



07.09.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

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

käsiteltävä tässä kokouksessa

§ 619

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029

HEL 2026-009214 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029 seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö

Esitetyt lippujen hintojen korotukset ovat Helsingin kaupunkistrategian vastaisia. Helsinki ei voi hyväksyä kaupunkistrategian vastaista hinnoittelua.

Vyöhykkeettömän matkan pituuteen perustuvan hinnoittelumallin kokeilu on kannatettava erityisesti kertalipuissa. Joukkoliikennelipun hinta tulisi olla lyhyillä matkoilla matkustajien näkökulmasta nykyistä houkuttelevammalla tasolla.

Junatien metrosillan uusimisesta aiheutuvaan metrolikenteen katkoon varautumisessa ja korvaavan liikenteen järjestämisessä on tehty hyvää yhteistyötä HSL:n ja kaupungin välillä. Kehitettyjä toimintamalleja kannattaa soveltaa myös tulevien vuosien hankkeiden valmistelussa.

Palvelutason kehittämisessä on syytä jatkaa ja kehittää tiivistä yhteistyötä HSL:n ja kaupungin välillä linjaston tehokkuuden ja liikennöinnin sujuvuuden parantamiseksi. Uusia liikennöintiä hidastavia käytäntöjä ei tule ottaa käyttöön.

HSL:n toimintasuunnitelma



07.09.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamiseksi ja lipputulojen varmistamiseksi on tärkeää, että HSL kehittää lipputuotevalikoimaansa. Kertalippujen ostamisen yhden vuorokauden hintakaton käyttöönotto on odotettu uudistus. Mahdollisen pilotin kokeilujakso on pidettävä lyhyenä. Lähimaksulla ostettujen kertalippujen hinnat on myös syytä yhtenäistää sovelluksella ostettujen lippujen kanssa. Lähimaksun erillishinnoittelu monimutkaistaa lippujärjestelmää tarpeettomasti eikä sitä voida perustella asiakkaan edulla.

Vyöhykkeettömän matkan pituuteen perustuvan hinnoittelumallin kokeilu on kannatettava. Joukkoliikennelipun hinnan lyhyillä matkoilla tulisi olla matkustajien näkökulmasta hyväksyttävällä tasolla sekä kilpailukykyinen mikroliikkumisen ja taksien kanssa. Matkan pituuteen perustuva hinnoittelu hillitsee samalla osaltaan kaupunkirakenteen hajautumista, mikä on kestävän ja tiivistyvän Helsingin seudun tavoitteiden mukaista. Kokeilun jälkeen tulee arvioida ja esittää jäsenkunnille arvio uuden hinnoittelumallin käyttöönoton vaikutuksista HSL:n lipputuloihin kokonaisuutena ja kuntakohtaisesti.

Vyöhykkeisiin perustuva kausilippu on joukkoliikenteen suosion kannalta tärkeä tuote. Asiakkaiden sitoutuminen kilpailukykyisesti hinnoiteltuun kausilipputuotteeseen johtaa kansainvälisten kokemusten mukaan suurempaan joukkoliikenteen käyttöön. Kausilippujärjestelmän muuttamiseen tulee suhtautua varauksella.

Mobiililipun QR-koodin lukumahdollisuus on hyvä ominaisuus digitaalisten tapahtumalippujen mahdollistamiseksi. Sen sijaan kaikkien HSL-sovelluksen käyttäjien velvoittamisessa leimaamiseen edes sinisissä busseissa tulee olla varovainen. Yksittäiselle matkustajalle ajoneuvoon nousun yhteydessä aiheutuva muutaman sekunnin lisääviivästys kertyy nopeasti merkittäväksi joukkoliikenteen palvelutason laskuksi liikennöinnin hidastuessa ja säännöllisyyden heikentyessä. Myös liikennöintikustannukset kasvavat ajoaikojen pidentyessä. Liputta matkustamisen vähentämiseksi validointi voidaan ottaa käyttöön, kun se ei hidasta kyytiin nousemista. Myöskään tiedon kerääminen matkustamisesta ei ole riittävä peruste heikentää näin paljon joukkoliikenteen palvelutasoa tai käyttäjäkokemusta.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Joukkoliikenteen taloutta ja toimivuutta Helsingissä ovat viime vuosina haastaneet lukuisat suuret katutyömaat sekä joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittämiseen ja ylläpitoon liittyvät välttämättömät rakennustyöt. Erityisesti vuosi 2027 tulee Junatien metrosillan uusimisen vuoksi olemaan vaikea.



07.09.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Yhteistyö HSL:n kanssa joukkoliikennettä korvaavan poikkeusliikenteen suunnittelussa on ollut hyvää ja hedelmällistä. Junatien metrokatkon aikana korvaavaa bussiliikennettä tarjotaan niin paljon kuin mahdollista huomioiden bussien keskinäinen ruuhkautuminen ja pysäkkien välityskyky. Korvaavan bussiliikenteen sujuvoittamiseksi on suunniteltu infra-parannuksena mm. tilapäisiä bussikaistoja, joita voidaan mahdollisesti hyödyntää myös Kulosaarensillan uusimisen aikana.

Korvaavaa liikennettä tarjotaan myös Kruunusillat-hankkeen mahdollistamilla raitiolinjoilla 12 Yliskylästä Rautatieasemalle ja 13 Pasilasta Kalasataman kautta Kolmikulmaan. Tämä on konkreettinen esimerkki raidoverkoston kehittämisen poikkeustilanteiden hallintaan tarjoamista mahdollisuuksista, jotka parantavat joukkoliikennejärjestelmän resilienssiä.

Korvaavien järjestelyjen suunnittelussa tulee jatkossakin tavoitella tiivistä yhteistyötä siten, että työmaiden haitalliset vaikutukset palvelutsoon ja matkustajamääriin jäävät mahdollisimman pieniksi. Yhteistyö pienentää poikkeusjärjestelyjen kustannuksia, kun kaupunki toteuttaa sujuvuutta parantavia infrajärjestelyjä.

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmassa Helsingin kaupunki ja HSL tekivät aiempaa tiiviimpää yhteistyötä. Lopputuloksena saavutettiin linjastoratkaisu, jonka liikennöintikustannukset säilyvät nykyisellä tasolla, vaikka joukkoliikenteen kapasiteetti kasvaa uusien raitiolinjojen käyttöönoton myötä. Suunnitelma korvaa ydinkeskustaan suuntautuvaa bussiliikennettä raitioliikenteellä Helsingin kaupungin tavoitteiden mukaisesti ja muuttaa Länsi-Helsingin joukkoliikennejärjestelmää aiempaa verkostomaisemmaksi. Bussiliikenteestä saavutetuista säästöistä huolimatta joukkoliikenteen palvelutaso säilyy Helsingin kaupungin tavoittelemalla tasolla myös uusien raitiolinjojen suoran vaikutusalueen ulkopuolella.

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmaa vastaavaa kustannustehokkuutta ja korkean palvelutason linjoja painottavaa verkostollista ajattelua tulee soveltaa myös tulevissa linjastosuunnitelmissa. Tämä koskee sekä uusien raideliikenneyhteyksien käyttöönoton yhteydessä tehtäviä suunnitelmia että olemassa olevan bussiliikenteen kehittämistä. Suunnittelun käytettävissä oleva tieto matkustajamääristä on viime aikoina kiitettävästi lisääntynyt, mikä parantaa mahdollisuuksia kohdistaa resursseja uudelleen sinne, missä niistä saadaan suurimmat hyödyt yhteiskunnalle.

HSL varautuu vuosina 2027–2029 lisäämään bussiliikenteen tarjontaa useilla linjoilla perustuen todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen. Helsingin kaupunki kehottaa HSL:ää varmistamaan, et-



07.09.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

tä mahdolliset lisäykset toteutetaan perustellusti ja kustannustehokkaasti.

Esimerkiksi Postipuiston kasvaviin matkustajamääriin vastaaminen kasvattaa vuosina 2027–2029 liikennöintikustannuksia yhteensä 2,4 miljoonalla eurolla. Nykyiset alueen läpi kulkevat linjat ovat pitkiä, eikä niiden vuorovälin lyhentäminen pelkästään Postipuiston kysynnän vuoksi ole välttämättä tarkoituksenmukaista. Vaihtoehtoisina tapoina on syytä tarkastella linjaston uudelleenjärjestelyä tai vain tarpeellista osaa reitistä palvelevan tukilinjan perustamista.

Bussiliikenteen hidastuminen kasvattaa TTS-kauden aikana vuosittaisia liikennöintikustannuksia yli 2 miljoonalla eurolla. Hidastuminen heikentää myös joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vähentää siten lipputulota. HSL:n ja Helsingin kaupungin yhteistyötä onkin syytä tiivistää myös bussiliikenteen sujuvuuden edistämiseksi vastaavalla tavalla kuin raitioliikenteessä on jo tehty.

Kuntaosuuksien taso

Vuonna 2027 Junatien metrosillan uusimisesta aiheutuva metroliiikenteen katko kasvattaa joukkoliikenteen tuen tarvetta merkittävästi. HSL on arvioinut Junatien metrokatkon vähentävän lipputulota 15 milj. eurolla ja lisäävän liikenteen operointikuluja 15 milj. eurolla. Valtaosa näiden molempien vaikutuksesta tulee kohdistumaan Helsingille. Myös vuodelle 2028 arvioitu kuntaosuus on yli 20 milj. euroa suurempi kuin voimassa olevassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuodelle 2028 arvioitu kuntaosuus, vaikka liikennöinnin poikkeukset ovat silloin pienempiä.

