



13.08.2024

Asia/3

## § 363

### Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2025 - 2027

HEL 2024-008761 T 00 01 06

#### Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Helsingin tavoitteiden ja asukkaiden sujuvan arjen kannalta lippujen hinnat eivät voi nousta kuten alustavassa suunnitelmassa on esitetty, mikä edellyttää sitä, että Helsingillä on oman budjettinsa laatimisessa valmius kuntaosuuden joustoon ylöspäin.
- Perustelluin ja yksinkertaisin tapa ratkaista subventioprocentin määrittelyyn liittyvät lipun hintojen korotuspaineet, on erottaa infrakustannukset kokonaisuudessaan subventioprocentin laskennasta infrakorvausjärjestelmän säilyessä muutoin nykyisen kaltaisena.
- On tärkeää, että lippujen hinnoittelu ohjaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ja lyhyisiin matkoihin eikä kannusta maankäytön hajaantumiseen. Siten Helsinki ei kannata tasatariffiin siirtymistä edes väliaikaisena ratkaisuna lähimaksun käyttöönoton ensimmäisessä vaiheessa.
- Paine korottaa HSL:n lipunhintoja muodostuu suurelta osin valtakunnan hallituksen päätöksestä korottaa joukkoliikenteen arvonlisäveroa, samaan aikaan kuin hallitus myös pyrkii alentamaan autoilun kustannuksia, mitkä vaikuttavat joukkoliikenteen houkuttelevuuteen HSL-alueella haitallisesti. Helsinki katsoo, että HSL:n tulisi määrätietoisesti pyrkiä vaikuttamaan maan hallitukseen niin, että arvonlisäverotuksen korotus poistetaan joukkoliikenteen lippuhinnoista tai korotus kompensoidaan joukkoliikennetoimijoille.

HSL:n talous 2025 - 2027

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa toimintamenot vuodelle 2025 on merkittävästi edellisvuotta suuremmat (6,1 %). Vuoden 2025 talousehdotus on kasvanut myös siitä, miten sen ennustettiin viime vuoden toiminta- ja taloussuunnitelmassa olevan.

HSL:n alustavan toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksen esitys Helsingin kuntaosuudeksi vuodelle 2025 on 276,1 milj. euroa eli 33,6 milj.



euroa (13,9 %) suurempi kuin kaupungin vuoden 2024 kuntaosuus. Vuodelle 2025 esitetty kuntaosuus on kasvanut 18,0 milj. euroa (7,0 %) edellisvuonna arvioidusta. Kaupunginhallituksen 10.6.2024 hyväksymän Helsingin talousarvion vuoden 2025 talousarvioesityksen raamisissa on huomioitu enintään 258,0 milj. euron kuntaosuus.

Kuntaosuuksien voimakkaan kasvun takia on syytä arvioida, onko taroituksenmukaista kasvattaa kuntayhtymän henkilöstökuluja ja muiden palvelujen ostoja esitetyssä määrin. Näiden toimintamenojen kasvu nostaa Helsingin maksuosuutta vuodesta 2024 noin 8,0 milj. eurolla (18,6 %). HSL:n muiden ostopalvelujen (erityisesti ulkopuolelta ostettavien asiantuntijapalveluiden) ja henkilöstömenojen esitetään nousevan vuodesta 2024 vuoteen 2025 yhteensä noin 13,6 milj. euroa (19,9 %). Myös kuntayhtymän vuoden 2025 investoinnit kasvavat huomattavasti nykyisen talousarvion sisältämästä TS-vuoden 2025 arviosta (investointimenojen nousu TS2025 - TAE2025 yht. 6,6 milj. euroa / 42,6 %). Em. toiminta- ja investointimenojen nousut liittyvät erityisesti matkustajainformaatiojärjestelmän kehittämiseen sekä lipputilihankkeeseen. Kustannusnousut ovat huomattavat, ja toimintamenojen osalta merkittävästi kaupungin toimintaa ohjaavaa vastuuperiaatetta suuremmat.

HSL suunnittelee talouttaan erittäin varovaisesti, mikä on pandemian aikaisia vuosia lukuun ottamatta aina johtanut ylijäämien kertymiseen HSL:n kassaan. HSL:n tulisi luopua ylivarovaisesta budjetointitavastaan, koska harvoin kaikki riskivaraukset toteutuvat samana vuonna. Mikäli tiukennettu budjetointitapa ja yleisistä kustannuksista säästäminen eivät pienennä menoja riittävästi, on myös tarpeellista arvioida, kuinka operointikustannuksia voitaisiin pienentää. Vuoden 2025 infra-kustannuksiin HSL:llä ei ole mahdollisuuksia vaikuttaa.

HSL on alustavassa TTS:ssa esittänyt, että kunnille kertyneistä ylijäämistä 1/3 käytettäisiin vuonna 2025 tasaamaan kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua (kasvua), mutta vuosina 2026 ja 2027 kertynyttä ylijäämää ei käytettäisi lainkaan. Helsingin kanta on, että kunnille kertyneet ylijäämät tulisi käyttää taloussuunnitelmakauden aikana täysimääräisesti kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua tasaamaan vakiintuneen käytännön mukaisesti.

Mikäli hallituksen esitys joukkoliikennelippujen arvolisäverokannan korottamisesta 10 %:sta 14 %:iin toteutuu, heikentyy joukkoliikenteen hinnoittelun kilpailukyky suhteessa henkilöautoon. Arvolisäveron muutoksen aiheuttama kustannusvaikutus lippujen hintoihin on ilman hintajoustoa 3,6 % ja hintajousto huomioiden HSL:n arvion mukaan noin 6 %. Suurin osa HSL:n esittämästä keskimääräisestä 8 % lipunhintojen korotuksesta kohdistuu siten arvonlisäveron ennakoidun korotuksen kattamiseen.



Helsinki näkee lippujen hintojen nostamisen ristiriitaisena toimenä ottaen huomioon HSL:n tavoitteen matkustajamäärän nostamisesta. Jäsenkuntien ja HSL:n tulee yhdessä tarkastella sekä taloudenpitoa että kuntien subvention osuutta, jotta arvonlisäverokannan korotus sekä muut kulut eivät nosta joukkoliikenteen lippujen hintoja nykyisestä.

#### Vastaukset kuuteen kysymykseen

Osana lausuntopyyntöä HSL on tiedustellut jäsenkuntien näkemyksiä kuuteen kysymykseen.

1) Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?

Infrakorvausten kytkeminen lippujen hintoihin subventioasteen kautta on osoittautunut kestävämmäksi ratkaisuksi. Samalla kun tavoitellaan kestävästä kasvusta tukeutuen pääosin joukkoliikenteeseen, joukkoliikenneinvestoinnit aiheuttavat suhteettoman suuren korotuspaineen lippujen hintoihin.

