

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

Talousarvio vuodelle 2027

Taloussuunnitelmat vuosille 2028–2029

HSL:n hallitus 27.10.2026

Yhtymäkokous 24.11.2026

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A

PL 100, 00077 HSL

puhelin (09) 4766 4444

www.hsl.fi

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

SISÄLLYSLUETTELO

1.	TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS	3
2.	YLEISPERUSTELUT	5
2.1.	Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys	5
2.2.	Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeino	5
2.3.	Riskienhallinta ja keskeisimmät riskit	7
2.3.1.	Strategiset riskit.....	7
2.3.2.	Operatiiviset riskit ja vahinkoriskit	8
3.	KESKEISET TAVOITTEET TTS-KAUDELLA 2027–2029	10
3.1.	Helppoa liikkumista ihmisille	11
3.1.1.	Käytämme syvää asiakasymmärrystä kehittämisessä ja päätöksenteossa	12
3.1.2.	Johdamme asiakaskokemusta kokonaisvaltaisesti.....	13
3.1.3.	Parannamme matkustajaturvallisuutta systemaattisesti.....	14
3.1.4.	Kehitämme asiakaslähtöisiä ja helppokäyttöisiä lipputuotteita	14
3.2.	Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja	16
3.2.1.	Johdamme yhteisiä hyötyjä liikkumisen toimijoiden kesken ja rakennamme tavoitteellisia kumppanuuksia selkeillä rooleilla.....	16
3.2.2.	Kehitämme avointa tietorakennetta ja alustakyvykkyyttä	17
3.2.3.	Innovoimme ja luomme uusia tulonlähteitä.....	17
3.2.4.	Yhdistämme kulkumuodot saumattomiksi matkaketjuiksi	17
3.3.	Tuottavuudella tilaa uudistumiselle	18
3.3.1.	Sopeutamme kustannusrakennetta muuttuvaan toimintaympäristöön	18
3.3.2.	Optimoimme liikennettä datalähtöisesti liikkumisdatan perusteella.....	19
3.3.3.	Tehostamme kehittämisen toimintatapoja	20
3.3.4.	Vahvistamme muutoskyvykkyyttämme ja ketterää sopeutumista	20
3.3.5.	Valjastamme datan, tekoälyn ja automaation mahdollisuudet	21
3.4.	Yhteiskunnallista vaikuttavuutta	22
3.4.1.	Teemme tietopohjaista vaikuttamistyötä ja viestintää	22
3.4.2.	Toteutamme laadukasta vaikutustenarviointia	23
3.4.3.	Kehitämme ennakointikyvykkyyttämme.....	23
4.	KÄYTTÖTALOUS- JA TULOSLASKELMAOSA	24
4.1.	Talouden näkymä, riskit ja sopeutusvaihtoehdot 2027–2029.....	24
4.2.	Talousarvion sitovuus	25
4.3.	Toimintatulot	25
4.3.1.	Lipputulot	26
4.3.2.	Kuntaosuudet 2027–2029.....	28
4.3.3.	Muut tulot	30

4.4.	Toimintamenot	30
4.4.1.	Palvelujen ostomenot	31
4.4.1.1.	Liikennöinnistä maksettavat korvaukset	31
4.4.1.2.	Infrakustannukset	33
4.4.1.3.	Muut ostopalvelut	35
4.4.2.	Henkilöstö	36
4.4.3.	Muut toimintamenot.....	37
4.5.	Rahoitustuotot ja -kulut.....	37
4.6.	Tilikauden tulos	38
5.	OMAN TOIMINNAN KULUT JA TUOTOT	39
6.	INVESTOINNIT JA POISTOT	41
7.	KESKIPITKÄN TÄHTÄIMEN KUNTAOSUUSENNUSTEET 2035 JA 2040.....	43

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2027-2029

Liite 2: Rahoituslaskelma 2027-2029

Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet 2027-2029

1. TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

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

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

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

Vuoden 2027 suunnittelussa HSL:n hallitus joutuu tekemään valintoja, joissa strategiset tavoitteet konkretisoituvat. HSL on onnistunut lisäämään muita tulonlähteitä, kuten mainostuloja. Tämä mahdollistaa valtiovarainministeriön viimeisintä kuluttajahintaindeksin ennustetta vastaavan hinnankorotuksen, keskimäärin noin 1,8 prosenttia, sekä noin 10 miljoonan euron kasvutoimenpiteet, joissa lipputuloja pyritään kasvattamaan etenkin asiakaslähtöisellä kehittämisellä, myynnillä ja palveluratkaisuilla sekä muita tulonlähteitä kasvatetaan mainosmyynnillä. Nämä valinnat kuvastavat strategista linjaa: kasvu haetaan ensisijaisesti kysyntää vahvistamalla, ei pelkästään hintatasoa nostamalla.

Samanaikaisesti toimintaympäristö tuo suunnitteluun merkittäviä epävarmuuksia. Vuosi 2027 on koko suunnittelukauden haastavin HSL:n historian suurimman infratyömaan (Junatien metrosilta) ja muiden poikkeusjärjestelyiden vuoksi. Ne heikentävät palvelutasoa, vaikuttavat matkustajamääriin ja laskevat lipputuloja arviolta 15 miljoonalla eurolla. Tavoitteenamme on hoitaa junatien katko siten, että asiakkaiden arki sujuu ja luottamus kasvaa.

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

Tuloissa keskeinen epävarmuus liittyy kasvutoimenpiteiden toteutumiseen. Suunnitelmaan sisältyvä kasvutavoite edellyttää onnistumista sekä kuluttajamyynnin että yritysmyynti kehittämisessä sekä uusien palveluiden käyttöönotossa. Kasvu ei synny automaattisesti, vaan vaatii systemaattista asiakasymmärryksen hyödyntämistä, kohdennettua markkinointia ja palveluiden jatkuvaa parantamista. Tässä mielessä

tulopuolen suunnitelma on luonteeltaan tavoitteellinen ja sisältää myös riskin siitä, että tavoitetta ei saavuteta.

HSL rakentaa asiakaskeskeisyydellä ja selkeillä valinnoilla kasvua. Kasvatamme kestävän liikkumisen osuutta panostuksilla uudenlaisiin matkaketjuihin ja rakennamme yhteistyötä liikkumisen kumppaneiden kanssa. Uusien asiakkaiden houkuttelu tarkoittaa myös uudenlaisia palvelutarpeita, joten kehitämme palveluita ja toteutamme pilotteja, tavoitteena oppia kokeiluista ja skaalata onnistuneet palveluinnovaatiot.

Kokonaisuutena toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 kuvaa siirtymää kohti strategiakauden päätepistettä: tilannetta, jossa HSL on vahvistanut asemaansa kestävän liikkumisen selkärankana Helsingin seudulla ja parantanut taloudellista kestävyytään. Johdonmukainen strategian toimeenpano, kyky priorisoida ja valmius tehdä tarvittaessa nopeatkin päätöksiä muuttuvassa toimintaympäristössä ovat avaimia tavoitteiden saavuttamiseen. Otamme hallitusti käyttöön uusia tekoälypohjaisia työkaluja siellä, missä se tuo eniten arvoa. Kasvatamme henkilöstön tekoälyosaamista ja vapautamme aikaa rutiineista siihen, mikä on tärkeintä: sujuvaan, tehokkaaseen ja ihmisten tarpeista lähtevään peruspalveluun.

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

Yhdessä kaikki on mahdollista.

Vesa Silfver
vs. toimitusjohtaja

2. YLEISPERUSTELUT

2.1. Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys

Suomen talousnäkymät ovat pitkän heikon kasvujakson jälkeen varovaisesti vahvistumassa. Vienti, investointien elpyminen sekä sähköistymiseen, digitalisaatioon ja tekoälyyn liittyvät investoinnit tukevat kasvua ja tuottavuuden kehitystä. Talouskasvun arvioidaan vahvistuvan kuluvana vuonna noin prosenttiin ja kiihtyvän seuraavina vuosina lähemmäs kahta prosenttia.

Näkymiin liittyy kuitenkin merkittävää epävarmuutta. Geopoliittiset jännitteet, julkisen talouden alijäämä ja velkaantuminen sekä kiristyneet rahoitusolot rajoittavat talouden liikkumavaraa. Inflaation hidastumisesta huolimatta energian saatavuuteen, tuotantoketjuihin ja ilmastonmuutoksen vaikutuksiin liittyy edelleen kustannusriskejä.

Energiamarkkinoiden epävarmuus korostuu talvikaudella 2026–2027. Sähkön kysynnän kasvu ja mahdolliset tuotannon vaihtelut voivat lisätä hintavaihtelua. Myös polttonesteiden kustannuspaineet jatkuvat, ja fossiilisten polttoaineiden jakelun päästökaupan odotetaan nostavan hintoja tulevina vuosina.

Kotimaisen kysynnän näkymät ovat varovaisen myönteiset, mutta työllisyystilanne on edelleen heikko. Helsingin seudun kannalta keskeistä on kotimaisen kysynnän ja palvelualojen elpyminen. Joukkoliikenteen kysyntää tukevat talouden asteittainen vahvistuminen sekä työpaikoilla lisääntyvä läsnätyö. Kokonaisuutena toimintaympäristö on paranemassa, mutta talous-, rahoitus- ja energiamarkkinoihin liittyvät riskit säilyvät merkittävinä.

2.2. Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeino

Helsingin seudun väestö kasvaa edelleen, mutta kasvuvauhti on hidastunut vuoden 2023 ennätystasosta, jolloin väestö kasvoi noin 25 000 asukkaalla vuodessa. Hidastumisen taustalla on erityisesti nettomaahanmuuton vaimeneminen. Samanaikaisesti maan sisäinen muuttovoitto ja syntyvyys ovat kehittyneet myönteisesti. Maahanmuutolla on jatkossakin keskeinen merkitys seudun väestönkasvulle, mutta sen kehitykseen liittyy huomattavaa epävarmuutta. Väestön ikääntyminen jatkuu ennakoitavasti, ja sen vaikutuksiin vaikuttaa olennaisesti työikäisen väestön muuttoliike.

Seudun sisäinen väestökehitys on viime vuosina painottunut aiempaa vahvemmin ydinalueille. Helsingistä poismuutto on vähentynyt ja samalla kaupungin osuus seudulle suuntautuvasta muuttoliikkeestä on kasvanut. Helsingin väestönkasvu on edelleen lähellä vuoden 2025 ennätystasoa, noin 11 500 asukasta vuodessa. Espoossa kasvu on hidastunut lähes puoleen vuoden 2023 poikkeuksellisen nopeasta kasvusta, ja myös Vantaalla ja kehyskunnissa kasvuluvut ovat jääneet aiempia huippuvuosia alhaisemmiksi.

Asuntomarkkinoiden ja yleisen taloustilanteen epävarmuus heijastuu asumiseen, kulutukseen ja liikkumiseen. Yhteisasumisen yleistyminen erityisesti maahanmuuttajataustaisen väestön ja opiskelijoiden keskuudessa on hidastanut asuntokuntien määrän kasvua suhteessa väestönkasvuun. Asuntomarkkinat

ovat pysyneet vaimeina korkotason ja runsaan tarjonnan vuoksi. Kerrostaloasuntojen tarjontaa on lisännyt valtion tukema asuntotuotanto. Runsaas tarjonta vaikeuttaa uudisrakentamisen käynnistymistä, mutta lisää samalla asumisen vaihtoehtoja sekä omistus- että vuokra-asuntomarkkinoilla.

Rakentamislupien määrä ei toistaiseksi ennakoiki merkittävää elpymistä etenkin kerrostalorakentamisessa. Myös valtion tukeman asuntotuotannon väheneminen vaikuttaa tulevaan kehitykseen. Asuntorakentamisen pitkittynyt heikkous voi keskipitkällä aikavälillä rajoittaa seudun toteutuvaa väestönkasvua suhteessa nopeimman kasvun väestöennusteisiin.

Helsingin seudun aluetalouden kehitys alkoi vahvistua loppuvuodesta 2025 muuta maata nopeammin. Vuoden 2026 alkupuolella kokonaistuotannon euromääräinen kasvu ylitti viisi prosenttia ja palkkasumma kasvoi kolme prosenttia vaisusta työllisyyskehityksestä huolimatta. Palvelualojen suhdannenäkymät ovat vahvistuneet, ja myös vähittäiskaupan myynti on kääntynyt kasvuun.

Helsingin kantakaupungin vetovoima ja monipuolinen palvelutarjonta tukevat joukkoliikenteen kysyntää. Toisaalta suuret liikenneinvestoinnit ja työmaat sekä palveluinflaatio aiheuttavat kustannus- ja toiminnallisia paineita. Kivijalkakaupan ja palveluiden toimintaympäristöä muuttavat digitaalinen kilpailu ja kuljetuspalveluiden kasvu. Lisäksi erityisesti nuorempien ikäryhmien ajankäytössä ja sosiaalisissa suhteissa tapahtuvat pitkäkestoiset muutokset voivat vaikuttaa liikkumistarpeisiin ja -tapoihin.

Julkisen sektorin uudistusten taloudelliset vaikutukset näkyvät sekä kuntien että kotitalouksien taloudessa. Pienituloisuuden lisääntymiseen vaikuttavat osaltaan pitkään jatkunut heikko työmarkkinatilanne ja koettu inflaatio. Kuntataloutta rasittavat sote- ja työllisyyspalvelu-uudistusten jälkeinen sopeutuminen sekä ennakoitua heikompi verotulokehitys. Samalla väestönkasvu lisää investointitarpeita ja vanheneva infrastruktuuri kasvattaa korjausvelkaa.

Heikko taloustilanne on hidastanut autokannan uudistumista koko Suomessa. Helsingin seutu on kuitenkin edelleen henkilöautoliikenteen sähköistymisen edelläkävijä. Uusien autojen ensirekisteröinnit ovat pysyneet vähäisinä, kun taas käytettyjen autojen kauppa on kasvanut Uudellamaalla. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä on kääntynyt hienoiseen laskuun kesän 2024 huipputasosta. Sähköautojen osuus henkilöautokannasta on kasvanut viidessä vuodessa alle prosentista lähes 12 prosenttiin, ja kasvun arvioidaan jatkuvan vahvana.

Samalla Helsingin seutu tarjoaa hyvät edellytykset autottomalle elämäntavalle. Kotitalouksien liikkumistarpeiden muutokset, uusien liikkumispalveluiden kehittyminen ja liikenteen automaatio voivat pitkällä aikavälillä vähentää henkilöauton omistamisen tarvetta ja muuttaa eri kulkutapojen kysyntää.

Helsingin seudun matkailu on noussut uudelle ennätystasolle sekä kotimaisten että kansainvälisten matkailijoiden määrän ylittäessä aiemmat huippulukemat. Kansainvälisen matkailun kehitykseen liittyy kuitenkin epävarmuutta, jota lisäävät muun muassa globaalien energiamarkkinoiden muutokset.

Päihteiden käyttöön liittyvä häiriökäyttäytyminen ja pahoinvointi näkyvät myös joukkoliikennenympäristössä, ja väkivaltarikollisuus on lisääntynyt useiden vuosien ajan. Koettu turvallisuus on kyselytutkimus-

ten perusteella säilynyt viime vuosina melko vakaana ainakin helsinkiläisten keskuudessa. Turvattomuuden kokemukset korostuvat kuitenkin erityisesti naisten ja nuorten keskuudessa sekä joukkoliikenteessä että sen lähiympäristössä.

2.3. Riskienhallinta ja keskeisimmät riskit

Riskiarviointien perusteella merkittävimmät tunnistetut riskit liittyvät matkustajamäärien kehittymiseen, tulevien suurten joukkoliikenneinfrahankkeiden kustannusvaikutuksiin, heikkoon yleiseen taloustilanteeseen, inflaatioon ja korkojen nousuun, tietojärjestelmien häiriöttömään toimintaan sekä toimintaympäristön korostuneeseen epävarmuuteen ja vaikeaan ennakoitavuuteen. Erityisesti globaalin turvallisuus- ja taloustilanteen vaikea ennustettavuus haastaa pidemmän aikavälin toiminnan ja kustannusten suunnittelua.

2.3.1. Strategiset riskit

Merkittävimmät taloudelliset riskit liittyvät yleiseen heikkoon taloustilanteeseen sekä globaaliin epävarmuuteen. Riskien vastapainona taloudellisen tilanteen arvioitua myönteisempi kehitys ja lisääntyvä lähi-työ voivat mahdollistaa joukkoliikenteen käytön, lipputulojen ja käyttöasteen kasvua. Vuodesta 2025 alkaen on nähty paljon muutosneuvotteluita ja konkurssseja, eikä tähän kehitykseen ole odotettavissa nopeaa muutosta. Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa, Lähi-idän nopeasti eskaloituneet konfliktit muun muassa Gazassa ja Iranissa sekä Yhdysvaltojen ja Kiinan tilanne näyttävät siltä, että talouden kehitys ja yritysten investointihalukkuus jatkuvat lähivuosina epävarmalla pohjalla. Suomessa on kuitenkin havaittu myös hienoista positiivista talouskasvua ja kerrottu isoista kansainvälisistä investoinneista lähivuosille.

Raakaöljyn, polttoaineiden ja sähkön hintatason ennustettavuus on vaikeutunut. Raakaöljyn hinta on noussut voimakkaasti vuoden 2026 alusta lähtien Iranin tilanteen eskaloituessa. Konflikti on pitkittynyt ja sen päättymistä on kovin vaikea ennustaa. Palautuminen hintashokista kestää vähintäänkin kuukausia. Linja-auto- ja kaupunkiraideliikenteessä kustannustaso on sidottu indekseihin. Sähkömarkkinoiden herkkyydet esimerkiksi joustojen ja niiden puutteiden suhteen voivat aiheuttaa huomattavia heilahteluja esimerkiksi tarjonnan vaihtelun aiheuttamien pullonkaulojen ja kysyntäpiikkien ajankohtina. Sää- ja ilmasto-olosuhteiden kehittämisellä on kasvavissa määrin merkitystä myös talouden toimintaympäristön kannalta.

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

Korkotaso on ollut nousujohteinen vuodesta 2022 lähtien pitkän nollakorkoajan jälkeen. Globaalit ja useat samanaikaiset konfliktit sekä voimakas inflaatio ennakoivat korkojen mahdollista nousua eikä voimakasta laskua ole nähtävissä seuraaville vuosille. Junakalustoyhtiössä on varauduttu korkojen nousuun korkosuojausjärjestelyiden avulla vuodesta 2017 alkaen.

Strategiaamme kuuluu tärkeänä osana kestävän liikkumisen, eli joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Nykyinen ja tuleva lainsäädäntö niin kansallisella kuin EU-tasolla ohjaa vahvasti kohti päästövähennyksiä ja ilmastotavoitteita. Joukkoliikenteen sähköistymistä on edistetty voimakkaasti viime vuosina, ja sähköbussien määrä on lisääntynyt huomattavasti vaatimuksia ja tavoitteita enemmän. Käyttövoimiltaan sähköiseen kalustoon siirtymiseen sekä päästövähennyksiin liittyy myös siirtymäriskejä, muun muassa energian hinnan heilahtelut, muuttuva vastuullisuussääntely, toimitusketjujen häiriöt, teknologian nopeat muutokset sekä epävakaa globaali turvallisuustilanne. Nämä riskit huomioidaan osana kalustosuunnittelua ja varaudutaan yhteistyössä omistajakuntien ja valtion kanssa. Voimakkaasti yhteen käyttövoimaan nojaava joukkoliikennejärjestelmä on huoltovarmuuden kannalta haastava ja sähköisen kaluston määrän kasvaessa on pyrittävä varmistamaan joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja -kyky myös vakavissa häiriötilanteissa sekä valmiuslain mukaisissa poikkeusoloissa.

Jäsenkunnille maksettavien joukkoliikenteen infrakorvausten osuus HSL:n toimintamenoista on kasvanut jo 25 prosenttiin. Tulevia suuria infrahankkeita ovat muun muassa Espoon kaupunkirata, Junatien metrosillan ja Kulosaaren sillan uudistaminen, Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi sekä Länsirattikka ja Vantaan pikaraitiotie. Joukkoliikenneinfran rakentaminen ja kehittäminen luovat mahdollisuuksia parempaan asiakaskokemukseen ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen. Infrahankkeet kuitenkin lisäävät merkittävästi HSL:n kustannuksia, joka näkyy korotuspaineena lippujen hinnoissa. Uudet hankkeet nostavat myös liikennöintikustannuksia kalusto- ja varikkoinvestointien kautta, jotka ovat edellytys liikennöinnille. Nämä kaikki heijastuvat suoraan HSL:n kustannusrakenteeseen ja -kehitykseen. Hankkeet aiheuttavat toteutusvaiheessa merkittäviä häiriöitä liikennepalveluun, joka saattaa näkyä matkustajamäärien ja sitä kautta lipputulojen vähenemisenä. Poikkeusjärjestelyjen päätyttyä ei ole takeita matkustajien paluusta joukkoliikenteen käyttäjiksi.

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

2.3.2. Operatiiviset riskit ja vahinkoriskit

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

Työmaiden ja asemien remonttien vaikutukset joukkoliikenteen sujuvuuteen jatkuvat myös tulevana strategiakautena. Kuljettajapulaa on havaittavissa etenkin bussiliikenteessä, jolla toteutetaan käytännössä

aina suurten työmaahankkeiden aikainen korvaava liikenne. Lisäksi liikenteeseen vaikuttavana tekijänä on tunnistettu asentajapula, jonka vaikutukset näkyvät kalustopulana. Sähköautoteknologian kehittyessä huoltohenkilöstön määrä ja osaaminen eivät heti vastaa uudenlaisen kaluston tarpeita. Kuljettaja- ja asentajapula vaikuttavat liikenteen luotettavuuteen ja ne lisäävät ajamattoman liikenteen määrää. Nämä tekijät tuovat riskin matkustajamäärien kasvutavoitteille ja vaikeuttavat liikennöitsijöiden toimintaedellytyksiä.