Kuntaosuuden kasvu on ongelmallista. Helsingin kaupunki noudattaa taloudenhoidossaan kestävyysperiaatetta, jossa käyttötalousmenojen kokonaiskasvu on sidottu kustannustason ja väestönkasvun muutokseen sekä kaupunkistrategiassa asetettuun tuottavuustavoitteeseen. Koska HSL:lle maksettava kuntaosuus kasvaa kestävyysperiaatetta nopeammin, kaupungin muun toiminnan kustannusten kasvua joudutaan vastaavasti rajoittamaan enemmän, jotta esitetty kuntaosuus saadaan sovitetuksi kaupungin talousarvion raamiin.

Toisaalta kaupunkistrategiassa on asetettu tavoitteeksi myös helsinkiläisten lippujen hintojen korotusten hillitseminen. Tätä on käsitelty jäljempänä lippujen hintojen korotuksia koskevan erillisen kysymyksen yhteydessä.

Keskipitkän aikavälin kuntaosuusennusteiden perusteella kuntaosuuksien reaalin kasvu jatkuu vuoteen 2035, mutta kääntyy hienoiseen laskuun vuoteen 2040. Kuntaosuuksien kehitys riippuu kuitenkin voi-



07.09.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

makkaasti tulevista investoinneista joukkoliikennejärjestelmään. Ennusteissa infrakustannukset kasvavat vuoteen 2035 merkittävästi muita kustannuksia nopeammin suurten infrainvestointien takia: Helsingin operointikustannusten arvioidaan kasvavan vuoteen 2035 mennessä noin 60 miljoonaa euroa (15 %), infrakustannusten noin 30 miljoonaa euroa (22 %) ja lipputulojen noin 25 miljoonaa euroa (11 %).

Keskipitkän aikavälin ennusteet perustuvat Helmet 5 -malliin, joka edelleen perustuu syksyn 2023 tilanteeseen. Syksyllä 2023 palautuminen pandemiasta oli vielä kesken, mikä näkyy ennusteissa jopa lipputulojen laskuna toiminta- ja taloussuunnitelman viimeisestä vuodesta 2029 vuoteen 2035. Mallinnettuun lipputulojen laskuun vaikuttaa myös auto liikenteen sähköistyminen, joka tulee pienentämään autoilun kustannuksia ilman polttoaineveroa korvaavaa ratkaisua.

Keskipitkällä aikavälillä lähijunaliikenteen varikkoinvestointien on arvioitu kasvattavan junaliikenteen kustannuksia. Vaikka uudet varikot tehostavat liikennöintiä ja mahdollistavat tarvittavan lisäkaluston hankkimisen, investointien pääomakustannukset rasittavat HSL:n taloutta alkuvuosina. Samalla rantaradan suunnan varikolle tulee löytää seudullisessa yhteistyössä ratkaisu, joka on investointi- ja siirtoajokustannuksiltaan kohtuullinen.

Keskipitkän aikavälin arvioihin ei ole sisällytetty valtakunnallisia rautatiehankkeita kuten Länsirata ja Lentorata. Tämä on perusteltua. Valtion rataverkon hankkeista infrakorvausten piiriin voidaan ottaa vain lähijunaliikenteen erillistarpeisiin rakennettua infraa kuten kaupunkiratoja ja yksinomaan lähijunien käyttöön rakennettavia asemia.

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen suunnitelma-
kaudella 2027–2029

HSL:n 1.6.2026 voimaan tullessa perussopimuksen päivityksessä on määritelty aiempina vuosina syntyneen ylijäämän tai alijäämän oikaisun jaksotuksen lähtökohdaksi kolme vuotta. Vakiintuneen käytännön mukaisesti kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen on tarkoituksenmukaista tehdä tasaisesti kolmen vuoden aikana kuntasuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Erilliset kysymykset

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 %)?



07.09.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitteena on, että helsinkiläisten lippujen reaali hinnat laskevat strategiakauden aikana vuoteen 2026 verrattuna. Siksi Helsinki pitää välttämättömänä, että helsinkiläisten eniten käyttämien AB-lippujen hintoja ei tule korottaa, sillä näiden lippujen hinnat ovat viime vuosina nousseet HSL-lipuista suhteellisesti eniten.

Helsinki ei kannata hinnankorotuksia. HSL:n tulisi kartoittaa ja suosia vähemmän haitallisia keinoja taloutensa sopeuttamiseksi. Helsinki katsoo, että ehdotetut korotukset uhkaavat kaupunkistrategiassa linjattua joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Kaupunginhallitus pitää tarpeellisena selvittää yhteistyössä HSL:n kanssa, voiko Helsinki kompensoida omalla rahoituksellaan mahdollisen HSL:n päättämän lipun hinnankorotuksen helsinkiläisille.

Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?

Helsinki ei kannata tarkastusmaksun nostamista. Liputta matkustamiseen ei tutkimusten mukaan voida vaikuttaa merkittävästi tarkastusmaksun suuruudella. Näin ollen tarkastusmaksun korottaminen ei ole perusteltua.

Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyin päästötavoitteen saavuttamiseksi?

Omistajat ovat asettaneet HSL:lle tavoitteeksi joukkoliikenteen operoinnin päästöjen vähentämisen lähelle nollaa sekä bussiliikenteen sähköistämisen vuoteen 2030 mennessä. Tämän vuoksi HSL:n tulee ensisijaisena keinona tarkastella sähköistämisen nopeuttamista eikä fossiilisia polttoaineita korvaavien polttoaineiden käytön lisäämistä.

Ympäristöbonuksen palauttaminen ja biopolttoaineiden käytön lisääminen HSL-alueella eivät ole tarkoituksenmukainen tapa edistää päästöjen vähentämistä. Biopolttoaineiden käytön lisääminen kasvattaisi HSL:n kustannuksia, mutta valtakunnallisella tasolla hiilidioksidipäästöt eivät vähenisi. Pääkaupunkiseudun lisääntynyt biopolttoaineiden käyttö mahdollistaisi biopolttoaineiden jakeluvetoisuuden kautta muualla Suomessa fossiilisen polttoaineen osuuden kasvun. Käytännössä kyseessä olisi tulonsiirto HSL-alueen kunnilta ja joukkoliikenteen käyttäjiltä muualle Suomeen.

HSL:n tehtävänä on valmistella keinot omistajaohjaustavoitteiden saavuttamiseksi kustannustehokkaasti. Omistaja ei lähtökohtaisesti määritä yksittäisiä toteutuskeinoja eikä tavoitetasosta voida poiketa sillä perusteella, että tavoitteen saavuttaminen edellyttää aktiivisia toimenpiteitä.



07.09.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HSL:n tulee laatia omistajille arvio bussiliikenteen sähköistämisen nopeuttamisen toteutusvaihtoehdoista, kustannuksista ja vaikutuksista.

Helsingin kaupunki edistää omalta osaltaan Suomenlinnan liikenteen sähköistämistä. Kaupungin tavoitteena on siirtyä päästöttömään liikenteeseen tulevilla liikennöinnin sopimuskaudella (2027–2037) niin, että vuoteen 2030 mennessä merkittävä osa liikenteestä on jo sähköistetty.

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

Perussopimuksen mukaisesti kuntayhtymän yhtenä toimintaperiaatteena on, että maksuliikenne, rahoitustoiminta ja sijoitustoiminta hoidetaan tuottavasti, turvaavasti ja taloudellisesti. Rahoitus- ja investointiperiaatteiden hyväksyminen sekä kuntayhtymän rahoituksen, mukaan lukien lainan antaminen ja lainanotto ja niitä koskevien takaus- ja vakuusjärjestelyiden päätöksenteko kuuluvat yhtymäkokouksen tehtäviin. HSL:n tulee huolehtia maksuvalmiutensa turvaamisesta ja ratkaista siihen liittyvät toimenpiteet tapauskohtaisesti. Maksuvalmius tulee Helsingin näkemyksen mukaan turvata nykytilanteessa ulkoisella lainanotolla, limiittitilillä tai vastaavalla järjestelyllä.

Käsittely

Vastaehdotus 1:

Niilo Toivonen: Kaupunginhallitus pitää tarpeellisena selvittää yhteistyössä HSL:n kanssa, voiko Helsinki kompensoida omalla rahoituksellaan mahdollisen HSL:n päättämän lipun hinnankorotuksen helsinkiläisille.

Kannattaja: Mia Haglund

Vastaehdotus 2:

Mia Haglund: ESITYS 1

Korvataan kappale 2 seuraavalla: "Esitetyt lippujen hintojen korotukset ovat Helsingin kaupunkistrategian vastaisia. Helsinki ei voi hyväksyä kaupunkistrategian vastaista hinnoittelua."

ESITYS 2

Korvataan kappaleet 28 ja 29 seuraavalla: "Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitteena on, että helsinkiläisten lippujen reaali hinnat laskevat strategiakauden aikana vuoteen 2026 verrattuna. Siksi Helsinki pitää välttämättömänä, että helsinkiläisten eniten käyttämien AB-lippujen hin-



07.09.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

toja ei tule korottaa, sillä näiden lippujen hinnat ovat viime vuosina nousseet HSL-lipuista suhteellisesti eniten.