Selvitysten perusteella infrakustannusten aiheuttamat lippujen hintapaineet ratkaisisi tehokkaimmin ja yksinkertaisimmin malli, jossa infrakustannukset erotetaan kokonaan subventioprocentin laskennasta. Samalla tarkoituksenmukainen subventiotavoite määriteltäisiin uudelleen, jotta muutos on kuntataloudellisesti neutraali. Infrakustannusten poistamisen jälkeen subventioprocentti kuvaisi selkeämmin HSL:n oman toiminnan tehokkuutta ja HSL:n talouden suunnittelu voi keskittyä sen omassa päätäntävallassa oleviin asioihin. Infrakorvausjärjestelmä säilyisi muutoin nykyisellään ja infran kustannukset jaettaisiin edelleen HSL:n kautta kuntien kesken käytön mukaisesti.

Kaupungin talouden hallinnan kannalta infrakustannusten irrottaminen subventioprocentin laskennasta ei tarkoita lipsumista tiukasta talouden hoidosta. Päinvastoin kaupungin kannalta olisi selkeää, että joukkoliikenteen infrahankkeiden vaikutukset kaupungin talouteen käsitellään kokonaisvaltaisesti infrahankkeen hankesuunnitelmasta kaupungilla päätettäessä. Kaupunki on joka tapauksessa nykyisinkin infrakustannusten lopullinen maksaja ja on päätöksenteon kannalta hyvä, että roolia tämän mukaisesti selkeytetään.

Infrakorvausten irrottamisesta HSL:n subventiotavoitteesta ei ole saavutettu seudullista yksimielisyyttä.

Vaikka infrakorvausjärjestelmää muutettaisiin, edelleen tulee huomioda, että HSL:n perussopimuksen mukaisesti kuntayhtymän yhtenä tehtävänä on osallistua joukkoliikenteen infran kehittämis- ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien ja asianomaisten muiden taho-



jen kanssa. Tehtävän hoitaminen edellyttää sekä HSL:n että jäsenkuntien sitoutumista siihen.

2) Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjettiin, joka tähtää 400 milj. nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?

Matkustajamäärien kasvattaminen on erittäin hyvä tavoite ja on yhden-suuntainen kaupungin tavoitteiden kanssa, mutta siihen ei tule pyrkiä kustannuksista välittämättä. Tavoitetta 400 milj. noususta on syytä arvioida uudelleen koronan jälkeisenä vähentyneiden työmatkojen aikana.

Asetettavan tavoitteen tulee olla saavutettavissa ja olisi esitettävä toimenpiteet, joiden vaikutusarvioinneissa on osoitettu tavoitteen toteutuminen kustannustehokkaasti. HSL:n tulee seurata sekä nousukustannusta että matkustajakilometrin kustannusta sekä näiden suhdetta lipputuloihin. Näiden avulla voidaan seurata HSL:n tekemien toimenpiteiden ja joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuutta.

Jatkossa HSL:n tulisi, tiiviissä yhteistyössä jäsenkuntien kanssa, seurata erityisesti joukkoliikenteen kokonaiskustannusten ja eri kustannuserien sekä lipputulojen ja matkustajamäärien kehitystä. Tähän vuonna 2023 aloitettu HSL-talouden keskipitkän aikavälin jatkuva prosessi on hyvä ja tarpeellinen työtapana.

3) Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?

Kuntaosuuksien tason, hinnankorotusten minimoimisen ja palvelutason kesken tulee löytää sellainen tasapaino, jossa minkään alueen tai väestöryhmän liikkumismahdollisuudet eivät heikkene olennaisesti ja toimitaan talouden vastuuperiaatteen mukaisesti. Helsinkiläisten kannalta huonoimmin näistä kolmesta painopisteestä ovat kehittyneet lippujen hinnat, joiden hintojen pitämistä kohtuullisina tulee priorisoida.

Helsinkiläisten eniten käyttämien lippujen (sisäinen/AB-vyöhyke) hintoja on HSL:n toiminta-aikana nostettu 55 - 75 %, kun samaan aikaan pitempien matkojen lippujen hinnat ovat nousseet 12 - 22 % ja yleinen kuluttajaindeksi on kasvanut noin 30 %. Kaupunkistrategiakin edellyttää, että helsinkiläisten joukkoliikennelippujen hinnat on pidettävä kohtuullisina. Joukkoliikenteen kehittämisen ja myös lippujen hinnoittelun pitää olla pitkäjänteistä työtä. Lippujen hintoja laskettiin AB-vyöhykkeellä ensimmäistä kertaa kuluvan vuoden alussa.

Jos palvelutason parannuksia tehdään, tulee ne kohdistaa kustannustehokkaasti siten, että liikennöintiin tehdyt muutokset kasvattavat lipputuloja ja tuovat joukkoliikenteen pariin uusia maksavia asiakkaita. Teh-



tävät toimenpiteet tulee raportoida jäsenkunnille ja seurata niiden vaikuttavuutta. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti ja palvelutason muutoksia ohjata resurssiviisaasti. Eniten kasvupotentiaalia on siellä, missä on tiivein maankäyttö ja missä tehdään eniten matkoja sekä arkena että viikonloppuisin.

4) Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025 - 2027?

Kaupunkistrategian mukaisesti maankäyttöä kehitetään Helsingissä siten, että liikenne on järjestettävissä kestävällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisesti. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan, mutta muutokselle ei ole asetettu tarkkaa lukuarvoa. Kaupungin on kuitenkin perusteltua tavoitella sitä, että helsinkiläisten matkoissa joukkoliikenteen osuudet palautuisivat samalla tasolle kuin ennen pandemiaa. Tämä muutos tulee saavuttaa niin, että kävellessä, polkupyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus kasvaa kaupunkistrategian tavoitteen mukaisesti.

5) Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi kaupungin kasvua ohjataan joukkoliikenteen kannalta hyvän palvelutason alueille mahdollisimman paljon raideliikenteeseen tukeutuen. Asemansuutujen kehittäminen on MAL-suunnitelman keskeinen tavoite ja myös Helsingin täydennysrakentamisen painopiste. Raideliikenteen verkostokaupunkia laajennetaan toteuttamalla raitiliikenteen kehittämissuunnitelman toimenpiteitä ja rakentamalla uusia yhteyksiä kuten Kruunusillat, Kalasatama-Pasila-raitiotie ja Länsi-Helsingin raitiotie.