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

Tietojärjestelmiin kohdistuvista riskeistä merkittävimpiä ovat toiminnan jatkuvuutta vaarantavat laajat tietoliikenne- ja sähkönjakelukatkokset, tietomurrot sekä palvelunestohyökkäykset. Kyberhyökkäysten ja muun tietoliikenteen häirinnän yleistymisen korostaa varautumisen, jatkuvuudenhallinnan ja häiriönsietokyvyn merkitystä. Tietoturvan ja tietosuojan näkökulmasta keskeisiä riskejä ovat henkilötietoihin ja muihin merkittäviin tietovarantoihin kohdistuvat tietomurrot sekä tietojen eheyteen vaikuttavat häiriöt. Turvallisen sovelluskehityksen tavoitteita tukevat Security by Design -käytännöt, ja kyberturvallisuutta kehitetään riskiperusteisesti eri osa-alueilla. Kokonaisvaltaista resilienssiä vahvistetaan huomioimalla toiminnassa myös digitaaliseen suvereniteettiin sekä kvanttiteknologioiden ja tekoälyn kehittymiseen liittyvät nykyiset ja tulevat uhat.

3. KESKEISET TAVOITTEET TTS-KAUDELLA 2027–2029

HSL:n strategia 2026–2029 – *Helppoa ja kestävää liikkumista* ohjaa toimintaamme ja sen kehittämistä strategiakaudella. Strategia hyväksyttiin yhtymäkokouksessa 25.11.2025. Visionamme on **elävä kaupunkiseutu, jossa kestävä liikkuminen on helpoin vaihtoehto**. Strategian mukainen missio määrittelee HSL:n roolin seuraavasti: elinvoimaisen ja toimivan seudun mahdollistamiseksi luomme houkuttelevaa joukkoliikennettä, joka lähtee ihmisten tarpeista ja kytkeytyy muihin kestäviin liikkumismuotoihin.

Strategiassa on neljä päämäärää, joiden mukaan toiminta on jäsennetty myös tässä suunnitelmassa. Tavoittelemme **helppoa liikkumista ihmisille** ja **kehitämme tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja**, joissa joukkoliikenne muodostaa perustan ja eri liikkumismuodot yhdistyvät sujuvaksi kokonaisuudeksi. Samalla **luomme tuottavuudella tilaa uudistumiselle**, sekä **yhteiskunnallista vaikuttavuuttamme** seudun elinvoiman ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi. Kappale 3 on jäsennetty HSL:n strategian neljän strategisen päämäärän sekä niiden menestystekijöiden mukaan alaluvuiksi.

Lisäksi strategia määrittelee HSL:n arvot, jotka pysyvät muuttamattomina edelliseltä strategiakaudelta: olemme luottamuksen arvoisia, uudistamme rohkeasti ja onnistumme yhdessä.

Kuva 1: HSL:n strategia 2026–2029



Strategian toteutumista ohjataan ja seurataan alla kuvatuilla mitattavilla tavoitteilla, joille on asetettu tavoitetasot suunnitelmakaudelle.

Kuva 2: HSL:n strategian 2026–2029 mitattavat tavoitteet ja niiden tilanne syyskuussa 2026 (OVK3)

Strateginen päämäärä	Mitattava tavoite	TP2025	2026 ennuste (OVK3)	TA2026	TA2027	TS2028	TS2029
Helppoa liikkumista ihmisille	HSL:n palvelukokemuksen helppous (asiakkaiden kokemus)	76,0 %	82,0 %	78,0 %	85,0 %	Vielä valmisteilla	
	*)Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia (€)	419 M€	434 M€	434 M€	439 M€	470 €	495 M€
	Joukkoliikenteen kulkutapaosuus (%)	30,0 %	32,0 %	30,5 %	30,0 %	30,3 %	30,5 %
Tulevaisuuden kestäviä matka-ketjuja	Tulovirta kestävän liikkumisen kumppaneilta (€)	0 €	0 €	0 €	0 €	0,1M€	1,0 M€
	Kokonaispäästöjen vähennys (% CO2-ekvivalenttitonneina), vrt. 2024	-25 %	+2 % (ymp. bonuksen lakkauttaminen)	+2 %	-26%	-35%	-50 %
	Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus (%)	60,0 %	62,3 %	61,0 %	60,5 %	60,8 %	61%
Tuottavuudella tilaa uudistumiselle	Subventioaste (%)	58,4 %	57,6 %	58,1 %	58,8 %	56,4 %	56,1 %
	Subventioaste ilman infraa (%)	44,3 %	43,1 %	43,8 %	45,5 %	41,4 %	40,0 %
	Oman toiminnan kulut / oman toiminnan tuotot	20,8 %	20,6 %	21,8 %	20,2 %	19,2 %	18,3 %

3.1. Helppoa liikkumista ihmisille

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

Joukkoliikenteen helppous ei ole uusi asia, mutta sen rooli korostuu entisestään tulevaisuudessa. Asiakkaamme eivät tulevaisuudessakaan liiku pelkästään joukkoliikenteellä: matkaan sisältyy aina myös muita liikkumismuotoja, vähintään kävelyä. Tulevaisuudessa liikkumismuotojen kirjo tulee olemaan vielä moninaisempi. HSL:n tehtävä on taata, että tulevaisuuden matkoissa on mahdollisuus yhdistää mahdollisimman sujuvasti joukkoliikenne muihin liikkumismuotoihin aina autoilusta kävelyyn. Palveluidemme kehitys perustuu vahvaan asiakasymmärrykseen – helppo liikkuminen tarkoittaa eri ihmisille eri asioita.

Vastuullisuuden näkökulmasta helppo liikkuminen merkitsee, että palveluidemme lähtökohtana on asiakaskesteisyys. HSL-alueen väestö ikääntyy ja moninaistuu, minkä ansiosta palvelumme on oltava jatkossakin esteetöntä, saavutettavaa ja yhdenvertaista sekä fyysisissä että digitaalisissa ympäristöissä. Huomioimme myös heikossa asemassa olevien asiakkaidemme tarpeet. Helppo liikkuminen merkitsee myös turvallisuutta. Kiinnitämme erityistä huomiota koetun turvallisuuden parantamiseen niin asiakkaidemme kuin henkilökunnan keskuudessa. Lisäksi huolehdimme asiakkaidemme tietosuojasta palvelujen siirtyessä entistä enemmän digitaalisille alustoille.

3.1.1. Käytämme syvää asiakasymmärrystä kehittämisessä ja päätöksenteossa

Asiakasymmärrys on HSL:n toiminnassa keskeisessä roolissa myös tulevilla suunnittelukaudella. Uudet kohderyhmätyökalut tuovat asiakasymmärryksen vahvasti osaksi päätöksentekoa vuoden 2027 suunnittelussa, mutta asiakasymmärryksen kehittäminen ja hyödyntäminen jatkuu yli strategiakauden 2027–2029. Pyrimme kohti strategiakauden loppua saamaan asiakasymmärryksestä ja sen hyödyntämisestä organisaatiolle keskeisen voimavaran, jolla pohjustamme kykyämme kasvaa ja kehittyä.

HSL-alueen väestön erilaiset ja yksilölliset tarpeet on ymmärrettävä monipuolisesti. Asiakkaiden valintoja ohjaavat elämänvaihe, tottumus, vaihtoehtojen käytännöllisyys arjessa, mutta myös mieltymykset ja arvot. Näiden lisäksi alueellinen sijainti ja matkojen pituudet ja etäisyydet sanelevat valintoja. Nykyisten aktiivisesti joukkoliikennettä jo hyödyntävien asiakasryhmien lisäksi on keskeistä tavoittaa ne, joille joukkoliikenne ei ole tällä hetkellä toimivin vaihtoehto. HSL-alueen eri kuntien ja asuinalueiden liikkumistottumukset ja joukkoliikenteen palvelutarjonta vaihtelevat tiiviistä kaupunkirakenteesta ja tiheästä palvelutarjonnasta maaseutumaisiin ja haja-asutusalueisiin sekä harvempaan liikennöintiin. Koska liikkumistarpeet ovat erilaisia, kohderyhmien ja niissä asiakkaiden erilaisten liikkumistarpeiden erojen tunnistaminen on tärkeää myös alueellisesti.

HSL hakee kasvua tunnistettujen ja valittujen kuluttajakohderyhmien ymmärryksen kautta. Uusi strateginen segmentointi ja strateginen asiakaspolku on otettu 2026 vuoden lopulla käyttöön ja strategisten segmenttien hyödyntäminen jatkuu 2027. Strategiset segmentit toimivat yhteisenä kehyksenä asiakasymmärrykselle HSL:n sisällä. Strateginen asiakaspolku tuo läpinäkyväksi joukkoliikenteen valintaan liittyvät ulottuvuudet pysäkillä pysäkillä tapahtuvan matkan lisäksi. Suunnittelukaudella keskitämme toimintaamme niihin asiakasryhmiin, joista koemme saavamme suurimman vaikuttavuuden. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi personoituja markkinointikampanjoita eri kohderyhmille. Lisäksi selvitämme mahdollisuuksia strategisten segmenttien rikastamiseen sisäisesti kyselyiden tai omien datarikasten kautta.

Hyödynnämme tekoälyä ketterästi ja kustannustehokkaasti asiakasymmärryksen tukena. Kehitämme vuoden 2027 aikana selkeät ja tietoturvalliset toimintamallit ja prosessit asiakasymmärryksen tuottamiseen tekoälyn keinoin. Erilaisen asiakasdatan monipuolisempi hyödyntäminen tekoälyn avulla toimii myös päätöksenteon tukena.

Asiakasymmärrys ohjaa läpi organisaation strategisesti ja kattavasti päätöksentekoa, kehittämistä, markkinointia ja liikennesuunnittelua. Asiakasymmärrys on perustana niin tulostavoitteiden, asiakaskokemuksen, kehittämisen kuin liikennesuunnittelun tehtäväalueilla. Päätöksenteossa ja suunnittelussa asiakasymmärrys tukee strategisten tavoitteiden toteuttamista asiakkaista kertyvään tietoon pohjautuen. Käymme läpi suunnittelun ja päätöksenteon eri vaiheissa asiakaskohderyhmistä päivittyvää tilannekuvaa ja vertaamme suoriutumista suhteessa kohderyhmille asetettuihin tavoitteisiin. Asiakkuuksien tilannekuva perustuu viimeisimpään asiakkaita koskevaan analyysi- ja tutkimustietoon liikkumiskäyttäytymisen, brändin, asiakaskokemuksen ja toteutuneiden lippuostojen osalta. Tavoittelemme kampanjoissa asiakasymmärryksen pohjalta valituissa kohderyhmissä asetettujen vuositavoitteiden mukaisesti parempaa HSL-brändin mielikuvaa ja houkuttelevuutta, lipputulojen kasvattamista valituissa lipputuotteissa ja helpon liikkumisen teemojen läpimenoa. Lisäksi seuraamme aktiivisesti toimenpiteissä onnistumista valituissa kohderyhmissä eri seurantatutkimusten kautta.

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

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

3.1.2. Johdamme asiakaskokemusta kokonaisvaltaisesti

Asiakaskokemus on keskeinen menestystekijämme ja tärkeä osa helpon liikkumisen toteuttamista tulevallakin kaudella. Tuemme arjen erilaisia liikkumistarpeita, teemme joukkoliikenteen valinnasta mahdollisimman helppoa sekä yhdistämme eri liikkumismuodot saumattomaksi matkaketjuksi muodostamalla strategisen asiakaspolun eri vaiheista yhtenäisen kokonaisuuden. Tavoitteena on kokemus, jossa asiakkaan ei tarvitse ajatella palvelua, vaan palvelu toimii hänen puolestaan.

Johdamme asiakaskokemusta kokonaisvaltaisesti osana strategista johtamista. Asiakaskokemus ohjaa päätöksentekoa, priorisointia ja kehittämistä yli yksittäisten palveluiden ja organisaatorajojen. Kokonaisvaltaisesti johdettu asiakaskokemus auttaa tekemään parempia valintoja, kohdistamaan resurssit vaikuttavasti ja rakentamaan asiakkaille merkityksellisiä ja kestäviä palveluita.

Kohdistamme kehittämisen erityisesti niihin kohderyhmiin, tilanteisiin ja asiakaspolun hetkiin, joissa toimenpiteellä on eniten vaikutusta. Vaikuttavien kehittämistoimenpiteiden tunnistaminen edellyttää sekä kohderyhmien että asiakaspolun eri vaiheiden systemaattista tarkastelua ja priorisointia. Vuonna 2026 käyttöön otetut strategiset segmentit ja strateginen asiakaspolku luovat uuden perustan asiakaskokemuksen johtamiselle. Strategisten segmenttien avulla pystymme tunnistamaan, millaisia tarpeita ja odotuksia eri asiakasryhmillä on ja missä ryhmissä kehittämisellä voidaan saavuttaa tavoiteltua vaikutusta.

Mittarit tukevat asiakaskokemuksen johtamista ja tekemisen suuntaamista. Strategisen asiakaspolun mittarit kytketään osaksi strategista mittaamista, ja strategiakauden aikana kehitämme asiakaspolun eri vaiheiden ja kosketuspisteiden mittaamista tarkemmalle tasolle. Tavoitteena on muodostaa nykyistä parempi näkyvyys siihen, miten asiakaskokemus kehittyy eri kohderyhmissä ja asiakaspolun vaiheissa sekä miten asiakaskokemuksen kehitys kytkeytyy asiakaskäyttäytymiseen ja liiketoiminnallisiin tavoitteisiin.

Joukkoliikenteen lukuisat liikenteen poikkeusjärjestelyt ja liikennekatkot haastavat edelleen asiakaskokemusta ja asiakaspysyvyyttä toimintavuonna 2027. Näiden aikana ja jälkeen asiakaspysyvyys ja joukkoliikenteeseen palaaminen pitää varmistaa. Myös lyhyemmissä liikenteen poikkeuksissa kehitämme sekä asiakasdatan hyödyntämistä ja poikkeustiedon kulkua, että sisäisiä prosesseja, jotta voimme vastata asiakkaiden odotuksiin joukkoliikenteen luotettavuudesta.

3.1.3. Parannamme matkustajaturvallisuutta systemaattisesti

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

Rakennamme yhtenäisempää turvallisuuden kokonaisuutta. Vuonna 2026 laadittu matkustajaturvallisuuden tiekartta ohjaa työtämme koko strategiakauden ajan. Tiekartta kokoaa yhteen turvallisuuden tavoitteet, keskeiset kehittämistoimet, vastuut, seurannan ja mittarit sekä mahdollistaa turvallisuustyön vaiheittaisen ja vaikuttavan toimeenpanon. Tiekarttaa täydennetään tarpeen mukaan uusilla toimenpiteillä toimintaympäristön, turvallisuuden tilannekuvan ja yhteistyökumppaneilta saadun tiedon perusteella.

Vuonna 2027 painopisteenä on turvallisuuden tilannekuvan vahvistaminen, riskien tunnistaminen asiakaspolut eri vaiheissa sekä toimenpiteiden kohdentaminen sinne, missä niillä saavutetaan suurin vaikutus. Turvallisuustyössä hyödynnetään dataa, asiakaspalautetta, turvallisuuspoikkeamia ja tutkimustietoa, jotta kehittämistoimet perustuvat aidosti havaittuihin ilmiöihin eivätkä oletuksiin. Samalla varmistamme, että turvallisuustyölle on selkeät tavoitteet, vastuut ja mittarit, joiden avulla etenemistä voidaan seurata läpinäkyvästi.

Vuonna 2028 etenemme tiekartan mukaisten toimenpiteiden toteutukseen ja arvioimme niiden vaikuttavuutta eri liikennemuodoissa ja toimintaympäristöissä.

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

3.1.4. Kehitämme asiakaslähtöisiä ja helppokäyttöisiä lipputuotteita

Tyytyväisyys HSL:n matkalipun ostamisen helppouteen ja HSL:n lippuvalikoimaan on parantunut viime vuosina. 12/2025 NPS mittauksessa 88 % asiakkaista koki matkalipun ostamisen helpoksi ja 79 % mielestä HSL:n lippuvalikoima soveltui omiin liikkumistarpeisiin. Vastinetta rahalle -arvosana on mittauksissa heitellyt erityisesti ajankohtina, jolloin hintoja on nostettu. Erityisesti HSL-sovellusta käyttävät asiakkaat ovat tyytyväisiä lipun ostamisen helppouteen, sovelluksessa kaikissa lipputuotteissa ostamisen kokee helpoksi yli 90 % käyttäjistä. Lähimaksussa lähes 90 % ja HSL-korttia käyttävistä 80 % koki ostamisen helpoksi. Kaikkein vaikeimmaksi koetaan kertalippujen ostaminen myyntipisteistä tai automaateista. Viimeisimmässä mittauksessa näitä kanavia käyttävistä asiakkaista 66 % koki ostamisen helpoksi.

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

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

Kehitämme olemassa olevaa. Kuluttaja-asiakkaiden merkittävimpiä lipun ostamisen kipupisteitä on lipun ostamisen monimutkaisuus ja kokemus hinnoittelusta. Asiakkaat toivovat edullisempaa matkustamista lyhyille matkoille, ilmaisevat turhautumistaan nykyisen lippujärjestelmän monimutkaisuuteen ja vaikeuteen ymmärtää vyöhykkeitä ja hinnoittelun eroavaisuuksia. Huomioimme aktiivisesti asiakaspalautteet kehittämistyössämme.

Asiakasymmärryksen pohjalta edistämme myös olemassa olevien tuotteiden, alennuksien ja maksutapojen skaalaamista laajemmin digikanaviin siten, että ne saavuttaisivat yhä useamman sekä HSL-sovel-lus-, että HSL-korttiasiakkaistamme ja helpottaisi asiakkaidemme ostamista. Asiakkaiden suosiossa olevia jatkuvia kausilipputilauksia ja tilausten hallintaa parannetaan asiakaspalautteiden perusteella tavoitteena helpottaa ostamista ja itsepalveluasiointia. Otamme vaiheittain eri kanavissa käyttöön uusia maksamisen ratkaisuja, joka näkyvät asiakkaille yhä laajempina maksamisen vaihtoehtoina eri kanavissa, sekä luotettavampana ja toimintavarmempana maksamisena. Katsomme läpi laajasti toiselle lipun ostamisen haasteita läpi eri palvelukanavien ja pyrimme löytämään ratkaisuja tunnistettuihin haasteisiin.

Mobiililippujen validointi lukijalaitteella mahdollistetaan. Lukijalaitteelle rakennetaan valmius lukea puhelimen näytöltä yritysasiakkaiden QR-koodilippuja. Tämä tekee lippujen jakelusta yritysasiakkaille merkittävästi helpompaa ja luo merkittäviä mahdollisuuksia kerta- ja vuorokausilippujen yritysmyynnin kasvattamiseen. Lisäksi pyrimme ottamaan käyttöön mobiililippujen validoinnin lukijalaitteilla. Tämä näkyisi asiakkaille käytännössä siten, että HSL-sovelluksesta ostetut matkaliput validoidaan sinisissä busseissa nykyisen kuljettajalle näyttämisen sijaan lukijalaitteella. Tämä kehitys vaatii muutosta taustajärjestelmissä, joten sen hyödyt realisoituisivat TTS-kauden loppupuolella. Lippujen validoinnin lukijalaitteella on arvioitu vähentävän liputta matkustamista sinisissä busseissa ja parantavan asiakaskokemusta kaikille matkustajille.

3.2. Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja

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

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

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

Tulevaisuuden kestävät matkaketjut kytkeytyvät selkeästi HSL:n vastuullisuustyöhön. Kestävän liik- kumisen edistämiseksi tavoittelemme joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen markkina- osuuden kasvua, tavoitteena saavuttaa 30,5 % joukkoliikenteen kulkutapaosuus sekä 61 % kestävien kul- kumuotojen kulkutapaosuus vuoteen 2029 mennessä. Lisäksi tavoitteenamme on puolittaa HSL:n koko- naispäästöt suhteessa vuoteen 2024 vuoteen 2029 mennessä. Vähennämme päästöjä sekä liikenteen operoinnissa että osana hankintoja ja arvoketjua. Kehitämme vastuullisempia kumppanuuksia ottamalla eettiset toimintaperiaatteet toimittajille käyttöön entistä suuremmassa osassa hankintoja sekä kehittä- mällä sopimustenaikaista seurantaa. Lisäksi panostamme riskienhallintaan ja huoltovarmuuteen sekä edistämme kiertotaloutta pidentämällä kalustomme käyttöikää.

3.2.1. Johdamme yhteisiä hyötyjä liikkumisen toimijoiden kesken ja rakennamme tavoitteel- lisiä kumppanuuksia selkeillä rooleilla

Tavoittelemme aktiivista roolia eri liikkumisen toimijoita yhdistävänä tahona ja alustana. Määri- tämme keskeiset arvovirrat vahvistamalla markkinaymmärrystä, kartoittamalla riskejä systemaatti- sesti sekä tunnistamalla mahdollisuuksia, jotta tekemistä voidaan skaalata liiketoiminnallisesti stra- tegiakauden lopulla. Kumppanuudet perustuvat yhteiseen arvonluontiin ja ihmisten kestävästä liikku- misen mahdollistamiseen. HSL:n vahvuutena on vahva asiakaskanta, käyttäytymisdata sekä kyky rakentaa pitkäjänteisiä ja strategisia kumppanuuksia, joissa roolit, vastuut ja yhteiset tavoitteet on määritelty selkeästi. Kehitystyötä toteutetaan hallittujen pilottien kautta, sillä ne mahdollistavat uu- sien liiketoimintamallien, teknologioiden ja yhteistyömuotojen testaamisen osana palvelukokonai- suutta ilman häiriöitä peruspalvelussa.

