

**Hallitus****AIKA  
PAIKKA**

Tiistai 26.05.2026 klo 09:30 -  
HSL:n päätoimitiloissa osoitteessa Opastinsilta 6, Helsinki

**ASIAT**

<b>§</b>	<b>Otsikko</b>	<b>Sivu</b>
62	Kokouksen järjestäytyminen	2
63	Lausuntopyyntö alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029	3
64	Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma	9
65	Lausunto MLNRV2-vaunujen elinkaaren pidentämistä koskevasta hankesuunnitelmasta	12
66	Lausunto uutta raitiovaunuhankintaa koskevien hankesuunnitelmien tarkistamisesta	14
67	Bussiliikenteen kilpailukierroksen 61c / 2025 (kohde 306) ratkaisu	16
68	Yksinoikeuden myöntäminen kilpailukierroksen 61c / 2025 voittaneelle liikennöitsijälle	19
69	Bussiliikenteen kilpailukierroksen 63 / 2026 ratkaisu	21
70	Yksinoikeuden myöntäminen kilpailukierroksen 63 / 2026 voittaneelle liikennöitsijälle	24
71	ITSM tuki- ja kehityspalveluiden hankinta	26
72	HSL:n nettonollatavoitteen asettaminen	29
73	Selvitys HSL:n liikennekaluston tilaajavärytyksestä ja raitiovaunujen värytyksestä	31
74	Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset	34
75	Tiedoksi merkittävät asiat	35
76	Seuraava kokous	36

**62**  
**Kokouksen järjestäytyminen**

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Ehdotus** Hallitus päättää a) todeta kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi; sekä b) valita pöytäkirjantarkastajaksi Amanda Alvesalon (varalla Anssi Aura)

**Päätös**

63

**Lausuntopyyntö alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029**

139/02.02.00.00/2026 Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2027-2029

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Jussi M. Saarinen, jussi.m.saarinen@hsl.fi

HSL:n perussopimuksen 22 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava toiminta- ja taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Toiminta- ja taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain.

Hallitus laatii luonnoksen toiminta- ja taloussuunnitelmaksi. Luonnoksesta pyydetään jäsenkunnilta lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen. Luonnos tulee toimittaa jäsenkunnille lausunnot viimeistään 1. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvioesityksen kanssa. Luonnoksen tulee sisältää muun muassa strategiasuunnitelma sekä suunnitelmat tariffien ja palveluverkon muutoksista. Lausuntopyynnön keskeiset kohdat esitellään jäsenkunnille vuosittain viimeistään kesäkuun alussa. Jäsenkuntien on annettava lausuntonsa viimeistään 10. syyskuuta. Hyväksytyt talousarvion sisältävä toiminta- ja taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille viimeistään 15. joulukuuta.

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:

- HSL:n strategia 2026–2029,
- PKS-omistajaohjauksen tavoitteet,
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2026–2028,
- hyväksytyt liikennöintisuunnitelma 2026–2027 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat; sekä
- vuoden 2025 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteuma- ja ennustetiedot vuodelta 2026.

Taloussuunnitelma vuosille 2028–2029 on laadittu aiempien vuosien tapaan pääosin talousarviovuoden (2027) kustannustasoennusteen mukaisina.

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

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

Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia 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 %)
- Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?
- Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyin päästötavoitteen saavuttamiseksi?

- Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

## TALOUSSUUNNITELMA

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.

Omistajaohjauksen tavoitteet vaikuttavat keskeisesti toimintaamme. 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, asiakastytyväisyyden säilyttämistä hyvällä tasolla sekä vastuullisuustavoitteiden saavuttamista.

Toimintasuunnitelmat vuosille 2027–2029 on laadittu siten, että toimenpiteet on kytketty HSL:n strategian neljään strategiseen päämäärään ja niiden menestystekijöihin. Näistä muodostuu neljä tavoitekokonaisuutta: helppoa liikkumista ihmisille, tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja, tuottavuudella tilaa uudistumiselle sekä yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

HSL:n strategian mukaisesti liikennepalveluissa tavoitteena on parantaa liikkumisen sujuvuutta, vaikuttavuutta ja tuottavuutta. TTS-kaudella 2027–2029 joukkoliikennepalveluun kohdistuu merkittäviä muutoksia laajojen raideinfranhankkeiden ja korjaustöiden vuoksi. Työmaat pidentävät matka-aikoja ja heikentävät palvelutasoa, kun raideliikennettä joudutaan korvaamaan bussiliikenteellä. Tämä lisää erityisesti vuonna 2027 operointikustannuksia ja heikentää lipputuloja. Haastavan taloustilanteen ja subventiotavoitteiden vuoksi poikkeusjärjestelyihin liittyvää riskitasoa on nostettu. Palvelutaso myös paranee hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunusiltojen ja Espoon kaupunkiradan myötä. Muut liikenteen lisäykset ovat vähäisiä, ja kehittämisessä painopiste on nykyisen tarjonnan kustannustehokkaassa kohdentamisessa.

## 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 ja 57,9 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevat 1077,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 1128,4 milj. euroa vuonna 2029.

### Lipputulot

Kokonaisuudessaan vuodelle 2027 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 418,5 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2027 on 7,5 milj. euroa (1,8 %) kuluvan vuoden 2026 ennustetta suurempi. Lipputulotavoite on laskettu 3,1 prosentin keskimääräiseen hintojen korotukseen perustuen (inflaatio + 1,7 %-yks.). Vuonna 2028 lipputulotavoite on 447,5 milj. euroa ja vuonna 2028 476,0 milj. euroa.

### Kuntaosuudet

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa

lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat lipputulojen, operointikustannusten, joukkoliikenneinfran ja muiden kustannusten eristä.

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2027 ovat yhteensä 614,0 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 45,9 % kuntaosuuksiin kohdistetuista vuoden 2027 kustannuksista ilman infrakustannuksia (59,3 % ml. infrakustannukset). Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2028 ovat yhteensä 599,7 milj. euroa ja vuonna 2029 621,1 milj. euroa.

Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien subventio on noin 40 prosentin keskimääräisellä tasolla ilman infrakustannuksia TTS- ja strategiakauden päätyttyä vuonna 2029.

#### Tuet ja avustukset

Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea arvioidaan saatavan 4,8 milj. euroa. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Muita tukia on budjetoitu 0,1 milj. euroa vuosittain.

#### **Toimintamenot**

Toimintamenot vuonna 2027 ovat yhteensä 1044,7 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2026 ennusteesta 52,3 milj. euroa (5,3 %). Vuonna 2028 toimintamenojen arvioidaan olevan 1060,8 milj. euroa ja 111,8 milj. euroa vuonna 2029.

#### Palveluiden ostot

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.

Liikennöinnistä maksetaan joukkoliikenteen operointikustannuksia vuonna 2027 yhteensä 692,8 milj. euroa, joka on 66,3 % kaksista toimintamenoista. Liikennöinnistä maksettavat operointikustannukset ovat 689,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 711,0 milj. euroa vuonna 2029.

#### *Joukkoliikenteen infrakorvaukset*

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2027 on yhteensä 255,5 milj. euroa. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevaa sähköbussien latausinfraa 2,6 milj. eurolla. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon.

Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2027 9,1 milj. euroa (3,7 %) suuremmat kuin vuonna 2026. Vuonna 2028 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 275,2 milj. euroa ja vuonna 2029 yhteensä 302,0 milj. euroa. TTS-kauden kustannuksissa on varauduttu Kruunusiltojen avautumisen tuomiin lisäkuluihin.

#### *Muut ostopalvelut*

Muuhun kuin liikennöitsijöille henkilökuljetuspalveluista maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 50,3 milj. euroa vuonna 2027. Muihin palvelujen ostoon käytetään 51,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 52,3 milj. euroa vuonna 2029.

Muiden ostopalveluiden suurin kuluerä ICT-käyttöpalvelut, 28,9 milj. euroa vuonna

2027, sisältää lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. ICT-käyttöpalveluiden arvioidaan laskevan 2,0 milj. eurolla (-6,5 %) vuoden 2026 ennusteesta. Yleisesti kustannusten laskua selittää vuonna 2025 vaiheittain toteutetun perusjärjestelmä uudistuksen aiheuttamien päällekkäisten kulujen vähentyminen. Laitehuoltokustannuksiin on varattu 2,1 milj. euroa vuonna 2027.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2027 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 6,0 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 4,4 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinointipalvelut. Maksukorttiprovisioihin ja lipunmyyntipalkkioihin on varattu 4,1 milj. euroa. Vartiointipalveluihin käytetään 1,0 milj. euroa. Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 3,8 milj. euroa vuonna 2027.

