttavia, asiakaslähtöisiä ja kustannustehokkaita palveluja muuttuvassa toimintaympäristössä.

Oman toiminnan tuotot kasvavat tasaisesti vuosina 2024–2027, samalla kun kulujen kasvu pysyy hallittuna. Kulujen osuus tuotoista säilyy koko tarkastelukauden vakaana ja vuonna 2027 lähestymme jo 2029 tavoitetasoa. Suunnittelukaudella 2027–2029 keskeisenä tavoitteena on varmistaa, että resurssit kohdentuvat strategisesti tarkoituksenmukaisesti: ydintehtävien laadukas toteuttaminen turvataan samalla, kun toimintaa kehitetään entistä ketterämmäksi, tehokkaammaksi ja dataohjautuvammaksi.

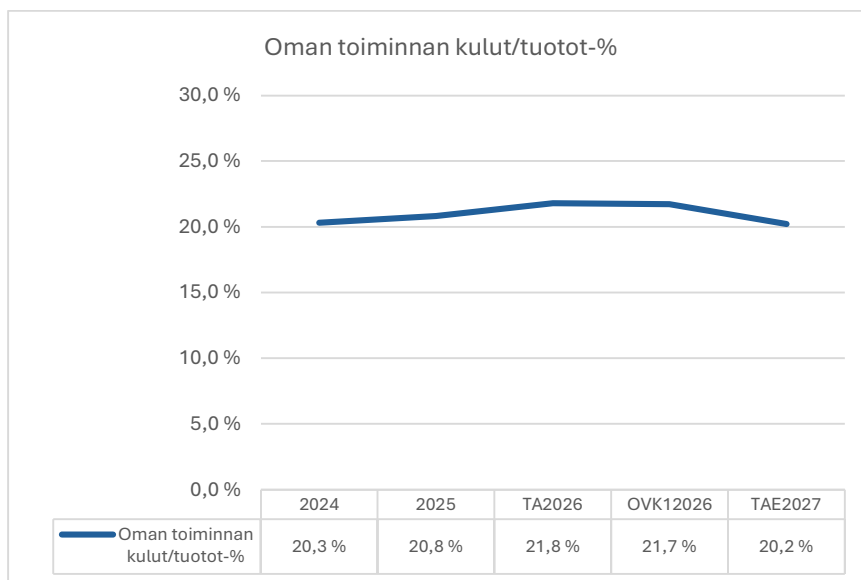
Oman toiminnan kulut muodostuvat pääosin henkilöstömenoista, ICT- ja digitaalisista järjestelmistä, asiakaspalvelusta sekä kehittämis- ja hallintotoiminnoista. Kustannusten hallinnassa painotetaan pitkäjänteistä suunnittelua, prosessien yhtenäistämistä, automaation hyödyntämistä sekä investointien vaikuttavaa kohdentamista. Kehittämistoimenpiteillä pyritään parantamaan toiminnan tuottavuutta, asiakaskokemusta ja palveluiden sujuvuutta sekä tukemaan HSL:n strategisia tavoitteita kestävä liikkuksen ja helppokäyttöisten palveluiden edistämisessä.

Oman toiminnan tuotot muodostuvat pääosin erilaisista palvelu-, yhteistyö- ja vuokratuotoista sekä edelleen veloitetuista korvauksista. Tuottoihin sisältyy muun muassa mainostuotantoon liittyviin tuottoihin, ajoneuvojärjestelmän laitteisiin, toimitiloihin ja kuljettajien taukotiloihin liittyviä vuokratuloja sekä muita palvelu- ja yhteistyökorvauksia. Lisäksi tuottoihin sisältyy pienempiä toimintatuottoja, kuten kortti- ja palvelumaksuihin liittyviä tuloja.



Kuva 7. HSL:n oman toiminnan kulujen ja tuottojen kehitys 2024–2027

Suunnittelukaudella oman toiminnan tuottojen arvioidaan kasvavan maltillisesti. Vuonna 2027 oman toiminnan tuotot ovat arviolta noin 439,0 milj. euroa. Samalla kulujen kehitys pysyy hallittuna, ja vuoden 2027 kulutason arvioidaan olevan hieman alempi kuin vuoden 2026 ennusteessa. Kehitys kuvastaa toiminnan tehostumista sekä kustannusten hallinnan onnistumista.



Kuva 8. Oman toiminnan kulut/tuotot %

Oman toiminnan kulujen suhde tuottoihin säilyy koko suunnittelukauden ajan vakaana, noin 20–22 prosentin tasolla. Vuonna 2027 suhdeluvun arvioidaan laskevan noin 20,2 prosenttiin, mikä tukee HSL:n tavoitetta vahvistaa taloudellista kestävyttä ja parantaa toiminnan kustannustehokkuutta. Tuottojen kehitys

tämisessä painottuvat digitaalisten palveluiden ja asiointikanavien tehokas hyödyntäminen, yhteistyömallien kehittäminen sekä olemassa olevien palveluiden ja toimintatapojen entistä tehokkaampi hyödyntäminen.

Kokonaisuutena oman toiminnan talouden tasapaino perustuu ennakoivaan suunnitteluun, vaikuttavuuslähtöiseen johtamiseen ja jatkuvaan toiminnan tehostamiseen. Näin HSL varmistaa kykynsä tarjota sujuvaa, luotettavaa ja vastuullista joukkoliikennettä koko seudulle myös tulevaisuudessa.

6. INVESTOINNIT JA POISTOT

HSL:n investointimenot ovat 24,0 milj. euroa vuonna 2027, 22,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 20,0 milj. euroa vuonna 2029.

Investoinnit painottuvat seuraaviin kolmeen kokonaisuuteen.

Asiakkaille kehittämisen painopisteinä ovat asioinnin digitalisointi ja personoitu palvelu:

- Syvenevän asiakasymmärryksen ja asiakaskeskeisyyden vahvistaminen, minkä pohjalta luodaan kyvykkyyksiä, jotka tukevat liiketoiminnan uudistumista ja kasvua. Tavoitteena kehittää personoituja palveluita, jotka tuottavat asiakkaille lisäarvoa vastaamalla asiakkaiden yksilöllisiin tarpeisiin.
- Lippu- ja tariffikokonaisuuden kehittämisessä päästään uudistetun myyntijärjestelmän myötä tekemään ratkaisuja, jotka tuottavat konkreettista ja näkyvää arvoa asiakkaille.
- Maksamista kehitetään tavoitteena tarjota asiakkaille parempi monikanavainen maksukokemus, jossa on monipuolisemmat maksutapavaihtoehdot ja entistä parempi toimintavarmuus.

Liikenteen kehittäminen painottuu erityisesti seuraaviin kokonaisuuksiin:

1. Matkustajamäärätiedon käytettävyyden kehittäminen suunnittelun ja päätöksenteon tueksi,
2. Liikenteen operoinnin laadun parantaminen mm. kuljettajapäätejärjestelmän ja informaatiojärjestelmän uudistamisella
3. Liikennepalveluiden ja hankintojen kehittäminen jatkuvuuden ja tuottavuuden varmistamiseksi.

Näiden kehitystoimien avulla HSL, jäsenkunnat ja asiakkaat saavat käyttöönsä tarkempaa tietoa, tehokkaampia työkaluja ja paremmin toimivia palveluita. Kokonaisuus tukee joukkoliikenteen laatua, kustannustehokkuutta sekä kykyä vastata asiakkaiden ja kuntien muuttuviin tarpeisiin.

Tukikyvykkyyksien ja toiminnan ohjauksen osalta kehittäminen painottuu erityisesti seuraaviin kokonaisuuksiin:

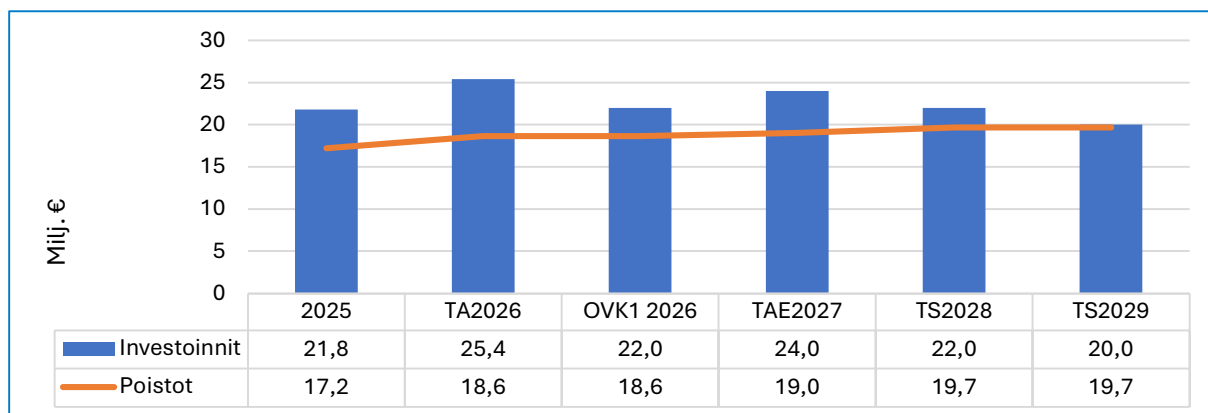
- Alustojen kehittäminen tukemaan kehittämisen tehokkuutta, erityisenä fokuksena tiedolla johtaminen
- Tukevien prosessien kehittäminen parantamaan jatkuvuutta ja strategista onnistumista
- Regulaatioiden vaatimien muutoksien valmistelu ja läpivienti

Nämä kehitystoimet parantavat HSL:n tuottavuutta pitkällä aikavälillä ja keskittyvät strategisten valintojen onnistumiseen tukemalla prosesseja, sekä auttavat organisaatiota tekemään tehokkaampia ja tuottavampia päätöksiä.

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyt 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 19,0 milj. euroa vuodelle 2027 ja 19,7 milj. euroa vuosille 2028 sekä 2029. Poistomenot kasvavat aiemmista vuosista, kun uusi lipputilihanke on valmistunut ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä. Poistoihin sisältyy HSL:n toimitilaan suunnitellut arvonalentumiskirjaukset, joilla varaudutaan

tontin maanvuokrasopimuksen päättymiseen vuonna 2030 sekä kiinteistön arvostamiseen sen todelliseen arvoon taseessa.



Kuva 9. Investoinnit ja poistot 2025–2029

7. KESKIPITKÄN TÄHTÄIMEN KUNTAOSUUSENNUSTEET 2035 JA 2040

HSL-talouden keskipitkän aikavälin näkymiä on päivitetty alustavaa talous- ja toimintasuunnitelmaa varten. Koska valmisteilla olevan vuoden 2027 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitevuosi on 2045 ja toisaalta HSL:n taloussuunnittelu ulottuu vuoteen 2029, päädyttiin näiden väliseksi silaksi tarkoitettujen keskipitkän aikavälin skenaariotarkastelujen poikkileikkausvuodet asettamaan vuosiin 2035 ja 2040.

Laskelma on rakennettu HSL:n vuosien 2026-28 lopullisen ja vuosien 2027-29 alustavan talous- ja toimintasuunnitelman tarjoamien valmiiden pohjatietojen päälle. HSL:n liikenne-ennustemallin uusi versio Helmet 5 otettiin käyttöön talven 2025-26 kuluessa. Uusinta malliversiota hyödynnettiin pidemmän aikavälin kysyntäennusteiden päivittämiseen. Näin ollen perusskenaarion liikkumistottumukset ovat päivittyneet pandemian jälkeiseen aikaan, syksyä 2023 vastaaviksi.

Tarkastelun pohjana myös olevia maankäyttötietoja ei ollut vielä mahdollista päivittää tuoreinta näkemystä vastaaviksi, sillä tuoreimpiin Uudenmaan väestö- ja työpaikkaprojektioihin (<https://uudenmaanliitto.fi/uudenmaan-tyopaikat-ja-vaesto-ovat-kasvusuunnassa-jatkossakin-mutta-maakunnan-sisalla-on-suuria-eroja/>) pohjaavat liikenne-ennustemallin sijoittelualuetason maankäyttötiedot eivät ehtineet valmistua kunnissa HSL:n TTS-prosessin aikataulussa.