3.2.2. Kehitämme avointa tietorakennetta ja alustakyvykkyyttä

Tavoittelemme matkaketjujen kehittämistä kokonaisuutena siirtymällä yksittäisistä teknologiaratkaisuista hallittuun alustakyvykkyyteen. TTS-kaudella rakennetaan yhtenäinen digitaalinen alustakokonaisuus sujuvien matkaketjujen tueksi. Liikennemuotoja ja palveluita yhdistetään toimiviksi matkaketjuiksi yhteisten rajapintojen avulla sekä varmistetaan, että matkaketjujen kannalta keskeinen tieto on yhteen toimivaa ja hyödynnettävissä eri järjestelmien välillä. Alustakyvykkyys tukee turvallista yhteistyötä, palveluintegraatioita ekosysteemikumppaneiden kanssa ja parantaa sekä sisäisten toimijoiden että kumppaneiden kytkeytymistä HSL:n palveluihin.

3.2.3. Innovoimme ja luomme uusia tulonlähteitä

Rakennamme uusia tulonlähteitä kehittämällä liikkumisen palveluja yhdessä kumppaneidemme kanssa. Hyödynnämme HSL:n vahvaa asemaa ja asiakaskantaa siten, että luomme arvoa sekä asiakkaille että yhteistyökumppaneillemme. Käynnistämme valittujen kumppaneiden kanssa pilotteja, joiden avulla testaamme uusia palvelukonsepteja, ansaintamalleja ja yhteistyörakenteita erityisesti matkaketjuihin liittyvissä palveluissa. Kehitämme liiketoimintamalleja, jotka mahdollistavat kumppaneiden kytkeytymisen HSL:n digitaalisiin palveluihin. Tavoitteena on luoda skaalautuvia ratkaisuja, joissa kumppanit voivat tarjota palvelujaan osana HSL:n alustaa ja saavuttaa laajemman asiakaskunnan. Tämä avaa uusia tulovirtoja esimerkiksi palveluiden välityksestä, integraatioista ja yhteisistä asiakkuuksista.

Kehitämme Reittiopasta, HSL-sovellusta ja muita kanavia kohti monipuolista liikkumisen alustaa, jossa kumppaneiden palvelut ovat saumattomasti asiakkaiden saavutettavissa. Tämä mahdollistaa uusien palvelujen kokeilun, personoitujen ratkaisujen tarjoamisen sekä personoidun datan hyödyntämisen liiketoiminnan kehittämisessä. Seuraamme pilottien ja uusien liiketoimintamallien tuloksia systemaattisesti. Tavoitteena on myöhemmin skaalata toimivia ratkaisuja osaksi HSL:n vakiintunutta toimintaa. Näin varmistamme, että innovaatioista syntyy pysyvää arvoa sekä organisaatiolle että koko seudun kestäväälle liikkumiselle.

3.2.4. Yhdistämme kulkumuodot saumattomiksi matkaketjuiksi

TTS-kauden tahtotilana on edistää yhtenäisten matkaketjujen kehittämistä siten, että joukkoliikenne, kävely, pyöräily, mikromobilitteetti, yhteiskäyttöpalvelut ja liityntäpysäköinti nähdään toisiaan tukevinä osina asiakkaan kokonaismatkassa. Lähtökohtana on matkaketjujen sujuvuuden ja ymmärrettävyyden parantaminen HSL-alueella sekä edellytysten luominen palvelujen paremmalle yhteensovittamiselle. Painopiste on yhteisen suunnan kirkastamisessa, matkaketjuajattelun vahvistamisessa ja kehittämistarpeiden tunnistamisessa, ei yksittäisiin ratkaisuihin sitoutumisessa. Liityntäpysäköinnin osalta pyöräliitynnän turvallisuuden parantaminen ja seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä nähdään edellytyksenä matkaketjujen potentiaalin hyödyntämiselle.

3.3. Tuottavuudella tilaa uudistumiselle

Tavoittelemme vuosien 2026–2029 aikana noin 29 miljoonan euron tuottavuusparannusta HSL:n omistajaohjauksen määrittelemien tavoitetasojen mukaisesti talouden tasapainottamiseksi. Vastuullisena toimijana ja työpaikkana panostamme yhdessä tuottavuutemme parantamiseen. Näin mahdollistamme uudistumisen ja kasvun, vähentäen samalla liputtomuutta. Kehittämisen tehostamisen toimenpiteillä luomme kestäväää edellytystä kehityspanostuksemme tuottavuudelle.

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

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

Liikenteen operoinnissa pyrimme parantamaan tuottavuutta kohdentamalla tarjontaa entistä paremmin vastaamaan kysyntää ja toisaalta tekemällä tarkoin harkittuja leikkauksia palveluun ja kohdennettuihin linjojen lakkautuksiin. Pyrimme myös turvaamaan lipputuloja esimerkiksi matkalippujen validointia kehittämällä. Teknologiaan ja HSL:n hankintoihin liittyen pyrimme karsimaan päällekkäisyyksiä järjestelmähankinnoissa. Omassa toiminnassa pyrimme entistä parempaan tehokkuuteen. Tuottavuushanke on edennyt suunnitellusti ja tuottavuustoimenpiteitä jatketaan suunnitelman mukaisesti strategiakauden loppuun.

Vastuullisuus kytkeytyy tuottavuuteen siten, että huolehdimme kestävästä taloudenpidosta.

Käytämme julkisia varoja suunnitelmallisesti, tehokkaasti ja läpinäkyvästi. Kehitämme jatkuvasti oman toimintamme tuottavuutta ja toimintatapoja. Arvioimme kehittämisen tuottavuutta eli kehittämistoiminnan tuotos-panos-suhdetta. Lisäksi huolehdimme henkilöstömme hyvinvoinnista panostamalla johtamiseen ja vaalimalla yhdenvertaisuutta ja monimuotoisuutta työyhteisössä.

3.3.1. Sopeutamme kustannusrakennetta muuttuvaan toimintaympäristöön

TTS 2027–2029 sisältää maltillisen varauman kustannustason nousuun. HSL kantaa merkittävää taloudellista riskiä, jos inflaatio, korkotaso, energia- ja polttoainekulut, indeksisidonnaiset liikennöintikorvaukset tai laajat työmaajärjestelyt kehittyvät suunniteltua ja indeksien nousemista epädullisemmin. Taloudellista liikkumavaraa kaventavat indeksikustannusten nousu ja liikennejärjestelmän rakenteellinen muutos. Kasvava raideverkko lisää kokonaiskustannuksia (mukaan lukien operatiiviset kustannukset) ja kaventaa mahdollisuuksia vastata muihin kustannuspaineisiin ilman vaikutuksia palvelutasoon, rahoitukseen tai lippujen hintoihin. TTS-kaudella on jo tehty merkittäviä säästö- ja sopeutustoimia. Liikenteen tarjontaa on kohdennettu uudelleen, palvelutasoa on karsittu harkitusti, tuottavuusohjelmalla tavoitellaan noin 29 miljoonan euron tuottavuusparannusta ja liikenteen operoinnissa noin 12 miljoonan euron pysyviä säästöjä vuoteen 2029 mennessä aiempiin kustannusennusteisiin verrattuna. Koska kustannusvaraukset ovat suunnitelmassa maltillisia, HSL:n mahdollisuudet reagoida kustannustason nousuun ilman uusia säästöpäätöksiä tai talousarviomuutosta ovat rajalliset.

3.3.2. Optimoimme liikennettä datalähtöisesti liikkumisdatan perusteella

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

Vuosien 2027–2029 aikana HSL-alueen joukkoliikennettä haastavat laajat poikkeusjärjestelyt. Rakennustöiden vaikutuksesta matka-ajat pitenevät paikoitellen ja asiakaskokemus heikkenee. Korvaavan liikenteen operointikustannukset ovat merkittävä kustannuslisäys erityisesti vuonna 2027 ja laatutason heikkeneminen heijastuu myös lipputuloihin. Korvaavien järjestelyiden joukkoliikennetarjontaa kehitetään arvioidun kysynnän ja kerätyn asiakasymmärryksen pohjalta.

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

Liikenteen osalta tavoitellaan yhteensä 12 miljoonan euron säästöjä vuosittaisista operointikustannuksista vuoteen 2029 mennessä verrattuna keväällä 2025 laadittuun alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiseen kustannusennusteeseen vuodelle 2029. Jo ennen vuotta 2027 päätetyt ja osittain toteutuneet toimenpiteet kattavat kokonaisuudesta noin 5,6 miljoonaa euroa. Erikseen tehtyjen säästötoimenpiteiden lisäksi tuottavuuden parantamista tavoitellaan toiminta- ja taloussuunnitelman vuosina tehtävien alueellisten linjastosuunnitelmien kautta.

Parannamme kykyämme hyödyntää liikenne- ja matkustustietoa liikenteen suunnittelussa, ohjauksessa ja päätöksenteossa. Varmistamme joukkoliikenteen kustannustehokkaan järjestämisen poikkeusjärjestelyiden keskellä optimoimalla suunnittelua dataan pohjautuen. Suunnittelun tukena käytettäviä kustannustehokkuusmittareita kehitetään tavoitteena pystyä strategian aikana hyödyntämään muun muassa linjakohtaisia kannattavuuslukuja. Linjakohtaisten kannattavuuslukujen mahdollistuminen edellyttää päätöksiä muun muassa lippujen validoinnin laajuudesta.

3.3.3. Tehostamme kehittämisen toimintatapoja

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

Merkittävien kehittämispanostusten päätöksenteko perustuu yhtenäiseen hyötyarviointiin. Arvioinnissa kuvataan tavoiteltavat taloudelliset, asiakas- ja toiminnalliset hyödyt, kehittämisen kokonaiskustannukset sekä arvioinnin keskeinen tietopohja, lähtötaso, oletukset ja epävarmuudet. Taloudellisesti arvioitavissa oleville hyödyille tarkastellaan investoinnin tuottoa ja tarvittaessa takaisinmaksuaikaa. Muiden hyötyjen vaikuttavuutta arvioidaan tarkoituksenmukaisilla mittareilla.

Hyötylaskelmien laatu varmistetaan yhtenäisillä laskentaperiaatteilla ja keskeisten oletusten arvioinnilla ennen merkittäviä investointipäätöksiä. Toteutuneita hyötyjä seurataan suhteessa päätöksenteon yhteydessä asetettuihin tavoitteisiin ja arvioita päivitetään tarvittaessa kehittämisen aikana. Kehittämisen kokonaisuudesta raportoidaan johdolle ja hallitukselle tarkoituksenmukaisella yleistasolla. Raportoinnissa tuodaan näkyviin kehittämispanostusten kokonaismäärä, tavoitellut ja toteutuneet keskeiset hyödyt, olennaiset poikkeamat sekä päätöksentekoa edellyttävät muutokset.

3.3.4. Vahvistamme muutoskyvykkyttämme ja ketterää sopeutumista

Muutoskyvykyys ja sopeutumisen ketteryys on priorisoitu strateginen menestystekijä vuodelle 2026, ja sen vahvistamista jatketaan vuonna 2027. Se on edellytys muiden menestystekijöiden onnistumiselle. Menestystekijä mahdollistaa strategian toimeenpanon ja varmistaa, että HSL kykenee uudistumaan ja mukautumaan johdonmukaisesti nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä.

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

Uuden aloittaminen perustuu strategiaan ja yhteiseen päätöksentekoon. Muutosta ei johdeta irrallisina hankkeina, vaan selkeänä kokonaisuutena, jossa tekemistä ohjataan strategiaan kytkeytyvänä portfoliona. Sopeutumisen ketteryys tarkoittaa myös kykyä arvioida tekemistä jatkuvasti: mitä jatketaan, mitä muutetaan ja mistä luovutaan. Käytännössä muutoskyvykyys ja sopeutumisen ketteryys tarkoittavat kykyä priorisoida, tehdä tietoisia valintoja, hyödyntää dataa päätöksenteossa, kokeilla uusia ratkaisuja ja mukauttaa toimintaa tilanteen muuttuessa. Muutoskyvykyys ja sopeutumisen ketteryys näkyvät konkreettisesti sujuvampana toimintana, parempana asiakaskokemuksena ja vahvempaa vaikuttavuutena.

Muutoskyvykäs ja ketterästi sopeutuva HSL tietää, mihin suuntaan se on menossa, reagoi muutoksiin ajoissa ja vie muutokset määrätietoisesti osaksi arkea yhdessä henkilöstön kanssa ja mitattavin tuloksin.

3.3.5. Valjastamme datan, tekoälyn ja automaation mahdollisuudet

HSL hyödyntää tekoälyä ja dataa järjestelmällisesti asiakasarvon kasvattamiseen, liikenteen kustannustehokkuuden parantamiseen ja toiminnan tuottavuuden vahvistamiseen. Tavoitteena on pysyvän asiakas- ja kysyntäohjautuvan toimintamallin rakentaminen. HSL:n mittakaava tekee pienistäkin parannuksista merkittäviä. Siksi tekoälyn kehitystyö hyödynnetään ensisijaisesti siellä, missä vaikutus kohdistuu suoraan lipputuloihin, palvelutasoon, kuormituksen hallintaan, asiakaskokemukseen, suurimpien kustannuserien hallintaan ja tietotyön tuottavuuteen.

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

Tekoälyn täysimittaisen hyödyntämisen edellytyksenä on vahva data- ja päätöksentekokyky nykyisten digitaalisten järjestelmien päällä. Teknisten ja datanhallinnallisten kyvykkyyksien ohella keskeistä on vastuullisuus: HSL:llä on kattavat politiikat tietoturvaan, tietosuojaan sekä tekoälyn käyttöön. Näiden toteutumisen varmistaminen sekä jatkuva ajantasaisena pitäminen on keskeinen kulmakivi HSL:n vastuullisessa tekoälyn hyödyntämisessä.

Suunnittelukaudella painopiste on asiakas- ja kysyntämoottorissa sekä AI-avusteisessa asiakaspalvelussa. Erityisesti profilointiin, automatisoituun päätöksentekoon, datan minimointiin ja auditointiin liittyvät vaatimukset on rakennettava osaksi arkkitehtuuria ja toimintamallia alusta alkaen. Seuraavassa vaiheessa kysyntäennuste kytketään operatiiviseen suunnitteluun, asiakasviestintään ja kanavat yhteiseen mittausmalliin. Pidemmällä aikavälillä HSL voi hyödyntää tekoälyä myös kysyntäennusteissa, kuormituksen ja vaihtoyhteyksien haasteissa, suunnitteluvaihtoehtoissa ja tekoäly tukee poikkeusliikenteen ja häiriötilanteiden nopeaa suunnittelua. HSL:n tavoitteena on, että tekoälyn hyödyntäminen näkyy konkreettisina hyötyinä asiakkaille: helpompina ostamisena, osuvampana häiriöviestintänä, tehokkaampana asiakaspalveluna sekä kysyntää vastaavana liikenteenä.

3.4. Yhteiskunnallista vaikuttavuutta

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus tarkoittaa, että toimimme aktiivisesti ja tietoon perustuen kestävän liikkumisen ja vastuullisuuden puolestapuhujana yhteiskunnallisessa päätöksenteossa tukien seudun kestävää kehitystä.

HSL:n lipuilla tehdään yli 60 prosenttia kaikista Suomen joukkoliikennematkoista. Lisäksi Helsingin seutu on koko maan elinvoiman veturi. HSL:n tärkeänä tehtävänä on ajaa omistajakuntiansa liikennepoliittisia tavoitteita sekä edistää kestävää liikkumista valtakunnallisella tasolla. Talous tulee myös tulevaisuudessa määrittämään suuresti HSL:n toimintaa ja koko Helsingin seudun liikennejärjestelmää, minkä vuoksi tärkeisiin päätöksiin kannattaa vaikuttaa asiantuntijatahona.

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

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus ja vastuullisuus toimivat käsi kädessä. Keskiössä HSL:n vaikuttamiselle on liikennejärjestelmäyhteistyö. TTS-kaudella 2027–2029 tunnistamme roolimme osana kestävän liikkumisen ekosysteemiä ja teemme yhteistyötä paikallisten ja seudullisten toimijoiden kautta. Lisäksi vaalimme pohjoismaista ja eurooppalaista yhteistyötä ja pidämme yllä avointa keskustelua sidosryhmiemme suuntaan. Panostamme myös pitkäkestoiseen vaikuttamiseen. Tekemällä tietopohjaista vaikuttamistyötä yli strategiakauden rajojen sekä panostamalla ennakkointiin ja vaikutusten arviointiin taakkaamme sen, että yhteistyömme toimii saumattomasti myös jatkossa ja yhteiskunnallinen toimintaympäristö säilyy HSL:n toiminnalle otollisena.

3.4.1. Teemme tietopohjaista vaikuttamistyötä ja viestintää

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

Datan ja analyysien tuottaminen kestävän liikkumisen tueksi on oleellinen osa HSL:n toimintaa. Pyrimme parantamaan kykyämme tuottaa, jalostaa ja hyödyntää tietoa myös vaikuttamisen ja viestinnän välineenä. Vuoden 2026 aikana HSL on käynnistänyt systemaattisen yhteiskunnallisen vaikuttamistyön, jonka tavoitteena on antaa tietoa ja näkemystä etenkin valtakunnan politiikan tueksi.

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

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

3.4.2. Toteutamme laadukasta vaikutustenarviointia

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

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin tavoitteena on tuoda esiin suunnitelman merkittävät vaikutukset etukäteen suunnittelun ja päätöksenteon tueksi. Tietoa suunnitelman vaikutuksista tuotetaan vaiheittain niin, että arviointi ohjaa prosessin aikana tehtäviä valintoja. Lähtökohdan arvioinnille muodostavat nykytilanne, päätettyjen toimenpiteiden myötä toteutuva tila (vertailupohja) sekä oletukset tulevista kehityssuunnista. Vaikutuksia tarkastellaan suhteessa MAL-suunnitelman tavoitteisiin sekä liikennejärjestelmän kehittämislinjauksiin, nykytilaan ja vertailupohjaan.

3.4.3. Kehitämme ennakointikyvykkyttämme

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

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

4. KÄYTTÖTALOUS- JA TULOSLASKELMAOSA

4.1. Talouden näkymä, riskit ja sopeutusvaihtoehdot 2027–2029

HSL:n taloudellinen toimintaympäristö säilyy strategiakaudella 2027–2029 poikkeuksellisen haastavana. Merkittävät raideliikenteen infrainvestoinnit, liikennejärjestelmän muutokset sekä laajat rakennushankkeet kasvattavat samanaikaisesti sekä operointi- että infrakustannuksia. Taloudellista liikkumavaraa kaventaa lisäksi aiempien vuosien kertyneiden ylijäämien päättyminen, minkä seurauksena maksuvalmius on heikentynyt ja talouden ennakoitavuuteen liittyvät riskit ovat kasvaneet.

Vuoden 2027 talousarvio perustuu 412,5 miljoonan euron lipputulotavoitteeseen sekä kuntasubvention tasoon, joka ilman infrakustannuksia on keskimäärin 45,5 prosenttia (58,8 prosenttia infrakustannukset mukaan lukien). **Taloussuunnitelman tavoitteena on alentaa jäsenkuntien keskimääräinen subventio noin 40 prosentin tasolle strategiakauden loppuun mennessä.** Tavoitteen saavuttamiseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuustekijöitä, jotka voivat vaikuttaa olennaisesti kuntien maksuosuuksiin, HSL:n rahoitusasemaan ja palvelutason ylläpitämiseen.

Strategiakauden merkittävin yksittäinen riski kohdistuu vuoteen 2027, jolloin Junatien metrosillan uusiminen aiheuttaa noin seitsemän kuukauden metrokatkon Herttoniemen ja Hakaniemen välisellä osuudella. Korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta hankkeen arvioidaan heikentävän asiakaskokemusta, lisäävän operointikustannuksia noin 15 miljoonalla eurolla sekä vähentävän lipputuloja vastaavalla summalla. Samanaikaisesti käynnissä olevat hankkeet, kuten Kruunusillat, Espoon kaupunkirata ja Vantaan ratikka, ylläpitävät kustannuspaineita koko strategiakauden ajan.

Taloussuunnitelman tulopohja perustuu oletukseen matkustuskysynnän kasvusta ja nopeasta palautumisesta metrokatkon jälkeen. Mikäli kysynnän kehitys jää ennakoitua heikommaksi tai työmaiden vaikutukset joukkoliikenteen houkuttelevuuteen pitkittyvät, lipputulojen toteutumiseen kohdistuu merkittävä riski. Samalla subventiotavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi nykyistä suurempia hinnankorotuksia, joilla voi olla negatiivisia vaikutuksia joukkoliikenteen kysyntään ja kilpailukykyyn.

Talouden tasapainottamiseksi HSL on käynnistänyt tuottavuus- ja sopeutustoimia, joilla tavoitellaan noin 12 miljoonan euron vuotuisia säästöjä vuoteen 2029 mennessä. Lisäksi kustannusten kasvua pyritään hillitsemään organisaation tehostamisella, ostopalvelujen priorisoinnilla ja liikennesuunnittelun ratkaisuilla. Samalla on kuitenkin tunnistettava, että kustannussäästöjen lisääminen voi heikentää liikenteen täsmällisyyttä, palvelutasoa ja asiakaskokemusta.

Mikäli kustannukset kasvavat ennakoitua enemmän tai lipputulot jäävät tavoitteista, talouden tasapainottaminen edellyttää käytännössä yhtä tai useampaa seuraavista vaihtoehdoista: lipunhintojen korottamista, palvelutason sopeuttamista tai jäsenkuntien rahoitusosuuksien kasvattamista. Kaikilla vaihtoehdoilla on merkittäviä vaikutuksia sekä matkustajiin että jäsenkuntiin, minkä vuoksi päätöksenteossa korostuvat ennakointi, vaikutusten arviointi sekä tiivis vuoropuhelu omistajakuntien kanssa.

Vuoden 2027 talousarvioon liittyvä epävarmuus on poikkeuksellisen suuri. HSL seuraa talouden, matkustajamäärien ja suurten inframuutosten vaikutusten kehitystä tiiviisti sekä päivittää ennusteita säännöllisesti.

sesti. Tarvittaessa varaudutaan lisäsopeutustoimiin, talousarviomuutoksiin ja rahoitusratkaisujen uudelleenarviointiin taloudellisen vakauden sekä palvelujen jatkuvuuden turvaamiseksi koko strategiakauden ajan.