#### Henkilöstökulut

HSL:n henkilöstökulut ovat 33,0 milj. euroa vuonna 2027, joka on 3,2 % toimintamenoista. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

HSL:n toimintaympäristö, asiakasodotukset ja strategiset tavoitteet ovat muuttuneet, minkä vuoksi organisaatiota kehitetään aiempaa asiakaslähtoisemmäksi, vaikuttavammaksi, ketterämmäksi ja tuottavammaksi. Nykyinen rakenne ei kaikilta osin tukenut näitä tavoitteita, joten HSL käynnisti toimintaorganisaation uudistamisen ja siihen liittyvät yhteistoimintaneuvottelut, joiden päätyttyä HSL:n hallitus hyväksyi 7.5.2026 uuden organisaatorakenteen, joka tulee voimaan 1.6.2026.

Uudistuksen taloudelliset ja henkilöstövaikutukset täsmentyvät toimeenpanon edetessä ja ne tarkentuvat lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2027–2029.

#### Muut kustannukset

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on varattu 0,9 milj. euroa vuonna 2027 ja 0,8 milj. euroa vuosina 2028-2029.

Vuokramenot vuonna 2027 ovat 6,0 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannusten lisäksi Pasilan aseman, Ojangon varikon ja kuljettajien sosiaalilojen vuokrakustannukset. Vuokramenoihin on varattu 6,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 6,8 milj. euroa vuonna 2029.

Muut menot vuonna 2027 ovat 3,8 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset sekä muut luottotappiot, joita arvioidaan kirjattavan yhteensä noin 3,3 milj. euroa vuonna 2027. Muihin menoihin on varattu 4,1 milj. euroa vuonna 2028 ja 4,3 milj. euroa vuonna 2029.

**Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2027 15,9 milj. euroa ylijäämäinen.**

#### **Rahoitustuotot ja –kulut**

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,5 milj. euroa vuosittain vuosina 2027-2029. Tuottoja arvioidaan syntyvän pääosin maksuliiketilien korkotuloista.

Mahdollisten ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan takaisinmaksun rahoituslaskelmassa ja korot tuloslaskelmassa. Lainaa on jäljellä vuoden 2026 lopussa 18,4 milj. euroa, ja sitä lyhennetään 5,3 milj. euroa vuosittain siten, että viimeinen erä maksetaan vuonna 2030.

Suunnitelma ei sisällä varausta uudelle lainanotolle, vaan katettavat kustannukset on tarkoitus rahoittaa jäsenkuntien kuntaosuuksilla siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputuloilla ja muilla tuloilla. Maksuvalmiuden arvioidaan kuitenkin heikkenevän TTS-kaudella ylijäämien vähentyessä ja riskien mahdollisesti toteutuessa. Tämän vuoksi HSL pyytää jäsenkunnilta näkemyksiä maksuvalmiuden turvaamisesta.

Vuonna 2027 kassan riittävyyden arvioidaan laskevan 12 päivään (tilinpäätös 2025: 22 päivää), mikä sisältää maksuvalmiusriskin. Suunnitelmassa on varauduttu maksamaan peruspääoman korkoa 1,5 prosentin tasolla PKS-omistajaohjauksen linjausten mukaisesti.

**Vuosikate rahoituserien jälkeen on 16,4 milj. euroa ylijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat arvion mukaan 19,0 milj. euroa vuonna 2027.**

#### **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 kehittämiseen, joka parantaa HSL:n tuottavuutta pitkällä aikavälillä ja ne keskittyvät strategisten valintojen onnistumiseen tukemalla prosesseja, sekä auttavat organisaatiota tekemään tehokkaampia ja tuottavampia päätöksiä.

Suunnitelmapoistot ovat taloussuunnitelmassa yhteensä 19,0 milj. euroa vuonna 2027, 19,7 milj. euroa vuonna 2028 ja 19,7 milj. euroa vuonna 2029. Poistoihin sisältyy HSL:n toimitilaan suunnitellut arvonalentumiskirjaukset, joilla varaudutaan tontin maanvuokrasopimuksen päättymiseen vuonna 2030 sekä kiinteistön arvostamiseen sen todelliseen arvoon taseessa.

**Tilikauden 2027 alijäämäksi arvioidaan -2,6 milj. euroa, ja se katetaan edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämästä.** Kertyneet ylijäämät ovat vähentyneet huomattavasti ja vuoden 2026 päättyessä kertyneitä ylijäämiä ennustetaan olevan käytettävissä yhteensä 7,9 milj. euroa. Ylijäämien väheneminen kasvattaa merkittävästi laskutettavia kuntaosuuksia vuodesta 2027 alkaen.

#### **Ehdotus**

Hallitus päättää pyytää Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten ja Keravan kaupunkeja ja Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntia 10.9.2026 mennessä antamaan lausuntonsa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän taloussuunnitelmaehdotuksesta 2027–2029.

a) Jäsenkuntia pyydetään esittämään lausunnoissaan näkemyksensä seuraavista kokonaisuuksista:

- HSL:n toimintasuunnitelma,

- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutokset,
- kuntaosuuksien taso ja
- kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen suunnitelmakaudella 2027–2029.

b) Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia 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 %),
- kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon,
- miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästöta-voitteen saavuttamiseksi sekä
- millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla.

## Päätös

## Liitteet

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027-2029

64

**Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma**

140/08.00.00.04/2026 Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Yksikön päällikkö Tero Mertanen, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Joukkoliikennesuunnittelija Mari Linna, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Lähtökohdat ja tavoitteet**

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma tarkastelee joukkoliikenteen järjestämistä Länsi-Helsingin alueella 2030-luvun alkupuolen tilanteessa, jolloin Länsiratikat-hanke ja erityisesti uuden raitiolinjan 14 liikenne ovat käynnistyneet. Suunnitteluala kattaa Punavuoren, Eiran, Kampin, Etu- ja Taka-Töölön, Meilahden, Laakson, Ruskeasuon, Munkkiniemen, Haagan, Pitäjänmäen, Konalan ja Kaarelan kaupunginosat, joiden joukkoliikenteen perusrakenne muuttuu merkittävästi raideliikenteen vahvistumisen myötä.

Suunnitelman keskeisenä lähtökohtana on sovittaa bussilinjasto ja raitioliikenne yhdeksi selkeäksi kokonaisuudeksi, jossa eri liikennemuodot täydentävät toisiaan. Tavoitteena on parantaa asiakkaiden liikkumismahdollisuuksia tarjoamalla sujuvia, luotettavia ja helposti hahmotettavia matkaketjuja niin keskustaan suuntautuvilla kuin alueellisilla matkoilla.

Tavoitteena on hyödyntää suunnittelualueen nykyisten ja uusien joukkoliikennemuotojen vahvuuksia ja kapasiteettia tehokkaasti siten, että päällekkäisiä runkoyhteyksiä vältetään ja joukkoliikenne palvelee mahdollisimman laajaa aluetta laadukkaasti ja selkeästi.

**Kytkeä HSL:n strategiaan**

HSL:n strategiassa vuosille 2026–2029 tavoitellaan helppoa liikkumista, yhteiskunnallista vaikuttavuutta, tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja ja tuottavuudella tilaa uudistumiselle. Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma tukee näitä tavoitteita vahvistamalla raideliikenteen roolia joukkoliikenteen runkona, parantamalla matkaketjujen toimivuutta ja kohdentamalla resursseja vaikuttavimpiin yhteyksiin.

Suunnitelma edistää kestävien kulkutapojen käyttöä ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta suhteessa henkilöautoiluun. Samalla liikennöintiä kehitetään kustannustehokkaasti, päällekkäisyyksiä karsimalla ja laajaan asiakasymmärrykseen perustuen. Aukkaiden ja matkustajien näkemyksiä on hyödynnetty suunnitelman valmistelussa ja viimeistelyssä osana strategian mukaista asiakaslähtöistä toimintatapaa.

Strategian osana olevalla tuottavuushankkeella tavoitellaan yhteensä 12 miljoonan euron säästöjä vuosittaisista operointikustannuksista vuoteen 2029 mennessä suhteessa kevään 2025 kustannusennusteeseen. TTS-kauden 2027–2029 aikana säästöjä haetaan erityisesti linjastojen uudelleenkohdentamisella, päällekkäisyyksien purkamisella sekä palvelun tarkemmalla mitoittamisella kysynnän mukaan. Erikseen

tehtävien säästötoimenpiteiden lisäksi tuottavuuden parantamista tavoitellaan alueellisten linjastosuunnitelmien kautta, joiden yhteisenä lähtökohtana toimii keväällä päivitetty (HSLH 3/2026) suunnitteluohje. Noin 5,6 miljoonaa euroa tuottavuushankkeen kokonaisuudesta on jo päätetty tai osittain toteutettu jo ennen vuonna 2027 alkavaa TTS-kautta. Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma tuo tuottavuushankkeeseen jatkuvina säästöinä n. 4,6M€ vaikutuksen (ehdotetun linjastoratkaisun ero hankearvioon), mutta vaiheistuksen myötä strategiakauden viimeiselle vuodelle 2029 säästöjä tulee yhteensä n. 5,7M€.