Kaupungin liikenneinvestoinnit painottuvat joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen. Ensi vuoden kaikista yleisille alueille kohdistuvista investoinneista joukkoliikenteen osuus on noin 40 %. Helsinki on sitoutunut investoimaan sellaisiin liikennehankkeisiin, jotka lisäävät kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kestävän liikkumisen muodot eli kävely, pyöräliikenne ja joukkoliikenne sekä tukevat toisiaan että osin ovat vaihtoehtoja toisilleen. Olennaista on kasvattaa niiden osuutta kokonaisuutena, mihin Helsinki on sitoutunut kaupunkistrategiassaan.

6) Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Lähimaksu on erinomainen, asiakkaiden pitkään toivoma parannus maksujärjestelmään, joka yksinkertaistaa erityisesti satunnaisten joukkoliikenteen käyttäjien matkustamista. Lähimaksamiselle ei kuitenkaan



tule asettaa muista maksutavoista poikkeavaa taksaa. Käyttäjän kannalta on sekavaa, jos lipunhinta määräytyy maksutavan mukaan.

Yleisesti tasatariffista voidaan todeta aiemmin annetun lausunnon mukaisesti, että on tärkeää, että lippujen hinnoittelu ohjaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ja lyhyisiin matkoihin eikä kannusta maankäytön hajaantumiseen, mikä olisi seurausta siitä, että matkustaminen kaukaa maksaa saman kuin läheltä. Helsingiläisten eniten tekemien matkojen hinnat ovat nousseet suhteettoman paljon. Tasatariffin myötä hinnat nousisivat entisestään. Helsingin kaupunginhallitus on useassa aiemmassa lausunnossaan tuonut esille, että HSL:n tulee selvittää edullisemmän lyhytmatkaisen kertalipputuotteen käyttöönottoa.

## Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat liikenneinsinööri Markku Granholm ja johtava liikenneasiantuntija Lauri Kangas. Asiantuntijat poistuivat kullempiensä jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Korvataan lausuntoehdotuksen keskeisen sisällön ensimmäisen kappaleen ranskalainen viiva kuulumaan seuraavasti: "Helsingin tavoitteiden ja asukkaiden sujuvan arjen kannalta lippujen hinnat eivät voi nousta kuten alustavassa suunnitelmassa on esitetty, mikä edellyttää sitä, että Helsingillä on oman budjettinsa laatimisessa valmius kuntaosuuden joustoon ylöspäin".

Lisätään lausuntoehdotuksen keskeiseen sisältöön viimeiseksi ranskalaiseksi viivaksi: "Paine korottaa HSL:n lipunhintoja muodostuu suurelta osin valtakunnan hallituksen päätöksestä korottaa joukkoliikenteen arvonlisäveroä, samaan aikaan kuin hallitus myös pyrkii alentamaan autoilun kustannuksia, mitkä vaikuttavat joukkoliikenteen houkuttelevuuteen HSL-alueella haitallisesti. Helsinki katsoo, että HSL:n tulisi määrätietoisesti pyrkiä vaikuttamaan maan hallitukseen niin, että arvonlisäverotuksen korotus poistetaan joukkoliikenteen lippuhinnoista tai korotus kompensoidaan joukkoliikennetoimijoille."

Lisäksi poistetaan seuraavat kohdat, jotka koskevat Helsingin kuntasuutta.

Poistetaan lausuntoehdotuksesta HSL:n talous 2025 - 2027 kohdasta kappale 6: "Helsingin kaupunki noudattaa taloudenhoidossaan kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti ns. vastuuperiaatetta, jossa käyttömenojen kasvu sidotaan kustannustason ja väestönkasvun muutokseen sekä kaupunkistrategiassa asetettuun tuottavuustavoitteeseen. Tämä rajoittaa olennaisesti mahdollisuuksia kasvattaa HSL:lle makset-



tavaa kuntaosuutta, jonka tulee olla sovitettavissa Helsingin kaupunkitasoiseen talouden kokonaisraamiin vuonna 2025.”

Poistetaan lausuntoehdotuksesta HSL:n talous 2025 - 2027 kohdasta kappale 7 kolmas lause: ”Helsingin kuntaosuus ylittää huomattavasti kaupungin talousarvion vastuuperiaatteen mukaisen kasvuvaran.”

Poistetaan lausuntoehdotuksesta HSL:n talous 2025 - 2027 kohdasta kappale 9 toiseksi viimeinen lause: ”HSL:n tulee tarkastella mahdollisia joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksiä ja arvioida niiden vaikutuksia hyvin kriittisesti, kun Helsingin kuntaosuus kasvaa niin voimakkaasti.”

Kannattaja: Mia Haglund

Vastaehdotus:

Mia Haglund: Lisätään lausuntoehdotukseen viimeiseksi uudeksi kappaleeksi 12: ”Helsinki näkee lippujen hintojen nostamisen ristiriitaisena toimena ottaen huomioon HSL:n tavoitteen matkustajamäärän nostamisesta. Jäsenkuntien ja HSL:n tulee yhdessä tarkastella sekä taloudenpitoa että kuntien subvention osuutta, jotta arvonlisäverokannan korotus sekä muut kulut eivät nosta joukkoliikenteen lippujen hintoja nykyisestä. ”

Kannattaja: Jenni Hjelt

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Anni Sinnemäen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 5

Otto Meri, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Ei-äännet: 8

Mia Haglund, Jenni Hjelt, Olli-Pekka Koljonen, Tuomas Nevanlinna, Kalle Pusa, Saana Rossi, Anni Sinnemäki, Sameli Sivonen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 8 - 5.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Mia Haglundin vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna



13.08.2024

Asia/3

Jaa-äännet: 5

Otto Meri, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Ei-äännet: 8

Mia Haglund, Jenni Hjelt, Olli-Pekka Koljonen, Tuomas Nevanlinna, Kalle Pusa, Saana Rossi, Anni Sinnemäki, Sameli Sivonen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Mia Haglundin vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 8 - 5.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37121  
markku.granholm(a)hel.fi  
Lauri Kangas, johtava liikenneasiantuntija, puhelin: 09 310 37455  
lauri.kangas(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 HSL:n lausuntopyyntö 13.6.2024
- 2 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2025-2027
- 3 Alustava TTS 2025-2027 päivitetty liite 4

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuuden kasvu ylittää huomattavasti kaupungin talousarvion vastuuperiaatteen mukaisen kasvuvaran. Helsingin kuntaosuus ei voi kasvaa niin paljon edellisvuoteen verrattuna kuten HSL on alustavassa taloussuunnitelmassaan vuodelle 2025 esittänyt.
- Perustelluin ja yksinkertaisin tapa ratkaista subventioprocentin määrittelyyn liittyvät lipun hintojen korotuspaineet, on erottaa infrakustannuk-





set kokonaisuudessaan subventioprocentin laskennasta infrakorvausjärjestelmän säilyessä muutoin nykyisen kaltaisena.