Helsinki ei kannata hinnankorotuksia. HSL:n tulisi kartoittaa ja suosia vähemmän haitallisia keinoja taloutensa sopeuttamiseksi. Helsinki katsoo, että ehdotetut korotukset uhkaavat kaupunkistrategiassa linjattua joukkoliikenteen houkuttelevuutta."

Kannattaja: Tuuli Kousa

Vastaehdotus 3:

Mia Haglund: ESITYS 3

Korvataan kappaleet 31 ja 32 seuraavalla: "Helsinki ei kannata tarkastusmaksun nostamista. Liputta matkustamiseen ei tutkimusten mukaan voida vaikuttaa merkittävästi tarkastusmaksun suuruudella. Näin ollen tarkastusmaksun korottaminen ei ole perusteltua."

Kannattaja: Tuuli Kousa

Vastaehdotus 4:

Mia Haglund: ESITYS 4

Kappaleen 34 jälkeen uudeksi kappaleeksi lisätään: "Ympäristöbonuksen palauttaminen ja biopolttoaineiden käytön lisääminen HSL-alueella eivät ole tarkoituksenmukainen tapa edistää päästöjen vähentämistä. Biopolttoaineiden käytön lisääminen kasvattaisi HSL:n kustannuksia, mutta valtakunnallisella tasolla hiilidioksidipäästöt eivät vähenisi. Pääkaupunkiseudun lisääntynyt biopolttoaineiden käyttö mahdollistaisi biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kautta muualla Suomessa fossiilisen polttoaineen osuuden kasvun. Käytännössä kyseessä olisi tulonsiirto HSL-alueen kunnilta ja joukkoliikenteen käyttäjiltä muualle Suomeen."

Kannattaja: Tuuli Kousa

Kaupunginhallitus hyväksyi yksimielisesti Mia Haglundin kolmannen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

1. äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Niilo Toivosen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äänet: 5

Otto Meri, Matias Pajula, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Maarit Viurunen

Ei-äänet: 10

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Mia Haglund, Shawn Huff, Ville Jalo-



07.09.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

vaara, Tuuli Kousa, Johanna Laisaari, Silvia Modig, Suvi Pulkkinen, Niilo Toivonen

Kaupunginhallitus hyväksyi Niilo Toivosen vastaehdotuksen äänin 5 - 10.

2. äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Mia Haglundin ensimmäisen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 5

Otto Meri, Matias Pajula, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 10

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

Kaupunginhallitus hyväksyi Mia Haglundin ensimmäisen vastaehdotuksen äänin 5 - 10.

3. äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Mia Haglundin toisen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 6

Ville Jalovaara, Otto Meri, Matias Pajula, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 9

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Mia Haglund, Shawn Huff, Tuuli Kousa, Johanna Laisaari, Silvia Modig, Suvi Pulkkinen, Niilo Toivonen

Kaupunginhallitus hyväksyi Mia Haglundin toisen vastaehdotuksen äänin 6 - 9.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

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

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginhallitus>

Puhelin

+358 9 310 1641

Y-tunnus

0201256-6



07.09.2026

Pöytäkirjanote tarkas-
tamaton

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Liitteet

- | | |
|---|---|
| 1 | Lausuntopyyntö 27.5.2026 |
| 2 | Lausuntopyyntö 27.5.2026, liite, Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma TTS2027-2029 |

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä

Otteen liitteet

Esitysteksti

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 8.9.2026.

Kaupunginhallitus



käsiteltävä tässä kokouksessa

17

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029

Pöydälle 31.08.2026

HEL 2026-009214 T 00 01 06

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029 seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö

Esitetyt lippujen hintojen korotukset ovat Helsingin kaupunkistrategian vastaisia. Toisaalta kuntaosuuden kestävyysperiaatetta nopeampi kasvu leikkaa kaupungin muun toiminnan rahoitusta.

Vyöhykkeettömän matkan pituuteen perustuvan hinnoittelumallin kokeilu on kannatettava erityisesti kertalipuissa. Joukkoliikennelipun hinta tulisi olla lyhyillä matkoilla matkustajien näkökulmasta nykyistä houkuttelevammalla tasolla.

Junatien metrosillan uusimisesta aiheutuvaan metroliiikenteen katkoon varautumisessa ja korvaavan liikenteen järjestämisessä on tehty hyvää yhteistyötä HSL:n ja kaupungin välillä. Kehitettyjä toimintamalleja kannattaa soveltaa myös tulevien vuosien hankkeiden valmistelussa.

Palvelutason kehittämisessä on syytä jatkaa ja kehittää tiivistä yhteistyötä HSL:n ja kaupungin välillä linjaston tehokkuuden ja liikennöinnin sujuvuuden parantamiseksi. Uusia liikennöintiä hidastavia käytäntöjä ei tule ottaa käyttöön.

HSL:n toimintasuunnitelma

Joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamiseksi ja lipputulojen varmistamiseksi on tärkeää, että HSL kehittää lipputotevalikoimaansa. Kertalippujen ostamisen yhden vuorokauden hintakaton käyttöönotto on odotettu uudistus. Mahdollisen pilotin kokeilujakso on pidettävä lyhyenä. Lähimaksulla ostettujen kertalippujen hinnat on myös syytä yhtenäistää sovelluksella ostettujen lippujen kanssa. Lähimaksun erillishinnoittelu monimutkaistaa lippujärjestelmää tarpeettomasti eikä sitä voida perustella asiakkaan edulla.



Vyöhykkeettömän matkan pituuteen perustuvan hinnoittelumallin kokeilu on kannatettava. Joukkoliikennelipun hinnan lyhyillä matkoilla tulisi olla matkustajien näkökulmasta hyväksyttävällä tasolla sekä kilpailukykyinen mikroliikkumisen ja taksien kanssa. Matkan pituuteen perustuva hinnoittelu hillitsee samalla osaltaan kaupunkirakenteen hajautumista, mikä on kestävä ja tiivistyvä Helsingin seudun tavoitteiden mukaista. Kokeilun jälkeen tulee arvioida ja esittää jäsenkunnille arvio uuden hinnoittelumallin käyttöönoton vaikutuksista HSL:n lipputuloihin kokonaisuutena ja kuntakohtaisesti.

Vyöhykkeisiin perustuva kausilippu on joukkoliikenteen suosion kannalta tärkeä tuote. Asiakkaiden sitoutuminen kilpailukykyisesti hinnoiteltuun kausilipputuotteeseen johtaa kansainvälisten kokemusten mukaan suurempaan joukkoliikenteen käyttöön. Kausilippujärjestelmän muuttamiseen tulee suhtautua varauksella.

Mobiililipun QR-koodin lukumahdollisuus on hyvä ominaisuus digitaalisten tapahtumalippujen mahdollistamiseksi. Sen sijaan kaikkien HSL-sovelluksen käyttäjien velvoittamisessa leimaamiseen edes sinisissä busseissa tulee olla varovainen. Yksittäiselle matkustajalle ajoneuvon nousun yhteydessä aiheutuva muutaman sekunnin lisääviivästys kertyy nopeasti merkittäväksi joukkoliikenteen palvelutason laskuksi liikennöinnin hidastuessa ja säännöllisyyden heikentyessä. Myös liikennöintikustannukset kasvavat ajoaikojen pidentyessä. Liputta matkustamisen vähentämiseksi validointi voidaan ottaa käyttöön, kun se ei hidasta kyytiin nousemista. Myöskään tiedon kerääminen matkustamisesta ei ole riittävä peruste heikentää näin paljon joukkoliikenteen palvelutasoa tai käyttäjäkokemusta.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Joukkoliikenteen taloutta ja toimivuutta Helsingissä ovat viime vuosina haastaneet lukuisat suuret katutyömaat sekä joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittämiseen ja ylläpitoon liittyvät välttämättömät rakennustyöt. Erityisesti vuosi 2027 tulee Junatien metrosillan uusimisen vuoksi olemaan vaikea.

Yhteistyö HSL:n kanssa joukkoliikennettä korvaavan poikkeusliikenteen suunnittelussa on ollut hyvää ja hedelmällistä. Junatien metroatkon aikana korvaavaa bussiliikennettä tarjotaan niin paljon kuin mahdollista huomioiden bussien keskinäinen ruuhkautuminen ja pysäkkien välityskyky. Korvaavan bussiliikenteen sujuvoittamiseksi on suunniteltu infra-parannuksena mm. tilapäisiä bussikaistoja, joita voidaan mahdollisesti hyödyntää myös Kulosaarensillan uusimisen aikana.

Korvaavaa liikennettä tarjotaan myös Kruunusillat-hankkeen mahdollistamilla raitiolinjoilla 12 Yliskylästä Rautatieasemalle ja 13 Pasilasta Ka-



lasataman kautta Kolmikulmaan. Tämä on konkreettinen esimerkki raidoverkoston kehittämisen poikkeustilanteiden hallintaan tarjoamista mahdollisuuksista, jotka parantavat joukkoliikennejärjestelmän resilienssiä.

Korvaavien järjestelyjen suunnittelussa tulee jatkossakin tavoitella tiivistä yhteistyötä siten, että työmaiden haitalliset vaikutukset palvelutsoon ja matkustajamääriin jäävät mahdollisimman pieniksi. Yhteistyö pienentää poikkeusjärjestelyjen kustannuksia, kun kaupunki toteuttaa sujuvuutta parantavia infrajärjestelyjä.