### **Suunnitteluperiaatteet ja merkittävimmät liikennöintimuutokset**

Suunnittelun keskeinen periaate on, että raitiolinja 14 muodostaa jatkossa pääasiallisen runkoyhteyden Helsingin keskustan ja Länsi-Helsingin välillä. Tämän myötä bussilinjastoa muokataan siten, että se tukee ja täydentää raitioliikennettä. Suoria keskustaan ajavia bussilinjoja vähennetään päällekkäisen palvelun välttämiseksi, ja bussiyhteyksiä suunnitellaan palvelemaan liityntäliikennettä juna- ja raitioliikenteen varrelle sekä poikittaisia yhteyksiä alueiden välillä.

Alueellisesti merkittäviä muutoksia kohdistuu erityisesti Kannelmäen, Haagan ja Munkkivuoren alueille, joissa liikkumisen painopiste siirtyy aiempaa vahvemmin raitiotiehen tukeutuviin matkaketjuihin. Munkkiniemen ja Meilahden alueilla raitioliikenne parantaa suoria yhteyksiä keskustaan ja vahvistaa samalla poikittaisia yhteyksiä keskeisiin työpaikka- ja palvelualueisiin. Bussilinjaston muutoksilla pyritään varmistamaan, että myös raitiotien vaikutusalueen ulkopuolelle jäävillä alueilla säilyy toimivat joukkoliikenneyhteydet.

### **Osallisuus**

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman valmistelussa on panostettu laajaan ja monikanavaiseen osallisuuteen. Linjaston suunnittelun apuna on käytetty vuonna 2024 koko HSL-alueella toteutettua laajaa liikkumiskyselyä. Koko suunnittelualueen kattava linjastoluonnoksen arviointikysely oli avoinna 5.–18.1.2026, ja siihen saatiin yhteensä 3 984 vastausta. Avoimia palautteita annettiin 2 729 kappaletta, mikä tarjoaa laajan ja monipuolisen kuvan asukkaiden näkemyksistä ja huolenaiheista.

Lisäksi suunnittelun tueksi toteutettiin tarkentava pulssikysely linjan 37 reittivaihtoehtoista Malminkartanon ja Honkasuon alueella 3.–8.3.2026. Tähän kyselyyn osallistui 811 vastaajaa. Kyselyiden tuloksia on hyödynnetty linjastosuunnitelman viimeistelyssä.

### **Vaikutukset liikkumiseen ja kustannuksiin**

Linjastosuunnitelma parantaa liikkumisen laatua erityisesti runkoyhteyksien varrella ja ruuhka-aikoina, kun raideliikenteen osuus kasvaa ja aikataulujen luotettavuus paranee. Osa matkoista saattaa muuttua vaihdollisiksi, mutta vastapainona kokonaisjärjestelmän ennustettavuus paranee. Alueellinen saavutettavuus säilyy hyvänä bussilinjaston tarkoin kohdennettujen muutosten ansiosta.

Kustannusvaikutusten osalta suunnitelman lähtökohtana oli kustannusneutraalius. Raitioliikenteen kasvavat liikennöintikustannukset katetaan vähentämällä päällekkäistä bussiliikennettä ja optimoimalla linjastokokonaisuutta. Näin joukkoliikenteen palvelutaso voidaan säilyttää ilman merkittävää lisäystä kokonaisrahoitustarpeeseen. Samalla luodaan edellytyksiä järjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle.

Nykyisen linjaston vuositason kustannukset olivat vuonna 2025 noin 47,1 miljoonaa euroa. Suunnitellut linjasto- ja tarjontamuutokset vähentävät bussiliikenteen operointikustannuksia vuositasolla noin 9,1 miljoonaa euroa. Raitioliikenteen järjestämisen kustannukset kasvavat vuositasolla n. 8,65 miljoonaa euroa, joten ehdotettu linjastoratkaisu vähentää kokonaiskustannuksia ja on siten tavoitteiden mukainen.

**Ehdotus**

Hallitus päättää hyväksyä Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman ohjeellisena noudatettavaksi. Muutokset astuvat vaiheittain voimaan vuosien 2029–2031 aikana.

**Päätös****Liitteet**

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma luonnos 18.5.2026

65

**Lausunto MLNRV2-vaunujen elinkaaren pidentämistä koskevasta hankesuunnitelmasta**

137/08.00.00.03/2026 MLNRV2 elinkaaren pidennys -hankesuunnitelma

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Johdanto**

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (Kaupunkiliikenneyhtiö) on laatinut MLNRV2-raitiovaunukaluston elinkaaren pidentämistä koskevan hankesuunnitelman turvaamaan raitioliikenteen palvelutaso 2030 luvun vaihteessa ennen uuden kaluston toimituksia.

**Tiivistelmä**

HSL pitää MLNRV2-kaluston elinkaaren pidentämistä tarpeellisena investointina. Kaupunkiraitioliikenne tarvitsee luotettavaa kalustoa turvaamaan kantakaupungin raitioliikennettä ennen uuden kaluston saapumista. Hankesuunnitelman valmistelussa on huomioitu hyvin HSL:n tarpeet. Päätöksenteko on tarkoitus tehdä kevään ja alkusyksyn 2026 aikana niin, että tarpeellinen määrä vaunuja voitaisiin peruskorjata 2029 maaliskuuhun mennessä.

Raitiovaunukalustoinvestoinnit nostavat merkittävästi raitioliikenteen operointikustannuksia, koska kaluston kustannukset maksetaan osana operointikustannuksia. Hankesuunnitelman mukainen enimmäisinvestointikustannus on yhteensä 20,1 miljoonaa euroa. Hankkeen bruttovaikutus HSL:n vuotuisiin kokonaiskustannuksiin (pääomakulujen ja käyttökustannusten nousu) on arviolta 3,1 miljoonaa euroa.

Kalustohankinnan esitettyjen kustannusten vaikutus lipunhintoihin on noin +0,5 % tai kuntaosuuteen noin +0,1 %. HSL:n näkemys on, että kalustoinvestointi ei saisi nostaa lippujen hintoja.

Arvioitaessa koko HSL:n kustannuksia pidemmällä aikavälillä olennaisiksi eriksi nousevat joukkoliikenneinfraan liittyvät infrakorvaukset sekä operointikustannuksiin sisältyvät varikko- ja kalustoinvestointien kiinteät, liikennöinnistä riippumattomat kulut. Kiinteähintaisessakin tarkastelussa HSL:n vuotuisten kokonaiskustannusten odotetaan ylittävän miljardin euron rajapyykin vuonna 2029. Nykykäsityksen mukaisten raidevarikkojen ja -kaluston (kaikki raideliikennemuodot) tulevat käyttöönnotot kasvattaisivat toteutuessaan raideliikenteen operointikustannusten kiinteitä eriä 2030-luvulla enimmillään yli 90 miljoonalla eurolla vuodessa. Arvio ei kuitenkaan sisällä jo ennestään maksettavia, liikennöinnistä riippumattomia operoinnin kiinteitä eriä eli vanhaa kalustoa, varikoita tai operointikustannuksiksi siirtyviä peruskorjauksia tai niiden poistumaa.

Puoltavan lausunnon edellytyksenä on, että peruskorjaus tilataan osissa (14 vaunua ja optioita enintään 25 vaunua), toimitusjohtaja saa tilata tarvittavan määrän optioita tunnistetun tarpeen perusteella ja että kustannusten kasvua hankkeiden etupainotteisen käyttöönoton vaatimien peruskorjaustarpeiden osalta ei kateta

lippujen hintojen korotuksilla eikä liikennetarjonnan leikkauksilla vaan subventioastetta nostamalla

**Ehdotus**

Hallitus päättää antaa liitteen 1 mukaisen lausunnon MLNRV2-kaluston elinkaaren pidentämistä koskevasta hankesuunnitelmasta.