4.2. Talousarvion sitovuus

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

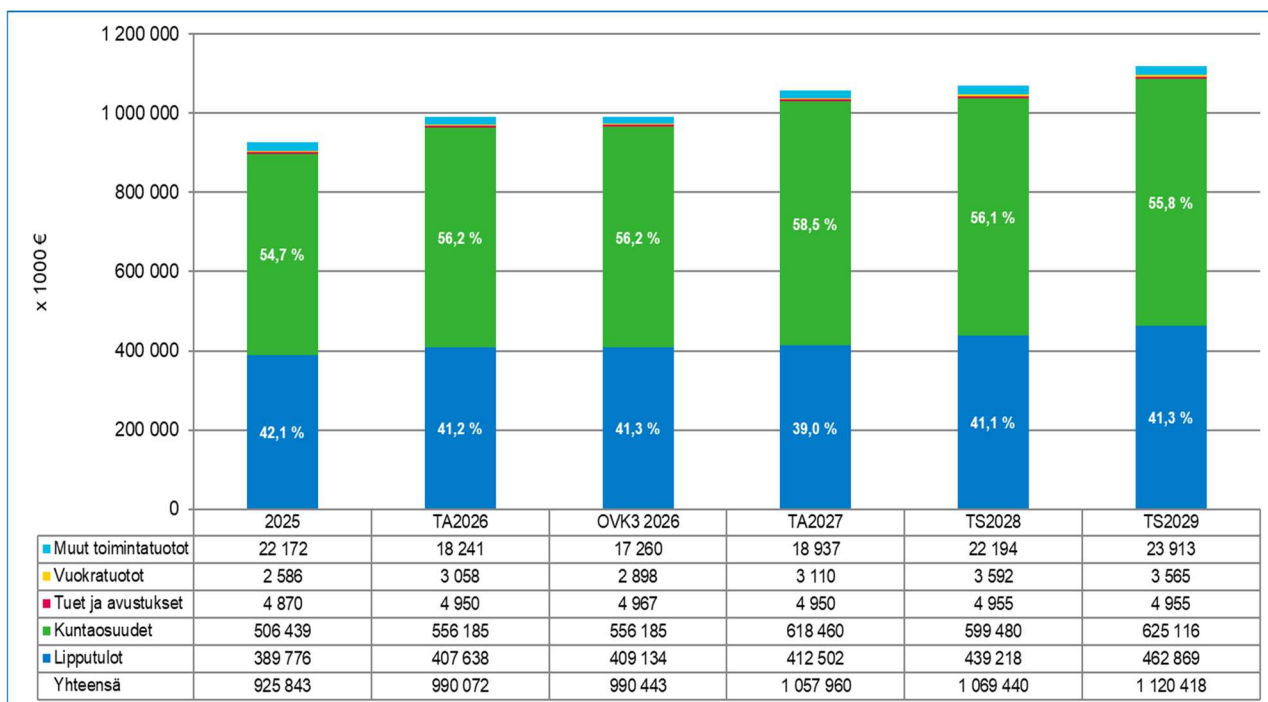
Taulukko 1. Sitovat erät TA2027

	TA2026	OVK3 2026	TA2027	ERO OVK3 2026 / TA2027	
Toimintamenot	989 925 000 €	981 367 226 €	1 044 743 000 €	63 375 774	6,5 %
Investointimenot	25 400 000 €	21 800 000 €	24 000 000 €	2 200 000	10,1 %
Kuntaosuudet	556 185 000 €	556 185 000 €	618 460 000 €	62 275 000	11,2 %

4.3. Toimintatulot

Toimintatulot vuonna 2027 ovat yhteensä 1058,0 milj. euroa. Kasvua vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna on 67,5 milj. euroa (6,8 %). Toimintatuloista vuonna 2027 39,0 % on lipputuloja, 58,5 % kuntaosuuksia ja 2,5 % muita tuloja. Toimintatulojen arvioidaan olevan 1069,4 milj. euroa vuonna 2028 ja 1120,4 milj. euroa vuonna 2029.

Kuva 3: HSL:n Toimintatulot 2025–2029

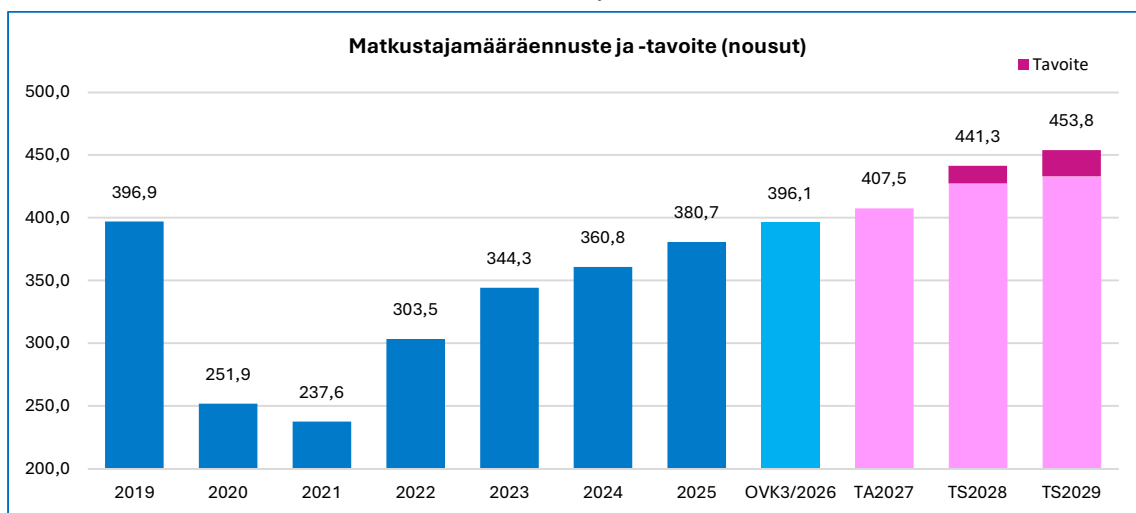


4.3.1. Lipputulot

Vuoteen 2029 mennessä lipputulojen tulisi kasvaa vähintään 462,9 miljoonaan euroon, jotta subventio-taso kasvavien kustannusten myötä olisi tavoitteen mukainen. Joukkoliikenteen kysyntään vaikuttavat hinnoitteluakin merkittävämminkin matka-aika ja vaiva, joita työmaat TTS-kauden aikana haastavat. Merkittävien työmaiden aiheuttamat kustannukset ja lipputulomenetykset ovat huomattavia, erityisesti vuonna 2027 junatien katkon vuoksi.

Matkustajamäärän arvioidaan kasvavan 407,5 miljoonaan nousuun vuonna 2027. Suunnitelmavuosiin 2028 ja 2029 tarvitaan ennustetta huomattavasti suurempaa kasvuvauhtia, jotta HSL:n strategiset tavoitteet toteutuvat.

Kuva 4: HSL:n matkustajamäärät 2019–2029

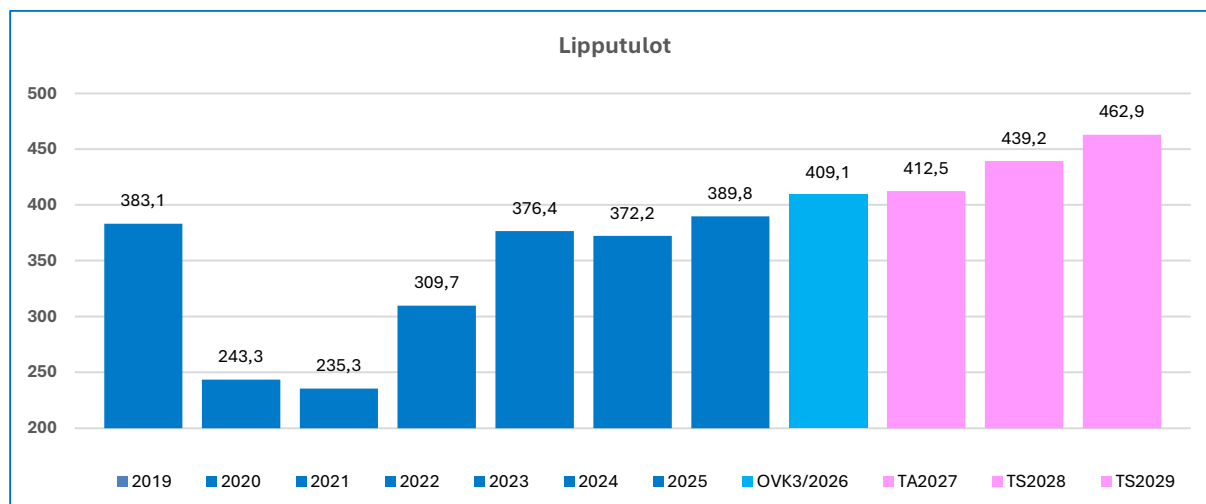


Lipputulotavoitteen saavuttamiseksi toteutetaan TTS-kaudella aktiivisia kasvutoimia kuluttaja- ja yritysmyynissä. Toimenpiteillä tavoitellaan lipputulojen kasvua väestönkasvun ja hinnoittelumuutosten vaikutusten lisäksi. Toimenpiteiden vaikuttavuutta seurataan ja niitä tarkennetaan tulosten perusteella. Lipputuloarvioiden toteutumiseen liittyy epävarmuutta erityisesti hinnankorotusten kysyntävaikutusten, merkittävien ratakatkojen jälkeisen matkustuksen palautumisnopeuden sekä kasvutoimien tuloksellisuuden osalta.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2027 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 412,5 milj. euron edestä. Lipputulotavoite perustuu keskimääräiseen 1,8 prosentin hinnankorotukseen sekä strategiaan kasvutoimenpiteisiin. Lipputulotavoite vuonna 2027 on 3,4 milj. euroa (0,8 %) kuluva vuoden 2026 ennustetta (OVK3) suurempi. Vuonna 2028 lipputulot on arvioitu 439,2 milj. euron mukaisiksi ja vuonna 2029 462,9 milj. euron mukaan. Vuonna 2028 lipputulo kasvaa +26,7 milj. euroa verrattuna edelliseen vuoteen ja vuonna 2029 +23,7 milj. euroa verrattuna edelliseen vuoteen. Luvut sisältävät indeksin mukaisen hintakehitysennusteen, väestönkasvun ja matkustajamäärien muutokset, työmaiden ja erityisesti ratakatkojen vaikutukset, sekä kuluttaja- ja yritysmyynnin kasvuodotukset.

Epävarmuutta lipputulojen todelliseen toteumaan aiheuttavat hintajouston todellinen toteuma hinnoittelussa, merkittävien ratakatkojen todelliset vaikutukset ja niistä palautuminen, sekä väestönkasvuun ja hinnoittelun muutoksiin perustumattomat kasvuodotukset kuluttaja- ja yritysmyynissä, joita sisältyy kumulatiivisesti 2027 vuoden lipputuloihin +8,75 milj. euroa, 2028 +5,9 milj. euroa ja 2029 +6,8 milj. euroa, eli yhteensä TTS-kaudella +21,5 milj. euroa.

Kuva 5: HSL:n lipputulot 2019–2029



Lipputulot vyöhykkeittäin 2027

- AB vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 275,5 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 66,8 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 64,3 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 15,6 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 18,4 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 4,5 %.
- ABCDE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 2,4 miljoonaa euroa. ABCDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,6 %.
- BC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 39,8 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 9,7 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,4 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,8 %.
- BCDE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 0,3 miljoonaa euroa. BCDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,1 %.
- CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 6,1 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1,5 %.
- CDE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 0,3 miljoonaa euroa. CDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on alle 0,1 %.
- DE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 2,0 miljoonaa euroa. DE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,5 %.

4.3.2. Kuntaosuudet 2027–2029

TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien keskimääräinen subventio ilman infrakustannuksia toteutuisi noin 40,0 prosentin keskimääräisellä tasolla strategiakauden päättyessä vuonna 2029 (subventioprocentti on 56,1 infrakustannukset huomioiden).

Ennen yli- ja alijäämien tasausta kuntaosuudet vuonna 2027 ovat 623,8 milj. euroa. Vuonna 2027 huomiioon otettavan 5,3 milj. euron nettomääräisen hyvityksen jälkeen laskutettavat kuntaosuudet ovat 618,5 milj. euroa.

Talousarvion mukaan kunnilta laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2027 yhteensä 618 460 000 euroa. Laskutus kunnittain vuonna 2027:

- Helsinki 357 781 000 euroa
- Espoo 161 921 000 euroa
- Kauniainen 2 719 000 euroa
- Vantaa 74 814 000 euroa
- Kerava 3 555 000 euroa
- Kirkkonummi 7 468 000 euroa
- Sipoo 3 541 000 euroa
- Tuusula 4 810 000 euroa
- Siuntio 1 851 000 euroa

Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 58,8 % kuntaosuuksiin kohdistetuista talousarviovuoden 2027 kustannuksista. Toimintasuunnitelmavuosien kokonaissubventioasteet ovat 56,4 % (TS-2028) ja 56,1 % (TS-2029). **Ilman infrakustannuksia keskimääräinen subventioaste on 45,5 % vuonna 2027, 41,4 % vuonna 2028 ja 40,0 % vuonna 2029.**

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

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K: nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019	195,5	93,2	0,8	49	2,6	6,2	3	2,3	0,3	352,9
2020	227,2	111,8	1,4	58,7	4	6,9	3	3	0,5	416,4
2021	214,7	97,5	1,1	54,1	1,3	3,8	2,8	2,5	0,4	378,1
2022	199,8	99,9	1,2	50,9	2,4	5,5	2,7	3,2	0,2	365,7
2023	215,1	148	1,9	52,1	2,8	8,2	3,4	4	0,8	436,3
2024	258,5	160,7	1,9	66,2	3,9	8,2	3,8	4,4	1,5	509,0
2025	301,3	160,6	2,4	67	3,6	7,1	4,1	4,9	1,5	552,5
2026 TA	318,2	159	2,1	71	3,7	7,4	3,8	4,2	1,4	570,8
2027 TA	357,5	164,3	2,7	76,0	4,3	8,3	3,9	5,0	1,9	623,8
2028 TS	344,0	165,8	2,7	69,2	3,9	7,7	4,3	5,0	2,3	604,8
2029 TS	367,4	166,6	2,7	70,0	4,2	7,7	4,3	5,3	2,3	630,4

Talousarviossa 2027 kuntaosuudet ilman infrakustannuksia ovat 364,5 milj. euroa, jolloin subventioaste on keskimäärin 45,5 %.

Taulukko 3. Kuntaosuudet ennen ed. vuosien ali- ja ylijäämää TA2027 ja ilman infrakustannuksia

	Hel-sinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2027 TA	218,4	68,2	2,0	57,5	2,9	5,8	3,4	4,4	1,7	364,5
Subventio -%	47,0 %	43,2 %	49,8 %	45,3 %	21,5 %	38,8 %	51,8 %	46,4 %	73,7 %	45,5 %

Kertyneiden ylijäämien käyttö

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2027–2029 jäsenkuntien ylijäämien käyttö ja alijäämien veloitus perustuvat kolmannen osavuositarkastuksen ennusteeseen 31.12.2026 käytettävissä olevista kuntakohtaisista yli- ja alijäämistä. Ennustetut ylijäämät pienentävät ja alijäämät kasvattavat jäsenkunnilta laskutettavia kuntaosuuksia TTS-kaudella.

Perussopimuksen 24 §:n mukaan jäsenkunta on oikeutettu saamaan kuntakohtaisen kuntaosuuden ylijäämän hyväkseen alempina kuntaosuusmaksuina seuraavan kolmen vuoden aikana tai kuntien ja HSL:n yhdessä sopiman muun aikataulun mukaisesti. TTS-kauden talouskehitykseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia, erityisesti suurten työmaiden vaikutusten ja kustannuskehityksen osalta. Talouden liikkumavaran turvaamiseksi HSL ei tässä tilanteessa suosittele poikkeamista perussopimuksen mukaisesta kolmen vuoden tasausjaksosta.

Kolmannen osavuositarkastuksen 2026 ennusteen mukaan jäsenkunnille aiemmilta vuosilta kertyneitä ylijäämiä arvioidaan olevan 31.12.2026 käytettävissä kustannusten kattamiseen yhteensä 15,9 milj. euroa. Ylijäämiä esitetään käytettäväksi ja alijäämiä lyhennettäväksi vuosina 2027–2029 tasaisesti 5,3 milj. euroa vuodessa.

Kuntakohtaisten ennusteiden mukaan käyttö kolmena TTS-kautena on: Helsinki 0,3 milj. euroa alijäämää, Espoo 2,4 milj. euroa ylijäämää, Kauniainen 0,03 milj. euroa alijäämää, Vantaa 1,2 milj. euroa ylijäämää, Kerava 0,7 milj. euroa ylijäämää, Kirkkonummi 0,8 milj. euroa ylijäämää, Sipoo 0,3 milj. euroa ylijäämää, Tuusula 0,2 milj. euroa ylijäämää ja Siuntio 0,1 milj. euroa ylijäämää, eli yhteensä hyvitys kunnille 5,3 milj. euroa vuosittain. Kuntakohtaiset yli- ja alijäämäennusteet 31.12.2026 esitetään tarkemmin alla olevassa taulukossa.

Taulukko 4. Yli-/alijäämäennuste 31.12.2026

x 1 000 €			Käyttö 2027-2029		
	Tilinpäätös 2025	Ennuste yli-/alijäämistä 31.12.2026	2027	2028	2029
Helsinki	-6 421	-972	-324	-324	-324
Espoo	16 991	7 126	2 375	2 375	2 375
Kauniainen	543	-95	-32	-32	-32
Vantaa	4 496	3 515	1 172	1 172	1 172
Kerava	2 087	2 201	734	734	734

x 1 000 €			Käyttö 2027-2029		
	Tilinpäätös 2025	Ennuste yli-/alijäämistä 31.12.2026	2027	2028	2029
Kirkkonummi	2 797	2 410	803	803	803
Sipoo	-171	956	319	319	319
Tuusula	1 043	607	202	202	202
Siuntio	570	171	57	57	57
Yhteensä	21 936	15 919	5 306	5 306	5 306

4.3.3. Muut tulot

Muita kuin lippu- ja kuntaosuustuloja arvioidaan kertyvän yhteensä 27,0 milj. euroa vuonna 2027. Vuonna 2028 muut tulot on arvioitu 30,7 milj. euron suuruiseksi ja vuonna 2029 32,4 milj. euron suuruiseksi.

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

Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 9,0 milj. euroa vuonna 2027. Tarkastusmaksutulot on budjetoitu voimassa olevan 100 euron tarkastusmaksun mukaisina. Tarkastusmaksuista varaudutaan kirjaamaan luottotappiota/-varauksia yhteensä 3,2 milj. euroa vuonna 2027.

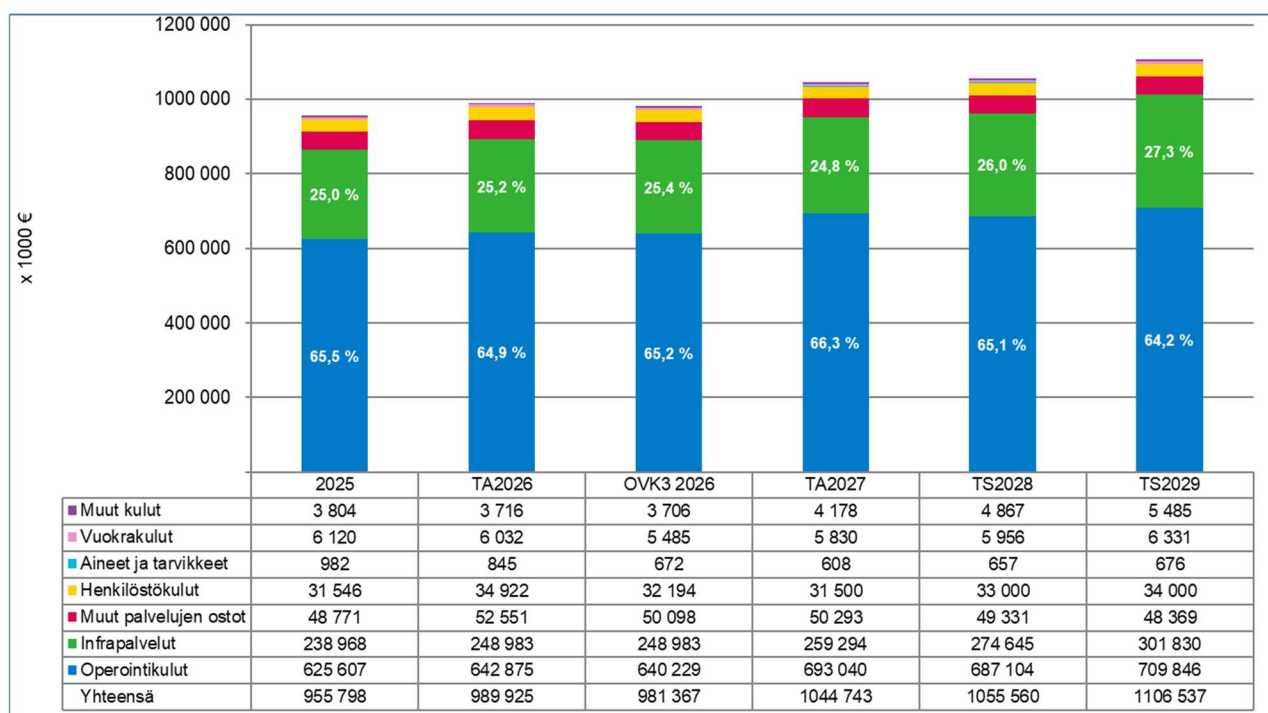
Muita tuottoja arvioidaan saatavan 13,2 milj. euroa vuonna 2027. Uuden tulolähteen: mainostuotot, osuus muista tuloista on 5,5 milj. Vuokratuloja saadaan ajoneuvojärjestelmän laitteista, kuljettajien taukotilojen edelleen laskutuksesta ja toimitilojen ulosvuokrauksesta yhteensä 3,1 milj. euroa. Muut tulot, 4,6 milj. euroa, koostuvat matka- ja kantakorttien myynnistä, asiakaspalvelun palvelumaksuista ja edelleen veloittavista korvauksista.