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmassa Helsingin kaupunki ja HSL tekivät aiempaa tiiviimpää yhteistyötä. Lopputuloksena saavutettiin linjastoratkaisu, jonka liikennöintikustannukset säilyvät nykyisellä tasolla, vaikka joukkoliikenteen kapasiteetti kasvaa uusien raitiolinjojen käyttöönoton myötä. Suunnitelma korvaa ydinkeskustaan suuntautuvaa bussiliikennettä raitioliikenteellä Helsingin kaupungin tavoitteiden mukaisesti ja muuttaa Länsi-Helsingin joukkoliikennejärjestelmää aiempaa verkostomaisemmaksi. Bussiliikenteestä saavutetuista säästöistä huolimatta joukkoliikenteen palvelutaso säilyy Helsingin kaupungin tavoittelemalla tasolla myös uusien raitiolinjojen suoran vaikutusalueen ulkopuolella.

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmaa vastaavaa kustannustehokkuutta ja korkean palvelutason linjoja painottavaa verkostollista ajattelua tulee soveltaa myös tulevilla linjastosuunnitelmissa. Tämä koskee sekä uusien raideliikenneyhteyksien käyttöönoton yhteydessä tehtäviä suunnitelmia että olemassa olevan bussiliikenteen kehittämistä. Suunnittelun käytettävissä oleva tieto matkustajamääristä on viime aikoina kiitettävästi lisääntynyt, mikä parantaa mahdollisuuksia kohdistaa resursseja uudelleen sinne, missä niistä saadaan suurimmat hyödyt yhteiskunnalle.

HSL varautuu vuosina 2027–2029 lisäämään bussiliikenteen tarjontaa useilla linjoilla perustuen todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen. Helsingin kaupunki kehottaa HSL:ää varmistamaan, että mahdolliset lisäykset toteutetaan perustellusti ja kustannustehokkaasti.

Esimerkiksi Postipuiston kasvaviin matkustajamääriin vastaaminen kasvattaa vuosina 2027–2029 liikennöintikustannuksia yhteensä 2,4 miljoonalla eurolla. Nykyiset alueen läpi kulkevat linjat ovat pitkiä, eikä niiden vuorovälin lyhentäminen pelkästään Postipuiston kysynnän vuoksi ole välttämättä tarkoituksenmukaista. Vaihtoehtoisina tapoina on syytä tarkastella linjaston uudelleenjärjestelyä tai vain tarpeellista osaa reitistä palvelevan tukilinjan perustamista.



Bussiliikenteen hidastuminen kasvattaa TTS-kauden aikana vuosittaisia liikennöintikustannuksia yli 2 miljoonalla eurolla. Hidastuminen heikentää myös joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vähentää siten lipputuloloja. HSL:n ja Helsingin kaupungin yhteistyötä onkin syytä tiivistää myös bussiliikenteen sujuvuuden edistämisessä vastaavalla tavalla kuin raitioliikenteessä on jo tehty.

Kuntaosuuksien taso

Vuonna 2027 Junatien metrosillan uusimisesta aiheutuva metroliikenteen katko kasvattaa joukkoliikenteen tuen tarvetta merkittävästi. HSL on arvioinut Junatien metrokatkon vähentävän lipputuloloja 15 milj. eurolle ja lisäävän liikenteen operointikulua 15 milj. eurolla. Valtaosa näiden molempien vaikutuksesta tulee kohdistumaan Helsingille. Myös vuodelle 2028 arvioitu kuntaosuus on yli 20 milj. euroa suurempi kuin voimassa olevassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuodelle 2028 arvioitu kuntaosuus, vaikka liikennöinnin poikkeukset ovat silloin pienempiä.

Kuntaosuuden kasvu on ongelmallista. Helsingin kaupunki noudattaa taloudenhoidossaan kestävyysperiaatetta, jossa käyttötalousmenojen kokonaiskasvu on sidottu kustannustason ja väestönkasvun muutokseen sekä kaupunkistrategiassa asetettuun tuottavuustavoitteeseen. Koska HSL:lle maksettava kuntaosuus kasvaa kestävyysperiaatetta nopeammin, kaupungin muun toiminnan kustannusten kasvua joudutaan vastaavasti rajoittamaan enemmän, jotta esitetty kuntaosuus saadaan sovitettua kaupungin talousarvion raamiin.

Toisaalta kaupunkistrategiassa on asetettu tavoitteeksi myös helsinkiläisten lippujen hintojen korotusten hillitseminen. Tätä on käsitelty jäljempänä lippujen hintojen korotuksia koskevan erillisen kysymyksen yhteydessä.

Keskipitkän aikavälin kuntaosuusennusteiden perusteella kuntaosuuksien reaalin kasvu jatkuu vuoteen 2035, mutta kääntyy hienoiseen laskuun vuoteen 2040. Kuntaosuuksien kehitys riippuu kuitenkin voimakkaasti tulevista investoinneista joukkoliikennejärjestelmään. Ennusteissa infrakustannukset kasvavat vuoteen 2035 merkittävästi muita kustannuksia nopeammin suurten infrainvestointien takia: Helsingin operointikustannusten arvioidaan kasvavan vuoteen 2035 mennessä noin 60 miljoonaa euroa (15 %), infrakustannusten noin 30 miljoonaa euroa (22 %) ja lipputulolojen noin 25 miljoonaa euroa (11 %).

Keskipitkän aikavälin ennusteet perustuvat Helmet 5 -malliin, joka edelleen perustuu syksyn 2023 tilanteeseen. Syksyllä 2023 palautuminen pandemiasta oli vielä kesken, mikä näkyy ennusteissa jopa lipputulolojen laskuna toiminta- ja taloussuunnitelman viimeisestä vuodesta 2029 vuoteen 2035. Mallinnettuun lipputulolojen laskuun vaikuttaa myös auto-



liikenteen sähköistyminen, joka tulee pienentämään autoilun kustannuksia ilman polttoaineveroa korvaavaa ratkaisua.

Keskipitkällä aikavälillä lähijunaliikenteen varikkoinvestointien on arvioitu kasvattavan junaliikenteen kustannuksia. Vaikka uudet varikot tehostavat liikennöintiä ja mahdollistavat tarvittavan lisäkaluston hankkimisen, investointien pääomakustannukset rasittavat HSL:n taloutta alkuvuosina. Samalla rantaradan suunnan varikolle tulee löytää seudullisessa yhteistyössä ratkaisu, joka on investointi- ja siirtoajokustannuksiltaan kohtuullinen.

Keskipitkän aikavälin arvioihin ei ole sisällytetty valtakunnallisia rautatiehankkeita kuten Länsirata ja Lentorata. Tämä on perusteltua. Valtion rataverkon hankkeista infrakorvausten piiriin voidaan ottaa vain lähijunaliikenteen erillistarpeisiin rakennettua infraa kuten kaupunkiratoja ja yksinomaan lähijunien käyttöön rakennettavia asemia.

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen suunnitelma-kaudella 2027–2029

HSL:n 1.6.2026 voimaan tullessa perussopimuksen päivityksessä on määritelty aiempina vuosina syntyneen ylijäämän tai alijäämän oikaisun jaksotuksen lähtökohdaksi kolme vuotta. Vakiintuneen käytännön mukaisesti kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen on tarkoituksenmukaista tehdä tasaisesti kolmen vuoden aikana kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Erilliset kysymykset

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 %)?

Helsingin kaupunkistrategia 2025–2029 edellyttää, että joukkoliikenteen lippujen hintojen nousua tulee hillitä. Tavoitteeksi on asetettu se, että helsinkiläisten lippujen reaali hinnat laskevat strategiakauden aikana vuoteen 2026 verrattuna. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi helsinkiläisten eniten käyttämien lippujen hintoja voi korottaa enintään inflaatio-odotuksen verran ja vuosien 2028–2029 korotusten tulee olla inflaatiota pienempiä. (Helsinki ei kannata hinnankorotuksia.)

Toisaalta kuntaosuuksien kestävä taso ja omistajaohjauksen HSL:lle asettamat tavoitteet edellyttävät lipputulojen kasvattamista hintoja korottamalla. Helsinkiläisten eniten käyttämien lippujen hinnat ovat kuntayhtymän aikana nousseet merkittävästi pidemmille matkoille tarkoitettuja lippuja sekä yleistä kustannuskehitystä enemmän. Siten on perus-



teltua painottaa lippujen hintojen välttämättömiä korotuksia muihin kuin AB-lippuihin.

Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?

Liputta matkustaminen on säilynyt HSL-liikenteessä korkealla tasolla. Edellinen tarkastusmaksuun tehty korotus ei riittänyt kääntämään liputta matkustamisen määrää laskuun. Tarkastusmaksun korottaminen 130 euroon on perusteltua.

Joukkoliikenteen tarkastusmaksulain mukaan tarkastusmaksu voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisen kertamaksu kysymyksessä olevan julkisyhteisön alueella. Mahdollisessa tarkastusmaksun korotuksessa tulee varmistua siitä, ettei tarkastusmaksun suuruus estä matkan pituuteen perustuvan tai muun edullisen lyhytmatkalipun ottamista käyttöön.

Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi?

Omistajat ovat asettaneet HSL:lle tavoitteeksi joukkoliikenteen operoinnin päästöjen vähentämisen lähelle nollaa sekä bussiliikenteen sähköistämisen vuoteen 2030 mennessä. Tämän vuoksi HSL:n tulee ensisijaisena keinona tarkastella sähköistämisen nopeuttamista eikä fossiilisia polttoaineita korvaavien polttoaineiden käytön lisäämistä.