**Päätös**

## Liitteet

1. HSL:n lausunto MLNRV2-raitiovaunujen elinkaaren pidentämistä koskevasta hankesuunnitelmasta
2. Lausuntopyyntö MLNRV2-kaluston elinkaaren pidennystä koskevasta hankesuunnitelmasta
3. MLNRV2-kaluston elinkaaren pidennystä koskeva hankesuunnitelma

66

**Lausunto uutta raitiovaunuhankintaa koskevien hankesuunnitelmien tarkistamisesta**

11/08.00.00.03/2022 HKL:n raitiovaunukaluston hankesuunnitelma

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Johdanto**

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (Kaupunkiliikenneyhtiö) on laatinut hankesuunnitelmat käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaamista sekä pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistavasta raitiovaunuhankinnasta. Vaunuhankinnat ovat välttämättömiä investointeja kaupunkiraitioliikenteen jatkuvuuden varmistamiseksi ja jo päätettyjen linjastolaajennusten mahdollistamiseksi. HSL on antanut näistä hankesuunnitelmista puoltavat lausunnot lokakuussa 2023.

Hankesuunnitelmia joudutaan tarkistamaan erityisesti Ukrainan sodan, Lähi-idän jatkuvan kriisin sekä haastavan kalustohankinnan aiheuttaman vähäisen tarjoajamäärän aiheuttamasta kustannustason nousun johdosta.

**Tiivistelmä**

HSL pitää raitiovaunuhankintoja tarpeellisena investointina. Kaupunkiraitioliikenne tarvitsee uutta kalustoa korvaamaan poistuvan nivelraitiovaunukaluston ja uudet Länsi-Helsingin ja Vantaan pikaraitiolinjat tarvitsevat uutta kalustoa mahdollistamaan liikenteen aloittamisen jo 2030-luvun vaihteessa. Helsingin ja Vantaan kaupungit haluavat kehittää raitioliikennettä edelleen, jolloin myös kalustoinvestoinnit ovat välttämättömiä.

HSL on osallistunut hankesuunnitteluun sekä projektiryhmä- että ohjausryhmätasolla ja valmistelussa on huomioitu hyvin HSL:n tarpeet. Vaunuhankintojen hankesuunnitelmien tarkistaminen on tarkoitus tehdä kevään ja alkusyksyn 2026 aikana niin, että Kaupunkiliikenneyhtiön järjestämän tarjouskilpailun voittaneen toimittajan kanssa saataisiin allekirjoitettua sopimus syksyyn 2026 mennessä ja uusia vaunuja matkustajaliikenteeseen 2030-luvun taitteessa.

Raitiovaunukalustoinvestoinnit nostavat merkittävästi raitioliikenteen operointikustannuksia, koska kaluston kustannukset maksetaan osana operointikustannuksia. Hankesuunnitelmien mukainen investointikustannus on yhteensä 331,6 miljoonaa euroa. Vaunujen bruttovaikutus HSL:n vuotuisiin kokonaiskustannuksiin (pääomakulujen ja käyttökustannusten nousu) on arviolta 25,2 miljoonaa euroa.

Kalustohankinnan esitettyjen kustannusten vaikutus lipunhintoihin on noin +4,2 % tai kuntaosuuteen noin +1,0 %. HSL:n näkemys on, että kalustoinvestointi ei saisi nostaa lippujen hintoja.

Arvioitaessa koko HSL:n kustannuksia pidemmällä aikavälillä olennaisiksi eriksi nousevat joukkoliikenneinfraan liittyvät infrakorvaukset sekä operointikustannuksiin

sisältyvät varikko- ja kalustoinvestointien kiinteät, liikennöinnistä riippumattomat kulut. Kiinteähintaisessakin tarkastelussa HSL:n vuotuisten kokonaiskustannusten odotetaan ylittävän miljardin euron rajan vuonna 2029. Nykykäsityksen mukaisten raidevarikkojen ja -kaluston (kaikki raideliikennemuodot) tulevat käyttöönotot kasvattaisivat toteutuessaan raideliikenteen operointikustannusten kiinteitä eriä 2030-luvulla enimmillään yli 90 miljoonalla eurolla vuodessa. Arvio ei kuitenkaan sisällä jo ennestään maksettavia, liikennöinnistä riippumattomia operoinnin kiinteitä eriä eli vanhaa kalustoa, varikoita tai operointikustannuksiksi siirtyviä peruskorjauksia tai niiden poistumaa.

Markkinaoikeus antoi 27.3.2026 ratkaisun, joka koski Kaupunkiliikenneyhtiön kilpailuttamaa raitiovaunuhankintaa. Päätöksestä on haettu valituslupaa ja täytäntöönpanokieltoa korkeimmalta hallinto-oikeudelta. Hankesuunnitelman tarkistaminen ei itsessään merkitse hankinnan täytäntöönpanoa. Puoltavan lausunnon edellytyksenä on, että mahdollisesta hankinnan täytäntöönpanokiellon rikkomuksesta ei saa tulla ylimääräisiä kuluja HSL:lle.

#### Ehdotus

Hallitus päättää antaa liitteen 1 mukaisen puoltavan lausunnon käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaamisen hankesuunnitelman sekä pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistavan raitiovaunuhankinnan hankesuunnitelman tarkistamisesta.

#### Päätös

#### Liitteet

1. HSL:n lausunto uusien raitiovaunujen hankesuunnitelmien tarkistuksista
2. Kaupunkiliikenneyhtiön lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitukselle *Käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen* hankesuunnitelman päivityksestä sekä *Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta* hankesuunnitelman päivityksestä
3. Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: *Käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen*
4. Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: *Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta*
5. Hankesuunnitelmien korotus – yhteenveto
6. Indeksikorjattu hintavertailu

67

**Bussiliikenteen kilpailukierroksen 61c / 2025 (kohde 306) ratkaisu**

185/08.01.01.00/2025 Kilpailukierros 61/2025

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Sopimuspäällikkö Anu Eloranta, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Johdanto**

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) järjesti helmikuussa avoimen bussiliikenteen tarjouskilpailun Helsingissä ja Vantaalla liikennöiville linjoille, joiden liikennöinti käynnistyy elokuussa 2027.

HSL:n hallitus päätti kokouksessaan 26.8.2025 § 72 järjestää bussiliikenteen tarjouskilpailun 61/2025 kilpailukohteista 306–315. Hankittavalle liikennepalvelulle on asetettu velvoittavia käyttövoimavaatimuksia, jotka tukevat strategiassa asetettujen päästötavoitteiden saavuttamista. Tämä päätös koskee kilpailukohdetta 306. Kilpailukohde 306 oli määrä kilpailuttaa tarjouskilpailussa 61a/2025. Hankintamenettely kilpailukohteen 306 osalta keskeytettiin hallituksen päätöksellä 21.1.2026 § 3, ja samalla päätöksellä kilpailukohteen 306 kilpailutus päätettiin järjestää uudelleen tarjouskilpailulla 61c/2025.

Sopimuksen pituus kohteessa 306 on seitsemän (7) vuotta, jonka lisäksi sopimukseen sisältyy mahdollisuus kolmen (3) vuoden jatko-optioon. Option käyttäminen edellyttää molempien osapuolten hyväksyntää. Optiolla voidaan sovittaa sopimuksen jatkaminen linjaston ja kilpailukohteiden tuleviin muutoksiin.

Nyt ratkaistavassa tarjouskilpailussa 61c/2025 oli mukana 37 bussin liikenne, johon sisältyy noin 2,5 milj. kilometrin liikennöinti vuositasolla. Kilpailutetun liikenteen osuus on noin 3,3 prosenttia HSL:n tilaaman bussiliikenteen automäärästä ja noin 2,7 prosenttia linjakilometreistä. HSL:n järjestämässä bussiliikenteessä ajetaan tällä hetkellä vuositasolla noin 92 milj. linjakilometriä ja liikenteeseen tarvitaan arkipäivinä enimmillään noin 1 130 autoa.

**Bussiliikenteen tarjouskilpailuun 61c/2025 sisältyneet linjat**

Kohde 306

Linjat

63	Kamppi–Ruskeasuo–Maunula–Paloheinä
69	Kamppi–Pasila–Käpylä–Malmi–Jakomäki
70	Kamppi–Töölö–Pihlajamäki–Pukinmäki–Malmi
77N	Rautatientori–Arabia–Malmi–Jakomäki
78N	Rautatientori–Arabia–Viikki–Latokartano
431N	Elielinaukio–Hämeenlinnanväylä–Kuninkaantammi Kivistö–Lentoasema

**Tarjousten arviointi ja vertailu**

Hankintaan sovelletaan erityisalojen hankintalakia (1398/2016). HSL kilpailutti hankinnan EU-kynnysarvon ylittävänä avoimella menettelyllä. Hankintailmoitus ja tarjouspyyntö lähetettiin julkaistavaksi julkisten hankintojen palvelu Hilmassa ja Euroopan unionin virallisen lehden verkkoversiossa (TED) 04.02.2026. Tarjousten jättöaika päättyi 08.04.2026 klo 14.00 ja tarjoukset avattiin samana päivänä. Tarjouskilpailuun osallistui kolme (3) liikennöitsijää.