4.4. Toimintamenot

Toimintamenot ovat yhteensä 1044,7 milj. euroa vuonna 2027, 1055,6 milj. euroa vuonna 2028 ja 1106,5 milj. euroa vuonna 2029. Vuonna 2027 toimintamenoista 66,3 % on liikennöinnistä maksettavia operointikustannuksia, 24,8 % infrakorvauksia ja 8,8 % muita kuluja.

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

Kuva 6: HSL:n toimintakulut 2025–2029



4.4.1. Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 1002,6 milj. euroa vuonna 2027, 96,0 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2028 yhteensä 1011,1 milj. euroa ja 1060,0 milj. euroa vuonna 2029.

4.4.1.1. Liikennöinnistä maksettavat korvaukset

Liikennöinnistä maksetaan suoria operointikuluja vuonna 2027 yhteensä 693,0 milj. euroa, joka on 66,3 % toimintamenoista. Operointikustannukset ovat 687,1 milj. euroa vuonna 2028 ja 709,8 milj. euroa vuonna 2029. Kuntaosuuslaskelmassa liikennöitsijöille maksettaviin korvauksiin lasketaan mukaan muita operointiin liittyviä kustannuksia vähennettynä tuloilla.

Operointikustannusten osalta kustannustehokkuutta tavoitellaan harventamalla ja mahdollisesti lakkauttamalla heikolla kustannustehokkuudella suorittavaa liikennettä. Tämä tarkoittaa mahdollisesti yksittäisten linjojen kokonaisia lakkautuksia ja hiljaisempien ajankohtien liikenteen karsimista eri puolilla seutua. Tuottavuushankkeen mukaan tehtävät leikkaukset ja bussiliikenteen kehittämistoimenpiteiden lykkääminen aiheuttavat negatiivisia vaikutuksia asiakaskokemukseen täsmällisyyden heikentyessä, kapasiteetin epäoptimaalisen mitoituksen tai yksinkertaisesti poistuvan palvelun myötä. Kaikki tehtävät toimenpiteet tullessa kohdentamaan siten, että vaikutus HSL:n strategiassa määriteltuihin tavoitteisiin olisi mahdollisimman pieni.

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

Toisaalta aikataulunmukaisen liikenteen suoritteet vähenevät vuodesta 2026 vuosittain aina vuoteen 2029 saakka tuottavuushankkeen liikenneleikkausten vuoksi, mikä vähentää operointikustannuksia suunnitellun liikenteen osalta. Kuntaosuuksissa bussin operointikustannuksiin sisältyvät lisäksi Ojangan bussivarikon vuokrat (+1,6 milj. euroa), muut tukipalvelut (+0,9 milj. euroa), ostoliikenteen edelleen laskutus (-1,2 milj. euroa) sekä kuljettajien tauko- ja sosiaalililat (netto +0,1 milj. euroa).

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

Metrolilikenteen kustannusten arvioidaan olevan 62,2 milj. euroa vuonna 2027. Kustannustason arvioidaan nousevan linjatuntien osalta keskimäärin +3,2 %, junapäivien yksikköhintojen osalta keskimäärin +4,9 % ja linjakilometrien yksikköhintojen osalta keskimäärin +1,3 % vuonna 2027 verrattuna nykytasoon. Junatien metrokatkon takia vuoden 2027 ajettavien linjakilometrien määrän ennustetaan olevan noin 930 000 kilometriä, linjatuntien noin 15 000 tuntia ja vuoropäivien noin 2 000 vuoropäivää vähemmän kuin vuonna 2026. Tämän vaikutus liikennesuoritteisiin arvioidaan olevan -3,4 milj. euroa. Toisaalta metrokatkosta aiheutuva kompensatiokulu on +2,7 milj. euroa. Lisäksi metrovarikon osalta arvioidaan kustannusten nousua +0,6 milj. euroa. Vuonna 2028 metrolilikenteen kustannuksiksi arvioidaan 63,5 milj. euroa ja vuonna 2029 64,4 milj. euroa.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2027 olevan 91,5 milj. euroa. Kustannustason arvioidaan nousevan linjatuntien osalta keskimäärin +4,2 % ja linjakilometrien yksikköhintojen osalta keskimäärin +1,6 % vuonna 2027 verrattuna nykytasoon. Vuonna 2027 kustannuksia nostavat lisääntyvät liikennesuoritteet (+6,1 milj. euroa) sekä kaluston pääomakorvaukset (+4,4 milj. euroa) lähinnä uusien Kruunusiltaojen raitiolinjalisäysten seurauksena. Lisäksi liikenneohjauskeskuksen vartiointikustannusten arvioidaan nousevan +0,4 milj. euroa. Vuonna 2028 raitioliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 95,2 milj. euroa ja vuonna 2029 116,3 milj. euroa.

Pikaraitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2027 olevan 26,2 milj. euroa. Kustannukset nousevat arviolta +23,4 % suhteessa vuoden 2026 ennustearvioon nähden sekä +9,7 % 2026 talousarvioon nähden. Kustannuksia kasvattaa pikaraitiovaunujen huoltosopimus, jonka kustannus kasvaa +3,2 milj. euroa vuoden 2026 talousarvioon nähden. Toisaalta kustannusten nousua kompensoivat kiinteät kustannukset, joihin kuuluvat muun muassa varikkojen vuokra- ja ylläpitokustannukset, jotka laskevat -0,7 milj. euroa. Vuonna 2028 kustannusten arvioidaan olevan 27,6 milj. euroa ja vuonna 2029 31,9 milj. euroa.

Lauttaliikenteen operointikustannusten arvioidaan vuonna 2027 olevan 6,9 milj. euroa, vuonna 2028 6,8 milj. euroa ja vuonna 2029 8,3 milj. euroa. Lauttaliikenteen kustannustasoa nostaa erityisesti polttoaineen hinnan nousu. Polttoainekustannus kuuluu suoraan lauttasopimuksen piiriin ja heijastuu siten suoraan lautan operointikustannuksiin.

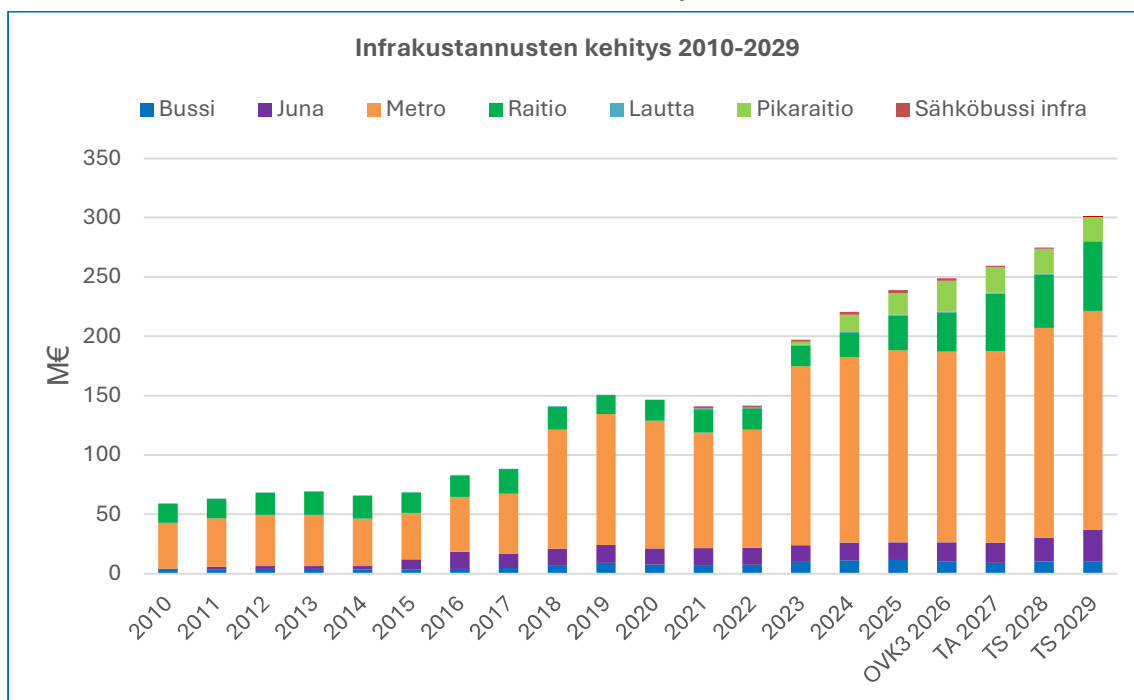
Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2027 yhteensä 114,8 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta ja korvaukset lippuyhteistyöstä. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokratuloja 0,9 milj. euroa. Vuonna 2028 junaliikenteen operointikustannuksiksi arvioidaan yhteensä 120,1 milj. euroa sekä 122,2 milj. euroa vuonna 2029. Vuonna 2027 junakalustoyhtiön vuokrat ovat 36,3 milj. euroa. Vuokrien arvioidaan olevan vuonna 2028 37,8 milj. euroa ja vuonna 2029 37,1 milj. euroa. Vuonna 2027 junaliikenteen kokonaisoperoinnin kasvusta 2,2 milj. euroa johtuvat suoritteiden lisääntymisestä. Kasvua selittävät lisäksi aiemmin mainittu junakalustoyhtiön vuokrien nousu sekä muiden korvausten kasvu.

4.4.1.2. Infrakustannukset

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

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

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

Kuva 7: Infrakustannusten kehitys 2010–2029

Vuonna 2027 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 259,3 milj. euroa. Kunnat ovat ilmoittaneet itse infralaskutuksensa. Kuntien HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsinki 144,3 milj. euroa
- Espoo 101,3 milj. euroa
- Vantaa 12,2 milj. euroa ja
- Kirkkonummi 0,3 milj. euroa
- Kauniainen 0,2 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Helsingissä ja Vantaalla sijaitsevien sähköbussien latausinfraan kokonaiskustannuksiltaan 0,9 milj. euroa vuonna 2027. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. HSL:n hankkiman latausinfraan kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti ja puolet niiden pääomakustannuksien arvosta vähennetään ko. kuntien oman jl-infrakorvauslaskutuksen yhteydessä. Keravalla, Sipoolalla, Tuusulalla ja Siuntiolalla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.

Infrakustannukset ovat suunnitelmavuosina 2028–2029 vuosittain keskimääräisesti noin 288,2 milj. euron luokkaa. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin.

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

4.4.1.3. Muut ostopalvelut

Muiden palvelujen ostoihin käytetään vuonna 2027 50,3 milj. euroa. Kasvua vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna on 0,2 milj. euroa (+0,4 %). Muiden palvelujen ostoihin käytetään 49,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 48,4 milj. euroa vuonna 2029.

ICT-käyttöpalveluiden kustannukset (29,5 milj. euroa vuonna 2027) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. ICT-käyttöpalveluiden kustannusten arvioidaan nousevan noin 0,2 milj. euroa (+0,5 %) verrattuna vuoden 2026 ennusteeseen. Yleisesti kustannusten pysymistä vuoden 2026 ennusteen tasossa selittää vuonna 2025 vaiheittain toteutetun perusjärjestelmäuudistuksen, jossa aiempi lipunmyynti- ja matkustajainformaatiojärjestelmä muutettiin tukemaan strategian mukaisia tavoitteita, aiheuttamien päällekkäisten kulujen vähentyminen tämän vuoden aikana, joka kompensoi ICT-palveluiden yleistä inflaatioon perustuvaa kustannusten nousua.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään tukemaan kehitystä ja operointia, niiltä osin kuin katsotaan ettei kyseinen osaaminen ole HSL:n ydinosaamista. Tämä tehdään strategisesti ja taloudellisesti järkevimmällä mahdollisella tavalla. Vuonna 2027 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 5,4 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään vuonna 2027 4,6 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut.

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

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

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

Muihin palveluihin arvioidaan käytettävän yhteensä 2,6 milj. euroa vuonna 2027. Tämä ryhmä sisältää muun muassa staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyviä palveluita, kuten majoitus- ja ravitsemispalvelut, matkustuspalvelut ja henkilöstön lounasedun.

Taulukko 5. Muut palveluostot 2025–2029

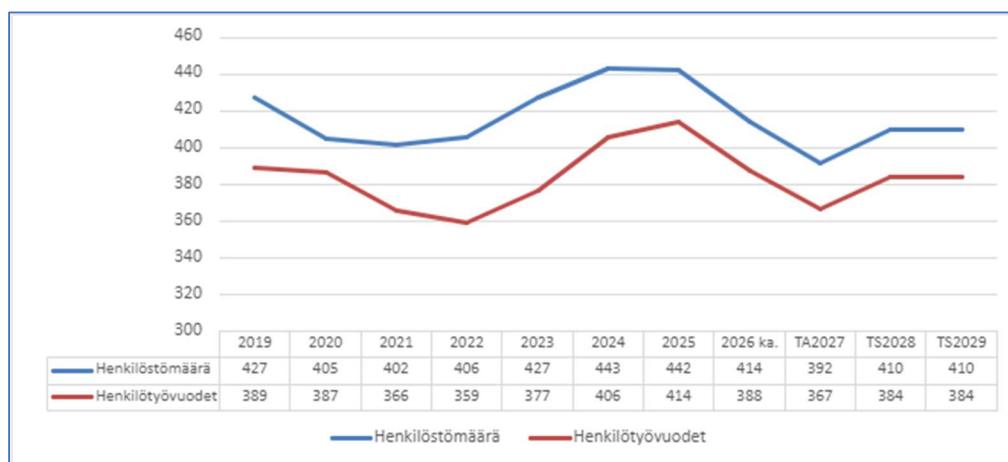
x 1 000 €	2025	TA2026	OVK3 2026	TA2027	Ero TA2027/OVK3 2026		TS2028	TS2029
ICT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	28 785	30 961	29 334	29 487	153	0,5 %	29 151	28 203
Asiantuntijapalvelut	5 011	6 358	5 610	5 419	-191	-3,4 %	5 256	5 093
Laitteiden huoltopalvelut	3 408	2 271	2 098	2 149	50	2,4 %	1 886	1 800
Ilmoitukset ja markkinointi	3 830	4 638	4 579	4 558	-21	-0,5 %	4 531	4 701
Lipunmyyntipalkkiot, luottokorttiprovisiot	3 346	3 551	3 881	3 990	109	2,8 %	3 845	3 679
Terveyspalvelut	228	650	610	570	-40	-6,5 %	570	580
Koulutuspalvelut	628	458	336	478	142	42,4 %	478	481
Vartiointipalvelut	720	1 024	857	1 075	218	25,4 %	1 080	1 110
Muut palvelut	2 815	2 641	2 793	2 568	-225	-8,1 %	2 535	2 722
Muiden palveluiden ostot yhteensä	48 771	52 551	50 098	50 293	195	0,4 %	49 331	48 369

4.4.2. Henkilöstö

HSL:n toimintaympäristö, asiakasodotukset ja strategiset tavoitteet ovat muuttuneet merkittävästi. Strategian mukaisesti organisaation toimintaa kehitetään entistä asiakaslähtoisemmäksi, vaikuttavammaksi, ketterämmäksi ja tuottavammaksi. HSL käynnisti toimintaorganisaationsa uudistamisen suunnittelun sekä koko henkilöstöä koskevat yhteistoimintaneuvottelut maaliskuussa 2026. Yhteistoimintaneuvottelut johtivat 38 työsuhteen päättymiseen ja 52 tehtävän merkittävään muutokseen. Neuvottelujen päätyttyä HSL:n hallitus hyväksyi myös uuden organisaatorakenteen, joka tuli voimaan kesäkuussa 2026.

HSL:n henkilöstömenojen arvioidaan olevan vuonna 2027 yhteensä 31,5 milj. euroa, mikä vastaa 3,0 prosenttia kaikista toimintamenoista. Henkilöstömenoissa on varauduttu keskimäärin noin 392 työntekijän palkkakustannuksiin. Vuoden 2028 henkilöstömenoissa on huomioitu uuden matkalippujen tarkastajakurssin toteuttaminen, jonka tavoitteena on vahvistaa ja täydentää lipuntarkastuksen resursseja. Henkilöstömenojen osuus kaikista toimintamenoista säilyy TTS-kaudella noin kolmen prosentin tasolla. Henkilöstömenoihin on varattu vuonna 2028 yhteensä 33,0 milj. euroa ja vuonna 2029 yhteensä 34,0 milj. euroa.

Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisten tulospalkkioiden maksamiseen, joista päätetään erikseen hallituksen päättämien periaatteiden mukaisesti tulostavoitteiden toteutuessa.

Kuva 8: Henkilöstömäärän kehitys 2019–2029

4.4.3. Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on varattu 0,6 milj. euroa vuodelle 2027, 0,7 milj. euroa vuodelle 2028 ja 0,7 milj. euroa vuodelle 2029. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja ICT-tarvikkeet, matka- ja kertakortti-pohjien hankinnat, kalusto- ym. tarvikehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2027 ovat 5,8 milj. euroa. Rakennusten vuokratulot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannuksia 1,6 milj. euroa, Pasilan aseman vuokra 0,9 milj. euroa, Ojangon varikon vuokra 1,6 milj. euroa, liikenteenhallintakeskuksen vuokra 0,1 milj. euroa sekä kuljettajien sosiaali-tiloista maksettavia vuokria 1,6 milj. euroa. Vuokramenoihin on varattu 6,0 milj. euroa vuodelle 2028 ja 6,3 milj. euroa vuodelle 2029.

Muut menot vuonna 2027 ovat 4,2 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen ja muiden saatavien luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan yhteensä 3,7 milj. euroa vuonna 2027. Muihin menoihin on varattu 4,9 milj. euroa vuodelle 2028 ja 5,5 milj. euroa vuodelle 2029.

4.5. Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoituksen nettotuotoiksi arvioidaan 0,5 milj. euroa vuonna 2027. Tuotot muodostuvat pääosin maksuliiketilien korkotuotoista. Mahdollisten ylimääräisten kassavarojen sijoittamisessa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Myös vuosien 2028–2029 rahoituksen nettotuotoiksi arvioidaan 0,5 milj. euroa vuodessa.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan lyhennykset rahoituslaskelmassa ja korkokulut tuloslaskelmassa. Lainaa on vuoden 2026 lopussa jäljellä 18,4 milj. euroa, ja sitä lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain. Viimeinen lainaerä maksetaan suunnitelman mukaan kesäkuussa 2030.

Talousarvio vuodelle 2027 on laadittu siten, että jäsenkuntien kuntaosuuksilla katetaan ne kustannukset, joita lipputuloilla ja muilla tuloilla ei voida kattaa. HSL:n maksuvalmiuden arvioidaan heikkenevän TTS-kaudella aiempien ylijäämien pienentyessä. Maksuvalmiuden turvaaminen voi jatkossa edellyttää lisärahoitusta jäsenkunnilta tai lainarahoituksen lisäämistä. Rahoituslaskelmassa on varauduttu siihen, että vuonna 2028 nostetaan noin 30 milj. euroa uutta talousarviolainaa maksuvalmiuden pitämiseksi riittäväällä tasolla.

HSL:n perussopimuksen mukaan rahoitus- ja investointiperiaatteiden hyväksymisestä ja muuttamisesta sekä kuntayhtymän rahoituksesta, mukaan lukien lainanotosta ja siihen liittyvistä takaus- ja vakuusjärjestelyistä, päättää yhtymäkokous. TTS:n rahoituslaskelmassa esitetty vuoden 2028 lainatarve on suunnitelmallinen arvio, eikä uuden talousarviolainan ottovaltuutusta haeta yhtymäkokoukselta tämän TTS-suunnitelman hyväksymisen yhteydessä. Mikäli lainanottotarve tulee ajankohtaiseksi jo vuonna 2027, asia tuodaan erikseen hallituksen ja yhtymäkokouksen päätettäväksi.

Suunnitelman mukaisilla laskelmilla kassan riittävyys laskee vuonna 2027 noin 14 päivään, kun se tilin päätöksessä 2025 oli vielä 22 päivää. Taso lähestyy siten maksuvalmiuden kannalta heikkoa tasoa ja pienentää puskuria ennakoimattomien menojen ja taloudellisten riskien varalta. Kuntataloudessa 10–15 päivän kassamenoja vastaavia varoja pidetään yleensä riittävinä tavanomaisen maksuvalmiuden hoitamiseen, mutta esimerkiksi suuret yksittäiset maksuerät voivat edellyttää tätäkin suurempaa kassapuskuria. Rahoituslaskelmassa on tämän vuoksi varauduttu noin 30 milj. euron uuteen talousarviolainaan vuonna 2028. Lainatarvetta arvioidaan säännöllisesti talouden ja maksuvalmiuden kehityksen perusteella, ja mahdollinen lainanotto tuodaan erikseen yhtymäkokouksen päätettäväksi, kun lainan nostaminen tulee ajankohtaiseksi.

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

Talousarviovuoden 2027 vuosikate rahoituserien jälkeen on 13,7 milj. euroa ylijäämäinen eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat talousarviossa budjetoitu 19,0 milj. euron mukaisina vuodelle 2027.

4.6. Tilikauden tulos

Tilikauden 2027 tulos on -5,3 milj. euroa alijäämäinen ja se katetaan edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä. Kuntakohtainen ylijäämien käyttö / alijäämävähennys esitetty kappaleessa 4.3.2 (taulukko 4).

Vuoden 2028 tilikauden alijäämäksi muodostuu -5,3 milj. euroa ja vuoden 2029 alijäämäksi -5,3 milj. euroa. Ylijäämäkertymät on suunniteltu käytettäväksi loppuun TTS-kausien aikana. Ylijäämäkertymien pienentyminen heikentää HSL:n kassan riittävyyttä käyttömenoista suoriutumiseen ja kasvattaa merkittävästi las-kutettavia kuntaosuuksia vuodesta 2027 alkaen.