HSL:n tehtävänä on valmistella keinot omistajaohjaustavoitteiden saavuttamiseksi kustannustehokkaasti. Omistaja ei lähtökohtaisesti määritä yksittäisiä toteutuskeinoja eikä tavoitetasosta voida poiketa sillä perusteella, että tavoitteen saavuttaminen edellyttää aktiivisia toimenpiteitä.

HSL:n tulee laatia omistajille arvio bussiliikenteen sähköistämisen nopeuttamisen toteutusvaihtoehdoista, kustannuksista ja vaikutuksista.

Helsingin kaupunki edistää omalta osaltaan Suomenlinnan liikenteen sähköistämistä. Kaupungin tavoitteena on siirtyä päästöttömään liikenteeseen tulevilla liikennöinnin sopimuskautella (2027–2037) niin, että vuoteen 2030 mennessä merkittävä osa liikenteestä on jo sähköistetty.

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

Perussopimuksen mukaisesti kuntayhtymän yhtenä toimintaperiaatteena on, että maksuliikenne, rahoitustoiminta ja sijoitustoiminta hoidetaan tuottavasti, turvaavasti ja taloudellisesti. Rahoitus- ja investointiperiaat-



teiden hyväksyminen sekä kuntayhtymän rahoituksen, mukaan lukien lainan antaminen ja lainanotto ja niitä koskevien takaus- ja vakuusjärjestelyiden päätöksenteko kuuluvat yhtymäkokouksen tehtäviin. HSL:n tulee huolehtia maksuvalmiutensa turvaamisesta ja ratkaista siihen liittyvät toimenpiteet tapauskohtaisesti. Maksuvalmius tulee Helsingin näkemyksen mukaan turvata nykytilanteessa ulkoisella lainanotolla, limiittitilillä tai vastaavalla järjestelyllä.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

HSL pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmastaan vuosille 2027–2029. Perussopimuksen mukaan jäsenkuntien on annettava lausuntonsa viimeistään 10.9. Hyväksytty talousarvion sisältävä toiminta- ja taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille viimeistään 15. joulukuuta.

Yleistä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen mukaan kuntayhtymällä on oltava toiminta- ja taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Suunnitelma tarkistetaan vuosittain. HSL:n hallitus laatii luonnoksen toiminta- ja taloussuunnitelmaksi. Luonnoksesta pyydetään jäsenkunnilta lausunnot, jotka liitetään HSL:n yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen. Hyväksytty talousarvion sisältävä toiminta- ja taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille viimeistään 15. joulukuuta.

HSL on pyytänyt kaupungilta lausuntoa 10.9.2026 mennessä alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaluonnoksesta 2027–2029. HSL pyytää jäsenkuntiaan ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin asioihin:

- 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 % + kas-



vutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %)?

- Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?
- Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyt päästötavoitteen saavuttamiseksi?
- Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

Taloussuunnitelma

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

Helsingille kohdistuvat toimintamenot vuonna 2027 ovat 591,7 milj. euroa ja lipputulot 235,5 milj. euroa. Toimintamenot ovat 41,6 milj. euroa (7,6 %) HSL:n vuoden 2026 talousarviota suuremmat. Helsingille kohdistuvat liikennöinnin kustannukset kasvavat 36,7 milj. euroa (10,1 %) ja infrakustannukset 6,6 milj. euroa (5,1 %) verrattuna edelliseen vuoteen. Muut kustannukset sen sijaan pienenevät 1,7 milj. eurolla (3,0 %). Lipputulojen arvioidaan kasvavan 3,7 milj. eurolla (1,6 %). Ensi vuoden subventioprosentiksi muodostuu 59,8 % ja ilman infrakustannuksia 47,8 %.

Merkittävin syy lipputulojen vaisuun kasvuun on Junatien metrosillan uusimisen aiheuttamat noin seitsemän kuukautta kestävät poikkeusjärjestelyt. HSL on arvioinut Junatien metrokatkon vähentävän lipputuloja 15 milj. eurolla ja lisäävän liikenteen poikkeusjärjestelyjen takia ope-
rintikulua 15 milj. eurolla. Valtaosa näiden molempien vaikutuksesta tulee kohdistumaan Helsingille.

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu 3,1 % vuosittaisiin lipun hinnan korotuksiin vuosina 2027–2029. Kumulatiivisesti tämä johtaa 9,6 % korotukseen kolmen vuoden aikana. Omistajaohjauksen asettaman subventiotavoitteen saavuttaminen edellyttäisi tätäkin suurempia hinnankorotuksia. Toisaalta Helsingin kaupunkistrategia 2025–2029 edellyttää, että joukkoliikenteen lippujenhintojen nousua tulee hillitä.



Tavoitteeksi strategiassa on asetettu se, että helsinkiläisten lippujen reaali hinnat laskevat strategiakauden aikana vuoteen 2026 verrattuna.

Helsingin kuntaosuus vuodelle 2027 on ilman aiempien vuosien yli-/alijäämiä 353,9 milj. euroa, mikä on 37,8 milj. euroa (12,0 %) edellisvuotta enemmän. Edellisten vuosien alijäämä huomioiden maksettavaksi kuntaosuudeksi vuonna 2027 tulee 355,6 milj. euroa. Kuntaosuu- den on arvioitu olevan 343,2 milj. euroa vuonna 2028 ja 360,0 milj. eu- roa vuonna 2029. Vaikka kuntaosuus laskee vuodesta 2027, vuodelle 2028 arvioitu kuntaosuus on yli 20 milj. euroa suurempi kuin voimassa olevassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuodelle 2028 arvioitu kun- taosuus, vaikka liikennöinnin poikkeukset ovat silloin pienempiä. Hel- singin kaupunki noudattaa taloudenhoidossaan kestävyysperiaatetta, jossa käyttötalousmenojen kokonaiskasvu on sidottu kustannustason ja väestönkasvun muutokseen sekä kaupunkistrategiassa asetettuun tuottavuustavoitteeseen. Koska HSL:lle maksettava kuntaosuus kasvaa kestävyysperiaatetta nopeammin, kaupungin muun toiminnan kustan- nusten kasvua joudutaan vastaavasti rajoittamaan enemmän, jotta esi- tetty kuntaosuus saadaan sovitettua kaupungin talousarvion raamiin.

Helsingin talousarvion valmistelun lähtökohtien mukaan käyttötalouden kasvun vuonna 2027 tulisi olla korkeintaan 4,5 %. Helsingin omassa ta- lousarviossa on varauduttu HSL:n esityksen mukaiseen kuntaosuuteen vuonna 2027. Koska Helsingin kuntaosuus ja eräät muut kaupunkita- soiset velvoitteet kasvavat enemmän kuin talousarvion lähtökohdaksi on asetettu, Helsinki on joutunut rajoittamaan muun käyttötalouden kasvun 3,3 %:iin.

Muutoksia suunnitelmakaudella

Joukkoliikennepalvelu

HSL:n TTS-kautta 2027–2029 leimaavat erilaisten työmaiden joukkolii- kennepalveluun aiheuttamat muutokset. Eri puolilla seutua rakenne- taan ennätysmäisen laajasti uutta raideliikenneinfraa sekä korjataan tai uusitaan vanhaa, kuten asemia ja ratasiltoja. Erityisesti vuonna 2027 toteutuva Junatien metrokatko aiheuttaa yhdessä muiden työmaiden kanssa erittäin merkittävän kustannuslisäyksen ainutkertaisen laajan korvaavan liikenteen takia. Poikkeusjärjestelyiden vuoksi joukkoliiken- teen matka-ajat pitenevät ja tarjottavan liikenteen laatutaso heikkenee, millä on merkittäviä vaikutuksia myös lipputuloihin.

Joukkoliikennepalvelu paranee merkittävien raideliikenteen hankkeiden valmistuessa Nihdissä, Kruunuvuorenrannassa ja Laajasalossa (Kruu- nusillat) aikaisimmillaan loppuvuodesta 2026 sekä Espoossa Leppä- vaaran ja Espoon keskuksen välillä (Espoon kaupunkiradan ensimmäi- nen vaihe) syksyllä 2027.



Valmistuvien raideliikenteen hankkeiden lisäksi joukkoliikennepalveluun ei ole suunnitteilla merkittäviä tarjonnan lisäyksiä. Bussiliikenteessä palvelutasoparannukset ovat kokonaisuutena hyvin pieniä lisäyksiä kasvavien alueiden tarjontaan kysynnän kasvaessa. Linjaston kehittämistoimenpiteet pyritään suunnittelemaan kustannustehokkuutta parantaen nykyistä tarjontaa uudelleenkohdentamalla.

Raitioliikenteessä vuoden 2027 poikkeukset ovat vähäisempiä kuin menneinä vuosina. Raitioliikenne Runeberginkadulla katkeaa syyskuusta 2026, kun Länsiratikoiden rakennustyöt alueella käynnistyvät. Koko Runeberginkadun mittainen katko jatkuu vuoden 2027 marraskuuhun saakka. Osana Länsiratikoiden hankekokonaisuutta valmistuva Huopalahdentien raitiotie mahdollistaa linjan 13 reitin jatkamisen Pasilasta Meilahden kautta Munkkivuoren ostoskeskukselle loppuvuodesta 2028. Vuonna 2028 alkavat Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun rakennustyöt sekä Rautatien metroaseman peruskorjaukset johtavat merkittäviin poikkeusliikennejärjestelyihin raitioliikenteessä.