Tarjoajien tarjouksissaan antamien tietojen perusteella ketään tarjoajaa ei koske hankintalainsäädännössä tarkoitettu pakollinen poissulkemisperuste. Pakollisiin poissulkemisperusteisiin liittyvät todistukset ja muut selvitykset sekä rikosrekisteriotteet tarkistetaan valituksi tulevien tarjousten osalta. Luettelo tarjoajista ja jätetyistä tarjouksista on liitteenä.

Tarjousvertailu suoritettiin HSL:n hallituksen hyväksymien kilpailuttamisperiaatteiden mukaisesti hyväksytyille tarjouksille. Tarjouksia on vertailtu niiden kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteella. Vertailut on tehty tarjouspyynnössä esitetyn pisteytysmenetelmän mukaisesti siten, että kaluston laadusta voi saada korkeintaan 16 pistettä ja tarjoushinnasta korkeintaan 84 pistettä. Ennen hintojen laskemista suoritettiin ja vahvistettiin pisteytys kaluston osalta.

Liitteissä on esitetty saatujen tarjousten määrä, tarjousten vuosikustannusvertailu, tarjousten pistevertailu sekä vaikutukset kilpailutetun kohteen hankintahintoihin.



### **Linja-autokalusto tarjouskilpailuun sisältyneessä liikenteessä**



Tarjousten vertailu on esitetty liitteenä (julkinen päätöksenteon jälkeen).

Hankintapäätös tulee julkiseksi hallituksen päätöksenteon jälkeen.

Hallintosäännön 9 §:n kohdan 8 mukaan hallitus päättää hankinnoista.

Hankintaa koskeva sopimus ei synny tällä päätöksellä. Hankinnasta laaditaan kirjallinen sopimus, joka voidaan erityisalojen hankintalain mukaisesti tehdä ja panna täytäntöön aikaisintaan 14 päivän kuluttua siitä, kun hankintapäätös on annettu tiedoksi. Hankintasopimuksen tekeminen edellyttää lisäksi, että valitut tarjoajat ovat toimittaneet hankintayksikölle tarjouspyynnössä mainitut soveltuvuuden toteamiseksi vaaditut selvitykset.

### **Ehdotus**



Päätös tarkastetaan kokouksessa.

**Päätös**

Liitteet 1. Tarjousvertailu (julkinen päätöksenteon jälkeen)

68

**Yksinoikeuden myöntäminen kilpailukierroksen 61c / 2025 voittaneelle liikennöitsijälle**

185/08.01.01.00/2025 Kilpailukierros 61/2025

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä  
ValmistelijaVs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Johtaja Johanna Wallin etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Sopimuspäällikkö Anu Eloranta etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on 21.8.2018 päättänyt, että jäsenkuntien muodostamalla alueella joukkoliikennepalvelut järjestetään EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007) mukaisesti. Näin voidaan varmistaa sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoaminen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Palvelusopimusasetuksessa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset julkisen palvelun velvoitteita määritessään tai niitä koskevia sopimuksia tehdessään korvaavat julkisen liikenteen harjoittajille aiheutuvat kustannukset ja/tai myöntävät yksinoikeuksia vastineena julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta. Julkisen palvelun velvoitteella tarkoitetaan vaatimusta, jonka toimivaltainen viranomainen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikennepalvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ilman korvausta.

Liikennepalvelulain (320/2017) 171 §:n mukaan toimivaltainen viranomainen voi tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Päätös yksinoikeuden antamisesta julkaistaan toimivaltaisen viranomaisen internet-sivulla. Liikennöintikohteen hankintapäätöksessä ja liikennöintisopimuksessa määritellään julkisen palvelun velvoitteiden luonne sekä sovitut korvaukset. Yksinoikeuspäätöksen tarkoituksena on suojata julkisen palvelun velvoitteiden hoitaminen liikennöintisopimuksen ja siinä määritellyn korvaustason mukaisesti sekä varmistaa sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt päätöksen yksinoikeuden asettamisesta, toimivaltainen viranomainen voi kieltää toiminnan, joka aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa yksinoikeudella suojatulle liikenteelle. Viranomainen voi asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon.

Tällä päätöksellä on tarkoitus antaa yksinoikeus bussiliikenteen tarjouskilpailun 61c/2025 kohteen 306 voittaneelle liikenteenharjoittajalle kyseisen kohteen liikennöintiin. Yksinoikeus kattaa kohteen liikennöinnin liikennöintisopimuksen mukaisesti toimivaltaisen viranomaisen päättämille reiteille ja aikatauluille variaatioineen, mukaan lukien hankintasäädösten määrittelemät ehdot sekä sopimuksen mukaiset muutosvarat, joiden puitteissa liikenteen tarjontaa, reittejä ja

aikatauluja voidaan muuttaa. Toimivaltaisen viranomaisen järjestämän liikenteen aikataulut ja reitit variaatioineen löytyvät aikataulukausittain viranomaisen internet-sivuilta [www.hsl.fi](http://www.hsl.fi).

Hallintosäännön 9 §:n 25 kohdan mukaan hallitus päättää liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti.

**Ehdotus****Päätös**

69

**Bussiliikenteen kilpailukierroksen 63 / 2026 ratkaisu**

75/08.01.01.00/2026 Kilpailukierros 63/2026

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Sopimuspäällikkö Anu Eloranta, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Johdanto**

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) järjesti avoimen bussiliikenteen tarjouskilpailun Helsingissä liikennöiville linjoille, joiden liikennöinti käynnistyy elokuussa 2027.

HSL:n hallitus päätti kokouksessaan 24.3.2026 § 28 järjestää bussiliikenteen tarjouskilpailun 63/2026 kilpailukohteesta 318. Hankittavalle liikennepalvelulle on asetettu velvoittavia käyttövoimavaatimuksia, jotka tukevat strategiassa asetettujen päästötavoitteiden saavuttamista.

Sopimuksen pituus kohteessa 318 on seitsemän (7) vuotta, jonka lisäksi sopimukseen sisältyy mahdollisuus kolmen (3) vuoden jatko-optioon. Option käyttäminen edellyttää molempien osapuolten hyväksyntää. Optiolla voidaan sovittaa sopimuksen jatkaminen linjaston ja kilpailukohteiden tuleviin muutoksiin.

Tarjouskilpailussa oli mukana 10 bussin liikenne, johon sisältyy noin 0,4 milj. kilometrin liikennöinti vuositasolla. Kilpailutetun liikenteen osuus on noin 0,9 prosenttia HSL:n tilaaman bussiliikenteen automäärästä ja noin 0,4 prosenttia linjakilometreistä. HSL:n järjestämässä bussiliikenteessä ajetaan tällä hetkellä vuositasolla noin 92 milj. linjakilometriä ja liikenteeseen tarvitaan arkipäivinä enimmillään noin 1 130 autoa.

**Bussiliikenteen tarjouskilpailuun 63/2026 sisältyneet linjat**

Kohde 318

Linjat

94B Kivikonlaita – Kontula (M)  
701 Viikki – Pihlajamäki – Malmi – Suutarila – Siltamäki  
702 Jakomäki – Puistola – Malmi – Tapaninvainio – Savela  
805 Itäkeskus – Mellunkylä – Myllypuro  
808 Jollas – Kruunuvuorenranta  
812 Mellunmäki – Kontula – Myllypuro  
813 Vuosaari(M) – Merikorttikuja  
814 Vuosaari(M) – Pohjoinen ostoskeskus  
815 Vuosaari(M) – Isonvillasaarentie  
816 Vuosaari(M) – Kallahdenniemi  
817 Vuosaari(M) – Ramsinniemi  
818 Vuosaari(M) – Vuosaaren satama – Mellunmäki(M)

**Tarjousten arviointi ja vertailu**

Hankintaan sovelletaan erityisalojen hankintalakia (1398/2016). HSL kilpailutti hankinnan EU-kynnysarvon ylittävänä avoimella menettelyllä. Hankintailmoitus ja tarjouspyyntö lähetettiin julkaistavaksi julkisten hankintojen palvelu Hilmassa ja Euroopan unionin virallisen lehden verkkoversiossa (TED) 24.03.2026. Tarjousten jättöaika päättyi 06.05.2026 klo 14.00 ja tarjoukset avattiin samana päivänä. Tarjouskilpailuun osallistui viisi (5) liikennöitsijää.