5. OMAN TOIMINNAN KULUT JA TUOTOT

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

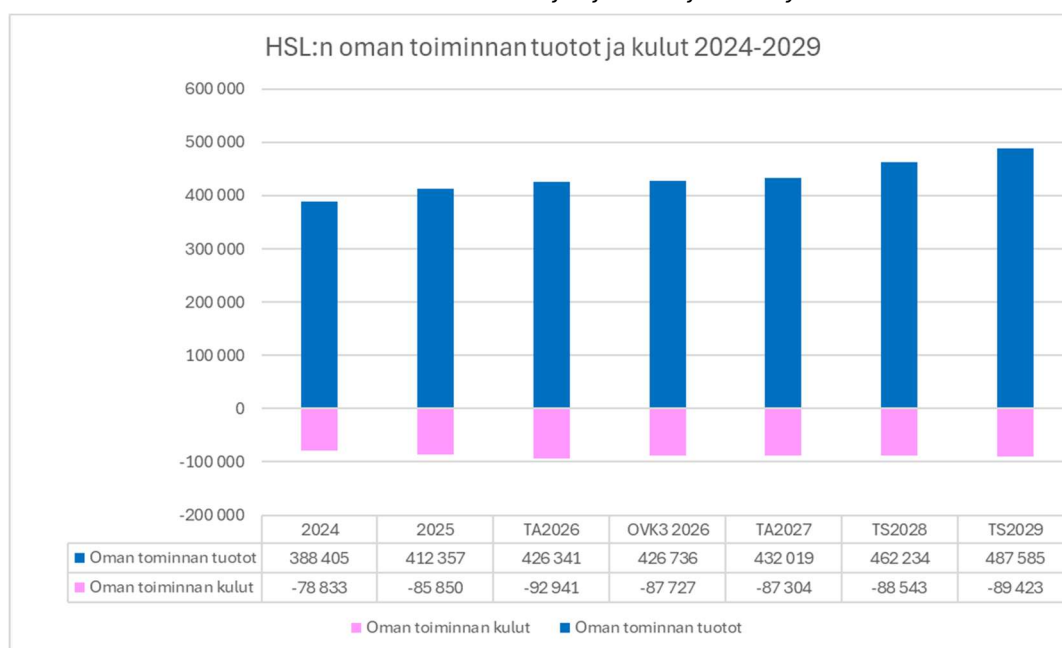
Oman toiminnan kulujen ja tuottojen kehitystä seurataan tuottavuushankkeessa erillään infra- ja operointikustannuksista, keskittyen eriin, joihin HSL voi omalla toiminnallaan parhaiten vaikuttaa. HSL:n oman toiminnan tuotot ja kulut kuvaavat organisaation kykyä tuottaa vaikuttavia, asiakaslähtöisiä ja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

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

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

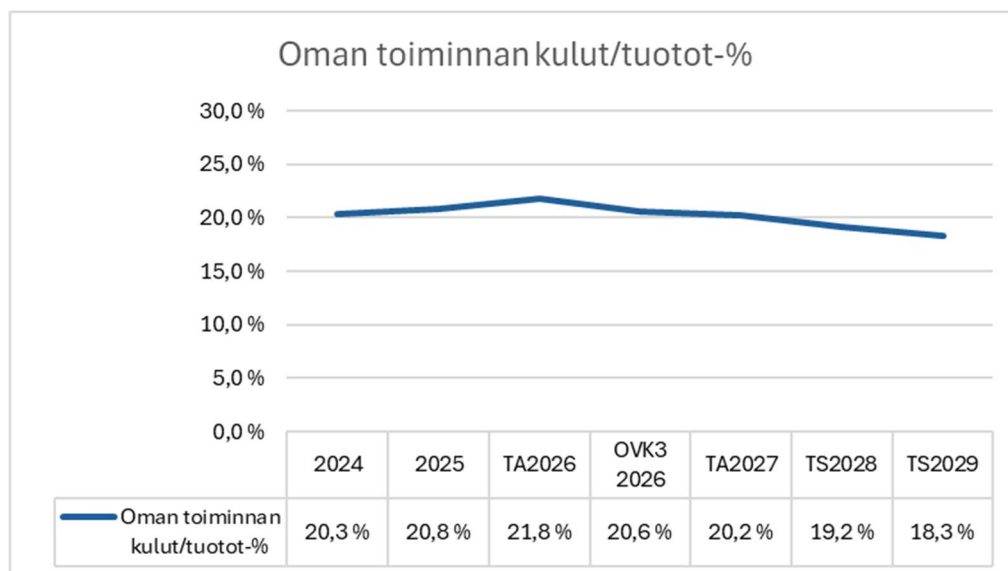
Oman toiminnan tuotot muodostuvat lipputuloista sekä erilaisista palvelu-, yhteistyö- ja vuokratuotoista sekä edelleen veloitettavista korvauksista. Tuottoihin sisältyy lipputulojen lisäksi muun muassa mainos- tuotannon tuottoja, ajoneuvojärjestelmän laitteista, toimitiloista ja kuljettajien taukotiloista saatavia vuokratuloja sekä muita palvelu- ja yhteistyökorvauksia. Lisäksi tuottoihin sisältyy pienempiä toimintatuottoja, kuten kortti- ja palvelumaksuihin liittyviä tuloja.

Kuva 9: HSL:n oman toiminnan kulujen ja tuottojen kehitys 2024–2029



Suunnittelukaudella oman toiminnan tuottojen arvioidaan kasvavan maltillisesti. Vuonna 2027 oman toiminnan tuotot ovat arviolta noin 432,0 milj. euroa. Samalla kulujen kehitys pysyy hallittuna, ja vuoden 2027 kulutason arvioidaan olevan hieman alempi kuin vuoden 2026 ennusteessa. Kehitys kuvastaa toiminnan tehostumista sekä kustannusten hallinnan onnistumista.

Kuva 10: HSL:n oman toiminnan kulut suhteessa tuottoihin



Oman toiminnan kulujen suhde tuottoihin säilyy koko suunnittelukauden ajan vakaana, noin 18–21 prosentin tasolla. Vuonna 2027 suhdeluvun arvioidaan laskevan noin 20,2 prosenttiin, mikä tukee HSL:n tavoitetta vahvistaa taloudellista kestävyyttä ja parantaa toiminnan kustannustehokkuutta. Tuottojen kehittämisessä painottuvat digitaalisten palveluiden ja asiointikanavien tehokas hyödyntäminen, yhteistyömallien kehittäminen sekä olemassa olevien palveluiden ja toimintatapojen entistä tehokkaampi hyödyntäminen.

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

6. INVESTOINNIT JA POISTOT

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

Investoinnit painottuvat seuraaviin kolmeen kokonaisuuteen.

Asiakkaille kehittämisen painopisteinä ovat asiain digitalisointi ja personoitu palvelu:

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

Liikenteen kehittäminen painottuu erityisesti seuraaviin kokonaisuuksiin:

- Matkustajamäärätiedon käytettävyyden kehittäminen suunnittelun ja päätöksenteon tueksi,
- Liikenteen operoinnin laadun parantaminen mm. kuljettajapäätäjärjestelmän ja informaatiojärjestelmän uudistamisella
- Liikennepalveluiden ja hankintojen kehittäminen jatkuvuuden ja tuottavuuden varmistamiseksi.

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

Tukikyvykkyyksien ja toiminnan ohjauksen osalta kehittäminen painottuu erityisesti seuraaviin kokonaisuuksiin:

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

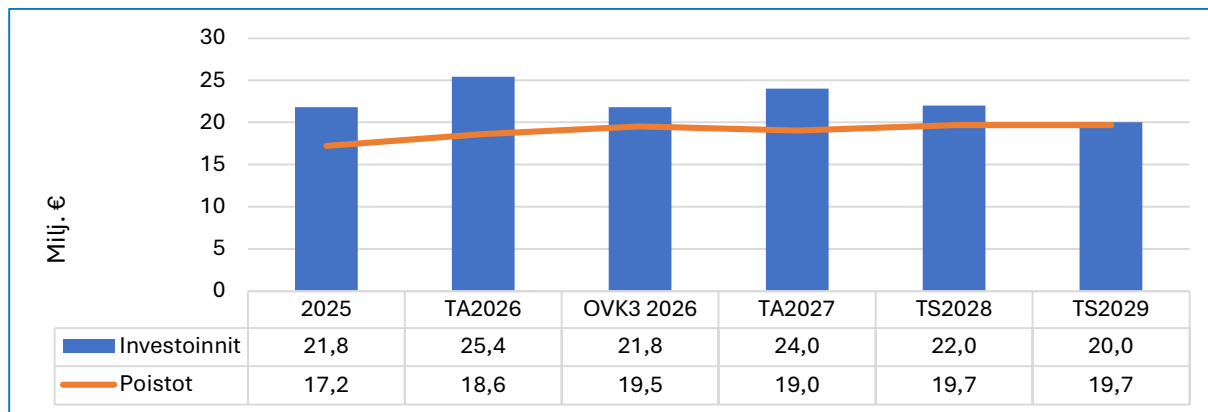
Nämä kehitystoimet parantavat HSL:n tuottavuutta pitkällä aikavälillä ja keskittyvät strategisten valintojen onnistumiseen tukemalla prosesseja, sekä auttavat organisaatiota tekemään tehokkaampia ja tuottavampia päätöksiä.

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

Poistoihin on varattu 19,0 milj. euroa vuodelle 2027 ja 19,7 milj. euroa vuosille 2028 sekä 2029. Poistomenot kasvavat aiemmista vuosista, kun uusi lipputilihanke on valmistunut ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä. Poistoihin sisältyy HSL:n toimitilaan suunnitellut arvonalentumiskirjaukset, joilla varaudutaan

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

Kuva 11: Investoinnit ja poistot 2025–2029



7. KESKIPITKÄN TÄHTÄIMEN KUNTAOSUUSENNUSTEET 2035 JA 2040

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

Laskelma on rakennettu HSL:n vuosien 2026–2028 lopullisen ja vuosien 2027–2029 talous- ja toimintasuunnitelman tarjoamien valmiiden pohjatietojen päälle. HSL:n liikenne-ennustemallin uusi versio Helmet 5 otettiin käyttöön talven 2025–2026 kuluessa. Uusinta malliversiota hyödynnettiin pidemmän aikavälin kysyntäennusteiden päivittämiseen. Näin ollen perusskenaarion liikkumistottumukset ovat päivittyneet pandemian jälkeiseen aikaan, syksy 2023 vastaaviksi.

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

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

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

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

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

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

Tarkasteluissa sovellettiin syksyn 2026 lipunhintoja, eli ne huomioivat uuden E-vyöhykkeen käyttöönoton. Toisaalta tämä tarkoittaa sitä, että sovelletut lipunhinnat eivät siis sisällä osaltaan myös yleisempään inflaatioon vastaavia hinnankorotuksia. Tulevalla päivityskerralla lipputulotarvit tuotetaan vastaamaan myös tilannetta, jossa koko TTS-kaudelle suunnitellut lipunhintojen korotukset olisi toteutettu. Lisäksi HSL:n sisäinen kysyntäennusteiden ja sen osana lipputulotarvit yhteiskehittäminen jatkuu.

Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmä on myös muutoin nykyisen kaltainen. Tarkastelu ei sisällä mahdollisia uusia HSL:n jäsenkuntia ja toisaalta HSL:n infrakorvausjärjestelmään ei ole toteutettu muutoksia.

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

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

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

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

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

Eri linjastojen ja infran kuntakohtaisia kustannusjakoja tarkentavien uusien liikkumisjakaumien lisäksi koko HSL-tason laskelmien keskeiset tarkennukset suhteessa aiempaan liittyvät infran ja varikoiden ylläpitokustannusten tarkentamiseen ajantasaisen tiedon perusteella. Myös infran ja operoinnin olemassa

olevan pääoman kehitystä tarkasteltiin liikennemuotokohtaisen korkokannan keskimääräisen iän ja pääomavaltaisuuden perusteella.

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

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

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

Muutoin tarkastelujen suurempien hankkeiden näkymä on pidetty sisällöltään pitkälti edellisvuosia vastaavana. Näkymä pohjautuu edelleen keskeisesti MAL 2023 -suunnitelmaan ja HSL:n linjasto 2040 -työhön. Lisäksi laskelmissa huomioidaan esimerkiksi Kaupunkiliikenne Oy:n 10-vuotishjelmat. TTS:ssä huomattavaa oli etenkin Junatien uusittavan metrosillan kustannusarvion tarkentuminen.

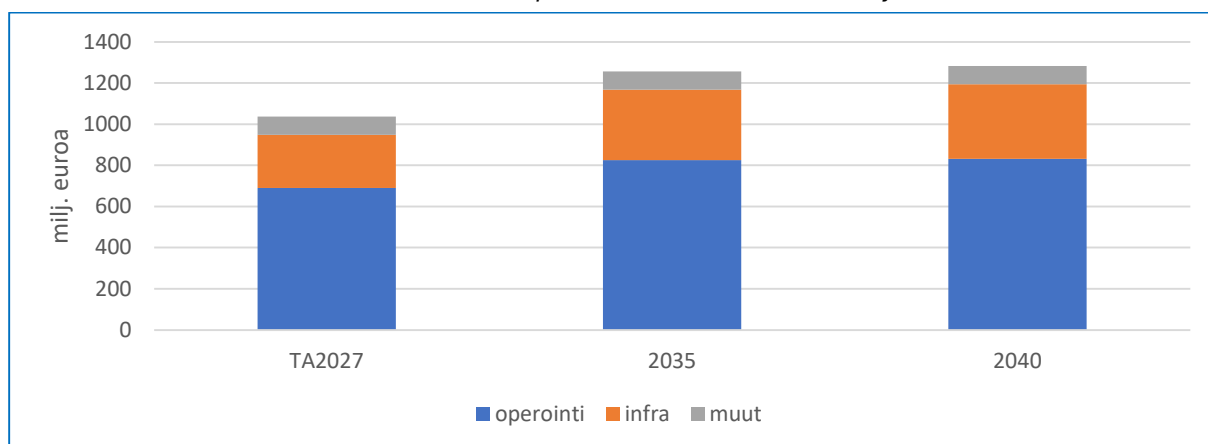
Nyt kustannusten osalta hieman päivitettyissä tarkasteluissa kalustohankintojen kustannusvaikutuksia tarkistettiin ylöspäin Kaupunkiliikenne Oy:n uusien raitiovaunuhankintojen enimmäiskustannusten muutosten myötä. Uusien raitiovaunujen yksikköhinta nousi siten merkittävästi aiemmasta 5,26 miljoonaan euroon. Lisäksi uusien metro-junien hinta-arviot päivitettiin 10 miljoonan euron tasolle.

Infrahankkeiden osalta Länsisataman pikaraitiotien ja Rautatientorin metroaseman perusparannuksen kustannukset päivitettiin tuoreiden virallisten päätösten tarjoamien tietojen mukaisiksi. Helsingin yliopiston metroaseman toinen sisäänkäynti jätettiin pois hankelistauksesta Helsingin kaupunginvaltuuston jätettyä hankkeen ilman toteutuspäätöstä.

Kokoluokaltaan pienempiä hankkeita voidaan odottaa puuttuvan etenkin 2030-luvun lopulta, jonne myös käään 10-vuotishjelmat eivät vielä ulotu. Vaikka indeksikorjauksin voidaan huomioida yleinen kustannustason muutos, voivat kustannusarviot kuitenkin olla muutoin vanhentuneita erityisesti osalla vielä varhaisen suunnitteluvaiheen hankkeista.

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

Kuva 12: HSL:n keskipitkän aikavälin kustannusnäkymä



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

2035	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	262.6	88.4	82.7	2.2	12.5	10.1	4.6	0.7	5.1	468.9
Infrakust.	168.2	121.1	46.2	1.1	1.6	2.5	1.4	0.2	0.6	342.9
Operointi-kust.	482.8	170.9	111.8	4.9	13.3	17.5	12.0	2.5	8.6	824.3
Muut kust.	54.0	16.6	14.1	0.4	1.2	1.3	0.4	0.1	0.6	88.7
Kustannukset yht.	705.0	308.6	172.1	6.4	16.1	21.4	13.7	2.9	9.7	1256.0
Rah.tarve	442.4	220.3	89.4	4.2	3.6	11.2	9.1	2.2	4.7	787.1
Subv.-%	62.8 %	71.4 %	52.0 %	65.9 %	22.3 %	52.6 %	66.5 %	76.8 %	48.0 %	62.7 %

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

2040	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	289.7	97.8	92.8	2.4	14.0	11.7	5.4	0.6	5.7	520.0
Infrakust.	180.1	128.8	45.6	1.2	1.9	2.9	1.5	0.2	0.7	362.7
Operointi-kust.	468.2	186.6	116.0	4.9	14.7	18.8	11.2	1.7	8.9	831.0
Muut kust.	54.2	16.3	14.4	0.4	1.2	1.3	0.4	0.1	0.5	88.7
Kustannukset yht.	702.6	331.7	175.9	6.4	17.7	22.9	13.1	2.0	10.1	1282.4
Rah.tarve	412.9	233.9	83.1	4.1	3.7	11.2	7.7	1.5	4.4	762.4

2040	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Subv.-%	58.8 %	70.5 %	47.3 %	63.3 %	20.7 %	49.0 %	59.1 %	72.3 %	43.4 %	59.5%

Keskittyvän maankäyttöskenaariion voimakas väestönkasvu yhdistettynä infran ja operoinnin pääomakustannusten korkoerien pienenemiseen sekä 2030-luvun loppupuolen peruskorjaustietojen puuttumiseen tuottaa laskelmissa vuoteen 2040 ainakin näennäistä subventioasteiden laskua. Espoossa subventioaste alenee hitaammin, mikä on seurausta Leppävaara-Matinkylä-pikaraitiotiehankkeesta ja toisaalta liikenne-ennustemallin ennustamasta espoolaisten kasvavasta osuudesta bussiliikenteen käyttäjissä. Sen sijaan Helsingin ja Vantaan väestönkasvu ja sitä seuraava joukkoliikenteen käyttö ovat skenaariossa sen verran nopeita, että subventioaste ehtisi alentua huomattavasti vain viiden vuoden aikajänteellä.

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

2035	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	261.4	87.3	75.5	2.1	11.7	8.8	3.7	0.7	4.5	455.6
Infrakust.	171.3	120.8	43.8	1.1	1.6	2.3	1.2	0.2	0.5	342.9
Operointi-kust.	489.2	172.4	107.2	4.8	13.2	15.8	10.9	2.7	8.1	824.3
Muut kust.	54.0	16.6	14.1	0.4	1.2	1.3	0.4	0.1	0.6	88.7
Kustannukset yht.	714.5	309.9	165.1	6.3	16.0	19.5	12.5	3.0	9.2	1256.0
Rah.tarve	453.2	222.6	89.6	4.3	4.3	10.7	8.7	2.3	4.7	800.4
Subv.-%	63.4 %	71.8 %	54.3 %	67.4 %	26.7 %	54.8 %	70.1 %	78.0 %	50.9 %	63.7%

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

2040	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	267.9	89.6	77.5	2.1	11.9	8.9	3.8	0.7	4.6	467.2
Infrakust.	188.5	124.1	43.0	1.2	1.7	2.3	1.1	0.2	0.6	362.7
Operointi-kust.	484.6	181.4	109.3	4.8	14.8	15.7	9.9	2.0	8.5	831.0
Muut kust.	54.2	16.3	14.4	0.4	1.2	1.3	0.4	0.1	0.5	88.7
Kustannukset yht.	727.3	321.7	166.7	6.3	17.7	19.3	11.5	2.4	9.6	1282.4
Rah.tarve	459.4	232.1	89.2	4.2	5.8	10.3	7.6	1.7	5.0	815.2
Subv.-%	63.2 %	72.2 %	53.5 %	66.1 %	32.6 %	53.5 %	66.6 %	71.3 %	51.6 %	63.6%

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

Lähtöleveysuudessa on tarkoitus edistää HSL:n keskipitkän aikavälin yhdistetystä talouskehikosta muodostettavan, laajemmin jakokelpoisen otoksen kehittämistä. Tarkasteluihin on tarkoitus lisätä myös laskutettujen infrakulujen ja infrakustannusten välistä kuntakohtaista vertailua. Päivitetty hankenäkymä ja tuoreempi näkemys potentiaalisesta maankäytön kehityksestä saataneen sisällytettyä tarkasteluihin viimeistään vuosien 2028-2030 alustavan talous- ja toimintasuunnitelman yhteydessä, Helsingin seudun vuoden 2027 liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisen jälkeen.