Lyhytkestoisempia ja rajatumminkin vaikuttavia raitioliikenteen poikkeusjärjestelyjä on tulossa vuoden 2027 aikana Reijolankadulle, vuoden 2028 aikana Laivasillankadulle, Paciuksenkadulle ja Kampin alueelle sekä vuoden 2029 aikana Pitkällesillalle.

Junaliikenteessä on Espoon kaupunkiradan rakennustöiden takia vielä vuonna 2027 totaalikatko rantaradalla Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen. Tuolloin Helsingin ja Leppävaaran välillä kulkee A-junia 10 minuutin vuorovälillä päiväliikenteessä ja hiljaisempaan aikaan 15–30 minuutin vuorovälillä.

Mäkelänsillan vuoden 2027 loppuun kestävän peruskorjauksen lisäksi poikkeusjärjestelyjä bussiliikenteeseen tulee aiheuttamaan Kulosaaren sillan uusiminen. Sillan työmaan on arvioitu alkavan vuonna 2028 ja kestävän noin kaksi vuotta. Liikenteen on suunniteltu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteessä linjoille 59, 500 ja 510.

Lipputuotteet

HSL suunnittelee kokeilua vyöhykkeettömästä matkaperusteisesta hinnoittelumallista, jossa matkan hinnoittelu pohjautuu vyöhykkeiden sijaan matkan pituuteen ja muihin muuttujiin. Kokeiltavassa palvelumallissa lipun valinta ja ostaminen ennakkoon poistuisivat kokonaan ja matkan hinta laskettaisiin tehdyn matkan perusteella määriteltyjen kriteerien mukaisesti. Kokeilun tulosten perusteella päätetään, lähdetäänkö jatkotyönä suunnittelemaan laajemmin HSL:lle soveltuvaa matkaperusteista hinnoittelua.



Lisäksi HSL suunnittelee lähimaksun yhden vuorokauden hintakaton pilttia. Pilotissa tutkittaisiin lähimaksussa yhden vuorokauden hintakaton vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön, lipputuloihin ja asiakaskokemukseen. Kokeilu toteutetaan vain lähimaksulla lippuja ostaville ja hintakatona suunnitellaan käytettävän vuorokausilipun hintaa. Kokeilun vaikutukset joukkoliikenteen käyttöön, lipputuloihin ja asiakaskokemukseen arvioidaan vuonna 2027, minkä jälkeen tehdään päätöksiä hintakattojen laajemmasta soveltamisesta jatkossa.

Vuoden 2026 aikana matkakortin lukijalaitteelle rakennetaan valmius lukea puhelimen näytöltä QR-koodilippuja. Tämä mahdollistaa tapah-
tumalippuihin liitettyjen joukkoliikenteen matkalippujen toimittamisen asiakkaille digitaalisesti. Samalla HSL pyrkii vuoden 2027 loppuun mennessä ottamaan käyttöön sinisissä busseissa mobiililippujen validoinnin lukijalaitteilla visuaalisen validoinnin sijaan.

Omistajaohjauksen tavoitteet

1. Tuottavuus paranee ja talous on tasapainossa.	2. Jäsenkuntien vuotuinen subventio- osuus vuoden 2029 loppuun mennessä enintään 55 % seudullisista kokonaiskustannuksista infrastruktuurin kanssa ja enintään 40 % seudullisista kokonaiskustannuksista ilman infrastruktuuria.	3. Kestävyystavoitteet: Joukkoliikenteen operoinnin kasvihuonekaasupäästöt pienenevät, kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa ja HSL:n bussiliikenne on sähköistynyt vuoteen 2030 mennessä.	4. Joukkoliikenteen asiakastytytvyisyys hyvällä tasolla.
A) Kustannukset/matkustajakilometri -infrastruktuurin kanssa: enintään 0,41 €/km -ilman infrastruktuuria: enintään 0,31 €/km B) Kustannukset/nousu -infrastruktuurin kanssa: enintään 2,55 €/nousu -ilman infrastruktuuria: enintään 1,90 €/nousu C) HSL:n muut kuin operointi- ja infrastruktuurin kustannukset -kustannukset eivät kasva vuoteen 2026 verrattuna	A) Subventioaste infrastruktuurin kanssa -enintään 59,7 % B) Subventioaste ilman infrastruktuuria -enintään 45,9 %	A) Joukkoliikenteen operoinnin kasvihuonekaasupäästöt -enintään 38 200 tCO ₂ -ekv B) Joukkoliikenteen ja kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus** -joukkoliikenne vähintään 30 % -kestävät kulkumuodot yhteensä vähintään 60,5 % C) Sähköisen kaluston osuus koko bussikalustosta (%) -sähköisen bussikaluston suhteellinen osuus kasvaa vuodesta 2026	A) Alueittainen asiakastytytvyisyys -NPS-keskiarvo vähintään 36 B) Alueittainen asukastytytvyisyys -BEST- kokonaistyytytvyisyys vähintään 70
Muut omistajalinjat: - Kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korko - Kuntayhtymä tukee työllisyydenhoitoa jäsenkuntien alueella ja raportoin prosentiosuuden hankinnoistaan, joissa on käytetty työllistämisehtoa - HSL raportoi jäsenkuntien edellyttämällä tavalla: 1) kuluun vuoden toteuma ja ennuste HSL:n kustannuksista, lipputuloista ja kantaosuuksista (infrastruktuurin kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta, 2) vuosittain päivitettävät keskipitkän aikavälin (5–15 vuotta) ennusteet HSL:n kustannuksista, lipputuloista ja kantaosuuksista (infrastruktuurin kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta, 3) linjakohtainen käyttöaste ja kannattavuus *Mikäli tavoite osoittautuu täytäntöönpanossa taloudellisesti epärealistiseksi, käytetään muita tehokkaita päästövähennyskeinoja bussiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseksi lähelle nolaa vuoteen 2030 mennessä. Bussien tekninen laatu ei kuitenkaan saa heikentyä.			

Saatu lausunto

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan lausunto. Esitys on kaupunkiympäristölautakunnan esittelijän ehdotuksen mukainen lukuun ottamatta kysymykseen "Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyin päästötavoittein saavuttamiseksi" annettavaa vastausta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujala



Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 [Lausuntopyyntö 27.5.2026](#)
- 2 [Lausuntopyyntö 27.5.2026, liite, Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma TTS2027-2029](#)

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä

Otteen liitteet

Esitysteksti

Päätöshistoria

[Kaupunkiympäristölautakunta 18.08.2026 § 407](#)

HEL 2026-009214 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö

Esitetyt lippujen hintojen korotukset ovat Helsingin kaupunkistrategian vastaisia. Helsinki ei voi hyväksyä kaupunkistrategian vastaista hinnoittelua.

Vyöhykkeettömän matkan pituuteen perustuvan hinnoittelumallin kokeilu on kannatettava erityisesti kertalipuissa. Joukkoliikennelipun hinta tulisi olla lyhyillä matkoilla matkustajien näkökulmasta nykyistä houkuttelevammalla tasolla.

Junatien metrosillan uusimisesta aiheutuvaan metroliiikenteen katkoon varautumisessa ja korvaavan liikenteen järjestämisessä on tehty hyvää yhteistyötä HSL:n ja kaupungin välillä. Kehitettyjä toimintamalleja kannattaa soveltaa myös tulevien vuosien hankkeiden valmistelussa.

Palvelutason kehittämisessä on syytä jatkaa ja kehittää tiivistä yhteistyötä HSL:n ja kaupungin välillä linjaston tehokkuuden ja liikennöinnin



sujuvuuden parantamiseksi. Uusia liikennöintiä hidastavia käytäntöjä ei tule ottaa käyttöön.

HSL:n toimintasuunnitelma

Joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamiseksi ja lipputulojen varmistamiseksi on tärkeää, että HSL kehittää lipputuotevalikoimaansa. Kertalippujen ostamisen yhden vuorokauden hintakaton käyttöönotto on odotettu uudistus. Mahdollisen pilotin kokeilujakso on pidettävä lyhyenä. Lähimaksulla ostettujen kertalippujen hinnat on myös syytä yhtenäistää sovelluksella ostettujen lippujen kanssa. Lähimaksun erillishinnoittelu monimutkaistaa lippujärjestelmää tarpeettomasti eikä sitä voida perustella asiakkaan edulla.

Vyöhykkeettömän matkan pituuteen perustuvan hinnoittelumallin kokeilu on kannatettava. Joukkoliikennelipun hinnan lyhyillä matkoilla tulisi olla matkustajien näkökulmasta hyväksyttävällä tasolla sekä kilpailukykyinen mikroluokituksen ja taksien kanssa. Matkan pituuteen perustuva hinnoittelu hillitsee samalla osaltaan kaupunkirakenteen hajautumista, mikä on kestävän ja tiivistyvän Helsingin seudun tavoitteiden mukaista. Kokeilun jälkeen tulee arvioida ja esittää jäsenkunnille arvio uuden hinnoittelumallin käyttöönoton vaikutuksista HSL:n lipputuloihin kokonaisuutena ja kuntakohtaisesti.

Vyöhykkeisiin perustuva kausilippu on joukkoliikenteen suosion kannalta tärkeä tuote. Asiakkaiden sitoutuminen kilpailukykyisesti hinnoiteltuun kausilipputuotteeseen johtaa kansainvälisten kokemusten mukaan suurempaan joukkoliikenteen käyttöön. Kausilippujärjestelmän muuttamiseen tulee suhtautua varauksella.