- On tärkeää, että lippujen hinnoittelu ohjaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ja lyhyisiin matkoihin eikä kannusta maankäytön hajaantumiseen. Siten Helsinki ei kannata tasatariffiin siirtymistä edes väliaikaisena ratkaisuna lähimaksun käyttöönoton ensimmäisessä vaiheessa.

#### HSL:n talous 2025 - 2027

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa toimintamenot vuodelle 2025 on merkittävästi edellisvuotta suuremmat (6,1 %). Vuoden 2025 talousehdotus on kasvanut myös siitä, miten sen ennustettiin viime vuoden toiminta- ja taloussuunnitelmassa olevan.

Helsingin kaupunki noudattaa taloudenhoidossaan kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti ns. vastuuperiaatetta, jossa käyttömenojen kasvu sidotaan kustannustason ja väestönkasvun muutokseen sekä kaupunkistrategiassa asetettuun tuottavuustavoitteen. Tämä rajoittaa olennaisesti mahdollisuuksia kasvattaa HSL:lle maksettavaa kuntaosuutta, jonka tulee olla sovitettavissa Helsingin kaupunkitasoiseen talouden kokonaisraamiin vuonna 2025.

HSL:n alustavan toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksen esitys Helsingin kuntaosuudeksi vuodelle 2025 on 276,1 milj. euroa eli 33,6 milj. euroa (13,9 %) suurempi kuin kaupungin vuoden 2024 kuntaosuus. Vuodelle 2025 esitetty kuntaosuus on kasvanut 18,0 milj. euroa (7,0 %) edellisvuonna arvioidusta. Helsingin kuntaosuus ylittää huomattavasti kaupungin talousarvion vastuuperiaatteen mukaisen kasvuvaran. Kaupunginhallituksen 10.6.2024 hyväksymän Helsingin talousarvion vuoden 2025 talousarvioesityksen raamissa on huomioitu enintään 258,0 milj. euron kuntaosuus.

Kuntaosuuksien voimakkaan kasvun takia on syytä arvioida, onko tarkoituksenmukaista kasvattaa kuntayhtymän henkilöstökuluja ja muiden palvelujen ostoja esitetyssä määrin. Näiden toimintamenojen kasvu nostaa Helsingin maksuosuutta vuodesta 2024 noin 8,0 milj. eurolla (18,6 %). HSL:n muiden ostopalvelujen (erityisesti ulkopuolelta ostettavien asiantuntijapalveluiden) ja henkilöstömenojen esitetään nousevan vuodesta 2024 vuoteen 2025 yhteensä noin 13,6 milj. euroa (19,9 %). Myös kuntayhtymän vuoden 2025 investoinnit kasvavat huomattavasti nykyisen talousarvion sisältämästä TS-vuoden 2025 arviosta (investointimenojen nousu TS2025 - TAE2025 yht. 6,6 milj. euroa / 42,6 %). Em. toiminta- ja investointimenojen nousut liittyvät erityisesti matkustajainformaatiojärjestelmän kehittämiseen sekä lipputilihankkeeseen.



Kustannusnousut ovat huomattavat, ja toimintamenojen osalta merkittävästi kaupungin toimintaa ohjaavaa vastuuperiaatetta suuremmat.

HSL suunnittelee talouttaan erittäin varovaisesti, mikä on pandemian aikaisia vuosia lukuun ottamatta aina johtanut ylijäämien kertymiseen HSL:n kassaan. HSL:n tulisi luopua ylivarovaisesta budjetointitavastaan, koska harvoin kaikki riskivaraukset toteutuvat samana vuonna. Mikäli tiukennettu budjetointitapa ja yleisistä kustannuksista säästäminen eivät pienennä menoja riittävästi, on myös tarpeellista arvioida, kuinka operointikustannuksia voitaisiin pienentää. HSL:n tulee tarkastella mahdollisia joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksiä ja arvioida niiden vaikutuksia hyvin kriittisesti, kun Helsingin kuntaosuus kasvaa niin voimakkaasti. Vuoden 2025 infrakustannuksiin HSL:illä ei ole mahdollisuuksia vaikuttaa.

HSL on alustavassa TTS:ssa esittänyt, että kunnille kertyneistä ylijäämistä 1/3 käytettäisiin vuonna 2025 tasaamaan kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua (kasvua), mutta vuosina 2026 ja 2027 kertynyttä ylijäämää ei käytettäisi lainkaan. Helsingin kanta on, että kunnille kertyneet ylijäämät tulisi käyttää taloussuunnitelmakauden aikana täysimääräisesti kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua tasaamaan vakiintuneen käytännön mukaisesti.

Mikäli hallituksen esitys joukkoliikennelippujen arvolisäverokannan koroittamisesta 10 %:sta 14 %:iin toteutuu, heikentyy joukkoliikenteen hinnoittelun kilpailukyky suhteessa henkilöautoon. Arvolisäveron muutoksen aiheuttama kustannusvaikutus lippujen hintoihin on ilman hintajoustoa 3,6 % ja hintajousto huomioiden HSL:n arvion mukaan noin 6 %. Suurin osa HSL:n esittämästä keskimääräisestä 8 % lipunhintojen korotuksesta kohdistuu siten arvonlisäveron ennakoidun korotuksen kattamiseen.

## Vastaukset kuuteen kysymykseen

Osana lausuntopyyntöä HSL on tiedustellut jäsenkuntien näkemyksiä kuuteen kysymykseen.

1) Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?

Infrakorvausten kytkeminen lippujen hintoihin subventioasteen kautta on osoittautunut kestävämmäksi ratkaisuksi. Samalla kun tavoitellaan kestäväää kasvua tukeutuen pääosin joukkoliikenteeseen, joukkoliikenneinvestoinnit aiheuttavat suhteettoman suuren korotuspaineen lippujen hintoihin.



Selvitysten perusteella infrakustannusten aiheuttamat lippujen hintapaineet ratkaisisi tehokkaimmin ja yksinkertaisimmin malli, jossa infrakustannukset erotetaan kokonaan subventioprocentin laskennasta. Samalla tarkoituksenmukainen subventiotavoite määriteltäisiin uudelleen, jotta muutos on kuntataloudellisesti neutraali. Infrakustannusten poistamisen jälkeen subventioprocentti kuvaisi selkeämmin HSL:n oman toiminnan tehokkuutta ja HSL:n talouden suunnittelu voi keskittyä sen omassa päätäntävallassa oleviin asioihin. Infrakorvausjärjestelmä säilyisi muutoin nykyisellään ja infran kustannukset jaettaisiin edelleen HSL:n kautta kuntien kesken käytön mukaisesti.