Tämänkertaisessa tarkastelussa sovelletut maankäyttötiedot ovat edellisestä johtuen peräisin MAL 2023 -suunnitteluprosessista ja pohjaavat sitä vastaavasti edeltäneisiin väestö- ja työpaikkaprojektioihin (https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2021/10/Uudenmaan_kasvun_vaihtoehdot_vaesto-ja_tyopaikkaprojektiot.pdf). MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaprosessien tapaan tarkastelun perusskenaariona on toiminut nopea, keskittyvä kasvu. Uusimmissa projektioissa väestönkasvua siirtyi Vantaalta ja jossain määrin myös Helsingistä erityisesti Espooseen ja osaan pääkaupunkiseutua läheisimpiä KUUMA-kuntia. Edeltävissä työpaikkaprojektioissa työpaikkamäärien kasvu sen sijaan oli kauttaaltaan hitaampaa, mikä siten vastanee paremmin työmarkkinoiden nykytilan näkymiä.

Tarkasteluun lisättiin suunnitellusti hidastuvan väestönkasvun mukainen maankäytön herkkyystarkastelu. On kuitenkin oleellista huomata, että Helsingin seudun hidastuvan väestönkasvun skenaariossa toteutuvan väestönkasvun hidastumisen on ennustettu realisoituvan merkittävämmiin vasta 2040-luvulla.

Asuinrakentamisen nykyinen heikkous ja sen mahdolliset nopeammat vaikutukset erityisesti nettomaahanmuuttoa seuraavaan väestönkasvuun eivät tule nykymallisessa tarkastelussa huomioiduiksi edes lähivuosina, sillä hidastumiselle ennustettu ajallinen profiili ei merkittävästi muuttunut myöskään toistaiseksi tuoreimmassa väestö- ja työpaikkaprojektioissa.

Vuoden 2040 osalta maankäyttötiedot vastaavat siis edellisen MAL-kierroksen suunnitelmamaankäyttöä ja toisaalta siitä hidastuvan kasvun väkiluvuilla johdettua skenaariota. Työpaikkatiedot ovat skenaarioissa identtiset, sillä perusskenaarion ja hidastuvan kasvun skenaarion välillä ei ollut niiden suhteen mielekkäitä eroja. Vuoden 2035 maankäyttötiedot ovat edelleen vallinneen nykytilan ja MAL 2023 -tavoitevuoden 2040 maankäyttöskenaarioiden väliltä matemaattisesti johdettuja lineaarisia interpolaatioita.

Kysyntäennusteiden päivittämisen yhteydessä päivitettiin myös tarkastelun perusajankohta vaihdettiin vuodesta 2022 vuoteen 2026. nykyajanhetkeä vastaavaksi. Tarkastelun hintatasot (ml. investointien kustannusarviot) on näin ollen sopeutettu nykyhetkeä vastaaviksi esimerkiksi maarakennuskustannusindeksiä hyödyntämällä.

Tarkasteluissa sovellettiin syksyn 2026 lipunhintoja, eli ne myös huomioivat uuden E-vyöhykkeen käyttöönoton. Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmä on myös muutoin nykyisen kaltainen. Tarkastelu ei sisällä mahdollisia uusia HSL:n jäsenkuntia ja toisaalta HSL:n infrakorvausjärjestelmään ei ole toteutettu muutoksia.

Vuosille 2035 ja 2040 ennustetut lipputulot on kalibroitu liikenne-ennustemallin perusvuoden 2023 avulla. Kuntakohtaisten lipputulojen kasvun oletetaan toteutuvan aamuhuipputunnin (AHT) kuntakohtaisten nousujen suhteessa. Tulevaisuudessa mahdollisesti tehtäviä lipunhintojen korotuksia ei ole toistaiseksi sisällytetty tarkasteluun. Niillä on kuitenkin potentiaalisesti huomattavia vaikutuksia niin HSL-talouteen kuin joukkoliikenteen käyttöön.

Koska liikenne-ennustemalli sisältää oletuksen joukkoliikennelippujen kysynnän hintajoustosta, olisi periaatteessa mahdollista toteuttaa herkkyystarkastelu ennakoituista tulevista lipunhintojen korotuksista, mutta se edellyttäisi arvioita lipunhintojen reaalista kehityksestä. Mahdollisuuksia tällaiseen tutkitaan tarkastelun seuraavalla päivityskerralla.

Kuntaosuuslaskelmissa tukeudutaan liikenne-ennustemallilla tuotettujen AHT- liikkumisjakaumaennusteiden avulla tuotettuihin muutostietoihin. Vaikka kustannusjaon perustana toimivissa liikkumisjakauksissa tukeudutaan soveltuvilta osin muutoksiin suhteessa nykytilaan, ei eri menetelmällä saatavien tulosten voida odottaa vastaavan lippulajitukimuksin eri ajankohtina tuotettavia tietoja täysin yksi yhteen.

Kiinteähintainen tarkastelu ei ota kantaa mahdollisiin reaalisiin hintasuhteiden muutoksiin esimerkiksi työvoima- ja pääomakustannusten muodostumisessa. HSL:n tuottavuusohjelman toteutus on huomioitua siten, että HSL:n yleiskustannukset odotetaan asettuvan aiempaa alemmalle tasolle, eikä niihin ennakoita tulevan muutoksia.

Bussien operointikustannukset muodostavat jatkossakin HSL:n talouden suurimman erän. Bussiliikenteen sopeutuksia on kohdennettu omina operoinnin kokonaisuuksinaan kuntaosuuslaskelmissa tarkasteltuihin linjastoihin liikenteen raiteille siirtymisten mukaisesti. Tarvittavan poikkeusliikenteen määrän arvioidaan vähentyvän suuresta poikkeusliikenteen vuodesta 2027.

Eri linjastojen ja infran kuntakohtaisia kustannusjakoja tarkentavien uusien liikkumisjakaumien lisäksi koko HSL-tason laskelmien keskeiset tarkennukset suhteessa aiempaan liittyvät infran ja varikoiden ylläpitokustannusten tarkentamiseen ajantasaisen tiedon perusteella. Myös infran ja operoinnin olemassa olevan pääoman kehitystä tarkasteltiin liikennemuotokohtaisen korkokannan keskimääräisen iän ja pääomavaltaisuuden perusteella.

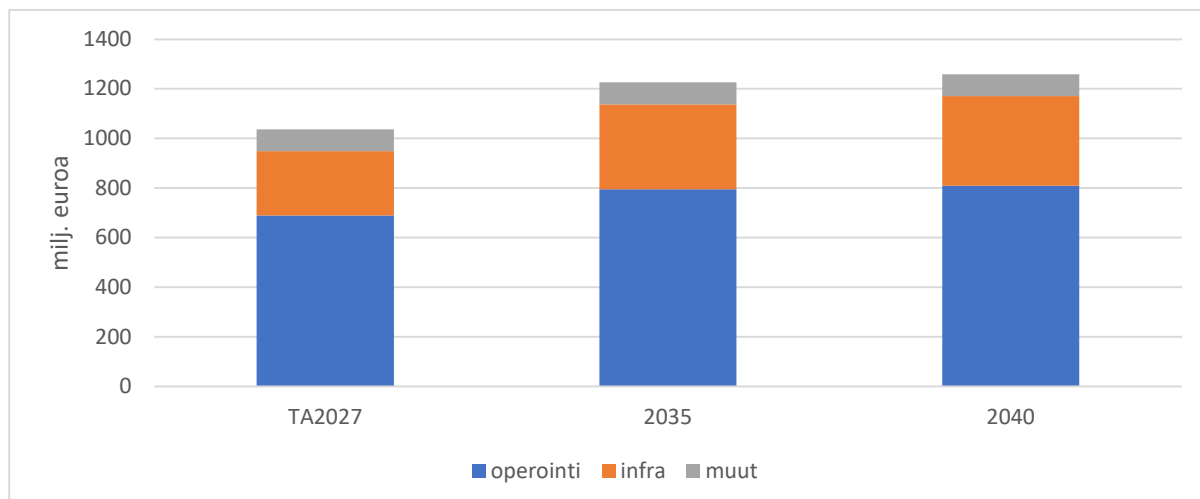
Lähijunaliikenteen juna- ja varikkoinvestointien näkymää on päivitetty tuoreempaa käsitystä vastaavaksi. Ennen 2040-lukua odotetaan toteutuvan aiemmin ennakoitujen kolmen sijaan kaksi lähijunaliikenteen varikkoa. Kaavoituksessa pisimmällä oleva pääradan varren varikko Keravan Jäspilässä ennakoitaan ensimmäisenä, 2030-luvun alussa, toteutuvaksi. Rantaradan varikko Vuohimäessä (tai Kaukalahdenmetsässä) otettaisiin käyttöön vuonna 2038.

HSL-alueen lähijunaliikenteeseen ennakoitaan tehtävän yksi 25 junayksikön hankinta ennen 2040-lukua. Tosiasiassa vaihtoehdot lähijunaliikenteen tulevaisuuden suhteen ovat vuonna 2026 vielä huomattavan avoinna. Lähijunaliikenteen tulevaisuuden järjestämistapoihin liittyy epävarmuuksia myös liikenne- ja viestintäministeriön tilaaman liikenteen osalta. Sen osuuden HSL:n lähijunaliikenteen kustannuksista odotetaan tarkastelussa pysyvän jokseenkin vakiona noin 10,5 %:ssa. Suuria valtakunnallisia ratahankkeita Länsi-, Lento- ja Itärataa sekä niiden potentiaalisia vaikutuksia HSL-talouteen ei ole toistaiseksi sisällytetty tarkasteluun.

HSL:n tilaaman junaliikenteen kustannusjakoon on joka tapauksessa tulossa huomattavia muutoksia Espoon kaupunkiradan käyttöönoton myötä. HSL-lähijunaliikenteen kustannusjakomallin on tarkastelussa pidetty nykyisen kaltaisena, vaikka siihen liittyy muutospaineita. Esimerkiksi uusien varikoiden kustannukset jaettaisiin näin ollen linjakohtaisten kilometrien suhteessa. Tarkan linjastokohtaisen jaon sijaan tarkastelussa on sovellettu riittävän suuntaa-antavaa ratasuuntaakohtaista aggregointia.

Muutoin tarkastelujen suurempien hankkeiden näkymä on pidetty sisällöltään pitkälti entistä vastaavana. Näkymä pohjautuu edelleen keskeisesti MAL 2023 -suunnitelmaan ja HSL:n linjasto 2040 -työhön. Lisäksi laskelmissa huomioidaan esimerkiksi Kaupunkiliikenne Oy:n 10-vuotisohjelmat. Nyt huomattavaa oli etenkin Junatien uusittavan metrosillan kustannusarvion tarkentuminen. Kokoluokaltaan pienempiä hankkeita voidaan odottaa puuttuvan etenkin 2030-luvun lopulta, jonne myöskään 10-vuotisohjelmat eivät vielä ulotu. Vaikka indeksikorjauksin voidaan huomioida yleinen kustannustason muutos, voivat kustannusarviot kuitenkin olla muutoin vanhentuneita erityisesti osalla vielä varhaisen suunnitteluvaiheen hankkeista.

Toisaalta ei liene erityisen todennäköistä, että tarkastelussa 2030-luvulle ennakoitu runsas suurempien hankkeiden näkymä toteutuisi verrattain nopeassa aikataulussa aivan sellaisenaan, varsinkin kun huomioidaan vallitseva julkisen talouden ja uudisasuntomarkkinoiden tila. Valtion on oletettu osallistuvan seudullisiin joukkoliikennehankkeisiin 30 %:n ja rautatiehankkeisiin 50 %:n rahoitusosuuksin. Hankenäkymän suurta kuvaa on tarkoituksenmukaista päivittää liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisen aikataulussa keväällä 2027.



Kuva 10. HSL:n keskipitkän aikavälin kustannusnäkökulma

Taulukko 6. Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2035 keskittyvän kasvun skenaariossa.

2035	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	262.6	88.4	82.7	2.2	12.5	10.1	4.6	0.7	5.1	468.9
Infrakust.	167.3	121.0	46.2	1.1	1.6	2.5	1.4	0.2	0.6	341.9
Operointi-kust.	460.2	166.4	110.4	4.8	13.2	17.4	11.9	2.5	8.5	795.4
Muut kust.	54.0	16.6	14.1	0.4	1.2	1.3	0.4	0.1	0.6	88.7
Kustannukset yht.	681.5	304.1	170.7	6.3	16.0	21.3	13.7	2.8	9.7	1226.0
Rah.tarve	418.9	215.7	88.0	4.2	3.5	11.1	9.1	2.2	4.6	757.2
Subv.-%	61.5%	70.9%	51.5%	65.6%	21.8%	52.3%	66.4%	76.6%	47.8%	61.8%

Taulukko 7. Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2040 keskittyvän kasvun skenaariossa.