Mobiililipun QR-koodin lukumahdollisuus on hyvä ominaisuus digitaalisten tapahtumalippujen mahdollistamiseksi. Sen sijaan kaikkien HSL-sovelluksen käyttäjien velvoittamisessa leimaamiseen edes sinisissä busseissa tulee olla varovainen. Yksittäiselle matkustajalle ajoneuvoon nousun yhteydessä aiheutuva muutaman sekunnin lisäviivästys kertyy nopeasti merkittäväksi joukkoliikenteen palvelutason laskuksi liikennöinnin hidastuessa ja säännöllisyyden heikentyessä. Myös liikennöintikustannukset kasvavat ajoaikojen pidentyessä. Lipputa matkustamisen vähentämiseksi validointi voidaan ottaa käyttöön, kun se ei hidasta kyytiin nousemista. Myöskään tiedon kerääminen matkustamisesta ei ole riittävä peruste heikentää näin paljon joukkoliikenteen palvelutasoa tai käyttäjäkokemusta.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Joukkoliikenteen taloutta ja toimivuutta Helsingissä ovat viime vuosina haastaneet lukuisat suuret katutyömaat sekä joukkoliikenteen infrast-



ruktuurin kehittämiseen ja ylläpitoon liittyvät välttämättömät rakennustyöt. Erityisesti vuosi 2027 tulee Junatien metrosillan uusimisen vuoksi olemaan vaikea.

Yhteistyö HSL:n kanssa joukkoliikennettä korvaavan poikkeusliikenteen suunnittelussa on ollut hyvää ja hedelmällistä. Junatien metrokatkon aikana korvaavaa bussiliikennettä tarjotaan niin paljon kuin mahdollista huomioiden bussien keskinäinen ruuhkautuminen ja pysäkkien välityskyky. Korvaavan bussiliikenteen sujuvoittamiseksi on suunniteltu infra-parannuksena mm. tilapäisiä bussikaistoja, joita voidaan mahdollisesti hyödyntää myös Kulosaarensillan uusimisen aikana.

Korvaavaa liikennettä tarjotaan myös Kruunusillat-hankkeen mahdollistamilla raitiolinjoilla 12 Yliskylästä Rautatieasemalle ja 13 Pasilasta Kalasataman kautta Kolmikulmaan. Tämä on konkreettinen esimerkki raidoverkoston kehittämisen poikkeustilanteiden hallintaan tarjoamista mahdollisuuksista, jotka parantavat joukkoliikennejärjestelmän resilienssiä.

Korvaavien järjestelyjen suunnittelussa tulee jatkossakin tavoitella tiivistä yhteistyötä siten, että työmaiden haitalliset vaikutukset palvelutsoon ja matkustajamääriin jäävät mahdollisimman pieniksi. Yhteistyö pienentää poikkeusjärjestelyjen kustannuksia, kun kaupunki toteuttaa sujuvuutta parantavia infrajärjestelyjä.

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmassa Helsingin kaupunki ja HSL tekivät aiempaa tiiviimpää yhteistyötä. Lopputuloksena saavutettiin linjastoratkaisu, jonka liikennöintikustannukset säilyvät nykyisellä tasolla, vaikka joukkoliikenteen kapasiteetti kasvaa uusien raitiolinjojen käyttöönoton myötä. Suunnitelma korvaa ydinkeskustaan suuntautuvaa bussiliikennettä raitioliikenteellä Helsingin kaupungin tavoitteiden mukaisesti ja muuttaa Länsi-Helsingin joukkoliikennejärjestelmää aiempaa verkostomaisemmaksi. Bussiliikenteestä saavutetuista säästöistä huolimatta joukkoliikenteen palvelutaso säilyy Helsingin kaupungin tavoittelemalla tasolla myös uusien raitiolinjojen suoran vaikutusalueen ulkopuolella.

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmaa vastaavaa kustannustehokkuutta ja korkean palvelutason linjoja painottavaa verkostollista ajattelua tulee soveltaa myös tulevilla linjastosuunnitelmissa. Tämä koskee sekä uusien raideliikenneyhteyksien käyttöönoton yhteydessä tehtäviä suunnitelmia että olemassa olevan bussiliikenteen kehittämistä. Suunnittelun käytettävissä oleva tieto matkustajamääristä on viime aikoina kiitettävästi lisääntynyt, mikä parantaa mahdollisuuksia kohdistaa resursseja uudelleen sinne, missä niistä saadaan suurimmat hyödyt yhteiskunnalle.



HSL varautuu vuosina 2027–2029 lisäämään bussiliikenteen tarjontaa useilla linjoilla perustuen todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen. Helsingin kaupunki kehottaa HSL:ää varmistamaan, että mahdolliset lisäykset toteutetaan perustellusti ja kustannustehokkaasti.

Esimerkiksi Postipuiston kasvaviin matkustajamääriin vastaaminen kasvattaa vuosina 2027–2029 liikennöintikustannuksia yhteensä 2,4 miljoonalla eurolla. Nykyiset alueen läpi kulkevat linjat ovat pitkiä, eikä niiden vuorovälin lyhentäminen pelkästään Postipuiston kysynnän vuoksi ole välttämättä tarkoituksenmukaista. Vaihtoehtoisina tapoina on syytä tarkastella linjaston uudelleenjärjestelyä tai vain tarpeellista osaa reitistä palvelevan tukilinjan perustamista.

Bussiliikenteen hidastuminen kasvattaa TTS-kauden aikana vuosittaisia liikennöintikustannuksia yli 2 miljoonalla eurolla. Hidastuminen heikentää myös joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vähentää siten lipputuloja. HSL:n ja Helsingin kaupungin yhteistyötä onkin syytä tiivistää myös bussiliikenteen sujuvuuden edistämiseksi vastaavalla tavalla kuin raitioliikenteessä on jo tehty.

Kuntaosuuksien taso

Vuonna 2027 Junatien metrosillan uusimisesta aiheutuva metroliiikenteen katko kasvattaa joukkoliikenteen tuen tarvetta merkittävästi. HSL on arvioinut Junatien metrokatkon vähentävän lipputulota 15 milj. eurolle ja lisäävän liikenteen operointikuluja 15 milj. eurolla. Valtaosa näiden molempien vaikutuksesta tulee kohdistumaan Helsingille. Myös vuodelle 2028 arvioitu kuntaosuus on yli 20 milj. euroa suurempi kuin voimassa olevassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuodelle 2028 arvioitu kuntaosuus, vaikka liikennöinnin poikkeukset ovat silloin pienempiä.

Kuntaosuuden kasvu on ongelmallista, koska se vaikuttaa kaupungin muun toiminnan kustannuksiin rajoittavasti. Kuitenkin Helsingin kaupunkistrategiassa on asetettu tavoitteeksi helsinkiläisten lippuhintojen korotusten hillitseminen, ja tältä osin Helsingin kanta ilmenee jäljempänä.

Keskipitkän aikavälin kuntaosuusennusteiden perusteella kuntaosuuksien reaalin kasvu jatkuu vuoteen 2035, mutta kääntyy hienoiseen laskuun vuoteen 2040. Kuntaosuuksien kehitys riippuu kuitenkin voimakkaasti tulevista investoinneista joukkoliikennejärjestelmään. Ennusteissa infrakustannukset kasvavat vuoteen 2035 merkittävästi muita kustannuksia nopeammin suurten infrainvestointien takia: Helsingin operointikustannusten arvioidaan kasvavan vuoteen 2035 mennessä noin 60 miljoonaa euroa (15 %), infrakustannusten noin 30 miljoonaa euroa (22 %) ja lipputulojen noin 25 miljoonaa euroa (11 %).



Keskipitkän aikavälin ennusteet perustuvat Helmet 5 -malliin, joka edelleen perustuu syksyn 2023 tilanteeseen. Syksyllä 2023 palautuminen pandemiasta oli vielä kesken, mikä näkyy ennusteissa jopa lipputulosten laskuna toiminta- ja taloussuunnitelman viimeisestä vuodesta 2029 vuoteen 2035. Mallinnettuun lipputulosten laskuun vaikuttaa myös auto liikenteen sähköistyminen, joka tulee pienentämään autoilun kustannuksia ilman polttoaineveroa korvaavaa ratkaisua.

Keskipitkällä aikavälillä lähijunaliikenteen varikkoinvestointien on arvioitu kasvattavan junaliikenteen kustannuksia. Vaikka uudet varikot tehostavat liikennöintiä ja mahdollistavat tarvittavan lisäkaluston hankkimisen, investointien pääomakustannukset rasittavat HSL:n taloutta alkuvuosina. Samalla rantaradan suunnan varikolle tulee löytää seudullisessa yhteistyössä ratkaisu, joka on investointi- ja siirtoajokustannuksiltaan kohtuullinen.

Keskipitkän aikavälin arvioihin ei ole sisällytetty valtakunnallisia rautatiehankkeita kuten Länsirata ja Lentorata. Tämä on perusteltua. Valtion rataverkon hankkeista infrakorvausten piiriin voidaan ottaa vain lähijunaliikenteen erillistarpeisiin rakennettua infraa kuten kaupunkiratoja ja yksinomaan lähijunien käyttöön rakennettavia asemia.

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen suunnitelma-kaudella 2027–2029

HSL:n 1.6.2026 voimaan tulleessa perussopimuksen päivityksessä on määritelty aiempina vuosina syntyneen ylijäämän tai alijäämän oikaisun jakotuksen lähtökohdaksi kolme vuotta. Vakiintuneen käytännön mukaisesti kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen on tarkoituksenmukaista tehdä tasaisesti kolmen vuoden aikana kuntasuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Erilliset kysymykset

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 %)?

Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitteena on, että helsinkiläisten lippujen reaali hinnat laskevat strategiakauden aikana vuoteen 2026 verrattuna. Siksi Helsinki pitää välttämättömänä, että helsinkiläisten eniten käyttämisen AB-lippujen hintoja ei tule korottaa, sillä näiden lippujen hinnat ovat viime vuosina nousseet HSL-lipuista suhteellisesti eniten.

Helsinki ei kannata hinnankorotuksia. HSL:n tulisi kartoittaa ja suosia vähemmän haitallisia keinoja taloutensa sopeuttamiseksi. Helsinki kat-



soo, että ehdotetut korotukset uhkaavat kaupunkistrategiassa linjattua joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?

Helsinki ei kannata tarkastusmaksun nostamista. Liputta matkustamiseen ei tutkimusten mukaan voida vaikuttaa merkittävästi tarkastusmaksun suuruudella. Näin ollen tarkastusmaksun korottaminen ei ole perusteltua.

Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyin päästötavoitteen saavuttamiseksi?

Ympäristöbonuksen palauttaminen ja biopolttoaineiden käytön lisääminen HSL-alueella eivät ole tarkoituksenmukainen tapa edistää päästöjen vähentämistä. Biopolttoaineiden käytön lisääminen kasvattaisi HSL:n kustannuksia, mutta valtakunnallisella tasolla hiilidioksidipäästöt eivät vähenisi. Pääkaupunkiseudun lisääntynyt biopolttoaineiden käyttö mahdollistaisi biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kautta muualla Suomessa fossiilisen polttoaineen osuuden kasvun. Käytännössä kyseessä olisi tulonsiirto HSL-alueen kunnilta ja joukkoliikenteen käyttäjiltä muualle Suomeen.

Bussiliikenteen päästöttömyystavoitetta tulee edistää linja-autokaluston täysimääräisellä sähköistämällä. Tämän toteuttaminen aikaisemmin esitettyä nopeammin edellyttää muutoksia liikenteenharjoittajien kanssa tehtyihin operointisopimuksiin kalustonkäytön osalta. HSL saattaa myös joutua lunastamaan ylimääräiseksi jäävää dieselkalustoa. Toimenpiteistä tarvitaan tarkemmat kustannusarviot, jotta voidaan arvioida, onko se taloudellisesti järkevä ja vaikuttava tapa päästöttömyyden edistämiseksi. Kustannusten tulisi olla korkeintaan samaa luokkaa kuin vaihtoehtoisilla päästövähennyskeinoilla. Esimerkiksi ympäristöministeriön raportissa ilmastorahoituksen tehostamisesta liikenteen suositeltujen päästövähennysten kustannuksiksi on arvioitu 100–400 euroa hiilidioksiditonnia kohden.

Helsingin kaupunki edistää omalta osaltaan Suomenlinnan liikenteen sähköistämistä. Kaupungin tavoitteena on siirtyä päästöttömään liikenteeseen tulealla liikennöinnin sopimuskaudella (2027–2037) niin, että vuoteen 2030 mennessä merkittävä osa liikenteestä on jo sähköistetty.

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



Perussopimuksen mukaisesti kuntayhtymän yhtenä toimintaperiaatteena on, että maksuliikenne, rahoitustoiminta ja sijoitustoiminta hoidetaan tuottavasti, turvaavasti ja taloudellisesti. Rahoitus- ja investointiperiaatteiden hyväksyminen sekä kuntayhtymän rahoituksen, mukaan lukien lainan antaminen ja lainanotto ja niitä koskevien takaus- ja vakuusjärjestelyiden päätöksenteko kuuluvat yhtymäkokouksen tehtäviin. HSL:n tulee huolehtia maksuvalmiutensa turvaamisesta ja ratkaista siihen liittyvät toimenpiteet tapauskohtaisesti. Maksuvalmius tulee Helsingin näkemyksen mukaan turvata nykytilanteessa ulkoisella lainanotolla, limiittitilillä tai vastaavalla järjestelyllä.

Käsittely

[18.08.2026 Esittelijän ehdotuksesta poiketen](#)

Vastaehdotus 1:

Johanna Laisaari: Kappaleessa 2 korvataan toinen lause "Toisaalta kuntaosuuden kestävyysperiaatetta nopeampi kasvu leikkaa kaupungin muun toiminnan rahoitusta." lauseella "Helsinki ei voi hyväksyä kaupunkistrategian vastaista hinnoittelua."

Kannattaja: Otso Kivekäs

Vastaehdotus 2:

Johanna Laisaari: Kappale 29 muutetaan kuuluman seuraavasti: Helsinki ei kannata hinnankorotuksia. HSL:n tulisi kartoittaa ja suosia vähemmän haitallisia keinoja taloutensa sopeuttamiseksi. Helsinki katsoo, että ehdotetut korotukset uhkaavat kaupunkistrategiassa linjattua joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Kannattaja: Otso Kivekäs

Vastaehdotus 3:

Johanna Laisaari: Korvataan kappaleet 31 ja 32 seuraavalla tekstillä: Helsinki ei kannata tarkastusmaksun nostamista. Liputta matkustamiseen ei tutkimusten mukaan voida vaikuttaa merkittävästi tarkastusmaksun suuruudella. Näin ollen tarkastusmaksun korottaminen ei ole perusteltua.

Kannattaja: Titta Hiltunen

Vastaehdotus 4:

Johanna Laisaari: Muokataan kappaletta 20 ja poistetaan kappale 21: Kuntaosuuden kasvu on ongelmallista, koska se vaikuttaa kaupungin muun toiminnan kustannuksiin rajoittavasti. Kuitenkin Helsingin kaupunkistrategiassa on asetettu tavoitteeksi helsinkiläisten lippuhintojen



korotusten hillitseminen, ja tältä osin Helsingin kanta ilmenee jäljempänä.

Kannattaja: Otso Kivekäs

Vastaehdotus 5:

Johanna Laisaari: Kappale 28 muutetaan kuulumaan seuraavasti: Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitteena on, että helsinkiläisten lippujen reaali hinnat laskevat strategiakauden aikana vuoteen 2026 verrattuna. Siksi Helsinki pitää välttämättömänä, että helsinkiläisten eniten käyttämisen AB-lippujen hintoja ei tule korottaa, sillä näiden lippujen hinnat ovat viime vuosina nousseet HSL-lipuista suhteellisesti eniten.

Kannattaja: Otso Kivekäs

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Johanna Laisaaren vastaehdotuksen 1 mukaisesti muutettuna:

Jaa-äännet: 4

Veli-Pekka Dufva, Hanna-Leena Hietanen, Matias Pajula, Petri Suho-

Ei-äännet: 9

Tuomas Harju, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Isaac Jyväskylä, Elina Kaupila, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Johanna Laisaari, Matti Lehto

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Johanna Laisaaren vastaehdotuksen 1 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 9 – 4.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Johanna Laisaaren vastaehdotuksen 2 mukaisesti muutettuna:

Jaa-äännet: 4

Veli-Pekka Dufva, Hanna-Leena Hietanen, Matias Pajula, Petri Suho-

Ei-äännet: 9

Tuomas Harju, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Isaac Jyväskylä, Elina Kaupila, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Johanna Laisaari, Matti Lehto



07.09.2026

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Johanna Laisaaren vastaehdotuksen 2 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 9 – 4.

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Johanna Laisaaren vastaehdotuksen 3 mukaisesti muutettuna:

Jaa-äänet: 4

Veli-Pekka Dufva, Hanna-Leena Hietanen, Matias Pajula, Petri Suho-

Ei-äänet: 9

Tuomas Harju, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Isaac Jyväsjärvi, Elina Kaupila, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Johanna Laisaari, Matti Lehto

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Johanna Laisaaren vastaehdotuksen 3 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 9 – 4.

4 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Johanna Laisaaren vastaehdotuksen 4 mukaisesti muutettuna:

Jaa-äänet: 4

Veli-Pekka Dufva, Hanna-Leena Hietanen, Matias Pajula, Petri Suho-

Ei-äänet: 9

Tuomas Harju, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Isaac Jyväsjärvi, Elina Kaupila, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Johanna Laisaari, Matti Lehto

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Johanna Laisaaren vastaehdotuksen 4 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 9 – 4.



5 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Johanna Laisaaren vastaehdotuksen 5 mukaisesti muutetuna:

Jaa-äännet: 4

Veli-Pekka Dufva, Hanna-Leena Hietanen, Matias Pajula, Petri Suho-

Ei-äännet: 9

Tuomas Harju, Titta Hiltunen, Jenni Hjelt, Isaac Jyväsjärvi, Elina Kaup-
pila, Otso Kivekäs, Sami Kuusela, Johanna Laisaari, Matti Lehto

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Johanna Laisaaren vas-
taehdotuksen 5 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 9 – 4.

[11.08.2026 Pöydälle](#)

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi

Lauri Kangas, johtava liikenneasiantuntija, puhelin: 09 310 37455
lauri.kangas(a)hel.fi