Tarjousvertailu suoritettiin HSL:n hallituksen hyväksymien kilpailuttamisperiaatteiden mukaisesti hyväksytyille tarjouksille. Tarjouksia on vertailtu niiden kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteella. Vertailut on tehty tarjouspyynnössä esitetyn pisteytysmenetelmän mukaisesti siten, että kaluston laadusta voi saada korkeintaan 16 pistettä ja tarjoushinnasta korkeintaan 84 pistettä. Ennen hintojen laskemista suoritettiin ja vahvistettiin pisteytys kaluston osalta.

Liitteissä on esitetty saatujen tarjousten määrä, tarjousten vuosikustannusvertailu, tarjousten pistevertailu sekä vaikutukset kilpailutetun kohteen hankintahintoihin.

### **Linja-autokalusto tarjouskilpailuun sisältyneessä liikenteessä**

Tarjousten vertailu on esitetty liitteenä (julkinen päätöksenteon jälkeen).

Hankintapäätös tulee julkiseksi hallituksen päätöksenteon jälkeen.

Hallintosäännön 9 §:n kohdan 8 mukaan hallitus päättää hankinnoista.

Hankintaa koskeva sopimus ei synny tällä päätöksellä. Hankinnasta laaditaan kirjallinen sopimus, joka voidaan erityisalojen hankintalain mukaisesti tehdä ja panna täytäntöön aikaisintaan 14 päivän kuluttua siitä, kun hankintapäätös on annettu tiedoksi. Hankintasopimuksen tekeminen edellyttää lisäksi, että valitut tarjoajat ovat toimittaneet hankintayksikölle tarjouspyynnössä mainitut soveltuvuuden toteamiseksi vaaditut selvitykset.

### **Ehdotus**

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

**Päätös**

Liitteet                    Tarjousvertailu (julkinen päätöksenteon jälkeen)

70

**Yksinoikeuden myöntäminen kilpailukierroksen 63 / 2026 voittaneelle liikennöitsijälle**

75/08.01.01.00/2026 Kilpailukierros 63/2026

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä  
ValmistelijaVs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Johtaja Johanna Wallin etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Sopimuspäällikkö Anu Eloranta etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on 21.8.2018 päättänyt, että jäsenkuntien muodostamalla alueella joukkoliikennepalvelut järjestetään EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007) mukaisesti. Näin voidaan varmistaa sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoaminen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Palvelusopimusasetuksessa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset julkisen palvelun velvoitteita määritessään tai niitä koskevia sopimuksia tehdessään korvaavat julkisen liikenteen harjoittajille aiheutuvat kustannukset ja/tai myöntävät yksinoikeuksia vastineena julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta. Julkisen palvelun velvoitteella tarkoitetaan vaatimusta, jonka toimivaltainen viranomainen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikennepalvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ilman korvausta.

Liikennepalvelulain (320/2017) 171 §:n mukaan toimivaltainen viranomainen voi tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Päätös yksinoikeuden antamisesta julkaistaan toimivaltaisen viranomaisen internet-sivulla. Liikennöintikohteen hankintapäätöksessä ja liikennöintisopimuksessa määritellään julkisen palvelun velvoitteiden luonne sekä sovitut korvaukset. Yksinoikeuspäätöksen tarkoituksena on suojata julkisen palvelun velvoitteiden hoitaminen liikennöintisopimuksen ja siinä määritellyn korvaustason mukaisesti sekä varmistaa sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt päätöksen yksinoikeuden asettamisesta, toimivaltainen viranomainen voi kieltää toiminnan, joka aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa yksinoikeudella suojatulle liikenteelle. Viranomainen voi asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon.

Tällä päätöksellä on tarkoitus antaa yksinoikeus bussiliikenteen tarjouskilpailun 63/2026 kohteen 318 voittaneelle liikenteenharjoittajalle kyseisen kohteen liikennöintiin. Yksinoikeus kattaa kohteen liikennöinnin liikennöintisopimuksen mukaisesti toimivaltaisen viranomaisen päättämille reiteille ja aikatauluille variaatioineen, mukaan lukien hankintasäädösten määrittelemät ehdot sekä sopimuksen mukaiset muutosvarat, joiden puitteissa liikenteen tarjontaa, reittejä ja

aikatauluja voidaan muuttaa. Toimivaltaisen viranomaisen järjestämän liikenteen aikataulut ja reitit variaatioineen löytyvät aikataulukausittain viranomaisen internet-sivuilta [www.hsl.fi](http://www.hsl.fi).

Hallintosäännön 9 §:n 25 kohdan mukaan hallitus päättää liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti.

#### Ehdotus



#### Päätös

71

**ITSM tuki- ja kehityspalveluiden hankinta**

112/02.08.00/2025 ServiceNow

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Tuomas Savikangas, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Hankinnan tausta**

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) on kilpailuttanut ITSM tuki- ja kehityspalvelut. HSL:n palvelutuotannon keskeinen palvelunhallintajärjestelmä on rakennettu ServiceNow -alustalle. Alustaa käytetään ITIL-prosessien sekä palvelutuotannon politiikkojen mukaisten työkulkujen toteuttamiseen. Hankittavat palvelut sisältävät ohjelmistopalvelun sekä alustan tuki- ja kehityspalvelut. Optiona on lisäksi mahdollista hankkia asiantuntijapalveluita, sopimuskaudella käyttöönotettavia moduuleita ja lisenssejä sekä laajennetun käyttäjätuen alustalle.

Sopimus tulee voimaan hankintasopimuksen allekirjoittamisesta ja on voimassa toistaiseksi.

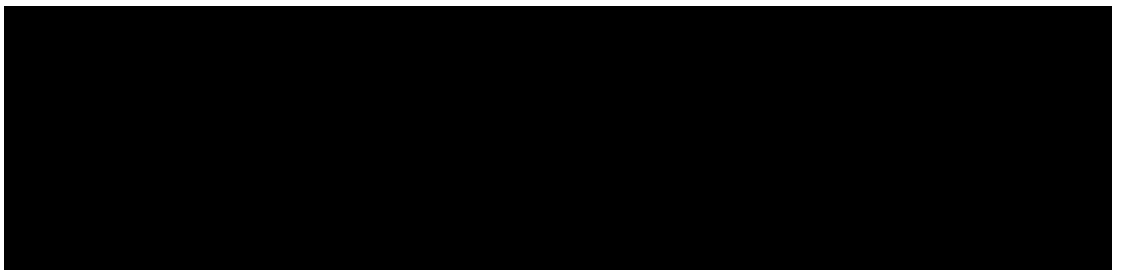
[REDACTED] Sopimus on voimassa toistaiseksi, joten ennakoitu arvo on laskettu 48 kuukaudelta vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016, jäljempänä "erityisalojen hankintalaki") 17 §:n 3 momentin mukaisesti.

**Hankintamenettely**

HSL soveltaa toiminnassaan erityisalojen hankintalakia. Hankinta ylittää erityisalojen hankintalain 13 §:n mukaisen kynnyсарvon. Hankinnasta järjestettiin erityisalojen hankintalain mukainen julkinen kilpailutus avoimella menettelyllä.

Hankintailmoitus ja tarjouspyyntö lähetettiin julkaistavaksi 12.2.2026 ja myöhemmin korjattuna kirjoitusvirheen korjaamiseksi ja määräaikojen jatkamiseksi julkisten hankintojen sähköisessä ilmoituskanava HILMA:ssa (nro 2026-040808 ja 2026-043695) ja Euroopan unionin virallisen lehden verkkoversiossa (TED, nro 106094-2026 ja 179178-2026). Hankinta-asiakirjat olivat saatavilla sähköisesti <https://tarjouspalvelu.fi/hsl> -sivustolta.

Tarjouspyyntömateriaalista sai esittää kysymyksiä 26.2.2026 klo 13:00 saakka. Määräaikaan mennessä esitettyihin kysymyksiin vastattiin 5.3.2026.





### Tarjousten arviointi ja vertailu

Tarjousten vertailuperusteena käytettiin kokonaistaloudellista edullisuutta. Kokonaistaloudellisuutta arvioitaessa otettiin huomioon seuraavat osa-alueet suluissa mainituilla painoarvoilla:

a.	Hinta (90 %, sis. vertailtavan kateprosentin)
b.	Laatu (10 %)

Tarjousten vertailu- ja valintaperusteet on avattu tarkemmin tarjouspyynnössä.



Tarjousten vertailu on esitetty liitteenä (julkinen päätöksenteon jälkeen).

Hankintapäätös tulee julkiseksi hallituksen päätöksenteon jälkeen.