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2027-2029

x 1 000 €	TP2025	TA2026	OVK3 2026	ERO TA2027 / OVK3_2026			ERO TS 2028/TA 2027			ERO TS 2029/TS 2028		
				TA 2027	€	%	TS 2028	€	%	TS 2029	€	%
Toimintatuotot	925 843	990 072	990 443	1 057 960	67 516	6,8 %	1 069 440	11 480	1,1 %	1 120 418	50 979	4,8 %
Lipputulot yhteensä	389 776	407 638	409 134	412 502	3 369	0,8 %	439 218	26 716	6,5 %	462 869	23 651	5,4 %
Muut myyntituotot yhteensä	1 269	1 380	1 613	1 183	-431	-26,7 %	1 400	217	18,4 %	1 400		0,0 %
Kuntaosuudet	506 439	556 185	556 185	618 460	62 275	11,2 %	599 480	-18 980	-3,1 %	625 116	25 636	4,3 %
Muut myyntituotot	4 348	6 358	5 281	6 773	1 493	28,3 %	7 975	1 202	17,7 %	9 180	1 205	15,1 %
Tuet ja avustukset	4 870	4 950	4 967	4 950	-17	-0,3 %	4 955	5	0,1 %	4 955		0,0 %
Vuokratuotot	2 586	3 058	2 898	3 110	212	7,3 %	3 592	482	15,5 %	3 565	-27	-0,8 %
Muut toimintatuotot	16 555	10 503	10 366	10 982	615	5,9 %	12 819	1 838	16,7 %	13 333	514	4,0 %
Toimintakulut	-955 798	-989 925	-981 367	-1 044 743	-63 375	6,5 %	-1 055 560	-10 818	1,0 %	-1 106 537	-50 977	4,8 %
Henkilöstökulut	-31 546	-34 922	-32 194	-31 500	694	-2,2 %	-33 000	-1 500	4,8 %	-34 000	-1 000	3,0 %
Palvelujen ostot	-913 346	-944 409	-939 310	-1 002 627	-63 317	6,7 %	-1 011 081	-8 454	0,8 %	-1 060 045	-48 965	4,8 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-361 000	-363 964	-369 079	-391 368	-22 289	6,0 %	-373 977	17 390	-4,4 %	-366 786	7 191	-1,9 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-102 011	-101 980	-102 658	-114 786	-12 128	11,8 %	-120 058	-5 272	4,6 %	-122 210	-2 153	1,8 %
Metroluikenteen operointikustannukset	-59 738	-62 334	-61 352	-62 212	-860	1,4 %	-63 494	-1 283	2,1 %	-64 367	-873	1,4 %
Raitioluikenteen operointikustannukset	-76 502	-85 052	-81 184	-91 492	-10 307	12,7 %	-95 164	-3 672	4,0 %	-116 276	-21 112	22,2 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-5 117	-5 618	-4 687	-6 936	-2 248	48,0 %	-6 823	113	-1,6 %	-8 310	-1 487	21,8 %
Pikaraitioluikenteen operointikustannukset	-21 240	-23 927	-21 268	-26 247	-4 979	23,4 %	-27 588	-1 341	5,1 %	-31 896	-4 309	15,6 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-625 607	-642 875	-640 229	-693 040	-52 811	8,2 %	-687 104	5 936	-0,9 %	-709 846	-22 742	3,3 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-11 526	-10 548	-10 548	-9 124	1 423	-13,5 %	-10 296	-1 172	12,8 %	-10 329	-32	0,3 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-14 770	-15 912	-15 912	-16 877	-965	6,1 %	-19 734	-2 857	16,9 %	-26 787	-7 053	35,7 %
Metroluikenteen infrapalvelut	-161 908	-160 619	-160 619	-161 316	-697	0,4 %	-177 131	-15 815	9,8 %	-184 112	-6 981	3,9 %
Raitioluikenteen infrapalvelut	-29 507	-32 545	-32 545	-48 596	-16 051	49,3 %	-45 049	3 547	-7,3 %	-58 729	-13 681	30,4 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-615	-963	-963	-744	218	-22,7 %	-699	45	-6,0 %	-615	84	-12,0 %
Pikaraitioluikenteen infrapalvelut	-18 145	-26 083	-26 083	-21 780	4 303	-16,5 %	-20 862	918	-4,2 %	-20 366	496	-2,4 %
Muut infrapalvelut	-2 497	-2 314	-2 314	-857	1 457	-63,0 %	-874	-17	2,0 %	-891	-17	2,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-238 968	-248 983	-248 983	-259 294	-10 311	4,1 %	-274 645	-15 351	5,9 %	-301 830	-27 184	9,9 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-48 771	-52 551	-50 098	-50 293	-195	0,4 %	-49 331	962	-1,9 %	-48 369	962	-2,0 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-982	-845	-672	-608	64	-9,5 %	-657	-49	8,1 %	-676	-19	2,8 %

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2027-2029

x 1 000 €	ERO TA2027 / OVK3_2026						ERO TS 2028/TA 2027			ERO TS 2029/TS 2028		
	TP2025	TA2026	OVK3 2026	TA 2027	€	%	TS 2028	€	%	TS 2029	€	%
Vuokrakulut	-6 120	-6 032	-5 485	-5 830	-345	6,3 %	-5 956	-126	2,2 %	-6 331	-375	6,3 %
Muut kulut	-3 804	-3 716	-3 706	-4 178	-472	12,7 %	-4 867	-689	16,5 %	-5 485	-618	12,7 %
Toimintakate	-29 956	147	9 076	13 217	4 141	45,6 %	13 879	662	5,0 %	13 881	2	0,0 %
Rahoitustuotot ja -kulut	1 108	3 861	4 431	500	-3 931	-88,7 %	500		0,0 %	500		0,0 %
Vuosikate	-28 847	4 008	13 507	13 717	210	1,6 %	14 379	662	4,8 %	14 381	2	0,0 %
Poistot	-17 225	-18 628	-19 524	-19 024	500	-2,6 %	-19 686	-662	3,5 %	-19 688	-2	0,0 %
Tilikauden tulos	-46 073	-14 620	-6 017	-5 306	710	-11,8 %	-5 306		0,0 %	-5 306		0,0 %
Tilikauden yli-/alijäämä	-46 073	-14 620	-6 017	-5 306	710	-11,8 %	-5 306		0,0 %	-5 306		0,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	96,9 %	100,0 %	100,9 %	101,3 %		101,3 %		101,3 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	419 404	433 887	434 258	439 500		469 960		495 302
- ilman kuntaosuuksia, %	43,9 %	43,8 %	44,3 %	42,1 %		44,5 %		44,8 %
Toimintakate, %	-3,2 %	0,0 %	0,9 %	1,2 %		1,3 %		1,2 %
Vuosikate, %	-3,1 %	0,4 %	1,4 %	1,3 %		1,3 %		1,3 %
Vuosikate / Poistot, %	-167,5 %	21,5 %	69,2 %	72,1 %		73,0 %		73,0 %

LIITE 2:
Rahoituslaskelma 2027-2029

51

1 000 €	2025	TA2026	OVK3 2026	TA2027	TS2028	TS2029
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	-28 847	4 008	13 507	13 717	14 379	14 381
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-23 208	-25 400	-21 800	-24 000	-22 000	-20 000
Rahoitusosuudet investointimenoihin	1 356					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	43					
Toiminnan ja investointien rahavirta	-50 657	-21 392	-8 293	-10 283	-7 621	-5 619
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys					30 000	
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-6 763	-8 763
Lyhytaikaisten lainojen muutos						
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset	-12 293	3 410	2 675	10 656	10 656	10 656
Rahavarojen muutos	-68 213	-23 246	-10 881	-4 890	26 272	-3 726
Rahavarat 31.12	56 589	54 064	45 708	40 818	67 090	63 364
Rahavarat 1.1	124 802	77 309	56 589	45 708	40 818	67 090
Investointien tulorahoitus %	-132,0 %	15,8 %	62,0 %	57,2 %	65,4 %	71,9 %
Kassan riittävyys, pv	21,6	19,9	16,8	14,3	23,1	20,8

Muut maksuvalmiuden muutokset TTS-kaudella on arvioitu edellisen neljän vuoden toteumien keskiarvona.

*) Vuosikate muodostuu toimintatulojen ja -kulujen sekä rahoitustuottojen-/kulujen erotuksena, joista erittely tuloslaskelmassa edellisellä sivulla.

**) Rahavarat sisältävät kassavarat sekä mahdolliset sijoitukset.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Yleiskuva TTS-kauden 2027–2029 palvelutasomuutoksista

TTS-kautta 2027–2029 leimaavat erilaisten työmaiden joukkoliikennepalveluun aiheuttamat muutokset. Eri puolilla seutua rakennetaan ennätysmäisen laajasti uutta raideliikenneinfraa sekä korjataan tai uusitaan vanhaa infraa kuten asemia ja ratasiltoja. Rakennustöiden vaikutuksesta matka-ajat pitenevät monin paikoin ja asiakaskokemus heikkenee, kun raideliikennettä joudutaan korvaamaan hitaammalla ja pienemmän kapasiteetin tarjoavalla bussiliikenteellä. Työmaiden vaikutukset aiheuttavat erityisesti vuonna 2027 erittäin merkittävän kustannuslisäyksen korvaavan liikenteen järjestämisen kasvattaessa operointikustannuksia. Samanaikaisesti matka-ajat pitenevät ja tarjottavan liikenteen laatutaso heikkenee, millä on merkittäviä vaikutuksia myös lipputuloihin. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioastetavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti (yhteensä 1 milj. euroa) liikenteen poikkeusjärjestelyiden osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna.

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

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

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

Muutokset vuonna 2027

Junatien metrosillan uusiminen (yhteensä 15 milj. euroa)

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

Tämän hetken tietojen mukaan metroliikennettä ei voida liikennöidä Kalasatamaan, Kulosaareen ja Sörnäisiin. Sillan uusimistöiden yhteydessä on suunniteltu toteutettavaksi myös Sörnäisten metroaseman perusparannus ja muita siltatöitä Kalasataman ja Herttoniemen välillä. Suunnitelmien tarkentuessa tarkastelemme vielä mahdollisuutta liikennöidä osan katkon ajasta Sörnäisiin tai Kulosaareen asti.

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Korvaavasta liikenteestä huolimatta metroliiikenteen katko aiheuttaa merkittävää heikennystä joukkoliikenteen palvelutasoon ja sillä on erittäin merkittävä negatiivinen vaikutus asiakaskokemukseen laajalla alueella. Katko on pitkäkestoinen, jolloin vaikutukset kustannuksiin ja lipputuloihin ovat myös erittäin merkittäviä.

Alustavien arvioiden mukaan katkon aiheuttaa noin 10 400 000 € lisäyksen bussiliikenteen operointikustannuksiin, ja noin 3 000 000 euron välilliset kustannukset sekä erittäin merkittävät lipputulomenetykset.

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset metroliiikenteeseen

Metron remontoitava osuus on koko metroverkon kuormitetuin kohta, joten metron liikennekatkolla tulee olemaan laajoja vaikutuksia koko liikennejärjestelmään. Sillan uusimistöiden yhteydessä on suunniteltu toteutettavaksi myös Sörnäisten metroaseman perusparannus ja muita siltatöitä Kalasataman ja Herttoniemen välillä. Metroliikenne tulee tämänhetkisen tiedon mukaan kulkemaan idässä Vuosaaresta ja Mellunmäestä Herttoniemeen 10 min vuorovälillä per linja (Itäkeskus-Herttoniemi 5 min vuorovälillä) sekä välillä Kivenlahti-Hakaniemi 5 min vuorovälillä. Suunnitelmien tarkentuessa tarkastelemme vielä mahdollisuutta liikennöidä osan katkon ajasta Sörnäisiin tai Kulosaareen asti.

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

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset bussiliikenteeseen

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

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

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

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

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

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset raitioliikenteeseen

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

- Kustannusvaikutus 1 505 000 € vuonna 2027 (raitoliikenne)

Metroliiikenne

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Metroliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Junatien metrosillan uusimisen aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

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

Lähijunaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

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

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

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

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

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

Mankinjoen ratasillan korjaukset

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Raitioliikenne

Kruunusiltojen liikenteen aloitus

Kruunusillat-hankkeen valmistumisen myötä varaudutaan aloittamaan raitioliikenne Laajasalon ja Helsingin kantakaupungin välillä kahdella uudella linjalla. Linja 11 liikennöi Kruunuvuorenrannasta Kalasataman ja Pasilan aseman kautta Länsi-Pasilan Maistraatintorille. Linjan alustava liikennöintiaika on varhaisaamusta noin klo 21 asti joka päivä. Linja 12 kulkee Laajasalon Yliskylän ja Rautatientorin välillä Korkeasaaren, Nihdin ja Hakaniemen kautta. Linjan 12 alustavat liikennöintiajat ovat varhaisaamusta kello kahdeksaan asti yöllä. Vuonna 2027 linjojen vuoroväleissä on poikkeuksia Junatien metrosillan uusimisen aiheuttaman metrokatkon takia.

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

- Kustannusvaikutus 9 740 000 € vuosittain (sis. kalustokustannukset, raitioliikenne)

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset raitioliikenteeseen

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

- Kustannusvaikutus 1 505 000 € vuonna 2027 (raitioliikenne)

Länsiratikoiden rakennustyöt Runeberginkadulla

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

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

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

- Kustannusvaikutus –445 000 € vuonna 2027 ja –117 000 € vuonna 2028 (raitioliikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Pikaraitiolinja 15

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

Kustannukset nousevat edellisvuodesta vaunujen siirtyessä vaiheittain takuusta kunnossapitosopimuksen piiriin.

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

Bussiliikenne

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Kumpula–Pasila–Ruskeasuo

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

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

Linja 643 Hyrylä–Ruskeasanta–Hakaniemi

Varaudutaan lisäämään linjan 643 vuorotarjontaa aamu- ja iltapäiväruuhkissa 8/2027 alkaen siten, että vuoroväli olisi tasaisesti läpi aamu- ja iltapäiväruuhkien 20 minuuttia. Vuorovälin tihentäminen parantaisi Hyrylän ja Helsingin itäisen kantakaupungin sekä Hyrylän ja Keski-Vantaan välistä saavutettavuutta erityisesti työmatkaliikenteen näkökulmasta.

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

Laajasalon uuden linjaston käyttöönotto Kruunusiltojen raitioliikenteen käynnistyessä

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

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

Kantvikin koulun väistön aiheuttamat lisäliikennetarpeet

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

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

Kirkkonummen ja Länsimetron välisten liityntälinjojen tarjonnan muutokset

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

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

Siuntion asuntomessut kesällä 2027

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

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

Kauklahden ja Espoonlahden välisen tarjonnan muutokset

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

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

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

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

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa.

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

Kaikkia rakentamisen aikaisia poikkeusjärjestelyitä ja hidastumisia sekä niiden ajankohtia/kestoja ei vielä tiedetä tarkalla tasolla. Hidastumisen lisäksi rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat bussiliikenteen täsmällisyyteen negatiivisesti. Poikkeusreiteillä ja liikenteen hidastumisella tulee olemaan merkittävät vaikutukset asiakaskokemukseen sitä heikentäen korvaavista järjestelyistä huolimatta. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioastetavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti näiden varaumien osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna.

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

Mäkelänkadun perusparannustyö

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

- Kustannusvaikutus noin 790 000 € vuonna 2027
 - Helsingin sisäiset linjat noin 490 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 300 000 €

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä. Länsiratikoiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreittejä ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä. Poikkeusreitit ja liikenteen hidastuminen tulee vaikuttamaan merkittävästi bussiliikenteen operointikustannuksiin. Lisäkustannusten lisäksi asiakas-

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

kemus alueen joukkoliikenteessä tulee heikentymään rakentamisen aikana. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioasettavuotteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti näiden varaumien osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna.

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

Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen aikaiset järjestelyt

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

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

Niittykummun vesihuoltotyöt

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

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

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

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

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

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

Vantaan kouluväistöyhteydet

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

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

- Kustannusvaikutus noin 70 000 € vuonna 2027

Lauttaliikenne

- Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Muutokset vuonna 2028

Metroliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Metron infran peruskorjaus ja kehittäminen

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

Junaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

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

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

Mankinjoen ratasillan korjaukset

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

Vantaan raitiotien rakentaminen

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

Siuntion viikonloppuliikenne

Varaudutaan käynnistämään Y-junaliikenne viikonloppuisin kuudella päivittäisellä edestakaisella vuorolla Siuntion ja Kirkkonummen välillä.

Raitioliikenne

Laivasillankadun katko

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

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

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

Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun katkot

Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun katkojen on suunniteltu alkavan keväästä 2028 ja ensimmäisen vaiheen työt kestävät arviolta kevääseen 2029. Kaikki Päärautatieaseman raitiolinjan kiertävät tänä aikana Aleksanterinkadun kautta, ja Hakaniemen linjat lisäksi Kruununhaan kautta. Linja 5 kulkee Katajanokan terminaalilta Aleksanterinkatua Kolmikulmaan. Muutos pidentää matka-aikaa Hakaniemen ja Rautatieaseman välillä muutamalla minuutilla, mutta ei aiheuta merkittäviä palvelualuepuutteita Aleksanterinkadun ollessa viereinen katu Kaivokadulle. Keskustan saavutettavuus kuitenkin heikkenee hieman.

- Kustannusvaikutus 183 000 € vuonna 2028 ja 83 000 € vuonna 2029 (raitioliikenne)

Linjan 3 työmaat

Etelärannassa tehtävien kadunrakennus- ja kiskotöiden aikaan linja 2 ja täten linja 3 eivät pääse liikennöimään Olympiaterminaaliin arviolta noin kuuden kuukauden ajan keväästä alkaen. Ennen liikennöintikatkon alkamista linjat kiertävät talven ajan Tehtaankadulla ainoastaan vastapäivään.

Etelärannan katkon aikana linjan 2 reitti lyhenee Kauppatorille. Linja 3 varaudutaan ajamaan Fredrikinkatua Eiran päätepysäkille silloin kun se on mahdollista muiden työmaiden puitteissa. Linjan 3 kulkuun vaikuttaa samaan aikaan myös kolme muuta katutyötä, jotka estävät linjan kulun kokonaan ison osan vuodesta. Laivasillankadun katko vaikuttaa merkittävästi Tehtaankadun joukkoliikennepalveluun, sillä aluetta palvellaan nykyisellään lähes yksinomaan raitioliikenteellä.

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

Lisäksi Reijolankadulle rakennetaan kevään aikana yhteiskäyttöiset bussi- ja ratikkapysäkit. Reijolankadun remontin arviolta reilun muutaman kuukauden keston aikana linjan 7 reitti lyhenee Itä-Pasilain. Samalla linjan 2 päätepysäkki on siirrettävä Messukeskukselta Ratapihantielle, jotta linja 7 voi kulkea Messukeskuksen rataosuutta pitkin Ratapihantielle. Samaan aikaan Savonkadun katutyöt katkaisevat linjan 3 radan Eläintarhalla. Linjaa 3 ei voida liikennöidä laisinkaan silloin, kun Kaivokatu, Laivasillankatu, Savonkatu ja Reijolankatu ovat samanaikaisesti katki raitioliikenteeltä.

Reijolankadun ja Savonkadun työmaiden aikana Pasilan ja Meilahden, sekä Kallion ja Meilahden väliset yhteydet jäävät ainoastaan bussiliikenteellä palveltavaksi.

- **Kustannusvaikutus -3 200 000 € (raitioliikenne) sekä 1 500 000 € (Helsingin sisäiset linjat) vuonna 2028**

Kampin katko

Kampin radalle on suunniteltu katko kevään ja talven välille vuonna 2028 kadunrakennus- ja ratatöiden ajaksi. Rakennustöitä tehdään Simonkadulla, Fredrikinkadulla, Urho Kekkosen kadulla sekä Ruoholahdenkadulla. Katkon aikana linjat 7 ja 9 kiertävät Jätkäsaaresta Bulevardin kautta keskustaan ja omille reijolankadulle.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

teilleen. Linja 2 ajaa suoraan Arkadiankatua Lasipalatsille, eikä kierrä Kampin kautta. Matka-aika Jätkäsaaren ja keskustan välillä pitenee muutamalla minuutilla kiertoreitin takia. Jätkäsaaren ja Kampin välille hankitaan korvaava bussiyhteys korvaamaan alueelta poistuvaa raitioliikennettä.

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

Munkkiniemen katko

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

- Kustannusvaikutus 61 000 € vuonna 2028 (raitoliikenne)

Munkkivuoren ratikan liikenteen käynnistyminen

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

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

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Pikaraitiolinja 15

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Bussiliikenne

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

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

Varaudutaan tihentämään linjojen ruuhkavuoroväliä Postipuiston kasvavan asukasmäärän vuoksi alkuvuodesta 2028 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjoilla. Tiheämpi vuoroväli tarkoittaa lisääntyvän kapasiteetin lisäksi myös keskimääräisten odotusaikojen lyhentymistä linjan pysäkeillä. Tarjonnan lisäämisellä arvioidaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun kehittyvältä Postipuiston alueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat ja kilpailukykyisemmät joukkoliikenneyhteydet.

- Kustannusvaikutus noin 400 000 € vuonna 2028 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

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

Varaudutaan jatkamaan linjan 52 reitti Kuninkaantammessa uudelle, Kuninkaantammentien itäpäähän valmistuneelle päätepysäkillä syysliikenteestä 2028 alkaen. Alueelle on kaavoitettu nykyisen vesilaitoksen ympäristöön sijoittuvan asutuksen lisäksi pientaloasutusta noin 250–300 asukkaalle. Uusi asutus sijoittuu noin 500–1000 metrin päähän lähimmistä nykyisistä bussipysäkeistä. Alueen asukasmäärä on melko pieni, mutta keskuspuiston alue on yksi Helsingin tärkeimmistä virkistysalueista. Uuden päätepysäkin ympäristöstä alkavat keskuspuiston ulkoilureitit ja päätepysäkin välittömässä läheisyydessä sijaitsee Pitkälän ulkoilumaja.

- Kustannusvaikutus noin 140 000 € vuonna 2028 ja noin 367 000 € vuositasolla (Poikittainen seutuliikenne)

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

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

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Kumpula–Pasila–Ruskeasu

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

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

Runkolinja 520 ruuhka-ajan tihennykset syksy 2028 alkaen

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

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

Rykmentinpuiston joukkoliikennepalvelun vahvistaminen

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

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

Sammonmäen työpaikka-alueen joukkoliikennepalvelun perustaminen

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

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

Kivisillan ja Kytömaan alueen joukkoliikennepalvelun kehittäminen

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

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

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

Länsiratikoiden rakennustyöt

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

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

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

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

Vantaan raitiotien rakentaminen

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

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

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalien rakennustyöt

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

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

Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen aikaiset järjestelyt

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

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

Kulosaaren sillan uusiminen

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

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

epävarmoja. Työmaan on arvioitu alkavan vuonna 2028 ja kestävän noin kaksi vuotta. Liikenteen on suunniteltu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteelle. Lisäkustannusten lisäksi liikenteen hidastuminen aiheuttaa merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen ja nousijamääriin.

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

Linnanrakentajantien remontti

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

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

Vantaan kouluväistöyhteydet

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

- Kustannusvaikutus noin 150 000 € vuonna 2028

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.**Espoon kaupunkiradan rakennustyöt**

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

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

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Muutokset vuonna 2029

Metroliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Metron infran peruskorjaus ja kehittäminen

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

Junaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

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

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

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

Raitioliikenne

Pitkänsillan katko

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

- Kustannusvaikutus 248 000 € vuonna 2029 (raitoliikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Pikaraitiolinja 15

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Pikaraitiolinja 20

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

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

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

Bussiliikenne

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

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

Varaudutaan tihentämään linjojen ruuhkavuoroväliä Postipuiston kasvavan asukasmäärän vuoksi alkuvuodesta 2029 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjoilla. Tiheämpi vuoroväli tarkoittaa lisääntyvän kapasiteetin lisäksi myös keskimääräisten odotusaikojen lyhentymistä linjan pysäkeillä. Tarjonnan lisäämisellä arvioidaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun kehittyvältä Postipuiston alueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat ja kilpailukykyisemmät joukkoliikenneyhteydet.