Kaupungin talouden hallinnan kannalta infrakustannusten irrottaminen subventioprocentin laskennasta ei tarkoita lipsumista tiukasta talouden hoidosta. Päinvastoin kaupungin kannalta olisi selkeää, että joukkoliikenteen infrahankkeiden vaikutukset kaupungin talouteen käsitellään kokonaisvaltaisesti infrahankkeen hankesuunnitelmasta kaupungilla päätettäessä. Kaupunki on joka tapauksessa nykyisinkin infrakustannusten lopullinen maksaja ja on päätöksenteon kannalta hyvä, että roolia tämän mukaisesti selkeytetään.

Infrakorvausten irrottamisesta HSL:n subventiotavoitteesta ei ole saavutettu seudullista yksimielisyyttä.

Vaikka infrakorvausjärjestelmää muutettaisiin, edelleen tulee huomioida, että HSL:n perussopimuksen mukaisesti kuntayhtymän yhtenä tehtävänä on osallistua joukkoliikenteen infran kehittämisen ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien ja asianomaisten muiden tahojen kanssa. Tehtävän hoitaminen edellyttää sekä HSL:n että jäsenkuntien sitoutumista siihen.

2) Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjettiin, joka tähtää 400 milj. nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?

Matkustajamäärien kasvattaminen on erittäin hyvä tavoite ja on yhden-suuntainen kaupungin tavoitteiden kanssa, mutta siihen ei tule pyrkiä kustannuksista välittämättä. Tavoitetta 400 milj. noususta on syytä arvioida uudelleen koronan jälkeisenä vähentyneiden työmatkojen aikana.

Asetettavan tavoitteen tulee olla saavutettavissa ja olisi esitettävä toimenpiteet, joiden vaikutusarvioinneissa on osoitettu tavoitteen toteuttaminen kustannustehokkaasti. HSL:n tulee seurata sekä nousukustannusta että matkustajakilometrin kustannusta sekä näiden suhdetta lipputuloihin. Näiden avulla voidaan seurata HSL:n tekemien toimenpiteiden ja joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuutta.



Jatkossa HSL:n tulisi, tiiviissä yhteistyössä jäsenkuntien kanssa, seurata erityisesti joukkoliikenteen kokonaiskustannusten ja eri kustannuserien sekä lipputulosten ja matkustajamäärien kehitystä. Tähän vuonna 2023 aloitettu HSL-talouden keskipitkän aikavälin jatkuva prosessi on hyvä ja tarpeellinen työtapana.

3) Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?

Kuntaosuuksien tason, hinnankorotusten minimoimisen ja palvelutason kesken tulee löytää sellainen tasapaino, jossa minkään alueen tai väestöryhmän liikkumismahdollisuudet eivät heikkene olennaisesti ja toimitaan talouden vastuuperiaatteen mukaisesti. Helsingiläisten kannalta huonoimmin näistä kolmesta painopisteestä ovat kehittyneet lippujen hinnat, joiden hintojen pitämistä kohtuullisina tulee priorisoida.

Helsingiläisten eniten käyttämien lippujen (sisäinen/AB-vyöhyke) hintoja on HSL:n toiminta-aikana nostettu 55 - 75 %, kun samaan aikaan pidempien matkojen lippujen hinnat ovat nousseet 12 - 22 % ja yleinen kuluttajaindeksi on kasvanut noin 30 %. Kaupunkistrategiakin edellyttää, että helsinkiläisten joukkoliikennelippujen hinnat on pidettävä kohtuullisina. Joukkoliikenteen kehittämisen ja myös lippujen hinnoittelun pitää olla pitkäjänteistä työtä. Lippujen hintoja laskettiin AB-vyöhykkeellä ensimmäistä kertaa kuluvan vuoden alussa.

Jos palvelutason parannuksia tehdään, tulee ne kohdistaa kustannustehokkaasti siten, että liikennöintiin tehdyt muutokset kasvattavat lipputulosta ja tuovat joukkoliikenteen pariin uusia maksavia asiakkaita. Tehdävät toimenpiteet tulee raportoida jäsenkunnille ja seurata niiden vaikuttavuutta. Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti ja palvelutason muutoksia ohjata resurssiviisaasti. Eniten kasvupotentiaalia on siellä, missä on tiivein maankäyttö ja missä tehdään eniten matkoja sekä arkena että viikonloppuisin.

4) Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025 - 2027?

Kaupunkistrategian mukaisesti maankäyttöä kehitetään Helsingissä siten, että liikenne on järjestettävissä kestäväällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisesti. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan, mutta muutokselle ei ole asetettu tarkkaa lukuarvoa. Kaupungin on kuitenkin perusteltua tavoitella sitä, että helsinkiläisten matkoissa joukkoliikenteen osuudet palautuisivat samalla tasolle kuin ennen pandemiaa. Tämä muutos tulee saavuttaa niin, että kävellessä, polkupyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus kasvaa kaupunkistrategian tavoitteen mukaisesti.



5) Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi kaupungin kasvua ohjataan joukkoliikenteen kannalta hyvän palvelutason alueille mahdollisimman paljon raideliikenteeseen tukeutuen. Asemansuutujen kehittäminen on MAL-suunnitelman keskeinen tavoite ja myös Helsingin täydennysrakentamisen painopiste. Raideliikenteen verkostokaupunkia laajennetaan toteuttamalla raitioliikenteen kehittämissuunnitelman toimenpiteitä ja rakentamalla uusia yhteyksiä kuten Kruunusillat, Kalasatama-Pasila-raitiotie ja Länsi-Helsingin raitiotie.

Kaupungin liikenneinvestoinnit painottuvat joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen. Ensi vuoden kaikista yleisille alueille kohdistuvista investoinneista joukkoliikenteen osuus on noin 40 %. Helsinki on sitoutunut investoimaan sellaisiin liikennehankkeisiin, jotka lisäävät kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kestävän liikkumisen muodot eli kävely, pyöräliikenne ja joukkoliikenne sekä tukevat toisiaan että osin ovat vaihtoehtoja toisilleen. Olennaista on kasvattaa niiden osuutta kokonaisuutena, mihin Helsinki on sitoutunut kaupunkistrategiassaan.

6) Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

Lähimaksu on erinomainen, asiakkaiden pitkään toivoma parannus maksujärjestelmään, joka yksinkertaistaa erityisesti satunnaisten joukkoliikenteen käyttäjien matkustamista. Lähimaksamiselle ei kuitenkaan tule asettaa muista maksutavoista poikkeavaa taksaa. Käyttäjän kannalta on sekavaa, jos lipunhinta määräytyy maksutavan mukaan.

Yleisesti tasatariffista voidaan todeta aiemmin annetun lausunnon mukaisesti, että on tärkeää, että lippujen hinnoittelu ohjaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ja lyhyisiin matkoihin eikä kannusta maankäytön hajaantumiseen, mikä olisi seurausta siitä, että matkustaminen kaukaa maksaa saman kuin läheltä. Helsingiläisten eniten tekemien matkojen hinnat ovat nousseet suhteettoman paljon. Tasatariffin myötä hinnat nousisivat entisestään. Helsingin kaupunginhallitus on useassa aiemmassa lausunnossaan tuonut esille, että HSL:n tulee selvittää edullisemmän lyhytmatkaisen kertalipputuotteen käyttöönottoa.

## Esittelijän perustelut

### Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 13.8.2024 mennessä.



Asia tulisi käsitellä tässä kaupunkiympäristölautakunnan kokouksessa, jotta pysytään annetussa aikataulussa.

## Yleistä

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

HSL on pyytänyt kaupungilta lausuntoa taloussuunnitelmaehdotuksesta 2025 - 2027. HSL pyytää jäsenkuntiaan ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1. Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?
2. Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, joka tähtää 400 milj. nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?
3. Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?
4. Mikä on kunnan tavoitetaso kulkumuoto-osuuksiin (joukkoliikenne, henkilöautoilu, pyöräily, kävely) vuosina 2025 - 2027?
5. Millaisia toimia kunnat ovat valmiita itse tekemään, jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa?
6. Ovatko kunnat halukkaita ottamaan lähimaksun käyttöön HSL-alueella helppouden ja sujuvuuden vuoksi ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla koko alueella?

## HSL:n strategia

HSL:n yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain laadittavan toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. HSL:n strategia kausille 2022 - 2025 hyväksyttiin 18.1.2022.

HSL:n visiona on olla vuonna 2030 kestävä liikkuksen johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. Strategian mukaiset arvot ovat: olemme luottamuksen arvoisia, uudistamme rohkeasti ja onnistumme yhdessä. Neljä strategista tavoitetta ovat: kohti päästötöntä joukkoliikennettä, joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa, kustannustehokas joukkoliikenne ja tasapainoinen talous. Näissä tavoitteissa korostuvat talouden



tervehdyttäminen, asiakkaiden paluu joukkoliikenteeseen ja päästöjen vähentäminen.

Kaupunginhallitus on aiemmin lausunut HSL:n strategiasta, että strategian visio ja strategiset painopisteet antavat hyvän perustan kuntayhtymän toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämiselle asettamia tavoitteita.

### Taloussuunnitelma

Osana valtion talouden sopeutusta joukkoliikenteen matalampi 10 %:n arvonlisäverokanta nostetaan 14 %:iin vuoden 2025 alusta alkaen. Arvonlisäverokannan esitetty korottaminen nostaa matkustamisen hintaa ja heikentää joukkoliikenteen hintakilpailukykyä. Veromuutoksen suora vaikutus lippujen hintoihin on 3,64 %, mutta hintajousto huomioiden HSL arvioi vaikutuksen olevan noin 6 %. Muihin kulkutapoihin kohdistuva yleisen arvonlisäverokannan muutos kasvattaa kuluttajahintoja 1,21 % eli selvästi vähemmän.

Mikäli lippujen hintoja ei korotettaisi, veromuutos aiheuttaisi HSL:lle noin 17,4 milj. euron lipputulomenetyksen, josta Helsingin osuus olisi 10,2 milj. euroa.

HSL on valmistellut alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perustuen keskimääräiselle 8 %:n lippujen hintojen korotukselle, jonka tuomasta lisätulosta valtaosa menee korotettuun arvonlisäveroon. Koska alv:n mahdollisen muutoksen takia lippujen hintoja joudutaan nostamaan, esitetty lipun hintojen korotus ei mahdollista juurikaan muiden kustannusten nousua.

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu HSL:n strategiseen tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät kasvavat 400 milj. nousuun vuonna 2025. Vuonna 2023 tehtiin 344 milj. nousua. Vuoden 2024 nousujen toteutumaennuste vuoden ensimmäisen neljänneksen toteutumaan perustuen on 364 milj. nousua. Koronaa edeltäneenä vuonna 2019 HSL-liikenteessä tehtiin 397 milj. nousua.

HSL:n on asettanut strategiakauden tavoitteeksi, että kuntaosuudet asettuvat keskimäärin 50 - 55 %:in subventiotasoon. Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että subventioasteeksi tulee keskimäärin 55,9 %. Strategiseen tavoitteeseen ei siis aivan päästä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttäisi lisäleikkauksia joukkoliikenteen palvelutason tai lippujen hintojen suunniteltua suurempia korotuksia.

HSL:n toimintamenojen on arvioitu vuonna 2025 olevan yhteensä 962,8 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2024 toteutumaan-



nusteesta 55,4 milj. euroa (6,1 %). Vuonna 2026 toimintamenojen arvioidaan olevan 974,9 milj. euroa ja 993,9 milj. euroa vuonna 2027.

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat vuonna 2025 yhteensä 639,8 milj. euroa, mikä muodostaa 66,5 % toimintamenoista. Operointikustannukset kasvavat vuoden 2024 toteutumaennusteesta 32,6 milj. eurolla (5,4 %). Liikennemuodoittain operointikustannukset jakautuvat seuraavasti: bussiliikenne 358,9 milj. euroa (56,1 %), metroliikenne 65,9 milj. euroa (10,3 %), raitioliikenne 84,6 milj. euroa (13,2 %), pika-raitioliikenne 23,0 milj. euroa (3,6 %), junaliikenne 101,4 milj. euroa (15,8 %) ja lauttaliikenne 6,0 milj. euroa (0,9 %). Operointikustannukset ovat 657,2 milj. euroa vuonna 2026 ja 665,6 milj. euroa vuonna 2027.

HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus on vuonna 2025 yhteensä 230,3 milj. euroa. Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Infrakustannuksista metron osuus on 163,8 milj. euroa (71,1 %). Vuoden 2025 infrakustannukset ovat 9,8 milj. euroa (4,4 %) suuremmat kuin vuoden 2024 toteutumaennuste. Vuonna 2026 infrakulujen arvioidaan laskevan 224,8 milj. euroon ja vuonna 2027 jälleen kasvavan 237,5 milj. euroon.