Hallintosäännön 9 §:n kohdan 8 mukaan hallitus päättää hankinnoista.

Hankintaa koskeva sopimus ei synny tällä päätöksellä. Hankinnasta laaditaan kirjallinen sopimus, joka voidaan erityisalojen hankintalain (1398/2016) 120 §:n mukaisesti tehdä ja panna täytäntöön aikaisintaan 14 päivän kuluttua siitä, kun ehdokas tai tarjoaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen hankintapäätöksen tiedoksi.

### Ehdotus

Hallitus päättää



b) valtuuttaa toimitusjohtajan tekemään hankintalainsäädännön mahdollistamia sopimusmuutoksia sopimukseen hankintavaltuuksiensa puitteissa.

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

### Päätös

Liitteet

1. Tarjousvertailu (julkinen päätöksenteon jälkeen)

72

**HSL:n nettonollatavoitteen asettaminen**

141/00.04.02/2026 HSL:n hiilineutraaliustavoitteen tulevaisuus

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä  
ValmistelijaVs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Johtaja Päivi Alakuijala, etunimi@sukunimi@hsl.fi  
Vastuullisuusasiantuntija Veronica Ahonen, etunimi.sukunimi@hsl.fi**Johdanto**

Kansallisesti 27.9.2026 voimaan tuleva vihreän siirtymän kuluttajansuojadirektiivi (HE 47/2026 vp) edellyttää, että kaikki kestävyyttä koskevat väitteet (esimerkiksi ”ympäristöystävällinen”, ”vastuullinen”, ”hiilineutraali”) ovat todennettavissa. Tämä edellyttää muutoksia HSL:n kuluttajaviestintään. Direktiivi esittää tarkennuksia eritoten hiilineutraaliuden osalta: koska HSL ei omista hiilinielua, se ei voi saavuttaa hiilineutraaliutta ilman päästökompensaatiota.

HSL:n vastuullisuusohjelmassa 2023–2025 määriteltiin kaksi hiilineutraaliustavoitetta: hiilineutraalius oman toiminnan osalta vuonna 2030 ja liikenteen operoinnin osalta vuonna 2035. Lisäksi vuosien 2026–2029 strategiassa tavoittelemme HSL:n kokonaispäästöjen vähennystä -50 % suhteessa vuoden 2024 lähtötasoon.

HSL on noudattanut vuodesta 2024 päästölaskennassaan kansainvälistä Greenhouse Gas Protocol-standardia. GHG-protocolin mukaan lasketut HSL:n kokonaispäästöt vuonna 2024 olivat noin 69 345 hiilidioksidiekvivalenttitonnia, josta 81 % syntyi liikenteen operoinnista. Loput 19 % syntyivät muista lähteistä, enimmäkseen ICT-hankinnoista ja -palveluista.

**Siirtyminen tieteeseen perustuvaan nettonollatavoitteeseen**

Nettonolla perustuu päästöjen vähentämiseen (>90 %) koko arvoketjussa ja loppujen päästöjen pysyvään poistoon ilmakehästä. Malli on linjassa IPCC:n 1,5 °C tavoitteen ja Science Based Targets -viitekehityksen kanssa.

Vaihtoehtoja nettonollatavoitteelle on luopua hiilineutraaliustavoitteista asettamatta vaihtoehtoisia tavoitteita tai siirtyä päästökompensaation käyttöön. Päästökompensaatioon perustuva malli on kallis, epävarma ja sisältää viherpesuriskin. Tavoitteista luopuminen ei ole linjassa omistajakuntien tavoitteiden kanssa eikä tue pitkän aikavälin ohjausta. Nettonollatavoite on linjassa sääntelyn, omistajaodotusten ja kansainvälisen kehityksen kanssa. HSL-omistajakunnista Helsingin kaupunki on asettanut nettonollatavoitteen vuodelle 2040.

Mikäli organisaation arvoketjupäästöt (Scope 3) kattavat yli 40 % organisaation kokonaispäästöistä, sen on asetettava osana nettonollatavoitetta sekä lyhyen että pitkän aikavälin tavoitevuosi. HSL:n päästöistä noin 99 % on arvoketjupäästöjä.

Nettonollatavoitteen lähtö- eli vertailuvuotena suositellaan käytettävän ensimmäistä vertailukelpoista vuotta, jolloin HSL:llä on käytettävissään kattava kasvihuonekaasuinventaario. HSL:n osalta tämä vuosi on 2024. Lyhyen aikavälin

tavoitevuoden on sijoitettava 5–10 vuoden päähän tästä vuodesta, ja pitkän aikavälin tavoitevuoden on oltava viimeistään 2050.

Lyhyen aikavälin tavoitevuoden osalta HSL:n on suositeltavaa noudattaa vuosien 2026–2029 strategiassa määriteltyä -50 % päästövähennystä vuoteen 2024 verrattuna vuoteen 2029 mennessä. Pitkän aikavälin tavoitevuoden osalta HSL:n skenaariot osoittavat, että pitkän aikavälin tavoite on suositeltava asettaa vuoteen 2050 geopolittisista heilahteluista, epävarmasta taloustilanteesta sekä poliittisesta ohjauksesta johtuen.

Nettonollatavoitteen tueksi on laadittava siirtymäsuunnitelma, jossa kuvataan HSL:n päästöpolku tavoitteen saavuttamiseksi. Vuoden 2050 nettonollatavoitteen saavuttamiseksi nykyisellä päästövähennystahdilla ja 100 % liikenteen sähköistymisellä vuoteen 2035 mennessä HSL:n on vähennettävä muun kuin liikennöinnin päästöjä vuodesta 2030 eteenpäin vähintään 5 % vuositaitia.

## Ehdotus

Hallitus päättää

- a) asettaa HSL:n hiilineutraaliustavoitteiden tilalle nettonollatavoitteen;
- b) asettaa nettonollatavoitteen lähtövuodeksi 2024;
- c) asettaa lyhyen aikavälin tavoitteeksi vähentää päästöjä -50 % vuoteen 2024 verrattuna vuoteen 2029 mennessä; sekä
- d) asettaa pitkän aikavälin tavoitteeksi vähentää päästöjä -90 % vuoteen 2024 verrattuna vuoteen 2050 mennessä sekä neutraloida jäljelle jäävät päästöt pysyvillä hiilenpoistoilla.

## Päätös

73

**Selvitys HSL:n liikennekaluston tilaajavärytyksestä ja raitiovaunujen värytyksestä**

156/00.04.02/2026 Selvitys HSL:n liikennekaluston tilaajavärytyksestä ja raitiovaunujen värytyksestä

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Mari Flink, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Markkinointipäällikkö Anu Koskinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Liikennejärjestelmäasiantuntija Sakari Metsälampi, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Tausta**

HSL:n hallitus on pyytänyt yhteenvetoa Helsingin raitiovaunujen värytyksestä. Tässä lausunnossa kootaan yhteen raitioliikenteen värytykseen liittyvä historia, HSL:n tilaajavärytyksen periaatteet sekä nykyiset ja tulevat linjaukset. Katsauksen periaatteena on, että liikennevälineiden ulkoasu on osa koko HSL-alueen joukkoliikennejärjestelmän palvelukokemusta. Värytystä ei tarkastella vain yksittäisen kulkuvälineen tai yhden kaupungin näkökulmasta, vaan osana seudullista, asiakkaalle yhtenäisenä näyttäytyvää kokonaisuutta.

**Yhtenäisen joukkoliikenneilmeen merkitys**

Suurissa kaupungeissa joukkoliikennettä operoivat yleensä useat eri yhtiöt, jolloin joukkoliikennettä yhdistää tilaajaviranomaisen yhtenäinen brändi. Jos yhtenäistä joukkoliikenteen ilmettä ei ole, matkustaja voi kokea käyttävänsä useita irrallisia palveluita. Yhtenäinen ilme tekee järjestelmästä psykologisesti yhtenäisen ja intuitiivisen kokonaisuuden, madaltaa käyttökynnystä, selkeyttää viestintää sekä vahvistaa joukkoliikenteen imagoa ja yhtenäistä kaupunkikuvaa. HSL:n yhtenäinen ilme viestii, että kyseessä on yksi selkeä seudullinen palvelu, ei kokoelma yksittäisten kuntien tai liikennöitsijöiden omia kulkuvälineitä. Yhtenäinen ilme ja brändi ei kuitenkaan tarkoita muuttumattomuutta. Vahvat brändit säilyvät merkityksellisinä uudistamalla hallitusti.