- Kustannusvaikutus noin 400 000 € vuonna 2029 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Kumpula–Pasila–Ruskeasuo

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

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2029 aikana.

Länsiratikoiden rakennustyöt

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

- Kustannusvaikutus noin 922 000 € vuonna 2029
 - Helsingin sisäiset linjat noin 378 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 330 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 214 000 €

Vantaan raitiotien rakentaminen

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

- Kustannusvaikutus noin 560 000 € vuonna 2029.
 - Vantaan sisäiset linjat noin 175 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 115 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 270 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalien rakennustyöt

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

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2029
 - Espoon sisäinen liikenne noin 550 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 350 000 €

Kulosaaren sillan uusiminen

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

- Kustannusvaikutus noin 560 000 € vuonna 2029 ja vuositasolla
 - Helsingin sisäiset linjat noin 370 000 €

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

- Seutu, poikittaisliikenne noin 190 000 €

Linnanrakentajantien remontti

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

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

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

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

- Kustannusvaikutus noin 800 000 € vuonna 2029
 - Espoon sisäiset linjat noin 250 000 €
 - Kirkkonummen suunnan seutulinjat noin 500 000 €
 - Siuntion suunnan seutulinjat noin 50 000 €

Otaniemensillan remontti

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

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

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

Liite 4: Kuntaosuudet

Talousarvion mukaiset laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2027 ovat yhteensä 618,5 milj. euroa (keskimääräinen subventio 58,8 %)

Kuntaosuudet TA2027

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	398,8	138,6	3,6	112,7	11,7	13,4	6,0	8,6	2,2	695,5
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	398,8	138,6	3,6	112,7	11,7	13,4	6,0	8,6	2,2	695,5
%-jakautuma	57,3 %	19,9 %	0,5 %	16,2 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
Henkilöstökulut	19,1	5,9	0,2	4,5	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	31,5
Muut toimintakulut	3,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,9
Muut toimintatuotot	-11,5	-3,6	-0,1	-2,9	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-19,4
Palvelujen ostot	31,7	9,0	0,2	6,3	0,8	0,6	0,2	0,4	0,1	49,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,2	3,5	0,1	2,5	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0	19,0
Yhteensä	66,4	19,4	0,5	14,3	1,8	1,6	0,6	0,9	0,2	105,7
%-jakautuma	62,8 %	18,4 %	0,5 %	13,5 %	1,7 %	1,5 %	0,5 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	139,0	96,1	0,7	18,5	1,4	2,5	0,5	0,6	0,2	259,3
%-jakautuma	53,6 %	37,1 %	0,3 %	7,1 %	0,5 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	604,2	254,1	4,7	145,5	14,9	17,4	7,0	10,1	2,5	1060,5
%-jakautuma	57,0 %	24,0 %	0,4 %	13,7 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	233,0	85,1	1,9	65,7	10,1	8,6	2,9	4,7	0,5	412,5
%-jakautuma	56,5 %	20,6 %	0,5 %	15,9 %	2,4 %	2,1 %	0,7 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	371,3	169,0	2,8	79,8	4,8	8,8	4,1	5,4	2,0	648,0
%-jakautuma	57,3 %	26,1 %	0,4 %	12,3 %	0,7 %	1,4 %	0,6 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	13,5	7,1	0,1	4,9	1,3	1,4	0,6	0,6	0,2	29,5
%-jakautuma	45,6 %	24,0 %	0,4 %	16,8 %	4,3 %	4,6 %	1,9 %	1,9 %	0,6 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	357,8	161,9	2,7	74,8	3,6	7,5	3,5	4,8	1,9	618,5
%-jakautuma	57,9 %	26,2 %	0,4 %	12,1 %	0,6 %	1,2 %	0,6 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	59,2 %	63,7 %	57,3 %	51,4 %	23,9 %	42,9 %	50,4 %	47,6 %	73,1 %	58,3 %

Vertailu kuntaosuudet TA27 ja TAE27

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TA 2027	371,3	169,0	2,8	79,8	4,8	8,8	4,1	5,4	2,0	648,0
TAE 2027	356,3	165,9	2,8	74,6	3,4	7,6	4,1	5,0	1,8	623,8
Erotus	15,0	3,1	0,1	5,1	1,4	1,2	0,0	0,3	0,2	26,5
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TA 2027	13,5	7,1	0,1	4,9	1,3	1,4	0,6	0,6	0,2	29,5
TAE 2027	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
TA 2027	357,5	164,3	2,7	76,0	4,3	8,3	3,9	5,0	1,9	623,8
Subventio% kunnittain	59,2 %	64,7 %	56,7 %	52,2 %	28,8 %	47,5 %	54,9 %	49,6 %	75,4 %	58,8 %

Liite 4: Kuntaosuudet

Kuntaosuudet TA2027 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	398,8	138,6	3,6	112,7	11,7	13,4	6,0	8,6	2,2	695,5
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	398,8	138,6	3,6	112,7	11,7	13,4	6,0	8,6	2,2	695,5
%-jakautuma	57,3 %	19,9 %	0,5 %	16,2 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
Henkilöstökulut	19,1	5,9	0,2	4,5	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	31,5
Muut toimintakulut	3,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,9
Muut toimintatuotot	-11,5	-3,6	-0,1	-2,9	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-19,4
Palvelujen ostot	31,7	9,0	0,2	6,3	0,8	0,6	0,2	0,4	0,1	49,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,2	3,5	0,1	2,5	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0	19,0
Yhteensä	66,4	19,4	0,5	14,3	1,8	1,6	0,6	0,9	0,2	105,7
%-jakautuma	62,8 %	18,4 %	0,5 %	13,5 %	1,7 %	1,5 %	0,5 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
%-jakautuma	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	465,2	158,0	4,1	127,0	13,5	15,0	6,6	9,5	2,4	801,2
%-jakautuma	58,1 %	19,7 %	0,5 %	15,9 %	1,7 %	1,9 %	0,8 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	233,0	85,1	1,9	65,7	10,1	8,6	2,9	4,7	0,5	412,5
%-jakautuma	56,5 %	20,6 %	0,5 %	15,9 %	2,4 %	2,1 %	0,7 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	232,2	72,9	2,2	61,3	3,4	6,4	3,6	4,8	1,9	388,7
%-jakautuma	59,7 %	18,8 %	0,6 %	15,8 %	0,9 %	1,6 %	0,9 %	1,2 %	0,5 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-0,3	2,4	0,0	1,2	0,7	0,8	0,3	0,2	0,1	5,3
Muut toimintatuotot	11,5	3,6	0,1	2,9	0,4	0,4	0,2	0,2	0,1	19,4
Yhteensä	13,5	7,1	0,1	4,9	1,3	1,4	0,6	0,6	0,2	29,5
%-jakautuma	45,6 %	24,0 %	0,4 %	16,8 %	4,3 %	4,6 %	1,9 %	1,9 %	0,6 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	218,8	65,8	2,1	56,3	2,2	5,0	3,1	4,2	1,7	359,2
%-jakautuma	60,9 %	18,3 %	0,6 %	15,7 %	0,6 %	1,4 %	0,9 %	1,2 %	0,5 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	47,0 %	41,7 %	50,6 %	44,4 %	16,1 %	33,4 %	47,0 %	44,3 %	71,3 %	44,8 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
TA 2027	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Subventio% kunnittain	47,0 %	43,2 %	49,8 %	45,3 %	21,5 %	38,8 %	51,8 %	46,4 %	73,7 %	45,5 %

Liite 4: Kuntaosuudet

Laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2028 ovat yhteensä 599,5 milj. euroa (keskimääräinen subventio 56,4 %)

Kuntaosuudet TS2028

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	394,4	139,5	3,6	109,1	11,8	13,2	6,6	8,9	2,5	689,5
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	394,4	139,5	3,6	109,1	11,8	13,2	6,6	8,9	2,5	689,5
%-jakautuma	57,2 %	20,2 %	0,5 %	15,8 %	1,7 %	1,9 %	1,0 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Henkilöstökulut	19,9	6,1	0,2	4,8	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	33,0
Muut toimintakulut	3,7	1,2	0,0	1,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	6,5
Muut toimintatuotot	-13,4	-4,3	-0,1	-3,5	-0,5	-0,5	-0,2	-0,3	-0,1	-22,9
Palvelujen ostot	31,0	8,8	0,2	6,2	0,7	0,6	0,2	0,4	0,1	48,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,2	0,1	0,2	0,0	19,7
Yhteensä	67,2	19,8	0,5	14,7	1,8	1,7	0,6	0,9	0,2	107,6
%-jakautuma	62,5 %	18,4 %	0,5 %	13,7 %	1,7 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	146,3	102,5	0,7	19,5	1,6	2,7	0,5	0,7	0,2	274,6
%-jakautuma	53,3 %	37,3 %	0,3 %	7,1 %	0,6 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	607,9	261,8	4,9	143,3	15,2	17,5	7,7	10,5	2,9	1071,7
%-jakautuma	56,7 %	24,4 %	0,5 %	13,4 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	248,2	90,6	2,0	69,8	10,8	9,2	3,1	5,1	0,6	439,2
%-jakautuma	56,5 %	20,6 %	0,5 %	15,9 %	2,5 %	2,1 %	0,7 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	359,8	171,2	2,8	73,5	4,5	8,4	4,5	5,4	2,4	632,5
%-jakautuma	56,9 %	27,1 %	0,4 %	11,6 %	0,7 %	1,3 %	0,7 %	0,9 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	15,4	7,8	0,1	5,5	1,3	1,4	0,6	0,6	0,2	33,0
%-jakautuma	46,7 %	23,5 %	0,4 %	16,7 %	4,1 %	4,4 %	1,8 %	1,8 %	0,6 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	344,3	163,4	2,7	68,0	3,1	6,9	3,9	4,8	2,2	599,5
%-jakautuma	57,4 %	27,3 %	0,5 %	11,3 %	0,5 %	1,2 %	0,7 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	56,6 %	62,4 %	55,7 %	47,4 %	20,6 %	39,5 %	51,5 %	45,9 %	75,0 %	55,9 %

Vertailu kuntaosuudet TS28 ja TAE27

TS 2028	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2028	359,771	171,195	2,839	73,506	4,478	8,368	4,546	5,416	2,380	632,499
TAE 2027	356,251	165,892	2,767	74,643	3,370	7,576	4,140	5,023	1,839	621,501
Erotus	3,520	5,302	0,072	-1,136	1,108	0,791	0,406	0,394	0,541	10,998
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
TS 2028	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2028	15,435	7,759	0,125	5,519	1,346	1,444	0,600	0,607	0,183	33,017
TAE 2027	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
TS 2028	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2028	344,0	165,8	2,7	69,2	3,9	7,7	4,3	5,0	2,3	604,8
Subventio% kunnittain	56,6 %	63,3 %	55,0 %	48,3 %	25,4 %	44,1 %	55,7 %	47,9 %	76,9 %	56,4 %

Liite 4: Kuntaosuudet

Kuntaosuudet TS2028 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	394,4	139,5	3,6	109,1	11,8	13,2	6,6	8,9	2,5	689,5
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	394,4	139,5	3,6	109,1	11,8	13,2	6,6	8,9	2,5	689,5
%-jakautuma	57,2 %	20,2 %	0,5 %	15,8 %	1,7 %	1,9 %	1,0 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Henkilöstökulut	19,9	6,1	0,2	4,8	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	33,0
Muut toimintakulut	3,7	1,2	0,0	1,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	6,5
Muut toimintatuotot	-13,4	-4,3	-0,1	-3,5	-0,5	-0,5	-0,2	-0,3	-0,1	-22,9
Palvelujen ostot	31,0	8,8	0,2	6,2	0,7	0,6	0,2	0,4	0,1	48,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,2	0,1	0,2	0,0	19,7
Yhteensä	67,2	19,8	0,5	14,7	1,8	1,7	0,6	0,9	0,2	107,6
%-jakautuma	62,5 %	18,4 %	0,5 %	13,7 %	1,7 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
%-jakautuma	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	461,6	159,3	4,2	123,8	13,7	14,8	7,2	9,8	2,8	797,1
%-jakautuma	57,9 %	20,0 %	0,5 %	15,5 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	248,2	90,6	2,0	69,8	10,8	9,2	3,1	5,1	0,6	439,2
%-jakautuma	56,5 %	20,6 %	0,5 %	15,9 %	2,5 %	2,1 %	0,7 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	213,5	68,7	2,1	54,0	2,9	5,7	4,1	4,7	2,2	357,9
%-jakautuma	59,6 %	19,2 %	0,6 %	15,1 %	0,8 %	1,6 %	1,1 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	15,4	7,8	0,1	5,5	1,3	1,4	0,6	0,6	0,2	33,0
%-jakautuma	46,7 %	23,5 %	0,4 %	16,7 %	4,1 %	4,4 %	1,8 %	1,8 %	0,6 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	198,0	60,9	2,0	48,5	1,6	4,2	3,5	4,1	2,0	324,8
%-jakautuma	61,0 %	18,8 %	0,6 %	14,9 %	0,5 %	1,3 %	1,1 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	42,9 %	38,3 %	48,0 %	39,2 %	11,5 %	28,4 %	48,2 %	42,2 %	73,4 %	40,8 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
TS 2028	197,7	63,3	2,0	49,7	2,3	5,0	3,8	4,3	2,1	330,1
Subventio% kunnittain	42,8 %	39,8 %	47,3 %	40,1 %	16,8 %	33,9 %	52,6 %	44,3 %	75,4 %	41,4 %

Liite 4: Kuntaosuudet

Laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2029 ovat yhteensä 625,1 milj. euroa (keskimääräinen subventio 56,1 %)

Kuntaosuudet TS2029

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	412,2	142,7	3,7	109,8	12,3	13,4	6,7	9,2	2,6	712,4
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	412,2	142,7	3,7	109,8	12,3	13,4	6,7	9,2	2,6	712,4
%-jakautuma	57,9 %	20,0 %	0,5 %	15,4 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Henkilöstökulut	20,8	6,3	0,2	4,8	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	34,0
Muut toimintakulut	4,4	1,4	0,0	1,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	7,4
Muut toimintatuotot	-15,0	-4,6	-0,1	-3,5	-0,5	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	-24,6
Palvelujen ostot	30,5	8,7	0,2	6,1	0,7	0,6	0,2	0,4	0,1	47,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,2	0,1	0,2	0,0	19,7
Yhteensä	68,3	19,9	0,5	14,6	1,8	1,6	0,6	0,9	0,2	108,5
%-jakautuma	63,0 %	18,4 %	0,5 %	13,4 %	1,7 %	1,5 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	165,7	105,1	0,8	23,5	2,0	3,0	0,6	0,9	0,2	301,8
%-jakautuma	54,9 %	34,8 %	0,3 %	7,8 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	0,3 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	646,2	267,7	5,0	147,9	16,1	17,9	7,8	11,0	3,0	1122,8
%-jakautuma	57,6 %	23,8 %	0,4 %	13,2 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	261,6	95,5	2,1	73,5	11,3	9,7	3,3	5,3	0,6	462,9
%-jakautuma	56,5 %	20,6 %	0,5 %	15,9 %	2,4 %	2,1 %	0,7 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	384,7	172,2	2,9	74,4	4,8	8,3	4,6	5,6	2,4	659,9
%-jakautuma	58,3 %	26,1 %	0,4 %	11,3 %	0,7 %	1,3 %	0,7 %	0,9 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-0,3	2,4	0,0	1,2	0,7	0,8	0,3	0,2	0,1	5,3
Muut toimintatuotot	15,0	4,6	0,1	3,5	0,5	0,5	0,2	0,2	0,1	24,6
Yhteensä	17,0	8,1	0,1	5,6	1,3	1,4	0,6	0,6	0,2	34,8
%-jakautuma	48,8 %	23,2 %	0,4 %	16,0 %	3,8 %	4,0 %	1,7 %	1,7 %	0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	367,7	164,2	2,8	68,9	3,5	6,9	4,0	5,0	2,2	625,1
%-jakautuma	58,8 %	26,3 %	0,4 %	11,0 %	0,6 %	1,1 %	0,6 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	56,9 %	61,3 %	54,9 %	46,6 %	21,5 %	38,3 %	50,8 %	46,1 %	75,0 %	55,7 %

Vertailu kuntaosuudet TS29 ja TAE27

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	384,653	172,246	2,895	74,433	4,795	8,267	4,561	5,641	2,394	659,885
TAE 2027	356,251	165,892	2,767	74,643	3,370	7,576	4,140	5,023	1,839	621,501
Erotus	28,402	6,354	0,128	-0,210	1,425	0,691	0,420	0,618	0,555	38,384
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	16,967	8,051	0,128	5,556	1,326	1,405	0,578	0,592	0,164	34,767
TAE 2027	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	367,4	166,6	2,7	70,0	4,2	7,7	4,3	5,3	2,3	630,4
Subventio% kunnittain	56,8 %	62,2 %	54,2 %	47,4 %	26,1 %	42,8 %	54,9 %	47,9 %	76,9 %	56,1 %

Liite 4: Kuntaosuudet

Kuntaosuudet TS2029 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	412,2	142,7	3,7	109,8	12,3	13,4	6,7	9,2	2,6	712,442
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	412,2	142,7	3,7	109,8	12,3	13,4	6,7	9,2	2,6	712,442
%-jakautuma	57,9 %	20,0 %	0,5 %	15,4 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Henkilöstökulut	20,8	6,3	0,2	4,8	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	34,0
Muut toimintakulut	4,4	1,4	0,0	1,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	7,4
Muut toimintatuotot	-15,0	-4,6	-0,1	-3,5	-0,5	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	-24,6
Palvelujen ostot	30,5	8,7	0,2	6,1	0,7	0,6	0,2	0,4	0,1	47,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,2	0,1	0,2	0,0	19,7
Yhteensä	68,3	19,9	0,5	14,6	1,8	1,6	0,6	0,9	0,2	108,5
%-jakautuma	63,0 %	18,4 %	0,5 %	13,4 %	1,7 %	1,5 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
%-jakautuma	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	480,5	162,6	4,2	124,3	14,1	15,0	7,3	10,1	2,8	820,9
%-jakautuma	58,5 %	19,8 %	0,5 %	15,1 %	1,7 %	1,8 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	261,6	95,5	2,1	73,5	11,3	9,7	3,3	5,3	0,6	462,9
%-jakautuma	56,5 %	20,6 %	0,5 %	15,9 %	2,4 %	2,1 %	0,7 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	218,9	67,1	2,1	50,9	2,8	5,3	4,0	4,8	2,2	358,1
%-jakautuma	61,1 %	18,7 %	0,6 %	14,2 %	0,8 %	1,5 %	1,1 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämää	-0,3	2,4	0,0	1,2	0,7	0,8	0,3	0,2	0,1	5,3
Muut toimintatuotot	15,0	4,6	0,1	3,5	0,5	0,5	0,2	0,2	0,1	24,6
Yhteensä	17,0	8,1	0,1	5,6	1,3	1,4	0,6	0,6	0,2	34,8
%-jakautuma	48,8 %	23,2 %	0,4 %	16,0 %	3,8 %	4,0 %	1,7 %	1,7 %	0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	202,0	59,1	1,9	45,3	1,4	3,9	3,4	4,2	2,0	323,3
%-jakautuma	62,5 %	18,3 %	0,6 %	14,0 %	0,4 %	1,2 %	1,1 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	42,0 %	36,3 %	45,9 %	36,5 %	10,2 %	26,1 %	47,0 %	41,5 %	73,1 %	39,4 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	201,6	61,5	1,9	46,5	2,2	4,7	3,7	4,4	2,1	328,6
Subventio% kunnittain	42,0 %	37,8 %	45,2 %	37,4 %	15,4 %	31,4 %	51,4 %	43,5 %	75,2 %	40,0 %

Liite 4: Kuntaosuudet

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

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

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

JOUKKOLIIKENTEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

- operointikuluihin
- tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto- yms.
- infrakuluihin (jäsenkuntien laskuttamat infrakorvaukset ja HSL:n suoraan maksama sähköbus-sien latausinfra)

Liikenteen operointikulut

Operointikuluilla tarkoitetaan ostopalveluina hankittavan joukkoliikenteen liikenteenhoidon kustannuksia. Operointikulut ovat liikennöinnistä maksettavia korvauksia ja suoraan liikennöintiin liitännäisiä kuluja vähennettynä mahdollisilla tuloilla ja kulujen edelleen laskutuksella. Kuntien maksuosuudet operointikuluista määritellään liikennemuodoittain kunkin kunnan asukkaiden tekemien matkustajakilometrien perusteella.

Bussiliikenne

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

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

Junaliikenne

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

Liite 4: Kuntaosuudet

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

HSL:n tilaaman junaliikenteen operointikulut jaetaan kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvoina junalinjoittain. Espoon kaupunkiradan liikennöinnin muutosten vaikutus perustuu arvioon.

Metroliikenne

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

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

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

Raitiovaunuliikenne

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

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

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

Pikaraitioliikenteen PR15 kustannukset on käsitelty kuntaosuuksissa omana eränään.

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

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

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

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

Liite 4: Kuntaosuudet

Tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

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

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

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

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

Infrakulut

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

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

Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa.

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

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

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

Metrolilikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metrolilikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

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

Pikaraitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille pikaraitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.

Liite 4: Kuntaosuudet

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

LIPPUTULOT

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

VALTION TUET

Kuntaosuuksia vähentävät valtiolta saadut tuet. Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki on kohdistettu kunnille kuntien asukasluvun perusteella. Muut tuet vähentävät investointihankkeen rahoitusta ja sitä kautta poistoja tai muita yleiskustannuksia.