2040	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	289.7	97.8	92.8	2.4	14.0	11.7	5.4	0.6	5.7	520.0
Infrakust.	179.4	128.7	45.5	1.2	1.9	2.8	1.5	0.2	0.7	361.8
Operointi-kust.	452.4	181.7	114.7	4.9	14.6	18.7	11.1	1.7	8.8	808.6
Muut kust.	54.2	16.3	14.4	0.4	1.2	1.3	0.4	0.1	0.5	88.7
Kustannukset yht.	686.0	326.7	174.6	6.4	17.7	22.8	13.0	2.0	10.1	1259.1
Rah.tarve	396.3	228.9	81.8	4.0	3.6	11.1	7.7	1.5	4.3	739.2
Subv.-%	57.8%	70.1%	46.9%	63.0%	20.4%	48.7%	58.9%	72.1%	43.2%	58.7%

Keskittyvän maankäyttöskenaarioiden voimakas väestönkasvu yhdistettynä infran ja operoinnin pääomakustannusten korkoerien pienenemiseen sekä 2030-luvun loppupuolen peruskorjaustietojen puuttumiseen tuottaa laskelmissa vuoteen 2040 ainakin näennäistä subventioasteiden laskua. Espoossa subventioaste

alenee hitaammin, mikä on seurausta Leppävaara-Matinkylä-pikaraitiotiehankkeesta ja toisaalta liikenne-ennustemallin ennustamasta espooalaisten kasvavasta osuudesta bussiliikenteen käyttäjissä. Sen sijaan Helsingin ja Vantaan väestönkasvu ja sitä seuraava joukkoliikenteen käyttö ovat skenaariossa sen verran nopeita, että subventioaste ehtisi alentua huomattavasti vain viiden vuoden aikajänteellä.

Taulukko 8. Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2035 hidastuvan kasvun skenaariossa.

2035	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	261.4	87.3	75.5	2.1	11.7	8.8	3.7	0.7	4.5	455.6
Infrakust.	170.4	120.8	43.8	1.1	1.6	2.3	1.2	0.2	0.5	341.9
Operointi-kust.	466.4	167.9	105.9	4.8	13.1	15.7	10.9	2.7	8.1	795.4
Muut kust.	54.0	16.6	14.1	0.4	1.2	1.3	0.4	0.1	0.6	88.7
Kustannukset yht.	690.8	305.3	163.8	6.3	15.9	19.4	12.4	3.0	9.2	1226.0
Rah.tarve	429.4	218.1	88.3	4.2	4.2	10.6	8.7	2.3	4.7	770.4
Subv.-%	62.2%	71.4%	53.9%	67.1%	26.3%	54.6%	70.0%	77.8%	50.8%	62.8%

Taulukko 9. Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2040 hidastuvan kasvun skenaariossa.

2040	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	267.9	89.6	77.5	2.1	11.9	8.9	3.8	0.7	4.6	467.2
Infrakust.	187.8	124.1	42.9	1.2	1.7	2.3	1.1	0.2	0.6	361.8
Operointi-kust.	468.5	176.4	108.2	4.7	14.7	15.6	9.9	2.0	8.5	808.6
Muut kust.	54.2	16.3	14.4	0.4	1.2	1.3	0.4	0.1	0.5	88.7
Kustannukset yht.	710.5	316.8	165.5	6.3	17.6	19.2	11.4	2.3	9.6	1259.1
Rah.tarve	442.6	227.1	88.0	4.1	5.7	10.2	7.6	1.7	4.9	792.0
Subv.-%	62.3%	71.7%	53.2%	65.8%	32.4%	53.3%	66.5%	71.2%	51.5%	62.9%

Skenaariotarkastelu tuo näkyväksi väestönkasvun myös HSL-talouden näkökulmasta huomattavan merkityksen. Identtisellä joukkoliikenteen tarjonnalla kuntaosuus rahoitettava osuus luonnollisesti kasvaa kasvun skenaariossa. Keskeinen havainto on myös se, kuinka hidastuvalla kasvulla Helsingin osuudet seudun joukkoliikennematkustamisesta sekä siten myös niin kustannuksista kuin lipputuloista kasvavat. Hidastuvan kasvun tapauksessa joukkoliikenteen subventioaste jatkaa kasvuaan vuoteen 2040, vaikka tarkastelusta puuttunee ainakin pidemmällä tulevaisuudessa odottavia peruskorjauksia.

Lähitulevaisuudessa on tarkoitus edistää HSL:n keskipitkän aikavälin yhdistetystä talouskehikosta muodostettavan, laajemmin jakokelpoisen otoksen kehittämistä. Tarkasteluihin on tarkoitus lisätä myös las-
kutettujen infrakulujen ja infrakustannusten välistä kuntakohtaista vertailua. Lisäksi käynnissä on myös keskipitkän aikavälin taloustarkasteluja potentiaalisesti palvelevaa eri aikajänteiden kysyntäennusteiden integraatiota edistävää kehitystyötä. Päivitetty hankenäkymä ja tuorempi näkemys potentiaalisesta maankäytön kehityksestä saataneen sisällytettyä tarkasteluihin viimeistään vuosien 2028-30 alustavaan talous- ja toimintasuunnitelman yhteydessä.

LIITE 1:

Tuloslaskelma alustavat 2027-2029

x 1 000 €	OVK1			ERO TAE2027 / OVK1_2026			ERO TS 2028/TAE 2027			ERO TS 2029/TS 2028		
	TP2025	TA2026	2026	TAE 2027	€	%	TS 2028	€	%	TS 2029	€	%
Toimintatuotot	925 843	990 072	993 232	1 060 616	67 385	6,8 %	1 077 339	16 723	1,6 %	1 128 359	51 020	4,7 %
Lipputulot yhteensä	389 776	407 638	411 001	418 498	7 497	1,8 %	447 500	29 002	6,9 %	476 000	28 500	6,4 %
Muut myyntituotot yhteensä	1 269	1 380	1 380	1 283	-97	-7,1 %	1 360	77	6,0 %	1 360		0,0 %
Kuntaosuudet	506 439	556 185	556 185	614 029	57 844	10,4 %	599 655	-14 374	-2,3 %	621 081	21 425	3,6 %
Muut myyntituotot	4 348	6 358	6 154	8 000	1 846	30,0 %	9 002	1 002	12,5 %	9 731	729	8,1 %
Tuet ja avustukset	4 870	4 950	4 950	4 950		0,0 %	4 950		0,0 %	4 950		0,0 %
Vuokratuotot	2 586	3 058	3 058	3 057	-2	0,0 %	3 299	242	7,9 %	3 365	66	2,0 %
Muut toimintatuotot	16 555	10 503	10 503	10 800	297	2,8 %	11 573	773	7,2 %	11 873	300	2,6 %
Toimintakulut	-955 798	-989 925	-992 428	-1 044 740	-52 312	5,3 %	-1 060 799	-16 058	1,5 %	-1 111 817	-51 018	4,8 %
Henkilöstökulut	-31 546	-34 922	-34 922	-33 000	1 922	-5,5 %	-34 000	-1 000	3,0 %	-34 500	-500	1,5 %
Palvelujen ostot	-913 346	-944 409	-947 492	-1 001 156	-53 665	5,7 %	-1 015 551	-14 395	1,4 %	-1 065 356	-49 804	4,9 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-361 000	-363 964	-368 365	-391 368	-23 003	6,2 %	-373 977	17 390	-4,4 %	-366 786	7 191	-1,9 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-102 011	-101 980	-104 411	-113 203	-8 792	8,4 %	-118 893	-5 690	5,0 %	-120 418	-1 525	1,3 %
Metrolinjan operointikustannukset	-59 738	-62 334	-61 755	-62 231	-476	0,8 %	-63 662	-1 431	2,3 %	-64 900	-1 238	1,9 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-76 502	-85 052	-83 707	-92 664	-8 958	10,7 %	-97 634	-4 970	5,4 %	-118 075	-20 441	20,9 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-5 117	-5 618	-5 281	-7 057	-1 776	33,6 %	-7 284	-226	3,2 %	-8 954	-1 670	22,9 %
Pikaraitioliikenteen operointikustannukset	-21 240	-23 927	-22 471	-26 247	-3 776	16,8 %	-27 588	-1 341	5,1 %	-31 896	-4 309	15,6 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-625 607	-642 875	-645 989	-692 770	-46 781	7,2 %	-689 039	3 732	-0,5 %	-711 030	-21 991	3,2 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-11 526	-10 548	-10 548	-9 205	1 342	-12,7 %	-10 301	-1 096	11,9 %	-10 334	-32	0,3 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-14 770	-15 912	-15 912	-17 259	-1 347	8,5 %	-19 735	-2 476	14,3 %	-26 788	-7 053	35,7 %
Metrolinjan infrapalvelut	-161 908	-160 619	-160 619	-162 914	-2 295	1,4 %	-175 937	-13 023	8,0 %	-182 432	-6 494	3,7 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-29 507	-32 545	-32 545	-42 875	-10 330	31,7 %	-45 049	-2 174	5,1 %	-58 815	-13 767	30,6 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-615	-963	-963	-980	-17	1,8 %	-699	280	-28,6 %	-615	84	-12,0 %
Pikaraitioliikenteen infrapalvelut	-18 145	-26 083	-26 083	-22 313	3 770	-14,5 %	-20 862	1 451	-6,5 %	-20 366	496	-2,4 %
Muut infrapalvelut	-2 497	-2 314	-2 314	-2 547	-233	10,1 %	-2 598	-51	2,0 %	-2 650	-52	2,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-238 968	-248 983	-248 983	-258 093	-9 109	3,7 %	-275 182	-17 089	6,6 %	-302 000	-26 818	9,7 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-48 771	-52 551	-52 519	-50 293	2 226	-4,2 %	-51 331	-1 038	2,1 %	-52 326	-995	1,9 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-982	-845	-845	-853	-8	0,9 %	-839	14	-1,6 %	-839		0,0 %
Vuokratulot	-6 120	-6 032	-5 454	-5 979	-526	9,6 %	-6 325	-346	5,8 %	-6 818	-492	7,8 %
Muut kulut	-3 804	-3 716	-3 716	-3 752	-36	1,0 %	-4 083	-331	8,8 %	-4 304	-221	5,4 %

LIITE 1:

Tuloslaskelma alustavat 2027-2029

x 1 000 €	TP2025	TA2026	OVK1 2026	TAE 2027	ERO TAE2027 / OVK1_2026		TS 2028	ERO TS 2028/TAE 2027		TS 2029	ERO TS 2029/TS 2028	
					€	%		€	%		€	%
Toimintakate	-29 956	147	803	15 876	15 073	1876,7 %	16 541	665	4,2 %	16 542	2	0,0 %
Rahoitustuotot ja -kulut	1 108	3 861	3 861	500	-3 361	-87,0 %	500		0,0 %	500		0,0 %
Vuosikate	-28 847	4 008	4 664	16 376	11 712	251,1 %	17 041	665	4,1 %	17 042	2	0,0 %
Poistot	-17 225	-18 628	-18 628	-19 023	-394	2,1 %	-19 687	-665	3,5 %	-19 689	-2	0,0 %
Tilikauden tulos	-46 073	-14 620	-13 964	-2 647	11 318	-81,0 %	-2 647		0,0 %	-2 647		0,0 %
Tilikauden yli-/alijäämä	-46 073	-14 620	-13 964	-2 647	11 318	-81,0 %	-2 647		0,0 %	-2 647		0,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	96,9 %	100,0 %	100,1 %	101,5 %		101,6 %		101,5 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	419 404	433 887	437 047	446 587		477 684		507 279
- ilman kuntaosuuksia, %	43,9 %	43,8 %	44,0 %	42,7 %		45,0 %		45,6 %
Toimintakate, %	-3,2 %	0,0 %	0,1 %	1,5 %		1,5 %		1,5 %
Vuosikate, %	-3,1 %	0,4 %	0,5 %	1,5 %		1,6 %		1,5 %
Vuosikate / Poistot, %	-167,5 %	21,5 %	25,0 %	86,1 %		86,6 %		86,6 %

1 000 €	2025	TA2026	OVK1 2026	TAE2027	TS2028	TS2029
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate*)	-28 847	4 008	4 664	16 376	17 041	17 042
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-23 208	-25 400	-22 000	-24 000	-22 000	-20 000
Rahoitusosuudet investointimenoihin	1 356					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	43					
Toiminnan ja investointien rahavirta	-50 657	-21 392	-17 336	-7 624	-4 959	-2 958
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263
Lyhytaikaisten lainojen muutos						
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset	-12 293	3 410	2 675	10 240	7 575	5 574
Rahavarojen muutos	-68 213	-23 246	-19 924	-2 647	-2 647	-2 647
Rahavarat 31.12 **)	56 589	54 064	36 664	34 017	31 370	28 723
Rahavarat 1.1	124 802	77 309	56 589	36 664	34 017	31 370
Investointien tulorahoitus %	-132,0 %	15,8 %	21,2 %	68,2 %	77,5 %	85,2 %
Kassan riittävyys, pv	21,6	19,9	13,5	11,9	10,8	9,4

*) Vuosikate muodostuu toimintatulojen ja -kulojen erotuksena, joista erittely tuloslaskelmassa edellisellä sivulla.