HSL:n toimintatulot vuonna 2025 ovat yhteensä 956,6 milj. euroa. Kasvu kuluvan vuoden ennusteeseen verrattuna on 70,4 milj. euroa (7,9 %). Toimintatuloista vuonna 2025 on lipputulot 43,8 % ja kuntaosuuksia 53,9 %. Toimintatulojen arvioidaan olevan 993,4 milj. euroa vuonna 2026 ja 1 012,5 milj. euroa vuonna 2027.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2025 tavoitellaan lipputulot yhteensä 418,6 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2025 on 40,8 milj. euroa (10,8 %) kuluvan vuoden 2024 ennustetta suurempi. Lipputuloennuste perustuu keskimäärin 8 %:n lippujen hintojen korotukselle. HSL:n hallitus päättää lippujen hinnoista erikseen lokakuussa 2024. Vuoden 2026 lipputulotavoite on 427,0 milj. euroa ja vuoden 2027 435,4 milj. euroa.

Kuntaosuudet vuonna 2025 ovat yhteensä 537,7 milj. euroa. Keskimääräiseksi subventioasteeksi muodostuu 55,9 %. Kuntaosuudet ovat yhteensä 548,9 milj. euroa vuonna 2026 ja 559,4 milj. euroa vuonna 2027. Vuosien 2026 ja 2027 keskimääräinen subventioaste asettuu 56,0 %:iin.

Helsingin kuntaosuuden on arvioitu vuonna 2025 olevan 284,2 milj. euroa. Kun tästä vähennetään edellisten vuosien ylijäämän kolmannes (5,7 milj. euroa) ja valtion suurille kaupunkiseuduille antama tuki (2,4 milj. euroa) kuntaosuudeksi muodostuu 276,1 milj. euroa. HSL:n tulee tarkastella mahdollisia joukkoliikenteeseen tehtäviä tarjonnan lisäyksiä





ja arvioida niiden vaikutuksia hyvin kriittisesti, kun Helsingin kuntaosuus on kasvanut näin voimakkaasti. Kaupunginhallituksen 10.6.2024 hyväksymän Helsingin talousarvion vuoden 2025 talousarvioesityksen raamissa on huomioitu enintään 258,0 milj. euron kuntaosuus.

Pikaraitiotien ja kantaraitiotien infrakustannusten jakoperiaatteita on valmisteltu hyvässä yhteistyössä kuntien edustajien ja HSL:n kesken. Esityslistan liitteenä olevan HSL:n TTS-raportin kuntaosuuslaskelma on vanhentunut. Päivitetty laskelma kuntaosuuksista on esityslistan liitteenä 3. Pikaraitiolinjan 15 infrakustannusten tarkempi jako vahvistuu syksyllä tehtävässä raitioliikenteen lippulajitutumuksessa. Tällä voi olla vaikutusta Helsingin kuntaosuuteen tulevina vuosina.

HSL on alustavassa TTS:ssa esittänyt, että kunnille kertyneistä ylijäämistä 1/3 käytettäisiin vuonna 2025 tasaamaan kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua (kasvua), mutta vuosina 2026 ja 2027 kertynyttä ylijäämää ei käytettäisi lainkaan. Aiemmin käytäntönä on ollut, että kunnille kertyneet ylijäämät palautetaan kunnille täysimääräisesti kolmen vuoden TTS-kauden aikana. Ylijäämien kerryttäminen HSL:lle ei ole nykyisessä korkotilanteessa tarkoituksenmukaista. Kertynyt ylijäämä on jatkossakin perusteltua käyttää tasaamaan kuntaosuuksien vuosittaista vaihtelua.

#### Infrakorvauksista

Osana lausuntopyyntöä HSL on tiedustellut, miten infrakorvausmallista aiheutuvat merkittävät kustannuspaineet lippujen hintoihin voitaisiin ratkaista.

Infrakorvausten kytkeminen lippujen hintoihin subventioasteen kautta on osoittautunut kestävämmäksi ratkaisuksi. Samalla kun tavoitellaan kestäväää kasvua tukeutuen pääosin joukkoliikenteeseen, joukkoliikenneinvestoinnit aiheuttavat suhteettoman suuren korotuspaineen lippujen hintoihin.

HSL on tuonut keskipitkän aikavälin tarkasteluissaan esille, että joukkoliikennejärjestelmän kustannukset kasvavat myös tulevina vuosina lipputuloloja nopeammin. Kustannusten nousun yhtenä merkittävänä syynä ovat jäsenkuntien suunnittelemaat joukkoliikennehankkeet, jotka nostavat erityisesti infrakustannusten osuutta. Lippujen hintojen korotuspaineen lisäksi tästä aiheutuu painetta karsia joukkoliikennepalvelua alueilta, jotka eivät hyödy kyseisistä hankkeista. Tämä puolestaan heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja pienentää lipputuloloja.

Kaupunkiympäristön toimiala on yhteistyössä muiden pääkaupunkiseudun kaupunkien edustajien kanssa selvittänyt erilaisia malleja kasvavien infrakustannusten lippujen hintoihin aiheuttaman korotuspaineen



ratkaisemiseksi. Selvitysten perusteella infrakustannusten aiheuttamat lippujen hintapaineet ratkaisisi tehokkaimmin ja yksinkertaisimmin malli, jossa infrakustannukset erotetaan kokonaan subventioprosentin laskennasta. Samalla tarkoituksenmukainen subventiotavoite määriteltäisiin uudelleen, jotta siinä hetkessä muutos on kuntataloudellisesti neutraali. Malli selkeyttäisi HSL:n toiminnan ja talouden ohjausta sekä poistaisi HSL:ltä virheelliset kannusteet. Infrakustannusten poistamisen jälkeen subventioprosentti kuvaisi selkeämmin HSL:n oman toiminnan tehokkuutta ja HSL:n talouden suunnittelu voi keskittyä sen omassa päättävällä oleviin asioihin. Infrakorvausjärjestelmä säilyisi muutoin nykyisellään ja infran kustannukset jaettaisiin edelleen HSL:n kautta kuntien kesken käytön mukaisesti.

Kaupungin talouden hallintaa infrakustannusten irrottaminen subventioprosentin laskennasta jämäköittäisi. Kaupungin kannalta olisi selkeää, että joukkoliikenteen infrahankkeiden vaikutukset kaupungin talouteen käsitellään kokonaisvaltaisesti infrahankkeen hankesuunnitelmas- ta kaupungilla päätettäessä. Kaupunki on joka tapauksessa nykyisinkin infrakustannusten lopullinen maksaja ja on päätöksenteon kannalta hyvä, että roolia tämän mukaisesti selkeytetään.