HSL:n joukkoliikenteen yhtenäinen ilme on alusta asti perustunut monivärisyyteen ja kaarevaan valkoiseen elementtiin. HSL:ää perustettaessa ratikan vihreä väri, metron oranssi ja bussien sinisyys otettiin joukkoliikennebrändin suunnittelussa ilmeen lähtökohdiksi. Tämän valinnan johdosta jokaiselle joukkoliikennemuodolle on valikoitunut oma erillinen tunnusväri, joita yhdistää kuitenkin tietyt HSL-ilmeen elementit. Tavoitteena on ollut tunnistettava ja vahva kalusto, joka muodostaa asiakkaalle mahdollisimman yhtenäisen HSL:n brändin mukaisen kokonaisuuden.

HSL:n perustamisen yhteydessä hallitus päätti yhtenäisen tilaajavärytyksen käyttöönotosta koko seudun linja-autoliikenteessä vuonna 2010. HSL:n yhtenäinen muotokieli, kaareva valkoinen elementti, otettiin käyttöön ensimmäisen kerran vuonna 2011 ja sama elementti sitoo nykyään eri kulkumuodot visuaalisesti yhdeksi kokonaisuudeksi. Vuonna 2012 tilaajavärytys laajeni bussiliikenteen runkolinjoille oranssilla ilmeellä. Vuonna 2015 yhtenäinen brändi tuli junakalustoon violetina ilmeenä, pyöräilyyn keltaisena ja vuonna 2023 turkoosinvihreänä seudulliseen raitioliikenteeseen. Vuonna 2025 ilme laajeni kaarevana valkoisena elementtinä Helsingin raitioliikenteeseen perinteisen verkon laajennuksille hankittujen uusien

pikaraitiovaunujen myötä, joissa yhdistyy sekä kantakaupungin raitiovaunun että pikaraitiovaunun ominaisuuksia.

### **Historiallinen tausta**

Helsingin ensimmäiset raitiovaunut 1800-luvulla olivat vihreävalkoisia ja puun värisiä. Puun väri muuttui myöhemmin keltaiseksi, valkoinen väri jäi pois ja tästä periytyy ratikoiden keltavihreä väritys. 1970- ja 1980-luvuilla kokeiltiin siirtymistä yhtenäiseen oranssiin ja punaiseen ilmeeseen: metro ja raitiovaunut olivat oransseja ja junat punaisia. Raitiovaunujen vihreä väritys palautettiin vuosien 1986–1995 aikana.

Raidejokerille eli pikaratikka 15:lle suunniteltiin vihreään värimaailmaan perustuva ilme, joka kuitenkin erottuu keskustaratikan ilmeestä sekä fyysisesti että matkustajainformaatiossa, koska sen palvelukonsepti (nopeus, pysäkkiväli, pysähtymiskäytännöt) poikkeavat keskustaratikoista. Kantakaupungin ulkopuolella kulkevat seudulliset raitiolinjat kuten pikaratikka 15 ja tuleva Vantaan ratikka käyttävät jatkossakin seudullista turkoosia väritystä.

Kesäkuussa 2025 julkistettiin kantakaupungin ulkopuolisia verkon laajennuksia varten hankittujen pikaraitiovaunujen ilme, joka sovittaa yhteen keltavihreän väriperinteen ja HSL:n seudullisen tilaajailmeen valkoisine elementteineen. Näitä vaunuja on suunniteltu ajettavaksi Laajasalon ja Kalasataman linjoilla 11, 12 ja 13 sekä Länsiratikat-hankkeen uusilla linjoilla. Siirtymävaiheessa osa kantakaupungin raitioliikenteen vuoroista ajetaan linjalta 15 tutun turkoosin värimaailman omaavilla vaunuilla mutta lähivuosina nämäkin yhtenäistetään kantakaupungin ilmeeseen.

Muut kantakaupungin yksisuuntaiset raitiovaunut säilyvät toistaiseksi nykyisessä keltavihreässä värityksessään ilman valkoisia päätyjä pitkälle 2030-luvun puolelle. Vanhempien nivelraitiovaunujen väritystä ei ole tarkoitus muuttaa.

### **Päätöksentekoperiaatteet**

HSL:n hallitus ja omistajat eivät ole päättäneet yksittäisiä ulkoasukysymyksiä tilaajavärityksen laajentuessa uusiin liikennemuotoihin. Ratkaisuja on käsitelty useimmiten iltakouluissa yleensä kalustohankintojen yhteydessä. HSL:n perussopimuksessa joukkoliikenteen brändi ja ilme on määritelty HSL:n tehtäväksi. Suunnittelussa ovat korostuneet seuraavat periaatteet:

- Tarkastellaan koko joukkoliikennejärjestelmää, ei yksittäistä kulkuvälinettä.
- Yhteensovitetaan kulkumuodot, opastus ja palvelukokemus.
- Päätökset tehdään seudullisesta kokonaisuudesta, ei yhden kaupungin tai yksittäisen kulkumuodon näkökulmasta.
- Linjaukset perustuvat helppoon ja intuitiiviseen käytettävyyteen eivätkä pelkästään esteettisiin preferensseihin.

### **Tulevia uudistuksia**

Pelkästään kantakaupungin sisällä kulkevien uusien hankittavien raitiovaunujen tarkkaa tulevaa ilmettä ei ole vielä määritelty. Nykyiset Helsingin keltavihreät raitiovaunut säilyvät liikenteessä joka tapauksessa pitkälle 2030-luvun puolelle. Metron uusien M400-junien vaunuhankintakilpailutus on käynnissä. Päätös metron värityksestä tehdään vuoden 2028 aikana. Metron alkuperäisen ilmeen ja designin kokonaisuus on Antti Nurmesniemen ja Börje Rajalinin suunnittelema. HSL aikoo kunnioittaa metron design-kokonaisuutta myös tulevaisuudessa.

**Yhteenveto**

HSL:n kalustoilme yhdistää Helsingin historiallista joukkoliikenneilmettä seudulliseen yhtenäiseen tilaajailmeeseen. Muutoksia tehdään maltillisesti kaluston uusiutuessa ja verkoston laajentuessa. Näin vältetään tarpeettomat kustannukset ja varmistetaan, että nykyinen kalusto säilyy käyttökelpoisena samalla kun uudet vaunut kytkeytyvät yhtenäiseen brändiin, muodostavat yhtenäisen ja ymmärrettävän palvelukokonaisuuden ja uudistavat tarvittaessa maltillisesti HSL:n ilmettä joukkoliikennekalustossa.

**Ehdotus**

Hallitus päättää merkitä selvityksen HSL:n liikennevälineiden värityksestä tiedoksi.

**Päätös**

**74****Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset**

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Hallitukselle on toimitettu kuntalain 92 §:n mukaista otto-oikeutta varten toimitusjohtajan ja tulosalueen johtajien viranhaltijapäätökset ajalta 1.5.2026 – 17.5.2026.

**Ehdotus** Hallitus päättää olla ottamatta käsiteltäväkseen liitteessä mainittuja päätöksiä.

**Päätös**

Liite Päätösluettelo

**75****Tiedoksi merkittävät asiat**

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

HSL on antanut seuraavat lausunnot ja kannanotot:

- Lausunto asemakaavasta 171300, Övre Månsas, Martinlaakso, osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi ympäristönsuojelulain muuttamiseksi (ilmanlaatudirektiivi)

HSL:lle ovat saapuneet seuraavat asiakirjat:

- Espoon nuorisovaltuuston kannanotto lippuautomaattien palauttamisesta
- Vanhusneuvoston kannanotto Helsingin seudun liikenteen lipunmyyntipalvelujen sijaintiin sekä lippujen hinnoitteluun

**Ehdotus** Hallitus päättää merkitä asiat tiedoksi.

**Päätös**

**Liitteet** Lausunto asemakaavasta 171300, Övre Månsas, Martinlaakso, osallistumis- ja arviointisuunnitelma (120/10.02.03/2026)  
Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi ympäristönsuojelulain muuttamiseksi (ilmanlaatudirektiivi) (143/00.04.02/2026)  
Espoon nuorisovaltuuston kannanotto lippuautomaattien palauttamisesta (150/00.02.03/2026, saatavilla kirjaamosta)  
Vanhusneuvoston kannanotto Helsingin seudun liikenteen lipunmyyntipalvelujen sijaintiin sekä lippujen hinnoitteluun (49/00.02.03/2026)

**76****Seuraava kokous**

Hallitus 26.05.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Ehdotus**

Hallitus päättää kokoontua seuraavan kerran aiemmin päätetyn mukaisesti keskiviikkona 10.6.2026 klo 9.30. Kokous pidetään sähköisesti. Seuraava iltakoulu on keskiviikkona 3.6.2026 klo 16.00 alkaen. Paikka ilmoitetaan kokouskutsussa.

**Päätös**