***) Rahavarat sisältävät kassavarat sekä mahdolliset sijoitukset.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Yleiskuva TTS-kauden 2027–2029 palvelutasomuutoksista

TTS-kautta 2027–2029 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. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioastetavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti (yhteensä 1 milj. euroa) liikenteen poikkeusjärjestelyiden osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna.

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.

HSL:n strategiassa vuosille 2026–2029 tavoitellaan helppoa liikkumista, yhteiskunnallista vaikuttavuutta, tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja ja tuottavuudella tilaa uudistumiselle. Osana strategiaa on tuottavuushanke, jolla tavoitellaan yhteensä 12 miljoonan euron säästöjä vuosittaisista operointikustannuksista vuoteen 2029 mennessä verrattuna keväällä 2025 laadittuun alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiseen kustannusennusteeseen. Jo ennen vuotta 2027 päätetyt ja osittain toteutuneet toimenpiteet kattavat kokonaisuudesta noin 5,6 miljoonaa euroa. Erikseen tehtyjen säästötoimenpiteiden lisäksi tuottavuuden parantamista tavoitellaan toiminta- ja taloussuunnitelman vuosina tehtävien alueellisten linjastosuunnitelmien kautta.

Ostoliikennesopimusten piirissä olevan metro-, lähijuna-, raitio-, pikaraitio-, bussi- ja lauttaliikenteen osalta muutokset suunnitelmakaudella ovat seuraavat:

Muutokset vuonna 2027

Junatien metrosillan uusiminen (yhteensä 15 milj. euroa)

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, Kulosaareen ja Sörnäisiin. Sillan uusimistöiden yhteydessä on suunniteltu toteutettavaksi myös Sörnäisten metroaseman perusparannus ja muita siltatöitä Kalasataman ja Herttoniemen välillä. Suunnitelmien tarkentuessa tarkastelemme vielä mahdollisuutta liikennöidä osan katkon ajasta Sörnäisiin tai Kulosaareen asti.

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.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

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 10 400 000 € lisäyksen bussiliikenteen operointikustannuksiin, ja noin 3 000 000 euron välilliset kustannukset 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. Sillan uusimistöiden yhteydessä on suunniteltu toteutettavaksi myös Sörnäisten metroaseman perusparannus ja muita siltatöitä Kalasataman ja Herttoniemen välillä. Metroliikenne tulee tämänhetkisen tiedon mukaan kulkemaan idässä Vuosaaresta ja Mellunmäestä Herttoniemeen 10 min vuorovälillä per linja (Itäkeskus-Herttoniemi 5 min vuorovälillä) sekä välillä Kivenlahti-Hakaniemi 5 min vuorovälillä. Suunnitelmien tarkentuessa tarkastelemme vielä mahdollisuutta liikennöidä osan katkon ajasta Sörnäisiin tai Kulosaareen asti.

- Harventuneesta vuorovälistä koituu arviolta noin 800 000 euron nettosäästöt metron operointikustannuksista vuonna 2027.

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset bussiliikenteeseen

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

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

- Kustannusvaikutus noin 5 930 000 € vuonna 2027 (Helsingin sisäinen liikenne)

Varaudutaan vahvistamaan bussiliikennettä Itä-Helsingin ja pääradan juna-asemien välillä. Varaudutaan vahvistamaan bussiliikennettä Herttoniemen ja Pasilan välillä. Palvelua tarjotaan koko metrokatkon ajan. Suunnitelmia tarkennetaan katkon ajankohdan tarkentuessa. Lisäksi varaudutaan mahdollisesti toteutettavan Herttoniemenrannan lauttayhteyden lisäkustannuksiin. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioastetavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti näiden varaumien osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna. Riskitason noston myötä myöskään mahdollisen Herttoniemenrannan lauttayhteyden lisäkustannuksiin ei olla varauduttu.

- Kustannusvaikutus noin 3 470 000 € vuonna 2027 (Helsingin sisäinen liikenne)
- Kustannusvaikutus noin 550 000 € vuonna 2027 (Vantaan suunnan seutuliikenne)
- Kustannusvaikutus noin 450 000 € vuonna 2027 (Poikittainen seutuliikenne)

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset raitioliikenteeseen

Raitioliikennettä vahvistetaan Laajasalon sekä Kalasataman ja keskustan välillä. Linjan 12 vuoroväliä tiennetään metrokatkon aikana tiheimmillään jopa 5 minuuttiin. Linja 13 jatketaan Kalasataman metroaseman sulusta alkaen Nihdistä Hakaniemen ja Päärautatieaseman kautta Kolmikulmaan ja linjan vuoroväli on tiheimmillään 7,5 minuuttia. Linjan reitti lyhenee takaisin Nihtiin metron poikkeusten jälkeen. Tarjoituksena on tarjota metron poikkeusten ajan raitioliikenteellä tiheällä vuorovälillä suora keskustayhteys Laajasalosta ja Kalasatamasta.

- **Kustannusvaikutus 1 715 000 € vuonna 2027 (raitoliikenne)**

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Metroliikenne

Metroliikenne ei varauduta tarjonnan lisäykseen.

Junatien metrosillan uusimisen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Metroliikenne tulee tämänhetkisen tiedon mukaan kulkemaan idässä Vuosaaresta ja Mellunmäestä Herttoniemeeseen 10 min vuorovälillä per linja (Itäkeskus-Herttoniemi 5 min vuorovälillä) sekä välillä Kivenlahti-Hakaniemi 5 min vuorovälillä. Suunnitelmien tarkentuessa tarkastelemme vielä mahdollisuutta liikennöidä osan katkon ajasta Sörnäisiin tai Kulosaareen asti.

- Harventuneesta vuorovälistä koituu arviolta noin 800 000 euron nettosäästöt metron operointikustannuksista vuonna 2027.

Lähijunaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuoteen 2027 asti. Lisäksi yhden tai kahden vuorokauden pituisia 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.

Leppävaaran ja Espoon keskuksen väliselle osuudelle saadaan käyttöön neljä raidetta syksyllä 2027. Tällöin Leppävaaran kaupunkiradan junien reitti pitenee Espoon keskukseen asti. Kaupunkirataa pitkin kulkevat junat ajetaan linjatunnuksella E, ja ne pysähtyvät jokaisella asemalla. E-junien vuoroväli on 10 minuuttia ma-pe noin klo 6–21, lauantaisin noin klo 9–21 ja sunnuntaisin noin klo 10–21. Muina aikoina vuoroväli on 15-30 minuuttia, ja yöaikaan sekä varhaisaamuisin liikennöidään edelleen vain Kirkkonummelle asti kulkevia L-junia kaupunkiraiteita pitkin 30 minuutin vuorovälillä.

Kirkkonummen suunnan junaliikenne kulkee kaukoliikenteen raiteita pitkin linjatunnuksella U, ja pysähtymispaikat ovat Pasila, Huopalahti, Leppävaara, Kauniainen, Espoon keskus, Kauklahti, Masala, Jorvas ja Tolsa. U-junien vuoroväli on jatkossa 15 minuuttia ma-pe noin klo 6–21, lauantaisin noin klo 9–21 ja sunnuntaisin noin klo 10–21. Muina aikoina vuoroväli on 30 minuuttia, ja yöaikaan sekä varhaisaamuisin liikennöidään edelleen Kirkkonummelle asti kulkevia L-junia kaupunkiraiteita pitkin 30 minuutin vuorovälillä.

Siuntion suunnan junaliikenne järjestetään jatkossa pääsääntöisesti Kirkkonummen ja Siuntion välillä kulkevalla erillisellä Y-junalla, joka mahdollistaa junakaluston mahdollisimman tehokkaan käytön, kun kaluston kokonaistarve kasvaa Espoon kaupunkiradan käyttöönoton myötä. Y-junilla on vaihtoyhteys Kirkkonummella U-junien kanssa, ja ne liikennöivät arkisin kerran tunnissa noin klo 6–20.

Mankinjoen ratasillan korjaukset

Kauklahden länsipuolella sijaitsevan Mankinjoen ratasillan ja sen tulopenkereiden stabiliteetin parantaminen aiheuttaa noin kahden kuukauden mittaisia yksiraiteisuuksia Kauklahden ja Masalan välillä huhtikuusta kesäkuulle vuosina 2027 ja 2028. Yksiraiteisuus aiheuttaa tarvetta muutoksiin E-, U-, L- ja Y-junien tarjontaan ja aikatauluihin vuonna 2027.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Raitioliikenne

Kruunusiltojen 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 liikennöintiäika on varhaisaamusta noin klo 21 asti joka päivä. Linja 12 kulkee Laajasalon Yliskylän ja Rautatientorin välillä Korkeasaaren, Nihdin ja Hakaniemen kautta. Linjan 12 alustavat liikennöintiajat ovat varhaisaamusta kello kahdeksaan asti yöllä. Vuonna 2027 linjojen vuoroväleissä on poikkeuksia Junatien metrosillan uusimisen aiheuttaman metrokatkon takia.

Kustannuslaskelmassa on huomioitu vain linjojen suunniteltu perusliikenne. Junatien työmaan aiheuttamat poikkeukset sisältyvät Junatien kustannuslaskelmien alle.

- Kustannusvaikutus 10 355 000 € vuosittain (sis. kalustokustannukset, raitioliikenne)

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset raitioliikenteeseen

Raitioliikennettä vahvistetaan Laajasalon sekä Kalasataman ja keskustan välillä. Linjan 12 vuoroväliä tiennetään metrokatkon aikana tiheimmillään jopa 5 minuuttiin. Linja 13 jatketaan Kalasataman metroaseman sulusta alkaen Nihdistä Hakaniemen ja Päärautatieaseman kautta Kolmikulmaan ja linjan vuoroväli on tiheimmillään 7,5 minuuttia. Linjan reitti lyhenee takaisin Nihtiin metron poikkeusten jälkeen. Tarkoituksena on tarjota metron poikkeusten ajan raitioliikenteellä tiheällä vuorovälillä suora keskustayhteys Laajasalosta ja Kalasatamasta.

- Kustannusvaikutus 1 715 000 € vuonna 2027 (raitoliikenne)

Länsiratikoiden rakennustyöt Runeberginkadulla

Runeberginkatu katkeaa raitioliikenteeltä jo syyskuusta 2026, kun Länsiratikoiden rakennustyöt alueella käynnistyvät. Koko Runeberginkadun mittainen katko jatkuu arviolta vuoden 2027 marraskuuhun saakka.

Katkon aikana linjat 1 ja 2 siirtyvät kulkemaan Runeberginkadun sijaan Mannerheimintietä pitkin. Tässä yhteydessä linjojen 4 ja 10 vuoroväliä harvennetaan arjessa 10 minuuttiin, jotta Mannerheimintien raitioliikenne säilyy sujuvana lisääntyvästä raitioliikenteestä huolimatta. Linja 8 liikennöi ainoastaan Arabian ja Oopperan väliä. Katkon aikana linjan 5 liikenne kokopäiväistetään ja reittiä jatketaan Päärautatieasemalta Kampin kautta Jätkäsaaren linjalta 8 vapautuneelle päätepysäkille. Linjan 5 on tarkoitus korvata Jätkäsaaren ja Ruoholahden välistä yhteyttä linjan 8 puuttuessa alueelta, sekä tarjota Katajanokalle lisäkapasiteettia linjan 4 vuorovälin ollessa harvennettu. Samalla linja tarjoaa Jätkäsaaresta toivottua lisäkapasiteettia keskustan suuntaan. Viikonloppuisin linja 5 jatketaan Jätkäsaareissa linjatunnuksella 5T Länsiterminaalille, kuten linja 8 on jatkettu. Yhteydestä Jätkäsaaren ja Töölön välillä tulee katkon ajaksi vaihdollinen, mikä pidentää matka-aikoja muutamilla minuuteilla.

Marraskuussa 2027 Runeberginkadun tulisi aueta pohjoisosaltaan niin, että linja 8 pääsee taas kulkemaan omaa reittiään. Linjojen 1 ja 2 poikkeusreitti jatkuu kuitenkin alkukevääseen 2028 Caloniuksenkadun ja Arkadiankadun välisen alueen ollessa yhtä katki raitioliikenteeltä. Täten myös linjojen 4 ja 10 arki vuorovälin harvennus jatkuu. Linja 5 jatkaa kokopäiväistä kulkuaan tarjoten Katajanokan ja keskustan välille tarvittavaa lisäkapasiteettia. Linjan reitti kuitenkin lyhenee takaisin Katajanokan terminaalin ja Päärautatieaseman välille, kun linja 8 palaa palvelemaan Jätkäsaarta.

- Kustannusvaikutus -417 000 € vuonna 2027 ja -117 000 € vuonna 2028 (raitoliikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Reijolankadun työmaa

Reijolankadulle rakennetaan kevään 2027 aikana yhteiskäyttöiset bussi- ja ratikkapysäkit. Remontin arviolta muutaman kuukauden keston aikana linja 3 kulkee Nordenskiöldinkatua Oopperalle ja linjan 7 reitti lyhenee Itä-Pasilaan. Samalla linjan 2 päätepysäkki on siirrettävä Messukeskukselta Ratapihantielle, jotta linja 7 voi kulkea Messukeskuksen rataosuutta pitkin Ratapihantielle. Työmaan aikana Pasilan ja Meilahden välinen yhteys jää ainoastaan bussiliikenteellä palveltavaksi, tai vaihdolliseksi raitioliikenteellä. Kallio-Alppilan ja Meilahden välinen yhteys muuttuu työmaan ajaksi raitioliikenteellä vaihdolliseksi.

- Kustannusvaikutus –270 000 € vuonna 2027 (raitoliikenne)

Pikaraitiolinja 15

Iltapäiväruuhkaan tehdään pieniä muutoksia syksystä 26 alkaen. 6min vuorovälin osuutta lyhennetään ja vapautuneilla suoritteilla tihennetään päiväliikenteen 10min vuoroväliä 7,5min vuoroväliksi. Sunnuntaisin liikenne lopetetaan tuntia nykyistä aikaisemmin matalan kysynnän takia, tämä muutos tarjoaa maanantain aamuyöllä hieman pidemmän huoltokatkon, mikä helpottaa radan kunnossapitoa. Muutoksilla ei ole merkittävää vaikutusta suoritteisiin tai operointikustannuksiin.

Kustannukset nousevat edellisvuodesta vaunujen siirtyessä vaiheittain takuusta kunnossapitosopimuksen piiriin.

Kesällä 27 varaudutaan Länsiratikoiden rakentamiseen aiheuttamiin vaikutuksiin. Kesällä 27 tulee noin 10 viikon liikennöintikatko (kesäkuun alusta alkaen) Vihdintien liikenneympyrän kohdalle. Raitiolinja 15 liikennöi katkon aikana idässä Itäkeskuksesta Vihdintien pysäkillä asti ja lännessä Keilaniemestä Kutomotien pysäkillä asti. Linjalla 15 liikennöimättä jäävä osuus on lyhyt, vain noin 800 metriä. Kummallakin puolella liikennöidään katkon aikana 10min vuorovälillä. Katkoa varten ei hankita korvaavaa liikennettä, sillä junat sekä linjat 59 ja 200 tarjoavat vaihtoehtoiset reitit. Linjan 15 katko ei todennäköisesti aiheuta kustannuksia, sillä korvaavaa liikennettä ei hankita ja suoritteet eivät muutu merkittävästi.

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 59 Herttoniemi (M) - Kalasatama (M) - Pasila - Konala - Malminkartano

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Varaudutaan lisäämään tarjontaa linjalle 59 vuoden 2027 alusta alkaen kasvaneiden matkustajamäärien ja ajoaikojen vuoksi. Linjojen 500 ja 510 palattua Aleksis Kiven kadulle linja 59 on ruuhka-aikaan kuormittunut etenkin Herttoniemen ja Pasilan välillä. Välillä kaikki matkustajat eivät ole mahtuneet ruuhka-aikana linjan kyytiin, joten tiheämmällä vuorovälillä voidaan vastata kasvaneeseen kysyntään. Lisäksi autopäivälisäys parantaa linjojen täsmällisyyttä ja vähentää riskiä myöhästymisten ketjuuntumiselle, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna. Lisääntynyt täsmällisyys ja suurempi varmuus kyytiin mahtumisesta parantavat asiakkaiden kokemusta linjan luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus noin 150 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linjat 311 Kaivoksela–Myyrmäki–Hämeenkylä, 335 Linnainen–Myyrmäki–Askisto, 434 Kivistö–Keimolanmäki, 566 Martinlaakso–Espoon keskus, 572 Mellunmäki–Hakunila–Martinlaakso, 583 Aviapolis–Martinlaakso–Perusmäki ja 584 Aviapolis–Martinlaakso–Kalajärvi

Järjestellään uudelleen Espoon ja Vantaan rajan ympäristössä, Kehä III:n varren työpaikka-alueiden ympäristössä sekä Kivistössä liikennöivien liityntä- ja poikittaislinjojen tarjontaa Pohjois-Espoossa ja Länsi-Vantaalla syysliikenteen alusta 2027. Samanaikaisesti osa alueen liikennöintisopimuksista uusiutuu. Muutoksiin on jo varauduttu liikenteen kilpailutuksessa. Muutoksilla kohdennetaan tarjontaa paremmin kysyntää vastaavaksi.

- Kustannusvaikutus yhteensä noin -60 000 € vuonna 2027 ja noin -160 000 € vuositasolla
 - Vantaan sisäinen liikenne noin -150 000 € vuonna 2027 ja noin -384 000 € vuositasolla
 - Poikittainen seutulienne noin 90 000 € vuonna 2027 ja noin 224 000 € vuositasolla

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 myöhästymisten ketjuuntumiselle, 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 seutulienne noin 120 000 € vuonna 2027 ja noin 350 000 € vuositasolla

Runkolinja 560 Rastila (M) - Vuosaari (M) - Kontula (M) - Malmin as. - Kuninkaantammi - Myyrmäki as. - Honkasuo

Lisätään arkiliikenteeseen tarjontaa runkolinjalle 560 liikennöintisuunnitelman mukaisesti 01/2027 alkaen kasvaneen kysynnän ja kapasiteettihaasteiden vuoksi. Vuorovälin tihennys 10 minuutista 8 minuuttiin ruuhka-aikoina näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna matkustusmukavuuden ja spontaanin matkustamisen näkökulmasta.

Vuorovälitihennyksen lisäksi varaudutaan lisäämään autopäivä kesäliikenteeseen jokaiselle päivätyypille, sekä talviliikenteen lauantapäivälle kasvaneiden ajoaikojen ja matkustajamäärien vuoksi 01/2027 alkaen. Autopäivälisäys parantaa runkolinjan 560 täsmällisyyttä ja vähentää riskiä lähtöjen ketjuuntumiselle, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna, ja täten parantaa myös asiakkaiden kokemusta linjojen luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus vuorovälitihennyksen osalta vuonna 2027 ja vuositasolla noin 300 000 €. Kustannusvaikutus autopäivälisäysten osalta kesä- ja lauantailiikenteeseen vuonna 2027 ja vuositasolla noin 50 000 € (poikittainen seutulienne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Linjat 571 Tikkurila - Ylästö - Martinlaakso as. - Myyrmäki as., ja 574 Peijas - Leinelä - Ruskeasanta – Aviapolis - Ylästö - Martinlaakso as. - Myyrmäki as.

Varaudutaan lisäämään autopäivä arkeen ja lauantaille linjojen talviaikataulukkaavioon 01/2027 alkaen kasvaneiden ajoaikojen ja matkustajamäärien vuoksi. Kasvaneet ajoajat eivät mahdollista enää nykyisen palvelutason ylläpitämistä ilman autopäivälisäystä. Autopäivälisäys parantaa linjojen täsmällisyyttä ja vähentää riskiä lähtöjen ketjuuntumisille, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna, ja täten parantaa myös asiakkaiden kokemusta linjojen luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus vuonna 2027 ja vuositasolla 125 000 € (Vantaan sisäinen liikenne)

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)

Linja 643 Hyrylä–Ruskeasanta–Hakaniemi

Varaudutaan lisäämään linjan 643 vuorotarjontaa aamu- ja iltapäiväruuhkissa 8/2027 alkaen 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)

Laajasalon uuden linjaston käyttöönotto Kruunusiltojen raitioliikenteen käynnistyessä

Kruunusiltojen käyttöönoton yhteydessä otetaan käyttöön Laajasalon linjastosuunnitelman (HSLH 13.9.2022) mukainen linjasto liikennöintisuunnitelmassa 2026–2027 (HSLH 21.01.2026) tehdyin muutoksin. Bussiliikenteen operointikustannukset vähenevät linjastomuutosten myötä.

- Kustannusvaikutus noin -2 350 000 € vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Kantvikin koulun väistön aiheuttamat lisäliikennetarpeet

Varaudutaan tarjoamaan lisäliikennettä kapasiteetin varmistamiseksi Kantvikin suunnan koululaislinjoilla, sillä osa Kantvikin koulun oppilaista käy vuoden 2027 ajan koulua väistötiloissa Kirkkonummen keskustan alueella. Lisäliikennetarve koskee vain Kirkkonummen kunnan koulupäiviä.

- Kustannusvaikutus noin 75 000 € vuonna 2027 (Kirkkonummen sisäinen liikenne)

Kirkkonummen ja Länsimetron välisten liityntälinjojen tarjonnan muutokset

U-junien vuorovälin muuttuessa 30 minuutista 15 minuuttiin syksyllä 2027 toteutetaan muutoksia Kirkkonummen ja Länsimetron välisten liityntälinjojen liikennöintiin. Bussiliikenteen operointikustannukset vähenevät liityntälinjojen tarjonnan muutosten myötä.

- Kustannusvaikutus noin -40 000 € vuonna 2027 ja -90 000 € vuositasolla (Kirkkonummen suunnan seutulinjat)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Siuntion asuntomessut kesällä 2027

Varaudutaan tarjoamaan joukkoliikenneyhteyksiä Siuntion Pikkalassa kesällä 2027 järjestettävälle asuntomessuille. Asuntomessut osuvat Espoon kaupunkiradan rakentamisen aikaisen junakatkon ajalle. Bussiyhteyksiä on suunniteltu lähtökohtaisesti ajettavan välillä Espoonlahden metroasema – Störsvik.

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

Kaukalahden ja Espoonlahden välisen tarjonnan muutokset

Junien aikataulurakenteen muuttuessa syksyllä 2027 tarkastellaan mahdollisia muutoksia Kaukalahden ja Espoonlahden välisten linjojen 162, 163, 165 tarjontaan, samalla poistaen tarjonnan päällekkäisyyttä linjojen yhteisellä osuudella.

- Kustannusvaikutus noin -25 000 € vuonna 2027 ja -60 000 € vuositasolla (Espoon sisäinen liikenne)

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.

Eryteisesti Hakunilantie ja sen varrella olevan Kehä III ylittävän sillan purkaminen vuonna 2027 aiheuttaa merkittäviä operointikustannuksia linjoilla, jotka liikennöivät alueella. Kustannuksia on kokonaisuudessaan pyritty jo ajamaan alas leikkaamalla runkolinjan 570 palvelu Lentoaseman sijaan Pakkalaan, jolla säästetään varaumasta vuositasolla n. 700 000 €.

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 merkittävät vaikutukset asiakaskokemukseen sitä heikentäen korvaavista järjestelyistä huolimatta. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioastetavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti näiden varaumien osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna.

- Kustannusvaikutus noin 3 810 000 € vuonna 2027.
 - Vantaan sisäiset linjat noin 1 640 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 1 500 000 €
 - Poikittainen seutulienne noin 670 000 €

Mäkelänkadun perusparannustyö

Varaudutaan Mäkelänkadun perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen syksyn 2025 – syksyn 2027 välisenä aikana. Työmaan aikana Mäkelänkatu on muuttunut 1+1-kaistaiseksi suuntaansa, millä on merkittävä bussiliikennettä hidastava vaikutus. Työmaiden aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin. Mäkelänkadulla bussiliikennettä on paljon, joten negatiiviset vaikutukset ovat kokoluokaltaan merkittäviä.

- Kustannusvaikutus noin 790 000 € vuonna 2027
 - Helsingin sisäiset linjat noin 490 000 €

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

- Vantaan suunnan seutulinjat noin 300 000 €

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä. Länsiratikoiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreitit 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. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioasetustavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti näiden varaumien osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna.

- Kustannusvaikutus noin 1 620 000 € vuonna 2027.
 - Helsingin sisäiset linjat noin 889 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat noin 103 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 505 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 123 000 €

Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen aikaiset järjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen hidastumiseen ja reittimuutoksiin Pohjois-Tapiolassa sekä Otaniemessä Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen vuoksi. Työmaajärjestelyt aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista, vaihtoyhteyksien ja linjojen saavutettavuuden heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti Kehä I – Kalevalantie – Maarintien välisen risteysalueen tuntumaan, mutta vaikutukset voivat säteillä laajemmin myös muille alueen linjoille tieosuusruuhkautuessa.

- Kustannusvaikutus noin 340 000 € vuonna 2027
 - Poikittainen seutuliikenne noin 315 000 €
 - Espoon sisäiset linjat noin 25 000 €

Niittykummun vesihuoltotyöt

Varaudutaan bussiliikenteen hidastumiseen Merituulentien ja Niittykummun metroaseman ympäristössä tehtävien vesihuoltotöiden vuoksi. Työmaajärjestelyt aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista, vaihtoyhteyksien ja linjojen saavutettavuuden heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 160 000 € vuonna 2027
 - Espoon sisäiset linjat 160 000 €

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.

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029**

- Kustannusvaikutus noin 2 200 000 € vuonna 2027
 - Espoon sisäiset linjat noin 750 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat noin 750 000 €
 - Kirkkonummen suunnan seutulinjat noin 650 000 €
 - Siuntion suunnan seutulinjat noin 50 000 €

Vantaan kouluväistöyhteydet

Varaudutaan järjestämään koulumatkayhteyksiä normaalin tarjonnan lisäksi Ilolan koulun siirtyessä väistöön Kytöpuistoon 8/2027 alkaen.

- Kustannusvaikutus noin 70 000 € vuonna 2027

Lauttaliikenne

- Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Muutokset vuonna 2028

Metroliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

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 järjestämään muuta linjastoa uudelleen paremmin poikkeustilanteeseen sopivaksi tai vaihtoehtoisesti järjestämään korvaavaa liikennettä.

Junaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n Espoon keskuksen ja Kauklahten välisen osuuden rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Espoon keskuksen länsipuolella viiden viikon ajan juhanuksen jälkeen vuosina 2028–2029. Lisäksi yhden tai kahden vuorokauden pituisia totaalikatkoja on viikonloppuisin toukokuussa ja syksyllä.

Lähijunaliikenne korvataan totaalikatkojen aikana busseilla osuudella Espoon keskus - Kirkkonummi/Siuntio. Helsingin ja Espoon keskuksen välillä kaupunkiradan E-junat sekä kaukoliikenteen raitteita käyttävät U-junat kulkevat normaalisti, ja hiljaisen ajan L-junat korvataan E-junilla.

Mankinjoen ratasillan korjaukset

Kauklahten länsipuolella sijaitsevan Mankinjoen ratasillan ja sen tulopenkereiden stabiliteetin parantaminen aiheuttaa noin kahden kuukauden mittaisia yksiraiteisuuksia Kauklahten ja Masalan välillä huhtikuusta kesäkuulle vuosina 2027 ja 2028. Yksiraiteisuus aiheuttaa tarvetta muutoksiin U-, L- ja Y-junien tarjontaan ja aikatauluihin vuonna 2028.

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 rautatieapuisiltojen poistamisen ja muiden viimeistelytöiden takia.

Raitioliikenne

Laivasillankadun katko

Etelärannassa tehtävien kadunrakennus- ja kiskotöiden aikaan linja 2 ja täten linja 3 eivät pääse liikennöimään Olympiaterminaaliin arviolta noin kuuden kuukauden ajan. Linjan 2 reitti lyhenee katkon ajaksi Kauppatorille. Linja 3 varaudutaan ajamaan syysliikenteen puolella Fredrikinkatua Eiran pääte pysäkillä. Kesäkaudella Eiran pääte pysäkillä tehtävien Länsiratikoiden rakennustöiden takia linjan 3 reitti kulkee suoraan Bulevardia pitkin Eiranrantaan. Katko vaikuttaa merkittävästi Tehtaankadun joukkoliikennepalveluun, sillä aluetta palvellaan ainoastaan raitioliikenteellä keskustan suuntaan.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Katkon ajaksi varaudutaan hankkimaan korvaava bussiyhteys Tehtaankadun suunnasta keskustan ja Olympiaterminaalin välille, jotta iso osa eteläisestä Helsingistä ei jää tyystin vaille joukkoliikennepalvelua.

- Kustannusvaikutus -327 000 € vuonna 2028 (raitioliikenne) sekä 1 500 000 € (Helsingin sisäiset linjat)

Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun katkot

Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun katkojen on suunniteltu alkavan keväästä 2028 ja ensimmäisen vaiheen työt kestävät arviolta kevääseen 2029. Kaikki Päärautatieaseman raitiolinjan kiertävät tänä aikana Aleksanterinkadun kautta, ja Hakaniemen linjat lisäksi Kruununhaan kautta. Linja 5 kulkee Katajanokan terminaalilta Aleksanterinkatua Kolmikulmaan. 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 183 000 € vuonna 2028 ja 83 000 € vuonna 2029 (raitioliikenne)

Kampin katko

Kampin radalle on suunniteltu katko kevään ja talven välille vuonna 2028 kadunrakennus- ja ratatöiden ajaksi. Rakennustöitä tehdään Simonkadulla, Fredrikinkadulla, Urho Kekkosen kadulla sekä Ruoholahdenkadulla. Katkon aikana linjat 7 ja 9 kiertävät Jätkäsaaresta Bulevardin kautta keskustaan ja omille reiteilleen. Linja 2 ajaa suoraan Arkadiankatua Lasipalatsille, eikä kierrä Kampin kautta. Matka-aika Jätkäsaaren ja keskustan välillä pitenee muutamalla minuutilla kiertoreitin takia. Jätkäsaaren ja Kampin välille hankitaan korvaava bussiyhteys korvaamaan alueelta poistuvaa raitioliikennettä.

- Kustannusvaikutus 81 000 € vuonna 2028 (raitioliikenne) sekä 2 100 000 € (Helsingin sisäiset linjat)

Munkkiniemen katko

Linjalle 4 tulee katko Paciuksenkadulle Länsiratikoiden rakennustöiden takia keväästä talveen vuonna 2028. Katkon aikana linja 4 ajetaan Töölöntullilta Pikku Huopalahteen linjan 10 kanssa. Katkon aikana yhteys ratikkalinjan 4 reitiltä Munkkiniemeen muuttuu vaihdolliseksi, joka pidentää matka-aikoja hieman.

- Kustannusvaikutus 61 000 € vuonna 2028 (raitioliikenne)

Munkkivuoren ratikan liikenteen käynnistyminen

Varaudutaan käynnistämään loppuvuodesta 2028 linjan 13 Munkkivuoren jatkeen liikenne. Linja 13 liikennöi jatkossa Nihdin ja Pasilan välillä kuten nykyisin, mutta jatkaa Pasilan asemalta Nordenskiöldinkadun, Tukholmankadun ja Huopalahdentien kautta Munkkivuoren ostoskeskuksen viereen rakennettavalle uudelle pääte pysäkkiraitteelle. Linja hyödyntää Huopalahdentiellä linjalle 14 rakennettavaa rataa.

Muutos on osa Länsiratikoiden hankekokonaisuutta. Muutos parantaa Pasilan tason poikittaisyhteyksiä Meilahteen ja Munkkivuoreen. Linjaa tullaan liikennöimään 35 metrisellä kaksisuuntakalustolla.

- Kustannusvaikutus 108 000 € vuonna 2028 ja 1 385 000 € vuosittain (raitioliikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Pikaraitiolinja 15

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

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 2028 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 2028 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

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

Varaudutaan jatkamaan linjan 52 reitti Kuninkaantammessa uudelle, Kuninkaantammentien itäpään valmistuneelle päätepysäkille syysliikenteestä 2028 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 2028 ja noin 367 000 € vuositasolla (Poikittainen seutuliikenne)

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

Varaudutaan tihentämään linjan 81 ruuhka-ajan vuoroväli takaisin korona-aikaa edeltäneeseen 10 minuuttiin vuoden 2028 alusta. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

- Kustannusvaikutus noin 130 000 € vuonna 2028 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Kumpula–Pasila–Ruskeasuo

Varaudutaan lisäämään linjan 506 tarjontaa vuoden 2028 alusta kasvavien matkustajamäärien myötä. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

- Kustannusvaikutus noin 200 000 € vuonna 2028 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Runkolinja 520 ruuhka-ajan tihennykset syksy 2028 alkaen

Varaudutaan kysynnän kasvuun vahvistamalla Matinkylän, Leppävaaran ja Myyrmäen aluekeskusten välistä yhteyksiä runkolinjan 520 tarjontaa lisäämällä ruuhka-aikoina.

- Kustannusvaikutus noin 128 000 € vuonna 2028 ja noin 282 000 € vuositasolla (Poikittainen seutuliikenne)

Rykmentinpuiston joukkoliikennepalvelun vahvistaminen

Tuusulan Rykmentinpuistoon on suunnitteilla lisää rakentamista. Varaudutaan vahvistamaan Rykmentinpuistoa palvelevien linjojen tarjontaa syksystä 2028 alkaen, mikäli maankäyttö sitä edellyttää. Lisäyksillä on toteutuessaan positiivinen vaikutus alueen asiakaskokemukseen.

- Kustannusvaikutus noin 60 000 € vuonna 2028 ja noin 155 000 € vuositasolla (Tuusulan sisäinen liikenne)

Sammonmäen työpaikka-alueen joukkoliikennepalvelun perustaminen

Tuusulan eteläosiin on kaavoitettu uusi Sammonmäen työpaikka-alue, joka sijoittuu tulevalle Focus-yritysalueelle. Alue sijaitsee nykyisen joukkoliikennepalvelun ulottumattomissa. Varaudutaan käynnistämään joukkoliikennepalvelu Sammonmäen työpaikka-alueelle syksystä 2028 alkaen, mikäli maankäyttö sitä edellyttää.

- Kustannusvaikutus noin 80 000 € vuonna 2028 ja noin 200 000 € vuositasolla (Tuusulan suunnan seutulinjat)

Kivisillan ja Kytömaan alueen joukkoliikennepalvelun kehittäminen

Keravan Kivisillan ja Kytömaan alueille on kaavoitettu uutta maankäyttöä. Varaudutaan vahvistamaan kehittyvien alueiden palvelua lisäämällä linjojen 977/977V vuorotarjontaa kaikkina viikonpäivinä alueen maankäytön kehittyessä 8/2028 alkaen.

- Kustannusvaikutus noin 100 000 € vuonna 2028 ja noin 250 000 € vuositasolla (Keravan sisäinen liikenne)

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

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä. Länsiratikoiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreittejä ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä. Poikkeusreitit ja liikenteen hidastuminen tulee

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

vaikuttamaan merkittävästi bussiliikenteen operointikustannuksiin. Lisäkustannusten lisäksi asiakaskokemus alueen joukkoliikenteessä tulee heikentymään rakentamisen aikana.

- Kustannusvaikutus noin 1 711 000 € vuonna 2028
 - Helsingin sisäiset linjat noin 846 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat noin 30 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 391 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 444 000 €

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. 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 merkittävät vaikutukset asiakaskokemukseen sitä heikentäen korvaavista järjestelyistä huolimatta.

- Kustannusvaikutus noin 2 000 000 € vuonna 2028.
 - Vantaan sisäiset linjat noin 970 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 500 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 530 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin 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 seutuliikenne noin 350 000 €

Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen aikaiset järjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen hidastumiseen ja reittimuutoksiin Pohjois-Tapiolassa sekä Otaniemessä Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen vuoksi. Työmaajärjestelyt aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista, vaihtoyhteyksien ja linjojen saavutettavuuden heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti Kehä I – Kalevalantie – Maarintie välisen risteysalueen tuntumaan, mutta vaikutukset voivat säteillä laajemmin myös muille alueen linjoille tieosuuksien ruuhkautuessa.

- Kustannusvaikutus noin 275 000 € vuonna 2028
 - Poikittainen seutuliikenne noin 215 000 €
 - Espoon sisäiset linjat noin 60 000 €

Kulosaaren sillan uusiminen

Varaudutaan Kulosaaren sillan uusimisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen runkolinjoilla 500 ja 510 sekä linjalle 59. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta, kestosta ja vaikutuksista ovat

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

epävarmoja. Työmaan on arvioitu alkavan vuonna 2028 ja kestävänsä 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 €

Vantaan kouluväistöyhteydet

Varaudutaan järjestämään koulumatkayhteyksiä normaalin tarjonnan lisäksi Ilolan koulun siirtyessä väistöön Kytöpuistoon 8/2027 alkaen.

- Kustannusvaikutus noin 150 000 € vuonna 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 €

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Muutokset vuonna 2029

Metroliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Metron infran peruskorjaus ja kehittäminen

Metron paikoin yli 40-vuotias infra vaatii peruskorjauksia, joiden vaikutukset vaihtelevat pienistä suuriin. Tulevia poikkeuksia voivat olla esimerkiksi Rautatien 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 järjestelmään muuta linjastoa uudelleen paremmin poikkeustilanteeseen sopivaksi tai vaihtoehtoisesti järjestämään korvaavaa liikennettä.

Junaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n Espoon keskuksen ja Kauklahden välisen osuuden rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Espoon keskuksen länsipuolella viiden viikon ajan juhanuksen jälkeen vuosina 2028–2029. Lisäksi yhden tai kahden vuorokauden pituisia totaalikatkoja on viikonloppuisin toukokuussa ja syksyllä.

Lähijunaliikenne korvataan totaalikatkojen aikana busseilla osuudella Espoon keskus - Kirkkonummi/Siuntio. Helsingin ja Espoon keskuksen välillä kaupunkiradan E-junat sekä kaukoliikenteen raitteita käyttävät U-junat kulkevat normaalisti, ja hiljaisen ajan L-junat korvataan E-junilla.

Espoon keskuksen ja Kauklahden väliselle osuudelle saadaan käyttöön neljä raidetta arviolta loppuvuoden 2029 aikana. Tällöin kaupunkiradan E-junien reitti pitenee Kauklahteen asti. E-junien vuoroväli on edelleen 10 minuuttia ma-pe noin klo 6–21, lauantaisin noin klo 9–21 ja sunnuntaisin noin klo 10–21. Muina aikoina vuoroväli on 15-30 minuuttia, ja yöaikaan sekä varhaisaamuisin liikennöidään edelleen vain Kirkkonummelle asti kulkevia L-junia kaupunkiraitteita pitkin 30 minuutin vuorovälillä.

Raitioliikenne

Pitkänsillan katko

Linjan 12 Länsisataman jatkeen rakennustyöt jatkuvat vuonna 2029 Liisankadun liittymässä kahdessa vaiheessa, aiheuttaen raitioliikenteelle katkon Pitkänsillan ja Mikonkadun välille, sekä Pitkänsillan ja Liisankadun välille. Katkon aikana rakennetaan mm. uusi ryhmittymisraide Hakaniemen suunnasta Kruununhaakaan. Katkon tarkemmat vaiheistukset ja ajat selviävät jatkosuunnittelussa, mutta tällä hetkellä on varauduttu ajamaan keväästä talveen samanlaisella linjastolla kuin vuoden 2025 Pitkänsillan katkossa. Linjat 6, 7 ja 9 siis jaetaan kahtia B- ja T-reiteiksi Pitkänsillan molemmin puolin ja linja 3 ajaa suoraan Mannerheimintietä pitkin Alppilaan. Etelässä 6T ja 7T reitit kulkevat joko Kaisaniemenkadun ja Kruununhaan kautta Katajanokan terminaalille, tai suoraan Aleksanterinkatua, riippuen käynnissä olevasta työvaiheesta.

- Kustannusvaikutus 248 000 € vuonna 2029 (raitoliikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Pikaraitiolinja 15

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Pikaraitiolinja 20

Linja 20 on Vantaalle toteutettava pikaraitiotie. Ratikan reitin pituus on 19 km ja se kulkee Mellunmäen metroasemalta Länsimäen ja Hakunilan kautta Tikkurilaan ja sieltä Jumbon kautta lentoasemalle. Vantaan ratikka parantaa poikittaisen joukkoliikenteen luotettavuutta ja palvelun laatua. Vantaan ratikka täydentää pääkaupunkiseudun raideverkostoa ja luo lisää joukkoliikenneyhteyksiä koko seudulle.

Varaudutaan liikenteen käynnistämiseen syksyllä 2029. Tällä hetkellä on arvioitu ainoastaan vuoden 2029 liikenteen käynnistyksen valmistelevia sekä operoinnin kustannuksia, tulevien vuosien liikennöintikustannukset tarkennetaan lähempänä ajankohtaa TTS-suunnittelussa 2028-2030.

- Raitioliikenteen operoinnin kustannusvaikutus 4 700 000 € vuonna 2029 (raitoliikenne)

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 2029 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 2029 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Kumpula–Pasila–Ruskeasuo

Varaudutaan lisäämään linjan 506 tarjontaa vuoden 2029 alusta kasvavien matkustajamäärien myötä. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

- Kustannusvaikutus noin 200 000 € vuonna 2029 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

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

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä. 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 922 000 € vuonna 2029
 - Helsingin sisäiset linjat noin 378 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 330 000 €
 - Poikittainen seutuliiikenne noin 214 000 €

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 terminaalin poikkeusjärjestelyt aiheuttavat kustannuksia linjoille, jotka hyödyntävät terminaalia. 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 560 000 € vuonna 2029.
 - Vantaan sisäiset linjat noin 175 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 115 000 €
 - Poikittainen seutuliiikenne noin 270 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin 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 2029
 - Espoon sisäinen liikenne noin 550 000 €
 - Poikittainen seutuliiikenne noin 350 000 €

Kulosaaren sillan uusiminen

Varaudutaan Kulosaaren sillan uusimisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen runkolinjoilla 500 ja 510 sekä linjalle 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 2029 ja vuositasolla
 - Helsingin sisäiset linjat noin 370 000 €

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

- 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 1 080 000 € vuonna 2029
 - Helsingin sisäiset linjat noin 900 000 €
 - Seutu, poikittaisliikenne noin 180 000 €

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustyöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Kaupunkiradan rakennustyöillä 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 2029
 - Espoon sisäiset linjat noin 250 000 €
 - Kirkkonummen suunnan seutulinjat noin 500 000 €
 - Siuntion suunnan seutulinjat noin 50 000 €

Otaniemensillan remontti

Varaudutaan Otaniemensillan remontin aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen runkolinjalla 510 sekä linjalla 52. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta, kestosta ja vaikutuksista ovat epävarmoja. Työmaan on arvioitu alkavan vuonna 2029. Remontti aiheuttaa todennäköisesti hidastuksia bussiliikenteelle. Lisäkustannusten lisäksi liikenteen hidastuminen aiheuttaa heikennyksiä asiakaskokemukseen ja nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 360 000 € vuonna 2029 ja vuositasolla (seutu, poikittaisliikenne)

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

Alustavan talousarvion mukaiset laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2027 ovat yhteensä 614,0 milj. euroa (keskimääräinen subventio 59,3 %)

Kuntaosuudet TAE2027

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	400,0	137,5	3,5	112,2	11,7	12,9	6,6	8,7	2,1	695,1
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	400,0	137,5	3,5	112,2	11,7	12,9	6,6	8,7	2,1	695,1
%-jakautuma	57,5 %	19,8 %	0,5 %	16,1 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Henkilöstökulut	20,1	6,2	0,2	4,7	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	33,0
Muut toimintakulut	3,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,6
Muut toimintatuotot	-12,2	-3,8	-0,1	-3,0	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-20,4
Palvelujen ostot	31,7	9,1	0,2	6,4	0,7	0,6	0,2	0,4	0,1	49,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,2	3,5	0,1	2,5	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0	19,0
Yhteensä	55,2	16,0	0,4	11,5	1,3	1,2	0,4	0,7	0,1	86,8
%-jakautuma	63,5 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	136,6	97,3	0,7	18,5	1,4	2,5	0,5	0,6	0,2	258,1
%-jakautuma	52,9 %	37,7 %	0,3 %	7,2 %	0,5 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	591,7	250,8	4,6	142,2	14,3	16,6	7,4	10,0	2,4	1040,0
%-jakautuma	56,9 %	24,1 %	0,4 %	13,7 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	235,5	84,9	1,9	67,5	11,0	9,1	3,3	4,9	0,5	418,5
%-jakautuma	56,3 %	20,3 %	0,4 %	16,1 %	2,6 %	2,2 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	356,3	165,9	2,8	74,6	3,4	7,6	4,1	5,0	1,8	621,5
%-jakautuma	57,3 %	26,7 %	0,4 %	12,0 %	0,5 %	1,2 %	0,7 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
- Yhteensä	355,6	162,9	2,7	72,5	2,7	6,7	4,2	5,0	1,8	614,0
Yhteensä	355,6	162,9	2,7	72,5	2,7	6,7	4,2	5,0	1,8	614,0
%-jakautuma	57,9 %	26,5 %	0,4 %	11,8 %	0,4 %	1,1 %	0,7 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	60,1 %	65,0 %	59,4 %	51,0 %	18,8 %	40,0 %	56,7 %	50,4 %	73,9 %	59,0 %

Vertailu kuntaosuudet TAE27 ja TA26

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE 2027	356,3	165,9	2,8	74,6	3,4	7,6	4,1	5,0	1,8	621,5
TA2026	320,5	160,1	2,1	71,8	3,8	7,5	3,9	4,4	1,4	577,7
Erotus	35,7	5,8	0,7	2,8	-0,5	0,1	0,2	0,7	0,4	45,9
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
TAE 2027	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
TA2026	0,2	12,3	0,2	4,7	0,6	0,5	0,1	0,7	0,2	19,4
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
TAE 2027	353,9	164,8	2,7	73,8	3,2	7,4	4,1	4,9	1,8	616,7
Subventio% kunnittain	59,8 %	65,7 %	59,1 %	51,9 %	22,6 %	44,7 %	54,6 %	49,0 %	76,7 %	59,3 %

Kuntaosuudet TAE2027 ilman infrakustannuksia

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	400,0	137,5	3,5	112,2	11,7	12,9	6,6	8,7	2,1	695,1
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	400,0	137,5	3,5	112,2	11,7	12,9	6,6	8,7	2,1	695,1
%-jakautuma	57,5 %	19,8 %	0,5 %	16,1 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Henkilöstökulut	20,1	6,2	0,2	4,7	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	33,0
Muut toimintakulut	3,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,6
Muut toimintatuotot	-12,2	-3,8	-0,1	-3,0	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-20,4
Palvelujen ostot	31,7	9,1	0,2	6,4	0,7	0,6	0,2	0,4	0,1	49,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,2	3,5	0,1	2,5	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0	19,0
Yhteensä	55,2	16,0	0,4	11,5	1,3	1,2	0,4	0,7	0,1	86,8
%-jakautuma	63,5 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset										
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
Yhteensä	455,1	153,5	3,9	123,7	12,9	14,1	7,0	9,3	2,2	781,9
%-jakautuma	58,2 %	19,6 %	0,5 %	15,8 %	1,7 %	1,8 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	235,5	84,9	1,9	67,5	11,0	9,1	3,3	4,9	0,5	418,5
%-jakautuma	56,3 %	20,3 %	0,4 %	16,1 %	2,6 %	2,2 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	219,7	68,6	2,1	56,2	2,0	5,1	3,7	4,4	1,7	363,4
%-jakautuma	60,5 %	18,9 %	0,6 %	15,5 %	0,5 %	1,4 %	1,0 %	1,2 %	0,5 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	219,0	65,6	2,1	54,0	1,3	4,2	3,8	4,4	1,6	355,9
%-jakautuma	61,5 %	18,4 %	0,6 %	15,2 %	0,4 %	1,2 %	1,1 %	1,2 %	0,4 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	48,1 %	42,8 %	52,5 %	43,6 %	10,1 %	29,5 %	53,9 %	47,2 %	72,1 %	45,5 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE 2027	217,4	67,5	2,1	55,3	1,9	5,0	3,6	4,3	1,7	358,6
Subventio% kunnittain	47,8 %	44,0 %	52,1 %	44,7 %	14,3 %	35,0 %	51,6 %	45,7 %	75,1 %	45,9 %

Laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2028 ovat yhteensä 599,7milj. euroa (keskimääräinen subventio 57,1 %)

Kuntaosuudet TS2028

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	396,7	139,5	3,6	108,8	11,8	13,2	6,6	8,9	2,4	691,4
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	396,7	139,5	3,6	108,8	11,8	13,2	6,6	8,9	2,4	691,4
%jakautuma	57,4 %	20,2 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Henkilöstökulut	20,7	6,3	0,2	4,8	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	34,0
Muut toimintakulut	3,6	1,2	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,2
Muut toimintatuotot	-13,5	-4,2	-0,1	-3,3	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-22,4
Palvelujen ostot	32,3	9,3	0,2	6,5	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	50,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,0	19,7
Yhteensä	55,9	16,2	0,4	11,6	1,3	1,2	0,4	0,7	0,1	88,0
%jakautuma	63,6 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	145,8	103,5	0,7	19,5	1,6	2,7	0,5	0,7	0,2	275,2
%jakautuma	53,0 %	37,6 %	0,3 %	7,1 %	0,6 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	598,4	259,2	4,8	139,9	14,7	17,1	7,5	10,2	2,8	1054,6
%jakautuma	56,7 %	24,6 %	0,5 %	13,3 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	252,9	90,8	2,0	71,8	11,4	9,5	3,5	5,1	0,6	447,5
%jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,4 %	16,0 %	2,6 %	2,1 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	345,5	168,5	2,8	68,2	3,2	7,6	4,0	5,1	2,2	607,1
%jakautuma	56,9 %	27,8 %	0,5 %	11,2 %	0,5 %	1,3 %	0,7 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
- Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	344,8	165,5	2,8	66,0	2,6	6,7	4,1	5,1	2,1	599,7
%jakautuma	57,5 %	27,6 %	0,5 %	11,0 %	0,4 %	1,1 %	0,7 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	57,6 %	63,8 %	58,0 %	47,2 %	17,5 %	39,2 %	54,8 %	49,5 %	76,7 %	56,9 %

Vertailu kuntaosuudet TS28 ja TAE27

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2028	345,511	168,484	2,795	68,168	3,243	7,630	4,030	5,062	2,202	607,127
TAE 2027	356,251	165,892	2,767	74,643	3,370	7,576	4,140	5,023	1,839	613,441
Erotus	-10,740	2,592	0,029	-6,475	-0,127	0,054	-0,110	0,039	0,363	-14,374
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
TS 2028	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472
TAE 2027	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
TS 2028	343,2	167,4	2,8	67,3	3,1	7,5	4,0	4,9	2,2	602,3
Subventio% kunnittain	57,3 %	64,6 %	57,7 %	48,1 %	21,2 %	43,8 %	52,8 %	48,2 %	79,1 %	57,1 %

Kuntaosuudet TS2028 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	396,7	139,5	3,6	108,8	11,8	13,2	6,6	8,9	2,4	691,4
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	396,7	139,5	3,6	108,8	11,8	13,2	6,6	8,9	2,4	691,4
%-jakautuma	57,4 %	20,2 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Henkilöstökulut	20,7	6,3	0,2	4,8	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	34,0
Muut toimintakulut	3,6	1,2	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,2
Muut toimintatuotot	-13,5	-4,2	-0,1	-3,3	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-22,4
Palvelujen ostot	32,3	9,3	0,2	6,5	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	50,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,0	19,7
Yhteensä	55,9	16,2	0,4	11,6	1,3	1,2	0,4	0,7	0,1	88,0
%-jakautuma	63,6 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	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
Yhteensä	452,7	155,7	4,0	120,4	13,1	14,4	7,0	9,5	2,6	779,4
%-jakautuma	58,1 %	20,0 %	0,5 %	15,4 %	1,7 %	1,8 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	252,9	90,8	2,0	71,8	11,4	9,5	3,5	5,1	0,6	447,5
%-jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,4 %	16,0 %	2,6 %	2,1 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	199,7	65,0	2,1	48,6	1,7	4,9	3,5	4,4	2,0	331,9
%-jakautuma	60,2 %	19,6 %	0,6 %	14,7 %	0,5 %	1,5 %	1,1 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	199,1	62,0	2,0	46,5	1,0	4,0	3,6	4,4	1,9	324,5
%-jakautuma	61,3 %	19,1 %	0,6 %	14,3 %	0,3 %	1,2 %	1,1 %	1,4 %	0,6 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	44,0 %	39,8 %	50,3 %	38,6 %	7,7 %	27,8 %	51,7 %	46,0 %	75,1 %	41,6 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2028	197,4	63,9	2,0	47,8	1,6	4,8	3,5	4,3	2,0	327,1
Subventio% kunnittain	43,6 %	41,0 %	49,9 %	39,7 %	11,8 %	33,2 %	49,5 %	44,6 %	77,7 %	42,0 %

Laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2029 ovat yhteensä 621,1 milj. euroa (keskimääräinen subventio 56,5 %)

Kuntaosuudet TS2029

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	414,0	142,6	3,7	109,3	12,3	13,3	6,7	9,2	2,5	713,5
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	414,0	142,6	3,7	109,3	12,3	13,3	6,7	9,2	2,5	713,5
%-jakautuma	58,0 %	20,0 %	0,5 %	15,3 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Henkilöstökulut	21,1	6,4	0,2	4,9	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	34,5
Muut toimintakulut	4,0	1,3	0,0	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,8
Muut toimintatuotot	-14,1	-4,4	-0,1	-3,4	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-23,4
Palvelujen ostot	32,9	9,4	0,2	6,6	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	51,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,0	19,7
Yhteensä	56,6	16,4	0,4	11,8	1,3	1,2	0,5	0,7	0,1	89,1
%-jakautuma	63,6 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	160,8	105,5	0,8	28,2	2,0	2,9	0,6	0,9	0,2	302,0
%-jakautuma	53,2 %	34,9 %	0,3 %	9,4 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	0,3 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	631,5	264,5	4,9	149,3	15,6	17,5	7,7	10,7	2,8	1104,6
%-jakautuma	57,2 %	23,9 %	0,4 %	13,5 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	269,1	96,6	2,1	76,2	12,2	10,1	3,7	5,5	0,6	476,0
%-jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,4 %	16,0 %	2,6 %	2,1 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	362,4	167,9	2,8	73,0	3,4	7,4	4,0	5,3	2,2	628,6
%-jakautuma	57,7 %	26,7 %	0,4 %	11,6 %	0,5 %	1,2 %	0,6 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
- Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	361,7	165,0	2,8	70,9	2,8	6,5	4,1	5,2	2,1	621,1
%-jakautuma	58,2 %	26,6 %	0,5 %	11,4 %	0,4 %	1,0 %	0,7 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	57,3 %	62,4 %	56,8 %	47,5 %	17,8 %	37,2 %	53,2 %	48,9 %	75,9 %	56,2 %

Vertailu kuntaosuudet TS29 ja TAE27

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	362,379	167,927	2,824	73,043	3,446	7,436	4,021	5,253	2,223	628,552
TAE 2027	356,251	165,892	2,767	74,643	3,370	7,576	4,140	5,023	1,839	613,441
Erotus	6,128	2,035	0,057	-1,600	0,076	-0,140	-0,119	0,231	0,384	7,052

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472
TAE 2027	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	360,0	166,8	2,8	72,2	3,3	7,3	3,9	5,1	2,2	623,7
Subventio% kunnittain	57,0 %	63,1 %	56,5 %	48,4 %	21,2 %	41,6 %	51,2 %	47,6 %	78,3 %	56,5 %

Kuntaosuudet TS2029 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	414,0	142,6	3,7	109,3	12,3	13,3	6,7	9,2	2,5	713,5
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	414,0	142,6	3,7	109,3	12,3	13,3	6,7	9,2	2,5	713,5
%jakautuma	58,0 %	20,0 %	0,5 %	15,3 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Henkilöstökulut	21,1	6,4	0,2	4,9	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	34,5
Muut toimintakulut	4,0	1,3	0,0	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,8
Muut toimintatuotot	-14,1	-4,4	-0,1	-3,4	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-23,4
Palvelujen ostot	32,9	9,4	0,2	6,6	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	51,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,0	19,7
Yhteensä	56,6	16,4	0,4	11,8	1,3	1,2	0,5	0,7	0,1	89,1
%jakautuma	63,6 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	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
Yhteensä	470,7	159,0	4,1	121,0	13,6	14,6	7,1	9,9	2,6	802,6
%jakautuma	58,6 %	19,8 %	0,5 %	15,1 %	1,7 %	1,8 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	269,1	96,6	2,1	76,2	12,2	10,1	3,7	5,5	0,6	476,0
%jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,4 %	16,0 %	2,6 %	2,1 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	201,6	62,4	2,0	44,8	1,4	4,5	3,5	4,4	2,0	326,6
%jakautuma	61,7 %	19,1 %	0,6 %	13,7 %	0,4 %	1,4 %	1,1 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	200,9	59,4	2,0	42,6	0,7	3,6	3,5	4,4	1,9	319,1
%jakautuma	63,0 %	18,6 %	0,6 %	13,4 %	0,2 %	1,1 %	1,1 %	1,4 %	0,6 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	42,7 %	37,4 %	47,8 %	35,2 %	5,4 %	24,5 %	49,5 %	44,5 %	74,1 %	39,8 %

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	199,2	61,3	1,9	44,0	1,3	4,3	3,4	4,3	2,0	321,7
Subventio% kunnittain	42,3 %	38,6 %	47,5 %	36,3 %	9,4 %	29,8 %	47,4 %	43,1 %	76,6 %	40,1 %

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 lippulajituskimuksiin ja matkalippujärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

JOUKKOLIIKENTEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

operointikuluihin

tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto- yms.

infrakuluihin (jäsenkuntien laskuttamat infrakorvaukset ja HSL:n suoraan maksama sähköbussien la-
tausinfra)

Liikenteen operointikulut

Operointikuluilla tarkoitetaan ostopalveluina hankittavan joukkoliikenteen liikenteenhoidon kustannuksia. Operointikulut ovat liikennöinnistä maksettavia korvauksia ja suoraan liikennöintiin liitännäisiä kuluja vähennettynä mahdollisilla tuloilla tai kulujen edelleen laskutuksella. Kuntien maksuosuudet operointikulusta 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 lippulajituskimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten nousujen ja matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajituskimuksista 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. Espoon kaupunkiradan liikennöinnin muutosten vaikutus perustuu arvioon.

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.

Tilajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

Ko. kuluilla tarkoitetaan HSL:n organisaation eri yksiköiden nettokuluja. Eli ns. yleiskustannuksia vähennettynä näihin kuluihin liittyvillä tuloilla).

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

Joukkoliikenneosaston (joukkoliikenteen suunnittelun) ja matkalippujen tarkastusyksikön nettokulut sekä lippujärjestelmän 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 on sellaisenaan voimassa. 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.

Metrolilikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metrolilikenteeseen 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 joukkoliikennekadun, -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 arvolipputulosten suhteella vyöhykkeittäin. Kehäradan tuomista lisääntyneistä ABC-lipputulosta vuosittain 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 kunnille kuntien asukasluvun perusteella. Muut tuet vähentävät investointihankkeen rahoitusta ja sitä kautta poistoja tai muita yleiskustannuksia.