Infrakorvausten irrottamisesta HSL:n subventiotavoitteesta ei ole saavutettu seudullista yksimielisyyttä. Vaikka yksimielisyyttä ei ole, tulee Helsingin irrottautua nykymuotoisesta 50 % subventiotavoitteesta, joka sisältää myös infrakorvaukset. Helsingin omistajaohjauksen tavoitteena tulee olla mahdollistaa kaupungin kestävä kasvu siten, että helsinkiläisten eniten käyttämien joukkoliikennelippujen hinnat eivät enää nouse nykytasolta suhteettoman paljon.

#### Muutoksia suunnitelmakaudella

Merkittävimmät liikenteen palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

#### Vuonna 2025

- metrolienteessä varaudutaan lähivuosina kohdennettuihin tarjonnan lisäyksiin esimerkiksi ruuhka-ajan vuorovälin tihentämiseen entiselleen maanantaisin ja perjantaisin sekä iltaliikenteen tihentämiseen koronaa edeltävälle tasolle
- raitioliikenteen tarjontaa varaudutaan kasvattamaan Jätkäsaaren ja Kalasataman kasvavilla alueilla vähintäänkin ruuhka-aikoina
- pikaraitiolinjan 15 (Raide-Jokeri) vuoroväli tihennetään ruuhka-aikana 6 minuuttiin. Päivä- ja iltaliikenne varaudutaan tihentämään 7,5 minuutin vuoroväliin nykyisen 10 minuutin vuorovälin sijaan
- bussiliikenteessä tehdään alueellisia linjastotarkasteluja koko HSL-alueella tulevien vuosien aikana. Alueellisilla linjastotarkasteluilla pyri-



tään lisäämään asiakasymmärrystä sekä löytämään potentiaalisia keinoja kasvattaa nousijamääriä sekä parantaa linjaston kustannustehokkuutta.

#### Vuonna 2026

- lähijunaliikenteessä varaudutaan Helsingin ja Järvenpään välisen junaliikenteen vuorovälin tihentämiseen ruuhka-aikojen ulkopuolella päiväliikenteessä ja lauantaisin klo 9 - 19 siten, että junilla olisi noin 15 minuutin vuorovälit nykyisen 30 minuutin vuorovälin sijaan. Muutos toteutetaan, mikäli Järvenpää liittyy HSL:n jäseneksi.
- raitiolinjat 4 ja 10 palaavat normaalireiteilleen Mannerheimintien katutöiden valmistuessa
- varaudutaan Salmisaari-Ruoholahti-Jätkäsaari-Punavuori-Hernesaari-alueen bussiliikenteen kehittämiseen. Salmisaarenrannan työpaikka-alueen bussiliikenteen tarjonta pienkalustolinjalla 26 on osoittautunut kapasiteetiltaan riittämättömäksi ratkaisuksi.
- Lahdenväylän bussiliikenteessä varaudutaan Kalasataman uuden terminaali-alueen mahdollistamiin linjastomuutoksiin

#### Vuonna 2027

- Kruunusillat-hankkeen valmistumisen myötä varaudutaan aloittamaan raitioliikenne Laajasalon ja Helsingin kantakaupungin välillä kahdella uudella linjalla: linja 11 (Kruunuvuorenranta – Kalasatama – Pasila) ja linja 12 (Laajasalo – Hakaniemi).
- bussiliikenteessä varaudutaan jatkamaan linjan 56 reittiä Kalasataman alueella metroasemalta Hanasaaren alueelle katuverkon rakentua ja alueen asukasmäärän kasvaessa.

Lisäksi suunnitelmavuosina bussiliikenteessä varaudutaan lisäämään tarjontaa Postipuiston, Malminkentän, Kruunuvuorenrannan ja Kuninkaantammen kasvavia asuinalueita palveleville linjoille.

HSL tulee tekemään päätökset joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksistä ja muista toimenpiteistä toteutuneeseen kysyntädataan, kerättyyn asiakasymmärrykseen, alueelliseen lipputulokehittymään ja kuukausittaisiin linjakohtaisiin tilastoihin pohjautuen.

Talousarviossa varaudutaan myös monien katutöiden, metrojärjestelmän perusparannusten ja muiden katuliikenteeseen vaikuttavien poikkeusjärjestelyiden sekä Espoon kaupunkiradan rakennustöiden junaliikenteelle aiheuttamien vuotuisten katkojen aikaisen korvaavan bussiliikenteen lisäkustannuksiin.

HSL:n lippu- ja maksujärjestelmä uudistetaan perustuen tilipohjaiseen taustajärjestelmään. Uudistuksessa yhdistetään nykyisin käytössä ole-



vat kaksi erillistä lippujärjestelmää, matkakorttijärjestelmä ja HSL-sovelluksen taustajärjestelmä, uudeksi lippujärjestelmäksi. Uudessa järjestelmässä matkustusoikeus voidaan todentaa matkakortin lisäksi muilla erilaisilla tunnisteilla. Tämä mahdollistaa esimerkiksi tapahtumalippujen toimimisen matkustusoikeutena joukkoliikennevälineissä. Lipputilihankkeeseen sisältyy tilipohjainen tausta, uudet lukijalaitteet ja tulevaisuuden lipputuotteiden sekä palvelumallin konseptointityö. Uudet lukijat tulevat mahdollistamaan myös lähimaksamisen. HSL:n tavoitteena on ottaa lähimaksu käyttöön vuoden 2025 alussa koko liikenneverkossa.

Nykyistä vyöhykemallia suunnitellaan muutettavan siten, että Tuusulan ja Sipoon pohjoisosat erotellaan D-vyöhykkeestä uudeksi E-vyöhykkeeksi. E-vyöhykkeellä ovat Ainolan, Järvenpään, Saunakallion ja Jokelan rautatieasemat. Jatkossa kaikki vyöhykkeet toimisivat minimissään kahden vyöhykkeen yhdistelminä, joten pelkästään D-vyöhykkeen lipun ostaminen ei olisi enää mahdollista.

#### Lausuntopyynnön liitteet

Lautakunnan listan liitteenä ovat HSL:n lausuntopyyntökirje, HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2025 - 2027 sekä päivitetty kuntaosuuslaskelma.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37121  
markku.granholm(a)hel.fi  
Lauri Kangas, johtava liikenneasiantuntija, puhelin: 09 310 37455  
lauri.kangas(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 HSL:n lausuntopyyntö 13.6.2024
- 2 HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2025-2027
- 3 Alustava TTS 2025-2027 päivitetty liite 4

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano